

17313
6732

ÁRA 40 FILL.

SZEZON ELŐTT!

VIII. ÉVFOLYAM

1. SZÁM

1936. január 15.

AutóMotor

22

A LEGNAGYOBB PÉL-
DÁNSZÁMU MAGYAR
MOTORSPORTLAP



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



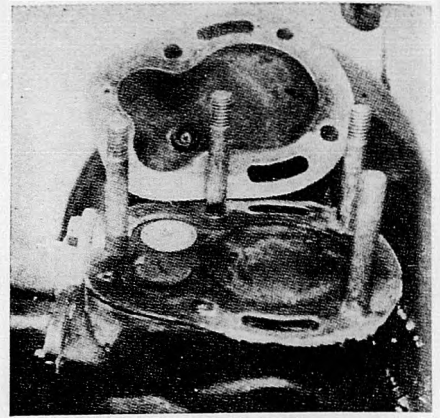
MASERATI  **MASERATI**

Hartmann László a minap Bolognában tartózkodott a Maserati gyárban, melynek egyik új másféltiteresét fogja vezetni a szezon néhány Grand Prix versenyén. Képünk Hartmann-t mutatja be Bolognában a két Maserati fivér Ernesto és Bindo társaságában.

ORSZ. SZÉCHÉNYI-KÖNYVTÁR
Hirtel — 101. 12. 1936



Hideg motorban a Speedoil gátolja meg a maró lerakódásokat!

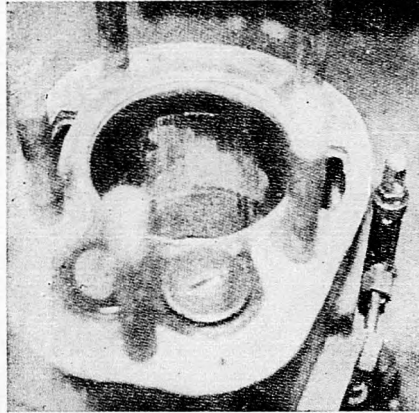


Az angol „Institution of Automobile Engineers” társaságnak, — mely a legkiválóbb tudományos és technikai segédeszközök felett rendelkezik — tisztán kísérleti célokra szerkesztett berendezéssel, sikerült egy üresjárásban levő motort oly hirtelen lefékezni, hogy az utolsó elégségnél előálló marások nyomait (korosio) a dugattyu nem huzta le. Ezek után fényképek alapján is megállapítható volt a hidegen futó motornál fellépő korosio hatások nagysága, úgy Speedoil, mint más ugynevezett felsőkenőolaj használata mellett.

Az összehasonlító vizsgálatok eredményét az itt közölt retusálatlan fényképek mutatják. A vizsgálatok pontosan ugyanazon terhelési, hőmérsékleti és üzemi viszonyok között hajtottak végre egy kísérleti motoron, 150 óra megszakítás nélküli üzem után. A kísérletekhez természetesen márkás üzemanyagot és olajat használtak.

Az első kép az olaj elszennesedett maradványait mutatja oly festett ásványolaj használata után mely mint felsőkenőolaj olcsón kerül forgalomba. A dugattyufenéken, szelepeken és gyertyákon eléggé kemény réteg képződött, a hengerfej is erős lerakódásokat mutat. Ilyen olajok kenőhatása a forró részeken a semmivel egyenlő.

A második képen a savtartalmu égési termékek maró hatását látjuk. Világos foltok a fény-



képen. A henger felső része a kicsapódott üzemanyagtól nedves, de azért ott, ahol a felső dugattyugyűrű az égési nyomás következtében a hengeroldalhoz préselődik, a maró hatás tisztán ki-vehető. A henger alsó részén a maró hatások még jobban láthatók. Szeszkeverék használatánál a maródás még nagyobb, akárcsak a hideg motorban — télen — amikor a

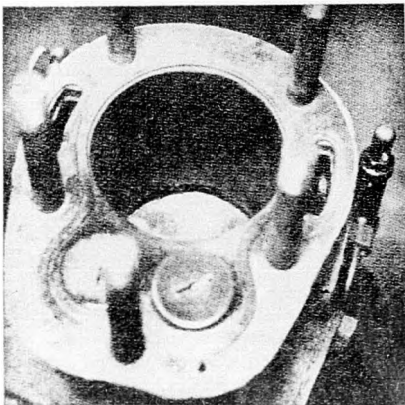
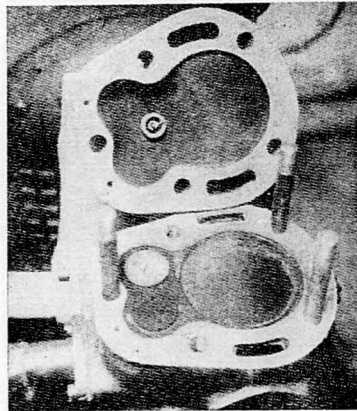
tizenötszörösére emelkedik.

A harmadik kép ugyanazon vizsgálat eredményét mutatja. Az üzemanyaghoz azonban most már „Speedoil” volt keverve.

Kemény vagy szurokszerű olajégési maradványoknak nyoma sem látható. Dugattyufenék és gyertya tiszta, csak lehetlenyi korom látszik. A lényegtelen maradványok a dugattyufenék peremén, csak olajosak, de nem szurokhoz hasonlóak.

A negyedik képen a „Speedoil” tökéletes korosio gátló hatása látható. A „Speedoil” teljes semlegesítő hatása folytán, maró égési termékek egyáltalában nem képződhetnek. Csak a „Speedoil” tartalmaz olyan lúgos alkatrészeket, amelyek a savas égési termékekkel egyesülve, azokat teljesen hatástalannítják, semlegesítik.

„Speedoil” az egyetlen alkalikus hengerkenőolaj, mely kémiai és fizikai hatásánál fogva, a hatásos felsőkenéshez szükséges összes tulajdonságokkal rendelkezik.



SPEEDOIL

alkalikus felső olaj

magyarországi vezérképviselőte:

Budapest, V., Gyöngyház-utca 4

Telefon: 90-3-82

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

ELŐFIZETÉSI ÁRA EGY ÉVRE 6 PENGÓ KÜLFÖLDRE 10 PENGÓ.

CSAK EGÉSZ ÉVES ELŐFIZETÉSEKET FOGADUNK EL

AutóMotor

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 csekszámla szám: 48.438
Folyószámla: Angol-Magyar Bank

VIII. ÉVFOLYAM

BUDAPEST, 1936. JANUÁR 15.

1. SZÁM

Előgyűjtés!

Az egyik tintapusztító kartársunkak — amikor a szerkesztője már nagyon szorongatta — az a meglepően eredeti és roppantul lángelmés ötlete támadt, hogy szakítva a hagyományokkal: körkérdéssel oldja meg a karácsonyi cikk fenyegető problémáját. Mivel azonban a célra felelő alkalmas művésznők és nem-művésznők már húsz év előtt megfelelték arra a kérdésre, hogy mivel irtják felesleges szórótűket és melyik politikusból látják férjüdeáljukat, derék kartársunk a sport mezejére vetette ki ötleteinek hálóját. Körkérdés úgy hangzott: melyik sportot tartja a legveszedelmesebbnek? Nyilatkozatokban nem volt hiány, a sarki csemegéstől a lovasrendőrig, a szendén gügyögő naivától a gyógyyszerészig, a népszerű dalnékestől a Reiter Ferenc utcái segédházfelügyelőig mindenki leadta a szavazatát. És bár nyílt volt a szavazás és még csak a lelkek mellé sem tiportak: az abszolút győzelmet az autó és a motorkerékpár aratta, mint a legveszedelmesebb sportág.

Nos, derék kollégám nem is sejtő, hogy milyen messzire vettette el a súlykot, amikor a válaszok tengerén csónakázva, arról mészázgatott, hogy hát valóban csuda veszedelmes egy dolog a motor és az autó. Mert a tények — más mondanak.

Az Országos Mentőügyi Közlöny legutóbbi száma hivatalos statisztikát közöl, melyből számszerűen állapíthatjuk meg, hogy melyik a legveszedelmesebb sport. Könyv Imre dr. egyetemi tanársegéd 4766 sportsérülést analizált azzal az eredménnyel, hogy az összes sportsérülések közül a motorkerékpárra 7, az autóra pedig csak 1.2% jut. És nehogy azt higgyük, hogy csak a versenyeken szerzett sérüléseket vette számba, ellenkezőleg: minden sérülést, melyet az orvosi segítségért folyamodó gépjárműbalesetből kifolyólag szerzett.

A felette érdekes statisztika az egyes sportágak veszélyességét a következő sorrendbe sorolja: 1. Torna 22.5%, 2. Kerékpár 17.2%, 3. Futball 13.3%, 4. Koresolya 10%, 5. Motorkerékpár 7%, 6. Birkózás 6.2%, 7. Sí 5.5%, 8. Lovaglás 4.2%, 9. Szánkó 3.5%, 10. Ökölvívás és kézilabda 2.6%, 11. Uszás 2%, 12. Autó 1.2%, 13. Tennisz 1%, 14. Evezés 0.7%, 15. Turisztika 0.5%.

A számok beszélnek. A torna, a kerékpár, a futball és a koresolya veszélyesebb, mint a motorkerékpár, az autó pedig csak épp egy kicsit veszedelmesebb, mint a tennisz. Száz sportsérült közül csak heten „köszönhetik” balesetüket a motorkerékpárnak és 1000 sportsérült közül csak 12 az autónak.

Nem árt ezeket az adatokat egy kissé bevésni az agyvelőbe. Mely oly gyakran loccsan a napilapok — rémriportjaiban.

Érdekes és egészen rendkívüli forgalombiztonsági rendszert léptettek életbe Németországban. Akinek karamból vagy balesetből kifolyólag priusza van, az sárga jelzésű kap az autójára. Az elgondolás valóban nem rossz. Leparasztlót kitűzni, mint a tengeri hajókra azzal, hogy: vigyázat, mészolva! A rendelkezés azonban, sajnos, nem járt teljes mértékben azzal az eredménnyel, melyet tőle elvártak. Az autósok eszén ugyanis nem sikerült kifogni. Mindinkább népszerűbbek lettek az egészen sárgára dukózott autók azzal a hátsó gondolattal, hogy sárga alapon csak gyengén látszik a sárga — folt. Ha tehát sárgára festett német rendszámú autótól találkozunk az országúton: kettőzött óvatosság ajánlatos!

Ajánlatot kérünk Budapest három ügyvezetett előkelő zománctábla-készítőjétől: mennyiért szállítanak húsz darab egy méter hosszú és huszonöt centiméter széles leg-

jobb minőségű zománctáblát, mely fehér alapon fekete vagy vörös nyílal ábrázol. Kiderült, hogy sokkal kevesebbe kerül a húsz tábla, mint azt — haőségaink gondolnák.

Mert nyilván a nagy kiadástól való félelem tartja vissza közlekedésrendészeti hatóságainkat attól, hogy végre kiűzzék azokat a nyílakat, melyek a villamos jelzőlámpa alá akasztva jelzik a tiszta keresztvezést. Ma az a helyzet, hogy be kell tanulni, hol tiszta a keresztvezés. Akinek rossz a memóriája, vagy pedig vidékről vagy külföldről hajtja a jó sorsa Budapest fűrdővárosába, az vitázhat rendőrökkel, fizethet büntetést, amíg meg nem tanulja a rendet, vagy amíg — el nem kerül Budapestet.

Igazságtalanok lennének, ha azt mondanák, hogy az ilyen nyíl ismeretlen fogalom Budapesten. Van belőle. Például a Vilmos-császár-ut és Andrassy-ut keresztvezésén. Ahol a Tisza István-utcából a keresztvezés felé haladó be nem avatott joggal azt képzelheti, hogy kötelek nekmenni az előtte álló ház falának. Mert a nyíl — oda mutat. Ahelyett, hogy két helyen megtörve árulnó el azt, hogy miképpen is kell forsiftoosan átkelni ezen a pesti Kubikonon.

Ezerhatszáz új autót adtak el Magyarországon 1935-ben. Vidám szám — a közelműlthoz képest. Szomorú szám — szomszédainkhoz képest. Eredménynek eredmény, biztató jelnek biztató jel. Hiszen mindenki tudja hogy milyen szerények vagyunk. Ebben a kérdésben is.

Levelet kaptunk még az elmúlt évben egyik angol motoros barátunktól. Érdeklődött, hogy vajjon Miskolcon már szabad a motorozás a főutcán. Lám-lám. Miskolc híre már Glasgowba is eljutott. Ahol nem győznek csodálkozni azon, hogy van város Európában, ahol a motorkerékpárt kiséprözték a főutcáról.

Ujév után újabb levelet írt glasgowi barátunk. Mi van Miskolccal?

Nem merünk válaszolni. Nem merjük megírni az igazat és hazudni sem akarunk. Mert hátha megegyeszer elvetődik a derék angol motoros Magyarországra, elmotorozik Miskolcra és — feltírja a rendőr.

Nem merünk válaszolni. Ha a miskolci rendőség vezetője vállalja a választ, úgy szívesen bocsátjuk rendelkezésére az érdeklődő ángliusz címét.



Jó utat kíván az újévben az Auto Union: 6k nyugodtak lehetnek, hiszen a Stuck-Rosemeyer-Varzi trió vezet megnyújtott farmotoros versenykocsijukat.

Ujévi látogatás

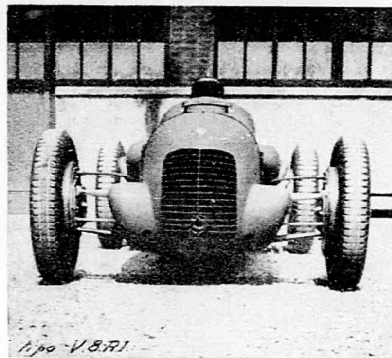
HARTMANN LÁSZLÓ-NÁL

Kint szakad a januári eső, látogatóban vagyunk, Hartmann Laci-nál.

A szoba tele hatalmas serlegekkel, tiszteltidjakkal, nagyrésztük már régi ismerősünk, egy-egy dicső fegyvertény füződik mindegyikhez. Vannak persze ujoncok is, ezek ezüstje még üdebben csillog, tavalyi ilyenkor még nem voltak itt, ezek a tavalyi szezon diadalmi jelvényei. Az elmúlt szezóné, amikor Hartmann 13 külföldi versenyen állott starthoz, négy hegyi és kilenc Grand Prix jellegű körversenyen.

Előttünk az asztalon fényképhalmaz, az elmúlt szezon emlékei. Sorra adogatja a képeket és magyarázza:

— ... Tunisz: 6-ik lettem, a tuniszi kormányzó meggratulált... GP des Frontières: nagykocsi kategóriában győztem, bár az utolsó 400 méteren tartam a kocsi, mert szétment a benzintankom... GP Comminges: Sommer (Alfa) győzött, abszolút harmadik lettem, Chiron mögöttem végzett... Kesselberg: pfuj, de rosszul szerepeltem... Freyburg: Pohl (Bugatti) és Bales-



Szemtől-szemben a Maserati gyár ezidei 8 hengeres GP-kocsijával. Ugye érdekes?

trero (Alfa) mögött abszolút sportkocsi harmadik voltam... Aves: 201-es átlaggal 6-ik voltam a 200 km-es előfutamban, a döntőbe csak négy került, de az előfutamat 214-el nyerték... Eiffel... Eymontières: kategóriagyőztes és Lehoux mögött 2 mp-cel abszolút második lettem... Német GP: benzinosötörés a 11. körben, pedig háromszori állás ellenére is én vezettem a Maserati csapat, Etancelint, Zehendert... Svájci GP: bukás jó pozícióban!... GP de la Marine: abszolút 4-ik lettem, Dreyfus és Lehoux voltak elől... Masaryk ring: abszolút 5-ik lettem... Feleac: mint abszolút győztes megnehezített pályán 6 mp-cel javítottam meg Stuck négy éves útvonalrekordját... De szép emlékek!

— Nyolc éve, 1929 december 26-a óta van gyors kocsim — mondja Hartmann — amikor megvásároltam a Zichy-féle Buga bit, jelenleg 100-nál több kategória győzelmem van, az elmúlt évben a Maserati színek legeredményesebb képviselője voltam, ezt a gyár köszönő le-

Hartmann bukása a svájci Grand Prixben, Hartmann kocsija a melyen fekvő pályatestről — melyen éppen egy Mercedes-Benz robbogt — valószínűleg felgrott a dombóra. A kocsit mögött áll Hartmann, akinek első gondolata, kiszabadítani a kocsit és folytatni a versenyt!

vélben is leszögezte és úgy vélem, ez a körülmény döntően befolyásolja ezidei versenyprogrammat is.

— A minap lent voltam Bolognában a Maserati gyárnál, ahol megállapodtunk ezidei versenyprogramomban, illetve legalább is egyelőre annak egy részében. Ezek szerint Biondetti társaságában öt versenyen a két most készülő új másféliteres egyikével állók starthoz, Maseratiék új másféliterese párosával egy blokkba épített, soros, hathengeres monoposto versenykocsi, A Weber-karburátorral szerelt motor 7000 fordulatonál éri el csúcsteljesítményét, a kompresszor a motor elé van építve. Elöl független kerekek jellemzik a masinát, mely könnyített alvázzal és eltávolított elsőfékkel kilométerversenyen állítólag 250 km-es sebességre lesz képes.

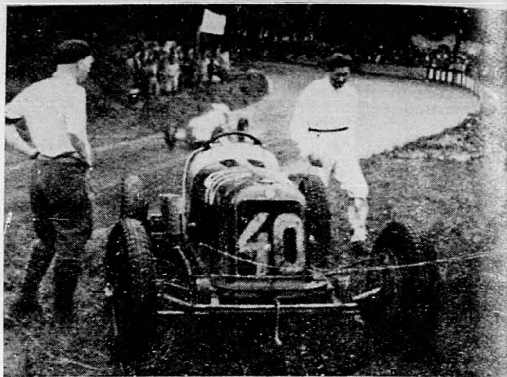
— Mikorra készül el a kocsij?

— A kocsij március 15-én kész, akkor Monzaban próbátunk és az április 11-iki monacói GP másféliteres kategóriájában volna a debüt, illetve a kocsij első startja. A monacói GP után az Eiffelversenyen, a Coppa Acerbón, a svájci Grand Prixben és a Masaryk körversenyen vezetem a másféliterest. Ez volna sportprogramom fő része, a többi versenyt illetően még semmi bizonyosat sem tudok, remélem azonban, hogy sikerülni fog a Maserati gyárnál, a magyar GP-n való részvételre bírni.

— Mitől függ a program további része, főleg, ami a másféliteren felüli új, n. nagykocsi versenyeket illeti?

— Kizárólag attól, hogy lesz-e kocsim! A gyár nagykocsi programja még vajdúdik és a Scuderia Subalpina-val folyó tárgyalások kimenetelétől függ. A gyárban két nagykocsi-típus van munkában, illetve készen. Az új soros nyolchengeres, 3 literes, két karburátoros modell nagyobb kompresszora továbbá dugattyúi, szelepei és hengerfeje folytán különbözik elődjétől. Ettől a kocsitól 290 km-es tempót remél a gyár és ez volna a gyár standard nagyversenykocsija, szemben a 4,5 literes, 8 hengeres V-motorral szerelt elől-hátul független kerekekkel ellátott Etancelin rendszerre készülő típusal. Hát, majd meglátjuk!

— És letezik elénk egy levelet és újságkivágást: „Erfolgs Liste”.

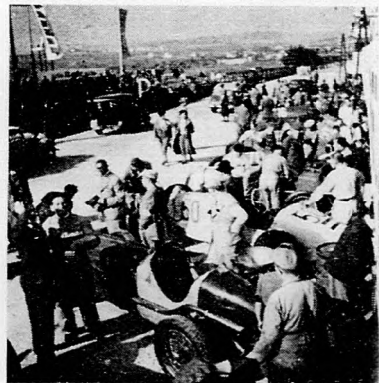


— A minap kaptam — magyarázza — egy waldshuti diáktól ennek a leveletnek a kíséretében. Fényképedikációt is kér az öcskös!

„Erfolgs Liste”. A „Deutsche Sport Illustrierte”-ből van kivágva és tavalyi nagy versenyek eredménye alapján sorakoztatja fel Európa legjobb autóversenyzőit, Hartmann a 13-ik helyen szerepel. Bravo, Laci!

A magyar versenyző utánpótlásra kerül a sor. Hartmann beszél:

— Az utánpótlás hiányát speciális gazdasági okokban kell keresnünk. Nem elég, hogy egy új versenykocsi óráds befektetést igényel, ráadásul egy évi használat után valódi értékének csak elenyésző hányadaért lehet eladni. Ez a körülmény szinte lehetetlenné teszi új kocsij vásárlását és ezáltal versenykocsi parkunk felújítását, ami nélkül versenyzői utánpótlásról beszélni sem



Start előtt! Elöl a bal sarokban áll Hartmann László.

lehet. Ennek a körülménynek megváltoztatására megjegyzem, hogy 1929 óta 6 versenykocsim közül egyetlenegy tudtam csak idehaza értékesíteni, a másféliteres kompresszoros Bugatimat, melyet Wilhelm Sándor vásárolt meg 2800 pengőért... Nagyban elősegítené versenykocsi parkunk feletti kívánatos felújítását a versenykocsi vámjának elengedése, bár erre alig van remény, hiszen pénzügyi hatóságainknál még azt sem sikerült elérni, hogy rendszám nélküli, tehát a közúti forgalomban már ab ovo részt nem vehető versenykocsi vámját elengedjék. Pedig itt kellene kezdeni a versenyzői utánpótlás biztosítását!

— Vajjon megérjük-e? — kérdi Hartmann László, aki első magyarként írta be nevét a nemzetközi rekordlistába és akinek révén a magyar autósport bekerült a Grand Prix versenyek történelmébe...



Hatalmas előkészületek a Berlini Autókiállításra

Február 15-én nyitja meg kapuit az idei berlieni Nemzetközi Autókiállítás, amely az előkészületekből és az iránta megnyilvánuló érdeklődésből következően, minden eddigit felül fog múlni. A rendezőség a jelentkezők nagy számára való tekintettel még egy csarnokot építtetett a Kaiserdammon. A kiállítás egyik legérdekesebb része lesz a történelmi csarnok. Az idei kiállításnak ugyanis szinte jubileumi jelleget kölcsönöz az a körülmény, hogy ötven évvel ezelőtt, 1886 január 29-én szabadalmaztatta Gottlieb Daimler első autómobilját.

Az RDA, a német autóipar birodalmi szövetsége úgy határozott, hogy az idei kiállítást 16 napig tartja nyitva, miután nyilvánvaló, hogy a kiállítás látogatottsága messze túl fogja szárnyalni a tavalyi 880.000-es rekordot. A kiállításra vonatkozólag készséggel szolgál minden felviágosítással a Német Államvasutak idegenforgalmi irodája: V., Nádor-u, 8. Tel.: 29-7-10. Hatnapos tartózkodási időponttól kezdve 60% vasúti kedvezmény.















Freddy Dixon, az ismert angol versenyző jól kihasználta háromnapos foglaltságát: új világrekordokot készített el, mellyel megostromolja Campbell rekordját. Dixon részletekét természetesen nem hozta nyilvánosságra, de anynyit elárult, hogy kocsija sokkal keskenyebb lesz az eddigi kilométer-versenygépeknél...



Általános feltűnést keltett a Német Államvasutak idegenforgalmi irodájának rendkívül izléses nádor-uccai propagandakirakata, mely a február 6-tól 16-ig a Zugspitze tövében fekvő Garmisch Partenkirchenben megrendezendő Téli Olimpiászti hirdet.

Az idei motorkerékpár világversenyegek során élénk rivalizálás várható a Norton és Velocette gyárak között. A Norton-csapattal — Guthrie, White, Rusk — szemben a Velocette színeket Stanley Woods, Wal Handley és Wood fogják képviselni. A Norton-csapat negyedik embere Frith lesz, aki a tavalyi amatőr IT 350-es csoportjában győzött, az 500-asban, pedig második lett. Frith foglalko-

zása a magánéletben: pallér! A Norton-quartett irányítását az idén is a tréning nagymestere, Joe Craig látja el. Woods az olasz Guzzi-gyárral a politikai feszültség miatt nem újította meg szerződését, a New Imperial gyárral folytatott tárgyalásai pedig holtpontra jutottak, miután a New Imperial gyár az idén nem óhajt intenzíven versenyeztetni.


 Ez Ön, az átlagos úrvexető, aki  télen is óhajt  hódolni az  autózás örömeinek. De bizonyára nem óhajt  nehézen startolni  holtra nyomkodni az önindítót és zökkenőkkel nehézen indulni. —
 Hanem:  egy érintésre ugorjon be a motor  húrxon a kocsira és Ön  meglegedetten induljon útjára. — Mi biztosítja Önt erről? —
 A jó téli olaj! És pedig  a SHELL SINGLE SHELL  vagy, ha valami különösét óhajt, az  AEROSHELL LIGHT  a Shell legújabb olaja a  téli autós és motoros részére. — Fő utat!...

Az 1935. évi magyar bajnokságok eredményei

A KMAC Nemzeti Sportbizottsága által az 1935. évre kiírt motoros bajnokságok részletes eredményei a következők:

Az 1935. év *motorkerékpár*bajnokai: Lukavecz, aki Puch gépén a 250 kcm-es szőlőkategóriában a hat futam közül négyben győzött és összesen 23 pontot szerzett. Az 500 kcm-es szőlő-kategóriában Andó A., aki Rudge-gépén a hat futam közül szintén négyszer győzött, 22 ponttal.

A *túra*automobilok 1500 kcm-en aluli kategóriájában Kozma E. Steyr kocsijával a hat futam közül ötben győzve, 28 ponttal lett bajnok. A túrakocsik 1500 kcm-en felüli kategóriájában Delmár Walter (Adler és Tátra) szerezte meg a bajnokságot három győzelemmel és 23 ponttal.

A *sport*automobilok kiskategóriájában Wilhelm S. (Adler és Bugatti) öt győzelemmel és 25 ponttal lett bajnok, míg az 1500 kcm-en felüli kategóriában Hartmann L. (Bugatti) négy győzelemmel és 20 ponttal szerzett bajnokságot.

A *motorcsónak*-versenyzők közül bajnokságot nyert Feledi S. a 125 kcm-es oldalmotoros kategóriában, König-motorral, három győzelemmel és 18 ponttal, valamint Gömbös J., aki a 250 kcm-es oldalmotoros bajnokságban győzött, Istros motorral, két győzelemmel és 16 ponttal.

Az *automobil*bajnokság és *motorkerékpár*bajnokság győztesének a KMAC karácsonyi vacsoráján Schimaneck Emil műegyetemi tanár, a KMAC Nemzeti Sportbizottságának elnöke adta át a bajnoki érmét, oklevelet és koszorút, míg a motorcsónakbajnokok díjait Delmár Walter ú. v. alelnök osztotta ki a BMYC ünnepi vacsoráján.

Az 1935. évi eladási statisztika

A Magyar Automobil Kereskedők Országos Egyesülete a minap tette közzé a rendőrségi vizsgajelentések alapján összeállított 1935. évi hivatalos eladási statisztikát, mely a magyar autókerekedelmének rezenszátját tükrözi vissza. Az 1935-ben eladott új *személyautók* száma mintegy 1000 darabbal kevesebb, mint az 1928-ban mutatkozott évi eladási maximum és szemben a tavalyi 915 darabos eladással, 1719 darabot tesz ki, mely respektábilis kvantumból a statisztika élhelyét elfoglaló Fiat 418 darabbal vette ki részét a sorra következő Opel (218), Adler (155), Mercedes-Benz (118), Steyr (118), DKW (111) és a többiek előtt, melyek közül kiemelkedik a Hess cég által forgalomba hozott 60 Wanderer és húsz Horch. Az eladási statisztikából 30 Hansa, 26 Austin, 19 Alfa Romeo, 14 Morris, 9 Audi és 5 Standard eladást jegyeztünk fel. A személyautókéhoz hasonló arányú emelkedést mutat az eladott új *teherautók* száma, mely az 1934. évi 73 darabbal szemben 170 darabra rúg ugyan, mindazonáltal erősen elmarad még a konjunktúrális években feljegyzett 1929. évi 1062 darabos eladási maximumtól. Sívárabb képet nyújt a *motorkerékpár* eladási statisztika. Az 1934. évi 246 darabbal szemben ugyan itt is emelkedés mutatkozik de hol van még a tavalyi 290 darabos eladás az 1928. évi 3193 darabtól? A tavalyi statisztika élhelyét természetesen ismét a Puch foglalja el 120 eladott géppel, vagyis az összeladás 42%-a esik a grázi gyárra, míg a többin 35 márka osztozik! Méray 27 darabbal, a Zündapp alig egy félv alatt 15 darabbal, a Rudge-Triumph képvisel 14, az Ariel pedig 8 darabbal van képviselve az eladási statisztikában.

Az idén elsőbbséget leírásra kerülő algir-fokföldi megbízhatósági verseny előkészületei folynak. Az Afrikát átszelő 13.347 km-es útvonalon 24 ellenőrzőállomást rendeznek be, melyek a szükséghez képest 59-1089 km-es távolságok között lesznek elhelyezve. A Szaharát a versenyzők 4000 km-es szakaszra szelik át, az átjelzés elősegítésére a Shell 2000 utjelzőtáblát állít fel.

Németországban tavaly 210.000 új autót helyeztek üzembe.

Bécs mellett, Badenben 3333 méter területű galopp- és ítétpályával kombinált autódrom építést tervezik, mely igen nagy sebességek elérését teszi lehetővé.

Leocot francia versenyző luresa fogadást kötött. Arra vállalkozott ugyanis, hogy a Páris-Lyon-Monte Carlo útvonalon a francia autókлуб ellenzése mellett napi 1170 km-es teljesítmény mellett 400.000 km-t fut le teljesen egyedül vezető kocsiját. Leocot jelenleg 150.900 km-nél tart. Vajon a vezető vagy a kocsit bírja-e tovább? szaklap, a „Motor-Kritik” legutóbbi száma szaklap, a „Motor-Kritik” legutóbbi száma hasábján rendkívül érdekes képet nyújt olifonmált budapesti levelezője tollából. Örömmel üdvözöljük német lapársainkat, mely az utóbbi időben egyre gyakrabban hívja fel olvasói figyelmét hazánkra és ezzel olyan misztiót teljesít, mely a két ország évszázados sorsközössége alapján komoly kulturális és gazdasági célokat szolgál.

A Robert Bosch A. G. az idén ünnepi 50 éves fennállását.

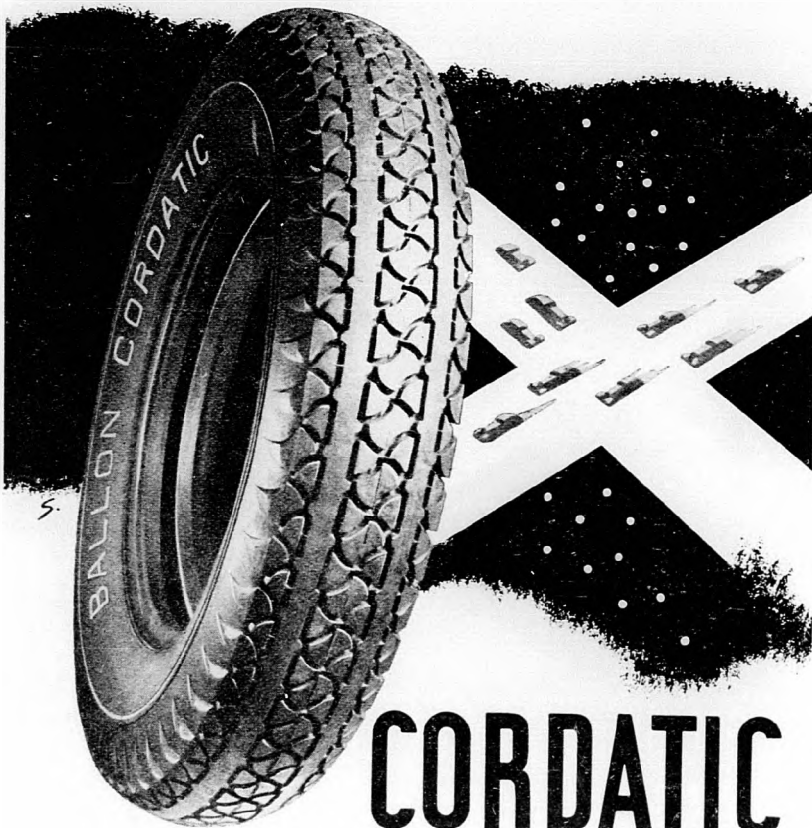
Az Opel-gyár új, Brandenburgban létesített gyártelepe a minap vette fel a munkát.

Lengyelország lényegesen leszállította a kiskocsik számát.

A Zündapp-gyár az idén — egyelőre az 1000-es eladási kategóriában — bekapcsolódik a sebességi versenyekbe.

A *manszetti* angol TT-kör felmérésénél megállapítást nyert, hogy a kör 300 méterrel rövidebb a propozíciókban megadott távval. Természetesen a hatvankilométeres pályán ez az elérés alig érzetelt hatást az átlagssebességek kiszámításában.

Az *aprilis*ben lefutásra kerülő Mille Miglia rendezésére komolyan foglalkozik a tervvel, hogy a versenyt helyi pótlésmennyiségekkel futtassa le, amely terv természetesen a sajnálkozó híreket kért előzérbe.



CORDATIC

NEM CSUSZIK

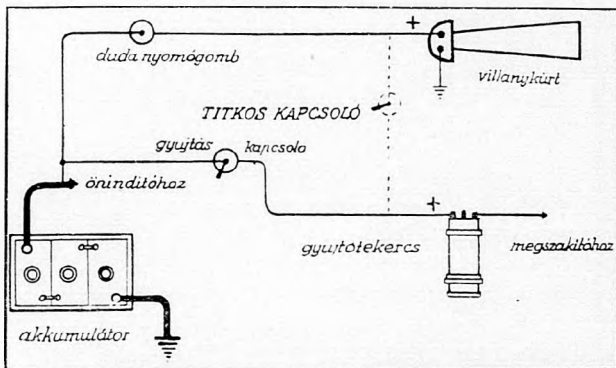
Jaj az autótolvajoknak! —

és még egy értékes tip ...

Az autótolvajok elleni védekezés nem a legszimplább feladat. Bölcs hatóságaink köteleznek bennünket arra, hogy az igazolólapot a kocsira erősítsük a tolvaj tehát az ellopott kocsi mellé mindig késznek kapja az igazolványt is. Amellett a tolvajok általános öröme: a színházak környékén tilos a parkozás, a hatósági gondoskodás sötét melékutcákba kárhoztatja az üresen várakozó kocsikat, ahol a derék tolvajok minden különösebb kockázat nélkül üzhetnek jól jövedelmező iparukat a jó sötét vadászterületen.

Ha meg ellopták a kocsinkat, úgy üthetjük bottal a nyomát, hiszen megtörtént az is, — az Au'o-Motor számolt be róla fényképes riport alakjában —, hogy az ellopott és országsszerte körözött kocsit a főkapitányság kapujában posztoló rendőr lefűlés helyett elparancsolta arról a helyről, mely nyilván a főkapitány úr kocsija részére van fenntartva.

Vannak kormányrögzítők, különböző zseniális és kevésbé zseniális kitalációk a tolvajok elleni védekezésre. A kormányrögzítőt le lehet fűrészelni, a zseniális kitalációval nehezebben, a kevésbé zseniálissal könnyebben birkóznak meg a tolvajok, végeredményben nekünk mindegy, csak a tolvajnak nem, hogy nehezen vagy könnyen ment az „elkösés”.



Ha a villanykürt és a gyújtótekerces pozitív sarkát titkos kapcsolónál összekötjük, úgy a gyújtás bekapcsolásakor megszólal a dуда és addig bög, amíg a tolvaj ki nem kapcsolja a gyújtást.

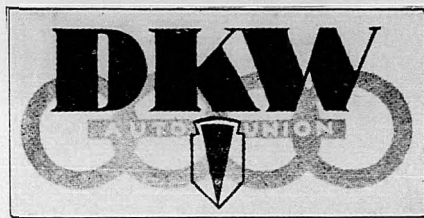
A tolvajok elleni legjobb védekezés olyan berendezés létesítése, mely hanggal árulja el, ha avatatlan akarja megindítani a kocsit. Ez ilyen berendezés pedig nem több, mint egyszerű kapcsoló és egy darabnyi szigetelt huzal. A kapcsolót titkos helyre rejtjük és pólusainak egyikét a villanykürt pozitív vezetékéhez, másikat a gyújtótekerces szintén pozitív sarkához kapcsoljuk: a bekötés kapcsolási vázlatát rajzunk mutatja meg.

Ha a kiszállás után a titkos kapcsolót bekapcsoljuk, úgy abban a pillanatban, amikor a tolvaj bedugva a slusszkulcsot, bekapcsolja az áramot — megszólal a villanykürt és addig szól, amíg a tolvaj ki nem kapcsolja ismét a gyújtást, vagy pedig ki nem merül az akkumulátor. Hála a csendrendeletnek —, mely ebben az egyetlen esetben hasznosnak mutatkozik, — hamarosan előkerül a rendőr, ha ugyan a meglepett tolvaj nem old kereket — persze, nem pótkereket — még mielőtt András XIII. barátunk megjelenik a tethhelyen, hogy a dudáló mihasznát megfossa egyik betétlapjától.

Talán felesleges hangsúlyozni, hogy a dudával kombinált tolvajriasztó berendezés csakis akkugyújtásos kocsinál használható. A modern autók majdnem mind akkumulátorgyújtásosak, a mágnesgyújtásos régi tragacsokat pedig amúgy is elkerülik a tolvajok, akiknek van érzékük a technika fejlődésével szemben.

*

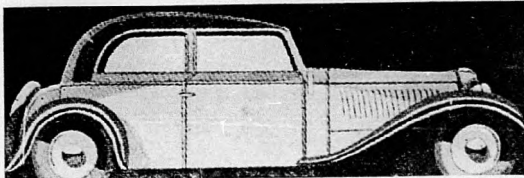
Kihagy az egyik henger, gyertyavizsgáló pedig éppen most nincsen kéznél. Elő a csavarhúzóval, végigvizsgálni az egyes gyertyákat illetve kábeleket, hogy van-e szikra. Az eredmény igen sokszor hatalmas villanyütés, mert a csavarhúzó nincsen szigetelve. Ha azonban van kéznél közönséges ceruza, úgy félperc alatt készen van a szikravizsgáló. A ceruza másik végét is kihegyezzük, egyik végét hozzáérintjük a gyertya szorítócsavarjához, a másikat a hengerblokkhoz vagy testkötésben levő fémrészhez közelítjük, ha szikra ugrik át, úgy ez a gyertya nincsen zárlatban. A ceruza jó száraz fája kitűnő szigetelő és nem kell tartanunk villanyütéstől.



Igen, **D. K. W.**-re esett a

választásom, mert mindenfelől azt hallottam, hogy ennek a kis kocsinak csodálatos a teljesítménye, s emellett rendkívül megbízható. Azóta minderről személyesen győződtem meg. A D. K. W. kocsi első kerék meghajtása, szelep nélküli 2 ütemű speciálmotor, független rugózása és lengő tengelye a legkényelmesebb utazást biztosítja. A külsőre rendkívül elegáns D. K. W. tulajdonságait így lehet összefoglalni:

Olcsó üzem, megbízhatóság, kényelem, egyébként a D. K. W. motorokra nyújtott 50.000 km garancia minden kétséget eloszlat



MAJLÁTH MIHÁLY, GR. ZICHY JENŐ U. 17

Ez lesz a német Volkswagen?

Ez a torziós, farmotoros konstrukció Porsche doktor legújabb szabadalma, melynek háttérében a beavatottak a várvávtát német Volkswagent, a százezeres szériákban tervezett olcsó népaútót vélik felfedezni.

A tavalyi berlini kiállítás megnyitása alkalmával Hitler kancellár nagyszabású beszédben tett hitet az automobil mellett:

— *Szükség van olcsó, megbízható, szerény, mindenki által elérhető automobíllra* — mondotta többek között —, *az úgynevezett népaútóra. A német tervező mérnökök egyik legkiválóbbi már elkészült a konstrukció körvonalazásával.*

Hitler kancellár érdekes bejelentése kapcsán különös figyelmet érdemel az a szabadalom, melyet Porsche dr., a világhíró konstruktor, az Auto-Union versenykocsik és rengeteg sikeres túra- és sportkocsij szülőapja váltott ki az elmúlt hetekben. Porsche új, szabadalmazott konstrukciója az egyszerűség és az olcsó előállítás jegyében született meg, mondhatni magán viseli a többszázezeres szériák bélyegét a háttérben, jogosult tehát a beavatottak véleménye, akik szerint Porsche szabadalmában a már tavaly bejelentett Volkswagent, illetve annak körvonalait vélik felfedezni. Hivatalos bejelentés még nem hangzott el, korai is volna, hiszen ha valóban motorkerékpárban akarják kihozni a népaútót, ehhez legalább negyedmilliósszériára van szükség. Ehhez pedig legalább két évi előkészület kell, fel kell építeni a munkagépek százait, egymásba kell illeszteni a hatalmas szervezet számlálatatlan fogaskerekeit, amihez rengeteg munka és idő kell. A tervek szerint a népaútót nem egyetlen gyár állítaná elő, hanem a vezető német gyárak osztanák meg egymás között az egyes részek gyártását — 1938 előtt aligha kerülhet rendszerben a németeknek Volkswagenjára.

Porsche szabadalma egész *patentkomplexumot* ölel fel, különféle megoldásokban tárja fel elgondolását, a különféle megoldások azonban csak kivitelben és részletekben különböznek egymástól, a konstrukciók műszaki vonalvezetése egyetlen gondolatot juttat érvényre: *minél olcsóbb, minél egyszerűbb, de minél megbízhatóbb megoldást találni.*

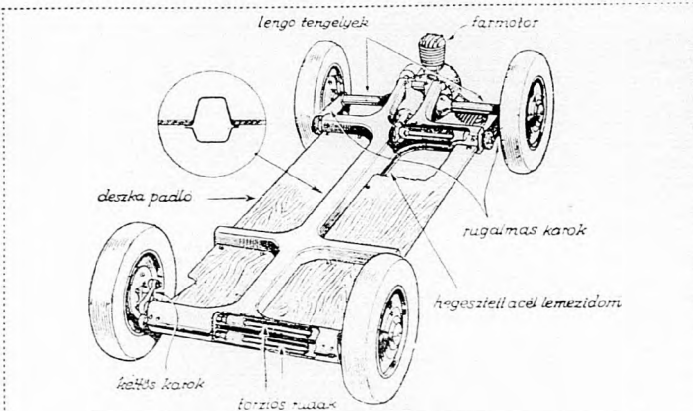
Központi szekrényalváz

Az új Porsche-konstrukció alváza igen érdekes megoldás: két préselt acéllemez idomdarabból áll, mely összeillesztve nagy merevségű központi szekrényvázat alkot. Kétoldalt három-három keresztartót találunk, melyek közé deszkapadló erősíthető, vagy pedig az alsó idomdarab képezhető ki acéllemez segítségével padlóvá. Az idomdarabok hátul felfelé irányuló villás alakot kapnak, melynek két szára között foglal helyet a transzmisszió.

A motor hátul a sebességváltó mögött van elhelyezve. A szabadalmi leírásban a motor konstrukciója nincsen felmelve, de beavatott forrásból úgy értesülünk, hogy Porsche háromhengeres csillagmotorra gondolt, melynek nemcsak gyártása olcsó, hanem tökéletes légűtéses kivitelben is elkészíthető, amellet *kiszárazósúlyozottság és vibrációmentesség* szempontjából felülmúlja a soros négyhengeres motort.

Független rugózás

A sebességváltó közvetlenül a motor előtt fekszik, a meghajtás a sebességváltó után visszafelé irányul és differenciálrendszeren, kardáncsuklókon át a hátsó kerekek féltengelyeire hat. A lengő féltengelyek csőben vannak tokozva, a kerekek egymástól teljesen függetlenül rugóznak, a felépítő csavaró erők korlátozására külön berendezés szolgál keskeny metszetű rugalmas karok segítségével.



Porsche dr. legújabb szabadalmi alapján így fest független rugózású, központi acél szekrényalváz, farmotoros autója. Ez lesz vajjon a régvárt német Volkswautó, a mindenki olcsó, megbízható és takarékos autója?

reenciálrendszeren, kardáncsuklókon át a hátsó kerekek féltengelyeire hat. A lengő féltengelyek csőben vannak tokozva, a kerekek egymástól teljesen függetlenül rugóznak, a felépítő csavaró erők korlátozására külön berendezés szolgál keskeny metszetű rugalmas karok segítségével.

Az első kerekek is függetlenül rugóztak megoldásuk, mind a négy kerék torziós rugózással van ellátva, a torziós rudak a menetiránnyal keresztben vannak elhelyezve.

Porsche dr., mint alternatív megoldást csőalvázat is ír le szabadalmi bejelentésében. Végeredményben lényegtelen, hogy melyik megoldás nyeri el a babért, egyedül az lehet a döntő, hogy melyik megoldás mutatkozik egyforma műszaki minőség mellett olcsóbbnak a szériagyártás kalkulálása alkalmával.

A feltaláló szerint, megoldásának fő erénye az, hogy a

terhelés, valamint az ütegyenletlenség okozta lökések csak igen kis mértékben hatnak az alvázra, melyet így rendkívül könnyűre lehet méretezni, azért, mert a kis súly nem befolyásolja a városban a stabilitást. A könnyű súly anyagmegtakarítást tesz lehetővé a gyártás során, *üzemanyagmegtakarítást* az országúton, a kocsik aránylag kiskaliberré és takarékos motorral szerelve is mozgékony, jó hegymászó teljes négy személy terhelés mellett is.

Porsche dr., hírek szerint, több mint egy évig dolgozott a terveken, minden kis porckájuk alaposan át van gondolva, sőt, mondják, *részletes kísérletek is történtek*, melyek kielégítő eredménnyel jártak.

terhelés, valamint az ütegyenletlenség okozta lökések csak igen kis mértékben hatnak az alvázra, melyet így rendkívül könnyűre lehet méretezni, azért, mert a kis súly nem befolyásolja a városban a stabilitást. A könnyű súly anyagmegtakarítást tesz lehetővé a gyártás során, *üzemanyagmegtakarítást* az országúton, a kocsik aránylag kiskaliberré és takarékos motorral szerelve is mozgékony, jó hegymászó teljes négy személy terhelés mellett is.

Porsche dr., hírek szerint, több mint egy évig dolgozott a terveken, minden kis porckájuk alaposan át van gondolva, sőt, mondják, *részletes kísérletek is történtek*, melyek kielégítő eredménnyel jártak.

terhelés, valamint az ütegyenletlenség okozta lökések csak igen kis mértékben hatnak az alvázra, melyet így rendkívül könnyűre lehet méretezni, azért, mert a kis súly nem befolyásolja a városban a stabilitást. A könnyű súly anyagmegtakarítást tesz lehetővé a gyártás során, *üzemanyagmegtakarítást* az országúton, a kocsik aránylag kiskaliberré és takarékos motorral szerelve is mozgékony, jó hegymászó teljes négy személy terhelés mellett is.

Ez a Volkswagen?

Az egész világ autós közvéleménye fokozott érdeklődéssel lesi a német Volkswagenről érkező híreket, hiszen mindenkinek régi vágya a *mindenki automobíllja*, mely a legszerényebb keresetűnek is lehetővé teszi a gépjármű beszerzését. A németek terve vetették a kérdés megoldását és mint látjuk, nem telt el munkátlanul az elmúlt esztendő. Természetesen könnyelműség volna határozottan állítani, hogy Porsche dr. konstrukciójából fog megszületni a Volkswagen. Annyi bizonyos, hogy a világhíró konstruktor új szabadalmi a *Volkswagen problémáját akarják megoldani* és így valószínű, hogy nem járnak messze az igazságtól azok, akik Porsche új kocsijában látják a német népaútót. A közeljövő eldönti a nagy érdeklődéssel kísért kérdést, mely azonban egyelőre csak német viszonylatban időszerű. A tervek szerint ugyanis elsősorban a honi piacot akarják ellátni a németek népaútóval és csak később gondolnak exportra.

A német kereslet pedig olyan nagy, hogy talán hosszú évek fognak elmúlni addig, amíg az első Volkswagen tojásdad exportrendszerrel lép át a német határt. A németek ugyanis tekintélyes exportot bonyolítanak le drágább konstrukciójú autókban, nem érdekük tehát az, hogy sajátmaguknak támasszanak versenyt.

**Motorkerékpár
kisautó
csónakmotor
K. BAUER TIBOR GYÖZŐ
B.S.A. Super X-
alkatrészek, speciális javítóműhely.
VI. Izabella-u. 98. Telefon: 20-9-12.**

**Vegye tudomásul,
hogy Angliában,**

az autó hazájában az eladott kiskocsik (8 HP.)

70%_{0-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, 5,25×16-os szuper
komfort ballon gumik.

40 pengő évi utadó! Luxusadó nincs!

Fogyasztás 8 liter.

Kérje képes prospektusunkat
és részlefizetési feltételeinket

MORRIS — MG — WOLSELEY KÉPVISELET

DEMÉNYI ÉS FIA

ÚJ CIM: Budapest, V., Akadémia ucca 19

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

FILLÉREKÉRT

*a távirat gyorsaságával
zsállítja leveleit a*

LÉGI POSTA



Felvilágosítás:

AIR FRANCE

LÉGIFORGALMI R.-T.

Budapest, IV., Vörösmarty-tér 2.

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

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

Tízéves a német Luft Hansa

Tízszentdős fennállását ünnepelte január 6-án a Deutsche Luft-Hansa A.-G., mely gyönyörűen illusztrált könyvben adta közre kronologikus sorrendben tízszentdős működésének eseményekben gazdag történetét. Elvonul előttünk a vesztett háborúutáni antantellenőrzéses kaotikus idők küzdelmé, amikor a német levegőben nem kevesebb mint 30 vállalat (!) konkurrált egymással, lehetetlenné téve minden nagyvonalú koncepció megvalósítását. Ebből a kaoszból szükségképpen született meg a DLH, melynek égisze alatt folyt le a német kereskedelmi aviatika mai formájára való kiépítése, az a munka, mely a világ békés célokat szolgáló kereskedelmi repülése történetének legdicsőségesebb fejezetét jelenti. A DLH működésének már második évében meg alapítja leányvállalatát, a délamerikai Condor Syndicatot és ezzel később megvalósuló transzocéáni járata számára fontos pillért épített ki. A belföldi és európai vonalak sűrítése közepette virágzik fel német-kínai fiókvállalata, az Eurásia, megszületik a Bremen és Európa kikapult-postajárata, majd a délamerikai Zeppelin-járatok mellett az úszó szigetekre, a Westfalenra és Schwabenlandra támaszkodva megindulnak a rendszeres délamerikai postajárat Dormier hidrolánjai. A DLH 1934-ben egymilliomodik utasát szállítja, propagandarepülései során félszáz ezer diákkal ismerteti meg a repülést és a

sikeres Diesel-motoros kísérletek révén igyekszik biztosítani a kereskedelmi repülés üzeme gazdaságosságát. Így lett a DLH a világ egyetlen legiforgalmi vállalat, amely nyersolajmotorral is tud repülni. Az elmúlt évben, a DLH tizedik esztendejében a DLH gépei 175.000 utast szállítottak és 306-szor a Föld körüli utat repültek be. A Luft Hansa szárazföldi vonalain ma egységesen a hárommotoros, 18 személyes Ju 52-es Junkers gépek repülnek 240 km-es menetrendszerű sebességgel. Kivételt képeznek az expressz vonalak, melyeket Ju 160-as Junkers és He 70-es Heinkel expresszgépek repülnek 280 km-es menetrendszerű sebességgel.

„Fliegen heisst siegen über Zeiten und Weiten!“ — a repülés győzelem az idő és távolság fölött — hirdeti a DLH jelmondata és úgy érezzük, hogy ebből a győzelemből alaposan kivette a részét a 10 éves német Luft Hansa!

Ettore Bugatti hír szerint versenymotoroképítésként is be akar rendezkedni. Mindenképp egy négyhengeres, kompresszoros gép kerülne munkába...

Az Auto Union Stueck részére 6 literes motorral szerelt, speciális hegyi versenykocsit épít.

Jeannin részére a francia motorkerékpáros szövetség vonakodik az időre versenyzői licenst kiadni, mert az egyébként kitünő francia versenyző a hatnapos Triatl minden komoly ok nélkül az első etapban feladta.

Mercedes-Benz tavaly megháromszorozta 1934. évi exportját.

Az USA-ban 26.000.000 autó van forgalomban. Ha az autók átlagos élettartamát hét évre tesszük, az 3 és fél millió darab évi pótlásra van szükség. Körülbelül ennyi az amerikai autópár kapacitása is.

Az Opel-gyárnak kellemes karácsonyi ajándéka volt: december 23-án került le a munkaszalagról a tavalyi produktum 100.000-ik kocsija, melyet a gyár munkásai között kisorsoltak. A nyertes Huf 41 éves géplakatos lett, aki 23 éve áll a gyár szolgálatában.

FONTOS FIGYELMEZTETES budapesti gépjárműtulajdonosok részére!

A Magy. Kir. Adófelügyelőség felkérésére felhívjuk a budapesti gépjárműtulajdonosok figyelmét arra, hogy a jövőben a közúti közlekedési adót nem kerültenként, hanem központosítva, a IV. kerületi adófelügyelőséghez kell befizetni. Ugyanide (Molnár uca 2.) lettek központosítva az összes gépjárműadóügyek is.

A Magy. Kir. Adófelügyelőség ezúton is figyelmezteti az adózókat, hogy torlódások elkerülése végett a befizetést eszközöljék idejében a megküldött csekk-lapok felhasználásával. Aki idejében fizeti be a közlekedési adóját, az adóbeli-ügylet-utalványát idejében kapja meg postán, míg a késedelmes fizetők valószínűleg súlyos idővesztés árán sorbállással fogják csak kézhez kapni az adóbeli-ügylet-utalványokat, mert a postai kikézésítésre nem marad idő.

A hivatal helye: Eskü-tér 8., földszint. (Molnár-utcai oldal.)

Minden befizetés a 64.775. számú postatakarékpénztári csekk-számlára intézendő, természetesen mindenkor a kocsis rendszámának feltüntetésével.

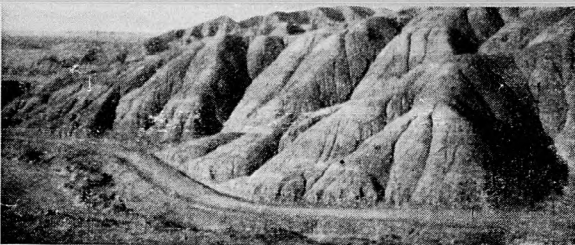
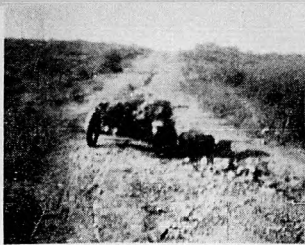
Tehát fizessük be a közúti adónkat idejében, mert időt és pénzt takarítunk meg vele!

Kokinaki orosz repülő gépével 14.575 méteres magasságot ért el. Az eredmény új magassági világrekordnak a FAI szabályzata értelmében nem hitelesíthető, miután nem szárnyalja túl a minimumként megkívánt 200 méterrel az olasz Donati 14.433 méteres rekordját.

OSRAM
BILUX "S" LÁMPA
recézett üvegfallal és fekete sapkával

Rázkódtatásnak ellentáll - Jó látási lehetőség ködben
Egyszerű fényelosztás
Közelsvilágításnál:
Szélesebb megvilágítás - Nagyobb fényerő -

OSRAM
BILUX
TYPE-S



Ázsia — Ing. Wiese fotoalbumában: a kisázsiai katonai zóna útján, „Holdhegyek” Perzsiában, a kurd gyerekek szívesen játszanak a Puchal...

Az én utitársam ...

**Az Autó-Motor számára írta:
ING. ERNST WIESE, WIEN**

Ing. Ernst Wiese, az ázsiautazó osztrák motorkerékpáros a minap filmelőadással egybekötve ismertette tavalyi 10.000 km-es ázsiai túráját a KMAC-ban, ahol nagy érdeklődéssel fogadták úgy az előadást, mint egzotikus perzsa, török és egyéb gramofonlemezait. Ing. E. Wiese a magyar szaksajtóból az Auto-Motor-t tisztelte meg cikkével, melyet a következőkben közlünk.

Emberek, barátok a legnagyobb egyetértésben élhetnek egymással mindaddig, amíg nem utaznak együtt. Az utazás minden barátság Achilles sarka, legsebezhetőbb pontja. Tapasztalatból beszélek és higgyenek nekem: életemben már jórénahány nagy túrát abszolváltam egyes-egyedül, mivel uti-partner-jelöltjeimből már egy-egy otthoni kiránduláson kiábrándultam...

Igy volt ez mindaddig, amíg csak fel nem fedeztem derék „furikomat” — az 500-as Puchot! Ő volt az első utitársam, amelyikre nem panaszkozhatom, „aki” kéthónapos túrámon közelebb férközött szívemhez, mint a legjobb barát! Első pillanattól kezdve szimpatizáltam vele, igyekeztem beleélni magamat az ő életébe, szokásaihoz alkalmazkodni és abban a pillanatban, amikor kívülestünk az európai civilizáció zónáján, amikor a segítség teljes hiánya, a lét és nemlét problémája forrasztott vele egybe, amikor nap-nap után együtt szenvedtük el a nap perzselő sugarait, hogy éjszaka a perzsa éjszaka csillagsátoara alatt pihenjük ki fáradalmainkat, akkor lettünk a legbensőségesebb, legmeghittebb barátok. Olyankor, amikor úttalan-utakon, fejnagyságú köveken, majd vízmosásokon, a szó szoros értelmében árkon-bokron át, útjelzőtáblát, távirópóznát és minden más támpontot nélkülözve, kizárólag orromra és iránytűmre utalva bukdácsoltunk a kisázsiai katonai zónák 100 meg 100 kilométerén át. Es amikor zúgó hegyipatakokon gázoltunk át, hogy a víz csaknem a gyertyáig ért... Akkor forrott igazán össze barátságunk! Nagyszerű utitárs volt: a tizenöt, mindmégannyi 2500 méteren felül hágók egyikén sem hagyott cserben, pedig valamennyi lepipálta a mi Grossglocknerünket azzal a mérhetetlenül súlyosbító különbséggel, hogy a „Hochalpenstrasse” makadámját a kőgöregeteket lavinái helyettesítették, nem is szólva az emelkedési viszonyokról... A derék masina éppen olyan derekasan állta meg helyét a perzsa kősvatagokban, ahol a hőmérő 50 fokot mutatott, mint amilyen hűségecs megadással szállította az ugyanaznap 2 fokos éjszakai hidegben 600 kg-os terhét 500 vagy 3000 méter magasan a tenger felszíne felett! De akkor sem méltatlankodott, ha a legjobb benzín után a legpocsekébb „naftát” töltöttem tartályába és ha a csomaghegy tetején ráadásul még kísérő csendőrt is kellett fuvározni. Nem irigyeltem szegényt, hiszen napokon, sőt heteken át elsővel és másodikkal kellett darálnia. Kitartás dolgában azonban túlszárnyalta a tevéket, a sivatagok hajóit is! Természetesen mindent elkövettem, hogy mostoha sorsán enyhítsek — de hasztalan volt! Hiszen száz kilométereken át nem tudtam olajhoz jutni, ilyenkor a kurdisztáni ökrök számára szánt ricinust kellett használnom... Hazafelé jövet az előírt nyolc dugattyúgyűrű helyett több ezer kilométeren át megtette az öt és fél gyűrűt is! A sárhányó is Perzsiában maradt, a bowden-huzalokat már csak drótok és spárgák helyettesítették, de a derék masina mindennek oda sem hederítve, egyhangúan dúdolta jólmisem kétütemű melódiáját, akár a perzsa főváros, Teherán modern aszfaltutain, akár a nyílegyenes perzsa országutakon haladtunk. Erdekes volt ez a fiatal ország: útjain megtaláljuk az autóbuszokat és teherautókat, akad magánautó is, a levegőben repülőgép berreg, csak a vasút hiányzik! Itt az automobil, a motor a vasút megkerülésével szorítja ki a tevé, mely évezredek óta uralta a perzsa utakat.

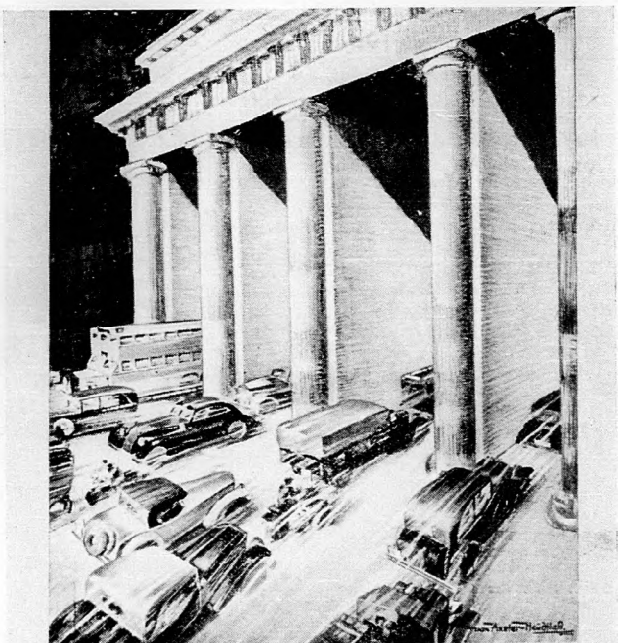
Visszatérve derék utitársamra, sokszor csodáltam türelmét. Eltúrta a perzsi népszerűség minden átkát: arab rajkók mászkáltak rajta, az oldalkocsi lengőtengelyét hintának hasz-

nálták és akadt egy vadóc, aki felszúrta gumijaimat, hogy az otthoni bécsi levegő, melyet vámmentesen hoztam Perzsiába, sisteregve pukkanó, jajkiáltással enyészsen el a perzsa ajerben. Ez az inzultus már őt is bántotta és legközelebbi alkalommal, mikor a rajkók ismét elepték és egyikük a berugó rendeltetését tanulmányozta, olyan erővel vágott vissza, hogy a piszkos horda eszeveszetten menekült közeléből...

Igazi utitárs, bajtárs volt. Mindenben segítségemre volt. Egy éjszaka egy csorda bivaly kereste fel táborhelyünket: egy mozdulat a reflektorral, egy rugás a kickstarteren és a nyitott auserpuffon át feloldító motor pillanatok alatt rendet teremtett... A bivalyok hanyatt-homlok menekültek...

Az állatok nagyon respektáltak. A lovasok közeledtemre már messziről leszálltak lovaikról, nehogy akaratumon kívüli árkon-bokron át menő galoppversenynek legyenek kitéve. Eppen ezért nem túlságosan respektáltam a lovassrablókat sem, bizonyos voltam felőle, hogy a motordübürgésre ezek lovai sem voltak bedresszírozva. Nagyon respektáltak a tevekaravánok, melyekben több tevé összekötte halad. Ha már most valamelyik megjegyezt, magával ragadta társait is és az út pillanat alatt tele volt szédobált ládákkal és zsákokkal. A tevék meg hegyen-völgyön túl... Legbátrabbak a szamarak voltak! Ha meghallották a számukra ismeretlen motordübürgést, egyszerűen háttafordítva a veszélynek — megálltak. Toronymagasan felpakolva, tucatszámra állva, mint eleven fal, elzárták az utat, nem hederítettek sem gádzájuk nógatására, sem a Bosch-kürtre! Ilyenkor nem használt más, mint furikom első kerekével — rohamra menni! Nem is csoda, hogy Perzsiában maradt a sárhányóm...

Derék utitárs volt, örömben és bajban egyaránt... És bizonyára még sokáig az fog maradni! Egy perzsa dupla beszerzési árat kínált érte: kinevettem...



NEMZETKÖZI AUTÓKIÁLLÍTÁS

BERLIN 1936 · FEBRUÁR 15 — MÁRCIUS 1

Személy- és Teherkocsik · Motorkerékpárok · Pórkocsik · Alkatrészek

Vidéki motorosok!

Azon tizezer lakóson felüli városokban, ahol még ZÜNDAPP motorkerékpár eladva vagy lekötve nincs, 1936. márc. 15-ig hajlandó vagyok katalógus áraimból nagyobb propaganda-engedményt adni az első eladott gépre.

Zündapp kardános motorkerékpárok vezérképvelete:

PAJOR IMRE

Vl. Jókai u. 28. Tel. 20-2-28.

Nagy raktár és olcsó árak jellemzők:

BAK GYÖRGY
autó és motoralkatrész szaküzlet Jókai tér 7.

Autó és szántómotor

főtengelyek és hengercsiszolások

és minden e szakmába vágó alkatrész készítése

ÖZV. DEDICS FERENCNÉ

Thék Endre ucca 15. Telefon. 30-3-45

TELEFON: 14-3-38

KISSM. ANTALÉSFIA

MOTORKÖZPONT

VI. KER. VÖRÖSMARTY-U. 45. SZ.

BUDAPEST

GÉPÜZEMÉS ALKAT.

RÉSZ GYÁRTÁS: VI. ARADI-UTCA 26.

Külföldi mintájú speciális motorkerékpárüzemünkben készítünk: **motorkerékpárokat, motorokat**, az összes gyártmányokhoz **minimális alkatrészeket külföldi anyagból garanciával**. — Precíziós gépeinkkel hengerek köszörülése P 350-től Dugattyúk készítése P 380. — Lánc és fogaskerekek, golyós és görög csapágyak szerelések, generáljavítások, ducózások, chromozások legcsöbben részlete is. Fűtött helyiségeinkben gépek garagirozása tavaszilag dímentes Vidéki megrendelések azonnali leggondosabb elintézése — Postai szállítások utánvét mellett

Kérje postán díjmentes alkatrész árjegyzékünket.

Előszó az autóvilágrekord-listához.

A világrekordok, eltekintve az abszolút sebességi világrekordoktól, az utóbbi évek folyamán alaposan lejáratták magukat. Helyesebb és szabatosabb kifejezéssel élve, a már régésrégen gyökeres reformra szoruló rekordlista járatta le a rekordokat! Az a rekordlista, mely a rekordok százait öleli fel és proletarizálja a rekord nimbuszát. Pedig ez az félvállról kezelt világrekordlista több figyelmet érdemelne és észszerűen lerövidítve, több figyelmet is keltene, hiszen a *technikai haladás valódi mérőjelzői éppen a rekordok*, melyek megszületésénél alárendelt szerep jut a vezető számára, mint a különböző versenyeken. A rekord fogalmában a technikai fejlődés áll a siker homlokterében, szemben a többi motorsporteseménynel, melyek kimenetelében a vezető és rajta kívül a mellékörülmények egész garmada játszik közre.

Előttünk a „világrekordlista”, mely hengerürtartalomra való különbség nélkül öleli fel az egyes rekordtávokon elért csúcsteljesítményeket: 217, azaz kettőszázötvenhét világrekordot, De nem oda Buda! Van ám egy másik lista is, az ú. n. „nemzetközi rekordlista” is, mely az egyes kategóriákon belül elért csúcsteljesítményeket öleli fel: 565, azaz ötszázhatvanöt nemzetközi rekordot. Ez csupán a momentán helyzet, mert a jelenlegi autórekorrdlistáknak egy kedves tulajdonságuk az, hogy évről-évre bővülnek. A nemzetközi rekordlista például tavaly óta hat rekorddal ajándékozta meg az emberiséget... Pedig már éppen elég volt beölnök. De ne fessük az ördögöt a falra, mert még kedve és ami még fontosabb, pénze szóttyan valakinek a 133 napon, illetve 300.000 km-en felüli rekordok felállítására is és akkor könnyen úgy járhatunk, mint két év előtt, amikor Citroen „Pe't Rosalie”-ja révén egy lélegzetre 106 rekorddal bővült az AIACR jóvoltából a végtelenségig nyújtható lista. Vigaszunkra szolgálhatott viszont, hogy kaptunk befejezésül egy 133 napos, illetve egy 300.000 km-es rekordot, amely éppen úgy nem hiányzott senkinek, mint a rekordúton levő derék Citroen számára fölös számban engedélyezett pótkatrészek cseréje... De ne igyekezzünk hosszas elmfuttatással a rekordlista nyomába szegődni: utólrni sohasem fogjuk! He'lyette igyekezzünk kihámozni belőle azt, ami érdekes és értékes, a szép szál fakát, melyek nem látszanak az erdőből...

A világrekordlista

A *szpídhégemónia*, mint azt az utóbbi évek folyamán már megszoktuk, most is *Campbell kapitány* kezében van, akinek Salduróban elért 485 km-es sebessége a *világrekordlista* díszé, Campbell kapitány, miután a floridai Daytona Beachban 444 km-ről elakadt, áttette

Kilométerjelzők

sebességmérők, autórak javítóhelyek

Schvarcz Testvérek szak'rasok

Budapest, VI., Podmaniczky-u. 59. Tel. 29.6-24.

szereplési színhelyét a Jenki rekorder Jenkins felfedezte Salduróba, mely csakhamar a sebesség bajnokainak legkedveltebb arénája lett, ahol izzó küzdelmek indultak meg a kedvező terepviszonyok folytán két másik sokat ostromolt klasszikus rekordért is, az órarekordért és a 24 órás rekordért.

Az *órarekordot* az év elején Stuck (Auto Union) tartotta, aki normál GP-kocsijával 217.1 km-t futott ki az Avusson. Július 2-án gazdát cserélt a rekord: az amerikai Jenkins Salduróban 230.8 km-t ért el Duesenberg kocsijával. Kilenc napra rá már az angol Cobbé volt a rekord, aki 500 lóerős Napier Raitlon speciálkocsijával ugyancsak Salduróban 244.8 km-t tett meg egy óra aiatt. Jenkins 244.85 km-rel átmenetileg ismét visszahódította a rekordot, mely végül is az 500 lóerős Rolls Royce motorral szerelt elsőkerék-meghajtású „Speed of the Winds” révén 256.3 km-rel az angol Eyston kezébe került. Az órarekord tehát egy esztendő lezajlása alatt 39 km-rel, mintegy 18%-kal javított meg.

A *24 órás világrekord* ugyancsak jó néhányszor cserélt gazdát. A rekordot páratlanul álló szőlőmenete révén 204.7 km-es átlaggal (4413 km) Jenkins tartotta, az év derekán azonban Cobb és Rose-Richards kezébe került a rekord 217 km-es (5208 km) átlag árán. Egy hónap múlva ismét Jenkins állt a gáton, akinek Gulotta társaságában 218 km-es átlagra (5232 km) sikerült fel-szörfölni a rekordot, mely végül is 226 km-es átlaggal (5427 km) az angol Eyston-Denly-Staniland vezette „Speed of the Winds” birtokába került.

Van a világrekordlistának még egy eldugott, de annál érdekesebb fejezete, mely szerint a Diesel-motoros autó sebességi világrekordot Munday tartja 2743 km-es Munday-Diesel kocsijával 152.4 km-es sebességgel. A rekordlista eme fejezetére nagy jövő vár...

A nemzetközi rekordok

A nemzetközi rekordlista 565 rekordján kerek 40 márka és mégégszer anynyi versenyző osztozik. Legérdekesebb szemszögből akkor látjuk a listát, ha az *egyes kategóriákban* — rendszeren a repülő startos kilométeren — *elért legnagyobb sebességet sorakoztatjuk fel*. Emíly:

Unlimited: Campbell (Camp.-Spec.)	485.0 km
8 l.-ig: Nuvolari (Alfa Romeo)	321.4 km
5 l.-ig: Stuck (Auto Union)	318.4 km
3 l.-ig: Straight (Maserati)	220.4 km
2 l.-ig: Mrs. Stewart (Derby)	237.8 km
1.5 l.-ig: Lockhart (Miller)	262.0 km
1.1 l.-ig: Furmanik (Maserati)	222.6 km
750 km-ig: Kohlransch (MG)	210.6 km
500 km-ig: Lurani („Nibbio”)	162.1 km
350 km-ig: Gush (Vitesse)	124.7 km

Mint látjuk, Campbell hiperkocsijával elért rekordja messze kiugrik a sorból. Nuvolari kétmotoros Alfa Romeo és Stuck (Auto Union) normál GP kocsin futott rekordja külön klasszist képvisel, míg Lockhart rekordjának jóságát mi sem jellemzi jobban, mint hogy már közel 10 esztendeje állja az ostromot.

A nemzetközi rekordlistában a magyar autósportot Hartmann László képviseli egy rekorddal.

Bombasikerrel járt karácsonyi rejtvény- pályázatunk

Karácsonyi rejtvénytárgyatunk kitűnő eredménnyel zárult. Összesen 287 megfejtés érkezett be, azonban aránylag kevesen voltak azok, akik mind a 12 rajzról meg tudták állapítani, melyik milyen kocsi ábrázol. A helyes megfejtéseket itt közöljük:

1. B. M. W. 2. Wanderer. 3. Mercedes-Benz. 4. Steyr 100. 5. Tatra. 6. Austro-Daimler. 7. Studebaker. 8. Fiat-Balilla. 9. Lincoln. 10. Steyr „30”. 11. Citroen. 12. Buick.

Rejtvényfejtőink nagy ambícióval igyekeztek megoldani feladatukat, sokan nem elégedtek meg a márka felismerésével, hanem a típusmegjelölést is megadták. Akadtak olyanok is, akik, miután nem tudtak megbírkózni egyik-másik fogas kérdéssel, inkább kihagyták azt, semmint olyant írjanak, amiben nem bizonyosak. Érdekes, hogy a farmotoros Mercedes-Benzet és az anynyira elterjedt 100-as Steyrt sokan nem ismerték fel. Utóbbinál talán az elől-nézet okozta a zavart... A Tátrát többen Adlernek léptették elő, mások a Mercedes-Benzet Renaultnak nézték, de akadtak olyanok is, akik a Steyr 100-ast Fordnak degradálták. A Balillát azonban csaknem mindenki ismeri! Ime a díjnyertesek:

1. díj: 1 drb pótlás lábtartóval (adja a Puchmüvek Rt.): Singer Ottó.
- 2-4 díj: Egy-egy 1 literes tölesrkanna „Mobil-öl „DH” (adja a Vacuum Oil Rt.): Heller Jenő, Bodnár András, Szabó Sándor.
- 5-14. díj: Egy-egy drb Bosch gyertyavizsgáló ceruza (adja a Bosch Kft.): dr. Kiss Vilmos, Horváth Antal, Hódsági László, Eisenstein Sándor, Kapros György, Báró Gyula, Madarász Kálmán, Siklósi Irén, Weörös Mihály, dr. Váll László.
15. díj: Egy garnitúra Puch-dugattyú gyűrűkkel (adja a Puch Müvek Rt.): Nuoffer Rezső.
- 16-18 díj: Egy-egy drb ¼ literes kanna Gargyle felsőkenőgélaj (adja a Vacuum Oil Co. Rt.): dr. Szlabey Ernő, Stágl Nándor, Hans Hahn.
- 19-21 díj: Egy-egy drb patent lábtartó stender (adja a Puch Müvek Rt.): Zotter Zoltán, Takács Ilonka, ifj. Szabó József.
- 22-26 díj: Egy-egy drb gyertyavédőgumi (adja a Puch Müvek Rt.): dr. Kunzer Béla, dr. Balás Gyula, dr. Lengyelvári Orbán János, esikszentgyörgyi Györfly Ferenc, Szabó Géza.
- 27-31. díj: Egy-egy drb tachométer világítás (szerelőlámpa) (adja a Puch Müvek Rt.): v. Nádasz József, dr. Schmidt Imréné, Kürthy János, Polcsinszky Béla, Csernel Klára.
32. díj: Egy drb Triplex szemüveg (adja a Puch Müvek Rt.): Hegedűs Károly.
- 33-37 díj: Egy-egy egész éves ingyen előfizetés az „Auto Motor”-ra: Donáth Miklós, Spieler József, Székely László, ifj. Katona József, Winkler József.
- 38-42. díj: Egy-egy féléves ingyen előfizetés az „Auto Motor”-ra: Heller Lajos, Rubel Tibor, dr. Gálffy Endréné, Tóth János, Balogh Dezső.

Sikeres rejtvényfejtésért dícséretben részesült a 100 legiobb megfejtő:

Angelusz Tibor, ifj. Blaskó Nándor, Belovai József, Babics Sándor, dr. Benisch Zoltán, Balogh Dezső, Balogh István, Balla Sándor, Beregi Sándor, Bodogh K. László, Balázs Pál, Ozigiedy László, dr. Cseh László, Csifary László, Dabronyi Imre, Dohy János, Dénes István, Faragó László, n. Fekete Gyula, Farkas László, Földváry János, Gráf Egon, Gágyer Sándor, Gergely Róbert, Gütz Ernő, Grosz Henrik, Hegedűs Károly, Hambaich László, Horváth Antal, Horváth István, Horváth Zoltán, Héder József, Hegedűs László, Herczmannszky Ferenc, Hauser Lajos, Illés József, ifj. Janovich István, Jáger Vince, Jungi László, Kretil Béla, Keeskeméti János, Kugler József, Kontra

SÉBESSÉGMÉRŐK
KILOMÉTERSZÁMLÁLÓK,
autóórák, autóműszerek szakszerű
javítása
ÓRAGYÁR, Tömő-u. 26.

József, Köves Gyula, Király István, Körner György, Kardos Márton, Kovács Lajos, Kiss Jenő, Laczházy Ferenc, Lipter Rezső, Lejko Dezső, g. Mihalovits Kálmán, Máriássy Ilonka, Mohrberger Imre, Mészáros József, Nagy Ferenc, dr. Noszlepny Kálmán, Nagy András, Nagy Miklós, Nagy János, Opavszky János, Pentelényi János, Pintér Vilmos, Papp István, dr. Popper Kálmán, Rostás Ferenc, Rengő Zoltán, Réthy Mihály, dr. Rónai Mátyás, Stolmár Alice, Szendrő László, ifj. Speer-Szolesányi Rudolf, Szalai Pál, Schwartz Herman, Szepessy Zoltán, Száitz Gábor, Strasser Jenő, Schmiedek Béla, ifj. Szabó Ferenc, Szabó Rezső, Szabó Ferenéné, Szabics János, Szalay Károly, Szerdahelyi István, dr. Timár Zoltán, Tóth Jenő, Tóth Imre, Takács Tibor, Tichler Mór, Wimmer Ferenc, Viszok Károly, Váradí Imre, Vezér Lajos, Winkler Jenő, Zsoltdos Tibor, Zentay Bogdó, Zöldy Károly.

Az első idei GP

Újév napján futották le az East London-i 19 km-es körúton a 18 körös délafrikai auto Grand Prix-t. A verseny másfélitteres kocsik számára volt kiírva, de megfelelő időhändikepek árán nagyobb hengerűrtartalmú kocsik is indulhattak. Így például Wimille 3.3 literes Bugattija csaknem 13 perces händikepet kapott. A 24 nevező közül csupán katan állottak starthoz. A győzelmet a Dél-Afrika-ban elő olasz Mazzacurati (Bugatti) szerezte meg 2:16:17 mp-nek megfelelő 141 km-es átlaggal Wimille fölött, aki inkluzive händikep 8 ó 18 p 34 mp időt ért el.

Az Auto Union tavalyi forgalma meghaladta a 180 millió márkát. Az export az előző évinek több mint duplájára szökött, a konzern 16.000 alkal-mozottja egész télen át munkahelyen maradt.

A Mannheim és Frankfurt közötti új Reichs-autobahnon egy nap alatt 5000 kocsi futott ki,

Dudálni tilos! de kötelező a jó fék

Megmaradnak betélapjai, ha KLINGER



formába sajtolt, fémszalmentes

fékbetéteket

szerezlet autójába

Ismeri minden szakember
Ajánlja minden szaküzlet
Szereli minden javítóműhely

az eredeti

KLINGER



fékbetéteket

Fékhatásban, tartósságban
utolérhetetlen!

Vezérképviselő:

Fodor Mihály és Társa

VI., Jókai-u. 6. Telefon: 21-4-34, 23-8-19.

Figyelem!!

Az „Auto-Motor“ VIII-ik évfolyamába lépve, páratlanul kedvezményes előfizetést hirdetünk.

Mindazon olvasóink, akik 1936. február hó 10-ig előfizetnek az „Autó-Motor“-ra

illetőleg a 6.— P évi előfizetési díjat címünkre belküldik, avagy 48.438 sz. postatakarékpénztári csekk számlánkra befizetik, további 1 pengő ellenében

teljesen díjmentesen kapják meg lapunk eddig megjelent hét évfolyamának még rendelkezésünkre álló példányait.

Megjegyezzük, hogy lapunk eddig megjelent mintegy 120 példányából többszám az utolsó darabig kifogyott ugyan, mindazonáltal a még rendelkezésünkre álló 80 példány tanulságos, minden motoros számára nélkülözhetetlen szakcikkeink garmadával, érdekes cikkeivel, képeivel olyan ajándék, amely nem hiányozhat egyetlen motoros könyvtárából sem.

Minden előfizetőnk számára évenként egy darab 10 szavas ingyen apróhirdetést biztosítunk.

Az „AUTO-MOTOR“ kiadóhivatala.

A francia távrepülők élénk rekordjavító tevékenységet fejtenek ki: a mindössze három esztendőös pilótamultra visszatekintő Japy teljesen egyedül 87 óra alatt vitte le Párisból az indóknai Saigonba (12.000 km!) mindössze 100 lóerős Renault-Bengali-Junior motorral szerelt Caudron Aiglon-ját. Az Air France két pilótája — Genin és Robert — viszont a Páris—Madagaszkár utvonalon értek el kimagasló eszteljesítményt, amennyiben állítható Ratier-propelleres 180 HP Renault motorral szerelt Caudron „Simoux“ gépükkel 57 és fél óra alatt tették meg a 8800 km-es utat, melyben egy 3360 km-es nonstop szakaszt is repültek.

**Motorja rögtön beindul
kevesebbet fogyaszt
Felső kenési kap
Nem kopog**

ha Meirich Motor Takarékszert használ
POTÁK IMRE műszaki és autotechnikai
különlegességek
Budapest, VI. Jókai-u. 16. Tel 15-0 44

Már **itt** vannak az
1936-os bőlcsovázás

SUNBEAM_{ek}

Képviselőt Koppányi. Dessewffy u. 47

**SPECIÁLIS BÉLELT
KESZTYŰT**

autóhoz, motorhoz, síhez és az összes sportokhoz

csak OTTENREITER-TŐL
IV., Petőfi Sándor ucca 3. (udvarban)

A világ legkisebb motora

Az egyik philadelphiai cég megepítette a világ legkisebb repülőgépmotorját, mely mindössze 200 gramm súlyú és egy 37 cm-es propellert pörget. A „Brown-Baby“ motor természetesen modell-repülőgépek számára épült, melyeket eddig sűrített levegő vagy feszített gumiszalagok hajtottak. A kis motor európai debütje Dübendorfban Zürich repülőterén folyt le, ahol egy 2,45 m feszítvű, 1,75 m hosszú és 3,7 kg súlyú Schramme-modellre építve ejtette bálulába nézőit. A 25×22 mm furatúkatű, kéttemű motor 6000 fordulatnál 1/3 lóerőt ad le. A motor súlyá üzemenyaggal, gyújtótekercsel, kondenzátorral, 3 Voltos teleppel és propellerrel menetekész állapotban 625 gramm. A 2,5 cm hosszú gyújtógyertya súlya mindössze 8 gramm. Amerikában ezek a kis modellgépek 2500 méterig emelkednek, 80 km-es sebességet érnek el és special tankkal 90 km-es távot is berepülnek. Az időtartamrekordjuk 2 óra és 53 perc! Nem csodálatos? A gépet természetesen autómátikus pilóta vezeti.

Az NSU-gyár versenykísérleti osztályán lázas munka folyik. A gyárban beavatottak szerint kéthengeres, kompresszoros versenygépek készülnek!

A legutóbbi BMW-verő világrekordjuk révén feltűnt Rondine-gépeket aligha fogjuk a szezon versenyein látni, miután a gyár munkabírása más irányban van lekötve.

Az amerikai sztratoszférarepülők, Anderson és Stevens „Explorer II.“ nevű ballonjikkal új világrekordot értek el. A műszerok kontrollálása után az elért magasságot 22.056 méterben állapították meg.

Eyston, az ismert angol versenyző egy Diesel-motoros kocsival 24 óras világrekordkísérletet készített elő a Monthlery autódromban. A rekordkísérlet három óra után félbeszakadt, mivel a Denly vette kocsí jobb első kereke leváltott és csak Denly rutinjának volt köszönhető, hogy komolyabb baleset nem történt. A rekordkísérlet így is nyolc Diesel-világrekordot eredményezett, a 200 mérföldes rekord átlaga 166 km, a 3 órásé 157 km volt.

Kingsford Smith, az ausztráliai aviatika büszkesége novemberben anglia ausztráliai rekordkísérlete közben Lookhead Altair gépével nyomtalanul eltűnt. Londonból startolt, Athénben és Bagdadban gyors közbeni leszállást hajtott végre, majd a Bengáliától öböl fölött Singapore felé vette útját. A Bengáliától öböl fölött leszállt a szintén Ausztráliába tartó angol repülő, Melrose, aki úgy látta, hogy Kingsford Smith gépéből lángok csapnak elő. Azóta nyomavesztett. Kingsford Smith egyike volt a legjobb távrepülőknél, elsőnek repülte át a Csendes Óceánt, keletnyugati irányban átrepülte az Atlanti Óceánt, ismételtén a Csendes Óceánt és háromszor javította meg a londoni ausztráliai rekordot.

Nemrégiben volt negyedszázados évfordulója az első éjszakai repülésnek, melyt a repülés fejlődésében oly nagy érdemeket szerzett francia pilóta-konstruktor Farman hajtott végre egy holdvilágos éjjelen... Mert holdvilág nélkül természetesen akkoriban elképzelhetetlen volt az éjszakai repülés, mely ma már holdvilág nélkül is majdnem olyan természetes, mint az éjszakai — alvás! Hat nem forog a föld?

Puch művek fióktelepe

Budapest, VI., Lehel-u. 25

Indulás előtt a GP üzem!

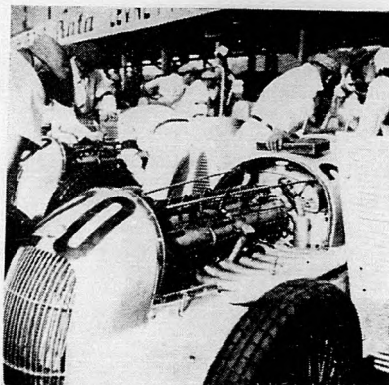
Alig két hónap választ el a szezonnyitó Grand Prix versenyektől, melyek rendezői aggódo szemekkel figyelik a világpolitika horizontján tornyosuló fellegeket. Az olasz-abesszín vizsállyra gondunk itt, a szankciókra és szankciós államokra, melyek versenyzői aligha fognak ellátogatni Itáliába, ahol viszont letiltották a gyárak és versenyzők számára a szankcionáló államok versenyen való részvételét.

Németország nem lévén népszövetségi állam, az idén is valamennyi versenyen résztvehet és a német ipar ennek megfelelően a legszélesebbkörű előkészítést tette a szezonra. Az olasz gyárak számára természetesen szabadok a német versenyek, szabad Svájc, Ausztria, sőt Csehszlovákia is, úgyhogy az idén bizonyára sok izgalmat ígérő német-olasz összecsapásokban a szankciók esetén sem lesz hiány. A változó helyzet természetesen előtérbe tölta a magyar Grand Prix, mely a csökkent versenyzési lehetőségek folytán bizonyára előkelő olasz indulókat fog startjához vonzani, amit fokozott mértékben elősegít az idei német Avus-verseny elmaradása is. A berlini vásárvárosrész kibővítése ugyanis az Avus északi fordulójának teljes áthelyezését tette szükségessé. Az Avust teljesen átépítik, az északi fordulót felemelik, új tribünök épülnek, úgyhogy jövőre Berlin teljesen modern autodrommal várhatja a tavaszi nagy autócsatát az új Avuson!

A szezon közeledtével természetesen befejeződtek a szerződési tárgyalások is, sok mendemondának vége szakadt. A németek készek. A Mercedes-Benz színeket Caracciola, Brauchitsch, Fagioli és Chiron fogják képviselni, Lang és Geier tartalékmenők. Fagiolit főleg olasz, Chiront francia versenyeken akarja a gyár foglalkoztatni, amivel sok valutáris nehézséget is mellőz. Az Auto-Union teamet Stuck, Rosemeyer és Varzi alkotják, akik mellett még Hasse és Delius fognak szerepelni. Ugy Mercedes-Benz, mint az Auto Union tavalyi típusaikat tökéletesítették és nem annyira a csússzebesség fokozására, mint inkább vezetési könnyebbégre fektették a főszűl, melynek során a Mercedes-Benz kocsik súlyelosztásán változtattak.

A németek legerősebb ellenfelei, az olaszok is felkészültek a szezonra. Az Alfa Romeo színeket képviselő Scuderia Ferrari vezetését az elnök Trossi

visszavonulása után Ferrari mérnök vette át, aki mellett mint versenyvezető Nuvolari funkcionál, Farina, Pintacuda és Tadini egészítik ki az együttest, mely négy 12 hengeres és négy 3850 cm-es nyolchengeres versenykocsival rendelkezik. A Maserati-gyár terveiről lapunk más helyén Hartmann információja alapján írtunk. A francia ipart a GP-üzemben Bugatti fogja képviselni javított kiadású 4½ litereseivel, melyeket Wimille, Benoist és William fognak vezetni. Az angolok a tavaly oly sok sikert aratott ERA kocsik erősebb típusaival is be akarnak kapcsolódni a GP-versenyekbe, legutóbb a francia Lehoux nyerték meg egy Era-kocsi vezetésére, aki Dixon, Mays, Lewis és esetleg a svájci Ruesch társaságában reprezentálja az ERA expozitúrát, melynek tavalyi vezérharcosa, Seaman az idén Lord Howe régi másféliteres Delage kocsiját fogja starthoz vinni. Kaye Don Magnette-kompresszorral készül a szezonra, míg a francia gyárak közül Delahaye Divo és Perrot, Talbot



Ritkán van alkalom bekukkantani a Mercedes-Benz kocsik motorházfedele alá ...

pedig Dreyfus és Morel révén készül állítólag bekapcsolódni főleg a francia sportkocsiversenyekbe...

Egyre több szór esik az új GP-formuláról. Terv már van egy tucatnyi, mindegyiknek vannak hívei és van ellenzőik. Egyet azonban mindenki érez: az új formula közelebb fog esni a kiskocsihoz. Ennek tudható be az az érdeklődés, mely az idén a másféliteres kategória számára kiírt ú. n. kiskocsi GP-k felé fordul. A tavaly még egyeduralgó ERA konkurenseket kap: Maserati és Bugatti új másfélitereseit Monaco már indítani is akarja. Bugatti ebben a kategóriában főleg Weylonra számít, de Taruffi újraserződéséről is beszélnek, feltéve, ha — a szankciók ...

Összegezve a szankciós-veszély folytán az autósportban előállott helyzetet, a várható komplikációknak nem szabad túlzott jelentőséget tulajdonítani. Mert az olaszok Angliában újgysem indulnak megfelelő verseny híjján, tehát legfeljebb az angolokat nem láthatjuk olasz versenyeken... Francia viszonylatban sem tragikus a helyzet, pláne ma, a francia GP lemondása, illetőleg sportkocsi-verseny formájában való megrendezése előtt... Mert Franciaországnak az idén nem lesz méltó Grand Prix versenye... Hogy miért nem? Talán

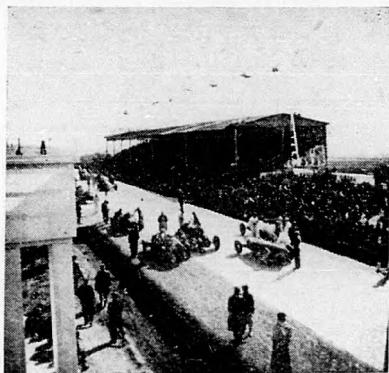


Masaryk-Ring: start előtt. Elöl egy Auto Union torpedó ...

azért, mert Páris nem bírta el a Montheryben a tavalyi után egy újabb német győzelmet... Talán éppen ezért kellett a francia autószenaliztika mindentudó Farouxjának olyan versenyformulát keresztülpropagálnia, mely a németek számára eleve érdektelenné teszi az egykor legklasszikusabb GP-t, a francia Grand Prix.

A GP-versenyzés pénzbe, sok-sok pénzbe kerül. A német iparnak is, Itáliának is és Ettore Bugattinak is. Igen, Bugattinak, mert Franciaország, mint azt a legutóbbi gyűjtés fiaskója igazolta, nem hajlandó pénzt áldozni a sportért... Legfeljebb egy formulát, amelyet maga Bugatti egyenesen abszurdumnak minősített a konstruktőrök zürichi értekezletén.

Amíg ugyanis a gyárak egyrészlől a versenyző-szerződéseikkel voltak elfoglalva, addig más irányban is résen kellett lenniök, nehogy észrevétlenül a nyakukba varrhanagok jövőre egy olyan GP-formulát, mely a nagystíliú internacionális versenysport katasztrófáját jelentené. Az értekezleten Mercedes-Benz részéről dr. Schippert, Seiler és Neubauer az Auto Union képviselőiben dr. Feuerissen és Stuck, Alfa Romeo-tl Jano igazgató, a Scuderia Ferrari részéről Dacco, az ERA képviselőiben Mays, a Bugatti-gyár képviselőiben pedig maga Ettore Bugatti jelent meg. A konstruktőrök egyöntetű álláspontja szerint a jelenlegi GP-formulát — gumik és üzemanyag nélkül, 750 kg felső kocsisúlyhatár — legalább 1938-ig fenn kell tartani. Bugatti véleménye szerint két év múlva a súlyhatár 700 kg-ra(!) volna redukálható, míg Jano igazgató a kompresszor, hengerürtartalom és kocsisúly kombinációját ajánlotta az új formula alapjául és első helyen tett propozíciója kompresszorral 1350 cm. vagy kompresszor nélkül 2000 cm hengerürtartalmat javasolt 600 kg felső súlyhatárral. Mercedes-Benz, Auto Union és Bugatti ezt a megoldást határozottan elleneztek, hajlandóknak mutatkoztak azonban Mays indítványára odahatni, hogy a GP-versenyek keretében a másféliteres kategória számára megfelelő hely biztosításáék. Ezt a megoldást Neubauer is magáévá tette és a mostani formulának 3—5 évre való fenntartása mellett ajánlotta a gyáraknak a másféliteres versenykocsi-kategória szorgalmas kultiválását, illetve megfelelő másféliteres versenykocsik építését. Miután Bugatti az új formula megalkotásának jogát a konstruktőrök számára vindikálta, az értekezlet úgy határozott, hogy indítványának megszövegezésére január végén Párisban ismét összeül.



Masaryk-Ring: a célegyenes ...

HALLJUNK VALAMIT A KEVERÉK-OLAJOZÁSRÓL!

Mit kell tudnia minden autósna motorosnak, akinek motorja olajjal kevert benzint iszik? Irta: KOENIG RUDOLF

A kétütemű motor kenésének legegyszerűbb és legmegbízhatóbb megoldása az úgynevezett keverék-olajozás, melynek a kenőanyagot, tehát az olajat az *üzemanyaghoz keverjük*. A kétütemű motor a benzingáz-levegő keveréket a karterben sűríti és az átaramló csatornán keresztül juttatja a robbanótérbe, ha a beszívott gázt olajjal keverjük, úgy az olaj lecsapódik a karterben és elvitte a kenőanyag-gal a kenést igénylő összes mozgó részeket.

A keverék-olajozás egyszerű és megbízható, mégis ha tíz autós-motorossal beszélünk, mind a tíznek más róla a véleménye és mind a tíz homlokegyenest ellenkező „szakvéleményt” ad le. Igen kevesen vannak azok, akik a keverék-olajozás előnyeit elismerik, a nagy többség csak éppen annyit tud, hogy minden üzemanyag-töltésnél pepecselni kell az olajos kannával. Igaz, az olajos kannával való mérés-kelés nem előny, viszont óriási előny az, hogy kenési zavar nem fordulhat elő és a motor mindig friss olajat kap.

A mai modern négyütemű motorok nyomásolajozással vannak ellátva, külön szivattyú juttatja vékony csővezetékben át az olajat nyomás alatt a motor különböző kenési helyeire és tartja a kenőanyagot állandó átkörnyezésben. Ha a pumpát a legkisebb üzemzavar éri, ha valamelyik vékony csővezeték eldugul, ha eltömődik az olajszűrő, úgy előáll a kenési zavar, melynek katasztrofális hatásai lehetnek. Igaz, hogy a modern átkörnyezéses kenés műszaki megoldása, mondhatni tökéletes, mégsem tartozik a ritkaságok közé a kenési defektus, mely csak azért nem jár minden alkalommal súlyos következményekkel, mert a szerelők olajnyomásmérője azonnal jelzi, ha nyomásesés van az olajvezetékben. Másrészt a motorban levő olaj üzem közben elhigul és kenőképessége csökken. Bizonyos kilométerszám után — rendszerint 2000 km-enként — cserélni kell az olajat, de addig is fel kell tölteni a kartert az elhasznált olaj pótlására. Az olajcsere után közvetlenül friss kenőanyagot kap a motor, de minél inkább közeledünk az újabb olajcsere felé, annál fáradtabb, annál csökkentebb kenőképességű az olajunk.

Keverékolajozásnál ez a két probléma eleve megvan oldva. Az olaj az üzemanyaggal együtt kerül a motorba, tehát míg üzemanyagunk van, illetve amíg a motor működik, addig megkapja a szükséges olajadagját, amellyel állandóan friss olajat kap a motor. Ennek tulajdonítható az, hogy a keverékolajozású motorok általában tovább tartják meg maximális teljesítményüket.

A legtöbb keverékolajozású motor gazdája ott követi el a szarvashibát, hogy lehetőleg minél több olajat kever az üzemanyagba és azt hiszi, hogyha 1:10, 1:15 arányban keveri az olajat a motalkóhoz, úgy motorja jobb kenést kap. Tévedés, mert ennek csak *túloajozás* lehet a következménye, beragadnak a dugattyúgyűrűk stb. A helyes arány léghűtéses motornál 1:20, vízhűtésesnél 1:25, azaz húsz illetve 25 liter motalkóra vagy benzínre egy liter olaj.

Az új motor bejáratása alkalmával természetesen valamivel több olajat tartalmazó keverék kívánatos. A keverék arány másrészt attól is függ, hogy milyen körülmények között használjuk a gépünket. Ha gépünket nem terheljük túl, nem mászunk állandóan meredek hegyeket, ha szőlőmotorunkkal valóban szőlőben megyünk, vagy négyüléses kis-kocsinkba nem mindig szorítjuk bele a teljes utaslétszámot, úgy a normálisnál gyengébb keveréket is lehet használni, léghűtéses motornál 1:25, vízhűtésesnél 1:30 teljesen elegendő. Ha ellenkezőleg, hosszú túrára indulunk, sokat mászunk hegyet, ha utasunk vagy utasaink túlhaladják a nagy középsúly határát, ha szőlőgépünkre oldalkocsit akasztunk és szemünkben a szekszeplét egyet jelent a molett idomokkal, úgy léghűtéses motornál 1:18, vízhűtésesnél 1:20 —22 arány mellett döntünk.

Keverékolajozásnál igen fontos a használt olaj minősége, mert ha mechanikus szempontból igen egyszerű is a keverékolajozás, *kenéstechnikai szempontból annál komplikáltabb*. Sokan abban a hibába esnek, hogy túl vastag olajat használnak, pedig a közép-sűrű olaj a legalkalmasabb. A keverékolajozáshoz a legjobb az olyan olaj, melynek analízis adatai körülbelül a következők: *fajsúly 925—930, viszkozitás 20 C foknál 150—180 E, 50 C foknál 15—17 E, 100 C foknál 2.4 Engler-fok*. Természetesen az analízis adatai egyedül nem döntők, az olajnak e mellett márkás olajnak kell lennie.

Ha túl vastag olajat használunk keverékolajozásnál, úgy a normálisnál jóval nagyobb lesz a *koromképződés*, amire különösen a kétütemű motor felette érzékeny. Eppen ezért nem ajánlatos az úgynevezett sportolajoknak a használata, így hívják azokat a speciális olajokat, melyek nagyteljesítményű, magasfordulatszámú motoroknál alkalmazhatók előnyvel. Ezek az olajok a mindennapi használatban nem válnak be, csak akkor indokolt az alkalmazásuk, ha valóban sportolni akarunk sportmotorunkkal, ha valóban teljesítményének maradéktalan egészét vesszük ki belőle.

Sokan azt ajánlják, hogy télen és nyáron ugyanazt az olajat használjuk keverékkel elajzott motorunkhoz. Ez csak részben helyes. Amíg léghűtéses motornál talán elhanyagolhatjuk észszerű vízűtéses motornál télen feltétlenül higabb olajat kell használni, ellenkező esetben ugyanis hosszabb állás után a megdermedt olaj *beragasztja a dugattyút* és vagy a lábunk adja meg az árát, vagy pedig önmindtönk akkumulátorja.

AUSTIN

a gördülő takarékoság!

A VILÁG LEGOLCSÓBB
KÖZLEKEDÉSI ESZKÖZE!

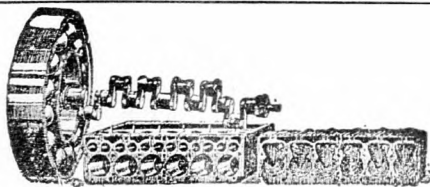
4 személyt 9 fillérért
röpit kilométerenként

A legkisebb **nagykocsi**, mely minden költséget beleértve is olcsóbban szállít, mint a villamos. Anyagja elnyúzatlan.



Vezérképviselet:

BRUCK, Jókai-u. 21



SOLYMOSSY ÉS TÁRSA

Preciz henger-, főtengelyköszörülések, dugattyúk, csapszegek, szelepek, stb. készítése, henger hüvelyezések legjutányosabban!

Budapest, VIII., Tavaszmező ucca 6. Telefon: 44-5-55

Mi újság?

— Mit tud Hébli úr a téli versenyről?

— Most jelentek meg a propozíciók, a versenyt motorkerékpárok és autómobilok számára írták ki. Február 15-én kerül sor a verseny 50–60 km-es átlaggal lefutandó 200 km-es országúti szakaszára. Start: Budapesten délután 2 órákor a Motor-utcában (Gumigyárnál!), cél: Lillafüreden! Lillafüreden egész éjszakán át szabad ég alatt parkíroznak a járművek, melyek a verseny második napján, február 16-án startpróbán, majd kedvező jegviszonyok esetén a lillafüredi tavon kizűzött körpályán háromkörös gyorsasági versenyesznek részt. Amennyiben a jegviszonyok nem megfelelőek, úgy a gyorsasági körversenyt a Palota-szálló melletti hegyúton 5 km-es távú hegyverseny helyettesíti. Az országúti és gyorsasági versenyt, valamint a startpróbát pontozzák, az összpontszám szerint alakulnak ki a „Téli verseny” helyezései. Nevezési zárlat: február 10-én, propozíciók a KMAC titkárságánál. (Apponyi-tér 1).

— Mi hír a BMYC-ben?

— A BMYC szokásos téli előadássorozatot az idén is megtartja. Az előadások minden pénteken este félnyolc órakor kezdődnek a KMAC helyiségében. A legközelebbi előadások a következők lesznek: Január 24. „A két- és négyütemű csónakmotorokról” (Breuer B. Armand; Január 31. „A sebesség befolyása a hajó alakjára és építésére” (Benacsek Jenő); Február 7. „Motorcsónakokról általában” (Bartha Szabolcs); Február 14. „A Duna geológiai története” (Sujtő Bé.a); Február 21. „Dunai térképekről” (Strompl Gábor). A további előadásokról és azok időpontjáról idejében beszélünk. Február 17-én BMYC-közpülés!

— Mi újság a Zündapp-berkekben?

— A Pajor cég lázas munkával készíti elő a szezont, mely a tavaszi szállításra eddig lekötött gépek alapján a legszebb reményekre jogosítja. Mint érdekességet jegyezzük fel, hogy az idén vizsgázott első motorkerékpár Zündapp volt! Nagy érdeklődés nyilvánul meg az 500-as kéthengeres ohv. Zündappok iránt, a tavaszra lekötött szállítások nagyrésze ez a típus. Nagy sikert jósolnak a Pajor cég legújabb

propagandatevékenységének is, mely szerint a cégnek minden 10.000 lakosnál nagyobb városba az első Zündappot jelentős árengedménnyel van módjában eladni. A cég így is jó üzletet csinál, hiszen a tapasztalat azt mutatja, hogy ahol egy Zündapp fut, ott csakhamar elszaporodnak ezek a motorkerékpár-technika legutolsó vívmányait reprezentáló masinák.

— De miért liheg úgy, Hébli úr? Honnan jön?

— Koppánytól, nem akartam lekésni a lapzártát, azt hiszem, érdekes hírekkel lephetem meg Szerkesztő urat. Először is örömmel közölhetem, hogy megérkeztek az új Sunbeamok, melyek a szó legszorosabb értelmében újak! A konzervatív Sunbeam-gyár megtartva évtizedes tradícióját, új alapokra fektette a gyártást, de ami a legfontosabb: a régi, híres jó anyagból. Hogy mi új van a gépen? Bölcös váz, szériában beépített négysebességes lábkapcsolás, új forgattyuház, hengerfej, tank, villa, óriási fékek, lábtartóra is szerelt stender és még egy sereg hasonló „apróság.” További kellemes hírem ugyancsak a Koppányi céghez fűződik. A Viktória, a német motoripar egyik remeke, bevonul a magyar piacra is és a közeli napokban már megérkezik az első szállítmány Dessewffy-utcai új rezidenciájába!

— Mint halljuk, végre a Speedoil felsőkenőolaj is megjelent a magyar piacon!

— Ugy van, Szerkesztő úr! A malmői Speedoil-művek produktuma az egész világon közmert, svéd minőség-márka! Az utasítás szerint állandóan az üzemanyaghoz adagolt Speedoil a savas égési termékeket semlegesíti, tehát a hideg motorban keletkező savi maróhatások ellen biztosan óv, a szilárd égési termékeket maradéktalanul oldja, a hengereket, dugattyukat, gyűrűket és szelepeket minden hőfoknál kiadósan keni, a dugattyúgyűrűket teljesen tömíti, tehát az üzemanyag gazdaságos

Révész és Huszár

VI., Jókai tér 7. Telefon: 18-9-54.

DUREX dugattyúk egyedárusítása.

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

Motorjának

minden alkatrészét gyártja a

Magyar fogaskerék,
autó-traktoralkatrész és
gépgyár kft.

Budapest, VIII., Nagytemplom-u. 34.
Telefonszám: 46-1-55.

Henger és főtengely köszörlék

Pontos munka

Mérsékelt árak

Gyors kiszolgálás

kihasználását biztosítja, amit oxigén adagolásával is fokoz, végül pedig a forgattyuház olaját tisztántartja és elhasználódását a minimumra csökkenti. A Speedoil használatának jelentősége tehát felbecsülhetetlen!

Január 27-én a déli órákban azonban látogasson el az Apponyi térre: akkor futnak át a Monte Carlói csillagtúra athéni indulói, köztük a Kozma-Martinek kettős Fiat-Balilláján.

— Vizionlátásra február 15-én!

APRÓHIRDETÉSEK

Karosszériákat mindenféle kivitelben. Átalakítás nyitottól csukottá. Autófényezések, kárambolos autók javítása. Használt karosszériák eladók. Boross, Erkel-u. 17. (Kálvin-térnél.)
Használt motorkerékpár alkatrészek fillérekért.

Pápai, Gr. Zichy Jenő-u. 39.

Eredeti BSA alkatrészek raktár. Ólacsón szállított vidékre is utánvéttel, Bauer, Izabella u. 98.

Puch ötszáz luxus, csukott oldalkeocsival kintűnő karban, nagy felszereléssel eladó. Rákóczi út 80.

Generáljavítás előtt kérjen árajánlatot Steintől. Tavaszmező u.

Hűsz különböző márkájú használt szülő- és oldalkeocsis motorkerékpár. Olcsó áron Reichfeldnél, Rózsa u. 90.

Feladás szerkesztő és kiadó: KRAMER JENŐ.
Redaktion für Deutschland: ing. FRANZ DOROS.
Berlin, Schaper strasse 22.



Automobilrugók és spirálrugók gyártása és javítása — Kész rugók raktára.
BÁN LÁSZLÓ

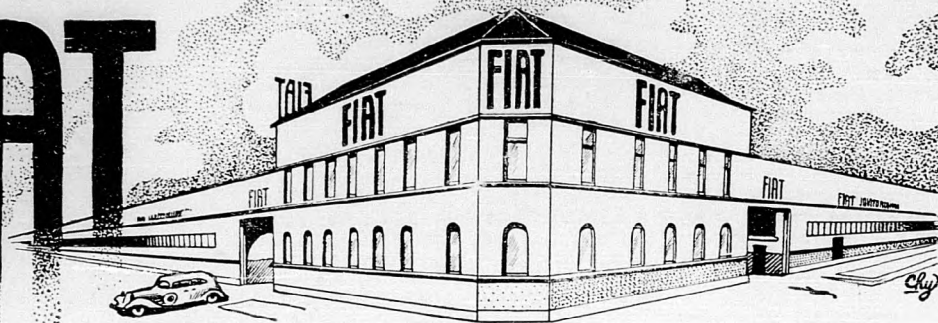
V., VÁG UCCA 5. — TELEFON: 91-1-22.

GLADIATOR
PENGE
V E Z E T !

Koenig

Eredeti PUCH
alkatrészek raktára
PUCH javítóműhely
Budapest, VI., Dessewffy-ucca 26. Telefon: 21-4-00

FIAT



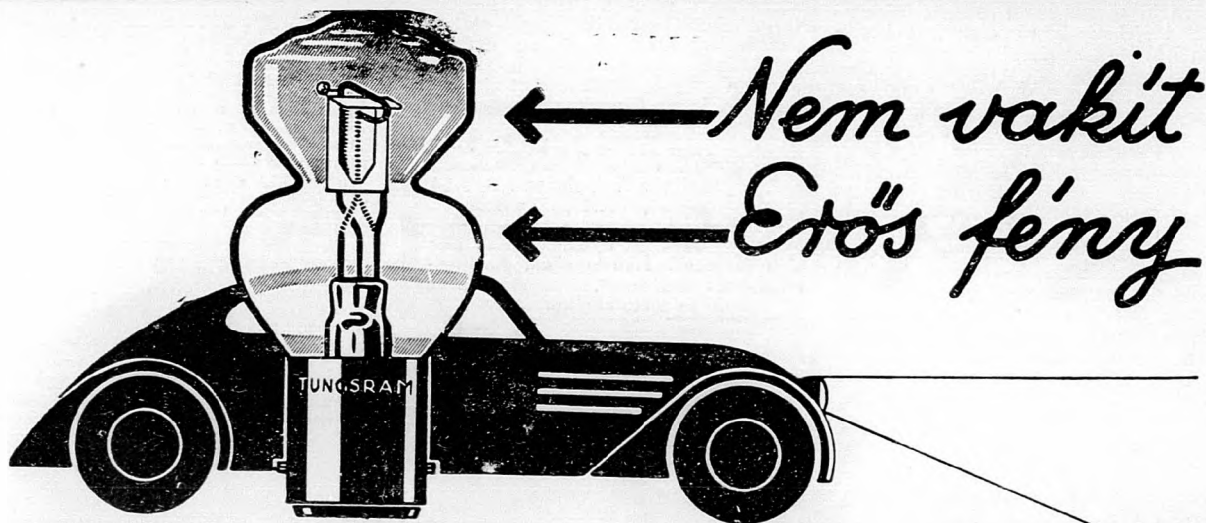
JAVÍTÓ MŰHELY, SERVICE-ÁLLOMÁS, EREDETI ALKATRÉSZEK
Aréna ut 61. Telefon: 988-20.

FIAT „BALILLA“

FIAT „1500“

FIAT „ARDITA“

ELADÁS: IV., Váci ucca 1.
Telefon: 828-48.



TUNGSRAM

„SÁRGA DUOLUX“ LÁMPA KÖZEL- ÉS TÁVVILÁGÍTÁSRA