

ÁRA 40 FILL.

FRONTHARCOS TURAUT

VII. ÉVFOLYAM
8. SZÁM
1935. június 1.

AutóMotor

A. M. N. MŰZEUM
HIRLAP OSZTÁLYA

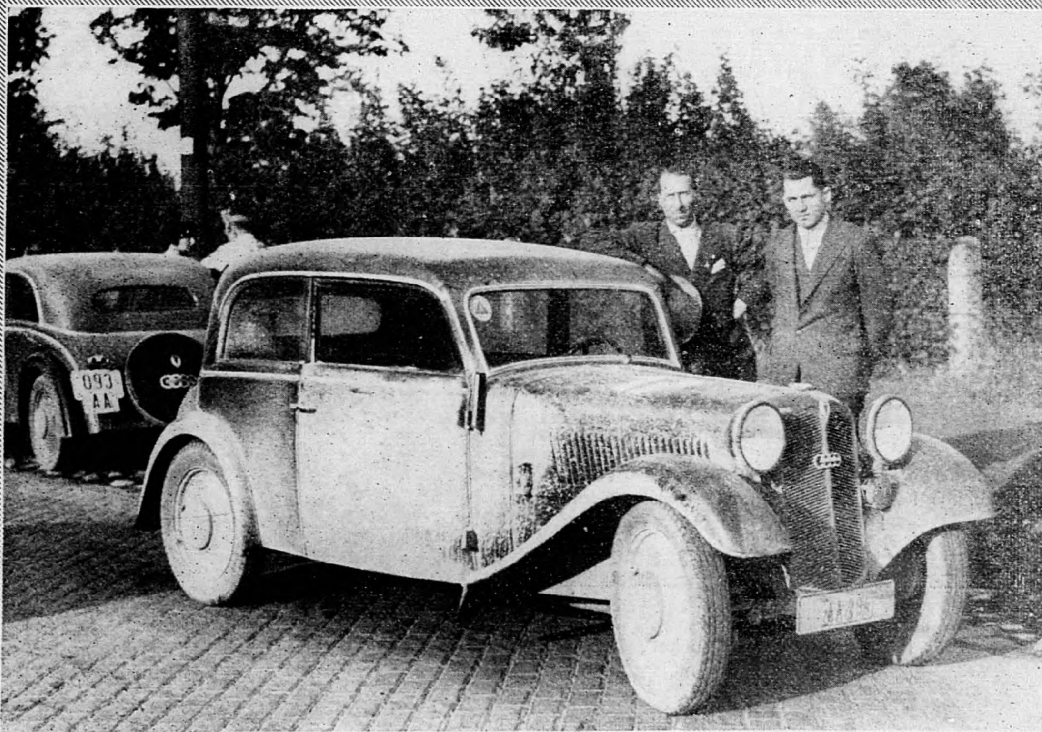
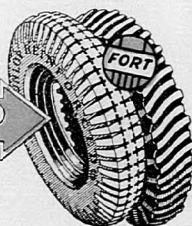
A LEGNAGYOBB PÉL-
DÁNYSZÁMÚ MAGYAR
MOTORSPORTLAP



ANGOL

DUNLOP

Képviselet: ATLAS RT.
VI. Hegedűs Sándor u. 2.



Cappelli film

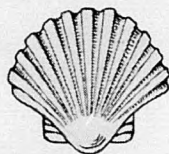
DKW

Rauchbauer Antal DKW turakocsiján maximális átlaggal büntetőpont nélkül futotta végig a Frontharcos turaut 1200 km.-es távját ismételt tanubizonyosságát adva, hogy a DKW kocsik a legrosszabb utakon, a legnagyobb konkurenciában is fölényesen megállják helyüket.

SKF



MINDIG AZ ÉLEN...



SHELL



DOUBLE, GOLDEN, TRIPLE CSÓNÁK-MOTOR OLAJOK

MORRIS

Európa legnagyobb autógyára.
Évi termelése 100.000 kocsi!

A legújabb típusok megérkeztek!

A legkényelmesebb kiskocsi, szinkron sebességváltó,
hidraulikus fékek és lökésgátlók, 16×25¹/₂-es szuper
komfort ballon gumik.

40 pengő évi utadó! Luxusadó nincs!

Fogyasztás 8 liter.

Kérje képes prospektusunkat
és részletfizetési feltételeinket



MORRIS — MG — WOLSELEY KÉPVISELET

DEMÉNYI ÉS FIA

ÚJ CÍM: Budapest, V., Akadémia ucca 19

(Zoltán ucca sarok). — Telefon: 19-8-43.



Szilaj lóerők

a

ZÜNDAPP

kardános motorkerékpárookban

Vezérképviselőt:

PAJOR IMRE, VI., JÓKAI-UTCA 28.

TELEFON: 20-2-28

Kedvező részletfizetés

Gépcseré

Előgyújtás

Vége elhangzott az első őszinte szó az autókamok ügyében, a kereskedelemügyi miniszter állapította meg a ma nap, hogy az autókam nem védővám, nem a nemlétező magyar autógyártás hírtá életre, hanem célja egyesegyedül a kücs-tári bevételek fokozása. Ami egyet jelent azzal, hogy az autókam lényegileg nem más, mint burkolt adó.

Örömmel fogadjuk a miniszter megállapítását, mert hiszen pontot tesz ama legenda végére, melynek vesszőparipájára oly serény ruganyossággal pattantak a multban azok, akiknek kezébe az automobilizmus sorsa volt letéve. De nemcsak megállapít a miniszter, hanem régi törekvések, régi és jogos kívánások létjogosultságát ismeri el azzal, hogy megígéri az autókamok csökkentését.

Mi ezáltal bízunk az ígéletben. Bízunk abban, hogy hosszú évek hosszú harca nem volt meddő és a miniszteri ígélet magja csakhamar lombba fog szökkenni. Csak éppen tisztelettel felhívjuk önagyméltósága figyelmét arra a bizonyos latin közmondásra, melynek tanítása szerint kétszer ad az, aki gyorsan ad. Az autókamok csökkentését ígérő miniszteri nyilatkozatot nyomom kell követnie minél gyorsabban az ígélet beváltásának. Ellenkező esetben ugyanis az ígélet többet árt, mintha el sem hangzott volna. Mert a közvélemény tudomásul vette az ígéletet és várja a beváltását. Melynek elkövetkezétek minden bizonynal erősen csökkenteni fog az autókamok száma, akik a várok leszállítása kapcsán az árak olesőbbodását várják. Ha pedig az ígélet és az ígélet teljesítése közé hosszú hónapok vesztegára ékelődik, úgy nem járunk jobban, mint az egyszerű ember, aki a takarmány árának csökkenését remélve, addig halogatta az etetést, amíg a tehene gyökeresen éhen nem döglött.

A kövezetvám, a kövezetvámhoz tartozó sorompó, a sorompóhoz tartozó bakter, a bakterhez tartozó és gyakran hatóságú közeggé előlépő bakternek eddig sem tartozott az automobilizmus legnépszerűbb és legújabb jelensége közé. Pedig eddig csak vezetura volt a kövezetvám, legalizált attak a zsebek és idegek ellen, hathatós ellenmérge az idegenforgalom fejlődésének, mely ellen fellázadt mindenki, aki vicinális érdekeken felülemelkedve alkotta meg véleményét erről az ásatagságában is agresszív rendszerrel.

Pedig a kövezetvám eddig csak zsebbe vágott, csak kellemlenkedett — ma már gyűköl. Mint például a győri vámsorompó. Mely elállta az utat fényes nappal és az egyik nálunk idegenforgó osztrák motorost úgy repítette ki utasával együtt a nyeregéből, hogy életveszélyes sérülésekkel fizetett azért a könnyelműségért, hogy nem ismerve a speciális magyar közlekedési szenzációkat, Magyarországra mert ráudulni.

A bakter azzal védekezett, hogy sokan „szöktek” át a vámon, azért engedte le fényes nappal a sorompót. A bakter védekezését elfogadni vagy el nem fogadni, nem a mi felada-

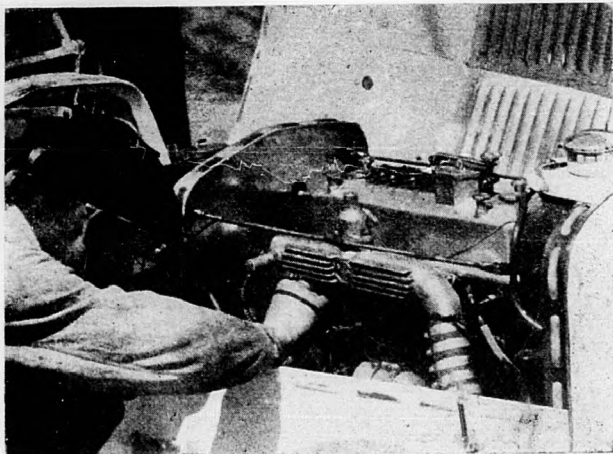
tunk, csak éppen azt nem értjük, hogy például a győri rendőrségnek — mely posztot állít a sorompó mellé — nem jutott eszébe eltántani és megakadályozni a közveszélyesen gyilkos cselekményt. A bakternek minden bizonynal vannak jeletesei, akik úgy látszik nem tartották szükségesnek terkonragadni azt, aki hivatali túlbuzgalmában és bakteri észjárása fogyatékosága folytán vetemedett erre a szomorú eredményű embertelenségre.

Vége az úgynevezett türelmi időnek. Mely törvényes rendelkezések ellenére öt álló esztendeig mentette fel a gyalogjárókat a közlekedési kódex büntető szankciói alól. Szigorú parancsot adott a főkapitány, hogy rendőrei fokozottan ellenőrizzék és jeleltsék fel a szabálytalanul közlekedő, az úttesten sétáló, olvasó, kurizáló, esetleg várakozó gyalogosokat.

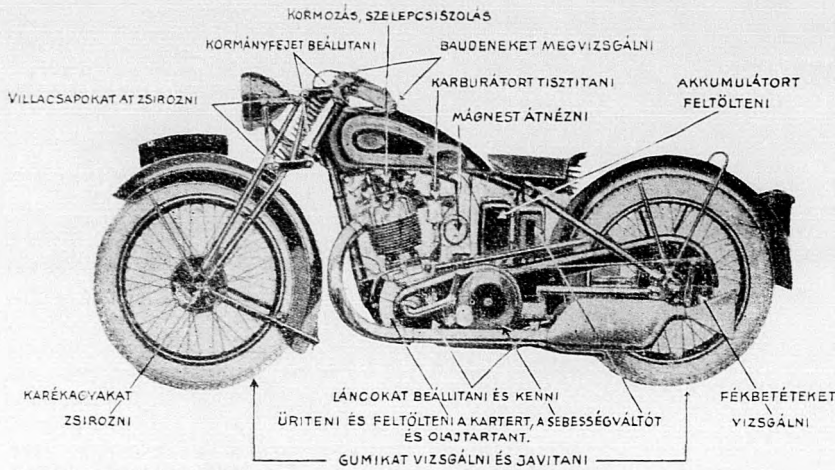
Elhangzott a parancs, de nem járult a helyzet. Itt-ott jeleltenek ugyan néhány gyalogost, de arról, hogy valóban szigorúan tartassák be a rendet, szó sincsen. Amiről pedig a főkapitány úr is meggyőződhetik, ha tarin járja végig a főbb útronalakat, nem pedig a minden rendőr előtt jólismert főkapitányi kocsin. Vagy esetleg gyalog. Inkognitóban.

Hogy a rendőrök fáznak a parancs teljesítésétől: ne csodálkozzunk ezen. Semmi kedvük a nehéz szolgálat után hosszadalmas jelelteseket írni és azt sem szorgalmazzák, hogy gorembságokat zsebeljenek attól a tilos-rörösbe ruccanó méltóságos úrtól, akit rossz sorsuk eléjük vezérel.

Az egyetlen segítség a bécsi rendszer. A kétpengős „helyszini büntetés”, melyei a rendőr minden formáság nélkül azonnal bevasal a rendellenkedőktől. Nagyszakállú és paragrafusokon hízlalt jogászok azt mondják, hogy a bécsi rendszer nálunk nem alkalmazható, mert bizonyos jogelvetke és perrendtartásokba ütközik. Nos, olyan jogelvetke nincsenek, melyeket meg ne lehetne reformálni és ha szükséges, hát utóvégre itt van a parlament, mely csak nem ijed meg ilyen tíz perc alatt letárgyalható és törvényesíthető reformtól. Mely ellen — felhatalmazás nélkül ígérjük meg — még a legkarakánabb ellenzéki pikadornak sem lesz egyetlen zokszava sem.



Világrekord előtt: Mercedes-Benzék szerelője Bosch-gyertyákat csavar Kohlrusch világrekorderi MG kocsjába.



Mit kell elvégezni túra előtt?

A nyári túra előtt

szánjunk rá néhány óráat gépünk karbantartására és a szükséges beállításokra!

Nagyobb motorkékpár turára indulni anélkül, hogy gépünket szorgosan és gondosan átvizsgáljuk: nem más, mint a sorsharag kihívása. A sorsharagról pedig köztudomású, hogy nem tud ellentánni a kihívásnak. Nincs az a nagyszerűen karbantartott masina, melyen beállítani és elvégezni valót ne találunk és sohase feledjük el, hogy sokkal jobb odahaza dolgozni, mint kint az országúton.

Feltételezzük, hogy a motor jó állapotban van. Nincsen más teendő, mint *kikormozni, becsiszolni a szelepeket* és — ha bukszánc engedi — új szeleprugókat és dugattyúgyűrűket szerelni. Az összeszerelésnél jöminőségű tömkencővel illesztjük vissza a hengerfejet, járassuk a motort, amíg forróvá nem válik, utána újra húzzuk meg a henger és hengerfejleszoritó-csavarokat. A melegítés után jó higfolyós a karterben lévő olaj: *ki vele az utolsó cseppig* és töltünk fel friss olajat. Ha kenésünk cirkulációs, úgy tisztítsuk ki az olajcsöveket és ha lehet, az olajtartányt is, melynek fenekeken minden bizonnyal jó adagnyi olajiszap rejtőzik.

A mágnes? Tisztítsuk meg a *megszakító platínákat* benzinebe mártott ronggyal, ha égettek és szabálytalanok a platínák, úgy finom reszelővel dolgozzuk simára az érintkező felületeket. Utána pontos hézagbeállítás, teljes szakításkor a hézag 0.3 mm körül legyen. A

szakítókalapácsot is vizsgáljuk át, ha szorul a tengelyén, úgy gyufára csavart finom smirglivázzal csiszoljuk a csapágyat és *lehetőlegi vezetéssel* kenjük. Tisztítsuk meg a büttyökkarikát és ha a kábel gyanús, újítsuk meg. A kábel feltétlenül *vízmentesítsük*, kivételénél kenjük reá fagygyút, nyáron ugyanis hamar jön a zivatár és nyomában az elázott mágnés.

A karburátort jól ki kell pucolni. Ha a *fojtószelep*, az úgynevezett *suber*, kopott, úgy szereljük újat, mert a kopott *suber hánis levegőt* enged be, szabálytalan az üzem és a *suber ára* kevesebb, mint a hamis levegő által haszontalanul elfogyasztott üzemanyagtöbblet. Ha a benzineső és olajosó nem flexibilis kivitelű, úgy vágjuk át és a két véget *vászonszövetes gumicsővel* kössük össze. Az így kezelt vezeték *nem törik* és nem leszünk kénytelenek a *csőzmentes* útmentén krumpli után ásní, hogy a törött benzín- vagy olajcsövet ideiglenesen megreparáljuk.

A mai modern *sebességváltót* legjobb bekében hagyni. Legfeljebb a *kupplíngumellakat tisztítjuk* benzinnel és kemény kefével. A *sebességváltóba* a megfelelő minőségű kenőanyagot töltjük be és végigvizsgáljuk a *kupplíngumellakat*. Ha valahol — leginkább az emelőnél és a sebességváltó tözomszédságában — kopott, vagy részben szakadt a *baudenkábél*, úgy feltétlenül szereljük újat, mert vannak ugyan, akik tudnak kupplíngumellakat kapcsolni, mégsem ajánljuk ezt a furcsa vezetési módot, melynek a sebességváltó-fogások és karmok igen hamar megadják az áráit.

A *láncokat* a már sokszor elmagyarázott mosás és fagygyúfőzés módszerrel kezeljük: ha még épek. Ha erősen megnyultak, úgy legjobb *új láncot* szerelni. És pedig nemcsak a hosszú láncot, hanem a *motorláncot*, sőt a *mágnesláncot* is illik újjal felcserélni, mert közben nem a legpazarabb dolog a zsíros-poros láncot foltozni.

Vegyünk sorba a gép *kerékpár* részeit. Szereljük ki a *villacsapókat*, tisztítsunk és zsírozzunk. A *kormányfej csapágyát* vizsgáljuk át kotyogásra és kopásra. Új

golyókat szereljük, ha azt látjuk, hogy a golyócsészék érintkeznek egymással.

A gumik

Ha hosszú útra indulunk, úgy gondoskodjunk *ép és jó futófelületű* pneukról, mert a vastaghúsú gumi nehezebben kap defektet. Vizsgáljuk át a futófelületeket, ki a *beékelődött kavicsokkal*, minden repedést és vágást *tömítsünk el* gumimasszával, vagy ha nagyobb a folytonossági hiány, keressük fel a legmegbízhatóbbnak tartott gumisuzstert. A tömlőket és különösen a szelepeket vizsgáljuk át, a köpenyek belsejét tisztítsuk meg, szórjunk bőven *federuveist* és a beépítés-nélküli szerelés után nyommérővel *ellenőrizzük a helyes nyomást*.

A *kerékagyakat* pakkoljuk jól meg zsírral. A *fékbetéteket* tisztítsuk meg jól benzines drótkéfével, ha nagyon zsírosak, égessük ki őket, ha erősen kopottak, szereljük új betéteket, de minden esetben *kaparjuk erdössé felületüket* durva ráspollyal. A *fékkulcsokat* tisztítsuk meg és vékonyan zsírozzuk be.

A *baudenkábéleket* vizsgáljuk át gondosan. Jól olajozzuk be őket belülről, a legjobb fele rész olajat és fele rész benzint összekeverni és a keveréket kis fröccskannából belefolyatni a bauden belsejébe, miközben a kábel függőlegesen lóg. A benzín elpárolog, az olaj benntmarad és nem szorul a kábel. Ha a kábel belső huzalja vagy külső burka sérül, úgy feltétlenül új kábelt kell szerelni.

Ha tőránkba éjszakai szakaszokat is látunk, úgy állítsuk be jól a *fényszórót*. Töltsük fel az *akkut* desztillált vízzel és árammal, zsírozzuk le a pólusokat.

Ha készen vagyunk, vigyük ki a gépet az útra és ha valahol esőrgésti halunk, kutassuk ki fészket, franciakulesal és rugós alátétekkel mesterkedjünk, amíg minden *csavar* jól nincsen meghúzva. A esőrgéseket a legjobban úgy lehet meghallani, ha enyhe, nem túl jó felületű lejtőről gurulunk lefelé leállított motorral.

Mit vigyünk magunkkal turára?

Túra előtt ne legyünk optimisták, inkább vigyünk magunkkal *mindent, ami szükségesnek lehet*. A két legfontosabb kellek: a *vastag rézdrót* és a *jó öreg szigetelőszalag*, melyből vérszükségben mindenfelé lehet rögtönözni. Természetesen vigyünk magunkkal ragasztóköszetletet, tartalékizzókat, láncfoltzó szemeteket. Hosszabb túrára nem árt komplett szelepet rugóval, mágnesmegszakító részeket, pneuszelep belsőrészeket magunkkal vinni. Szerszámkészletünk legyen egészen komplett, inkább többet vigyünk, mint kevesebbet.

Az utolsó lépés: úgy beállítani a nyeret és lábartókat, hogy a *legkényelmesebben* üljünk. Hogy ne kapjunk zsábat az első 300 kilométer után.



ALFA ROMEO

VEZÉRKÉPVISELET:

Budapest, VI., Liszt Ferenc-tér 11

Telefon: 10-3-90



az anyag, teljesítmény, konstrukció, gazdaságosság, kidolgozás, élettartam utólérhetetlen **VILÁGREKORDERE!**

K piseli KOPPÁNYI, Dessewffy ucca 47.

Hat receptet ad az automobil professzora a magyar autós társadalomnak!

**Sir Malcolm Campbell, a világ
leggyorsabb emberének cikk-
sorozata az Autó-Motor számára!**

— Legközelebbi számunkban kezdjük el a Campell cikkek közlését —

Ki nem ismeri Sir Malcolm Campbell, a világhírű angol abszolút automobil sebességi világrekorder nevét, akinek újabb és újabb fantasztikus eredményeit visszafojtott lélegzettel vigyázza az egész világ? Akinek legendás-hírű Blue Birdje minden tévégen megjelenik a Daytona Beach homokján, hogy az emberi bátorságnak, a technika fejlődésének újabb és újabb bizonyítékát szolgáltatassa?



MALCOLM CAMPBELL

Malcolm Campbellt azonban másik oldaláról is be kell mutatnunk. Mint
a legelső angol autószakíró,

aki mint a milliós példányszámban megjelenő Daily Mail autórovat szerkesztője ugyanazt a hírnevet vivta ki magának az autósurnalisztikában, mint a világrekord statisztikában. Több mint harmincéves tapasztalatok gazdag tárházát személyesíti meg ez e markáns arcélű angol kapitány, akinél hivatottabban az autóval kapcsolatos összes problémák megvitatására és megoldására elképzelni is alig lehet. Campbell mestere az autónak, mestere az autóvezetésnek, mestere mindennek, ami négykerékű benzinivő rabszolgánk természetrajzával és élettanával összefügg,

Campbell írásai, főleg pedig gyakorlati vonatkozású cikkei így különleges jelentőségűek olyan tanácsokkal szolgálnak, melyek értéke a mindennapi autós számára felbecsülhetetlen.

Őszinte örömmel közölhetjük olvasóink táborával, hogy a legközelebbi számunkban

megkezdjük Campbell érdekes és értékes cikksorozatának közlését,

melyet lapunk, az Autó-Motor számára irt. Campbell a legnépszerűbb és legelterjedtebb magyar autós szaklapot az Autó-Motort választotta ki cikksorozatának közlésére, hiszen a holt betűn át az egész magyar autós közönséghez kíván szólni és célja az, hogy szava lapunkon át eljusson mindenkinek, aki Magyarország automobilista társadalmához tartozik, Campbell választása — szerénytelenség nélkül szögezzük le — nemcsak eddigi munkánk elismerése, hanem egyben nagy megtiszteltetés a számunkra, melyet ezuton is hálás szívvel köszönünk meg.

Miről beszél Malcolm Campbell cikkeiben? A karambolok elhárításáról és a vezetés tudományáról,

az autó gondozásáról, a helyes karbantartásról

és az ezzel összefüggő értékes fogásokról. Felbecsülhetetlen értékű tanácsait gazdag csokorba kötve nyújtja át, foglalkozik a téli autózással, az autó faralásával és külön fejezetben felel meg a nagy kérdésre:

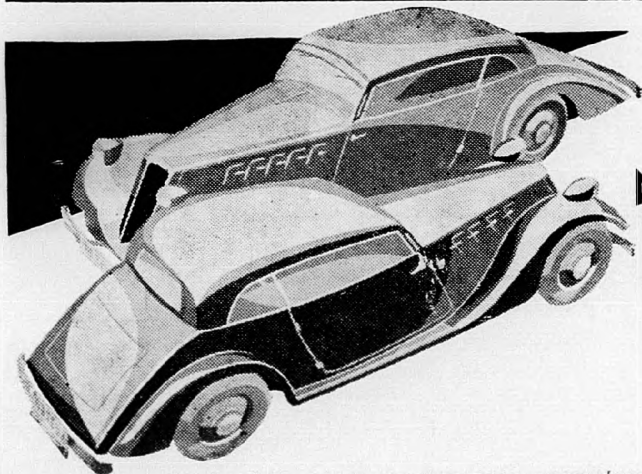
milyen az ideális autó, milyen az ideális autós.

És hogy automobilista amazonjainknak is kedveskedjék külön fejezetet szentel a

Nőnek a volán mellett.

Campbell cikksorozata — melynek terjedelme 44 gépirt oldal — legközelebbi, június 15-iki számunkban kezdődik és előreláthatólag 6—8 folytatásban közöljük. Reméljük olvasóink éppen olyan szeretettel fogadják, mint amilyen tisztelettel engendjük át hasábjainkat a nagynevű angol világrekordernek.

Az Autó-Motor szerkesztősége.



**A gazdaságos
lengőtengelyes
HANSÁ**

4 hengeres Typ 1100
6 hengeres Typ 1700
Rendkívüli stabilitás — Fantasztikus gyorsulás —
Magas átlagsebesség — Snájdig, elegáns forma
és meglepően csekély fogyasztás



Beszélgetés a 78 éves

Steiner bácsival az automobilizmus őskoráról

Csak az autószakmához tartozók tudják ki is az a Steiner bácsi, de ott aztán — a legkisebb inastól kezdve a legnagyobb igazgatóig — mindenki ismeri és szereti ezt a népszerű öregurat. Hetvennyolc éves mult és még ma is aktív munkása a szakmának. Majd egy emberöltőn keresztül — idén lesz negyven éve — dolgozott becsülettel, szakmája iránt igaz rajongással és ez az általa szépen mondott negyven év erkölcsi vagyonnal többlet nem igen hozott, úgyhogy ma, amikor a fiatal generációnak is minden energiáját latba vetve kell dolgozni a mindennapiért ugyanolyan törhetetlen buzgalommal folytatja munkáját fiatalos frissességgel. De most átadjuk a szót a jubilánsnak.

— Nem is tudom, hogy hol kezdjem — mondja szabadkozva Steiner bácsi. — majd kihúzza a nagy amerikai íróasztal egyik fiókját. Megsárgult fényképek, újságok, plakettek kerülnek elő. Megelevenedik előttünk a kilencvenes évek közállapota, sportja, divatja, sőt politikája is.

— De vegyük csak sorjába — és már mutatja is magyar-rágatva, németes akcentussal. — Első állásom az autóbrazilban a bécsi Spitz Arnold cégnél, a Mercedes képviseletnél volt. Rövidesen öt esztendő elteltével már én képviseltem Budapestén Spitz Arnoldot, illetve a Mercedest. Erre az időre esik, hogy cégem az Önkéntes Mentőknek az első komoly autómobil, egy 8/11 lovas Mercedest adott ajándékba. Így már két autójuk volt a „rég” De Dion Boutonnal együtt...

Az egyik fényképen Ferenc Józsefet fedezzük fel, kíváncsiságunkat máris kielégíti:

— Még az 1898-as bécsi autómobilkiállításán történt, hogy Ferenc József — annak ellenére, hogy nem volt nagy barátja az automobilizmusnak — megnézte a kiállítást. Mikor a király a pavilonunkhoz érkezett, jönököm Spitz Arnold, a beszélgetés során — mert a király kitüntette megszólításával — elpanaszolta Ferenc Józsefnek, az automobilizmus bajait. A király megígérte, hogy segítségét nyújt a gyermekcipőben tipegő automobilizmusnak. Ez a beszélgetés annak idején nagy feltűnést keltett.

— Ferenc Józseffel még egyszer összerakultam — mondja tovább Steiner bácsi, miközben csonkig égett cigarettájával rágyújt a következőre — *illetőleg nekem kellett volna autómobilon kicieranem Gödöllőre. Ez 1904-ben, a nagy vasúti sztrájk idején volt. A kabinetirodától kaptam a megbízást, hogy másnap reggel jöjjek autóval a Várba, hogy őfelségét kirigymem a nyaralókastélyba. Másnap hajnalán négykor már kint voltam a telepünkön, hogy személyes felügyeletem alatt készítsék elő a kocsi. Hat órára nagy vihar tört ki, úgy hogy hiába mentem föl a Várba, a király nem akart abban az időben autóra ülni!*

Sűrű cigarettafüstben elmerülten hallgattunk, miközben nézegetjük az újsághalmazt.

— Sport? — adja vissza a kérdést Steiner bácsi. — *Hát az is volt. Léghajóüldözés. Különbösen itt van az újság — és egy megsárgult újságot tereget elénk. Itt adjuk szőről-szóra, ahogy az akkori krónikás látta és megírta a Tolnai Világlapjában. Ime:*

„Nálunk eddig még egészen új mederbe terelték a léghajón való útrakelest. Hogy a közönség érdeklődését erősebben felköltse a léghajón repülő gömböt autómobilokkal kísértek és hogy a résztvevő az autómobilutalajdonosok között is nagyobb tért hódítson, az „Aero” klub több díjat tűzött azok számára, akik elsőnek érkeznek a léghajó leszállásának színhelyére.”

Helyszüke miatt, sajnos, nem tudjuk teljes egészében lehozni ezt az Andersen- vagy Grimm-szerű tudósítást, de nem lenne tökéletes a kép, ha a start leírását nem közölnénk:

„Az ünnepély kezdetét három tarack durranása jelezte. Rögtön utána helyet foglalt a kocsárban Král főhadnagy, az „Aero” klub kapitánya és Csizsar főhadnagy, aki a merészségéről híres léghajóst elkísérte a fellegek közt teendő útjára. Amint a Turul (ez a neve a „léghajón repülő gömbnek”) a földről fölemelkedett, hirtelen szökke-nyessel a magasban termett és észrevehető közönységgel ragadta maga után a kocsárban lévő bátor utasokat. Azok pedig valóságos virágerdőt zúdítottak a közönségre és vígan lengették búcsúra kendőiket. Majd nemzetiszínű szalagokat dobtak alá, amely lassú hullámmal ereszkedett a bámoló közönség közé. Ugyanabban a pillanathan elkezdtek pöfögni az autómobilok és óriási sebességgel hagyták el a tattersált. Végigrohantak a főváros utcáin, hogy minél előbb künn, a szabad országúton féktelen gyorsasággal menve, minél előbb a kitűzött helyre érhessenek”.

Hát nem aranyos?

— Ugyan Steiner bácsi — adjuk fel a kérdést — mennyi is volt az az óriási sebesség meg az a féktelen gyorsaság?

— Hát úgy hozzávetőleg 30–32 kilométer óránként, ugyanis annyival ment az én Mercedesem. A történeti hátsó kedvéért meg azt is el kell mondanom, hogy eltévedtem, illetőleg a jó időkiek — akiknél a léggömb útirányáról érdeklődtem — elküldtek az ellenkező irányba. Ennek a versenynek győztese Brüll Alfréd lett, valahol Felső-Magyarországon sikerült a Turult elfognia.



A budapesti mentők első „modern” gépkocsija Steiner Bruno cégének ajándéka volt. Steiner Bruno a kocsival melletti áll.

Tekintve, hogy abban az időben még nem volt benzinkút, — adjuk fel a következő kérdést, de befejezni nem tudjuk, mert Steiner bácsi folytatja is mosolyogva:

— ...de még garázs sem volt! Bizony, nem volt irigylésreméltó az autós helyzete. Hosszabb út előtt 200–300 kiló benzint vittünk magunkkal kamnáknak és ha ez elfogyott, be mentünk a patikába és vettünk megint pár száz kilót. És mégis az az idő volt a jobb. Az autómobilutalajdonos nagy engedményt kapott az államtól benzinvásárlásnál. (Bezzeg ma!)

— Hogy mennyibe került? Egy mázsa benzint pontosan 13 aranykoronába. Ezzel szemben viszont a nyári és téli olaj ára egyforma volt. Nyáron megtette a magját a „jó hengerolaj”, télen „ásványolajat” használtunk.

Most már minden kérdés nélkül elmerült Steiner bácsi a régmúlt idők emlékeibe:

— Az éjszakai autózás még nem kísértett, de ha véletlenül is találkozott két autó, úgy biztos szemgulladás maradt emlékül a vezetőknek, hála a kiváló acetil-reflektoroknak. Aztán még a gumikkal is sok baj volt. De mennyi!

— Idehaza a Csonka János-cég volt az első, aki autómobilkészítéssel és javítással foglalkozott, majd rövid idővel rá a Dedes Testvérek cég is bekapcsolódott az autómobil-iparba. Ők már autómobilon kívül repülőgépmotorokat is építettek. A kereskedelem pionírja Bárdi József volt, aki főleg felszerelési cikkekkel foglalkozott; szemüveg-, sapka-, kesztyű-, porköpöny, acetil-lámpa és gummi...

— Sajnos, Steiner bácsit már többen várják, úgyhogy akarataink ellenére be kell fejeznünk ezt a kellemes beszélgetést. Miközben elbúcsúzunk, szerényen szabadkozunk az öreg úr:

— ...de aztán személyemmel kapcsolatban ne tessék semmit írni.”

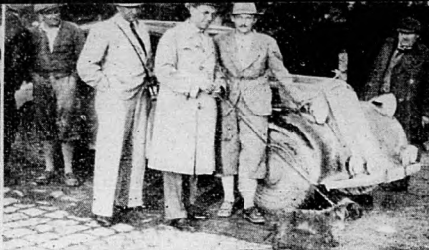
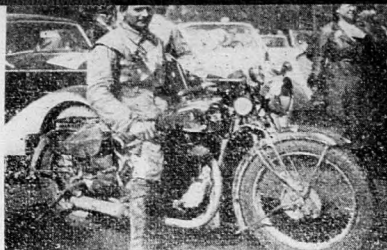
Milano 21/5-90
 Mag. Lig. Delmar.
 Profittando della
 vendita a Milano del rý
 l'auto che io e i miei soci
 aff' "Subit" e acquisto
 per la prossima corsa.
 Era detto che Ferna
 atto il nome dell'Alfa
 Romeo. Su Torino

Milano, az Alfa Romeo-gyár egykori híres versenyzője levelet intézett Delmar Walterhez a Frontharcos túrától előtt azon alkalomról, hogy először indult Alfa Romeo színekben. A levél szövezerint fordítása a következő: „Milano, 21. V. 35. — Felhasználom az alkalmat, hogy bensőséges üdvözlé-temet és szerencsekívánataimat tolmácsoljam a lefutásra kerülő versenyhez. Nem kételem, hogy díszöséget fog szerezni az Alfa Romeo névnek. Kész hívó Nando Minoia”



Mobiloil "D"

VACUUM OIL COMPANY R. T. BUDAPEST



Bartal György (500 BSA) a mecseki hegyverseny leggyorsabb szőlő motorosa nyerte a túraút 500-as kategóriáját is. — Bolgár direktor és Puch János Kozma Eadrével (Steyr 100) a verseny első befutójával, Kozma kocsija Cordatival futott. — Az abszolút szőlő győztes Lukavecen (250 Puch) meglátásának a megerőltető túraút fíradalmát. Lukavecz Bosch gyertyával győzött.

A Frontharcos Túraút

Lukavecz (250 Puch) szőlőgyőztes, Komlóssy (750 BMW) oldalkocsis győztes, Delmár Walter (Alfa Romeo) abszolút első!

Nagyszerűen szerepeltek a Puch-versenyzők! — Kiemelkedik a kiskocsiversenyzők közül Rauchbauer (688 DKW) és Strausz (998 Fiat) büntetőpontmentes szereplése.

Reggel hat óra. Vésztőlőslő sötét fellegek alatt sorakozik fel a Hősök-terem a 24 órás Frontharcos-Túraút 36 főnyi mezőnye: 15 automobil, ugyanannyi szőlő és 6 oldalkocsis motorkerékpár. A tér közepén Szelvár dr. szálas alakja köré csoportosulnak a versenyzők. Hallgatják az utolsó utasításokat. Azután kiki gépére száll és kezdődik a start! Előbb az autók, azután az oldalkocsis végül pedig a szőlő motorkerékpárosok csoportjai kerülnek meg a Milleniumi oszlopot és vágnak neki az Adrássy-úton át a verseny 1200 km-es távjának, melyet 50 km-es átlagral tartoznak lefutni.

Minden csoport startjánál lelkesítő indulót játszik a zenekar, a motorkerékpárosoknál a Rákóczi-induló ütemei törrik át a motorzúgást... Szükség is van a lelkesítésre, alig ürül ki a starthely, megerednek az ég csatornái... A csukott kocsik volánjánál ülő autósoknak csak hagyják, de mit fognak csinálni szegény motorkerékpárosok?... A szőlő melek?...

Szakadó esőben...

Helyenként záporozó esőben robag a mezőny a Balaton felé... A Frontharcosok székházában ergyütt a verseny vezérkara: várják az ellenőrző állomások telefonjelentéseit. A mezőny éle már túl van Székesfehérváron. Bodor (1,5 Bugatti) kiállt, de a többiek valamennyien elérik az első időellenőrző állomást. Keszthelyt: 206 km!

Büntetőpontok dolgában, természetesen már nem ilyen egyöntetű a helyzet. Az autók és oldalkocsis motorkerékpárosok ugyan valamennyien büntetőpontmentesen hagyják el az első kontrollt, a 15 szőlő-menő közül azonban csak Lukavecz, Kesjár és Martinek tudtak büntetőpontmentesen megbirkózni a szakadó esőben fellepte nehéz útvonalokkal.

Balatonföldvár jelentkezik a telefonon: Novitzky, Martinek, Toperczer, Hülber és Schuster feladták a küzdelmet! Az oldalkocsis Novitzky kivételével csupa szőlő motoros! Pécs a következő időellenőrző-állomás: 396 km! Már érkezik a dróton a hír: az autók még valamennyien büntetőpont nélkül állnak, a szegény motorosok azonban tovább gyűjtögetik a rossz utakon a hibapontokat. Guisehy fel is adta a harcot... Jön a mecseki hegyverseny!

Kemény küzdelem a Mecseken!

A nehéz hegyversenynek különös fontosságot kölcsönöz az a körülmény, hogy a túraút végeredményében holtverseny esetén az itt elért eredmények döntenek. Nem valami igazságos dolog ez, de — így van! Tehát rajta!

Kozma (Steyr 100) gyors iramban kapaszkodik fel a mecseki fordulóban. Kerekein Cordatic.

A legjobb időt — 33 p 23,4 mp — mint az a papírforma alapján előrelátható volt, Delmár Walter érte el 2,3 l-es kétbűyökengelyes pompás Alfa Romeo túrárkocsiján, bár tavalyi sportkocsival futott rekordjától, 5 mp-cel elmaradt. A szőlő motorkerékpárok legjobb idejét nagy meglepetésre Bartal György (500 BSA) érte el, míg az oldalkocsis gépek legjobb idejét régi, kipróbált harcos Komlóssy Béla futotta pompás 750-es BMW masinájával. A mintegy 3 kilométeres merészen kanyargó, erős emelkedésű hegy pályán lefolyt verseny eredményei a következők:

Túrautomobilok. 1.5 Ien felül. 1. Delmár W. (2,3 Alfa) 3:23,4 mp. 2. Wiesengrund F. (2,2 Hanomag) 4:11,1 mp. 3. Goró A. (3,1 Oldsmobil) 4:20,8 mp. 4. Flesch I. (3,3 Ford) 4:35,8 mp. 1,5 Ige. 1. Erdélyi M. (1,2 Lancia) 4:14,7 mp. 2. dr. Köhner A. (1,5 BMW) 4:31,3 mp. 3. Kozma E. (1,4 Steyr) 4:43,1 mp. 4. Strausz S. (1,0 Fiat) 4:47,4 mp. 5. Kovács K. (1,4 Steyr) 4:47,9 mp. 6. Székely L. (1,4 Steyr) 5:02,8 mp. 7. Rauchbauer A. (0,7 DKW) 5:05,2 mp. 8. Hild K. (1,0 Fiat) 5:10,4 mp. 9. dr. Hollós R. (1,4 Steyr) 5:40,5 mp.

Sportautomobilok. 1. Wilhelm S. (1,0 Adler) 4:28,9 mp.

Oldalkocsis motorkerékpárok. 1. Komlóssy B. (750 BMW) 3:57,6 mp. 2. Pajor I. (800 sv. Zündapp) 4:27,6 mp. 3. Kiss L. (500 Puch) 4:29,8 mp. 4. Hrabanek I. (500 Puch) 4:59 mp.

Szőlő motorkerékpárok. 500 km-ig. 1. Bartal Gy. (BSA) 3:38,3 mp. 2. Pallós L. (Rudge) 3:54,7 mp. 3. Andó A. (Rudge) 3:57,4 mp. 4. Briehta K. (Rudge) 4:01,8 mp. 250 km-ig. 1. Lukavecz F. (Puch) 3:44,6 mp. 2. Kesjár J. (Rudge) 3:54,6 mp. 3. Stern E. (Puch) 4:06,8 mp. 4. Rösler K. (Rudge) 4:10,8 mp. 5. Hummel E. (Puch) 4:28,8 mp. 6. Láng L. (200 Zündapp) 6:12,5 mp.

A büntetőpont nélkül álló kitéző oldalkocsis Ariel vezető Bodorczy a hegyversenynek nekiment egy fának és kénytelen volt feladni a küzdelmet. További kiállításokról is érkezik csakhamar jelen-

tés. Láng Dunaföldvárnál, Pajor pedig világitási zavarok miatt, Bajnár adja fel a versenyt.

Reflektorfénynél...

Beáll az est: felgyűlnak a reflektorok! Szege a következő időkontroll: 703 km. Az autósok még mindig büntetőpontmentesen állják a sarat, az oldalkocsisoknál már csak ketten futnak hibapont nélkül. Komlóssy és Kiss Laci akárcsak a szőlőmenők között Lukavecz és Kesjár! Makón át fut be a mezőny a negyedik időellenőrző-állomásra Szolnokra. 868 km van már a versenyzők mögött. Eszaporodnak a büntetőpontok az éjszaka leple alatt... Már Kesjár sem szűz, sőt két autós is megismerkedett a hibapontokkal. Egyikük nagy meglepetésre, Wilhelm Sándor, versenyőrgárdánk egyik erőssége... Ártatlan a dolgában: fürgé kis Adlere szeleprugótöréssel jó ideig harc képtelen volt, és csupán Wilhelm ügyességén múlt, hogy ideiglenes javítással folytathatta a versenyt! Szolnokon újabb kiállítás is történtek. Két szőlőmotoros: Rösler és Pallos elégelek meg a versenyt. Eger a következő időellenőrző-állomás. 996 km! Fogy a táv, szaporodnak a pontok! Az autósok közül azonban nemcsak Wilhelm szárnyaszegett Adlerének jutnak ki újabb hibapontok, hiszen Egert már három autós hagyja el büntető pontokkal. Az oldalkocsisok megfogytakozott sorában Kiss Laci is szerez néhány pontot és már nincs hibapontmentes szőlőversenyző, minthogy Lukavecz is felszedett néhányat!

A mezőny már elhagyja Parádát, hajnalodik, nagyon nehéz az utolsó 200 km., hullanak a büntetőpontok, Balassagyarmat, azután feltűnik a Duna! És kíséri a versenyzőket a cél!

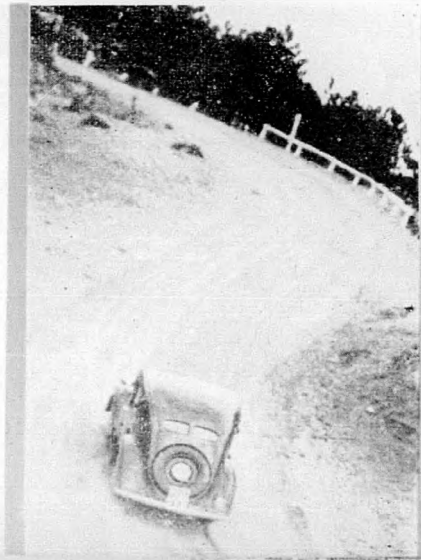
Vége a célban!

Már jóval 5 óra előtt mozgalmal élet van a Mezyeri csárdánál felállított célhelyen. Izgatottan várják a befutókat. A messi fordulóból csukott kocsí pontja fut ki. Vajjon versenyző-e? Delmár Alfája-e? Nem! Steyr! 100-as!

— *Ugy látszik, nem versenyző!* — hangzik a megállapítás. A Steyr meg egyre közelebb van már.

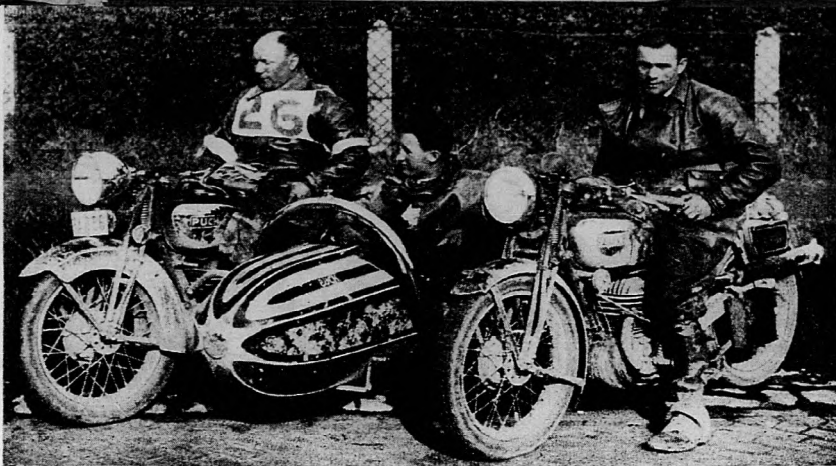
— *Hetes! Hetes!* — ujjonganak a saszeműek. Most már tisztán ki lehet venni Kozma 100-as Steyrjének „74-es startszámát. Ez aztán a meglepetés! A Steyr vezérkar élén maga Bolgár direktor gratulál először a befutó Kozmának. Néhány perc és Delmár Walter is mosolyogva száll ki pompás Alfa Romeo-jából. Azután jönnek egyre-másra a többiek. Autósok. Végre az első oldalkocsis motorkerékpár: Komlóssy! Frissen ül a nyeregben, BMW-je úgy dolgozik, mint egy óra...

— *Itt kezdődik az igazi teljesítmény!* — szögezi le a közönség az igazságot.



mintegy magasan az autók fölé helyezve a motorkerékpárosok teljesítményét. Erzi mindenki a különbséget, mit jelent fedél alatt kényelmes ülésben ülni a volánnál vagy esőben-szélben, ázva-fázva rakkolni a motorkerékpár nyergében...

Autós van már a célban, közel egy tucat, a zöme büntetőpont mentes. Ezek között a mecseki hegyverseny dönti el a helyezéseket. Nem igazságos, erzi mindenki. Hiszen tagadhatatlan, hogy a legnagyobb teljesítményt Rauchbauer Antal érte el 688 km-es csukott négy személyes DKW kocsiával, azután még Strausz Sándor 998 km-es Fiat-Balillájával és mégis számukra a propozíciók a 6-ik és 4-ik helyeket jelölik ki az eredménylistán, mert a mecseki hegyversenyen lassúbbak voltak a másfélittereseknél. Ami éppen olyan természetes, mint amilyen igazságtalan az, hogy a büntetőpont nélkül abszolvtált 1200 km-es túrán egy 3 kilométeres hegyverseny hatodik helyre juttathasson olyanokat, akiket méltán illet meg az 1-ső hely. Ha már a holtversenyek eldöntésére más módot, mint hegyversenyt nem lehet találni, úgy ragaszkodni kell a nemzetközi kategória beosztáshoz. Nem szabad többé elfordulnia annak, hogy 780 km-es kocsikat együtt osztályozozanak másfélitteresekkel a hegyversenyen, mert akkor fölöslegessé



A nagyszerűen szerepelt Puch-csapat élharcosai: Kiss László (500 Puch old.) és Lukavecz Ferenc (250 Puch) az abszolút szólo győztes. Kiss és Lukavecz Cordat c gumit használt.

Puch! Vagyis a befutók (2,5%-a Puch, holott az indulóknak csak 28%-a volt Puch-menő! Ennél sebb eredmény még Puch Jánosnak sem kell!

A Cordatic-tábor is hangos a sikertől. Lukavecz (Puch), Kesjár (Rudge), Kiss László (Puch old.), Kozma (Steyr), Hild (Fiat), Wiesengrund (Hanomag) és Gerő (Oldsmobil) egyaránt a legnagyobb elismeréssel nyilatkoznak a kitűnő magyar gumimarkáról, mely osztályrészese sikerülnek. Kozma és Kesjár díesérik a

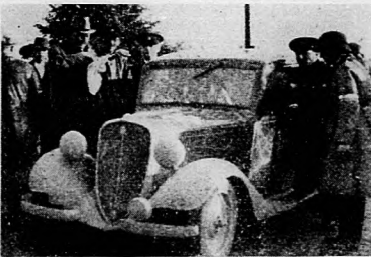
lálóan valaki.

A versenyzők a legnagyobb elismeréssel nyilatkoznak a rendezés körültekintő munkájáról, melynek irányítása Szelnár dr. szakavatott kezeiben futott össze. Befutó után a versenyzők a Hősök-terére vonultak és megkoszorították a Hősök Emlékkövét. Végeredmény:

Túraautóbilok 1,5 l-es felül: 1. Delmár W. (2300 Alfa-Romeo) Obp., 2. Wiesengrund F. (2300 Hanomag) Obp., 3. Gerő A. (3132 Oldsmobile) Obp., 4. Flesch J. (3281 Ford) Obp., 1,5 l-ig: 1. Erdélyi M. atnév (1196 Lancia) Obp.



Kovács Kálmán (Steyr 100) büntetőpont mentesek sorában. — Az abszolút oldalkocsós



érkezett a célba. — Strausz (Fiat-Balilla) az idei szezon immár harmadik versenyét abszolvtálta a győztes Kozlássy Be a (750 BMW) terobog a célba. Kozlássy Bosch gyertyákkal győzött.



válak az 1200 km-es túraút minden erőfeszítése. akkor elég csupán a hegyversenyt lefutni... Ez a megoldás kedvet szegi a versenyzőknek!

6 óra 20 perc! Szólo motoros! Az első! — Lukavecz! Lukavecz! — a közönség valósággal megostromolja a célban a holtra fáradt első szólo befutót. Kattognak a fényképezőgépek, szegény Lukavecz 250-es Puch gépe nyergében megadással viseli sorsát. A győztes sorsát. Ez vígasztaló a dologban, ezért nem sajnálja öt senkise. Mi sem lélezgethez sem hagyjuk jutni, nyomban vallatóra fogjuk.

— Start után majdnem Keszthelyig esett az eső, mindnyájunkat megkínzóttak a felzárótt utak. A javítás alatt álló balatoni útszakaszon, a baracskaú kitérő rossz emléke hely marad. Leküldtek a kitérő szakaszra, de két és fél kilométer után visszafordultam és inkább a javítás alatt álló szakasz kövein bukácsoltam végig. Általában a verseny egész utvonulán igen rossz volt az út. Különösen sok gabibát okozott a Győnygyös—Szécsény—Balassagyarmat vonalon a csúszós fekete agyag. A rendezés kitűnő volt, nagy örömmünkre szolgáltak a vilánnal megvilágított útjelző nyílak. A verseny legszebb pillanata mégis az volt, amikor a Katalinról végre meglátam a Dunát...

Egyre-másra érkeznek be a versenyzők. Puch Jánosnak széles jökedve van. A 8 befutott motorkerékpár közül 5

Mars Lowcarbon olajat. Boschék is jól szerepeltek; a főgyőztesek Delmár, Kozlássy és Lukavecz Bosch-gyertyákkal győztek.

Végre Wilhelm Sándor is beérkezik a célba. Viszontagságos útja ugyancsak meglátszik kocsiján. A kis Adler hátulja szinte a földet seprí, mint rövidesen kiderül, a szeleprugótörés csak bevezetője volt Wilhelm kálváriájának, melynek következő állomása a torziós rúd törése volt, minek folytán a kocsi fara valósággal leroskadt.

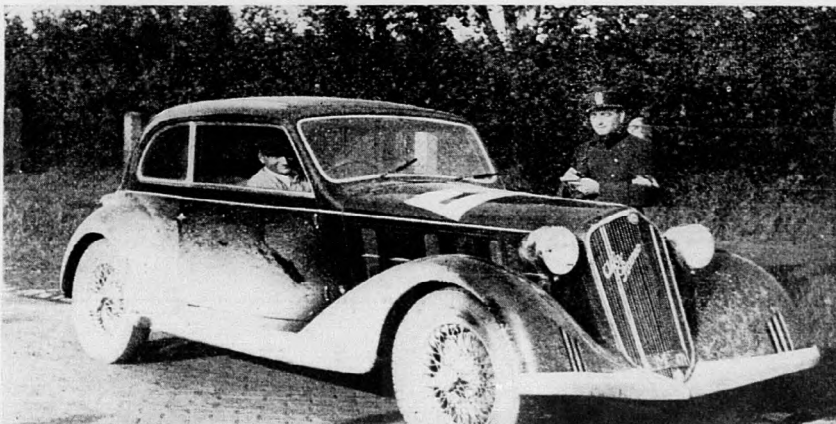
— Ha nem Wilhelm ül a volánnál, úgy ez a kocsi legjelzebb kötélvégen futhatott volna be a célba! — jegyzi meg ta-

2. br. Kolmer A. (1498 BMW) Obp., 5. Kovács K. (1280 Steyr) Obp., 6. Rauchbauer A. (688 DKW) Obp., 7. Székely L. (1280 Steyr) 9bp., Hild (994 Fiat) 113bp., 9. dr. Hollós R. (1380 Steyr) 145bp.

Sportautóbilok. 1,5 l-ig: 1. Wilhelm S. (998 Adler) 56bp. — Feladta: Bodor I. (1,5 Bugatti).

Oldalkocsis motorkerékpárok. 1. Kozlássy B. (750 BMW) Obp., 2. Kiss L. (500 Puch) 40bp., 3. Hrabacek I. (500 Puch) 155bp. — Feladta: Novitzky F. (1000 AJW), Pajor I. (800 Zündapp) és Bodonyi S. (500 Ariel).

Sólomotorkerékpárok. 500 km-ig: 1. Bartal Gy. (BSA) 135bp. — Feladta: Pallos L. (Rudge), Martinek L. (Gillera), Toperczer A. (Métay), Brichka K. (Rudge) és Andó A. (Rudge). 350 km-ig: Gutschy K. (Veloceite feladta). 250 km-ig: 1. Lukavecz F. (Puch) 5bp., 2. Kesjár J. (Rudge) 30bp., 3. Hummel E. (Puch) 10 bp., 4. Stern E. (Puch) 14 bp. — Feladta: Hülber A. (Matchless), Rösler K. (Rudge), cSuszter V. (Puch) és Láng L. (200 Zündapp).



Delmár Walter abszolút győzelemmel debütált Alfa Romeo turakocsija volánjánál. Delmár Bosch-gyertyákkal győzött.

Nem mindig baj ha felforr a hűtőviz...

Hogyan látja és magyarázza a vegyész és fizikus a motor hűtésének érdekes problémáit

A legtöbb autós a tökéletesség és megbízhatóság csúcspontját látja a modern autó motorjában: amíg egyszer csak le nem szakad egyik-másik szelepe, vagy nem ül össze negyedórára valami fizikussal. A szelepszakadáshoz nem kell magyarázat, a fizikus vagy vegyész pedig elmagyarázza, hogy bizony az autó motorja *korántsem az a tökéletes apparátus*, melynek gondoljuk, legalább is nem a szó termodinamikai értelmében. Talán nem fásaszjtjuk az olvasót hosszadalmas fejtegetéssel, elég talán annyit, hogy a motorban elégetett üzemanyagnak tekintélyes, mondhatni oroszlánrésze nem munkát termel, hanem a hűtőben levő 10–15 liternyi vizet melegíti forróvá csak azért, hogy a drága kalóriákat ismét mesterségesen prédáljuk el hűtés formájában.

A vízűtés maga a legegyszerűbb dolog a világon: műszaki kivétel szem-pontjából. Viszont annyi probléma kapcsolatos a hűtéssel, hogy elkerülhetetlen egy kissé belemerülni a kérdésbe.

A hűtőviz — mint neve is mutatja — közönséges víz. Nehogy azonban azt higgyük, hogy azért használjuk a vizet, mert az a legolcsóbb. A viznek — mint a hűtést közvetítő közegnek — nagy *előnyei* vannak, hővezetőképessége igen nagy, kémiaiilag állandó, nem támadja meg a fémrészeket és ha nem túlságosan kemény: igen *kevés lerakódást* okoz. Viszont hátrányai is vannak, melyek közül a legnősbavágóbb az, hogyha megfagy, erősen káros, aminek eredményét repedt hengerek és blokkok alakjában télen oly sokszor látjuk a javítóműhelyekben.

A víz fagyáspontjának csökkentése

Minden elsőéves vegyészhallgató tudja, hogy a víz fagyáspontját csökkenteni lehet azáltal, hogy benne szilárd vagy folyékony anyagokat oldunk fel, a fagyáspontcsökkenés mértéke inkább függ az oldott anyag *menyiségétől*, mint *minőségétől* vagy összetételétől. Természetesen olyan anyagot alkalmazunk, amely *nem támadja meg* a hengerek és a hűtő fémanyagát, senki sem gondol az olcsó közönséges sóra, mely nagyszerű fagyáspontcsökkentő, de egyben tönkreteszi a vele érintkező fémeket. Kémiaiilag indifferent a fémekre a glicerin, az alkohol, ez a két anyag a legnépszerűbb.

A vízben oldott glicerin vagy más idegen anyag — kivéve az alkoholt — azonban nemcsak *fagyypontját* csökkenti, hanem egyben emeli a *forráspontját* is. Az oldott anyag ugyanis csökkenti a víz gőzfeszültségét és mivel a víz akkor forr, amikor gőzének nyomása egyenlővé válik az atmoszféra, a légkör nyomásával, önként adódik, hogy a *fagyáspontot csökkentő anyagokkal kezelt víz nem száz fok Celsiusnál forr, hanem magasabb hőmérsékletnél.*

Köztudomású, hogy a víz forráspontja alacsonyabb magas hegyek tetején, mint a tengerszinten. Ez magyarázza meg azt, hogy olyan gyakran forr fel a hűtőviz a magasban fekvő alpesi hágókon, ahol

a ritka levegő és alacsony nyomás következtében *jóval 100 fokon alul forr fel a hűtőviz.* A legtöbb autós azt hiszi, hogy a hágtóútrákon észlelt hűtővízfelforrás a motor túlterhelésének következménye, pedig csak a legkritikább esetekben az, amit közönséges hűtőhőmérvével lehet ellenőrizni.

Vannak nagyon okos autósok, akik hallottak valamit barangozni a hűtés magasabb tudományból és azt ajánlják, hogy hágtóútra a *hűtőviz felforrása ellen alkalmazunk fagymentesítő hűtőfolyadékot*, glicerint vagy valamelyik kétszen kapható speciális csodaszert. A hűtőviz ilyen anyagok hozzáadására — a fentebb elmondottak szolgálgják a magyarázatot — valóban nehezebben forr fel és nem kell „tojást főzni”, ha véletlenül a Stelvio vagy a Brenneren darálunk felfelé, csakhogy az ilyen csodamódszer eredménye nem más, mint *optikai csalódás*, mely ráadásul igen károsan befolyásolja a hűtést és kellemetlen üzemzavarok lehetőségének ajtaját nyitja meg, mindenesetre azonban erős túlmelegedéssel jár.

A legjobb hűtőfolyadék a forrásban levő víz

Általános tévhit az, hogyha a hűtőviz felforr, úgy csökken a hűtés. Ennek éppen az ellenkezője igaz, mert a *forrásban levő víz hűtőhatása pontosan az 500-szorosa a 100 Celsius fokot el nem ért víz hűtő hatásának.* A csodálatosnak tetsző tünemény magyarázata az, hogy forrás közben a *víz abszorbeálja a benne rejlő párolgási hőt*, azaz azt a hőmennyiséget, mely a vizet gőzzé változtatja át, anélkül, hogy annak hőmér-

sékletét emelné. A viznek gőzzé változása nagy hőmennyiséget emészt, a hőmennyiséget a hűtőviztől és ezen át a motortól vonja el, látjuk tehát, hogy *miért hűt erősebben a forrásban levő víz.*

Közönséges légnyomásnál a víz hőmérséklete nem emelkedhetik a forráspont fölé, tehát *amíg a motor hűtőköpenyében van, az a motor üzemi hőfoka nem lépheti túl a megengedett határt.* A veszély csak ott rejtőzik, hogy a víz *elforr*, mennyisége csökken, végül *elfogy* és motorunknak nincsen hűtése.

Látjuk tehát, hogy nem olyan nagy a baj, ha hűtővizünk felforr. Inkább intő jel a vezetőnek és talán kellemetlen is a kifreccsenő forró hűtőviz, de amíg megfelelő mennyiségű víz van a hűtőben, üzemzavartól vagy egyéb bajtól nem kell tartani.

A hűtőviz tehát mintegy *automatikusán korlátozza* a motor üzemi hőmérsékletét. Ha a motor erősen melegszik és a hűtőviz felforr, úgy a víz hűtő hatása aránytalan mértékben emelkedik, úgy hat, mint valami önműködő biztonsági szelep.

Ha viszont forráspontot emelő fagymentesítő anyagot keverünk a hűtővizbe abból a célból, hogy hűtővizünk ne forrjon fel könnyen, úgy tulajdonképpen *lerontjuk a hűtőhatást.* Ha a glicerinnel kevert víz forráspontja 100 fok helyett 110 fok, úgy a hűtőviz hűtőhatásának megsokszorosodása nem 100, hanem csak 110 fokon következik be, ami a gyakorlatban azt jelenti, hogy a *hűtőviz nem forr, a motor mégis erősen túlmelegszik.*

Az autotechnikusok legújabb kutatási területe a forróviz, helyesebben *gőzhűtés*. Komoly nehézségekkel nem kell megbirkózniok, inkább a motor hűtőköpenyének alakját kell kellőképpen megszabniok és kikerülni a vízrendszerben azokat a zsebeket és vakjáratokat, ahol gőz képződhetik. A gőzhűtésnek óriási előnye az, hogy *hűtőre többet nem lesz szükség*, a motor üzemi hőmérséklete teljesen *független lesz a külső hőmérséklettől* és ami a legfontosabb: a *motorok termodinamikai hatásfoka emelkedik*, ami egyszerű nyelven azt jelenti, hogy *kétszer lesz az üzemanyagfogyasztás*. Műszaki kivétel szempontjából a gőzhűtés igen egyszerű lesz, a motor hűtőköpenyéből kivezető nagyátmérőjű csövezeték a motor felett elhelyezett teknőbe torkollik, ahol gőzzé válik és megtartja állandó 100 C. fokos hőmérsékletét. Természetesen gondoskodni kell olyan megoldásról, mely *önműködőleg pótolja az elpárolgott hűtővizet* és egyben megakadályozza a forrásban levő víz kifreccsenését. Talán az utóbbi a legnagyobb feladat és talán ez tartotta vissza a konstruktőrök egyrészt, hogy a stabilmotoroknál már régén alkalmazott gőzhűtés problémájába ne vágják bele fejszéküket.

Annyi azonban bizonyos, hogy nincsen messze az idő, amikor a hűtő csak emlék lesz, melyre unkoaink mint legendás idők, sok bajt okozó és felesleges berendezésére fognak visszagondolni.

A tavaszi szezon
3 nagy versenyén
2-ben győztes az

ARIEL

Ha megbízható, szép és olcsó angol kvalitásmárkát akar vásárolni, Ön is az Arielt válassza!

Vezérképviselőt:

DEMÉNYI ÉS FIA

Budapest V., Akadémia u. 19.
(Zoltán u. sarok). T.: 19-8-43.

Mestrīts (Fiat-Balilla) nyerte a Pécs-Baranyai A. C. mecseki hegyversenyét.

A Frontharcos-túraút keretében tartott mecseki hegyversennyel egyidejűleg háziversenyt is rendezett a mecseki hegyipályán a Pécs-Baranyai Automobil Club. A háziverseny hőse Mestrīts Endre volt, aki sport-Fiat-Balillájával 3:24,8 mp idővel érkezett célba, alig másfél mp-vel maradt el Delmár Walter (2,31 Alfa Romeo) idejétől, melyet a túraút keretében ért el. A motorkerékpárok legjobb idejét Somogyi László (Puch) érte el. A háziverseny részletes eredményei a következők:

Sportkocsik 1.1. Lig: 1. Mestrīts E. (Fiat) 3:26,6 mp. — 2. Lig: 1. Mestrīts E. (Fiat-Balilla) 3:24,8 mp. — 2. Perczel M. (Bugatti) 3:49,8 mp.

Túrautók 2. Lig: 1. Weber K. (BMW) 3:56,3 mp. — 2. Lig: 1. Nopmanna K. (Lancia) 4:38,7 mp. — 2. Bartal A. (Fiat) 4:29,2 mp. — 3. Perczel M. (Amsaldo) 4:27 mp. — 4. Rehling N. (Fiat) 4:29,7 mp. — 3. Lig: 1. Perczel M. (Nash) 4:29,1 mp.

Szólómotorkerékpárok 175 cm-ig: 1. Makár E. (AKD) 4:53,5 mp. — 250 cm-ig: 1. Kuesera P. (Ariel) 3:36,9 mp. — 350 cm-ig: 1. Somogyi L. (Puch) 3:36,2 mp. — 2. Kuesera P. (Ariel) 3:37,3 mp. — 3. Rozvány Gy. (Calthorpe) 3:47,9 mp. — 4. Gadó A. (FN) 4:45,8 mp. — 500 cm-ig: 1. Rozvány Gy. (Calthorpe) 3:47,9 mp. — 2. Burics E. (BMW) 4:17 mp. — 500 cm-en felül: 1. Wiszt K. (BMW) 3:50,4 mp. — 2. Burics E. (BMW) 4:11,8 mp.

Oldalkocsis motorkerékpárok. 600 cm-en felül: 1. Jeney B. (Indian) 4:11,7 mp. — 2. Baranyák Gy. (Indian) 4:52 mp. — 3. Szurovy D. (Harley) 4:53,6 mp.

A 174 km-es Solitude verseny abszolút győzelmét 114 km-es átlaggal az 500-as NSU vezető, Steinbach szerezte meg angolmárkatársa. Mellősen előtt. Kategóriagyőztes volt Geiss (250 DKW) 101,5 km-es és Mellmann (350 NSU) 103 km-es átlaggal.

Az Opel gyár áprilisban gyártotta le a 400 ezredik autóját. Az első Opel 1898-ban készült és 30 ezredének kelt-ti elmulna, míg a százezeredik Opel kocsit is kikerült a gyárból. Ezzel szemben az utolsó százezer darabot egy évvel alig több idő alatt gyártották le.



Mestrīts (Fiat-Balilla) volt a PBAC mecseki hegyversenyének hőse.

Delmotte(Caudron-Renault) 444 km-es rekordátlaggal nyerte a 2000 km-es Coupe Deutsch-t!

Etampes repülőtérrel startolt el a 2000 km-es Coupe Deutsch de la Meurthe öt gépből álló mezőnye a 100 km-es háromszög pályára. A verseny favoritjai a Delmotte—Arnoux—Lacombe trió által vezetett Caudron 460 masinák voltak. Lacombe start után nyomban az élen szárnyal, mögötte a tavalyi győztes Arnoux és Delmotte viaskodnak. A 4-ik körben Delmotte felnyomul a második helyre, egyre szorongatja Lacombe-t, Arnoux 469.360 km átlaggal a nap leggyorsabb körét repüli, de a következő körben nyílt terepen kényszerleállításra kényszerül. A 9-ik körben Delmotte veszi át a kommandót és 1000 km után 446 km-es átlaggal landol Lacombe előtt, akinek 441,5 km az átlaga, szemben a harmadiknak landoló Monville-al, aki csak 372,3 km-es átlaggal dicsékedhetik, noha a tavalyi győztes gépet repüli, mely tavaly 389 km-es átlaggal győzött.

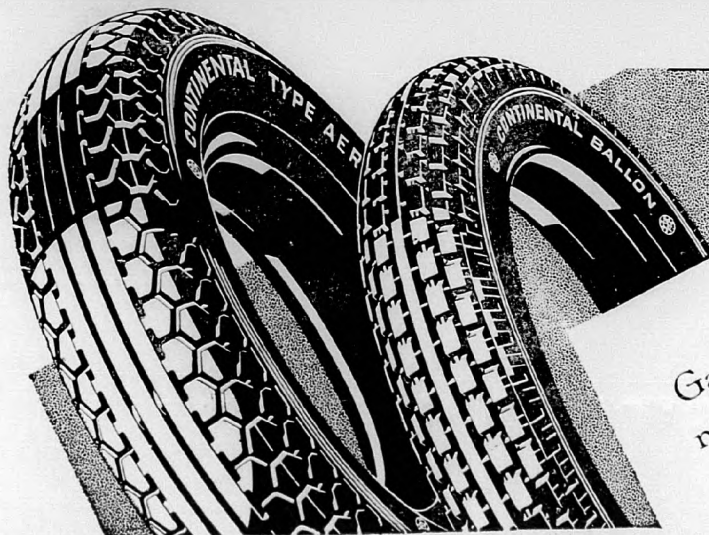
Egy óras kényszerpihenő után startoltak a gépek a második 1000 km-re! A helyzet mitsem változik, Delmotte a Caudron-gyár főpilótája, óraműszerű pontossággal repüli köreit, Lacombe lassabb lesz, Monville gépéből pedig maga Arnoux sem képes többet kihozni. Így győzött Delmotte és nyerte meg a Coupe Deutsch-t, melynek keretében nem kevesebb, mint 35-ször dönt meg a 1000 km-es kategória világrekord. Eredmények:

1. Delmotte (Caudron 460—Renault 456) Átlaga 443,965 km., 2. Lacombe (Caudron 460—Renault 456) Átlaga 424,188 km., 3. Arnoux—Monville (Caudron 450—Renault 456) Átlaga 372,328 km. Öt induló.

A két első helyezett Delmotte és Lacombe Caudron C 460 típusú gépei 8 literes, 6 lógóhengeres, léghűtéses, 300 lóerős Renault motorral, Ratier-rendszerű állítható propellerrel és Messier-rendszerű behúzó futóművel voltak szerelve, szemben az Arnoux—Monville-féle Caudron C 450 masinával, mely csupán fix futóművével különbözött a győztes típustól.

Continental pneumatik

A világversenyek állandó győztese!



Gazdaságos üzem
nem nélkülözheti
a legjobbat!

Hogyan lettem

„Méltóságos” úc?

(Misztikus történet több fejezetben)

Elmondja: BIRÓ JENŐ

1.

Ugy kezdődött, mint a gyomorrontás: egy vacsorával a „Kis imbisz” nagykávéházban. A kávéházat legutóbb átalakítás miatt bezárták. (A tulajdonost szintén.) A vacsora bő volt, mint annak az ellenszenves ifjúnak a nadrágja, aki távozáskor raccsolva, hangosan felém köszönt:

— Szervusz, méltóságos uram!

Először csodálkozva körülnéztem, majd konstátalva, hogy a köszönés bizonyára a szomszédos asztalnál ülő bajszos, fekete hölgynek szól, megnyugodva hazamentem.

Pedig...

2.

...ágyucskámban éppen a „Revolveres

halálvampírok” című izgalmas detektívregényt kezdtem olvasni, amikor valaki rámteléfonoált. Ejjék elmúlt már, de ő vidáman harsogta a telefonba:

— Szervusz, méltóságos uram! Gratula! Gratula!

— Megörültél? Mihez?

— A kinevezésedhez. Csak ne méltóztassál tagadni méltóztatni!

— Te kis kövér!

— De kérlek, egy szó sem...

— Jó, jó. Nem károg a holló, ha a szél nem fújja! Jövő héten megjelenik a hivatalos lapban is...

— De kérlek...

— A sógorom nagybátyja testvérének a gyámjától hallottam, az ő borbélyának az anyja rokonságban van egy tüccelő özvegyének a második férjével, aki altiszt a belügyminiszterumban...

— Hát ha egy ilyen magasállású befolyásos ember mondja...

— Na látod, méltóságos uram! Hát még egyszer gratula és méltóságos jóéjszakát!

Csodálkozva lettem a kagylót. A „Revolveres halálvampírok” leestek az ágyról és én máris aludtam. De nem sokáig, mert...

3—4—5—6

a telefon ismét és ismét csengett.

Ismeretlen barátaim és ismerős ellenségeim hívtak fel sróban. Mindegyik elősül akart gratulálni. Valami életemüül gazember találta ki unalmában a kinevezésemről szóló rémhírt. És hajnali négykor, az almosságtól feljújultan megállapítottam, hogy a méltóságos cím lehet nagyon megtisztelő, de hogy nyugodtan aludni nem lehet tőle, az bizonyos. Ezen az éjszakán szedtem életemben először brótot...

7—8—9

és a hajszja folytatódott ellenem másnap és nem szünik azóta sem. Állítólagos volt osztálytársaim állítják meg autóm az utcán, ismeretlen pumpolók árasztják el üzletemet és jótékony célú gyűjtőrekekkel zavarják még lakásom legfelsőbb helyiségeinek áhítatában is.

Adósaim húsz százalékra akarnak kiegyezni velem, ceróim nagyobb árkedvezményeket követelnek, zsaroló áhírlapírók adják egymásnak a kilincsemet és a hitközségi adómat is felemelték, mert hiszen „ha valaki megengedheti magának, hogy méltóságos legyen” stb. Ugyebár!?

Es én hiába tagadtam és tiltakoztam. Olyan lettem, mint az üldözött vad.

Egy hétre szállodába költöztem. Aláéren. Itt is felfedeztek.

Végül magán detektívet fogadtam, aki kiderítette, hogy a kinevezésemről szóló áhír az Automobil Clubból indult ki. Ez volt az első tény, amin nem csodálkoztam.

Elvégre mi más foglalkoztathatná ett a vezető tagtársakat, mint az én nem létező rangom?

Hiszen országútaink például renben annak, ugyebár, a benzínárak minimálisok, a motorkefépárok könnyebb behozatala érdekében síres temiráló és azért sem kell harcolni már, hogy az áldalkocsi-adókat eltöröljék és a motorkefépárok adójét csökkentsék.

10.

Naponta három-négy házasságközvetítő keresett fel, egy csomó szerelmes levelet és több nemlétező gyermekem tartása iránti periratot kaptam azóta. Ugyátszik, csak a méltóságos cím izgalja a fantáziákat, mert mindahhoz, amire tényleg büszke vagyok, senkisésem gratulált.

Egy mákkot sem szóltak például, amikor a Választott Biróság tagja lettem és éppoly hidegen hagyta jóbarátaimat, hogy negyedszer választottak meg a KAC elnökének, egyetlen ellenszavazat nélkül.

11.

Tengerentúlról is érkeztek gratuláló expressz-sorok és én hiába próbáltam cöfölni és tiltakozni.

Ezért úrtam meg ezt a kis cikket és utána megnyugodva hazamentem. A nyomtatott betűnek bizonyára mégis csak hisznek az emberek.

12.

Lélekben boldogan vállaveregettem magam a kitéző ötleért, ám, amikor beléptem a kapun, egy éles kis hang csendült a fülemben:

— Tezül cötölöm, méltóságados új! A házmasterünk négyéres lánykájja celt.

Ugy látszik, hiába minden.

Már a gyerekek is...



CORDATIC

A gráci Puch gyárban már próbálják a nagy „szenzit” — a négyütemű, négyhengeres, 800 kcm-es új modellt!

Lukavec Feri a minap Grácban járt, a Puch-gyárban. Ezúttal nemcsak tapasztalatokat hozott magával, hanem szigorúan titkolt szenzáció híret is a készülő új Puch nagy oldalkocsis modelltől. Adjuk át tehát a szót a kitünő versenyzőnek:

— Ezúttal — meséli Lukavec — nem engedtek be csak úgy simán a gyárba, csak nagy alkudozás és fogadkozás után nyílt meg a székamkapu. A kísérleti műhelynél, mely egyúttal versenyosztálya is a gyárnak, újabb tilalomfa. De mi az egy pesti motorsnak bejutni a titkok szentélyébe?

— Az első látvány: Marcellino, a nagyszerű Puch-konstruktőr kis széken ül és harsányan kiabál. Mint valami karmester vezényli a „zenekart”, a kísérleti műhely gárdáját. A fékpadon két motor. Messziről látni, hogy valami egészen új, kétoldalt két-két henger lóg ki belőle, sajnos közel menni nem szabad.

— Egyszerre csak négyhengeres hangok ütök meg a fülemet. Hamisítatlan négyütemű négyhengeres hangok, jellegzetes motorkerékpár kipuffogással. Sárosan és porosan ismerős arc gurul a műhely elé. Régi ismerősünk Cmyral, a nálunk is sokat járt versenyző száll le nyeregéből.

— Hála Istennek, Marcellino távozik. Lehet indiszkrét kérdéseket feltenni. Cmyral nem áll kötélnek, Cucra művezetőt veszem tűz alá és hamarosan megtudom, hogy a négyhengeres négyütemű nem más, mint az új nagy oldal-

kocsis Puch-modell. Három gép van készen, ezeket próbálják. Az egyik futja a napi 400 km-t 40-es átlaggal, a másik kettőt szétszerelik és dolgoznak rajtuk. Az összeszerelés után újabb 400 lassan és 120 km foglazzal. Hétnapig tart a próba, mert hiszen minden alkatrész-porcikát teljesen ki kell próbálni, amíg szeriában megjelenik a gép.

— A motor maga feltűnően érdekes. Kívülről teljesen tokozott alumíniumház, melyből oldalt vízszintesen két-két henger lóg ki egyetlen megszakítás nélküli vonalban. A 800-as érdekessége az alumíniumból készült és acélbetéttel szerelt henger. A motor a váltóval blokkba van építve, a hátsó agyban elhelyezett, speciális Puch-kupplungot lánccal hajtja meg. Érdekes a gép villája, három típpussal kísérleteznek, jellegzetessége: préselt lemez, borított profillal takarva és erősítve.

— Cucra művezető szerint a gépet speciális oldalkocsis územre készítik és sebessége 110 km lesz teljes terheléssel óránként.

Motorkerékpárosok figyelmébe!

A Clearosol-eljárással gyártott új Mobiloil kapcsán motorkerékpárosok kérdést intéztek hozzánk arránézve, hogy ezental milyen márkát használjanak gépükhöz. Hangsúlyozzuk, hogy az új Mobiloil márkamegjelölései (a betűmegjelölés) semmiképpen sem változtak, tehát pl. aki eddig motorához MOBILOIL „B”-t használt, az most is használjon MOBILOIL „B”-t, aki pedig eddig MOBILOIL „D”-t használt, az ezután is MOBILOIL „D”-t használjon gépehez, mert ismételjük, hogy a betűelnevezésben nem történt változás. Vásároljon tehát mindenki továbbra is a MOBILOIL AJANLÁSI TÁBLA vagy a kenési utasítások szerint.

VACUUM OIL
COMPANY R T.

Steyr-Austro-Daimler-Puchművek Magyar Kereskedelmi Részvénytársaság



Budapest, 1935. május 27.
VI. Lehel-utca 28.

ÉRKÉLTETVE:
1935. MÁJ. 27.

Tekintetes

M é r a y Motorkerékpárgyár
Részvénytársaság,

B u d a p e s t
Zápolya u. 200.

SEMERLYAUTÓK
TEHERAUTÓK
MOTORKERÉKPÁROK
KERÉKPÁROK
JAVITÓMŰHELY ÉS GARAGE
FORGALOMKÉPZÉSI ÉS SZAKMÁSKÉPZÉSI KÖZPONT
STEYR 39264, DAIMLER 46004
POLYDORAMA ÉS WENNER BANKVERESEM
MAGYARORSZÁGI FŐTELEFENEK.
TELEFON: 92-3-40*
LEVELCÍM: BUDAPEST 42
POSTAFIAK: 26
STEYR-MŰVEK
AUSTRODAIMLER
PUCHMŰVEK
VÁROSI ÖZLET: IV. VÁCI-UTCA 2
TELEFON: 81-0-10

P/L.

Tárgy: Ignis gyűjtőgyertyák.

Tisztelettel közöljük, hogy a tegnap reggel befejeződött

„Hétszáz Emlékverseny”-én résztvevő PUCH motorkerékpárok, és pedig

Stern Endre 250-es, szülő.
Hummel Endre 250-es, szintén szülő, továbbá
Kiss László 500-es oldalkocsis gépe

mind „I G N I S” gyertyákkal voltak ellátva, és a gépek — mint a verseny eredménye is mutatja, — teljesen hibátlanul, defekt nélkül futották le 24 óra alatt, a legrosszabb utviszonyok ellenére is, az előírt 1.200 kilométeres távot.

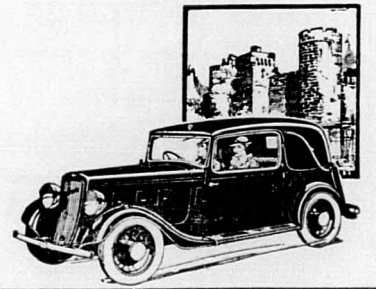
Örömmel igazolhatjuk tehát, hogy IGNIS gyertyák Puch motorkerékpárjainkhoz, ily hosszú távú turákra, tehát fokozott igénybevétel mellett is nagyszerűen megfelelnek.

Fentieket szíves tudomásokra hozva, maradunk,

teljes tisztelettel
MAYR MOTORKERÉKPÁR
RÉSZVÉNYTÁRSASÁG
BUDAPEST
Zápolya u. 200.



Az angolok vezetnek
a nemzetek versengésében
Az angol
AUSTIN
vezet a **KISAUTÓK** versenyében
40— P. utadó, 6 lt. benzinfogyasztás
100 kilométerre.
Elnyuzhatatlan minőségű anyag.
Vezérképviselő: Bruck, Jókai u. 21.
Telefon: 114—46.



A B.M.Y.C. oldal- motoros versenye

A Csepelsziget körül, több mint 100 km-es távon rendezte meg a Budapesti Motor-Yacht Club szeszónnyitó oldalmotoros versenyét, mely Roubal (175 Istros) és Enslén (125 Terta) ádáz küzdelme után az Istros-vezető abszolút győzelmi eredményezte. A verseny 17 indulója 3 hízján végigfutotta a versenyt, mely körülmény felette kedvező színben tünteti fel a kis oldalmotorok megbízhatóságát. Jól szerepeltek a 125-ös Terta-menők, mindhármuk célba futott és Enslén révén a kategóriagyőzelem is az ő zsákmányuk lett. Megbízhatóságuknak 100%-os bizonyítékát szolgáltatták a König-menők, akik „5 König a startnál — 5 König a célban” mottóra Pápai révén egy 250 km-es kategóriagyőzelemmel. Bánhidai és Nagy révén pedig két második helyezéssel dupláztak rá. Pápai számára motorja még ismeretlen volt, mégis minden akadály nélkül hozta be megérdemelt győztesként jóépitésű hajóját. Pápai és a König szerencsés találkozása eredményezte a 250-es kategória győzelmét.

A verseny részletes eredményei a következők:

125 km-ig. 1. Enslén I. E. (Terta) 4:37:11 mp. 2. Bánhidai B. (König) 4:41:10 mp. 3. Kertész F. (Terta) 4:50:04 mp. 4. Hevesi E. (Terta) 4:50:37 mp. 5. Peske A. (König) 5:02:40 mp. 6. Körmendi N. (König) 5:03:51 mp. 7. Stücker S. (Istros) 5:18:01 mp. 8. Paulini A. (Istros) 5:38:33 mp. — Feladta: Székely L. (Istros) és Kuhn N. (Istros).

175 km-ig. 1. Roubal V. (Istros) 4:34:37 mp. A nap legjobb ideje! 2. Nagy I. (König) 6:11:38 mp. 3. Horányi K. (saját motor) 7:07:17 mp.

250 km-ig. 1. Pápai I. (König) 5:09:52 mp. 2. Gömbös J. (Istros) 6:04:38 mp. — Feladta: Dr. Foglyos Zs. (Istros).



Roubal Vilmos (175 Istros) volt a Csepel-szigetközeli verseny abszolút győztese. — A verseny résztvevőinek csoportja. Középen lekete trikóban Enslén (Terta), balszélien Pápai (König), kategóriagyőztesek.



Svéd győzelem z Avuson!

Óriási érdeklődés kísérte az Avuson lefolyt motorkerékpáros küzdelmeket, melyek olyan átlagokat eredményeztek, hogy a motorosoknak nem volt más szégyenkeznük autós kollégáik előtt. A 250-es kategóriában 60 km-es távon *Walfrid Winkler ritte diadalra 142 km-en felüli átlaggal rendkívül gyors DKW masináját*, mely starttól a célig a mezőny élén futott. A 350-es csoportban eleinte az Imperial vezető Loof győzelmét várták, de futása folytán azonban a *berlini Rudge menők, Richard és Petruschke foglalták el az első helyeket 147. illetve 145 km-es átlagszempellel*. A küzdelem csúspontját az 500-as kategória 100 km-es versenyé hozta. Start után az Auto Union-DKW exponens Ley vezet a mezőnyt, de az első kört már a svéd Sunqvist fejezi be 172.4 km-es átlaggal elsőnek kéthengeres Husqvarnájával. A második hely csakhamar a régi BMW-n rakkoló Gall birokába kerül, akit Ley követ nyomon. Bauhofer (DKW) negyedik, az új királytengelyes BMW nyergében startolt Kraus pedig 5-ik helyen fekszik. *Az élén futó Sunqvist—Gall—Ley-trió pokoli küzdelmet vív a győzelemért*. Sunqvist és Gall felváltva vezetnek, Gall az egyeresben gyorsabb, a svéd viszont az északi fordulóban szerez előnyt és ezzel szeizt meg a győzelmet is. Kilenetized másodperccel mögötte fut célba Gall és ugyanennyivel a harmadik helyezett, Ley. Az átlagok: 171.7 km, 171.6 km és 171.5 km. Valamennyi győztes Boschgyertyát használt.

Németország ezidei műrepülő bajnokságát Stoehr nyerte 1477 ponttal Aehgelis 1471 pontjával szemben.

A *San Grand Prix-t* 30.000 néző előtt futották le Helsinkiben. A versenykocsik legjobb idejeit Ebb (Mercedes-Benz), a motorkerékpárokat Brandt (Rudge) érte el.

250 km-es távon futották le Monzában az olasz motorkerékpár szövetség GP versenyét. Kategóriagyőztesek: Pignorini (250 Guzzi) 146.5 km-es, Colombo (350 Norton) 143.2 km-es és Bandini (500 Guzzi) 165 km átlaggal. A leggyorsabb kört Fumagalli (500 Benelli) futotta 172.1 km-es átlaggal.

A Hősök emlékversenyén is.
A német Avus pályán is,
A pardubitzai salakon is,
De mindenütt a világon a

RUDGE

MOTORKERÉKPÁR

van az élen, mert úgy a mindennapi használatban, mint a versenyekben

ÜZEMBIZTOS ÉS ELPUSZTITHATATLAN

Használja ki az alkalmat, még ebben a hónapban az 550 ccm.-es

Angol

TRIUMPH

motorkerékpár luxus kivitelben, luxus világítással és felszereléssel

P 1750

Angol Rudge és Triumph képviselet:

BRUCK, JÓKAI-U. 21

TELEFON: 11-4-46.

N.S.U.-D.-Rad

magyarországi vezérképviseletének külföldi mintájú speciális motorkerékpár javító és alkatrészgyártó üzemében az összes gyártmányú motorkerékpár alkatrészeinek gyártása, készítése és eredeti gyári alkatrészek nagy raktára.

Speciális gépeinkkel

hengerköszörülés 4 D, dugattyúk készítése 3 pengőtől

Bármilyen alkatrészek, láncok, fogaskerekek, dugattyúk, csapszegek, főtengelyek, szelepek golyós- és görögcsapágyak olcsó árban.

Legrégibb szakécz:

MOTORKÖZPONT

Budapest,

VI., Vörösmarty-utca 45.

Gepüzem és alkatrészgyártás: VI., Aradi-utca 26. (Andrássy-út mellett.)

Vidéki megrendelőket azonnal a legkisebb méretben eszközlünk. — Posta rendje és utánvétel mellett — Kérje postán díjmentes képes alkatrész árjegyzékünket. — E hirdetés felmutatói a kiaduktól árból 10% engedményben részesülnek.

Motorkerékpár kísautó csónakmotor

K. BAUER TIBOR CYZÓ

B S.A. — Super X-

alkatrészek, speciális javítóműhely.

VI., Izabella-u. 98. Telefon: 20-9-12.

HUSZÁR GYÖRGY

Autó-motorkerékpár alkatrészek és lánc-technika szaküzlet VI., JÓKAI-UCCA 1.

(Aradi-ucca sarok) Telefon: 24-4-11.

Motorkerékpárláncok, JAP motoralkatrészek, Burman, Sturmey, Moss, Hurt sebességváltó alkatrészek, DUREX dugattyú, dugattyúgyűrűk, szelepek, tömitések, mindennemű alkatrészek nagy raktára.

ÉN is
TE is
Ő is

tudja, hogy a GRÄTZER chromozásnak nincsen párja.

GRÄTZER FÜLÖP

chromozó, nikkelező vállalata

DESSEWFFY-UTCA 26 a.

TELEFON: 20-3-47.

Révész és Huszár

VI., Jókai tér 7. Telefon: 18-9-54.

DUREX dugattyúk egvedárusítása.

Dugattyúgyűrűk, nyers- és kész motorszzelepek, fogaskerekek, dugattyúcsapok, tömitések, Wippermann és Morse motorkerékpárláncok.

Igényének legmegfelelőbb

használt motorkerékpárt

metgalálja CSILLAG motorszalón

óriási raktarán

CSILLAG motorszalón

V., SZABADSÁG-TÉR 7. SZÁM

Telefon: 28-0-25.

Nemzeti Bankkal szemben

BSA

500 kcm. szóló

FRONTHARCOS TURAUT ÉS A MEGSEKI HEGYIVERSENY

BIZTOS, HOGY A FENTI MARKÁK
ÖNT SEM FOGJÁK CSERBENHAGYNI

Kérjen ajánlatot:

**URBACH,
HUNYADI
TÉR 12. SZ.**

GYŐZTESEI BMW

750 kcm. mellékkocsival
a verseny egyedüli büntető pont
nélküli motorkerékpár győztese

Friss JOHN BULL gumik!

Eredeti

BURMAN, JAP STURMEY

alkatrészek raktáron.

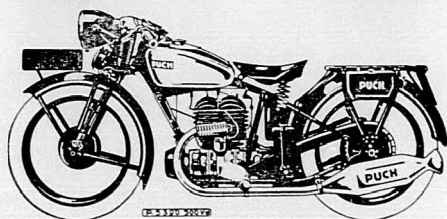
A legkülönfélébb alkatrészekből és felszerelési cikkekből szortiro-
zott komplett raktár



Biró Jenő alkatrész és pneumatik lerakata

BUDAPEST, VI., LISZT FERENC TÉR 2.

PUCH



A FRONTHARCOS 1200 KM-ES TURAVERSENY

eredménye bizonyítja, hogy

a legmegbízhatóbb szőlő-motorkerékpár a

TYP 250

és a legmegbízhatóbb 500-as oldalkocsis motorkerékpár a

TYP 500 L

Gyári fiók: Bpest, VI., Lehel-u. 25. Telefon: 92-3-40

AVUS:

Fagioli (Mercedes-Benz) nyerte a világ leggyorsabb autóversenyét

Stuck (Auto Union) 259 km-es körrekordot futott

műdefektusa folytán vissza nem esik. A volánnál most debutáló Rosemeyert is balszerencse kíséri és kénytelen feladni a versenyt. *Stuck* *éremében van és 259,2 km-es kolosszális átlaggal meglepő körrekordot állít fel, nem kevesebb, mint 34 átlagkilométerrel javítva megmárkáltársa, Mmombberger tavalyi rekordját!* Amilyen biztos *Stuck* győzelme, annyira eldönti egy újabb gumidefekt Nuvolari részvételt jogától is. **Eredmény:**

1. *Stuck* (Auto-Union) 23:44,8 mp. Átlaga 247 km. 2. *Fagioli* (Mercedes-Benz) 24:17 mp. 3. *Dreyfus* (Alfa-Romeo) 26:52,4 mp. 4. *Geyer* (Mercedes-Benz) 27:05 mp. — *Kiesett:* 5. *Farina* (Maserati) 27:48 mp. 6. *Nuvolari* (Alfa-Romeo) 29:15,6 mp 7. *Dutley-Froy* (Bugatti). *Feladta:* *Rosemayer* (Auto-Union), *Siena* (Maserati) és *Zehender* (Maserati).

Caracciolié (Mercedes Benz) a második előfutam 237 km-es átlaggal

Start után *Varzi*, az Auto Union-ekrek vezető a mezőnyt *Caraciola* és *Brauchitsch* előtt, de csakhamar *Leiningen* fut a második helyen, mígcsak a 3-ik körben kiállásra nem kényszerül. A két élvonal, *Varzi* és *Caraciola* újszólván egyidőben cserélnek kerekeket, példájukat követi *Brauchitsch* is, *Chiron* erősen lelassult, már-már ügylátszik, hogy a döntőbe nem kerül be, de *Etancelin* kompresszordefektusa mégis biztosítja számára a döntőben való részvételre jogosító 4-ik helyet. *Hartmann László Maseratijával 6-ik helyen végzett*, átlaga jobb, mint 200 km! **Eredmény:**

1. *Caraciola* (Mercedes-Benz) 24:47 mp. Átlaga 236,8 km. 2. *Varzi* (Auto-Union) 25:41,3 mp. 3. *Brauchitsch* (Mercedes-Benz) 26:29,3 mp. 4. *Chiron* (Alfa-Romeo) 27:21,5 mp. — *Kiesett:* 5. *Barbieri*

(Alfa-Romeo) 28:06,4 mp. 6. *Hartmann L.* (Maserati) 29:14,5 mp. 7. *Balestrero* (Alfa-Romeo) 30:22,5 mp. — *Feladta:* *Leiningen* (Auto-Union) és *Etancelin* (Maserati).

A gumik döntöttek: győzött Fagioli (Mercedes-Benz) 239 km-es átlaggal!

Óriási izgalom közepette startol a 10 körös (196 km-es) döntőfutam nyolc főnyi mezőnye. *Varzi* *lő elsőknek a starttól*, de az első kör befejeztével már *Stuck* *robog az élen*, *Varzi* 300 méterrel második *Fagioli*, *Caracciola*, *Brauchitsch*, *Chiron*, *Geyer* és *Dreyfuss* előtt. *Stuck* 245 km-es átlaggal fejezi be a második kört. Harmadik kör: *Stuck* kereket cserél, idővesztése 40 mp! Már *Fagioli* vezet *Varzi* és *Caracciola* előtt, utóbbi kerékeszérére a 4-ik körben kerül sor. A táv felében: *Fagioli* 12 mp-el vezet *Varzi* előtt, *Chiron* harmadik, majd *Stuck*, *Dreyfus* és *Brauchitsch* következnek. A 6-ik körben *Caraciola* kompresszortörtéssel kiáll, *Varzi* ismét kerékeszérére kényszerül, amit *Chiron* nyomban kihasználva, birtokba veszi a 2-ik helyet. *Fagioli* egyenletesen röjja köreit, aggodva vizsgálja gumijait, de kerékeszérére nem gondolhat, győzelmébe kerülne! A 7-ik körben *Stuck* ismét kereket cserél, *Brauchitsch* is, sőt a szegény *Varzi* a 8-ik körben harmadszor is kénytelen kereket cserélni. *Fagioli* teljesen lefutott gumikkal ugyan, de győztesen fejezi be a versenyt. **Végeredmény:**

1. *Fagioli* (Mercedes-Benz) 49:13,2 mp. Átlaga 238,5 km. 2. *Chiron* (Alfa-Romeo) 50:48,4 mp. (231 km.) 5. *Brauchitsch* (Mercedes-Benz) 53:18,4 mp. 6. *Dreyfus* (Alfa-Romeo) 54:24,4 mp.

A győztes *Fagioli* *Bosch*-gyertyákat, *Bosch*-gyújtást és *Continental* gumikat használt.

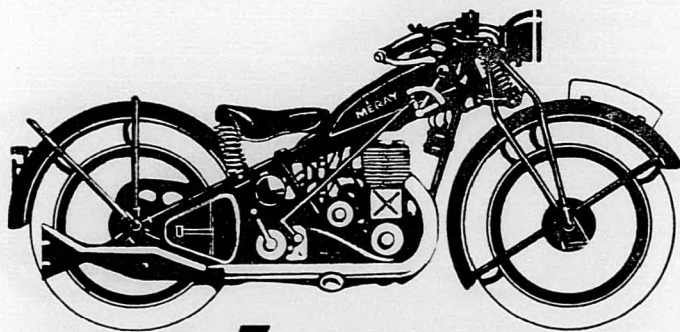


Fagioli (Mercedes-Benz) örül a győzelemnek.

Háromszázezer néző előtt vívta meg az Avus betonján 19 versenyző a világ leggyorsabb autóversenyét. *Fagioli* (Mercedes-Benz) 200 km-es távon elért 239 km-es győztes átlaga, *Stuck* (Auto Union) az előfutamban kifutott 249 km-es sebessége, nemkülönben 259 km-es kolosszális körrekordja, olyan mérföldkövet a sebesség kultuszának, amelyek előtt még a 20 km-es, két fordulós Avus betonján is csodálattal kell megállanunk. *Az idei Avus Grand Prix elsősorban a gumik versenye volt*, hiszen a vezetők és konstruktőrök már tavaly sem igen maradtak adósok, a sebességnek pedig az Avuson már régóta a gumikérdés szabott medret. Igaz, a gumigyárak feladatát aránytalanul nehezebbé tette az Avus hírhedt, gumitfogyasztó érdes betonja és a probléma megoldásának egyelőre még irányt sem lehet szabni, bár némelyek nagy lépést várnak a szintetikus gumi megjelenésétől. A győztes *Fagiolit* kifejezetten a gumik juttatták győzelemhez, hiszen az Auto Union kerekjei *Stuck* és *Varzi* gyorsabbak voltak nála, *Fagiolinak* azonban a gumikkal aránytalanul több szerencséje volt, mint ellenfeleinek, sőt, mint márkatársainak is. A versenydepónál úgy számítottak, hogy ötkörönként lesz szükség gumicsereire és ez a számítás általánosságban be is vált. De nem ám mindenkinél! Így például a győztes *Fagioli* ugyanazzal a *Continental* garnitúrával futotta végig a 10 körös döntőt, mint amellyel az 5 körös előfutamot is abszolválta. Ezzel szemben például *Varzi* csupán a döntőben háromszor kényszerült gumicsereire.

Az idei mitinget két 5–5 körös előfutam vezette be, melyek első 4–4 helyezette a 10 körös döntő futamban mérte össze erejét. A verseny részletes lefolyása és eredménye a következő volt: **Stuck** (Auto Union) 249 km-es átlaggal nyeri az első előfutamot!

Stuck már a start után az éltre nyomul, *Fagioli* és *Nuvolari* a sarkában robnak, míg csak utóbbi a 2-ik körben gu-



MÉRAY

MUNKÁBA · MENNI
TÖBBET... PIHENNI
OKOSNAK · LENNI
MÉRAYT... VENNI

MÉRAY MOTORKERÉKPÁRGYÁR R.T. BUDAPEST

TELEFON: *98-8-88

V., ZÁPOLYA-UTCA 13

Az Air France repülőgépparkjának újdonságai



1. A transzatlanti forgalomból jól ismert Blériot-repülőhajó a „Santos Dumont”. — 2. Devolto „Antares” gépek közlekednek az Air France indochnai vonalán. — 3. Liore-Olivier repülőhajó afrikai útján a Balearok felett. — 4. A Toulouse-Casablanca vonalon repülnek a hárommotoros Breguet-gépek. — 5. Az Air France legfrekvenciáltabb európai vonalain hatalmas, hárommotoros Wibault gépek közlekednek. — 6. Az indochnai vonal tengeri szakaszain hárommotoros Breguet masinák repülnek. — 7. Az Air France híres óceánrepülő gépe a legendás „Arc-En-Ciel”. — 8. Újabb „Arc-En-Ciel” típusú postagép, mely az Air France délamerikai vonalán repül. — 9. Az Air France transzatlanti forgalmának egyik híres postagépe a „Croix du Sud.”

Foto Michaud, Paris

Vendégünk volt Indiából...

Angol rendszámú poros Austin áll a szerkesztőségünk előtt. A kormány mögött megnyerő külsejű napbarnított sportember ül, tipikus hindu, mellette egy elegáns fiatal hölgy. A hölgy a felesége és — magyar. Nyomatékosan megkérnek, hogy nevüket ne említsük, ne úgy mint tavaly, amikor a képes hetilapok oldalakon át foglalkoztak velük, házasságuk alkalmával...

Rövidesen elmondják, hogy négy héttel ezelőtt érkeztek meg Indiából és most indulnak „megnézni” Európát. Irány: Svájc, Franciaország, Anglia, Skandinávia, Németország, majd újra Magyarország, hogy végül Genuában hajóra szállva, visszatérjenek hazájukba. Ámbár — mint ahogy mondják —, tengelyen is utazhatnának hazáig, de a balkáni utakat nagyon respektálják.

— A mi útjainkról mi a véleménye?

— *Általában kielégítők a magyar országutak, bár az indiai országutak jobbak, ezzel szemben viszont a mi mellettkutaink sokkal rosszabbak mint az itteniek.*

— A budapesti fogalmak szerint önöknél Indiában minden módosabb embernek Rollce-Royceja van. Csakugyan?

— *Sajnos, ezt a tévhívet el kell osztalnom — feleli mosolygva — bár az autók nálunk nem luxuscikkek, mégsem olyan drágák. 33% szócikket vémet fizetünk az angol kocsik után, míg a többi külföldi gyártmányú autókért 37% a vámtétel. Ez a kedvező vámkoncesszió biztosítja az angol autók számára a piact. A legnépszerűbb márka pedig nem a Rollce-Royce — mint már az előbb mondtam — hanem az Austin és ezt főleg a kis fogasszással lehet magyarázni. Tekintve, hogy nálunk nagyon messze épültek egymástól a városok, jólhatóan közlekedési eszköz az autómobil. A benzint nem adják ingyen — bár ez önké érthető aránytalanulunk megfizem ajándék — így tehát megbeszéljük a takarékos motort.*

— Szeretik a motorkerékpárt Indiában?

— *Nálunk a legnagyobb ritkaságok közé tartozik a motorcikli és ennek egyetlen oka a szesztilis, és az időjárás. Ezért nem látni nálunk egyetlen autót. Az Indiába importált autók mind csukottak, csak a vezetőülés felett látható el a tető.*

— Milyen a közúti adórendszer?

— *Meslanag a férőhely, illetve az ülések száma volt az adókulcs, újabban*

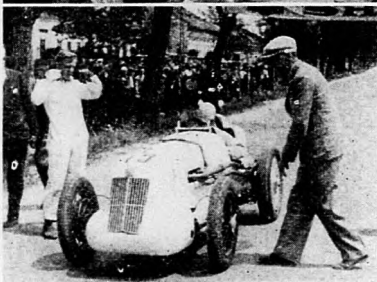


A minap Pesten járt világjáró indus Austin kocsijával.

nálunk is az úrtartalmat veszik alapul és ez a rendszer lesz bevezetve.

Bücsüzásnál ismételtlen megkér bennünket, hogy nevét ne írjuk ki.

Kérésének eleget tettünk.



A Kerepesi úti kilométerversenyről. Fent: Kohlrausch és a k's négylábú „Zündapp.” Lent: Kohlrausch (MG) startja.

Kohlrausch (MG) pompás szereplése a TTC sikversenyén

A Kerepesi-út egyeséisen rendezte meg a TTC állóstartos kilométerversenyét, melynek főattrakciója a német Kohl-

rausch startja volt 750 km-es kompresszoros kis MG—Magic kocsijával, melynek volánjánál egy nappal előtte nem kevesebb mint négy nemzetközi rekordot állított fel a győni betonon. Kohlrausch erősen megközelítette rekorderedményét és egyben a gyenge nőtől verseny esücteljesítményét érte el 123, 456 km-es sebességgel. A magyar gárda legjavát Andó (500 Rudge) nyújtotta. 105,944 km-es átlaggal, de kiemelkedik a 250-es Puch-menő Kiss László négyesztendős, teljesen szériagéren elért 96, 359 km-es átlaga, melynek révén a 350-es gépeket is megelőzte. Figyelemreméltó Wilhelm 105,201 km-es eredménye, melyet a Hartmann-féle 1.5 l-es antikvár-Bugatti volánjánál ért el. Résztetes eredmények:

Szűz motorkerékpárok. 250 cm-ig: 1. Kiss L. (Puch) 9.359 km. átl., 2. Anders E. (Rudge) 88,582 km. átl., 4. Mojzes L. dr. (Puch) 71,487 km. átl. — 350 km-ig: 1. Kremm J. (Motosaccocche 93,652 km. átl., 2. Steinböck J. (Veloette) 88,235 km. átl., 3. Mohacssek J. (Veloette) 84,895 km. átl., 4. Denhof M. (BSA) 75,313 km. átl., 5. Kovács B. (Dunelt) 70,782 km. átl. — 500 km-ig: 1. Andó A. (Rudge) 105,944 km. átl., 2. Hauer K. (Douglas) 101,551 km. átl., 3. Schuster V. (Ariel) 95,878 km. átl.

Oldalkocsis motorkerékpárok. 600 km-ig: 1. Abt J. (BSA) 80,410 km. átl.

Túraautomobilok. 1.5 literig: 1. Stranz S. (506 Fiat) 68,281 km. átl., 2. Lenz T. (508 Fiat) 65,849 km. átl. — 1.5 literen felül: 1. Blum B. (Lane'a) 76,158 km. átl.

Versenykocsik. 1.1 literig: 1. R. Kohlrausch (MG) 123,456 km. átl. — 1.5 literig: 1. Wilhelm S. (Bugatti) 105,201 km. átl.

Az abszolút győztes Kohlrausch MG-kocsija Continental gumikkal volt szerelve.



Autópolish

autóját újjá, tükörfényessé varázsolja. Kapható minden autószerkezetben.

Gyártja:

Ellinger Lakkgyár Rt.

Soroksár. Telefon: *47-3-60.

Licsájer János budapesti autórugógyártó és javítóüzeme

Specialista az autórugók gyártásában

Telefon:
46-3-51

Mindenféle gyártmányu kocslkhoz kész rugók raktáron



Budapest,
VIII. Thék
Endre u. 14.

Telefon:
46-3-51

Mi újság?

— Hol tölti a szabadságát, Héblí úr?
 — A Spitzbergákra szeretnék menni.
 — Akkor magának is jegyelmébe ajánlom a Hamburg-Amerika Linie és a Norddeutscher Lloyd társasutazásait. Az utazás luxuriózus kényelem jegyében folyik le. Eppen a maga által tervezett Spitzbergák, továbbá Nordcap, Kaukázus, Skócia, Norvégia és Anglia a hajók végcélje. Ez érintett kikötőkben programszerű kirándulások keretén belül a vidék érdekességeit és kulturális nevezetességeit mutatja be a résztvevőknek. Ugy a hajójegy, mint a kirándulások, pengőben fizethetők. Mint különleges kedvezmény: az utazásnak résztvevő minden személy 500 márkáig terjedő összeget költözhet pengőben igényelhet. Egyszeres 1. osztályú elutazás. Minden úrról képes prospektussal és további felvilágosítással szerkesztőségünk díjmentesen szolgál. Videki érdeklődőknek válassz postafordultával.

— Közönnöm a szíves felvilágosítást. Most pedig hálából elmondom a legújabb Sunbeam-bravúrt.

— Egy budapesti motoros a mult héten érkezett meg Budapest—Hamburg—Budapest 4000 km-es túrájáról, amit nyolcezerórás Szumbusának nyergében abszolvált, de úgy, hogy az egész út alatt nem nyult a szerszámtáskáiához. Ez alkalommal is közli a képviselét.

hogy raktára kiürült és az úton levő szállítmány nagyobb része már el is van adva. Komo y érdeklődők már most kössék le Sunbeamjukat.

— Maga mindig olyan dolgot vesél, Héblí úr, amit mindenki tud?

— Hát most olyasmit árulok el, amit még senki sem tud. Az angol hadsereg összes járműveiben — úgy a szárazföldön, mint a levegőben és a vízen — az anyaországban, valamint az összes gyarmataiban csakis „Timken” csapágyakat használnak.

— Héblí úr ez érdekes volt, most pedig beszéljen valamit a Jókai-ucca környékéről.

— Bárány és Bartók cég beköltözött a Jókai ucca 5. szám alatti nagy üzlet-helyiségébe. Willkának filléres áron ki-árulnak egy pótnyereg-szér-át, veszik is, mintha ingyen adnák. Veres és Senyei-éknél váltott munkaerőkkel „pikózzák” a lefutott gumikat. A sok munka magyarázata: négy-hat pengőért új futófelületet varázsolnak a gumikra.

— Kérem Szerkesztő úr, mi is az a Motorskíró?

— Olvassa el figyelmesen az apróhirdetés rovatot, abból mindent megtudhat.

— A minap kipróbáltam az Effecto autólakkot! Csedás...

— Ne csodálkozzon Szerkesztő úr, mióta Amerikából hazajöttem, csak ezt használok! Magam láttam, hogy Amerikában nincs régi autó. Az utcákon végig mindenütt ragyogóan fényes kocsikat látni, pedig igen sok 3—5 éves kocsit szalad. Mi okozza azt, hogy az amerikai autók oly csillogóan újaknak látszanak? A magyarázat egyszerű. Az amerikai a feleslegére és autójára sokat ad. Nem nagy gondot okoz az amerikai-
 nak kocsijának tisztántartása, mert már dollárért vásárol Effecto autózománcot, amelyen színbent azt kedve tartja és ha déután 4 órakor befesti kocsiját, mert egyedül is megteheti azt, úgy 8 órakor este már meg is száradt a lakk és csillogó új kocsival indulhat el. A magyar autótulajdonosnak is megevan a lehetősége, hogy jóformán néhány pengőért teljesen újonnan lakkolja át kocsiját. Az eredeti amerikai Effecto lakkokban nevetség és gyártmány vezérképviselője a Szilárd Béla cég, állandó nagy raktárt tart és az Effecto lakkokat olyan áron hozza forgalomba, melyek megszá-
 házásánál tekintettel volt a mai gazdasági viszonyokra. Száz és száz olyan magyar autótulajdonos van, aki állandóan Effectot használ.

— Ugy látom a vizsgálóentéséből, hogy sok új Morris talál gazdára?

— Ugyis van! A Morris kiskocsi kez-
 vezetése a hazai piacon minden várakozást felülmut, a képviselét az első nagy szállítmányt utolsó darabig eladta. Az új kocsik már úton vannak, de számos előjegyzés történt már erre a szállítmányra is.

— Mi hír Héblí úr a könyvpiacn?

— A minap jelent meg Schreiber-féle *Automobílisták Zsebkönyve* tívedik kiadása, amely a teljes autókódexen kívül az egész világ kilométertávolságmér-
 zéseit, Wittenberg Ottó gépészmérnök oktató szakékkét, a nemzetközi jeleket és szabályokat, tökéletes budapesti útmutatót a teljes uccanévssorral és sok egyéb olyan dolgot hoz, amely úgy az autóst, mint a motorost, sőt az ügyvédeket és jogkereső közönséget is érdekli.

Ára 4.— pengő és minden könyvkereskedésben kapható.

— Mi hír Szénásy Alán MG kocsijáról?

— A Deményi cégnél nagy izgalmal várják kiűző bajnokunk MG-Mag-
 nette sportkocsijának érkezését. Mint értesülünk, Szénásy Alán a vérbeli kis sportkocsi volánjánál a fontosabb hazai versenyek startjánál is meg fog jelenni. Örömmel várjuk aktivitásba lépő nagy-
 képességű bajnokunk startját, hiszen vele egy darab régi diésőség tér vissza új életre kelő autósportunkba.

— Milyen katalógusokat és leveleket rejteget, Szerkesztő úr?

Autó- és szántómotor
főtengelyek és hengercsiszolások
 es minden e szakmába vágó alkatészke zítése
DEDICS TESTVÉREK
 Thék Endre utca 15 Telefon: 30-3-45



Bármilyen gyártmányu motorkerékpárt javítok
 olcsón gyorsan garanciával

Olajok és ere eti alkatrészek raktáron. Új és használt gépek olcsón, előnyös fizetési feltételekkel.
 Douglas és AKD képviselét.
 Cserepalfvi, Lovag ucca 2. Tel. 159-57.

Nagyítóval
 sem talál jobb
KRÓMZÓT, NIKKELIZÓT, mint NEMES EDE, Budapest VI., Nagymező-ú 45. Telefon: 189-89.

Ha jó motorkerékpárt akar venni Reichfeld üzemébe kell menni

Használt 175 kcm. szóló motortól 1200-as Harley-ig, DKW kisautókból a legnagyobb választék. Olcsó áron, kedvező fizetési feltételek. Nagy választék használt alkatrészekben, minden gyártmányu motorkerékpárhoz.
REICHFELD GÉZA VI., Rózsa-utca 97/a. Telefon: 242-94

Elhagyta a menyasszonya?
 Fázós kényelmetlen pótnyergéccserélje ki azonnal egy ilyenre
 Kapható:
WILLKÁN M L.
 autó és moto technikai szaküzlet
 Liszt Ferenc-tér 5
 Telefon: 2-51-56, 11-1-37.



Indian Motocycles
 magyarországi vezérképviselété
 Ifj. SEIFRIED HUGÓ
 Budapest, VI., Forgách ucca 10-14.
 telefon 91-3-24, 92-9-92.
 Gyári alkatrészek. Javitóüzem.



Használt motorkerékpár alkatrészek
PÁPAI Gr. Zichy Jenő u. 39. (Jókai uccánál)
 motorkerékpárok bizományi eladása
 Motorke-ékpárokat és roncsokat készítenz-rt veszek.

Jó, olcsó, mert saját készítményem!
 Szavatolt vízmentes motorcsizma, golyózerer varrás, „Water. 48”-proof” bőrből P Háferli motoros félcipő, golyózerer varrott, zsíros bagaria bőr, végig bőrrel bélelve P 18 — Sport és uccai cipőkülönlegességek olcsó árban!
„TURÁN” SPORTCIPŐÜZEM
 Podmanzky ucca 49.
 TELEFON: 22-3-53.
Ifj. Ternóczky János



— Készülő típusleírásokról és márkasmeretésekről van szó... Az ilyen ismeretek a gyárak és képviselők által rendelkezésünkre bocsátott adatok alapján jelennek meg. Most megint készült valami. De még titok!

— Mi hír az „Autó” túraújáról?

— Rendkívüli nagy érdeklődés nyilvánul meg a jubiláris túraút iránt, mely június hó 23-án kerül lefutásra a Budapest—Debrecen—Nyíregyháza—Tokaj—Miskolc—Lillafüred—Eger—Parád—Gyöngyös—Hatvan—Aszód—Vác és a kegyeri csárda között elhúzódo hatszázkilométeres útvonalon. Kimagasló része lesz a rendezésnek a hajdusoboszlói egyenesben futásra kerülő tizkilométeres síkverseny, nemkülönben a 24 km-es hegypróba, mely a lillafüredi Palotaszálló után a 14-es kilométerkőnél veszi kezdetét. Ilyen hosszú hegyversenyt Magyarországon még nem futottak. A miskolci Államépítészeti Hivatal már megkezdte a hegyipálya kanyarainak rendezését, azonkívül az egész pályát leseprik, úgy hogy a versenyzőket az erőpróba alatt misem zavarja. Az út folytatását, különösen a Felméret környéki völgyben húzódo utat hasonlóképpen megtisztítják a portól s ugyanezen történet Eger és Parád között is. A nevezések már megindultak s jöhetnek, még egy hónap választ el a túra időpontjától, máris megállapítható, hogy a startnál hatalmas mezőny jelenik meg az Apponyi téren.

— Mi hír a Pajor cégénél?

— Nagy sikert arattak a Pajor cég Puch gépekre szerelhető csukott láncburái. Igen sokan vettek az elmúlt napokban „Puch speciál Pajor” csukott láncburás modellt.

— Mi újság a házassági kategóriában?

— Grosz Miklós, a V. M. V. gyár igazgatója a múlt hét vasárnapján tartotta esküvőjét.

— Hallott már Texastól, Hébli úr?

— Hogyne! A Tom Mix-filmekben látam is!

— Hát nem így van ez, Hébli úr! Ambar igaz, hogy a középeurópai ember előtt csupán mint a cowboy-romantika hazája el Texas, pedig belsejében van az a város, amely világítótornyként jelöli az egész világ automobilistái számára a haladás útját. Ez a város Beaumont. Itt van a Vacuum Oil Company gigantikus finomítótelepének egyike, amelyben az egy esztendővel ezelőtt befejezett új „Clearosol” eljárással egy újfajta Mobililt állítottak elő. Több mint hárommillió dollárt invesztáltak ezen felfedezés kiépítésébe. Az eredmény azonban, az „új Mobilil” ezen összeg-nél sokkal több megtakarítást jelent az automobilisták számára: a „Clearosol” eljárás révén sikerült a jót jobba tenni és a Mobilil már eddig is hagyományos minőségét nagyban túlszárnyalni.

APRÓHIRDETESEK

Szavanként 15 fillér, vastagon szedve 25 fillér. Vidékiek postabélyeggel egyenlíthetik ki hirdetésük árát.

Kilométerszámoló, sebességmérők, autó és stopperórák raktára és speciális javítóműhely: Schwarz Testvérek, Podmaniczky-u. 59. Telefon 29-6-24.

Triumph, Rudge, Sunbeam, Ariel, Villiers használt motorkerékpárok kifogástalan állapotban garanciával részletre. Motocycle, készpénzzel használt gépet vesz és előlegot ad Rudge vezérképviselet. Jókai-u. 21.

250-es Puchok részlete. Puch legolesőbb javítóműhely Pajor, Jókai-u. 28.

Triumph 500 kem. sv. használt igen jó állapotban szülő motorkerékpár P. 700.— Indián üzemeltetésű jó állapotban P. 400.— Sarolea 500 kem. világítással komplett jó állapotban P. 400.— NSU. használt kiskocsis négyhengeres P. 800.— Puchművek használt motorkerékpár osztálya Metropol garázs, Lehel-u. 25.

Ford nyitott négyajtós 29.000 km. futott 1 1/2 éve leállítva teljesen jókaban, gumik jók, eladó. dr. Faulstich Egyed orvos, Némethy.

Sunbeam, Tornax, Motocycle, Bosch kárt magindó, olcsón eladó. Sunbeaméknál, Dessewffy utca 47.

Olcsó, szép jó a Bartha zománc. Bartha, Rózsa-utca 13. Telefon: 399-94.

Allva vezető járművét, ha Motorskírón közlekedik. Saját készítmény. 55 kem. kuplungos, 20 kg. súlyú. Ára P. 390. Motorkerékpárok javítását, átalakítását, kipuffogószekerek készítését szakcsere, legolesőbb vállalkozója: Stein motorműhely. VIII. Tavaszmező utca 24.

175 kem. AKD motorkerékpár P. 500.— Zenith 500 kem. oldalkocsival. — 300 kem. AKD olcsón. Kedvező fizetési feltételekkel. Cseréplálya, Lovag-u. 2.

Karosszériákat mindenféle kivitelben. Átalakítások nyitottból csukottá. Autófényezés, autóbélések. Karambolos autók javítása. Használt karosszériák eladók Boross, Tavaszmező-utca 6.

Patentkerékű 1200-as Harley kifogástalan állapotban. Megtekinthető: Puch-művek. Metropol garázs. Lehel-u. 25.

MEGJELENT az új nagy fotó-árjegyzék

Díjtalanul küldi az
AUTÓ-MOTOR olvasóinak



HATSCHEK és FARKAS

fényképészeti szaküzletei

IV., Károly király ut 28.

VI., Andrásy ut 31.

VII., Rákóczi ut 80.

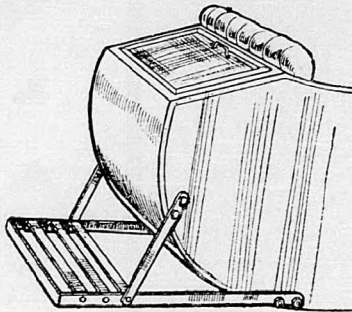
Erdős Testvérek

automobil és karosszéria üzem
NASH-PACKARD
hivatalos service
Budapest, VI., Jókai-u. 34.

Podmaniczky-utca sarak
AUTOMÉNTŐ SZOLGÁLAT — SERVICE
Telefon: 25-5-80.

Két jótanács

A legtöbb oldalkocsi karosszériában nincsen annyi férőhely, hogy hosszabb külföldi túrákhoz szükséges holmit elraktározhassuk. Csomagtartót kell tehát rögtönözni, melyre a könnyebb csomagokat felszíjazhatjuk. Minden lakatos néhány pengőért elkészíti az ábrán bemutatott csomagtartót, egészen vékony laposvasból. Természetesen nehéz csomagokhoz nem felel meg ez az apparátus,



Néhány pengőből elkészíthetjük ezt az oldalkocsi csomagtartót.

nem mintha szerkezete nem volna elég erős, hanem pusztán azért, mert az oldalkocsi farát túlterhelni nem szabad. Ha mindenképpen nehéz csomagot akarunk hátul felszíjazni, úgy legjobb megerősíteni az oldalkocsi hátsó rügőzását, erősebb spirálrügőt, vagy egy-két lappal erősebb rügőlapköteget szereltetünk be.

Néha igen nehéz megállapítani, hogy az akkumulátorban levő sav milyen magasan lép el a lemezeket. Pontosán megállapíthatjuk a savnívót, ha vagy tíz centiméter hosszú és 4.—5 mm belvilágú vékony üvegesövet mártunk a cellába úgy, hogy az üvegeső a lemezek felső szélén nyugodjék. Az üvegeső másik végét ujjunkkal légmentesen lefogjuk és kiemeve a esövet, az abban levő folyadékoszlop pontosan mutatja, milyen magasan áll a sav a lemezek felett.

CELLAETERN

a luxus autó szórólakkja tükörfényes, igen tartós, olcsó gyártja

Krayer

lakk- és festékgyár

Budapest,
V., Váci-ut 34

Felölös szerkesztő és kiadó: KRAMER JENŐ
Nemzetiségi szerkesztőnk: Doros Ferenc.
Berlin W 15, Schaperstr. 22.

KEZTYŰT

AUTÓHOZ, MOTORHOZ

CSAK OTTENREITERTŐL
vegyünk, mert megbízható és olcsó.

Készít — Javit

IV., Petőfi Sándor-u. 3. (Udvarban)

FIAT

BALILLA

a külföld és Magyarország idei nehéz versenyében:

1. Mille Miglia

16157 km. — 936 km átlaggal

2. Targa Florio

432 km. az „ezer forduló” pályáján, 551 km. átlaggal

3. Bol d'Or (Franciaország)

18853 km. — 24 órában — 786 km. átlaggal

4. Frontharcos 24 órás verseny

1200 km. — 50 km. átlaggal, büntetőpont nélkül

5. Mecseki hegyiverseny

Mestrits Endre abszolút második győztes 3'26" -el (1½ másodperccel az első, 2300 kcm-es kocsit után)

Gyors

Üzembiztos

Kitartó

Központ, javítóműhely és service: VI., Aréna-út 61. Telefon: 98-820

Városi eladási iroda: IV., Váci-utca 1-3. Telefon: 82-8-48.

TUNGSRAM

„SÁRGA DUOLUX” LÁMPA



BIZTONSÁG A KANYARBAN SZE'LESÍVÜ FE'NYCSO'VA