

ÁRA 40 FILL.

JUNIUS 21: MAGYAR GRAND PRIX!

VIII.ÉVFOLYAM

9. SZÁM

1936. június 15.

AutóMotor

A LEGNAGYOBB PÉL-
DÁNYSZÁMÚ MAGYAR
MOTORSPORTLAP



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



PUCH

Az Afrikát átszelő Puch expedíció fotósákmányából:
a gepárdoknak tetszenek a ponyvás oldalkocsis Puch
masinák.



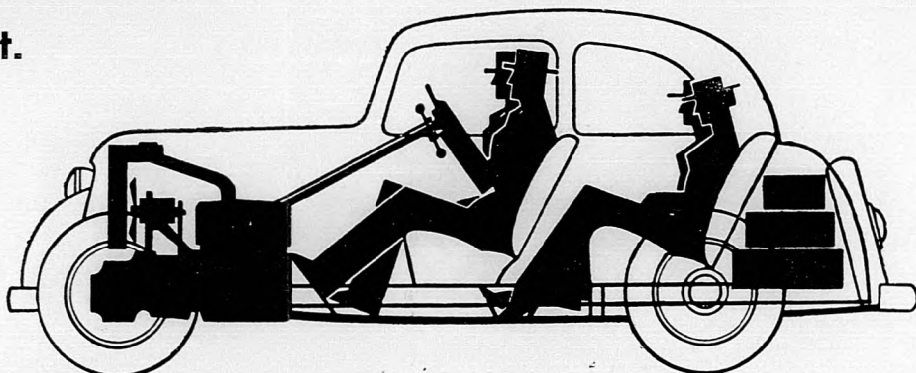
Az igényes közönség döntött:

ADLER

JUNIOR-TRUMPF 1 lit.

TRUMPF 1'7 lit.

Négyen utaznak kényelmesen kofferekkel a kocsiban. Sokat gondolkoztak és sok kocsit néztek meg, mielőtt Adlerre esett a választásuk. Más kocsit mellett nem is dönthettek volna, hiszen az Adler utolérhetetlen gazdaságosságot, üzembiztonságot, kényelmet és elevenséget biztosít.

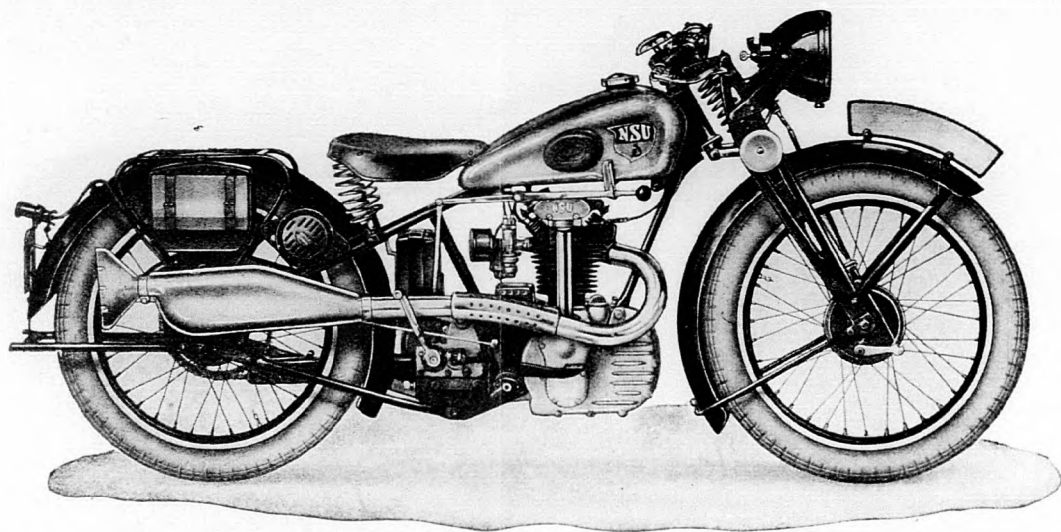


VEZÉRKÉPVISELET:

MÉRAY RT

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

Megjöttek az NSU motorkerékpárok összes 1936-os típusai



Friss, új típusu JOHN BULL pneumatikok megérkeztek!

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

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

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

AutóMotor

AZ EGYEILEN FÜGGELEN
MAGYAR MOTORSPORTLAP

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

Postatakarékpénztári csekkszámla szám: 48.438
Folyószám: Angol-Magyar Bank

VIII. ÉVFOLYAM

BUDAPEST, 1936. JUNIUS 15.

9. SZÁM

Előgyújtás

Móttó: Hé paraszt, melyik út vezet itt Budára?
.....
..... rúdát kapta vala
Budára utat azzal mutatta vala ...
(Hosvai: Toldi.)

Nem lehet azon csodálkozni, hogy a korszakos újítások a közlekedési jelzések terén is napirenden vannak. Tegnapelőtt még szenzáció volt az útkeresztvezéssel sülkáló rendőr, amint ritmikus tornagyakorlataival szab irányt a forgalomnak. Tegnap jött az újabb szenzáció, a villanyrendőr, az ő elektromos kaleidoszkópjával, mellyel oly színpompásan oldja meg a szabad vagy nem szabad közlekedésrendészeti problémát. De mint minden szenzáció, ez sem tartott örökké, jött az új forgalmi csoda, Kolombusz közlekedésrendészeti tojása. Azaz a rendőr, aki nem tornászik, aki nem játszik különböző színeket, aki nem kacsint. Aki csak áll a posztján és a szabad jelzést egészen eredeti módon, jóirányzott horizontális — sercintéssel adja meg.

Mert az egyik forgalmas híd ügynevezett torkolati rendőre — mint azt teljesen szavahihető informátorunk mesélte — ezzel a határozottan zseniális módszerrel oldotta meg az egyszerű forgalmi jelzés kérdését.

Külföldön automatákkal dolgoznak, központi kapcsolószerkezetekkel. Londonban fotocellás fényjelzőkkel kísérleteznek. Amerikában rejtett kontaktusokkal operálnak. Nálunk — nem kísérleteznek. Nálunk még csak nyílakat sem raknak a tiszta keresztezésekre. Ahová pedig kísérletképpen raknak, ott a nyíl nem az útírányt mutatja, hanem a szemben levő ház összkömfortos emeleti háromszobás lakását veszélyezteti. Nálunk nincsen automata, nincsen fotocella. De van — köpő rendőr. Aki úgy adja meg a jelzést, hogy kiadósat gejjzrez fogai rekeszéből — menetirányban.

Az új módszert igazságtalanság volna nem tetszetősnek mondani. Altalánosítani kellene, új területeket felkutatni a számára, ahol alkalmazni lehetne. Milyen szép is volna például, ha Fülöpi mester az Operában sercintéssel adna jelt a lírai tenornak a bevágásra. Ha a Keleti-pályaudvaron társca helyett mesteri pökéssel indítanak az Orient-expresszt. Ha — mondjuk — a Kültelki Klub közgyűlésén szavazóurna helyett köpőládát állítanának az elnöki asztal elé, stb. stb. ...

Akármiilyen hódolattal is áldozunk a nagy feltaláló zsenijének, mégis úgy véljük, hogy a pökőrendszer mégsem százszázalékos. Igaz, hogy gyökeresen kockázatosná teszi azt, hogy valamelyik elrugaszkodott autós vagy motoros behajjtson a tilos jelzésbe, viszont szeles időben nehezen alkalmazható. Félő ugyanis, hogy szélben a határozott irányú, szigorúan horizontális és legrazánabb ívű köpet is célt téveszt. És az sínesen kizárva, hogy az autósok közül valamelyik esztelenül szintén kedvet kap és jelez. Azaz vissza — jelez. Amint derék rendőrünk csak nehezen győzne — zsebkendővel.

Érdekes és figyelemreméltó lapkivágást küldött be a minap egyik olvasónk. A cikk motorvonatkozású és mivelhogy napilapból való, hát természetesen, hogy tartalma nem nélkülözi azokat a véres elemeket, mely elemek oly gyakran és átfogó módon csiklandozzák a napilapok híreit gyártó szaktársaink — fantáziáját. Az Esztergom június 8. jelzésű cikk osztrák mérnök súlyos motorbalesetéről számol be a tati országúton. Aszongya, hogy aszongya: ... Tát és Nyerges között a kerékpár dugattyúja besűrűsödött. A gép azonnal megállt és a mérnök menyasszonyával együtt kirepült a nyeregéből ...

Tanulság? Ne induljunk túrára híg dugattyúval, mert nem tudhatjuk, hogy mikor sűrűsödik be és mikor repülünk

menyasszonyal vagy menyasszony nélkül. A dugattyú ugyanis éppen ellenkező módon viselkedik, mint az — agyvélő. A motorossal akkor van baj, ha a dugattyúja sűrűsödik, a cikliróval pedig éppen ellenkezőleg, amikor hígul az — agyveleje. Bár határozottan állítjuk, hogy agyvélőhígulástól még egészen szép és kerekded cikkek lehet írni. Ha másról nem, hát például a dugattyú besűrűsödéséről.

A nemrég még oly divatos háborús filmek rendezői sohasem mulasztották el az alkalmat arra, hogy bele ne ikatassanak leghatásosabb jeleneteik közé egy ügynevezett menekülési képet. Az országúton dunnákkal megrakott szekerek, gyalogosok tolonganak, keverednek keresztül-kasul a filmen, a lázas káosz szereplőinek arcán kívül az izgalom és minden ügy össze van keveredve, mint a kígyó a Laokoon szobron. Kár, nagyon kár, hogy a minapi repülőnap alkalmával nem vonultak ki a filmesek Jupiter-lámpáikkal a mátyásföldi országútra, ahol pompás káosz-képeket, izgalmas menekülési és fejvesztettségi jeleneteket vehettek volna fel. Mert ekkora forgalmi tohavobóu eddig csak a síváremlékű Zeppelin-napon ejtette kétségbe azokat, akik hisznek a rendőrség rendfentartási képességeiben.

Pedig milyen egyszerű lett volna megoldani a repülőnap forgalmának síma lebonyolítását. Csak éppen 30—40 méterenként rendőrt kellett volna felállítani az országút közepére azzal, hogy az autót csak egyesével, libasorban engedjék vonulni. Olyan egyszerű lett volna, olyan simán kiért volna az a 7—8000 autó, nem kellett volna egy óras késéssel kezdeni a mutatványokat, nem átkozódott volna senki és a főkapitány úr is megspórolta volna azokat a szarkasztikus újságcikkeket, melyek mindegyike kihasználta az alkalmat arra, hogy a rendőri riportereket nemrég ért sérelem miatti visszontszolgálattal kedveskedjék ömlétségének



A Vacuum Oil Co. rendkívül izléses vignettákkal csinál propagandát hazánk legszebb tájainak. Az ország legmagasabb pontját, a Kékestetőt ábrázolja az itt bemutatott vignetta, mely a vendégautók szelvéldőre, csomagjaira ragasztva, a külföldön hosszú időn át foglalk propagálni hazánk eme festői szépségű helyét.

A magyar GP előtti versenyek nem tisztázták az erőviszonyokat!

A magyar közönség érdeklődése a népligeti Grand Prix előtt érhető módon fokozott mértékben irányult a magyar GP-t megelőző világversenyek kimenetele elé. A barcelonai GP. majd az Eifel-verseny voltak hivatva tájékoztatást nyújtani a német és olasz versenymárkák erőviszonyairól. Barcelonában az olasz Nuvolari 3 mp-cel győzött a németek éllovasa, Caracciola ellen, az Eifel-en viszont Rosemeyer több mint 2 perccel verte Nuvolarit. Figyelembe véve azonban a mellékkörülményeket,

BARCELONA:

Nuvolari (Alfa) 3 mp-el verte Caracciolt (Mercedes Benz)!

Bármilyen hihetetlenül is hangzik a barcelonai Penya Rhin Club Grand Prix versenyt Nuvolari nyerte meg 12 hengeres Alfa Romeo kocsiával és ezzel megismételte emlékezetes tavalyi német GP bravúráját és másodikban is rést ütött a német kocsik győzelmi sorozatán! *Nuvolari ezuttal mindent, vele az életét is jeltette egy kártyára:* tankjában alig öt liter üzemanyaggal, kerekein az utolsó körökben csafatokban lógó gumikkal bár, de 3 másodperccel Caracciola előtt győztesen fejezte be a versenyt!

A 180.000 főnyi nézősereg szegélyezte 3.79 km-es miniatűr körkuten állott start-hoz a 80 körös, azaz 303,2 km-es verseny mezőnye. Tizenegy kocsi startolt, a nagygépek közül hiányzott a két Auto Union kerek, Stuck és Varzi, Mercedes-Benz részéről pedig Fagioli és Brauchitsch. A Scuderia Ferrari 12 hengeres Alfáit az istálló legjobbjai Nuvolari, Brivio és Farina vitték starhoz, velük szemben a Caracciola—Chiron Mercedes-Benz kettős és a két Auto Union-utánpótlás, Rosemeyer és Delius követtsétek a német színeket. Start után Caracciola áll az élre, Nuvolari és Chiron nvargal mögötte, Etancelin (Maserati) és Brivio kiesése után a 6-ik körben Nuvolari rekordkör árán átveszi a kommandót, Rosemeyer sokat áll, a „camp'onissimo” egyre erősít a kivételes tudását még jobban kidomborító pályán úgy, hogy a 10-ik körben félkör előnye van az MB-menők, Caracciola és Chiron előtt. Nuvolari a 20-ik körben ismét rekordot fut, a 24-ikben 115.646 km-re srófolja fel a körrekordot és 30 másodperccel vezet „Karacs” előtt. Nuvolari 40 körnél, a táv felében kerekét cseréli és most Caracciola vezet — 30 mp-el! Tíz körön át változatlan marad a helyzet, amikor Caracciolt kerékeserőre íntik le. Míg Caracciola áll, Nuvolari kerül az élre, keményen rakkol és annyi előnyt gyűjt magának, hogy az 59-ik körben anélkül, hogy vezetőpozícióját fel kellene adnia, cseréli egyik első kerekét! A 60-ik körben 30 mp Nuvolari előnye: Caracciola finiselnél kezd: körönként 1 —2 mp-el hoz az olaszon... Nuvolari gumijai készek: denója kétségbeesetten megállást jelez, de a veterán bajnok oda sem hederít. Jól tudja, hogy erre most nincs idő, minden tized másodperce drága... a 74-ik körben még

meg kell állapítanunk, hogy ezen két eredmény még távolról sem tisztázta az erőviszonyokat, melyekre teljes világosságot éppen a magyar GP van hivatva deríteni. Tény az, hogy a másfél év alatt csupán két verséget szenvedett németek továbbra is erős favoritként jelennek meg a versenyek startjánál, de fölényük aligha lesz olyan nyomasztó, mint volt a multban és az eddig úgyszólván kizártnak tartott „meglepetésekre” mindenkor el kell készülnünk! Ime a magyar GP-t közvetlenül megelőző két verseny lefolyása:

16. a 76-ikban 14. a 78-ikban már csak 12 mp. az előnye!... Hátsó kerekeiről csafatokban repül szét a gumi és még lassítani sem lehet: *Caracciola a sarkában van már!* Vajjon kitarának a gumik? Helyesebben a nászon... *Nuvolari rámosolygott a megérdemelt szreense:* sikerült 3 másodperccel Caracciola előtt célba érkeznie. (Ez nem sikerült a tavalyi német GP-n ellenfeleinek, Brauchitschnak... „Karacs”

EIFEL VERSENY:

Rosemeyer (Auto-Union) revansot vett Barcelonáért!

A jubileumi 10-ik Eifel-verseny a barcelonai GP meglepő eredményei után érthetőleg a motorsport-világ érdeklődésének középpontjába került. Az olasz Alfa Romeo menők, élükön Nuvolarival, be akarták bizonyítani a barcelonai győzelem reális voltát, a németek viszont revansra éhesen készültek a

MORRIS AUTÓK

uj szállítmánya beérkezett. Az új 1^{1/2} literes kocsik is megjöttek. Árvonallas kiállítás. Minőségileg külön klasszis az angol MORRIS. Fogyasztás minimális. Az 1 literes kocsi a legjobban bevált kis kocsi Magyarországon. — Kérje árjegyzékeinket. Előnyös csere, hosszú részlet.

Vezérképviselő:

DEMÉNYI és FIA
Akadémia-utca 19.



Nuvolari (Alfa Romeo) büszke a barcelonai diádalra.

későn finiselt, taktikázott. Ebben pedig Nuvolari a legveszélyesebb ellenfél! Eredmény:

1. Nuvolari (Alfa Romeo) 2:43:07 mp, Atlaga 111.646 km. Rekord!
2. Caracciola (Mercedes-Benz) 2:43:10 mp.
3. Farina (Alfa Romeo) négy körrel.
4. Delius (Auto Union) öt körrel.
5. Rosemeyer (Auto Union) öt körrel.
6. Chiron (Mercedes Benz) 5 körrel.
7. Sommer (Alfa Romeo) hat körrel.
8. Villapiedra (Maserati) hat körrel.

nürburg-ringi összecsapásra. Az eredmény Rosemeyer fölényes győzelmé folytán a németeket igazolta ugyan, de az új 12 hengeres Alfa Romeok olyan állóképességre tettek bizonyosságot, amely máris sok gondot okoz a német gyárak versenyvezetőségeinek. A győztes Rosemeyer a 228 km-es távon több mint két perccel verte Nuvolarit, valósággal brillírozott a rendkívül nehéz Nürburg-körön. Rosemeyer Bosch-gyertyákkal, Continental gumikon és Bosch-gyújtással nyerte a versenyt, amelynek másféltre nem felüli „nagy” kategóriájában a következőképpen festett a végeredmény:

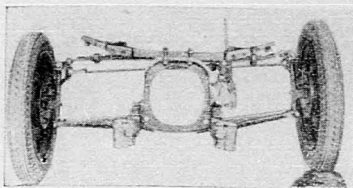
1. Rosemeyer (Auto Union) 1:56:41 mp, Atlaga 117.1 km.
 2. Nuvolari (Alfa Romeo) 1:58:54 mp.
 3. Brivio (Alfa Romeo) 1:59:30 mp.
 4. Farina (Alfa Romeo) 1:59:38 mp.
 5. Lang (Mercedes-Benz).
 6. Chiron (Mercedes-Benz).
 7. Varzi (Auto Union).
 8. Stuck (Auto Union).
 9. Delius (Auto Union).
 10. Zanelli (Maserati).
- Caracciola és három más versenyző motorhiba miatt feladta a versenyt.

A versenykocsik 1.5 literes csoportjában 182.5 km-es távon Trossi (Maserati) győzött 112.6 km-es átlaggal, márkatársa Tenni és az ERA-vezető „Bira” előtt, míg Hartmann (Maserati) szerepléséről lapunk zártáig nem érkezett hír.

A sportkocsik csoportjában Henne (BMW) győzött 101.5 km-es átlaggal, míg az oldalkocsis motorkerékpárok versenyét Schneider (NSU) nyerte 94.4 km-es átlaggal.

Izgalmakban bővelkedett a motorkerékpárok versenye, amelyben a DKW-vezető Müller fölényesen győzött 105.5 km-es átlaggal a 103.25 km-es átlagot futó Gall (BMW) előtt, míg a harmadik helyet 102.05 km-es átlaggal ismét DKW-menő, Mansfeld foglalta el.

Itt a „Fiat 500” — a munka és a takarékoság kisautója



A hidraulikus lökhárítókkal kombinált független elsőkerékkrugózás a legrosszabb uton is fokozott stabilitást biztosít.

Az ország autós közönsége talán még sohasem várt nagyobb érdeklődéssel autótípust, mint a „Fiat 500”-at. Hónapok óta szóbeszéd tárgya a torinói gyár beígért új kiskocsija, nagytitokban fényképek forogtak közkézen, de biztosat senki sem tudott. Amikor azután végre megjelentek az első bemutató modellek a Váci utcában, embertömeg vette körül az érdekes kis modelleket, melyek egy csapásra meghódították a közönséget.

A Fiat-gyár 500-asával telitalálatot könyvelhet el, hiszen régen szükség volt arra az egészen kistipusú, kétüléscsukott, mozgékony, felette takarékos, aránylag tekintélyes sebességre és országúti üzemre is képes, izléses kivitelű, teljesítőképes kisautóra, mely 3000 pengőn aluli árával olyan tömegeket kapcsolhat be az autók táborába, mely tömeg eddig a villamosok és buszok Perronjairól figyelte vágyakozva az egyre növekvő autóforgalmat. Szükség volt arra a kisautóra, mely alig hatliteres fogyasztásával, minimális üzemköltségével azon az üzemeltetési költség-szinten mozog, mely a kevéspénzű részére is lehetővé teszi az autó számtalan előnyének kiaknázását.

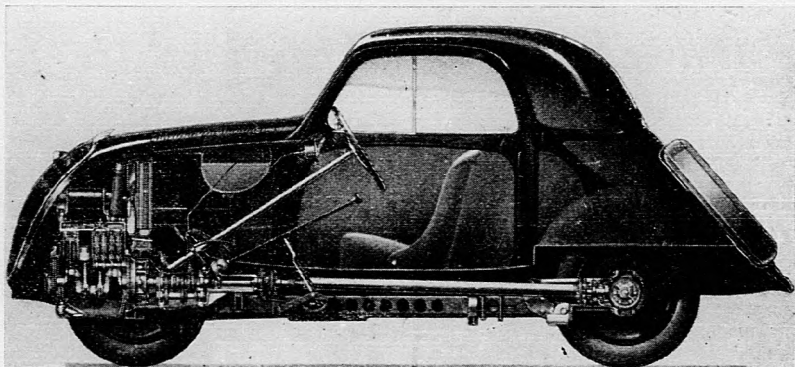
A Fiat gyár ebben az elgondolásban teremtette meg 500-asát, melyet joggal nevezhetünk az 1936-os szezon leg-nagyobb slágerének.

A „Fiat 500” törpe méretei ellenére sem játékszer, hanem minden ízében jól megkonstruált, jól kivitelezett, tökéletesen átgondolt komoly automobil. Műszaki megoldása nemcsak minden ízében korszerű, hanem egyuttal harmonikus is, amellyel — függetlenül rugózott első kerekeivel — számol a nehéz terepek által támasztott követelményekkel is.

Motorja négyhengeres-négyütemű-

lál helyet, ami a kétméteres tengelytáv mellett is hihetetlenül tágas férőhelyet biztosít két személynek, amellyel bőséges csomagteret is ad. A motorral blokkba épített sebességváltó négy áttételi fokozatot ad, melyek közül a zajtalan harmadik a direkttel szinkronizálva van, ami villámgyors és kettős kuplungozás nélkül is zajtalan kapcsolást enged meg.

Első kerekei egymástól függetlenül vannak keresztirányúval kirugózva, ez a rendszer a hidraulikus lökhárítókkal kombinálva nemcsak tökéletes rugózást, hanem fokozott stabilitást bizto-



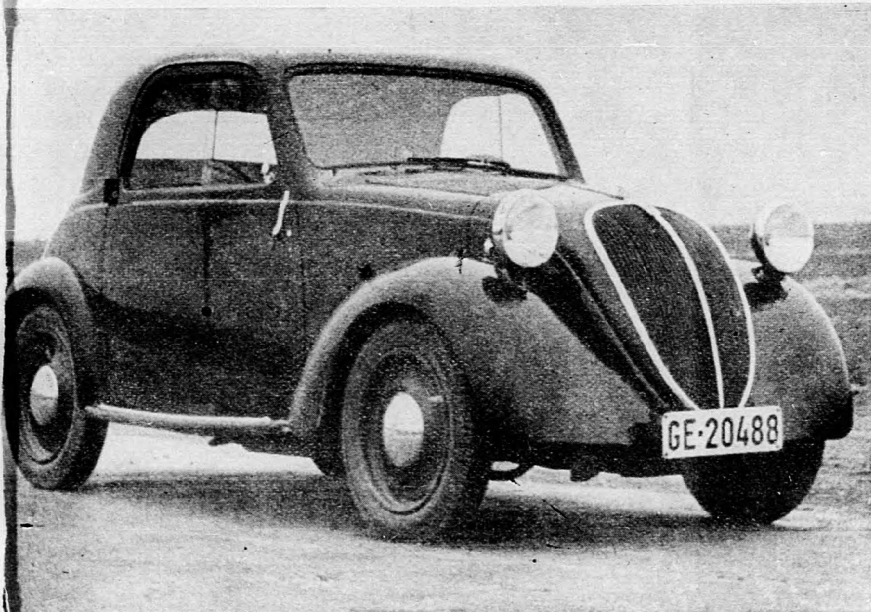
A Fiat „500” metszetrajza nemcsak a konstrukciót világítja meg, hanem elárulja azt is, hogyan lehet a kis kocsiiban ilyen bőséges férőhelyet biztosítani.

alulvezérelt 570 kcm-es blokkmotor, mely percenkénti 4000-es fordulatszámánál 13 féklőerőt teljesít. A motor az első tengely előtt gumiba ágyazva fog-

sít rossz terepen is. Hátsó hídja negyedelliptikus rugókkal és ugyancsak hidraulikus lökhárítókkal van megoldva. Mind a négy fékje hidraulikus, kéziféke a transzmisszióra hat, kerekei 15—400 ballonokkal vannak szerelve, benzintartánya 22 liter üzemanyagot fogad be, ami hatliteres fogyasztás mellett majdnem 400 kilométeres akcióutazást biztosít. Villamos berendezése 12 voltos, gyújtása teleprendszerű. Érdekes tulajdonsága a motornak a felette könnyű hozzáférhetőség, az egész motorblokkot néhány csavar meglazítása után a szó szoros értelmében ki lehet húzni az alvázból, ami javításoknál óriási munkaidő megtakarítást jelent.

A karosszéria sajtolt acél, kivitele izléses, az ülés állíthatók, az üvegezés szélánkmentes Securit táblákból készül. Karosszériájának vonalvezetése a legkorszerűbb aerodinamika elveknek felel meg, ami a kisfogyasztású, takarékos motor ellenére 85 km-es csúsebbséget ad, ami a légellenállás csökkentésének tudható be.

A „Fiat 500” — mint azt a műszaki leírás igazolja — mindenben megfelel a várakozásnak, hivatott arra, hogy Magyarország igazi népaútója legyen. Az irányában megnyilvánuló érdeklődés már most előrevet a rekordeladások árnyékát és biztosak vagyunk abban, hogy a világhírű olasz gyár új típusával nagyban hozzá fog járulni az ország óriási nemzeti jelentőségű motorosításához.



A Fiat „500” aerodinamikus vonalvezetése jól bevált nagyobb testvéérének, a Fiat „1500”-nak tapasztalatait hasznosítja.

A pneumatik szíve —

Ne takarékoskodjunk, évenként cseréljük ki a szelepbelsőrészeket, a filléres kiadás bőven megtérül, mert fokozza gumijaink élettartamát

a szelep belsőrésszel!

A pneumatikokban uralkodó légnyomás nagysága nemcsak a gumi élettartamára van óriási hatással, hanem erősen befolyásolja a gép stabilitását, tehát nemcsak gazdasági, hanem kényelmi, hanem életbiztonsági okokból is nagyfontosságú a helyes pneumatik légnyomás biztosítása.

Ha túl puha gumival járunk, úgy pneujaink élettartama a felére-egyedére csökken, a túl keményre fúvott gumi hamar szétrázza nemcsak a karosszériát, hanem a vezető és utasok idegeit is. Ha a kerekek egyenlőtlen nyomásra vannak pumpálva, úgy ez nemcsak a kocsikormányozhatóságát, hanem a fékek működését is károsan befolyásolja.

A helyes légnyomást úgy biztosítjuk, hogy legalább hetenként odaállunk nyomásmérővel felszerelve a garázs légpumpájához és pontosan az előírt nyomásra fújjuk fel a gumikat. Hogy ez az előírt légnyomás mennyi, azt — ne a gumigyárak légnyomás táblázatából állapítsuk meg. A gumigyárak ugyanis túlságosan magas légnyomást írnak elő, részben mert a mindennapinál nagyobb terhelést kalkulálnak, részben pedig azért, mert a túlságosan keményre fúvott guminak nagyobb az élettartama. Viszont azzal, hogy ennek a karosszéria és az utasok rázkódásra hajlamos agyveleje adja meg az árát — nem túlságosan törődik a gumigyáros. A helyes légnyomást legjobb vagy tapasztalati úton megállapítani, vagy pedig a gép képviseleténél megtudakolni.

A helyes légnyomást azonban nem elég megadni a guminak, igyekezni kell azt fenn is tartani. A helyes légnyomás megtartásának kulcsa az a kis igénytelen alkatrészecske, mely a tömlőszelep belsejében van: a szelepbelsőrésszel. A szelepbelsőrésszel teszi lehetővé azt, hogy a tömlőt tetszés szerint felfújjuk, hogy engedjük belőle a levegőt és hogy a tömlőben levő sürtített levegő ki ne illanjon.

A szelep belsőrésszel szerkezete igen egyszerű, legfontosabb része a rugó, a gumigyűrű és az arra illeszkedő éles szélű fémhenger. A rugó nekiszorítja a gumigyűrűt a fémhengerre, elzárja a levegő útját.

A szelepbelsőrésszel szerkezetéből önként adódik, hogy a szelep csak akkor zár légmentesen, ha a kis gumigyűrű rugalmas és ép, hogy a fémhenger éles vége átfúvás nélkül illeszkedhessen rá.

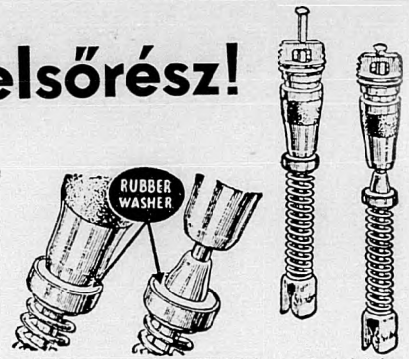
Ha a szelepbelsőrésszel jól zár, tehát a fémhenger légmentesen illeszkedik a gumigyűrűre; levegővesztés a szelepen át lehetetlen. Mégis azt tapasztaljuk, hogy idővel a pneu légnyomása csökken. Ez annak tudható be, hogy a leg-

jobb és legtökéletesebben gyártott tömlő is porózus, amin amíg gumit használunk erre a célra — segíteni nem lehet. A porozítás okozta nyomásvesztés elég hetenként pótolni, hiszen a gumi mikroszkopikus likaacsain át kiillanó levegő mennyisége minimális.

A szelepbelsőrésszel a pneumatik egyedüli „működő” alkatrésze, mint ilyen nemcsak karbantartást igényel, hanem célszerű legalább egyszer egy évben kicserélni. A szelepbelsőrészek ára csak néhány fillér, nem érdemes tehát takarékoskodni, hanem rendszeresen évenként felújítani annál is inkább, mert hiszen a tömitést biztosító gumigyűrű nem örökéletű.

Igen gyakran megtörténik, hogy a pumpáláskor piszok vagy porszemese kerül a szelepbelsőrésszelbe, ami a fémhenger pontos összeilleszkedését a gumigyűrűvel megakadályozza. Pumpálás után tehát célszerű minden alkalommal meggyőződni arról, hogy a szelep jól zár. A legjobb erre a régen divatos, bár nem túlságosan étvágygerjesztő nyálmódszer, egy kis nyálát teszünk az ujjunkra, benyálazzuk a szelep száját, ha a szelep nem zár légmentesen, úgy levegőbuborékok képződnek. Gusztosabb módszer úgy állítani a kereket, hogy a szelep legfelül álljon és vízzel töltött poharat tartunk alája: a levegővesztéséből buborékolás árulja el.

Ha a szelep levegőt ereszt, úgy legjobban egyszer-kétszer benyomni a sze-



Ezen a nagyított képen jól látni a szelepbelsőrésszel szerkezetét.

lepben levő kis lapos, vagy gombosvégű drótnál alig vastagabb fémrudacsok. Ilyenkor levegő surran ki a tömlőből, a légáramlat legtöbbször kihajtja a szelepbelsőrésszel rakódott tisztatlanságot. Ha azonban ez nem segít, úgy a szelepszapka végével kicsavarjuk a szelepbelsőrésszel és azt jól megvizsgáljuk. Legtöbbször azt látjuk, hogy a kis gumigyűrű anyaga van kirojtosodva, ilyenkor elő az új szelepbelsőrésszel. Ha a hiba országoton jelentkezik és új belsőrésszel nincsen kéznél, úgy egy kis olajat kell cseppenteni a gumigyűrűre, megforgatni a gumigyűrűnek nekiszorított fémhengerkét, néha ez a módszer segít, de az első alkalommal azonnal cseréljük ki a belsőrésszel újjal.

Néha az is előfordul, hogy a szelepbelsőrésszel külső felületén levő tömitőgumi hibás. Ilyenkor is cserélni kell a belsőrésszel, ha nem áll rendelkezésre, úgy itt is segít ideiglenesen az olajjal vagy zsírral való bekenés.

Sporthoz, turához :

METZELER



Henne 246 kilométeres abszolút motorkerékpár világrekordját is METZELER gumival futotta

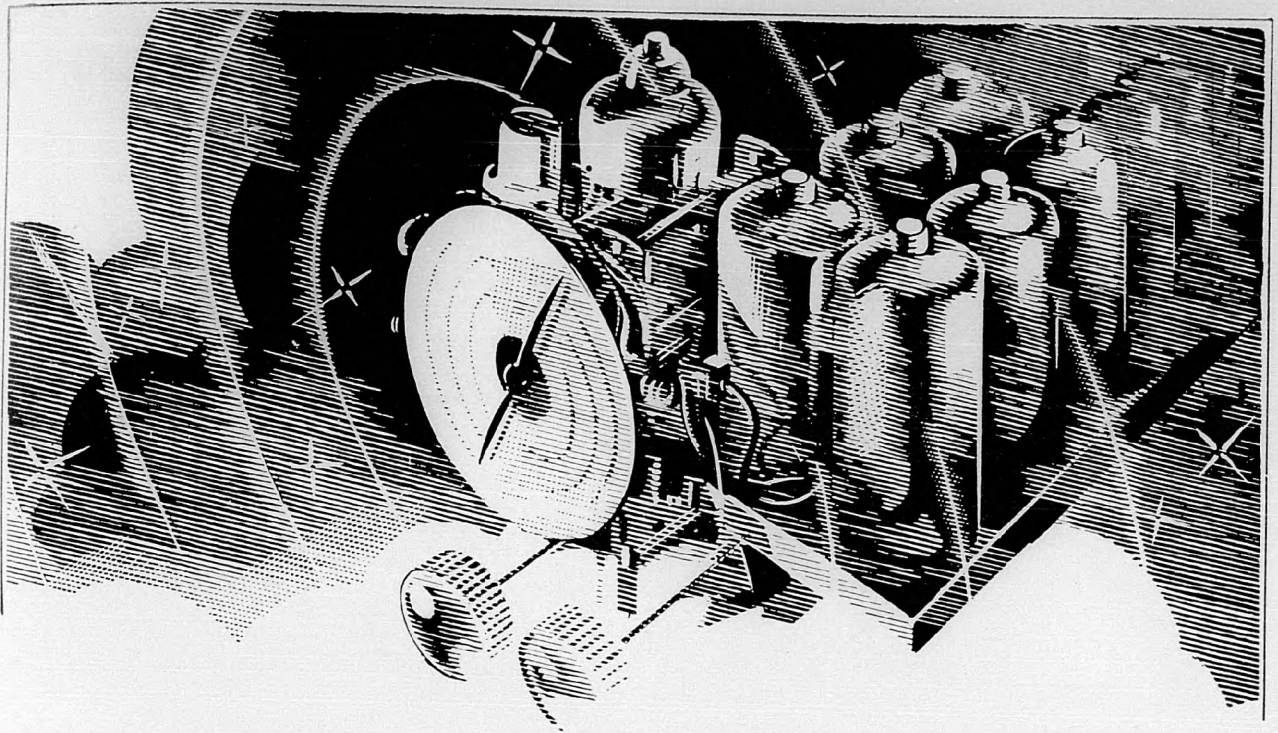
Vezérképviselő:

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

A legtökéletesebb autótisztítószer

Kapható minden jobb szaktüzletben.

a Szepa-Polish-8



A „slum“-nélküli
olaj*!

Az új Mobiloil
„slum“-mentes!

* „Slum“ egy új angol szó a motorolajból származó különböző lerakódások kifejezésére. A „slum“ kifejezés a következő szavakból keletkezett: **sludge** (iszap) és **gum** (ragacs).



A rádió mellékzörejek nélkül!

A rádiónak — mindennapi örömeinknek — sajnos még mindig vannak gyermekbetegségei. A fűtülés és sivítás, a ropogás és recsegés mindennapi jelenség.

Még a legnemesebb motorolajban is előfordultak eddig ilyen „zavarok“! Természetes tisztálanságok, olyan szénhidrogének, melyek a ragacos, kátrányos és iszapos lerakódások okozói voltak. Az ÚJ MOBIL OIL-t azonban a „Clearsol“-eljárással finomítják: a legvégső, kenni nem képes részek is eltávolítottak.

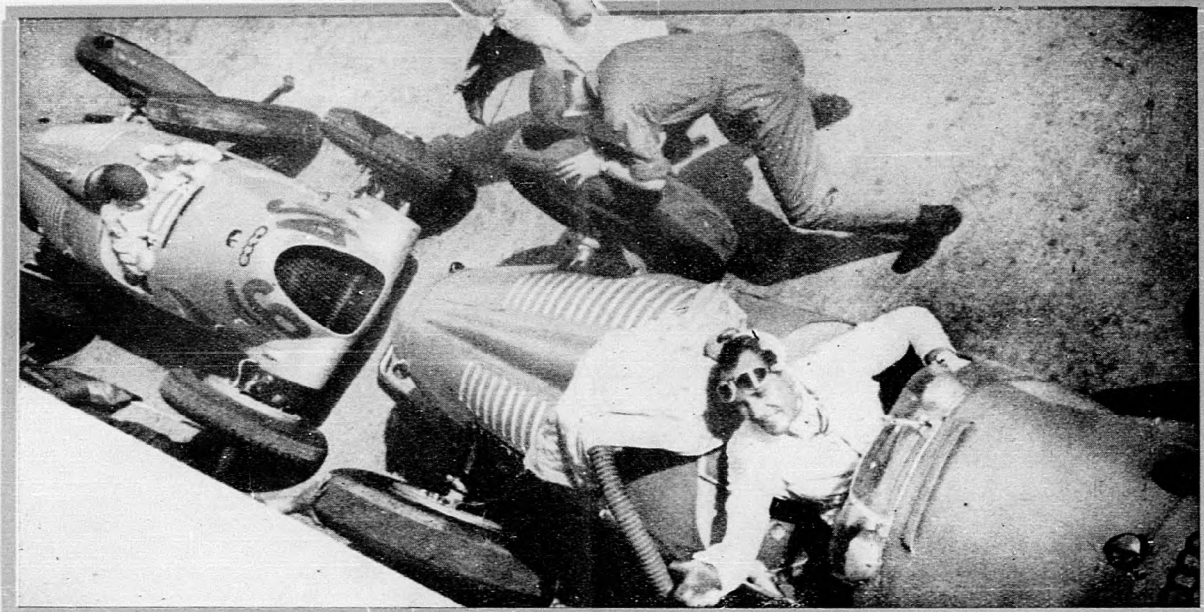
Az ÚJ MOBIL OIL minden cseppjében minőség; kiadósabb, gazdaságosabb és az autó vagy motorkerékpár élettartamát évekkel meghosszabbítja.

Új Mobiloil

BEJEGYZETT VÉDJEGY.

a „tisztá” autóolaj

VACUUM OIL COMPANY R.T. BUDAPEST



Izgalmas depójelenet a tripoliszi GP-ről: a két Auto Union krekkt Stueck és Rosemeyer tankoi és kerekeit cserél...

Június 21. délelőtt 1/21 órakor tartol az I. Magyar Automobil Grand Prix mezőnye a népligeti pályán!

Évek hosszú során át vártunk erre a pillanatra és most, hogy már csak napok, órák választanak el tőle, lázban áll az egész magyar sportvilág. A verseny rendezősége valóságos átépítette a Népligetet, az útvonalat versenykéssé állapotha helyezte, minden előkészületet megtett a várható százezres nézősereg és 10.000 gépjármű elhelyezésére.

Jellemző a GP iránti érdeklődésre, hogy az olvasóink előtt ismert német vitorlázó repülő Wolf Hirth, akit Mátyásföldön súlyos baleset ért, levelet intézett a rendezőséggel, kérve, hogy biztosítsanak számára a versenyen megfelelő helyet, mert hordágyon viteti ki magát a GP-re!...

A világ legjobbjai a startnál

A magyar GP startjánál 16 versenyző jelenik meg, a mezőnyben úgyszólván kivétel nélkül képviselve lesznek a világ lekitünőbb volán-művészei. A két német versenymárka: Auto-Union és Mercedes-Benz. 3-3 kocsival vonul fel. A farmotoros, 16 hengeres Auto-Union kocsikat Stueck, Varzi és Rosemeyer, a Mercedes-Benzeket Caracciola, Chiron és Brauchitsch fogják vezetni. Alfa-Romeo új, 12 hengereseit állítja csatasorba Nuvolari vezérlete alatt akinek egyik teamtársa Tadini lesz, míg a harmadik versenyző személye fölött lapzártakor még nem döntött a Scuderia Ferrari vezetősége. A Maserati színeket az angol hölgyvezető Miss Ellison és a kintünő magyar bajnok, Hartmann László fogja képviselni, mindketten a gvár új háromliteres, független kerekű GP-kocsijával állanak a starthoz. A magyar autósport számára már magában véve az is elismerésméltó teljesítmény, hogy egy ilyen vi-

lágversenyre nemzetközileg elismert reprezentánst tud kiállítani. A gyári kötelékben futó versenyzők közül két Alfa Romeo menő angol Ch. Martin és Austin Dobson, valamint az ugyancsak Alfa Romeo menő spanyol Villapadierna állnak starthoz, akik a francia Raph-al (Maserati) méltó keretet adnak a világ legjobbjai között folyó mérkőzésnek. A román Cristea (Ford Special) egészíti ki a valóban szerencsésen összehozott nemzetközi mezőnyt.

Ami a versenykocsi-anyagot illeti, kétségtelenül a farmotoros Auto-Union torpedók azok, melyek elütő konstrukciójuk folytán fokozott érdeklődésre tarthatnak számot. A kocsi tökéletes áramvonal idomú karosszériaképzését nagyban elősegítette a farmotoros konstrukció, melynek további előnye, hogy a kardan kiküszöbölése folytán a motort, sebességváltót és differenciált egybeépíthették. Az áramvonal karosszéria a

német légügyi kísérleti intézet szélcsatornájában végzett hosszas tanulmányok eredményeképpen született meg, a kerekek felfüggesztése a Porsche-rendszertől torziós rudazat révén történt, a vezető az első és hátsó kerekek között a legjobban kirugózott kocsi térben foglal helyet, a csökkentett csapágyszerhelést biztosító 16 hengeres motor V-megoldása a motor rövid építését tette lehetővé: a rövid főtengely folytán kiküszöbölhetők voltak a tengelyre oly kritikus hajlító lengések.

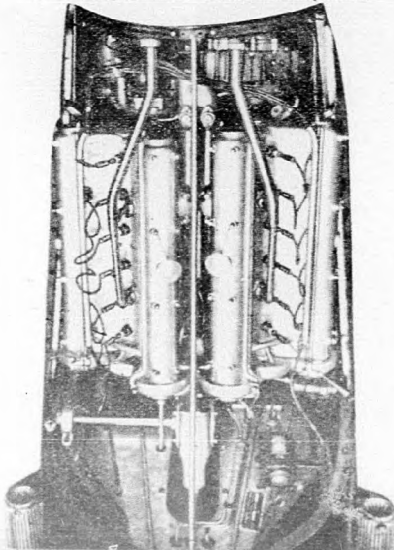
Június 19. és 20-án reggel 8-10-ig tréning!

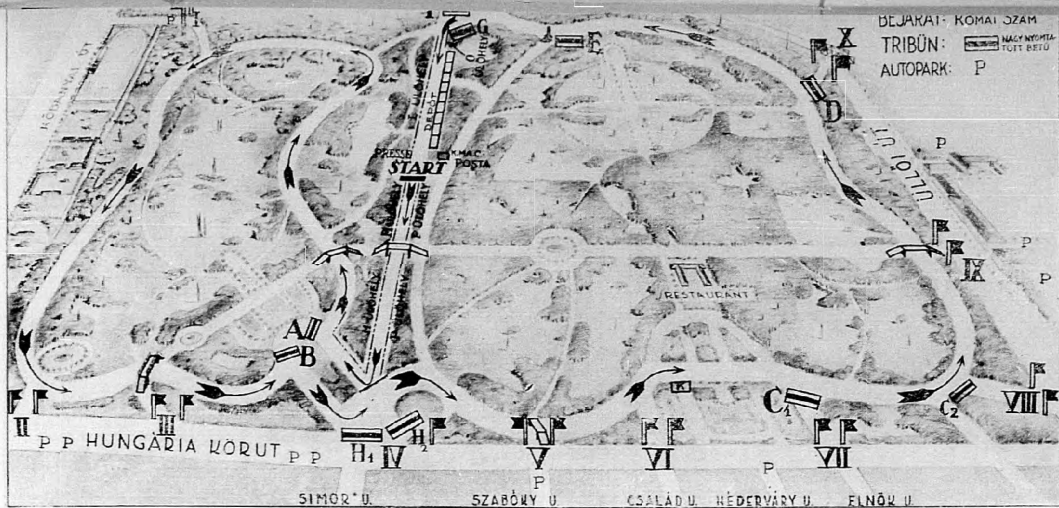
A versenyt megelőző két napon, 19-én és 20-án, reggel 8-10 óráig tartják a hivatalos tréningeket, melyek 1 pengős napijeggyel tekinthetők meg. Különös érdekességre tarthat számot a második tréningnap, melynek körüldi alapján történik a starthely beosztása. A legjobb, tehát legbelsőbb starthely elfoglalását nem a régeinti szokásos sorshúzás dönti el, hanem az hogy a június 20-i tréningben ki futotta a leggyorsabb kört.

Közönség! Figyelem!

Mintán a rendezőség a parkok területén csak kevés, ülőhelyet biztosító kibont állíthat fel, a közönség nagyrésze kényelmes állóhelyekről tekintheti meg a versenyt. A rendezőség ügyi és sportszakértői a KMAC-al karöltve, úgy határoztak, hogy az állóhely közönsége a verseny ötkilométeres útvonalán mentén foglalhat helyet, még pedig a járda széle mellett mintegy félméterre húzózó és a katonaság által húzott drótkordonnal ellátott fákön belül. Ezt a kordont át lépni veszélyes és a legszigoribb büntetés terhe mellett tilos. A homokzsákokkal biztosított életveszélyes pontok a közönség előtt el lesznek zárva.

A 12 hengeres Alfa Romeo versenymotor.





A magyar GP népligeti útvonalának helyárai.

Helyárak elővételben: állóhely 1.50 P, ülőhely M, O, P padsonban és D, E, F, G tribünökön 5.— P, A, B, C-1, C-2 tribünökön és I-10 padson depóülésben 8.— P, H-1 és H-2 tribünökön 20.— P.

Helyárak a helyszínen: az 1.50 P-s jegyek ára 2.— P, az 5 P-söké 6.— pengő, a 8 P-söké 10.— P, a 20 pengősöké 25.— P. Az I-20 padson depóülés 20.— P.

Parkjegyek: autósok 5.— P, motorkerékpárnak 1 P.

Ezúton is figyelmeztetjük a közönséget, tartson rendet, mert csak így biztosítható a verseny sikere. A KMAC ezért felkéri a publikumot, hogy mindenki saját és a forgalom zavartalan lebonyolításának érdekében legkésőbb 10 óráig foglalja el a helyét. Figyelmeztetés szolgáljon arra is, hogy a katonaság által az úttest fölött emelt út hídon csak átjárni szabad, azokon megállani és netán a versenyt innen „nézni”, a legszigorúbban tilos.

Vigyázz: a verseny délelőttjén féltizenegy óra előtt öt perccel ágyúlövés figyelmezteti a közönséget a készenléti pillanatára. Öt per múlva start!

Start!

A versenykocsik a régi és új Népligetet elválasztó 720 méteres Simor uecai útvonalon levő starttól pontosan 1/211 órákor történő ágyúlövésre egyszerre indulnak.

A verseny távja

A verseny távja 250 kilométer. Egy kör hossza pontosan öt kilométer, tehát minden versenyzőnek ötvyszer kell a 11 jobb- és 11 balforduló fűszerezte pályát befutni. A legnagyobb forduló sugara 450 méter, míg a legélesebb kanyar sugara mindössze 12 méter. Az úttest átlagos szélessége közel 12 méter, helyenkint 8 méterre szűkül (250 méteres szakaszon) másutt viszont eléri a 14 és fél méteres szélességet.

Végig az útvonalon...

Start után pár száz méteres egyenes következik, melynek végén a pálya legélesebb jobbhajtűfordulója előtt torpan meg a még tömörült, de alaposan felgyorsult mezőny. A tömegstart olajfűtés, fűlrepesztő pillanatait után, ez a forduló fog ráduplázni az izgalmakra: a kocsik a startot követő pár száz méter után erősen benne lesznek a 150-es tempóban, a mezőny még tömören együtt lesz, bár minden versenyző bizonyos fokú reszkirozás árán is azon lesz, hogy elsőnek válhasson bele a hajtűbe, mert míg a torlódás trt. értékes egérinta tehet szert. Az A tribün előtt pikáns jobb majd gyors bal fordulón át vezet az út tovább a GP-pálya kis hurkáinak esését jelentő merész balfordulóba, mely egyre

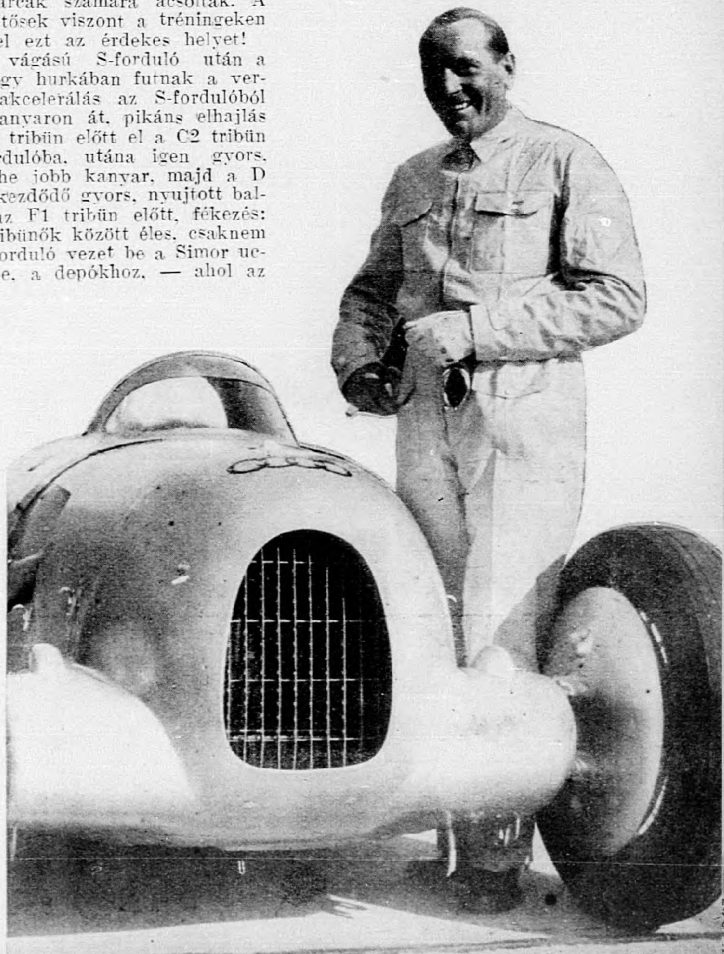
jobban kinyulik, gyorsul, hogy kitünően vágható, egész enyhe jobb fordulón át erősen elnyújtott fekvő, 3-ason át a B-tribünnél kezdődő és a pálya legkritikusabb, S-fordulójaiba vezessen, melyet a startegyenest követő hajtűtől csupán egy barrikád választ el. Ragyogó hely azok számára, akik izgulni akarnak, az itt felállított tribünökről körönként kétszer is láthatjuk a versenyzőket, ráadásul mindkét kétszer a legnehezebb munkában. Ezekről a tribünökről belátható a Simor uecai egyenes, impozáns kép lesz az egyenesben szembe rohanó mezőny... Ezek a tribünökön vannak természetesen a legdrágább helyek, melyeket bizony csak nehéz pénztárcák számára ácsoltak. A kevésbé tehetősek viszont a tréningeken kereshetik fel ezt az érdekes helyet!

A ravasz vágású S-forduló után a GP-pálya nagy hurkában futnak a versenyzők. Kiaccelerálás az S-fordulóból enyhe balkanyaron át, pikáns elhajlás jobbra a C1 tribün előtt el a C2 tribün előtti balfordulóba, utána igen gyors, vágható enyhe jobb kanyar, majd a D tribün előtt kezdődő gyors, nyújtott balforduló, el az F1 tribün előtt, fékezés: az F és G tribünök között éles, csaknem derékszögű forduló vezet be a Simor uecai egyenesbe, a depókhöz, — ahol az

egyes márkák versenyvezetői dolgoznak, ahol az üzemanyagutánpótlás és kerékcserék történnek boszorkányos gyorsasággal —, majd a volt start- és leendő célhelyen át ama bizonyos hajtűforduló felé, mely fenyegetőleg közeledik az egyenes végén...

Ki lesz a győztes?

A német kocsi tagadhatatlanul mint favoritok indulnak a küzdelemben a barcelonai eset azonban rávilágít arra, hogy meglepetések is lehetségesek. Meglepetést pedig elsősorban Nuvolari okozhat, akinek ez másfél év alatt már kétszer is sikerült: a tavalyi német GP-n és az idén Barcelonában.



Hans Stuck (Auto-Union)

Hová menjünk
vasárnap?

Zündapp gépünkkel

Szaladjunk le Balatonra, vagy
Lillafüredre, vagy ugorjunk ki a
Semmeringre?

Mindegy hova megyünk, a mi fő-
kéletes kardános Zündapp moto-
runk üzemköltsége filléreket tesz ki
és vasárnap este biztos lesz a
visszaérkezés.

Vezécképviselőt:

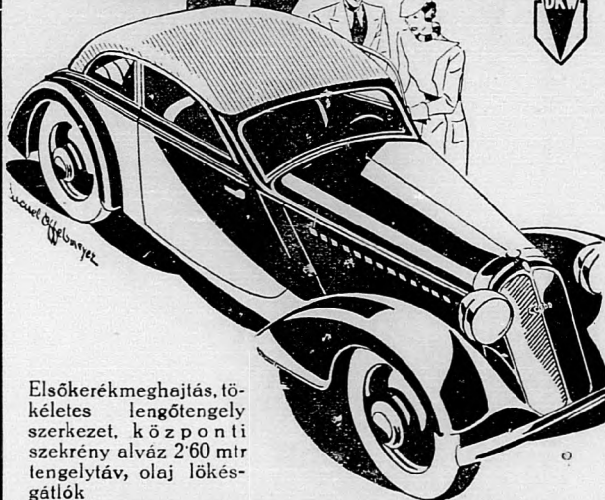
Pajor Imre VI, Jókai u. 28
Tel.: 20-2-28.



AUTO UNION

világhírű gyártmánya

DKW FRONTANTRIEB



Elsőkerék meghajtás, tö-
kéletes lengőtengely
szerkezet, központi
szekrény alváz 2'60 mtr
tengelytáv, olaj lökés-
gátlók

**Üzemköltségben a legkisebb
teljesítményben legnagyobb**

90 km sebesség. 6 liter üzemanyag fogyasztás. Évi adó 40 pengő

**50,000 km. üzemi
motor garancia**

Limousin (teljesen csukott) négy üléses

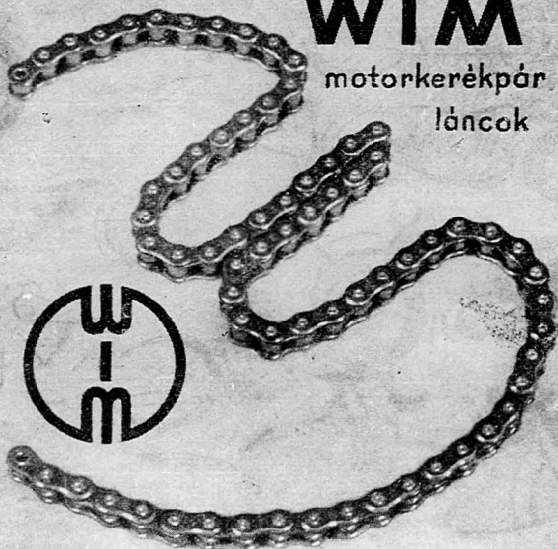
ára **3980.-** pengő

Vezécképviselőt:

MAJLÁTH

VI., Gróf Zichy Jenő ucca 17. szám

WIM
motorkerékpár
láncok



RENOLD-COVENTRY
LISZENC

MINDEN SZAKÜZLETBEN



Különösen ilyenkor nyár elején halani sokat azt a szót, hogy: *idegenforgalom*. Divat lett az idegenforgalomról és annak nemzetgazdasági értékéről szónokolni, minden kiskapuban idegenforgalmi irodák nyílnak és ha a pesti polgár kodakkal és pirospozsgás ábrázattal felszerelt lenszöke angol hajadont lát a hozzá tartozó legalább negyvenkettes cipellővel és negyvenhárom más lábbal, hát kéjesen sóhajt fel: lám-lám, a láthatatlan export. Minden második ember ma idegenforgalomban „utazik”, a taxisoffor és Kovács házy tanácsnok egyforma ügybuzgalommal örvendezik minden nálunk forgó idegennek.

Az idegenforgalom propagálása hatalmas summákba kerül, százezerrel készülnék a prospektusok, a külföldi sajtótermékek egyrésze pedig mint valami jótékony szanálási akciót emlegeti a magyar idegenforgalmi szervek által kibiberált summáktól. A cél: idecsőíteni az idegent. Koszt vasz koszt. És mire az idegen idejön, mármint az autós része, hát felette hatásos ellenpropagandával igyekszik elvenni a jókedvét. Ez a hatásos ellenpropaganda, ez az orr alá borsot törés: a követetvám.

A jó urak csak hírből ismerik a követetvám hatásait. A polgármester úrnak ugyancsak nincsen ideje kiállni például a bécsi vámhöz egy kis tanulmányra, pedig ugyancsak tapasztalna egyetmást, ha úgy valamelyik ünnepnap délelőtt odaállna egy órára. Lenne mit referálnia a pénzügyminiszter úrnak, aki ugyancsak nem ért még eddig rá. És éppen ezért el nem lehet tántorítani a követetvámotól.

Ha már a polgármester és a pénzügyminiszter nem ér rá, ráerek én — gondoltam. És helyettük inspekciónkat Urnapján délelőtt három órát a Budapest határára levő bécsi vámmal. Majd csak elolvassák ezeket a sorokat és talán — el is gondolkodnak felülük.

Színhely tehát a Bécsi várnál. Jobbra épület, elől vasúti sorompó. Balról és jobbról nagy kalauztáskákkal felszerelt javadalmi örök méla lesben. Két rendőr. Idő délelőtt 10 óra. Napsütés. Veretek.

Hangos fékcsikorgással áll meg az első áldozat. Osztrák rendszámú Wanderer. A javadalmi örök — könnyelven finác. bár a követetvám finácai még csak nem is zöldék, hanem kékek, akár a skarabeusz — mint kedves ismerőst üdvözli. A soffőr zokszó nélkül szűrja le az ötvennégy filléreket és rövid búcsú után eltűnik az óbudai temető irányában.

— Ismerős? — kérdem a németül is

jól beszélő javadalmászt.

— *Régi barátunk az osztrák sógor, majd minden héten lejön. Ismeri már az a regulát — és jelentőségteljesen bök a nyakában lógó kalauztáska felé. — Ennek nem is adunk térképet, ismeri az már Budapestet úgy, mint a legvénebb taxis — folytatja és elmondja, hogy minden külföldi autós ingyen kap budapesti térképet, melyen fővárosunk nevezetességei vannak négy nyelven feltüntetve.*

A beszélgetést poros Ford zavarja meg. Nem jött messziről, csak innen Indiából, amiről az indiai államjelzőtábla tanuskodik. Burmaiak, olajsárgák. És még olajsárgábbak lesznek, amikor a javadalmi örök szép színes bilétát kínál nekik szíves mosollyal. Az olajsárgák angolul méltatlankodnak, hogy a magyar határtól már harmadszor fizetnek velük. Ázsiából a magyar határig valamivel hosszabb az út, mint Oroszvártól Pestig, mégsem kellemetlenkednek nekik sehol követetvám címén.

A kormány mellett ülő burmai tört angol nyelven magyaráz:

— *Inkább egy összegben fizetnétek meg a határon a vámokat, ha már erre feltétlenül szükség van. Mindenesetre furcsa eljárás ez a sarcolás — állapítja meg egészen barátságosan, pedig az oldalamon nem is volt kalauztáska. Azt hitte biztosan, hogy én is valami követetvámos vagyok.*

A füstlő indiaiak elfüstölnek. Kérdőn nézek a legközelebb álló javadalmi örré.

— *Hja kérem — veti oda a szót — ez még szelíd volt a többiekhez képest. Hallunk mi különbekezt is, csak éppen úgy teszünk, mintha nem hallanók. Az igazi gyalázat csak akkor tör ki, amikor a külföldinek nincsen pénze. Ami magyar valutája volt, azt levágta róla talán valami éhes vidéki műhely, mire ideért, már csak a hitellevele van meg. Arról meg nem tudjuk letépni az ötvennégy filléreket. Mit lehet csinálni,*

be kell engedni hitelbe. Sokan vannak, akiknek csak valutájuk van, pengőjük nincsen. Ilyenkor végtelen viták indulnak meg. Mert mi csak hivatalos arfolyamon válthatunk, a bankokban pedig az átvétel felmutatása ellenében magasabb kurzust kapnak. Hát persze, hogy vitatkoznak és dühöngenek.

Svájci rendszámú kis DKW purrog el előttünk. Nem áll meg, csak kidob egy kis színes papírt az ablakon. A szél elkapja, a javadalmi örök utána. Rövid parforszadászat után magyaráz:

— *Ez kérem már a határnál kifejtette a vámot. Ugyilátszik nem először van itt, ismeri a szokásokat.*

Osztrák kocsi állít le a javadalmak értelmes öre:

— *Unerhört, veszhalt musz ih son cum drittennd stében blejben und noh dácú zálen — tör ki az igazi bécsi kedélyesség a szomszédokból. Majd megpukkad a méregtől. Ha a pénzügyminiszter úrnak látna az arcát, hát úgy eltörölné a követetvámot, mint Könyves Kálmán a boszorkányokat. Pedig a teljes igazság kedvéért le kell szögezni, hogy az osztráknak van a legkevesebb joga panaszkodni a követetvám miatt. A népszerűlven vegzatúrát ugyanis a még népszerűlenebb honfitársa, a kellemetlen emlékeztető Bach generális honosította meg, követvelenül a szabadságharc leverése után. Dehát az osztrák sógor olyan dühös volt, hogy nem is mertem ezt neki elmagyarázni.*

Cseh rendszámú Aero van soron. Utasai fizetnek mint a köles. Még boraválóit is akarnak adni és érdeklődnek, hogy Szolnokig még hányszor kell fizetni. Szinte el sem akarják hinni, hogy már csak Szolonok áll elébük a tászkás. Ezek optimisták, beletörődtek a speciális magyar rendszerbe.

Jönnek, egyre jönnek a külföldi kocsik. Vitatkozás, fansali ábrázatok. Dühöngés. De minek is folytassam.

Úgy tudom, hogy a polgármester úr hajlandó lenne eltörölni a pesti követetvámot, ha ugyanakkor eltörlik a többi vidéki városok vámját. A vidéki városok erre nem hajlandók. Marad tehát minden a régiben, folyik a hatásos idegenforgalmi ellenpropaganda.

Illetékes urak! Hát nincsen mód arra, hogy megszűnjék ez az állapot? Nem lehet meghúzni azt a tollonvást, mely a kellemetlen emlékek padlására száműzi ezt a közigazgatási öszert. Vagy ha követetvámom áll vagy bukik — amit nem hiszünk — a városi háztartás egyensúlya, nem lehetne már a határon általánvösszegben beszédni a követetvámot? Meg vagyunk győződve, hogy az illetékesek tisztában vannak a kérdés súlyával és meg van bennük a jóindulat is. Ha meg ez a helyzet, miért nem tépik ki virágzó idegenforgalmunk kertjéből ezt a csúnya, ártalmas gyomot? — *ergye —*

Licsájer János budapesti autórugógyártó és javítóüzeme

Specialista
az autórugók
gyártásában

Telefon:
46-3-51

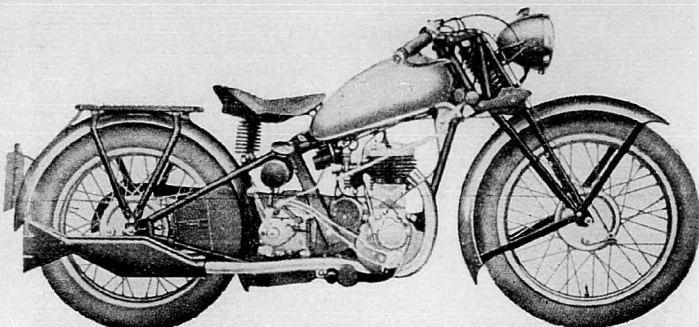
Budapest,
VIII. Thék
Endre u. 14.

Telefon:
46-3-51

Mindenféle gyármányu kocsikhoz kész rugók raktáron

AZ ÚJ 350-ES

MÉRAY



már raktárról kapható

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

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

ÁRA P 1550.—

teljes felszereléssel, 30 Wattos Bosch világítással

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

ignis
T E R T A
CSILLÁMSZIGETELÉSŰ
GYUJTÓGYERTYA

A modern varázsszőnyeg

Mielőtt motorkerékpárt vásárol nézze meg

K. BAUER TIBOR GYŐZŐ bemutató helyiségében az új

ARDIE modelleket

VI, Izabella-utca 98. sz.

Telefon: 20-9-12

A legrégibb német motorkerékpárgyár



ARDIE

Raktárról szállithatunk:

- Hercules 100 kcm (világítással)... .. P 695.—
- Hercules 350 o. h. v. sport (Bosch berendezéssel, villanykürttel tachométerrel, 4 sebesség, lábkapcsolás stb.) P 1690.—
- Victoria 200-as (olajfürdős, csukott láncokkal, luxus felszereléssel)... .. P 1310.—
- Victoria 350 (nagyteljesítményű s. v. motorral, olajfürdős, csukott láncokkal, luxus felszereléssel) P 1760.—
- Sunbeam 500 sv. longstroke P 2350.—
- Sunbeam 500 ohv P 2520.—

KOPPÁNYI, VI, Dessewffy-utca 47

Lassan járj, tovább élsz!

Irta: BIRÓ JENŐ

Harminc esztendeje vezetek már autót, repülőgépet, motort, ami jön, sőt Székesfehérváron a piactéri lisztes Braunék csacsiján, a Mancin is lovagoltam (ami a legnehezebb volt) és eme harminc évi tapasztalat alapján könnyen vagyok megállapítani, hogy a motorsportok nagy elterjedése közelgésében beálló balesetek kilencven százalékánál nem a sokat szidott gyalogjáró a hibás, hanem a vezető. A gyalogjáró mégis a tömeg, ők a zöm, tehát nekünk hozzájuk kell igazodnunk. Hogy a gyalogjárók az egy süket, vak, kétballábos emberfajta... Istenem... ilyenek is kell lennie! De ezt tudomásul kell venni és alkalmazkodni kell hozzájuk. Azzal, hogy egy ilyen ügyetlen járókelőt elgázolunk, még nem lesz belőle ügyes járókelő.

A gyalogjárók hosszas tréning után ekajátítottak egy különleges ugrásfajtát, amellyel a legalkalmasabb pillanatban a járművek elé tudják vetni magukat. A vezetőknek meg kell tanulni ezeket az ugrásokat parirozni és ez csak az alábbi szabályok alapján érhető el:

Városi belterületen sebesen hajtani veszélyes! Ezek a veszélyek: 1. felír a rendőr. 2. a sok fékezéstől kopik a fék. 3. kopik a gumí. Hoqu e' is ütssz eny-egy gyalogjárót, azt nem is említem, mert ez rájuk nézve veszélyes.

Vezetés közben ne bámuljunk magunkat a kirkatok tükköbraklaibaiban! Mert: 1. ügyis mindenki tudja, hoqu motoros csak szép fñú lehet. 2. minek folyton bámulni azt a csúf kénédet?

Vezetés közben ne érdekeljenek a női lábak! Mert: 1. a női lábak látása emei a vérnyomást és kődösíti a látást. 2. ha igazi férfi vagy, önkéntelenül is utánareted magad a szép női lábnak és könnyuen megtörténhetik, hoqu nagy gerjedelmében felméggy e lábak után a gyalogjáróra, vaqu berobosz utánuk mondjuk egy kávéházba motorostól, ami v-ltelenség. A motort le kell adni a ruhatarban.

Ha karambolt csinálsz, sose mond! hoqu a másik a hibás! Szerez inkább két tamit, hadd mondják ezt ők.

Se autó-, se motorvezetés közben ne csokolózz növel! Rettentő veszélyes. Hallottam eseteket, hoqu a vezető feleségül vette a nőt. Hát kell ez neked?!

A dudatilos útvonalon csak lépésben haladj! Legjobb, ha otthon is hagyod a motorodat.

Fékedet mindig kend meg, hoqu ne visítson! Ha felír a rendőr, őt hiába kened.

Ha egy uccasarkon ki van írva, hoqu „Behajtani tilos“ az annyit jelent, hoqu ott tilos behajtani autósnaq, motorosnaq, biciklisztának. Végrehajtónak még ott se tilos behajtani. Sajnos. (Na ja, velük ki-vételeznek!)

Sebességi mániádat sose tombold ki a városban! Menj ki a szabad országútra, ahol a madár se jár. A madár azért nem jár a szabad országutakon, mert bele-ragadna a sárba. Te nem vagy madár, de te is belesárgadhatasz.

Sose versenyez az országúton! Ha például teljes sebességgel robosz segéd-



Heune (BMW) a Mittelgebirgsfahrt egyik nehéz erdei útján.

motoron és hallod, hoqu hátul egy Bugatti versenykocsi akar előzni, lassítsd a segédmotort teljes erődből, hadd menjen el az a Bugatti! Legyen neki is egy jó napja szegénynek!

Faluba érve, azonnal lassíts! Mert: az utóbbi évek nagy kultúrelendülete közelgésében a falusi gyerekek az országút közepén rendezték be kuszinjóqk uyarí helyiségét. De lassíts faluban azért is, mert ha azon az úton nem lassítasz, úgus felördulsz!

Reflektorodat tartsd karban! Ha felőrölt, tartsd kézben!

Vámhoz érve sose törd azon a fejedet, hoqujan lehetne ingyen belőgni! A jegyedet felszólítás nélkül váltssd meg, ha a jegykezelő mondjuk alszik, menj be hozzá, szelíden szalngasd, ha nem ébred fel, tedd a pénzt a feje alá, igazgassd meg a vámosát, csokold homlokod és

távozz lábujjhegyen. Esetleg ki is javíthatod a kövezetet, amelyért vámot fizetél. Másként úgyse lesz kijavítva ebben a szomorú életben.

Ezek a főbb szabályok, amelyek betartására felhívom a vezetők figyelmét azzal, hoqu én már harminc éve vezetek ilyen alapelvek mellett és soha senkinek nem görbítettem el a hajszálát sem.

Pedig már elgázoltam nyolc-tíz ember!

Bármilyen gyártmányú motorkerékpárt

olcsón, gyorsan,
garanciával

Javitok

Olajok és eredeti alkatrészek raktáron.
Új és használt gépek olcsón,
előnyös fizetési feltételekkel.
Douglas és AKD képviselő.

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



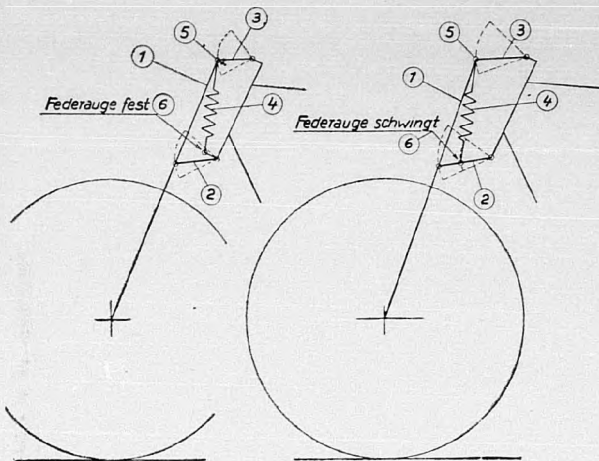
PUCH KÖZLEMÉNYEK

Hogyan működik az új Puch modellek szinkronizált differenciál rugózása ?

Az új Puch-modellek villarugózása konstrukciós szempontból jelentősen eltér az eddigi rendszertől, merőben különbözik a megszokott villarugózásoktól és különösen rossz utakon érzeteti egészen kivételes előnyeit az úgynevezett szinkronizált differenciál rugózás.

Az új rendszer megértéséhez tanulmányozni kell a két szemantikussábrát. A baloldali ábra a régi rendszert mutatja be. A villarugó (4) felső vége a felső lengőcsaphoz van rögzítve, alsó része pedig fixen kapcsolódik a kormányfejhez. Rugózásnál a rugó alsó része mozdulatlanul van rögzítve.

Az új rendszerű villarugózásnál a villarugó alsó része nem a kormányfejhez van rögzítve, hanem az alsó lengőcsaphoz (6). helyesebben a villakulcs középső részéhez. Az ilyen rendszerű rugózás működése a következő: ha az első kereket az útegyenetlenség következtében ütés éri, úgy az alsó és a felső lengőcsap (2 és 3) felfelé lendül, ugyanakkor megnyúlik a rugó. Mivel azonban a rugó alul rövidebb, felül pedig hosszabb karra hat, a villarugó távolúsa az A és B távolságok (lásd jobboldali ábra) különbségének differenciájának felel meg, innen a differenciálrugózás elnevezés. A gyakorlatban ez pedig azt jelenti, hogy a kerékre ható ütés nagyságával egyidejűleg a rugóhatás is változik. Ez abban nyilvánul meg, hogy ha a kerékre gyenge ütés hat, úgy a villa puhán

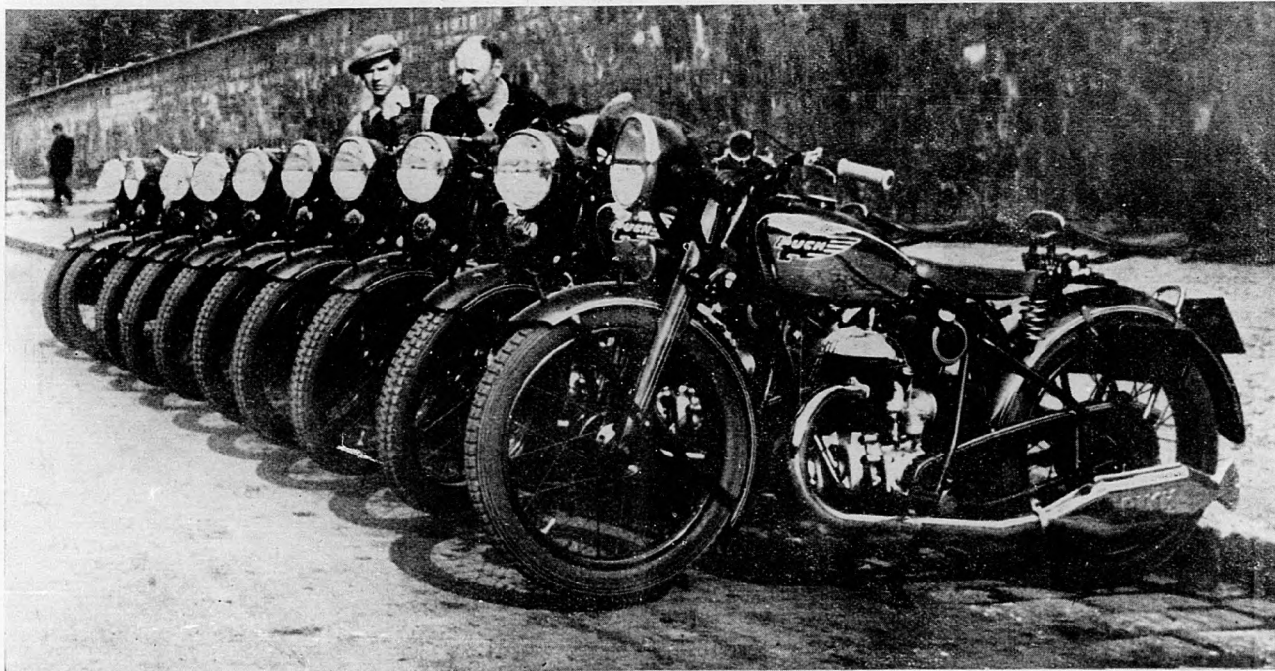


A szinkronizált differenciálnyomás sémája és lényege. „Federauge fest“ = a rugóbekötés fix, „Federauge schwingt“ = a rugóbekötés leng.

rugózik, ha ellenben az ütés kemény, a villa keményen rugózik és a legkeményebb ütésre sem üthet fel a villa. Az új Puch-rugózásnak tehát az a nagy előnye, hogy a gyenge ütésekre egészen lágyan reagál, ha ellenben nagyobb bukkanóra fut a gép és erős ütés éri a villát, úgy a rugózás önműködőleg olyan keménnyé válik, hogy sem az első, sem a hátsó keréke nem hagyhatja el a talajt, nem lendülhet a levegőbe a gép, ugyanakkor nem is üthet fel a villa.

Hogy ez a gyakorlatban a stabilitás és kényelem mekkora fokozódását jelenti, felesleges bővebben magyarázni.

Ujtás még az új Puch-villán a különösen merev és zártprofilú préselt villaszár, mely egészen rendkívüli mértékben ellenálló és szinte épusztíthatatlan. A sebességmérő meghajtás az új villarendszernél a fékdob belsejébe van rejtve, merőben új az eső tengely megoldása, mi az első kerék kiszerezését nagyon megkönnyíti



VIZSGANAP A MOSONYI-UTCÁBAN.

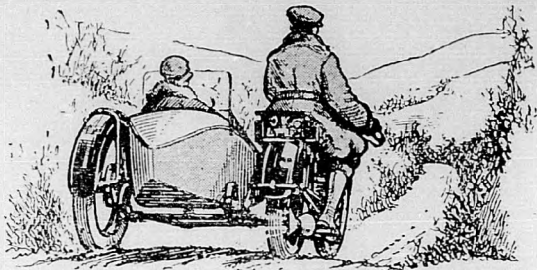
Hétről hétre, versenyről-versenyre mint ahogy a fenti képen is látható sorozatosan kerülnek ki a magyar utakra a népszerű Puch motorkerékpárok.

Gyári fiók: BUDAPEST, VI., LEHEL-U. 25.

A turafelszerelés magasiskolája

Mit vigyünk magunkkal a nagy nyári turára és hogyan csomagoljuk, helyezük el mindazt, amire turaközben nagyon is szükségünk lehet?

Írta: VEREBÉLY BÁLINT



Még néhány nap és bekopogtat hivatalosan is ajtónkora a váravárt nyár. A nyár, az áldott napsütés, — amire oly régen áhítozunk az ideai tavaszmentes tavaszban. Kisüt a Nap, vasárnapként kemény foccolások hangjai repesztik a földszagú levegőt és a motorok pótülésein megjelennek az elmaradhatatlan „enyhítő körülmények” új kalapban és új nyári kosztümben. És minden egyes nap közelebb és közelebb hozza az áldott nyári — szabadságot, melyet ugyan hogyan lehet szebben, élvezetesebben eltölteni, mint túrázva kint a szabad, a végtelen országútban.

A nagy nyári túra — minden ellenkező híreszteléssel szemben — nem akkor kezdődik, amikor búcsút intünk a Budapest határát oly hűségesen őrző kékfináncnak. A túra akkor kezdődik, amikor belefogunk az előkészületekbe! A túrázás legizgalmasabb fázisa valóban az előkészület, az útállapot-térképek tanulmányozása, a tervezgetés és ami a legfontosabb, az útravalók kiválasztása és elcsomagolása. Az utóbbihoz sajnos, nagyon kevés motoros ért, pedig túránk zavartalansága nagyrészt attól függ, hogy vajon elviszünk magunkkal mindent, amire hosszabb, több ezer kilométeres útonkunk szükségünk van. A turafelszerelés összeállításához óriási gyakorlat szükséges, nehogy a sok felesleges holmi miatt otthon hagyjuk azt, amire talán égető szükségünk lehet.

Ki nem ismeri a böles és előrelátó motorost, aki a kézelőgombtól a vontatókötélig mindent magával visz, csak éppen a Shaler foltja hiányzik, amikor gumisuszerkedésre kerül a sor.

Mint régi és a saját káromon okult motoros tehát segítségükre sietek kollégáimnak és olyan vezérfonallal szolgálok, mely irányt mutat nekik azokban az izgalmas napokban, melyek a nyári túra startját előzik meg.

Amire a gépnek lehet szüksége!

Talán felesleges hangsúlyoznom, hogy hosszabb túrára csakis komplett és használható állapotban levő szerszámkészlettel szabad útrakelni. A géphez gyárilag mellékelte készlet a legtrikább esetben komplett, célszerű tehát kibővíteni az állományt megfelelő villáskulcs, csőkulcs-készlettel, olajzóval, reszelővel, kalapáccsal, láncbontóval. A szerszámokat feltétlenül hozzáférhető helyre csomagoljuk, hogy szükség ese-

tén azonnal, minden körülményesebb pakkolás nélkül is hozzájuk férhessünk. A leggyakrabban használt szerszámokat célszerű mint kézfelszerelést olyan helyre — mint például az oldalkocsi oldaltáskája — tenni, ahol a többi szerszám szétválása nélkül is elővehetjük őket. A kéziszerszám-felszerelést franciakulcsból, kombinált fogóból, nagy csavarhúzóból és a villamos berendezéshez szükséges kis csavarhúzóból állítjuk össze.

Mi kell a gumiszereléshez?

Bár főleg külföldön minden ötödik kilométeren találunk garázt vagy javítóműhelyt, mégis célszerű magunkat komplett gumiszerelő felszereléssel ellátni. Gumit sajátkezűleg szerelni ugyanis nem szégyen és amellett határozottan olcsóbb is. A gumiszereléshez a következőket vigyük magunkkal:

Léggumipumpa (a csövet ne felejtsük otthon)

Shaler prés és foltok

Szerelővasak

Shraderelepek és sapkák

Póttömlő

Egy darabnyi külső folt

Féderveisz

Nyomásmérő

A külső folt régi köpenyből kiszedett vászon, mely a köpeny és tömlő közé rakva durchdefekt esetén tesz hasznos bár csak ideiglenes szolgálatot. A féderveiszt legjobb kis dobozban tartani, ügyelve, hogy száraz maradjon.

A szerszámokon és a gumiszereléshez valókon kívül feltétlenül vigyünk magunkkal olyan anyagokat, melyek kisebb országúti javításoknál lehetnek szükségesek. Ezek a következők:

Sasszegek

Pótesavarok és anyák

Rugós alátétek

Pléh, drót

Patent láncszemek

Tartalék gyertyák

Biztosítékek

Szigetelőszalag

Tartalék villanyizzók.

A gyertyákat és izzókat legjobb azokba a speciális John Bull gumitaratókba tenni, melyek rázás és törés ellen jól védnek. A többi anyagot célszerű kis vászonzacskókba pakkolni, jók erre a célra azok a zacskók, melyekbe a tömlőt csomagolják.

A géphez valókról még csak annyit, hogyha a géphez valamilyen kulcs való, mint például lakat vagy slusszkulcs, úgy okvetlenül vigyünk magunkkal abszolút biztos helyre csomagolva pótdarabokat. A használatban levő kulcs elvesztése esetén nagyon kellemetlen és hosszadalmas munkától szabadít meg a pótkulcs.

Az eddig említett anyagot a legcélszerűbb külön kis táskában elcsomagolni, melynek legjobb helye az oldalkocsiban, vagy szőlőgépen valahol felszíjazva van. Ha a szereléshez való anyagot szertecsomagoljuk, úgy igen

sok veszélyben lesz részünk, kénytelenek leszünk vadászatot rendezni és a tartalékgyertyát maszatos kézzel pont a galléros dobozból előhalászni.

Éjszakai defekt esetén jó szolgálatot tesz a villanyzeblámpa. A legjobb a kis botlámpa, melyet szerelésnél a szánkba veszünk és mindkét kezünkkel szabadon dolgozhatunk. Ne felejtünk otthon adagnyi rongyot, melyel szerelésnél az alkatrészeket és a kezünket törölhetjük meg. A vontató kötél sem rossz dolog, lehet hogy mi vontatunk vele valami bajajutott kollégát, de az is lehetséges, hogy mi kerülünk kötélvégre. Nem árt valami kimustrált kulacsot szerezni és megtölteni benzinnel, hátha kifogy a naftánk és a kulacsnyi benzín éppen odaszállít a benzinkúthoz.

Amire nekünk van szükségünk!

Nem könnyű dolog összeállítani a személyes szükségletekhez valókat, különösen akkor, ha hosszabb, egy-kéthetes túrára indulunk. Az oldalkocsi motoros előnyben van ilyenkor, mert az oldalkocsiban sokminden elfér. A szőlőmotorosnak már csinyján kell bálnia a holmik összeállításánál, bár a hátizsákban és a hátsó kerékhez erősített nyereg táskákban meglepően sok holmi fér el.

a) Rajtam:

Ölőny

Kabát

Sapka

Autószemüveg (fehér)

Zöld napvédő szemüveg (mely az autószemüveg alá fér)

Minden motoros vágya teljesült!
Megjött a
COVENTRY EAGLE

az angol motorkerékpáripár legmodernebb alkotása.

250 ccm. Villiers

motorral, világítással

P 1100.—

BRUCK, JÓKAI U. 21

INDIAN
Motocycles

magyarországi
vezérképvisellete
i. j. SEIFRIED HUGÓ



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

Sál, pullover,
Gumicsizma
Kesztyű.

És persze kimondhatatlan, ing, galér, harisnya, cipő, nadrágtartó és öv.

b) Zsebben:

Tárca (Pénz, jogosítvány, névjegyek stb.).

Bukcsa
Cigaretatárca, öngyújtó.

Óra
Zsebkés

Kulcsok (gyujtáskulcs, szerszámtáskakulcs, kofferkulcs, lakás-, előszoba-kulcs és szekrénykulcs. Ebben a szekrényben hagyjuk otthon az összes egyéb, a turázásnál szükségtelen otthoni kulcsokat.)

Zsebkendő.

c) Az oldalkocsi-táskában, vagy hátizsák-oldalzsébkében kéznél:

Mentőkészlet (Alkohol, éter, jód, vazelin, napolaj, purgó, szódabikarbóna, aszpirin, vatta, sterilgéz, ragtapasz, mullpólya, olló stb.)

Fényképező-felszerelés (Gép, állvány, film, színszűrő, önkijelő, megvilágításmérő)

Irattáska (Carnet, nemzetközi engedélyek, útlevél, valuta, töltőtoll)

Kézmosószer

Törülköző

Ivópohár

WC-papír

Térkép, itineraire

Termosz

Fürdőruha

Spárga

d) Elcsomagolva a kofferben:

Hálóing

Alsónadrágok

Sporting, inggombok

Nyakkendők

Zoknik

Zsebkendők

Törülközők

Gálaöltöny (esetleg)

Cipő, kalap, sapka

Felöltő, kesztyű

Féhér nadrág

Ma már a legelőkelőbb fürdőhelyen sem ragaszkodnak estélyi ruhához, bátran otthon hagyhatjuk tehát a szmokingot. Megjegyezni kívánom, hogy a fentiek az urak részére szükséges holmikat ölelik fel a hölgyek felszereléséhez most folytatom az előtanulmányokat.

Mi kell táborozáshoz?

A táborozás a fiatal generáció kedvelt üdülése. Olcsó, egészséges és nem ráz, csak éppen a szunyogok csipnek. Ne táborozunk tehát közel a vízhez, ahol a szunyogok már várnak fenkolt személynkre, mint éhségcsillapító alkalomra és ha szükséges, mindig kérjük ki a teletulajdonos engedélyét, nehogy szunyogok mellett míg a csósókkal is kénytelenek legyünk hadakozni.

A táborozáshoz már bővebb felszerelés kell, ha többnapos „csavargásra” indulunk, úgy vigyük magunkkal a következőket:

Sátor (kötél, cövekek, petróleum viharlámpa).

Hálózsák, vagy pokróc (Esetleg szalmazsák, melyet a helyszínén töltsünk meg. Párna.)

Főzőkészlet (Spiritusz vagy petróleumgő, lábasok, fazekak, főzőkanál, konyhakések, hűsvágó deszka. Az egészet célszerű ónagyságával megtárgyalni).

Evőeszköz (Kés, villa, kanál, kiskanál, szalvéta, abrosz és cukortartópohár, vizeskancsó).

Tányérok, tálak, tejeskanna, Patent befőttes üvegek (Zsír, só, vaj tartásához)

Varrókészlet (gombostűk, varrótűk, gombok, stoppolófa, pamut, biztosítótű, gyűszű)

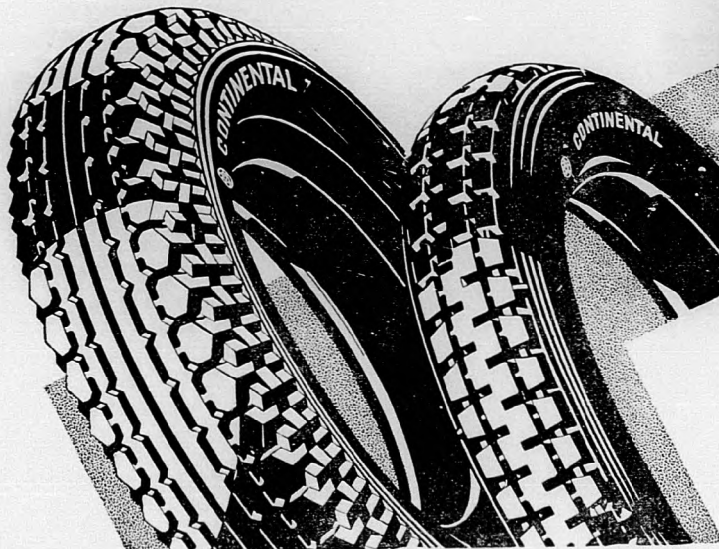
Élelmiszerek (Legjobb a szükségletet helyben megvásárolni, szükség esetén jó néhány konzervet vinnie annak, aki a bádögizű magyar konzervektől nem kap hányingert).

Végezetül ajánlom mindenkinek a figyelmébe, hogy az elvitt holmikról pontos leltárt készítsen. Ez a hazautazáskor megkönnyíti az összepakkolást és nem fogjuk a holmink felét elhagyni.

A nagy nyári túra a legjobb alkalom üzemanyagfogyasztásunk mérésére. Induláskor tehát jegyezzük fel pontosan a kilométeróra állását, jegyezzük fel a benzin és olajvásárlásokat, hogy hazatérve könnyen kiszámíthassuk, hogy mennyit fogyasztottunk átlag száz kilométerenként.

Mindezek után pedig kellemes nyaralást, jó időt, minél kevesebb defektet kívánok kedves motoros társaimnak.

Continental



Régi autósok emlékébe
Új autósok figyelmébe



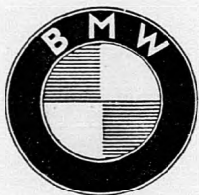
Continental Gummláru Kereskedelmi K. F. T. Budapest, V., Balaton u. 2. - Telefon: 22-0-42

Nemzetközi dőrttrekk- vasárnap Szegeden

Öt évi szünet után rendezte meg június első vasárnapján a Délvidéki AC pályaavató nemzetközi salakpályaversenyét Szegeden. Az egek megnyíló csatornái sem tudták vissza riasztani a sportra éhes közönséget, amely a zuhogó eső ellenére is végig kitartott. A város társadalmi élőköltségének élén megjelent dr. Pálffy József, Szeged város polgármestere és dr. vitéz Imecs György főispán. *A legnagyobb elismerés illeti a verseny szervezésének, rendezésének tengelyében álló dr. Zsótér Bertalan és két lelkes munkatársát Temesváry Györgyöt és dr. Klement Antalt, akik tíz nappal a verseny előtt, minden komolyabb anyagi támogatás nélkül határozották el, hogy salakpályaversenyt rendeznek, igazolva a „mindent lehet, csak akarni kell” elvet.*



Izgalmas start a szegedi dőrttrekken.



a komoly szakértő kardános
motorkerékpárja!

**HATNAPOS VERSENY
háromszoros győztese!**

**MAGYAR FRONT-
HARCOS TURAUT
másodszeri abszolút győztese!**

A versenyzés maximumra
fokozott teljesítmény. — A

BMW

motorok a versenyeken a leg-
jobb állják meg helyüket.
Ez a legjobb garancia Ön-
nek is, hogy a hétköznapi
használatban BMW-vel nem
érhetik meglepetések.

Kérjen ajánlatot:

**URBACH,
HUNYADI-TÉR 12.**

Landauer dr. előadása a G. P.-ről

A GP-vel kapcsolatos tanulságos propaganda tevékenységnek kiemelkedő eseménye volt Landauer Eduard dr. KMAC vezértitkárnak a versenyt megelőző vasárnap tartott vetített képes előadása az Urániában, melynek keretében ismertette a magyar GP teljes szervezőt, a benevezett világnagyságokat és részben vetített képeken, részben hangosfilmen mutatta be a külföld híres GP versenyeit.

Jean Dupuy francia autóbordversenyző 1000 köbcentiméteres Soriano-motorjával 119,718 km-es sebességgel új autóbordvilágrekordot állított fel Páris mellett, a Szajnára és több mint 9 átlagkilométerrel javította meg az amerikai Coleman rekordját. Dupuy Soriano-motorja 6000 fordulathál 105 lóerőt adott le.

A mangizeti angol autó TT-t Seaman nyerte meg 112,413 km-es átlaggal, 1926-ból származó Delage-kocsiján. Az új ERA-val starthoz álló „Bira” több mint egy perccel vereséget szenvedett. 1926 győzött 1936 fölött!

Berlinben 163 ezer gépjármű van forgalomban.

A futamok folyamatossága nem engedte a közönséget a szokásos unalom hinárjába süllyedni. Az *elsőklasszisú osztrák Zederbauer, Zamecsnik Tivadar, az osztrák-abesszin Tella, a fiatal Pieber és a 600 méteres nehéz pálya pedig gondoskodtak izgalomról: Utóbbinak tudható be Zamecsnik szerencsés kimenetelű bukása is. A bukó Zederbauer nyomában nyargaló „Zami”, már nem tehetett mást, mint lefektette gépét, így két törött bordája árán komolyabb szerencsétlenséget előzött meg. Meleg percekét szerzett még a kis Pieber, aki öreg, átalakított Puchjával komoly konkurrenciát volt a „nagyoknak” és nem egyszer veszélyeztetette a speciálisan e célra épült nagyobb és gyorsabb motorok elsőlségét. Szép stílusa és technikája komoly dírtrekk utánpótlásra enged következtetni. A versenyt ünneplés díjkiosztó-vasora követte a Hági sörözőben. *Részletes eredmények:**

Részletes eredmények:
Kézdők versenye, 5 kör. 1. Majsi M. (Velo-cette). 2. Szűcs L. (Puch). 3. Temesváry F. (BMW). — Négy induló.
Főverseny 250 km-g, 3×3 kör: 1. A. Zederbauer (Rudge). 2. Pieber E. (Puch). 3. Kiss L. (DKW). — Négy induló.
Főverseny 350 km-ig, 3×3 kör: 1-2. holtversenyben Pieber E. (Puch) és Zederbauer (Rudge). 3. Zamecsnik T. (Rudge). — Hat induló.
Főverseny kategóriakülönbség nélkül, 3×5 kör: 1. G. Tella (Tella Special). 2. A. Zederbauer (Rudge). 3. Kesjár J. (Rudge). — Hat induló.
II. osztályúak versenye, 5 kör: 1. Temesváry F. (BMW). 2. Hambach L. (Zündapp). — Két induló.
Bajnoki verseny az „S” kerület vándordíjáért, 5×3 kör: 1. G. Tella (Tella Special). 2. A. Zederbauer (Rudge). 3. Pieber E. (Puch). — Öt induló.

**Használt motorke-
rékpár alkatrészben
a legnagyobb raktár**

REICHFELD GÉZA

Harley és DKW speciális javító-
műhely

Rózsa u. 90. Telefon: 24-2-85.

MOTORKERÉKPÁROK javítását,
átalakítását, karbantartását, megbizha-
tósan, legol-
csóbban végzi **Stein Ármin**
VII. TAVASZMEZŐ UCCA 24. SZ.

KEZTYŰT

autóhoz, motorhoz,

csak OTTENREITER-TŐL

vegyünk, mert megbízható és olcsó.

Készít — Javit

V., Petőfi Sándor ucca 3. (udvarban).

Budapest, VI. Ó ucca 47
GOLDMANN SÁNDOR

Használt alkatrészek

**Motorkerékpár és
autójavítóüzem**

**GLADIATOR
PENGE
V E Z E T !**

Marelli Lucas

vezérlésviselet és service állomás, eredeti elektromos alkatrészek kizárólagos eladás. Javítunk bármely gyártmányú és rendszerű autóelektromos világítás- és gyújtásberendezést garanciával.

TÓTH ÉS STERN

autóelektromos világítás- és gyújtásberendezések precíziós üzeme
Budapest, V., Visegrádi u. 50. T. 903-73

Igényényének legmegfelelőbb

használt motorkerékpárt

megtalálja CSILLAG motorszalon

óriási raktárán

CSILLAG motor zalon

V., SZABADSÁG TÉR 7.

Telefon: 28.0-25.

Nemzeti Bankkal szemben.

ALKATRÉSZEK autókhoz, motorkerékpárokhoz és felszerelések
MÁVAG-MERCEDES-BENZ-hez
BAK GYÖRGY
VI., Jókai tér 7. Tel.: 12-0-46.

SEBESSÉGMÉRŐK

KILOMÉTERSZÁMLÁLÓK,
autóórák, autóműszerek szakszerű javítása

ÓRAGYÁR, Tömő-u. 26.

Autó és szántómotor

főtengelyek és hengercsiszolások

és minden e szakmába vágó alkatrész készítése

ÖZV. DEDICS FERENCNÉ

Thék Endre ucca 15. Telefon: 30-3-45

Motorkerékpár kisautó csónakmotor

K. BAUER TIBOR CYŐZŐ

B.S.A.-alkatrészek, speciális javítóhely.
Super X-
VI., Izabella-u. 98. Telefon: 20-9-12.



Mi újság?

— Ezúttal alig vannak újdonságaim. Szerkesztő úr! Minden csak Grand Prix, Grand Prix és megint csak — Grand Prix! Az autósok és motorke-rek-párosok számára egyelőre nincs is más verseny vagy esemény! Azaz, hogy mégis! Éppen a GP-készülődések lázában szövegetik a magyar Tourist Trophy tervét is. Máry Dezső, a magyar motorsport-élet egyik nagyműltű vezére szeretné a KMAC-cal karöltve megvalósítani régi tervét, a tihanyi félszigeten megrendező Tourist Trophyt. A verseny a szeptember első hetében megrendező balatonai sporthét keretében kerülne lebonyolításra a tihanyi félszigeten beszegő úgy vertikális mint horizontális tagozottsága révén ideális több mint 10 km-es cirkuiten! A Grand Prix után bizonyára többet fogunk még hallani a szép tervről!

— *Mit tud a vízi motorosok táborából, Héblí úr?*

— A BMYC berkeiben javában foly-nak az előkészületek a június 28-iki Bécs-Budapest távversenyre.

— *Mi újság az Urbach-portán?*

— Sok bámulójuk van a kis 200-as német Triumph luxusmodelleknek, melyek kétségtelenül a legszebb német kis-motorok közé tartoznak. Áruk P 1290, a gépek kivitelezéséhez mérten való-ban olcsó. Még nagyobb szencziót kelt azonban az új 500-as, négyütemű model-l, mely Bosch-világítással, kürttel, sebességmérővel és Cyklop-túra mellék-kocsival 2230.— pengős áron kerül for-galomba. Találón jegyezte meg egyik bámulója: a világ hetedik csodája...

— *Hallom, Martineket is kitüntetés érte?*

— Ugy van! Az olaszok magyar ver-senző létre meghívták a Hatnapos triál előkészítő bizottságába, a Gilera-gyár pedig ezen az alapon már hetek-kezel ezelőtt rendelkezésére bocsátotta véleménynyilvánítás végett egyik 500-as ohv. rugózott hátsóvillás modelljét, mely típus van kiszemelve az idej olasz nemzeti csapat számára is.

— *Valamit Bruckeléről?*

— Az első angol Coventry Eagle gé-pek osztatlan feltűnést keltettek. A Coventry Eagle gyár az egyetlen angol motorkerékpár-gyár, mely préselt, le-mezvázas modelleket hoz piacra. sőt ezen megoldás népszerűsítésében her-vadhatatlan úttörő érdemeket is szer-zett. A gyár a megbízhatóságuk révén közismert kétütemű Villiers motorokat építi be, melyeket oly sok más gyár is éppen páratlanul kedvező tapasztalatai alapján oly szívesen alkalmaz. A leg-népszerűbb Coventry Eagle típus a 250-es modell, mely világtással 1100.— pengős áron kerül piacra.

— *Zündapp hírek?*

— Vannak! Az egyik vezető német szaklap közlése szerint a Zündapp-gyár-nak sikerült a német eladási statisztika-ban a DKW mögött a második hely-et elfoglalnia, ami annál jelentőségtel-jesebb, minthogy a Zündapp-gépek leg-több típusa a drágább árkategóriába tartozik. A budapesti Zündapp-motoro-sok egyébként sikerült kirándulás kere-tében látogattak le a szegedi dörrtrekk-versenyre. A kirándulásnak mintegy 30 résztvevője volt s a Zündapp-karaván pompás gépei nemcsak Szegeden, de út-közben is mindenütt a legnagyobb feltű-nést keltették.

Első Magyar Automobil

GRAND PRIX

a népliget 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: Tadini, Nuvolari, a harmadik versenyző a startnál.

Továbbá Hartmann, Dobson, Martin, Cristea, Villapadierna, Raph és a híres hölgyversenyző: Miss Ellison.

Világmarkák összecsapása Európa legnehezebb versenypályáján

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

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

Elővételi kedvezmény!

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 automobiloKhoz és motorkerékpárokhoz

lúgos örökéletű fémaccumulator motorkerékpárokhoz, lámpákhoz stb.

korlátlan raktárképességű szalmiákmentes száraztelepek, zseblámpatokok,

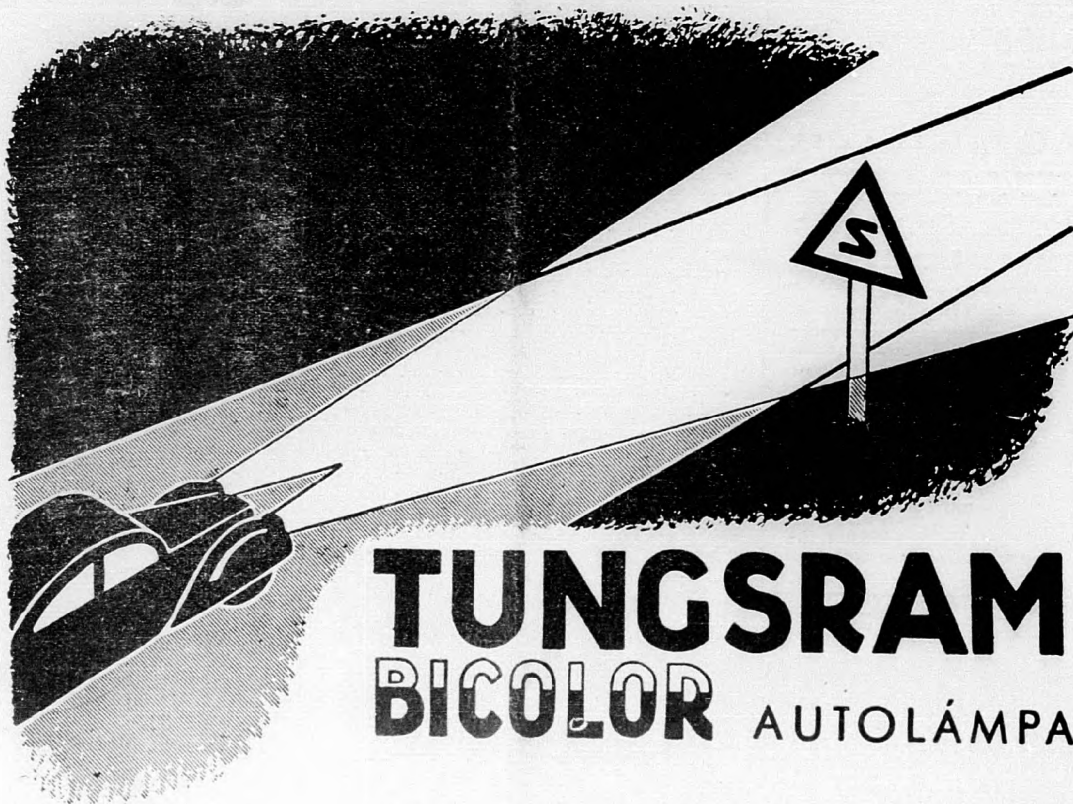
dynamók, mágnesek, vertex mágnesek, indító motorok, indexek, villanófény irányjelzők, kapcsolók, kapcsolószekrények, lámpák, reflektorok, elosztók, gyújtótekercek, vezetékek, ablaktörők, kürtök stb. stb.

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.

Egyesült Kő- Könyvnyomda, Könyv- és Lapkiadó Rt. V., Tátra-utca 4. Telefon : 224-07. — Felelős Reiner Ödön.