

ÁRA 40 FILL.

FRONTHARCÓS TŰRÁVERSENY

VII. ÉVFOLYAM

8. SZÁM

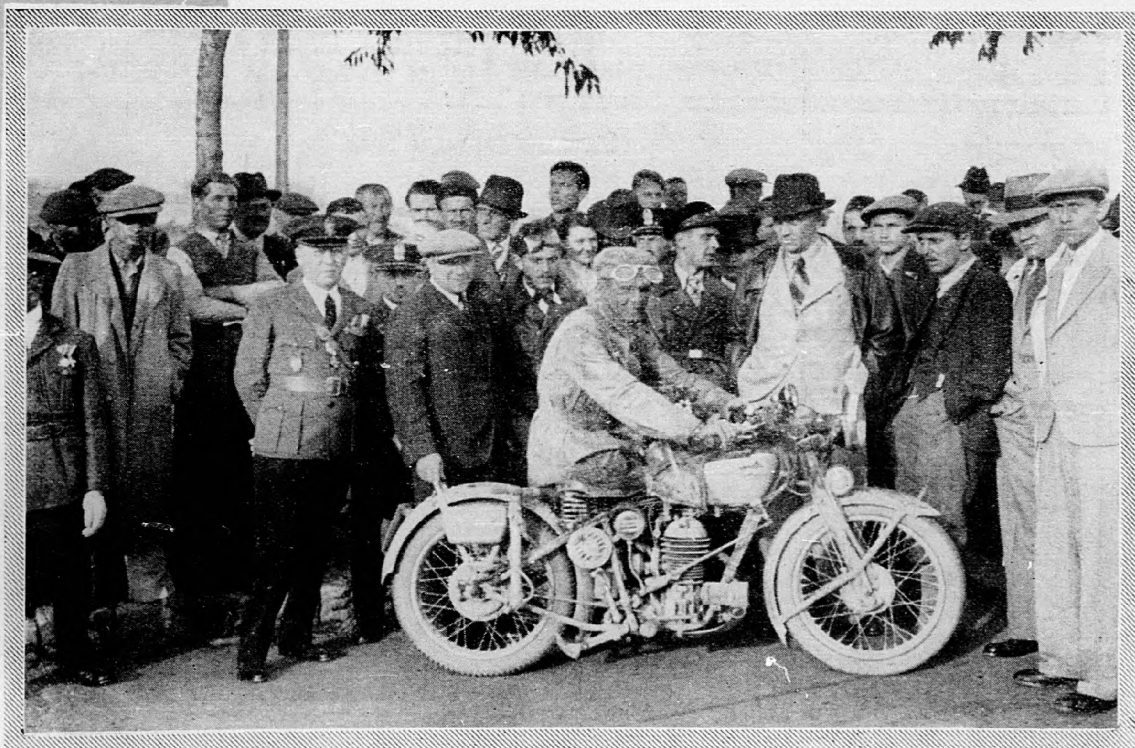
1936. június 1.

AutóMotor

A LEGNAGYOBB PÉL.
DÁNYSZÁMU MAGYAR
MOTORSPORTLAP



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



Lukavecz Ferenc 250-es széria S-4 sport Puch motor-kerékpárján büntetőpont nélkül nyerte az év legnehezebb versenyét, a Frontharcosok huszonnégy órást. Lukavecz az 1200 km-es utvonalba iktatott mecseki hegyiversen-nyen jobb időt futott, mint a 350-es kategória résztvevői és a 250-es mezőnyből egyedül futott be a célba.

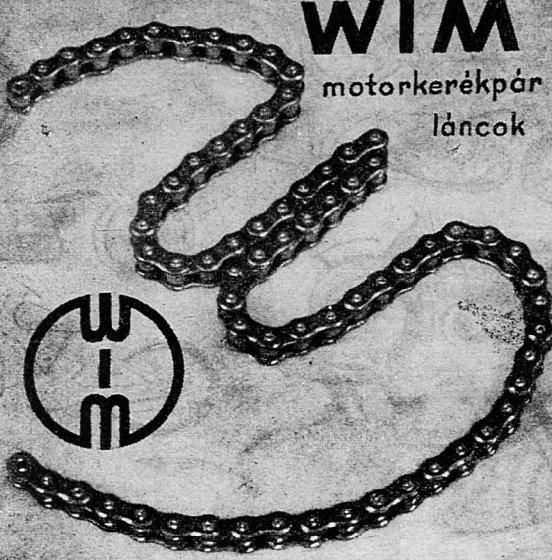
VEROSHELL



SKF



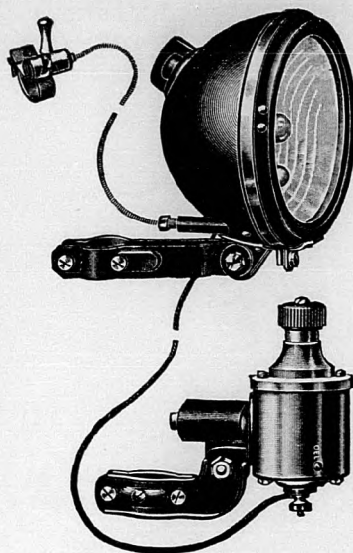
WIM
motorkerékpár
láncok



RENOLD-COVENTRY
LISZENC

MINDEN SZAKÜZLETBEN

A 6 volt 5 Wattos dőzsvilágítás



ideális könnyű motor-
kerékpárokhoz és se-
gédmotoros gépekhez,
mert: kiapadhatatlan
bőséges fénye min-
denkor rendelkezésre
áll. A fényszóró Bow-
den állító szerkezete
révén kényelmesen le-
fompítható. A hozzá-
kapcsolható száraz-
elemről álló helyzetben
is világhatunk.

A **dinamó** tartóval
és kábellel, WE 5/1
ára P 28'—

A **fényszóró** tartó
villával és Bowden
állítóval ES105 ×
2GS5 tükörátmérője
105 mm ára P 20'—

Rudelemtek 4 száraz
elemmel a vázra szer-
elhető KT4/2
ára P 12 50

BOSCH

**Bosch Róbert k. f. t. Budapest, V.,
Váci ut 22-24. Tel. 923-37, 926-04**

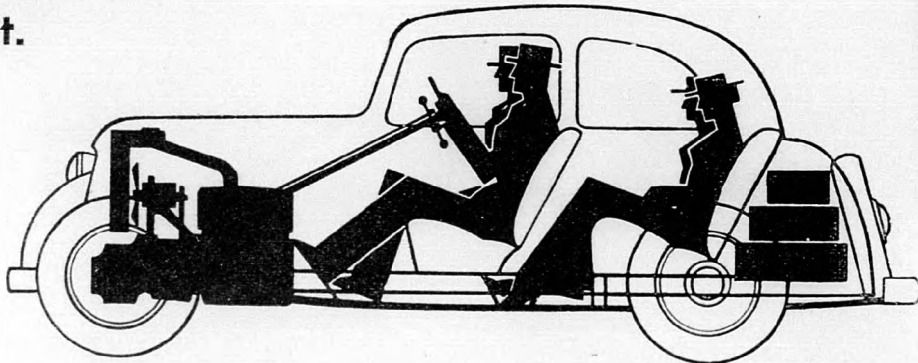
Az igényes közönség döntött:

ADLER

JUNIOR-TRUMPF 1 lit.

TRUMPF 1'7 lit.

Négyen utaznak kényelme-
sen kofferekkel a kocsi-
ban. Sokat gondolkoztak és sok
kocsit néztek meg, mielőtt
Adlerre esett a választásuk.
Más kocsi mellett nem is
dönthettek volna, hiszen az
Adler utolérhetetlen
gazdaságosságot, üzem-
biztonságot, kényel-
met és elevenséget biztosít.



VEZÉRKÉPVISELET:

MÉRAY RT

BUDAPEST, V., ZÁPOLYA U. 15. TELEFON: 98-8-88

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

ELŐFIZETÉSI ÁRA EGY ÉVRE 6 PENGÓ
KÜLFÖLDRE 10 PENGÓ.

CSAK EGÉSZ ÉVES ELŐFIZETÉSEKET
FOGADUNK EL

AutóMotor

AZ EGYETLEN FÜGGETLEN
MAGYAR MOTORSORTLAP

KIADJA AZ
"AUTO-MOTOR" LAPKIADÓ VÁLLALAT

SZERKESZTŐSÉG ÉS KIADÓHIVATAL:
BUDAPEST, V., TÁTRA UTCA 4. SZÁM

HIVATALOS ÓRA: 9-1-IG
TELEFON: AUT. 224-07 és 107-68

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

VIII. ÉVFOLYAM

BUDAPEST, 1936. JUNIUS 1.

8. SZÁM

Előgyűjtés

Hetenként jönnek a hivatalos értesítések a KMAC sportbizottságától: ez és ez, az és amaz a verseny — elmarad. Lázásabb a versenyfutás a törlések terén, mint nemrég a zöld asztal mellett a terminusokért. A terminusegyeztetéskor hahós közselharcot vívtak az egyesületek a vasárnapokért, ma sürgősen és gyökeresen mondják le sorjában a nagy hadakozással és garatkoptatással kicsatázott időponzokat. Tavasszal gazdag és büszke versenynapárt kaplunk, mely azonban ma már kőkadtan fityeg, mint a gombostűvel agyondőfött hólyag. És amikor még a télen ezt bejósolni voltunk merészek, volt min koptatniok a nyeldeklojüket azoknak, aki ma oly szorgalmasan bizonyítják be a mi igazunkat.

Jó lesz sietniök azoknak, akik jó jegyet akarnak kapni a GP-re. Mert ülöhely csak korlátozott mennyiségben áll rendelkezésre. Néhány nappal az árusítás megkezdése után a jegyeknek egynegyed része elfogyott! Ma még lehet válogatni, hogy melyik pikáns vagy kevésbé pikáns forduló táján akarjuk végignézni a versenyt, holnap talán már a jegyzűzérekre kell fanyalodunk.

Hogy a versenysport mekkora propagandája az automobilizmusnak, azt sehogy sem tudják megérteni azok a derék autókereskedők, akik görcsösen tartják magukat távol a versenyektől; úgy látszik, sajnálják azt a néhány pengőt, amibe a versenyzés kerül. Nem látjuk a versenyeken még a hamvát sem az úgynevezett nagy eladóknak, akik a hirtelen rájuk szakadt konjunktuurában a szó szoros értelmében lapátolják a pénzt. Akik dézsákat sirtak teli akkor, amikor csak a hét sorány tehén fegyje jutott osztályrészükkül. Amikor pedig eléjük hajította a jó sors a mai autókereskedő-konjunktura kerekre hízott marháit, hát följényesen legyintenek. És a szent profit kedvéért hádatlanul megjelkeznak azokról a tényezőkről, akik és amelyek előkészítették, elősegítették a mai helyzetet, akik és akik a kezükbe adták azt a lapátot, mellyel oly szorgosan munkálkodnak ma a bankfolyószámlájuk környékén.

Halló közlekedés, rendőrség! Tessék végre egységes rendszert bevezetni a rendőrkerületés vagy nem kerületés kérdésében. A rendőrök intelligensebb és gyakorlatibb jelfogású része nem ragaszkodik ahhoz, hogy a keresztezésben nagy ivben beforduló járművek körülsétálják őket és ha valaki a szabál-szabáll jelszóval mégis kerületésbe kezd — rászól. A rendőrök másik része viszont jeljeletti azt, aki nem kerület. Mint célravezető megoldást azt ajánljuk a közlekedés rendőrségnek, hogy a kerületésre igényt tartó rendőröket lássák el a rendes K mellé még egy K-val, hogy mindenki lássa: Kell Kerületetni.

Egész Budapestet megrázta a Margithídon lejátszódott szörnyű tragédia, mintha mindenkinek, gyulogosnak és autós-nak a gerincéig hatolt volna a kiérdemesült taribárka tompa loccsanása, amint rabul ejtett vezetőjével együtt merült bele a korahajnali Dunába. Még napokkal később is ezrével zarándokoltak ki a szomorú színhelyre azok, akik dehogyan is engedték el annak a lehetőségét, hogy egy kicsit megbizsergessék az idegeiket. A lapok oldalakat írtak, a kiküldött tudósítók műtörésónakon cikáztak a bivar bárkája körül, mindenki nyilatkozott egyet, mindenki leadta véleményét. A szakértők megállapították, hogy a taxi fékei jók voltak, de arravonatkozó-

lag már nem szakértettek, hogy vajjon a fékek jósága vagy nemjósága mennyiben akadályozta volna meg a halalos szaltót a Duna hideg habjai felett. Az egyik cikkirő pedig arra a megállapításra jutott, hogy meg kell szigorítani a vezetőök orvosi vizsgálatát, mert hiszen a szerencsétlen derék sofför bizonyára valami betegségben szenvedett.

A sok véleménygyerek között elsikkadt az igazság gyermeke, a sok fellevés mellett nem tudott napfényt kapni a valóság. Mely pedig nagyon is kivülágit a rengeteg feltételezés között.

Tanuk vallották: szemeteskocsis bóbiskoalt a szemeteskocsi bakján. A szemetest autóbusz előzte. Szembe jött a taxi. Keresztben a hídon pedig ácsétált az a bizonyos demő, aki a hidmunkások molesztációi miatt — sajátmaga vallotta ezt — haladt szabálytalanul a hid úttestén, melyen pedig gyalogjárónak helye nincsen. A derék taxisofför mindent kockázata elvágta a kormányt, hogy inkább anyagban történjék kár, mint emberéletben. Az úttest szélén kőrakás volt, mely több megmagyarázhatatlan és eddig ki nem nyomozott módon elűnt. A taxi felugrott a kőrakásra, felugrott a járdára, átszakította a korhadt fához csavarozott korlátot és borzalmas ivben szalózott lefelé.

A józan ész szerint valahogyan így történhetett a katasztrója, melyből rengeteg tanulságot szűrhetnek le azok, akik ilyen tanulságok leszűrésére hivataltól hivatottak.

A háború utáni években úgy eleptek az utcákat a banküzletek, mint a szeplő verőfényes napon a népszerű operett-platinaszöke tünder platinaszökesége alatti bájjai-tájait. A nagy hűhő vége zárás lett. Hol a bankot zárták be, hol vele együtt a bankárt. Most újra nyílik valami minden kiskapuban. Idegenforgalmi, utazási, autóturisztikai és tudomiséni megymás iradók nőnek ki a portálék alól, mint jó lótrágyás tabajból a csiperkegomba. Megengedjük, mindenkinek joga van belefogni abba az üzletbe, melyből hasznot szimatol. Csak éppen az ellen tiltakozunk a józiles nevében, hogy a százzszázalékos üzletet holmi erkölcsi testületek altruizmust sugározni kívánó nagyképu lobogójával díszítsék fel és úgy vitorlázzanak a Nagy, de ma már egyáltalában nem Csendes Óceán Rebach-áramlatain.



Zschopauban a napokban hagyta el a gyárat a 100.000-ik DKW-kocsi. Jelentőségteljes jubileum!

Beteglátogatáson Wolf Hirthnél

Május utolsó hétfőjének megvolt a maga szenzációja. A reggeli lapok címlapján újnvi vastag betűk ordították Wolf Hirth német pilóta lezuhanását Mátvásföldön. A különben mindig békés polgár vad kéjjel olvasta-falta a szenzációs tudósítást és lelki szemei előtt látta a lezuhanó gépet az összezúzott pilótával, akit kórházba szállítottak. Azt már talán nem is olvasta, hogy május közene után vitorlázórepülő kongresszus volt Budapesten és a legjobb nevű német és lengyel repülők látogattak le hozzánk, hogy a nemzetközi megállapodásokon kívül repülőművészetüket is bemutassák egy mátyásföldi repülőnap keretében.

Utólag bevallom, szorongó érzéssel léptem át a Bakay klinika kanuját, amely elé éppen most érkezett meg egy szirénázó mentőautó.

— Wolf Hirth második emelet hét! — igazít útra a portás. Az obligát karbol-szag, lebegőfőköztös anácák és a falak mentén felállított spirituszban konzervált „preparatumok” komoly szívdobogást váltottak ki bennem, de csak addig, míg be nem kopogtam a hetes ajtón.

Szomorú tekintetű hölgy jön elem és miután elmondom látogatásom célját, az alvó betegre mutatva mondja... — kérem jöjjen talán később vissza, most háda Istennek alszik a férjem.

Két órai türelmes várakozás után ott ülök Wolf Hirth betegágyánál. Miközben halkán beszél — a faltól elhúzott ágy másik oldalán — fehérköpenyes férfi óvatosan maszírozza egyetlen comját és az ugyancsak repedt medence csontot. Időnként nagyokat sóhajt és meg-megrándul borostás arca. — Az Auto-Motor az első magyar lap, mely érdeklődik sorsom iránt. Tessék röviden és gyorsan kérdezni, mit óhajt tudni? Míg a repülő 1925-ben vizsgáztam, éppen huszonötödik születésem napján, de tulajdonképpen már 1922 óta repülök. Első balesetem is ehhez az évhez fűződik. A Rhénben lezuhanam és súlyos nyakcsigolya sérülést szenvedtem...

— Apropos, szerencsétlenség! Mi, vagy ki volt ennek a tragikus esetnek az oka? A felelet annyira sportszerű, hogy szeretném megszörítani ennek a talpig sportembernek a kezét:

— Természetesen senki! sem hibáztok, csak saját magamat! Tanítványaimnak már százszor megmondtam, hogy ismeretlen, idegen repülőgépet tisztelni kell és a legnagyobb óvatossággal kell kezelni én pedig ezt az egyszerű, jó tanácsot megtagadtam... Meg azután a közönség sokat várt tőlem — nagy sóhaj — és nem akartam a publikumnak adós maradni, mutatónyom végén még egy ilyen kört — mutatja a levegőben — akartam csinálni — a szótlanul mellettünk ülő feleségétől elkér egy kis modellt, amivel a szerencsétlen kimeneteli produkcióját magyarázza — de közben elvesztettem a magasságot és az erősen behúzott jobb fordulóban lecsúsztam. Sajnos, az a negyven méter már kevés volt a meneküléshez, pedig az utolsó pilánatig reméltem, hogy sikerül felhúzni

Aero-Club von Deutschland e. V.
Berlin W 35, Blumeshof 17

Sport-Lizenz
Licence Sportive

No. 1234

gültig bis zum 31. Dezember 1936
valable jusqu'au 31. décembre 1936

ausgestellt für: Wolf Hirth
delivré à: Wolf Hirth
genehmigtes Pseudonym: Wolf Hirth
pseudonyme autorisé: Wolf Hirth
Geburtsdatum: 28. Februar 1900
né le: 28. février 1900

AERO-CLUB VON DEUTSCHLAND

Anschreibt: Hirth-Wolf, 35, Blumeshof, Berlin W 35
domicile: Wolf Hirth, 35, Blumeshof, Berlin W 35
Stützangabedruck: Wolf Hirth
nationalité: deutsch
Zulassung: Motorflug A2 Nr. 115
bescheinigung: Motorflug C Nr. 44
lizenz: Motorflug A2 Nr. 115
beruf: Pilot

Berlin, 27. März 1936

Die Sportkommission
Der Vorklasse
des Aero-Club von Deutschland
hat genehmigt
als Präsident
Wolf Hirth

Der Lizenznehmer
ist verpflichtet



Die vorliegende Lizenz
mül, um gültig zu sein, die
Unterschrift des Bewerberen
oder Patrons tragen, mit
dessen Namen sie ausgestellt
ist, der deutlich erklärt, daß
er die Sport-Vorschriften der
Fédération Aéronautique In-
ternationale kennt und sich
daran unterwirft.

La présente licence, pour
être valable doit être revêtue
de la signature de titulaire
qui, en la signant déclare
connaître le code sportif de
la Fédération Aéronautique
Internationale et s'engager à
le respecter. Elle appartient
à l'A.C.D. qui l'a délivrée
et pourra être retirée à tout

Wolf Hirth verseny-licenzje.

a gép orrát. Ha öt méterrel magasabban kezdődik a baj, úgy biztosan kihúztam volna! Keves volt a magasság ennek a régi típusú gémelek, melyet pedig német tervek szerint építették a magyar cserkészek. Nálunk ezt a típust, már csak tanításra használják.

— Hogy halad a gyógyulás?
— Nagyon lassan. Az éjszakám borzasztóak. A fájdalomtól nem tudok aludni. Nem tehetek mást, mint összeszorított fogakkal tűröm a szenvedést. Én már annyi bajon mentem keresztül, hogy amibe más beleszult az én nehezen bár, de kiheverem. 1923-ban elvesztettem az egyik lábamat. Öt hónapig feküdtem. Nagy csodát művelt most velem Bakay professzor, megmentte te a másik lábamat. A bokám négy vagy nyolc helyen van eltörve, nem is tudom pontosan.

A hős repülő beszédét, mintegy végszóra a szállanövésű Bakay tanár szakítja meg, aki több orvos kíséretében jelent meg az ajtóban. Míg az inspekción tart körülnevezek a szobában. Vad bércék felett keringő vitorlázógépet ábrázoló

kép lóg a falon, mellette horogkeresztes virágokkal, a cserepek és vázák mögött azonban vagy tíz repülő szakkönyv tanuskodik arról, hogy nem beteg prima-donnáé a virág, hanem a repülés egyik hőse áldozta fel magát a repülés haladásáért. Közben véget ér a vizit. Kezemb vettem az alig tíz centiméteres modellt, amellyel Hirth az imént mutatta a szerencsétlenség lefolyását. Ön csinálta?

— Igen — hangzik a lakonikus válasz.
— Mi a foglalkozása? — érdeklődöm tovább.

— Mérnök vagyok a bátyám repülő-gépgyárában.

— Ugy!?! Tehát önök a híres Hirth repülőgépgyárosok! Majd elmondja, hogy ötven vannak testvérek, három fiú, akik közül kettő mérnök és két huga. Míg beszélünk, a masször állandóan dolgozik súlyosan sérült combján és derekán.

— Nem bízom a felépülemben — mondja szomorúan — én többé nem repülhetek.

— Ugyan, hogy mondhat illet egy repülő! Ön megajándékozta még a sportvilágot egy-két rekorddal. Hát nem akarja az előbb mutatott új modelljét megépíteni és kipróbálni?

Mntha felderült volna ez a sebhelyektől tarkított arc:

— Kiténtettek — mondja minden átmélet nélkül, felesége egy német újság-kivágást tesz elém, amelyből kiténik, hogy Kurt Erhard Wolfram Hirth megkapta a B. D. I. tiszteletgyűrűjét, amit azok a német mérnökök kapnak, akik fiatalkorukban fontos technikai teljesítményeket nyújtottak (...wichtige technische Leistungen vollbrachten.) Gratulálok. Fáradtan mosolyog. Búcsúzásnál fényképet kérek tőle.

— Nincs fényképem, nem vagyok prima-donna! — de nyugta ellenében rövid időre megkapom versenylicenzjét...

Wolf Hirth az első német, akivel úgy találkoztam, hogy rácaéfont a híres német alaposságra.

— egyé —

Öntözött, csuszós utleslen csak

recézett

gumival jár biztosan.

Recéztessé pneumatika- jait a

CYKLOP GARAGEBAN

VII., Kertész-utca 24. sz.

IV. FRONTHARCOS TURAUT

1200 km. 24 óra alatt

TURAAUTÓK 1100 cm³-ig

Győztes: Nemes László

**FIAT
BALILLÁN**

SPORTAUTÓK 2000 cm³-ig

Győztes: Strauss Sándor

**FIAT
SPORT-
BALILLÁN**

TURAAUTÓK 2000 cm³-ig

Győztes: Wilhelm Sándor

**FIAT
„1500“-ON**

Eladás:

IV, Váci ucca 1—3. Telefon: 828-48.

Service:

VI, Aréna ut 61. Telefon: 988-20.

KARAMBOL



HANGULATKÉP

Irta: BIRÓ JENŐ

Szín: Egy pesti főútvonal. Lárma. Büdösség. Idegsokkos koldusok. Egy tábla alatt négy autó álldogál, a táblán felírás „No Parking“. A kiadóhivatal előtt futballeredmények, két konkurens drukker halkán és diszkréten pofozza egymást. Egy kapubólt alatt rongyos ember verklit jorgat. Izzad. Kintornázik. (Mi az, hogy kintorna? — A verklének torna, hallgatóm kín.)

Az autóvezető vallomása:

— Négy és félkilométeres sebességgel, hangosan dudálva, az úttest baloldalán haladva, befordultam a körútra. Ugyanakkor a motoros 80—100 kilométeres sebességgel szabálytalan oldalon haladva, teljes erővel nekem szaladt!

A motoros vallomása:

— Egy egész háromtized kilométeres sebességgel, szabályos oldalon haladtam, amikor a mellékútból világrekordot javítva, kiszárgult egy autó és felémrohant. Én kitértem előre, de ő utánaszaladt, ismét elémkerült és elűtött.

Hangok a közönség köréből:

— A motoros az oka!
— Az autóvezető újságot olvasott!
— Nem újságot olvasott. Szendvicset evett!

— A motoros ivott! Barackpálinkát fityülöböl!

— Engem hallgasson meg biztos úr, én értek hozzá... a menyasszonyom férje soffőr! Az autóvezető egy piroskalapos hölgyet fixírozott és a fék helyett a gázba lépett!

Egy úr a piroskalapos hölgyhöz:

— Malvin, hát így vagyunk te bestia! A szemem láttára szemezel egy autós-al!

— Benő, te meg vagy örülvé!... Én avval a kékrókával szemezem a kirakatsban!

— Ne hazudj! Kigyó vagy!

Pofon csattan. Azután még egy. Benő adta — Malvin kapta, Malvin adta — Benő kapta. A pofonok utórezgését a tömegben.

— Hallotta? A motoros pofonvágott egy nőt!

— Ne beszéljen. A nő vágta pofon az autóvezetőt. Láttam!

A hír tovább rezeg. Tíz lépéssel odább: — Az autóvezető féltékeny volt a motorosra, mert a felesége szeretője volt és direkt elgázolta.

— A motoros elgázolt egy nőt, mert az gyerektartási perrel fenyegette.

A következő uccasarkon végérvényesen kialakul az esemény pontos képe:

— Egy törvénytelen fiú motorozás közben egy autóban felismerte azt a férfit, aki édesanyját 25 évvel ezelőtt elcsábította és nyomorba döntötte. A törvénytelen motoros revolvért rántott és lelőtte a csábítót. Az anyja a nyílt uccán megőrült, a törvénytelen apa szörnyethalt, a fiú öngyilkossági szándékkal rozsdás szillettet nyelt.

Az autós és motoros közben költögt az tömegből.

— Kolléga úr be van biztosítva?

— Igen. Ön is?

— Persze!...

— Akkor nincs értelme, hogy veszekedjünk.

Bemennek egy vendéglőbe és rendelnek két stuccni világosat. Az ablakon keresztül figyelik a hullámzó tömeget. Hangfeszültség:

— Az autós szörnyet halt!

— A motorost elvitték a mentők!

— Proszit! mondja a szörnyethalt autós.

A tömeg eloszlik. Egy szakácsnő cekkerekből kiesett egy paradicsom: széttaposták a porban. Egy óra múlva borzongva nézik a paradicsomlevet.

— Annak a szerencsétlennek a vére! suttogják iszonyattal.

Az ucca dübörög. A lárma nő. A büdösség szintén. Alkonyodik. Rikkancsok kiabálnak:

— Féltékenységi dráma a körúton hat halottal!

Az autós és motoros csókolózik a vendéglőben. A cehet feiratják a főpincérel. Ő az egyetlen áldozat.

ARIEL

marad a vezető világmárka.

Minden márka jó, de a legjobb mégis az ARIEL.

Látta már az 1936-os típusokat?

Kérje árjegyzékeinket.

ARIEL a legszebb és legjobb motorkerékpár.

Vezérképviselőt:

DEMÉNYI ÉS FIA
AKADÉMIA U. 19.

Sporthoz, turához:



Henne 246 kilométeres abszolút motorkerékpár világrekordját is METZELER gumival futotta

Vezérképviselőt:

Telefon: 25-3-36. Szilárd Béla, VI., Nagymező ucca 15.



AZ ŐSKOR EMLÉKEI:

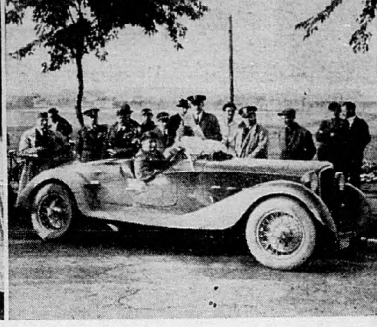
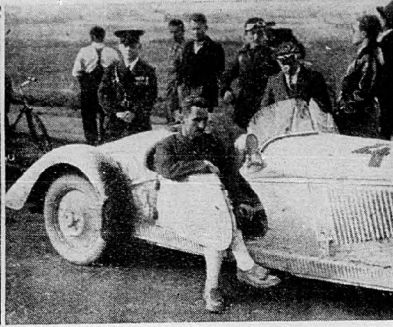
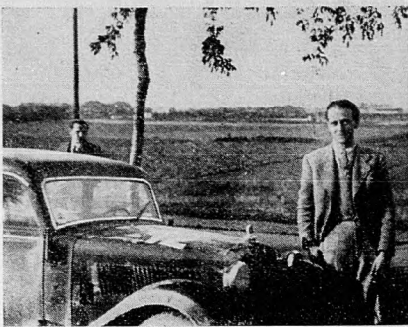
a Megatherium
a Triceratops
a Brontosaurus
a Mammut
az Ichthiosaurus
a Gigantosaurus

Elpusztultak mind, mert nem bírták a küzdelmet a létért. Egyetlen őskori maradványunk van, a kagyló, mely a maga tökéletességében fennmaradt millió évek óta és létezik ma is az egész világon. Innen az angol elnevezés: Shell.

A

SHELL

kenőanyagokat
a földnek mind
az öt részén
mindenütt használják, mert
kiválóságuk maradandó.



A Wiesengrund-DKW kettős természetesen ismét hibapont nélkül végzett. — Kozma büntetőpont nélkül hozta célba pompás kis sport Adlerét. — Delmár Walter új Alfa Romeójával.

A FRONTHARCOS TURAUT.

Főgyőztesek: Bíró János (Alfa Romeo), Komlóssy Béla (BMW) és von Krohn (Zündapp old.) — A Fiat-menők pompás szereplése. — Kettős Puch-győzelem. — Elsőrangú rendezés, 31 induló, 21 befutó, 20 hibapont nélkül

Réggel hat óra. Vésztjósól, sötét fellegek tornyosulnak az égen. A 24 órás Frontharcos Túraút startjának hagyományos zápora készülődik... A zenekar pattogó indulókat játszik: a Milleniumi emlékmű előtt glédában sorakoznak fel a szezon legnehezebb túráverenyének résztvevő járművei.

Harmincegy versenyző a startnál

Elöl állanak a sportkocsik. Rég nem láttott pompás gépanyag. Bíró 8 hengeres, 2,3 literes, kompresszoros Alfa Romeoja mellett büszkén feszít Kozma sport Adleré, nemkülönben a náratlanul snájdig vonalú sport Balillák. A tőrakocsik sorából Delmár új, 6 hengeres, kompresszor nélküli Alfa Romeója állja az érdeklődők ostromát. Fiaték természetesen itt is képviselve vannak úgy Nemes csukott Balillája, mint Wilhelm modern vonalú „1500”-a révén. Wiesengrund 680 kem-es négytüllesztésű csukott DKW-je mint rendezés, most is mint a mezőny legkisebb hengerfirtartalmú kocsija várja a startot. Az oldalkocsis gépek sorában a Pathó-Zaymusz 750-es ohv. BMW-kettős mellett itt a nagy konkurens, a torokfájásra panaszkodó jeles német „Trial-Fahrer” von Krohn, 800-as, négyhengeres Zün-

dapp gépével, míg Lender (Frühwirth) Sándor 500-asával a Puch színeket képviseli az oldalkocsis csoportban. Csak az új 800-as Puch hiányzik a mezőnyből: a gyár azonban annyira el van halmozva belföldi rendelésekkel, hogy csak igen csekély számban bocsájtja 800-as modelket a budapesti fiók rendelkezésére, melyek természetesen a fix kötések lebonyolítására szükségesek. Puchéknak így nem állott módjukban a versenyre gépet nevezni. Kár, hiszen a 800-tól kitűnő teljesítményt vártunk volna... A szőlőgépek? Martinek az új, rugós hátsó villájú ohv. Gilerával. Komlóssy az új 500-as ohv. BMW-vel, Lukavecz 250-es szeria sport Puchjával, Andó (500 Rudge), Bartal (500 BSA), Kesjár (250 Rudge) és négy pompás Zündapp, élükön a Pieber vezette új 500-as sportmodellel, egy kis Zündapp „200” a legöregebb magyar motorossal, Zajácz bácsival...

Azután elered az eső, a hagyományos Frontharcos zápor, kezdődik a start... megindul a küzdelem... És — eláll az eső!

Robog a mezőny...

Győr az első ellenőrző állomás. A mezőny élcsoportja 100 km-es átlaggal teszi meg a kiténő bécsi úton az első 135

kilométeres etappot, mely azonban az első áldozatokat is megköveteli: Pathó Leányvárnál meglepetésszerűen leáll. Giresics is talomba kerül. Novicky Győriben sorompónak szalad oldalkocsis AJW masinájával, reflektora összezúródik, de így sem adja fel a küzdelmet. Legalább a Mecseken ott akar még lenni!

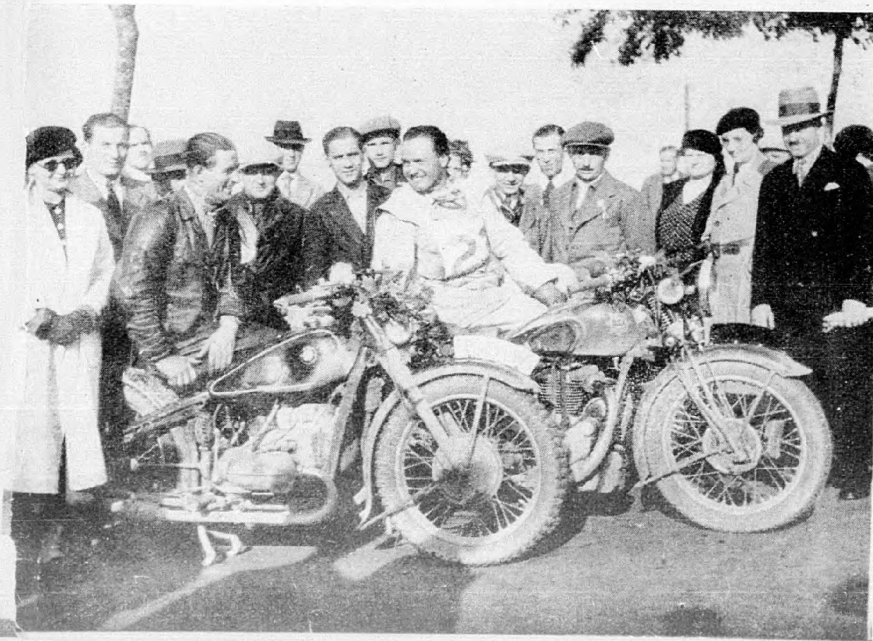
Veszprém a következő ellenőrző állomás. A Bakony rossz útjai melegekzvetik a mezőnyt: Zaymusz Ziretől oldalkocsis vázdefektussal robot tovább. Azután feltűnik a Balaton tükre, Siofok. Ellenőrző állomás. Ujabb kiesés: Kesjár dűredefektes hátsó kerékkel kiáll. A mezőny pedig robot tovább Somogy és Baranya útjain a Mecsek felé...

Sikeres rekordstrom a Mecseken!

A mecseki szernentimeken mintegy három kilométeres távon kerül sor a túraút döntő próbájára, a mecseki hegyversenyre, melynek eredményeivel holtverseny esetén — amire a túra első 400 km-nek lefutása után már alapos eshetőségek állottak fenn — döntő szerepet játszanak a Túraút helyezési sorrendjének kialakulásában. Ilyen körülmények között érhető, ha minden versenyző tudása legjavát vitte bele a küzdelembe és sokan olyan elánnal iramodtak fel a Mecsekre, mintha nem is lett volna még előttük az ójszaka és a célig közel 800 kilométer...

A hegyversenyen a nap legjobb idejét Bíró János érte el pompás Alfa Romeo sportkocsijával, 3 perc 02,4 mp-es ideje egyben új útvonalrekord; a régi rekordot Delmár Walter (Bugatti) állította fel 1934-ben 3 perc 17,7 mp. idővel. Nagy balszerencsével és — feledékenységgel küzdött a csukott sport-Balillát vezető Strausz, aki a hegyversenyen behúzott fékkel startolt el, a táv felében azután berágódott fékei miatt kénytelen volt leállni. A túraút osztályozása tekintetében ez jelentéktelen epizód maradt csupán, minthogy Strausz egyedül indult kategóriájában a bajnokság szempontjából azonban a limitidők miatt kellemetlen következményekkel járhat. Ugyancsak balszerencse üldözte Kozma Endrét is, akét egy vigyázatlan néző akadályo-

Komlóssy (BMW) örül az abszolút szőlőgyőzelmének. A második helyezett Bartal (BSA) vele örül!





A Frontharcos Táraút küzdelmeiből diadalmasan seyrényelményeit magyarázó Láng (350 Zündapp), a került ki a Zündapp-csapat. Balról jobbra: a hibapont nélküli végzett Pieber (500 Zündapp), a hibapontmentes Hambach (350 Zündapp) és az abszolut oldalkocsis győztes berlini von Krohn (800 Zündapp) mögötte ülő utasával, Dürel.

zett és ezért újrástól engedélyt kapott. Kozma azonban elszámította magát és második menete még gyengébben sikerült... Pieber! Elsőrangú időt ért el az autósok sorában Delmár Walter Alfa Romeo túrakocsijával, míg Feledi György fürge sport-Balillájával, Nemes túra-Balillájával Wilhelm pedig túra Fiat 1500-at ért el kitűnő eredményt.

Az oldalkocsis motorkerékpárok csoportjában is megdőlt a pályarekord. Novicky félelmetes 1000-es ohv. AJW-Jap masztodonját 3 perc 37.1 mp alatt vitte célba és ezzel a múltnak adta át Komlóssy (750 BMW) tavaly felállított 3:57.6 mp-es rekordját, amelyen a berlini trialmenő Krohn (800 sv. Zündapp) is erősen belül végzett. Komlóssy Béla viszont a szülőkatóriában alaposan kárpótolta magát, 500-as ohv. BMW gépével 3 perc 15.1 mp-es pályarekordot futott, megjavítva Bartal (500 BSA) tavalyi 3 p 36.3 mp-es rekordját, amelyet az 500-as szülőmenők közül Andó (Rudge), Bartal (BSA) és a kissé óvatosan menő Pieber (Zündapp), sőt a 250-es Puch menő Lukavecz Ferenc is megjavított.

A hegyverseny részletes eredményei a következők voltak:

Sportkocsik 2000 kcm felett. 1. Bíró J. (Alfa Romeo) 3:02.4 mp. A nap legjobb ideje! Új útvonalrekord! 2. Soós G. (Lancia) 4:36 mp. — 1100 kcm-ig: 1. Feledi Gy. (Fiat) 3:39 mp. 2. Kozma E. (Adler) 3:53.1 mp.

Túrakocsik. 2000 kcm felett: 1. Delmár W. (Alfa Romeo) 3:13.5 mp. 2. Blum B. (Lancia) 3:47.4 mp. — 2000 kcm-ig: 1. Wilhelm S. (Fiat) 3:55 mp. 2. Kovács K. (Adler) 4:01 mp. 3. Br. Köhner Augustza (BMW) 4:02.4 mp. — 1100 kcm-ig: 1. Nemes L. (994 Fiat) 4:14.4 mp. 2. Wiesengrund F. (680 DEW) 4:23 mp.

Oldalkocsis motorkerékpárok, 600 kcm felett: 1. Novicky F. (1000 ohv. AJW). Oldalkocsis útvonalrekord! 2. J. v. Krohn (800 sv. Zündapp) 3:48 mp. 3. Zaymusz Gy. (750 ohv. BMW) 4:07 mp. — 600 kcm-ig: 1. Lendler S. (496 Puch) 4:08 mp.

Szülőmotorkerékpárok. 1. Komlóssy B. (498 ohv. BMW) 3:15.1 mp. Motorkerékpáros útvonalrekord! 2. Andó A. (498 ohv. Rudge) 3:24 mp. 3. Bartal Gy. (496 ohv. BSA) 3:27.7 mp. 4. Pieber E. (500 ohv. Zündapp) 3:31 mp. — 350 kcm-ig: 1. Martinek L. (500 ohv. Gilera) 3:42.4 mp. — 350 kcm-ig: 1. Czulyba M. (ohv. Velocette) 3:50 mp. 2. Kugler J. (ohv. Moto-sacoché) 3:54.3 mp. 3. Hambach L. (Zündapp) 4:25.4 mp. 4. Gutschy K. (Küchen) 4:40 mp. 5. Láng K. (Zündapp) 4:14 mp. — 250 kcm-ig: 1. Lukavecz F. (248 Puch) 3:35.1 mp. 2. Zajácz J. (197 Zündapp „200“) 4:44 mp.

„Sűrű, sötét az éj...”

A mecseki verseny után Pécsen van a legközelebbi ellenőrző állomás, majd

Szekszárdnak veszik útjukat a versenyzők. Pécsváradnál az öreg „Zajácz bácsi” bukik, de vígan tovább folytatja a versenyt. Bajánál átkel a mezőny a Dunán és a Bácskát átszelve folytatja útját Szeged felé. Az 1200 kcm-es versenytáv felében fekvő Szegeden az ideig mindössze 10 hibaponttal terhelt Zajácz összefut egy a mellékútcából váratlanul kirobogó taxival. Zajácz alaposan összetöri magát, sérüléseit a kórházban kötötték be, az orvosok hallani sem akartak a verseny folytatásáról, de Zajácz bácsi nem tagított: fürge kis 200-as Zündappjával elrohogott a mezőny után Makón, és Békéscsabán át Füzesgyarmat felé...

Közben beáll az éjszaka, kigyulnak a reflektorok. Gutschy a következő áldozat: a füzesgyarmati ellenőrző állomást már nem éri el... Berettyóújfalun át Debrecen felé másodrendű úton át fut a mezőny: Zaymusz és Kugler az „indulat még” listájára kerül... A veterán Zajácz sincsen már versenyben: a karombolva folytán fedagadt kezeivel nem bírta tovább... Feladta a hősiesség küzdelmet...

...A mezőny átrobogott Nyiregyháza: 272 kilométerre van a cél! Tarcal,

Miskolc, Mezőkövesd, Gyöngyös... Még 82 km! Hatvan, Gödöllő, Budapest: itt a cél!

Husz hibapontmentes befutó...

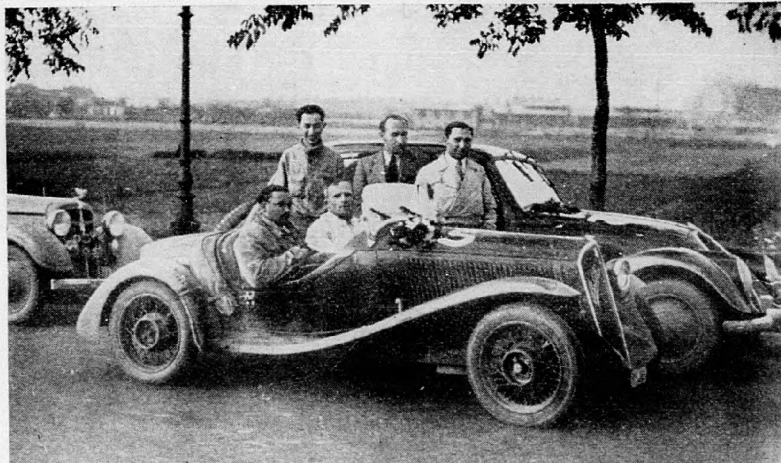
Reggel öt órakor már népes a verseny célhelyeül szolgáló Stefánia úti viztorony környéke. A két Alfa Romeo vezet, Bíró és Delmár az első befutó, majd Kozma robog célba fehér Adlerével és rendre a többiek, hiánytalanul a négytagú Fiat kolónia, az első szülőmotoros Komlóssy (BMW) majd az első oldalkocsis versenyző, von Krohn (Zündapp). Valamennyien büntetőpont nélkül, amint-hogy a 21 befutó közül 20 hibapont nélkül érkezik célba, amely körülmény mérőben szokatlan a 24 órás Frontharcos versenyek történetében.

Husz hibapontmentes befutó: dönt tehát a mecseki hegyverseny!

— De minek futottak akkor végig az 1200 kilométert? — viccel az egyik befutó.

— Erre az a 10 versenyző tudná megadni a választ — replikázik az egyik konkurrens —, akik nem érkeztek be a célba...

A célhelyen nagy a mozgalom. Kom-



Nagyszerűen szerepeltek a Fiat-versenyzők! Wilhelm „1500”-zal, a mellette álló Nemes Balillájával, Feledi György pedig sport Balillával aratott hibapontmentes győzelmet. A Fiat-csapatból csak Strausz hiányzik a képről, pedig ő is hibapontmentes kategóriagyőztes volt...

lössy Béla (BMW) pezsgevel ünnepelte győzelmét, von Krohn (Zündapp old.), amint elkönnyvelte diadalát, nyomban kifeküdt a napra, nyilván folytatta torokfájásának kúrálását... Helyette a főbbi Zündapp menő — az egy karambolozott ZajácZ kivételével, valamennyi célbaérkezett — annál hangosabban ünnepelte a Zündapp diadalt! A Fiat táborban is nagy az öröm: négy Fiat állott starthoz és mind a négy hibapontmentes kategória-győztesként futott a célba! A győztes Fiat teamben pedig képviselve volt az egész népszerű Fiat-család: a négyüléses, csukott túra Balilla, a kétüléses, nyitott sport Balilla, a csukott sport Balilla és a legújabb Fiat generáció, az előkelő vonalú, csukott „1500”, mindmegannyi meggyőző bizonyítékát szolgáltatva a torinói márka kimagasló kvalitásának. A Puch fronton is megelégedettek az aréok. Lukavecz Feri, a 250-es győztes úgy szorít kezét, mintha nem is szorongatta volna 24 órán át a dréhriffet...

— Ezt teszi az új Puch gépek szinkro-

nizált differenciálrugózása! — magyarázza jókedvéen. *Hihetetlen előnyököt biztosít... Nem is érzem, hogy 24 órát motoroztam át!*

A másik Puch menő, az 500-as oldalkocsis kategória győztes Lender (Frühwirth) Sándor is örül a győzelemnek, melyet éppen úgy, mint Lukavecz, teljesen szeria gépen vívott ki.

Wiesengrund elégedetten száll ki a kis 680 kcm-es, elsőkerék-meghajtásos DKW-limousinból; mintha csak fotelben ülne volna végig a versenyt... Pedig mindvégig a mezőny élcsoportjában futott, 50 helyett 75-ös átlaggal, egy-egy órával előbb érkezett be az ellenőrző állomásokra, mintán azonban a meeseki hegyi-verseny döntő szerephez jutott, a második hellyel volt kénytelen beérni a nagyobb hengerirtartalmú ellenfélle szemben...

Pompás eredménnyel szerepeltek a Cordatic gumik: Biró (Alfa) a meeseki abszolut győztes, Delmár (Alfa), a két Fiatmenő Strausz és Nemes mellett Lukavecz (Puch) aratott a Cordatic jegy-

ben értékes diadalt.

A Bosch sikerek is kulmináltak: egész sereg kategóriagyőztes élén a legjobb sportkocsi (Biró, Alfa), túrakocsi (Delmár, Alfa), szőlőmotorokékpár (Komlóssy, BMW) és oldalkocsis motorokékpár (von Krohn, Zündapp) Bosch gyertyával és Bosch gyújtással futott. Ugyancsak szép sikert könyvelt el a Speedoilis: Bartal, Blum, Czulyba, Komlóssy, Lender és Nemes használták sikerrel a kitiűnő felső olajat.

Andót keressük: nincs sehol! Pedig büntetőpont nélkül hagyta el az utolsó ellenőrző állomást! Már benn kellene lennie... De nem futott célba: a Meeseken 2-ik lett, a Túraúrat is mint hibapontmentes kategória, 2-ik fejezte volna be, de — elkerülte a célt: hazament; nem akart második lenni... Így hát nélküle született meg a végeredmény:

SPORTKOCSIK.

2000 kcm felett: 1. Biró J. (Alfa Romeo) 0 bp. Feladta: Soós G. (Lancia).

2000 kcm-ig: 1. Strausz S. (Fiat) 0 bp.

1100 kcm-ig: Felely Gy. (Fiat) és Kozma (Adler) helyezési sorrendjében a rendezőség még nem döntött.

TURAKOCSIK.

2000 kcm felett: 1. Delmár W. (Alfa Romeo) 0 bp. 2. Blum B. (Lancia) 0 bp.

2000 kcm-ig: 1. Wilhelm S. (Fiat) 0 bp. 2. Kovács K. (Adler) 0 bp. 3. Br. Kohner A. (BMW) 0 bp.

1100 kcm-ig: 1. Nemes L. (994 Fiat) 0 bp. 2. Wiesengrund F. (680 DKW) 0 bp.

OLDALKOCSIS MOTOROKÉKPÁROK.

600 kcm felett: 1. J. v. Krohn (Zündapp) 0 bp. Feladta: Pathó Gy. (BMW), Zaymusz Gy. (BMW) és Novitzky F. (BJW).

500 kcm-ig: 1. Lender S. (Puch) 0 bp.

SZŐLŐ MOTOROKÉKPÁROK.

500 kcm-ig: 1. Komlóssy B. (BMW) 0 bp. 2. Bartal Gy. (BSA) 0 bp. 3. Pieber E. (Zündapp) 0 bp. 4. Martinek I. (Gilera) 0 bp. — Feladta: Andó A. (Rudge).

350 kcm-ig: 1. Czulyba M. (Velocette) 0 bp. 2. Hambach L. (Zündapp) 0 bp. 3. Láng L. (Zündapp) 17 bp. — Feladta: Kugler J. (Motosacoehe) és Gutschy K. (Küchen).

250 kcm-ig: 1. Lukavecz F. (Puch) 0 bp. — Feladta: Kesjár J. (Rudge), Giresics I. (Puch) és ZajácZ J. (Zündapp).

Alig kilenc óra volt, mikor Szelnár dr. a Frontharcos-székházban átadta az eredményeket. Még egy távirat; a Lancia-vezető, Soós Gergely küldte:

„Becsülettel küzdöttem, de Tarcalnál rugótörést kaptam. Soós Gergely.”

Így folyt le az 1936. évi Frontharcos Túraút.

AZ INDIANAPOLISI G. P.

Hatalmas érdeklődés közepette folyt le az Újvilág legnagyobb autósatája, az indianapolisi autodromban május 30-án, az USA szabadságnappén. A verseny startjánál 32 koci jelent meg, melyek közül 15 az öldöklő iramú, 200 körös (804 km!) verseny folyamán elvérzett. A győzelmet Lou Moore szerezte meg 175.5 km-es átlaggal és ezzel a múltnak adta át a tavalyi győztes Kelly Pettillo 171 km átlagú rekordját. A második helyet Ted Horn foglalta el 174.4 km-es átlaggal, a 173.6 km-es átlaggal harmadik helyen végzett Mauri Rose előtt. A versenyt 170.000 ember nézte végig.

Ötszázas, négysebességű, modern **PUCH** keveset futott, lengőtaggyel oldal-kocsival vagy anélkül olcsón eladó.

A legmodernebb, Magyarországon levő, 17000-et futott nveregtankos 600-as, levehető hengerfejű **SUNBEAM** eredeti oldalkocsival vagy anélkül, pótkerékkel gazdag felszereléssel.

KOPPÁNYINÁL, Dessewfy-utca 47. szám.

NAGY CORDATIC GYŐZELMEK A FRONTHARCOS TURAÚTON

Sportkocsi kategória 2 literen felül

győz Biró János (Alfa Romeo)

2 literig

győz Strausz Sándor (Fiat-Balilla)

Turakocsi kategória 2 literen felül

győz Delmár Walter (Alfa Romeo)

1100 kcm-ig

győz Nemes László (Fiat-Balilla)

Szőlő motorokékpárok 250 kcm-ig

győz Lukavecz Ferenc (Puch)

Győz KMAC-team:

Biró-Delmár-Lukavecz

Nehéz terepen, esőben-sárban, csupa büntetőpont nélküli győzelem

CORDATIC

pneumatikon.

GYÁRTJA: A MAGYAR RUGGYANTAÁRUGYÁR



Sajátítsuk el a használt-kocsi vásárlás fortélyait!

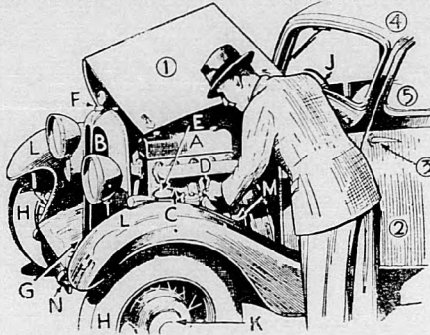
Mire kell ügyelnünk, ha „uraságok tói levett” automobil vásárolunk?

A használt autóvásárlás mindig kockázatot jelent, melynek mértékét azonban erősen befolyásolja az, hogy vajjon mennyi szakértelemmel fogunk hozzá a kiválasztott kocsi alapos megvizsgáláshoz. A használt autó vizsgálatának *fortélyai* vannak, technikája, melyet el kell sajátítanunk, ha pénztárcánk nem engedi meg azt, hogy új kocsival lépjünk az autótemetőig, de legalább 50.000 kilométerig tartó frigyre.

Az első és legfontosabb körülmény: az eladó azonnal lássa, hogy *hozzértővel* áll szemben, akiben nem foghat verebet és akit nem lehet mesékkel traktálni. Célszerű tehát a kocsi alaposabb megtekintése előtt beszerezni annak műszaki leírását és katalógusát a képviselőnél és *alaposan átrágni* konstrukciós *sajátságait*.

Milyen régi a kocsi és *hány kilométert* futott — ezeket a kérdéseket kell először is tisztázni. A forgalmi engedély ugyan megmutatja, hogy mikor került a gép forgalomba, hogy mennyit futott, azt alig lehet megállapítani, mert az erre vonatkozó bemondások csak ritkán fogadhatók el. A kilométerórát „megadjusztálni” félperces munka és az óra 60.000 helyett 30.000 kilométert mutat. Hozzávetőleges képet azonban könnyen kaphatunk: megnézzük, hogy a gumi *eredeti* még vagy sem, milyen állapotban vannak a *pedálok*, melyek elárulják a kocsi korát. Itt is óvatosság indokolt, mert minden

modernebb kocsihoz kapni új pedált! A kocsi *külsője* egymagában nem árulja el a korát, egy kis friss króm, egy kis dukó, egy kis *kozmetika* és felületes megtekintésre a gép máris 30.000 km-mel fiatalabbnak látszik.



MIT VIZSGALJUNK MEG A HASZNALT KOCSIN?

(A) Vezérmű kopása. (B) Vízszivárgás. (C) Olajszivárgás. (D) Kopott csapágyak. (E) Hallgatózunk sziszegő hangok után, melyek kopott dugattyúra engednek következtetni. (F) Ha a motor működése közben gázbuborékok szállnak fel a hűtőben, úgy a hűtőrendszer valahol szivárog. (G) Kurblival állapítsuk meg a kompressziót. (H) Pneuk állapota. (I) Kotyogós kerékgagyak. (J) Kormány holtjáték. (K) Hátsókormányok a fékek. (L) Léstyűgös vagy sérült sárhányók. (M) Villamos berendezés. (N) Törött rugólapok, kopott rugócsapok. (1) Milyen állapotban van a gépháztető. (2) Milyen az dukózás? (3) Nem esőrognak és jól zárnak az ajtók? (4) Nem zörög a karosszéria teteje? (5) Milyen a belső kárpitozás?

A gép valódi értékét alapos vizsgálatl és körültekintő *próbaúttal* kell megállapítani, különösen a próbaút a fontos, mert tízperces menetel többet árul el a kocsi, mint két óra alatt a kocsiemelőn. Hogyan *húz* a motor? Hallunk *csörgéseket* és *zörejekeket*? Zajtalan a motor, a *sebességváltó*, a *differenciál*? Hatékonyak a *fékek*? Hogyan viselkedik a kocsi *tempóban*? Nem *szimizik*? Jól reagál a *kormányra*? Nem tulsok a *kormányholtjáték*? Hogyan jár a motor *lassú turában*? Nem hagy ki? Símán fog a *kupplung*? Hatékonyak a *lökharítók*? Ha olajlökharítók. Kal van szerelve, nem koptak ki annak belső alkatrészei?

Milyen állapotban vannak a hengerek?

A próbaút alkalmával rendszerint megállapíthatjuk, hogy vajjon a *hengerek* és *dugattyúk* milyen állapotban vannak. Indíttassuk be hidegen a motort és egészen közel hajolva a motorhoz figyeljük, hogy nem hallunk a szokottnál erősebb dugattyúcsörgést. Amikor a motor már felmelegedett, kérjük fel a gazdáját, hogy szaggatott tempóban adja rá és vegye el a gázt. Ha ilyenkor *csörgést* hallunk és fél lehetetlenül több *füst* tödul ki a kipuffogócsövön, úgy a dugattyúk és a hengerek már aligha épek. Ha hosszabb, mondjuk legalább 100 kilométeres próbaút lehetséges, úgy az *olajfogasztás* mérése is betekintést ad a motor egészségi állapotába, ha csak

Döntő Zündapp siker!

Frontharcos Turaut 1200 km.

Julius v. Krohn (ZÜNDAPP)

az oldalkocsi győztese

Pieber Ernő (Zündapp) 0 hibaponttal

Hambach László (Zündapp) 0 hibaponttal

ifj. Láng Károly (Zündapp) 20 ponttal

**5 Zündapp a startnál
4 Zündapp a célnál**

(az ötödik karambolozott)

Vezérképviselő: PAJOR IMRE, VI., Jókai u. 28. Telefon: 20-2-28.

valamivel is több olaj fogy a normálisnál — melyet a katalógus ad meg — úgy ez belső kopások jele és nemcsak hengerfűrészt helyez kilátásba, hanem egyúttal csapágyjavítást is.

A motor *csapágyainak* állapotát nem könnyű dolog megbecsülni. A kopott és tulsok holtjátékkal bíró főtegelycsapágy tompán *dünyögő-verődő* hangot ad, különösen olyankor, amikor a motor erős terhelés mellett erőlködve húz. A kopott hajtókarcsapágy ellenkezőleg csak akkor ad inkább *élesen csörgő* hangot, amikor a kocsi könnyen szalad, vagy miután felturáztatva a motort, hirtelen egészen elvesszük a gázt.

A próbaút után azonnal emeljük fel a gépházatetöt. Nem látunk *fűvési* nyomokat a hengerfej tömítés környékén? Nem csepeg a *vízpumpa*, a hűtő, a vízcsővek? Néhány perces állás után nem cseppen *olaj* az úttestre? Célserű az utóbbi megállapítására a próbaút előtt szárazra töröltetni a forgattyúház alsó-külső felületét és a próbaút után fehér papírlapot helvezni a motor alá, melyen a legkisebb olajcsepp is megmutatkozik.

Forgaszuk körül kikapcsolt gyújtás mellett a meleg motort *kézikurbálva*. Minden egyes hengernek megvan a kellő *kompressziója*? Nem hallunk *sziszegő* hangot a szívócső-vezeték körül, ami hamis levegőre, rossz tömítésre, kopott szelepvezetőkre enged gyanakodni. Természetesen ne tévesszük össze a karburátort normális szívó hangját a hamis levegő besurranása által keltett hangokkal. Nézzük meg a karburátort, hányas *fűvőka* van benne. Ha a fűvőka a normálisnál (lásd a katalógust) nagyobb furatú és a meleg motor csak szívatóval indul meg, úgy egészen biztos, hogy valahol hamis levegőt kap, ami súlyos kópnáknak is lehet a következménye.

Az alváz.

Az *alvázat* is vizsgáljuk át gondosan ha lehetséges, emeltesük fel a kocsi hidraulikus szerviszemelőre, alulról sokal jobbn éithetjük meg a vizsálatot. Nincsen *hegesztési* nyom az alvázon? Nem látunk *karambol* és egyenetlenségi nyomokat? Nem *csepeg* az olaj a differenciálból? Rázzuk meg a kerekeket, nem mutatkozik-e *köttyös* a kopott agy és golyvós csapágy *ármója*? Nem kótvognak az első kerekek *lenyő-csanánya*? Jó állapotban vannak a *ruadók*? Nem túlzottan kopottak a *ruadócsonok*? Nem töröttek vagy túlságosan megereszkedettek a *rugólapok*? Ha lehetséges, szereltesük le a fékdobokat. Milyen állapotban vannak a *fékbelétek*? A fékdobok nem túlzottan kopottak?

A karosszéria vizsgálata nem igényel nagy munkát. Milyen állapotban van

Bármilyen gyártmányú motorkerékpárt

olcsón, gyorsan, garanciával

Javitok

Olajok és eredeti alkatrészek raktáron.

Új és használt gépek olcsón, előnyös fizetési feltételekkel.

Douglas és AKD képviselőt.

Cserépfalvi, Lovag ucca 2. Tel.: 15-9-57

ALKATRÉSZEK autókhoz, motorkerékpárokhoz és felszerelések

MÁVAG-MERCEDES-BENZ-hez

BAK GYÖRGY

VI., Jókai tér 7. Tel.: 12-0-46.

Első Magyar Automobil

GRAND PRIX

a népligeti körön 250 km

1936 június 21-én d. e. 10 óra

30 perckor rendezi a

Királyi Magyar Automobil Club

Indulnak az összes világnagyságok

Auto-Union: Rosemeyer, Varzi, Stuck.

Mercedes-Benz: Caracciola, Chiron, von Brauchitsch.

Scuderia Ferrari: Brivio, Nuvolari, a harmadik versenyző a startnál.

Továbbá Ghyka herceg, Balestrero, Belmondo, D'Estrez, Soffiatti és két híres hölgyversenyző: Miss Ellison és Mme Itier.

Világmárkák összecsapása Európa legnehezebb versenypályáján

A küzdelem végig a nézők szeme előtt. — Kényelmes tribünök — büfék — átjáróhidak a pálya bejébe. — Számozott ülőhelyek.

Jegyek kaphatók az összes sportjegyárúító helyeken és a Királyi Magyar Automobil Clubban.

Elővételi kedvezmény!

a fényezés és az esetleges krómozás? Az eladásra „kikészített” használt gépek eredeti krómozása helyett igen gyakran olcsóbb nikkelezéssel találkoznak, a nikkel sárgásabb, *melegebb* fénye azonnal elárulja, hogy „kikészítéssel” állunk szemben.

Zörgős igen rossz úton haladva hallgatónk *karosszéria-zöreje* után. Ha a csukott kocsi tejeje felől olyan hangokat hallunk, mintha két fülemüle beszélne meg a napi politikai eseményeket, úgy egészen bizonyosan nagyobb javításra lesz szükség. Jól zárnak az ajtók? Nem ette magát keresztül a *rossza* a sárhányókon? A gépház tetőn? Milyen állapotban van a *belső kárpitozás*? Nyitott kocsinál az *amerikai tető*? Megvannak az oldalfalak? Nincsenek túlságosan kiülve az ülések, a háttámlák? Ha fakarosszériával állunk szemben, nem *korhadt* a faanyag? Jól zárnak az ablakok? Ennek megállapítására legjobb erősen poros úton előzni engedni a mögöttünk haladó kocsit.

Nagyon fontos azt is megállapítani, hogy a kocsi gazdája hogyan bánt a gépével. A szakszerűen karbantartott és havonta szerviszben részesített kocsinak kettős az élettartama. Aki reggeli indításkor nem tapos azonnal rá a hideg motor akcelátor pedáljára, annak gépe többet ér. Figyeljük meg a gép gazdájának *vezetési módszereit*, sokat árul el az is a kocsi állapotából.

Rendben van a kocsi vizsgálója? Okmányai? Leállított kocsinál ügyeljünk az esetleges *átadóhatalmakra*. Nincsen *letiltva* a kocsi? Hogyan állunk a képviselő esetleges *tulajdonjog* fenntartásával? Rendben van az *újravizsga*?

Szándékosan meőlőztük a világtáji berendezés vizsgálatát. Csak a szakember tudja megállapítani, hogy milyen állapotban van az akkumulátor, jól tölt a dinamó stb. A legjobb tehát megbízható szakember segítségét kérni.

Használt kocsiira nincsen garancia, legfeljebb arról kezeskedik az eladó, hogy rejtett hibája nincsen a kocsinak. Ha tehát valamely képviselőnél vásároltuk a kasznált kocsit, úgy annak aszupán a szakmai hírneve kezeskedik azért, hogy pénziánkért valódi ellenértéket kaptunk. Éppen ezért lehetőleg komoly cégeknel vásároljunk. Ha valamivel drágábban is kell megfizetnünk a kocsit, mintha magánembertől vettük volna meg: megnyugtatólag hat az az érzés, hogyha írásbeli garanciát is van nem kaptunk, a cég hírneve érdekében, igyekszik bennünket kielégíteni — a *vásárlás után* is.

Befejezésül: óvakodjunk az ilvenkor ajánlkozó „szakértőktől”. Aki nekünk legnagyobb része véleményét attól teszi függővé, hogy mennyi provizóiót ígér a gép gazdája. Amit végeredményben magunknak kell megfizetnünk.

CITROEN alkatrészek összes típusokhoz

CHEVROLET, FORD

és egyéb amerikai autóalkatrészek.

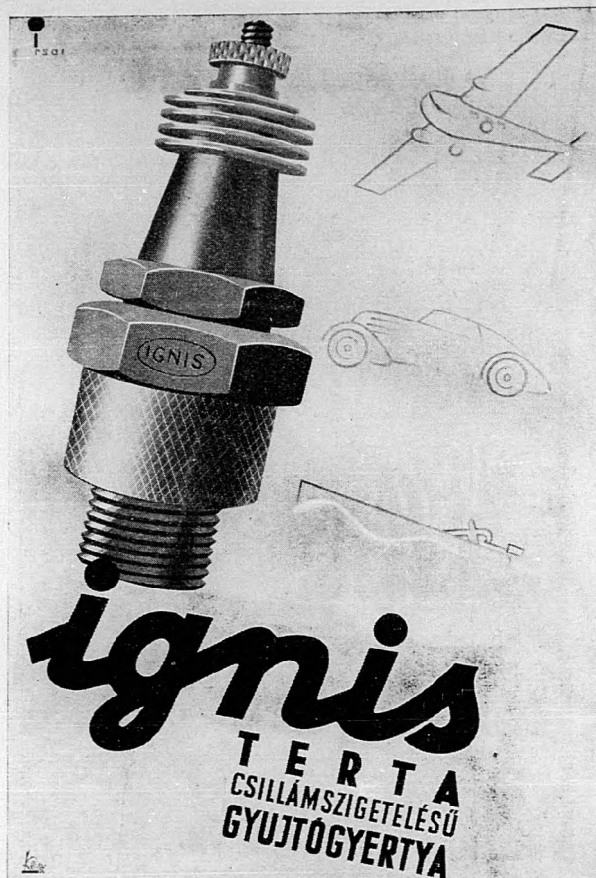
külföldi motor- és autó-

pneumatikok legolcsóbban

Autófelszerelések

NAGY JÓZSEF-nél

VI., Andrásy-út 34. Telefon: 22-1-97



FILLÉREKÉRT

*a távirat gyorsaságával
szállítja leveleit a*

LÉGI POSTA



Felvilágosítás:

AIR FRANCE

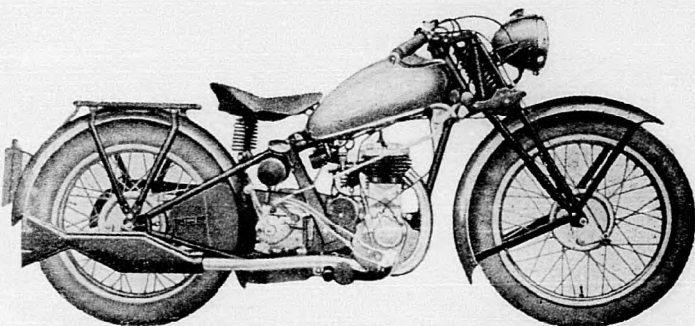
LÉGIFORGALMI R.-T.

Budapest, IV., Vörösmarty-tér 2.

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

AZ ÚJ 350-ES

MÉRAY



már raktárról kapható

Krómozott áramvonal-tank, olajban futó tokozott lánc,
utólérhetetlen stabilitás

12 év óta szakadatlanul üzemben levő
Méray motorkerékpárok bizonyítják
azoknak utólérhetetlen tartósságát!

ÁRA P 1550.—

teljes felszereléssel, 30 Wattos
Bosch világítással

MÉRAY Motorkerékpárgyár Rt.
Budapest, V. Zápolya ucca 15. Telefon: 98-8-88

Mi hír a benzolirontón?

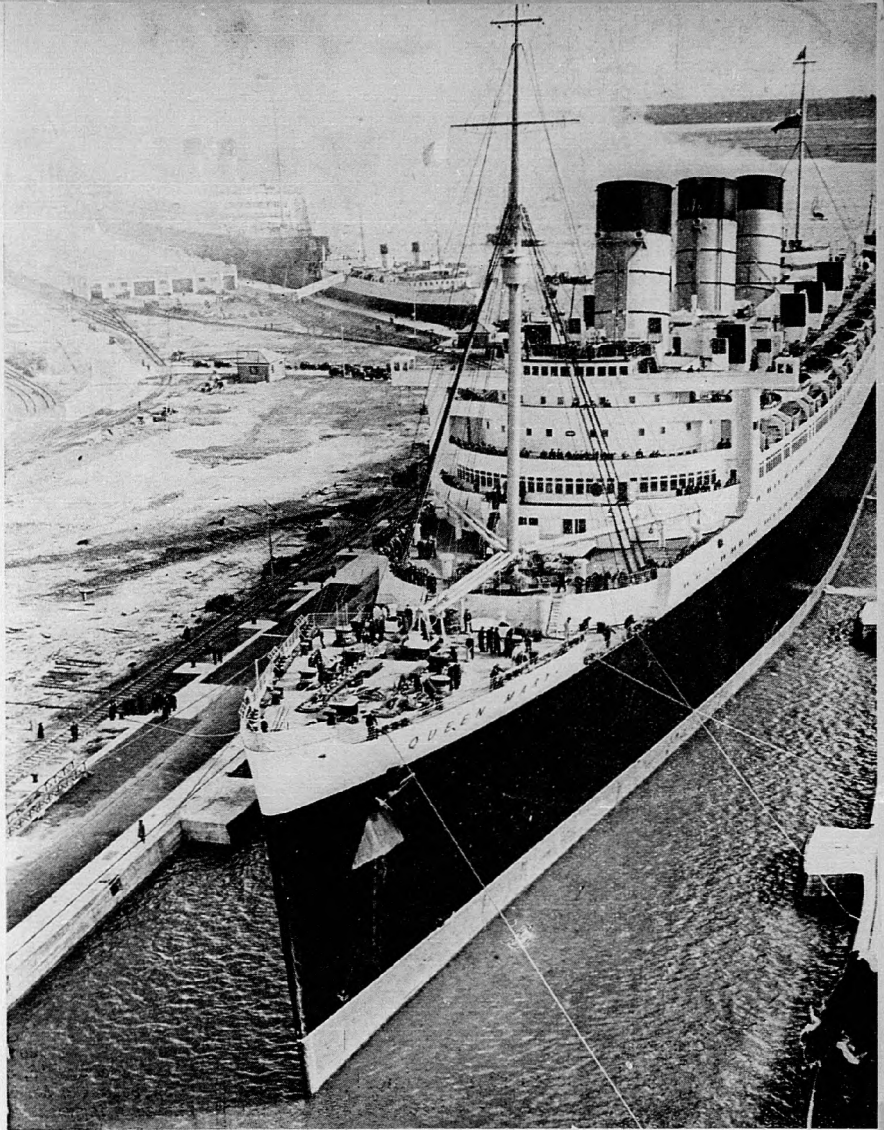
A nyugati államokban az autós és motoros közönség, mindenütt kényelmesen megkaphatja azt az üzemanyagot, amely motorjának és erszényének legjobban megfelel. Magyarország ebben a tekintetben is el van maradva, mert az egyedül üdvözítő motalkón kívül (kőnyű benzint ki használ ma?), más üzemanyagot csak *hosszas utánjárás* után kaphat a belföldi autós is. Nem beszélve a külföldi autós és motoros közönségről, akiknek száma örvendetesen évről-évre emelkedik.

Ezek az állapotok *segíteni kell* és amint értesülünk, ez a kérdés végre *is kezdte kerülni*. Ismeretes, hogy Budapest Székesfőváros Gázművei egy hatalmas benzolgyárat létesítettek, amely gyár a külföldi minőségeknek teljesen megfelelő benzolt állít elő, ami *annyra kívánó*, hogy a behozatalt teljesen be lehet szüntetni. A gyár berendezése egész Európában a legmodernebb, amit a külföldről eddig érkezett szakemberek *nem győznek eléggé dicsérni*. A gázművek vezetősége *kitünő érzékről* tett ismét bizonyosságot, amikor a benzol értékesítésébe és az ezzel összefüggő kérdések tárgyalásába bevonták Fullmann Sándort, akinek személye olvasóink előtt már évek óta ismert. Nem egy versenyző köszönheti neki elért sikereit. Szaktudása, szolgáltatási készsége és a benzolkeverék népszerűsítése érdekében évek óta kifejtett *fáradhatatlan munkája közismert*. Különös örömmel számolhatunk be erről, mert Fullmann Sándor személye garancia arra, hogy a benzolkeverék kiszolgálásának kérdése *Magyarországon és a nyugati államok szintjére emelkedik*, mert a Gázgyár vezetőségét is ugyancsak az intenciók hatják át.

Méletkes helyen is méltányolták ezeket a törekvéseket és ha megfelelő teret adnak azok megvalósításához, akkor a sok tekintetben kívánatos eredményt biztosítva látjuk.

A KMAC közgyűlése

A tavaly elhunyt *Röck István vezértitkár elpardonálásával* nyitotta meg Andrássy Sándor gróf a KMAC elnöke az autókлуб idei közgyűlését. Mándi Sámuel majd Bláthy Ottó Titusz *méltatták Andrássy Sándor gróf 30 esztendő élnöki működését*. Quittner Ervin a Magyar Touring Klub nevében *üdvözölte a KMAC illusztris elnökét a ritka jubileum alkalmából*, majd Landauer dr. *vezértitkár* terjesztette elő az évi jelentését, a zárszámadást és költségvetést, amit a közgyűlés egyhangúan fogadott el. A közgyűlés tárgysorozatában szereplő és a KMAC kebelében működő Nemzeti Sportbizottság *alapszabály módosítására* irányuló javaslatot a sportbizottság már előzetesen letárgyalta úgy, hogy a tárgysorozat eme pontja nem került tárgyalás alá. Az alapszabálymódosítás arra irányul, hogy *a jövőben ne személyek, hanem egyesületek kerüljenek be a KMAC Nemzeti Sportbizottságába*. A közgyűlés záráskordiaként a 25 esztendő KMAC tagsággal járó díszjelvények kiosztására került a sor és ezzel a közgyűlés véget ért.



A Queen Mary angol óriáshajó Southamptonban a híres V. György király dokkban. A képen látható baloldali hajó az Aquitania. Amint tudjuk, a Queen Mary első Európa-Amerika utját most tette meg. Képpünk éppen az indulás előtt mutatja be az uszó várost. Az összes kenőanyag szükségletnek több mint 80%-át (108 ezer liter Gargoyle kenőolajat) a Vacuum Oil Co. szállította.

A Dornier-gyárban épül a híres „Do X” típus utóda, a „Do 20”, mely a Do X 12, egyenként 500–600 lóerős motorjával szemben csak 8 Diesel-motorral lesz felszerelve, melyek egyenként 800–1000 lóerőt reprezentálnak és a szárny orrába lesznek beépítve. Két-két motor fogja meghajtani a propellereket, melyek számát ilyen módon 12-ről 4-re sikerült csökkenteni. A Do 20 maximális utazási sebessége 300 km, hatósugara pedig 4–5000 km (!) lesz.

Ing. L. Hirschauer, a francia aviatika egyik közismert személyisége a jövő évi párisi világtalálkozás keretében tettebe szeretné változtatni a New-York–Páris transatlanti repülőversenyt. Terve szerint a start Lindbergh híres óceánrepülésének 10-ik évfordulóján volna, a Lindbergh start-helyétől is szolgáló Rooseveltfield repterén, hogy a mezőny a híres 1927 május 27. tízéves évfordulóján érhesen Bourgetbe. A tervek szerint magát Lindberghet felkérnék, hogy tímeztízes keret között ismétlje meg a repüléséhez használt Ryan egyfedélvel, a „Spirit of St. Louis”-val tízévtőlől éjszakai leszállást.

Az idei évben nem lesz Európának versenykocsibajnoka. Ok: a 7 pontszerző GP közül a francia

és belga Grand Prix versenyek nem a GP-formula alapján kerülnek eldöntésre.

Tudvalevő, hogy az Egyesült Államokban minden 42 emberre jut egy autó, ha azonban csak a fehér emberek vonatkoztatjuk a statisztikát, úgy minden 6 emberre esik egy autó. Dél-Afrika a 11-2. parkja olyan szédítő mértékben szaporodik, hogy a fehér lakosság számáraára átszámított statisztikában csakhamar az USA elé fog kerülni.

*Penta farmotoros csónakomat, vitorlával, alig használt állapotban, pazar felszereléssel eladom, vagy keveset futott kiskocsival ráfizetéssel cserélek. Vavrik Román, Nőgrádverőce.

*40 pengő jutalmat kap, ha elveszett 250 ccm-es túra-, luxus szülő, 58029, motorszáma és BU 061-es rendszámú „Puch” motorkerékpárom nyomára vezet. Hegedűs-Etele László, Bp., VI., Huny u. 4/a. III. 5.

*Csengel Dunaágban elveszett kétpárvezős kielbecot. Csonakszám: Cs. 8666. Ismertetőjél: az első ülésnél a lábartósnál 2 részből áll. Nyomravezető 50 pengő jutalomban részesül. Baranyai, Budapest, Lehel-u. 25. (Puch).

A legfokéletesebb autótisztítószer

Kapható minden jobb szaküzletben.

a Szepa-Polish-8

Az év legnagyobb erőpróbája a
24 órás Frontharcos Turaut
 is bizonyítja, hogy a már évtizedek óta bevált

PUCH

a magyar utak legmegbízhatóbb motorkerékpárja.



A 250-es kategóriában **főlényesen győz** és a **mezőny egyetlen befutója** LUKAVECZ FERENC

Puch 250 S 4

széria sportgépén.

A mecseki hegyiversenyen Lukavecz Ferenc jobb időt fut a 350-es kategória összes résztvevőinél!

A 600-as oldalkocsi kategóriában **győztes** LENDER SÁNDOR

Puch 500 L

széria motorkerékpárján.



Puch Művek Fióktelepe
 Budapest, VI. ker., Lehel-utca 25. sz.

PUCH KÖZLEMÉNYEK

Ismered-e sport Puch gépedet, az S-4-et?

A kapcsolás

(Folytatás)

Kapcsolni — tudni kell. Meg kell tehát tanulni kapcsolni! El kell kerülni azt, hogy a kapcsolókart erőszakkal nyomjuk bele az új állásba. Az S-4 modellt selyemlágyan lehet kapcsolni, csak ismerni és gyakorolni kell a módját. Néha előnyös a kapcsolásnál nem teljesen elvenni a gázt. Simán, erőszak nélkül kell becsúsztatni a váltókart az új állásba, mindig kissé kivárni és nem ész nélkül átvágni, mert a jó kapcsolásnál a kar szente belecsúszik az új állásba, mintegy mágnes húzza be új helyére. Aki erőszakkal kapcsol, erőlteti a kapcsolókart, mézársmódra bánik a sebességváltóval, az hamarosan terjedelmes folyószámlával rendelkezik az alkatrész osztályon.

Látjuk, hogy ha harmadikkal haladunk, úgy ez nem valóik kárára a gépnek, motornak, sebességváltónak stb., hanem ellenkezőleg előnyös. Igen ám — mondja az „okos“ — ha nem is árt, de nagyobb lesz a fogyasztás. Egyszer és mindenkorra le kell szögezni — és ez minden motorra, tehát nemcsak a Puchra vonatkozik — hogy kisebb áttétellel, gyors fordulatszámmal haladni, kisebb fogyasztást jelent, mint direktben nyúzva a gépet, teljesíteni mérsékelt iramot!

A Puch művek gráci kísérleti műhelyében részletes kísérleteket folytattak, hogy ezt a kérdést számszerűen tisztázzák és megállapítsák, hogy mennyiben függ a benzinfogyasztás attól, hogy 55 km-en aluli sebességben harmadikkal, vagy direkttel haladunk. A próbákat fékpadon végezték, tehát ideális és ellenőrizhető körülmények között, amikor is számszerűleg kitért, hogy a benzinfogyasztás nemcsak a megtett távolsággal arányos, hanem erősen függ attól, hogy a távolságot mekkora sebességgel tettük meg. A 100 km-re elfogyasztott benzin mennyisége tehát erősen függ attól, hogy milyen irammal haladunk, hanem erősen függ attól, hogy a fordulatszáma! Természetesen a hangtompító is erősen befolyásolja a fogyasztást, mely különösen akkor szökik fel észrevehető mértékben, ha a Puch hangtompítóján változtatásokat eszközöl a gazdája. A Puch motorhoz pontosan hozzá van „hangolva“ a hangtompító, ha levágjuk a lukakkal ellátott tölesért, mely a kipuffogócső végén található és beletorkollik a hangtompító edénybe, úgy a fogyasztás nagy mértékben fokozódik. Amellett az ilyen beavatkozás nem fokozza a sebességet vagy a húzóképeséget, a Puch hangtompítója úgy jó, ahogyan azt a gyárban kikísérletezték, minden beavatkozás és változtatás csökkenti a teljesítményt, fokozza a fogyasztást és üzemzavaroknak lehet az okozója.

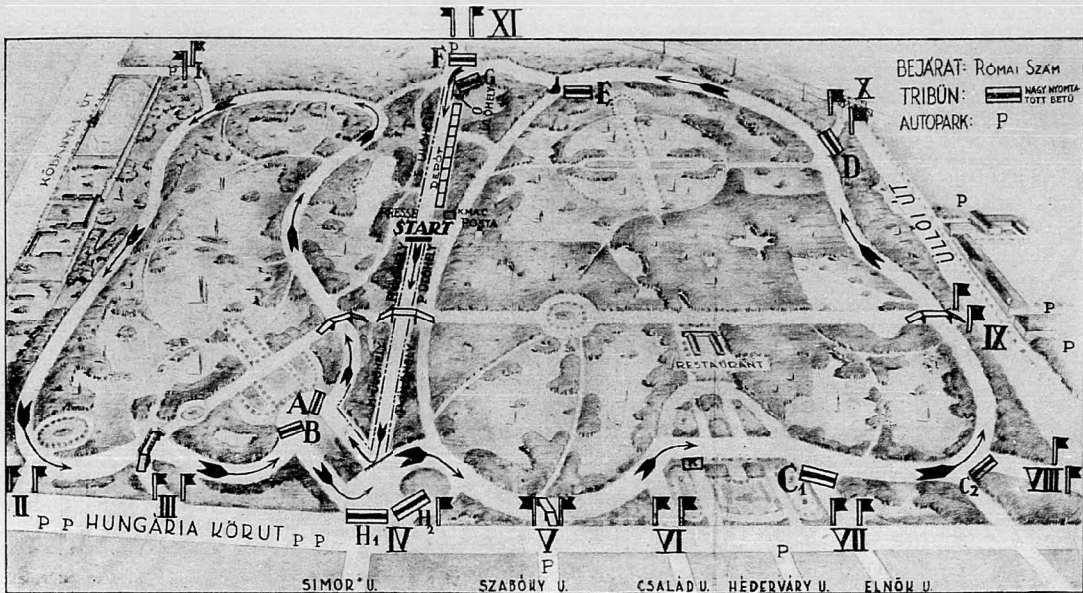
A gyárban végzett felette érdekes kísérletek eredményeképpen megállapították, milyen mértékben emelkedik a fogyasztás a sebesség növekedésével. Megállapítás nyert, hogy 60 km-es tempóban az S-4 kevesebbet fogyaszt harmadik sebességben, mintha ugyanezt a tempót direktben, negyedikkel abszolválónk.

Hogy az S-4 modell fogyasztása mennyiben függ a sebességtől és attól, hogy harmadikkal vagy negyedikkel haladunk, azt az alábbi táblázat mutatja meg, melyet a gráci Puch-gyár kísérleti osztályán állítottak össze.

Sebesség:	Negyedik:	Harmadik:
90 km/óra	4.4	
80 km/óra	3.7	
70 km/óra	2.7	
60 km/óra		2.5 liter 100 km-re
50 km/óra		2.3
40 km/óra		2.6

A fogyasztási grafikonban a harmadik és a negyedik sebességnek megfelelő görbe 64 km-nél metszi egymást, ami annyit jelent, hogy ennél lassúbb, tehát 64 km-en aluli tempóban harmadik sebességgel kevesebb a fogyasztás, mint negyedikkel. Ez első pillantásra meglepően és hihetetlenül hangzik, de csak hamar megértjük, ha elgondoljuk azt, hogy egészen más gázszabályozó állással haladunk harmadikkal vagy negyedikkel. Negyedikkel több gázt kell adni, másképpen áll a karburátortű, másképpen befolyásolja a keveréket az üresjárat fuvóka.

Ha az S-4 karburátora jól van beállítva, úgy 45 és 60 km. közötti tempóban a fogyasztás harmadikkal kisebb, mint negyedikkel, ugyanakkor nem nyúzzuk a gépet. Megértjük tehát, miért kell „takarékoskodni“ a direkttel és csak akkor használni, ha valóban nagy tempót akarunk menni.



Fel a magyar Grand Prixre! Tréning június 19. és 20-án d. e. 8-10-ig

Néhány nap választ el csupán a magyar sporttörténelem minden eddigi felülmúló attrakciójától, az első magyar autó G. P.-től. Az előkészületek minden zökkenő nélkül, példás rendben folynak, az ötkilométeres népligeti circuiten épülnek a tribünök, a hidak, a rendezőség felkészült a százezres nézősereg fogadására.

A Grand Prixnek ezideig 11 fix indulója van. Az Auto Union színeket *Stuck, Varzi és Rosemeyer*, a Mercedes-Benz csapatot *Caracciola, Chiron és Brauchitsch*, az Alfa Romeot pedig *Nuvolari és Brivio* mellett *Tadini* vagy *Pintacuda* fogják képviselni. A nevezettek sorában van a legjobb és — legcsinosabb hölgy G. P.-versenyző, *Miss Ellison* nevezése is, míg a magyar színeket *Hartmann* fogja képviselni a világ 9 legjobb G. P.-menőjével szemben. Hartmannak a Maserati-gyár egyik új, független kerékű 3 literesét bocsátotta rendelkezésére, ugyanilyen kocsival startol *Miss Ellison* is. Rajtuk kívül még az angol *C. J. P. Dodson* és *Ch. Martinnal* folynak tárgyalások, akik Alfa Romeókkal indulnának a versenyen. A rendezőség — már fix 11 indulón kívül még legfeljebb 3-4 versenyző startját engedélyezi, mert a népligeti pálya 15 versenyzőnél többet nem bír el. Gondoljunk csak meg, mint ismert ez: minden 2-2½ perc alatt 15-15 versenyző száguld el előttünk... A kisebb érdeklődésre számot

tartó 1,5 literen aluli kocsik versenyét a rendezőség végleg eljette.

A G. P. jegyei persze már is nagyon kaposak, hiszen *elővételben olcsóbbak* is. Elővételben az ülőhelyek a H. O. P. pad sorokban és a D, E, F, G tribünökön P 5.—, a A, B, C-1, C-2 tribünökön és az L-10 pad sor ülésekre P 8.—, a H-1 és H-2 tribünökre, ahol a versenyzők körülbelül kétszer láthatók, P 20.— áron kerülnek eladásra, míg az állóhelyek elővételi ára P 1.50. Az autók P 5.—, a motorok P 1.— parkjegyet fognak fizetni.

A verseny rendezősége a június 19. és 20-án délelőtt 8-10 óráig tartó *tréningekre 1 pengős napjegyeket bocsájt ki*. Különös érdeklődésre tarthat számot a második tréningnap, mert az akkor mért köridők sorrendjében történik majd a starthelyek kiosztása. Tekintve a tömegstartot, mondannunk sem kell, hogy a jó starthely felbecsülhetetlen előnyt jelent és ennek megszerzéséért a versenyzők a második tréningnapon mindent beleadva fognak küzdeni!

Ajánljuk, senki se hiányozzék a tréningekről, amelyeken a versenyüzem oly sok érdekességét lehet ellesni...

A rendezőség nagystílusú munkájának illusztrálására álljanak a következő számok: A pályabiztosításhoz 3000 homokzsákot, azaz 15 vagon homokot használnak fel. A Népliget bekerítéséhez 35.000 méter síma, 18.000 méter tuskésdrót és több vagon karó szükséges. A pályán 14 telefonvonalat húznak, ugyanannyi állomást, 20 hangszórót, 18 mentő- és 18 tűzoltóállomást létesítenek. A pályarendészetben 1500 ember fog tevékenykedni, azonkívül 120 segédmunkás és 400 jegykezelő fog dolgozni, míg a sportszolgálatot 210, a telefonszolgálatot 180 ember látja majd el!

A második napi tréning után délben 12 órakor lesz a tavaly szerenéséltlenül járt *Rudolf Steinweg emlékművének leleplezése* a Guggerherg aljában, a bal-eset színhelyén. A kegyeletes aktuson a G. P. teljes mezőnye résztvesz, reméljük, a magyar motorsportolók is minél nagyobb számban fognak megjelenni.

HUSZÁR GYÖRGY

Autó-motorokékpár alkatrészek és lánc-techniai szerszámok VI., JÓKAI-UCCA 1. (Aradi-ucca sarok) Telefon : 24-4-11.

Motorokékpárláncok, JAP motoralkatrészek, Burman, Sturmey, Moss, Hurt sebességváltó-alkatrészek, DUREX dugattyú, dugattyúgyűrűk, szelepek, tömlőek, mindennemű alkatrészek nagy raktára.

„CYKLON” vulkanizáló

melegfolt vezérképveleto

Eredeti PUCH

alkatrészek raktára
PUCH javítóműhely

Budapest, VI., Dessewffy-ucca 26. Telefon : 21-4-00

Motorcsónak-verseny a Csepel sziget körül

Közönség nélkül futották le 116 km-es távon a Csepel-sziget körüli megnyitott motorcsónakversenyt. Úgy az időjárás, mint a vízállás kedvezett a 21 főnyi mezőnynek, melyből 14 hajó érkezett be a Somody-csónakháznál felállított célba. A tavalyi rekordok kivétel nélkül megdőltek ugyan, a célbaérkezettek száma azonban tavaly aránylagosan jobb volt, hiszen 17 induló közül 14 befejezte a versenyt. *Rubányi Vilmos*, a *vándordíj védője az idén ismét ráduplázott múltévi győzelmére*, Istrosával új rekordidőt futva, biztosította magának az abszolút legjobb oldalmotoros időt. A mezőny leggyorsabb és legszebb hajója a *Lélek József* által vezetett 4 literen felüli Gray-motorral szerelt amerikai ínbord hajó volt. A verseny eredményei a következők voltak:

Oldalmotoros hajók. 125 km-ig. 1. Paulini A. (Istros) 4:21:45 mp. 2. Wachsmann F. (König) 5:09:40 mp. 3. Fehér G. (Terta) 5:23:35 mp. Indult még: Mészáros B. (Rapíd) és Scheuer S. (Terta). — **175 km-ig:** 1. Rubányi V. (Istros) 4:10:35 mp. 2. Tóváry O. (Istros) 4:30:25 mp. 3. Nyirei I. (Istros) 5:30:40 mp. 4. Riemer B. (Istros) 6:05:47 mp. Indult még: Pápai I. (König) és Borbás L. (Rapíd). — **250 km-ig:** 1. Kiss B. (Istros) 4:19:00 mp. 2. Teitzner Gy. (Rapíd). Indult még: Gömbös J. (Istros).

Autbördök. 175 km-ig: 1. Feledi S. (König v.) 3:45:46 mp. — **500 km-ig:** 1. Jimmel F. (Laros v.) 2:34:20 mp. 2. v. Simon L. (Penta) 3:20:35 mp. Bartha L. K. (Istros t.) feladta. — **660 km-ig:** Pribék M. (Johnson v.) feladta. — **1000 km-ig:** 1. Rieger A. (Laros v.) 2:33:32 mp. 2. Indbördök: 1. Lélek J. (Gray t.) 2:29:40 mp.

Fordék és a stettini Stoewer-gyár között előrehaladott tárgyalások vannak folyamatban. Vajjon miről van szó? Veleremo...

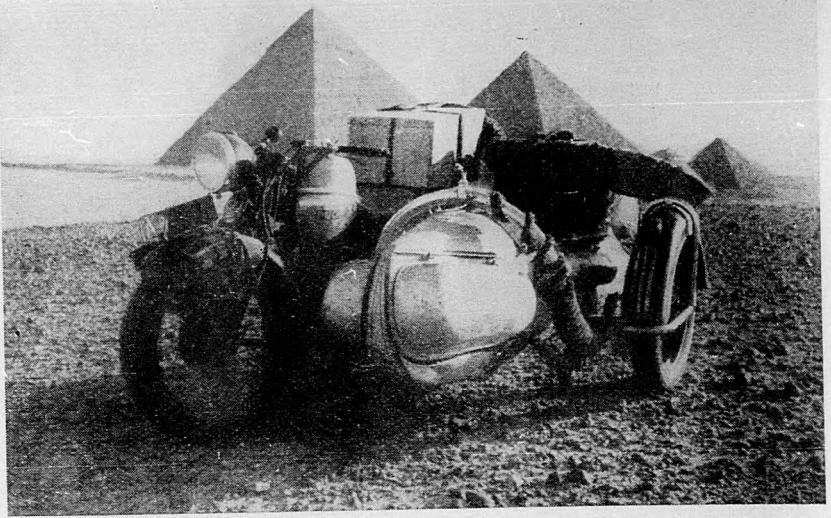
A hidraulikus erőátvitelés terén az angol és német érdekcsoportok között megállapodás jött létre, melynek eredményeképpen mintegy 1000 szabadalmat egyesítettek.

Strömberget, a kitűnő svéd Husqvarna-versenyt súlyos baleset érte. Helsingforsban fának roant és koponya-, valamint vállcsonttöréssel került kórházba. Strömberg angol TT-startja ilyenformán illuzórikussá vált.

Az idei Zündapp eredmény-méreg.

	indult Zündapp	beérkezett Zündapp	I. hely	II. hely	III. hely	IV. hely
Kezdők versenye	2	2	2	—	—	—
Reznicek versenye	3	3	1	1	—	1
Concours D'elegance	2	2	2	—	—	—
Frontarous Turaut	5	4	1	1	2	—
Idéi versenyben	12	11	6	2	2	1

Az egyetlen célba nem érkezett gép karambol folytán esett ki. — **ZÜNDAPP** jelszava: üzembiztonság



Az afrikai Puch-expedició egyik gépe a gizehi piramisok előtt. Figyeljük meg az oldalkocsi elejébe épített hatalmas benzintartányokat.

Az osztrák autókлуб „angróban” dolgozik: egy lélegzetre mondta le az idej Grossglockner-versenyt, az osztrák Grand Prix és a Höhenstrassefahrt megrendezését!

Tíz kem hengerűrtartalmú repülőgépmotort konstruált egy ügyes olasz mechanikus. A 22x25 mm furatlöketű kétütemű benzínmotoroska egytől-től löerőt ad le, súlya üzemanyagtartánnyal és gyújtóberendezéssel 560 gramm.

Németország 1,057,000 darabra rugó motorkerék-párállománya a világ motorkerék-pár-parkjának épp harmadát teszi ki.

Az ú. n. prezelektív sebességváltók egyre népsebbek lesznek a versenykocsikon is. Különösen Angliában hódítanak ezek a sebességváltók. Versenykocsiban először az amerikai Whitney Straight alkalmazta másfélliteres Maseratijában. Legújabbban az ERA-menők, Mays és a számi Birabongse kocsijain találkoznak a Wilson rendszerű prezelektív sebességváltóval. Eyston világrekorder elsőkerékajátós Diesel-kocsiján is ilyen előválasztott sebességi fokozatot kapcsoló fel-automatikus kupplung szerepelt Salduroban.

A Monacoi Autó Klubot valósággal pergőtűz alá vették a montekarlói eszillágtúra lemondása miatt. A klub a végső szót csak júliusban fogja kimondani, de annyi már is bizonyos, hogy ha a híres Rally megrendezésre is kerül januárban, teljesen új propeziók alapján fognak starthoz állni a versenyek.

Kevesen tudják, hogy az idei másfélliteres kategória hőse, az ERA-vezető „Bira”, igazi nevén Birabongse számi herceg szobrászatot tanul Angliában. A művészversenyző herceg a londoni képzőművészeti akadémia idej kiállításán egyik bronzszobrával osztatlan elismerést aratott.

Az „autobuszoförök királya” lett Amerikában a 44 éves Ernest Haselwood, aki okmányszerű bizonyítékai alapján 20 év alatt 2,836,242 km-t tett meg minden baleset vagy kihágás nélkül! Az „alkirály” tisztére Meredith Owen került, aki 13 év alatt 1,562,880 km-t futott le minden panasz nélkül New-York forgatában, mely körülmény fokozza teljesítménye értékét.

A minap bocsátották vízre a német Luftthansa transzocéáni forgalmához szánt legújabb úszó szigetét, az „Ostmark”-ot. A „Westfalen” és „Schwabenland” mellett tehát az óceáni repülőforgalomnak ez a harmadik, katalipultal ellátott úszó-p. ltere.

Amy Mollison, aki Londonból rekordidő alatt repült a Fokföldre, visszatérőben 38 órával javította meg Rose fokföld—londoni rekordját. Amy Mollison ezen rekordrepüléséhez is Patent Castrol olajat használt.

A francia Aero Klub októberre monstre távrepülő versenyt tervez a Paris—Saigon (Indókina)—Paris vonalon. A táv több mint 21 ezer kilométer, az első Paris—Bagdad 3853 km-es etap közbelső leszállás nélkül repülő, a díjak összege 1,200,000 frankra rüg, a győztes gépet a francia állam 1,200,000 frankért megvásárolja, ha a távot 90 órán belül — eltekintve a 48 óras saigoni pihenőtől — teszi meg.

A Norddeutscher Lloyd híres motoroshajói az „Europa”-n és „Bremen”-en nemrégiben garázst építettek, hogy az utasok saját kocsijukat vihessek magukkal transzocéáni útjukra.

Kevesen tudják, hogy a világ leghosszabb nyílegyenes útszakasza az amerikai Lincolnvillenél kezdődik. A 135 km-es pompás autósútrada a legcélszerűbb hajlás nélkül, nyílegyenesen vezet Nebraska felé.

Dengőhúszért másodmagával elviszi a Balatonra a kis

100-as HERCULES

Ára felszerelve **P 695.-**

350-es O. H. V. luxus sportmodel, lábkapcsolással, 4 sebességgel, komplett Bosch berendezéssel, stb. **P 1690.-**

KOPPÁNYI, Desseffy-utca 47. sz.

MORRIS AUTÓK

uj szállitmányá beérkezett. Az uj 1½ literes kocsik is megjöttek. Áramvonalas kiállítás. Minőségileg külön klasszis az angol MORRIS. Fogyasztás minimális. Az 1 literes kocsik a legjobban bevált kis kocsik Magyarországon. — Kérje árjegyzékeinket. Előnyös csere, hosszú részlet.

Vezérképviselő: **DEMÉNYI és FIA Akadémia-utca 19. sz.**

24 órás Frontharcos Turaut 1936.

DKW

elsőkerékmeghajtású csukott négyülékes szériakocsi, a mezőny legkisebb hengerűrtartalmu kocsija
WIESENGRUND FERENC vezetésével az egész országot beszegő
1200 km.-es versenyen ismét bebizonyította képességeit és

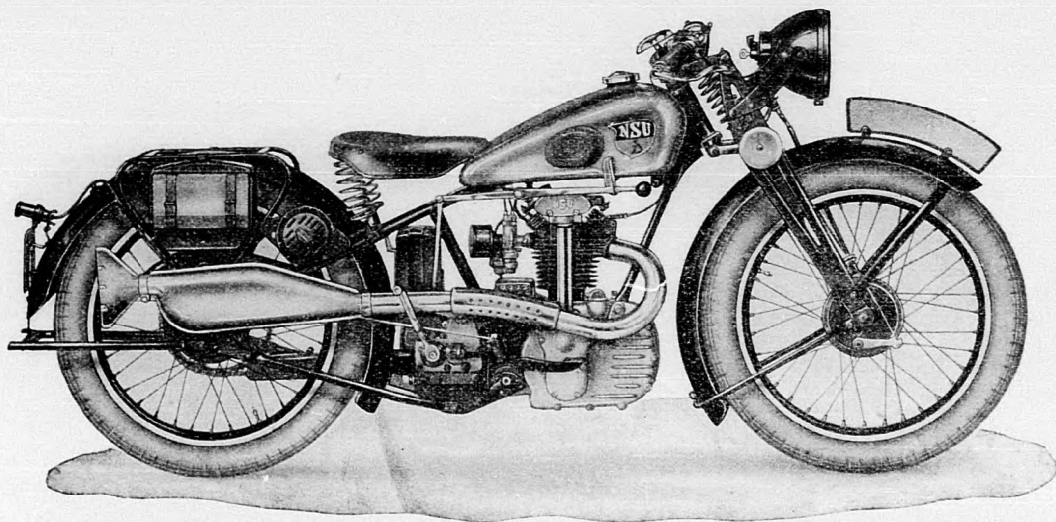
**maximális átlaggal,
hibapont nélkül**

fejezte be a rendkívül nehéz feltételű versenyt.

DKW négyülékes limousin P 3980'-

Majláth, Gr. Zichy Jenő ucca 17. Telefon: 29-6-22.

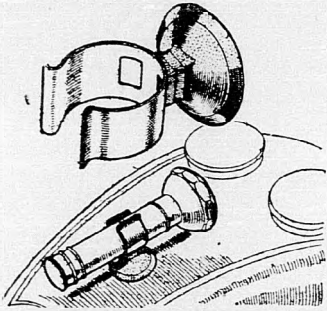
Megjöttek az NSU motorkerékpárok összes 1936-os típusai



Friss, új típusú JOHN BULL pneumatikok megérkeztek!

Vezérképviselő: **BIRÓ JENŐ** alkatrész és pneumatik raktára **BUDAPEST, LISZT FERENC TÉR 2**

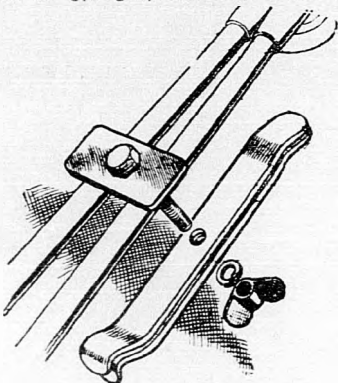
Aki éjjel is motorozik, az vigyen magával az útra villamos zseblámpát. A legjobbak a kis, hengeres villanylámpák, mert szerelés közben lehetővé tesszik azt, hogy mind a két kezünket szabadon használhatjuk, ha nem irtózunk attól, hogy a lámpa nyelét a fogaink közé kapva világítsunk. A zseblámpát hiába hívják zseblámpának, zsebben hamar tönkremegy. Összeverődik zsebünk egyéb tartalmával és elszakad a kis tör-



Gumi szívógombából és bicikli-klipszből néhány fillérért készíthetünk villanyzseblámpa tartót.

peizzó szála. Ha pedig a szerszám közé csomagoljuk, úgy előbb szét kell venni a szerszámtekereset — sötétben. A legjobb megoldás: a tartányra rögzíteni a zseblámpát. A kirakati állványokhoz használt kis gumi-szívógombából és a taposó bicikli pumpa-tartó rugóklipszből könnyen készíthetünk lámpatartót, — mint azt a mellékelt ábra mutatja.

A szerszámtekerésben fellelhető szerelővasak rendszerint mindenre inkább alkalmasak, mint gumiszerelésre. Kicsinyek és gyengék, kínlódás velük dol-

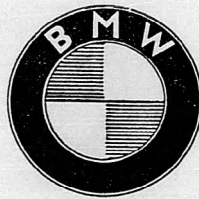


Ez a legjobb hely a motorkérpáron a nagy szerelővasak részére.

gozni. A gyárak nem takarékoságból adnak ilyen kicsiny szerelővasakat, hanem azért, mert a becsületes, nagy szerelővas nem fér el a szerszámtekerésben. Az előrelátó motoros ellátja magát két jó nagy szerelővassal és találékony-ságával megleti a helyet, ahol a vasak el is férnek. A legjobb hely az első váztag, mely a kormányfejtől vezet le a motorhoz. Ha a váztag kettős, úgy vaslemezről, csavarból és szárnyasanyából csinál tartót, ha a váztag egyes cső, úgy bicikli klipszből készít. Ha a csavar jól meg van húzva, úgy a szerelővas nem csörög és szükség esetén mindig kéznél van.

Az alumíniumbronzból vagy más könnyűfém-ből készült hengerfej ma már igen gyakori. A kikormozásnál viszont gondot okoz, mert a korom kikaparása alkalmával könnyen megsérthetjük a lágy anyagot. A legjobb megoldás: egy liter vízben feloldunk 4—5 deka marólúgot, beleáztatjuk a hengerfejet a forró lugba és néhány perc múlva ronggyal simán letörölhetjük a kormot. Vigyázat! Erősebb lúgot nem szabad használni, mert az megtámadja a könnyűfémét. Marólúg helyett a 10%-os (tehát egy liter vízre 10 deka) hamuszír oldat is megteszi. Hatása kevésbé erőlyes, de egyúttal kevésbé veszélyes is. Ha forrón használjuk, úgy oldatot, úgy sokkal gyorsabban tisztít.

Rozdság a henger és a hengerfej? Elő a hengerfestékekkel. Csak hogy közönséges



fölény ismét beigazolódott a Frontharcosturauton Komlóssy Béla széria

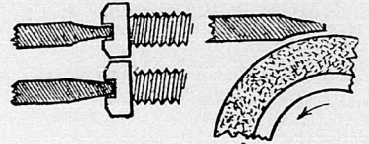
500 kcm.
BMW

uj rekorddal győztese a mecseki hegyi- versenynék és győztese a Frontharcos turautnak

URBACH,
HUNYADI-TÉR 12.

ecsettel nem férünk a bordák közé, pedig ott is be kell kenni festékekkel. Kitűnő szerszám erre a célra az a vékony keféf drót, melyet pipatisztításra árulnak. Veszünk ebből vagy 40 centiméteres darabot, kétrét hajtjuk és összetekerjük, hogy szilárdabb legyen. Ez a házilag elkészített pemzli befér a bordák közé és elegendő festéket is képes magába szívni.

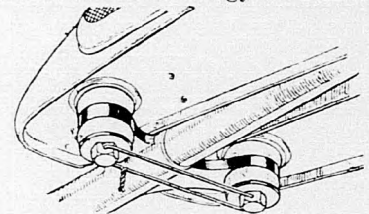
Nincsen csúnyább látvány, mint az elnyúzott csavar, melynek a csavarhúzó



Igy „adjustáljuk” meg a csavarhúzót. A bal felső ábrán látjuk, hogy a homorúra készült csavarhúzó mennyivel jobban illeszkedik a csavarfej barázdájába, mint (alul) a laposnak készült. A jobb oldali ábra a csavarhúzó homorúra készürlésének módját mutatja.

befogadására szolgáló barázdája rongyosra van gyilkolva. Az elnyúzásért a csavarhúzó, helyesebben a csavarhúzó-gyáros a felelős, a legtöbb csavarhúzó éle ugyanis egyenesen van készürlve és túlvastag ahhoz, hogy a csavarfej barázdájának fenekéig érjen. A csavarhúzó forgó smirglikövön homorúra készürljük és készen is van a tökéletes csavarhúzó.

Ha a benzintartány meglazul, eltörhet a benzineső, aminek kellemetlen következményeit felesleges vizolni. A legokosabb: lebiztosítani a tankot rögzítő csavarokat. A csavarokat ugyanis nem sza-

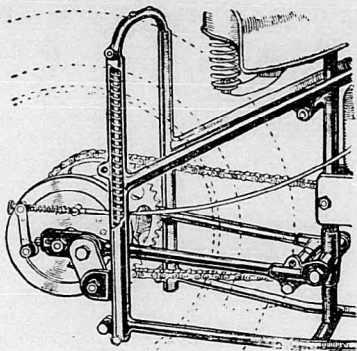


Igy biztosíthatjuk a legegyszerűbben a tartány-tartócsavarokat lazulás ellen.

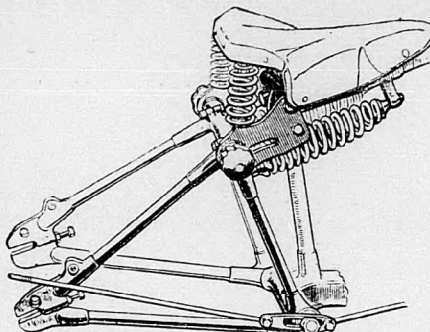
bad egészen keményre meghúzni, mert akkor a csavarok alá helyezett gumialátétek vibrálást csökkentő hatása megszűnik, ha meg nem húzzuk meg a csavarokat keményre, úgy kirázódhatnak. A lebiztosítás módja egyszerű, ki kell fúrni a csavarfejeket és a meghúzás után vörösrézdrótot átfűzve a furatokon, az ábrán bemutatott módon összedrótozni a csavarokat.

VICTORIA 200-as luxus olajfürdős láncokkal, testsultra állító, hétélen ó n-erreggel, tökéletes felszereléssel **P 1310.—**
VICTORIA 350 „Autobahnmaschine” a legmodernebb nagyteljesítményű sv. motorral, tökéletes tokozottság, lengőnyereg, gazdag felszerelés **KOPPANYI, P 1760.—**
Desssewffy-utca 47.

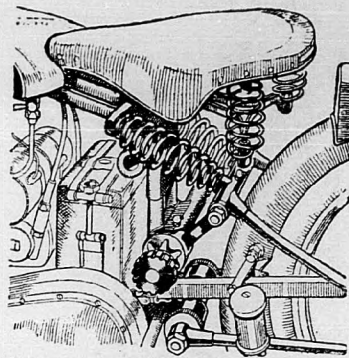
SEBESSÉGMÉRŐK
KILOMÉTERSZÁMLÁLÓK,
autóórák, autóműszerek szakszerű javítása
ÓRAGYÁR, Tömő-u. 26.



Az OEC vázrugózásának tekercsrugója csöben van tokozva.



A Metchless megoldás kettős spirálrugót alkalmaz. A hátsó villa szilentrögzítő csapággal van rögzítve.



A New-Imperial vázrugózása. Ennek a megoldásnak az az érdekessége, hogy a rugózás mértékét lökhárítószűrő rugóztövevel akár menetközben is lehet szabályozni.

A technika birodalmából

A rugózott vázú motorkerékpár

Ugyan hol akad elszánt ember, aki olyan autóra ülne fel, melynek nincsen hátsó rugózása? A motorosoknak legalább 99%-a viszont olyan gépen rója az országútakat, melynek csak első villája van kirugózva. És hiába szerelik fel a nyeretek tekercs vagy laposrugós berendezéssel, a *lábartón keresztül* az országút egyenetlenségeinek országrésze mégis csak odajut, ahová jutnia — nem szabadna.

Igazságtalanság volna azt állítani, hogy hiányzanak az úttörők a rugós villás motorkerékpár problémájánál, csak-hogy sem a gyárak, sem pedig a motorosok nem foglalkoznak ezzel a kérdéssel olyan komolyan, mint ahogyan azt a kérdés megérdemelné. Mert a rugózás motorkerékpár stabilitás és kényelem szempontjából úgy aránylik a normáltípushoz, mint a *lengőtengelyes autó a merevtengelyeshez*.

Az általános vélemény szerint a rugós-vázú motorkerékpároknak egyetlen erénye az, hogy a motorozást kényelmesebbé teszi, tehát a testi kényelmet fokozza. Való, hogy ez az erény igen nagy mértékben domborodik ki, ugyanakkor azonban nem ez az egyetlen előnye! A kényelemnél talán még értékesebb előny az, hogy a *rugós-vázú motorkerékpár igen nagy mértékben stabilabb, mint rugózatlan vázú testvére*.

Hasonlítsuk össze a két rendszert. Végem haladunk a rugózatlan vázú motoron valahol az országúton. Az utolsó pillanatban vesszük észre a gödört az út közepén és mivel a gödör eddig meg nem magyarázott, de annál határozottabb vonzó sajátossággal bír, hát behajtunk. Első kerekünk még átsiklik, hátsónk azonban nagyot lendül a levegőbe, a gép hátsó kereke *elveszti a kapcsolatot a talajjal*, erős ütést és rázást érzünk, a levegőben úszó hátsó kerék túlpörög, mert a motor terhelését elvesztette. A gép ismét talajt ér, nagyot zökken a masina, a túlpörögő hátsó kerék *ismét megkapaszkodik* és ha motorunk elég erős, úgy *meg is farolhat* a masina. Ezzel szemben a rugósvillás gép hátsó kereke a legrosszabb és leggödörösebb úton sem veszíti el kapcsolatát a talajjal, akárcsak a lengőtengelyes autó ke-

reke. *Követi a talaj egyenetlenségeit*, a rugó mondhatni, felissza a zökkenéseket, nem érezzük rossz úton sem túlságosan a rázást.

Akcelerálásnál és fékezésnél kétszeresen jelentkezik a rugósvázú motorkerékpár előnye. Ha egyenetlen úton húzzuk rá a gázt a nem rugózott hátsó villás gépre, úgy mivel a hátsó kerék nem marad állandó kapcsolatban a talajjal, könnyen *megfarol a gép*. Abban a pillanatban, amikor a kerék elhagyja a talajt, a motor hirtelen felgyorsul és amint a kerék visszaér a talajra, *megdobja a gépet*. Fékezésnél ennek az ellenkezője történik, abban a pillanatban, amikor a kerék elhagyja a talajt, *fokozódik ellenállás hiányában a fékhatás*, amikor a kerék visszaér, egy pillanatra blokkol, megcsúszhat a gép és *radíroz a gumit*. A rugós hátsó villás, illetve rugósvázú gépnél mindez lehetetlen úgy akcelerálásnál mint fékezésnél, simán fokozódik, illetve csökken a sebesség.

Látjuk tehát, hogy a rugósvázú motorkerékpár nemcsak a testi, hanem a lelki kényelmet is fokozza. Nem kell állandóan *lelki anaeróbia* lenni, nem kell kerülgetni az ütést egyenetlenségeit, nem kell megfarolásokat parázolni, sokkal jobban lehet bízni a gép stabilitásában: *ezt nevezzük lelki kényelemnek*.

Joggal feleltük fel a kérdést: ha ennyi az előnye a rugósvázú motorkerékpároknak, miért nem tudta kiszorítani a merevvázú modellt? A felelet igen egyszerű. A *rugósvázú gép előállítása lényegesen költségesebb*. Szükség van

nemcsak testi kényelmet biztosít, hanem a stabilitás növelésével a „lelki” kényelmet is f o k o z z a !

csapágyakra, lökhárítókra, rugókra, komplikáltabb vázra, több csőre, idomdarabra, forrasztásra stb., ami lényegesen fokozza a gép gyártási költségeit. Ma, amikor a jelszó a minél olcsóbb motorkerékpár: ez a kérdés kettős jelentőséggel bír.

Az okoskodó azt is kérdezheti, ha a rugósvázú gépek előnyei vannak, *miért nem nyert polgárjogot a versenygépek?* A felelet itt is egyszerű. A gyárak először is nem hajlandók az autógyárakkal ellentétben *vízet prédikálni és bort inni*, azaz egészen másfajta gépeket indítani a versenyeken, mint amilyen gépeket a közönségnek kínálnak. Másodszor pedig igen akadályos a rugósvázú verseny motorkerékpár létjogosultságának az, hogy a rugósváz miatt a versenyző nem képes a gépen elfoglalni *azt a fekvő helyzetet*, mely nélkül ma sebességi versenyen eredményt elérni nem lehet. Igaz, létezik olyan rugósvázú modell, mely ezt is lehetővé teszi, sajnos, azonban ez a megoldás nem juttatja érvényre a rugósvázúkat minden érnyét, úgyhogy csak félmegoldásnak nevezhető.

Annyi bizonyos, hogy a jövő a rugósvázú motorkerékpároké és nincsen messze az az idő, amikor a motorosok esodálkozó hiteltelenséggel fogják tudomásul venni, hogy voltak idők, amikor elődeik merevvázú gépeket használtak. Éppen úgy fognak esodálkozni, mint a ma motorosa esodálkozni, ha arra gondol, hogy nemrég még ismeretlen volt a sebességváltás modell és a kunglung csak a jövő nem is túl hangos zenéje volt.

Licsájer János budapesti autórugógyártó és javítóüzeme

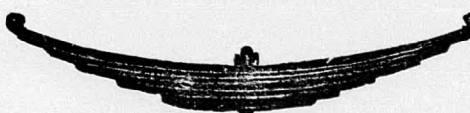
Specialista
az autórugók
gyártásában

Telefon:
46-3-51

Mindenféle gyártmányú kocsikhoz kész rugók raktáron

Budapest,
VIII. Ték
Endre u. 14.

Telefon:
46-3-51



**100 százalékgig
megbízható az**



500 kcm. ohv. teljesen lokozott, tényleges **20 HP** nagyteljesítményű motor, 60 wattos nagyvilágítással, villanykürttel, időóra, dus szerszámkészlet. P-**1990**—

500 kcm. sv. a fenti szereléssel, időóra nélkül. **P 1930**—

350 kcm. sv. az ötszázás sv. felszereléssel **P 1640**—

250 kcm. ohv. az ötszázás ohv. felszereléssel **P 1540**—

KÉPVISELET:

K. BAUER TIBOR

VII., IZABELLA-U. 98.

Telefon: 209-12.

A legrégebbi német motorkerékpárgyár.

KEZTYŰT

autóhoz, motorhoz,

csak OTTENREITER-TŐL

vegyünk, mert megbízható és olcsó.

Készít — Javit

V., Petőfi Sándor ucca 3. (udvarban).

**INDIAN
Motocycles**

magyarországi
vezériképviselete
ifj. SEIFRIED HUGÓ

Budapest, VI., Forgách ucca 10-14.

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

Gyári alkatrészek. Javitóüzem.



Kilométerjelzők

sebességmérők, autóórák javítóműhelye

Schvarcz Testvérek szakorások

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

**GLADIATOR
PENGE
VEZET!**

A technika birodalmából

**Agyrém, vagy
megvalósítható a vil-
lamos motorkerékpár?**

A villamos motorkerékpár problémája már régen kísért. Hiszen valóban csábító dolog a benzin és olaj, a hang- és füstnélküli motorkerékpár, amelynek üzeme ráadásul igen olcsó. Amelyet nem benzinmotor hajt, hanem egyszerű villanymotor, amelynek akkumulátortelepét éjjel fel lehet tölteni, hogy nappal hangtalanul suhanhassunk vele az utcákon.

Az egyik angol gyár kísérleti villanymotoros kerékpárt épített. Régi motorkerékpárvázából kiserelték a motort, a sebességváltót, a benzintartályt, szóval mindent, ami a motorkerékpárra emlékeztetett. A duplex vázba, a motor helyébe T alakban elhelyezve *egyenként hatvoltage indítótelep* került, a sebességváltó helyére kis 12 veltos, egy lóerős villanymotor, amelyet közönséges *indítómotorból* építettek át.

Az egyszerűség okából egyszerű átkapcsolóval oldották meg a sebességszabályozást. Három állású kapcsoló került a kormányra. Az első állásban ki van kapcsolva a telep, a második állásban a kapcsoló *négy-négy cellát kapcsol párhuzamosan* a motorhoz, tehát nyolc volt a feszültség. A hermadik kapcsolóállásban pedig a sorban kapcsolt telepek 18 voltját kapja a motor: fölösleges minden ellenállás.

Nyolc volt feszültséggel a villamos motorkerékpár sebessége kb. *15 kilométer óránként*, ha rákapcsolják a teljes feszültséget, úgy a gép símán gyorsulva éri el a *maximálisan 40 km-es sebességet*, a sebesség szabályozása kizárólag a kapcsolóval történik: lassításnál vissza a kapcsolót az első állásra, gyorsításnál előbb a második, majd a harmadik állásba, a motor minden rángatás nélkül, símán fokozza a gép sebességét.

A kísérletek alkalmával kitudt, hogy *egyszeri töltéssel körülbelül 80 kilométeres távot tud megtenni* a villamos motorkerékpár és a telep feltöltéséhez, tekintettel az olcsó éjszakai tarifára, csak néhány fillér ára áramra van szükség.

Csakhogy! Az egylőerős motor *fantasztikusan túlterheli az akkumulátort*, amelynek élettartama ilyen igénybevételnél nagyon rövid. Egy lóerőhöz vagy 8—900 wattnyi áram kell, ami 18 volt mellett kb. 50 amperes áramerősségre felel meg. Ekkora áramerősséget huzamosabb ideig a lemezek elgörbülése és az akkumulátor korai halála nélkül kivenni nem lehet. Ólomakkumulátor helyett *lúgos telepet* használni célravezetőbbnek látszik, csakhogy a Nife akku kisebb feszültsége miatt majdnem kétszerannyi cellára volna szükség, erre pedig nehéz helyet találni a kerékpáron.

A tanulság? Azok a villamos motorkerékpár konstruktőrök, akik úgy havonta keresik fel szerkesztőségünket világmegváltó szenzációk találmányaikkal — mondjanak ie rögzemjükről. Amíg nem fedezik fel a mainál sokkal könnyebb, sokkal több áramot raktározni képes, sokkal nagyobb élettartamú akkumulátort, addig csak álom a villamos motorkerékpár. Hacsak valaki fel nem fedezi a drótnélküli villamos erőátvitelt.

P 550 2 liter.

1 próba meggyőzi Önt



Speciális csónakmotor, autó és motorkerékpárolaj. Forgalomba hozza: GYARFÁS ISTVÁN olajszaküzlete (Cyklop garázs). Budapest, VI., Kertész-utca 24. Telefon: 37-7-98

Autó és szántómotor

**főtengelyek és
hengergiszolások**

és minden e szakmába vágó elkatrészt készítése

ÖZV. DEDICS FERENCNE

Thék Endre ucca 15. Telefon: 30-3-45

**Motorkerékpár
kisautó**

csónakmotor

K. BAUER TIBOR GYÖZÖ

B.S.A. Super X.-

alkatrészek, speciális javítóműhely.

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

**MOTOROLAJ
LARDOLINE
RICIT**

Még kaphat, ha siet, a legújabb

SUNBEAM

szállítmányból.

500-as longstroke P 2350—

500-as O. H. V. P 2520—

KOPPÁNYI, DESSEWFFY UCCA 47

Vásárolni nem művészet,
jól vásárolni már inkább.

nálam mindenki jól vásárol,

mert a legdusabb raktárral rendelkezem úgy

használt motorkerékpárookban,

mint

használt motorkerékpár alkatrészekben.

Reichfeld Géza

speciális Harley és DKW javítóüzem
VI., Rózsa ucca 90. Telefon: 24-2-85

Mi újság?

— Hallom vendégei voltak a Pajorcégnek?

— Ugy van Szerkesztő úr! A Zündappgyár kitűnő triálversenyzője, von Krohn mellett a gyári „Kundendienst“ egyik főszereplője. Dürr is Budapesten járt és tíz napos itt tartózkodása alatt a Pajorműhely szerelői számára valóságos szerviz-tanfolyamot tartott, mely körülmény is hivatva lesz elősegíteni a cég közismert pontos és alapos kiszolgálását.

— Az Opel berkekben nem hallott semmit Héblő úr?

— Dehogyan is nem! Nagy az öröm az Opel-táborban, hiszen a gyár idej sikerei a páratlanul nehéz keletporoszországi megbízhatósági versenyeken, felülmúlták valamennyi korábbi győzelmüket. A gyár tyclo kocsit indított el a versenyen és ezek közül hét aranyérmert nyert, sőt a legtöbb jó pontot is Opel kocsik szerezte meg Kohlrausch révén. Impozáns volt az Opel diadal! az 1,5 literen felüli kategóriában, ahol öt Opel indult és az első négy hely aranyérmellett, az Opel vezetők zsákmánya lett, holott a velük szemben indult 9 kocsi közül csak 1 tudta megszerezni az aranyérmert. A kocsik a rendkívül megerőltető versenyen előírás szerűen betartották az országúti szabályokra előírt 65 km-es átlagot, ugyanakkor a legnehezebb, hosszú úttalan terepszakaszokat is előírás szerűen 40-es átlaggal abszolválták.

— Versenyhírek?

— A közelgő GP előtt csak a szegedi Délvidéki AC vállalkozott versenyrendezésre, melyre zágrábi, szabadkai és bécsi részvételt sikerült biztosítaniok. A verseny egyben az új felsővárosi sporttelen ünnepélyes pályavárató eseménye lesz. A felavatandó sporttelen az első hazánkban, mely kifejezetten salakpálya-motorversenkek céljára épült.

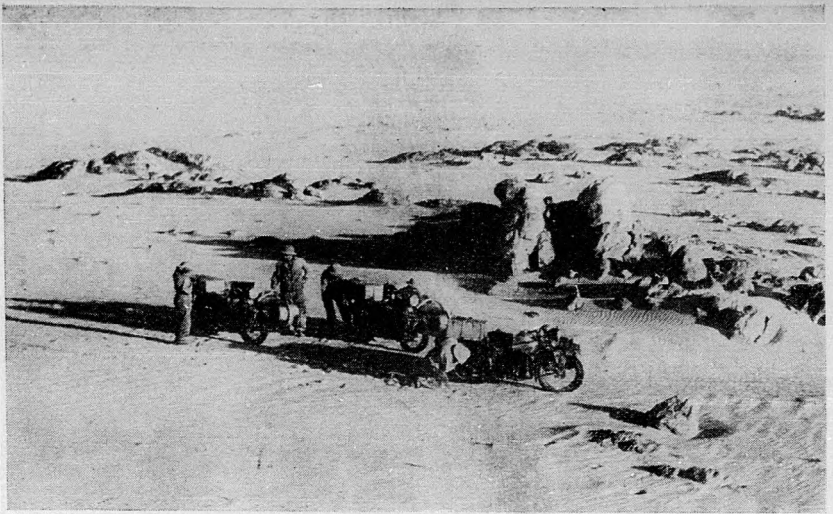
— Látta-e már Héblő úr a Hotel Garaszt?

— Hovgye! Stéger Tibor, a Shell közolaj Rt. volt propaganda főnöke a Márta Valéria ucca 3. sz. alatti garageba betársult s azt „Hotel Garage“ néven már üzembe is helyezték. A garaget megnagyobbították, modernizálták, felszerelték hidraulikus emelővel, villany erőre berendezett kocsimosóval és „Tekalemyt“ serviceel. Olaj- és benzintöltőállomást építettek be (3 kúttal) s ez utóbbin a külföldön közkezdvelt benzol-benzin keveréket is szolgáltatnak ki. Az idegenforgalom állandó emelkedése és a dunaparti szállodák szomszédsága mintegy megkövetelte ily korszerű garage létesítését és Stéger Tibor bekapcsolódása biztosítja annak jó és szakszerű vezetését.

— Mi az a nagy csomag a hónap alatt Héblő úr?

— Dugas barátom most vett egy új Ardiét és kuriózumképen behoztam a motor szerszámkészletét, érdemes átnézni, majd egy egész műhely. Tessék megnézni, 6 villás kulcs, 1 nagy franciakulcs, 1 kombinált fogó, 1 speciális körmökös-kulcs, 1 csavarhúzó, 2 szerelővas, 1 cső-kulcs, 1 patent kerékkulcs, 1 zárkulcs, 1 steckkulcskészlet 5 darabból, 1 ragasztókészlet, 1 flanel, 1 komoly zsírzópumpa

Felélő szerkesztő és kiadó: KRAMER JENŐ.



Az afrikai Puch-expedíció útja egyik legnehezebb szakaszán, a perzselő nubiai szikla-homok sivatagban.

és végül egy valódi disznóbőr igazolványt. Ez utóbbiból, csak pár darabot csináltatott a képviselő, jó lesz tehát sietni azoknak, akik igényt tartanak erre az értékes ajándékra... Ezenkívül minden Ardie vevő egy kanna Szepa Polish 8-at kap — ha nem is ajándékba — de nagyon olcsón. Ettől ragyognak az amúgy is csodásan fényezett Ardiek!

— Mint újdonsült vízi ember, meséljen valami hírt a Dunáról.

— Készséggel. Most vásárolt új Istros motoromhoz próbára kaptam egy litert a most feltűnt és máris nagy népszerűségnek örvendő Autobord olajból. Sok hozzáfűznievalóm nincsen. Vízi ember motorjába ne tankoljon mást, mint a speciális Autbord olajat, mert jó, olcsó és 100%-ig megbízható. Ez utóbbi tulajdonsága kitént a Csepelsziget körüli versenyénél is!

— További vízi hírek?

— A ma reggeli posta két igen hasznos technikai leírást hozott úgy a Könyg csónakmotorokról és Laros farmotorokról, mint a Bergsmann csónakokról.

Mindkét prospektus alapos munkára vall, úgyhogy annak átolvasása után a laikus közönség is fogalmat alkothat magának a népszerű König-motorok kiviteleről és üzeméről. Különös figyelmet igényel a 6 HP teljesítményű 175 cm. farmotor. Ezzel a típusú motort fog Feledi Sándor indulni a június 28-i Bécs—Budapesti távversenyen a Bergsmannék által épített speciális áramvonalas siklótesttel. Ugyancsak nagyon tartalmas a csónak-prospektus. Mire kell a csónakvásárlásnál vigyázni? cím alatt sok érdekes és tanulságos tanácsal látja el az olvasót. A cég szívesen megküldi díjmentesen az említett két könyvecskét. Bergsmannék címe: VII., Izabella-tér 6.

— Szakmai hírek?

— Koppányi cég e hét végén vámolja el a legújabb Sunbeam szállítmányát. Az új Sunbeamek sok felette érdekes újtással lepik meg a motoros világot. Mint legérdekesebb újítás a könnyűfém-hengerfej. Szombaton már a Dessewffy uccai üzletben is megtekinthetők.

Central autó service

szolgálat kft.

AMERIKAI MINTÁRA BERENDEZETT
service állomás

A VÁROS KÖZÉPPONTJÁBAN
V., BÁLVÁNY UCCA 12

TELEFON: 2-67-67

Szolgálat: ÉJJEL-NAPPAL!

SHELL KENŐOLAJÁLLOMÁS - BENZINKÚT

Autó és motorkerékpár accumulator eladása, javítása, töltés



POLUS-SIRIUS MŰVEK RT.

VARTA-HÁZ

SCINTILLA VEZÉRKÉPVISELET

BUDAPEST, V., BÁLVÁNY-U. 12.

TELEFON: 113-51 és 113-52.

SCINTILLA

„VARTA”

„DEAC”

„PERTRIX”

„SCINTILLA”

önindító és világító telepek automobилоkhoz és motorkerékpárokhoz

lúgos örökéletű fémaccumulator motorkerékpárokhoz, lámpákhoz stb.

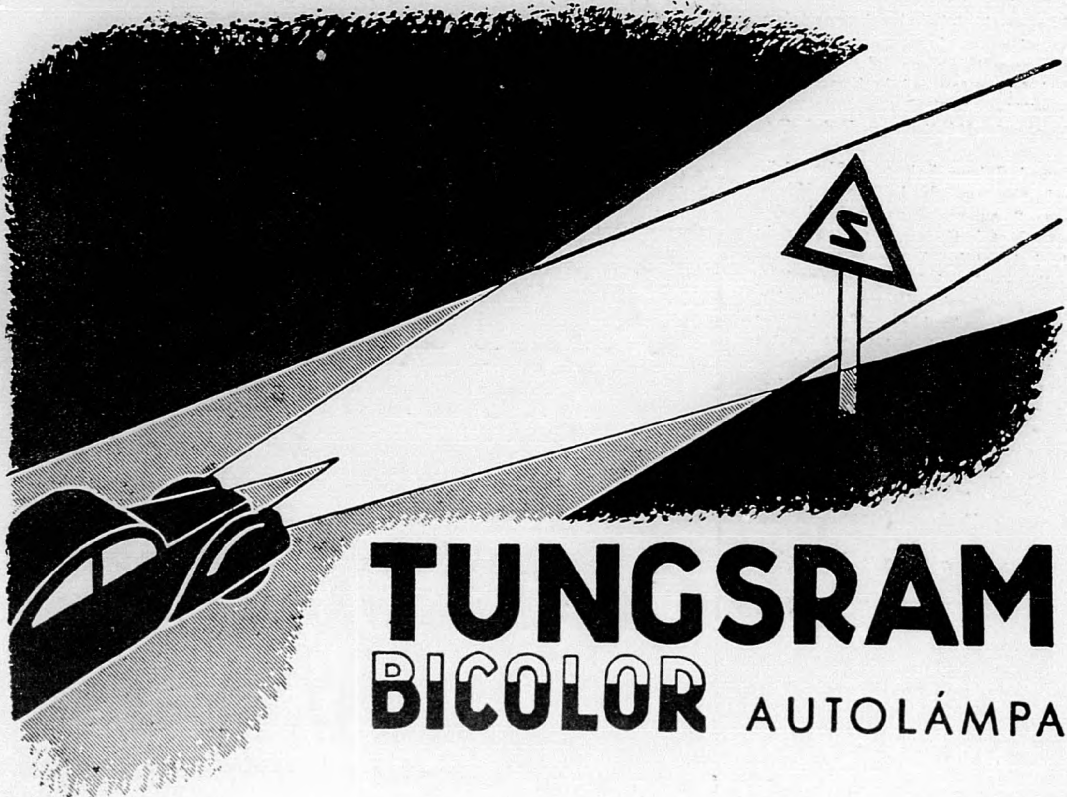
korlátlan raktárképességű szalmiákmentes száraztelepek, zseblámpatokok,

dynamók, mágnesek, vertex mágnesek, indító motorok, indexek, villanófény irányjelzők, kapcsolók, kapcsolószekrények, lámpák, reflektorok, elosztók, gyújtótekerccsek, vezetékek, ablaktörlők, kürfők stb. stb.

POL örökéletű biztosíték automaták. **IGNIS** csillámszigetelésű gyújtógyertyák.

TUNGSRAM és **OSRAM** autólámpák, villamosberendezések alkatrészei. — Ajánlattal készséggel szolgálunk.

Autók villamos berendezésének javítása, karbantartás



TUNGSRAM
BICOLOR AUTOLÁMPA

Fehér távfény, sárga közelfény.