

ÁRA 40 FILL.

OLVASSA
A CAMPBELL CIKKEKET!

VII.ÉVFOLYAM
10. SZÁM
1935. július 5.

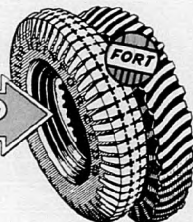
AutóMotor

A.M.N. MUZEUM
NYILAP OSZTÁLYA

A LEGNAGYOBB PÉL.
DÁNYSZÁMU MAGYAR
MOTORSPORTLAP

ANGOL
FORT DUNLOP

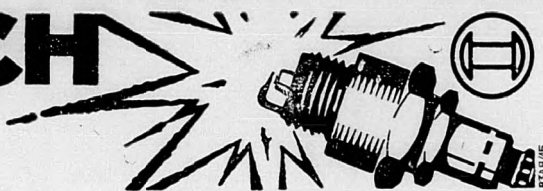
Képviselet: ATLAS RT.
VI. Hegedűs Sándor u. 2.



A Lukaveczi-Puch kettős ismét értékes babérokkal gyarapította idei diadalsorozatát, Lukaveczi Ferencz 250-es Puch gépével a 60 kilométeres átlaggal lefutandó 600 km.-es Jubileumi Turait abszolút motorkerékpár győ-

Nagy nemzetközi versenyek tűzpróbájában

első: BOSCH



Tunis, Tripolis. Monaco nagydíja után a

Francia GRAND PRIXBEN

is a győztesek; Caracciola, Brauchitsch, Zehender, Fagioli stb.

**BOSCH GYERTYÁT és
BOSCH GYUJTÁST használtak!**

Az osztrák „ALPESI TURAUT“

első helyezettje; DELMÄR WALTER ur motorjából most sem hiányzott a megbízható

BOSCH GYERTYA és BOSCH GYUJTÁS

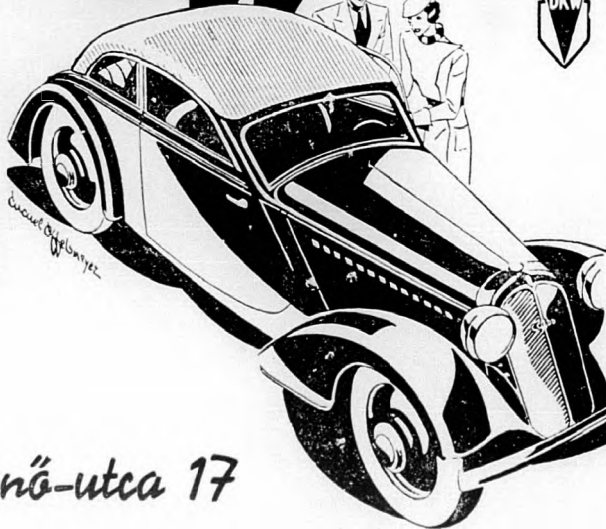
UJABB D K W GYŐZELEM!

Az Auto jubiláris 600 kilométeres nemzetközi versenyén **60 kilométer óraátlaggal** a legnehezebb **hegyi szakasz 24 kilométeres távolságán** is **54 kilométeres átlagsebességgel** fölényesen győzi le **legkisebb kategóriájú** motorjával a lényegesen erősebb autót is.

Tökéletes nagyteljesítményű kétütemű motor, elsőkerék-meghajtás óriási fölényre

Üzemben a leggazdaságosabb **50.000 kilométer motorgaranciával** **P 3.980**
Csukott Limusin-modellek

DKW FRONTANTRIEB



Mailáth, Gróf Zichy Jenő-utca 17

Előgyűjtés

Befejeződtek hát végre az újvizsgák. Minden autós és minden motoros végigcsinált egy-egy kellemetlen és fáradsós délelőtöt, sorbaült, kérvényt írt, fizetett és — dühöngött. Hogy jogosan avagy jogtalanul, azt ezúttal nem akarjuk vizsgálni, csak éppen elfogulatlanul akarunk hozzászólni az újvizsgák kérdéséhez.

A hivatalos magyarázat szerint, az újvizsgákra forgalombiztonsági szempontokból van szükség. Meg kell időközönként állapítani, hogy a járművek mennyiben felelnek meg a forgalombiztonság követelményeinek. Így elméletben valóban szépen hangzik ez az elgondolás, gyakorlatiban azonban egészen másképpen fest.

Nem kell műegyetemi professzornak, avagy autóvilág-rekordernek lenni annak megállapításához, hogy úgymervezett blikkdiagnózikus virtuóz iramában megnyugtató képet alkott a jármű forgalombiztonságáról lehetetlenség és naivitás elképzelni azt, hogy a rendelkezésre álló öt vagy tíz perc alatt valóban meg lehet állapítani a gépek esetleges forgalombiztonsági fogyatékoságait.

Mi történt a gyakorlatban? A szakértő átnézte az alkat, hogy helyesen van beírva a hengerűrtartalom, a gyártmány és minden egyéb adat. Ezután megnézte, hogy égnék a lámpák, megkereste a motor- és alvázszámot, fordított egyet a kormányon, hogy mennyi a holtjátéka. Vizsgaszemmel kéneltette a számlámpát, annak megállapítására, hogy a tizenkettő hátra és nyolc fölfelé hiánytalanul megvan. Megnézte a benzinszítát és már készen is volt a forgalombiztonsági diagnózis. Igaz, a fékek működését is be kellett mutatni. Csakhogy ez sem lehet komolyan venni, mert a fékek állapotát nem hivatalos szakértő vizsgálta, hanem nagyrészt egyébként tisztelennéltő apacsingos „segédező”, aki a jóisten tudja, hogy honnan szedte a kvalifikációt ahhoz, hogy mint rendőrségi szakértő szerepeljen és mint a forgalombiztonság őre, illeszkedjen bele a hivatalos keretbe.

Az újvizsgának ez a rendszere teljesen és tökéletesen megbukott. Az igazi szakértőt szemle ellen senkinek sem lehet kifogása, mert hiszen minden autósnak és motorosnak érdeke, hogy komoly vizsgálat alá vessék azt a gépet, melynek állapotától a saját és embertársának élete függ. Ehhez azonban komoly és mindenre kiterjedő szemle szükséges, gépenként legalább 2-3 órai munka, nem pedig semmitmondó és céltalan bürokratikus szertartás.

Ha a gépnek rendben van a rendszáma, rendben a számlámpája, rendben a benzinszítaja, rendben a motor és alvázszáma, rendben a dudája, rendben a típusablaja: az a gép még korántsem forgalombiztos. Még akkor sem, ha akár három „segédező” is állapítja meg a fékeiről, hogy fognak.

Veletl egyetlen pillantást a szakértő-bizottság az alvázra, hogy nem repedt vagy törött? A gumikra, hogy nem vaszonig kopottak, vagy szusztorésesek? Megvizsgálták a kerekek beállítását, hogy nem simmizik a kocsi? Hogy nem húz jobbra vagy balra? Megvizsgálták mindazokat a vitális belső részeket, melyek elhasználtsága sokkal jobban veszélyezteti a forgalombiztonságot, mint a 8 vagy 10 centiméterre hátrapanacsolt számlámpa.

Bár korán sem vagyunk hivatalosan fénjelzett szakértők, gyakorlati tapasztalataink szerint forgalom- és életbiz-

tenség szempontjából sokkal fontosabb megállapítani azt, hogy a kerékagyak anyái le vannak vajjon biztosítva, mint a kívül kereskedni, hogy a kérvénybe hogyan van felvéve a hengerűrtartalom.

Az újvizsgás rendszer ellen — hangsúlyozzuk — elvi kifogása senkinek sincsen, nekünk legkevésbé. De ha újvizsga, hát legyen újvizsga. Nem pedig bosszantó, időrabló, idegeket tépő bürokratikus időrablás, melyből haszna senkinek sincsen és legfeljebb arra jó, hogy újabb vezgaturáknak vessen alá az oly sokak által oly kitartó következetességgel végzalt gépjárműtulajdonosokat.

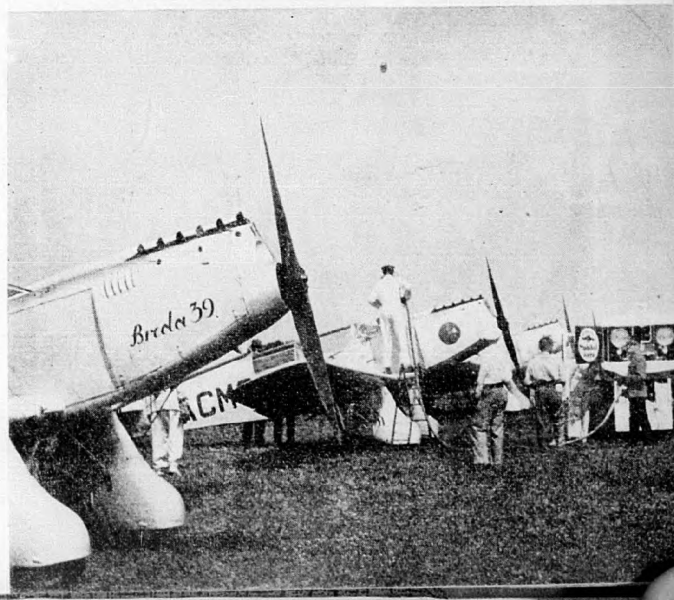
Az angol motorkerékpársport — furcsa, de igaz —, elérkezett a mélypontjára. Néhány évvel ezelőtt az angol motorkerékpár az angol motorversenyző verhetetlen volt. A világrekordlistába csak elvétve jutott be nem angol versenyző és nem angol gép, arról pedig nevezteséges lett volna beszélni is, hogy nem angol gép törjön be az angol motorsport Manchesteri oroszlanbarlangjába, hogy elragadja onnan a TT aranygyapját.

Ma a világrekordlistában hemzsegnek a nemangolok. A németek elragadták az abszolút szülő- és oldalkocsis világrekordot és olasz gép nyerte meg a 250-es és 500-as angol Tourist Trophyt. A világ leggyorsabb motorkerékpárjának dicsősége nem az angoloké és a világ legklasszikusabb motorkerékpárversenyén csereséget szenvedtek az angolok.

A nagy letörés oka kézenfekvő. Az angol gyárak megszűkítették azokat a kereteket, melyek anyagi háttérrel szolgálták a versenysportnak. A gyárak nem építettek új versenygépeket, nem áldoztak a gépek fejlesztésére, sebességük és megbízhatóságuk jókozására és szűnek engedték azokat a versenyzőket, akik nem voltak hajlanakó merő vonzalomtól hűek maradni az angol gyárakhoz és hősies önmegtartóztatással elhárítani az egyes külföldi gyárak fényes szerződéseit.

Ez a magyarázat...

Olasz Breda gépek látogatása Mátyásföldön.



Mi az oka annak, —

ha a motor „megszorul“?

Nem mindig dugattyubesülés az oka annak, ha a hátsókerék hirtelen blokiroz

Irta:
Lukavecz Ferenc

Az ember vígan motorozik, a motor vígan purrog a nyereg alatt. Egyszerre csak minden ok nélkül csökken a fordulatszám, valami szorul, mintha valami fékzné a motort. Az ember ösztönyszerűen odakap a kuplunghoz. Ha nem kap oda, akkor néhány másodperc múlva álló hátsó kerékek szánkázik. Ugy hívják ezt, hogy „beszorult“ a motor. A beszorulás alatt azonban korántsem kell mindig dugattyúbedagadást vagy éppen besülést érteni. Lehet annak oka a túl alacsony hőértékű gyertya, öngyulladás. És lehet az oka az is, hogy a dugattyú besült. A tünetek nagyrészt azonosak, egy kis logikus gondolkodás azonban eligazít.

Az első kérdés, amit felteszünk magunknak: *milyen tünetek között állt le a motor?* Egyszerűen lassult a fordulatszám, majd *blokirozott* a hátsó kerék? Vagy pedig csak a *blokirozás határán* volt, de idejében kiemeltük a kuplungot? *Csörgött* vagy *kopogott* valami a motor házatáján? Vagy pedig csak nagyon fokozatosan csökkent a fordulatszám és ha kevesebb gázt adtunk, hát *emelkedett* a társaság? A második lépés, megforgatni a leállt motort. *Könnyen* forog, avagy csak *nehéz*? Vagy éppen meg sem tudjuk mozdítani?

Ha a motort a leállás után *nem vagyunk képesek megmozdítani*, hiába is rúgjuk a kikstartert vagy forgatjuk a főtengelyt, úgy minden valószínűség szerint a dugattyú sült be, esetleg a vezérmű, forgattyú, vagy dugattyúcsapszeg szorult be. Az utóbbi esetek természetesen ritkábbak.

Ha a motort *könnyen tudjuk forgatni*, úgy két eset lehetséges: *a)* vagy részleges besülés történt, vagy pedig *b)* a gyertya vagy más öngyuladást előidéző tényező a bűnös. Természetesen ki kell kapcsolni az olyan okokat, mint a benzinhány (melyet nemcsak a tartányűressége okozhat, hanem a tartánydeklis szeleplőjének eldugulása, a benzinezeték eldugulása, vagy pedig levegőcsapda képződése az erősen hurkolt ben-

zincsőben, vagy éppen a gyújtókábel meglazulása). A részleges besülést és öngyújtást *megkülönböztetni* nem mindig könnyű.

Először a gyertyára gyanakodjunk, legjobb kivenni és megnézni. Ha azonnal leálltunk, levettük a gázt, egyszerűen a gyertya abban az állapotban van, mint a „megszorulás“ pillanatában, úgy belső részének *beteges-fehéres* színe elárulja a túlhevülést, néha egyenesen *olvadási nyomokat* találunk az elektródokon. A hiba ott volt, hogy a gyertya *hőértéke túl alacsony* volt, nem bírta a magas hőfokot, *átizzott* és izzó elektródjai meggyújtották a keveréket, még mielőtt a szikra átugrott volna. Az öngyújtás tulajdonképpen ugyanaz, mint a tűsok clógyújtás, kopog a motor, súlyosabb esetben *viszszag*. Ez adja azt az érzést, mintha a motor beszorult volna.

De nemcsak a gyertya lehet hibás. Rosszul záró szelepek, gyenge szeleprugók és dugattyúgyűrűk, kizsibesedett szelepfészek, hibás szelephézagállítás, eldugult hangtompító, elállított vezérmű és gyújtás, hamis levegő, „*risszes*“ vagy erősen kopott henger és dugattyú is okozhatja a bajt. Ebben az esetben fel kell menteni a gyertyagyárost. Ha azonban a gyertyában leljük meg a hiba forrását, akkor sem kell a gyertyást szidni, különösen akkor, ha végén megállapítjuk, hogy nem vettük figyelembe az ajánlási táblát és az *előírásnál alacsonyabb hőértékű gyertyát alkalmaztunk*.

Hogy a meg nem felelő hőértékű gyertya mire képes, azt magam is tapasztaltam, amikor az egyik magyar TT győztes 500-ast próbáltam — családi gyertyával. A motor gázadásra egy bizonyos határig felpörgött, de ennél magasabb fordulatszámot felvenni nem volt hajlandó, ha erőltettem. — leállt. Versenygyertyát csavartam be és a motor azonnal felturázott ötezer fölé.

Ha azonban *valódi besüléssel* állunk szemben, amit az árul el, hogy a motort leállás után a rendesnél nagyobb ellen-

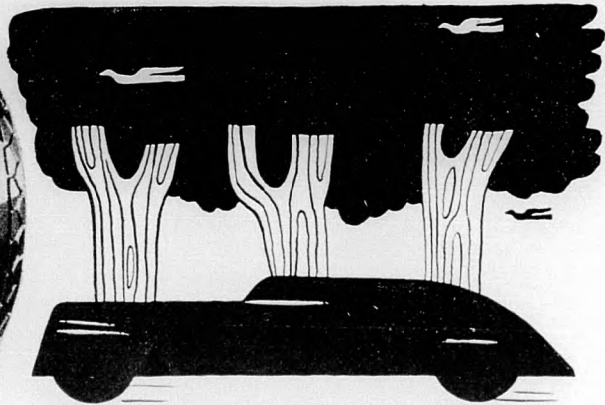
állást leküzdve tudjuk csak körülhajtani; úgy *részleges*, ha megszorult: úgy *teljes* besüléssel állunk szemben. Leginkább új, kellőképpen be nem járt gépeknel fordul elő a besülés, de jól bejárt gépnél is előfordul, ha túlhajszojuk, vagy silány, meg nem felelő olajat használunk. Ha szerencsénk volt, éberek voltunk és *kiemeltük a kuplungot* az első beszorulási tünetre, úgy nagyobb baj nélkül uszunk meg az esetet. Egy kis *petróleumot* töltünk be a gyertyanyíláson és mire a motor lehült, óvatosan bár, de hazamotorozhatunk. Ha azonban nem vettük észre a szorulást, úgy a bedagadás és besülés pillanatában a dugattyú alumíniumanyaga feltétlenül *„odakenődött“* a hengerhez, a hengert nem menthetjük, a dugattyú azonban lemtárba kerül. A hengerre sült alumíniumot óvatosan lekapargathatjuk és finom tusírozó késsel lehánthatjuk. Néha csak kevésbé *„kenődött“* fel a dugattyú, ha az eset nem súlyos, úgy *megmenthetjük a dugattyút is*, bár tekintettel a dugattyú oléso árára, nem érdemes eltekinteni az új alkatrésztől.

Néha egészen titokzatos okai vannak a motor beszorulásának. Az ilyen esetek ritkák, azért tárgyalom őket a végén. Néha a *hengerfejben levő korom* okoz öngyuladást, igen ritkán azonban a *hengerfejben levő öntési hiba*. Egy kis fémrészecske csúszosodik ki valahol, *átizzik* és öngyújtást okoz. Erre nagyon nehéz rájönni, emlékszem egy esetre, amikor hét szakértő hét napon át próbált rájönni arra, hogy a teljesen éven motor, tökéletesen karburátor és gyújtásbeállítással, kikormozott hengerfejjel és megfelelő magas hőértékű gyertyával miért szorult be, ha gázadja második folgázzal eresztette neki a Hármashatár-hegy első jobbforduló utáni meredekének. Véletlenül jöttünk rá a dologra, szabadszemmel alig volt látható az a kis fémszöröcske, mely az öngyuladást okozta. Kireszeltük, és a hiba sohasem jelentkezett többé.

Besorulásnál természetesen *nem mindig a motor szorul be*. Ritka esetekben a sebességváltóban történt törés, láncredefekt, kerékesapághiba, stb. okozhatja a hátsó kerék hirtelen blokirozását. Ezt azonban könnyű megállapítani, mert a beszorulás hirtelen történik. Ha azonban a motorban van a hiba, úgy a teljes beszorulás előtt megérezzük, hogy valami *viszatarthatja* a motort, valami *fékezi*.

A kétitemű motoroknál — főleg ha forszírozott iramról van szó — a beszorulást illetve besülést igen gyakran a rosszul beszabályozott karburátor okozza. Gyenge keveréket kap a motor, túlmelegszik és besül. Sőt ugyanezt tapasztaljuk akkor is, ha túl nagy fűvókát szerelünk és a keverék túlgazdag benzinen, túlzsiros.

Rossz *növésű kenőanyag* is lehet az okozója a besülésnek. Erre azonban nehéz mehetséget találni, mert annyi intelligenciát eivárlhatunk minden motortól, hogy csak jóminőségű, a gyár vagy képviselő által szavatosság mellett kipróbált és ajánlott márkás-kannás olajat használja. Aki az olajon akar takarékoskodni, az járjon gyalog és spóroljon a — kosztján. Egyen salátát malacsült helyett. Ha egyheti salátakoszt után is fel tud gyalogolni a Hűvösvölgyből fujtatás nélkül a Nagyszénásra, akkor igaz van. Viszont: a jó motor sokkal érzékenyebb, mint a jó gyomor. A jó gyomor sokat bevesz és sokat kibír. A jó motor azonban válogatós. Jól kell tehát tartani, hogy hosszú életű legyen ezen a földön.



Goodrich pneuval

Százhuszas Tempónál sincs veszély

Stames

Eddig még nem tapasztalt előnyök!



Mobiloil

...A „CLEAROSOL” ELJÁRÁSSAL GYÁRTVA

VACUUM OIL COMPANY R. T. BUDAPEST

FILLÉREKÉRT

a távirat gyorsaságával
szállítja leveleit a

LÉGI POSTA



Felvilágosítás:

AIR FRANCE

LÉGIFORGALMI R.-T.

Budapest, IV., Vörösmarty-tér 2.

Tel. 82-7-23; 82-7-16

Soha olyan megbízható motor-
kerékpár még nem volt mint az

ARIEL

RED HUNTER TYPUSA!

Kezdő versenyző vezetésével szá-
mos versenyt, így többek között a

REZNICSEK EMLÉKVERSENYT

is megnyerte. — Nemcsak kiállít-
ásban hanem megbízhatóságban
és élettartamban is egyedül áll
az összes motorkerékpárok között,

VEZÉRKÉPVISELET:

DEMÉNYI és FIA

BUDAPEST, V, AKADÉMIA-UTCA 19 SZ.

Kérje ingyen Ariel árjegyzékünket!
Prima, használt gépek raktáron!

Négyszemközt egy MSE=vel!

Az MSE avagy rövidítés nélkül a Motor Sport Ellensége
piperkóc, agyonvasalt figura, akivel társaságban kerül-
tem össze. A régi sportemberek szerénységével szemben han-
gos és tudatlan fráter volt. — olyan nagyképű, hogy a város-
ligeti Feszti-körkép őhozzá képest egyszerű, szerény kis
enyveshátúknak számít. Hiszen ismerik ez a típus. Ő az, aki
mindent jobban tud és minden szakkérdésbe beleköttyög.

A mi szép motorsportunknak rengeteg rajongója mellett
még ma is sok ellensége van. Most végre alkalmam volt meg-
hallgatni egy ilyen ellenvéleményt.

— Pfüj motorsport! — kezdte ő, — a legrondább mes-
terség...

— Próbálta már?

— Mi az hogy!? Egy 500 cc. oldalcochis motorkerékpárom
volt...

— Sokáig használta?

— Ajaj. Két napig. Siófokra és vissza...

— Ennyi az egész?

— Ennyi. De nekem egy életre elég!

E biztató kezdei után faggatni kezdtem az ipsét, mire
haragtól villámlo szemekkel elmondta a következőket:

... vett egy használt motorkerékpárt. Persze nem üzlet-
ben és nem szakembertől. Priváttól. Kéz alatt. Allitólóg gene-
ráljavításán ment át...

— Megvizsgálta legalább a láncot, a tömlőt, ... a fogas-
kerekeket?

... nem vizsgálta meg. Az ember nem törődhet minden
csekélységgel! Csak utólag derült ki, amikor a gépet el
akarja cserélni, hogy minden porcikája kopott volt, a tömlő
agyonfoltoszott, a köpeny vulkanizált. De nem nézte meg a
szerszámkartát sem. Pótláncszem, szerelővas, köpeny aláté-
tel, gumiragasztó, gyertya, szóval minden nélkül indult útnak
Siófok felé. „Ha valamire szükségem lesz, majd kapok köl-
csön az országúton!”

Alig ért Budára, már jelirta a rendőr. Ő maga nemdohá-
nyos volt, de a motorja füstölt, fogcsikorgatva folytatta útját.
Szidta a motort, mint a répát. Mert persze a motor volt a
bűnös és nem ő, aki híg olajat tétetett a tartályba, holott min-
den gyerek tudja, hogy nyári melegben csak a nehezebb,
sűrűbb olaj ajánlatos.

„Életében először ment országúton, de azért 100-as tempó-
ban rohant, mint egy őrüll. Albertfalvánál már persze ön-
gyújtást kapott. Rúgdosni kezdte a motort, mely felmondta a
szolgálatot. Végül is keservesen betolta a faluba, ahol egy
szerelőnél új gyertyát kapott.”

„Es így haladt változatosan tovább. Néha a motor vitte
őt, de többnyire ő tolt a motort. Mint például Martonvásár
határában is, ahol a lánca elszakadt és egy távoli tanyahá-
zban kapott végre egy kis drótot, hogy rendbehozza. Persze,
megint a motor volt a bűnös és nem ő, aki pótláncszem nél-
kül indult útnak.”

„Fehérvárra a motorját egy autó vonszolta be. Ugyanis
gumidefektet kapott és miután se pumpa, se ragasztó nem volt
nála, az árokparton kellett megvárni a jószerencsét...”

„Közben már erősen alkonyodott. De ő hirtelenében ösz-
szetelődött, foltoszott gépével 90 km tempóval repült Siófok
felé. A felhőmályban egy kis köre futva felbukfencezett. Per-
sze megint csak az a nyomorult motor volt az oka...”

„Késő este Siófokra érve gépét rendbehozták és ő más-
nap hajnalban elkéseredetten indult vissza Budapest felé.
Az idő borús és hűvös volt. Ő persze bőrmellény és esőkabát-
ot nem vitt magával. Fogvacogva didergett könnyű vaston
sportruhájában, mely pedig olyan hódítóan festett a pesti
aszfalton.”

„Pótgárdinál elérte az eső. Sportcsizma hiányában könnyű
felpőpője persze folyton lecsúszott a nedves pedálról, a
bokáját összevissza verte, náthás lett és mire Pestre ért, az
orra alkotára dagadt, mint a Bazilika.”

A géperő lejtött a glazúr, az arcáról a plezír és úgy
nézett ki, mire a lakására ért, hogy még a tulajdon mamája
is csak jényképről tudta felismerni. A menyasszonya pedig
szakított vele!

— Hát nincs igazam!? — fejezte be dühösen, — ha gyű-
lölöm a motorsportot?

— Nincs! — mondtam szelíden —, mert mindennek nem
az a szegény motor, hanem maga volt az oka! Az pedig,
hogy a menyasszonya szakított magával, tiszta haszon!

— Hogyne. De később, mikor eladtam a gépet, megbocsá-
tott. Sőt hozzám jött feleségül!

Mire minden ellenszenvet félretéve részvétellel megráztam
a kezét:

— Szegény barátom! Ez az egyetlen komoly ok, amiért
megértem, ha a motorsportot valaki örökre meggyűlöli!

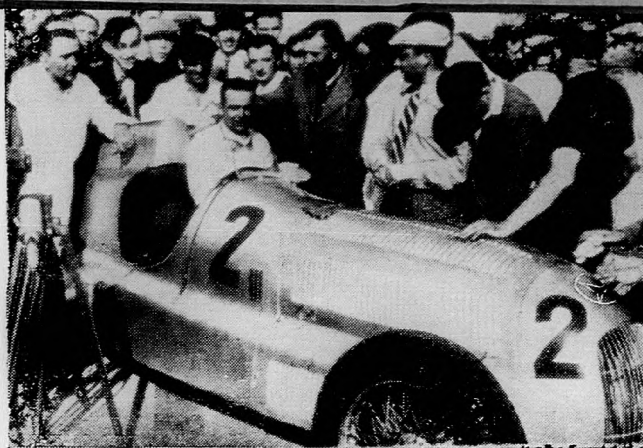
Biró Jenő

CARACCIOLA (Mercedes-Benz) NUVOLARIVAL (Alfa Romeo)

vívott rövid párharc után lelépte a francia
GP mezőnyét

1. Caracciola (Merc. Benz), 2. Brauchitsch (Merc. Benz),
3. Zehender (Maserati)

Balszerencse üldözte az Auto Union és az új
Alfa Romeo kocsikat



A francia GP győztes Caracciola (Mercedes-Benz)

Rádió ké

Százezer ember drukkolta végig a Monttheryben a délelőtti motorke-rekparversenyeket, melyek az IOM-en elfoglalt angol versenyzők távollétében is pompás küzdelmeket, olasz, belga és kettős svéd diadalt eredményeztek. Ferrigi (175 MM) 91 km-es, Lambert—Müller (250 Husqvarna) 100 km-es, Bagenholm (350 Husqvarna) 106 és a belga rekorder René Milhoux (500 FN) 107 km átlagú győzelmeihez tapsolt a közönség de mindenki érezte, hogy ezek a versenyek csak izelítőül, mintegy az idegek bemelegítéséül szolgáltak a nagy attrakcióhoz, az 500 km-es, 40 körös délutáni autósatárhoz!

Tavaly a francia Grand Prix volt az új német versenykocsik külföldi debütje és ez a bemutatkozás jó kezdés után katasztrófával végződött: egyetlen német kocsit sem fejezte be a versenyt... Most tehát elérkezett a reváns ideje.

A franciák és olaszok azonban egyaránt gondoskodtak róla, hogy a revánst alaposan megnehezítsék. Az olaszok Nuvolari és Chiron kezében az új 3.9 literes Alfa Romeókat küldték tüzvonalba, a franciák pedig mintegy tartva a „stresai frontot”, három akadályt iktattak be a pálya leggyorsabb szakaszaiba. A bevallott cél a sebességsökkenés révén a balesetek megakadályozása volt, a hátterben azonban a német kocsik sebességpluszjának neutralizálása rejtett és a verseny illyenformán inkább a vezetők képességeire, mint a kocsik gyorsaságára épült fel.

A 12 benevezett kocsit közül 11 állott starthoz, mivel a francia SEFAC kocsit még mindig nem küszült el. A startlista ezek szerint a következőképpen festett:

Mercedes-Benz: Caracciola, Fagioli, Brauchitsch; Alfa Romeo: Nuvolari, Chiron; Auto Union: Stuck, Varzi, Rosemeyer; Maserati: Dusio, Zehender és Bugatti; R. Benoist.

Nuvolari—Caracciola párvialad

Start! Az első kör Nuvolarié! A „repülő mantuai” 134.575 km-es átlaggal futotta a startkört. Caracciola, Chiron és Fagioli a nyomában vannak, mégis körül-körre csökken az átlag. A negyedik körben még mindig Nuvolari vezet, Varzi több ízben megáll fékeit javítani. Ötödik kör: Caracciola átveszi a kommandót! Mögötte Nuvolari, Chiron, Fagioli, Brauchitsch, Stuck és Rosemeyer sorrendben rakkol az élesoport, Caracciola 134.979 km-es átlaggal futott ötödik körére a hatodikban 136.163 km-es átlaggal dupláz rá. Nuvolari sem marad adós, a hetedik kört 136.795 km-es átlaggal futja le és ismét a mezőny élére kerül. Caracciola, Fagioli és Brauchitsch elé, Chiron a deponál javít, Stuck kiáll. A 8-ik körben Nuvolari előnye Caracciola előtt 7 mp., az Auto Unionnál bajok vannak: Rosemeyer is áll... 100 km-nél, tehát a táv egyötödénél Nuvolari 5 mp-cel vezet Caracciola előtt, a 10-ik körben előnye 9 mp-re fokozódik. Chiron kiáll. Dusiot Sommer váltja le, Varzi is minduntalan áll, míg Rosemeyer feladja a versenyt. A 12-ik kör (150 km) után Nuvolari 5 mp-cel vezet Caracciola és 59 mp-cel Fagioli előtt. Caracciola taktikája nyilvánvaló: ragad Nuvolarihoz, nem sietteti időelőtt a döntést, azt a finisre bizza. Erre azonban nem kerül sor, mert a 14-ik körben, tehát a táv harmadában az elsőnek befutó Caracciola mögött a második — Fagioli. Nuvolari lassan gurul a depójába, vizsgálják a motort, végül is Nuvolari feladja a versenyt. Caracciola, akinek összátlaga e pillanatban 133.813 km., nyomban lelassít: a diadal biztos, a reváns sikerült. A verseny sorsa már a táv első harmadában eldőlt!

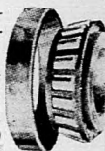
A sovinszta francia publikum sorben, fagyaltban és limonádében keres vigaszt: győztek a németek!

Unalmas, defektusokban bővelkedő pozícióharcok jegyében fejeződik be a verseny, melynek végeredménye a következő:

1. Caracciola (Mercedes-Benz) 4:00:54.6 mp. Átlaga 124.571 km., 2. Brauchitsch (Mercedes-Benz) 4:00:55.1 mp., 3. Zehender (Maserati) 38 kör, 4. Fagioli (Mercedes-Benz) 37 kör, 5. Varzi-Rosemeyer (Auto-Union) 36 kör, 6. Sommer (Maserati) 35 kör.

Caracciola Continental gumikkal, Bosch gyújtással és Bosch gyertyákkal nyerte a versenyt. Érdekes, hogy a verseny valamennyi befutója márkára és nemzetiségre való tekintet nélkül Bosch gyújtást és Bosch gyertyákat használt. A verseny mintegy megismétlődése volt a híres 1914. évi francia Grand Prixnek, amikor a győztes Mercedes vezetők Lautenschläger, Wagner és Salzer ugyancsak Bosch gyújtással és Bosch gyertyákkal vitték diadalra a német színeket.

Eredeti
TIMKEN
csapágyak



DEAR BÉLA
AUTÓ ÉS TRAKTOR
CSAPÁGYAK
KÖZPONTI RAKTÁR
BUDAPEST,
II. JOKAI-TER 2

CYKLOP



GARAGE és SERVICE

VII., Kertész u. 24. Tel.: 37-2-93, 37-2-95

lbe
Autópolish

autóját ujja, tükör-
fényessé varázsolja.

Kapható minden
autószaküzletben.

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 kocsikhoz kész rugók raktáron

Budapest,
VIII. Thék
Endre u. 14.

Telefon:
46-3-51

A Jubileumi Turaut büntetőpontmentes befutói: Ottlyk (Steyr) és Thain Bessy (Alfa Romeo) Lukavec (250 Puch) abszolút motorkerékpár győztes. – Komlóssy (750 BMW), oldalkocsi győztes. – Steyr csapatgyőztes – Hegyen és sikon egyaránt Biró J. (Alfa R.) volt a leggyorsabb

Budapest, Szolnok, Püspökladány, Debrecen, Nyiregyháza, Lillafüred, Eger, Paráds, Gyöngyös, Ászód, Vác: változatos útvonal! Táv 600 km., cél a Mezőkeresztes csárdánál. Előírt átlag 60 km (!), mely a tucatnyi ellenőrző állomás között is tartandó. Ellenkező esetben minden elmaradt átlagkilométerért egy büntetőpont jár! Aki nem éri el az 50-es átlagot: kiesett! Holtverseny nem lesz, hiszen ott a 10 km-es hajduszoboszlói sikkverseny, meg a 23.8 km-es lillafüredi hegyverseny!

Ezt a penzumot kapta az Auto Jubileumi túraújtjának 44 főnyi mezőnye, amikor hajnalhasadtakor nekivágtak az Apponyi térről az országútnak... Nehéz verseny! Brrr...

Cél: a Mezőkeresztes! Itt várjuk az első befutókat. Nem sokáig váratnak magukra. Déli 1 óra van, amikor a fordulóba kilő Biró János két Alfa Romeo sportkocsija. Ő az első befutó. De a többiek sem hagyják magukat. Thain Bessy is a célba hozta már csukott Alfáját, nem is csoda, hiszen szakavatott gíbic ül mellette: Balázs László! Néhány perc múlva a pécsi Mestrts fut be snájdig kis Mille Miglia Balillán, majd a BMW-vezető Komlóssy személyében az első oldalkocsis befutót tapsolja meg az újpesti „lidő” félméztelen közönsége. Utasa, Erdélyi Feri, valóságilag siket lett, jelbeszéddel igyekszik tőle híreket kitudakolni. Itt az első szóló befutó! Persze, hogy Zamescsnik! Pompás négyhengeres, 800-as Zündappon! Reggel mint utolsó szóló menő startolt, most meg mint első szólómenő fut célba. Így lesznek az utolsókból elsők! — magyarázza nevetve Zam barátunk, Kozma (Steyr 100) is a célban van már. Boszszankodik. Mint mondja, második befutó lehetett volna, ha 20 km-rel a cél előtt nem kell megállania. Pech! Szerencsére azonban csak szépséghibáról van szó. Befut Delmár Walter (Bugatti) is, aki ezúttal tarsolyában tud néhány büntetőpontot, de nyomban magyarázatot is adja a szokatlan esetnek: hűtővíze „forrongott” — nyilván a motorjába szerelt új dugattyúk folytán...

Andórol minden befutó csodákat mesél, Biró 160-as tempóján nem tudta előzni ezt a fergeteként nvargaló Rudgeménőt, aki a starttól a lillafüredi hegyversenyig 100-as átlagot futott.

Szünet. Illés István a feladata magaslatán álló rendezés spiritus rektora közli, hogy az autóbuszjáratok miatt a hegyversenyt másfélórára meg kellett szakítani.

Csakhamar ismét jönnek a befutók. Strauss áramvonalba szabott csukott Mille Miglia Balilláját méltán bámulja a közönség: gyönyörű kis kocsik! Sebők Balillája karambol nyomatot viseli orrán. Ujra fellángol az érdeklődés: Lukavec fut be 250-es Puchján, majd Kesjár (Rudge), Pathó (NSU old.) jelentkezik a célnál és Wiesengrund hozza szakavatott kézzel a mezőny legkisebb hengerűrtartalmú kocsiját, a kis 680-as csukott DKW-t, mellyel 55 km-es átlagot ért el a 24 km-es feletre nehéz lillafüredi hegyversenyen. Hírül hozzák, hogy Kovács Kálmán Adlerével az útszélén

maradt. Pedig Wilhelm volt az utasa, akinek találekonyágán és szakértelmén nem egykönnyen fognak ki a defektusok. Emlékezzünk csak vissza utolsó huzzásainyére, amikor a Frontharcos Turauton szeleprugótörést javítva törött torziós rúddal is nagysókára bár, de célba hozta Adlerét. Ezúttal, úgy látszik, ő is — mattot kapott!

A versenyzők derekas munkát végeztek, de megoldozott a rendezőség is. élén Illés Istvánnal és Berkovits Lászlóval, aki a verseny után még két napig dolgozott az eredményszámítás nagy körültekintést igénylő munkáján. Ime a végeredmény:

Szóló motorkerékpárok

250 kcm-ig. 1. Lukavec F. (Puch) 80 bp. A motorkerékpárok legjobb teljesítménye! 2. Kesjár J. (Rudge) 151 bp., 3. Egervári M. Zs. (Puch) 408 bp.

500 kcm-ig. 1. Andó A. (Rudge) 120 bp. **1000 kcm-ig.** Zamescsnik T. (Zündapp) 84 bp., 2. Kovács E. (BSA) 109 bp.

Oldalkocsis motorkerékpárok

600 kcm-ig. 1. Pathó Gy. (593 NSU) 170 bp., 2. Schusztar V. (497 Ariel) 212 bp. **1000 kcm-ig.** 1. Komlóssy B. (750 BMW) 40 bp.

Túraautomobilok

750 kcm-ig. 1. Wiesengrund F. (DKW) 50 bp., 2. Radanovich dr. (DKW) 195 bp.

1100 kcm-ig. 1. Hubert Gy. (Fiat) 50 bp., 2. Sebők T. (Fiat) 131 bp.

1500 kcm-ig. 1. Kozma E. (Steyr) 29 bp., 2. Makrái L. (Lancia) 64 bp., 3. H. Goethers (Steyr) 70 bp., 4. Petkov F. (BMW) 148 bp., 5. br. Kohner A. (BMW) 165 bp.

2000 kcm-ig. 1. Ottlyk L. (Steyr) 0 bp., 2. W. Markl (Steyr) 53 bp., 3. László A. (Opel) 98 bp., 4. Ungár F. K. (Opel) 173 bp., 5. Kraal S. (Opel) 181 bp.

3000 kcm-ig. 1. Thain B. (Alfa Romeo) 0 bp., 2. br. Kohner I. (Alfa Romeo) 143 bp.

5000 kcm-ig. 1. Delmár W. (Bugatti) 70 bp., 2. Gaal F. (Chrysler) 309 bp.

Sportautomobilok

1100 kcm-ig. 1. Mestrts E. (Fiat) 21 bp., 2. Strauss S. (Fiat) 50 bp.

1500 kcm-ig. 1. M. Minshall (Singer) 50 bp., 2. Erdélyi J. (BMW) 99 bp.

3000 kcm-ig. 1. Biró J. (Alfa Romeo) 10 bp., 2. Singer I. (Bugatti) 256 bp.

Csapatverseny

Győztes klub team: KMAC csapata: Ottlyk (Steyr), Delmár (Bugatti), Biró (Alfa) 0, 70, 10 = 80 bp.-tal.

Győztes gyári team: Steyr csapat: Ottlyk, Kozma, Goethers 0, 29, 76 = 105 bp.-tal.

A versenyzők teljesítményének méltatásánál külön fejezetet kell szentelnünk a gyári csapatversenyben győztes Steyr teameknek és annak kitünő élharcosának, Ottlyk Lajosnak, aki higgadt természetűvel lefutott versenyében büntetőpontmentes győzelmet aratott. Ez volt a „Steyr 120” debüje. Rajta kívül egyetlen hibapontmentes befutója volt csupán a versenyznek: Thain Bessy, aki első versenyében gyors Alfája volánjánál kitünő képességekről tett tanúságot. Az abszolút motorkerékpáros győzelmet ezúttal is a Lukavec—Puch kettős szerezte meg bár az oldalkocsis győztes Komlóssy (750 BMW) is csak tíz hibaponttal kapott többet. Fiaték is meg lehetnek elégedve a versennyel, bár győzelmeiket bosszavtó balszerence kísérte. Ennek tudható be, hogy Mestrts Balillája nem lett abszolút sportkocsigyőztes. A két konkurens márkátárs, Mestrts és Strauss egymás esé-

lyeit rontották el. A sikkversenyben meglepetésre Strauss győzött és ezzel elvette a lehetőségét annak, hogy márkátársa hibapontmentes győzelmet arasson. Mestrts viszont a hegyversenyen revansálta magát és juttatott rossz pontokat Straussnak. A sport Balillák mellett a túra Balillák is győztesen végeztek a nehéz versenyben. A legnagyobb diéséret illeti a DKW menőket, Wiesengrundot és Radanovicot, akiknek szereplése a legjobb színben tünteti fel a mezőny legkisebb hengerűrtartalmú kocsijainak teljesítőképességét.

Kiváló sikerrel debütált a versenyen a Ghillányi cég által forgalomba hozott Alfa-Special üzemanyagkeverék, az összes Alfa vezetők ezt használták. Andó és Kozma révén a Mars-Lowcarbon-olaj aratott értékes babérokot, míg a Cordatic-sikerek gyűjtőpontjában az abszolút motorkerékpárgyőztes Lukavec áll, aki a büntetőpont nélkül győztes Ottlykkal (Steyr 120) a Bosch gyertyák diadalorát is megnyitja.

A sikkverseny

A hajduszoboszlói egyenesben megrendezett 10 km-es sikkverseny hőse Biró János volt, aki Alfa-Romeo sportkocsijával 140 km-en felüli átlagot futott ki. A leggyorsabb szólómenő Andó (500 Rudge) közel 132, a leggyorsabb oldalkocsis Komlóssy (BMW) 119 km-es átlagot hozott ki a tetemes ellenszélben megrendezett versenyen. Igen érdekes eredményt nyújtott az 1100-as sportkocsik versenye alól Strauss csukott Mille Miglia Balillája nyilván az áramvonalkarosszériának az ellenszélben fokozottan kidomborodó előnye révén kilométerekkel volt gyorsabb Mestrts nyitott Mille Miglia Balillájánál, mely aerodinamikai szempontból erős handikeppel indult. A verseny eredményei a következők:

Szóló motorkerékpárok 250 kcm-ig. 1. Lukavec F. (Puch) 93,506 km., 2. Egervári M. Zs. (Puch) 90,225 km., 3. Kesjár J. (Rudge) 65,217 km.

500 kcm-ig. 1. Andó A. (Rudge) 131,838 km., 2. Martinek I. (Gilera) 101,983 km.

750 kcm-ig. 1. Gerő A. (BSA) 79,295 km.

1000 kcm-ig. 1. Zamescsnik T. (Zündapp) 110,901 km., 2. Kovács E. (BSA) 107,462 km.

Oldalkocsis motorkerékpárok 600 kcm-ig: 1. Pathó Gy. (NSU) 111,801 km., 2. Schusztar V. (Ariel) 90 km.

1000 kcm-ig. 1. Komlóssy B. (BMW) 119,601 km.

Túraautomobilok 750 kcm-ig. 1. Rauchbauer A. (DKW) 77,586 km., 2. Wiesengrund F. (DKW) 76,595 km., 3. Radanovich Gy. (DKW) 72 km.

1100 kcm-ig. 1. Hubert Gy. (Fiat) 85,918 km., 2. Sebők T. (Fiat) 81,818 km.

1500 kcm-ig. 1. Petkov F. (BMW) 91,003 km., 2. Kozma E. (Steyr) 89,108 km., 3. Makrái L. (Lancia) 88,452 km., 4. H. Goethers (Steyr) 85,714 km., 5. Kohner A. (BMW) 77,419 km.

2000 kcm-ig. 1. Ottlyk L. (Steyr) 99,173 km., 2. W. Markl (Steyr) 95,576 km., 3. Ungár F. K. (Opel) 94,248 km., 4. László A. (Opel) 89,775 km., 5. Kraal S. (Opel) 87,804 km.

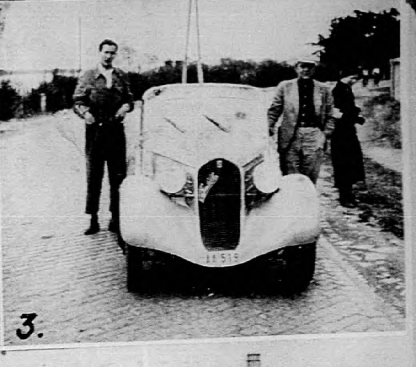
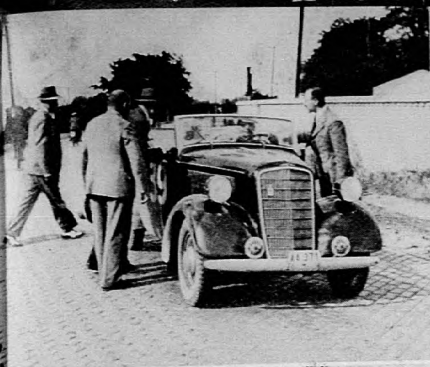
3000 kcm-ig. 1. Thain B. (Alfa Romeo) 124,567 km., 2. Kohner I. (Alfa Romeo) 111,801 km.

5000 kcm-ig. 1. Delmár W. (Bugatti) 111,801 km., 2. Gaal F. (Chrysler) 89,775 km.

Sportautomobilok 1100 kcm-ig. 1. Strauss S. (Fiat) 100,849 km., 2. Mestrts E. (Fiat) 94,736 km.

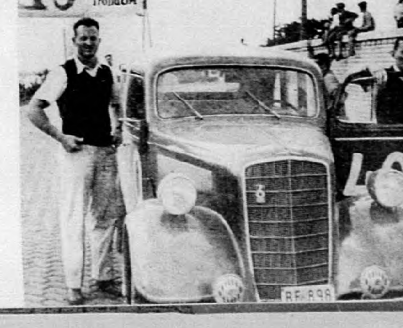
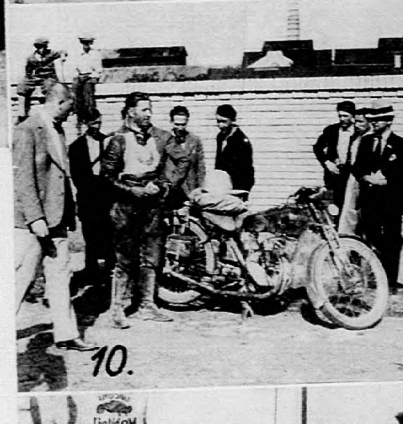
1500 kcm-ig. 1. M. Minshall (Singer) 115,755 km., 2. Erdélyi J. (BMW) 103,746 km.

3000 kcm-ig. 1. Biró J. (Alfa Romeo) 140,625 km., Singer I. (Bugatti) 129,247 km.



Fotomozaikok

(1) Steiner cégvezető (jobb oldalt) gratulál Kraal igazgatónak, aki az Opel csapat élén futott a célba. (2) Mestrits (Fiat Balilla) aki a hegyiszakaszon a második legjobb időt futotta. (3) Strauss (Fiat Balilla) a célban. (4) Lukavecz (250 Puch) százas empóban fut célba. (5) Zamecsnik győztesen vitte célba 800-as Zündappját. (6) Andó (500 Rudge bravurosán szerepelt. (7) Wiesengrund (DKW) a mezőny legkisebb kocsiával sok nagykocsit hagyott maga mögött. (8) Delmar (Bugatti) akit balszerencse üldözött. (9) Patko (600 NSU) bejut a célba. (10) Kesjár (250 Rudge) a célban. (11) Ungár (Opel). (12) Otylyk büntetőpont nélkül jutva mutatta be a Steyr Super 120 kivételes kvalitásait. (13) Komlóssy (750 BMW) az oldalkocsis győztes.



GARGOYLE
Mobiloil

HA A KOCSI FARAL?

Hogyan vezessünk és mire ügyeljünk nedves-sikos uttesten?

Copyright by Auto-Motor 1935.

Utánnyomás
kivonatolva is tilos!

Az AUTÓ-MOTOR számára írta:

Malcolm Campbell

Közel harminc év előtt tanultam meg autót vezetni, sokszázezer kilométert hagytam a hátam mögött és a legkülönbözőbb típusú autókát volt alkalmam megismerni és vezetni, régen érlelődött meg bennem a meggyőződés: az országúti balesetek majdnem kivétel nélkül a vezetők telkiismeretlenségére, könnyelműségére és tudatlanságára vezethetők vissza. Az autósoknak főleg újdonsültebb kategóriája még mindig nincsen tisztában azzal, hogy amikor a kormány mellé ül, ki kell nyitnia a szemét, figyelemmel kell lennie mindenre és ami a legfontosabb: a nemrég megvásárolt pompás sportmodell nem azért megy szavatoltan 130-as tempót, hogy állandóan a lábdeszkáig tapossa a gázpedált.

A legveszélyesebb a tükörsíma út.

Hiteles statisztikák bizonyítják, hogy a baleseteknek legálább a felét az okozza, hogy a vezető elveszti uralmát gépe felett akkor, amikor az *nedves-sikos úton megfarol*. Sajnos, a modern útfelületek nagyrésze, különösen az aszfalt, illetve kátránymakadám nagyon csúszós, érthetetlen, hogy a legtöbb országban még mindig megtűrjük ezt az életveszélyes útépitési rendszert és nem térnek át *csúszásálló* felületekre, mint például a beton, vagy legalább miért nem kötelezik az útépitő vállalatokat arra, hogy aszfaltjukba vagy kátrányukba faralást gátló anyagokat keverjenek. A *legveszélyesebbek az úgynevezett tükörsíma utak*, melyeket az autóforgalom fényesre csiszolt és melyek néhány esőcseppre a szó szoros értelmében, koresolyapályává változnak. Különösen akkor nagy a faralási veszély, amikor az eső nem elég erős, hogy lemossa az útról a port és az *úttest, mondhatni, kenőanyaggal van borítva*. Az erős vagy tartós eső megtisztítja az utat, *lemossa a port*, ez az oka annak, hogy félórás eső után korántsem csúszik úgy az aszfalt, mint közvetlenül az eső megindulása után.

A gyakorlott vezető azonnal észreveszi, ha hátsó kerekei csúsznak és jól tudja, hogy *élelkezett a fokozottabb óvatosság pillanata*. A kezdő azonban nem veszi tudomásul, hogy megváltoztak a körülmények, pedig a legfontosabb az, hogy a vezető azonnal megkülönböztesse a jól tapadó útfelületet a *csúszós úttesttől*.

Az átnedvesedett, síma felületű utakat mindig respektussal kell kezelni, betonon azonban nyugodtan tarthatjuk a tempót, ha csak nem volt nagyon poros. Különösen a lejtőkön kell vigyázni és óvatosan haladni, mert nedves úton nem szabad erősen fékezni.

Meg kell tanulni a farolást parirozni.

A legtöbb vezető még ma is éppen oly könnyelműen halad sikos úton, mint száraz talajon. Az óvatos és gyakorlott vezető — aki talán már „megégette” magát — tempóját mindig összhangba hozza az úttest állapotával. Különösen a fordulóknban vigyáz, mert az erős kanyarban, ha ráadásul tempóban vesszük, erős centrifugális erő lép fel és ha a kerekek nem tapadnak kellőképpen, úgy ez a hatalmas erő kisorsolja a kocsit az úttestről.

A farolást meg kell tanulni parirozni. A legjobb orvosság farolás esetén belekormányozni a farolásba, ami annyit jelent, hogy ha a kocsis hátsó kerekei *jobbfelé* farolnak ki, úgy a kormányt *jobbra* fordítjuk, ha *balra* történik a farolás: *balra* kormányunk, hogy egyenesbe vihesük a kocsit. A farolásba való „*belekormányzás*” azon-

ban *óvatosan és gyöngéden* történjék, semmiesetre sem szabad a kormányt átvágni, hanem *érzéssel* kell dolgozni. *Fékezni semmiestre sem szabad!* Ha észre vesszük, hogy a kocsis megfarol, azonnal *vegyük le a lábunkat a gáztól* és nehogy kinyomjuk a kupplungot. Megőrizni a hidegvért, ez a fontos és ha nincsen forgalmi akadály előttünk, úgy nem történhetik baleset, ha csak tempónk nem volt túlzott és nem hajtottunk bele vadgalamb módjára a fordulóba. Sajnos, a legtöbb gyakorlatlan autós idegessé válik, ha csúszós útra ér, az első faralásra *belelép a fékbe*: olyan ez, mintha valaki zivatarban lóbalná a feje felett a törös botot, hogy odacsalogassa a vilálmót.

Gyakorolni kell a farolást.

A farolás parirozását legjobb gyakorolni. Valami széles, erősen csúszós és kisérgalmú utat kell kikeresni és hirtelen gázadásokkal, fékezésekkel, érelyes kormányfordításokkal *farolást előidézni és azt parirozni*. Kétórás tréning után már nem fogunk félni a csúszástól és megtanuljuk a farolási mindentudó fordulatát. A legmodernebb londoni vezetőkörökben külön terepet tartanak fenn erre a célra, aszfaltos „pályát”, melyet glicerines-szappanos keverékkel vagy speciális hig olajjal öntöznek. Aki kijárja ezt a *faroló-iskolát*, annak gyerekként lesz idegeskedés és baleset nélkül hajtani a legsikósabb és legforgalmasabb úton is.

Akárhogy faral is a kocsis, amennyiben nem ütközik akadályba úgy nem fordulhat fel. Legfeljebb *kétszer-háromszor megfordul a tengelye körül* és ha távol tartjuk a faktói vagy árókolt, úgy baj nem történhetik. Ha azonban azt látjuk — nem akarom ezzel az ördögöt a falra festeni —, hogy nem kerülhetjük ki a fákat vagy az árkot és a felfordulás veszélye fenyeget, úgy legyen annyi lelki erőnk, hogy a *gyújtást azonnal kapcsoljuk ki*. Igaz, nehéz elvárni az autóstól, hogy az életveszély pillanatában is hideg tervszerűséggel gondolkozzék, de ne feledjük el, hogyha kikapcsoljuk a gyújtást, úgy felfordulás vagy karambol esetén kocsink nem gyulladhat ki!

Csúszós úton kezeljük gyöngéden a kormányt.

Azt sem szabad elfelejteni, hogy csúszós úton a kocsis nem reagál annyira a kormányra, mint száraz uttesten. A gyakorlatban ez annyit jelent, hogy *nagyobbat kell fordítani a volánon*, mint száraz úton. Természetesen a kormány munka mindig *gyöngéd és óvatos* legyen, semmi hirtelen mozdulat, semmi erőszak. Csúszós úton a kocsis hirtelen kormányfordításra alig reagál és ha kocsink tempója nagy, úgy *akár keresztbe is fordíthatjuk az első kereket anélkül*, hogy kocsink eltérne egyenes újtól. Ha azonban lassan fordítjuk el a kormányt, úgy a kocsis a régi kezes bárány szerepből nem esőppen ki.

Miért faral az egyik kocsis erősebben, mint a másik.

Nem minden kocsis faral egyformán, vannak *csúszásra hajlamos* és csúszással szemben meglehetősen *érzékeny* gépek! Aminek oka azonban csak ritkán rejlik a konstrukcióban, hanem majdnem kivétel nélkül pneumatik, lökhárító és beállítás kérdése. Ha az egyik kerék futófelülete kopottabb, kisebb a légnyomása, vagy talán helytelen a szögbeállítása, úgy ez kiprovokálja a farolást. Csúszós úton tehát használjunk *ép futófelületű gumit* és gondosan

Malcolm Campbell cikksorozata legközvetlenebbi közleményében

- Az autó helyes karbantartásáról —
- A helyes kenésről —
- A kikormozásról —
- Az olajfogyasztásról —
- A takarékos üzemről —
- A pneukról —
- A helyes pneu-légnyomásról —
- A hűtő karbantartásáról —
- A gyújtógyertyákról —

beszél az Auto-Motor olvasóinak

ügyeljünk arra, hogy a tömlők a helyes légnyomásra legyenek felpumpálva és ami a legfontosabb, mindkét első és mindkét hátsó kerek egyenletesen legyen felpumpálva. Az nem baj, ha a hátsó kerekek a nagyobb terhelés miatt több nyomást kapnak mint az első, a lényeges csak az, hogy az egy tengelyhez tartozó pneuk légnyomása pontosan azonos legyen!

A fékbeállítás.

A csúszás szempontjából életbevágó fontosságú a fékek helyes beállítása. Ha az egyik kerek féke jobban fog, mint a másik — és itt az egy tengelyhez tartozó kerekekről van szó —, akkor még száraz úton is megcsúszik a kocsis fékezésnél. Hát még csúszós úton! A jól beállított és jól kiegyenlített fékek tehát elengedhetetlenek csúszós úton és az is fontos, hogy a fékek ne legyenek hajlamosak a blokirozásra. A blokirozó fék — mely a kereket megállítja — kész életveszélyes csúszós úton. A blokirozást azzal kerülhetjük el, hogy mindig óvatosan fékezzünk és sohasem feledjük el, hogy a blokirozás határára levő fék mindig sokkal jobban fog, mint az álló kerek! Csúszós úton kettőzött óvatossággal használjuk a fékeket és különösen lejtőn ne fékezzünk. Inkább kapcsoljunk vissza harmadikra, esetleg másodikra és hagyjuk motorfékkel legrugulni a kocsiút olyan tempóban, melyből baj esetén azonnal megállhatunk. Sikos lejtőn hirtelen fékezni egyenlő a biztos megcsúszással, különösen sárban, melyben a kerek igen könnyen megáll és a kocsis rödlí módjára csúszik: leginkább a fák vagy az árok felé.

A lökhárító.

A legtöbb autós nem ismeri a lökhárítók természetrajzát és sejtelve sincsen arról, hogy a jóminőségű és jól beállított lökhárítónak mekkora szerepe van nemcsak a stabilitásban, hanem a faradás meggátolása szempontjából is. A tapasztalat azt mutatja, hogy a legtöbb lökhárító: csak jól lökhárító, csak dísz. Mert a kellőképpen be nem állított lökhárító másnak nem nevezhető. Főleg a hátsó lökhárítóknak kell gondot szentelni a csúszás szempontjából, mert ha a hátsó lökhárítókat hatástalanok, úgy a kocsis fara aránylag kis tempóban is hevesen „csóvál”, ha a legkisebb ütegyenetlenségre fut. Ezt a megcsúszást kormányunkkal ki lehet ugyan parirozni, mindamellett nagyon fárasztó és idegesítő ez az állandó kormányunka.

A hidraulikus lökhárító.

Kétféle típusú lökhárítót ismerünk, a frikciós és hidraulikus lökhárítót, a szállagos, úgynevezett Snubbers-típus kezd kimenni a divatból. A hidraulikus lökhárító a tökéletesebbek, feltéve, hogy jól van beállítva és dugattyúja, szelepe ép, valamint a kellő szintre van feltöltve a speciális folyadékkal. Ha a hidraulikus lökhárítónak kopott a dugattyúja és szelepe, illetve kis átáramló csövecskéje nincsen rendben, vagy szelepe nem működik jól, úgy a lökhárító csillapító hatása csökken. Ilyenkor legjobban új alkatrészekkel megoldani a kérdést, ideig-óráig azonban úgy segíthetünk magunkon, hogy a normálisnál sűrűbb folyadékot, például normális hig téli motorolajat töltünk be a hig folyadék helyett. Legjobb a lökhárítót kikapcsolni és úgy megállapítani, hogy mekkora az ellenállása, ha két karját szét-, illetve összehúzzuk.

A dörzstárcás lökhárító.

A frikciós lökhárítók egyszerűbbek és olcsóbbak. Viszont sokkal gyakoribb beállítást kívánnak. Igen sok olyan gyártmány van forgalomban, melynek fiber- vagy fatárcsái a nedvesség hatása alatt megduzzadnak és a lökhárító beszorul. Ilyenkor megszűnik a rugózás és ha nem vagyunk szerencéssek, úgy lökhárító vagy éppen alvástörés lehet az eredmény. A frikciós lökhárítót tehát gyakran kell állítani és ügyelni arra, nehogy beszoruljon. A frikciós lamellákat nem szabad kenni, hanem csak szárazra törölni, ha szétcsúszás után ismét összeállítjuk a lökhárítót.

A telekcontrol lökhárító.

A legtekéletesebb lökhárítóberendezés az úgynevezett telekcontrol megoldás. Hidraulikus úton, vagy egyszerű bänden-huzalal a szereléstől állíthatjuk a lökhárítót, rossz úton lazítjuk, jó úton fokozzuk a dörzshatást. Forduló előtt meg-húzzuk a lökhárítót; kocsink úgy fekszik a kanyarban, mint valami versenykocsi, az egyenesben lazítunk és alvázunk szép puhán és kényelmesen rugózik. Kicsit drága ez a berendezés, de megéri a pénzt különösen csúszós úton, amikor a telekcontrol segítségével a legtekéletesebben állíthatjuk be a lökhárítót és ezzel csökkenthetjük a faradási veszélyt.

A pneukról.

A magam részéről sokkal jobban szeretem a jól felpumpált, kemény pneukat, mint puhán járni. Természetesen szabályt felállítani a helyes légnyomásra nem lehet: ez függ a gumik méretétől és a terheléstől. A legjobban pontosan követni a gumigyárosok által összeállított légnyomástáblázatok adatait és előírásait. Azt azonban tartsuk mindig szem előtt, hogy a hátsó kerekekre nagyobb terhelés hat, tehát a hátsó kerekeket erősebben kell felpumpálni, mint az elsőket. Nagyon fontos, hogy a közös tengelyhez tartozó gumik egyenletesen legyenek felpumpálva. Gyakran észleljük azt, hogy a kocsis egyirányban „húz”, azaz igyekszik letérni az egyenes vonalról. Ilyenkor az esetek 80%-ában a hibát abban leljük meg, hogy az egyik gumi puhább mint a másik és a kocsis a levegőt részben elveszített gumi irányban húz.

Sokan szeretnek túlpuha első kerekekkel haladni. Valóban kényelmesebb és jobb ilyenkor a rugózás, kevesebb a rázás, viszont nehezebb válik a kormányzás és löleg sikos úton sokkal erősebben faralunk. Nem beszélve arról, hogy a puha gumi sokkal erősebben kopik és kilométerteljesítménye néha a normális fele alá süllyed, amellet sokkal nagyobb a vászon-törés és a vele kapcsolatos úgynevezett durchdefekt valószínűsége.

A gumik futófelülete ép legyen.

Hamis takarékoság a gumit addig használni, amíg futófelülete teljesen elkopott és a gumi felülete sima lett. Ilyen gumival életveszélyes sikos úton járni, mert a sima gumi erősen csúszik. Főleg arra ügyeljünk, hogy hátsó kerekeink — elsőkerék meghajtásnál ellenkezőleg az első kerekek — futófelülete ép legyen. Ha simára kopottak és nem akarunk újat kapni beszerezni, úgy legalább vulkanizáltassunk új futófelületet, vagy pedig a ma már az egész világon elérhető marókészülékkel marassunk guminkba a menetiránnyal derékszögben rovátkákat vagy rajzolatot.

Sikos úton növekszik a féktávolság.

Mindig gondoljunk arra, hogy sikos úton a féktávolság erősen megnövekszik, tehát kettőzött óvatosság indokolt. Ha száraz időben érvényes a szabály: inkább a gázpedálra építünk, mint a fékekre — úgy sikos úton kettős a jelentősége!

Nemrég kipróbálásra kaptam meg az X gyár egyik új modelljét és történetesen nedves időben hajtottam ki Birmingham mellett a nyílt országrútra. Úgy éreztem magamat ezen a közel ezer font értékű, a technika minden csodájával felszerelt és hipermodern-áramvonalazott autósodán, mint a csalógrány a pincében. Lehetetlen volt a kocsi egyenesben tartani, arra ment, amerre neki esett jól, körülbelül azt a szerepet töltöttem be a kormány mellett, mint a kauboijeleny a be nem tört vadparipán — ahogyan azt a mozikban mutatgatják. Természetesen leálltam és mindent megvizsgáltam. Nehányperces vizsgálat után kiderült, hogy az első kerekek nem voltak vonalban, helyesebben a bal első kerék egy kicsit kifelé „nézett”. A beállítási hiba alig volt több egy-két milliméternél, mégis egészen felborította a kocsis stabilitását. Telefon a gyárba, tíz perc múlva a helyszínén volt a szervizkocsi a spurtmérővel és öt perccel később már eleresztett kormányval vágatthattam Coventry felé enyhe 120-as tempóban. Tanulságos volt ez az eset és ha az autós azt észleli, hogy kocsija minden látható ok nélkül kezd „önfejű” lenni, akkor azonnal be a műhelybe és megvizsgálni a kerekek beállítását!

A sztiringdemperről.

Sokan alkalmazzák a motorkerékpárról az autóra átrándult sztiringdempert. A magam részéről nem vagyok híve ennek a berendezésnek, melynek az a célja, hogy az első kerekek szitálását, az úgynevezett simmit küszöbölje ki. Ha a kocsis simmizik, úgy ennek oka van, vagy kerekbeállítás, vagy kormányhiba. A hibát ki kell küszöbölni, mert száraz úton kellemetlen, sikos úton veszélyes. Nem sztiringdempert kell szerelni, mely a kormányzást nehezíti meg, hanem tüneti kezelést helyett a betegség gyökerét kell felkutatni és gyógyítani.

Nedves úton kétszeres jelentőségű a magam által kreált arany szabály: Minden vezetében lassul kezdőt és sohasé bízzál benne. Más szóval gondoljunk mindig arra, hogy annak a kék kabrioletnek, vagy annak a sárqa kompresszoros sportkocsinak a vezetője ott előttem vagy mellettem nem fogja azt csinálni, ami észszerű, hanem ellenkezőleg: számárságot csinál. Legyünk tehát mindig készen arra, hogy mások ügyetlensége kellemetlen helyzetbe sodorhat bennünket. Ha meg készen állunk, nyitva a szemünk, hideg a fejünk: még a legsikósabb és legcsúszósabb úton sem érhet bennünket baleset.

PNEUMATIK — VERES ÉS SENYEI VI. Jókai utca 30. Telefon: 16—1—88.

Az Auto jubiláris 600 km-es versenyén

Lukaveczi Ferenc

PUCH TYPE **250**

motorkerékpáron az összes motorkerékpárok közül a nála jóval nagyobb hengerűrtartalmu szóló és oldalkocsis gépekkel szemben

a legjobb eredményt éri el!

A Steyr 100 és Steyr 120 az egész vonalon győzött!

Az egész hatalmas mezőnyből csak ketten végeztek büntetőpont nélkül, az egyik:

Ottlyk Lajos

STEYR 120 túrakocsin!

A másfél literes túrakocsi kategóriában győztes

Kozma Endre

STEYR 100 túrakocsin!

Steyr a sebesség, megbízhatóság és teljesítmény csúcspontján!

STEYR — AUSTRO DAIMLER — PUCH MŰVEK Budapest, VI.,
Lehel-utca 25.

Friss **John Bull, Pirelli** és **Semperit**
motorkerékpár köpenyek **megérkeztek**

Eredeti

BURMAN, JAP, STURMEY

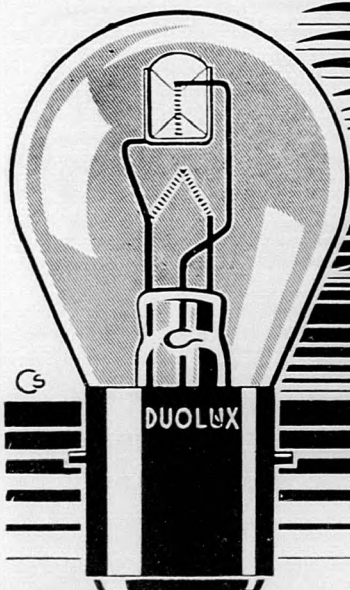
alkatrészek raktáron.

A legkülönbébb alkatrészekből és felszerelési cikkekből szortirozott komplett raktár



Biró Jenő alkatrész és pneumatik lerakata

BUDAPEST, VI., LISZT FERENC TÉR 2.



TUNGSTRAM DUOLUX

NAGY SEBESSÉGNÉL IS BIZTOS VEZETÉS!

A meglepetések meglepetése:

Woods a Guzzi gyár számára megnyerte a szenior Tourist Trophy is!

Az angolok még ki sem heverhették azt a fájó vereséget, mely az olasz Guzzi gépet vezető honfitársuk, Woods győzelme folytán az idei Isle of Man-versenyen 250-es kategóriájában érte motoriparukat és máris minden eddiginél fájdalmasabb csapás sújtott rájuk az 500-as gépek versenyében, ahol Woods megszerezte a Guzzi-gyárnak a régóta ostromolt szenior TT győzelem világra szóló dicsőségét is. Maga Stanley Woods ezzel a győzelemmel hetedik angol TT diadalát aratta és ezen minőségben az angol versenyzőgárda élhelyét foglalja el. A háború utáni modern angol TT-versenyek során az 500-as kategóriában Norton 7, Sunbeam 3, Rudge, Douglas és HRD 1—1 győzelmet arattak és ebbe az elit-listába került most bele a Guzzi-gyár is, mely az első nem angol gyár, amelyik TT trofeával ékesítve került ki a háború utáni 10M-versenyekből. Erre csak egyszer volt példa, amikor 1911-ben a Godfrey, Franklin és Moorhouse összehittatású Indian team foglalta el a szenior TT három első helyét. Az angol motorkerékpáripár azóta részen állott Man szigetén, ahol megtört minden „kontinentális” offenzíva. Ezek után érthető, mit jelent az idei TT az angolok és mit az olaszok számára, akik egyszerre két kategóriában is sikerrel hajtották végre a nagy betűrest. Az angolok számára sovány vigaszt jelent a győztes Woods személye, aki nélkül — ezt az olaszoknak is el kell ismerniük — aligha sikerülhetett volna ez a húszárvágás. Ezzel szemben, ha tüzetesen vesszük, Woods nem is angol, hanem — ír!

Az eredetileg péntekre kiírt versenyt a Man-szigetén átvonuló vihar (talán az ezt követő még nagyobb vihar előszele?) miatt szombatra halasztották, amikor is aránylag kedvező időben startolt el a verseny 32 főnyi mezőnye. Az első körben Guthrie (Norton) fut az élen Woods (Guzzi) előtt és a helyzet hat körön át, noha rekord-rekordra dől a sóha nem látott titáni párvialdal során. A 6-ik kör végén a Guzzi-depóból tankolásra intik Woodsot, de az ügyet sem vetve a jelzésre, iszonyú iramban vág a finiskörbe, az Union Mills hídjánál Guthrie elé kerül és a 425 km-es verseny céljában 4 mp-cel megelőzi a Norton-krekket.

Végeredmény:
1. Woods (Guzzi) 3:07:10 mp. Átlag 135,250 km. 2. Guthrie (Norton) 3:07:14 mp., 3. Rusk (Norton) 3:09:45 mp.
A verseny leggyorsabb körét szintén Woods futotta 139,227 km-es átlaggal! Az angol TT műszaki tanulságainak ismertetésére következő számunkban térünk rá.

Guthrie (Norton) nyerte a svájci Grand Prix

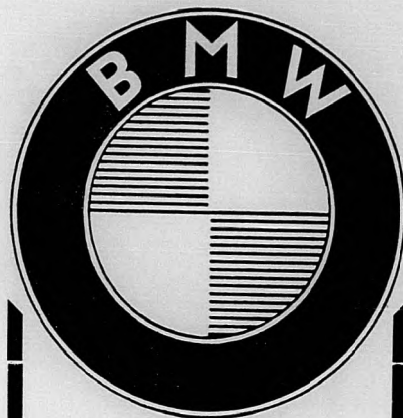
Hatalmas érdeklődés közepette futották le a Bern melletti 7,2 km körűtűn a svájci motorkerékpár Grand Prix-t, mely az angol TT-versenyek után kiténő alkalommal kínálkozott az erőviszonyok tisztázására. Sajnos, az ezirányú óhajok nem váltak valóra, miután a Guzzi-művek Woods-al az élükön, távolmaradtak a versenytől s így a lerándult angolok maguk között intézték el a versenyek sorsát. Guthrie és Rusk, a két Norton-krekk biztos diadalt aratott az 500-as és 350-es szótókatégoriákban és egyedül a 250-es csoportban érte fájdalmas meglepetés Albion fiait, a kis német DKW-műnök Winkler nagyszerű győzelme révén. A verseny főbb eredményei a következők:

500 km. (328 km) 1. Guthrie (Norton) 2:26:24,6 mp. Átlag 134,3 km. 2. Rusk (Norton) 2:26:28,2 mp. 3. Sunqvist (Husqvarna) 2:27:08,4 mp. 4. Milhoux (FN), 5. Lev (DKW).

350 km. (328 km) 1. Rusk (Norton) 2:35:34,4 mp. Átlag 126,6 km. 2. Guthrie (Norton) 2:35:35,6 mp. 3. Mellors (NSU).

250 km. (292 km) 1. W. Winkler (DKW) 2:24:39 mp. Átlag 121,2 km. 2. Tyrell-Smith (Rudge) 2:28:29,8 mp. 3. Bianchi (Miler), 4. Manders (Excelsior).

Az oldalkocsis gépek legjobb teljesítményét 1/8 km-es távon H. Stärkle (600 (NSU) nyújtotta 109 km-es átlaggal E. Stärkle (750 BMW) előtt, aki 101,8 km-es átlagot ért el.



3

versenyen startolt idén

1

CONCOURS D'ELEGANCE

motorkerékpárok között abszolút legjobb értékelés, ezüst szalag, 1. díj.

2

Frontharcos Turaút, 1935.

1200 km-es távon az őszes indult motorkerékpárok között az egyedüli büntelőpont nélküli befutó, hegyi verseny győztese.

3

»Autó« versenye, 600 km.

10 km. sikversenyen, Lillafüredi hegyi versenyen leggyorsabb oldalkocsis motorkerékpár. Abszolút értékelésben legjobb oldalkocsis eredmény.

Okuljon Ön is, meggyőződhet arról, hogy



p á r a t l a n .

URBACH, Hunyady-tér 12.

Használja ki az alkalmat még ebben a hónapban: — 500 kcm-es **ANGOL**

TRIUMPH

motorkerékpár luxuskivitelben, luxus világitással és felszereléssel — P 1700.—

A motorplac szenzációja a

250 kcm-es O. H. V. négysebességű tokozott gép nagy világitással — P 1500.—

A Hősök emlékversenyén is

A ném-t AVUS pályán is

A pardubitzai salakon is

Az AUTO 600 km-es turaversenyén is

és mindenütt a világon a

RUDGE

MOTORKERÉKPÁR

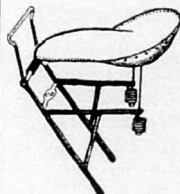
van az élen, mert úgy a mindennapi használatban, mint a versenyeken

üzembiztos és elpuszthatatlan!

VEZÉRKÉPVISELET:

BRUCK, BUDAPEST,

JÓKAI-U. 21. • TEL. 11-4-46



Elhagyta a menyasszonya?

Rázós kényelmetlen pótnyergétszerelje ki azonnal egy ilyenre
Kapható:

WILLKÁN M L.

autó és motortechnikai szaküzlet

Liszt Ferenc-tér 5
Telefon: 2-51-56, 11-1-37.

Indian Motocycles

magyarországi
vezéreképviselete

ifj. SEIFRIED HUGÓ

Budapest, VI., Forgách ucca 10-14.

Telefon: 91-3-24, 92-9-92.

Gyári alkatrészek. Javitóüzem.



Túra vagy sport Puch-ot?

Mi a különbség, teljesítmény használhatóság és kezelés szempontjából a két géptípus között

Melyik gép felel meg jobban a céljainknak, a túra- vagy a sportmodell? Ez a kérdés okoz fejtájtást a motoros újoncnak, aki nem igen tudja kizárólag magát elszánni és tekintettel a sportmodell magasabb árára, azt képzelettel, hogy a sportmodell „jobb” gép. Tévedés ez a javából, ezért adunk egy kis útbaigazítást az alábbiakban.

A motorosokat két kategóriába lehet osztani: egyik részük a motorkerékpárt kizárólag mint olcsó, üzembiztos és gyors közlekedési eszközt használja, tehát mintegy szerszámot, eszközt lát benne. A motorosok másik csoportja öncélt lát a gépben, sporteszközt, mely szórakozást nyújt, lehetővé teszi a versenyzést és olcsó pénzért részesít a rohanás gyönyörűségében.

A turamodell

Az első csoportba tartozó túramotoros abszolút megbízható, üzembiztos, kevés karbantartást igénylő, takarékos üzemanyagfogyasztású gépre vágyik, ráadásul hosszú élettartamra, kevés javítással és alkatrészcserevel és végül az olcsó ár is a döntő tényezők közé tartozik. Nagy sebességre, kivételes akceleráló-képességre nincsen szüksége, megelégszik azzal a tempóval, mely országúton is jó átlagot enged kifutni.

A túramotorkerékpárnak egyszerűnek és a nem szakember által is könnyen kezelhetőnek kell lennie, el kell bírnia a nyúzást, tűrnie kell azt is, ha a gazdája heteken át nem fordít gondot a karbantartására.

Technikai szempontból ezeket a követelményeket alacsony kompresszióarányú, robusztus felépítésű motorral lehet kielégíteni. A túramotor forgatónyomatéka lehetőleg egyenletes, ami azt jelenti, hogy lassú túrában is jól húz, nem rángat, hanem minden fordulatszámnál simán pörög. A túramotor rugalmas, tehát feleslegessé teszi a sok kapcsolást: így az

olcsóbb háromsebességű váltó is megteszi. A túramotor, melynek maximális teljesítménye is mérsékelt: meglepően érzéketlen és igénytelen, alkatrészeinek méretezésénél a tervező főképpen a hosszú élettartamra volt figyelemmel, éppen ezért bőségesen szabta meg az összes mozgó, tehát kopásnak kitétt alkatrészek méreteit.

A túramotor teljesítőképessége mindazonáltal olyan nagy, hogy szülőben — ez a 250-esre vonatkozik — két személyt jászi könnyedséggel visz fel a legmeredekebb kapaszkodón, amellett olyan sebességre képes, mely túlhaladja a megszokott túratempót és túraátlagot. Ugyanakkor azonban túlerőltetés esetén is megbízható és üzembiztos, a szerszámtáskához csak a legritkább esetekben kell nyúlni.

Akik tehát nem akarnak versenyezni, nem helyeznek súlyt szíjra felülre, nem élettájkuk mások agyonporolása és arra sem vágyanak, hogy hetvenes tempóban vágassanak fel az Istenhegyi-útra: azok feltétlenül túragép mellett döntenek, szülőben a 250-es, oldalkocsival a négyhengeres-ötszázas mellett.

A sportmodell

A második kategóriába tartozó sportmotorosnak egyetlen fontos követelménye van: a gép legyen gyors, csúcssebessége érje el vagy haladja túl a százast tempót, amellett villámgyorsan akceleráljon, és ha starthoz áll valamelyik túraversenyen, hát be is fusson az első között (ha ugyan a jó géphez komoly tudás is társul).

A sportmotorok sokat fejlődtek az utóbbi években, amit főleg a versenyzésnek köszönhetünk, azt azonban előre kell bocsátani, hogy a sportmotor nem versenymotor! A versenygépénél a minél nagyobb sebesség és gyorsulás érdekében feláldozzák a megbízhatóságot, a kényelmet, az üzembiztonságot, a gazdaságos üzemot, az élettartamot, megértjük tehát, miért nem alkalmas a versenymotor mindennapi használatra, vagy akár sportcélra is.

A sportmodell nem más, mint a túra- és versenygép összeházasítása, minél jobban sikerül az arany középutat megtalálni, annál jobb, teljesítőképesebb és megbízhatóbb a sportmodell.

(Befejezés a következő s-ában)

Az Autó Jubileumi Turautján a győztes

Alfa-Romeo vezetők a Ghillány cég
által forgalomba hozott

Alfa-Special

üzemanyagot használták!

**Leggyorsabb a sikversenyen —
Leggyorsabb a hegyiversenyen!**

Kozma (Steyr 100) és Ándó (500 Rudge)

Mars Lowcarbon

olajjal győztek



Jókedvűek a győztes Alfa-Romeo vezetők, akik a Ghillány cég által forgalomba hozott Alfa-Special keverékkel aratták sikereiket!

A képen br. Kohner, Balázs László, Thain Bessy és h. Biró János nevetnek a lencsébe.



Ghillány Miklós
Bp. II. Corvin-téc 5 (Fő-u)

Telefon: A, 570-16.

100.000 kilométer garanciánál
is többet nyújt Önnek az angol

AUSTIN AUTO

utólérhetetlen megbízhatósága, angol precizitása, elnyúzhatatlan anyaga, öt literes üzemanyag fogyasztása. Pénzért maradandóbb értéket nem vehet.

VEZÉRKÉPVISELET:

Bruck, Jókai-utca 21. Telefon: 11-4-46

Autó- és szánómotor

főtengelyek és hengercsiszolások

és minden e szakmába végő alkatrész készítése
DEDICS TESTVÉREK

Thék Endre utca 15. Telefon: 30-3-45



sem talál jobb

KRÓMOZÓT, NIKKELFZÓT, mint
NEMES EDE, Budapest, VI., Nagymező-u. 55
Telefon: 189-80.

Motorkerékpár kísautó csónakmotor

K. BAUER TIBOR GYÖZŐ

B.S.A. Super X-
alkatrészek, speciális javítóműhely.
VI., Izabella-u. 98. Telefon: 20-9-12.

KEZTYŰT

AUTÓHOZ, MOTORHOZ

CSAK OTTENREITERTŐL
vegyünk, mert megbízható és olcsó.

Készít - Javit

IV., Petőfi Sándor-u. 3. (Udvarban)

Világrekord, győzelmek, két henger, négy henger, gömbcsuklós sebességváltó, égbekíeltő kipuffogócső, tulipiros tank, krómozott abroncs és az egyéb szenzációk mind nagyon szőpek, de mindenki tudja:

SUNBEAM

minőség megközelíthetetlen
KOPPÁNYI: DESSEWFY UTCA 47.

Mi újság?

— Megjelentek az FTC július 14-én lefutásra kerülő Balatoni Futárversenyének feltételei. A verseny, mely bajnoki pontszerző versenyként kerül megrendezésre, egyike lesz a szezon legkiemelkedőbb sporteseményeinek. A Bakonyt és Vértest beszegő 461 km-es, helyenként felette nehéz útvonal ugyan csak próbára fogja tenni a versenyzők képességeit, akik 60 km-es átlaggal tartoznak lefutni a távot és az előirt átlagot az öt időellenőrző állomás között is be kell, hogy tartsák. A verseny propagációját az FIC-tól (IX., Üllői-út 129., tel. 34-9-48) szerezhetők be. Nevezési zárlat: július 9-én este 8 óra.

— *Mondja csak, Héblí úr, mit tud a Bruck-cég külföldi vendégeről?*

— A birminghami Austin autógyár küldte Budapestre Mr. Robins-t, a gyár egyik üzemmérnökét abból a célból, hogy a Magyarországon eladott Austin-automobilokat átvizsgálja és a tulajdonosokat minden irányban tanácsokkal ellássa. A Magyarországon egyre szaporodó Austin-eladások folyamán képpen az Austin-gyár ezentúl évenként kétszer küldi ellenőrző szakértőjét Magyarországra és vizsgálja át az összes Austinokat minden ellenszolgáltatás nélkül.

— *Új versenygépekről mit hallott, Héblí úr?*

— Végre megérkezett Szénásy Alán MG sportkocsija, melyet sportkörökben már olyan nagy érdeklődés várt. A látványosságzámba menő kocsi vérbeli angol szupersport masina benyomását kelti és volánjánál a kitűnő bajnok bizonyára szép eredményeket fog elérni.

— *Más sportirányú újdonság?*

— Mint halljuk, a Zündapp-gyár kísérleti osztályán versenygépek vannak munkában. Érdekes, hogy míg a legtöbb gyár versenygépek révén igyekszik népszerűsége szert tenni, addig a DKW után Németországban legtöbb gépet gyártó Zündapp-gyár népszerűsége csúcsán kapcsolódik bele a versenysportba. Teszi ezt pusztán sportszerűségéből. Dícséretesen.

APROHIRDETÉSEK

Allva vezető járművét, ha Motorskiron közlekedik, saját készítmény 35 km. kuplungos, 20 kg. összsúly. Ára P. 390.— Motorkerékpárok javítását, átalakítását, kipuffogócsővek készítését szakértően, legolcsóbban vállalja: Stein motorműhely, VIII., Tavaszmező-u. 24.

Karosszériákat mindenféle kivitelben. Átalakítások nyitottól csukottra. Autófényezés, autóbélés, karambolos autók javítása. Használt karosszériák eladók. Boross, Tavaszmező-u. 6.

Kilométerszámlálók, sebességmérők, autó és stopperórák raktára és javítóműhelye: Schwarz Testvérek, Podmaniczky-u. 59. Telefon 29-6-24.

Triumph, Rudge, Sunbeam, James, AJS, használt motorkerékpárok garanciával részletre. Új 500-as Triumph 1450.— Bruck, Jókai-u. 21.

Használt motorkerékpár alkatrészek fillérekért. Pápai, Gr. Zichy Jenő-u. 39.

Különböző márkájú, méretű használt motorkerékpárok áron alul árúsítása. Bauer, Izabella-utca 98.

Komoly használt gépért menjen Koppányihoz, Sunbeam, Tornax, Motosacoché, Puch stb. Dessewfy-u. 47.

Révész és Huszár

VI., Jókai tér 7. Telefon: 18-9-54.

DUREX dugattyúk egvedárúsítása.

Dugattyugyűrűk, nyers- és kész motorszalagok, fogaskerekek, dugattyúcsapok, tömitések, Wippermann és Morse motorkerékpárláncok.



ignis

TERTA CSILLÁM

SZIGETELÉSŰ

GYUJTÓGYERTYA

OLCSÓ, TARTOS, ÜZEMBIZTOS

MOTOROLA

LARDOLINE

RICIT

JÓ, olcsó, mert saját készítményem!

Szavatolt vízmentes Bilgeri motorcsizma, goyzerer varrás, „Water-proof” bőrből P 48.— Háferli motoros félcipő, goyzerer varrott, zsíros bagaria bőr, végig 18 — börrrel bélelt P 18 — Sport és uccai cipőkülönlégességek olcsó árban!



„TURÁN”

SPORTCIPŐÜZEM

Podmaniczky utca 49.
TELEFON: 22-3-53.

Ifj. Ternóczky János

CELLAETERN

a luxus autó szóró-
lakkja tükörfényes,
igen tartós, olcsó
gyártja

Krayer

lakk- és festékgyár

Budapest,

V., Váci-ut 34

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

AZ AUTÓ **600** KM.-ES JUBILÁRIS TÚRAÚTJA

FIAT

ELSŐ

nemcsak az

1100 kcm.-es túrakategóriában,

hanem az

1100 kcm.-es sportkategóriában

is.

Mestrits Endre a lillafüredi 24 km-es hegyversenyben sport Balillájával 67 km.-es átlaggal

veri az egész mezőnyt!

Egyetlen egy 23-szer erősebb kocsit kivételével.

Központ, javítóműhely és service: VI, Aréna-út 61. Tel. 98-8-20

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