

ÁRA 40 FILL.

A HATNAPOS TRIAL

VILÉVFOLYAM
14. SZÁM
1935. szept. 20.

A.M.A. MÜLLER
HIRLAP OSZTÁLY

AutóMotor

A LEGNAGYOBB PÉL-
DÁNYSZÁMU MAGYAR
MOTORSPORTLAP



VEZERKEPYSI SELET:
BUDAPEST VI.
LISZT FERENC-TÉR 11.
10-3-90.

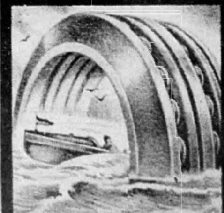


PUCH



Lukavecz Ferenc Puch gépével élete legszebb sikerét aratta a Hatnapos Triálon, amelyről hibapont nélkül, mint első aranyéremmel dekorált magyar versenyző tért haza. Képzünk Lukaveczet a startnál mutatja be, Puch

SKF



AEROSHELL



A Nemzetközi Hatnapos Triálon

Indult 35 márkateam köztük egy Puch
Büntetőpont nélkül

beérkezett 3 márkateam köztük egy Puch

Indult hat 250-es PUCH, **4** aranyéremmel győzött!

Az összes indult márkák közül a hivatalos eredménylista szerint százalékosan is legjobban szerepelt a

PUCH



GYÁRI FIÓKTELEP:

BUDAPEST, VI., LEHEL U. 25.

angol **John Bull**

olasz **Pirelli**

magyar **Cordatic** pneumatikok

Motorkerékpár felszerelési
cikkek és alkatrészek a
legolcsóbb napi árakban



**Renold
Coventry
Wim**

motorkerékpár láncok

BIRÓ JENŐ, BUDAPEST, VI, LISZT FERENC TÉR 2

Telefon : 28-0-96

OKTÓBER, NOVEMBER, DECEMBER, JANUÁR, FEBRUÁR ÉS MÁRCIUS HÓNAPOKBAN HAVONTA EGYSZER, 15-ÉN

ELŐFIZETÉSI ÁRA EGY ÉVRE 6 PENGŐ KÜLFÖLDRE 10 PENGŐ.

CSAK EGÉSZ ÉVES ELŐFIZETÉSEKET FOGADUNK EL

Autó-Motor

AZ EGYETLEN FÜGGETLEN
MAGYAR MOTORSPORTLAP

KIADJA AZ
"AUTO-MOTOR" LAPKIADÓ VÁLLALAT
SZERKESZTŐSÉG ÉS KIADÓHIVATAL:
BUDAPEST, V., TÁTRA UTCA 4. SZÁM
HIVATALOS ÓRA: 9-11G
TELEFON: AUT. 224-07 és 107-68

Postatakarékpénztári csekk számla szám: 48.438
Folyószámla: Angol-Magyar Bank

VII. ÉVFOLYAM

BUDAPEST, 1935. SZEPTEMBER 20.

14. SZÁM.

Előgyújtás

Nagy-nagy dicsőséget ajándékozott a Nemzetközi Hatnapos a magyar motorkerékpársportnak: a világ legklasszikusabb megbízhalósági versenyén magyar név is helyet talált abban a listában, mely a büntetőpont nélkül végzették a büszke aranyérmesek nevét köli ragyogó csoportba. Magyar név került a bűrcs listába, mely a világ legjelesebbjeit tartja nyilván, melyben szerepelni megbecsülést jelent, jól elvégzett munka jutalmát. Hat napon át úttalan-utakon fahí a kilométereket, magas állaggal rohanni ismeretlen tájakon, megbízható hegyversenyek rejtett csapdáival, hat napon át pernyi pontossággal megfelelni az előírásoknak, másodpercre odaérni a célszallagok alá. Ideg kell ehhez és nagy-nagy tudás. Lelkesedés, kitartás, fizikum, össze kell szorítani a fogakat. Naponta ötvenczesszer elkáromkodni a csak-azértist.

A magyar gárda, melynek egyik tagja véghezvitte ezt a hőstettet — nem a legszerencsésebb körülmények között vett részt a nemzetek nagy előpróbáján. A magyar motorsportok hivatalos vezérkara — igaz — pogácsát is lopott az iszákjukba, hogy ehen ne vesszenek. Hogy ez a pogácsa hamuban sült avagy hamumentesen készült — nem tudjuk, csak annyi bizonyos, hogy kispórolták belőle még a fősírfőt teptől is. Sokáig, nagyon sokáig sült ez a pogácsa, idegekre ment kívánni, amíg a különféle szakácsok és kukták nagytitokban formába gyúrták, amíg dagasztották, amíg kiderült, hogy nagyon-nagyon fiatalka ez a pogácsa, kicsiny is, lapos is, szorány is, szikkadt-színtelen is, mint valami vészegény, elaggott albinó.

Nem állt a háta mögött senki az aranyérmes magyaroknak. Nem állt rendelkezésre gyári segítség, erkölcsi és anyagi támasz, hogy mégsem volt kénytelen percenként a fogához verni a garast, abban csak annyiban volt szerencsés, hogy az ehhez a művelethez nehezen nélkülözhető a garas — sem állt rendelkezésére.

Kettős diadal volt a Nemzetközi Hatnapos magyar diadala. Megmutatta és bebizonyította minden fémjelzett és fémnemjelzett szakvéleménnyel ellentétben, hogy a magyar motorkerékpársport igenis nagyra hivatott. És bünyösen könnyelműek mindazok, akik kezükben a vezéri gyeplővel érek óta gyakarolják a hátraarcot és teljes sikerrel vezették vissza a magyar motorsport hajdan viláman és toronyiránt kocogó szekerét oda, ahonnan ez a szeker közel másfél évtized előtt útjára indult.

Általános a panasz a kereskedők körében a behozatali engedélyek rendszere miatt. Hetekig, hónapokig kell várakozni, instanciázni, könyörögni, amíg sikerül megkapni az értékes okmányt, mely nélkül motorkerékpárt és oldalkocsit Magyarországra hozni nem lehet. A legtöbb panaszra azonban az ad okot, hogy senki sem tudja: milyen kulcs, milyen szempontok alapján osztják meg a behozatali engedélyt az egyes kereskedők között. Amíg az egyik kereskedő csak nagynehezen, vagy éppenséggel nem kap engedélyt,

addig a másik tekintélyes számban jut hozzá gépeihez, amit különben az eladási statisztika számadatai is igazolnak.

Az egyik kereskedő hetek óta képtelen megkapni a behozatali engedélyt ahhoz az oldalkocsíhoz, melyet vevője naponta sürget, ugyanakkor a másik kereskedő annyira szerencsés, hogy mint vezérképviselő kínálja viszonzéladásra az oldalkocsikat raktárról éppen annak a kereskedőnek, aki a maga behozatali engedélyt képtelen megkapni.

Tudjuk jól, hogy az illetékes hatósági szervek legjobb meggyőződésük és az érvényben levő szigorú rendelkezések szabályainak figyelembevételével intézik a behozatali engedélyek ügyét. Hogy ezek a rendelkezések milyen természetűek és miképpen választják el a behozatali engedélyre érdemes és behozatali engedélyre nem érdemes kereskedőket — nem tudjuk. Sőt, az is lehetséges, hogy ilyen irányú vezérjónalat nem is kényszerítenek rá föltötte hatóságai az elosztást irányító szervekre. Mely esetben talán nem helytelen és főleg nem haszontalan dolog rámutatni azokra a sebekre, melyek fájdalmasságában kételkedni semmi okunk sincsen.

Kezdi végre belátni az ügyvezetett illetékesek is, hogy a kövezetrámok terén is szükség van a manapság oly divatos reformra. Hogy a kövezetrámok rendszere káros és bémítja az idegenforgalmat.

Budapest Székesfőváros tervelette, hogy eltörli az autók budapesti kövezetrámját, — idegenforgalmi szempontból, ugyanakkor figyelmébe ajánlva az illetékes miniszteriumnak azt, hogy a kövezetrámokat országszerte törölje el.

Amikor vagy nyolc év előtt életbeléptették az utadót — kormánynyilatkozat hangzott el: a kövezetrámokat pedig töröljék. A kormánynyilatkozat elhangzott, a kövezetrámokat pedig fizetjük tovább. Aki például Budapestről Debrecenbe megy, annak kerek öt pengőt kell fizetnie különböző kövezetrámok fejében. Az öt pengőjéért pedig semmit sem kap, legfeljebb azt, hogy leeresztik a feje előtt a vámsorompót, mely néha — különösen ha nincsen kivülágitva — igen alkalmas koponyaalapi törések eszközlésére.

Talán történik valami ezen a téren is, mindenesetre örömmel szögezzük le, hogy Budapest jó példával akar előlárni.



Brigitte Herney, a népszerű Ufa-sztár üdvözlő az Auto-Motor olvasóit

Méridőrekord: 484,619 km. - Ót km.-es rekord: 470,127 km.

Legutóbbi számunkban lapzártá után érkezett szűkszavú távirat alapján közöltük Campbell kapitány legújabb világraszóló csúcsteljesítményét, melyet Salduróban, a Blue Bird volánjánál ért el. Ma már előtűnik fekszenek a rekord-kísérlet hivatalos időmérési adatai, melyekből kitérjük, hogy *Campbell teljesítménye felülmúlja az első jelentések lázas izgalomban származtató eredményét* is. Különös örömmel látjuk, hogy Campbellnek — akinek lapunk számára írt cikkeket oly örömmel fogadták olvasóink — sikerült megvalósítania régi álmát és a mérföldes távon is túlhaladta a 300 mérföldes sebességet: Campbell rekordja a mérföldes távon 301,129 mérföld!

Igazi csúcsteljesítményét természetesen a rövidebb, kilométeres távon érte el a Blue Bird hőse, aki 485,175 km-re srófolta fel saját 445,396 abszolút sebességi kilométer világrekordját. Campbell a mérföldes távon 484,619 km-es sebességet ért el, míg az 5 km-es világrekordot 470,127 km-re javította meg. (Régi rekord: 432,069 km.)

Campbell kilométeres világrekordjával kapcsolatosan érdekes pillantást vehetünk a sebesség kultuszában mérföldkövet jelentő rekordteljesítményekre. Az első sebességi világrekordot 1898-99-ben regisztrálták Achèresben, amikor Jean-taud elektromobiljával 63,1 km-es sebességet ért el. Tizenkét éven át lassan

emelkedett a sebesség, míg 1902-ben Serpolet Nizzában gőzkoesisjával 102,8 km-es rekordot állított fel. És ekkor jött a benzinnmotoros térhódítása. 1904-ben Nieuportban de Caters báró 90 HP Mercedesével elérte a 156,5 km-t, 1909-ben pedig Hemery Benz kocsijával a Brooklandson elsőnek lépi túl a 200 km-es sebesség-határt. Teljesítményére Barney-Oldfields ugyanazzal a kocsival már négy hónap múlva ráduplázta, amikor 211,2 km-re srófolja fel a rekordot. *A korszakalkotó Campbell aera 1924-ben veszi kezdetét*, amikor először hagyta el a világrekordként az akkoriban felfedezett Pendine-i strandot. Campbellnek azonban ebben az időben adáz konkurrensai voltak az azóta vértanuhaltat halt Segrave és Thomas személyében. Segrave volt az első, aki 24 hengeres Sunbeamjével túlszárnyalta a 300 km-t és 326,6 km-es sebességet ért el. Campbell 1931-ben az amerikai Daytona Beach főenyére tette át szereplésének színhelyét, ahol egymás után állította fel 396,040 km-es, 408 km-es, 437,9 km-es, majd 445 km-es világrekordjait. Daytona Beach közben kicsinek bizonyult és így jött Salduro: a 485,175 km.

Campbell 1931 február 6. óta egyfolytában birtokosa a sebességi világrekordnak és négy és fél esztendő alatt immár negyedszer javítja meg saját rekordját. Hogy mi lesz a legközelebbi célja? Még bizonytalan. Talán az 500 km!

Az utügyi kongresszus

A minap zajlott le Budapesten az a nagyarányú nemzetközi értekezlet, melyet Winchler István kereskedelmi és közlekedésügyi miniszterünk hívott össze a london—konstantinápolyi transzkontinentális úttal kapcsolatos problémák megvitatására. A transzkontinentális út kiépítését elsőnek Anglia propagálta, mely által angol- és holland-Indiát, majd Kis-Ázsiát át Délafrika modern városait akarta jól kiépített és felszerelt, egészséges jelzésekkel ellátott országút révén bekötni a nyugati civilizáció történelmi centrumába. A nagy transzkontinentális út tervét az érdekelt államok siettek felkarolni úgy, hogy a London—Dower—Calais—Brüsszel—Köln Frankfurt—Nürnberg—Passau—Linz—Wien—Budapest—Szeged—Belgrad—Szófia—Drinápoly—Konstantinápoly útvonal nagyjából máris kiépültnek tekinthető. A több, mint 3000 km-es útból 125 km Anglián, 260 km Belgiumon, 700 km Németországon, 330 km Ausztrián fut keresztül, majd a hazai szakasz után Jugoszlávia 580 km-es, Bulgária 370 km-es, Törökország pedig 250 km-es szakasza kapcsolódik bele a transzkontinentális

útba, melynek ázsiai és afrikai szakaszai is egyidejűleg kiépítés alatt állanak. Budapest fontos szerepet kapott a transzkontinentális út életében: itt futnak be az Olaszországot és Lengyelországot beköti utak a transzkontinentális útba. Természetesen a transzkontinentális út által érintett államoknak még igen sok út-, közlekedésügyi és turisztikai problémát kell megoldaniok, ezt volt hivatva elősegíteni a budapesti utügyi kongresszus, melyen szóba került a transzkontinentális út mentén alkalmazandó egységes jelzések ügye, a gépjárművek vámkézelésével és az útlevélvizsgálattal kapcsolatos kérdések, a határokon működő vám- és rendőrségi hivataloknál permanens szolgálat rendszeresítése, a határátlépés formáinak leegyszerűsítése, a segélynyújtás megszervezése, az útvonalon mozgóségélszolgálat (cirkáló szerelőkocsik vagy motorkerékpárok), az útmenti elszállásolás, élelmezés, garazsüzemelés, üzemanyagellátás megszervezése, útüzemelési és közlekedérendészeti problémák, melyek egységes gyakorlati megoldását az autóstársadalom már régóta sürgeti.

— A BYMC szeptember 29-én délelőtt féltíz órai kezdettel rendezi meg autóbordok, inbordok és kismotorosok számára a Gubacsi-híd feletti elterülő Dunáigban a „Magyar Nemzeti Rekordnapot”! Nevezési zárlat szeptember 25.

SEBESSÉGMÉRŐK
KILOMÉTERSZÁMLÁLÓK,
autóórák, autóműszerek szakszerű
javítása
ÓRAGYÁR, Tömö-u. 26.

Pompás küzdelem színhelye volt a Freiburg melletti 12 km-es Schauinsland hegyipálya. A nehéz fordulókkel tarkított útvonalon *Stuck (Auto Union) 8 p. 24.1 mp. idővel ismét megnyerte a német hegyi Grand Prix-t*, noha saját rekordját megdönteni nem sikerült, amiben része van annak is, hogy nem speciális hegyi kocsival, hanem normális, hosszú alvázú GP masinával állott starthoz, ami feladatát erősen megnehezítette. *Meleg percekét szerzett az angol Seaman*, aki 1.5 l-es gyors ERA kocsijával mindössze egy másodperccel végzett Stuck mögött az abszolút második helyen, míg az abszolút harmadik ismét ERA-vezető, Mays volt. A sportkocsik legjobb idejét Pohl (Bugatti) futotta 9. 01,9 mp. idővel Balestrero (Alfa) és Hartmann (Maserati) előtt. Az oldalkocsis gépek versenyét Babl (600 Douglas) nyerte 9 p. 36,4 mp. idővel, míg az abszolút motoros győztes ezúttal Roth (500 Imperial) volt 8 p. 27 mp-es kitérő idővel. Kategória győztes volt: Geiss (250 DKW) 8 p. 48,1 mp. és Steinbach (350 NSU) 8 p. 37,3 idővel. A győztesek: Stuck, az angol Seaman, Pohl, Babl, Roth, Geiss és Steinbach, valamennyien Bosch-gyertyát használtak. Stuck Continental gumin futott.

Taddini (Alfa) Stelvio-győztes

A negyvenöt igen nehéz forduló tarkította Stelvio-hágón megrendezett nagyszabású hegyverseny a *Scuderia Ferrari kettős győzelmévé az Alfa Romeo színek diadalát öregbítette*. Az abszolút győzelem a nagyszerű olasz hegyimenő, Taddini (Alfa) kezébe került 14:15,54 mp. rekordidővel, Nuvolari (Alfa), Dusio (Maserati) és Ruessch (Maserati) előtt, míg az Auto Union-krekk Varzi 14 p. 51,61 mp-es idejével csupán kategória ötödik és abszolút hatodik tudott lenni, amennyiben a másfélitteres kategória rekordot futó Maserati győztesét. Biancot is maga elé kellett engednie, Varzi sokat faraló hosszú. GP kocsijával oly sok időt veszített a nehéz fordulóokban, amit az egyenesekben már nem tudott behozni. A sportkocsik versenyében Gilera (1.1 Fiat) kategória rekordja megmattata, mire képesek a kis Balillák a legnehezebb alpesi terepen is.

N.S.U.-D.-Rad

magyarországi vezérképviselőnek 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, dugattyuk készítése 3 pengőtől

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

Legrégibb szakértő:

MOTORKÖZPONT

Budapest, VI, Vörösmarty-u. 45

Gépjármű és alkatrészgyártás: VI., Aradi-utca 26. (Andrássy-út mellett).
Vidéki megrendeléseket azonnal a legjelkisebbben eszközlünk. — Posta rendelés utánvétel mellett. — Kérje postán díjmentes képes alkatrész árjegyzékünket. — E hirdetés felmattatói a kialakított árból 10% engedményben részesülnek.

Utolsó darab 1935-ös 500 OHV.

SUNBEAM ÜNKET

most **RENDKIVÜLI ALACSONY** szezonvégi **ÁRON** adjuk

Képviselet:

Koppányi, Dessewffy-u. 47

1934



„Ha lenne jobb olaj, mint
a Wakefield Castrol,
ugy azt használnám.”

Nelson Campbell

1935

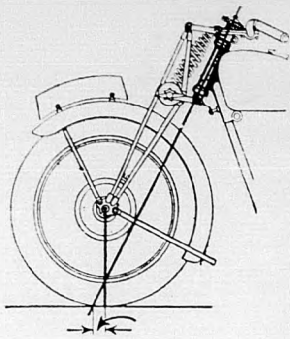
„A Wakefield
PATENT Castrol
jobb olaj, tehát
azt használom.”

Nelson Campbell

WAKEFIELD **PATENT**
Castrol
MOTOR OIL

Tartalmaz Cr(C₁₇H₃₅COO)₂-at ● Redukálja a hengerkormozódást.

Vezérképviselet: FERRO RT. Budapest, V., Vilmos császár ut 28. Tel. 27-3-20, 27-3-28, 27-3-29



A technika birodalmából:

Mitől függ az oldalkocsis motorkerékpár stabilitása?

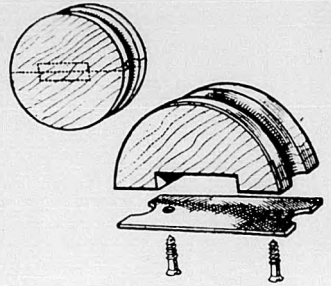
Hogyan tehetjük oldalkocsis gépünket stabilná és könnyen kormányozhatóvá?

Oldalkocsis gérhoz hosszabb felső villamerezeket használjunk, mint szolőgépnél. A villa meredeksége akkor megfelelő, ha a kormányfej meghosszabbításába képzelt vonal kb. 4 cm-el haladja túl azt a vonalat, mely az első kerék tengelyétől vezet függőlegesen lefelé.

Írta:

Koenig Rudolf

Lökhárító helyett jó szolgálókat tesz az oldalkocsis rugóinak lekötése vastag gumikötéssel. Hogy a rugókötég el ne nyúzza a gumit, ilyen fűzőszerzést kell alkalmazni a kengyelre akasztjuk a gumit.



A valóban stabil és könnyen kormányozható oldalkocsis motorkerékpár — bármilyen fűrészen is hangzik — bizony nagyon ritka. Ezt azonban korántsem szabad a gyárak vagy a tervezők számlájának rovására írni, ellenkezőleg: az esetek 90 százalékában maga a slendrián oldalkocsitulajdonos a hibás. A legtöbb oldalkocsis gép nem tartja az egyenes irányt, ha elengedjük a kormányt, vagy jobbra vagy balra „húz”, ami nemcsak kellemetlen és bizonytalan érzést okoz, hanem hosszabb táran fárasztja a vezető csuklóit.

Igen gyakran tapasztaltam, hogyha a közmondásosan stabil szolőgép oldalkocsit kapott, úgy stabilitása és könnyű kormányozhatósága csökkent. Az ember állítja a motorkerékpár berendezését-kirogyasztását, kísérletezik és — nem jut eredményre. Ugyanakkor azonban azt látja, hogy a testvérgép — mely a gyárból oldalkocsival érkezik — tökéletesen stabil. Ha viszont erről a testvérgépről levesszük az oldalkocsit és szolőben próbáljuk meg vele, úgy azt látjuk, hogy szolőben viszont kevésbé stabil, mint eredetileg is szolő üzemre szánt testvére. Ugyan mi lehet ennek a titokzatosnak látszó tüneménynek az oka? Semmi más, mint a felső villa-csapokat összekötő aránylag vékony két acélmez, a jó motoros magyarsággal villaplattinának nevezett alkatrész.

A motorkerékpár könnyű kormányozhatóságát és stabilitását erősen befolyásolja annak a szögnek a nagysága, melyet a villa zár be a kormányfej meghosszabbításában elképzelt egyenessel: ezt egyszerűen a villa meredekségének nevezik. Szolő üzemhez kevésbé meredek villa kell, mint oldalkocsis motorzúhoz, ez az oka annak, hogy ha a szolőgéphez oldalkocsit akasztunk, úgy hosszabb felső villaplattinik szerelésével igyekszünk meredekebbé tenni a villát. Természetesen ugyanezt úgy is elérhetjük, hogy az alsó villaplattinikat vesszük rövidebbre, ez a megoldás azonban már csak azért is komplikált — bár elméletileg ugyancsak helyes — mert az alsó villaplattinik első vége rendszerint a lökhárító alkatrészévé van kiképezve.

A gyakorlati tapasztalat szerint oldalkocsis üzemhez akkor megfelelő a villa meredeksége, ha: a kormányfej meghosszabbításába képzelt egyenes kb. 4 cm-rel haladja túl azt a vonalat, melyet az első kerék agyától elképzelt függőleges egyenes képez. A gyakorlatban könnyű a villa „meredekségének” megállapítása, egyszerűen léccet fektetünk a kormányfejhez párhuzamosan, az első kerék agyához függőzött (madzagra akasztott kis súlyt) tartunk, a baloldali ábra egyébként híven szemlélteti az egészet.

Ha arra szántuk magunkat, hogy oldalkocsis üzemre átterve hosszabb villaplattinikat szereljünk, úgy szerezzünk be eredeti alkatrészt, ha ez nem áll módunkban, úgy a legjobb minőségű acélból készítsük el az eredetinél jóval masszívabb kivitelben. A villaplattinik törése ugyanis a villa megragyásával és biztos bukással jár, nem észszerű tehát kockázatokot vállalni.

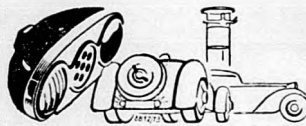
Az oldalkocsis gép stabilitását és könnyű kormányozhatóságát erősen befolyásolja az, hogy az oldalkocsis helyesen vagy helytelenül van szerelve, helyes az oldalkocsis „rogyasztása” és az oldalkocsikerék beállítás. A legtöbb oldalkocsis gépen azt látjuk, hogy az oldalkocsis befelé rogyik: ez nehézzé teszi a kormányzást, amellet a gép erősen húz oldalvást.

Milyen a helyes oldalkocsis beállítás? A válasz a következő: a) az oldalkocsis úgy legyen felfűgészve, hogy kerék-tengelye kb. 2–4 cm-re legyen előrébb, mint a motorkerékpár hátsó tengelye; b) a motorkerékpár kissé kifelé legyen rogyasztva, ez a kirogyasztás kb. 2–3 cm a kormányfej legfelsőbb pontjánál mérve, és végül c) az oldalkocsis keréke kissé befelé nézzen a motorkerékpár első keréke felé. Ez a konvergálás azonban csak annyi legyen, hogyha a motorkerékpár két keréke és az oldalkocsis keréke mellé fektetett

két géphosszúságú lécc egymástól való távolságát lemérjük, úgy a lécek elől kb. másfél centiméterrel legyenek egymáshoz közelebb, mint hátul.

Oldalkocsis barátaim biztosan tapasztalták már azt, hogy mennyire más üres oldalkocsit vezetni, mint terhelten. Itt természetesen nem arra gondolok, hogy az utas súlya a fordulóban mennyire befolyásolja a stabilitást és akadályozza meg az oldalkocsis emelkedését, hanem arra a kellemetlen lengésre, melyet az üres oldalkocsis-karosszéria okoz és ami néha igen kedvezőtlenül befolyásolja a stabilitást. A segítség egyszerű: lökhárító kell szerelni az oldalkocsis rugóira. Ez a megoldás azonban nem olcsó, már a lökhárítók beszerzési ára való tekintettel sem. Olcsóbb és talán nem is kevésbé tökéletes megoldás az erős gumiszalag, melyet úgy szerelünk fel, hogy az oldalkocsis rugózása egy kicsit meg legyen feszítve. A gumiszalagot a legjobb — C alakú rugó esetén — az ugyanahhoz a rugóhoz tartozó két csapszeregre akasztani, természetesen megfelelően erős gumit, lehetőleg vászonnal beszőtt gumikötéletet használjunk. Ha az oldalkocsis kereszt- vagy félelliptikus rugókkal van ellátva, úgy a gumiszalag egyik végét a rugócsaphoz, másik végét pedig az alváz közel eső és megfelelő fix pontjához rögzítjük. Lehet a gumikötélet úgy is szerelni, hogy nem a rugólapköteg végéhez legyen rögzítve — különösen akkor, ha nincsen megfelelő fix alvázpont a közelben, melyhez a gumi másik végét rögzíthetnénk —, ilyenkor azonban ügyelni kell arra, hogy a rugólapok át ne vágják a gumit. A legjobb a jobboldali ábrának megfelelő módon barázdával ellátott fatárcsával megoldani a problémát, a gumikötélet belefekszik a félértés barázdájába és nem nyúzódnak el. A tárcsa természetesen a rugókötégre kerül, elkészítése faesztergályos munka, a késztergált és barázdával ellátott keményfa- vagy műanyagtárcsát kettéfűrészeljük.

A harmadik megoldás kissé körülményesebb, hosszadalmasabb, de egyben kettős célt is szolgál. Egyszerűen vastag kötéllel — melyet előzőleg bealajoztunk — szorosan betekerjük (menetet menet után) a rugót és utána jó vastag zsirral kenjük be. A kötélből készült rugó-védő nemcsak a lökhárító, vagy a gumikötéltől készült stabilizátort pótolja, hanem védi is egyben piszok és rozsa ellen a rugót. Természetesen igen gyakran kell lealajozni vagy lezsírozni, legjobb a megolvasztott zsirt meleglen ráfolyni a kötélburokra, majd kihűlés után ronggyal ledörögni. A kötélburok elkészítése előtt célszerű a rugólapokat szétfeszíteni és közéjük jó adagnyi petróleumos olajat csurgatni.



Közlekedési biztonság

a városi forgalomban

csak úgy képzelhető el ha a gépjárművek jelzőberendezése kifogástalan.

A BOSCH stoplápák, intőkarok, kürtök stb. megbízhatóak és megfelelnek a forgalmi előírásoknak.

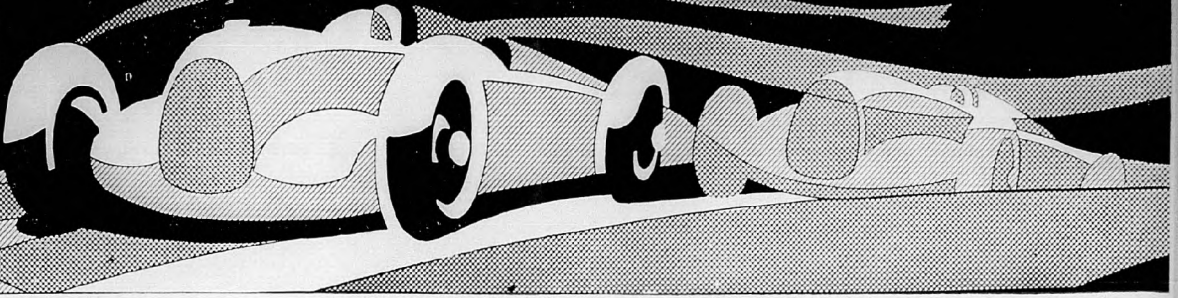
Kaphatók minden szaküzletben!

Szakzerű szerelés:

BOSCH RÓBERT KFT.

Bpest, V., Váci ut 22-24. Tel. 923-38 és a BOSCH SZOLGÁLATOKNÁL.

Hogyan győztem Monzában...



Az idei olasz Grand Prix izgalmait mindnyájunknak örökre az emlékezetébe résdtek. A szezon döntő aulósataja, mint ahogy az olaszok monzi versenyeiket beharangozták: imár a múlté, de az a négyórás gyűlök küzdelem feledhetetlenül el versenyzőben és depolegységben egyaránt. És legfőképpen bennem, mert bevallom, ilyen idegtépő és gépromboló versenyem még nem volt.

A német kolónia már a start előtt tisztában volt vele, hogy élet-halálharc árán kell kiboznia a győzelmet az olaszok oroszlanbarlangjából. Eppen ezért a legnagyobb lelkiismeretességgel készítettem erre a harcra, kocsim tip-top volt, a tréningben a legnehezebb fordulóknak is ragadt az ühez, fekéim fokozták önbizalmamat. Éreztem, hogyha csak egy mákszemnyit rómvosolyog a szerencse, győzni fogok! Jól kezdődött. Fortuna már a startnál mellettem volt: Tróssi nem készült el csillagmotoros versenykocsijával és így a harmadik startsorból előre mehelttem a másodikba! Caracciola mögé. Most már a startnál nincs baj — gondoltam — hiszen Rudi bizonyára gyorsan startol, én ragadok hozzá, hogy elsőnek érjék el az első barrikádokat, legutóbb az első körökre tiszta pályát biztosíthatunk magunknak... Képelem, milyen tanultus lesz az első barrikádoknál, mikor az elstartoló mezőny odaérkezik...

Minden klappolt! Előttem volt a 73 kör és Karacs! Rudi jó barátom inkább a 73 körtől jöttem. A 73 körtől, mely tele van tüzelre barrikádokkal, a négyórás versenytől, amely 700 félvezést és ugyanannyi sebességváltást rejtegetett számonra. Versenytaktikámat a fékek irányították: kimélni a végletekig a fékeket, ma nem fontosak a rekordkörök, annál inkább a győzelem, amit ma rekordkörökkel aligha lehet kiverni! Hogy mennyire igazam volt, bebizonyosodott. Tizenhatan voltunk a startnál, de csak öten a célban. A kiesettek java fél- és sebességváltódefektusok áldozata lett. Csúján bántam a fékekkel a barrikádok között, kangarogva, nem bántam, ha pár tizedmásodperc vesztek is. Korán celen el a gáz, visszakapcsoltam szépen, a veszlett másodpercféredékeket kocsim az akceleralónál behozta. Kimélttem a kocsit, mely a verseny végén is fitt volt és biztosan certe vissza Nuvolari mindenkockára tevő rohamát.

A rendezőség négy, számbabarrikádok közé szorított S-fordulót állított utunkba, hogy a pálya gyorsaságát csökkentse. Ezt el is érték ugyan, de előfordult, hogy valamelyik túltemperamentumos vezető valósággal elsodorta a számba-

Az Autó-Motor számára írta:

Hans von Stuck

rikádót úgy, hogy a mögötte jővő „akadályfalom” teljes sebességgel száguldhatott át a pályán... Igaz ugyan, hogy a következő körben már ismét helyem állott a számbagát! En is így jártam a 13-ik körben, amikor éppen az új lengőtenyelyes Maseratit vezető Etancelint készíttem lekörözni. Etancelin nem akarta megadni magát, szédítő tempóban zúgott a barrikád felé, majd túlhírtelen félkeze megparalt és az egész barrikádot magával rántva, átlukfencezett az alacsony kőfalon. Lélekjelenlétem nem hagyott cserben: jölgázal löttem keresztül a demóllált számbatorlasz nyílásán... A következő körben azonban ismét állott a barrikád és a „kapu” csúnya volt! Angjira meglepett ez a gyors munka, hogy szinte túlgyorsan rettem a fordulót. Más alkalommal megrémülve láttam, hogy márkatársam, Varzi füstölög kocsiját tűzoltók veszik körül. A tankolásnál azután megtudtam, hogy nem történt komoly baj, csupán a gépházátó lakkja gyulladt meg az áttűszedett kipuffogócsövektől.

Az első 25 körben sikerült annyit

Stuck (Autó-Union) olasz GP győztes.

A monzi olasz Grand Prix ismét Stuck győzelmét eredményezte, aki a verseny oroszlanrészében az élen vezette Auto Union kocsiját és csupán a tankolásnál került pár körön át második helyre. A beiktatott S forduló által megnehézített pálya hallatlan igénybevételt rótt a gumikra, fékekre és sebességváltókra egyaránt, hiszen például a Mercedes Benz-menők ezúttal először használták verseny közben a második segésségi fokozatot. Az elindult 16 kocsit közül esupán három gyors kocsit futott célba: két Auto Union és egy új 3.8 literes 8 hengeres Alfa Romeo. Az Auto Union ezzel a versenyen legkétségtelenül a szezon legértékesebb diadalát aratta, mely Porsche dr. konstrukcióit a tökéletesség színvonalán mutatja be. Az új Alfák igen jó benyomást kelteettek, bár gyors versenyen aligha tartózkodhatják fel a németek rohamát. Erre a célra talán a készülő 12 hengeresek alkalmasabbak lennének. Mercedesnek ezúttal rossz napja volt. Neubauer mérnök a verseny előestéjén megszólalta a fékdefektusokat és a vereséget.

Start után Caracciola vezet két kört, majd Stuck harmat, a 6-ik körben az-

időt tartalékolnom, hogy nyugodtan állhattam a depóhoz tankolni. Pedig kiderült, hogy kár volt annyira sietnem: depolegységem rekordmunkát végzett! A tankolás és kerékesere alig 37 másodperccel emésztett fel. Ezalatt pedig még Nuvolari-nak sem sikerült egerutat nyernie, pláne, mikor néhány kör után neki is tankolni kellett... A depolegységem jó félperces előnnyhöz juttatott!

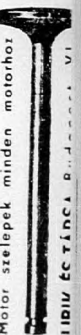
A verseny második felében úgy éreztem, mintha egyedül volnék a pályán. Igaz, hogy rajtam kívül már csak keresen voltak versenyzők. Nuvolari rakköt mögöttem, azután márkatársam, Rosemeyer és messze hátul Marinoni Alfája és Taruffi Bugattija.

Versenyvezetőségünk óvatosságra intett, nehogy eljatsam a biztos győzelmet. Már győztes voltam és még mindig nem tudtam róla semmit. Az történt ugyanis, hogy a fekete-fehércokkás zászló helyett az utolsó körben két zászlóval intettek le, miután pedig ennek jelentőségét nem tudtam magamnak megmagyarázni, még egy kört futottam, amikor azután már a helyes zászlóval intettek le. Olyan srungban voltam, hogy a depónál képtelen lettem volna megállni. Így azután még egy ráadáskört futottam, különben is, biztos, ami biztos!

után Varzi veszi át a kommandót. Stuck, Caracciola és Nuvolari előtt. Nyolce körön át ez a helyzet, ekkor Varzi kocsija kigyulladt és Stuck veszi át a vezetést. A 13-ik körben Etancelin bukik és bordatörést szenved. Stuck biztosan kezében tartja az élhelyet, átlaga a táv felében 141 km. mögötte Caracciola, Nuvolari, Bruchtsch és Dreyfus viaskodnak. Nuvolari mindent kockára tesz, új Alfájával 146.077 km átlaggal a verseny leggyorsabb körét futja és felnyomul Stuck mögött a 2-ik helyre. Stuck 37 mp. alatt tankol, ezalatt Nuvolari kerül az élre, de 1p. 15 mp-es tankolásával csakhamar eljatsza vezetőpozícióját és a 45-ik körben kigyulladt kocsijával kiáll. A versenyt azonban nem adja fel! Átveszi Dreyfustól a másik új Alfát, mely 1 p., 40 mp-el fekszik Stuck mögött a második helyen és úzóbe veszi az éllövast. Stuck azonban résen van és győztesen fejezi be a 78 körös, 502 kilométeres versenyt.

1. H. Stuck (Auto Union) 3:40.09 mp. Átlag 137.080 km. 2. Dreyfus-Nuvolari (Alfa Romeo) 3:41.50 mp. 3. Pietsch-Rosemeyer (Auto Union) 70 kör, 3:40.13.6 mp. 4. Marinoni (Alfa Romeo) 68 kör, 3:42.33.8 mp. 5. Taruffi (Bugatti) 59 kör, 3:43.57.6 mp.

A győztes Stuck Continental gumit, Bosch-gyertyákat és Bosch-gyújtást használt.



Német diadalsorozat a Hatnapos Triálon

A kétütemű motorok nagy győzelme!

Csak három csapat hibapontmentes: Puch, Auto Union-DKW és Royal Enfield.

A nemzetközi Trofeát 25 büntetőponttal nyerte a német BMW team. A nemzetközi Ezüst Vázát hibapont nélkül a német DKW csapat.

A magyar csapat sorsa: Lukavecz (250 Puch) 0 bp. (!), Martinek (500 Gilera) 15 bp. míg Kozma (500 Zündapp) hibapontnélkül futva egy angol versenyző miatt bukott és kiállt: 7-ik hely!

A Hatnapos Trial mérlege: 248 induló, 130 befutó közül 44 büntetőpontmentes. Kiesett: 118 versenyző! Mindent kifejező számok.

Atérezzük belőlük azokat a hallatlan nehézségeket, amelyeket a versenyzőknek a 2568 km-es táv úttalan-utain, kőgörcgeteiken és vízmosásokon át le kellett küzdeniök. Az útvizonyokhoz viszonyított, igen magasán megszabott átlagsebességeket, amelyeket átlag 39 km-ként (!) elhelyezett kontrollállomások ellenőriztek. A büntetőpontok özönét, mely az átlag be nem tartása esetén lépten-nyomon ott leselkedett a versenyzőkre, akár csak — a gumidefektusok... Naponta 3 perc toleranciát engedélyezett a versenyszabályzat, édes keveset ahhoz, hogy büntetőpontmentesen lehessen megbirkózni a beiktatott hegyi és terepróbaknak az emberi teljesítőképesség határán mozgó követelményeivel... A motorok? Bizony, ez a hat nap a startnál még szilajban berregelő masinákat szerényen süttögő motorokká varázsolta át!

Nézjük tovább az eredménylistát. A 130 befutó közül 44 büntetőpontmentesen aranyérmét, 36 versenyző tiznél kevesebb büntetőponttal végezve ezüstérmét, 23 versenyző ötven pontnál kevesebbel bronzérmét, 17 versenyző pedig, akiknek pontszáma meghaladta az ötvenet, díjazatlanul végzett. A mezőnynek csaknem a fele, 118 versenyző, a porondon maradt!

Mindezek előrebocsátása után mérlegelés tárgyává tehetjük a magyar csapat szereplését, mely az ezüstvázáért folytatott küzdelemben a hibapont nélkül álló

tetőpontmentes befutóinak kijáró FICM-aranyéremhez. Lukavecz teljesítményének értékét fokozza az a körülmény, hogy éppen az eddigi tizenhét Trial legnehezebbjén sikerült megszereznie motorsportunknak az első aranyérmét, mely bizonyára a gráci Puch-gyár versenyrőféainak is egyik legkedvesebbike lesz. A harmadik magyar, Martinek István (500 Gilera) balszerencsével küldött. Az előkészületi idő rövidsége és a KMAC számláját terhelő egyéb okok folytán, régi gépével állott starthoz és az egész triált második sebességi fokozat nélkül kényszerült végigharcolni. Ez a súlyos hendikep a hegyipróbakon büntetőpontok formájában jelentkezett és ennek tudható be, hogy 15 hibapontjával ismét bronzérméjé volt kénytelen beérni.

Vegyük most bonckés alá a csapatversenyek mérlegét. A triálon összesen 35 gyári márkateam indult el és ebből büntetőpontmentesen mindössze három érkezett célba: a Puch, az Auto Union-DKW és az angol Royal Enfield csapat. Célbaérkezett még a Henne—Stelzer—Krauss összeállítású BMW csapat is, melynek azonban 25 büntetőpont terheli lelkiismeretét és mint német trofea-csapat, csak az utolsó órában, a csehszlovák csapat egyik tagjának katasztrófális szelepszakadása révén tudta megnyerni negyedszáz hibapontnyi „szépséghibával” a Nemzetközi Trofeát, mely a jövő évi Triál megszervezésének jogát is Németország számára biztosítja. A márkacsapatok eredménylistája a hibapontmentes Puch és az ugyancsak büntetőpontmentesen ezüstvázuanyertes Auto-Union-DKW csapatok révén a kétüteműek óriási diadalmát jelenti, amely körülményeknek a motorkonstruálás legszakavatottabb kritikusai a külföldi szaksajtóban szokatlannul nagy figyelmet szentelnek. Nagy balsikerrel szerepeltek a BSA-menők, a 10 elindult BSA közül csak kettő érte el a célt!

Mindent egybevetve, elmondhatjuk, hogy a magyar csapat becsületet szerzett motorsportunknak, noha a legsúlyosabb nehézségekkel kellett megküzdenie. Áll ez nemesak a szűkös anyagiakra, de a csapatkísérő hiányára is. A csapatkísérő tisztségét Déván István vállalta el, ezzel szemben versenyzőink Dévánt nem is látták és a versenyvezetőség is hasztalan kutatót utána: a magyar ezüstváza-csapat kísérő nélkül állott! Miután pedig a versenyvezetőség jó ideig természetesen csakis a KMAC akkreditált csapatkísérőjével volt hajlandó tárgyalni, versenyzőinket lépten-nyomon hátrányok érték.

Hat napon át...

Az első versenynapon ködös, barátság-talan időben vág neki a 248 főnyi mezőny a 442 km-es napi penzumának, mely nehéz mellékutakon vezet keresztül úgy, hogy a magas átlag betartása igen nagy nehézségekbe ütközik. Meg is látjuk ez az elsőnapj eredménylistán, mely

szertint 33 versenyző már a „kóstólónál” kiesik a további küzdelemből — így Perigo (BSA), az egyik angol ezüstváza-csapat tagja — míg 85-en büntetőpontokkal megrakodva készülhetnek a második napra. A Nemzetközi Trofeáért elindult csapatok közül a német és cseh csapat hibapont nélkül áll, ezzel szemben az angol csapat Bradley késése miatt 1, az olasz csapat 2, a francia pedig 3 büntetőponttal zárja napot. Az Ezüstvázáért folyó küzdelemben a DKW vezető német csapaton kívül csak az egyik olasz, angol, cseh és holland csapat marad hibapontmentes, míg a magyar csapatban Lukavecz (Puch) és Kozma (Zündapp) büntetőpontmentesen futnak ugyan, de Martinek (Gilera) kontóját 2 pont terheli.

A második versenynapon közel fagy-pont melletti hidegben startol a mezőny a 485 km-es távra, melynek München—Holzkirchen közötti Reichsautobahn-szakaszán 80—90-re emelkedik a betartandó átlag. A nagyszerű úton ez természetesen nem jelent túlságos megerőltetést, ellenben a megelőző és követő útszakaszok, főleg a 35 km-es terepverseny, melyen egyes kategóriáktól 55 km-es minimális átlagot követeltek meg, nagyban hozzájárul ahhoz, hogy újabb 26 versenyző kiesésével a kiesettek száma 59-re emelkedjék. Sajnos, ezen a napon szétesik a magyar csapat is. A Puch-menő Lukavecz (0 bp.) és Martinek (2 bp.) derekasan tartják ugyan magukat, Kozma azonban a Reichsautobahnon egy angol versenyző hibájából bukik és a versenyt

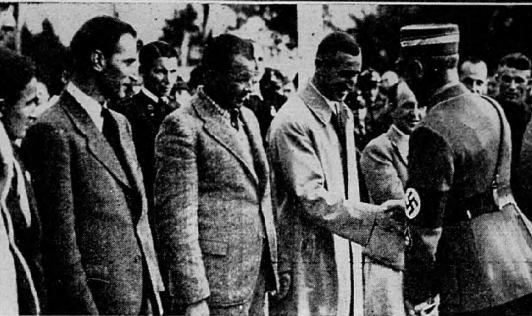
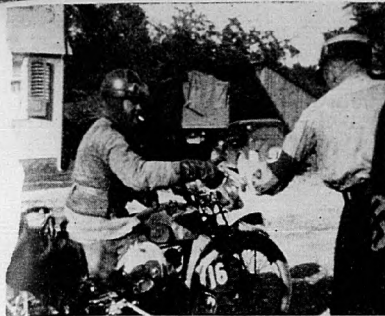


Stelzer (BMW), akinek 25 hibapontja miatt csaknem vereséget szenvedett a német trofeacsapat Kozma (500 Zündapp) önhibáján kívüli bukása folytán elvázott ugyan, de ugyanakkor a 250-es Puch-vezető Lukavecz Ferenc révén első ízben juttatta a magyar motorsportot a nagy Trial bün-



Henne jókedvűen mosolyog a lencsébe.

fel kell adnia. A Nemzetközi Trofeáért a német és cseh csapat hibapontmentes, a francia — Gautier kiesése miatt esonka! Az ezüstváza-csapatoknál mítsen változik a helyzet, bár Powey (BSA) ki-



Martinek (Gilera) az egyik ellenőrző állomáson. — Hühlein a német autódiktátor gratulát a győztes német trofeacsapatnak. Eppen Hennével kezel, középén áll Stelzer, balra Krauss. — A bp-mentesen ezüstvázzát nyert DKW-e. apat: Winkler, Geiss és Kluge.

esése az angolok helyzetét még reménytelenebbé teszi.

A harmadik nap 475 km-es, rendkívül nehéz terepr próbával súlyosított távja ismét megtizedeli a mezőnyt. A cseh trofea-csapat Vitvar gumidefektus folytán előálló késése miatt 3 „bp.-t kap és így már csak a német trofea-csapat állja hibapontmentesen a sarat. Itt sem klap-pal azonban minden, hiszen oldalkoesis menőjük, Kraus hatalmasat bukik, sikerül azonban oldalkoecijába ájultan begyömészölni Mitfahrerjével, Müllerrel, késés nélkül elérnie a célt. A csonka magyar csapat derekasan áll a gáton, a Puch-menő Lukavecz hibapontmentes, Martinek pontjai is csak 9-re szaporodtak. Kár Kozmáért, bukása miatt a magyar csapat a legszebb reményekkel fut-hatná versenyt, így azonban naponta 100 hibapontot kap a kiesettért. A kiesettek száma már eléri a 81-et, 75-en hibapont nélkül futnak, míg 92 versenyzőnek már pontok terhelik a lelkiismeretét.

A negyedik nap penzuma 494 km. Estére a cseh trofea-csapatnak már 6 pontja van, Anglia 201, Italia 202, Franciaország pedig 6364 ponttal reménytelenkedik. A németek hibapontmentesek! A vázacsapatok sorában is már csak a német DKW-csapat áll pont nélkül, a cseheknek 3, az

olaszoknak 7 pontjuk van. A magyarok frontján változatlan a helyzet, csupán



A hibapont nélkül végzett Puch-csapat megnyerte a FICM nagyranyermet

Martinek pontjai szaporodnak 13-ra! Az elindult 35 gyári csapat közül már csak

öt hibapontmentes, köztük a Stoltze—Stumfoll—Günther összeállítású német versenyzőkből rekrutálódott Puch-csapat.

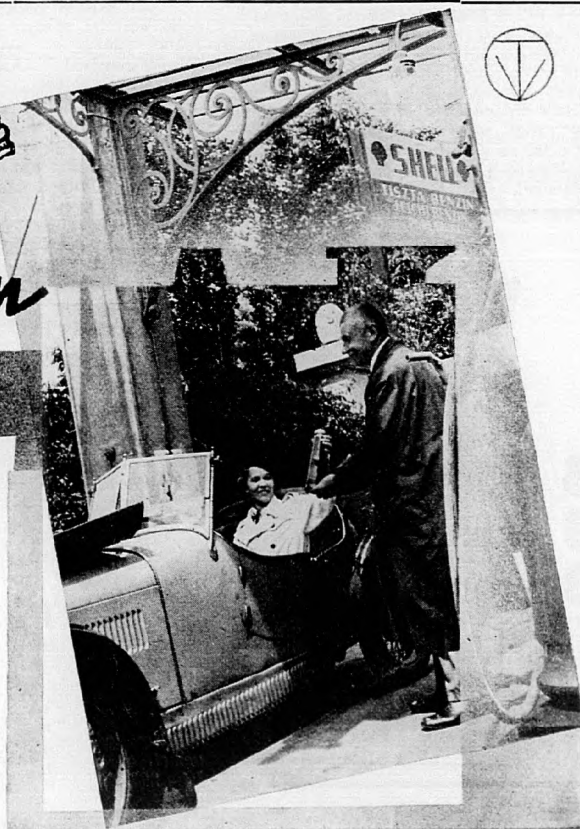
Az ötödik nap 421 km-es távján újabb 15 versenyző adja be a kulcsot. A trofeacsapatok sorában a németek hibapont nélkül vezetnek a második helyen álló csehek pontjai pedig 21-re szaporodnak. Az ezüstváza-csapatok közül a Geiss—Winkler—Kluge összeállítású német DKW-csapat vezet büntetőpontmentesen, annak ellenére, hogy a balszerencse erősen a sarkukba szegődik. Így a nálunk is jólismert Walfried Winkler kollízió folytán leszakadt fél lábujjával valószínűleg megszökik kórházba szállítása elől a segélyhelyről és egy a versenyt tovább futó német versenyző felajánlotta csizmában idejében fut célba, Geiss is sérülten, de hibapontmentesen fut be. Lukavecz és Martinek megállják a helyüket, bár utóbbi pontjai 15-re emelkednek.

A hatodik nap leírhatatlan izgalommal megzökik kórházba szállítása elől a segélyhelyről és egy a versenyt tovább futó német versenyző felajánlotta csizmában idejében fut célba, Geiss is sérülten, de hibapontmentesen fut be. Lukavecz és Martinek megállják a helyüket, bár utóbbi pontjai 15-re emelkednek. A hatodik nap leírhatatlan izgalomban bővelkedik. A 220 km-es országúti szakaszon, Stelzer, aki tavaly megnyerte Németország számára a Trofeát, az idén csaknem elveszítette azt: A jeles BMW-menő sérült gépe javításával annyi időt tölt el, hogy az eddig hibapontmentes német trofea-csapat 25 pontot kap és ezzel a 22 ponttal futó cseh csapat mögé kerül! Az utolsó órák-

Triple Golden SHELL

SHELL

Az ideális
Nyári
Kenőolajok



ban! És ekkor jött a mehetség, az egy óras körverseny: a cseh trofea-csapat egyik gépe szeleptöréssel kiesik! A németek győznek, bár a BMW trofea-csapat győzelmét a hibapontok erősen elhomályosítják, különösen, ha tekintetbe vesszük azt, hogy a német DKW-menőkből rekrutálódott váza-csapat büntetőpont nélkül szerezte meg az Ezüst Vázát! Főbb eredmények:

Nemzetközi Trófea. (vezetők és gép azonos nemzetiségű) 1. Németország 25 pont, 2. Csehszlovákia 66 pont, Anglia 401 pont, 4. Olaszország 402 pont, 5. Franciaország 565 pont.

Ezüstváza (vezetők nemzetisége szerint) 1. Németország A. 0 pont, 2. Csehszlovákia 61 pont, 3. Olaszország B. 204 pont, 4. Hollandia B. 300 pont, 5. Írország A. 308 pont, 6. Hollandia A. 404 pont, 7. Magyarország 515 pont, 8. Franciaország B. 575 pont, 9. Anglia B. 600 pont, 10. Olaszország A. 601 pont, 11. Németország B. 623 pont, 12. Svajc 642 pont.

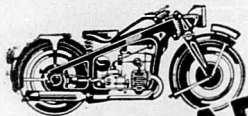
Márkacsapatok. Nagy aranyéremmel kitüntetve: Puch, Auto Union — DKW és Royal Enfield. — Díjazatlan: BMW, — Kiesett 31 csapat.

Lukavecz és Kozma beszél a nagy Triálról

Szerkesztőségünk előtt áll a Hatnapos Trial porától patinás Puch és a csukott kis Balilla. A Gilera hiányzik. Lukavecz Feri és Kozma Bandi van nálunk látogatónak elmesélni a Hatnapos Triálon szerzett élményeiket. Martinek Pista barátunk hiányzik csak a trióból, aki a verseny után még lemotorozott milánói gyárába.

Lukavecz Ferié a szó, az első magyar FICM-aranyérmes triálversenyző:

— Az ideai triál? Ehhez képest a tavalnyi gyerekjáték volt. A 2568 km-es versenytávon mindössze 78 km volt beton, az útvonal javarésze lehetetlenül rossz mellékutakon vezetett, a „Bergprüfungenk“, „Geländefahrtok“ és „Hochleistungsprüfungenk“ pedig az összes nehézségekre feltették a koronát. Az Oberjoch-i hegypróban például a pocsék úton 7 km-es távon mintegy 100 forduló tette még nehezebbé a magas átlag betartását. Nem hiszem, hogy az elindult 248 versenyző közül csak egyetlen is akadt volna, aki nem bukott. A magam részéről mindenütt úgy mentem, ahogy csak bírtam, hogy az átlagban alig 40 km-es szakaszokon felállított ellenőrző állomások között gumidefektus esetére legyen tartalékolt időm. Két gumidefektusom volt, de megúsztam őket. A hátsógumikat az egész mezőny másodnaponként cserélte, a gyilkos utakon szükség is volt erre. Mondhatom, életemben ilyen nehéz versenyen nem vettem részt, hat napon át, naponta átlag 14 órát ültem nyeregben, még tekintetemet sem vehettem fel az útiestéről, a lehetőség szerint vadásztam a gödrök és kövek közti ösvényeket.



ZÜNDAPP

A Hatnaposon:

- 3** aranyérem maximális teljesítmény
- 3** ezüstérem
- 3** bronzérem



Zündapp vezérképviselőt:
PAJOR IMRE
JÓKAI UCCA 28.

— Röviden így jellemzhetem az ideai hatnapost. Az első nap estéjén megállapítottuk, hogy nehéz dolog lesz, de megcsináljuk. A második napon már mellőztük a kézfogásokat, kezeink össze-vissza voltak verve. A harmadik napon elmondtuk, hogy ez bizony több a soknál. A negyedik napon sorsunkat egyszerűen és röviden, állatkínzásnak minősítettük. Az ötödik napon össze-visszatörve, teljes leterjedésben viseltük sorsunkat, míg a hatodik napra a megráztatást jelentő „utolsó nap“ varázsa tartotta bennünk a lelket...

— Nagyon jó szolgálatokat tettek a lehetetlenül nehéz versenyben Cordatic-gumijaim és Laticel-ülésem. Az első derék Puchom technikai, az utóbbi kényelmi felkészültségét tökéletesítette. Boschékről is csak a legjobbat mondhatom, gyújtásom kifogástalanul működött és egyetlen Bosch-gyertyával abszolvtam az egész versenyt! Nagyon sajnálom, hogy csaptunk Kozma önhíbján kívül szétesett. Este tudtuk meg a történeteket, de vigaszunkra szolgált, hogy Bandinak kutya baja sem történt.

— A rendezésről és abszolút precíz útjelzésekről nem tudok elég dicsőretet mondani...

...És Kozma Bandi vigyorogva tesz le az asztalra néhány rikitószínű útjelző-táblát, melyet a verseny után emlékébe hozott magával... Azután meg ő veszi át a szót:

— Hogy is történt a bukásom? A második napon büntetőpont nélkül álló starttal indultam az angol New Imperial-menő Harmerrel a Reichsautobahnon „Hochleistungsprüfungenk.“ Zündappom hajszálnyira előbb ugrott be és 200 m-nél mintegy 60 méterrel fekedhettem előtte. Időtartalékolás végett igen nagy tempót mentem a cél előtt, mintegy 500 méterrel egy enyhe hajlásnál azonban lassítottam. Az angol mögöttem volt, tachométerem abban a pillanatban 120 km. fölért mutatott. A lezárt pályán vágtam a balfordulót, Harmer jobbról előzött és hirtelen élembe vágott. Motorja e pillanatban be-sült, blokkolt, lehetetlen volt kikerülnöm. Igyekeztem balról előzni, de bal kipuffogócsővének mentem neki. Soha bu-kást még így végig nem éltem! A kollízió pillanatában jobbra eltoltam magamtól a gépet, azután jött a csúszás a betonon... Szerencse, hogy kényelmi szempontból nadragomba egy jókora, összehajtogatott pokrócot gyümöszöltem... Azon csúsztam... Már-már úgy éreztem, hogy vége a szánkázásnak, lábamat behú-zva, fel akartam ugrani, de még annyi svung volt bennem, hogy a sarkam akadályozta csúszás helyett néhány bukfen-be lendültem és csak azután állapodtam meg az anyaföld ölén... Felugrottam, semmi bajom nem történt, futólépésben indultam gépemhez, először a szemüvegemet, az órámat találtam meg. A sapkám 200 lépésre fektűt, a gépem első ke-

reke kézsre ment... Vége! Csak most juttott eszembe az angol, akinek bukásomat köszönhettem. Harmer már feltá-páskodva babrálta gépét, semmi baja nem történt és ment tovább...

— Nagyon sajnálom, hogy így történt, de nem tehetek róla! Pedig csapatunk igen jó benyomást keltett, Gilera maga a tréningeken látottak alapján kétszer is kijelentette, hogy jövőre kézséggel bo-csát rendelkezésünkre három kéthenge-re-s, kompresszoros Gilerát...

Vége a Triálnak. Kezdődhet a készü-lődés a jövőévre.

Hősök Emlékversenyén,
Angol TT-n,
Cseh Grand Prix-n,
Auto 600 km-es jubileumi ver-senyén,
FTC bajnoki versenyén
és mindenütt a világon

RUDGE

motorkerékpár van az élen, mert
LEGMEBBIZHATÓBB ÉS
LEGTÖKÉLETESEBB A

RUDGE

MOTORKERÉKPÁR!

Vezérképviselőt:

BRUCK JÓKAI UCCA 21

ÚJ CÉG! **RÉGI, MEBBIZHATÓ MUNKA!**

autó- és motorkerékpár-javitó üzem.

Kezdő árak! Tökéletes munka!

CZULYBA MIHÁLY

FERENC TÉR 12. (Bokréta u. sarok).

CELLAETERN

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

Krayer

lakk- és festékgyár

Budapest,
V., Váci-ut 34

AZ IDEÁLIS AUTÓ

A kormányról, a fékekről, a kupplungról, a sebességváltóról beszél Malcolm Campbell, aki ráadásul néhány felette értékes tanáccsal is szolgál olvasóinknak

Copyright by Auto-Motor 1935.

Utánnyomás
kivonatossan is tilos!

Az AUTÓ-MOTOR számára írta:

Késztelen, hogy nem minden autó — jó autó. Vannak kiváló konstrukciók, kiváló megoldások, vannak viszont — sajnos — olyan gépek is, melyek megalkotása kevésbé szerencsés körülmények között történt. A nagy tapasztalattal rendelkező autós rövid *próba-menettel* meg tudja állapítani, hogy nagy általánosságban milyen felvitású gép került a kezei közé, csak hogy ehhez elengedhetetlenül szükséges az, hogy a vezető igen *gyakran cseréltesse gépeit*, illetve sok különféle gyártmányú és nagyságú autót legyen alkalma vezetni.

Ha viszont nem minden autó jó autó, *hogyan lehet megállapítani a gép kvalitásait?* A megoldás egyszerű, meg kell állapítani, hogy *milyen az ideális auto*, mit tud az a konstrukció, mely megérdemli az ideális kocsi jelzőjét.

Milyen az ideális autó?

Az ideális autó könnyen *kormányozható*, *fékei* hatáson és progresszíven fognak, *kupplungja* simán-lágyan működik, *gyorsulása* kielégítő, *sebessége* magas átlagokat tesz lehetségessé, jó hegymászó, teljes *stabilitással* fekszik rossz úton is, nedves-sáros úton *nem farag* meg egy könnyen, konstrukciója *megbízható*, motorja *takarékos*, *kivitele* gondos és izléses, *felszerelése* komplett, *rugózása* megbirkózik a rossz utakkal is anélkül, hogy ez a stabilitás és biztonság-érzet rovására menne, karosszériája bőséges *férőhelyet* biztosít.

Sokszor tettem meg naponta 5—600 kilométert magas átlaggal és nem csodálkoztam azon, hogy amíg *egyszer frissen* értem célhoz, addig a másik alkalommal *kutyafáradtan* szálltam ki. Természetesen tisztában vagyok azzal, hogy a kifáradás részben a vezető testi állapotától is függ, de szerepet játszik az időjárás is. Az is való, hogy éjszaka fárasztóbb mint nappal és nedves-csúszós úton is hamarabb kezd el sajogni az ember dereka, mint napsütésben. De mindezt figyelembe véve mégis arra a megállapításra jutottam, hogy az *egyik kocsit kevesebb fáradtsággal lehet vezetni, mint a másikat*. Egyik kocsit könnyen *kormányozható*, könnyen *kezelhető* és *uralható*, az sokkal kevésbé fáraszt, mint az ellenkező végtel megtestesítője.

A kormány és a fékek

A jó kormánytól megkövetelem azt, hogy könnyen legyen kezelhető, a kormánykerék könnyen forogjon. Ami azonban korántsem jelenti azt, hogy ehhez óriási kormány-áttétellel jussunk el, melynél a kormánykerék könnyen forog, ugyanakkor azonban *kétszer is körül kell vereklni*, amíg az ember bele tudja kényszeríteni a kocsit az éles fordulóba. A kerekeknek emellett azonnal és *pontosan kell reagálniuk* a kormány elmozdítására, ami egyet jelent azzal, hogy a kormánynak a lehető legkisebb holtjátékkal kell bírnia. Igen gyakran találkoztam úgynevezett *nehéz kormány-szerkezetekkel*, melyek bizony szükségessé teszik azt, hogy két kézzel kell megmarkolni a volánt. A kormány esiga- vagy fogaskerékszerkezetének mechanikai kivitele, a szoros csuklórendszer lehet ennek az oka. Viszont arról se feledkez-zünk meg, hogy néha a kormány csak azért jár nehezen, mert az *első gumik túl puhák*.

Az ideális autó *fékei* megbízhatóak, progresszíven fognak és simán állítják meg nagy tempóból is a kocsit meglepően rövid fék után, sajnos, igen sok olyan kocsit vezettem, melynek fékei rengeteg kívánni valót hagytak maguk után.

Néha túlságosan gyenge a fékek mechanizmusa, úgyhogy a fékek későn lépnek műkö-

désbe. Ez nagyon kellemetlen, mert amikor a vezető rátapos a fékpedálra, a fékek nem lépnek a kellő erővel működésbe. Erre *erősebben tapos*, még mindig nem történik semmi. Ha kritikus a helyzet, úgy teljes erővel lép rá a pedálra, a fékek hirtelen fognak, csikorgásropogás, *blokkíroznak a kerekek*, ha száraz az út, úgy az utasok beverik az orrukat, ha nedves vagy sáros, úgy megfaralhat a gép.

A jól megkonstruált és jókarban levő fék — függetlenül attól, hogy egyszerű mechanikus kivitelű, hidraulikus vagy szervorendszerű — a pedálra *gyakorolt nyomás arányában simán lép* működésbe. Minél *erősebb* a pedálra gyakorolt nyomás, annál *erősebb* a fékhatás.

Az egyenletesen, simán ható fék nemcsak a vezető önbizalmát növeli, hanem *csökkenti a gumikopást* is. Nincsen annál kellemetlenebb és zavaróbb, ha az ember azzal az érzéssel vezet, hogy fékeire nem támaszkodhat és nem tudja, hogy szükség esetén meg tudja vajjon hirtelen állítani a kocsit. Igaz, hogy az óvatos és tapasztalt vezető sohasem épít kizárólag a fékekre, hanem inkább a gázpedált részesíti előnyben, mégis lehetetlenség azzal az érzéssel vezetni, hogy nem tudjuk, ha hirtelen akadály bukkan fel, meg tudunk vajjon állani.

A kupplung

A jó kupplung mindig simán és érezhető rángatás nélkül lágyan dolgozik. Nem kemény, tehát a kupplungpedált *könnyen kinyomhatjuk*, mégis minden csúszás nélkül közvetíti a motor erejét a transzmisszióknak. Ne feledjük el azonban, hogy a legjobban megkonstruált kupplung sem bírja sokáig a durva bánásmódot, a pedál hirtelen elengedését, a *rántás-szerű indítást vagy kapcsolást*. Hogy a száraz vagy az olajos kupplung a jobbik: arról megoszlanak a vélemények, annyi bizonyos, hogy az olajban futó, úgynevezett *nedves kupplung műszakilag tökéletesebb*, de drágább megoldás.

Sokszor találkoztam olyan kupplunggal, mely lehetlenné tette az első sebesség sima bekapcsolását járó motor-nál és álló gépnél egyszerűen azért, mert a kupplungpedál kinyomására a *kupplung nem állt* le azonnal. Az ilyen kupplung felette kellemetlen, leginkább konstrukciós hiba eredménye az ilyen defektus, melyen azonban könnyen segíthetünk. Egyszerűen *bekapcsoljuk az első sebességet, amikor a motor még áll*, kinyomjuk a kupplungpedált és megnyomjuk az önindítót. Néha az is segít, hogy beindítjuk a motort, kinyomjuk a kupplungpedált, *jól megtűráztatjuk a motort* és csak akkor kapcsoljuk be az első sebességet, amikor a motor fordulatszáma a megszokott üresjárás tűrszámra csökkent.

A sebességváltó

A jó sebességváltó sima és könnyű kapcsolást tesz lehetővé, különösen az újabb úgynevezett szinkron sebességváltók kitűnőek, melyeknél a *viszszakapcsolás* direkttről harmadikra vagy ha csak három sebesség van, direkttről másodikra minden dupla kupplungozás nélkül is *recsegés és fogaskerékörítés nélkül lehetséges*. Nagyon fontos, hogy a sebességváltókar kezelése ne igényeljen nagy erőlkifejtést. A jó vezető ugyanis városi forgalomban sokat kapcsol, ha a kapcsolókar, illetve a sebességváltó nehezen „jár”, úgy *inkább keveset kapcsol*, amivel különösen a kisebb kaliberű motorral szerelt kocsit nyúzza feleslegesen.

Normális sebességváltónál visszapakcsolásnál csak az

Legközelebbi számunkban

MALCOLM CAMPBELL

a Nőről

a volán mellett

beszél az Autó-Motor olvasóink.

ügynevezett *kettős kupplungozással* tudunk zajtalanul dolgozni. Kinyomjuk a kupplungot, freilaufra húzzuk a sebességváltókart, gázt adunk, újra kikupplungozunk és bekapcsoljuk az alacsonyabb sebességet. Ennek a látszólag komplikált, a gyakorlatban azonban felette egyszerű procedurának az a célja, hogy *jelgyorsítsa a sebességváltó fogásokat* olyan fordulatszámra, hogy az alacsonyabb sebesség simán legyen bekapcsolható. Az ügynevezett szinkron sebességváltóknál ez felesleges, mert a *sebességváltó fogások automatikusan veszik fel a sima kapcsolódáshoz szükséges fordulatszámot*. A legmodernebb sebességváltók ráadásul zajtalan harmadikkal vannak felszerelve, a harmadik sebességhez tartozó fogások *feréni vannak marva*, úgyhogy harmadikkal is fogasmorgás nélkül haladhatunk. Legújában néhány gyár ügynevezett *előváltós sebességváltókkal* szereli fel a kocsit, ennél a „*Presselector*” váltónál a kormányrúd kis karjával állítjuk be a kívánt áttételi fokozatot és ha a kupplungot kinyomjuk, majd újra elengedjük: *az előre beállított áttételi fokozat automatikusan kapcsolódik be*.

Az ügynevezett automatikus, végtelen sok áttételi fokozatot adó és az áttételi fokozatot a terhelés, sebesség és esetleges hegymenet körülményeihez önműködőleg beállító sebességváltók ma még nem nyertek polgárjogot, néhány konstrukció a gyakorlatban is megálta a helyét, de komplikált szerkezete és borsos ára miatt egyelőre csak mint a közeljövő ígéretei szerepelnek az autós köztudatban.

Hasznos tanácsok

Az *éjszakai autózáshoz* elengedhetetlen, hogy úgy akkumulátorunk, mint izzólámpáink rendben legyenek. Sajnos, igen ritka az az autós, aki tartaiékkörtékét csomagol be, annak ellenére, hogy igen ügyes és kevés helyet elfoglaló pót-körte gumitokokat kapni, melyek megvédik az izzót törés ellen. Utközben ugyanis sokszor lehetetlen a kiégett izzó helyett újat kapni és még a legjobb az az eset, amikor ezek a rendőrség jár a nyakunkra.

A legtöbb autós nem gondolja az *akkumulátorját* és ha a hanyagság következtében a telep előbb-utóbb megtagadja a szolgálatot: a gyárost vagy a kereskedőt szidja, ahelyett, hogy saját magát okolná. Az akkumulátort *gondozni és karbantartani kell*, amellett nem szabad feleslegesen „nyúzni”. Ha kocsink télen egész éjjel állt, úgy semmiesetre sem szabad az önindítót használni, hanem az első beindítást a *kézi-kuróval* kell elvégezni: meggyőződésem, hogy ez a tanács *süket jülekre fog találni*. Ha a motor hideg és a dugattyúkra és a hengerfalakra rakódott olaj megvan dermedve, úgy sokkal nagyobb erő kell a motor átforgatására, az önindító használata esetén tehát az akkumulátor — mely az „anlásszolásnál” amúgy is sokszorosan túl van terhelve — olyan áramerősséget kénytelen szolgáltatni, melyre *súlyos károk nélkül képtelen*.

Sohase használjuk az önindítót olyankor, amikor a lámpáink égnek! Oltuk el a lámpákat, anlásszolás előtt, nehogy *túlterheljük a telepet*.

Minden autós szokják hozzá, hogy a *vilamos önindítóval való indítás alkalmával nyomja ki a kupplungot*. Kevesen ismerik ezt a felette értékes tanácsot, mely megkértezzeni hivatott az akkumulátor élettartamát. Ha ugyanis kinyomtuk a kupplungot, úgy az önindítónak csak a motor surlódását és a kompressziónyomást kell legyőznie, ha a kupplung nincsen kinyomva, úgy a *sebességváltó egy részét is mozgásba kell hozni*, amellett sokkal nagyobb tömeg terheli, ráadásul sohasem tudhatjuk, hogy nem hagytuk véletlenül bekapcsolva a sebességváltót a leálláskor.

Évek óta, mondhatni, véremmé vált, hogy egy- vagy kéthetenként *temérem savmérővel az akkumulátorom savsűrűségét* és megállapítom, hogy vajjon a sav teljesen fedí a lemezeket. Ha kevés, híg, vagy ellenkezőleg sűrű a sav, úgy azonnal felkeresem a szervizállomást, ahol a szükségeshez képest savval vagy desztillált vízzel töltetem fel a telepet.

Kellő karbantartás és kíméletes bánásmód esetén az akkumulátor élettartama legalább 2–3 év, annak ellenére, hogy a *telepnek szinte hihetetlen igényberétellel kell dacolnia*. Ha bekapcsoljuk a világítást, úgy mondjuk csak 10 ampér erősségű áramot kell szolgáltatnia, de ha megnyomjuk az önindító gombját, úgy közel 100 ampér a terhelés. A mellett a *telep állandó vibrációnak van alávetve, hirtelen hőmérsékletváltozásoknak*, csupa olyan körülmény játszik közre, mely halála a telepnek.

A *piszkos szélvédő* nemcsak kelemetlen és fárasztó, hanem egyenesen életveszélyes, különösen sötétben, amikor a

szembejövő és reflektorját azonnal le nem záró autó fénye vakító reflexeket okoz. Még rosszabb a helyzet, ha ráadásul a szélvédő nedves is. A *vilamos szélvédőtörő* tehát elengedhetetlen kellék, jómagam szerszámaim között mindig viszek magammal egy darabnyi lágy szarvasbőrt, hogy a sáros vagy poros szélvédőt leitörölhessem. Nagyon kellemetlen a zsíros szélvédőüveg, melyről a szélvédőtörő sem képes az esőcseppeket eltávolítani. A legjobb szappanos vízzel lemosni a zsirt vagy olajat, ha más nincsen kéznél, jó szolgálatokat tesz *fel alma vagy krumpói*, melynek vágási felületével ledörzsöljük kívül a szélvédőt. Nedves, fagyos időben gyakran pára csapódik le a szélvédő belső felületére. Legjobb ennek megakadályozására *giccerüben megnedvesített* puha ronggyal ledörzsölni a szélvédőt, jégvirágok ellen jó szolgálatot tesznek a különféle néven kapható *vilamos szélvédő-törők*, melyek a legmostohább körülmények között is biztosítják a szabad kilátást.

A *keresőlámpa* nélkülözhetetlen kelléke az autónak, bár a gyárak takarékosága miatt mind ritkábban találjuk felszerelve az autószalónok mintadarabjaira. A keresőlámpának olyan legyen a konstrukciója, hogy egy mozdulattal legyen leszerelhető, ha akár a gépháztető alá vagy máshová akarunk vele világítani, esetleg defektes kerekünket akarjuk kicserélni.

Az autó tökéletes felszereléséhez *tűzoltókészülék* is tartozik, különösen akkor elengedhetetlen ez az aránylag olcsó készülék, ha benzintartályunk nem a kocsí farában, hanem a gépháztető alatt van elhelyezve. A *karburátortűz* nem olyan ritka, mint gondolnók és tűzoltókészülék nélkül bizony sokszor tehetetlenek vagyunk a magasba esapó lángokkal szemben.

Sokszor csodálkoztam egyes gyárosokon, a *vilamoskürtöt a gépháztető alatt rejtik el*. Ez nemcsak azért rossz megoldás, mert gyengíti a dudu hangerejét, hanem mivel a legtöbb dudu vibráló kontaktussal dolgozik és a kontaktusok között szikra képződik: ráadásul tűzveszélyes. A vilamoskürtnek ott van a helye a hűtő előtt vagy éppen mellette.

Vegye tudomásul, hogy Angliában,

az autó hazájában az eladott kiskocsik (8 HP.)

70%-a

MORRIS

voit 1935-ben!

MORRIS

Európa legnagyobb autógyára.
Évi termelése 100.000 kocsi!

A legújabb típusok megérkeztek!

A legkényelmesebb kiskocsi, szinkron sebességváltó, hidraulikus fékek és lökésnévelők, 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 CIM: Budapest, V., Akadémia ucca 19

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

Roubal (Istros) a Duna-Sió verseny győztese

Sebességi versenyek Siófokon

A magyar moterosónakspport a BMYC két versenye révén kapcsolódott be a Balatoni Sporthéthe. A Budapest-Baja — Siófok között megrendezett 317 km-es távverseny a leghosszabb moterosónakverseny, amely eddig Európában lefutásra került. A rendkívül nehéz verseny első etapja Baján ért véget, ahová a délutáni órákban érkezett meg a Budapestről reggel indult 7 főnyi mezőny élcsoportja: Roubal (175 Istros) 6 ó. 44 p., Barta (350 Istros) 6 ó. 51 p., Balogh (1.5 l. Kovács) 7 ó. 17 p. és Feledi (125 Kö-nig) 7 ó. 29 p. menetidővel. Bajáról másnap reggel vágott neki a mezőny a Sió-nak. A *siófoki célba elsőnek Roubal* *hazta be 175-ös Istros kismotorosát 14 ó. 57 p-es összidővel.* Balogh (1.5 l. Kovács) 15 ó. 58 p. 35 mp-es, Feledi (125 Kö-nig) 19 ó. 52 p. 20 mp-es, Patz (115 Terta) pedig 22 ó. 19 p-es összidővel futott be Siófokra. Célba futottak még Székely (175 Istros) és Kiss (250 Istros), ők azonban megkésve érkeztek Bajára, ahol idejüket már nem mérték és így Budapest-Baja részidejük híjján összeidejük megállapíthatatlan. A baja-siófoki szakaszt Székely 10 ó. 19 p., Kis pedig 8 ó. 9 p. alatt abszolválta.

A *siófoki sebességi moterosónakversenye*ket mintegy 250 méteres bázison futották le felette mérsékelt érdeklődés mellett. A rövid egyenesek a fordulókban kemény munkára kényszerítették a

versenyzőket, amelynek során Klein kakasviadalszerű jelenetet rögtönözve, szabálytalanul belülről akarta előzni a lassúbb tórahajójával is már győztesnek látszó Singert — akiről a hivatalos eredménylista csak mint „Pinguin-istálló”-ról emlékezik meg — és riválisát formálisan kilökte a pályáról. Eredmények:

Oldalmotorosok (4 kör) 125 km-ig. 1. Feledi S. (König) 13:34.5 mp. 2. Körmendi N. (König) 15: 21.1 mp. — **175 km-ig.** 1. Roubal V. (Istros) 11: 49.3 mp. 2. Nagy I. (König) 13:12.6 mp. — **250 km-ig.** Ungár E. (Terta) 14:47.6 mp. — **275 km-ig.** 1. Nagy I. (König) 9:20.5 mp. — **250 km-ig.** 1. j. Gömbös J. (Istros) 2:27.1 mp.

Authordok (4 kör) 175 km-ig. 1. Pápai I. (König) 11:6 mp. — **175 km-ig.** 1. Bergsmann S. (König) 10:16.4 mp. — **250 km-ig.** 1. Pápai I. (König) 11:6 mp.

Túraauthordok (5 kör) 500 km-ig. 1. Lélek J.-né (Ewinrude) 6:55.7 mp. — **660 km-ig.** 1. Lélek J. (Johnson) 7:03.6 mp. 2. Kerekes L. dr. 7:47.8 mp. — **1000 km-ig.** 1. Pinguin istálló 7:32.7 mp.

Versenyauthordok (5 kör) 500 km-ig. 1. Klein D. (Johnson) 5:23.3 mp. 2. Pinguin istálló 5:37.4 mp. — **660 km-ig.** 1. Dán F. (Johnson) 7:32 mp. — **1000 km-ig.** 1. M. Klinke (Johnson) 5:57.7 mp.

Használati hajók. (5 kör) 1. Balogh J. (Kovács) 13:37.8 mp.

Inbordok. (5 kör) 1. E. Ditz 6:35.2 mp., 2. Andrassy M. gr. 6:48.3 mp., 3. Seilern A. gr. 7:03.8 másodperc.

Autós idegenforgalmunk emelkedésének beszédes bizonyítéka a Wien-Budapest útvonal határ-állomásának hiteles jelentése, amely szerint az 1933 január-augusztusban regisztrált 2413 külföldi vendzámú gépjármű át lépésével szemben 1994 ugyanezen szakában már 4858 át lépés történt, az idén pedig ez a szám 7217-re szökött fel.

Az Air France francia légitársaság vállalat kiadásában megjelenő díszes kiállítású revü két utolsó számában oldalakat szentel Magyarországnak és Budapest látványosságainak. Mondanunk sem kell, a világ minden tájára ekerülő cikkeket hatékony propagandai idegenforgalmunknak. A vállalat idegenforgalmi illetékesnek részéről megérdemelte érte egy rövid köszönetet még akkor is, ha azok az Air France előzetekénységéből, díjmentesen jelentek meg...

Havard Hughes amerikai pilóta 567,108 km-es sebességgel új világrekordot állított fel a szárazföldi repülőgépek számára. A régi rekordot a francia Delmotte tartotta 506 km-es sebességgel.

Németország egyik legelőkelőbb autólappja, a franktúrú „Motor Kritik” legutóbbi számában kétoldalas cikket közöl a magyar automobilizmus helyzetéről, amelyben már a lap címéhez is illelően, kemény, de objektív kritikát gyakorol a hazai motorizmus helyzetéről. A lap rámutat az évek során át elhanyagolt úthálózat tarthatatlanságára, a fejlődést akadályozó kiméletlen import és vámpolitikára és mindarra, amit a magyar automobilizmus rákényszerített ismerik. Meleg hangon emlékezik meg a hatalmas meretben növekvő idegenforgalomról, a wetszi herceg látogatásáról, majd a magyar-német barátságáról. Az érdekes cikk bírálata kétségtelen jele annak, hogy a külföldi szaksajtó is kritikusabb szemekkel kezdi nézni Magyarországot... Ezen körülmény fölött talán érdemes lesz illetékes helyeken is elgondolkozni kissé.

Az angol amatőr TT. győztesei a Man-szigeten 6 körös, azaz 354 km-es távon: Harris (250 New Imperial) 110.3 km-es. Frith-Grimsby (350 Norton) és Swanston (500 Norton) 138.1 km-es átlaggal.

Jenkins, a kitűnő amerikai speedman az olasz Gulitto segítségével Salduróban Dušenberg kocsi-jával 217.592 km-es kolosszális átlagu 24 órás világrekordot állított fel!

Stuck (Auto Union) megnyerte az idei német hegyi bajnokságot.

Angol AUSTIN

a világ kisaató iparának csúcsteljesítménye
Fogyasz'tás 6 liter 100 km-re



Évi adó
40 — P.

Elpusztíthatatlan anyag! — Orvosoknak, ügyvédeknek nélkülözhetetlen!

Vezérképviselet:

BRUCK, Budapest, VI., Jókai-utca 21.

Budapest-Baja-Siófok
távversenyen I.-ső díjat
Siófoksebességi versenyen
számos első díjat

KÖNIG
MOTORRAL NYERTÉK!
BERGSMANN, IZABELLA TÉR 6
ÖN IS EZT VEGYE!

Az argentinai Santafé melletti autodromban 800 km-es távon futották le Argentina Nagy Díját. Huszonöt induló közül Karl Zatuces szerzte meg a győzelmet, aki 139,662 km-es átlaggal vitte célba Mercedes-Benz kocsiját.

A Bilbao mellett lefutott spanyol Tourist Trophy a 350-s kategóriában 94 km-es távon Guthrie (Norton) győzött 84,5 km-es átlaggal, míg a 250-es csoportban 84 km-es távon a spanyol Moxo (Rudge) szerzte meg a pálmát 78,2-es átlaggal.

Az angliai Kings Cup repülőversenyen pompásan szerepeltek a Miles-gépek. Eredmény: a londoni tőzsédn jelentékenyen emelkedtek az Miles-részvények... Az egész Angliát beszégo több mint 1500 km-es versenyen a Mr. Miles repülte 150 loerő alatti Gipsy Major motorral szerelt Haw M 5 jelű gép 260 km-es összátlatgot ért el.

Siófoki helyi verseny

175 km.: Ifj. Roubal Vilmos ur
250 km.: jákfai Gömbös József ur
nyerték.

Budapest-Baja-Siófok

távolsági verseny

abszolút győztese

ifj. Roubal Vilmos ur 175 km.

ISTROS

széria csónakoldalmotorral!

Ez évben elért hosszútávú verseny-eredmények: Csepelsziget körüli verseny, táv 120 km. Bécs-Budapest, táv 280 km. Szentendresziget körüli verseny, t v 86 km. Budapest-Baja, táv 180 km. Baja-Siófok, táv 1.0 km.

Mindenütt fölényesen győzött első helyen az

ISTROS

Ismét igazolta megbízhatóságát és üzembiztonságát.

PAULINI

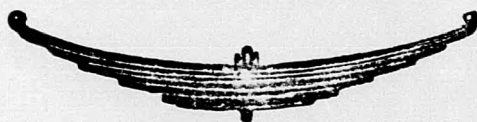
IX., Thaly Kálmán u. 10. Tel.: 31-2-93

Licsájer János budapesti autórugógyártó és javítóüzeme

Specialista az autórugók gyártásában

Telefon: 46-3-51

Mindenféle gyárimányu kocsikhoz kész rugók raktáron



Budapest, VII. Thék Endre u. 14.

Telefon: 46-3-51

Autósok Siófokon

- csillagtúra
- szépségverseny
- gymkhana

A Balatoni Sportthét keretében rendezte a KMAC a siófoki nemzetközi csillagtúróját, melynek céljába mintegy 200 bel- és külföldi jármű futott be. Legtávolabbról a svájci E. Aichele érkezett Siófokra, aki Hess Erwin (Wanderer) és Rauchbacher Antallal (Audi) a három legnagyobb távolságot lefutott résztvevő díját nyerte.

Nagy népszerűségről tanuskodtak az ügyességi versenyek és a keskeny-útcá, vízospohár, gyűrűszűrés, labdaszállítás, égő gyertya, árokátkelés deszkával, zsákfutás, megfordulás szűk helyen és egyéb trükkös próbák sok derűtséget váltottak ki. A gymkhana eredménye a következő volt:

Nagy kocsik. 1. Perzel J. (Nash) 21 bp., 2. Iszer J. (Steyr) 32 bp., 3. Faragó A. (Ansaldo) 43 bp., 4. N. L. Mitchell (Chevrolet) 43 bp., 5. Iboš F. (Minerva) 52 bp., 6. Bruck Gy. (Steyr) 66 bp., 7. Böhm A. (Fiat) 66 bp., 8. Friedmann J. (Steyr) 84 bp., 9. Frank L. (Adler) 89 bp., 10. Jeszenszky F. (Fiat) 98 bp., 11. Horovitz P. (Fiat) 114 bp., 12. Gerri K. (Wanderer) 115 bp., 13. Berger W. (Ford) 140 bp., 14. Neufeld S. (Ford) 271 bp.

Kiskocsik. 1. Pethő M. (Aero) 29 bp., 2. Bosányi P. (Adler) 1 bp., 3. Brebta N. (Skoda) 5 bp., 4. Bris P. (Fiat) 13 bp., 5. Szathmáry J. (Morris) 26 bp., 6. Wiesengrund F. (DKW) 38 bp., 7. Nádor L. dr. (Fiat) 50 bp., 8. Zerkowitz Gy. (Bianchi) 58 bp., 9. Sebők T. (Fiat) 61 bp.

Kabriókék. 1. Aichele Leni (Lancia) 37 bp., Abszolút legjobb eredmény! 2. Holitscher G. (Adler) 29 bp., 3. N. Kreutzkamm (Mercedes) 38 bp., 4. Urban Zs. (Stoewer) 39 bp.

Sportkocsik. 1. Strausz S. (Fiat) 24 bp., 2. M. Klinke (BMW) 8 bp., 3. S. von Szujzski (Átra) 295 bp.

Szólómotorok. 1. Szekeres M. (BSA) 25 bp., 2. Bekési G. (Scott) 2 bp., 3. Weber O. (BSA) 5 bp.

Oldalkocsis motorok. 1. Urbach L. (BMW) 29 bp.

Az ügyességi versenyt szépségverseny követte, melyben kitűnően debutált az új Fiat-típus, az 1500-as. Eredmények:

Csukott nagykocsik: 1. Windk I. (Fiat 1500) 219 p., 2. Dankó L. (Fiat 1500) 218 p., 3. Hess E. (Wanderer) 215 p., 4. Frank I. (Adler) 213 p., 5. Páthy E. (Hupmóbil) 209 p.

Csukott k'skocsik. 1. Tichy R. (Adler) 202 p., 2. Baldamus (DKW) 187 p.

Kabriókék. 1. h. Herczegh E. (Adler) 225 p., 2. Kelemen L. (Átra) 207 p., 3. Purth M. (Wanderer) 202 p., 4. Bossányi P. (Adler) 201 p., 5. Majláth M. (Audi) 199 p.

Nyílt nagykocsik. 1. Fuchs O. (Hudson) 221 p., 2. Nyílt k'skocsik. 1. Vig J. (Fiat) 181 p.

Sportkocsik. 1. M. Klinke (BMW) 228 p., 2. Strausz S. (Fiat) 196 p., 3. Pető M. (Aero) 188 p.

Motorkerekpárok. 1. A. Sälzer. (Puch), 2. Solt L. (Zündapp).

Veterándíj. Horvth—Bognár (Opel 30 éves).

A „sporteseményeket” díjkiosztó vasóra, majd sportbál követte. A díjkiosztással kapcsolatban, sajnos, a rendezőség felette sportszerűtlen, vissza szem-pontokat juttatott érvényre...

A győriek csillagtúrája

Szép sikerrel rendezte meg a Győri AMC ezidei nemzetközi csillagtúráját, melyre 128 jármű érkezett be 220 személlyel. A túra résztvevői a befutás után a városban át tisztelgő díszfelvonulást rendeztek, majd Pfannl Jenő, a GyAMC elnöke ünnepi lakoma keretében kiosztotta a díjakat.

A legtöbb gépjárművel beérkezett külföldi egyesület, az OeTC Pressbaurn-wienerwaldi csoportja volt, mely 19 járművel futott be, míg a belföldiek közül a Kispesti AC 27 járművel, mely egyesületek nyerték a rendező klub ezüstserleg díját. A legnagyobb távolságról érkező külföldi autós díját F. Polansky 1343 kilométeres teljesítményével nyerte, míg a belföldiek közül Kovács Kálmán és Herczeg Tibor nyerték a díjakat. A

győri résztvevők részére kiírt díjakat Benisch Zoltán dr. Németországból startolva, 1100 kilométeres úttal nyerte a motorosok díját, míg Mész István az autósok díját kapta. A hölgyvezetők emlékdíját Fekete Zsigmondné nyerte.

A KAC házibajnoksága

A Kispesti AC Automobil és Motorsport Szakosztálya a minap tartotta meg házibajnoki versenyét 288 km-es távon, Kispeszt—Gyöngyös—Parád—Eger—Jászberény—Monor—Kispeszt útvonalon. A versenyen tizenketten indultak el. Eredmények:

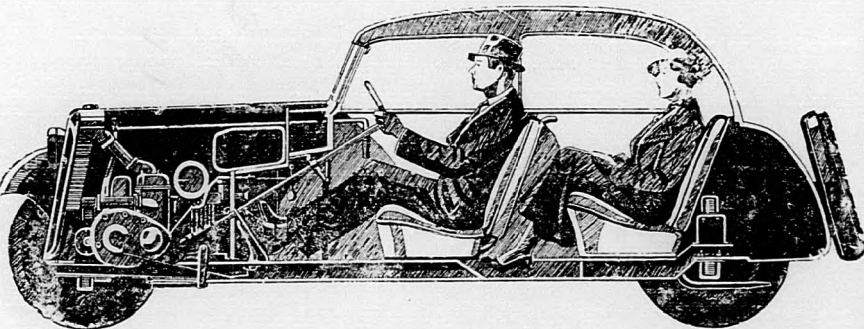
1. Steinböck I. (Velocette) 0 bp., 2. Blum B. (Lancia) 1 bp., 3. Mojzes L. dr. (Puch) 7 bp., 4. Domanich J. (Puch) 7 bp., 5. Vörös I. (AJS) 8 bp., 6. Kovács K. (Adler) 17 bp., 7. Anders E. (Rudge) 47 bp., 8. Tópercer A. (Méray) 54 bp., 9. Weinberger A. (Velocette) 114 bp.

SZENTELJEN 5 PERCET ENNEK A RAJZNAK

és meg fog győződni a

DKW

AUTÓK UTOLÉRHETELLEN ELŐNYEIRŐL!



A Meister-klasse teljesítménye mindenben lépést tart a vonal szépségével. A szelep nélküli husz lóerős, kétütemű motor, az alacsony súlypont, az első kerékmeghajtás, elől hátul kitűnően bevált függetlenül rugózott kerekkel — mindezek szokatlanul kitűnő menetsajtságokat eredményeznek. — A belső tér megosztása a lehető legszerencsésebb: négy ember kényelmesen elfér a lágy kárpitozású üléseken és külön előny, hogy az üléseknél se kapcsolós, se kézi fék nem veszi el a nehezen nélkülözhető helyet. Az ülések a tengelyek között a legjobban rugózott térben fekszenek és hátul még mindig bőven van hely a nagyra méretezett csomagtartó és kofferek számára. De ami mindennél fontosabb, a DKW Meister-klasse meglepően gazdaságos üzemkőzben. A gazdaságosság nem megy a teljesítőképesség rovására. A kocsik minden igényt kielégít, megbízható, gyors és emellett üzemköltsége meglepően csekély, évi 40 P autódórájával elismert kiskocsi, mely adózás szempontjából is kívül esik a luxuskategórián.

MAJLÁTH, VI., GR. ZICHY JENŐ UCCA 17

Indian Motocycles

magyarországi
vezérképvisellete

ifj. SEIFRIED HUGÓ

Budapest, VI., Forgách ucca 10-14.
Telefon: 91-3-24, 92-9-92.

Gyári alkatrészek. Javitőüzem.



A kocsivásárló gondja

KERDES. Kocsivásárlás előtt állók, eredetileg a kis Ford-Kölnre gondoltam, egy próbatúrázon azonban aggályokat ébresztett bennem.

1. Miért van az, hogy a kis Ford eleje sokkal erősebben bologat, mint a többi vele egy kategóriájú kocsié? Holott pl. az Opel kerékátváltása is ugyanaz?

2. Mi a véleményük a DKW elsőkerék-meghajtásáról? Tartósság szempontjából?

3. Limousint vagy kabriolimosint vásároljak? (T. J. Budapest.)

FELELET. 1. Az okot a kis Ford keresztirányú konstrukciójában kell keresnie, amelynek karaktere ellátó az Opel-rugózástól. Mind ehhez rossz úton még fokozott mértékben hozzájárul a kesi rövid kerékátváltása.

2. A DKW gyár az elsőkerék-meghajtás terén úttörő munkát végzett. „Frontantrieb” konstrukciója teljesen kiforrott és éppen ebben a konstrukcióban leli magyarázatát a kesi kitűnő tapadása az úttelhez, amely rossz, forduló utakon is kivételes utazási átlagot tesz lehetővé. Az elsőkerék-meghajtásnak a kiskocsi építésben másik előnye a férőhely jó kihasználtsága. Az elsőkerék-meghajtás és kardánmeghajtás élettartama ugyanaz.

3. Izlés dolga. Mégis a kabriolimosint, több lehetőséget nyújt. Nyári túrák pormentes alpesi utain előnyben van.

Országjelzés

KERDES. 1. Milyen az egyes európai országok bejelzése az autómobilokon és motorkerékpárokon?

2. Mit jelentenek az autókön a kis kerek kékszíni táblák CD vagy DT jelzéssel?

FELELET. 1. A Ausztria, B Belgium, BG Bulgária, CH Svájc, CS Csehszlovákia, D Németország, DA Danzig szabadváros, DK Dánia, E Spanyol, EW Ent, F Franciaország, Algírrel és Indokínával, FL Lichtenstein, GB Anglia, GBY Málta, GBZ Gibraltár, GR Görög, H Magyar, I Olaszország, L Luxemburg, LR Lettország, LT Litvánia, MC Monaco, N Norvégia, NL Hollandia, P Portugália, PL Lengyelország, RM Románia, S Svédország, SCV Vatikánváros, SE, Tr. SF Finnország, Y Jugoszlávia.

2. A Diplomáciai Testület tagjainak járművét ezzel a francia (CD) vagy magyar jelzéssel látják el.

Olajkeverés

KERDES. Ugyanazon gyártmányú, de két különböző viszkozitású kizárólag ásványolajat akarok hidegen keverni, úgyhogy a nyert keverék viszkozitása a két keverésre használt olajtípusé között legyen. Lehetséges-e ez? Ajánlatos-e? (B. I. Debrecen.)

FELELET. Kizárólagosan ásványolajok keverhetők egymással, amit legelőszérűbb úgy végrehatunk, hogy a keverésre szánt olajakat 30–50 Celsius fokra felmelegítjük. Tűzveszély nincs, a kikevert olaj viszkozitása közepes érték lesz, amelyet azonban viszkozitásmérő nélkül fokra pontosan nem lehet megadni. De ennek experimentálni? Mikor ma már mindenütt világmarkás olajok állanak rendelkezésre. Ha kannáztól márkás olajat vásárol, nem érheti meglepetés. Természetesen a sér tetlen plombára ügyelni kell.

Őszi túra

KERDES. Két-háromhetes alpesi őszi túrára indulok. Szeretném útbajteni a Grossglocknert és elakarok jutni a Bodeni tóig. Milyen útvonalon menjek, kétszer ugyanazt az utat nem akarom megtenni, városok megtekintésére nem helyezek súlyt. Triptik- és pénzbeszerezési eljárásokkal tisztában vagyok.

FELELET. Útirány nagy vonalakban: közvetlen vagy a Semmeringen át Klagenfurt, Wörthi tó, Heiligenblut, Grossglocknerstr., Feriöten, Zell am See, Kitzbühel, Innsbruck, Arlberg, Bregenz, Lindaunál átkelés a német határon, látogatás Friedrichshafenben a Zepelin gyárban, majd vissza Neuschwanstein, Lindenhof, Garmisch (Zugspitze!) megtekintésével a Bayerische Alpenstrassen át Berchtesgadenba, ahol ne mulassza el megtekinteni a féloránira fekvő Königssee. Berchtesgadenből a Salzkammerguton, avagy a Gesäusen át Bécs, Budapest. Részletekkel, költségelőiránnyal szívesen szolgálunk.

Üzenetek

B. Gy. Szeged. A pályázat május 31-én lejárt. Ha a gyár újabb pályázatot hirdetne, értesítjük. Rajzait küldje be szerkesztőségünkbe, ha megfelelnek, leközzöljük. — **Sz. J. Diósjenő.** Ha a cég nem vállalja százszázalékos garanciális kötelességének teljesítését, úgy adja át az ügyet ügyvédeknek.

A lengyel motorkerékpár Grand Prix-t a német Richnow (Rüde) nyerte meg.

Olaszországban Bosch és Marelli közös eladási szervezetet létesített „Mabo” néven.

Az USA-hoz tartozó Honoluluban táblákat függesztettek ki, amelyek szerint 70 km-ben jelölik meg a gépjárművek maximális sebességét. Közben kiderült azonban, hogy a törvény 56 km-t ír elő. Mivel a táblák megváltoztatása költséges lett volna, megváltoztatták a — törvényt...

Japánban hír szerint 24 hengeres motor számára olyan mágnes sikerült konstruálni, amelynek súlya alig 8 kg, szikratávolsága pedig az eddigi átlagos 8 mm-rel szemben 12 mm.

A londoni posta táviratát 200 motoros kézbesítő juttatja el a címzethez. A kézbesítők tavaly több mint ötmillió kilométert futottak.

Németország nyersolajtermelése az előző évhez viszonyítva 60 százalékkal emelkedett.

Az angolok előkészületeket folytatnak a Henneslére motorkerékpáros világkörű megostromlására.

Olaszország idei motorkerékpár bajnokai: Pi-gorini (250 Guzzi), Nocchi (350 Rudge) és Tenni (500 Guzzi).

Az Olympia Show motorkerékpár kiállítás november 30-án nyílik meg és december 7-ig fog tartani. A kiállítás különös érdekessége lesz a német gyárak nagyarányú felvonulása. A kiállítás külföldi látogatói számára a Cook-iroda előnyös társasutazást rendez Londonba.

Párisban megduplázták a motorkerékpáros rendőrök számat, akik rugózó hátsóvillás gépeket kaptak.

Az angol TT-n győztes olasz Guzzi-gépek hazaszállítási költségei jóval kevesebbe kerültek, mint az odaszállítás: egyik rugózó hátsóvillás masinát a helyszínen megvették olyan áron, amelyen kisebb motorkerékpár-gyárat lehetne alapítani.

Az új kis 100 cm-es DKW gépek teljesítményéről a kis hengerűrtartalmat meghaladóan jó hírek érkeznek. Hollandia ebből a típusból egy tételben 1000 darabot kötött le az Auto Uniónnál.

A belga FN versenygépek királyláncos konstrukciók. A lánc két esében fut, amelyek a henger hűtőbordázatába vannak ágyazva. A gépek ötfokozatú sebességváltóval vannak szerelve, a negyedik fokozat a hirtelt míg az ötödik fokozat bekapcsolására erős hátszélben és hosszú egyenes lejtőkön kerülhet sor. A bekapcsoló ötödik fokozatot a szerelékfalon kigyűlö piros lámpa jelzi.

Franciaországban a vezető vizsga előtt nincs orvosi vizsgálat.

Németországban 880.000, Angliában 580.000, Franciaországban 559.000, Olaszországban 160.000 és az Egyesült Államokban 99.000 motorkerékpár van forgalomban.

A Belfast mellett lefutott a 1000 TT-t, amely 739 km-es távon került lefutásra. Dixon (1.5 l Riley) nyerte meg 133,6 km-es átlaggal Hall (3.6 l Bentley) és Howe (3.25 l Bugatti) előtt.

FILLÉREKÉRT

a távirat gyorságával szállítja leveleit a

LÉGI POSTA



Felvilágosítás:

AIR FRANCE

LÉGIFORGALMI R.-T.

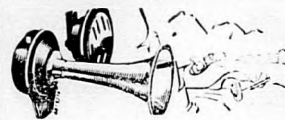
Budapest, IV., Vörösmarty-tér 2.

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



HIRDESSZEN

az *Auto-*
*Motor-*ban



Hang- és fényjelzés

együtt biztosítja a zavartalan autóvezetést úgy éjjel, mint nappal, országton és városban egyaránt.

Egy nyomógombról

a meglévő felszerelés átalakításával adhatunk nappal kürtjelzést (városban BOSCH hangtompítóval) éjjel pedig villanó fény jelzést.

Ajánlattal szolgál:

BOSCH RÓBERT KFT.

Budapest, V., Váci ut 22-24. Tel. 923-38.

Autó- és szántómotor

Főtengelyek és hengercsiszolások

és minden e szakmába vágó alkatrész készítése

ÖZV. DEDICS FERENCNÉ

Thék Endre utca 15 Telefon: 30-3-45

Igényének legmegfelelőbb

használt motorkerékpárt

megtalálja CSILLAG motorszalón

óriási raktárán

CSILLAG motorszalón

V. SZABADSÁG-TÉR 7. SZÁM

Telefon : 28-0-25.

Nemzeti Bankkal szemben

MEGBIZHATÓ OLCSÓ



Motoros csizmák és cipők

„TURÁN”

SPORTCIPŐZEMNÉL kaphatók.

Készíti :

ifj. Ternóczky János

VI., Podmaniczky-utca 49. sz.

Tel. 22-3-53.

Minden sportághoz szükséges cipők, lovaglő csizmák kaphatók.



Motorkerékpár kisautó csónakmotor

K. BAUER TIBOR CYŐZŐ

B.S.A.- Super X- alkatrészek, speciális javítóműhely.

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

KEZTYŰT

AUTÓHOZ, MOTORHOZ

CSAK OTIENREITERTŐL

vegyünk, mert megbízható és olcsó.

Készít - Javit

IV., Petőfi Sándor-u. 3. (Udvarban)

MOTOROLAJ

LARDOLINE

RICIT

Mi újság?

— A KMAC béigért, de meg nem rendezett nyári versenyei után októberben rendezti ezévi őszi versenyeit: premierként a Dobogókői nemzetközi hegyversenyt, a győzni Rekordkísérleti napot és kétnapos megbízhatósági terepversenyt. A KMAC mindhárom versenyt autóbilok és motorkerékpárok részére írja ki és az erre vonatkozó szabályok a napokban fognak megjelenni. Hosszú idő óta folytatott tárgyalások eredményeképpen a KMAC vezetősége biztosította a versenyek nemzetközi jellegét. Több nagynevű és közismert külföldi versenyző indulása máris biztosítva van úgy, hogy a rendezendő sportesemények a legnagyobb érdeklődésre tarthatnak számot. A győzni rekordkísérleti napon előreláthatólag, az eddigi jelentkezések szerint, ismét Európa leggyorsabb autóbilok és motorkerékpárversenyzői fognak megjelenni a leggyorsabb gyártmányokkal és remélhető, hogy ismét világraszóló eredmények színhelye lesz Európa leggyorsabb országúti versenypályája.

— *Hallom, Hébli úr, repülőgépkészítő volt Mátyásföldön?*

— Ugy van, Szerkesztő úr! Szendy Károly főnagymester egy pompás új Klemm-masínával lepte meg a „Budapest” SE agilis repülőszakosztályát. A keresztényai tisztséget Szendy Károlyné látta el.

— *Mondja, Hébli úr, kit tudna ajánlani olvasóinknak az esetleg felmerülő autotechnikai szerkesztési munkák végzésére?*

— Zofahl G. constructeur (VII., Wesselényi-u. 4.) az „Autotaxi” volt szerkesztője elvállalja mindennemű gépszerkezetek rajzainak elkészítését, új gépek tervezését és szabadalmak teljes kidolgozását. Praxisának az autósakmába vágó főanyagát, autóbilok- és csónakmotorok, stabilmotorok, alvázak és motortestektetek, tartánykoesik, pótkoesik stb. képezik. A Zofahl-konstrukciók szakszerűségét és megbízhatóságát sokévi gyakorlatról tanuskodó okmányokon kívül régóta üzemben lévő, jól bevált szerkezetek igazolják.

— *Meglepően szaporodnak utainkon az Austin kiskocsik!*

— Ez nem is esodálatos. Szerkesztő úr! A birminghami Austin kisautógyártásnak 30 eztenzös multja van és talán ez az egyetlen gyár, amely alapvető gondolatként kifejezetten a kiskocsigyártást tűzte ki céljául, ellentétben a legtöbb autógyárral, melyek nagykoesijuk kiesinyíteti mását hozták ki kisautótipusként. Az Austin-koesik elterjedésének magyarázatát a kisautótól nem várt esodálatos teljesítményben, hegymászóképességében, tartósságában és évtizedek óta hagyományos filléres üzembeltségében kell keresnünk.

— *Más események?*

— Az Országos Frontharcos találkozó keretében lefutásra kerülő Hősök esillig-túnya az év legnépesebb motorsport eseményének ígérkezik. Jelentkezéseket máris beküldötték a padovai és vicenzai olasz motorklubok, az Osztrák Touring Club, a bécsi Puchfahrervereinigung, a drezdai és berlini autókubok. A magyarországi autóbilok klubok közül a Győri AMC, a Somogy megyei AC, a Képesi AC autóbilok és motorsportosztálya, a Középmagyarországi AMC, a szegedi Kitartás AC autóbilok és motorsport osztálya — hivatalos túrának írták ki a Hősök Csillagtúraútját úgy, hogy soha nem látott számban fogjuk Budapesten üdvözölhetni a külföld és a vidék autósait és motorosait.

A Csillagtúra célja október hó 6-án, vasárnap délután fél 9 és fél 10 óra között az Andrassy út végén levő Hősök Terén lesz.

Délután 1 órakor lesz a díszbéd, utána az egyes klubok bejelentett szóokai megvitatták az autóbilokizmus aktuális kérdéseit, melyeknek eredményeként memorandumot nyújtanak át a m. kir. kormányának, hogy a magyar autóbilokizmus és motorizmus fejlődését gátló rendelkezések megszüntethetők legyenek. A Csillagtúra nevezési díja 3 pengő, nevezési határidő október 1. Nevezni a Frontharcos Szövetségénél lehet. Budapest, VIII., Rákóczi út 27. Telefon: 34-7-14.

Brown György

autóbilok alkatrészek

Budapest, VI., Jókai u. 17.

Telefonszám : 24-4-77

Alkatrészek **MÁVAG**

MERCEDES BENZ

és egyéb autóbilokhoz.

GLADIATOR PENGE VEZET!

Révész és Huszár

VI., Jókai tér 7. Telefon : 18-9-54.

DUREX dugattyúk egyedárusítása.

Dugattyúgyűrik, nyers- és kész motorszalok, fogaskerekek, dugattyúcsapok, tömitések, Wippermann és Morse motorkerékpárláncok.

APRÓHIRDETÉSEK

Karosszériákat mindenféle kivételben. Átalakítások nyitottól esnkotrta. Autófényezés, kamambol autók javítása. Használt karosszériák eladók. Boross, Erkel-u. 17. (Kálvin-térnél).

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

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

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

Kilométerszámolók, sebességmérők, autóbilok és stopperórák raktára és javítóműhelye: Schwarcz Testvérek, Podmaniczky-u. 59. Telefon 29-6-24.

Sunbeam Motoschoe, Caltorthe 3-0-es, Grindlay-Jap 500-as, Tornax, kedvező feltételekkel. Castrol, Mobilol legelőnyösebben Koppányi, Dessewffy u. 47. sz.

Motorkerékpár, autólerekak bővítéséhez közreműködő pénzes társat keresünk, „Bevezetett” jellegre a kiadóba.

Felélős szerkesztő és kiadó : KRAMER JENŐ

Erdős Testvérek

autóbilok és karosszéria üzem

NASH-PACKARD

hivatalos service

Budapest, VI., Jókai-u. 34.

Podmaniczky-utca sarok

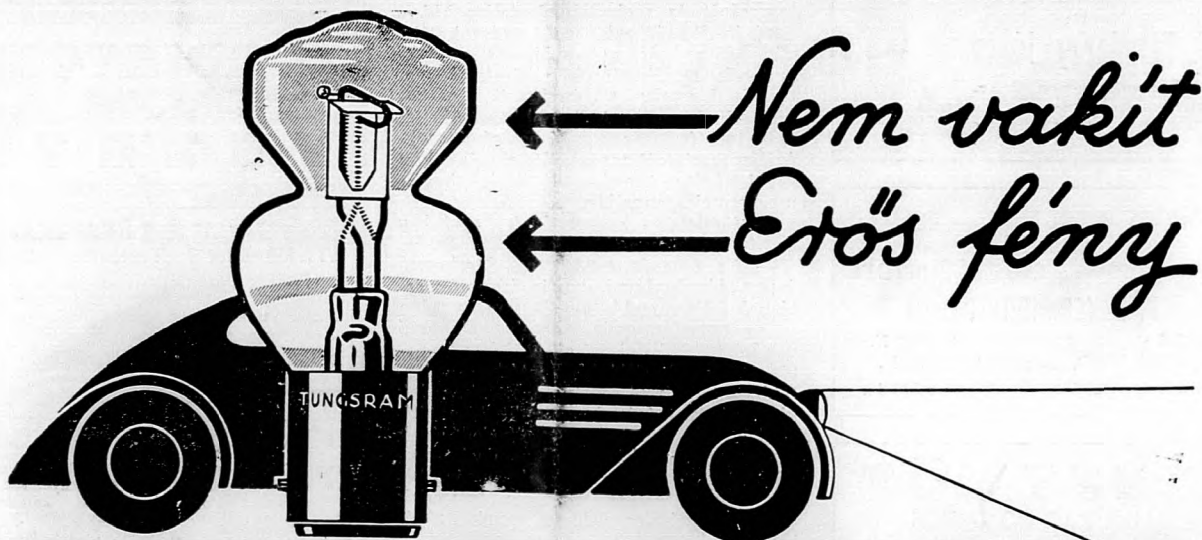
AUTOMÉNTŐ SZOLGÁLAT — SERVICE

Telefon : 25-5-80.

A Két adu...



ELADAS : IV., VÁCI-UCCA 1-3. TEL. : 82-8-48 — SERVICE : VI., ARÉNA-UT 61. TEL. : 98-8-20.



TUNGSRAM

„SÁRGA DUOLUX” LÁMPA

KÖZEL- ÉS TÁVVILÁGÍTÁSRA