

ÁRA 40 FILL.

17312
DOBOGÓKÓ – KMAC TRIÁL

VII. ÉVFOLYAM
16. SZÁM
1935. nov. 1.

AutóMotor

A LEGNAGYOBB PÉL.
DÁNYSZÁMU MAGYAR
MOTORSPORTLAP



VEZÉRKEPVISELET:
BUDAPEST VI,
LISZT FERENC-TÉR 11.
10-3-90.

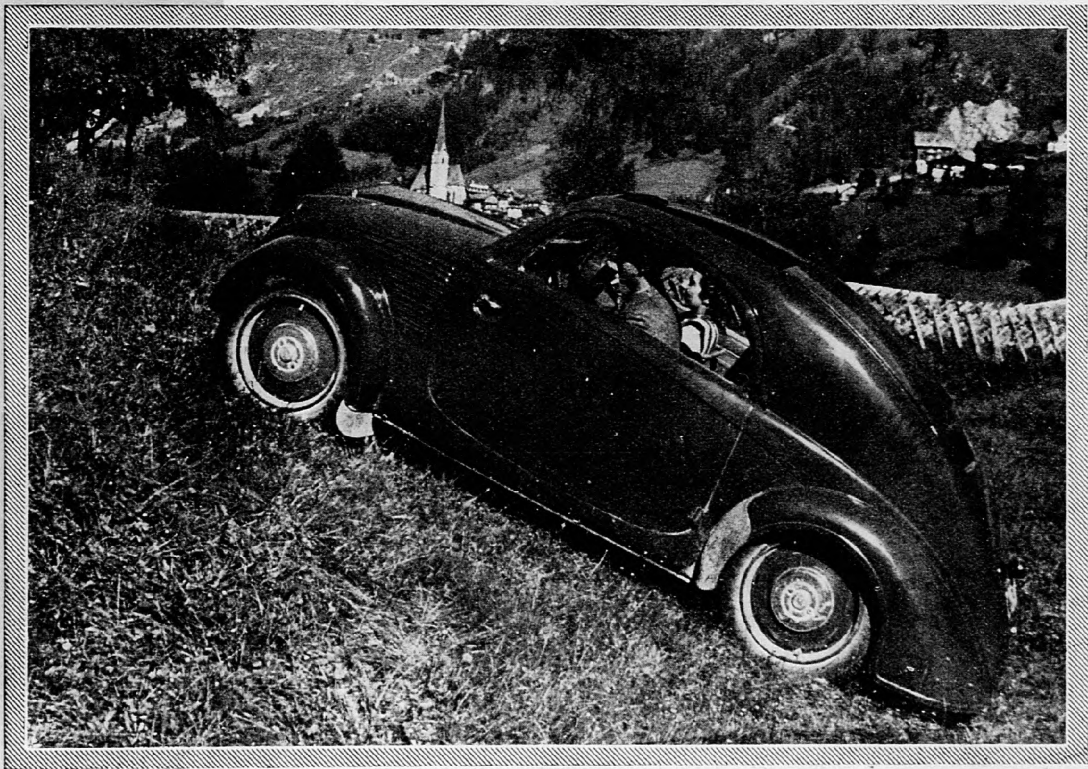


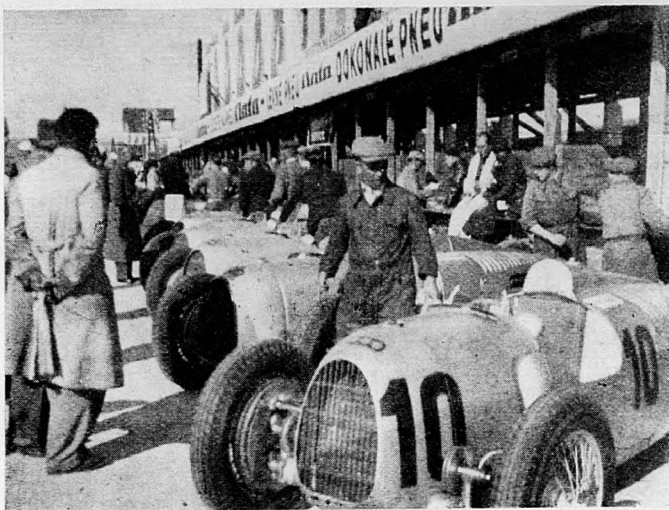
Foto Rübelt, Wien



?

Melyik gyárnak lesz ez a tavaszi slágere?
Ez az egyliteres kiskocsi az európai autóipar szenzá-
ciójának ígérkezik! (Tessék gondolkozni!)





Az

AUTO UNION

versenygépei



FŐLÉNYESEN GYŐZTEK

a MASARYK KÖRVERSENYEN és a MONZAI GRAND PRIX-n

A konszernhez tartozó gyárak kocsijaiban élnek tovább a versenygépek kitűnő tulajdonságai

HORCH WANDERER

az elegancia és üzembiztosság megtestestítője.

az ideális városi és turagép

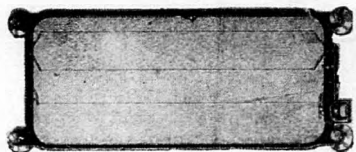
Vezérképviselőt HESS ERVIN, I. Mészáros-utca 15. Telefon 500-90

Készüljünk fel a télre!

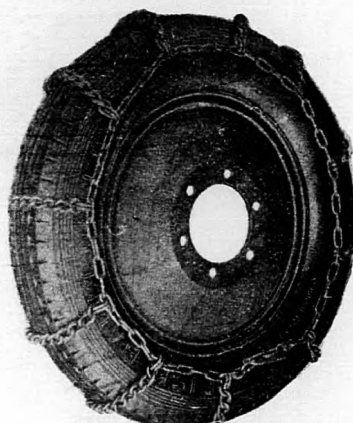
Minden ami télen kell



Glysantin a megbízható fagyálló hűtőfolyadék.
Gyártja: I. G. Farbenindustrie.



DEFROSTER szélvédő melegítő kontroll lámpával.



Dreadnought hóláncok minden méretben. Eredeti kanadai áru.

HŰTŐTAKARÓK! MOTORKÁLYHÁK! TÉLI OLAJOK! stb.

MOTOR ÉS AUTÓKELLÉK RT. Budapest, VI., Jókai-utca 11.

TELEFON: 18-3-65.

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

ELŐFIZETÉSI ÁRA EGY ÉVRE 6 PENGÓ
KÜLFÖLDRE 10 PENGÓ.CSAK EGÉSZ ÉVES ELŐFIZETÉSEKET
FOGADUNK EL

AutóMotor

AZ EGYETLEN FÜGGETLEN
MAGYAR MOTORSPORTLAPKIADJA AZ
„AUTO-MOTOR” LAPKIADÓ VÁLLALATSZERKESZTŐSÉG ÉS KIADÓHIVATAL:
BUDAPEST, V., TÁTRA UTCA 4. SZÁMHIVATALOS ÓRA: 9-11G
TELEFON: AUT. 224-07 és 107-68Postatakarékpénztári csekk számla szám: 48.438
Folyószámla: Angol-Magyar Bank

VII. ÉVFOLYAM

BUDAPEST, 1935. NOVEMBER 1.

16. SZÁM.

Előgyújtás

Középmagas, inkább szikár és néha nagyon fiatalos volt. Feltűnően keskeny arca csak akkor öltött szigorú tekintetet, ha csontkeretes pápaszemét vette fel. Ez a szigor azonban csak látszólagos volt, nem tudott, vagy talán nem is akart igazán szigorú lenni. Valahogyan nagyon el tudott kalandozni a pillantása, néha egészen másra gondolt, mint amiről beszélt, ilyenkor szokta tegezni az idegent és magázi a barátot. Hatalmas íróasztalának fala egészen elfedte az alakját, amikor valami nagy kérdés volt szőnyegen és felő volt, hogy az arca előlur valami, egyszerűen kissé lebiggyesztette a fejét és hallgatott. Mert hallgatni nagyon tudott, olyan beszédesen hallgatni, olyan sokatmondóan semmit sem mondani. Művésze volt a hallgatásnak.

A KMAC és a magyar automobilizmus sokat köszönhet neki. Mondhatni szanálta a KMAC-ot anyagilag és — erkölcsileg, voltak elgondolásai és elgondolásait keresztül is tudta vinni. Nem volt sportrajongó, a motorsportot az egyetemes automobilizmus egyszerű tartozékának tekintette, melynek átütő ereje idegen volt a számára. És mégis sokat foglalkozott sportkérdésekkel. Felkelt hajnalra ötkor, hogy ott legyen Győcön, képes volt órák hosszára elkintódni azokon a sportkérdéseken, melyek valójában idegenek és távoliak voltak tőle. De tartozott ezzel kötelességérzetének.

Nem volt általában népszerű, mert nem tudott kedveskedni. De gyűlölni sem. Valami csodálatosan éhszígyetét eléjánt csontorvagyban ült, ahová közel senkit sem engedett.

A motorsportban ő volt az ütköző, aki mindenért vállalta a felelősséget, azért is, amiért nem ő volt a felelős. Kevesen tudták ezt és félreértették. Ha iksz és ipsilon részére az Apponyi-téren nem uáltak ki idejében a kért sporttámogatást, úgy benne keresték a hibát. Kevesen tudták, hogy néha milyen nyúl a saját zsebébe, hogy a tőle lelkileg nagyon is távol álló sport ügyét segíse. Kötelességérzetből.

Mindnyájunknak fáj, hogy örökre elment közülünk. Nagyon fog hiányozni. Emberi srca, hogy az igazi értéket csak akkor tudjuk felmérni, amikor az elrhetetlen messzeségek ködfátyolán. És soha vissza nem térhet a körnkbe.

A miniszteri osztálytanácsos úr a minap rádióelőadást tartott, melynek tárgya a gépjárműközlekedés volt. És mivel az osztálytanácsos úr a csendrelelet körül hatékony-sággal, eredményességgel, szóval tettekkel tényező: foglalkozott az automobilizál kapcsolatos akusztikai kérdésekkel is.

És valahogyan imígyen szólalt meg:

— A robbanó gránát dörrenése andalító zene a csikorgó fékek ropogásához képes. Kérdem: miért nem olajozgatják a fékeket?

Nem tehetünk mást, mint szívből köszönteni az osztálytanácsos urat és halásan megköszönni az értékes tanácsot. Igerjük, hogy ezentúl olajozgatni fogjuk a fékeket. Reggel, délben és este. Azt a hétrétgörnyedt kupándőfölt döglött de-

nevéről, hogy ez nem jutott az eszünkbe már előbb. Hát persze, olajozgatni. Kolumbusz tejása. Hogy ne csikrogjanak. Jól meg fogjuk ezentúl olajozgatni a fékeket. Hogy az osztálytanácsos ur ne legyen kénytelen a jövőben rádiódorgatórimokat szertesugározni magából.

Hopp eszünkbe jutott valami. Nem is kell tulajdonképpen a fékeket olajozgatni, inkább szereljük le és adjuk el a fékeket a Teleki téren ócskavasnak, hogy legyen miből utadót fizetni. Mert hiszen a megolajozott fék egyenlő a nulla fékkel. Disznak pedig ugyan ki boltnd fékeket cipelni a kocsi-ján, csak azért, hogy legyen mit olajozgatni. Különösen akkor, amikor az osztálytanácsos úr — aki nánt említünk tettekkel tényező közlekedésügyi kérdésekben — ügylőszik nagyon haragszik azokra a franya fékekre. Melyektől azok az istentelen gonosz autósok sajnálják azt a pár csepp olajat. Dá, dá rosszak...

Kötelező autószerelvénybiztosítás? Ez az a legfrissebb fözetű kétkeresztes mérég, melyet be akarnak adni az automobilizmusnak. Kötelezővé akarják tenni minden autótulajdonos részére a szavatossági biztosítást, ránk akarják szabadtítani a biztosítókat. Hogy ez mibe fog kerülni, azt még nem tudni. De hogy nem lesz ócska a mulatság, azt sejtjük előre. Keresni azért lehet majd rajta, egész szép, kerck summákat. A biztosítók és a hozzájuk közelálló vagyonok fogják kerülni és az automobilizmus fogja megadni az arát. Hát mikor fognak egyszer végre békét hagyni nekünk? Mikor fognak máshol vadászterületeket keresni? Vagy talán kimeríthetetlen bőségű forrasnak képzelik az urak az automobilizmust, melyet ott lehet megcsapolni, ahol éppen tetszik?

A fényűzési autó, jázisdó, benzín és olajadó, vám, lészatadó, utadó után újabb adót akarnak kivetni? Azt hiszik, hogy mindent elbánnk?

Díjkiosztó vacsora volt a minap. Együtt ült mindenki, aki szoroz, vagy inkább oszt a magyar automobilizmus háztartásában. És felvetődött a kérdés: miért nem áldoz a Magyar Touring Club az autó és motorsport oltárán. Mert köz-tudomású, hogy a Touring-klub mindeddig egyetlen vörös petákkal sem járult hozzá a sport fejlesztéséhez.

A touringklub az automobilizmusból él. Jól él. Például, mint mondják egyedül a pengőcskekkel több mint 70 000 pengő volt az ideén a haszna. És hol vannak még az egyéb bevételek. Az idegenforgalmi ügyletekből befolyó üzleti haszon, mert hiszen olígha arának ráfizetést a lázas és eredményes munka taradóján.

A touringklub jövedelme a automobilizmusból fakad. Sőt azt sem hallgathatjuk el, hogy jövedelme csökkenti azoknak az alakulásoknak a jövedelmét, melyek néha cseppenev, néha csuryna, de mégis áldoznak a sportra. Amiből logikusan az következik, hogy a sport nem élvez előnyt a touringklub működéséből.

A touringklub rövid és erőyes gesztussal szokta elintézni a kérdést: alapszabályszerűen nem feladata a sportba való bekapcsolódás, a versenyek rendezése, satöbbi De olyan pontot talán mégsem ötel fel az alapszabály, mely megtiltja azt, hogy valamit áldozzon a sportra is a százezrekből. Többek között.

A jog kötelességekkel is jár. A kötelesség néha paragrafusokban van szabályozva, néha csak iratlan, úgynevezett erkölcsi kötelességréől van szó.

Öszintén megmondjuk: úgy érezzük, hogy a touringklubnak igenis erkölcsi kötelessége volna bekapcsolódni a sportba.

Nem arca gondolunk, hogy versenyeket rendezzen. Isten neuts. Csak éppen busz kövelelmének egy kis töredékét áldozza fel — ha ugyanezt áldozatnak nevezhetjük — a sport oltárán.

Hangtompítsuk a — hangtompítót!

Nem művészet csökkenteni a kipuffogás hangját anélkül, hogy a motor ereje csökkenjen.

— IRTA: KÖNIG RUDOLF —

A négyessel összefüggő problémák mellett ugyan miről hallani manapság többet, mint a csendreletről? Es ezzel kapcsolatban arról az „átkos” kipuffogásról, melyről idegbajos és miniszteriális öregurak rádiószónokolnak korukat meghazudtoló elevenséggel. Gyomorhajos és pártában maradt, aggság felé hajló hölgyek írogatnak nagy szorgalmasan panaszos leveleket felváltva ellenzéki és kormánypárti napilapoknak, a panaszos írásművek örökké visszatérő refrénje a motorkerekpár „gépfegyverszerű” és „idegölő” kipuffogása.

Tegyük a kezünket a szívünkre. Néha valóban igazuk van azoknak, akik kifogásolják azt a felesleges zajt, melyet egyes rakoncátlanabb motorosok csapnak. A hangszűly a felesleges szón van, mert az enyhe purrogásnál nagyobb zajt csapni valóban felesleges. A motorosok egyrésze — különösen a fiatalabb kategória — még mindig azt hiszi, hogyha motorjának gyenge a hangja, úgy nem számít „valódi” motorosnak. Odaáll tehát fabrikálni és kuruzsolni. Mivel azonban duhajságában mégis csak óvatos, hát tekintettel a rendőrökre, nem távolítja el a gyárilag szerelt nagyméretű hangtompító dobát, hanem ravasz fondorlattal kiperálja a benne lévő gázirányító és szűkítő rendszert, kivagdálja a különböző irányban elhelyezett lemezeket és járatokat, hangtompítója rendőrhatalósági szempontból szabályszerű, csak éppen a dobhártját sérti vérszen a csattogó hang.

Rendőri előírásaink és gyakorlatunk, sajnos, gyenge lábón áll a hangtompítás ügyében. A szakértő uraknak ott a Mocsány utcában csak az a fontos, hogy a hangtompító minél köcsöszerűbb legyen és az egyszerű, de felette hatásos fecskéfarkot átok alá helyezték. Amin megütökni azonban nem szabad, nem is kívánhatjuk a mélyen és általánosan tisztelt uraktól, hogy a gázexpanzió és a sar többiek elméletével, gyakorlatával akusztikai szempontból is tisztában legyenek.

A gyáriag szerelt hangtompítóknak 90 százaléka tökéletes, kivétel persze a szupersport vagy felversenygép, melynél a minél nagyobb teljesítmény elérése céljából minél szabadabb gázáramlást biztosítanak, az eredmény gyengének egyáltalában nem nevezhető csattogó-pattogó kipuffogás. Az ilyen gépek gazdája akkor cselekszik helyesen, ha szabályos hangtompítót szerel fel, ami olcsóbb dolog, mint büntetéseket fizetni.

Hogyan csökkenthetjük a kipuffogás hangját?

Igen gyakran hallani a kérdést: „Hogyan tudom csökkenteni motorom kipuffogásának hangját?” Es mielőtt elhangzanék a válasz, máris követi a második kérdés: „Megfelelő módszer vasforgáscot tölteni a hangtompítóba?”

A második számú kérdésre gondolkodás nélkül rá lehet vágni a nemet, az első számú kérdéssel már bővebben kell foglalkozni. A padlógyaluláshoz és fazék-tisztításhoz használt vasforgács merőben alkalmatlan a hangtompító hatásfokának növelésére. Igaz, hogy a vasforgács be-

töltése után motor hangja esodálatosan megszűnik, viszont rövidebb-hosszabb idő után a vasforgács összenyomódik a gaznyomás következtében és szilárd dugaszt képez, mely óriási ellennyomást fejt ki, csökkenti a motor teljesítményét, erős melegedést okoz és hosszabb idő múlva alaposan elbánik a kipuffogó-szeleppel és annak féskével, esetleg a dugattyúval is.

A hangtompító hatását legegyszerűbben és leghatásosabban úgy növelhetjük, ha ráadás-fecskéfarkot szerelünk. A fecskéfark azonban minél kisebb legyen, mert a nagyméretű, a végén merészen szélesedő fecskéfark erősen vibrál és csattogó színezetet kölcsönöz a kipuffogás hangjának. A legjobb a hengeres és csak a végén összenyomott fecskéfark, melyet azonban megfelelő módon meg kell „adjustálni”.

Az a fecskéfark, melynek csak az összenyomott végén van keskeny nyílása — nem jó és legfeljebb arra jó, hogy a szabad gázkiáramlást akadályozza. A hangtompító célja tudvaleg nem az, hogy szűkítve a gáz kiáramlására szolgáló nyílást csökkentse a kipuffogás zaját, ellenkezőleg, az a célja, hogy fokozatos átmenetet adjon a kipuffogó torkon és kipuffogó esővön át kiáramló gáz magas nyomása és a normális atmoszférikus nyomás között.

A fecskéfark hangtompításának sarkalatos része az oldalába furt lukak sorozata, melyeken át a gáz egyrésze távozhatik és ezzel nemcsak nyomása, hanem hőmérséklete is fokozatosan csökkenhet. Minél több lukat fúrunk a fecskéfark hengeres részébe, annál jobb. A gyakorlatban a kb. 3—4 mm-es furatok felelnek meg a legjobban, aki tökéleteset akar alkotni, az úgy fúrja ki a lukakat, hogy a fark végén több legyen a furat, mint a tövén. Azu nem is kell hangsúlyozni, hogy a sok kis furat hatásosabb, mint a kevesebb, de nagyobb luk, nagyon fontos az is, hogy a lukak kifúrása után belülről kaparjuk el a kirongyosodást, nehogy gázörvények képződjenek.

Amikor a hangtompító harangoz

Nem ritka az olyan hangtompító, mely furesán harangozó zajt okoz. Ennek az az oka, hogy a gyárban takarékoskodtak a vaslemezzel és a kellenél vékonyabb anyagból készítették a hangtompító belsejében lévő gázirányító szárnyakat, vagy a gáz labirintus-útra készítő

csöveket. Nem nehéz ezt megszüntetni, kétféle módszer között válogathatunk. Vagy sűrűn és feszesen körülcsévéljük a hangtompítót 2—3 mm vastag aszbesztzsinorral, vagy pedig merevítjük. A merevítés úgy történik, hogy megfelelően hosszú fúróval keresztbe átfúrjuk a hangtompítót, a furaton két anyával ellátott kellő hosszúságú, a két végén metes és 5—6 mm vastag vasrudat bújatunk át, melyet az anyákkal rögzítünk. A vasrud merevíti a hangtompító belső berendezését és minden bizonnyal megszűnik a kellemetlen harangozás.

Hangtompítás — hangtompító nélkül

A kipuffogás hangjának erőssége a vezetési technikától és a motor beállításától is függ. Ha nem elég az előgyújtás, úgy intenzívebb a kipuffogás hangja, gondoskodjunk tehát arról, hogy motorunk a kellő előgyújtást kapja. Akceleráláskor a motor sokkal erősebb hangot ad, mint amikor egyenletesen pörög. Kerüljük tehát a városi forgalomban a hirtelen gázadást, fokozatosan adjuk rá a gázt, motorunk erőlködés és vészes csattogás nélkül fog felgyorsulni. Igaz, hogy nem fogjuk faképnél hagyni azt a drága szupersport-kabrióle, melynek gazdája ugyancsak igyakszik, végeredményben azonban nem feleldjük el, hogy az Andrássy-út nem TT pálya.

Befejezésül óva kell intennem mindenkit attól, hogy a hangtompítójával kísérletezzék és az „edényből” — így hívják zengetes rendőri nyelven — bármit is eltávolítson, vagy éppen egészen levegítse a hangtompítót. Különösen kétütemű motoroknál járhat ez kellemetlen eredmény, könnyen rámehet a dugattyú. A gyárak kísérleti műhelyeiben alapos kísérletek alapján terveztek meg a hangtompítót, melynek eltávolítása vagy hatásfokának csökkentése meghosszabbítja magát.

Ne üljünk fel annak az akusztikai csalódásnak, melynek oly sokan esnek áldozatul. Az ember hajlandó a sebességet a hang után megbecsülni, ezért képzeldük azt, hogy a hangos motor sokkal gyorsabb, mint a zajtalan. A mai modern és alaposan átgondolt hangtompítók legfeljebb ha 3—4%-ot vesznek le a motor sebességéből, ami annyira csekély különbség, hogy nem érdemes vállalni a kuszálással járó mechanikai és rendőri kockázatokat.

Licsájer János

budapesti autórugógyártó és tökéletesítő üzem

Specialista az autórugók gyártásában

Telefon: 46-3-51

Budapest, VIII. Thék Endre u. 14.

Telefon: 46-3-51



Mindenféle gyártmányú kocskilhoz kész rugók raktáron

MERCEDES-BENZ HÁROMSZOROS EUROPABAJNOK



1. Caracciola, 2. Fagioli, 3. Brauchitsch,
mindhárman Mercedes-Benz kocsin!

Az AIACR legutóbbi párisi ülésein hivatalosan is közzétették az idén első ízben kiírt Európa-bajnokság ranglistáját, melynek első három helyét a Mercedes-Benz-gárda élharcosai: Caracciola, Fagioli és Brauchitsch foglalták el a világ legjobbjából rekrutálódott hatalmas konkurrencia előtt. Az Európa-bajnokság mint pontverseny került eldöntésre, a pontszerző futamok az európai nemzetek 1935. évi legklasszikusabb, hosszútávú Grand Prix versenyei voltak, melyek eredményeinek összesítéséből született meg az Európa-bajnokság helyezési sorrendje, vagy ha tetszik, a versenyzők és márkák világranglistája. Ime az idei Európa-bajnokság eredménye:

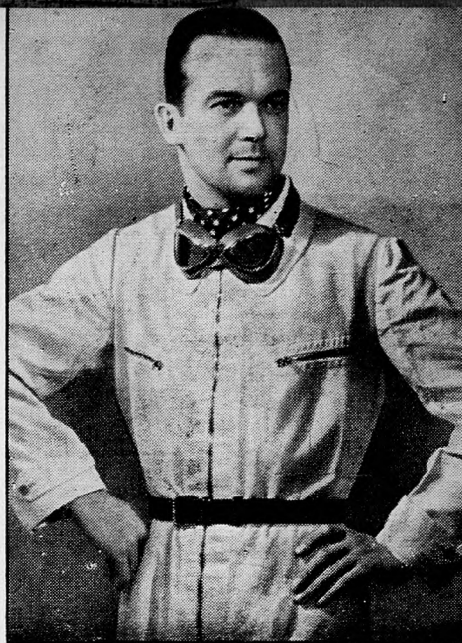
Bajnok: R. Caracciola (Mercedes-Benz) 16 ponttal. 2. L. Fagioli (Mercedes-Benz) 22 p. 3. M. v. Brauchitsch (Mercedes-Benz) 31 p. 4. R. Dreyfus (Alfa Romeo) 35 p. 5-6. H. v. Stuck (Auto-Union) és T. Nuvolari (Alfa Romeo) 37 p. 7-8. A. Varzi (Auto-Union) és L. Chiron (Alfa Romeo) 40 p.

Mercedes-Benz az idei szezonban 11 nemzetközi verseny startjánál jelent meg és 9 esetben győztesen hagyta el a porondot, öt második és három harmadik helyet szerzett. A Mercedes-Benz csapat és egyben az nemzetközi versenyző-gárda elitjének legeredményesebb versenyzője Caracciola volt, aki 6 győzel-

mével, egy második és egy harmadik hellyel méltán fonta az Európa-bajnokság koszorúját a háromágú Mercedes-Benz csillag köré. Fagioli 3 győzelmet, 2 második és 1 harmadik helyet szerzett gyárának, míg Brauchitsch 2 második és 1 harmadik helye mellett a német Grand Prixen nagy balszerencsével kényszerült kiengedni kezéből a diadalt.

A másik nagy német versenymárka, az Auto Union 12 esetben szállott síkra az nemzetközi körversenyek keretében és Varzi két, Stuck és Rosemeyer egy-egy értékes győzelme mellett négy második és három harmadik hellyel öregbítette az egymásba fonódó négy karika nimbuszát.

A német kocsik nagy konkurrensé Alfa Romeo még nem küzdötte le szezon folyamán megjelent új típusainak gyerekbetegségeit, mindazonáltal az egész szezon folyamán, a 14 összecsapás keretében kemény ellenfélnek bizonyult, mely Nuvolari révén éppen a német Grand Prixben ragadta el a vendéglátók előtt a babérokat. Alfa Romeo még 4 második és 6 harmadik, Maserati 2 harmadik, Bugatti pedig egy második hellyel nehezítette meg a németek munkáját.



Rudolf Caracciola (Mercedes-Benz) az első Európa-bajnokság győztese

A szezon befejeződött. A német kocsik 14 ízben léptek a nemzetközi GP-versenyek keretében a porondra, 13 diadalt arattak és elsőserban Mercedes-Benz révén biztosították az nemzetközi autósportban a német színek verhetetlenségét.

Itt az Ősz

Shell olajcseré!

Az év legnehezebb megbízhatósági versenyén,
a KMAC őszi triálján

STEYR 100

Kozma Endre vezetésével

abszolút győztes

és a verseny egyedüli büntetőpont
nélküli befutója



Abszolút második

STEYR 120

Moser Alfréd vezetésével az uttalan utakon rendezett
terepversenyen az abszolút legjobb időt érte el.

Az egyedüli befutott gyári csapat
Kozma-Moser-Virány vezetésével

STEYR

A motorkerékpárok főgyőztese
Lukavecz Ferenc

PUCH type 250

Az oldalkocsik győztese
Giréth Károly vezetésével



PUCH type 500

4 Puch a startnál - 4 Puch a célban!

Steyr-Austro Daimler-Puch-művek magyar keresk. rt.
Budapest, VI., Lehel-utca 25.

Mit mond Marcellino mérnök - az új Puch 800-ról, a gráci gyár meglepő négyhengeres-négyütemű, oldalkocsi üzeme szánt nagymotorjától?

Grác, október 24.

Marcellino mérnök, a világhírű Puch-konstruktőr, a szófukar emberek közé tartozik, nehezen áll kötélnek, ha mindennapi dolgokról van szó. Ezúttal annál nehezebb a probléma, mert rendkívül ügyben kerestem fel a gráci gyár tervező-osztályában. A készülő új Puch-motortól van szó, melyről már régen beszélnek, de melyről eddig semmi bizonyosat sem sikerült megtudni.

— Der Herr Ingenieur laesst bitten — és már ott ülök szemben a nagy íróasztalán, melyen tervrajzok és alkatrészek állnak garmadában.

Marcellino mosolyog:

— *Ugy-e a 800-ról akar hallani,* — találja a fején a szöveget — *mert ugyan mi más szél hozta volna ide?*

És be sem várva szavaimat folytatja:

— *Célunk az volt, hogy tipikus nagymotorkerékpárt hozzunk ki. Nagyteljesítményű, kivételesen strapabíró oldalkocsi négyütemű motort, mely három személygel és külön teherrel is megbírkózik a legnehezebb tereppel, tehát motorizált véderő alakulataink céljainak is megfelel. Ennek megfelelőleg rendkívül robusztus gép mellett döntöttünk — négyhengeres, négyütemű kivitelben. Kísérleti darabjaink már több mint egy éve futnak, most kezdünk hozzá az első széria felkészüléséhez.*

— *A motor szembenéző ikerhengeres megoldás, 792 cm ürtartalommal. Afékpádagrafikon szerint 4000 fordulat mellett 22 lóerőt ad az alulvezérelt motor, melyet könnyűfém hengervejek és dugattyúk, generalizált golyós és görgős csapágyazás jellemez. Cirkulációs kenés, blokkba épített négysebességű váltó, túlméretezett lánchajtás, szervókuplung, kettős bősörváz, préselt-acélvilla szinkronizált differenciál-rugózással, túlméretezett belső expanziós fékek, 45*

erős elektromos berendezés, 17 literes levegős ikerlortány, 3 literes külön olajlortány, rendkívül határos kétfős hangtompító teszi teljessé a képet.

— *A gép súlya oldalkocsival teljesen felszerelve 290 kilo, sebessége 95 kilométer, hegymászóképesége három személygel 30%, fogyasztása 100 km-re 6 liter benzín, 0,1 liter olaj.*

— *Akarja talán látni a gépeket?* — veszi ki a szót a számból a világhírű motorkonstruktőr.

A kísérleti műhelyben ott áll a hat próbógép. Porosak, sárosak. Napi 4—500 kilométeres távon röjják az osztrák utakat. Naponta írásbeli jelentés megy a megtett távról, az észleletekről, minder 5000 kilométer után teljesen szétszedik a gépeket, hogy megvizsgálják: hogyan viselkedik az anyag.

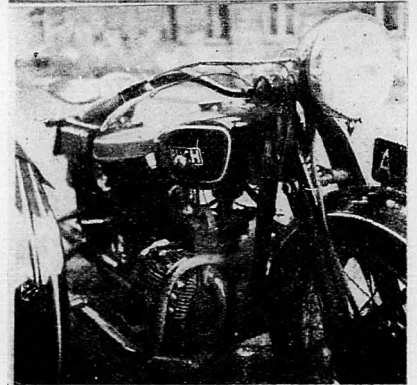
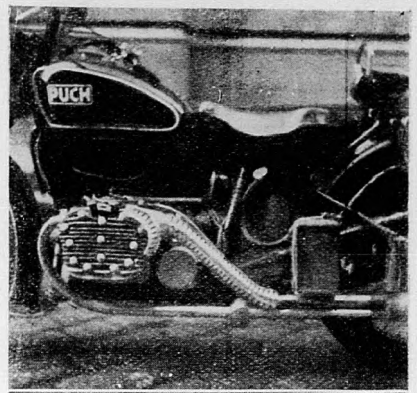
— *Bizony fáradtságos mesterség ez a végtelen „befutás”* — kapcsolódik bele a társalgásba a kísérleti műhely egyik „motorgyilkosa”, akiben a soproni Grand Prix és az elmúlt évek nagy magyar hegyversenyeinek népszerű hőseit, Franz Cmyralt ismerem fel.

— *Mikor lesz készen az első széria?* — szegyeződik neki a kérdés Marcellino mellének.

— *Pontos választ erre adni nem tudok* — gondolkodik el — *terveink szerint, tavaszra jövünk ki, de lehet, hogy hamarabb. Mindezen attól függ, hogy mikor fogunk bele a gyártásba, hiszen egészen készen vagyunk. Nem tartom kizártnak, hogy még a télen kijövjünk, de ez már nem a konstruktőr, hanem az igazgatóság dolga.*

Kilépve a gyár kapuján önkéntelenül arra gondolok, nem lehetne egy kicsit ráadni a gázt az igazgatóságra, hogy minél hamarabb kijöjjön a Puch 800?

A. J.



Felül: a Puch 800 motorja robusztus egységet alkot. Alul: figyeljük meg a túlméretezett elsővillát.

Dixon Campbell babáira vágyik. Terve szerint az 500 km-en felüli sebességre képes 10 literes versenykocsijával a kilométervilág-rekordon kívül a 24 óras (!) világrekordot is megostromolná. Dixon a kocsi építését maga akarja vezetni, amint hogy annak tervét is ő dolgozza ki. Ideje lesz rá bőven, hiszen közlekedési kihágásból kifolyólag hat hónapra eltiltották a vezetéstől, a hatósági közeg durva megsértése miatt pedig háromnapos fogházbüntetést is kapott. Dixon az utóbbi másfél esztendő folyamán autó- és repülőgépbaleset folytán már kétszer állott a halál küszöbén.

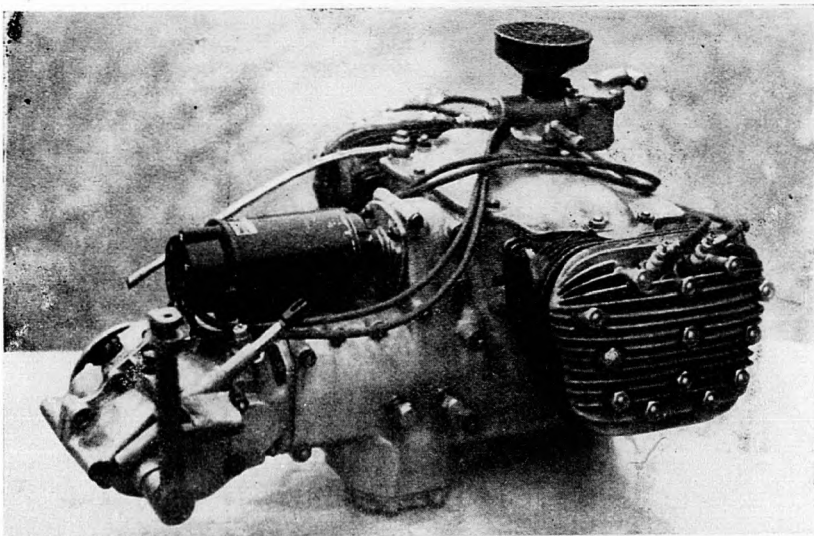
Az angol ACU előterjesztést készült tenni a FICM-nél a Nemzetközi Hatnapos Trial propozícióinak megváltoztatására. Az angol terv értelmében a trófea-csapatok létszáma háromról négyre emelnék fel, akik közül 3 ugyanolyan hengerűrtartalmú szölogépen, egy pedig tetszőleges hengerűrtartalmú oldalkocsi gépen indulna. Az angolok a hegyi próbák eltörlését, az etappok megrövidítését kérik és szeretnék keresztül vinni azt, hogy az előirt átlagot csupán két kategóriára — a 175-ös szölo- és tetszőleges hengerűrtartalmú oldalkocsi gépeket, másik a többi szölogépet ölelné fel — írják elő. A javaslatnak nagy ellenzéke van.

Az Austin-gyár naponta 400 kocsit gyárt. Legnagyobb eladási őrnyöksége a londoni Car Mart az elmúlt üzleti évben több mint egymillió fontot forgalmazott a gyárnak.

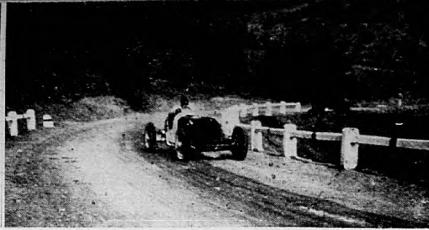
Az idei szezonban oly pompásan szerepelt másfél literes angol ERA-kocsik volánjánál 1933-ban két német versenyző is sikrásra: Leitnig és Delius.

Guthrie, a Norton-gyár elharcosa újból kivágtja a reze! A kitűnő ir versenyző Linas Montheryben, 500-as Norton-gépe nyergében nem kevesebb, mint 15 középtávú világrekordnak oltotta ki az életét. Kimagasló teljesítménye volt a klasszikus órerekord megdöntése. Guthrie 183,613 km átlagú órerekordot futva megdöntötte a 178,318 km-es sokat ostromolt Lacey-féle rekordot.

Jenkins — 3600 HP! A 24 óras világrekordjai révén jól ismert amerikai autóversenyző, Jenkins erősen fogadkozik a 485 km-es Campbell-féle rekord megdöntésére. Jenkins gépmasztonója már épülőben van: a 24 hengeres, 3600 lóerőt leadó motorral szerelt négykerék-meghajtású kocsitól 600 km-t (!) várnak! Campbell Blue Birdje „csak” 2400 lóerőt reprezentált...



Ez a 800-as Puch blokkmotorja: két-két henger dolgozik egymással szemben.



Jobbról: Zamecsnik (Rudge) ragyogó stílusban nyerte a 350-es kategóriát. — Középen: Hartmann—Maserati! — Balról Lukavecz Ferenc (250 Puch) természetesen ismét győzött. Mindhárom versenyző Cordatic gumikon futott.



FEL A DOBOGÓKÖRE!

— A nap legjobb idejét Hartmann (Bugatti) futotta — Kozma (NSU) a motorkerékpárok, Pathó (NSU) az oldalkocsis gépek abszolút győztese —

Prémier volt a Dobogókőn. A Front-harcosok és a Kispésti AC együttes rendezésében megtartott versenyen első ízben zúgtak fel az autók és motorok a Píliszentkereszt községből a Dobogókőre felkigyőző nemrég kiépült Magyar-Reménység útján. Az útvonal 7 km hosszú, az átlagos emelkedés 5%, mely néhol eléri a 7,3%-ot is. A start és cél közötti magasságkülönbség mintegy 350 méter. A pompás erdők szegélyezte hegyi útvonal még nélkülözi az utolsó simításokat, a felület még egyenlőtlen, főleg pora szinte egyenruhába öltözteti az érdekesebb pontokat megszálló mintegy ötezer főnyi közönséget, turistákat, kerékpárosokat, tucatnyi autóbussz és 500 autó és motorkerékpár utasait, akik valamennyien a régi Svábhegyi versenyek feltámadó dícsőségét jötték el ünnepelni ide, az ország talán legszebb hegyiútjára.

A célhely közönségét megafon tájékoztatja az eseményekről, az első nagy fordulóban eleven megafon működik az egyik fán: egy lelkes néző a fa koronájáról hársányi hangon tájékoztatja a közönséget a közeledő versenyzőről:

— Lukavecz! — süvölt a fáról a közeledő motorberregésbe a „megafon” érces hangja. Csakugyan ő az, 250-es kompresszoros Puch-masínja nagyszerű iramban húz a cél felé. Márkatársá, Koz-

ma is erősen biztosszlik, a belső árokszőlen imponáló biztonságával veszi a fordulókat, széria sportgépével azonban nem tudja vitássá tenni Lukavecz győzelmét. Hasztalan Kesjár igyekezete is: a Dobogókő első kategóriagyőztese Lukavecz (250 Puch) 5 perc 2,27 mp. idővel. Az átlag — számítják gyorsan — 84 km! Gyors pálya lesz a Dobogókői útvonal, pláne, ha majd az útfelület is rendben lesz, bár a versenyzők nem sok ügyet vetnek a bukkánokra, meg a bogárhátas szakaszokra... Megszokták már.

De kik lesznek a főgyőztesek? Ki lesz az oldalkocsis győztes? Pathó vagy Komlóssy? Az előbbi lett a páma. Pathó nagyszerű dönthető banking oldalkocsival szerelt 600-as sport NSU-gépe nyergében fölünyes diadalt aratott a 750-es sport BMW vezető Komlóssy Béla fölött. Kertőjük párviadala a verseny egyik eseménye volt...

A másik attrakció a motorkerékpáros útvonalrekord birtokáért folyó küzdelemben esüsesodott ki. A közönség feszült érdeklődéssel regisztrálta a favoritok idejét. A Rudge-menők vannak frontban: Zamecsnik 4:49,30 mp. idővel nyeri a 350-es kategóriát, márkatársá, Andó 4:46,30 mp. alatt vízi kategóriagyőztesként célba ötszázását. És Komlóssy? A 750-es ohv. sport BMW-vel? Meglepetés: 4:52,13 mp-es idejével vereséget szave-

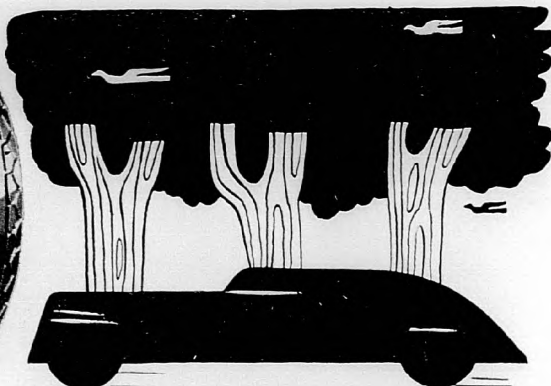
deti nemcsak Andótól (500 Rudge), de a 350-es győztes „Zami“-tól is! Hátra van Kozma, aki az utolsó pillanatban vállalkozott a Pathó-féle 600-as NSU nyergében a startra, hogy esztanós választ adjon az időszaki-lap szerkesztőnek, aki a Hatnaposról itt beszámolójában kintő bajnokunk személyével kapcsolatban nyilván „objektív” sugalmazásra szöröl-szóra a következő elmefuttatással delectált a humorhoz szokott olvasóit: „... Kozma Bandi bevalasztása elhírózott volt... több, mint egy éve autón versenyen és azóta egy motorversenyen sem állott starthoz, miáltal elvesztette rutinját... Helyette Komlóssyt kellett volna indítani... Sajnáljuk, hogy az előző lap-számunkból a már kiszedett és a fentiek szerint hangzó kritikánkat, lojalitásból, a lapból kiűztük, mert az teljesen igazán volna Kozma elleni aggodalmunkat. Jövőre csak a tudás döntheti el a válogatottak kiküldetését.”

Eddig ók.

Most Kozmán volt a sor, Kozma pedig válaszolt. Ideje 4:40,48 mp! A nap legjobb motorkerékpár ideje! Esztanós méltó válasz volt erre a fölösleges piaci legyekedésre...

A tirakocsik versenye nagy meglepetést hozott. A győzelmet Blum Béla szerezte meg öreg, hatéves Lanciájával. Míg Köhner Augustza is megelőzte 1,5 l-es BMW-kocsijával a feltűnő indiszponált vezető Kovács Kálmánt, aki az idén Adler-Triumphjával sehogyssem tud lendületbe jönni.

A sportkocsik versenye sem maradt adós meglepéssel! Ebben a küzdelemben született meg az útvonalrekord, melynek szülőapja természetesen jeles bajnokunk, Hartmann László volt. A meglepetés azonban nem az ő személyében rejtett, hanem abban, hogy régi, ma már sportkocsinak degradált Bugattijával érte el a nap legjobb idejét és állította fel az első Dobogókői útvonalrekordot, míg gyors verseny Maseratijával másfél másodperccel elmaradt pompás eszteljesítményétől. Az ok szemmel látható volt: a gyorsabb, de könnyebb Maserati jobban megsínylette az útfelület egyenetlenségeit, mint a szemlátomást stabilabban fekvő régi Bugatti. A sportkocsik csoportjában még két pompás futamban gyönyörködhetett a közönség: Wilhelm Sándor mesteri kézzel vitte célba a megfiatalító eljárások minden raffinériájának hasztalan alávettett sok vihart (és sok gazdát) látott másfélleteres Bugattiját, míg Bíró János Alfája volánjánál valóban széria sportkocsival aratta a kintő időeredményben is legnagyobb szembetűnő ragyogó fegyverté-nyét.



Goodrich gumival
Százhuszas Tempónál sincs veszély

Stamps

A verseny, melynek rendezése körül Szelnár Aladár dr. hervadhatatlan érdemeiket szerzett, a következő hivatalos végeredménnyel zárult:

MOTORKEREKPAROK:

250 kcm-ig: 1. Lukavecz F. (Puch) 5:02.27 mp. 2. Kesjár J. (Rudge) 5:19.07 mp. 3. Kozma E. (Puch) 5:29.51 mp.

350 kcm-ig: 1. Zamecsnik T. (Rudge) 4:49.30 mp. 2. Krenn J. (Motosacoche) 5:18.66 mp. 3. Steinbock I. (Velocette) 5:23.26 mp.

500 kcm-ig: 1. Andó A. (Rudge) 4:46.30 mp. 2. Rösler K. (Rudge) 5:22.60 mp.

600 kcm-en felül: 1. Kozma E. (600 NSU) 4:40.48 mp. A nap legjobb motorkerékpárideje! 2. Komlóssy B. (750 BMW) 4:52.13 mp. 3. Zamecsnik T. (800 Zündapp) 5:22.42 mp.

OLDALKOCSIS MOTORKEREKPAROK:

600 kcm-ig: 1. Pathó Gy. (600 NSU) 5:07.26 mp. Az oldalkocsis gépek legjobb ideje! 2. Bauer J. (500 Norton) 5:34.67 mp. 3. Hrabanek I. (500 Sunbeam) 5:31.32 mp.

600 kcm-en felül: 1. Komlóssy B. (750 BMW) 5:20.68 mp.

TURAKOCSIK:

1500 kcm-ig: 1. Kohner Augusztá (BMW) 6:42.73 mp.

2000 kcm-ig: 1. Kovács K. (Adler) 6:50.05 mp. 2. Purth Mady (Wanderer) 7:29.23 mp.

3000 kcm-ig: 1. Blum B. (Lancia) 6:02.67 mp. A túraautók legjobb ideje!

SPORTKOCSIK:

1100 kcm-ig: 1. Feledy Gy. (Fiat) 5:57.67 mp.

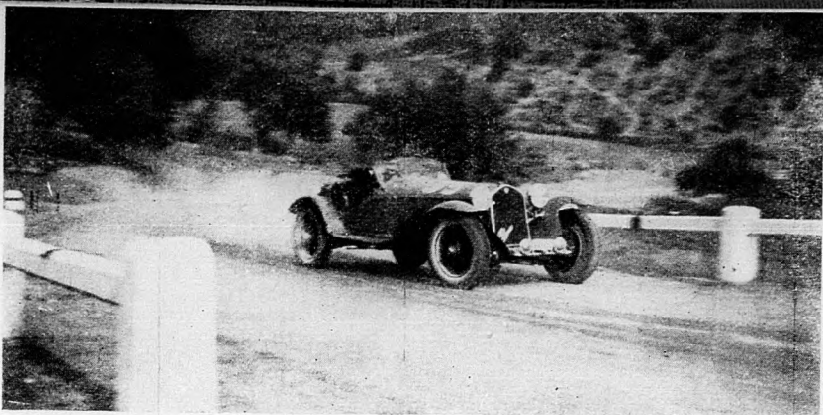
1500 kcm-ig: 1. Wilhelm S. (Bugatti) 4:59.67 mp.

3000 kcm-ig: 1. Hartmann L. (Bugatti) 4:21.88 mp. A nap legjobb ideje, útvonalrekord! 2. Bíró J. (Alfa Romeo) 4:37.79 mp. 3. Singer I. (Bugatti) 5:03.84 mp.

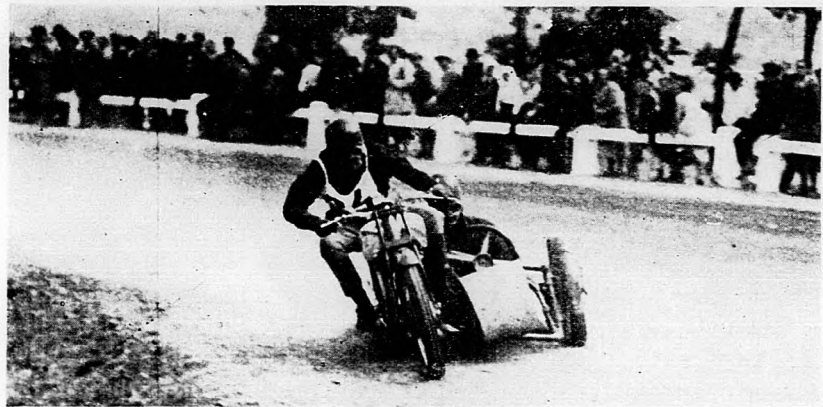
VERSENYKOCSIK:

3000 kcm-ig: 1. Hartmann L. (Maserati) 4:23.46 mp.

A Dobogókői verseny pompás eredményeket hozott a népszerű magyar gumimárkának, a Cordaticonak. Az abszolút győztes Hartmann László mellett egész sereg kategóriagyőztes, mint Wilhelm, Bíró János, Feledy György, Andó, Lukavecz, Zamecsnik és Komlóssy aratták győzelmeiket Cordaticon.



Bíró János (Alfa Romeo) pompás iramban huz ki a pálya egyik fordulójából.



Pathó Gyula flexibilis NSU oldalkocsijával abszolút oldalkocsi győztesként végzett.

TAVASZRA JÖN A „STEYR 50”

egyliteres négyhengeres vízhűtéses motor, elől-hátul lengőtengely, áramvonalazott négyülékes csukott acélkarosszéria, 8 literes fogyasztás, 90–95 km-es sebesség, nagy tengelytáv és kis önsúly. 4000 pengő körüli ár jellemzi a rendkívül érdekes konstrukciót

A Steyr-gyár különböző modelljeinek műszaki elképzelésében és megoldásában mindig egészen külön utakon haladt, aminek okát könnyű megérteni. Amíg a nyugati államok tökéletes úthálózat nem lép fel különleges követelményekkel az autó rugózáásával, országúti fekvésével, stabilitásával szemben, addig a ma is nagyrészt gyenge állapotban levő osztrák utak elengedhetlenül teszik az olyan műszaki megoldásokat, melyek az elhanyagolt alpesi utak egyenlenségével és helyenként kivételes meredekségével megbirkózni képesek. A Steyr-gyár mindenkor törekvése az olyan autótípus volt, mely a legmostohább körülmények között, a legfokozottabb igénybevétel mellett is megállja helyét: így született meg először a XII-es, majd a 100 és 120-as modell, mely két utóbbitól az egész autós világ egyöntetűen megállapította, hogy *tökéletes lengőtengely* megoldásával, stabilitásával, hegymászóképességével az a típus képviseli, mely a legrosszabb útfelület, a legkrimánlisabb körülmények mellett is úgy rugózás, mint kényelem és élettartam szempontjából a *legelső helyen áll*.

A Steyr 100 és 120 azonban tipikus középocsi, a Steyr gyár régen érezte annak a szükségességét, hogy kiskocsival, tehát *1000 kcm-en aluli* modellel jelenjék meg: így született meg a gyár legjobb szériájának: az 50-es modell.

Tavaly télen készültek el a kocsi tervei, tavasszal már készen volt az első nyolc gépből álló kísérleti széria, melyet a leghihetlenebb próbáknak vetettek alá. *Napi 7–800 km-es próbauakat abszolútnak hónapokon át, a jelszó az volt: mindent összetörni, ami megerőltetett üzemmel tönkreterhető, mert hiszen csak ezzel a brutális módszerrel lehet felkutatni a konstrukció és kivitel gyenge pontjait, hogy a hibák kiküszöbölhetőek legyenek.*

Több mint 80.000 kilométer futtatás addig a próbagépek, a legmehezebb és legmeredekebb alpesi hegőkon hőségben-lédégben, szélben-esőben: a kísérletek mindenben kielégítő eredménnyel jártak, úgyhogy a gyár elhatározta, hogy még a tél folyamán megkezdje a *szériagyártást*, úgyhogy tavaszra már megjelennek az első modellek.

A „Steyr 50” közel *rekona a bevált 100-as modellek*, annak csak némileg kiesinyített kivitele. Áramvonalas, négyülékes csukott típus, motorja négyhengeres, vízhűtéses, 90 kcm-es speciális konstrukció, hengerei fekvő helyzetben vannak és a két-két hengerből álló két blokk egymással szembenéz, ami *tökéletes kiegyensúlyozás mellett a kocsi főtérhelyét is lényegesen növeli*. A motor a fépadkísérletek adatai alapján a 3000-es fordulatszám régiókban *21 lóerőt teljesít*, ami a kb. 600 kilós súly mellett felette

kedvező súly-lóerőarányt ad. Benzinfogyasztása *100 km-re 8 liter alatt van*, csúcssebessége teljes terhelés mellett *kb. 90–95 km óránként*. A Steyr tradícióknak megfelelőleg *elől-hátul lengőtengely* jellemzi, ami a hasonló karakterisztikájú kiskocsiknál jóval nagyobb tengelytávval párosulva, kivételes fekvést, rugózást és stabilitást eredményez. Gyorsuló képessége a lóerő-súlyarányának megfelelőleg igen nagy, a motor rugalmassága következtében *az áttételi arány leszorítása nélkül is sikerült biztosítani a jó hegymászóképességet*.

A hírek szerint, a Steyr 50 február–március hónapban jelenik meg a piacon, magánértékesítések szerint — a gyár természetesen nem hajlandó nyilatkozni — eladási ára a 4000 pengős határ körül fog mozogni, ami nagyrészt annak tudható be, hogy a Steyr-művek a nagy kereslettel számolva, *kivételesen nagy szériát terveznek*.

A „Steyr 50” tehát a magyar országúti ideális kiskocsijának ígérkezik és minden bizonnyal nagy mértékben fog hozzájárulni az ország motorizálásához, alacsony beszerzési ára, kivételes országúti fekvése és teljesítőképessége — melyről Kozma Endre bajnokunk, akinek a minap alkalma volt az egyik próbakocsi a gyárban személyesen alaposan kipróbálni, a legnagyobb dicsőret hangján szamolt be — egészen biztosan a legnépszerűbb kiskocsivá fogja avatni.

Röck István †

Fájdalmas vesztéség érte ismét a magyar automobilizmust. Röck István, a KMAC köztszerteletben állott vezértikára nincs többé. Lelkes, fanatikus harcosa volt a magyar automobilizmusnak, mindenütt a gáton volt, ahol küzdeni kellett, ahol dolgozni, ahol izadva-vertékeztve kellett előretelni a magyar automobilizmus minduntalan kátyúba ragadó szeke-rét. Élete, munkássága egybe volt forrva a magyar automobilizmus fénykorával és megpróbáltatásaival egyaránt. Mindig elől volt, mindég a zászló mellett küzdött, melyet most, élete derekán éppen az ő kezéből csavart ki a halál...

Megrendült szívvel búcsúzunk Röck Istvántól. És hinni akarjuk, hogy a kezéből kihullott zászlót az a férfi fogja a magasba emelni, aki hívatott folytatni azt a munkát, amelyet nem egyedül a magyar automobilizmus gazdasági válsága szakított meg... Mert ez lehet az egyetlen vigasz, amelyet nyújthat a magyar autóstársadalomnak Röck István halála fölött érzett fájdalmát!

Hartmann nemzetközi rekordja Győnon

Hartmann László 2300 km-es Maserati versenykocsijával a minap újból nagyjelentőségű események színterévé avatta a győni betont. A repülőstartos kilométeren 214,544 km-es, a mérföldön pedig 214,499 km-es átlagú új magyar rekordot állított fel és ezzel a legnagyobb sebességet érte el, amit magyar versenyző valaha kifutott. Hartmann kerek 11 km-el javította meg Esterházy Antal (Bugatti) 203 km-es magyar csústeljesítményét és

meg kell állapítanunk, hogy kedvezőbb széviszonyok mellett Hartmann rekordja néhány km-el jobb is lehetett volna, egy irányban elért legnagyobb sebessége 220 km volt. Hartmann pompás eredményeire a koronát azonban az állóstartos mér-földrekord kísérlete alkalmával tette fel, amikor is sikerült neki 153,108 km-es átlaggal a 3000 km-es kategória állóstartos nemzetközi mérföldrekordját megdönteni. Hartmann nemzetközi rekordja

KMAC terepversenye

Zündapp siker

2 startnál, 2 célban

Zündapp

katégória győztes Zamecnski vezetésével.

Zündapp

II. díj a 350-es kategóriában, Pieber vezetésével T.T. versenygépekkel szemben.

Zündapp

Kerepesi-uti sikeresen abszolút legyorsabb motor-kerékpár, állóstartos kilométeren alulvezényelt gépen.

Vezérképviselőt:

Pajor Imre, VI., Jókai-utca 28.

Telefon 20-2-28.

egyben a magyar ipar teljesítőképességének is imponzans megnyitkozása volt, a rekorder kocsijának kerekeit teljesen széria kivitelű cimeres Cordatic-gumik ékesítették. Bosch-gyújtás és Bosch-gyertyák vették ki még részüket a pompás fegyvertényből.

Hartmann győzött Feleken!

Hartmann László révén magyar győzelmet eredményezett a romániai reprezentatív hegyverseny, mely a Kolozsvár közelében levő Felek község mellett folyt le. Hartmann László Maserati kocsijával 123 km-es átlaggal a nap legjobb idejét futotta és új útonalrekordot állított fel. Hartmann Bosch-gyújtással és Bosch-gyertyákkal győzött.

Az Austin-gyár jövőre új típusú 1100 cm-es versenygépekkel jelenik meg a startnál, mely gépektől meglepő sebességeket várnak.

Az Olaszországba tüzó szomszédos állam-beli október 1-étől megszöpolják a nemzetközi hajtási engedélyt és nemzetközi forgalmi engedélyt, miután Olaszország területén a hazai hatóság által kiállított vezetési jogosítvány és forgalmi engedély érvényes.

Svájc motorkerékpárhajókai: A. Vetter (125, Zehender), R. Bianchi (250, Miller), H. Kaufmann (750, NSU), H. Stärkle (600 old., NSU) és R. Benz (1000 old., Standard). A többi kategóriában meddő maradt a bajnokság.

Franciaországban az utolsó év folyamán 600.000 frankot gyűjtöttek a francia autóverseny-márka megerősítésére. A francia lapok a „L'Auto”, az „Intransigant” és a „Paris-Soir” a gyűjtéssel kapcsolatban kemény támadást intéznek a francia autó klub vezetője ellen, azt állítván, hogy a gyűjtött összegből 225 ezer frankot három érdemtelen vendégre fordították el, míg például Bugatti egy lyukas vasat sem kapott...

A Londonban az utolsó esztendő folyamán forgalombakerült új taxik 77%-a Austin volt!

Az Indian-gyár új negyhengeres ohv.-modell-lepette meg a motorizencéket. Az új típus magas teljesítményéről igen előnyös hírek érkeznek az újjavilágból.

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

Vegye tudomásul, hogy Angliában,

az autó hazájában az eladott kiskocsik (8 HP.)

70%-a

MORRIS

volt 1935-ben!

MORRIS

Európa legnagyobb autógyára. Évi termelése 100.000 kocsi!

A legújabb típusok megérkeztek!

A legkényelmesebb kiskocsi, szinkron sebességváltó, hidraulikus fékek és lökésgátlók, 16x25 1/2-es szuper komfort ballon gumik.

40 pengő évi utadó! Luxusadó nincs!

Fogyasztás 8 liter.

Kérje képes prospektusunkat és részletes felteletlenket

MORRIS — MG — WOLSELEY KÉPVISELET

DEMÉNYI ÉS FIA

UJ CIM: Budapest, V., Akadémia ucca 19

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

Ha motorunk télen egészen lehült, úgy *indításnál ne használjuk az önindítót*, hanem fanyalodjunk a kézikurbli-ra. Az eljárás a következő: nyitjuk a benzincsapot, megúsztatjuk a karburátort, megfelelő mennyiségű gázt állítunk be, elzárjuk a karburátor szivatószelképét. Kikapcsoljuk a gyújtást és néhányszor *lassan körülforgatjuk a motort a kézikurbli-val*, hogy felszabadítsuk a beragadt dugattyukat és megszívassuk a hengereket benzingázzal. Két-háromszori körülforgatás után kissé nyitjuk a karburátor szivatóját, bekapcsoljuk a gyújtást és erőteljesen rántunk a kurbli-n mindig *alulról felfelé*, nehogy visszavágás esetén megsértsük a kezünket. Ügyeljünk arra, nehogy túlsok gázt adjunk, mert a motor elfulladhat!

Aki jó minőségű téli olajat használ és villamos berendezése nagyméretű akkuval van ellátva, az a kézikurbli-val eszközölt megszívás után *önindítóval is startolhat*, bár kétségtelen, hogy a nehezen forgó motor begratolása erősen túlterheli az amúgy is túlterhelt akkumulátort.

A motor bemelegítése

Ha a motor beindult, úgy egészen kevés gázzal hagyjuk szép lassan pörögni legalább *öt, de inkább tíz percig*, hogy az olaj jól felmelegedjék. Ha motorunk termosztáttal, automatikus hűtővíz hőmérséklet szabályozóval van ellátva, úgy rövidebb ideig tartó melegítés is elegendő, a termosztát ugyanis *szabályozza a hűtővíz cirkulálását*, a hengerblokk tehát hamarabb melegszik fel.

Semmiestre se hajtunk ki a garázsból, még mielőtt motorunk egészen fel nem melegedett. Amíg a fémrészek és az olaj fel nem melegedett, addig az olaj képtelen hibátlanul cirkulálni, a beszívott gáz lemossa a hengerfalról a hártványvékony védő olajréteget, többet kopik a motor ilyenkor percek alatt, mint máskor hónapok megerőltető üzeme esetén.

Ügyeljünk arra is, hogy amíg a motor egészen fel nem melegedett, ne vegyük vissza hirtelen a gázt. A hirtelen gázvisszavételnél ugyanis könnyen *szűrőlánc* vág vissza a karburátorba, ami karburátortüzet idézhet elő.

A karburátortűz

A karburátortűztől mindenki retteg és sok vadonatúj pompás kocsij hamvadt ócskavassá csupán azért, mert gazdája idegességében nem tudta, hogy mit kell ilyenkor csinálni.

Karburátortűz esetén *ne veszítsük el a fejünket: ez az első szabály*. A második lépés *elzárni a benzincsapot*. Ha úgy a karburátor előtt, mint a tartány alján külön csap van, úgy mind a kettőt zárjuk el. Utána pedig *adjunk teljes gázt*, hogy a motor kiszívassa a gázosztóban levő üzemanyagot. Semmiestre se kapcsoljuk ki a gyújtást és állítsuk le a gyújtást, minél hamarabb fogy el a karburátorban levő üzemanyag, annál hamarabb mulik el a tűzveszély.

Semmiestre se szabad az égő karburátort *vízzel locsolni*, ez csak növeli a veszedelmet, a legjobb pokróccal vagy vastag szövettel *elfojtani a lángot*. Jó szolgálatokat tesz a homok, a legjobb a poroltó készülék, melynek egyetlen kocsiról sera szabadna hiányoznia.

Fellette veszélyes a karburátortűz, amikor a *benzintartány a gépháztalet alatti van elhelyezve* és a benzincsap nem a tartány alatt, hanem a karburátor mellett van közvetlenül elhelyezve. Ha ugyanis a karburátortűz okozta hőség megolvasztja a karburátor mellett levő csap forrasztását: a benzín *vastag sugárban ömlik elzárni a folyást nem tudjuk* és a kocsij rendszerint *menthetően*. Ha tehát benzintartányunk a gépháztalet alatti van, úgy feltétlenül szereltesünk — amennyiben ez már gyárilag nem történt meg — csapot *közvetlenül a tartány kivezetéséhez*, ez az elővigyázati intézkedés karburátortűz esetén lét vagy remélet kérdése.

Amikor sorsára kell hagyni az égő kocsit

Ha történetesen a tartány alatt nincsen csap, elolvadt a karburátor mellett levő csap és a benzín sugárban ömlik lánggal égve, úgy legjobb sorsára hagyni a kocsit és *minél távolabbra húzódn*, nehogy megsérüljünk.

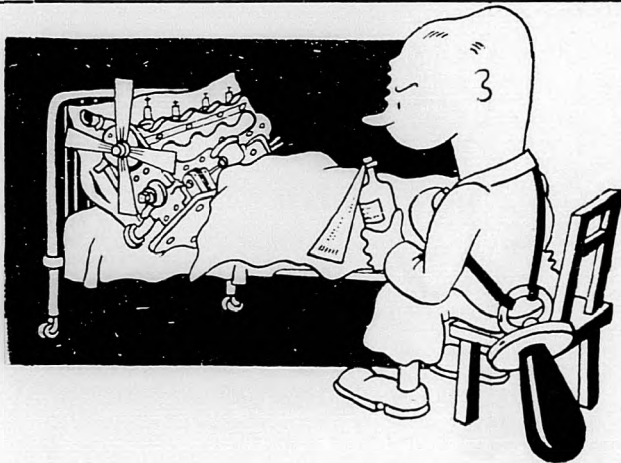
Még valamit. *Ne csapkodjunk a lángot a pokróccal*, hanem elfojtani próbáljuk a tüzet. A lángok csapkodása ugyanis növeli a tüzet, mert hiszen levegőt legyezünk a tűz fészkehez, amellet az is megtörténhetik, hogy a csapkodás alkalmával a pokróc beleakad a csapba és kinyitja.

Este zárjuk el a benzincsapot

Takarékossági és biztonsági okokból célszerű este leálláskor *elzárni a benzincsapot*. Hiszen nem kell más hozzá, mint egy kis por vagy homok az uszóház tije alatt, hogy reggelre üresen találjuk a benzintartányt, ami nemcsak benzinpocsékolás, hanem *tönkretéheti a pneukat is*, ha azok történetesen a benzintécsában állnak egész éjjelen át.

Miért beteg a motorja?

- Beégett a szelepe?
- Eltörött a szeleprugója?
- Elállítódott a vezérműve?
- Elgörbült a szelepszár?
- Cserélni kell az elszakadt vezérműláncot?
- Szelepfészket kell marni?
- Kiolvadt a csapágy?



Cserélni kell mind a négy kipuffogó szelepet vagy csak a négy szívót?

Vagy pláne mind a nyolcat?

Ha nem akar motorja betegágya mellett tétlenül aggódni, úgy **ÖN IS** vegye az elsőkerékmeghajtású nagyteljesítményű kétütemű motorokkal gyártott legújabb modelleket, melynél hasonló üzemzavarok nem létezhetnek.

MAJLÁTH

DKW

GR. ZICHY JENŐ U. 17

Csukott Limousin **P 3.980**

Junius 21 a magyar autó GP új terminusa

Delmár Walter, a KMAC alelnöke nemrégiben Párisban tartózkodott és az AIACR ülésén sikerült az 1936. évi Magyar Automobil Grand Prix terminusát oly módon biztosítani, hogy az eredetileg május elejére tervezett verseny részére a június 21-iki időpontot szerezte meg. A magyar GP új terminusa valóban ideálisnak mondható, előtte, június 14-én van az Eifel-verseny, utána a július 12-i belga GP a legközelebbi verseny, amely a miting mezőnyét érdekli. A június 28-iki francia GP közelsége irrelvelans, miután a francia GP az idén csak sportkoscsik részére van kiírva, tehát a gyárak előkészületeit nem tangálja. A KMAC az elmúlt években finánciális nehézségek miatt nem volt abban a helyzetben, hogy az évről-évre tervezett versenyt megrendezhesse, de a jövőre bejelentett verseny mértékadó nyilatkozatok szerint a legnagyobb áldozatok árán is megrendezésre kerül és bíznak benne, hogy ebbeli törevéseiket a hatóságok és testületek, valamint az érdekelt ipar és kereskedelem is támogatni fogják. A verseny megrendezésével fővárosunk egészen különleges sporteseményvel gazdagodik, mely mint idegenforgalmi tényező is minden eseményt felülmúló vonzóerővel rendelkezik.

Ki marad? Ki megy?

Vége a szezonnak, lejártak a versenyzői szerződések. Megindultak a találgatások, hogyan alakulnak jövőre a gyári csapatok? Egyesek tudni vélik, hogy Caracciola és Fagioli visszavonulnak a versenyzéstől. A stuttgarti gyárhoz közelálló körökben kizártnak tartják, hogy a gyár beleegyezzen legeredményesebb versenyzőjének visszavonulásába, bár Caracciola indokai kétségeltlenül megokoltak. Ezzel szemben Fagioli távozását nem cáfolják, bár az aktív versenyzéstől való visszavonulását erősen kétlik. Ugy hírlik, hogy Ferrari kedvező ajánlata révén Fagioli mégsem fog lemondani a volánról... Brauchitsch Mercedes-Benz-nél marad, Rosemeyer az Auto Unionnál, ahol Varzinak is felajánlották szerződése megújítását. Stuck körül még homály dereng: úgy mondják „Hans” Caracciola elhatározását várja, azután dönt... Chiron búcsút mond a Ferrari-istállónak és valamelyik német márka felé gravitál... Állítólag Fagioli helyét fogja betölteni a Mercedes-Benz csapatban. Nuvolari hű marad a Scuderiahoz és az Alfa Romeo-színéhez annál is inkább, mivel speciális megbízatást is vállalt a milánói gyárnál. Alfák ugyanis jövő évi 2,9 literes Mille Miglia típusukat szériában is kihozzák és Nuvolarit ezen modellek gyártási felügyelőjéül szerződtette a gyár, miután híres konstruktőrjük, Janó mérnök munkáját a legújabb konstrukciók kötik le. Brivio és Comotti elhagyják a Scuderia Ferrari, ezzel szemben a tavalyi Mille Miglia-

győztes Pintacuda személye fokozott mértékben kerül az előtérbe. Dreyfus Ferrarinál marad és állítólag fontos megbízatása lesz az istálló megalakítandó, u. a. francia-frakciójával kapcsolatosan, mely frakció főleg a francia versenyeken fogja a modenai-istálló színeit képviselni. Farina Ferrariék kötelekébe lép, míg Benoit és Wimille nevét az új 4,5 literes, két kompresszoros, újszerű sebességváltóval szerelt 400 lóerős Bugatti versenykocsikkal kapcsolatban emlegetik. Más verzió szerint Wimille Taruffival egyetemben az angol ERA kocsik iránt is érdeklődik, mely gyár új 4 literes gépei volánjához kontinentális versenyzőket is akar szerződtetni. Bizonyosra vehető azonban, hogy Bugatti épülő hat darab 4,5 literesével intenzív

versenytevékenységre készül és ha a jelek nem csalnak, Bugatti versenysztyának irányítása ismét Meo Constantini, a nagyszerű veterán versenyző kezébe kerül.

A többi versenystálló portáján csend honol. Della Chiesa gróf anyagi áldozatok árán is tovább menedzseli a „Scuderia Subalpina“-t, melynek Etancelin az elharcosa. Pietro Ghersi mellé Lechoux és Brivio szeretnének „beszállani” az istállóba, mely bizonyos fokig Maseratiék versenyzői expozitúrája.

Mint látjuk, szenzációsnál szenzációsnabb hírek vannak garmadával, természetesen megfelelő óvatossággal kell fogadnunk őket, bár a közmondás itt is helytálló: nem zörög a haraszt, ha nem fúj a szellő...



CORDATIC

Motorkerékpárt
ujat, használtat
sehol olyan jól

nem kap,

mint Koppányinál

Sunbeam képviselő, Dessewffy-u. 47

Betétlap vagy szerelővas?

Mit jelent egy 10.000 km-es tura Kisáziában

— Itt van a „teheráni”, kint áll az udvaron — csörtet be a legszuratosabb kisinas a Puch Művek lehelúti irodájába.

Általános megkönnyebbülés. Ugyanis három napja várja itt mindenki a „teheráni”-t, ki rajzpapírral, ki fényképezőgéppel, ki mind a kettővel, sőt ráadásul türellemmel. Mert a „teheráni”-t, más szóval Ernst Wiese bécsi mérnököt be kell mutatni a magyar motorosközönségnek az alkalomból, hogy visszatért 10.000 kilométeres ázsiai turájáról.

Az udvaron napbarnított fiatalember. Trópusi vászonsisakban. A fal mellett nyútt, 500-as oldalkocsis Puch. Csomagtartóján gumigarmada, hatalmas oldal-táskák. Feliratok. Eredeti ázsiai por. Egyetlen kellék sem hiányzik, ami jellemezni szokta a világesavargók masináit. A gépen azonban valahogy nem látszik meg a Bécs—Teherán—Budapest út. Úgy látszik, a por hamis, a valódi ázsiai por ottmaradt valahol útközben. Ha ugyan nem éppen Bukarestben mosták le róla.

Wiese mérnöknek gyakorlata van a nyilatkozásban, nem kéri magát:

— Bizony ez már a negyedik expedícióm volt, a legnehezebb, a kisázsiai túra. A megtett túra „csak” 10.000 kilométer volt, de a táv „rövidsége” nem állt arányban a nehézségekkel.

— Talán kezdené el sorjában — próbáljuk egy kis rendszerre szortítani.

— Az ázsiai túrám — kezd hozzá — bevezetése magyarországi utam volt, melyet júniusban tettem meg a magyar pusztában. A Hortobágy úttalan utai szinte kínálkoztak 500-as Puch-gépem alapos kipróbálására, biztos akartam lenni a dolgomban, okultam tavalyi balkáni túráim tapasztalatain, amikor is francia gépem vázával rendkívül sok kellemenségem volt. A Puch bevált, hazamenve Bécsbe, a RAWAG felkérésére előadást tartottam a rádióban a magyar pusztáról. Sőt mi több, előadásomat magam is végighallgattam — Ankarában. Amire ugyanis az augusztus 8-án Bécsben viaszlemézzre felvett előadást augusztus 24-én pergette le a bécsi rádió, én már Törökország új fővárosában, Ankarában voltam.

— A török utak bizony silányak, nagy meglepetést okozott, hogy Perzsiában viszont aránytalanul jobbak. Perzsiában ugyanis igen kevés a vasútvonal, a nagy teherautó- és autobuszforgalom megköveteli a jó úthálózatot, Perzsiában egyébként meglepően modern repülőtereket láttam, furesa ellenében vannak a hárommotoros Lufthansa-gépek az öszvérhátan baktató tarbusos atyafiakkal. A benzín Perzsiában meglepően olcsó, literje mintegy 30 fillérbe kerül magyar valutára átszámítva, Törökországban viszont már 50 fillér egy liter és csak minden 4—500 kilométerre van „kut”, ahol éppen kút hiányában 50 literes nagy kannákban árulják a naftát.

— Sok derék kannának hágtam a nyakára, mert derék Puchom többet darált elsővel, mint direkttel. Tizenegy hágót kellett megmászunk, 3000 méter ma-

gasra is kapaszkodtunk, másfélezer kilométert hamisítatlan őserdőben tettünk meg. Az őserdőszakaszoknak azonban voltak kellemességeik is. Amikor az ember kiért az őserdőből, a leghitványabb utat is Neunkirchner Allé-nak vélte.

— A legnagyobb megpróbáltatásokat az óriási hőmérsékleti ingadozások okozták, néha plusz 55 Celsius-fokot mutatott a hőmérő, néha a fagypont alatt voltunk. A nagy hőséget betetőzte a vízhiány. A rendelkezésre álló langyos víz poshadt és undorító volt, oldalkocsiummal meg is kapta a maláriát és negyvenfokos lázzal vittem két napig, míg elértük Teheránt.

— A legkellemetlenebb az volt, hogy engedély hiányában fegyvert nem vihettünk magammal, szorult helyzetben azonban a szerelővas is jól bevált. Törökországban éjszakai utazás közben egyenruhás, dülöngelő atyafi állított meg. Alig hogy megálltunk, már nekünk is támadt. Nem betétlapot követelt, hanem rákiát. Igv hívják ott a snapszot. És mivel rákiánk nem volt kéznél, a benzint vagy olajat pedig aligha itta volna meg, hát megkínáltam a szerelővasam boldogabbik végével. Ha emlékeztem nem esal, ez sem ízlett neki.

— Kurdisztánon át a hatóságok csak saját felelősségünkre engedtek át, kínáltak ugyan némiapidíjak fejében négy esendőrt, ennyire azonban még sem terhelhettem meg a gépet, egyetlen esendőrt pedig nem voltak hajlandók adni. Legutóbb ugyanis két esendőrt alkotta a dízkíséretét valami előttem járó karavánnak, a kurd rablók ellen a két esendőr is kevésnek bizonyult. Azért ajánlottak négyet. Ha már ölnék a kurdok, hát legyen is mit ölniük.

— Mi volt az expedíció célja?



Ernst Wiese, 100.000 km-es ázsiai turájának betéjeze után.

— Tudomány és sport. Az Österreichische Geographische Gesellschaft, valamint a RAWAG volt a megbízóm. Perzsa népdalokat vettem fel gramofonon, melyek repülőpostával kerültek Bécsbe.

Wiese mérnökről rövidesen kiderül, hogy felette gyakorlott és edzett világesavargó. Öt évvel ezelőtt saját kocsijával, de egyetlen cent nélkül utazott Newyorkból Sanfranciskóig és vissza. Igaz, hogy ötnegyed évig tartott, de olcsó volt. Tizennégy foglalkozása is volt útközben, hol tányérmosogató, parkettáncos, mérnök és magánsoffőr, cipőpucoló, kutyanyíró, alkalmi gyepmester, eszmadia és prédikátor. Csak éppen cár vagy kalaposinas nem volt.

Kedvünk lett volna Wiese barátunkat kiküldeni a budafoki útra, úgy Tétényig és vissza. Biztos visszakíváncozott volna az — őserdei utakra. — ergye —



AUSTIN kisautó

világviszonylatban is a legelterjedtebb.

AUSTIN az egyetlen kisautó,

melynek megbízhatóságát évtizedes elismerés dicséri. AUSTIN anyagánál és tartóságánál nincs különb. Kis üzemköltségét egyetlen más auto sem éri el.

Nincs más kisautó,

mely fenti rekordokat megdöntheti. — Fogyasztás 6 liter 100 km.-re. — Orvosoknak, ügyvédeknek nélkülözhetetlen!

VEZÉRKÉPVISELET: **BRUCK, VI., Jókai-utca 21.**

Utítalan-utakon...

Kozma (Steyr) hibapont nélkül a KMAC-Trial abszolút győztese – Lukavecz (Puch) a legjobb motoros

A KMAC ezidei őszi bajnoki terepversenye a magyar motorsportbajnokságok egyik legnehezebb és legfontosabb versenye volt. A verseny rendezőse a verseny útvonalát olyképpen jelölte ki, hogy a versenyzők csak kis részben haladtak kiépített országúton, a verseny döntő mozzanatai utítalan, hepehupás terepen játszódtak le, ahol öt kilométeres terepverseny, lejtőn való fékpróba és meredeken való újraindulási próba keretében tartoztak tanúságot tenni vezetői tudásukról és járműveik teljesítőképességéről.

A miting felette érdekes *startpróba*val kezdődött. A start időpontja előtt egy órával tartozott minden versenyző a budai Erzsébethídfő alatt átadni járműjét és ettől a pillanattól kezdve a startjel megadásáig tilos volt a kocsihöz, motorhoz nyúlni. A startjel megadásakor a versenyző járó motorral volt köteles gépét a második startvonalon átvezetni, idejét a startjel megadásától villanóra regisztrálta és az elért idő a pontozásnál is fontos, sőt mint a verseny folyamán kiderült, döntő szerepet játszott. A startpróba hőse Kozma Endre (Steyr 100) volt, aki nagy ravaszul már a gépleadással első sebességre kapcsolva hagyta kocsiját és önindítóval startolva a leggyorsabb startidőt érte el. Márkatársra, Moser (Steyr 120) viszont egyetlen hibapontját a startpróbanál szerezte, mely nélkül az abszolút győzelem babárait Kozmával megosztotta volna. Start uán Szentendre –Visegrád–Esztergom érintésével 60 km-ben előírt átlaggal Kenyérmezőre robogott a mezőny, ahol a katonai gyakorlatóterén került sor a terepversenyre.

Moser (Steyr 120) a terepverseny hőse!

A Strászahegy meredekén lebonyolított *terepverseny* páratlanul látványos sportot nyújtott. A hegytetőről végig szemmel lehetett kiérni a meredek hegyoldalakon, küszködő, lejtőkön leereszkedő, gödrös, kavicsos terepen továbbrobogó versenyzőket. *Külön látványosság volt a Steyr 120 vezető Moser menése, aki 9 és fél perccel a terepverseny legjobb idejét futva, kerek két perccel verte az Adler-Trumpf-vezető Delmár Waltert, akit 100-as Steyrjével Kozma és a 680 km-es DKW kocsijával briliáns menést produkáló Wiesengrund is teljes perccel előzött meg. A kenyérmezői terepverseny eredményei a következők voltak:*

Motorerékpárok: 1. Steinbock I. (350 Velocette) 10:11,6 mp. 2. Kesjár J. (250 Rudge) 10:18,2 mp. 3. Lukavecz F. (250 Puch) 10:20,6 mp. 4. Pieber E. (350 Zündapp) 10:35,9 mp. 5. Zamecsnik T. (800 Zündapp) 10:46,4 mp. 6. Martinek I. (500 Gilera) 11:32,2 mp. 7. Koresmáros B. (500 Dornán) 12:05,9 mp. 8. Hambach L. (250 Puch) és Kugler J. (350 Velocette) holtversenyben 12:29,3 mp. 9. Andó A. (500 Rudge) 13:01,3 mp. 10. Lehner J. (250 Puch) 13:43,2 mp. 11. Negyela K. (350 Velocette) 14:44,3 mp.

Oldalkocsis gépek: 1. Gréth K. (500 Puch) 14:20 mp.

Automobílok: 1. A. Moser (Steyr 120) 9:28,6 mp. 2. Kozma E. (Steyr 100) 10:16,9 mp. 3. Wiesengrund (680 DKW) 10:28,9 mp. 4. Delmár W. (Adler-Trumpf) 11:32,9 mp. 5. Feledy Gy. (Fiat) 12:14,6 mp. 6. Kovács K. (Adler-Trumpf) 12:20,1 mp. 7. Virány G. (Steyr 430) 15:19,4 mp.

Moser (Steyr 120) Landauer dr.-al beszállgat — Wilhelm és montőre.

Bossányi Adler Junior kocsijával az újratartó-lási próbán

A terepverseny meredek hegyszakaszon való megállási és újraindulási próba követte. Makrai (Lancia) kiégett kuplungjával nem tudott megbirkózni a meredekkel, míg a derekasan küzdő Bossányinak (Adler Junior) is kijutottak a büntetőpontok. A *lejtőképróbák* befejezése után a mezőny alig járható mezei utakból és terepszakaszokból álló Kesz-tőle—Csév—Tinnye—Budajenő—Páty—Torbágy érintésével 50 km-es átlaggal tartozott befutni Budaörsre.

A TTC sikversenye

A miting befejezését mint sebességi próba a TTC keresei úti *állóstartos kilométerversenye* került sorra, amelyen a versenyzőknek a terep viszontagságai által megviselt gépeiken kellett starthoz állaniok. *A triálón résztvevő versenyzők leggyorsabb idejét Zamecsnik Tivadar érte el Zündapp-gépén 96,4 km-es átlaggal, míg Bossányi (Adler) gyújtási zavarok miatt a sikversenyen nem is állhatott már starthoz. Anonák az olaja fogyott ki, rá is ment a csapágya, nem volt más választása, mint a bajnokság érdekében végigtöltni gépét a kilométeren. A versenyen olyanok is indultak, akik a triálón nem vettek részt, illetőleg a triálóból kiestek. Ezeket az eredménylistában * jelzi. Hartmann volt a leggyorsabb, Maseratijával 134,128 km-es átlagot ért el. Wilhelm eredményébe egy kiégett dugattyút is bele kell kalkulálni. Zamecsnik (Zündapp) Hartmann után így is a mezőny a mezőny leggyorsabb embere volt. Ime az eredmények:*

Motorerékpárok 250 km-g: 1.* Anders E. (Rudge) 88,321 km. 2. Kesjár J. (Rudge) 82,734 km. 3. Hambach L. (Puch) 80,917 km. 4. Lukavecz F. (Puch) 77,688 km. — **350 km-g:** 1.* Krenn J. (Motosscoche) 95,414 km. 2. Steinbock I. (Velocette) 90,543 km. 3. Kugler J. (Velocette) 79,347 km. 4. Negyela K. (Velocette) 78,499 km. 5. Pieber E. (Zündapp) 72,129 km. — **500 km-g:** 1. Martinek I. (Gilera) 89,197 km. 2. Bekési G. (Scott) 80,017 km. 3. Koresmáros B. (Dornán) 76,105 km. 4. Andó A. (Rudge) betöltte 7,5 km. — **500 üem-en felül:** 1. Zamecsnik T. (800 Zündapp) 96,411 km.

Oldalkocsis gépek 600 km-g: 1.* Hrabanek I. (Sunbeam) 91,599 km. 2. Gréth K. (Puch) 66,641 km.

Túrákocsis 1500 km-g: 1.* Makrai L. (Lancia) 69,257 km. 2. Kozma E. (Steyr 100) 67,309 km. 3. Wiesengrund (680 DKW) 65,111 km. — **1500 km felett:** 1. A. Moser (Steyr 120) 77,071 km. 2. Kovács K. (Adler) 65,282 km. 3.* Delmár W. (Adler) 73,997 km. 4. Delmár W. (Adler) 70,066 km. 5.* Kovács B. (Wanderer) 68,441 km. 6. Virány G. (Steyr) 65,970 km.

Sportkocsis 1500 km-g: 1.* Wilhelm S. (Bugatti) 94,413 km. 2. Feledy Gy. (Fiat) 83,862 km. 3.* Krausz S. (Fiat) 81,521 km. — **1500 km-en felül:** 1.* Hartmann (Bugatti)



122,922 km. 2.* Gál F. (Bugatti) 74,688 km. **Versenykocsis 1500 km felett:** 1.* Hartmann L. (Maserati) 134,128 km.

Végeredmény!

A triál végeredményei a következők:

MOTORERÉKPÁROK:

250 km-g: 1. Lukavecz F. (Puch) 5,1 bp. 2. Kesjár J. (Rudge) 9 bp. 3. Hambach L. (Puch) 83,2 bp. 4. Lehner J. (Puch) 145,9 bp. — 4 induló, 4 befutó.

350 km-g: 1. Steinbock I. (Velocette) 15 bp. 2. Pieber E. (Zündapp) 27,7 bp. 3. Kugler J. (Velocette) 90,2 bp. 4. Negyela K. (Velocette) 185,9 bp. — 6 induló, 4 befutó.

500 km-g: 1. Martinek I. (Gilera) 6 bp. 2. Koresmáros B. (Dornán) 73 bp. 3. Bekési G. (Scott) 119,8 bp. 4. Andó A. (Rudge) 190,4 bp. — 5 induló, 4 befutó.

500 km-en felül: 1. Zamecsnik T. (800 Zündapp) 11 bp.

OLDALKOCSIS MOTORERÉKPÁROK:

350 km-en felül: 1. Gréth K. (500 Puch) 75 bp. — 3 induló, 1 befutó.

TÚRAKOCIS:

1500 km-g: 1. Kozma E. (Steyr 100) 0 bp. 2. Wiesengrund (680 DKW) 7,4 bp. — 4 induló, 2 befutó.

1500 km-en felül: 1. A. Moser (Steyr 120) 1 bp. 2. Delmár W. (Adler Trumpf) 72,5 bp. 3. Kovács K. (Adler Trumpf) 87,4 bp. 4. Virány G. (Steyr) 174,1 bp. — 4 induló, 4 befutó.

SPORTKOCIS:

1500 km-g: 1. Feledy Gy. (Fiat) 85 bp. —

MARKACSPATOK:

1. Steyr-csapat: Kozma, Moser, Virány (0+1+174,1 =) 175,1 ponttal.

KLUBCSAPATOK:

1. KMAC-motorosok: Lukavecz (250 Puch), Martinek (500 Gilera), Zamecsnik (800 Zündapp) (5,1+6+11=) 22,1 bp. 2. FIC-csapat: Kesjár (250 Rudge), Andó (500 Rudge), Pieber (500 Zündapp) (9+130,4+27,7=) 167,1 bp.

A verseny fő trófeája a Delmár Walter vándordíj, ezidei védelmét, mint a verseny egyetlen büntetőponmentes befutója Kozma Endre (Steyr 100) szerezte meg, a terepverseny hőse, az egyetlen hibaponttal sujtott Moser (Steyr 120) előtt. A Steyr sikerek értékét növeli a Steyr-márkacsapat győzelme, amelyet a Kozma-Moser-Virány összeállítású Steyrteam vívott ki. A motorerékpárok frontján a Puch-menők vitték el a pálmát, Lukavecz (250 Puch) abszolút motorerékpáros győzelmet aratott. Gréth Károly pedig bukása folytán törött bordával és ujjakkal is végigtutotta a megerőltető versenyt s mint egyetlen oldalkocsis befutó hozta célba 500-as Puchját. Minden dicséretet megérdemel Wiesengrund Franci (680 DKW), aki a mezőny legkisebb hengerűrtartalmú kocsiját mint abszolút harmadik autót vezette célba alig néhány hibaponttal. A verseny pompás Cordatic sikereket eredményezett, az abszolút győztes Kozma és a motorerékpár győztes Lukavecz egyaránt a Cordatic jegyében győztek.



KEZTYŰT

AUTÓHOZ, MOTORHOZ

CSAK OTTENREITERTŐL

vegyünk, mert megbízható és olcsó.

Készít - Javit

IV., Petőfi Sándor-u. 3. (Udvarban)

Révész és Huszár

VI., Jókai tér 7. Telefon: 18-9-54.

DUREX dugattyúk egyedárúsítása.

Dugattyugyűrűk, nyers- és kész motor-szelepek, fogaskerekek, dugattyú-csapok, tömítések, Wippermann és Morse motorkerékpárláncok.

MEGBIZHATÓ

OLCSÓ

JO



Motoros csizmák és cipők

„TURÁN”

SPORTCIPŐZEMNÉL kaphatók.

Készíti:

ifj. Ternóczky János

VI., Podmaniczky-utca 49. sz.
Tel. 22-3-53.

Minden sportághoz szükséges cipők, lovagló csizmák kaphatók.

Autó- és szántómotor

főtengelyek és hengercsiszolások

és minden e szakmába vágó alkatrész készítése

ÖZV. DEDICS FERENC

Thék Endre utca 15
Telefon: 30-3-45

Brown György

automobil alkatrészek

Budapest, VI., Jókai u. 17.

Telefonszám: 24-4-77

Alkatrészek **MÁVAG**

MERCEDES BENZ

és egyéb autobilokhoz.

CELLAETERN

a luxus autó szórólakkja tükörfényes, igen tartós, olcsó gyártja

Krayer

lakk- és festékgyár

Budapest,

V., Váci-ut 34

Biró Jenő meséli:

A Kmac végre nagy dolgot művel, Hogy sok hibáját kipótolja: Büszkén jelenti, hogy a Grand Prix-t Májusról-juniusra tolja!

Most, hogy a csendrendelet van Martinek mit fog csinálni? Azt mondják ezután a Kmacban Fényjelekkel fog kiabálni!

Lenz magyarul tavaszt jelent Lenz ur főnök volt a Kmacban, S mióta ősszel lemondott, A Kmacban máris tavasz van!

Oktober 12-én hagyta el virágokkal díszítve az Opel-gyár ezidei 15.000-ik exportkocsija a munkaszalagot. A kocsit Shanghaiba szállították.

A kis Ford, a „Köln” ára Németországban több mint 100 márkával esökkent.

A londoni automobilkiállítás éppen úgy adós maradt az újdonságokkal, mint a párisi Szalon. A kiállításon a honi angol ipart 41 gyár, az USA-t 22 márka, Franciaországot 7 gyár, Németországot és Olaszországot 6-6 márka, Ausztriát és Belgiumot 2-2, Csehszlovákiát pedig 1 gyár képviselte. A kiállítás főleg angol vonatkozásban a sportkocsik előretörése jegyében állott. Figyelemreméltó észrevételek? Austin és Morris legnépszerűbb kis típusú változatlanok maradtak, Joveti 1.2 l-es, négyhengeres ú. n. boxermotorral szerelt típusot hozott ki, a Trojan-gyár érdekes új típusa a farmotoros „Mastra”, melynek 2.2 literes, kétütemű motorja háromhengeres, kétüteműs megoldást mutat. Az MG-gyár 2 literes, új hathengeres modellje előnyös árkalkulációja és szolid konstrukciója révén az angol közép-kocsik élére került Rolls Royce? Ujdonsága a 12 hengeres, 7.3 literes „Phantom III.” centrális szekrényvázal és elől függetlenül rugózott kerekekkel.

A német országúti bajnokságot (Avus, Eifel és német GP) Caracciola (Mercedes-Benz) nyerte meg 7 ponttal a 4-4 pontot szerzett Auto-Union-menők, Stuck és Rosemeyer előtt. A hegyibajnokságot (Kesselberg, Schanuisland, Feldberg) Stuck nyerte Auto-Union-színkben. A motorkerékpár-bajnokságot (Eilenriede, marienbergi és schleizer körversenyek, Kesselberg, Schanuisland és Feldberg hegyversenyek) Gellss (250 Auto-Union-DKW), a 350-es és 500-as kategóriákban az NSU-menő Steinbach, az oldalkocsis gépek csoportjában pedig Schumann (600 NSU) és Braun (1000 Horex) nyerték meg. Az összes bajnokságot Bosch-gyertyával nyerték.

Kneller Mc Ginnis amerikai pilóta gépével új hidroplán távolsági világrekordot állított fel. Az új világrekorder gépével és ötfőnyi legénységgel Panamából startolt a 34 óra 51 perces repülés után a kaliforniai Alonedába érkezett. Megtett útja 5450 km volt. Az exrekorder olaszok - Stoppani, Balbi és Suriani - Savoia gépe 4966 km-t tett meg 25 óra alatt.

Kilométerjelzők

sebességmérők, autórak javitóműhelye

Schwarz Testvérek szakorások

Budapest, VI., Podmaniczky-u. 59. Tel. 29-6-24

Üzememet lényegesen megnagyobb tva, modern gépekkel felszerelve

VI. Rózsa-u. 90. sz. alá helyeztem át.

Új telefonszám: 24-2185.

REICHFELD

**Motorkerékpár
kisautó
csónakmotor**

K. BAUER TIBOR GYÖZŐ

B.S.A. - Super X.-

alkatrészek, speciális javítóműhely.

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

Időt, pénzt és bosszúságot takarít meg a „Fahrfröh” gyujtóáramfolyamat és kompresszió hiányt jelző készülékkel. „Fahrfröh” rámutat menelközben a kezdődő hibákra és Ön csekély kiadás mellett szabadulhat a későbbi nagyobb hibák javítási költségeitől.

Fahrfröh az armatur-deszkára lesz szerelve, garageok és javító műhelyek részére fatokban szállítjuk, Világszabadalom, Örökös műszer. Olcsó ár. Kérjen díjtalan ben utatást. — Képviseli:

Sinka Márton

Bpest, Bécsi-út 171. T. 62-9-85

GLADIATOR PENGE VEZET!

SEBESSÉGMÉRŐK

KILOMÉTERSZÁMLÁLÓK,

autórak, automűszerek szakszerű

javitása

ÓRAGYÁR, Tömő-u. 26.

Indian
Motocycles

magyarországi
vezérképviselete

ifj. SEIFRIED HUGÓ

Budapest, VI., Forgách ucca 10-14.

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

Gyári alkatrészek. Javitóüzem.



MOTOROLA

LARDOLINE

RICIT

Igényének legmegfelelőbb

használt motorkerékpárt

megtalálja CSILLAG motorszalón

óriási raktárán

CSILLAG motorszalón

V., SZABADSÁG-TÉR 7. SZÁM

Telefon: 28-0-25.

Nemzeti Bankkal szemben

Mi újság?

— Külföldön vége a szezonnak, nálunk — megkésve bár — most kezdődik! November 3-án rendezti délután 2 órai kezdettel, nemzetközi részvétellel a TTC guggeregyi versenyt, mely a sportkocsi bajnokság pontszerző futama. November 10-én, reggel 10 órakor a KMAC Hármashatárhegyi versenye gyűjti startjához versenyzőinket és a külföldi konkurenciát. Mindkét verseny a sportkocsi bajnokság pontszerző futama lesz. November 17-én a TTC rendezti meg tírautóját, állóstartos km. versenyt és gödöllői hegyversenyt. A TTC ezen szektoráról versenye a motorkerékpár- és túrakocsibajnokság zárófutama lesz.

— Ezzel vége...?

— Hová gondol, Szerkesztő úr! Megfelelő idő esetén novemberrelve december hónapokban a KMAC rendez téli versenyt, a Frontharcosok pedig motoros és síjöring versenyt...

— De jó volna ezt a lelkesedést átmenteni tavaszra is...! Mit tud, Héblí úr a szakmából?

— Koenig Rudolf, a Puchék műhelyvezetője Puchékkal kooperálva önállóítja magát és Dessewffy-utca 26. sz. alatt november közepén nyitja meg „Puch motorkerékpárok lerakatát”. Koenig Rudolf természetesen jól felszerelt javítóműhelyt is helyez üzembe, komplett eredeti Puch-alkatrész lerakatot állít be és evőinek kényelmét Mobiloil és Bosch cserviceel fogja szolgálni. Meg vagyunk róla győződve, hogy Koenig Rudolf komoly szaktudását önálló vállalkozásában is a Puch-tulajdonosok előnyére fogja gyümölcsöztetni. Az új cég Steyr- és Puch-kerékpárok, valamint minden gyártmányú használt motorkerékpárok eladásával és javításával fog foglalkozni.

— Adja le hát, Héblí úr gyorsan a legfrissebb szakmai híreket!

— Szolgáltatára kezdem. A szépvonalú és olcsó cseh-szlovák „Aero” kiskocsi már Budapestten is kaphatók. A képviselő, Kósa és Schön cég (Andrássy-út 126.) a lapunkra hivatkozónak készséggel küldi meg képes katalógusát. Más, a Reichfeld Géza cég november 1-én új helyiségebe költözik. A régi helyisége kisinek bizonyult már, úgy, hogy pár házzal odébb, Rózsa-utca 90 sz. alatt nyitja meg új, nagy üzemét, ahol kiskocsik javítására is berendezkedett a motorkerékpár javítások mellett. Információnk szerint tavasszal a cég motorkerékpár képviselőt is szerez.

— Mi az, Héblí úr, már jó a kocsija? — Minden dicséret a „FAHR FROH”-t illeti. Heteken keresztül keresték a hibát,

műhelyről-műhelyre jártam, míg végre tegnap betévedtem egy elektrotechnikai üzembe — ahol „FAHR FROH” készítővel keresték a hibát — és a legrövidebb idő alatt megállapították azt. Az üzemvezető mérnök véleménye, hogy a „FAHR FROH” mindazokkal a megfizethetetlen előnyökkel rendelkezik, melyeket ezideig nélkülöztünk. A készülék bekapcsolásával pontosan és gyorsan megállapíthatjuk, hogy gyertyagyújtás vagy kompresszióhiány miatt működik-e fogyatékosan a motor.

— Tudja-e, Szerkesztő úr, hogyan lehet ingyen hengerköszörléshez vagy új pótnyereg-hengerhez jutni anélkül, hogy a Btk-ba ütköző dolgot művelne az ember?

— Nos...

— A Kiss M. Antal cég pályázatot hirdet az általa készített motorkerékpárok nevére. Mindenki résztvehet a keresztapasági versenyen. A cég által elfogadott legjobb név szerzője ajándékkal kap egy hengerköszörlést, hozzávaló dugattyúval és gyűrűvel. Ha a kiválasztott márkanév többet küldenek be, úgy a beérkezés sorrendjében a második azonos márkanév szerzője ugyancsak ajándékba egy új pótnyeret kap. A pályázatokat a cég címére (Vörösmarty-utca 45.) kell küldeni. Jó lesz tehát sietni.

— Van-e más jó híre is Héblí úr?

— Akad. Ujra kapható a Hoffmann



Képünk a minap lefolyt osztrák „Geländefahrt” egyik pikáns szakaszán mutat be egy Puch-menőt. Puchék a versenyen pompásan szerepeltek: 13 hibapont nélküli első helyet, 2 második és 1 harmadik helyezést szereztek. A magyar részről indult Martinek és Kozma feladták a versenyt.

csapagy, az angol ipar elit márkája. A gyár specialitása a különleges méretű csapagyak készítése. Ezek beszerzése nem gond többé, a Faragó és Steiner cég (Szinyei-Merse-u. 19.) minden méretet raktáron tart. És most jön a legkedvesebb hírem! Szenes László a Tensi fotócikek népszerű képviselője boldogsági költevetel irt alá Bárli Verának.

APRÓHIRDETÉSEK

Karosszériákat mindenféle kivételben. Átalakítások nyitottól csukottá. Autófényezések, karambolos autók javítása. Használt karosszériák eladók. Boross, Erkel-u. 17. (Kálvin-térenél.)

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

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

Állva vezető járművét, ha Motorskiron közlekedik. Saját készítmény 35 km. kuplungos, 20 kg. össz súly. Ara P. 390.— Motorkerékpárok javítását, átalakítását, kipuffogócsövek készítését szakemberen, legelőszobán vállalja: Steina motorműhely. VIII., Tavaszmező-u. 24.

Eredeti B. S. A.-alkatrészek nagy raktára és speciális javítóműhelye K. Bauer Tibor, Izabella utca 98. Telefon: 20-9-12.

Morgant vennék vagy két motorkerékpárt adnék cserébe. Ottenreiter, Petőfi Sándor-u. 3. Udvar.

Felolós szerkesztő és kiadó: KRAMER JENŐ



Esőben kell

a tiszta kilátáshoz, zavar-talan autóvezetéshez az

elektromos BOSCH szélvédőtörölő

Kapható minden szaküzletben.

Szakszerű kezelés:

BOSCH RÓBERT K.f.t.

Budapest, V., Váci-út 22—24.

Barta Károly BOSCH szolgálat

Budapest, VIII, Vas-u. 16.



MARS LOWCARBON

olaj

szén és korommentes

Mindennemű Benzol-keverékek

GHILLÁNY

I., CORVIN-TÉR 5. (Fő-utca). — Telefon: 57-0-16.

angol **John Bull**

olasz **Pirelli**

magyar **Cordatic** pneumatikok

Motorkerékpár felszerelési
cikkek és alkatrészek a
legolcsóbb napi árakban



**Renold
Coventry
Wim**

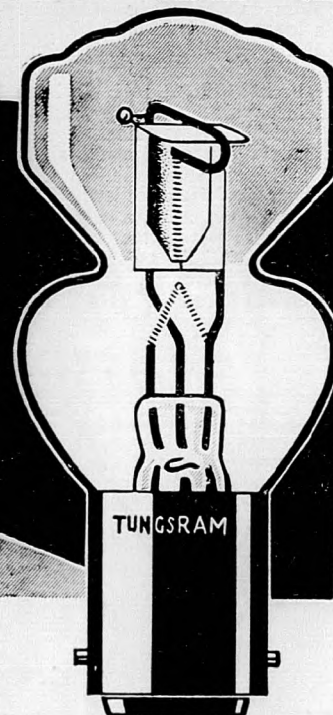
motorkerékpár láncok

BIRÓ JENŐ, BUDAPEST, VI, LISZT FERENC TÉR 2

Telefon : 28-0-96

TUNGSRAM

„SÁRGA DUOLUX” LÁMPA



BIZTONSÁG A KANYARBAN SZÉLESÍVŰ FÉNYCSÓVA