

ÁRA 40 FILL.

KOZMA BANDI ELMONDJA
MONTEKARLÓI ÉLMÉNYEIT

VIII. ÉVFOLYAM
2. SZÁM
1936. február 15.

AutóMotor

D/
De r
→

A LEGNAGYOBB PÉL.
DÁNYSZÁMU MAGYAR
MOTORSPORTLAP



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



FIAT *Balilla*

Hogy mi a montekarlói csillagtúra, azt csak az tudja, aki megnézi ezt a képet, mely Kozmák győztes Fiat Balilláját mutatja be Görögországban, Servia és Elassona között — versenyközben. Helytelenül hívják ezt a vidéket a "Negyven" Hidak országának, mert bizony hid nélkül kellett átgázolniuk a patakok medrén. A derék Balilla és a kitérő Cordaticok azonban megállták a helyüket.



angol **John Bull**

olasz **Pirelli**

magyar **Cordatic** pneumatikok



Motorkerékpár felszerelési
cikkek és alkatrészek a
legolcsóbb napi árakban.

**Renold
Coventry
Wim**

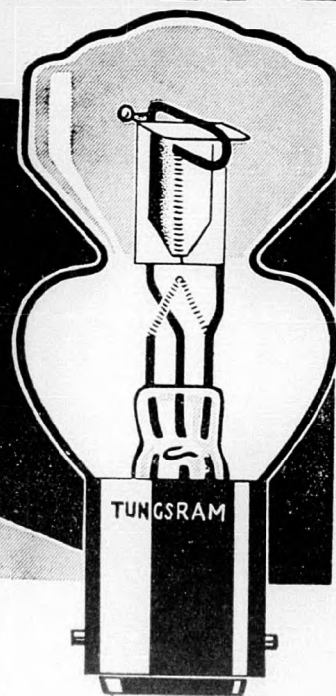
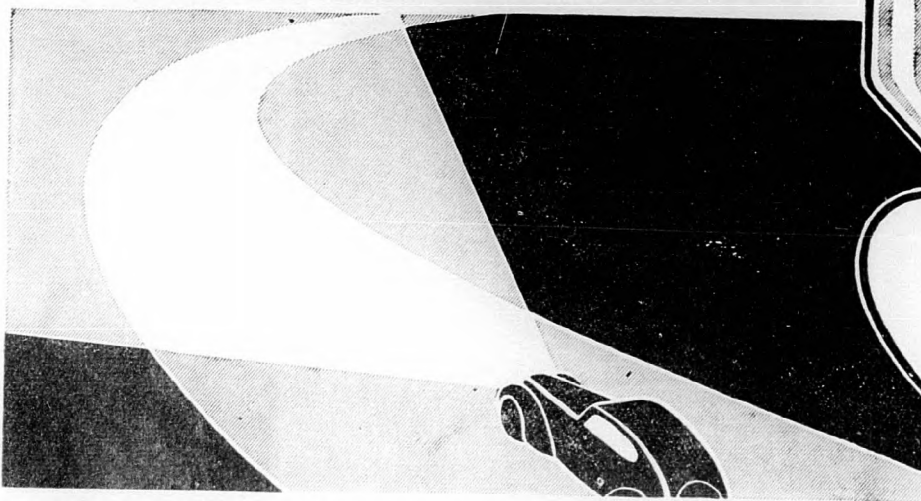
motorkerékpár láncok

◆
BIRÓ JENŐ, BUDAPEST, VI, LISZT FERENC TÉR 2

Telefon: 28-0-96

TUNGSRAM

„SÁRGA DUOLUX” LÁMPA



**BIZTONSÁG A KANYARBAN
SZÉLESÍVŰ FÉNYCSÓVA**

Előgyűjtés

Ugyan kérem... Mi a sanyarú csudának ez a roppant nekihaborodás? Ez a föltépően csatározos gyűrközés? Hiszen nem történt végeredményben semmi, amiért érdemes lenne lótni a KMAC-hoz generálszósos elégtételeket követően. Minek belebújni a párbajirodák ködé címmel megszerkesztett jutányos kiadványába és csatogtatni az óvatosan sterilizált kardokat a bandázok jótékony vastagságán. Azért ez a nagy hábor, mert a törv. hites szakértő úr azt mondta, hogy az autővezetés kocsisunka? Hadd mondja, nem érezzük magunkat ettől egy cseppet sem deklasszifikálva, nem lesz attól jobb kedve a négusnak, nem lesz attól búsbabb Mátészalka, ha Zerneck öméltsága ügyis, mint nyug. min. tan., ügyis, mint törv. h. sz. képtelen megkülönböztetni a kocsis és az autővezető fogalmát. Elvégre mindenkinek legszajátabb sajátja a saját agyi szerkezete. Nem leszünk attól nagyobb urak, ha Zerneck úr pápai kamarást lát bennünk és kisebb urak sem attól, ha kocsisnak látja a volán mellett példáu! — Debmár Waltert. Ha még a magyar Grand Prix meg, vagy meg nem rendezése lógná ezen a szögön.

Ha azonban minden áron fel akarunk háborodni, akkor ne a kocsisal kapcsolatos trópus oltson belénk kuruckodást. Mert van ennél súlyosabb ok is. Amin azonban esoddlátatosan senki fia nem háborodott fel. Mert nehéz fel nem háborodni azon, hogy olyaski mondja ki a szakértő véleményét közlekedési és forgalmi baleseti ügyben, aki — nem tud autót vezetni. Mert ennek a tösgyökeres nevű úrnak nincsen vezetői jogosítványa. Ami azonban korántsem jelentkezik nála lelki gátlásként, amikor a bíróság magas sorompója előtt kell kimondania a döntő szót élők és sajnos, gyakraan holtak felett.

Köztudomású, hogy a közlekedési ügyekben ítélkező büntetőbírák nagyrésze nem autővezető, nem érti az autő ezernyi csinját-binját. És felfogása a szóbanforgó ügyről a hites szakértő véleménye kapcsán domborodik ki. Ha a szakértő fehéret mond, akkor a bíró a szurkot is fehérnek látja, mert hiszen a hites szakértő mondhatni kölesön adja a szemét a bírónak. Megszületik az ítélet, néha csak nagyobb pénzüsszegegről van szó, néha azonban rövidre nyírt haj és napi félórás körsétát a Markó kies udvarán. Végtelen heteket, hónapokat kiliomtiprókkal és óvadéksalókkal eltöltött kényeszerű szimbiózisban.

Távol áll tőlünk olyasmit fantáziálni, hogy az esküt tett szakértő nem a legjobb tudása és legtisztább lelkiismerete

Autőszakértő dala

Mert kevés a nyugdíj máma
A gondok meg nőnek,
Felsceptam én kérem szépen,
Autőszakértőnek.
Jogosítványt az emberek
Milliószám nyernekek,
Szakértelm azonban nines,
Legfeljebb e-Zerneck.

A gépkocsit elvezetni
„Kocsismunka“ nálunk;
Mi kérem a fellegek közt
Féltistenként járunk.
... Egy miniszteri tanácsos
Autőszakértőre,
Hogy illene „gyi-te-hó“-zní,
Egy pár lőerőre.

En megmondom, hogy egy csavar
Anyás-e vagy árva,
S hogy csavar-gó lesz belőle,
Ha elvész a sárba.
... Vannak mozgó alkatrészek.
S vannak amik állnak,
Ezekből lesz autómobil:
Ha kooperálnak.

Ha beülök: szarelvények
Lesznek húzva-tolva,
Tűfög is már, — no de „fi done“,
Ez a kocsis dolga.
De mert rosszálója vagyok,
Mindenféle nesznek,
Egyeseknek tanácsos, ha
Hangtompítót vesznek!

Hogy nem értek az autőhoz
Ki mer ilyet szólni
Hisz' vezetni nem kell ahhoz,
Hogy tudjak szószólni.
Nosza elő szakértelmem,
Ha autőről szó van,
Törv. hitesként beleszólok
S a vádolt van szószaban.

— akiba —

szerint elemézi az ügyet a bíróság előtt. Az ellen azonban tiltakozunk kell, hogy az döntőn a vagyonunk, személyes szabadságunk felett, az mondjon véleményt közlekedési baleset esetén, aki még nem tartott kormányt a keze között, aki még nem taposott fékpedált és aki csak elméletből ismeri az autót.

A szakértő úr azzal védekezik, hogy a jó zenekritikus nem feltétlenül jó zenész is egyúttal. Teljes mértékben osztjuk ebben a kérdésben és általunk különben nagyrabecsi Zerneck úr véleményét. A zene azonban nem autőveze-

lés és a gé hár nem azonos a borjúpörkölttel. Mert hogy valaki jól veri a zongorát, vagy jól kezeli a vonót, azt bizonyos fokig a sarki gesztenyés is meg tudja állapítani. Hogy közlekedési balesetben ki követett el hibát, azt csak az tudja eldönteni, aki bele tudja magát élni a helyzetbe. Beleélni csak az tudja magát, aki előtt az autő nem titokzatos masina, aki maga is gyakorlott vezető — pardon kocsis.

Az egyik napilap a montecarlói mezőny budapesti tartózkodásáról írt cikkében többek között a következőket olvashattuk:

... a legérdekesebb volt az ébresztő, ahol nők és férfiak együtt keltek fel és öltöztek a KMAC-nan összegyűlt legelőkelőbb közönség szemelättára.

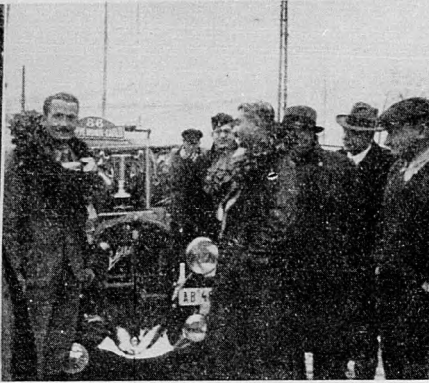
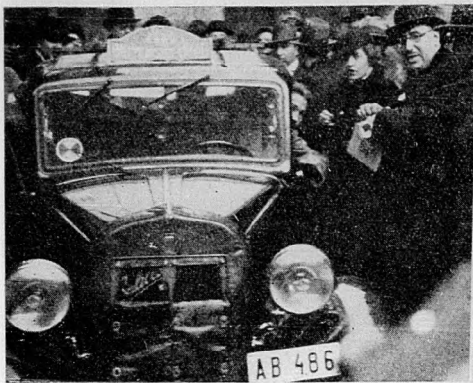
Ejnye, ejnye. Különbön köszönjük a reklámot a KMAC nevében a — jövő évi csillagtárhoz. Nem lehetne talán beléptidíjat szedni a jövőben ehhez a nem mindernapi látványhoz és külön serleget külni annak a hölgynek, aki a leglassabban öltözik fel, hogy az a bizonyos legelőkelőbb közönség minél kiadósabban legeltethesse a szemeit?

Ne csodálkozzunk azon, ha a köz- és magánérdek harcából többnyire a magánérdek kerül ki győztesen. Mert a lelkesedésnél hatalmasabb ösztöke a zseb, melynek feneketlen mélységében oly sok nagy és közérdeklő akarás fuladt bele a csillapíthatatlan étvágyakba.

A Magyar Tourist Trophy problémája tipikus esete a magánérdek és közérdek harcának. Szépségversenyt akar rendezni a KMAC és ennek jövedelméből feltámasztani a Tourist Trophyt. Aki nem járatos a zsebek útvesztőjében, az joggal képzelhette, hogy mindenki, akinek valami kevés köze van a motorsporthoz, az automobilizmushoz, örömeikkel üdvözli ezt a szerencsés pillanatban fogant gondolatot.

Nem így történt. Sőt, Megnyiták az ellengöz szelepei. Mert a KMAC Concoursja konkurrenciát jelentene annak az érdeksopornak, mely a mások által elgondolt, mások által életrehívott, mások által megrendezett automobil szépségversenye anyagi kiaknázásába kapcsolódott bele akkor, amikor az e fajta rendezés már jövedelmezőnek ígérkezett.

Az ellengöz szelepeim ott áll ügyesen álcázva a Touring Club, Eregetik a gözt, hull a por és — nem lesz Tourist Trophy. Hacsak valami roppant csoda nem történik.



Landauer vezértikár elindítja a budapesti ellenőrzőállomáson Kozmáékát. Unneplik a győzteseket a hécsivámmál. A Balilla hűtőjén a Riviéra serleg. A kép jobboldalán Horovitz vezérigazgató és Deimár Walter. Trevoux (Hotchkiss) nagy óvatosan sítálpakkal szerelte fel kocsiját.

Örülök, hogy megnyertük a Monte Carlo Rally-et, — mégjobban örülök, hogy élve értem haza —

mondja KOZMA BANDI, aki elmeséli élményeit és kalandjait az „Autó-Motor” olvasóinak

(Magyar zászló a Montecarlo Rallye diadalárbócán! A magyar Kozma-Martinek pár Fiat Balilláján megnyerte a kiskocsik kategóriáját, 16 befutó közül a mezőny legkisebb kocsijával a legelső helyre került. Kell ehhez kommentár? Négy nap, négy éjjel folyt az irdatlan hajtsza a 3868 km-es távon, járatlan balkáni utakon, jeges kapaszkodókon ösz-szeszorított fogakkal, az álmatlanságtól vörösre gyulladt szemekkel. Ugyan ki hívatottabb elmondani ennek a modern éposznak történetét mint Kozma Bandi, a 15-ik Montecarlo Rallye magyar hőse? Akinek át is adjuk a szót.)

Hol kezdjem? A tervezgetéseknél, a vakmerő kilincseléseknél? Mert hiszen vakmerőség kellett hozzá azzal kiegészíteni be az ajtókon: indulni akarunk a Montecarlo Rallyen. Mondjam el annak a két hónapnak a történetét, mely a start pillanatát előzte meg, amikor Martinek Pista minden szervezési és főzési tehetsége ellenére egyetlen pillanatig sem volt biztos indulásunk sorsa? Pénz nélkül, kocsik nélkül, csupán nagy akarással felvértezve szőttük nagyratörő terveinket. Szerencsére, voltak, akik felismerték vállalkozásunk reális voltát, a KMAC tagjai önkéntes adományokkal gyűjtötték össze az út költségeit, Fiaték önköltségi áron kocsit adtak, a Gumigyár jófajta Cordaticokkal látott el bennünket, Boschék

feirakták kocsinkra mindazt, ami ráfért: egy szép napon arra ébredtünk,



Sorban állnak a versenygépek a Curia utcában, itt volt a budapesti kontroll.

hogy — indulhatunk. És szép kényelmesen, egyúttal bejáratva az új Balillát, gurultunk, vagy inkább evickéltünk teljes csendben Athénbe, a start helyére.

Január 25-én, szombaton délelőtt néhány percel 11 óra előtt csapott le Athénben kis csukott négyüléses Balillánk hűtője előtt a starter zászlaja. Törött reflektorral és palacsintává gyúrt sárhányókkal indultunk útnak, hála Madame Schell vezetői avatottságának. Schell néni, vagy inkább a néni nagy Delahaye kocsija belefartalt álló kocsink orrába. Kívántunk neki többfélét, de — lecsapott a zászló.

Vidám hangulatban és frissen vettük utunkat északkelet, majd észak felé. Szörnyű utak és szoknyás görögök, ennyire láttunk mindössze a leleményes Odüsszeusz hazájából és éjfélkor már Szalonikibe futottunk be 602 km-mel a hátunk mögött, három teljes óra egérutunknak köszönhetően, hogy két órácskát pihenhetünk.

Hajnali háromkor újra lecsapott a zászló, előre Szófia felé. De jaj, 80 km-mel a bolgár határ előtt eltűnt az út, végtelen mezőkön kellett sötétben evickélni, egyik gödörből a másikba. Nem jelezte az utat faszor, tábla, csak az ösztön, meg az iránytű vezetett. A fekete talajon hatástalan volt a reflektor, nem láttunk az orrunknál tovább. A bolgár határállomáson végtelen vármolás kezdődött, olyan nehezen fogott a derék bolgár fináncok plajbásza, hogy beértük az összes előtünk indultakat és csak hatalmas idővesztéssel kelhettünk újra útnak. Az „út” java csak most következett, méterenként átlagban négy 15–20 centiméteres gránátölésér látogott, sirtak a rugók, a jó Cordaticok nyögtek. Mindketten szinte pattantunk az idegességtől, Martinek stopperrel a kezében figyelte a kilométerköveket, úgy látszott, hogy büntetőpont nélkül nem futunk be Szófiába. Az ment meg bennünket, hogy Szófia előtt kb. 15 km-nyi rendesebb utat találtunk, örült dudaszóval igazi TT vágatást rendeztem és alig három percel idő előtt mégis befutottunk.



Kozmáék kocsija a montecarlói tengerparton, Landauer vezértikár az ellenőrzőállomáson Rádió Budapestnek nyilatkozik.

Pihenőről szó sem lehetett. Tovább... Szörnyű utakon, deszkapallókon, patakokon, mocsaras ingoványokon át gázoltunk Belgrád felé. Ahol az út járhatatlan volt, ott a fűvön haladtunk és ha nem végezték volna velünk percek alatt a jugoszláv határőrök, hát sohasem értünk volna be Belgrádba. A jugoszláv utak autószerdákknak tünnek, pedig nem voltak jobbák a magyar harmadrendű utaknál, de *sárgarépacsuszpájsz után a karalábé is ízlik.*

Ejfélok újabb start Belgrádban, Schell nénit ismét átkoztuk, hogy ravaszán *hátul is reflektort szerelt* abból a célból, hogy hátratólatásnál is lásson. Schell néni előre tolatott, a reflektort azonban nem volt hajlandó elotlani. Majdnem árokba kerülünk a kellemetlen hölgy miatt, remélem, nem teljesedik be rajta az, amit akkor kívántunk neki.

Koromsötétben léptük át *hétfőn hajnalban a magyar határt Horgosnál*. Az új betonúton úgy éreztem magamat, mint akeinek az anygalk muzsikálnak, pedig csak Martinek barátom horkolt a fülemben. Reggel nyolckor futottam be Budapestre, miután hiába néztünk körül Kecskeméten, hogy talán a KAMC részéről mégis vár valaki. Hja, más a duma és más a tett...

Budapesten *háromóra alvás otthon az ágyban. Fürdő. És dében újra start* — Bécs felé. Győrben kedvesen fogadtak a GyAMC tagjai. Martinek vette át a vezetést és a míg Bécsben egy órácskát aludtam, ellátta a kocsit és veszekedett a Fiat szerviz embereivel, akik félórás vizsgálatért és pneufújásért 15 schillinget követeltek. Hajrá, tovább. St. Pöltennél Martinek elálmosodott, ismét átvettem a vezetést, *Linz és Salzburg között 30 centis hó*. Kedden hajnalban még sötétben futottunk be Münchenbe háromórás előnyvel.

Három székblől pillanatok alatt készen az „ágy” és alig kezdtem bele az első versbe, már keltenek. *Tovább. A Duna forrásvidéke. A Feketeerdő. Harminc centis hó. Mély vágások. Lefelé tiszta jég az út. Estére Strassbourgha érkezünk. Zsirás, olajcsere. Tovább. De már nem 40-es, hanem 55—60-as átlaggal. Itt az utolsó ezer kilométer!*

Kimerítő feccolás kezdődött, a városokban a kérdézősködésekkel annyi időt vesztítettünk, hogy a nyílt országúton allandoan teljes gázzal kellett vágatni. Almosan, gyulladt szemmel.

Dijon és Lyon között *eltévedtünk*, 34 km-es ráarást kellett adnunk. Mindent

bele... A városokon keresztül 80-nal... Bródszeidolná a fordulókban... Az utolsó pillanathban érkezünk be Lyon ellenőrzőállomásra a szerdára virradó éjjel.

Lyon után elért az eső... Szinte aludtam a kormány mellett... Pillanatokra éreztem, hogy nyitott szemmel bóbiskolok... Csak amikor a kocsit már kezdett lebillenni a betonról vagy aszfaltról, keltett fel az életöszön... Martinek alszik mellettem, fejét befúrja az oldalamba és nyög... Jobbra, balra felfordult kocsik... Így jár, aki fél pillanatra elalszik... Már csak az életöszön dolgozik bennem... Aludni... Aludni... Furesz, egybefolyó faszorvátat mellettem... Ülök a kormány mellett és ébren álmodom... Szerda hajnal van... Szombat dél óta folyik a tánc... Martinek alszik... Nekem nem szabad aludnom... Jaj, felébredni FELEBREDNI... Felkeltem Martinek, vezessen félórát, nem bírom tovább. De nem tudok aludni... Túl álmos vagyok hozzá... Magam sem tudom, *hogyan ísztam meg élve ezt a szörnyű, ezt a borzalmas hajnalt...*



Kezma Bandi és a hü Cordatic pneu.

Reggelre kissé tisztul a fejem. Még csak 250, még csak 200 kilométer. Nizza, Tengerpart. Végig házsorok. Repülni a sűrű forgalomban. Mind a három Bosch kürt szünet nélkül vonít.

Végre két perccel a limitidő előtt befutunk Montekarlóba. Unneplés, a *mezőny legkisebb kocsiját büntetőpont nélkül hoztuk be.*

Plombavizsgálat; kondícióvizsga. Leplombálják a gépházat, még gyertyát



Befutnak a kocsik a montekarlói célba, Kozmáék Balilláján nem látszik meg a négynapos vágatás.

sem szabad cserélni. Ott kell hagyni a kocsit a tengerparton, a szabadban.

Hatalmas alvás, ki kell pihenni ezt a négy nap, négy éjjelt, mert másnap kezdődik a tánc, az ügyességi verseny. Ezen dől el a *győzni vagy nem győzni kérdése.*

Az ügyességi versenyt a Quai Alberten futják időre. Start. 200 méteres egyenes, utána tíz méteres csíkon hátramenetben megfordulni, majd oszlopok között nyolcasat leírni. Utána újabb 180 méter egyenes, újra fordulni és 300 métert vágatni a célba. Nekem való feladat volt. Nem ismertem a terepet, nem gyakoroltam a trükkös automobilkürt, de hát mi ez egy pesti gyereknek. *Sívítva bródszeidolt a Bulilla a nyolcasban, svábhegyi akceleralások, vészes „brakézások.”* Taps. Martinek odarohan és gratulál. 1:15.9 mp. alatt végeztem. Legkomolyabb ellenfelem a cseh Pohl, ideje 1:20.9 mp. Győztünk. Még az abszolút győztes román Zamfirescu is gratulált, könnyű volt neki jobb időt csinálni a négyliteres nagy amerikai kocsival, kézféke a két hátsó kerékre hatott, a megforduláshoz be tudta falatlatni a kocsiját.

Rádióközvetítés.

— *A legkedvesebb fogadtatás Budapestben volt* — mondja mikrofonba francián a román Cristea — és a legjobb utak Magyarországon.

Borítékban csekket nyujtanak át. *Monsieur Kozma et Monsieur Martinek Hongrie, sur Fiat 508 vainqueurs de la 2me Catégorie* — harsogja a megafon.

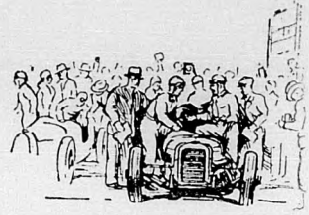
Örülök, hogy megnyertük a Montekarlo Rallyt, de még jobban örülök, hogy élve jutottunk haza. Mert igen gyakran közel voltunk ahhoz, hogy vasúton hozzanak haza. Négyzögletes és bádoggal bélelt, leplombált — koporsóban.



Alig győzték a benzintöltést a budapesti kontrollon. A jobboldali képen Tanító barátunk benzolkeveréket tölt Zamfirescu kocsijába, az egyik esőből benzint, a másikból benzol: kész a speciálkeverék.



Magyar autó GP? Magyar Tourist Trophy? Ügetőpálya motorversenyek?



Mit remélhetünk az előttünk álló motorsportszezontól?

A míg az elmúlt években motorsport-kérdésekben mondhatni fásult közönség jellemezte a KMAC-ot, addig az új vezértükkel beköltözött új szellem egészen más szemzögből ítéli meg a helyzetet és szabja meg a követendő lépések útját. Nagy tervek szálaít szövik, nagy tervek vannak kibontakozóban.

Igaz, a multban is voltak tervek, a multban is hallottunk nagyvonalú tervezésekről, sajnos, csakhamar és halálos biztossággal kiünt, hogy a tervek nem is voltak tervek, csak mákonyos orvosszerek a közhangulat, a versenyt követelő mozgolódások levezetésére. Évek óta jelentgették be például a magyar autómobil Grand Prix, de évek óta egyetlen komoly lépés sem történt a klasszikus magyar verseny tettebevalóitása érdekében. Legfeljebb terminust jelentettek be és ezzel le is vették az ügyet a napirendről.

Az idei szezonra nemcsak GP-t ígérnek, hanem Tourist Trophyt, sőt dörtrerek versenyeket is. És ami a legfontosabb, az idén komolyan gondolják a dolgot, komoly munka folyik abból a célból, hogy a tervek valóra is váljanak.

Mégsem merjük azt állítani, hogy a tervekből valóság lesz.

Grand Prix

Vizsgáljuk először a GP ügyét. Komoly, klasszikus autómobil nagydíjas versenyt rendezni hatalmas összegbe kerül. A szükséges összeg közelebb van az 50.000 pengőhöz, mint a 40.000-hez. Kétségtelen, hogy ha a versenyt jól rendezik, kellően beharangozzák, tökéletesen előkészítik, úgy nemcsak ráfizetésről nem lehet szó, hanem tisztes haszonról is, mert hiszen százazres közönséget lehet várni az olyan verseny útvonalra mellé, melyen világklasszisok mérkőz össze erejükét.

Csak hogy — alaptőke kell! A rendezéshez szükséges hatalmas summát természetesen a KMAC egymaga nem mozgósíthatja, olyan megoldást kellett tehát keresni, mely idegen érdekeltiséget mozgósít — kereskedelmi alapon. Ismerve Landauer dr. vezértitkár hatalmas munkacerejét és leleményességét, korántsem mondhatjuk reménytelennek a helyzetet, GP külföldön reális üzlet. Reális üzlet lesz tehát Magyarországon is. Kérdés azonban, hogy a mai gazdasági viszonyok mellett vajjon sikerül ehhez a legreálisabb üzlethez is megfelelő tőkét mozgósítani.

A Tourist Trophy

A Tourist Trophy ügye hosszú lépéssel áll közelebb a megvalósításhoz, TT-hoz ugyanis nincsen szükség nagy költségelőirányzatra, néhány ezer pengő elegendő. Landauer dr. kész tervet dolgozott ki, melynek lényege: rendezzen a KMAC Concours d'élégance-ot és ennek használatára szolgálja a TT céljait. A terv azonban

keresztülvihető alig lesz. Az az érdekeltiség, mely a mások által meghonosított, mások által megrendezett és a súlyos viszonyok miatt napirendről levett szépségversenyek rendezését abban a pillanatban vállalta, amikor a gazdasági viszonyok javulása következtében az már üzletnek látszott: szerzett jogokra hivatkozva igyekezett elgancsolni az életrevaló tervet. Sikerült befolyásolni a kereskedők egy részét olyan érteemben, hogy két Concours-kettős költséget jelent. Még nem tudni, hogy az üzleti érdekekből fogant ellenakció milyen eredménnyel jár. Ha sikerül megfúrni a KMAC Concoursját, úgy azt a magyar Tourist Trophy fogja banni.

Dörtrerek

Dörtrerekverseny az ügetőpályán. Nehéz probléma. Annakidején a KMAC hátrányos szerződést kötött az ügetőpálya igazgatóságával. Olyan szerződést, melynek terhei a legnagyobb látogatottság mellett is ráfizetést helyeztek kilátásba. A KMAC megrendezte már 1934-ben a két dörtrerek és alaposan rá is fizelett annak ellenére, hogy az első versenyen szűfőliség telt meg a pálya szegélye, a tribün. Igaz, hogy akkoriban még érvényben volt az igazgatósági határozat, melynek értelmében a KMAC tagok ingyen látogathat-

ják a KMAC által rendezet beléptidíjas versenyeket. A KMAC tagok éltek is ezzel a joggal és az ügető tágas tribünje megtelt — potyaközönséggel. Az új rendszer nem ismeri a potyajegyvet, a hátrányos szerződés azonban még nem járt le. Sikerül jobb belátásra bírni az ügetőegyletet? Ki tudja. Meg kell próbálni, mert hiszen az ügetőnek is haszna van a dörtrerekből, ha pedig ragaszkodik a szigorú feltételekhez, úgy nem lesz verseny és nem lesz — haszon.

Más oldalról is szönek terveket az ügetőpályával kapcsolatban. Csak hogy a KMAC-nak opciója van, az ügető pedig addig nem tárgyal, amíg érvényben van a KMAC-cal kötött szerződése. Nem volna mód összeegyeztetni a két tervet és közös platformot teremteni? Aligha lehet ennek komoly, a gyakorlatban kiküszöbölhetően akadálya.

Annyi bizonyos, hogy soha ilyen közel nem voltunk nagyszabású verseny-szezonhoz, mint az idén. Láttuk a nehézségeket, láttuk az akadályokat. Nem leküzdhetetlenek. És reméljük, hogy azok, akik éreznek magukban erőt, le is fogják küzdeni ezeket az akadályokat, hogy ezzel hervadhatatlan érdemeket szerezzenek maguknak a magyar motorsportéletben, kiérdemelve minden motorsportoló és sportrajongó igaz hála-ját.

ÉLETBIZTOSÍTÁS!

AUTÓJÁN A

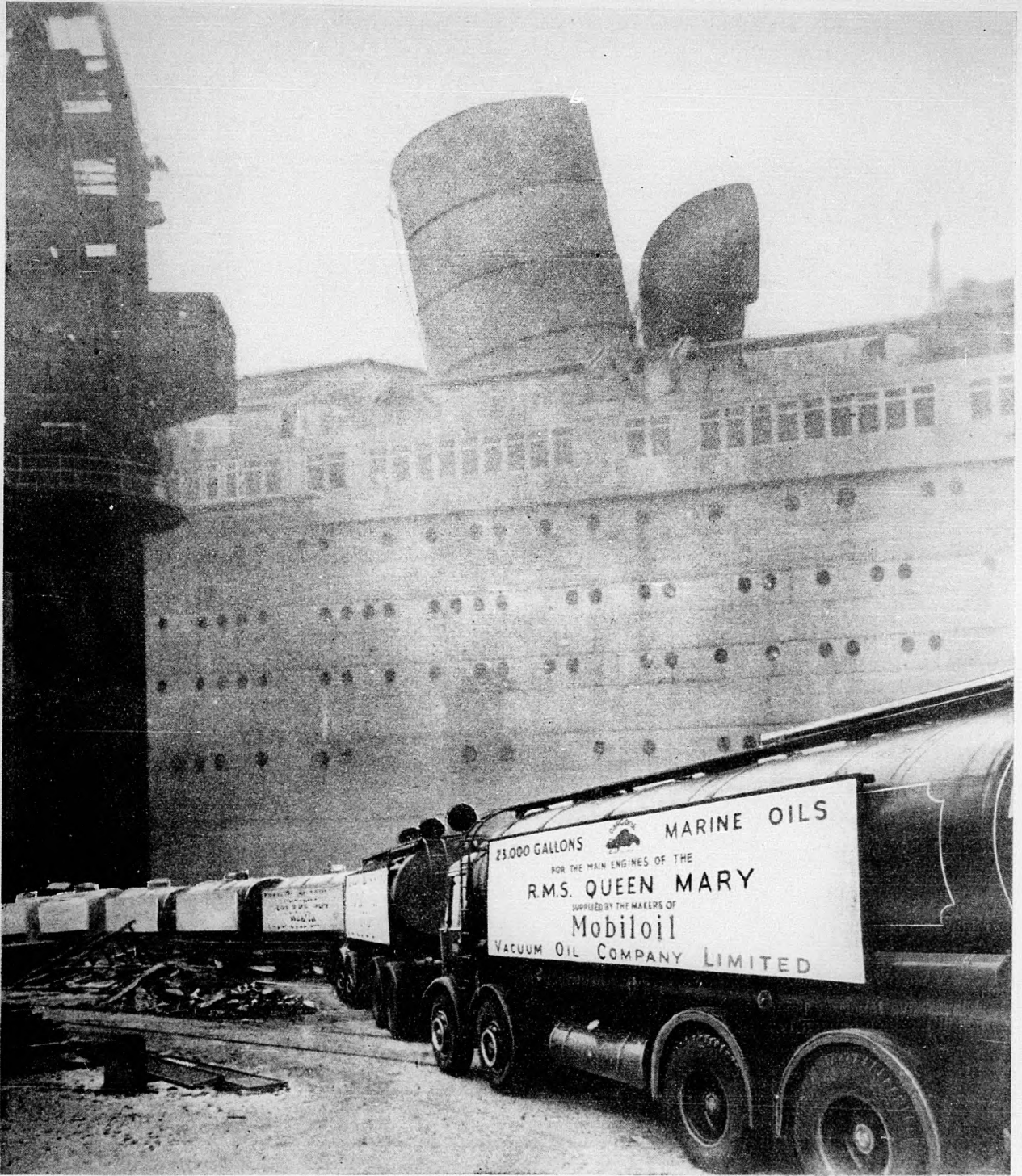
FORMÁBA SAJTOLT
R^ΔK KLINGER FÉKBETÉT R^ΔK

Vezérképviselőt:

FODOR MIHÁLY ÉS TÁRSA
Budapest, VI., Jókai u. 6.

Telefon: 21-434 és 23-8-19.

TÖBB MINT 100.000 LITER GARGOYLE KENŐOLAJ



Egész sora a tankautóknak szállítja a „Queen Mary“ hajóóriás meghajtó turbináihoz a Gargoyle Kenőolajokat

Meggyőző bizonyítéka a minőség és a megbízhatóság méltánylásának, melyeket a világhírű Gargoyle Kenőolajok mindenütt élveznek

VACUUM OIL COMPANY R. T. BUDAPEST

JÖVŐ?



...keddi napon érzelmi dolgokban, szerelemben, házasságban óvatosság ajánlatos. Hitler politikájának fontos időszakai a január, február és június...

...A Vénusz és a Mars diszharmonikus viszonyban van egymással. Az angol király júniusban súlyos elhatározás előtt fog állani...

...Mussolini az Uránusz jegyében született...

...így a napilapok.

Ma divat a jóslás. Jósolnak csillagokból és kávézaccból. Jósolnak üveggömbön keresztül, jósolnak odvas zápfogak rovákából. Mert ki ne szeretne beelőzni egy kicsit a jövőbe. Belekétozni a holnapba, a holnaputánba. Hajdanában monoton énekszóval vonultak fel Rómában a haruspexek, akik a belekből és a madarak röptéből jósoltak. Ma kevesebb a szertartás, de a lényeg — ugyanaz. Komoly napilapok csillagjós rovatot indítanak, a férj jósnőhöz megy, mielőtt megcsálná a feleségét, a feleség jósnőhöz megy, mielőtt arra határozná el magát, hogy mégis csak megszüli azt a sokat halogatott gyereket.

Mi sem vagyunk kevésbé kíváncsiak, mi is szeretnők tudni, mit hoz az 1936-os esztendő? Mit hoznak az előttünk álló hónapok az automobilizmusnak?

Rövid megfontolás után már oda is érek a körüti szálloda elé. Itt lakik ugyanis korunk egyik legcsodálatosabb modern — boszorkánya. *Silbiger Boriska*, Akinek sok beteljesedett jóslatjára figyelt fel az ország. Véletlen? Nem véletlen? Nem tudjuk, de nem is akarjuk tudni. Vannak a földön dolgok... szokta mondani Beregi Oszkár a Hamletben.

— *Sajnos, várni kell* — mondja Boriska titkárnöje — éppen egy kollégája van bent, aki a Róza-utcai gyilkosság ügyében jelentkezett. De majd bejelentem.

Széjjelneznék, de már jön is vissza a titkár.

— *Szabad az igazolványát* — mondja szigorúan. Kutatok, kutatok összes zsebeimben. Hiába, otthon maradt az igazolvány. Hopp, megvan. Igaz, hogy nem az igazolvány, hanem a tipp.

— *Kedves kisasszony, otthon hagytam az igazolványomat* — magyarulom —, de hát Boriskának igazolvány nélkül is tudnia kell, hogy ki vagyok.

A tipp bevált.

A modern jósdá egyszerűen berendezett, üvegfalal bekerített kis helyiség. Nem huhog a bagoly, nem sóhajt a fekete macska, sőt még csak nagypéntek éjjelén holdfény mellett temetőarkából szedett kakukfű dekoktum sem rotyog a hiányzó tüzhelyen, melyek lángjában gonosz eretnekek csontjai parázslanak. Boriskából nem néz ki a jósnő. Egészen normális manikűrözött körmei vannak.

— *Melyik láptól jött?* — kérdi álmatagon Boriska, közben udvariasan helyel kínál szemben az íróasztalával.

— *Parancsoljon* — nyujtom át az egyik Autó-Motor számot.

Elmélyedve lapozgat benne. Es egyszerre minden bevezetés nélkül monoton hangon beszélni kezd:

— Nagy szerencsétlenséget látok az év augusztusáig, olyasfélét, mint szegény Schusniggné volt. Legkésőbb augusztusban.

Balesetekre fordul a szó.

Tavaly szerencsétlenségjárvány volt — emlékeztet Boriska — a belga király felesége, Schusniggné, az a külföldi versenyző, aki itt halt meg... hogy is hívták?

— *Steinweg* —

— *Igen, igen* — mondja mintegy felvillanyozva — abban a csodálatos még egy szerencsétlenség történet, de lehet, hogy már be is teljesedett.

Megborzongok.

— *Beszéljünk másról, Boriska* — teremem új témára a szót — engedje meg, hogy néhány kérdést adjak fel.

— *Milyen események várhatók 1936-ban az autógyártás terén?*

— *Két új márkát látok feltörni... külföldön...* — mondja, miközben mereven egy pontra néz a falon — *olyasmit látok, mint a Ford, Mintha Oroszországot látnám.*

— *Sportvonatkozások?*

— *Egészen rendkívüli jelentőségű világversenyt fognak rendezni, nem tudom, nem látom milyen okból, félbe kell majd szakítani.*

— *Ki lesz az idei Nemzetközi Hatnapos győztese?*

— *Olasz vagy osztrák* — mondja lassan — *magyar vagy német.*

— *Lesz Magyarországon kisautógyártás?*

— *1938-ban kezdik el majd eredményesen gyártani a magyar személyautót.*

Kétperces szünet következik. A titkár jön be, Boriska taxit rendel. Pedig beszélgetésünk legelején kijelentette, hogy nem szereti a gépeket és liftet sem használ.

— *Magyar versenyzők sikerei külföldön?* — faggatom tovább.

— *F vagy G betűvel kezdődik a vezeték- vagy keresztnév. Nagy sikere lesz külföldön.* — kíváncsian fordul hozzám. — *Van ilyen betűs magyar versenyző?*

— *De még mennyire* — adom a megnyugtató választ.

— *Mit várhatnak a szezontól a kereskedők?* — adom fel a kérdést.

— *Nagy szezon lesz* — hangzik a rövid válasz — *összel (?) tombolni fog a vásárlási kedv.*

A szálló halljából felszűrődik a dzsessz. Kezdődik az ötörai tea.

— *Még néhány kérdés és végeztünk. Megjavitják Campbell rekordját?*

Gondolkodás. Szembehúnyás.

— *Megjavitják. Angol vagy amerikai lesz az új világrekorder, de az 500-as tempót az sem lépi túl.*

— *Tartózkodjék valamelyik magyar versenyző a versenyzéstől esetleges baleset elkerülése céljából?*

— *Igen* — hangzik a megdöbbenő válasz. — *S betűvel kezdődik a vezeték- vagy a keresztnéve és egyetlen nőtestvére van.*

— *Utolsó kérdés. Lesz az idén magyar automobil Grand Prix?*

Mély csend. Csak a Kukarácsa hangjai szűrődnek be az ajtón.

— *Nem látom, nem látom,* — mondja.

Csendesen hozzáfűzöm, hogy június 21-re tüzték ki a versenyt. Gyorsan naptárat vesz elő a retiküljéből és érthetetlen izgalommal keresi a június hónapot.

— *Júniusban nem lesz Grand Prix!* — mondja határozottan.

Vederemo.

— *ergyé* —

Az angol

MORRIS

**a reális
kisautó**

**MORRIS MG.
WOLSELEY
KÉPVISELET**

Luxusadó nincs, utadó 40 P, Fogyasztás 8 liter.
Hidraulikus fékek, 5.25x16 szuper ballon gumik
stb., stb. **KÉRJEN ÁRJEYZÉKET!**

**Kényelmes
részletfizetés!**

DEMÉNYI ÉS FIA Budapest, V, Akadémia u. 19
TELEFON: 19-8-43 (Zoltán ucca sarok)

Mit mond a Montekarlo Rallye eredménylistája ?

Nagykocsígyőztes: Zamfirescu-Cristea (Ford), Kiskocsígyőztes: Kozma-Martinek (Fiat Balilla)

Kétoldalas táblázat az idei Montecarlo Rallye eredménylistája, mely pontok alapján értékeli a versenyt végigfutott versenyzőket. A pontozás rendszerét a közönség nem ismeri, ezért célszerűnek látszik az eredménytábla közzétele előtt elmagyarázni nagy vonalakban a verseny feltételeit és a pontszámítás módját.

A szabályok értelmében *Európa 61 különböző pontjáról lehetett indulni*, minél távolabb fekszik az indulási pont Montecarlótól és minél nehezebb az útvonal, annál több pont jár annak, aki előírásosan tartja be végig, tehát az egyes ellenőrző-állomásokon belül is az előírt átlagokat. A legtöbb pontot athéni starttal lehetett szerezni: 506 pontot. A 3868 km-es Athén—Montecarlo útvonalnál ugyan hosszabb volt a Tallinból (4000), Messinából (3876) és Reggióból (3876) számított út, mégis az athéni starttal indulók kapták a legtöbb pontot azért, mert az Athén—Montecarlo-útvonal az utak rettenetes volta miatt sokkal nehezebb volt, mint a többi.

Aki tehát Athénből büntetőpont nélkül futott be Montecarlóba, az 506 pontot kapott. Tallinból maximálisan 503, Reggióból és Messinából 498, Bukarestből 503 ponttal lehetett befutni, *nagy különbség az egyes kiindulási helyek pontszámítása között nem volt.*

Az athéni mezőny tehát a legnagyobb feladatot vállalta és hála az időjárás szerencsés alakulásának az *athéni mezőny legnagyobb része büntetőpont nélkül futott be Montecarlóba.* Az elsősé-

kérdése az ügyességi versenyen dőlt el. Itt mindenki 200 jó ponttal indult, *amiből annyi pontot vontak le, ahány másodpercre volt szüksége a próba lefutására.* Az ügyességi verseny, mely egyben kemény próbája volt a vezetői tudásnak, döntötte tehát el a helyezések kérdését.

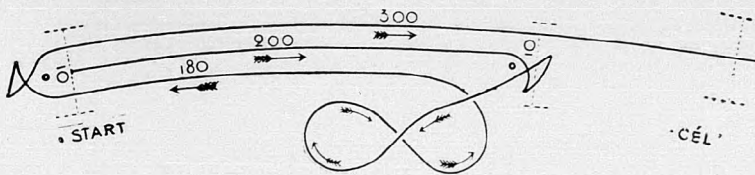
Természetes, hogy a kiskocsik gyengébb motorjukkal nem voltak képesek lépést tartani a nagykocsikkal, érthető, hogy a négyliteres Fordok gyorsabban végezték a próbát mint a kiskocsik. Mégis figyelemreméltó, hogy Kozmáék

5. Guyot (4.0 Renault) Tallin 636,2 pont.
6. Carrière—Vial (3.6 Matford) Athén 634,9 pont.
7. Trevox (3.4 Hotchkiss) Athén 634,3 pont.
8. Healey (2.0 Triumph) Tallin 633,2 pont.
9. Byllaard—Calkoen (3.4 Ford) Stavanger 632 p.
10. Massa—Mahe (3.0 Talbot) Tallin 631,1 pont.
11. Kozma—Martinek (1.0 Fiat) Athén 630,9 pont.

A lista további 61 nevet ölel fel, a legkevesebb pontot a Glasgowból indult Nord szerezte Daimler-Benz kocsiján.

KISKOCSEK, 1,5 LITER ALATT.

1. Kozma—Martinek (1.0 Fiat) Athén 630,9 pont.
2. Holtversenyben: Pohi (Skoda) és Richmond—Brooks (Triumph) Athén 625,9 pont.
4. Harris (Singer) Tallin 624,7 pont.
5. Wilmott (Rover) Stavanger 623 pont.



Az ügyességi (sebességi) verseny pályája.

— akik fölényrel nyerték kategóriájukat — az abszolút osztályozás *72 neve közül a 11-ik helyen végezték és nem kevesebb mint 46 nagykocsit hagytak maguk mögött* kis, alig egyliteres motorokkal.

A Rallye hivatalos eredménytáblázata a következőképpen fest:

NAGYKOCSEK, 1,5 LITEREN FELÜL:

1. Zamfirescu-Cristea (3.6 Ford) Athén 641 pont.
2. Schell-pár (3.6 Delahaye) Athén 640,6 pont.
3. Lahaye—Quatresous (4.0 Renault) Athén 638,8 pont.
4. Bakkerschut—Beaufort (3.6 Ford) Tallin 637,4 pont.

6. Thalussou—Narischkine (Opel) Bukarest 611,1 pont.
7. Astbury (Singer) John O'Groats 605,2 pont.
8. Cornelius-pár (DKW) Amsterdam 596,6 pont.
9. Oosten (MG) Amsterdam 584,7 pont.
10. Cotton (Aston Martin) Aberdeen 579,2 pont.
11. Stokes (Ford) John O'Groats 569,9 pont.
12. Ma'dens (Rover) John O'Groats 559,3 pont.
13. Gawel (Polski Fiat) Tallin 542,6 pont.
14. Lauritzen (MT) Umea 519,8 pont.
15. Wist—Herstad (Morris) Stavanger 512,1 pont.
16. Innes—Lewin (Riley) John O'Groats 497,3 p.

A hölgyek díját *Marinovits-Helle* nyerte Tallin starttal, Matford kocsin 627,8 ponttal. A hölgyek díjában csak azokat értékelték, akik férfikíséret nélkül futották végig a versenyt.

OSRAM

BILUX "S" LÁMPA

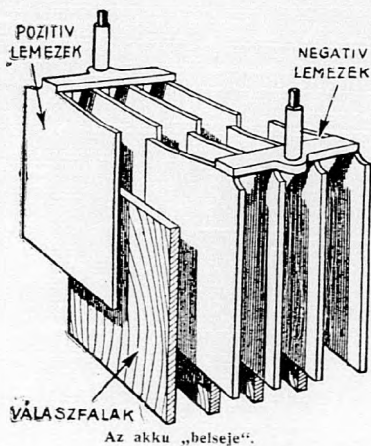
recézett üvegfalal és fekete sapkával

Rázkódításnak ellentáll - Jó látási lehetőség ködben
Egyenletes fényelosztás
Közelvilágításnál:
Szélesebb megvilágítás - Nagyobb fényerő

AZ AKKUMULÁTOR

Irta: SZATHMÁRY ELEMÉR

A motorkerékpár és az autó egyik legkényesebb, de mindenesetre legelhanyagoltabb rész az akku. A motoros és autós, mégha kiváló ismerője és gondozója is motorjának, alig törődik valamit az akkuval. Az új telep jóideig hősiesen tűri mostoha sorsát, de nem telik bele félv és már jelentkeznek a bajok: az önindító nem képes átforgatni a motort, a kürt hangja hozzáidomul az új csendrendelethez, gyenge a világítás és ha ráadjuk a gázt, utolsót villannak a lámpák. Ha motorunk akku-gyújtásos, úgy a kiégett lámpák, átégett gyújtótekeresek, az új akku beszerzési árán felül még vonatkozólról is kell gondoskodnunk. Mindezeknél jobbnak látszik, ha megismerkedünk a starterteleppel, meghallgatjuk kívánságait és megadjuk neki



azt a keveset, amit kíván tőlünk és amiért bőséges hálával fog fizetni.

Ha telepünket gondozni, az esetleg mégis jelentkező hibákat kijavítani akarjuk, vagy hozzáértésünket csupán „szakemberünk“ ellenőrzésére kívánjuk is felhasználni, telepünk lényegével, annak működésmódjával röviden meg kell hogy ismerkedjünk.

Az akkumulátor, mint neve is mutatja, felhalmozásra, elraktározásra szolgál. A mi ólom-akkumulátorunk elektromos energiát raktároz el, aminek nagyrészét hasznos munka alakjában képes visszaadni. Az elektromos energia nem mint „villamosság“, hanem mint kémiai energia van jelen, vagyis a töltésnél bevezetett energia a lemezek vegyi átalakítására szolgál. Az anyagukban átalakított lemezek a kénsav, mint elektrolit közvetítésével eredeti anyagukká visszaalakulni törekcsenek, ami a telep sarkain mint feszültség jelentkezik. Ha a telepet kiséjük, azaz belőle áramot nyerünk, úgy a töltéssel ellenkező irányú vegyfolyamat indul meg: a lemezek anyagukban a kiinduló anyaggá alakulnak vissza, a vezetékben (izzólámpa) pedig elektromos áramlás indul meg. Az elektromos áramlás mindaddig tart, amíg a lemezek teljes egészükben vissza nem alakultak. Az itt leírt folyamat a

kénsav közvetítésével a lemezek felületén megy végbe. Az akkumulátor befogadóképessége, „kapacitása“ tehát a lemezek felületének nagyságától, a kénsav mennyiségétől függ és ezzel egyenes arányban van. Hogy ne kelljen túlnagy lemezeket használni, több lemezt tömbbe forrasztanak össze és a pozitív és negatív lemezeket felváltva helyezik el az akku tartályában. Negatív lemez mindig eggyel több van, hogy a kényesebb pozitív lemez mindkét oldalán kihasználható legyen.

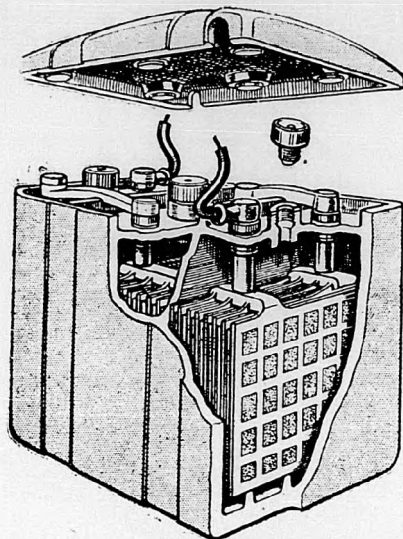
Az eddigiek szerint az akku a következő részekből áll: 1. tartály, 2. lemezek, 3. elektrolit és a mi szemontunkból 4. az akku felerősítésére szolgáló pántok, vaslemez- vagy faladák.

Az akkumulátor tartályát kétségkívül legjobb az üveg, de ezt mi nem használhatjuk. Telepeink tehát ebonit vagy egyéb műanyagból készült tartályba vannak szerelve. Ezekről csupán annyit jegyezzünk meg, hogyha repedt, vagy bármilyen oknál fogva szivárog, úgy haladéktalanul szereltesünk új tartályt. A kiszivárgó kénsav nemcsak a környező részeket teszi tönkre, hanem a sav nélkül álló lemezszerkezet is megindul a pusztulást jelentő szulfátosodás. A kilyukadt tartályok rendszerint nem javíthatók.

Telepünk lemezeinek vázául ólomrács szolgál. E rács nyílásaiba préselik be az ü. n. aktív-masszát. Ez a negatív lemezeknél kémiailag tiszta ólomoxid a pozitívoknál minium és kénsav sűrű, pépes keveréke. A lemezeket „formálás“ után kiszáritva hozzák forgalomba. Az egyszerű, síma lemez helyett a rácsos konstrukciót azért kell alkalmazni, hogy ugyanolyan súly és térfogat mellett minél nagyobb felületet kapjunk. A lemezeknek itt leírt konstrukciójából következik, hogy telepünket óvni kell a rázástól, mert az aktív massa kihull a rácsból, telepünk kapacitása erősen csökken, a lehallott részek pedig rövidzárlatot és a telep tönkremenetelét okozzák.

A jó negatív lemez galambszürke, a pozitív csokoládébarna színű és nincsenek rajta fehér, ólomszulfátból álló foltok, dudorodások, repedt vagy kihullott részek, görbülések stb.

Az akkumulátorunkban lévő folyadékot elektrolitnak hívják, ez ólomakkumulátoroknál desztillált vízzel megfelelő arányban hígított kénsav. Telepünkhöz csakis vegytiszta és előírt sűrűségű savat szabad használni. Az ü. n. angol-kénsav nem jó. A kereskedelemben akkumulátorkénsav néven kapható, hígított kénsav rendszerint 27—28 Be fokos és csupán akkor használható, ha telepünkhöz a gyári előírás is ezt a sűrűségű savat jelöli meg. Ha előírás szerint sűrűbb savat kell használnunk, úgy megfelelő mennyiségű sűrűbb sav hozzáöntésével kell az előírt Be-fokot beállítanunk. A kénsav mar, károkát és sérüléseket okozhat, így leghelyesebb, ha a megfelelő sűrűségű savat gyógyszerzertárból vagy akkumulátor-üzemből szereljük be. A betöltéshez csak üvegtölcsért szabad használni. Az esetleg szétfreccsent sav okozta károkat és sérüléseket megelőz-



Az akku szerkezete.

hetjük, ha a megtámadott felület azonnal tömény szódabikarbóna-oldattal nedvesítjük be és mindaddig adunk hozzá az oldatból, míg a pezsgés megszűnik. Azután bő vízben lemoszuk. Az elektrolitról még azt jegyezzük meg, hogy a gyár által megadott sűrűség feltöltött telepre vonatkozik. Új telepbe, vagy újonnan lemezelt telepre is ezt a savat kell öntönnünk. Ez egyúttal azt is jelenti, hogy árammal pl. csak félig töltött telepre az előírt sűrűségű savat nem szabad beönteni. Ilyen esetben telepünket előbb árammal mindig teljesen töltjük fel.

Az akkumulátor működését pontosan csupán kémiai egyenletekkel fejezhetjük ki. Ehelyett a későbbiek megértéséhez csupán annyit jegyezzünk meg, hogy töltésnél a lemezekben lévő ólom-szulfát a felszabaduló hidrogénnel hidrogén-szulfátot, vagyis kénsavat alkot. Ez az újonnan képződött kénsav növeli elektrolitunk sűrűségét. Kiséletnél a kénsav szulfát-része a lemezek ólmával ismét ólom-szulfátot alkot; a hidrogén-szulfátból, vagyis kénsavból kimaradt hidrogén pedig a felszabaduló oxigénnel vizet és így az elektrolit szulfát-vesztés és vízképződés miatt felhígul. Az elektrolit sűrűsége tehát mindig megfelel a telep töltöttségi állapotának

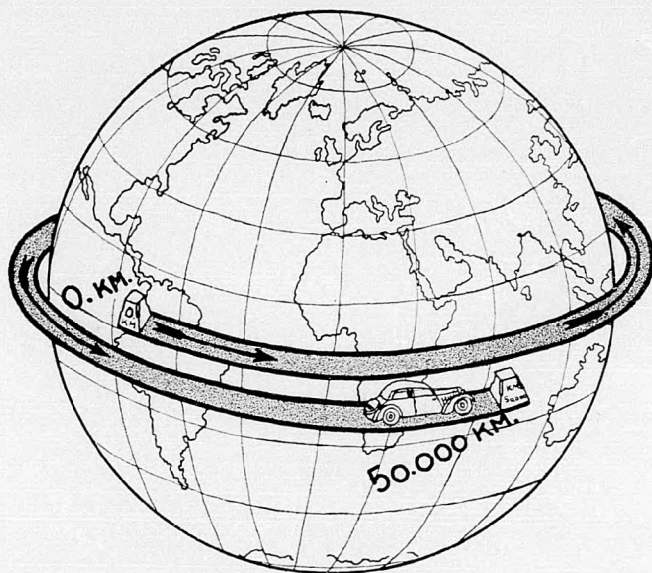


A fajsúlymérő a telep töltöttségi fokára enged következtetni.

és a savsűrűség megmérésével erre mindig biztosan következtethetünk is. Sőt! Telepünk töltöttségére csakis az elektrolit fajsúlya a mértékadó — kiegészítve a voltmérő adataival,

(Folytatjuk.)

Egy és egynegyedszeri utazás a föld körül!



50.000

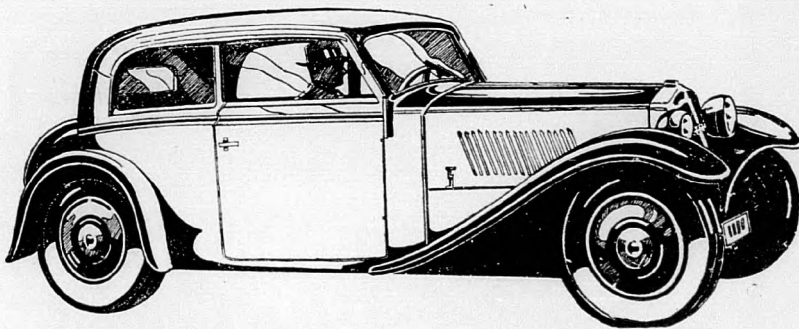
kilométer

(2 évi) garancia a

DKW

AUTÓ-MOTORRA

A legtökéletesebb, a
leggazdaságosabb,
teljesen csukott
4 üléses Limousine
ára P **4250**-
tehát a legolcsóbb is!
Kérjen ismertetőt!



MAJLÁTH, Budapest, Gr. Zichy Jenő ucca 17

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

**HENGERBETÉTEK
SZELEPFÉSZEK
GYÜRÜK
SZELEPEK
minden motorhoz**

EUGEN TROST

**STUTT GART-
CANNSTADT
POSTAFIÓK 117
NÉMETORSZÁG**

Motorkerékpárasok!

Raktárunkat kibővítettük!

Teljesen szortirozott készlettel állunk b. Vevőink rendelkezésére a következő alkatrészekben is:

- Karburátor alkatrészek
- Hajtókar-csapágyak
- Acélgörgők és golyók
- Fogaskerekek
- Abronsok
- Sárvédők
- Pneumatikok, láncok, pótülések stb.

Motor és Autókellék Rt.

Budapest, VI., Jókai-utca 11. Telefon: 18-3-65

AZ AUTÓVERSENYSPORT NÁLUNK ÉS ODAÁT AZ UJVILÁGBAN ÉRDEKES PÁRHUZAM

Amerika autóversenysportjáról nálunk vajmi keveset tudnak. Az élhelyen álló indianapolis Grand Prix győzteséről (és halottairól) még csak tudomást vesz, de a fapadozatú autodromokban lefolyó halálcirkušokat már nem is kommentálja az európai sajtó. Valójában nehéz eldönteni, vajjon az Óceánon túl lefolyó versenyek, melyek rendszeresen megkövetelik a maguk halálos áldozataikat, egyáltalában sportnak tekinthetők-e?

Az amerikai versenyrendezők vérfa-gyasztó szenzációkra bázisozzák a közönségsikert, amivel azonban távolról sem akarjuk azt mondani, mintha Európa-ban a vérnek nem volna közönsége.. Mindazonáltal azt is le kell szögezni, hogy ideát a versenyrendezők éppen úgy látva vetnek minden eszközt a balesetek elhárítására, mint ahogyan a versenykocsis konstruktorok óvják a versenyzők épségét. A legjobb bizonyíték erre az, hogy az ugyancsak mozgalmas és heves iramú tavalyi szezon során a nagy GP jellegű körversenyekben egyetlen halálos baleset sem történt. A rekordok halomra dőltek, az európai kocsik azonban nemcsak gyorsabbak, hanem biztonságosabbak is lettek! Ezt a körülményt kell kellőleg felbecsülnünk és ennek tükrében az elmúlt szezon mérlegén a nyereség megduplázódik!

Es lássuk Amerikát? A versenykocsik odaát is gyorsabbak lettek, a balesetek azonban — jobb róluk nem is beszélni. Az 500 mérföldes indianapolis verseny évről-évre megkívánja a maga 2—3—4 halálos áldozatát... Ki felelős ezekért a balesetekért? És mi okozza ezeket? A pályák talán, a „track”-ek? Avagy a kocsik? A vezetőkben van a hiba, vagy talán a rendkívül magas díjak ösztönzik istenkísértésre a volán akrobatáit?

Kicsi, de felette gyors, emelt fordulójú pályák — népes mezőnyök

Az amerikai versenyeket speciális építésű autodromokban rendezik meg. Az Európában domináló, kimondott országúti versenyeknek Uncle Sam hazájában se híruk, se hamvuk... Az első

ilyen versenyt az elmúlt év november 10-én tervezték, a Mincola melletti 6 km-es cirkviten, az építési munkák azonban mindmáig nem fejeződtek be, úgyhogy az első amerikai országúti verseny csak az idén ősszel kerülhet megrendezésre.

Az Egyesült Államok autodromjai többé-kevésbé valamennyien fűrdőkád-hoz hasonló, fapadozatú katlanok, melyek erősen emelt fordulójú nemesak teljes sebességet tesznek lehetővé, hanem legtöbbször a balesetek legfőbb kátfordulásúként is szerepelnek. Az emelt fordulójú megakadályozza a kocsik billenését, ugyanakkor a vezetőket egyre nagyobb sebességre ösztönzi, a kocsi megfárad, megfordul tengelye körül és... Amíg a pörgő kocsi a pályán marad és a követő riválisok ki tudják kerülni, addig az esetet néhány izgalmas pillanat árán meg szokta úszni a versenyző. Ha azonban nincs szerencséje, kész a katasztrófa! A tengelye körül pörgő kocsi vagy kirepül a pályáról vagy a következő versenyző rohan bele... Az ilyen összeütközéseket a még olyan rutinózott vezetők sem tudják elkerülni, hiszen nem ritkán több mint 30 versenykocsi száguld az alig négy kilométer kerületű katlanban, az élesportban pedig rendszeren egymás hegyén-hátán robbognak a versenyzők!

Az amerikai versenykocsik zöme egyes versenyzők és tervezők speciál-konstrukciója

Az európai és amerikai versenykocsik merőben elütnek egymástól. Nálunk a konstruktorok egyre szaporítják a motorok hengerszámát, odaát a négyhengeres versenymotorok is meg van még a becsülete. Így a legutóbbi indianapolis verseny befutója között nem kevesebb, mint nyolc négyhengeres konstrukció szerepelt. Ezzel szemben nagy táborba van odaát az elsőkerék meghajtásnak. Az amerikai versenykocsik felépítése azonban távolról sem olyan egyszerű, mint egy Mercedes-Benz, egy Auto Union, avagy egy Alfa Romeo versenykocsi. Az amerikai versenykocsik zömé-

nek — kivétel a Müller és Duesenberg — első és hátsótengelye, a motorja, az alváza, a sebesség váltója stb. rendszeren mind más-más gyár produktuma. Nyilvánvaló, hogy az ily módon összeépített amerikai versenykocsi sem gyorsaság, sem pedig biztonság szempontjából nem érheti utól európai riválisát.

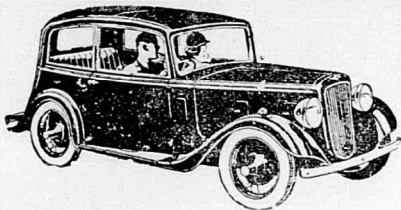
Az európai versenyző művésze a volánnak, az amerikai akrobata!

Kétségtelen, hogy az európai ember számára kedvesebb az élete, mint az amerikaiaknak, akiknek rámenős versenyzési modoruk az istenkísértés határán mozog. Az úvilági versenyeken nem egyszer látni, hogy a pillanatokkal előtte még a halál torkában látott versenyző föllgázzal nyargal tova a győzelem után... Az európai versenyző számító: gondosan ügyel arra, nehogy túllépje azt a határt, amikor uralma a koci fölött veszélyben forog.

Negyedmillió nyereségyért reszkiroz a jenki...

Az európai versenyek díjai átlagban 10—30.000 pengő között mozognak, az ennél magasabb díjak ritkák. Amerikában a versenydíjak ennél jóval nagyobb összegre rúgnak. Így például az 1930. évi indianapolisi győztes Belly Arnold 50.000 dollárt vágott zsebre. Ez a nyeresém természetesen az Egyesült Államokban is rekordnak számít, de a fontosabb versenyeken mindig eléri a 20—30.000 dollárt, amit megérdemelten vágnak zsebre az életükkel játszó jenki versenyzők.

Merész dolog volna az amerikai és európai versenyzők és versenykocsik teljesítménye között összehasonlítást tenni. Főleg azért, mert ahogy európai kocsik Amerikában nem arattak még átütő sikereket, úgy az amerikaiak sem díszkedhetnek európai fegyvertényekkel, bár ők fokozott mértékben igyekeztek ilyeneket elérni. Hasztalan! Talán az idei őszi, Mineola melletti verseny módot fog rá nyújtani, hogy az Óvilág amerikai földön bizonyítsa be fölényét, amelyben rendületlenül hiszünk.



AUSTIN
AUSTIN

az egyetlen kisautó, melynek megbízhatóságát évtizedes elismerés dicséri.

anyagánál és tartósságánál nincs külön.

Homokra, nehéz terepekre építve 4 személyt 9 fillérért röpit kilométerenként.

Nincs más kisautó, mely a fenti rekordokat megdönti. — Fogyasztás 6 liter 100 km-re. — Üzleti úton takarékos. — Orvosoknak, gazdálkodóknak nélkülözhetetlen.

Vezérképvislet: **BRUCK, Budapest, VI., Jókai-u. 21.**

ANGOL AUSTIN

KISAUTÓ

világviszonylatban is a legelterjedtebb

HOGYAN KALKULÁLJUNK



MENNYIBE KERÜL ÖNNEK EGY KILOMÉTER

Hát még mindig nem tudják eldönteni kedves Barátaim, hogy mitévők legyenek azzal a tavaszi kocsivásárlással? Egyikük még mindig nem tudja rávenni magát, hogy belépjen az autósok táborába pedig az összegyűjtött katalógusok mögül már ki sem lát-szik! A kollégája még nem tudja, hogy eladja-e régi kocsiját és újat vegyen-e? És ha igen — milyent?

A kocsii ára legtöbbször már együtt van, a — főleg a laikusok számára — homályosan körvonalazódó üzembentartási költségek azonban késleltetik az elhatározást. Természetes dolog, hogy kiki gazdaságosan akarja élvezni az autó nyújtotta előnyöket, aminek elengedhetetlen feltétele, hogy tisztán lássa a különféle elemekből összetevődő autótartási költséget, melyet elosztva az egy év alatt megtenni szándékozott kilométerek számával megkapja a kalkulációba vett kocsii kilométerköltségét. Ilyenformán valós összehasonlítási alapot teremtünk, melynek segítségével könnyebben fog menni a helyes választás is. Tehát rajta kedves Barátaim, kezdjünk kalkulálni!

Az autótartással kapcsolatos költségek két főcsoportba tartoznak. Az egyikbe, az állandó költségek közé sorozzuk mindazon kiadásokat, melyek függetlenül a kocsii üzembentartásától a kocsii megvételével egyidejűleg nyomban felépnek. A másik csoportban az üzembentartási költségek szerepelnek, melyek egy évi időtartamra vonatkoztatva az egy esztendő alatt lefutott kilométerek számának függvényei. Ezek a költségek abszolút értelemben annál nagyobbak minél többet használjuk a kocsit, relatív értelemben azonban az „egy kilométerre” vonatkoztatva a növekvő évi összteljesítménnyel fordított arányban vannak, tehát csökkennek. A következő séma biztos támpontot nyújt a mindenkori számításokhoz, melyek célja a kocsii gazdaságosságát megállapítani illetőleg azt fokozni.

I. Állandó költségek

A kocsii értékcsökkenése (gumik nélkül évente 20 százalék)	.....	Pengő
Kamatvesztés (a kocsii érték 6—8 százaléka)	.....
Biztosítás (függ a kocsitól és a biztosítási összegtől)	.....
Adó	.....
Garázs	.....
Evente összesen:	.....

II. Üzembentartási költségek

Gumik (20—25.000 km-es élettartamra számítva)	.....	Pengő
Üzemanyag	.....
Olaj	.....
Javítások (a beszerzési ár 4—12 százaléka)	.....
Szervisz, mosás, soffőr stb.	.....
Evente összesen:	.....

Az állandó költségek beállítása a laikus számára sem jelent nehézségeket, a beállított számadatok helyességét könnyen ellenőrizheti. Annál komplikáltabb feladat a laikus számára az üzembentartási költségek valós összegű beállítása az évi költség előirányzatba. Különösen az üzemanyagfogyasztás terén lesznek nehézségei hiszen a katalógusokban megadott üzemanyagfogyasztás általában a legkedvezőbb üzemi körülményekre és sebességekre vonatkozik, amit modern középkoocsinál teljesen sík terepen 50—60 km-es sebességben precízírozhatunk. Az üzemanyag fogyasztást abszolút helyesen egy odavett számmal megadni lehetetlenség, hiszen alakulására elsősorú befolyással vannak az üzemi viszonyok, az utak száma, a motor állapota, az üzemanyag minősége (motalko, benzin, benzol keverék stb.) a gázító beállítása (ez az üzemanyagfogyasztás legfőbb tényezője), az emelkedési és útviszonyok, a vezető képessége stb. stb. Mindezek előrebocsátása után nyilvánvaló, hogy a katalógus adatok csakis bizonyos üzemi viszonyokra vonatkozhatnak bár a gyakorlat olyan szabályt is teremtett, mely helyesen beállított motort illetve gázítót tételezve fel elég jó átlagos üzemanyagfogyasztási értéket nyújt. Az empirikus szabály értelmében valamely személyautó üzemi súlyának minden 100 kg-jára 100 kilométerenként 0,9 liter benzintre van szüksége. Ezen formula azon az elgondoláson alapszik, hogy az üzemanyagfogyasztás nagyrészt a motor által szállítandó teherből, jelen esetben a kocsii összsúlyától függ. Vigyázzunk azonban, összkocsisúlyról van szó, melybe az üzemanyag és utak súlya is betudandó! Lássunk egy példát. Ha kocsink négy utassal 1600 kg. súlyú, úgy a benzinfogyasztás $0,9 \times 16 = 14,5$ liter lesz 100 km.-ként. Másik, még egyszerűbb, jól bevált beérés alapját a tabellába foglalt adatok:

Hengerűrtartalom Fogyasztás 100 km-re

0,75—1,0 liter	hb.	6—8 liter
1,0—1,5 liter	hb.	8—12 liter
1,5—2,0 liter	hb.	12—13 liter
2,0—2,5 liter	hb.	13—15 liter
2,5—3,0 liter	hb.	15—17 liter
3,0—4,0 liter	hb.	17—22 liter
4,0—5,0 liter	hb.	20—25 liter

Hangsúlyozzuk azonban, hogy ezek az adatok csak hozzávetőlegesen helyesek, de kétségtelenül jó összehasonlítási értékeket adnak. Ha a fogyasztás ezen értékektől tetemesen eltérne, úgy a motor körül valami nincs rendjén. Ezért célszerű az üzemanyagfogyasztást jegyezni és kontrollálni, túlrében a motor legesekélyebb rendelkezései azonnal felfedezhetők.

Az állandó és üzembentartási költségek összegezéséből az évi összköltségeket kapjuk meg, melyet természetesen havi összköltségekre is átszámíthatunk. Ha már most az egy év alatt megtett vagy megtenni előirányzott kilométerek számával elosztjuk az évi összköltséget, akkor megtudjuk mennyibe kerül a szóbanforgó kocsival egy kilométer! Es ezzel már ismeretes az a szám, melyre az összehasonlításnál szükségünk van.

Nem szabad azonban figyelmen kívül hagynunk, hogy a kocsii gazdaságosságát visszatükröző kilométerköltség mellett még más, kenyelmi szempontoknak is figyelmet kell szentelnünk. A saját jármű függetleníti gazdáját a nyilvános közlekedési eszközöktől ami nagy időmegtakarítást jelent. Az idő pedig pénz... Ha a kilométerköltségeket az utazó személyekre számítják át, akkor a saját kocsival való utazás legtöbbször lényegesen olcsóbb a vonatnál...!

Az ismertetett kalkulációs séma bizonyára hozzá fogja segíteni Önöket, kedves Barátaim, hogy a céljuknak legmegfelelőbb kocsira essen a választásuk. Ha tudják azt, hogy mennyit számhatnak kocsivásárlásra, milyen célra akarják kocsijukat használni és milyen évi teljesítményt kell előirányozniuk, úgy nyugodtan építhetik fel költségvetésüket az elmondottakra.



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

Bolgár Aladár jubileuma.

Bensőséges ünnepség keretében ille meg a Steyr-Austro Daimler-Puch művek tisztviselőkara igazgatójának, Bolgár Aladárnak jubileumát. Bolgár igazgató 15 évvel ezelőtt vette át az Austro Daimler és a Puch érdekek magyarországi irányítását és eredményes munkával sikerült is a két márkának egyedülálló helyet biztosítani a magyar piacon. Amikor a Steyr-gyár is belekapcsolódott az osztrák gépjármű-konzernbe, a választás ismét Bolgárra esett és a három nagy osztrák gyár bizalma az ő kereskedelmi és szervezői tudására építette fel egész magyarországi eladási szervezetét. Bolgár direktor nagyszerű eredménnyel végezte el a reá szabott nagy munkát. Nagy részt neki köszönhető, hogy a hármás vállalatból a magyar autószakma legizmosabb és legjelentékenyebb, méreteiben is legnagyobb vállalata fejlődött ki.

Milyen felszereléssel gyöztek Kozmáék?

Kozma és Martinek montekarlói győzelme a közérdeklődés nyújtópontjában van, így nem lesz érdektelen foglalkozni azzal a kérdéssel: milyen felszereléssel futották végig a magyarok a közel 400 km-es távot?

Kozmáék szabványos, négyülékes, csukott Balillája teljesen szériagyártmány volt, négyhengeres 998 cm-es szabványos ohv. motorral szerelve. Ez a motor szériagyártmány és akármelyik Balilla-típust 400 pengő felárral ezzel a motorral is szállítja a gyár. A motor nem volt azonos a Mille Miglia motorral.

Jót vesz ha AERO-t vesz

6 liter fogyasztás, 100 km.-en felüli sebességnél is a legnagyobb stabilitással fekszik a legrosszabb uton is.

Elegáns forma, Legszebb vonalvezetés, nyitott és csukott típusokban.

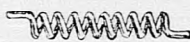


Vezérképviselet:

VII., Kertész-utca 39.

Telefon: 39-1-17.

Gyári hivatalos service.



Automobilrugók és spirálrugók gyártása és javítása — Kész r gók raktára.

BÁN LÁSZLÓ

V., VÁG UCCA 5. — TELEFON: 91-1-22.

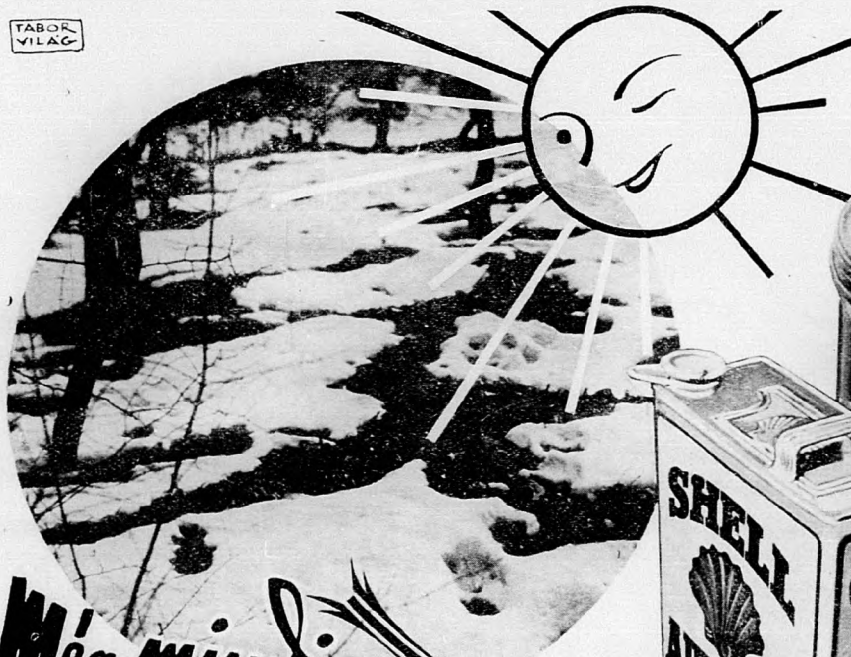
ennek 7.2 kompresszióarányával szemben csak 6.8-ra van komprimálva. A kocsí csússebessége ezzel a motorral 105 km.

Kozmáék kerekéin 4.5-es Cordaticok voltak. A magyar gumik nagyszerűen beváltak és a katasztrofális balkáni utak, az állandó teljes iram és kivételes igénybevétel ellenére is a verseny végén alig mutattak kopási nyomot annak ellenére, hogy a starthoz és a céltől haza még külön 4000 kilométert tettek meg. Gumidefektjük kézizben volt, mindkét defektet patkószeg okozta. A Cordaticok használhatóságát mi sem bizonyítja jobban, mint az, hogy a bécsi koecivizgálat alkalmával kitünt, hogy az előírt 2 atmoszférás nyomás helyett alig 1 atm. volt a tömlőkben, és a köpenyek mégis vászontörés nélkül üszták meg a brutális igénybevételt.

Bosch-gyertyák. Bosch-reflektorok. Bosch-akkumulátor. Bosch-szélvédőtörők és Bosch-ködlámpák képezték az elektromos berendezést. Különösen a Bosch-fényszórók és ködlámpák tettek ki magukért, négy teljes éjszakán át tették lehetővé azt, hogy nagyrészt alig járható utakon is teljes biztonsággal haladhatott a kis Balilla. A szabad látást a magyar gyártmányú AEB Defroster biztosította, kis fogyasztásával nem terhelte túl az akkut és meggátolt minden paraképződést a szélvédőn.

Kozmáék ezúton fejezik ki elismerésüket és hálájukat azokkal szemben, akik áldozatkészségükkel tették lehetővé a kocsí tökéletes felszerelését a nagy útra.

TABOR VILÁG



Még mindig téli olajait

Single SHELL

Double SHELL

Motorkerékpár versenyszezon előtt

A FICM Nemzetközi Versenynaptárban mintegy 40 verseny szerepel az idei szezonra. Első helyen érdekesség szempontjából természetesen az országúti körversenyek állanak, melyekből 26 szerepel a terminuslistán. A versenynaptár további attrakcióit ügöző- és gveppálya versenyek, megbízhatósági versenyek, az Olympiára hirdetett csilagtúra és mint egyetlen hegyverseny, a Grossglockner-verseny szolgáltatja. Az idei szezon előreláthatólag német-angol vetélkedés jegyében fog lefolyni, miután a német gyárak az autóhegemoniát megszerzése után nagy előkészületeket tesznek a British Supremacy teljes megdöntésére. Az angol hegemoniát a sorozatos német világrekordok és Six Days Trial diadalokkal szemben egyedül a hosszútávú sebességi körversenyekben állja a sarat, bár a tavalyi Woods révén elért kettős olasz Guzzi-diadal a Man-szigeten soha el nem szenvedett fájó horogütés volt Albion számára. Az angol TT-t követő kontinentális versenyek során a Norton exponensek Guthrie és Rusk mindenestre sokat köszörültek a csorbán, de a megtépázott nimbusz újabb rohamra bátorítja az ostromlók seregét.

Az angol hegemoniát momentán több kontinentális gyár is veszélyeztetheti: így a német NSU és DKW, az olasz

Guzzi és Rondine, a svéd Husqvarna és a belga FN. Az olaszok szereplésével internacionális terepen a politikai feszültség folytán aligha számolhatunk és így az idei nagy csaták Norton, Velocette, NSU, DKW, FN és Husqvarna között fognak eldőlni.

Az angolok természetesen szintén erősen felkészülnek a szezonra. Nemcsak a körversenyekben, a Tourist Trophy-kon és Grand Prix-ken akarják megvédeni hegemoniájukat, hanem a másik ponton támadásba mennek át, hogy a Six Days triálon elvesztett uralmukat ismét elhódítsák a németektől. Az idei Hatnapos triálon induló angol csapatot már most összeállították és Rowley (AJS), Brittain (Norton) és Waycott (Velocette sc.) speciális tréninget fognak a szezon folyamán folytatni. Az angol ezüstváza csapat is komplett már, az A. team tagjai Heath (Ariel), Williams (Norton) és Jefferies (Triumph) lesznek, míg a B csapatot, mely 500-as Rudge gépeken fog szerepelni, a skót szövetség állította össze és Mc Gregor, Leslie és Edwards lesznek a tagjai. Az angol ezüstváza csapatok számára is kötelező lesz a speciálitréning. Mint látható, az angolok ugyancsak felkészülnek az idei szezonra.

Csökkentik az országúti reklámtáblák számát.

Érdekes elhatározásra jutott a Shell Köolaj Rt. Abból kiindulva, hogy az országutak mentén elhelyezett reklámtáblák és létesítmények mint díszonáns elem, rontják a táj természeti szépségeit és így idegenforgalmunk fejlődésére nincsenek jó hatással, úgy ha-

tározott, hogy a táblák számát lényegesen csökkentik és csak ott hagyják meg, ahol azok elengedhetlenül szükségesek a gépjárművek vezetőinek útbaigazítására. A városok bejáratai mellett a kutak helyét jelző, valamint a távokat jelző táblák tehát megmaradnak, de megszüntetik azokat a létesítményeket, melyek kizárólag a propaganda céljait szolgálják. Mint értesülünk, Shellék nem állanak egyedül ezzel a tervvel, úgyhogy az utóbbi években kifejlesztett országúti reklámtáblahadjárat megszüntetésére lehet következtetni.

Budapest—Wien: menetidő 4 óra.

A modern kiskoosi sebességének és stabilitásának jellemző próbája volt az az út, melyet lapunk egyik szerkesztője abszolválta a minap. Egy kis sokat használt DKW négyülésesen három személy terheléssel, vámolással és tankolással együtt 4 órás bruttó menetidővel tette meg a Budapest—Wien utat. Reggel öt órakor volt az indulás az Újlipótvárosban, kilenc óra két perckor ott álltak a bécsi Opera előtt, annak ellenére, hogy Budapesttől Piliscsabáig erősen havas és jeges úton kellett haladni. A kis DKW állandóan 85—95 km-es sebességgel haladt és hála egészen kivételes stabilitásának, végig tartani lehetett ezt az átlagot. Szinte hihetetlen, hogy mit tud teljesíteni egy ilyen kis, alig 700 km-es motor. Talán nem érdektelen megemlíteni, hogy a Budapest—Wien úton (260 kilométer) összesen 19 liter motorkő fogyott, annak ellenére, hogy majdnem végig teljes gázzal pörgött a kis motor.



Szabályos közlekedéshez

a városi forgalomban autójára olyan megbízható felszerelés kell, amellyel haladási és irányváltoztatási szándékát félre nem érthető módon jelezheti.

BOSCH intőkarokat a praktikus időkapcsolóval,
BOSCH stopszám-lámpákat és általában **BOSCH felszerelést** minden szaküzlet tart raktáron.

BOSCH

az üzembiztos felszerelés bármely gépjárműhöz

ADLER-PRIMUS

legújabb 1.7 literes, központi olajozás, hidraulikus olajfék, raktárra megérkeztek.

AUTÓSZALON, ANDRÁSSY-UT 8.

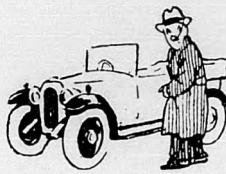


ADLER-SERVICE

modernül felszerelve, legelőzékenyebb kiszolgálás mellett az ADLER tulajdonosok rendelkezésére áll.

VÖRÖSMARTY-UCCA 66. SZÁM

EGYPERCES REGÉNYEK



Alánnak, de ...stop! Allj! Mert ez egyperces regény, habár folytathatnám még egy darabig...

IV. Regény. Több mint szerelem.

Szelep Elek autót vett. Az autót részletre vette. A részletre fedezet kell. A fedezetet váltóbiztos biztosította. A biztosítékot fedezetbiztos aláírás képezi. A fedezetbiztos aláírást a jövődöbéli após adja. A jövődöbéli apóshoz szokásból menyasszony is jár. A menyasszonynak nem volt szekszipilje. De lehet, hogy volt, csak rejtve hordozta, mert senki sem látta. Szelep Elek sem. Még az esküvő után sem látta. Mégis sokáig és boldogan éltek, míg meg nem haltak, mert Szelep Elek nem akart váltani ágytól, asztaltól és autótól. De főleg az autótól. Mert az autótól részletre vették. A részlethez fedezet jár. Amint az após írt alá. Akihez menyasszony is járt. Így hát még ma is boldogan élnek, ha meg nem haltak. Hacsak a részlet azóta nem járt le.

Király Tengely.

Mélyen tisztelt Hölgyeim, mélyen tisztelt Uraim és mélyen tisztelt Egyebek! Haladjunk a korrál. Az ember türelmetlen, mint hajdanában a véglegény. Idegei a végsőkig feszültek, mint az elnöki gyomor bankett után, vagy mint a Touring Club kasszája a pengőcsekk óta. Nem jut idő végtelen szószű regények olvasására. Így jött divatba az egyperces regény és mi haladunk a korrál. Ime tehát az egyperces motoros regény!

I. Regény.

Jimmy és a Marconák.

Jimmy Shohar kisautóján a National Bolhing Company rt. megbízásából húsz bála válogatott és márkázott bolhapatét szállított Texasba. Jókedvűen fűtőrészte ama vérpezsdítő indulót, melynek szövegét Gyula diák, zenéjét Dohnányi Ernő szerző. Jimmy jókedve indokolt volt, mert hiszen a Sáska szövetkezet exportmonopóliumot kapott, de ötvenhat vágóhídi legény ütemes szabadgyakorlata után lemondott az export másfél százalékról.

Alig érte el Shohar barátunk ama texasi határt, vad marcona legények támadták meg és vám címén marconagolták. A legközelebbi városnál vad marcona legények megtámadták és kövezetvám címén megsarcolták. A legközelebbi oázis benzinkútjánál vad marc. megt. és útdadó címén megs. A nagyerdőnél v. marc. megt. és látszatadó címén megs. Es amikor szegény Jimmynek már semmije sem maradt, vad marc. nekirohant és fojtogatni kezdte. Cimborái azonban rákiabáltak: Megölni azért mégsem kell, mert egyhamar nem találsz jobb fejős tehenet a motorosnál.

II. Regény.

Baskircsev Mariska naplója.

Hétfő: Azt hiszem, az a piros autós ma mégis észrevett az Oktogon-téren.

Kedd: Az a piros autós végre ma háromszor is rándudált.

Szerda: A piros autós ma az Oktogon tértől a Nagymező utcáig szemtelen módon követett.

Csütörtök: Csakis a feltűnés elkerülése végett beültem ma a piros autóba.

Péntek: A piros autós ma a Hármashaárhegyen kijelentette, ha az Andrassy úton be is ültem az autójába, azért ő úrnőnek tart engem és többször fölön csókolt.

Szombat: A piros autós kijelentette, ha nem hallgatom meg, belerohan az embertömegbe autójával.

Vasárnap: Ma a Kamaraerdőben egy nagy embertömeg életét mentettem meg.

III. Regény.

Ida regénye.

Iduska, a kis szőke szende leányka,

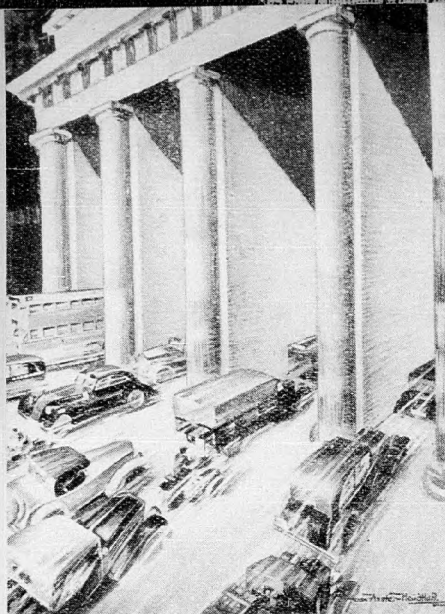
MICHELIN GYÁRI LERAKAT

BAK GYÖRGY

autó és motoralkatrész szakszűlet Jókai tér 7. Tel. 12-0-46.

Puch művek fióktelepe

Budapest, VI., Lehel ucca 25



MEZETKÖZI AUTÓKIÁLLÍTÁS

BRILIN 1936 · FEBRUÁR 15 — MÁRCIUS 1

Ély- és Teherkocsik · Motorkerékpárok · Főtkocsik · Alkatrészek

0^o/o-os utazási kedvezmény hétnapos tartózkodási időtől kezdve. — Érdeklődni: Német Államvasutak legénforgalmi kirendeltsége Bpest, V., Nádor ucca 18.

A statisztika tükrében . . .

Felette érdekes kép tárul elénk, ha összehasonlítjuk az elmúlt szezon nagy autókörversenyeinek kiesési statisztikáját. Kiderül, hogy az elmúlt szezon nagy versenyein összesen 880 kocsi állt starthoz, ezeknek 41^o/o-a, azaz 362 kiesett a küzdelemből. A kiesett kocsiknál 250 esetben sikerült megállapítani a kiesés okát és ezen az alapon érdekes defektstatisztika tárul elénk, melyből megismerjük a mai versenykocsik legsebezhetőbb pontjait. Míután pedig ez a statisztika az 1934-es évről is rendelkezésre áll, felette érdekes összehasonlításokra nyílik alkalom. Ime:

Hibatörzés	1935	1934
	%	%
Sebességváltó	12,0	12,6
Fékek	8,9	10,5
Gyújtás	7,2	6,85
Kompresszor	6,8	3,1
Dugattyúk	6,0	6,3
Differenciál	4,8	4,8
Hűtés	4,4	3,2
Kuplung	4,4	4,3
Kardán	4,0	1,0
Olajpumpa	4,0	2,6
Olajvezeték	4,0	3,7
Benzintank	4,0	5,3
Czemanyagvezeték	2,8	2,6
Tengely-ék	2,8	7,5
Szelepek	2,8	4,2
Gumik	2,4	1,0
Karter	2,0	1,0
Kormány	2,0	1,0
Hengerfejöltés	1,7	0,0
Kerekek	1,7	1,0
Főtengely, hajtókar	1,7	3,2

A statisztikából kitűnik, hogy az alváz, a lengőtengely, az egymástól független kerekek, lökésgátlók bevezetése, valamint a rugózás tökéletesítése folytan ellenállóbb lett, ezzel szemben a

motor kényesebb lett, ami természetes folyamán a 750 kg-os kocsiulyműforma folytán szorgalmazott kis, könnyű, de nagyteljesítményű motorkonstruksióknak. Feltűnő az erőátviteli szervek (sebességváltó, kuplung, kardán és differenciál) defektusa folytán kiesettek magas százaléka. Ilyen defektusok miatt 64 kocsi lett hareképtelen, 126 kocsi motordefektus miatt, 60 pedig az alvázon bekövetkezett sérülések miatt kényserült fegyverletételre.

A francia kamara olyan határozatot hozott, hogy a 10 frankkal felment vezetőjogositványok árából 5 frank a francia versenykocsi gyártás céljára fordítandó. Hí: szerint az új francia versenykocsi gyártása ezen az alapon Bugatti és Delage révén biztosítva van.

Az Amerikában épülő 2000 lóerős, 12 hengeres kilométerversenykocsi 380 km-es sebességet várnak. Vele akarják elhódítani Campbell kapitány 485 km-es sebességi világrekordját.

A csődbe jutott kölni Citroen-től 300 főny személyzetét a rendelkezéssel elhalmozott néme gyárak valósággal szétkapdáták.

Madame Ster, a legjobb hölgyversenyző a 24 óras Le Mans versenyen a német Adler-gyár színeiben indul!

VIII. Edward, az új angol király trónfoglalójára repülőgépen utazott Londonba. Ez az első eset, hogy a repülőgép ilyen közvetlenül kapcsolódott bele a trónfoglaló ünnepségbe.

Az április 5-én lefutásra kerülő Mille Miglia első nevezési felénk érleklődést kellettek. A nevezések között van három 1100 km-es Fiat-Ballia, melyek Prof. Ferraguti rendszerű, fagyüzemmel indulnak.

Rosemeyer, a fiata! Auto Union kerek, a tel: színelben megszerezte a pilótajogositványt.

Az új 12 hengeres Alfa Romeo versenykocsi több sikeres próbát abszolváltak a milánó—comói autóstrádn.

A Nürburg Ring angol vendégei: Clark, Falekner és Alister szorgalmasan dolgoznak az új Aston-Martin és MG versenykocsiikkal.

Maserati 6 hengeres, független kerekű, új versenyzőjét Monzában próbálják.

XV. MONTECARLOI CSILLAGTÚRA

Az egyedüli magyar résztvevők

Kozma és Martinek

FIAT BALILLÁN

Cordatic-kal első a könnyű kocsik kategóriájában
Athén-Budapest-Strassburg-Lyon-Montecarlo 3868 km

Eladás: IV., Váci-út 1-3. Telefon: 828-49.

Service: VI., Aréna-út 61. Telefon: 988-20.

MIT HOZ A BERLINI KIÁLLÍTÁS?

Irta: Wa. OSTWALD, Heppenheim/B.

A német autópárr 1936-ban egyedül a német gépjárműparkot 360.000 egységgel gazdagította. A német autógyárak teljes gözzel dolgoznak, egyre bővítenek, új telepek épülnek, hogy ki tudják elégíteni a rohamosan növekvő keresletet. A konstruktörök korszakalkotó munkája megnyitotta a német kocsik számára a világpiacot. A nehéz, kezdeményező munka megteremtette a gyümölcsseit. hiszen Németországból indultak ki, itt nyertek polgárjogot azok az újítások, melyek az autógyártás forradalmasításához vezettek. Az egymástól független kerek konstrukciója, a lengőtengely, a centrális alváz és az áramvonal mellett még számos olyan újításnak ringott Németországban a bölcsője, mely ma már ellenállhatatlan vonul végig a világ autópárrán. Itt van a

1936-os típusok a közönség osztatlan elismerését fogják ki érdemelni.

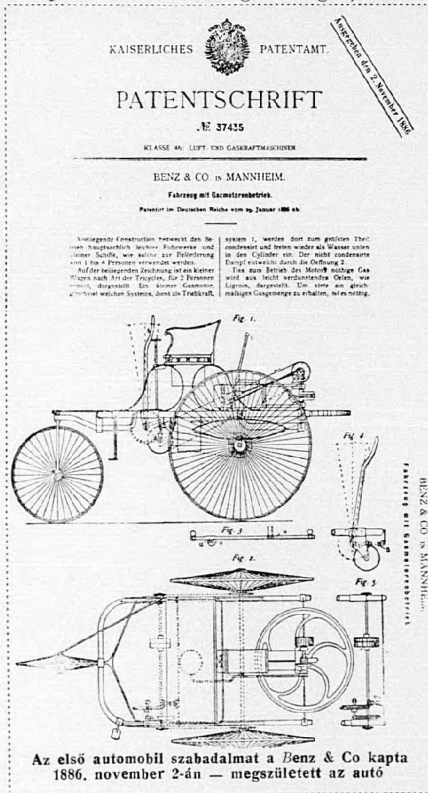
A német kocsik azonban nemcsak „autobahnfest”-nek, hanem egyben „gelandegängig”-nek, azaz terepjárónak is kell lennie! A legfőbb német sportfórum, az ONS, ugyanis éppen a páratlanul nehéz terepeken, csakis szériakocsik számára megrendezett versenyek révén kapcsolta be a tömegeket a motorsportba. Hogy ezen a téren mit nyújtottak már tavaly is a német kocsik, arra a legjobb bizonyítékok maguk ezek a terepversenyek voltak!

A kiállítás egyik érdekessége az elektromobilk reneszánsza lesz. A lassú elektromobil nagy gyorsulási képességénél fogva, alacsony végsebessége ellenére is, a nagyvárosi forgalomban gyorsabb, mint robbanómotoros riválisa. Ugy a kis hatóságú akkumulátoros típusok, mint az áramszedő-trolleybuszok, sok korszerű újítást fognak a kiállítás látogatói elé tárni.

Külön attrakciója lesz a kiállításnak a javítóüzem és service felszerelési osztály, ahol a közönség üzem közben figyelheti meg a modern rendszerű és felszerelésű javítóműhelyek és serviceállomások munkáját.

A kiállítás történelmi csarnokában — mely tekintve az automobil 50-ik születésnapját, különös érdeklődésre tarthat számot — megtaláljuk az automobil történelmének minden állomását. A gépjármű szülőapjainál, Benznél és Daimlernél kezdődik a krónika, majd rég elfelejtett márkák sorozata — Wartburg, Schebler, Wolfmüller & Hildebrand, Cito, Piccolo, Mobbel, Hexe, Maf, Fafnir, Polymobil, Oryx stb. — vezet el napjainkig.

A történelmi csarnok érzékeltetni fogja azt a munkát, amit a német autópárr Benz és Daimler óta végzett, az ideki kiállítás pedig dokumentuma lesz annak, hogy a német autópárr ma is a régi lendülettel dolgozik és sohanem-tapasztalt elfoglaltságának közepette sem feledkezett meg elhivatottságáról, az automobil tökéletesítéséről!



Az első automobil szabadalmát a Benz & Co kapta 1886. november 2-án — megszületett az autó

ujdonságokról kell számot adnunk. De nemcsak külsőségeiben, karosszéria-formákban lehetünk elkészülve az újdonságok garmadára, bár az igazi nagyjelentőségű tökéletesítéseket egyszerű megtekintéssel alig lehet felfedezni. Köznapi nyelven így foglalhatjuk össze őket: a német kocsik vásárlói 1936-ban a pénzükért sokkal többet fognak kapni, mint kaptak — tavaly! A hatalmas kereslet tekintélyes szériák felfektetését tette lehetővé, ami az előállítási munka olcsóbbodásán át a piaci árak további redukciójához vezetett. Az új kocsik még ellenállóbbak, gazdaságosabbak, tágasabbak és üzembiztosabbak lettek, ami az olcsóbb beszerzési ár mellett még egy fontos gazdaságossági tényezőt redukált: a javítási számlákat! A kész autók az egyes érték kategóriákon belül külsőleg nagyjából egyformák: az anyag minősége, a dugattyúk, csapágyak, fogaskerekek megmunkálásának precizitása megtekintéssel nem állapítható meg. És a német kocsiknak éppen ez a titokzatos belső értéke az, melynek növelésére a gyárak az idén is különös gondot fordítottak.

Az épülő német autóúthálózatnak a forgalom számára átadott szakaszai behoznyították, hogy ezek az utak éppen mert szinte korlátlan sebességi lehetőségeket nyújtanak, egész különös követelményeket támasztanak úgy a kocsival, mint a vezetővel szemben. is. Es ezzel a problémával kapcsolatban természetesen megszületett az új szakkifejezés is: „Autobahnfest”. Az autótutak üzemi sajátosságaihoz idomuló, ú. n. „Autobahnfest” kocsit mutatja be az ideki kiállítás. Találkozni fogunk a standokon a legkülönbözőbb idevágó konstrukciókkal, gyorsjáratokkal, a motor túltűrését megakadályozó szabályozókkal, olyan berendezésekkel, melyek az előre beállított menetesség betartásáról automatikusan gondoskodnak a leg gazdaságosabb üzemanyagfogyasztás mellett, az olajozás problémáját megoldó szabályozó- és hűtőköszülékekkel, automatikus szelephézagutánaállító berendezésekkel, utazási sebesség-mérővel, ú. n. tempóméterekkel, a gumik hűtésének elősegítésével, a kormányzás terén számos újítással stb., stb. Más irányban viszont az „Autobahnfest” kocsit minimális légellenállásra építették, melynek vezetését az oldal-szél alig befolyásolja. A szélesatorna-kísérleteknek s a gyakorlati életről merített tapasztalatoknak megfelelően megépített

JURID FÉKBE
ÉLETÉNY MEGBIZI és TAR
VEZÉRKÉPVISELET:
SZILÁRD BÉLA BUDAPEST
VI. NAGYMEZŐ U. 15

Végig a titokratos Afrikán...



Beszámoló az osztrák motorkerékpáros Afrika expedíció kalandos utjáról

(Legutóbbi számainkban kezdtük az afrikai motorkerékpáros expedíció beszámolóinak közlését. A vállalkozó szellemű Puch-motorosok — akik három oldalkocsis 500-as géppel szelik át az északi irányban a „fekete kontinenst” — legújabb jelentéseit folytatónak itt közöljük.)

Néhány gyönyörű napot töltöttünk a Draken-hegység csücsén, a Mont Aux Sources-on. Két társam, Krenek és Schott úgy határozott, hogy egy kis hegyi felfedezőútra tér; jómagam inkább a zulunégek felé orientálódtam, ami kényelmesebbnek és érdekesebbnek ígérkezett. Nem is bántam meg elhatározásomat, mert Krenekék ugyancsak megelégedtek a kafferek sokágasos istenét, éjszaka eltévedtek, nem tudtak tájékozódni a szurkos sötétségben és az egész hideg éjszakát étlen-szomjan és fánya kellett eltölteniök az egyik keskeny sziklavényen.

Nos, a zulunégekben alaposan csalódtam. Ősi vad és vérszomjas fekete pofákat vártam. A pofák feketék voltak, de a vadság körül egy kis hiány mutatkozott. Egészen civilizált, mondhatni művésziesen elkészített kerek kunyhókban laknak és iskolájuknak, amelynek vezetője német missziós pap több mint ezer tanulója van. A törzsfőnök meghívására mint vendégek résztvettünk egy zulu esküvőn; pompás látvány volt a gyöngyökkel feldíszített leányok a lánzsákkal és pajszokkal felfegyverzett nászép serege. A szertartás maga

egyszerű és sokatmondó volt, a harcok lendületes látszattámadást indítottak a menyasszony kunyhója ellen és mivel az ellenállás nem volt túlzott; hamarosan hozták is a menyasszonyt és ami legalább is olyan fontos, a ládába jól elcsomagolt hozományt. Hja, a zuluk értelmes népek, náluk kápében kell átadni a hozományt és nem mint Európában szokás — hozomra.

Johannisburgban

Társaim az emlékezetes éjszaka után visszafordultak és lemondtak a további hegyi kalandozásról, másnap tehát már folytathattuk utunkat Johannesburg, a Délafrikai Unió fővárosa felé. Nappal agyvelőforraló hőség, éjszaka dermesztő hideg, nagyszerű hálósájkainkban úgy reszkettünk, mint a megijedt esörgökgyő.

Kerestük a beígert jó utakat, sehol sem találtuk. Végre vagy 30 kilométerre Johannesburgtól rátérhettünk az aszfaltozott útra. Egy kis rohanást reméltünk, sajnos, ismét esalódtunk. Olyan forgalomba kerülünk, melyhez hasonló eddig nem látunk. Végeláthatatlan két-tőhármas sorokban közlekednek az autók már a külvárosokban is, az útkeresztvezéseknél automatikus fényjelzők, 16—18 emeletes felhőkarcolók. Johannesburg képe cseppet sem afrikai.

Az Automobile Association szép kertjében ütöttük fel táborhelyünket, alvásról azonban alig lehetett szó. Johannesburgban sok az ujság, az ujságoknak

sok a riportériük, a riporterek pedig nemcsak kíváncsiak, hanem egyben hatalmas készleteket tartanak magneziumból, mellyel nem is takarékoskodnak. Úgy agyonfotografáltak bennünket, hogy a végén mozisztároknak képzeltük magunkat, másnap pedig olyan cikkelyeket olvastunk szerény személyünkről, hogy ha neveink nem szerepeltek volna, úgy méltán a hedzsászi király huszonhatodik esküvőjének beszámolóját sejtettük volna a bő fantáziára valló végtelen hasábokban. Harom napot töltöttünk Johannesburgban, rádióelőadást tartottunk, fogadáson veltünk a City Hallban a polgármesternél, az osztrák konzulnál. Egy kiesit kipi-hentük a megtett 3000 kilométeres utat.

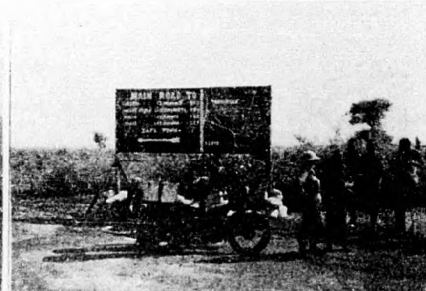
A Victoria vízeséseknél

Legközelebbi állomásunk Pittsburg volt, majd 200 kilométeres út után elértük South Rhodesia határát. Itt nemcsak szigorú útlevelel, és vámvizsgálat várt, nemcsak hosszas oktatásban részesültünk arról, hogy tilos krokodíllal lőni és ha krokodíllal találkezik a törvénytisztelő idegen, úgy vagy elszalad, vagy megeszí a krokodil, de lőni legfeljebb — gazellára szabad, ha előzetesen megváltja az ember a lövési jogot.

Szerencsére nem találkoztunk krokodíllal, de ezer retiküljelöltnél is keservebbek voltak az utak — ha ugyan utakról egyáltalában beszélni lehet. A sűrű bozótban sávot vágtak, a sávban pedig feneketlenül mély keréknyomok, zsonglőrködni kell, hogy a kerék valahogyan bele ne csúszék a nyomba. Az egyik erdőőr — a hiányzó erdő helyett nyilván a krokodilokat vigyázta — azonban megvigasztalt, hogy már nem tart sokáig, mindössze — 600 kilométer van hátra. Ha lett volna engedélyünk és fegyverünk, úgy hajlandók lettünk volna a derék krokodilort — gazellának nézni. Így eszmén néhány vaskos bécsi, úgynevezett feltűnően durva becsületsértéssel viszonztuk a jó hírt, amit a német nyelvben járatlan és az arcjátékban olvasni aligha tudó hullóesős nyájas mosollyal nyugtázt.

Hát még a mély ágyakban folydogáló patakok. A patakok szépek voltak még szebbek a patakokban leskelődő hatalmas pisztrángok; ha azonban az ember nagyon kezdte figyelni a patakot és a pisztrángot, úgy könnyen belecsúszhatott a pompásan pettyezett halak közé, mert az „út” szorosan a patak mentén vezetett és legurulni könnyebb lett volna, mint kihalászni a derék Puchot.

Szent Kristóf — aki azonban az itteni népek körében nem „érvényes” — segítségével túljutottunk a kemény 600-on, a betonozott szakaszon ismét



(Balról) Bámuljuk a Puchokat Irangiban. (Középen) Ilyen az „út” Nairobban — eső után. (Jobbról) Utjelzőtábla a Taankayika—Kenya-határon

vigabban haladhattunk és csakhamar elértek a furesanevű Bulawayot. Benzinvásárlás. Hosszas alku. És már indulunk is a legközelebbi állomáshelyünk felé.

Csakhamar megtanultuk azonban azt, hogy a trópusokban indulni könnyebb, mint megérkezni. Alig maradt el a hátunk mögött a város, hirtelen elfeketedett az égbolt, néhány perc és felcsendült a trópusi vihar nyitánya. Valahogyan ilyenkor álmodhatta meg Wagner Richard a vihart a Walkür nyitányában. Döngött, villámlott, iszonyú szél fújt, mogorónyi jégeső kopogott a koponyánkon. Mégis igyekeztünk tovább jutni, még az sem tartott vissza, hogy a sorban elől járó Klemm gépe előtt alig négy méterre darabokra hasította a vilám az egyik útszéli ősfát. Át akartunk vergődni, a függőnyiszterien zuhogó eső azonban percek alatt dágványvá híjtotta a földet, úgy beragadtunk, hogy a tengelyig süllyedt gépeket hatan is alig tudtuk kivonszolni. A kerekek annyira tele lettek sárral, hogy egyenként le kellett őket szerelni, csak így sikerült a kerekeket az agyvas sártól megszabadítani. Bizony ott kellett sátrat verni a lakatlan és semmi jóval nem biztosított rengetegben. Tüzet nem rakhattunk, fázva vacogtunk át csuromvizés ruhában az éjszakát.

Másnap csak délben indulhattunk, a forró napsütés csodálatos gyorsasággal szárította fel az agyagot. Annyi hasznunk legalább volt az egészségből, hogy megtanultuk: ha Afrikában megered az eső, úgy azonnal le kell állni és várni, amíg az eső eláll és a víz lefolyik és a napsütés valamennyire felszikkasztja az utat.

Derűs ég alatt, borús hangulatban vándorogtunk tovább, Gyönyörű vidék panorámája tárult eléink és mindennek teteje a Victoria-vizesés. Sátrainkat a Zambezi folyam mellett állítottuk fel, pálmák alatt sátoroztunk és hallgattuk a vizesés elemi erejű dörgését. A táborunk nagy feltűnést keltett a — majmok között. Seregestül csodáltak meg bennünket és még istenes volt, amikor még csak a csodálatra szorítottak. Már kellemetlenebb volt, amikor a minden szemek után a mindent a kéznek következett. Ezek a derék majmok ugyanis nem féltek, mindent megtapogattak, még a nyeregbe is felpattantak és ha az ember ijesztette őket, úgy

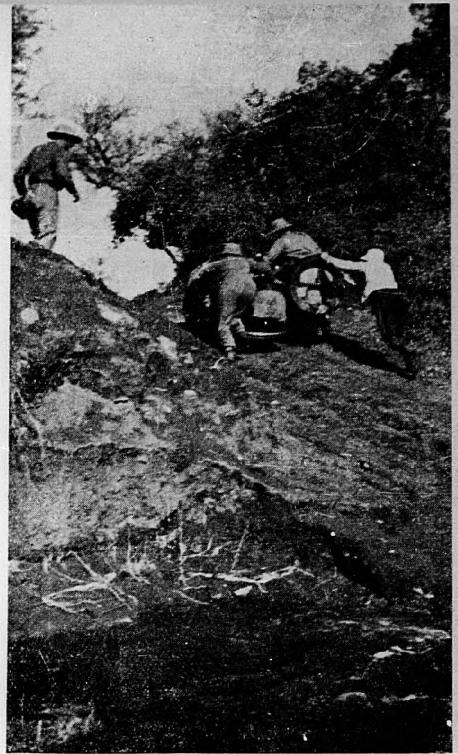
menekülés helyett egészséges fogsorukat mutogatták. Szerencsénkre felfedeztük azt, hogy nemcsak az európai városok főkapitányai nem bírják a dudaszót, hanem a majmok sem, néhány kiadós Bosch hang úgy hatott a derék atyafiakra, mint közlekedési rendőrré a tömjénfüst és elszellett az egész gárda.

Az egyenlítő felé

A Victoria vizesés hangos döreje enyhé zúgássá csendesedett a hátunk mögött, Jókedyven gurultunk, mert nem is sejtettük, hogy mi vár ránk. A hőség elviselhetetlenné vált, harminc fokos meleg hűsülésnek számított, ha nem szereltük volna fel magunkat trópusi sisakkal, úgy lehetetlen lett volna az utazás. Tudós professzorunk a motor hengerétől öt centiméterre 82 fokos meleget mért. A karburátorok üszóházában vígan forrott a benzin, ami nemcsak azért volt kellemetlen, mert a keveréket folyton szabályozni kellett, hanem azért is, mert a benzinárak itt kétségbeesítően drágák. Literenként és magyar valutára átszámítva, pengő hetvenbe kerül a benzin literje, minden literből ráadásul félliter potyára elforr. És mivel azt, amin haladtunk, csak esüföledésből neveztek el útnak és első-másodikkal tudtunk csak evickélni: fogyasztásunk 10—12 literre emelkedett száz kilométerenként.

A közel ezerkilométeres szakaszon úgy éreztük magunkat, mint a vadgalamb üvegharang alatt. Sívár, egyhangúan kietlen volt a vidék, mindenütt alacsony, bozotos erdő, végtelen mocsárvidék, sehol emberlakta hely. Élelmiszer sehol sem volt kapható, féltve őrzött tartalékjainkon kellett rágódnunk. Vízet csak forralt állapotban lehet inni, még jó, ha 30 fok alá sikerül hűteni és ebből a rossz vízből sem jut egy személyre több, mint napi egy liter. Emellett napi fél gramm keserű kínút kell nyelni, hogy a malária ellen védekezzünk, az embernek zúg a füle, forr a feje, száraz a torka. Nagyon lelohadt a lelkesedésünk Afrikával szemben.

A finom, pórusekba behatoló homok is rengeteg bajt okozott. Homokkal lett tele a szemünk, az orrunk, a szájunk és a füllink. És ami még kellemetlenebb, a motorjaink is megkapták poradagjainkat. Minduntalan dugattyúgyűrűket kel-



Igy keltünk át Nairobi és Mos I között a patakon.

lett cserélnünk, úgy koptak, mintha papírból lettek volna, pedig a légszűrőket a lehető legmagasabb pontra szereltük. Normális körülmények között megszoktuk, hogy gépeink kipuffogódugattyúi koptak hamarabb, itt megfordult a helyzet és a szívódugattyúk fogytak el hamarabb, a finom por esiszolópasztát varázsol a hengerekbe. Hiába, nem erre született a motorkerékpár.

Mindennek ellenére még hálát is kellett adnunk a sorsnak, mert az esős időszak már három hetet késett, szörnyű elképzelni, mi lett volna, ha az előirt időben nyíltak volna meg az ég börtökű esatornái. De fel a fejjel, ha sikerül a legközelebbi 1600 kilométert eső nélkül megtenni, úgy túl vagyunk a legrosszabbján és felhőtlen, tisztán kék afrikai ég alatt folytathatjuk az utunkat és elérhetjük vágyaink hegyét, a Világ Tetejének elkészített Kilimandzsaro hegyét.

(Folytatjuk.)



ADLER

TRUMPF ÉS TRUMPF JUNIOR

A magyar közönség kedvelt közép- és kiskocsija — Tökéletesen megoldott elsőkerék meghajtás Bámulatos stabilitás, elsőrendű anyag—Ideálisan elosztott férőhelyek, izléses vonalvezetés

VEZÉRKÉPVISELET:

TICHY TESTVÉREK

BUDAPEST, VI., ANDRÁSSY-ÚT 23.

TELEFON: 28—9—90.

Service: VII., Kazinczy ucca 50. Telefon: 43-3-01.

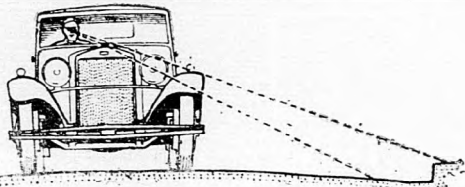
Ne hagyjuk magunkat becsapni a — szemünktől!

Optikai csalódás a legtöbbször az oka a Balra Tarts szabály áthágásának

— Irta: KOZMA ENDRE —

Remélem mindenki elismeri azt, hogyha a vezetők lelkiismeretesen betartanak a közlekedési szabályokat, úgy a balesetek száma erősen csökkenne. Ugyanakkor azonban kevesen hajlandók elhinni, hogy vannak vezetők, akik saját hibájukon kívül helyezkednek szembe a Balra tarts! szabállyal és amikor azt hiszik, hogy szép szabályosan az országút baloldalának legszélén haladnak, tulajdonképpen inkább a bogárhídtat foglalják el. Néhány érdekes esetem kapcsán jöttem arra rá, hogy a vezetők nagyrésze optikai csalódás áldozata és így nem kell azonnal kíméletlen mihasznát látni abban, aki amikor szembejön velünk, nem tér ki az országút bal szélére, hanem inkább az út közepén halad.

Az egyik barátom a minap megkért, hogy kipróbálhassa a kocsimat. Öt percel később már alaposan bántam, hogy odaengedtem a kormányhoz, mert az illető mint a beálmódott volna arról, hogy az út baloldalán illik haladni. Tíz kilométeren belül három szembehaladó jármű vezetője marháztott le bennünket és ha jómagam nem használtam ez a kifejezést, abban kizárólag a vendégszeretet iratlan szabálya volt a döntő.



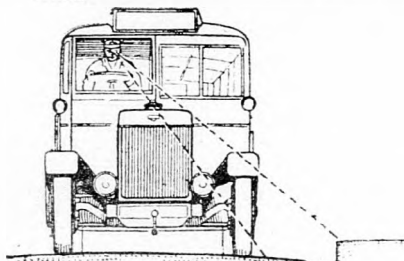
1. ábra.

— Talán jobb volna, ha az út baloldalán tartanád a kocsit — vettem oda szerényen, amikor idegeim már nem bírták az ügyet.

— Nem értelek — válaszolt barátom a kormány mellől — hát azt akarod, hogy belemenjek az árokba.

— Az árokba? Hiszen legalább két méternyi hely van — csodálkoztam el.

Csak amikor kérésemre leállt és kiszállva terepszemlét tartott, volt hajlandó igazat adni azoknak, — akik lemarházták. Csodálkozóbb arcot alig láttam, mint amelyet vágott, amikor meglátta, hogy a bal sárhányója és az út széle között annyi volt a hely, hogy még egy kocsit elfért volna.



2. ábra.

A másik eset tavaly történt, valahol az osztrák Alpe-sekben. A kormánynál egyik utasom ült, régi, begyakorolt vezető, akire nyugodtan bízhattam a kocsit. Fokozott óvatossággal vezette a kocsit a keskeny hegyi szerpentinen, amikor egyszerre csak meglát az egyik egyenes szakaszon hűtővel felénk egy nagy postaautót állani szorosan a saját baloldalán. Barátom fékez és leállítja a kocsit:

— Most tolathatok visszafelé — siránkozott — mert itt ugyan nem férünk el.

Hiába volt minden biztatás, hiába integetett a postaautó udvarias sofförje, hogy csak hajtson bátran, barátom csak akkor mert megindulni, amikor leszállt és meglátta, hogy mégis csak van hely. Nagy izgalomban vezette a kocsit a postaautó mellett, miközben jobb sárhányója majdnem súrolta a postakocsit, bal sárhányója és az út széle között legalább másfélméter szabad hely volt.

Fényképezőgép volt nálam és miközben barátom izzadva navigált, elcsattant a pillanatjár. Amikor azután néhány nappal később meglátta a fényképet, azt akarta bizonyítani, hogy adott esetben a fényképezőgép is szeret — hazudni.

A két érdekes eset nyitja — optikai csalódás — és egyben bizonyítéka annak, hogy sok vezetőnek fogalma sincsen arról, hogy néha akaratlanul is szabálytalanul hajt.

Lássuk az 1. számú sematikus rajzot. A vezető szemét és a sárhányó szélét összekötő vonal, tehát az oldallátás vonala meglehetősen távolságban metszi az út szélét. Két különböző kocsin lemértem ezt a távolságot, az egyiknél majdnem három, a másiknál pedig csak másfél métert mértem, a különbség természetesen onnan adódik, hogy az egyik kocsinak magasabb a vezetőülése, mint a másiknak. Barátom, aki nem hitt a fényképeknek, a sárhányót nézte és így becsülte meg a rendelkezésre álló útszélességet. És mivel nem az utat, hanem már az árkot látta, joggal képzelte, hogyha még egy kicsit letér balra, úgy befordul az árokba. A vezetőülés a jobb oldalon volt, jobbra tehát tompaszögben látott és centiméterekre közelítette meg a postakocsit, balra azonban már hegyesszögű volt a látási szög, innen adódott a másfélméteres szabad hely.

Sokan csodálkoznak az autóbusszsofförök ügyességén, amint szinte művészi ügyességgel kigyúznak a forgalomban és centiméterekre csúsznak be hatalmas batárjaikkal a kocsik közé. Nem akarom az autóbusszsofförök érdemeit csorbítani, de le kell lepleznem a dolgot: nem annyira a művészet az oka ennek, hanem a magas vezető ülés. Elég egy pillantást vetni a 2. ábrára. rögtön látjuk, hogy a buszsofför üléséből sokkal jobban tudja áttekinteni a terepet és látási szöge a túrakocsi vezetőjének látási szögéhez képest kitűnő, szinte pontosan fel tudja becsülni a sárhányója és az úttest vagy a másik jármű széle közötti hézag szélességét.

Ha nem akarunk áldozataivá válni ennek az optikai csalódásnak, végezzünk néhány kísérletet, idegezzük be, hogy miképpen látjuk a vezetőülésből a járdaszegélyt vagy az árokpartot. Különösen akkor fontos ezt a kísérletet elvégezni, ha régi típusú kocsiról modern gépre ülünk. A modern kocsit alacsonyabb és amikor a Váci utcában odaállunk a legjobb tudásunk szerint szorosan a járda mellé, leszállva azon vesszük észre magunkat, hogy joggal mordul ránk a rendőr, hogy miért állunk meg az út — közepén.

Frös szikrától

a motor teljesítménye még jobb. A **BOSCH** gyújtó mágnesek és a nagy teljesítményű **BOSCH** gyújtó tekercsek a megbízható **BOSCH** gyertyákkal együtt különösen ott részesülnek előnyben, ahol az üzembiztonságra és csúcsteljesítményre nagy súlyt helyeznek.

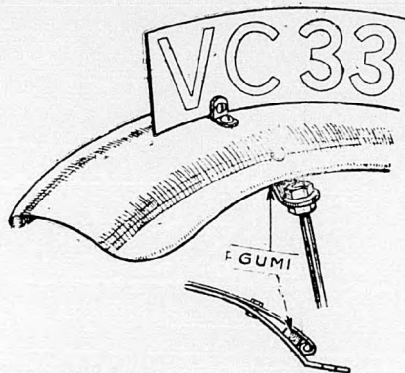
BOSCH

az autó és motorkerékpár üzembiztos felszerelése

Igen gyakran kellemetlen csörgés ke-
rekedik az első sárhányó házatáján.
Nem mindig könnyű megtalálni a fész-
két a hangvezetés miatt, mégis elsősor-
ban az első sárhányó rögzítő anyáit
vegyük gyanúba. Meghúzzuk az anyá-
kat és azt tapasztaljuk, hogy a csörgés

szereljük, vagy pedig fémlemez-
ből vágjuk ki az ábrán bemutatott idomot,
alája tegyünk valamivel szélesebb gumi-
lapot és az egészet csavarozzuk úgy
fel, hogy a gumi rögzítse a pedált.

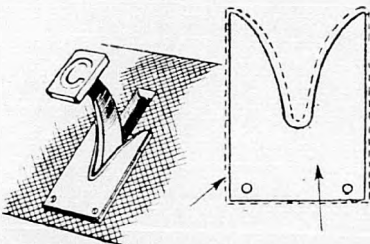
Sok a csomag? Kevés a férőhely a
kiskocsin? Bizony figyeljük azokat,
akiknek kocsijára hátul toldalék pótko-
csit lehet akasztani, melybe a vikend-
sátor és sok egyéb holmi elfér. Az ilyen



Radirgumbó készült alátétekkel megszüntethetjük
a legmakacsabb sárhányócsörgést is.

nem szűnt meg. Ilyenkor segít a — ra-
dirgumi. Vegyünk egy tizfilléres radirt,
szereljük le a sárhányót tartójáról, vág-
juk négyfelé a radirt és darabjait eről-
tessük a sárhányó és a tartóhid közötti
hézagokba. Ha a csavarokat jól meg-
húzzuk, úgy csörgés nem léphet fel,
mert a gumilátét megakadályozza,
hogy a sárhányó vibrálhasson.

Bosszantóan kellemetlen, ha autónk
valamelyik pedálja csörög, mert elko-
pott a csapja. Ilyenkor vagy új csapot



Gumilemezzel bélelt fémlapot csavarozunk a láb-
deszkára, hogy megakadályozzuk a pedál zörgését.

Egyen évekig kevesebbet,
mondjon le nőről, itálról,
de

SUNBEAM^{et}

vegyen.

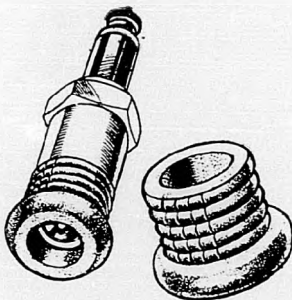
ÉRDEMES!

A szenzációs 1936-os bölcsővázás, láb-
kapcsolásos 500-as ohv. modellek már
raktáron (alapár: P 2620'—)

Képviselő: Koppányi, Desseswffy u. 47

**Kocsimosásnál víz hatol be a dörz-
lőkhárító lemezei közé.** Ha erős a fagy,
úgy a nedvesség jéggé válik és a koci
nem rugózik, mert a lökhárító beszorul
és az is megtörténhetik, hogy ha gyen-
gebb az alváz, úgy a lökhárító rögzítő
csavarjai kiszakítják az alvázat. A leg-
jobb vízmentes zsákot varrni a lökhá-
rítónak és a zsákot fagyúban jól ki-
főzni. Az ilyen védővel a legvihared-
zettebb kocsimosó sem boldogul.

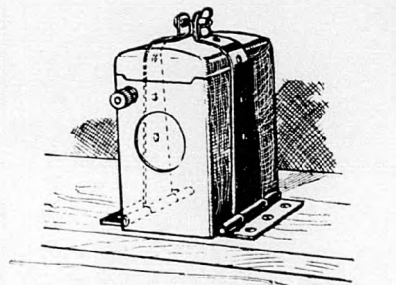
**A legjobb és legdrágább gyújtó-
gyertya is tönkremegy**, ha összeverődik
a szerszámok között. Egyszerű és jó
gyertyavédőről kell tehát gondoskodni.



Igy készítünk kikkstartergumbó — gyertyavédőt.

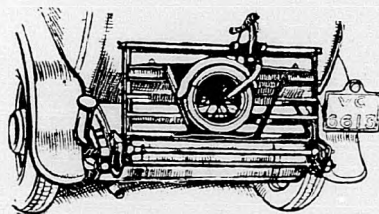
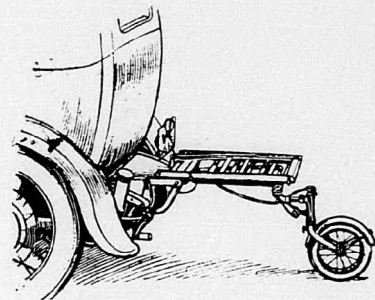
Ha kikkstarterünk gumivédője elkopott,
úgy ne dobjuk el, hanem vágjuk kétfelé.
A gumicsövet felhúzzuk a tartalékgyer-
tyára és már készen is van a gyertya-
védő.

**A legtöbb kiskocsi akkumulátora túl
kiskapacitású.** Ha erős körtéket szere-
lünk, sokat használjuk a reflektort, a
villanykürtöt, vagy defroszttert, úgy
hamar kimerül, ami akkugyújtásos gép-
nél igen kellemetlen, mert nem tudjuk



Ajtóhoz való esuklopánttal rögzíthetjük jól a tar-
talek akkut.

beindítani a motort. A legjobb pótakkut
szerelni az ülés alá. Két ajtóhoz való
esuklopántból könnyen készíthetünk
rögzítő szerkezetet.



Nagyon praktikus az ilyen kocsitoldalék, amely-
lyel kétszékűes poggyászt is vihetünk. Ösze-
csukva pedig elfér a koci csomagrácsán.

toldalékok drágák és nem is szerezhé-
tők be könnyen. Ha azonban figye-
lembe vesszük az ábrán bemutatott kon-
strukciót, könnyen fabrikálhatunk ma-
gunknak ilyen toldalékot, melynek az a
nagy előnye, hogy ha nem használjuk,
egyszerűen összehajtjuk és felcsapjuk a
koci farán levő csomagrácsra.

Motorjának

minden alkatrészét
gyártja a

Magyar fogaskerék,
autó-traktoralkatrész és
gépgyár kft.

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

Henger és főtengely köszörülés

Pontos munka

Mérsékelt árak

Gyors kiszolgálás

Éjben... ködben...

Az automobil hatalmas térfoglalását azoknak a technikai megoldásoknak és vívmányoknak köszönheti, melyeknek üzembiztonságát olyan nagy mértékben fokozták, hogy a leghosszabb túrák abszolválását is minden üzemzavar nélkül teszik lehetővé. De kérdjük, milyen mértékben fejlődött volna az automobilizmus, ha az éjszaka sötétsége és a köd megálljt parancsolna az autósoknak?

Az automobilkapcsolatos világítás-technikai kérdések ma már teljesen meg vannak oldva, a világ legnagyobb izzógyártóipari, közöttük az Osram, olyan izzókat hoznak forgalomba, amelyek minden igényt kielégítenek.

A legjobb fényező is csodát mond, ha benne nem alkalmazunk korszerű izzókörtét, hiszen az izzó a lelke a világítási berendezésnek. Egyedül a gázzal töltött izzókörtek felelnek meg a célnak, ilyen az Osram-izzó, melynek izzószála igen sűrűn van tekerelve, tehát nemcsak mechanikailag nagyon ellenálló, hanem a fényforrás mondhatni egyetlen pontból áll, ami a fényező optikai tulajdonságainak teljes kihasználását teszi lehetővé.

A korszerű autó-izzónak két fémzála van (Osram Bilux), az egyik a távolra ható fényt szolgáltatja, a másik a tompított, közelre ható világítást adja. A tompított fény azonban mindenképpen elegendő arra, hogy a sebesség csökkentése nélkül haladhassunk, ugyanakkor nem vakítjuk a szembejövő jármű vezetőjét.

Újabbban a sárgaszínű üveggel ellátott Osram Bilux-lámpák népszerűek, melyek fekete paláستtal vannak ellátva. Az ilyen izzó ködben megbecsülhetetlen, a sárga fény ugyanis erősebben hatol át a ködön, ugyanakkor kevésbé fásztja a szemet. A fekete palást a tompított fény bekapcsolására megakadályozza, hogy a sugárnyaláb előre- és felfelé hatoljon, a vezető a legsűrűbb ködben is látja az előtte elterülő terepet anélkül, hogy vakító kettős sugárnyalábot látna.

A kölni Ford-gyár bevezette amerikai mintára a motorcsere-t. A jövőben tehát a generálreparátúrára szoruló kocsit nem kell leállítani, mivel bármely autorizált Ford-képviselet órák alatt kicseréli a motort egy más generáljavított motornal.

A tavalyi amerikai autógyártók 46%-os emelkedéssel négymillió és 150 ezer darabra emeltek.

Amerikában október végén az újonnan épülő az európai üzletnek is megfelelő, 36 m széles és 29 km hosszú körkútnak nagyszabású autóversenyt rendez az AAA. A versenyre feltétlenül számolnak az európai részvétellel. A Scuderia Ferrari, Nuvolari és még két versenyző vezetésével három Alfát küldt át az Újvilágra.

En nem ígérek 6 havi garanciát

de tényleg generáljavított gépekre adok. Az elnyuzott gépeknek még használható alkatrészeit fillérékért árusítom.

Reichheld Géza, Rózsa u. 90. I. 24-2-85

Motorkerékpár kicsautó

csónakmotor

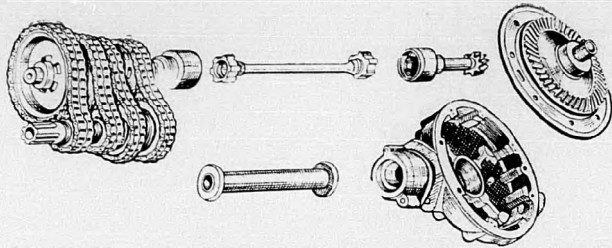
K. BAUER TIBOR CYŐZŐ

B S.A.-

Super X.-

alkatrészek, speciális javítóműhely.

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



Ez a Zündapp rugalmas sebességváltó

Sokat hallani újabban a német Zündapp motorkerékpárok flexibilis sebességváltójáról. A Zündappok tudvalevőleg kardános gépek, a gyár azonban szükségét látta annak, hogy a kardánhajtás káros merevségtől megszüntesse — flexibilis sebességváltó beiktatásával. A motorkerékpárra ugyanis csak rövid kardán szerelhető, a rövid motorkerékpár-kardán a hosszú autókardámmal ellentétben nem hat torziós rugóként.

aminek nem kívánatos merevsége a következménye. Zündappék a cél érdekében anyagi áldozattal — a rugalmas sebességváltó ugyanis drága megoldás — olyan sebességváltót konstruáltak, melyben olajban futó, erősen túlméretezett duplex-láncok kötik össze a fogasokat. A rugalmas sebességváltó olyan jól bevált, hogy a képviselet 100.000 km-es garanciát vállal annak hibátlan és üzembiztos működéséért.

Árredukció!

Árredukció!

Árredukció!

Árredukció!

ZÜNDAPP

újabb meglepetése

200 kcm. kardános, préseltacélváz. 50 Wattos világitással, beépített sebesség- és kilométerjelzővel, villanykürttel, patent kerékkal, szerszámkészlettel, pumpával, kézi P **1380**

200 kcm. 30 Wattos világitással, villanykürttel lánchajtásos ... P **990**

500 kcm. kéthengeres felülvezényelt, 50 Wattos világitással, villanykürttel, sebesség- és kilométerórával, patent kerékkal, szerszámkészlettel, **láb és kézi kapcsolóval** ... P **2450**

VEZÉRKÉPVISELET:

PAJORIMRE

VI., JÓKAI UCCA 28. SZ.

TELEFON: 20-2-28

Gépcsere! Hosszu szlet!

Negyven év munkája számokban

Ezernyolcszázkilencvennégyben egy négy lóerős versenykocsi súlya 100 kg volt, míg a vele elérhető sebesség 20,5 km-re rúgott. 1935-ben a GP formula szerinti német versenykocsik az Auto-Union és Mercedes-Benz-masinaik motorja 300 lóerőt ad le, a koci pedig 750 kg.-os kocsisúly mellett 320 km.-es sebességre képes. Hogy érzékelhetőbb legyen:

1894: 4 HP = 250 kg HP = 20,5 km./ó.
1935: 300 HP = 2,5 kg HP = 320 km./ó

Ezek a számok magukban hordozzák 40 év történelmét. Az egy lóerőre eső kocsisúly tavaly az 1894. évének 1/100-ára csökkent, a motorteljesítmény 75-szörösére, a sebesség pedig 16-szorosára emelkedett. Ezt köszönheti az automobil a versenysportnak!

Az NSU-gyár rendkívül intenzív versenytevékenységre készül. Steinbach, Soemins, Mellmann, Fleischmann és Roth lesznek a szőlőmenők, Schumann és a svájci H. Stärkle az oldalkocsis versenyzők.

Caracciola az ismert hosszútávú Bernet társaságban amerikai tanulmányúton van, ahol az amerikai versenysortot tanulmányozta.

A francia motorkerékpárgyárak produkta az elmúlt esztendőben 30%-kal csökkent.

Neuhofen, a jeles Junkers-pilóta aki 1929-ben egy Bremen-típusú utasgéppel 12.500 méterrel a magassági világrekordot tartotta, repülőbaleset áldozata lett. Neuhofen rekordrepülése végrehajtásához mindössze egy oxigénkészüléket vitt magával.

A német gépjárműgyárak 1935. évi forgalma, az előző évi 707 millióval szemben jóval meg haladta az egymilliórd márkát és ezzel a gépjárműipar részesedése a birodalom egész ipari nettótermelésében most már 1,85%-ra emelkedett. A vezető konszernek 1935. évi termelésének értéke a következőképpen oszlik meg: Auto Union 150 millió márká, Daimler-Benz 200 millió, Opel több mint 200 millió, Adler pedig mintegy 100 millió márkával vette ki részét. A négy nagy konszern tehát az iparág milliárdos forgalmának 70%-át bonyolította le.

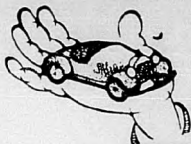
A DKW-színeket az idén a 250-es csoportban Winkler, Geiss és Kluge, az 500-asban pedig Mansfeld, Ley és Müller fogják képviselni, Fielemeteres gárda!

A brandenburgi új Opel-gyár már felvette az üzemet. A gyár, amely Európa legmodernebb autógyára, teherautókat állít elő.

Németországban az elmúlt esztendőben 359.422 gépjárművet helyeztek üzembe. Es pedig 180.323 személyautót, 43.969 teherautót, 127.166 motorkerékpárt, 1832 autóbust és 6126 vontatótraktort.

A németországi Gera városában négy szörfiskolát bűntettek meg azért, mert a rendeletileg előírt áron alul vállaltak gépkocsivesztőt oktatást.

Németországban nemrégiben még 88 emberbe jutott egy gépjármű. Ma ez az arány 59-re csökkent és ezzel elérte a világlátogat.



Kézen- fekvő,

autója csak akkor lesz
főkéletes, ha megbiz-
ható helyen javíttatja,
Mielőtt autóját, mo-
torját javításba adja,
kérjen főlem ajánlatot.

Speciális DKW
javító üzem

REICHFELD GEZA

Rózsa-utca 90.
Tel.: 24-2=85.

GLADIATOR PENGE VEZET!

Révész és Huszár

VI., Jókai tér 7. Telefon: 18-9-54.

DUREX dugattyúk egvedárusítása.

Dugattyúgyűrűk, nyers- és kész mo-
torszelepek, fogaskerekek, dugattyú-
csapok, tömitések, Wippermann és
Morse motorkerékpárláncok.

SEBESSÉGMÉRŐK

KILOMÉTERSZÁMLÁLÓK,
autóórák, autóműszerek szakszerű
javítása

ÓRAGYÁR, Tömő-u. 26.

Motorja rögtön beindul kevesebbet fogyaszt

Felső kenést kap
Nem kopog

ha Meirich Motor Takaréksert használ

POTÁK IMRE műszaki és autotechnikai
különlegességek

Budapest, VI. Jókai-u. 16. Tel. 15-0 44

SPECIÁLIS BÉLELT KESZTYŰT

autóhoz, motorhoz, síhez és az összes
sportokhoz

csak OTTENREITER-TŐL

IV., Petőfi Sándor ucca 3. (udvarban)

Mi újság?

— Adóvégrehajtási végzést szorongat
a kezében, Héblí úr?

— Isten ments, Pesten én fizetem
legpontosabban az adómat. Különben
ez az év a Budapesti Motor Yacht Club
meghívója, mely szerint február 17-én
6 órakor lesz a II. évi rendes közgyű-
lése. Február 28-án dr. Szabó Gusztáv
tart előadást a motorlajozásról, március
6-án Balogh József a motorcsónak
közlekedési jogszabályairól, míg március
13-án a kismotorról tart előadást
Enslén mérnök. Ugy a közgyűlés, mint
az előadásorozat a KMAC helyiségei-
ben lesz megtartva 7.30 órai kezdettel.

— Mondja el majd Héblí úr mit hall-
lott az előadásokon, de addig is hall-
junk valami hírt a szakmából.

— A Koppányi Miklós cég a Sunbeam
és a Viktória mellé megszerezte a német
Hercules motorkerékpár-képvisel-
tet is. A gyár 150 km-től 500 km-ig
építi kecsesvonalú motorjait. Hozzá-
vetőleges árak: 500 sv.—350 ohv. 1700
pengő; a 150 km-es kétütemű motor-
ral 700 pengő körül lesz, részletesebb
felvilágosítással, prospektussal a kép-
viselést szolgál (VI., Dessewffy-u. 47.).
Más. Pajor Imre kiutazott a berlini
autókiállításra, hogy mit hoz onnan,
azt még nem tudom, de valami megle-
petéssel fog hazajönni, arra esküszöm.
Mégint más. A Kis M. Antal cég agilis
fiatal és az örömtől kövér főnöke, Kiss
Károly, a közeli napokban fejezi be
az első tíz darabos szériát a saját kon-
strukciójú 350-es sv. motorkerékpárjából.
E fölötti örömeiben hízik. Ismét más,
Lapunk népszerű humoristája Király
Tengely alias Stumesz Lipót, aki ettől
a bűnétől eltekintve, bőven kivette részét
az Austin autók népszerűsítéséből,
most a Demény cég kötelékeibe lépett
és minden igyekezetével azon van, hogy
a Morris-autók méltó helyet foglaljanak
el az eladási statisztikában. Újból
más. Brown György cég szortírozott
raktárának kicsinek bizonyult a régi
helyisége, ezért átköltözött a Jókai-
ucca 7. sz. alatti a réginel jóval na-
gyobb üzlethelyiségre.

— Mit szól Szerkesztő úr ehhez a
zord időhöz?

— Nem mindenütt van ám tél, Héblí
úr, mert például Pajoréknál olyan sür-
gés-forgás van az új Zündapp-ok kö-
rül, mint a legnagyobb nyári szezon-
ban. A revők egymás kezébe adják a
kilincset. Az egyik havas téli napon
három Zündapp-ot vizsgáltattak. Ugy-
látszik Pajor, illetve a Zündapp vissza-
hozta a régi szép időket, valóságos for-
radalmat idézett elő ezekkel a motor-
kerékpár Rolls Royceokkal.

— Vidéki és külföldi hírek?

— Január 30-án tartotta meg Pécest
nagy sikerű vetített képi előadást Ame-
rikáról Farkas Kálmán, a Vacuum Oil
Co. rt. igazgatója, a KMAC választmányi
tagja. Az élvezetes előadást klubvacsora
követte, ahol a Pécs-Baranyai Automo-
bil Club alelnöke hálás köszönetét fe-
jezte ki a kitűnő előadónak. — Ujabb
hír. Nagy üzleti tranzakciót kötött le
Libik és Tsa cég a Magyar Acélláru-
gyár képviselőjében. Belgium, Anglia és
Hollandia 400.00 darab magyar szelepet
rendelt, ami kb. az egész ország 10—12
évi fogyasztását jelenti. Mint érdekes-
ség, megemlítjük, hogy a megrendelők
között a JAP is szerepel.

— Na mi az Héblí úr, már megy?
— Sietek a HAFA-hoz, új fényké-
pezőgépet veszek, amit a téli megbízha-
tósági versenyen akarok felszentelni,
valamint a frakkomat kell rendbehozat-
nom, — mert hivatalos vagyok én is —
a Bosch bába.

— A fényképezőgépet mindenesetre
vegye csak meg, de kár sietni, mert a
versenyt nem tartják meg a hó hiánya
miatt, de mivel a hó nem okvetlenül
szükséges a táncoláshoz, a bál meglesz
tartva, sőt valószínű a Boshéknál meg-
szokott alapszággal rendezik ki-
világos virradatig Bosch reflektorok
mellett. Jó mulatást kívánunk. Azt kér-
dezi, mikor jelenik meg a következő
szám? Március elején, amelyben tartal-
mas helyszíni tudósítást hoz a berlini
autókiállításról és még sok technikai és
tanulmányos cikkeket. Tehát viszontlá-
tásra március elején.

Autó és szánómotor

főtengelyek és hengercsiszolások

és minden e szakmába vágó alkatrész készítése

ÖZV. DEDICS FERENCNÉ

Thék Endre ucca 15. Telefon:
30-3-45



Használt motor- kerékpár alkatrészek fillérékért

PÁPAI ISTVÁN

Budapest, VI., Gróf Zichy Jenő u. 31.
(Jókai uccánál). Motorkerékpárokat és
roncsokat készpénzért veszek.

Kilométerjelzők

sebességmérők, autóórák javítóhelye

Schwarz Testvérek szakórások

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

APRÓHIRDETÉSEK

Karosszériákat mindenféle kivitelben. Atalaki
tások nyitottól csukottá. Autófényezés, ka-
rambolos autók javítása. Használt karosszériák
eladók. Boross, Erkel-u. 17. (Kálvin-térenél.)

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

Eredeti BSA alkatrészeket raktáról előle-
n szál-
tí vidékre is átánvétel, Bauer, Izabella u. 98.

Puch ötszáz luxus, csukott oldalcsúkkal ki-
tűnő karban, nagy felszereléssel eladó. Rákóczi
út 80.

Koppányitól bizalommal vehet használt gépet is.
Sunbeam, Motosacoche, Triumph, Harley stb. ked-
vező feltételekkel. Dessewffy u. 47.

Egy jó állapotban lévő 28-as típusú Ford sze-
mlyautó oleón eladó, azonnal. Cím: Lőrinc József
állatorvos, Cellőmölk.

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

CORDATIC

