

AutóMotor

A LEGNAGYOBB PÉLDÁNYSZÁMU MAGYAR MOTORSPORT LAP



VEZÉRKÉPVISELET:
BUDAPEST VI,
LISZT FERENC-TÉR 11.
1-103-90



DKW

Gondoljunk a közeledő túraszezonra, mikor majd a ti kasszió nyári melegben felkeressük az Alpsek hófödte bércseit! Testet-lelket üdítő élményekben teszi gazdáját gazdaggá a megbízhatóságáról híres DKW automobil



„GUMBURIAN“
törvényesen védett

GUMMI ESŐKÖPENY

motorosok részére, igen erős,
fekete gummirozott szövetből,
különleges, jól bevált szabással

szabadalmazott

HÁTSZELLŐZŐ

berendezéssel

(magyar szabadalom 106.097 sz.)
mely a megizzadást kiküszöböli

Gyártja:

BURIAN ERNŐ
GUMMIKERESKEDELMI RT. ESŐKÖPENYGYÁRA

a gummiköpenygyártás magyarországi megalapítója

**BUDAPEST, IX.,
Thaly Kálmán ucca 18.
TELEFON: 1-441-66.**

Ha **ZÜNDAPP**-ot vesz,

SZIVESEN
LESZEK
AZ UTASA!



**ZÜNDAPP vezérképviselőt:
PAJORIMRE, VI., Jókai-u. 21**

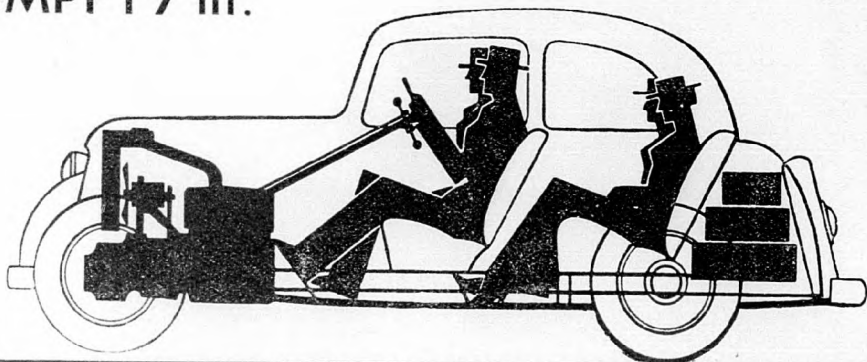
Az igényes közönség döntött:

Adler

JUNIOR-TRUMPF 1 lit.

TRUMPF 1.7 lit.

Négyen utaznak kényelme-
sen, 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 utólérhetetlen
gazdaságosságot, üzem-
biztonságot, kényel-
met és elévenségét biztosít



VEZÉRKÉPVISELET:

MÉRAY RT

Eladás: V., Dorottya ucca 1. Telefon: 1-856-15

Service és javítóműhely: V., Zápolya ucca 15. Telefon: 2-988-88

Előgyujtás

Öles plakátok tapadnak a pesti házak viharvert falaira. Akkorák, mint valami kétszemélyes ágy lepedője és sárgák, mint a leprashajók lobogói. És hírül adják mindenkinek, akinek a sors két, három vagy négy kereket adott, hogy újra kell levizsgáztatni minden gépjárművet. Újra ki kell tölteni az íveket, szaladni hatóságokhoz, lefizetni bizonyos díjakat és reggeltől napestig ott strázsálni a Mosonyi ucca táján, hogy a szakértő urak ismét elvégezzék azt a blikkdiagnozt, melyet a multból oly jól ismerünk. Talán ismét látjuk majd azt a nyugalmazott mesz-szuszserbojra emlékeztető alakot, aki mint al-szakértő vizsgálja a fékeket, lesz megint átkozódás és fogaknak csikorgatása.

Nem értjük, nem értjük... Minek ez az „újravizsga”? Minek újra levizsgáztatni azt a gépet, mely talán alig néhány héttel ezelőtt már megfelelt? Már az első újravizsga alkalmával bátrak voltunk megállapítani, hogy az a néhányperces „vizsgálat”, melyet a szakértő urak végeznek: mindenre inkább alkalmas, mint forgalombiztonsági kétségek eloszlítására. Nagyon is hasonlított az első újravizsga rendszere a híres OTI tömegrendelések szisztémájára: nagyon valószínű, hogy a mostani sem lesz külön.

Ha arról volna szó, hogy minden öt évnél hosszabb ideje forgalomban lévő gépet vetnének alá lelkiismeretes vizsgálatnak: nem volna ez ellen egyetlen szavunk sem. Ha a szakértő urak ráülnének ezekre a gépekre és maguk vezetnék, maguk állapítanák meg, hogy hol találni kivetni valót az agyonhasznált gépen, ha maguk vezetnék a gépeket egyenként legalább egy félórát forgalomban, országúton, hegyen-lejtőn: más volna a helyzet. Ha maguk állapítanák meg, hogy annak az ócska tragacsnak mennyire lafog az eleje, ha ötvennél gyorsabban fut, hogy amannak a Zaro Ágához méltó taxinak miért ugrik az eleje félmétert balra, ha rálépnek a fékre: még megértenők az újravizsga célját.

De így: nem értjük. És nem sorolhatjuk az egész újravizsgát más kategóriába, mint a sajnos oly gyakori vezgatúrák osztályába.

★

A gyalogjáró szidja az autóst, az autós szidja a gyalogjárót. És egyikük sem tudja magát beleélni a másik lelkivilágába: amíg át nem vedlik az ellentétes táborba.

E sorok írója, miután tizenöt éve ki-zárólag két, három vagy négy kereken róttá az élet útjait: átmenetileg gyalogos lett. És nemcsak ott könyököl tan-tusszal a baljában a villamosmegálló-nál, hanem egyúttal irigy arccal figyeli az autóban „pöffeszkedő” szerencsést, akinek egész munkája abból áll, hogy hol kisebbet, hol meg nagyobbbat nyomint a gázpedálra.

Mint — szerencsére csak ideiglenes — gyalogjáró viszont igen értékes tapasztalatokat szerzett. Évekig nem tudta megérteni, hogy a gyalogos miért nem veszi figyelembe a villanyrendőr jelzéseit. És most, hogy gyalogos lett, nagyon is meg tudja érteni. A gyalogosok szabályaitalan átkelésének két oka van, az egyik pszichológiai, a másik pedig optikai.

A lélektani elem az ember csorda-hajlamaival van szerves összefüggésben. Ott áll vagy tíz gyalogos és várja, hogy a vörös lámpa zöldet mutasson. És amikor az a szöke német nevelőnő, vagy cvikkeres vaskereskedő figyelemre nem méltatva a tilos jelzést, megindul, megindul utána az egész „csorda”.

Az optikai elem pedig azzal kapcsolatos, hogy a villanyrendőrök izzó-körtéi túl gyengén világítanak. Napos időben merőben lehetetlen meglátni, hogy milyen szint mutatnak, különösen

abból a negyvenöt fokos szögéből, melyből a gyalogos látja — illetve látna. Nem kellene ide más, mint erősebb izzókörte. Vagy pedig világosabb, átlátszóbb színes üveg.

★

Maholnap itt a május. A Ferdinánd-hidat pedig még karácsony előtt zárták le. Útjavítás miatt lezárva — ezt olvassuk a deszkatorlaszokon. És az útjavításnak sehol semmi nyoma. Rövidesen megüljük a féléves jubileumot, közben pedig nagy kerülőket kell megtenni, mert az Újlipótvárost a város szívével összekötő ér: vita tárgya bizonyos hatóságok között. Vitatkoznak, hogy a város vagy a MÁV végezze el a javítást.

Vitatkoznak. De mikor lesz vége a vitának?

★

Még néhány hét és megindul a balatoni idegenforgalmi szezon. Még néhány hét és — lezárják az új balatoni útnak budapesti torkolatát. És vagy két-három hónapig Budafokon és Tétényen át irányítják majd a Balaton felé a forgalmat. Kezd rendszerré válni, hogy az útjavításokba akkor kezdnek bele, amikor az utakra a legnagyobb szükség van. Rendszerré, mely előtt mindenki a fejét törve csodálkozik. És melynek idegenforgalmi „eredményei” beláthatatlanok.



A győztes „FIAT 500”-asok startja Bresciából az 1600 kilométeres „Mille Miglia”-versenyen.

A FIAT gárda szakadó esőben is ÖT GYŐZELMET ARATOTT

az 1640 kilométeres távu

MILLE MIGLIÁN

A FIAT „500”, FIAT „Balilla” és FIAT „1500” túrakocsik diadalútja a világ leghosszabb országúti sebességi versenyén

A 3 győzelmet arató Alfa Romeo ezuttal Pintacuda révén szerezte meg a „Coppa”-t

A Coppa Mille Miglia, a Bresciától startoló 1640 km-es, egész Közép-Itáliát beszegő országúti sebességi verseny évről-évre az internacionális versenyszegző évadnyitó eseménye, a sportév leghosszabb távú gyorsasági versenye és legfontosabb sport-és főleg túrakocsierőpróbája. A Mille Miglia kétségtelenül elsősorban ezen utóbbi ténynek köszönheti azt az érdeklődést, mellyel az egész sportvilág a verseny kimenetelét figyeli. A verseny rendezőse a legnagyobb gonddalal és szigorral őrködik azon, hogy a túrakategóriákban induló járművek a garak katalógus szerint árusított szériamodellei legyenek, a kocsikon észlelhető, a katalógus adataitól való legcsekélyebb eltérés elégséges ahhoz, hogy a műszaki bizottság a járművet a sportkocsi-kategóriákba ossza be.

A Mille Miglia sohasem vonz startjához olyan internacionális mezőnyt, amint azt a verseny iránt világszerte megnyilvánuló érdeklődésből elvárnánk. Ennek oka azonban érthető. Az idegenek számára leküzdhetetlen nehézséget jelent az 1640 km-es, le nem zárt országút-pálya az Appenineket átszelő igen nehéz hegyszakaszával, mely útvonalon alapos megismeréséhez a versenyzőknek súlyos anyagi áldozatokat kívánó hetekre van szükségük akkor, amikor valamely GP-cirkviti sajátosságait a gyakorlott versenyzői szem pár óra alatt ellesheti... Ez a magyarázata annak, hogy a külföld újszólván tribünről figyeli azt a kolosszális attrakciót, melyről a Mille Miglia keretében az olaszok évről-évre bőségesen gondoskodnak! Mert: képzeljük magunk elé a ne-

hez, 1640 km-es távon, mindvégig zuhogó esőben két személlyel végigrohogó tucatnyi, félliteres kis FIAT „500”-as túrakocsit, amint élvonaluk 77 km-es átlaggal szakítja el a bresciani célszalagot, de még a 8-ik helyezett átlaga is meghaladja a 70 km-t!... Nemde, a technika csodája elevenedik meg ebben a beszédes teljesítményben?

Vagy: nem esodálatos teljesítmény-e a 10 FIAT-Balilla túrakocsi eredménye? A győztes Braida-Jesi pár 91 km-es átlaga a mostoha időjárás viszonyok közepette? Bizony esodálatos! Aminthogy még a tizedik FIAT-Balilla 80-as átlaga is minden elismerést megérdemlő teljesítmény!

De menjünk tovább: a másfél literes túrakocsi-kategória 18 befutójával a célban a legnépesebb kategóriának számított. A kategóriát FIAT dominálta, a 18 beérkezett közül a három első helyezett mellett még 11, tehát összesen 14 FIAT „1500” futott célba. Az eredmény itt is méltó volt a Mille Migliai tradícióhoz: a győztes FIAT „1500” vezető Minio-Castagnaro pár közel 95 km-es átlagával négy évvel ezelőt Caracciola abszolút győzelemre vezette 7 literes, kompresszoros sportkocsiját... A technika halad és győz: ma ezt a teljesítményt másfél literes szériatúrakocsi futotta ki!

A másfél literes felüli u. n. nagy túrakocsi-kategória felette érdekes eredménnyel zárult: Mussolini a verseny fontosságának dokumentálására saját 2,9 literes Alfa Romeo túrakocsiját állította starthoz, saját sofőrjével, Borattóval. És Boratto győzött: 11 Alfa Romeo élén, közel 105-ös átlaggal...

A sportkocsik? A 750 km-es és 1.1 literes kategóriákban a FIAT-menők letaroltak mindent. A 2 literes csoportban az Aston-Martin vezető Hertzberger-Pyll pár kemény munkát adott a győztes Alfa Romeo vezetőinek, a 2 literes felüli kategóriában pedig a Scuderia expozitura, az abszolút győztes Pintacuda-Mambelli és Farina-Meazza pár 2,9 literes sport Alfa Romeo-i győztek a mezőny leggyorsabb kompresszornélküli kocsija a Schell-Carriere pár 3,55 literes francia Delahaye-ja ellen.

A verseny 123 indulója közül 65 fejezte be a versenyt, melyen az MG-vezető angol Wisdom házaspárt baleset érte. Tanulmányozzuk át a verseny feletti érdekes részletes eredmény-listáját:

TURAKOCSIK 750 km-es kategória.

1. Spoforo-Besana (FIAT „500”) 21 ó. 25 p. 06 mp. Átlag 76,569 km.
2. Fidora-Moscatelli (FIAT „500”) 21 ó. 41 p. 50 mp. Átlag 75,585 km.
3. Cussini-Faccioni (FIAT „500”) 22 ó. 05 p. 18 mp. Átlag 74,247 km.
4. FIAT „500”. Átlag 72,4 km., 5. FIAT „500”. Átlag 72,2 km., 6. FIAT „500”. Átlag 70,9 km., 7. FIAT „500”. Átlag 70,9 km., 8. FIAT „500”. Átlag 70,3 km., 9. FIAT „500”. 10. FIAT „500”. 11. FIAT „500”. 12. FIAT „500”.

1.1 l-es kategória.

1. Braida-Jesi (FIAT-Balilla) 18 ó. 00 p. 18 mp. Átlag 91,085 km.
2. Forti-Alfieri (FIAT-Balilla) 18 ó. 23 p. 27 mp. Átlag 89,174 km.
3. Checcaccio-Bochino (FIAT-Balilla) 18 ó. 27 p. 02 mp. Átlag 88,888 km.
4. FIAT-Balilla. Átlag 88 km., 5. FIAT-Balilla. Átlag 87,5 km., 6. FIAT-Balilla. Átlag 86,4 km., 7. FIAT-Balilla. Átlag 85,4 km., 8. FIAT-Balilla. Átlag 82,4 km., 9. FIAT-Balilla. Átlag 80,7 km., 10. FIAT-Balilla. Átlag 79,4 km.

1.5 l-es kategória.

1. Minio-Castagnaro (FIAT „1500”) 17 ó. 22 p. 48 mp. Átlag 94,361 km.
2. Pelassa-Quadri (FIAT „1500”) 17 ó. 24 p. 07 mp. Átlag 93,358 km.
3. Capelli-Milani (FIAT „1500”) 17 ó. 52 p. 00 mp. Átlag 91,791 km.
4. Lancia. Átlag 91,3 km., 5. FIAT „1500”. Átlag 89,7 km., 6. FIAT „1500”. Átlag 89,2 km., 7. FIAT „1500”. Átlag 88,3 km., 8. FIAT „1500”. Átlag 88,1 km., 9. FIAT „1500”. Átlag 88 km., 10. FIAT „1500”. Átlag 87,5 km., 11. Lancia. Átlag 87,1 km., 12. FIAT „1500”. Átlag 85,4 km., 13. FIAT „1500”. Átlag 84,6 km., 14. FIAT „1500”. Átlag 84,6 km., 15. Lancia, 16. Lancia, 17. FIAT „1500”, 18. FIAT „1500”.

1.5 l-en felüli kategória.

1. Boratto-Guidotti (Alfa Romeo) 15 ó. 40 p. 01 mp. Átlag 104,678 km.
2. Cortese-Guatta (Alfa Romeo) 16 ó. 21 p. 20 mp. Átlag 100,271 km.
3. Crivellari-Ferraro (Alfa Romeo) 17 ó. 04 p. 25 mp. Átlag 96,054 km. Tizenegy befutó, mind Alfa Romeo kocsin.

SPORTKOCSIK 750 km-es kategória.

1. Dusio-Passadonna (FIAT „500”) 21 ó. 00 p. 09 mp. Átlag 78,085 km.
2. Apruzzi-Pomes (FIAT „500”) 21 ó. 25 p. 30 mp. Átlag 76,946 km.

1.1 l-es kategória.

1. Colini-Prosperti (Alfa Romeo) 18 ó. 25 p. 15 mp. Átlag 89,949 km.
2. Musso-Franceschi (FIAT) 20 ó. 12 p. 25 mp.
3. Dusio-Passadonna (FIAT) 21 ó. 00 p. 09 mp. 4. FIAT, 5. FIAT, 6. FIAT.

2 l-es kategória.

1. Contini-Salvadori (Alfa Romeo) 17 ó. 00 p. 35 mp. Átlag 95,372 km.
2. Hertzberger-Pyll (Aston Martin) 17 ó. 55 p. 34 mp., 3. Chiodi-De Zorzi (Alfa Romeo) 18 ó. 12 p. 23 mp., 4. Zanella-Faccioni (Alfa Romeo) 18 ó. 15 p. 35 mp.

2 l-en felüli kategória.

1. Pintacuda-Mambelli (Alfa Romeo) 14 ó. 17 p. 32 mp. Átlag 114,747 km.
2. Farina-Meazza (Alfa Romeo) 14 ó. 35 p. 11 mp., Átlag 112,433 km., 3. Schell-Carriere (Delahaye) 14 ó. 54 p. 55 mp. Átlag 109,954 km., 4. Ventidue-Ventuno (Alfa Romeo).

Autóbalesetknél a sérülések 70%-át üvegszilánkok okozzák!

BIZTONSÁGI ÜVEG VALÓBAN VÉDELMEZ NYUJT

25% engedmény a biztosítási díjakból, ha biztonsági üveg van a kocsijában.

Több éves garanciát ad

a magyarországi vezérképviselőt.

FORGÓ és TÁRSA

Üvegheskedelmi és Építőipari R.T.

BUDAPEST, VII., DOHÁNY-U. 16-18.

TELEFON: 1-384-70.

Angliában törvény kötelez minden autót BIZTONSÁGI ÜVEG alkalmazására.



A technika hősköltevénye

A technika hősköltevénye, a történelem egyik technikai győzelmében gazdag korszaka vár megírásra. Új-Guineában, a bulolói aranymezőkön történt...

Már évtizedek óta tudtak róluk, de mint valami megközelíthetetlen helyről, akár csak a holdról. A természet sziklahasadékokkal teli hegységgel és áthatolhatatlan dzsungellal vette körül az aranymezőket és a trópusi nap izzó sugarai lehetetlenné tették megközelítésüket...

És mégis: hét évvel ezelőtt a bulolói aranymezőkön egyszerre csak egész bányaváros emelkedett a semmiből. Minden ott volt, amire csak szükség lehetett. Gépek, erőteljesek, lakóhelyek, háziállatok... Minden az egyedüli szabad úton érkezett: a levegőn keresztül.

A repülőgépek egy egész várost szállítottak ide szétszedett állapotban; a legcsekélyebb üzemzavar beláthatatlan következményekkel járt volna... Tapasztalt pilóták vezették a gépeket és a vakmerő repülések mind szerencsésen, a legcsekélyebb baleset nélkül végződtek. Nem hiába zárták ki — emberi számítás szerint — a veszély lehetőségét: az összes gépek kenésére kizárólag Mobiloilt használtak. A Vacuum Oil Company ott állott a technika évszázadának bölcsőjénél. 71 év tapasztalatai tették lehetővé, hogy napjaink ezen technikai bravurját elősegítették.

A legkeményebb próbák érdemesítették a Mobiloilt arra, hogy úgy a repülőgépek, mint a gépjárművek részére a minőség és megbízhatóság fogalmát jelentse. Az automobilisták milliói járnak Mobiloival... nyugodtan... biztosan...



Mobiloil

UJ MOBIL OIL — a Clearsol-eljárással készült — a legnagyobb kenőhatást biztosítja — nincs benne kén — a gép legjobb mechanikai állapotban marad — legnagyobb az üzembiztonság.

VACUUM OIL COMPANY R. T. BUDAPEST

JURID

AZ IDEÁLIS
FÉKBETÉT

100%-os
menetbiztonságot nyújt

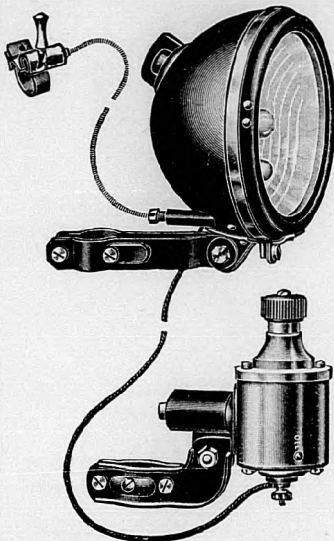
MERCEDES, STEYR, OPEL,
FORD, ADLER, BMW
és a legtöbb német autók-
nál eredetileg beépítve.

VEZÉRKÉPVISELET:

SZILÁRD BÉLA

Budapest, VI., Nagymező-utca 15. szám.

MOTORKERÉKPÁR DÖRZSVILÁGÍTÁS



Segédmotoros és könnyű gépek-
nél közkedvelt, számos előnye
miatt: egyszerűen felszerel-
hető, bármely pillanatban üzem-
képes, távoli fénye letompítható,
elemről álló helyzetben is világít,
fénye erős és egyenlet-s.

Fényszóró:

lökörátmérője 105 mm, fő- és
segédizzóval (száraz elemhez),
ES 105×2 S1 fekete króm-
szegélyvel alsó tartóval P 20.—
ES 105×2 GS5 u. a. villás-
tartóval P 20.—
ES 105×2 GS6 u. a. króm-
mozva P 25.—

Dinamó:

teljesítménye 7,5 V6W nik-
kelezzetű, fekete tartóval:
WE 5-1 árá kábellel P 28.—

Számlámpa:

JN 5S8, 6-8 V1.3 W 5622 B,
izzóval P 5.70

Rudelemek:

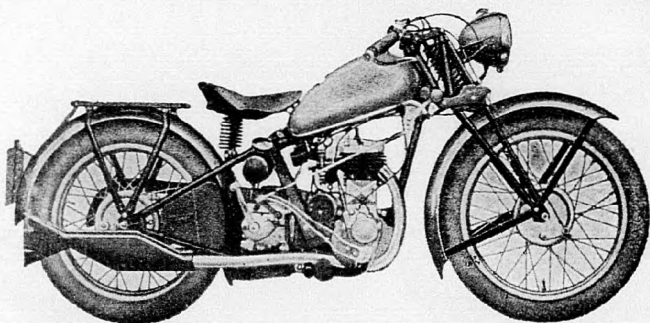
6V elemekkel KT4/2 P 12.50

Dobozos elemek:

4,5V elemekkel KT3/1 P 7.—

B O S C H

Kapható minden jobb szaküzletben!



AZ UJ 350-ES MÉRAY

már raktárról kapható

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

12 év óta szakadatlanul üzemben levő
MÉRAY motorkerékpárok bizonyítják
azoknak utólérheteilen tartósságát!

MÉRAY
MOTORKERÉKPÁRGYÁR RT
Budapest, V. Zápolya u. 15. Tel.: 2-988-88

ÁRA **P 1550.-**

teljes felszereléssel, 30 Wattos
BOSCH világítással

Eljük bele magunkat – a „másik” lelkivilágába!



A négykerekű országútkoptatókat két kategóriába sorolhatjuk: a családi túrabatár és a gyors kétüléses sportkocsik osztályába. A felosztás kétfős jelentőséggel bír, mert úgy a túra-, mint a sportkocsi kitenyészette a maga tipikus – vezetőjét.

Általában: a családi csukott túrakocsi kilométerletének oroszánrészt direktben teszi meg, a sportkocsinak ellenkezőleg a sebességváltó a legjobban igénybevett része. A túrakocsi sok-sok ezer kilométert emészt meg minden különösebb gondozás nélkül, fékei legtöbbször nincsenek tisztességesen beállítva, a zsmnak csak nyomát találjuk ott, ahol mindennek úsznia kellene a kenőanyagban, motorja csak unatkozva és némi megfontolás után reagál a szabályozószervekre: egyszerűen a kocsi korántsincsén úgynevezett tip-top állapotban, mégis nagyon jól teljesíti kötelességét.

A sportkocsi gazdája háromszoros figyelemben részesíti, legtöbbször tökéletes állapotban van, fékei nagy-szerűen és kiegyenlítőten fognak, motorja a gázpedál legkisebb érintésére reagál, karburátorja úgy van beállítva, hogy ennél jobban lehetetlen, egyszerűen a gép többéves korában is ugyanolyan mechanikai állapotban van, mint amikor kigördült a gyár kapuján.

Kétféle vezetői technika

Hát lehet csodálkozni azon az előbb elmondottak után, hogy a merőben kétféle természetű kocsi kitenyészette a maga saját külön világnézetű vezetőjét? Hogy a túrakocsi vezetője önkéntlenül is egészen másképpen „lát”, mint ahogy a sportkocsi gazdája gondolkodik? Es itt érkezzünk a döntő ponthoz: igyekezzünk beleélni magunkat a merőben más feladottságú vezető lelkivilágába, ha történetesen túrakocsit vezetünk, úgy próbáljuk átvenni az előttünk haladó, vagy bennünket előzni akaró sportkocsivezető gondolatait.

Tegyük fel, hogy e sorok írója családi kiránduláson van hűséges csukott családi batárján, feleséggel, gyerekekkel felszerelve. Ön, kedves barátom, felbukkan mögöttem pompás és kétüléses szuper gyors sportkocsiján, motorja pörög, mint a motolla, bájos utasának lóbogó szőke haja, mint valami aranyszálú áramvonalzik a tavaszi levegőben. Az országot keskeny és előttem vagy ötven méterre útkeresztelés van, tehát lassítani illik. Ön, kedves egy barátom, nagyot harsog Bosch-dudájával, megadja a jelt, hogy előzni akar. Hátrapillantó tükrömből jól látom, hogy pompás fehér sportkocsija vagy ötven kilométerrel gyorsabb, mint az én szegény öreg dilizsánszom, azt azonban képtelen vagyok elképzelni, hogy a kocsi annyira gyorsul, hogy az alig ötvenméteres darabon megelőzhessen és még le is lassíthatson az útkeresztelés előtt, miután viszatördítette kocsiját az előzés után a szabályos baloldárra. Önkéntlenül azt képzelem, hogy Ön, derék barátom, nincsen tisztában azzal, hogy útkeresztelés jön, nem látta a KMAC-jelzőtáblát. Hát csak természetes, hogy

lassítás helyett rálépek a gázra azzal a szándékkal, hogy miután mindketten túljutottunk a keresztelésen, majd intek, hogy előzzön. De Ön, kedves sportkocsis barátom, hajthatatlan és makacs, szintén gyorsít, mellém kerül, előz, bevág elélem a baloldárra és mivel már ott vagyunk a keresztelés előtt, hát rálep a fékre. Nekem nem marad más hátra, mint beledadni egész súlyomat a fékpedálra és közben reménykedni. Kedves feleségem behunyja a szemét és várja, hogy mikor durranunk bele hűtőnkkel az Ön pompás sportkocsijának farába, ami azonban szerencsére nem történik meg. Es Ön? Igen, Ön megmutatta, hogy nemcsak nagyszerűen gyorsít a motorja, hanem fékei is kőprázatosak!

De... véssé a figyelmébe ezt is: bebizonyította azt, hogy Önnek volt igaza, becsúszolva bevalom, hogy ha baj történt volna, én lettem volna a karambol ludasa. Abban azonban mind a ketten hibáztunk, hogy nem tudtuk magunkat beleélni egymás vezetői „lelkivilágába”. En nem hittem, hogy Ön a rövid 50 méteren előzni tud, hogy le tud fékezni. Ön pedig — aki hozzá van szokva sportkocsijának pazar fékeihez — nem is gondolt arra, hogy hátha az én fékeim nem olyan jók, mint ahogyan az illik.

Nézzünk másik példát. Szépen és megfontoltan vezetem a túrakocsimat a forgalom libasorában, Ön pedig feltűnik hátul és dudál, mert előzni akarja a vagy 5–6 kocsiból álló, mérsékelt tempóban vonuló sort. En is gondoltam ugyan előzésre, de hát szembejövő forgalom is van. Es mivel azt hiszem, hogy Ön, kedves sportkocsis barátom, nem látja azt, hogy szembe is jön valami, hát lassítást intek önmagunk. Ön azonban egyetlen fittyet sem hány jelzésemre, belelep a gázba, motorja felbög, előzi a sort és belő a sor elé, még mielőtt a szembejövő kocsi veszélyes közelbe jönne.

— Istenem, milyen marha!... — így a feleségem. — Ez sem fog meztől megvalni — gondolja. Hát: nincsen igaza. Mert honnan tudhattuk azt mi, szerény és mérsékelt igényű túrakocsisok, hogy az Ön kocsijában éppen kétszer akkora gyorsulási képesség van, mint amennyire ebben az esetben szükség volt. Es honnan tudhattuk azt, hogy Ön nem látta nagyon is jól a szembejövő kocsit és nem tudja jól, hogy bőven van helye és ideje a szerencsésen elvégzett manőver befejezé-

sére? Ott történt a hiba, hogy én, hozzázokva batárom mérsékelt képességeihez, elképzelhetetlennek tartottam azt, hogy az Ön sportkocsija annyira tudjon akceleralni.

Hát még akkor, amikor Ön, kedves sportkocsis barátom, előttem rohog a kanyargós országúton és én vezettelem magamat. Ön persze gyorsabb és az egyenesekben elhagyja, a fordulóknál, az útkeresztelések előtt viszont tisztességgel lassít, amit én nem teszek meg, nehogy leszakadjak. Es nem gondolok arra, hogy ha Ön előttem egyszerűen csak hirtelen fékezne, úgy alaposan beleszaladnék kocsijának farába. Es ennek oka semmi más, mint hogy nem érzem azt, hogy az ön sportkocsijának mennyivel jobbák a fékei, mint az enyéimé. Mert ha tudnám, úgy aligha mérészkednék 20 méternél közelebb az Ön kocsijához.

En nemrég határoztam el, hogy mindenkor igyekszem magamat beleélni országúti társaim gondolatvilágába, hogy nyitott szemmel járjak az utakat, hogy a mögöttem vagy előttem haladó kocsit alaposan megnézzem és ha az történetesen sportkocsi, hát igyekszem magamat legalább gondolatban oda-varázsolni annak nagyszerű rugós kormány mellé. Es mivel zárnom kell a cikket, arra kérem Önt, kedves sportkocsis barátom: tegye ugyanezt. Csak próbálja meg, meglátja, nem lesz nehéz...

Az exportközösségbe tömörült német gyáraknak a lengyel kormány szerelőtelepek felállítására adott koncessziót, A telepeknek 3,5–6 tonnas Mercedes-Benz és Büssing típusú teherautókat, továbbá kis- és közép-típusú Adler és Auto Union személykocsikat fognak gyártani. A németek a lengyel ipar számára fokozódó részesedést garantáltak a termelésből, ami a harmadik évben éri el 55%-os maximumát. Tekintettel arra, hogy a lengyel kormány mindent elkövet a lengyel automobilizmus életrekelésére, a német gyárak kitünő sanszokat biztosítottak maguknak.

A szárazföldi repülőgépek sebességi világrekordjainak ostroma küszöbön áll. A világrekorder Howard Hughes, aki 14 hengeres, 700 lóerős Pratt & Whitney Twin-Wasp motorral szerelt mélyszárnyú Hughes-Special gépével 576-115 km-rel tartja a világrekordot, új 1000 HP motorjával túl akarja szárnyalni a 600 km-es sebességet. Ugyanakkor Frank Hawks is készíti a rekordostromra. 1000 lóerős, kétmotoros „Time Files”-ről jó hírek járnak. Európát a versenyekben a francia Delmotte képviseli, aki számára Ing. Riffart a 750 lóerős kompresszoros Renault motorral szerelt „C 712” típusjelzésű Caudron masinát építette meg, melyet Istresben készítenek elő a rekordostromra.

LICSÁJER JÁNOS

BUDAPESTI AUTÓRUGÓGYÁRTÓ ÉS JAVITÓÜZEME

Specialista az autórugók gyártásában

Telefon: 1-463-51

MINDENFÉLE GYÁRTMÁNYU KOCsIKHoz KÉSZ RUGÓK RAKTÁRON

BUDAPEST, VIII., Thék Endre u. 14.

Telefon: 1-463-51



Itt a negyedévi eladási statisztika!

Az első negyedévben 631 automobillal és 80 motorkerékpárral gyarapodott gépjárműparkunk

Olvasóink mindig nagy érdeklődéssel fogadták az Autókereskedők Egyesületének a gépjármű-vizsgajelentések alapján összeállított és negyedévenként közzétett eladási statisztikáját, mely híven tükrözte vissza az autópiacon eseményeit. Sajnos, az Autókereskedők Egyesülete különböző okok miatt rendszeres vizsgajelentéseit már hónapok óta a forgalomba helyezett járművek gyártmányának megjelölése nélkül adja ki, úgyhogy ebből következően, a jövőben nyilván a márkák szerint részletezett negyedévi eladási statisztikát sem szándékozik az egyesület nyilvánosságra hozni. Miután a magunk részéről az egész világon szokásos és a multiban nálunk sem nélkülözött eladási statisztika közzétételét közérdekűnek tartjuk, fáradságot nem kímélve törekedünk az eladási statisztika összeállításához szükséges adathalmazt összegyűjteni, aminek eredményeképpen az Autó-Motor ezúttal is elsőnek tárja olvasói elé a negyedévi eladási statisztikát!

Az idei év első negyedében forgalomba került, szemben a tavalyi első negyedévi 483 darabbal, összesen 631 személy- és teherautó, amire a magyar

autókereskedelem történetében még nem volt példa. Amilyen öröndetes jelenség autókereskedelmünk fellendülése, olyan elszomorító az egykor virágzó motorkerékpárkereskedelem száználmas vegetálása. Az 1928 első negyedévi 662 darabra rugó rekordeladással szemben a motorkerékpárkereskedelem 1933-ban érte el mélypontját, amikor az első negyedévben mindössze 28 gép került ki a magyar utakra. Azóta csigalassúságú, különféle korlátozóakkal nyomorított fejlődés során a tavalyi első negyedévben 82 eladásig tornáztta fel magát a motorkerékpárkereskedelem, hogy az idén önhibáján kívül ismét 80 darabra essen vissza... Erre a sivár helyzetre ma egyedül a Méray-Puch akció derít reménysugarat és erősen hisszük, hogy a Méray-Puch-gépek mielőbb nagyobb turnusokban történő üzembehelyezése folytán a félévi statisztika már a magyar motorkerékpár-park öröndetes gyarapodásáról fog számot adni!

Az automobilmek

Az első negyedévben forgalomba került 631 autó közül 594 darab gyártmányát sikerült minden kétséget kizárólag megállapítanunk, míg 37, március végén vidéken vizsgázott kocsik gyártmánya az idő rövidsége miatt még nem volt megállapítható, ez a kis szám természetesen különféle márkákra oszolva számbavehető eltolódásokat amúgy sem idézhet elő. Az 594 ismert gyártmányú eladott kocsi az egyes márkák között számszerűen és százalékosan a következőképpen oszlik meg (zárójelben az 1936. első negyedévi adatok):

Opel	142, 24 %	(64, 13,2%)
Fiat	115, 19,4%	(99, 20,2%)
DKW	38, 6,4%	(25, 5,2%)
Adler	36, 6,1%	(21, 4,4%)
Mercedes-Benz	35, 5,9%	(24, 5,0%)
Ford (Köln)	32, 5,4%	(25, 5,2%)
Steyr	31, 5,2%	(32, 6,6%)
BMW	24, 4 %	(18, 3,7%)
Wanderer	17, 2,9%	(15, 3,1%)
Hanomag	15, 2,5%	(22, 4,5%)
Hansa	11, 1,9%	(8, 1,7%)
Renault	11, 1,9%	(3, 0,6%)
Rába	10, 1,7%	(34, 7,0%)
Mávag	10, 1,7%	(16, 3,3%)
Austin	9, 1,5%	(7, 1,5%)
Skoda	7, 1,2%	(—, —)
Morris	6, 1 %	(3, 0,6%)
Buick	5, 0,9%	(1, 0,2%)
Blanchi	4, 0,7%	(8, 1,6%)
Packard	4, 0,7%	(—, —)
Detra, Tátra	4, 0,7%	(9, 1,9%)
Horch	3, 0,5%	(2, 0,4%)
Lancia	3, 0,5%	(21, 4,4%)

Ezenkívül vizsgázott még 2-2 Saurer (1), Citroen (—), WM (2), Hillman (—), Vauxhall (—), Cadillac (1), Nash (—) és Chevrolet (1), 1-1 Büssing (—), Alfa-Romeo (9), Hoffer (1), Graham (—) és Chrysler (1).

A statisztikában a német gyárak 358, az olaszok 123, az osztrákok 31, a hazaiak 24, az angolok 19, amerikaiak 17, a franciák 13, a csehek 7, a svájciak pedig 2 darabbal szerepelnek. Az első negyedévi statisztika mérlegelésénél természetesen nem szabad figyelmen kívül hagyni azt a tényt sem, hogy egyes gyárak (pl. DKW) egyes új típu-

saik szállításával megkéstek és a képviselet így számos perfektuált eladást nem tudott még leszállítani. Ugyanakkor egyes olasz márkák (Lancia, Alfa) látszólagos visszaesése a behozatali nehézségekkel és a kimerült kontingensekkel kapcsolatos, ami új gazdasági megállapodások életbelépésével 1-2 hónap alatt lényeges eltolódásokat eredményezhet.

A motorkerékpárok

Lássuk most a motorkerékpárok eladási statisztikáját, milyen gyártmányokra oszlik? (Zárjelben a tavalyi első évnegyed vizsgái.)

Puch	38 (25)
Zündapp	18 (18)
BMW	7 (8)
Triumph (TWN)	6 (1)
DKW, NSU, SHB	3-3
Ardie, BSA, Sunbeam, MAG	1-1

Negyedévi eladási statisztikánkat hivatalos közléssel fejezzük be: hazánk gépjárműállománya jelenleg 27.426 darabból áll, az utolsó három év szaporulata 7129 darabra, míg a gyarapodás a három év előtti állományhoz képest 35,2%.

Firestone

A PNEUGYÁRTÁS MESTERMŰE

Vezérképviselet:

PNEUMATIK ÉS GÉPJÁRMŰKELLÉK BEHOZATALI KFT.

V. VÁRMEGYE-U. 7 ♦ TELEFON: 18-24-01

Ügyvezető: Vajda András

T Á V I R A T C I M : F I R E S T O N E

Raktárról azonnal szállíthatjuk az

angol motorkerékpár ipar büszkeségét, a

R U D G E - t

és a modern préseltvázas 250 kcm-es

COVENTRY-EAGLE-t

BRUCK NÁNDOR és FIAI
VIII., TAVASZMEZŐ-U. 22. TELEFON: 1-370-27

Grätzin
karburátorok

Hajot
olajpumpák

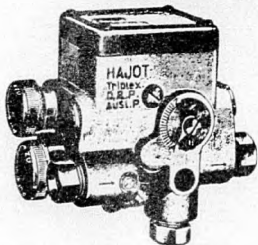
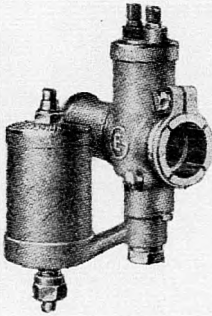
motorkerékpárokhoz a legtokéletesebbek

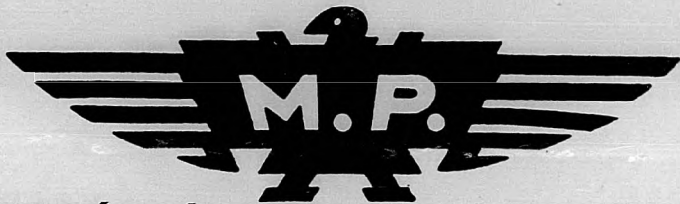
Vezérképviselet:

M. A. K.

MOTOR- ÉS AUTOKELLÉK R.T.
Budapest, Jókai ucca 11.

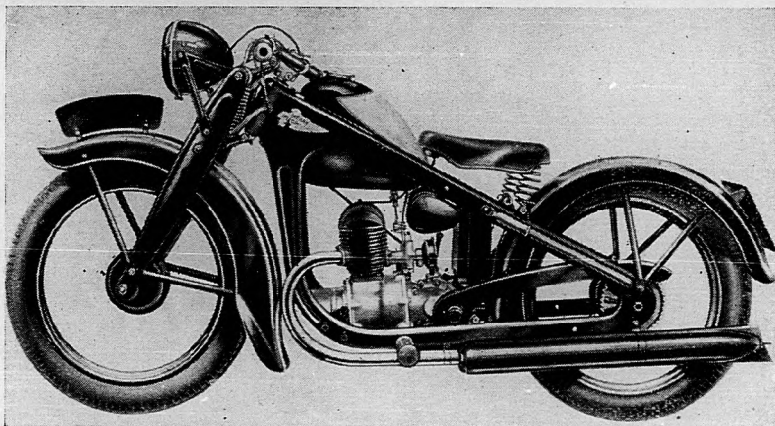
Telefon: 12-68-34.





ÚJ MOTORKERÉKPÁR KORSZAK KEZDETÉT JELENTI AZ
OLCSÓ 200-AS

MÉRAY-PUCH



AJÁNLATTAL
SZOLGÁLNAK:

MÉRAY

motorkerékpárgyár

Zápolya-utca 15—17. Telefon: 29-88-88

PUCH

művek magyarországi fióktelepe

Lehel-utca 25. Telefon: 29-23-40

Porsche dr. — Mercedes Benznél!

Az idei szezon első, kétségtelenül legnagyobb szenzációja Porsche dr.-nak, az Auto Union versenykocsik zseniális konstruktőrének a Mercedes-Benz konszernhez való visszatérése volt. Porsche dr. Stuttgartba való visszatérése a beavatottak számára nem meglepetés, hiszen már másfél esztendője sutlagnak azokról a bizalmas tárgyalásokról, melyek Porsche visszatérését egyengették. A döntő lépés ebben a nagyfotosságú ügyben a Führer részéről történt, akitől Porsche dr.-t külön megbízatást kapott, amely megbízatás végrehajtására Mercedes-Benz megfelelő széleskörű működési terrénomot biztosított a nagynevű konstruktor számára.

Porsche dr. új orientációjával kapcsolatban a külföldi sajtóban ismét szárnyra kelték azok a hírek, melyeket az ősszel a németek kövér kacsáinak bélyegeztek. Az abszolút sebességi világrekord-kísérletekre célozunk, melyek hírét most a Porsche dr.-t meginterjúvoló francia újságíró, M. Henry, a párisi L'Auto hasábjain röpit világgá. A németek cáfolnak, annyit azonban elismernek, hogy: természetesen Porsche dr. rajzasztalát is megjárták már az abszolút sebességi világrekord

megdöntésére alkalmas kocsik lehetőségei...

A híradással kapcsolatban a L'Auto cikkirója megjegyzi, hogy Porsche dr. világrekord kocsija nem az angol minták szerinti 4 tonnás, 24 literes masztodon lesz... A kísérletek egyelőre Németországban folynának és csak azután a szükséghez képest kerülhet szóba Salt Lake Bonneville (Utah)...

Természetesen a Volkswagen-probléma is felszínre került a francia lap hasábjain. A Volkswagen ezek szerint rendkívül tágas, négyüléses limuzin lesz, függetlenül rugózott kerekkel és négyhengeres, léghűtéses farmotor-

ral. A léghűtés indokolása felette érdekes: a Volkswagen abszolút kis üzemköltségű jármű kell, hogy legyen, melynek tulajdonosa a garázst akár télen is nélkülözhesse...(!?!)

Az Auto Union Porsche dr. távozása pillanatnyilag alig érinti: az új versenykocsik már fitték, a szezon folyamán Werner igazgató és Jacoby főmérnök fogják gondjukat viselni. Arra vonatkozólag pedig, hogy az igazgatóság elé terjesztett új formula szerinti GP-kocsik tervei közül melyiket fogják elfogadni, még nem történt döntés.

Porsche dr. egyelőre a Mercedes-Benz versenykocsikat tavaly kíséző be-tegségek kiküszöbölésén dolgozik, egyidejűleg pedig munkába vette az új GP-formula szerint megépítendő 1938-as Mercedes-Benz versenykocsik terveit is.

DEDICS TESTVÉREK

autójavító specialisták

HENGER ÉS FŐTENGELY KÖSZÖRÜLÉS

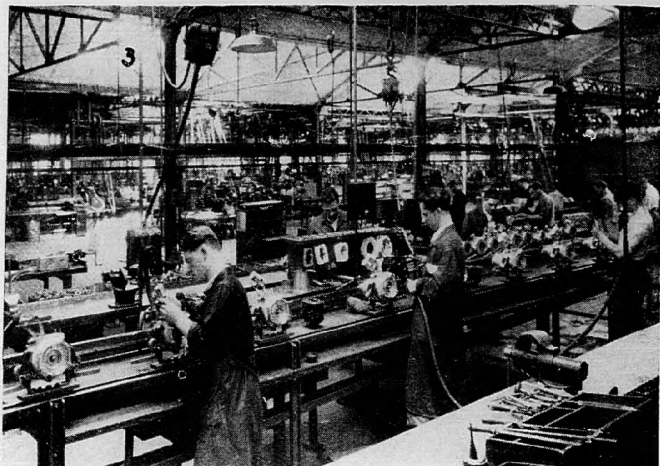
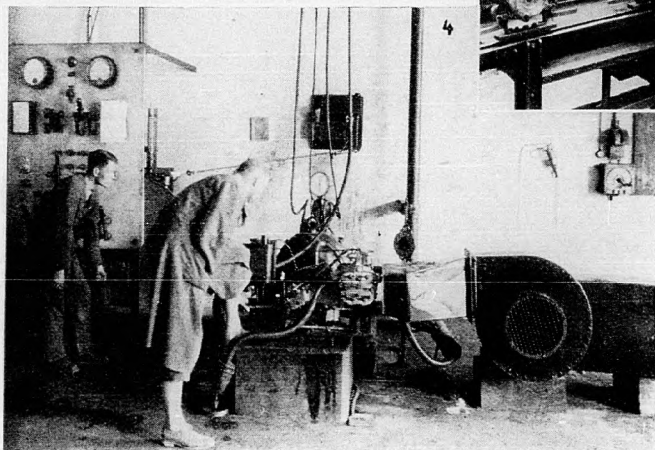
Edzett fogaskerék VIII., THÉK ENDRE UCCA 15. SZ.
és alkatrészgyártás TELEFON: 1-303-45

Hogyan születik ?

a motorkerékpár

Tanulságos séta a gráci Puch-gyárban

A kliséket az österreichische Motorwoche — Das Motorrad böcsötotta rendelkezésünkre.



Képek a gráci Puch-gyárból: (3.) vessünk egy pillantást a gépterembe, (4.) 800-as Puch-motor fut a fékpadon.

Gépek és transzmissziók első pillanatban talán kusza összevisszaságnak tűnő rengetege fogadja a gráci Puch-gyár gépteremének vendégeit. Pedig csupa tervszerűség itt minden és mire a szem megbarátkozik ezzel a csikorgónyüzgő géphadsereggel, már azt is látja, hogy a legmodernebb gépek precízen megmunkált motor és sebességváltó alkatrészeket ontanak. Azokat az alkatrészeket, melyek a Puch-tulajdonosok ezrei előtt jól ismertek, hiszen természetesnek látszó fáradhatatlansággal szolgálják nap-nap után gazdáikat...

A hatalmas gépterem végén mintegy életrekelnek mindezen alkatrészek, melyekből szakszerű kezek tervszerű munkája nyomán meg-

születik a mindnyájunk előtt oly jól ismert Puch-motor! A motorok bejárató fékpadokra kerülnek, melyeken mérsékelt fordulatszám mellett bőséges hűtőlégáramban végzik első szárnypórgátsaikat. A bejárató-padról a nagy szerelőcsarnokba kerül a motor, ott építik be az éppen elkészült vázba. A szerelőszalag végéről teljesen kész gépek kerülnek le, hosszú glédába sorakoztatják őket, így várják meg, mikor kerül sor bejártásukra... Minden egyes gépre sor kerül, a bejáratosnál utolsó, alapos kontrollnak vetik alá a gépeket: a gázosítót gondosan be szabályozzák, a sebességváltó precíz működését ellenőrzik, mindenre kiterjed a bejáratos személyzet figyelme, mert csakis tökéletes gépek hagyhatják el a gyárat. Természetesen csak azután, mikor a bejáratos bevégeztével a gépeket tökéletesen megtisztították, felszerelték és vasúti szállításra alkalmas rekeszekbe esomagolták...

A szeriagyártás problémája a laikus számára most már felette egyszerűnek látszik, az egyforma alkatrészek tömegbeni gyártásában nem lát már semmiféle komplikációt. Pedig nem egészen van ez így! Mert az „egyforma alkatrészek” legyártása igenis a szeriagyártás nagy problémája!

A konstruktőr képzeletében élő masina először a szerkesztési osztály lepedőnagyságú rajztábláin ölt testet. Az általános konstrukciós, detail és műhelyrajzok gamadára, szállársági és egyéb számítások se-

regére van szükség, míg az összes alkatrészek az utolsó csavarig mérthelyesen papírra vannak vetve, anyaguk meg van mintázva, mert csak ezután, ezen az alapon kerülhet sor az első próbagépek legyártására. Az első próbagépeket a kísérleti osztály bejáratói veszik „pártfogásukba”, keresztül-kasul bebarangolják velük Stájerország útjait, próbálják őket jó és rossz úton, síkon és hegyen egyaránt... Ha a gépeken változtatásokra van szükség, aminthogy legtöbbször van, az átkonstruálás után újból előlről kezdődik a gépyilkolás... Tíz meg tízezer kilométer lefutása után forr ki a végső konstrukció, hosszú hónapok kísérleti munkája után kerülhet csak sor a — gyártásra...

A kikísérletezés alatt álló típuson bizony sok-sok munka van és ezt a munkát úgy kell elvégezni, nehogy a többi modell szeriaszerű gyártását akadályozza vagy hátráltassa!



Precziós hengerfűrőgép a Puch-gyárban. Mialatt a négy 250-es hengert fúr, már beállítják és előkészítik fúrás alá kerülő újabb négy hengerből álló garitort.

Kilométerjelzők,

autóműszerek

javitása

**STERN RICHÁRD
Lehel ucca 10a.**

TELEFON: 2-921-35

A szériagyártásnál elfoglalt személyzet legtöbbször alig-alig tud valamit az új típusról, hiszen — csak ritkán látják a gyár udvarán.

Végre a mindenben kielégítő kísérletek alapján elhatározza a direktió a széria felfektetését: legyártandó ennyi meg ennyi ezer masina, melyek mindegyike a kísérleti típus szakasztott mása, előállítására pedig a lehető legkevesebb legyen!...

Megindul az üzemmérnökök munkája, átalakítják a gépeket, az új típus egyes alkatrészeinek gyártására rendezkednek be. Ezek az előmunkálatok bizony legtöbbször elég komplikáltak és rengeteg pénzt emésztnek föl. Ezeket a kiadásokat természetesen csakis a nagy szériában való gyártás amortizálhatja. Kalauzunk meg is jegyzi:

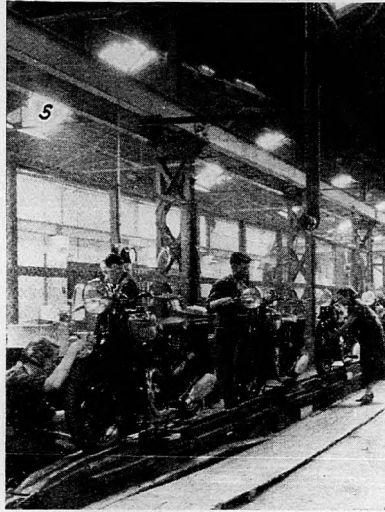
— *Az új, szinkronizált differenciálrúgózással ellátott, osztatlan elismerést aratott, préselt lemezvillához szükséges szerszámok sok-sok ezer schillingjébe kerültek a gyárnak.*

A darabgyártási kézimunkánál a szerszám a gyártott darabban szemben rendszeren alárendelt szerepet játszik: a szerszám kicsi és olcsó! Nem így a szériagyártásnál, ahol éppen ellenkező a helyzet: a szerszám döntő szerepet játszik! Árban, súlyban, nagyságban egyaránt! Amint kalauzunk magyarázza:

— *Ezen a 400 tonnás présen, mely az önképzés szerint mintegy száz-ezer pengőbe kerül, egy 2000 kiló súlyú és 6000 pengőbe kerülő szerszám beiktatásával olyan préselt alkatrészt készítenek, melynek anyaga alig kerül 8 pengőbe, munkaidéje pedig mindössze 3 perc...!*

Tehát, amíg a szériagyártásnál az anyagár és munkaidő másodrendű

költségelemek, addig a szerszám ára igen tekintélyes és pedig az egyes gyártott darabokra vonatkoztatva, annál több, minél kisebb szériákban készül a szóbanforgó alkatrész és végeredményben az egész motor-kerékpár. Azt természetesen ugyan- csak nem lehet előre tudni, milyen



A próbaút után szerelik fel a gépekre a gumifoggantyúkat és lábtartógumikat.

eladási lehetőségek várnak az új modellre, a gyár tehát a költséges szerszámok beruházása folytán meg lehetőséget rizikóba boesájtkozik.

— *Ez a rizikó pedig — fejtegeti kalauzunk — csupán egyetlen módon csökkenthető. Ha a gyár az ös-*

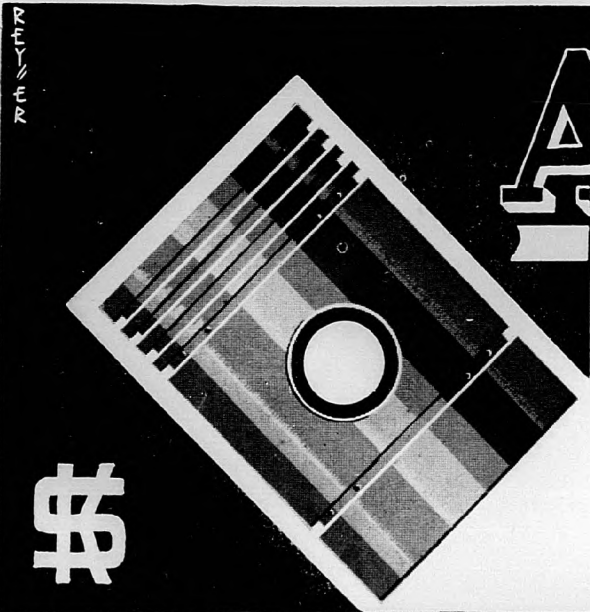
szes szerszámokat maga állítja elő... A Puch-gyár ezt teszi! Minden szerszámot saját telepünkön készítenek el!

Ha gondolatban akarnók követni valamely alkatrész útját a gyáron keresztül, úgy természetesen találjuk, hogy a nyersanyag a vasúti vagonból a raktárba, onnan pl. a forgattyúház az öntődébe, az öntődeből megfelelő megmunkálásra az esztergapadokhoz, majd a különféle furások elvégzésére egy speciális gépbe kerül. Mindezen gépek a legnagyobb precizitással, a legszakosze- rűbb munkaezők felügyelete alatt dolgoznak. Amde még ez sem nyújt elég biztosítékot arra, hogy a széria- gyártásban előállított alkatrészek minden további simítás nélkül, pontosan összeilleszkeljenek, összeépí- tetők legyenek. Eppen ennek mara- déktalan biztosítása érdekében szük- séges, hogy a gépek precíz és a munkások gondos munkáját más gépekkel és más munkásokkal kontrollálják. Röviden: minden megmunkálási proecesszust megfe- lelő kontroll követ!

Ezen ellenőrző műveletekhez megfelelő, az egyes alkatrészekhez cél- szerűen megkonstruált mérőszük- zőkre van szükség.

— *Ezen mérőműszerek — mondja kalauzunk — természetesen szintén a Puch-gyárban készülnek! És ezen nagypontoságú mérőszükzők elő- állításához ismét gépekre, szerszá- mokra és még pontosabb mérőberen- dezésekre van szükség...*

Sétánk a gyár területén végéhez közeledik. A látottak alapján bár- csak minden vevő megközelítően annyira gondold kezelni masináját, mint amilyen féltő gondodd azt a Puch-gyár útjára boesájtja!



ALUSIL

DUGATTYÚK

ISMÉT
KAPHATÓK
MAGYARORSZÁGON

280 az új típus

Vezérképvislet: SZILÁRD BÉLA Budapest, VI., Nagymező-utca 15.



A magyar motorkerékpáros közönség
véglegesen döntött!

Az eladási statisztikában fölényesen vezet a

P U C H

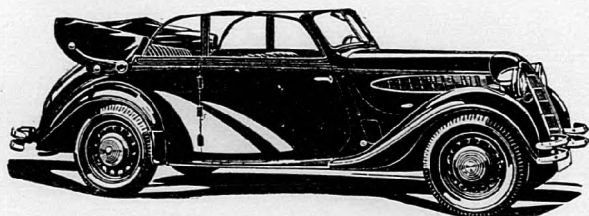
Puch-művek fióktelepe: **BUDAPEST, V., LEHEL-U. 25. SZÁM.**

Városi lerakat:

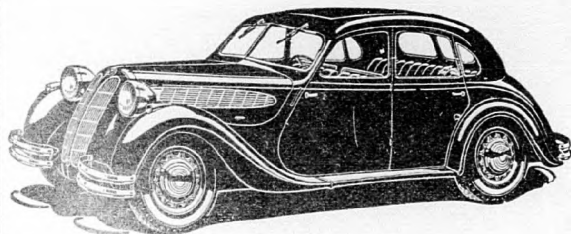
KOENIG RUDOLF, Budapest, Jókai-utca 28. szám.

BMW

KÉT SLÁGERE:



50 HP BMW Kabriólé



50 HP BMW Limuzin

**AZ AUTÓIPAR
CSÚCSTELJESÍTMÉNYE**

VEZÉRKÉPVISELET: MAJLÁTH, BUDAPEST, GR. ZICHY JENŐ-UTCA 17

PIRELLI

A General Motors telepein befejeződött sztrájk után újabb sztrájkhírek érkeznek az újjávilág, mely keretében mintegy 100.000 munkás szüntette be a munkát. Az új sztrájk főleg a Chrysler konszern telepeit érinti, ahol mintegy 55.000 munkás állott sztrájkba.

Hühlein indítványára az NSKK a triptik megszintését kéri az illetékes hatóságoktól. Hühlein szerint a triptik a nemzetközi forgalmat bénító, idejétmúlt intézmény.

Bécsben a lovasrendőröket a nyereg megfelelő helyein elhelyezett olaj zöld, hátul vörös fényű, emellett táplált villanylámpával „világítják” ki. Mi meg volnánk elégedve, ha nálunk legalább a kerékpáros rendőrök lámpával közlekednének...

Bulgária oly módon akarja elősegíteni az ország motorizálását, hogy a személyautókat adókat 50%-kal leszállítja, a teherkocsikat pedig teljesen eltérli.

Az AEG olyan fotoellátás berendezést konstruált, mely az országúti benzintöltő állomások világítását automatikusan, a közlelgő autó reflektorfényének behatására felgyújtja. A benzintöltő állomásokat ilyenformán nem kell éjjeleken át kivilágítva tartani, ami jelentős megtakarítást jelent.

Az Alfa Romeo-gyár és a Scuderia Ferrari között létrejött tranzakció folyamán képpen az Alfa Romeo az idén mint gyár hivatalosan vesz részt a szezon versenyein. A versenyen előkészítő tárgyalásait, az istálló menesztését, továbbá a versenyek irányítását továbbra is Enzo Ferrari vezérlet alatt a Scuderia vezérkara végzi.

Az idei tripoliszi GP nem a multban szokásos u. n. szabad formula, hanem az idén még érvényben levő „750 kg-os” formula alapján kerül lefutásra a gyors Mellaha körúton. A hírt sportkörökben sajnálatlalt fogadták, hiszen a tavaly ősszel világrekordokat futott új Mercedes-Benz „dreadnought”-ok versenybemutakozása az Avus-ra toódik ki, mely ilyenformán a szezon egyetlen szabad formula szerint lefutásra kerülő versenyre lesz.

Dobson, a tavalyi magyar GP-ről ismert angol autóversenyző megvásárolta a Scuderia Ferrari „Alfa Romeo-Bimotore”-ját. Stettinben 1.5 millió márka alaptőkével megalakult a Pommersehe Motorenbau G. m. b. H.

Angol statisztika szerint a vezetői vizsgán a férfijeltek 22%-a, a hölgyeknek pedig 30%-a bukik meg. A szigetországban az elmúlt évben 550.000 személy szerzett vezetői jogosítványt.

A svájci alpesi utak kiépítésére 55 millió frank áll az illetékes hatóságok rendelkezésére.

A modern ejtőernyők megbízhatóságát demonstrálta az amerikai J. Williams a franciaországi Villacoublay repülőterén. Williams 750 méter magasból ejtőernyővel kiugrott a repülőgépből, majd mikor az ernyő kinyílt lecsatolta magát az ernyőről és a rácsatolt őt másik ernyő egyikevel ereszkedett tovább lefelé, hogy sorra lekapesolva magát az ejtőernyőről az utolsóval szerencsésén földet érjen.

Párisban március 15-én az utolsó villamos is átadta helyét az autóbussznak.

Az amerikai gumiszükségletnek csaknem egy negyedét gumihulladékokból és régi gumi regenerálása útján fedezik.

A Buenos Aires mellett lefutott autó GP-t Zatuszek (Mercedes-Benz) nyerte meg 130.3 km-es átlaggal.

Az angol haditengerészet ezideig kisebb festőmű miatt kizárólag kétfedélű gépeket használt, míg most egyfedélű, teljesen fémből készült vadász- és zuhanóbombázó géptípus építésére adott megbízást.

Érdekes kép tárul elénk az amerikai autógyárak elmúlt évi jelentéséből, mely számokkal érzékelteti az újjávilág autópárának grandiózus méreteit. A jelentésből kiderül, hogy az USA autógyárai tavaly 3.76 millió személy- és 798.000 teherautót adtak el, ami 2449 millió dollár nagykereskedelmi értéket reprezentál. A felszerelési igit 875 millió dollár forgalmazott, míg a benzinfogyasztás az előző évi 16.264 milliárd gallonról (4.62 l) 17.980 milliárd gallonra emelkedett, ami 3300 millió dolláros detailkereskedelmi forgalmat és 650 millió dolláros állami haszonrészesedést eredményezett. Az USA-ban tavaly 565.000 tonna kauszukt dolgoztak fel, mely kvantum 75%-át az autópárá használta fel 303 millió dollár nagykereskedelmi értékben. Az USA-ban nem kötelező szavatossági biztosítás díj-

tételei az elmúlt évben mintegy 300 millió dollárt tettek ki.

A „Hindenburg” 72 személyes óriásléghajó az idén 18 menetrendszerű repülést végez Északamerikába, míg a „Graf Zeppelin” menetrendjében 15 délamerikai repülés szerepel.

Woods állítólag az angol TT-n ismét Guzzi-színekben áll starthoz.

Köszö a hírek szerint Anglioi az Autó-Union színeiben fog versenyezni.

Az amerikai Boeing-gyárban 32 személyes szub-sztratoszférikus utasgép épül, mely négy, egyenként 870 lóerős Wright „Cyclon” motorral nagy magasságban 400 km-es utazási sebességgel közlekedhetik. A 32.5 m fesztávú masina említett utas-terhelésén kívül még 1700 kg hasznos terhet szállíthat!

Hollandia motorkerékpár állományában első helyen áll 447 darabbal a DKW, második a Harley 3630 és harmadik az FN 3090 darabbal.

Berlinben 318, Hamburgban 206 km a kerékpáros közlekedésre szánt utstetek hossza. A Bosch-gyárban a minap készült el a százmilliomodik gyűjtőgyertya!

Seament, a Mercedes-Benz-gyár fiatal, angol versenyzőjét a minap Monzában tréning közben szerencsés kimenetelű baleset érte. A versenyzőt Monzában apólja a MB német versenyorvosa és minden remény megvan rá, hogy a május 9-i tripoliszi GP-n starthoz állhasson.

A Norton-gyárban állítólag egy négyhengeres, kompresszoros versenytypus van munkában.

Huszonötmillió autó! El sem tudjuk egy-hamar képzelní, mennyi lehet ez. Ha egymás mögé állítanók kétszer érné körül az egyenlítőnél a földgömböt. Pedig ez az óriási mennyiség nem elméleti szám, hanem ennyi autót gyártott Ford 30 év alatt. A világ autóállományának több, mint fele az ő gyárából került ki. Csak a gyakorlati követelményeknek igazán megfelelő autó érhető el ilyen népszerűséget.

Ez is rekord! Amerikai becslések szerint a világ nyersolajtermelése az előző év 1696 millió hordójárol 1847 millió hordóra emelkedett. Ugyanakkor a világ nyersolajfogyasztása 1598 millióról 1760 millió hordóra emelkedett. Egy szokványhordó tartalmá 160 liter.

Németországban tavaly 125.131 motorkerékpárt adtak el. Az egyes vezető márkák részesedése a következő volt: DKW 43.811 drb, 34.8% (tavaly 35.9%), NSU-D 25.767 drb, 20.6% (19.5%), Zündapp 22.422 drb, 17% (16.5%), Triumph 8.762 drb, 7% (6.7%), BMW 5.541 drb, 4.4% (6.6%), Ardie 4830 drb, 3.9% (3.3%) és Victoria 3741 drb, 3% (2.8%).

Angliában a baleseti statisztika adatai szerint naponta 500 ember esik a közlekedési, balesetek áldozatává, mely balesetek közül átlag 17 halálos kimenetelű. Londonban 1924-33 években a halálos balesetek áldozatainak száma a 15-60 életév között 87%-os, a 60 éven felülieké 102%-os emelkedést mutat. A 15 életévig ez az emelkedés csak 13%, amit a mai ifjalság rendszeres iskolai közlekedérendészeti oktatásának tulajdonítanak.

CORDATIC
A TÖKÉLETES
AUTÓPNEU

Utazás a szemgolyóm körül

Irta: BIRÓ JENŐ

Elismerem, hogy fenti cím nem egészen eredeti, mert Karinthy Frigyes „Utazás a koponyám körül” címmel immár ötödik hónapja írja folytatásos regényét. Hiába, zseniális agya van ennek a Karinthyknak! Olyan hatalmas a koponyája, hogy öt hónap alatt se bírta körüljárni. Az 1920-as években sokat üldögélt a Mesterrel a Hadik-kávéházban; belőle azóta világhírű író lett, belőlem pedig szerény kerékpár- és motorkereskedő és így illő, hogy én, ha már utánozni merem a Mestert, ne a koponyáim, csak a szerény kis szemgolyóm körül utazzam, nem is folytatásokban, csak egy rövid kis-zsarkasznyit terjedelemben.

A dolog ott kezdődött, hogy befeküdtem pihenni egy szanatóriumba. Pihenni fekiüdtem be és másnapra kiderült, hogy súlyos szemüreggyulladásom van. Hiába, igaz van a közmondásnak: „Akinak az Isten szanatóriumot adott, annak betegséget is juttat hozzá”. A betegséget szóbanforgó szemgolyóm kapta meg és így a szóbanforgó szemgolyómból percek alatt kinban forgó szemgolyó lett. Hogy a fény ne bántson, sötét szemüveget adtak rám. Csoda-e, ha így aztán az orvos urakat sötét emberekként láttam?

Pedig igazán kedvesek voltak. A főorvos úr például, amikor meglátta, hogy a kintől elgyötörve, némán pihegek ágyamon, elragadtatva kiáltott fel:

— *Milyen szép halott lesz magából!... Unberufen!* — tette hozzá és lekopogta. Nekem nagyon hízelgett a dolog, világleletemben ez volt az egyetlen ambícióm.

De nem bántam én már semmit: kintülöttem, szenvedtem és megtiltottam, hogy látogatók jöjjenek, megtiltottam, hogy üzleti ügyben bárki is felkeressen. Az első napon felhívtam telefonon a cégeimet és megmondtam, én nem bántom, felőlem csinálhatnak akármilyen nagy és zsíros üzletet, inkasszálnaknak bármekkora összeget, csak keveset ne, de engem hagyjanak békében, én beteg vagyok, nem érdekel a szakma, nem érdekelnek a motorbiciklik, még ha vám nélkül is potyognak be a raktáramba. Hanyatt fekiüdtem és elkezdtem szenvedni.

Ekkor bejött bemutatkozni a segédorvos. Végtelenül megörültem neki; most végre jól kipanaszkodhatom magamat, a külvilág eltávolodott tőlem és a beteg ember önzésével, csak a betegségeről, a fájdalomról akartam beszélni. Ezért jó a szanatórium, mert itt beszélhet a beteg, itt meghallgatják, tanácsot, felvilágosítást adnak, mert itt egyéni kezelés folyik és nem széria-munka.

— *Doktor H. vagyok!* — hajolt meg a segédorvos. Megmondtam én is a nevemet. A doktor úr megörült. — *Á, ön az! Hiszen én tegnap önnél vásároltam hajtöláncot a motoromra... Milyen érdekes véletlen! Az egész szakma összefeküdt nálunk! Itt fekszik ugyanis a szomszéd szobában B. ügyvéd úr, aki az AKD-cég ügyésze s mint ilyen, egy kis tartozásom miatt 167 pengő perköltséget csinált nekem!*

— *Mi baja van az ügyvéd úrnak?* — kérdeztem. A doktor úr fogsétkorgatva mondta: — *Isiása van... a térdében... Es én masszírozom!* — *Akkor az volt az az üvöltés, amit az imént a szomszéd szobából hallottam?*

— *Az!... Tudja, én gyenge ember vagyok, nincs erőm masszírozni, de amikor nekifekszem az ügyvéd úr*

térdének, azt mondom magamban... „Százhatvanhét pengő perköltség? Mi?!... Egy kis vacak összegű tartozás után, mi?!... Nesze, nesze!”

Elrövedezve mosolygott.

— *Eddig már minimum ötszáz pengő árát lemasszíroztam róla!*

Hirtelen összeráncolta szemeit és rámszegezte szúrós tekintetét.

— *Mondja, Bíró úr... jó lesz az a hajtölánc, amit vettem magánál?*

Szent Isten, gondoltam, evvel jó lesz nem kikezdeni. A fájdalomtól elkínózva nyögtem:

— *Az egy prima hajtölánc, kérem, de most azt szeretném tudni, hogy itt a jobb szememnél, ha kicsit megnyomom...*

Belevágott:

— *Ez az! Igy vagyok én is a motorral! Hetek óta hiába taposom a berügöt, nincs kompresszió az Istennek se!*

Miért beszél ez most motorról nekem, amikor beteg vagyok? Nekem fontosabb e pillanatban az én sajtó szép szemem, mint a legtökéletesebben komprimáló motor.

— *Doktor úr... az én agyamban viszont túlnagy a kompresszió, mert majd kiugrik a jobbszemem!*

— *Majd kiugrik? Az is valami?... Az én régi láncom állandóan kiugrott a fogaskerékből...*

Szúrósan nézett rám.

— *Remélem, az új lánc jobban fog működni?*

— *Ho... ho... hoggyne!* — nyögtem ijedten. — *Lesz kompresszió is, mert az egy olyan lánc, csak most nézze már meg a szememet, mert nem bírom a fájdalmakat...*

— *Hm, hm... nézzük csak!* — és ujjával belebökött a sajtó, fájdalmas jobbszemembe. Akkorát üvöltöttem, hogy lent a földszinten a portás ijedten rezzent össze.

— *Nocsak, nocsak!* — mondta a doktor úr. — *Ez fáj!*

Felugrott és a homlokára esapott.

— *Mindent tudok!*

— *Most!* — gondoltam — most hallom meg az Itéletet, a Sorsomat! — Behúnytam a szememet, persze csak a bal, mert a jobbat ki sem tudtam nyitni. A doktor úr lassan mondta, miközben le nem vette tekintetét rólam: — *A karburátor el lehet dugulva...*

Bután néztem rá.

— *Az én karburátorom?*

Dühösen legyintett.

— *Ugyan, ne beszéljen folyton magáról! Én nem értem, hogy ezek a betegek milyen önzők tudnak lenni... A motorról beszéltek... talán azért nincs benne kompresszió, mert el van dugulva a karburátor...*

— *Cserélje ki a porlasztócsővet!* — nyögtem elhaló hangon — *és adjon nekem valami injekciót, mert nem bírom tovább!*

Elővette a tüt és feltúrta a pizsamám ujját.

— *Fiszont az is lehet,* — mondta, miközben kéjjel markolatig döfte karomba az injekciót. — *hogy a benzinevezető cső meg van kissé törve és nem elég a táplálás...*

— *Elég!* — ordítottam.

— *Már hogy volna elég, ha a cső meg van törve...*

Elkékültem a fájdalomtól.

— *Az injekcióból elég, mert én vagyok megtörve!*

Felegyenesedett és megveregette a vállamat.

— *Nyugodjék meg, nem lesz semmi baj... Feltéve, ha...*

— *Ha?*

— *Ha a lánc, amit vettem magától, jól szuperál... Mert ha nem, akkor...*

— *Akkor mi lesz?* — kérdeztem szorongva és ijedten néztem a tüt.

— *Akkor nem fizetem ki a láncot... Ugyanis adós maradtam az árval...*

Kiment a szobából. Gyorsan felhívtam a céget, hogy H. doktor úr számláját töröljék: szépen állok le pereskedni vele. Még az hiányzik, hogy nekem a szememet kezdje masszírozni! Inkább sürgősen meggyógyultam. Gyógyulás után újból megterheltem a doktor úr kontóját és fizetési felszólítást küldtem. A pert a szomszéd szobában fekvő ügyvéd úr fogja vinni. Majd megmutatják, hogy mi is tudunk masszírozni!



világosított kipróbálva
Főképviselet: HAHN ARTHUR ÉS TARSAI
Budapest, VI., Andrásyút 10. Tel: 1-136-19

B I Z A L O M

delga a motorkerékpárjavítás

FRÜHWIRTH LENDER SÁNDOR

javítóműhelyében olcsó, gyors és jó munkát kap. Kérdezze meg vevőimét

Dessewffy-u. 26. Telefon: 12-44-36

KESJÁR ZOMÁNCOZÓ

RÓZSA-UTCA 45
Telefon: 13-07-65

ARDIE MOTORKERÉKPÁROK 1937 évi típusai megérkeztek.

Meglepetés lesz az Ön számára a motorkerékpárok hihetetlen olcsó árai, mert Ön sem akarja majd elhinni, hogy ilyen kevés pénzért ilyen

minőségű és kivitelű motorkerékpárt lehet vásárolni.

K. BAUER TIBOR GYŐZŐ

VI., IZABELLA-U. 98. TELEFON: 12-09-12
Kedvező fizetési feltételek. Előnyös gépcseré. Nagy alkatrész-raktár.



LEGYEN ÖN IS
MEGELÉGEDETT. VEGYEN
KŐFALVI-NÁL
OLDALKOCSIT
VIII., Nagyfuváros-utca 15
Telefon: 1-383-97

Meghalt Urbán Zsigmond

Urbán Zsigmond halálával ismét elment valaki, aki *üttörő harcosa volt a magyar autókerekszedelmek*, fáradhatatlan katonája hazánk motorizálásának... Urbán Zsigmond egyik *megalapítója, hosszú években át választmányi tagja volt a Magyar Automobil-Kereskedők Országos Egyesületének*, mely megilletődve kíserte utolsó útjára a régi bajtársat. Urbán Zsigmond 68 éves volt. Emlékét kegyelettel őrizzük.

Eilenriede: Kozma és Pathó feladta...

Balszerenese kíserte a magyar kiküldöttek, Kozma és Pathó szereplését a német szezonnyitó Eilenriede-versenyen. *Pathó* oldalkocsis NSU-gépe nyergében derekasan küzdött, amikor a 9-ik körben leszakadt mágnesstartó szalagja miatt a verseny feladására kényszerült. *Kozmát* — aki régi, sok vihart látott 500-as Rudge-gépen startolt — már a 2-ik körben utólérte végzete: motorja valószínűleg besült, blokkolt és a magyar bajnok szerenésének köszönheti, hogy nem bukkott...

A verseny *abszolút győzelmét az 500-as kompresszoros BMW-menő Karl Gall* szerezte meg 123 km-es átlaggal, míg a 250 kategória a *DKW-menő Winkler* győzelmét eredményezte, aki 102 km-es átlagot ért el. Az oldalkocsis verseny hőse *Braun (DKW)* volt, aki a 600-as kategóriában 107 km-es átlaggal aratott remek diadalt. A verseny tróningjét egyik német versenyző halálos balesete zavarta meg, míg a felzött pálya a versenyen a finn Kyroo halálos balesetét okozta.

Lemondták az autó 99-t!

A Királyi Magyar Automobil Club a lehetőségek alapos mérlegelése után úgy határozott, hogy *az idei autó Grand Prix-t nem rendez meg*. Ezen határozattal egviejűleg az április 18-ára automobilon és motorkerékpárok számára kiírt országúti és terepversenyét június 28-ára halasztotta el. A verseny propeziói a KMAC titkárságánál szereshetők be.

Franciaországban tudvalevőleg versenykocsi-építési alap létesült, melynek első 400.000 frankos részletét annak a francia gyárnak ítélték oda, melynek kocsija március 31-ig a Mentlhery autodromban a 16 körös, azaz 200 km-es távot legalább 146,5 km-es átlaggal futja le. Mint tájékoztató adatot közöljük az 1934. évi francia GP eredményét, mely szerint a győztes Chiron (Alfa Romeo) az 500 km-es távon 137 km-es sebességet ért el, leggyorsabb köre pedig 147,1 km átlag volt. A 400.000 frankos díj elnyerésére egyedül Wimille pályázott a 3,3 l-es kompresszoros Bugatti volánjánál — sikertelenül! Wimille egy hónap leforgása alatt négy ízben próbálkozott meg a feladattal, utolsó alkalommal 5 körön át 147,75 km-es átlagot ért el, de defektus miatt nem folytathatta kísérletét. Most ismét az ellenőrző bizottságon van a sor: vajjon meghosszabbítja-e a díj elnyerésére kitűzött határidőt!



AZ AUTO UNION

versenygépeinek főlényes megoldásai élnek tovább a konszernhez tartozó gyárak kocsijaiban

AUDI HORCH

WANDERER

Az elegancia és üzembiztonság megtestesítői

VEZÉRKÉPVISELET:
HESS ERVIN
I., MÉSZÁROS U. 15

TELEFON: 1-500-90

VÁROSI BEMUTATÓ SZALÓN:
V., MÁRIA VALÉRIA U. 1
TELEFON: 1-812-59

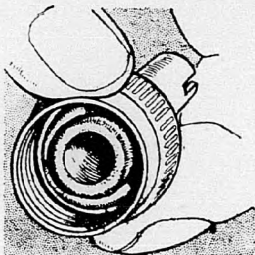
Motorosok!

Rendszeresen és gondosan végezzük el – a tavaszi „kistakarítást“!

(Legutóbbi számunkban cikket közöltünk Bodnár Richárd, a SAE főtitkárának tollából, melyben a hajdani soproni GP-versenyek kitűnő főrendezője hívta fel a motorosok figyelmét arra, hogy a téli holtsezón után alaposan vizsgálják át gépüket, mielőtt azt üzembe helyeznék. Bodnár cikkének visszhangjaként főleg a vidéki motorosok köréből kaptunk igen sok tanácsot kérés levelet, melyek refrénje: hogyan végezzük el ezt a munkát? Nos, itt szolgálunk a kért tanácsokkal.)

Hogy tavaszi „kistakarításunk” eredményes legyen, annak legfőbb feltétele az, hogy a gépnek minden egyes porcikáját mondhatni mikroszkópi pontossággal vizsgáljuk át anélkül, hogy bármiről is megfeledkeznénk. Ennek pedig egy módja van, szépen sorjába venni mindent és előlről hátrafelé haladva, foglalkozni a gép minden egyes

kell, gyorsan keressük fel a gumi-szuszt, vagy vegyünk új gumit. És amikor a gumit visszaszereljük, elő azzal a féderveisszel! Arról az arany-szabályról se feledkezzünk meg, — melyet bizony kevés motoros ismer, — hogy ha a két gumink közül az egyik jobb, a másik gyengébb állapotban



Ha a tömlőszelep sapkájának belső gumitömítése be van vágva: szereljük újat.

van, úgy a jobbik pneu nem a hátsó, hanem az első kerékre való, aminek az a magyarázata, hogy ha a hátsó kerekünk csúszik meg, vagy pedig hirtelen lelaposodik, úgy ezt könnyen megússzuk, viszont ha ez az első kerékkal történik, már nagyobb a baj.

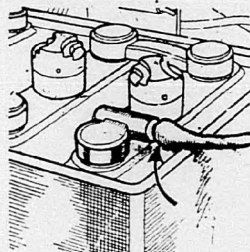
Jó állapotban van a tömlő szelepe, a szelepszapka gumija légmentesen zár? Vegyük ki a szelepbelsőrészt és kockáztassuk meg azt a húsz fillért, amibe az új példány kerül. Új szelepszapkát is vegyünk, ha a belső gumitömítés be van vágva vagy kopott.

A következő lépés: maga az első kerék. Nem hiányzik vagy nem laza egyik-másik küllő, jól van bedállítva a kerékagy, könnyen és szabadon forog a kerék és nem észlelünk számbavehető kotyogást, amint a kerékabroncsot oldalról mozgatjuk a villaszárak között? Ha kerékagyunk golyós, vagy egyszerű görögös, úgy semmilyen holtjártékokat vagy kotyogást ne tűrjünk. Ha azonban küpgörgős a csapágy, úgy legfeljebb fél milliméter kotyogás megengedett, a fél millimétert a kerék-

abroncsnál mérjük. Ha minden rendben van, pakoljuk jól meg zsírral az agyát, ne sárga tovtovttszírral, hanem jófajta speciális, márkás minőséggel. Az agyát zsírral kézzel bepakolni jobb, mint nyakbó nélkül préselni be a zsírt a zsírópuskával, az utóbbi esetben ugyanis annyi zsír juthat bele az agyba, hogy abból a fékpapucskos is kapnak, a zsíros fék pedig nem fog. Ismételjük, jóminőségű, márkás zsírt használjunk, olyat, melynek magas az olvadáspontja. Fékezésnél ugyanis az agy is melegszik, ha a zsír nem magasolvadáspontú minőség, úgy megolvad és leadja névjegyet a fékbetétek portáján.

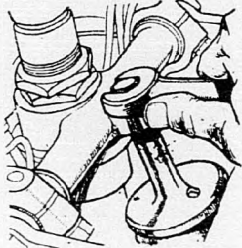
Az első fék

Fékbetéttel ne takarékoskodjunk, a kellő vastagságú fékbetét sokkal alkalmasabb egészségi állapotunk biztosítására, mint a legszebben sikerült kli-



A telephől kivetett kábelen képződött oxidréteget gyakran a kábel borító gumi kidurodása (a képen túlozva rajzolva) árulja el.

nikai műtét. Ha tehát fékbetéteink vékonyra vannak kopva, úgy feltétlenül szánjuk rá magunkat felújításukra. Vigyázat! Nem minden fékbetét felel meg, bármilyen nagy hangerőre is ajánlják. A legjobb ugyanazt a gyártmányt szerelni, mellyel a gyár látja el a gép fékeit: nem érhet kellemetlen meglepetés. Ha a fékbetétek még elég a „húsa”, úgy elegendő a féket jól beállítani, minden féken megtaláljuk az erre a célra szolgáló szárnyascsavart, vagy más megoldású berendezést. Ha készen vagyunk, szépen kenjünk le



Húzzuk meg a kormányfej közelében levő villarugó rögzítő esavart.

részével. Kezdjük el a munkát tehát az első gumival. Arról pedig, hogy a munka megkezdése előtt a gépet vizes, majd petróleumos lemosással „tisztába” kell tenni: nem is beszélünk, hiszen ez — természetes.

Milyen állapotban van az első gumi? Nincsenek repedések, belső vízszontörések, kidomborodó „daganatok”? Milyen állapotban van a pneu rajzolata, elég éles még a bordázat ahhoz, hogy a tavaszi záporok okozta csúszás-farolással megbirkózhassunk? Le azzal a köpennyel, ki azzal a tömlővel, ha



Koenig

BUDAPEST, VI, JÓKAI-UTCA 28. (HORN EDE-UTCA SAROK)

Megjöttek az új 200-as

MÉRAY-PUCH GÉPEK



LÁSZLÓ ANDOR B. T.

GENERAL

MOTORS hivatalos javító üzeme.



V., Révész-u. 5. T.: *2-988-33.

Raktárról kaphat azonnal

KOPPÁNYINÁL

DESSEWFFY-U. 47.

míg más el nem viszi Ön elöl:

200-as Luxus Viktóriát P 1402.-

350-es sv. Standard „ 1620.-

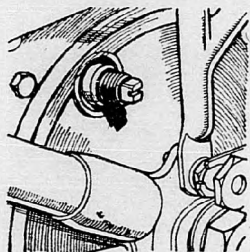
500-as királytengelyes „ 2250.-

500-as O. H. V. Sunbeam „

Írásbéli érdeklődésnél közölje hogy milyen gép érdekli

minden lekenni valót, az olajjal és zsírral azonban szőrméntén bánjunk, mert a fékbetét — mint mondtuk — utálja a kenőanyagot. Azt pedig nem is tárgyaljuk bővebben, hogy a féket működtető baudenkábel jó állapotban legyen, ne legyen benne törés, ne legyen rojtos a belső bauden. Ha a bauden és a hozzátartozó szabályozó nem dolgozik úgy, mint a vaj, ki vele, szét vele, mert az új bauden nem drága, a kórházi ápolás viszont nem olcsó, különösen akkor, amikor két hétig gyógyítják a betörött fejünket annak következményeként, hogy amikor hirtelen nagyot fékezünk: a bauden szakadt el és nem a gép sebessége csökkent.

Munkába az első villát! Meghúzni a csavarokat, az anyákat, ne tőrjünk a villában kotyogást, ha a villacsapok kotyognak — kopottak, úgy ki velük. A rugót is vizsgáljuk át, sőt a sárhányót se hanyagoljuk el, a kellő pil-



A legtöbb féken állítberendezést találni, mellyel a kopást okozta kotyogást lehet kiküszöbölni. Az Arleken pl. állítható csavar szolgál erre a célra.

lanatban leszakadt sárhányó ugyanis kellemtlenül blokkrozhatja az első keréket. Nem csörög-zörög a sárhányó, az első kerékdélnyív? Ami ugyan nem veszélyes, de annál bosszantóbban kellemtelen.

Jó a gép kormányozhatósága?

Csapjunk le a kormányfejre, annak rögzítő anyáira, a kormányon levő szabályzókra. Felesleges erről sokat beszélni, meg kell mindent jól húzni és ügyelni, hogy a baudenek és nipplik jó állapotban legyenek. A kormányfejen ne legyen kotyogás (meghúzni!), ne legyen benne törött golyó vagy görög és jól be legyen pakolva zsírral. Tegyük kis ládát a motor alá, hogy az első kerék szabadon lójjon

a levegőben. Ha minden rendben van, úgy a kormányt simán és könnyen tudjuk ide-oda mozgatni, feltéve, hogy a sztring dempert lazítottuk. Ha ropogást hallunk, úgy bátran fogadást köthetünk arra, hogy törött golyóval van dolgunk.

Következik a benzin- és olajtank. Meghúzni a rögzítő csavarokat, ha valahol szivárgás van, úgy futólépés a bádogoshoz. Elérkezünk a motorhoz, de mivel cikkünk a biztonság szempontjából szükséges teendőket tárgyalja, nem foglalkozunk a motorral. Annnyit azonban ajánlunk, hogy a motor és hengerfej rögzítő csavarokat húzzuk meg és nézzük meg, hogy nem törött valamelyik szeleprugó.

Az olajtartányból folyassuk ki a fardat olajat — ha kenésünk cirkulációs. Ki a régi olajjal, bele az újat. Es ne a garantált, 100%-os, pengőhuszas pennsylvaniait, hanem a megbízható, plombált kannás, márkás olajat, az ajánlási tábla útmutatásai szerint.

Gondosan vizsgáljuk át a benzin- és olajcsöveket. Nincsen valahol repedés, nem kell meghúzni a hollandikat, nem lazult meg a forrasztás valahol a nipplik táján? Ha gépünk olajzása cirkulációs, úgy különös figyelmet szenteljünk annak a csőnek, mely az olajtartányból az olajpumpához vezet. Ha itt szivárgás van, úgy a pumpa olaj helyett levegőt szív a motorba, a levegőnek kenőtulajdonságai pedig — úgy mondják — felette gyengék. Rádásul pedig az olaj „elforr” a tartányban és kifröccsenve odavendégeskedik a nádrárgkra, mely — nem szorul kenésre.

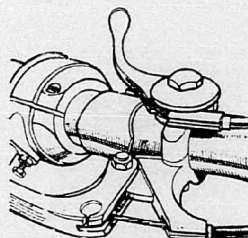
Ami ezután következik: annak sorrendje nagyrészt a géptől függ. Az akkumulátor vizsgálata és felszavazása, esetleg feltöltése árammal, a telep-tartó csavarok meghúzása, a telep sarkain virító szulfát-kenős eltávolítása, a kábelek megvizsgálása és ha szükséges, szigetelése vagy felújítása: mindez gondos munkát igényel. Jól van beállítva az első lánc, nem túl laza vagy szoros, nem nyúlt meg, nem ver oda a védőtökhöz? Jól van meghúzva a karburátor, nem lötyög a szivócsó a hengerfejben? Jó állapotban van a gyújtókábel, a megszakító? Ha a kábel repedt, úgy vegyünk újat. Állítsuk be, vagy ami még jobb: állítsuk be megbízható műhellyel a megszakítót úgy, hogy helyes legyen a platinák közötti hézag. Reszeltessük simára a megszakító csavarokat.

Fel van töltve kenőanyaggal a sebes-

ségváltó? Jól működik a kapcsolólánc, vagy a modern gépen a látkapcsolás? Kellőképpen feszül a hátsó lánc. Hogy a hátsó fékkel és a hátsó kerékekkel, gumival mi a teendő, azt a cikk bevezetőjében már elmondtuk.

A világítás

A világítási berendezéshez csak az nyúljon, aki ért is hozzá. Itt nem szabad kuruzsolni, mert ráfizetünk. Az azonban nagyon fontos, hogy csakis olyan műhelyhez forduljunk, melynek neve és jó híre van és inkább fizessünk többet, ha jó munkát kapunk. Nem árt megvizsgáltatni a dinamót, hogy leadja vajjon a tőle elvárt teljesítményt feszültségben és áramerősségben. Tisztítsuk ki a dinamó kolektorát, a szírszást is bizzuk szakemberre, filléres munka ez, de egész ember kíván. Nem árt megvizsgálni a világítási berendezés reléjét is, ehhez



Jól át kell vizsgálni a baudeneket a szabályzóknál. Nem rojtosodtak ki, jó a nipplik forrasztása?

még akkor se nyúlunk, ha kétszer is sikeresen javítottuk meg odahaza a viláncysengőt. A relé vizsgálatá és beállítása műszer nélkül elképzelhetetlen!

Oldalkocsis a gépünk? Ha igen, úgy vizsgáljuk át alvázat és karosszériáját. Húzzuk meg a karosszéria tartócsavarjait a rugók rögzítéseit. Es ami talán a legfontosabb: alaposan nézzünk körül az oldalköcsi felerősítései háztáján, nehogy lemaradjon valahol Mátraháza körül a Bözsikével egyetemben.

Készen vagyunk? Mindent lezsíroztunk? Igen? Hát akkor kellemes motorozást kívánunk, de nehogy otthon felejtjük a gumikabátot, melyre ilyenkor tavasszal nagyon gyakran van szükségünk.



1937 MÁJUS 5-9

BRESLAUI VÁSÁR

MEZŐGAZDASÁGI GÉPVÁSÁRRAL

A DÉLKELETI
ORSZÁGOK
VÁSÁRA!

A N É M E T A J Á N L A T F E L Ö L E L I :

Mezőgazdasági gépek és eszközök, mezőgazdasági üzemi felszerelések, trágyaanyagok, általános gépészet, erőtelepek, szerszámok és szerszámgepek szállítóeszközök, személy- és teherautók, betegsegélyző- és tűzvédelmi berendezések, elektrotechnika, építészeti és építőanyagok, technikai szükségletek, házi- és konyhaeszközök, irdóidafelszereléseket.

K i s g a z d a k i á l l í t á s , n a g y t e n y é s z á l l a t - é s l ó k i á l l í t á s

A délkeleti országok és Lengyelország, nyersanyagokat és agrártermékeket ajánlanak.

Utazási kedvezményekről felvilágosítás minden utazási irodában, üzleti ügyekben közvetlenül a Breslauer Messe- und Ausstellungsgesellschaft, Breslau 16, Messegelände által.

Mi ujság, Hébli úr?

— Megjelentek a KMAC április 25-én lefutásra kerülő kezdők versenyének proposíciói. A verseny startja reggel 9 órakor lesz a Megyeri csárdánál, a versenyzők 390 km-es útvonalon beszegve a Börzsöny, Cserhát és Mátravidék útjait, a Megyeri csárdánál levő célba futnak be. A 175-ös szelő és 350-es oldalkocsis gépek előírt átlaga 50 km, az összes többi kategóriák, az autobilokot kivéve, 55 km-es, az autobilok pedig 60 km-es átlaggal tartoznak lefutni a távot. Az útvonalon, a startot és célt beleértve, 8 időellenőrző állomás fog működni, az egyes állomások között megkéső versenyzők minden perc késésért 1 büntetőpontot kapnak. A versenyen mindazok indulhatnak, akik eddig autó- vagy motorkerékpárversenyen nem indultak, illetve a három legutóbbi évben rendszeresített „Kezdők Versenyén” az első három helyezett közé nem kerültek be. Végső nevezési zárlat április 21-én!

— *Mi hír az Austin-berkekben?*

— Angliában a minap 1000 mér-földes autó-essilagtúrát rendeztek, melyet karosszéria kondíció-vizsga követett. Ezen túra jelentősége

abban állott, hogy nemcsak üzem-biztonság szempontjából értékelték a résztvevő autókát, hanem különös súlyt helyeztek az értékelésnél az utasok kényelmére, a vezetők biztonságérzetét szolgáló karosszériaépítés összes melegekörülményeire, nem kevésbé a karosszéria vonalvezetésére is. Ezen versenyen a megbízhatósága révén népszerű AUSTIN-kocsik első és második díjat nyertek. Örömmel látjuk, hogy az Austin a remek konstrukcióival egyenlő rangúvá tette a karosszéria modern vezetésének elveit is.

— *Mondja, Hébli úr, hallott már a Kormányzó új kocsijáról?*

— Hogyne! Hitler kancellár a berlini kiállítás egyik legszebb kocsijával, egy sötétzöld, 200 lóerős, kompresszor Mercedes-Benz kabrióléval lepte meg Magyarország kormányzóját!

— *Hallom, ismét kísért a dunai siklóhajóját régen vajdó terve?*

— Ugy van! Hamburgban már folynak is a kísérletek az egyik magyar konstrukciójú siklóhajó modelljének kipróbálására. Addig pedig, amíg az építés megindulhat, feltámasztották halottaiból a „Delphin” nevű siklóhajót, amellyel évekkal ezelőtt már bonyolították le próbajáratokat a Dunán. A Delphin sokáig a Ganz-Danubius hajógyárban pihent, míg most Mayer Vilmos amerikai állampolgár, a siklóhajótársaság egyik alapítója, megvásárolta külföldi tulajdonosaitól. Mintegy 20.000 pengő költséggel a Ganznál átalakíttatja és néhány hét múlva már közlekedni is fog a Dunán. Az átalakított Delphinnel csak alkalmi utasszállításokat és propaganda-kirándulásokat bonyolítanak le. A dunai siklóhajó-forgalom megvalósulása nagy lépéssel vinné előre a Duna nyújtotta lehetőségek feltárásában.

— *Szakmai hírek?*

— Hármás jubileumot ünnepelnek Bergsmannék! A cég harminc évvel ezelőtt alakult, tíz évvel ezelőtt építették meg az első motoros testet és szereztek meg a König oldalmotorok képviseletét, végül pedig öt éve hozták forgalomba a nagy népszerűségnek örvendő licenzben gyártott magyar König-motorokat! Dícséret és elismerés jár Bergsmannéknak mindazért, amit a magyar iparért, kereskedelmért és nem utolsósorban a vízisportért tettek. Más. A május 1-én költözködő Reichfeld Géza Visegrádi ucai új helyiségében esztergapadon kívül még néhány munkagépet is helyez üzembe, mert az új helyiségben új üzletágként az autójavitást is beohajtja vezetni. Ismét más. Az ismertnevű Ottenreiter kesztyű- és sportáru készítő cég a kormányesuklók bőrbevonatának készítését is munkakörébe iktatta. A cég neve garancia ennek a nélkülözhetetlen pótfelszerelésnek a tökéletes elkészítésére, a bevonat fontosságát nem kell külön méltatnom, hiszen ezzel minden autós tisztában van. Megint más. Ha ed-

Öntözött, csúszós úttesten csak

recézett

gumival jár biztosan

**RECÉZTESSE
PNEUMATIKJAIT A**

CYKLOP GARAGEBAN

VII., Kertész-utca 24.



főlény ismét

EILENRIEDE-VERSENY 1937

KARL GALL

500 kcm. BMW

leggyorsabb motorkerékpár

123 kilométer átlaggal

Kérjen ismertetést a hasonlóan bevált, túra- és sportmodellekről

Képviselet: URBACH

Bpest, VI, Hunyadi-tér 12

MOTORJÁNAK

minden alkatrészét gyártja a

**MAGYAR FOGASKERÉK,
AUTÓ-TRAKTORALKATRÉSZ
ÉS GÉPGYÁR KFT.**

BUDAPEST, VIII., NAGYTEMLOM-U. 34

TELEFONSZÁM: *14-61-55

Henger és főtengely köszörülés
Pontos munka. Mérsékelt árak.
Gyors kiszolgálás.

Autókesztyű. . P **6.80**

kocsimosóbőrök és szivacsok
a legnagyobb választékban

OTTENREITER

KESZTYŰS ÉS BŐRÁRUK

Petőfi Sándor-utca 3. Telefon: 189-7-81.

Minden darab OTTENREITER minőség

Motorkerékpárok javítását

jókarban tartását, átalakítását megbízhatóan, legolcsóbban végzi

STEIN ÁRMIN, VIII., Tavaszmező-utca 24

KILOMÉTERJELZŐK

sebességmérők, autórak javítóműhelye

TELEFON: **Schwarz Testvérek**
szakorvosok, Budapest, VI.,
Podmaniczky ucca 59. sz.

JEGYZE FEL!

Május 1-től az új üzemem címe:

V., VISEGRÁDI-U. 11/a.

Költözködés előtt

értéken alul árusítom a használt.
motorkerékpár alkatrészeket
Kérjen ajánlatot.

REICHFELD GÉZA

VI., RÓZSA-U. 90 Telefon: 12-42-85

dig nem is, de most már én is értem, hogy miért oly népszerű a Licsájer rúgó. Tegnap végignézttem, hogy készül az autórúgó. A cég főnökei annyi gondossággal, szakértelemmel és körültekintéssel vezetik ezt a nagy üzemet, hogy nem is maradhat el a megérdemelt eredmény. Büszsűzöl elmondok még egy kellemes hírt. Az oldalkocsijairól híressé vált Kőfalvi cég a közeljövőben állami rendelésre a katonaságnak is fog oldalkocsikat szállítani.

— *Kiállítások, vásárok?*

— Májusban rendezik meg a breslauer „Délkeleti Kiállítást” és vásárt. A rendezőségben részt vevő külföld serkentésére, a vásárt 5 nap időtartamra, május 5-től 9-ig meghosszabbították. Különös sajátossága a breslauer vásárnak a mezőgazdasággal való szoros kapcsolat, amely a vásár keretében a sziléziai kiscgazdák évente tartandó kiállításában nyer kifejezést. A breslauer vásáron a keleti és délkeleti országok nemcsak mint kiállítók és eladók, hanem mint vásárlók is részt vesznek, mégpedig mint ahogy az utolsó évek mutatják, nagy üzleti eredménnyel. A vásár a közép- és kisipari üzemek szükségleteinek fedezésére sokféle lehetőséget nyújt. Az egyéb árucsoportokból csak néhányat említünk, úgymint: háztartási gépek, építőanyagok, automobil, kerékpár, rádióalkatrészek, hangszerek, irodagépek és ruházati cikkek az intézőség azokban az államokban, melyek a breslauer vásáron részt vesznek, az ország vasútjain a látogatók részére mérsékeltárú utazást biztosít, az összes utazási irodák (Mitteleuropäische Reisebüro) és Hamburg Amerika Linienél kapható vásárigazolvány alapján. A vásárigazolvány egyébként állandó belépőjegyük is szolgál, amely a breslauer vásár tetszés szerinti látogatására jogosít.

— *Előadás, jelölvasás?*

— Volt. Április 2-án tartotta nagy sikerű előadását Vajda Béla dr. a TTC-ben hadifogsága emlékeiről. Sportéletünk számos kiválósága és a nagyszámú hallgatóság érdeklődéssel kísérte és lelkesen jutalmazta a közel háromórás előadást. Többen, közöttük Szelnár Aladár dr. köszönték meg Vajda dr.-nak a nívós estét.

— *Mit tud, Héblí úr, versenyzőink köréből?*

— Kesiár János S4 „Type Sechstagesfahrt” modellű 250-es sport



EMLÉK A BERLINI KIÁLLÍTÁSRÓL.

Az autókiállítás megnyitására induló Führer előtt a diadalmas német versenykocsik robogtak végig a Charlottenburger-Chausseen. A menet számára az NSKK több ezer tagja állott díszsorfalat. Képiünkön 800-as Zündapp-gépekkel felvonult NSKK-osztag áll sorfalat.

Puchot vásárolt. Vele szándékozik résztvenni a szezon megbízhatósági versenyein!

— *Más híre is van?*

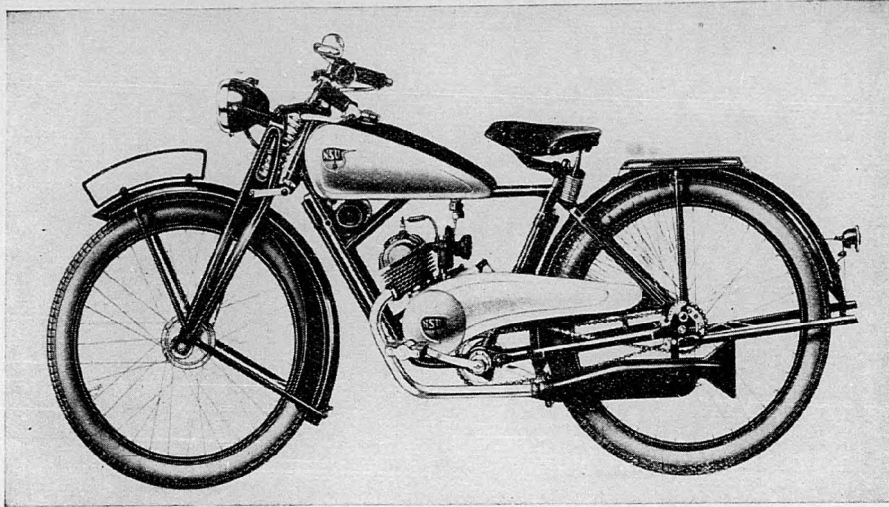
— Akad. A BMW-gyár az Urbach-cégnak megengedte „a hivatalos motorkerékpár-javitóműhely” cím használatát. Megelőzőleg a cég egyik legjobb szerelője a BMW-gyárban tanfolyamon vett részt.

— *Viszontlátásra május 1-én!*



Felelős szerkesztő és kiadó: KRAMER JENŐ

Altalános Nyomda, Könyv- és Lapkiadó Rt. Nyomdáért felelős: Dr. Új István.



NSU-D-QUICK

főelőnyei:

Elpusztíthatatlan 100 km-es, 2,75 HP teljesítményű kétütemű motor levehető hengerfejjel.

Üzemanyagfogyasztás 2 liter 100 km-re. Sebesség 55 km. A motorral egybeépített 2 fokozatos sebességváltó a kormányrúdról működtethető, tehát a vezetőnek menetközben pillanatra sem kell eleresztenie a kormányt. A gáz dréhriffel adagolható.

Ezernyi versenyben kipróbált paralellogram rugózású villa. 15 wattos világítás.

NSU-D-QUICK

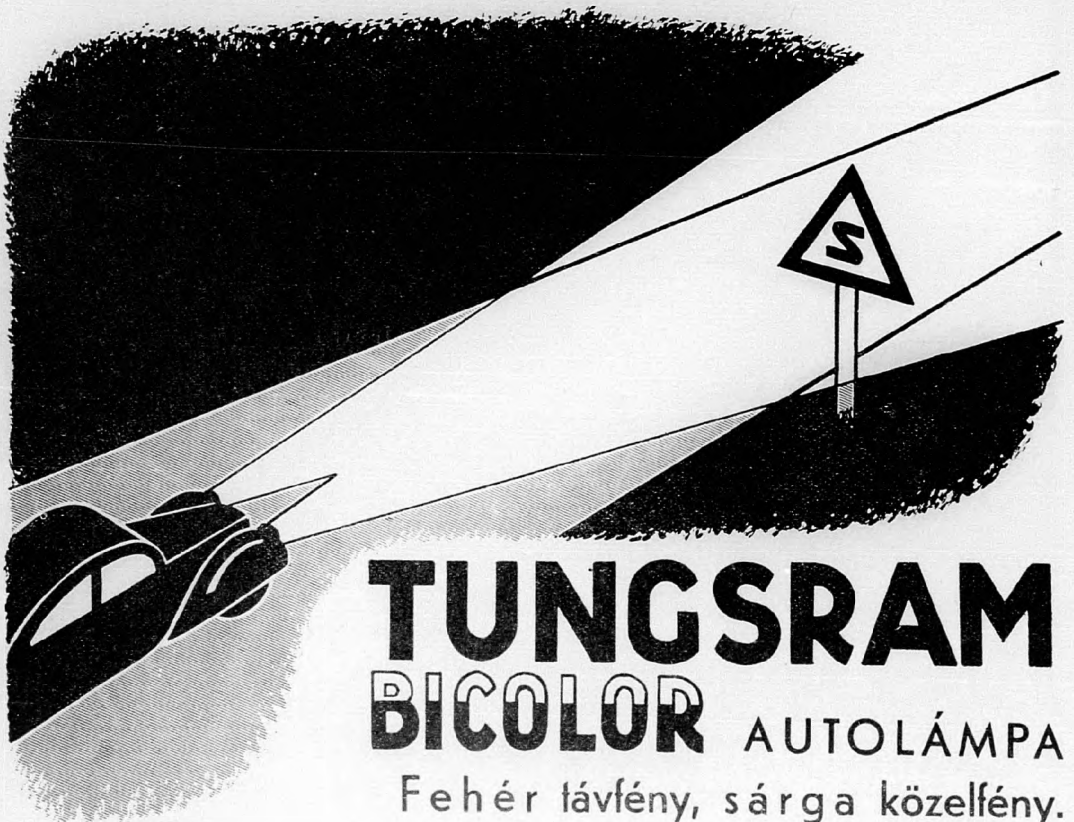
tökéletes

kismotorkerékpár

Vezérképviselőt:

BIRÓ JENŐ

alkatrész és pneumatik raktára
BUDAPEST, VI., LISZT FERENC-TÉR 2.



TUNGSTRAM
BICOLOR AUTOLÁMPA
Fehér távfény, sárga közelfény.