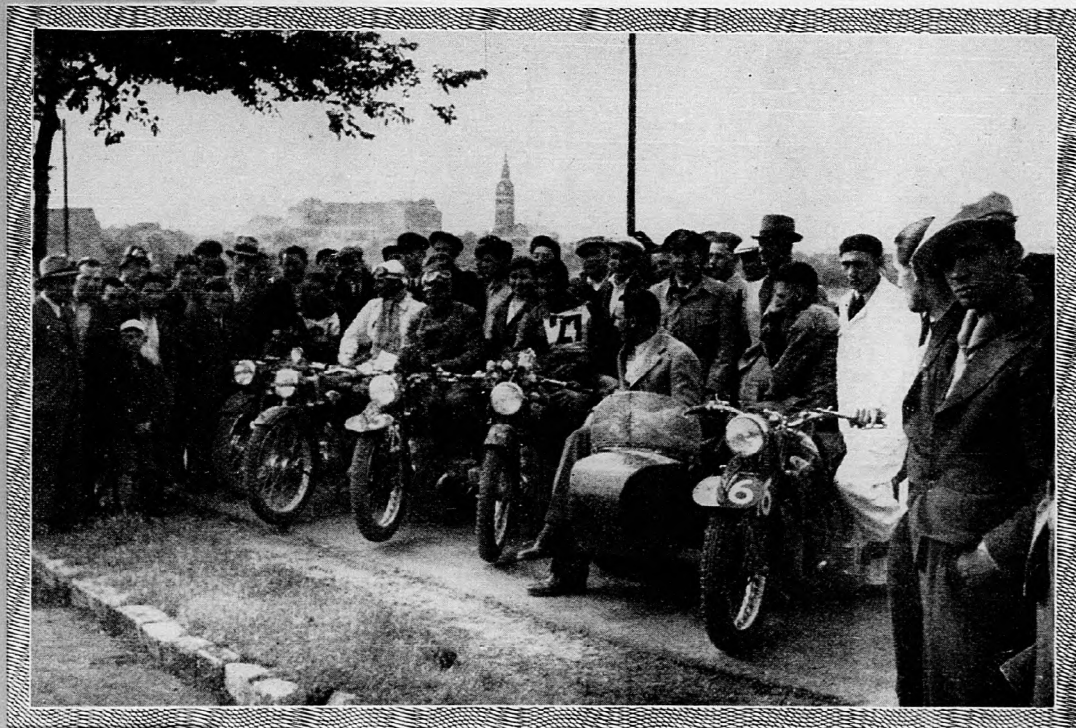


AutóMotor

A LEGNAGYOBB PÉL-
DÁNYSZÁMU MAGYAR
MOTORSPORTLAP



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



ZÜNDAPP

A Frontharcos 24 órás a Zündapp-gépek diadalmenete volt, úgy a szőlő, mint az oldalkocsis abszolút győzelem és mecseki rekord a Zündapp-menők zsákmánya lett. Képünk a győztes Zündapp-csapat tagjait mutatja be közvetlenül a célbefutó után.



RIV

golyós és görgős csapágyak



Autókhoz, motorkerékpárokhoz.

Árjegyzéket kívánságra díjtalanul küld:

SZILÁRD BÉLA

Budapest, VI., Nagymező-u. 15

TELEFON: *125-336

„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:

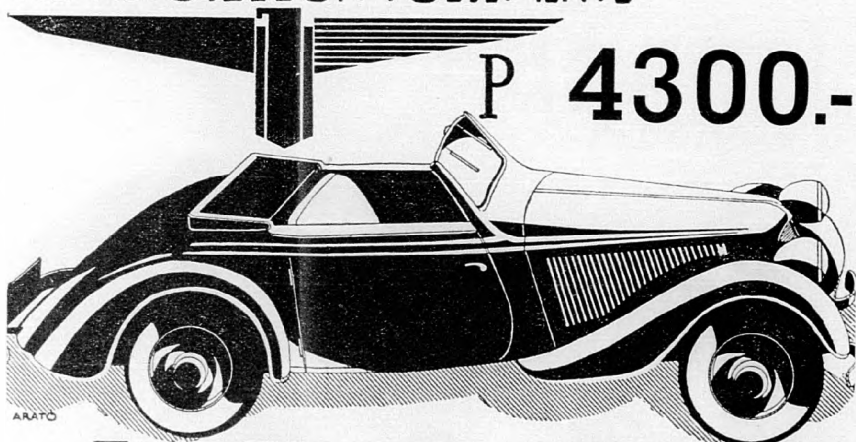
BURIAN ERNŐ

GUMMIKERESKEDELMI RT. ESŐKÖPENYGYÁRA

a gummiköpenygyártás magyarországi megalapítója

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

AZ AUTÓSZEZON FŐESEMÉNYE



ADLER

JUNIOR ROADSTER

VEZÉRKÉPVISELET:

MÉRAY RT

Eladás: V., Dorottya ucca 1. Telefon: 1-856-15
Service és javítóműhely: V., Zápolya ucca 15. Telefon: 2-988-88

Előgyujtás

E véssel jön az étvágy... Az újra- vizsgák nagyszerű izei addig bi- rizgálták a kellemes csiklandások iránt különlegesen fogékony inyeket, hogy megszületett az „újraflekní” figyelem- reméltó és felette hasznos ötlete. Az újra- fleknit hivatalos általánosan sofőr re- viziónak nevezik és lényege az, hogy miután bevonják a mostani vezetői jo- gosítványokat, új, könyvalakú igazol- ványokat bocsátanak ki. Természe- sen illő, sőt valószínűleg az illőnél is árnyalatilag drágább áron. És hogy a reformtörökvés gyökeressége felől ké- telyek ne támadjanak, hát azt is el- rendelik, hogy ezentúl nem fogadják el a különféle gyors és lassú fotogra- tusok jólsikerült fényképeit, hanem egye- dül jogosított forrásként a rendőrségi fotográfust jelölik meg, mint az igazol- ványokat illeszthető képmások kizáró- lagos atyamestereit.

Újraszámot, újravizsga, újraflekní, ugyan hová fog vezetni ez a végtelen- nek ígérekző sorozat, melyet hozsan- nával fogadott a fémpár, a vizsga- bizottság, a Mosonyi-uccai „beverő”, a rendőri fotográfus és melynek az autós csak akkor fog örövendeni, ha ilyen értelmű örövendezésre kényszeríté- rendelet jelenik meg.

Mi az újraflekní célja? Először is le- prioritálnak minden gépjárművezetőt és akiről kiderül, hogy az igazolvány megszerzése óta vagyon elleni, vagy más súlyos bűncselekményért jogerő- sen elítélték, annak megvonják az igazol- ványát. A bíróságok adminisztrációja ugyanis nem dolgozik — nyilván — kielégítően és a rendőrség nem kapja meg az ítéletekről szóló értesítéseket — ez a hivatalos magyarázat. A ren- delet pedig kimondja, hogy csakis büntetlen előéletű ember vezethet gép- járművet Magyarországon. Bizony, ilyen előkelő dolog a sebességváltó kezelése és a volán tekerése! Büntetett előéletű ember lehet Magyarországon bank- vezér, házfelügyelő, politikus, bűvár, tenorista, hentes — kénye-kedve sze- rint, de autót vagy motort nem vezet- het.

Másodsorban megvizsgálják, hogy ki a notórius kihágó. Kik azok, akiket igen sokszor büntettek meg apróbb balesetért, kihágásért, közlekedési rendellenességért. Mert a tervek sze- rint ezeknél szintén az igazolvány meg- vonása lehet a megtorlás.

És ennél a pontnál álljunk meg egy kissé. Mi, akik közel két évtized óta rójuk az ország útjait, nagyon is jól tudjuk, hogy nem mindig azt büntetik meg kihágásért, aki megérdemli. Szere- ncse dolga az egész. Attól függ, hogy milyen kedve van az intézkedő

rendőrnek, akinek jelentése szinte ma- gában hordja a büntetés magvát. És ugyan kit nem lehetne naponként is megbüntetni kihágásért, amikor a tisz- ta keresztjezések jelzése még mindig nem több vágyálomnál, amikor még nem alakult ki egységes gyakorlat a sarki rendőrök körében a kerülgetés vagy nemkerülgetés kérdésében. Amik- or a keresztjezéseknek hatkilométeres sebesség az előírás és egyetlen olyan pesti autóst vagy motorost nem ismer- rünk, aki ezt a nevelésesen alacsony sebességlimitet valaha az életben egyetlen egyszer is betartotta volna.

A kihágási büntetés nagyrészt sze- rencse kérdése, véletlenek ügye. És így kvantitatív alapon nem képezheti igazolványmegvonás alapját. De kva- litatív alapon sem. Meg kell állapítan-unk, hogy amióta a központosított Mészáros-uccai közlekedési rendőr- bíróság működik, erősen javultak az állapotok. Nem mintha kevesebb lenne a kihágás, hanem pusztán azért, mert olyanok bírálják el a kihágási ügye- ket, akik ismerik a gépjárművet, akik tisztában vannak a forgalom kérdéseit- vel, akik nagyrészt maguk is autósok és akik az eléjük kerülő ügyekben nem csupán aktát, hanem ügyet is látnak. Ezért történik nap-nap után meg az azelőtt elképzelhetetlen csoda, hogy kihágási ügyben felmentő ítélet is születik.

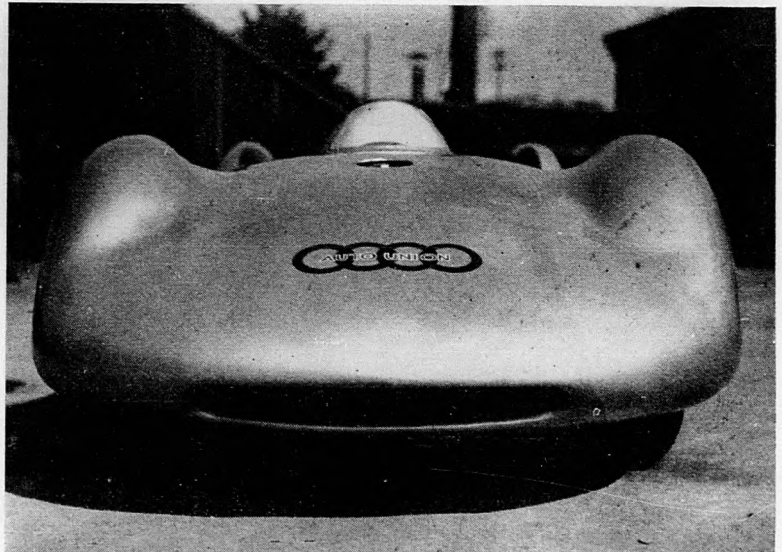
Mindez azonban nem enyhíti az „újraflekní” rendszer lényegét és sú- lyos természetét. Az igazolvány meg- vonása igen sok esetben — amikor

hivatásos vezetőről van szó — nem más, mint a foglalkozástól való eltil- tás. Aminek kimondását feltétlenül ma- gasabb fokú bíróságra kellene bízni, mert hiszen egzisztenciák rombadön- téséről van szó.

*

Alig vette kezdetét az úgynevezett idegenforgalmi szezon: nagysietve lezárták a Balatonhoz vezető útvonal budapesti torkolatát, hogy végleges burkolattal lássák el. Döcögtek és ká- romkodtak az autósok, motorosok Bu- dációk, Tétény határában, törtek a ru- gók, sirtak a pneuk, káromkodtak a németek, sóhajtottak az angolok, akik- nek a térkép által beigért elsőrendű, pormentes út helyett ezen a hetvened- rendű, balkáninál is balkánibb úton kellett megközelíteniök a magyar ten- gert. De borúra jött a derű, elkészült a lezárt szakasz, végig pormentes, egyszerű úton közelíthetjük meg a Balatont.

Hatóságaink azért mégis gondosdok- tak arról, hogy az öröm ne legyen zavartalan. Alig készült el a balatoni szakasz, nagysietve lezárták a mátrai útvonal egyik igen forgalmas részét, természetesen éppen a legnagyobb idegenjárás idején. Nyilván azért, hogy a balatoni út megnyitásáért valamivel kárpótolják magukat. Ügylátszik sze- retik az útépitési ügyekkel foglalkozó hatóságok, ha emlegetik őket. Ha ez valóban boldogságot okoz nekik, úgy egészen kivételes örömmökben lehet ré- szük. Nagyon, de nagyon sokan emle- getik ugyanis őket.



Ez nem bánatej, hanem az új, áramvonalas Auto Union versenykoesi — előlrol.



Nagy az öröm Mercedeséknél az Avus-győzelem után. A győztes Lang mellett Neubauer mérnök, a Mercedes-esapat atyamestere mosolyog.



Rosemeyer (Auto-Union) az Avus fordulójában.

Május utolsó vasárnapján az újjáépített Avus-pálya szolgáltatta fejezőleg Európában az autósportot, melyből a verseny 380.000 főnyi fizető közönsége sajnos nélkülözötte az Alfa Romeo-menőket. A kocsik végsebességére és a gumikra bázisozott verseny ugyan már eleve kizárt minden meglepetést, a győztes csakis a Mercedes-Benz vagy Auto-Union gárdából kerülhetett ki. A kocsik végsebességére és a gumikra bázisozott verseny ugyan már eleve kizárt minden meglepetést, a győztes csakis a Mercedes-Benz vagy Auto-Union gárdából kerülhetett ki.

Az Avus-versenyek ugyanis merőben elűntek a szokványos GP-versenyektől. Aki volt a Nürburgring vagy Monzában, aki látta a tavalyi népligeti Grand Prix-t, helyesebben, aki nemcsak nézte, de hallgatta is a ver-

Lang (Mercedes-Benz) 62 km-es átlaggal győzött a VUSON

Leggyorsabb kör: Rosemeyer (Auto-Union) 4 km. A világ leggyorsabb versenyének tanulságai

egyenesen, 300 km-en felüli sebességgel. Azután a 123 méter sugarú, 12 méter magas, 42°-os „N” fordulóban pihenhetnek úgy 200 km-es sebesség mellett a motorok... Es ez így megy körről-körré... Nyolc körön át!

Kilencven másodperc follog az a modern verseny motor számára egy örökérvényűség! Hallatlan igénybevételt jelent ez az őrlő ritmusban vibráló szelepekre, az összefolyó, kéken izzó gázáram bombázta dugattyúkra, az olajozásra, melynek az izzó hőmérsékleten is öröknie kell a csúszófelületek, a hajtókarcsapágyak és szelepvezetékek fölött, a gyújtásra, mely másodperc-törtevék millióinak sorozatában látja el feladatát.

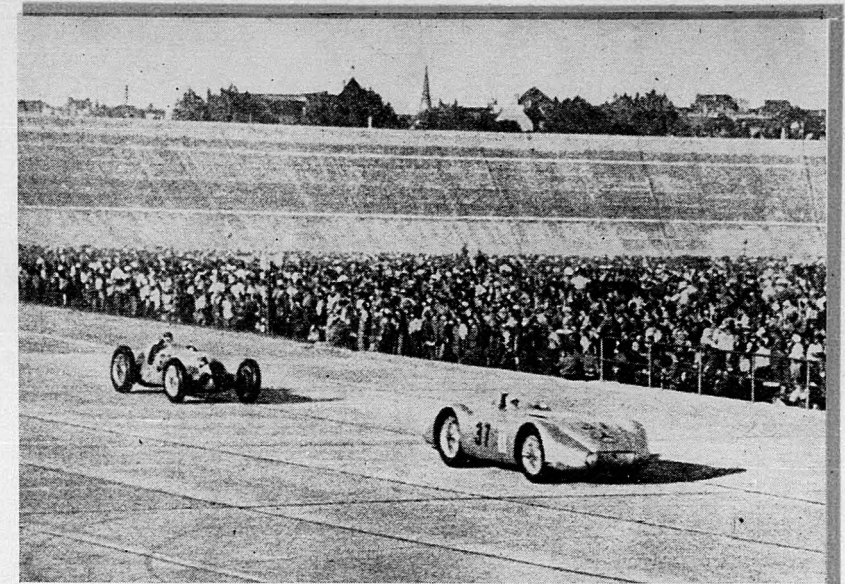
Az Avus-verseny azonban nemcsak motorikus szempontból jelent egyedülálló kísérleti terepment a konstruktőr számára, hanem az ilyen sebességekre aerodinamikailag helyes karosszériák kikristályosodására is döntő befolyást gyakorol. A mindennapi életben használatos autók stabilitását 90 km-es tempóban az oldalszél bizony erősen kétségessé teszi. Az oldalszéllel pedig mindaddig számolni kell, amíg ember lesz a földön, az ellene való küzdelem a karosszériakonstruktőrökre vár! A német gyárak csukott áramvonalba szabott kísérleti versenykocsik karosszériái az oldalszélben nem váltották be a hozzájuk fűzött reményeket. Az idei Avus-verseny viszont beigazolta, hogy az orkászzerű oldalszél ellen is van védekezés: a helyesen megépített áramvonal-karosszéria, mint amilyent a Mercedes-Benz vagy az Auto-Union speciális Avus-kocsija reprezentál, az erős oldalszél ellenére is briliánsan megállja a helyét a 260 km-es átlagon, 10 km-es egyenesekben tehát 360-370 km-es sebességet jelentő versenyen.

Minden versenyenél fokozottabb szerepe van az Avuson a gumikérdésnek. Az Avus emelt fordulójában robogó ko-

csi súlya a centrifugális erő hatása folytán mintegy megduplázódik, ami rendkívüli igénybevételt ró a gumira. A másodpercenként mintegy harmincát forduló kerekeken a gumik villámgyors deformálódásokon mennek keresztül, ami erősen fokozza a gumi felmelegedését. Mivel pedig a gumi rossz hővezető, a meleget tartja, ezzel szemben 110° Celsiusnál bomlásnak indul, mindig fennáll az a veszély, hogy az összekötő gumiréteg, amely a futófelületet a karkasszra köti, a protektort a centrifugális erő karjain egyszerűen — „újtára bocsájtja”... Az Avuson otthonos 300 km-es sebességeknél fellépő meleg a gumikat mintegy 12 cm-rel tágtítja ki... És éppen akkor, amikor a gumideformációk okozta meleg folytán a gumi ellenállóképessége amúgyis egyre jobban csökken, akkor ráadásul még a centrifugális erő is ostromolja a protektort!

Hogyan győzött Lang (Mercedes-Benz)?

Már a két 6-6 körös előfutam eredményei is Mercedes-Benznek kedveztek, aminthogy a tripoliszi győzelem után már kézenfekvő volt, hogy az untertürkheimiek a tavalyi pechszorozat után az idén ismét a régi félelmetes ellenfelek lesznek. Az első előfutamot az áramvonal-kocsin futó Caracciola nyerte az ugyancsak áramvonal-kocsin 276.4 km-es átlaggal körrekordot futó Rosemeyer és Delius előtt, míg a második előfutam ugyancsak Mercedes-Benz győzelmet hozott az áramvonal-kocsin futó Brauchitsch révén Hasse és Lang előtt. Ebben az előfutamban Hartmann Soffietti előtt a negyedik helyen végzett és ezzel klasszifikálta magát a 8 körös döntőben való részvételre, melyben Caracciola Brauchitsch, Rosemeyer, Lang, Seaman, Delius és Hasse állottak starthoz. Az első két körben Caracciola vezetett Rosemeyer előtt, aki a 3-ik körben gumicsere-

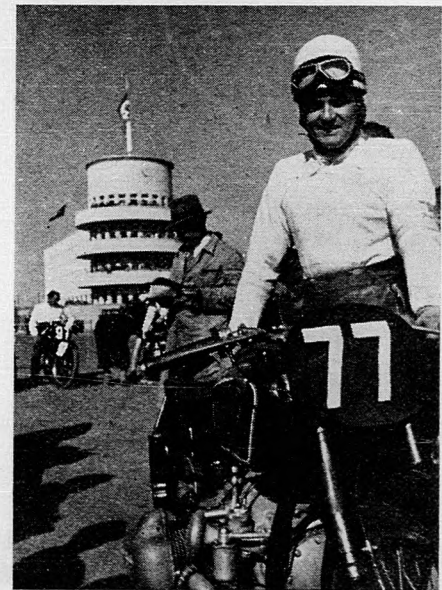


Lang győztes áramvonalas Mercedes-Benz tizenkéthengerese az Avus-pálya célegyenesében. A képen jól látni a pálya átépített északi fordulóját, mely 200 km-es sebességet enged meg.

kényszerült és helyét Lang foglalta el. Brauchitsch (Mercedes-Benz) már az első körben kupplungdefektussal harc-képtelen lett és ugyancsak kupplungdefektus érte a 4-ik körben az élvonalas Caracciolát (Mercedes-Benz) is, akinek kiesése után Lang (Mercedes-Benz) végérvényesen átvette a kommandót és 2 mp-cel Delius előtt győztesen fejezte be a versenyt. A sors ironiája folytán az előfutam-győztesek, Caracciola és Brauchitsch, kiestek a versenyből... Eredmények:

1. Lang (Mercedes-Benz) 35:30.4 mp. Átlag 261.7 km. 2. Delius (Auto Union) 35:32.2 mp. 3. Hasse (Auto Union) 36:06.2 mp. 4. Rosemeyer (Auto Union) 36:37 mp. 5. Seaman (Mercedes-Benz) 36:50.2 mp. 6. Hartmann (Maserati) 2 körrel.

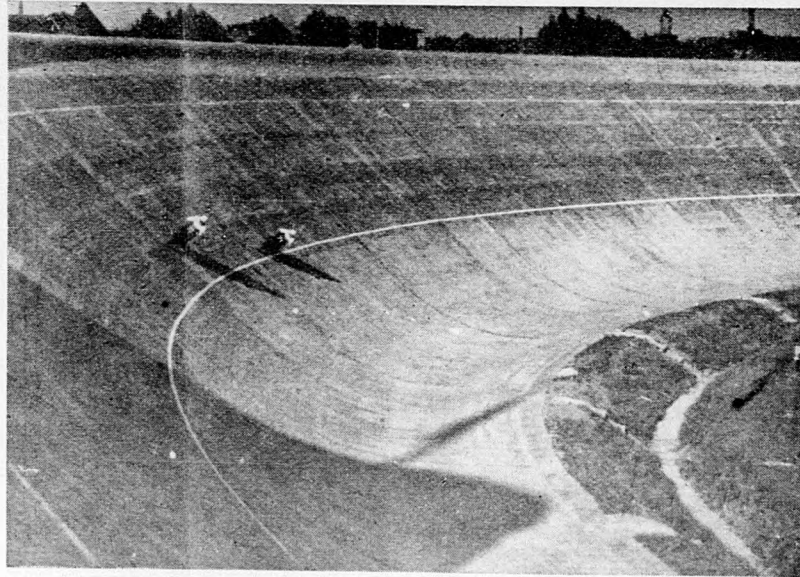
A győztes Mercedes-Benz és Auto-Union-menők Bosch-gyertyákat, Continental-gumit és Bosch-gyújtást használtak. Az Auto-Union-kocsik Jurid kupplungbetéttel voltak szerelve.



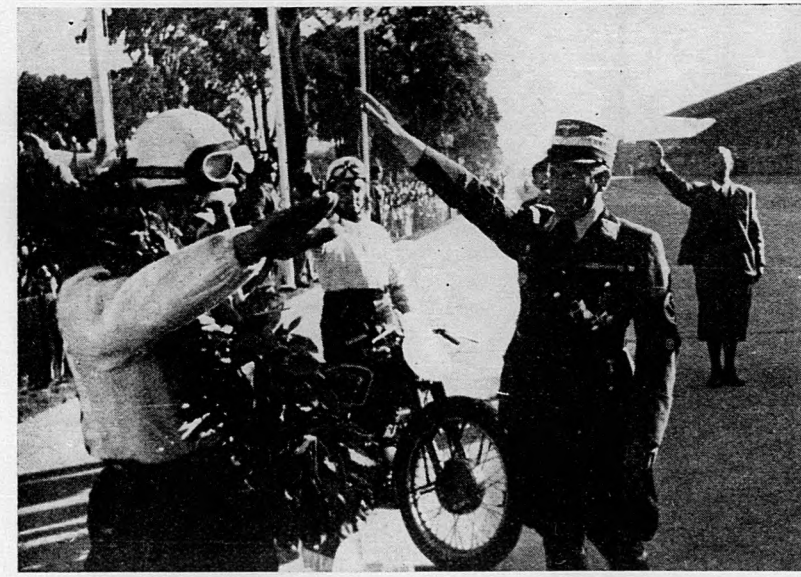
Ley (BMW), aki az Avus-versenyen a nap legjobb motorkerékpárídejét futotta.

Két keréken...

A motorkerékpár futamok lényegesen kevesebb izgalom közepette zajlottak le. A 250-es csoportban 3 körös távon Winkler (DKW) győzött 157.3 km-es átlaggal. Átlaga jobb a 350-es győztes Fleischmann (NSU) 151.3 km-es átlagnál! A nagy kategóriában természetesen pillanatig sem lehetett kétes az 500-as, kompresszoros BMW-menők, Ley és Gall győzelme, akik a gyors pályán a gépeik nyújtotta sebességi lehetőségeket maradéktalanul kihasználhatták. Végeredményben Ley győzött 188 km-es átlaggal, 1 mp-cel Gall előtt, míg a 3-ik helyet a svéd Sunnqvist (DKW) foglalta el 174 km-es átlaggal, az öt 3 mp-nyire követő Bodmer (DKW) és a 156.3 km-es átlaggal futó bécsi Roigk (Husgvarna) előtt, aki a népligeti GP-ről jó ismerőse a magyar közönségnek is.



Megdöbhentően gigászi kép az Avus északi emelt fordulóját. A győztes Ley és a második helyezett Gall — mindkettő BMW-n — hangyának látszik.



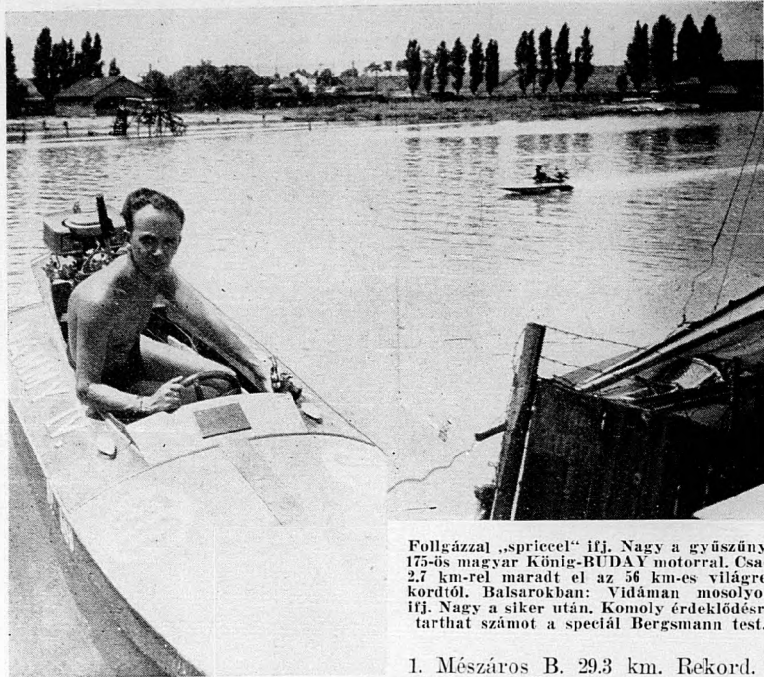
Hühneln tábornok, a német motorsport vezére, üdvözlí Leyt (BMW), az Avuson aratott győzelmé után. A háttérben a második helyezett, Karl Gall (BMW).

Å motorcsónak-rekordnap

Május 27-én, Urnapján rendezte meg méréseket érdeklődés mellett a BMYC a IV. Magyar Nemzeti Rekordnapot. A kitünő idő és az ideális, hullámmentes víz előre vetette az új rekordok árnyékát. Pontosan 10 órákor indították útnak a Gubaesi hídnál felállított starttól az első hajót és már az első futam új magyar oldalmotoros rekordot hozott. Az oldalmotoros kategória összes indulói a tavalyi rekordon belül végeztek. Az izgalommentesnek induló versenyt két szerenéses kimenetelű borulás élénkítette. Először Wachmannnt „úsztatta” meg a neki szokatlannal keskeny hajó, majd Paulini Antalt „vetette le” hátáról egy felette gyors lépesős autbord.

Ilyen közjátékok közepette született meg az első érdekesnek ígérkező rekordostrom a 175 km-es farmotoros versenykategóriában. Ifj. Nagy István az ifj. Buday Béla által konstruált és épített magyar Königmotorral és Bergsmann-testtel erősen megközelítette a világrekordot! Az első futam, melyet lezavalt motorral futott, 52 km-es átlagot eredményezett, ami négy kilométerrel gyengébb a német Franz Pfenig által tartott 56 km-es világrekordnál. Az összes érdekelték nagy ovációban részesültek az eredményhirdetés után. A versenyvezetéség rövid tanácskozás után Nagynak újabb startot engedélyezett, aki 53.3 km-re srófolta fel újsütetű rekordját.

Alkalmunk volt beszélni a magyar Königmotorok építőjével, ifj. Bu-



Follgázait „spriccel” ifj. Nagy a gyűszűnyt 175-ös magyar König-BUDAY motorral. Csak 2.7 km-rel maradt el az 56 km-es világrekordtól. Balsarokban: Vidáman mosolyog ifj. Nagy a siker után. Konoly érdeklődésre tarthat számot a speciál Bergsmann test.

dayval, aki elmondta, hogy világrekordjavításra eddig nem is gondolt, de ha már csupán 2.7 km választja el a világrekordtól, most belefekszik és öszre új világrekordot fog futni a magyar König. Reméljük, nem lesz csak ígérlet! Részletes eredmények. **Oldalmotorok 125 km:**

1. Mészáros B. 29.3 km. Rekord. — 175 km: 1. Pápai I. 30.6 km. Rekord. 2. Borbás L. 20.8 km. — 250 km: 1. Szász A. 30.6 km. Rekord. 2. j. Gömbös J. 26.1 km. 3. Kiss B. 24.83 km. — Junior A. autbord-verseny, 175 km: 1. Ifj. Nagy István 53.3 km. Rekord. A nap legjobb ideje. 2. Dr. Feledy S. 31.2 km. JA autbord tura, 175 km: 1. Dr. Feledy S. 30.2 km.

FRONTHARCOS

T Ú R A V E R S E N Y

24 órás 1200 kilométer távolságán az 1100 kcm. autókategória

győztese Komlóssy Béla úr

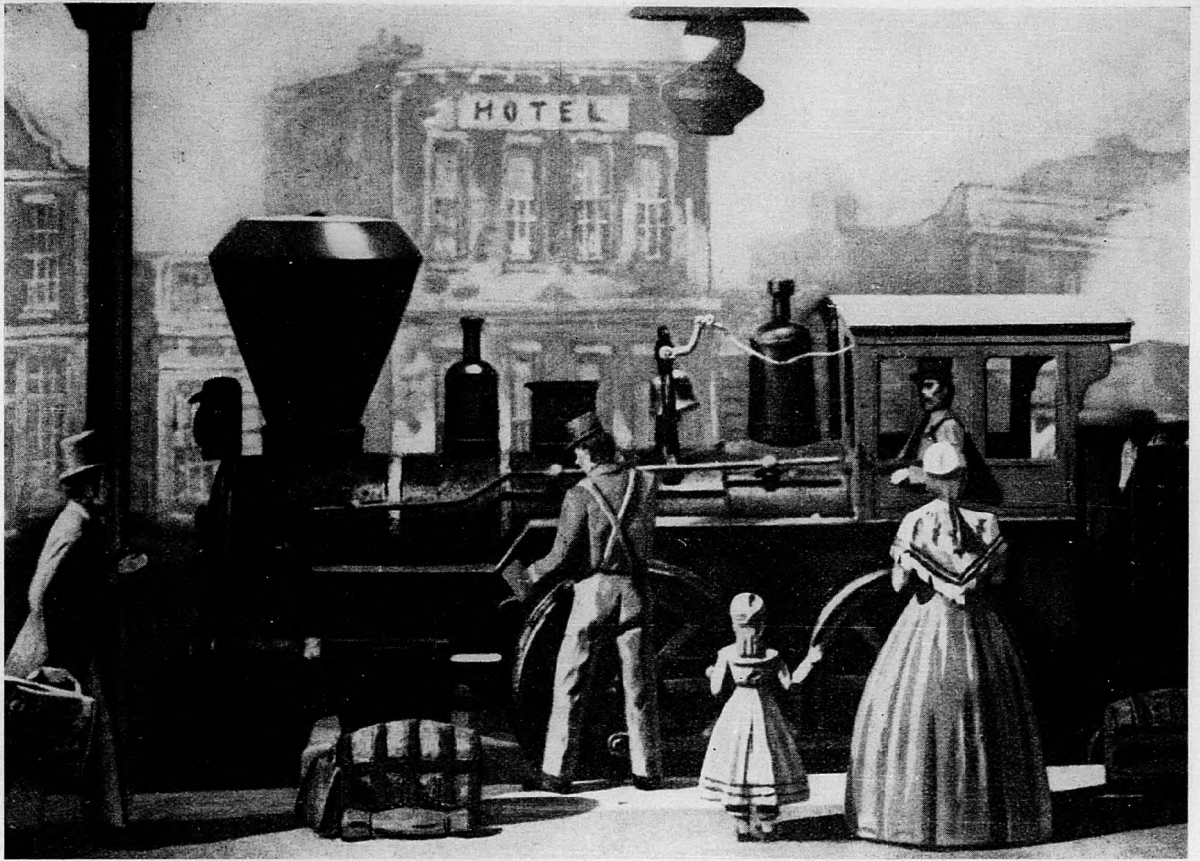
700 kcm DKW

teljesen normál 4 üléses széria LIMOUSINE modellel.

Ismét fényes bizonyítéka annak, hogy a DKW kétütemű, kéthengeres, 700 kcm. motorjával a lényegesen erősebb hengerűrtartalmú autókkal szemben is fölényben van. A DKW motorok üzembiztonsága, tartóssága és gazdaságos üzemfogyasztásával párosult nagy teljesítménye ma már nem lehet vita tárgya. Elsőrendű konstrukció és anyagok alkalmazása sok tízezer kilométeren keresztül mentesítik a DKW autótulajdonosokat javítási költségektől. Köztudomású, hogy leegyszerűsített elmés konstrukciója a fenntartási költségeket alig számottevőre redukálja. Mindezek, valamint alacsony ára a DKW gyártmányokat a legszélesebb körökben való elterjedésre predesztinálják. Egy DKW autó nem luxus, hanem napi elfoglaltságában segítő társa.

VEZÉRKÉPVISELET:

MAJLÁTH, VI., Gróf Zichy Jenő-utca 17



Vasárnap vagy hétfőn érkezem

Vasárnap vagy hétfőn érkezem...”, körülbelül így jelezte az ember megérkezését, mielőtt erre a pöfögő és zakatoló vasparipára felült volna. Pontos időt lehetetlen volt meghatározni. Csukamájolajjal és faggyúval kenték annakidején ezeket a szörnyeket és az utazás éppolyan jó volt, amilyen jó volt a kenés.

Nem véletlen, hogy a menetrendszerű közlekedés bevezetése egybeesik a helyes kenőolaj használatának megkezdésével. Csak a megbízható olaj tette lehetővé a megbízható közlekedést. Ugyanígy nem véletlen, hogy a vasúti közlekedés kifejlődése annyira elválaszthatatlanul összefügg a Vacuum Oil Company nevével.

A Vacuum Oil Company ott állott a technika évszázadának bölcsőjénél; ugyanígy a vasúti közlekedés fejlődésénél is döntő szerepet játszott.

Minden gép részére a legjobb kenőanyag — ezt a feladatot eddig mindig tökéletesen megoldottuk.

A Vacuum Oil Company az automobiliparban is úttörő munkát végzett. Georg Selden az első automobil 1877-ben már a Vacuum Oil Company autóolajával kente. Ez a vállalat ma már 71 év tapasztalataira tekinthet vissza.

Az automobilisták szemében a Mobiloil már régen a minőség és megbízhatóság fogalmát jelenti, milliók használják nyugodtan . . . biztosan . . .



Mobiloil

BEJEGYZETT VEDJEGY

UJ MOBIL OIL — a Clearsol-eljárással készül — legnagyobb a chemiai állandósága — változatlan a legmagasabb hőmérsékletnél — alacsony hőmérsékleteknél higályós — nagy igénybevetéskor tökéletes üzembiztonságot nyújt.

VACUUM OIL COMPANY R. T. BUDAPEST

LÁTVÁNYOSSÁG



megnagyobbított

**service
és javító
telepe**

VI., Aréna-út 61



Méray-Puch közlemények

Gyakorlati utasítások — Hasznos tanácsok — a Méray-Puch 200 tulajdonosoknak!

(A Méray-Puch 200 tulajdonosok legnagyobb része újonc a motorvilágban, akik részére nem felesleges olyan tanácsokkal szolgálni, melyek megfogadása nemcsak a tökéletes üzemet biztosítja, hanem átvezeti őket sok olyan nehézségen, mely előtt tanácstalanul állanak. Ráadásul az itt közölték általános értékkel is bírnak, tehát minden motoros haszonnal olvashatja ezt a cikket.)

Indulás előtt győződjünk meg arról, hogy a tartályban elegendő benzin-olaj keverék (öt liter benzinre vagy motalkóra negyedliter Mobiloil D) van, hogy a fékek rendben vannak és hogy a gumik légnomása helyes (elől 1, hátul utas nélkül 1.25, utassal 1.75 atmoszféra).

Ha a hideg motort beindítjuk, úgy a karburátor légszűrőjén levő forgótalattyút (az ábrán 4-sel jelölve) zárjuk és jó erősen megsztatjuk, megsvimmeljük a karburátort, amíg túl nem folyik az üzemanyag, nem csepeg a karburátor. Ha a motor meleg, úgy indításnál sem svimmelni, sem a forgótalattyút zarni nem szabad! Nagyon fontos: menet közben a légszűrőn levő forgótalattyú mindig teljesen nyitva legyen!

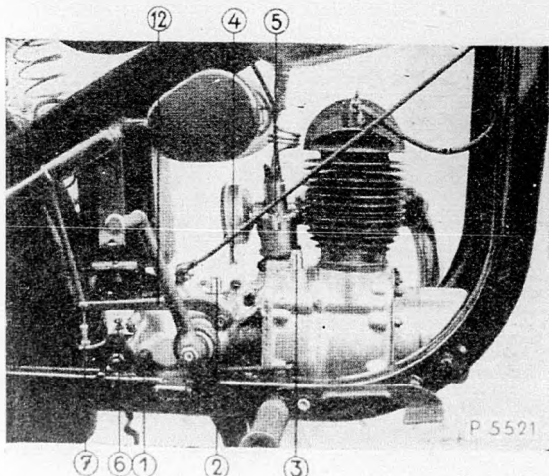
Hideg időben indulás előtt hagyjuk a motort rövid ideig álló helyben mérsékelt fordulatszámmal járni, kevés gázt adjunk, mert a magas fordulatszám nagyon ártalmas és komoly zavarokra vezethet. Amint a motor felmelegedett: már indulhatunk.

A motorkerékpár teljesítménye, megbízhatósága és élettartama annak kezelésétől és karbantartásától függ. A külső tisztasága kevésbé fontos, mint az, hogy az összes mozgó részek jól legyenek zsírozva, hogy a motort gondozzuk és a gépet észszerűen, túlhajszolás nélkül használjuk.

A HELYES KENÉS

A legfontosabb a helyes kenés. Használjuk kizárólag az előírt Mobiloil D olajat és a zsírhoz sárga vagy vörös tovtziszír helyett csakis nemes kenőanyagot, mint például Mobilgrease-et. Ha a lezsírztát magunk végezzük, úgy tartuk magunkat szigorúan az utasításhoz, melyet legközelebbi közleményünkben adunk közre.

A motor, sebességváltó, lánc stb. legnagyobb ellensége a rántászerű, hirtelen, átmenet nélküli igénybevétel, ami például a hirtelen kupplungvisszaengedésnél, a kupplung nélküli kapcsolásnál, hirtelen vészfékezésnél stb. lép fel. Úgy vezessünk, hogy a sebesség fokozása vagy csökkentése mindig síma legyen minden rántás, hirtelen igénybevétel nélkül.



A Méray-Puch 200 motorja.

Különösen a helytelen kapcsolás következtében állhatnak elő olyan hirtelen rántásszerű igénybevételek, melyek az egész transzmissziót veszélyeztetik. Az első arany szabály kapcsolásnál: mindig egészen kimarkolni a kupplungemelőt. És ami szintén ilyen fontos, a kupplung jól legyen beállítva, hogy a kupplungemelő teljes kimarkolása valóban teljesen ki is nyomja a kupplungot.

HOGYAN KAPCSOLUNK?

Ha magasabb sebességre kapcsolunk (elsőről másodikra, másodikról harmadikra), úgy mindig vegyük vissza egészen a gázt, ha azonban visszakapcsolunk (harmadikról másodikra, másodikról elsőre), úgy mindig adjunk egy kis gázt, hogy a motor megkapja azt a fordulatszámot, melynél a legjobban tudja „bevenni” az alacsonyabb sebességet, illetve áttételt. A kapcsolókart hozzuk simán, rántás, kemény mozdulat nélkül az új állásba, a mozdulatnak gyorsan, de érzéssel kell történnie. A legjobb a sebességváltó kart egészen lazán, szinte csak az ujjainkkal megfogni és nem díjbirkózó módjára mokányul megmarkolni és elszánt rántással új helyzetébe hozni. A helyes kapcsolás gyakorlat kérdése, az egészen kezdő is hamarosan beidegzi a helyes kapcsolást, ha mindjárt kezdettől fogva megfogadta tanácsainkat.

A FÉKEK

A gépen azért van két fék, hogy mind a kettőt használjuk is, mégpedig rendszerint egyszerre. Különösen akkor elengedhetetlen mindkét fék igénybevétele, ha meredekről ereszkedünk lefelé. Ha valamilyen okból kifolyólag hirtelen kell fékeznünk, úgy egyidejűleg vegyük vissza a gázt egészen és kupplungozzunk ki!

Fordulóban a sebességet már a kanyar előtt csökkentjük, vegyük el tehát a gázt és fékezzünk a forduló előtt. Ha magában a fordulóban fékeznünk erősen, különösen ha jól fog az első fékünk, úgy könnyen bukás lehet a vége.

Ha emelkedőt kell megmászunk, úgy idejében kapcsoljunk vissza. A leggyakoribb hiba az, hogy túl későn kapcsolunk vissza, a motor fordulatszáma annyira csökken, hogy másodikkal, sőt elsővel sem tudjuk már simán leküz-

deni a meredeket. Arany szabály: még az emelkedő éle kapcsoljunk vissza, miután gyakorlati tapasztalataink érzésünk alapján látjuk, hogy az emelkedőt harmadikkal vagy másodikkal nem tudjuk lebírní. Ez az arany szabály a titka annak, hogy egyik-másik motoros játszi fürgeséggel parrog fel a legmeredekebb kapaszkodóra, amíg a tesztgép kevésbé beavatott gazdája nagy kínlódások árán csak felszuszogtatni a gépét. Ne igyekezzünk az emelkedő harmadikkal venni, ráadásul csúsztatva a kupplungot. A kupplungcsúsztatás gyilkos szokás, tönkreteszi a lákat és a kupplung rövidesen csúsztatás nélkül is csúsztat. A sebességváltó arra való, hogy használjuk, a másodikkal butábbik kategóriája szokott eldicsekedni, hogy ezt vagy amazt a hegyet direkttel vette.

MENNYI GÁZT ADJUNK?

Azt az emelkedést, melyet a motor direkttel „veszt”, rántással teljesíthetjük tetszés szerint sok, akár teljes gázzal. Második sebességben is megengedett a fürge tempó. Azonban olyan erős az emelkedés, hogy elsőre kell visszakapcsolni, úgy takarékoskodjunk a gázzal, csak annyit adjunk, hogy a motor fürgjen, de nem túl magas túraszámmal pörögve kapaszkodjék a meredekre. Elsővel sem körülmények között sem szabad forszírozni a tempót, a lassú tempóban haladó motor ugyanis aránylag gyenge hűtéssel rendelkezik, viszont ha teljes fordulatszámra járjuk, úgy erősen melegszik. Ha pedig a motor erősen melegszik és nem kap elegendő hűtést, úgy hamarosan tiltakozni fog az ily brutális bánásmód ellen: besülhet a dugattyú, beragadhatnak a gyűrűk, de ennél is nagyobb károk származhatnak.

Sohase vegyük igénybe motorunkat 100%-ig. Akárminnyire jól is van bejárva a motorunk, az alábbiakat vegyük figyelembe. Harmadikkal sohase haladjunk túl huzamos ideig a 80 kilométeres sebességet, még akkor se, ha szeleink van, vagy pedig enyhén lejtős a terep. Másodikkal legfeljebb 40-et menjünk, elsővel 20-at, indirekt segítségével, tehát elsővel és másodikkal ezt a sebességet tartjuk huzamosabb ideig a fentebb elmagyarázott problémák miatt.

WAKEFIELD PATENT
Castrol
MOTOR OIL

VEZÉRKÉPVISELET:
„FERRO”
VAS-MŰSZAKI-ÉS AUTÓFELSZERELÉSI R.T.
BUDAPEST, V, VILMOS CSÁSZÁR-ÚT 28.



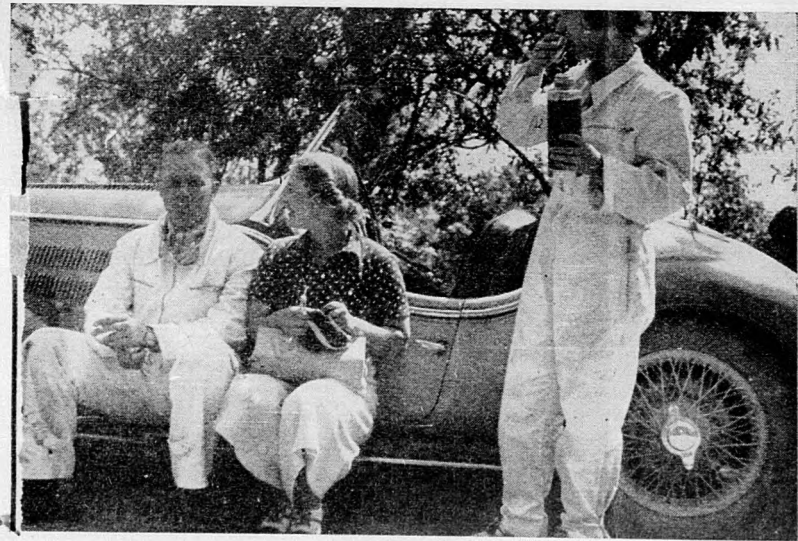
Balról-jobbra: Bíró János (2.3 Alfa Romeo), a verseny abszolút győztese, Komlóssy Béla (DKW), aki fölényrel nyerte az egyliteres kategóriát, A győztes a túrakocsik győztese, a ma

Réggel hat óra. A Hősök-terén Árpád bronzszobra tart seregszemlét a Frontharcos Túraút 34 főnyei mezejére fölött. Szelnár dr., eme legjelentősebb túraversenység tettebevalósítója, utolsó útmutatókkal látja el a versenyzőket. Nehéz feladat vár rájuk! Az 1285 km-es versenytávot 24 óra alatt kell tenniük, az útvonalon hat közbelső ellenőrző állomás kontrollálja a versenyzők átlagát. Aki a verseny első órájában nem éri el a 60-as, a többi 13 óra át pedig az 50-es átlagkönyörtelenül büntetőpontokkal látja el. Szerencsére jó az idő, kék az ég és a versenyzők lelkes jókedvvel szedik nyakukba az utat...

HATVANAS A TEMPÓ...

Már kiint nyargalnak a bécsi úton, Győr, az első időellenőrző állomás felé. És amíg a mezőny kiint falja a kilométereket, a verseny vezérkara, Szelnár dr.-ral az élen, 24 óras készülségekbe helyezkedve, a Frontharcosok székfőnökében várja az áthaladást és időellenőrzést kontrolláló állomások telefonjelentéseit...

Győr jelentkezik: az egész mezőny áthaladt a városon, Zalán régi 500-as Wandererjén 5 hibapontot szed fel útravalóul! De nem sokáig viszi, a keszthelyi ellenőrzést már el sem éri:



A márka-csapatgyőztes Wanderer-együttes: Hess Ervin, Hess Ervinné és báró Kohner Augustus.

a Bakonyban feladja a küzdelmet. A mezőny többi tagja jól tartja magát, már a balatonföldvári kontrollt hagyják maguk mögött. Kaposvár előtt ketten feladják a versenyt: Bartal Aurél, a mezőny szeniorja, a régebbi Frontharcos versenyeken oly szép sikereket aratott néhai szegény Bartal Gyuri édesatyja, majd Rövid Sándor (Rudge) nem érik el a kontrollt... Most már megerednek a büntetőpontok is. Pécselt Szücs (250 Puch) 5, Andrassy Imre (MG) 15, Blum (Lancia) 10, Lang (350 Zündapp) 5 és Zsótér (350 TWN) pedig 10 hibaponttal súlyosbítva robognak el Szekszárd felé, míg Kovács (250 Puch) feladja a küzdelmet.

HALOMRA DÖLNEK A REKORDOK A MECSEKEN!

Pécs mellett zajlik le a miting holtversenyek esetére döntő ízisa, a 3.2 km-es mecseki hegyverseny, a szertintekben bővelkedő, 6.5% átlagos emelkedésű, szeszélyesen kigyózó útvonalon, melynek maximális emelkedője eléri a 12%-ot. A versenyzők ezidei rohamát teljes siker koronázta, halomra dőltek a mecseki rekordok!

A nap legjobb idejét Hess (Wanderer) előtt Bíró (Alfa Romeo) érte el, aki 2.2 mp-cel javította meg saját tavaly futott útvonalrekordját. A túra-

FRONTHARCOS TÚRAUT

Bíró (Alfa Romeo) a sport-, Wiesengrund (BMW) a túrakocsik, Hecker (Zündapp) a szőlő- és motorkerékpárok abszolút győztese! Kohner Aug.) team-győztes!

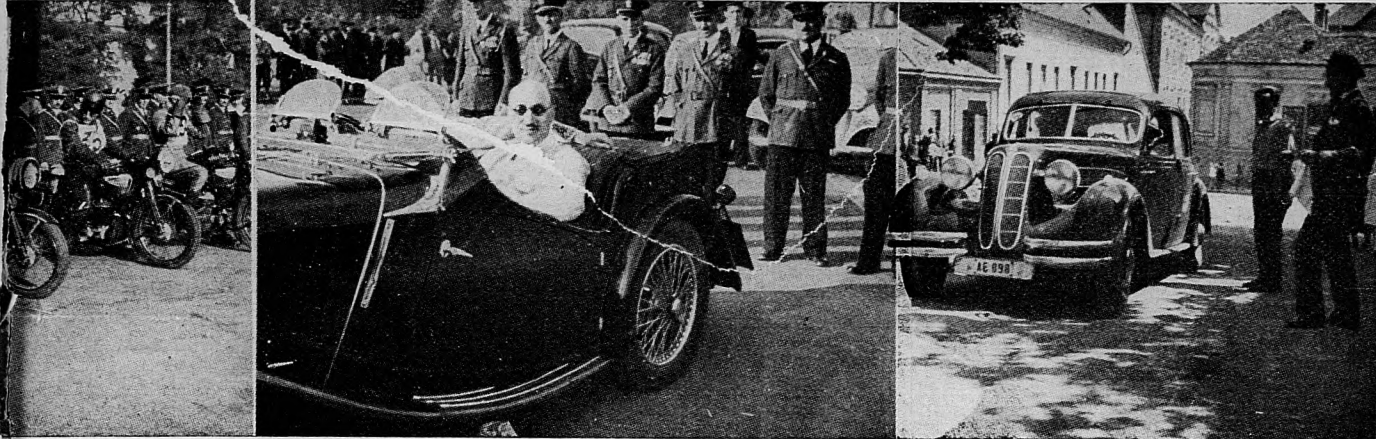


Képek a Frontharcos 24 óráról. Balról: Balás porál (BMW), az abszolút túrakocsi győztes, gumit foltta Kroha (Zündapp) utasa volt, verseny végén leszedi

kocsik legjobb idejét Wiesengrund (BMW) érte el, míg a motorkerékpárcsoportokat a két némettel megerősített Zündapp-csapat uralta. A szőlőgépek csoportjában a nürnbergi Hecker (Zündapp) kerek 10 mp-cel szárnyalta túl Komlóssy (500 BMW) tavalyi rekordját, bár egyik fordulóját erősen elrontotta. Noviczky (1000 AJW old.) tavalyi rekordja sem tudta visszaverni a német Zündapp-menő Krohn otromát, aki 4 mp-cel végzett a régi rekordon belül. Pathó (BMW old.) és Kugler (Zündapp old.) szintén a régi rekordon belül végeztek. Ime a hegyverseny részletes eredményei:

Sportkocsik 1.5 l. felett. 1. Bíró J. (Alfa Romeo) 3:00.2 mp. A nap legjobb idejét Új útvonalrekord! 2. Hess E. (Wanderer) 3:18.3 mp. 3. Kohner Augustus (Wanderer) 3:35.2 mp. — 1.5 literig. 1. Andrassy I. (MG) 3:42.1 mp.

Túrakocsik 2 l. felett. 1. Kovács K. (Hánomag) 3:40.0 mp. 2. Blum B. (Lancia) 5:53.7 mp. — 2 literig. 1. Wiesengrund F. (BMW)



Uchok: Lukavecz, Szücs, Kesjár, Kovács és Hambach a start előtt. Landauer dr., mint Andrassy gr. utasa vett részt a versenyen. Wiesengrund (BMW) a hegyverseny startjánál.

Sorra maradnak el Baranya és Tolna községei, Szekszárd. Átkelés a Dunán. Baja. Jön a Nagy-Áltöld...

ÖTVENES AZ ÁTLAG!

A verseny 11-ik óráját Kecelen fejezi be a mezőny. Innentől 50-es átlagot ír elő a propozíció egész a célig. Eppen ideje: fáradnak a versenyzők, hervadnak a motorok, jön az éjszaka... Minden jel erre mutatott Csongrádon, ahol Kesjárnak (250 Puch) 5, Zsótérnak 10, Lángnak 15, Rajának (Fiat) 15, Blumnak 5 és Andrassyknak 10 büntetőpontot varrtak a nyakukba. Szücs (Puch) és Hahn (Zündapp) már el sem érték Csongrádot. Ők kárpótlásul puha ágyban szendereghetnek, míg társaik reflektorfényben rojják az országot és nyelik a port... Orosháza és Debrecen között Zsótér (TWN) dől ki a küzdők sorából, míg a nyiregázai idő-

kontrollban Lukavecz (Puch) és Czulyba (BMW) 5—5 pontja mellé Rajna (15), Lang (50) és Kesjár (5) újabb pontokat szednek fel. Miskolc után Rajna kerül talonba... Eger: 166 km-re van a cél! De előtte a jászberényi időkontroll! Hárman, akik ideig hibapontmentesen futottak, most botlottak el: Kugler (Zündapp) törött oldalkocsijával bajlódva 50,

Hambach (Puch) és Andó (Zündapp) 5—5 pontot kapnak. Lang további 50, Kesjár pedig újabb 10 ponttal szaporítja pontjait... Most már csak 20 km a cél! Nincs több kiállítás, mindenki végigküzd a harcot, ha még olyan nehezen is megy. Mert bizony néhánynak már nehezen megy. Igazolja ezt az utolsó útszakasz, ahol Kugler 183, Lang 220 és Kesjár 173 pontot szedett fel...

A CÉLBAN.

Bíró János Alfa Romeója az első befutó, lőtávvolból követi Hess Ervin pompás kompresszoros Wandererével. Viharos ünneplésben részesülnek. Azután Wiesengrundnak jut ki az ünneplésből, aki ötüléses, csukott BMW-jével abszolút túrakocsi győzelmet aratott. De együtt van már a győztes Wanderer-team is Hess, Hessné és Kohner Augustus. A két hölgyvezető derekasan megállotta a helyét a nehéz versenyen! Mint hibapontmentes, 1.1 l-es kategória-győztes fut célba a mezőny legkisebb hengerűrtartalmú kocsiával, négyüléses, csukott, 700 kcm-es DKW-ján Komlóssy Béla. Nagyszerű teljesítmény, de joggal elvártuk tőle: hiszen immár három éven át megszoktuk, hogy a Frontharcos-versenyen minden elindult DKW-kocsi diadalmasan fus-



használt, à la Karl Gall. Középen: Wiesengrund brol: Dürr, aki az oldalkocsi abszolút győztes v. szolult győztes szőlőmenő Hecker (Zündapp) fásliját,

3:28.1 mp. A legjobb túrakocsi idő. 2. Wilhelm S. (Fiat) 3:40.6 mp. 3. Hess Ervinné (Wanderer) 4:41.5 mp. — 1.1 literig. 1. Komlóssy B. (680 DKW) 4:20.5 mp. 2. Rajna E. (Fiat) 4:21.3 mp. 3. Bossányi P. (Adler) 4:44.3 mp.

Szőlőmotorkerékpárok 500 kem-ig. 1. J. Hecker (Zündapp) 3:06.3 mp. A legjobb motorkerékpár idő! Motorkerékpáros útvonalrekord! 2. Zamecsnik T. (Zündapp) 3:18.3 mp. 3. e. Mlinkó Zs. (Zündapp) 3:19.7 mp. 4. Kozma E. (BMW) 3:21.5 mp. 5. Balás A. (BMW) 3:22.0 mp. 6. Amdó A. (Zündapp) 3:24.5 mp. 7. Martinek I. (Gilera) 3:26.1 mp. 8. H. Hahn (Zündapp) 4:03.9 mp. — 350 kem-ig. 1. Czulyba M. (BMW) 3:20.7 mp. 2. Hambach L. (Puch) 3:44.1 mp. 2. Zsótér B. (TWN) 3:44.7 mp. 4. Lang K. (Zündapp) 4:41.7 mp. — 250 kem-ig. 1. Lukavecz F. (Puch) 3:25.0 mp. 2. Kesjár J. (Puch) 3:34.5 mp. 3. Szücs L. (Puch) 3:58.9 mp.

Oldalkocsis motorkerékpárok 600 kem felett. 1. Pathó Gy. (BMW) 3:33.7 mp. — 600 kem-ig. 1. J. Krohn (Zündapp) 3:33.1 mp. A legjobb oldalkocsis idő, oldalkocsis útvonalrekord! 2. Kugler J. (Zündapp) 3:36.3 mp.

A mecseki intermezzó után ismét falják a kilométereket a versenyzők.



Kitűnően szerepeltek a BMW-menők a Frontharcos 24 óráson, balról jobbra: Kozma, Balás és Pathó.

son célba. Kovács Kálmán nem győzi eléggé dicsérni a rendezőség pompás munkáját, Bossányit bejáratlan kocsija erősen hendikeppelte, Andrassy pedig mindenkinek őszinte-öröme, épségben hozta haza utasát, Landauer dr. vezértlikárt.

Azután jönnek a motorosok. A 250-es csoportban természetesen Lukavecz (Puch) öregbítette a Puch-diadalok sorozatát, míg a nagykategóriákban a Zündapp-menők uralták a teret. Természetesen a két német Hecker és Krohn tarolták le a legszebb babérokat, amit meghagytak, az a magyar Zündapp-versenyzők, főleg Zamecsnik és Mlínkó zsákmánya lett. Kozma elidegeskedte a hegyi versenyt, míg Pathó (BMW old.) igen szépen szerepelt, a Mecseken a rekordert Krohnt is megszorította. Melegen ünneplik Hambachot, aki 250-es Puch-gépét holtversenyben hozta célba a szintén 5 ponttal beütő 350-es ohv. BMW vezető Czulyba mellett, akinek eredménye, akárcsak Biró abszolút győzelme, óvás alatt áll.

Eredmények:

SPORTKOSCIK:

1.5 l. felett: 1. Biró J. (Alfa Romeo) 0 bp. Abszolút sportkosci győztes! Óvás alatt! 2. Hess E. (Wanderer) 0 bp., 3. Kohner Augustá (Wanderer) 0 bp. — 1.5 literig: 1. Andrassy I. (MG) 25 bp.

TURAKOSCIK:

2 l. felett: 1. Kovács K. (Hanomag) 0 bp., 2. Blum B. (Lancia) 15 bp. Feladta: Bartal A. (Fiat). — 2 literig: 1. Wissengrund F. (BMW) 0 bp. Abszolút turakosci győztes! 2. Wilhelm (Fiat) 0 bp., 3. Hess Erwiné (Wanderer) 0 bp. — 1.1 literig: 1. Komlóssy B. (80 DKW) 0 bp., 2. Bossányi P. (Adler. — Feladta: Rajna E. (Fiat).

SZÓLÓ MOTORKEREKPAROK:

500 kem-ig: 1. J. Hecker (Zündapp) 0 bp. Abszolút motorkerékpár győztes! 2. Zamecsnik T. (Zündapp) 0 bp., 3. e. Mlínkó Zs. (Zündapp) 0 bp., 4. Kozma E. (BMW) 0 bp., 5. Balás A. (BMW) 0 bp., 6. Martinek I. (Gilera) 0 bp., 7. Andó A. (Zündapp) 5 bp. Feladta: H. Hahn (Zündapp), Zalan S. (Wanderer) és Rövid S. (Rudge). — 350 kem-ig: 1. Czulyba M. (BMW) 5 bp. óvás alatt! 2. Hambach L. (Puch) 5 bp., 3. Lang K. (Zündapp) 340 bp. Feladta: Zsótér B. (TWN). — 250 kem-ig: 1. Lukavecz F. (Puch) 5 bp., 2. Kesjár J. (Puch) 193 bp. Feladta: Szücs L. (Puch) és Kovács J. (Puch).


OLDALKOSCI MOTORKEREKPAROK:

600 kem felett: 1. Pathó Gy. (BMW) 0 bp. — 600 kem-ig: 1. J. Krohn (Zündapp) 0 bp. Abszolút oldalkosci győztes! 2. Kugler J. (Zündapp) 233 bp.

Repülónap Budaörsön

A M. kir. Légügyi Hivatal az új budaörsi repülőtér megnyitásával kapcsolatban június 20-án 5 órakor látványos repülónapot rendez. A hazai sportrepülőkön kívül részt vesznek a bemutatón a német, olasz és osztrák légierők is egy-egy repülőszázaddal. A megnyitó ünnepség keretében három magyar sportgép műrepülést és kötelekrepülést mutat be, majd 9 német vadászgép 20 perces produkciója következik. Az osztrák vadász-század katonai gyakorlatai után az olasz vadász-század mű- és harci repülései vannak soron, majd egy olasz bombázó-raj külön és célra épített épületet fog bombázni. Végül magyar forgalmi gépekből 30 személy fog ejtőernyővel kiugrani.

A jegyek árai 3, 2, 1 P. gyermekjegy 50 fillér. Autósoknak külön autópark. Magánautóval és motorkerékpárral 5 óráig az Erzsébet-híd, Hegyalja út, Budaörsi út, új balatoni műút és repülőtéri bekötő úton át lehet kijutni. „P” jelzésű, díjmentes parkjegyek a belépőjegy vásárlásakor külön igényelendők, ezek nélkül a parkhely nem vehető igénybe.



CORDATIC

A TÖKÉLETES AUTÓPNEU

Grätzin

karburátorok

Hajot

olajpumpák




motorkerékpárokhoz a legtokéletesebbek

Vezérképviselet:

M. A. K.

MOTOR- ÉS AUTOKELLÉK R.-T.
Budapest, Jókai ucca 11.
Telefon: 12-68-34.

LÁSZLÓ ANDOR B. T.

GENERAL MOTORS hivatalos javító üzeme.



V., Révész-u. 5. T.: *2-988-33.

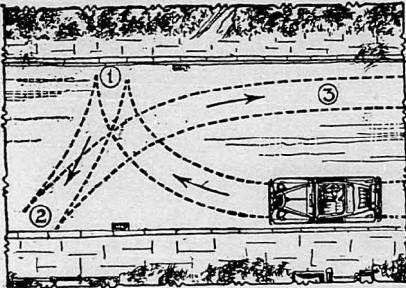
Kezdő autósok! Ne kinlódjunk!

— inkább tanuljunk meg megfordulni szűk uccában!

Szinte naponta nyílik alkalom végignézni azt a végtelen kinlódást, amit az új autósok egyrésze mutat be a szűk uccákban, amikor meg akar fordulni. Nagyon ugrik előre a kocsi, először az első kerekei vágódnak neki a járdaszegélynek, azután a hátsók, nagyokat csikorognak a fékek és az ember szíve megesik az érzékeny kormányszerkezeten, amikor Új Autós úr egyállíthelyben tekeri a volánt, hogy majd széthajlik a tolórúd és kapcsolt környéke.

Nem okosabb megfordulás helyett tovább menni és a legközelebbi mellékúccán átváltani az irányt? Vagy ami ennél is egyszerűbb: megtanulni a szűk uccában való megfordulás fortélyait? Mert ha kocsink csak valamivel hosszabb, mint a Bailla, vagy éppen a Fiat 500, úgy a szűkebb uccákban már csak reverzálva tudunk megfordulni.

Hogyan csináljuk? — lássuk csak sorjában.



1. Kapcsoljunk elsőt, engedjük vissza lágyan a kupplungot és amikor a kocsi megindul, forgassuk át a kormányt a megfelelő irányba, amennyire csak lehet. Lassan és óvatosan haladjunk és figyeljük a forgalmat.

2. Még mielőtt elérnénk az uccatúlso oldalán levő járdaszegélyt, tapossuk ki a kupplungot és fékezzünk enyhén, ugyanakkor csavarjuk ellenkező irányba a kormányt amennyire csak lehet, még mielőtt a kocsi megállana — néhány centire a járdától.

3. Ha az úttest erősen bogárhátú: húzzuk be a kéziféket, vegyük le a lábunkat a fékpedálról és kapcsoljunk hátramenetet. Ha az úttest nem bogárhátú, hanem lapos, úgy nincs szükség a kézifékre.

4. Hátramenetben haladjunk át az úttesten lassú tempóban és ha az előbbi megállás előtt még nem sikerült volna egészen „átvágni” a kormányt, úgy tegyük ezt meg most.

5. Még mielőtt kocsink fara elérné a járdaszegélyt: kupplungozzuk ki, fordítsuk ellenkező irányba a kormányt és fékezzünk úgy, hogy kocsink hátsó kerekei vagy félméterre álljanak meg a járdaszegélytől.

6. Kapcsoljunk elsőt és induljunk, fordítsuk el a kormányt a szükséges irányba. Es már indulhatunk is tovább.

Igy írásban egy kissé hosszadalmasnak és komplikáltnak látszik a „szabályos” megfordulás technikája. Ha azonban megpróbáljuk, úgy azonnal rájövünk, hogy mennyire egyszerű a dolog.

FRONTHARCOS
TÚRAÚT 1937



WANDERER

Az egyetlen győztes márka team büntetőpont nélkül

AUDI-HORCH-WANDERER

VEZÉRKÉPVISELET:

HESS ERVIN

AUTÓKERESKEDELMI ÉS IPARI KFT.
I., Mészáros-u. 15. – Telefon: 150-090

Városi bemutató:

V., Mária Valéria-u. 1. – Telefon: 181-259

Koenig

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

Megjötték az új 200-as

MÉRAY-PUCH GÉPEK

LICSÁJER JÁNOS

BUDAPESTI AUTÓRUGÓGYÁRTÓ ÉS JAVITÓÜZEME

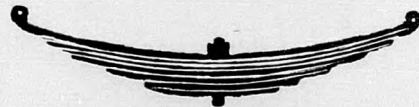
Specialista
az autórugók
gyártásában

Telefon:
1-463-51

MINDENFÉLE GYÁRTMÁNYU KOCSIKHOZ KÉSZ RUGÓK RAKTÁRON

BUDAPEST,
VIII., Thék
Endre u. 14.

Telefon:
1-463-51



Nem hirdetjük a
Frontharcos Túraút
eredményét, mert
hiszen úgyis tudja
mindenki, hogy

PUCH 250 S4

ismét fölényesen nyerte
kategóriáját

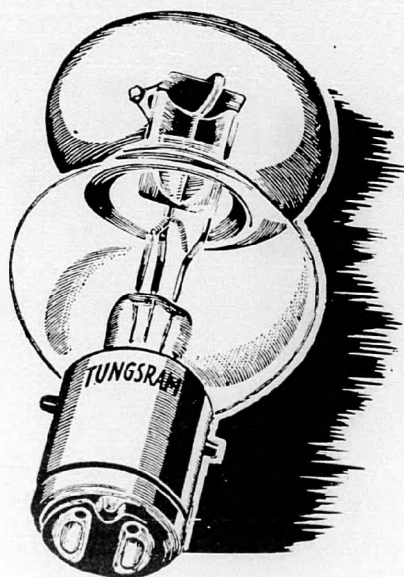
Wes **Kanyarok**

*veszélyeztetik éjjel
az autós életét!*

Tungram
BICOLOR

autólámpa.

tökéletes birtonságot nyújt!



Raktárról kaphatja
a berlini kiállítás
szenzációját.

MEGJÖTTEK AZ ÚJ, ÁRAMVONALAS 250-ES VICTORIÁK

További szállítmányok úton
Teljesen tokozott SUNBEAM-
szerű erőátvitel, kidobós pa-
tentkerék. Lábkapcsoló,
4-sebességes váltómű.

A legszebb és leg-
tartósabb könnyű
gép a világpiacon
Új SUNBEAMOK raktáron

KOPPÁNYI

DESSEWFFY-UTCA 47
SUNBEAM, NORTON, VICTORIA,
STANDARD képviselet.

Firestone

MOTORKERÉKPÁR-PNEU ÚJ TÍPUSAI

a vezérképviseletnél:

PNEUMATIK ÉS GÉPJÁRMŰKELLÉK
BEHÓZATALI KFT.

IV., VÁRMEGYE-U. 7 ♦ TELEFON: 18-24-01

Ügyvezető: Vajda András

TÁVIRATCÍM: FIRESTONE

Indian
Motocycles
magyarországi ve-
zérképviselete:



ifj. SEIFRIED HUGÓ

Budapest, VI., Forgách-utca 10-14. sz.

Telefon: 292-992. Gyári alkalmazások. Javítóüzem.

KILOMÉTERJELZŐK

sebességmérők, autórak javitóműhelye

TELEFON: Schvarcz Testvérek
szakorások, Budapest, VI.,
1-296-24 Podmaniczky ucca 59. sz.

Henne BMW sportkocsin bukaresti GP-győztes!

A 3,7 km-es bukaresti városi kör-
uton lefolyt GP-verseny sportkocsi-
győzelmét Henne szerezte meg, aki
2 literes BMW sportkocsiján végig
vezetve, 143 km-es átlaggal fölénye-
sen nyerte a 25 körös versenyt. A
versenykocsik sorában a svájci
Ruesch győzött 85 körös távon 129,5
km-es átlaggal, míg ellenfelei nem
tudták elérni a minimális átlagstan-
dardot sem.

Mannsfield (DKW) Solitude-győztes!

A württembergi sváb metropolis,
Stuttgart festői kastélya, a Solitude
közelében kigyózó erdei cirkuiten
folyt le 100.000 néző előtt a DKW-
menő Mannsfield került ki győztes-
ként 113,6 km-es átlagával, 16 mp-
cel előzte meg a müncheniek kép-
viseletében indult Leyt, akit har-
madik helyen kétézred mp hátrány-
nyal Bodmer (DKW), majd Herz
(DKW) követett. A 250-es csoport-
ban Kluge (DKW) győzött márká-
társa, Winkler előtt 108,3 km-es át-
laggal, míg a 350-es kategória
Fleischmann (NSU) zsákmánya lett
110,4 km-es átlaggal. Az oldalkocsik
legjobb idejét Braun (DKW) futotta
100,2 km-es átlaggal Zimmermann
(NSU) és Schumann (DKW) előtt.

Németországban a felemelt nyersgumi-
vámot teljes egészében a Buna-gyártás
technikai berendezéseire fordítják.

Wimperis, a londoni kir. aeronautikai
társaság elnöke szerint a mai repülőgép-
konstrukciók és motorok maximálisan 900
km-es sebesség elérését teszik elméletileg
lehetővé. Wimperis a mai repülőgépkonstruk-
ciós alapelvek szerint épült gépekkel elér-
hető magasságot 18.500 méterre, a nonstop-
repülést 20.000 km-re becsüli.

Az észre elkészülő új, óriás Zeppelin, az
„LZ 130” Diesel-motorjait ismét Daimler-
Benz szállítja.

Európa legnagyobb garázsa Londonban
épül. A tizenlehetes épületben 1250 kocsi szá-
mára lesz hely.

Ausztriában kötelező a biztonsági (szilánk-
mentes) üveg.

Az idei hatnapos triál július 12–17-ig ke-
rül lefutásra az angliai Llandrindod Wells
környékén. A triálon 80 német és, akik
két speciális kurzuson készülnek a „trofea”
visszaszerzésére. A német nemzeti csapat
Henne (500 BMW), Stelzer (500 BMW) és
Kraus-Müller (600 BMW old.) összeállításban
áll a vonalhoz.

Törökország benzín- és petróleum-monopo-
lium bevezetésének gondolatával foglalkozik.
Nürnbergben a kerékpárosok nem halad-
hatnak egymás mellett. Kivételt csak a mun-
kába állást megelőző és az üzemenzárlatot kö-
vető időszak képez. Üdvös volna ezt az újítá-
st Nürnberg ódon falai közül máshová is
áttáplálni...

Az irországi 200 mérföldes „Nord-West
200” motorkerékpár-versenyt, mely a június
közepén lefutásra kerülő angol TT versenyek
próbálgatójának számít, az egyes kategó-
riákban Guthrie (500 Norton), 132,2 km-es,
White (350 Norton) 123 km-es és Smith (250
Excelsior) 105,2 km-es átlaggal nyerték meg.
A verseny 50 indulója közül csak 20 érkezett
előbe...

Jachtmann német vitorlázó repülő Grunau
Baby II. típusú gépével 40 óra 55 perces mo-
tornélküli időtartamrekorddal állított fel. A
régi rekord 36 óra volt.

Gróf Arco-Zinneberg, a régi magyar hegyi-
versenyekről jól ismert egykori autóver-
senyző, sportrepülőgépével egy a föld köze-
lében vetül éles forditásban lecsúszott és meg-
halt.

ARDIE

KVALITÁS

MOTORKERÉKPÁROK

1937 TÍPUSAI

ERŐ
SZÉPSÉG
GYORSASÁG

K. BAUER TIBOR GYŐZŐ
VI, IZABELLA-U. 98. TEL.: 120-912

Autókesztyű . . P 6.80

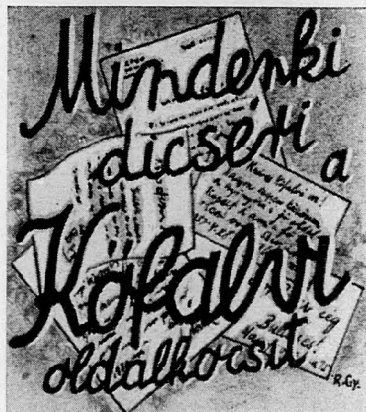
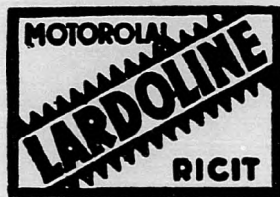
kocsimosbőrök és szivacsok
a legnagyobb választékban

OTTENREITER

KESZTYŰS ÉS BŐRÁRUK

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

Minden darab OTTENREITER minőség



LEGYEN ÖN IS
MEGELÉGEDETT. VEGYEN

KŐFALVI-NÁL

OLDALKOCSIT

VIII., Nagyfuváros-utca 15
Telefon: 1-383-97

A FRONTHARCOS TÚRAVERSENY 1285 km.-es (24 órás) távján a

TÚRAAUTÓK GYŐZTESE

WIESENGRUND FERENC úr

a világhírű **BMW**

teljesen normál ötülé-
ses csukott túramodellel

VEZÉRKÉPVISELET:

MAJLÁTH

VI., GR. ZICHY JENŐ-U. 17.

FRONTHARCOS TÚRAÚT 1937

MINDENT ELSŐPRŐ

ÚJABB ZÜNDAPP DIADAL!

A szezon legnehezebb és legklasszikusabb versenyén a Zündapp újra döntő győzelmet aratott. A Frontharcos túraúton bebizonyította, hogy a túragépek között nemcsak a legmegbízhatóbb, hanem a leggyorsabb is.

8 ZÜNDAPP A STARTNÁL

7 ZÜNDAPP A CÉLBAN

Soló 500 kcm.-es kategóriában:

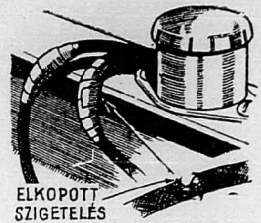
1. Hecker Zündapp gépen és a hegyiversenyen a nap legjobb motorkerék-párídejével megjavítja a **rekordot**.
2. Zamecsnik Zündapp gépen a hegyiversenyen a legjobb magyar időt futja.
3. Mlinko Zündapp gépen

Oldalkocsis 600 kcm.-es kategóriában:

1. Julius von Krohn Zündapp gépen és futja a hegyiversenyen a nap legjobb oldalkocsis idejét és új **rekordot**.
2. Kugler József Zündapp gépen a régi rekordon belül

Vezérképviselet: PAJOR IMRE
VI., Jókai-utca 21. Tel.: 120-228

Amivel nem árt tisztában lenni - Mi az oka annak, ha kiégnek az izzók?



Ha valahol elkopott a kábelek szigetelése, úgy a sérült helyet jól csavarjuk körül szigetelőszalaggal.

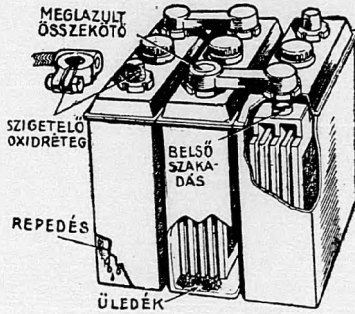
Az autóizzó, különösen a reflektorban levő kettősfényű izzó nem tartozik az olcsóságok közé, ha kiég, úgy azt nemcsak a zsebünk érzi meg, hanem gyakran felette kellemetlen helyzetbe is kerülünk, amikor reflektorunk kint éjjel az országúton hirtelen kialszik és csak az ösztönünk és jószerecsénk ment meg bennünket attól, hogy valami országúti fában tegyünk kárt. Nagyon sok baleset származott már abból, hogy a reflektor hirtelen kialudt, mert kiégett az izzó körteje és a vezető a vaktsótsághoz nem tudta a helyes irányt tartani addig, amíg a gépet lefékeznie és megállásra bírnia sikerült.

A korszerű autóizzó rendkívül megbízható, annak ellenére, hogy aránylag nagy túlfeszültséggel, tehát erősen túlterhelve ég, — ami a hőtéhatány miatt szükséges, — mégis csodálatosan hosszú ideig „él” és közeli kiégését mindennél jobban jelzi a csökkent fényteljesítmény és a körte barnásfekete elszíneződése. Rázással szemben aránylag érzéketlen a mai vastag és rövid izószállal ellátott izzó, úgyhogy a szerencsére ritka, de annál kellemetlenebb kiégésnek okai az esetek túlnyomó részében nem magában az izzóban, hanem a gép elektromos berendezésében rejlenek.

Az izzó akkor ég ki, ha valamilyen okból erős túlfeszültséget kap. A túlfeszültség pillanatok alatt elolvasztja, elégeti az izószálat és az izzó tönkremegy. A mai modern, feszültség szabályozó világítási berendezéseknél szinte kizártnak tekinthetjük azt, hogy izzónk túlfeszültséget kapjon, mert hiszen éppen a szabályozószerveket gondoskodik arról, hogy a dinamó által termelt áram feszültsége ne lépje túl azt a határt, mely az izzók, gyújtótekerccs, kürt stb. működtetéséhez szükséges.

A nem feszültség szabályozó elektromos berendezéseknél azonban már

könnyen lehetséges az, hogy a dinamó által szolgáltatott áram feszültsége ugrásszerűen emelkedjék, hiszen a feszültség annál magasabb, minél nagyobb a dinamó fordulatszámja és minél kisebb a terhelése. A dinamó árama az akkumulátort tölti, helyesebben az akkumulátoron át kerül a fogyasztási helyekre, így az izzókhoz. Ha valamilyen okból kifolyólag az



Hol lehet baj az akku házatáján?

akku kikapcsolódik az áramkörből, úgy a dinamó által termelt áram feszültsége annyira emelkedhetik, hogy az izzók pillanatok alatt kiéghetnek. az úgynevezett dinamóbiztosíték nem mindig hárítja el a bajt, igen gyakran kiégnek az izzók, még mielőtt a biztosíték ólomszáda olvadna ki.

MIT TEGYÜNK, HA KIÉG AZ IZZÓ?

A legelső lépés megállapítani, hogy az izzó kiégését nem agkori végelgyengülés okozta. Elképzelhetetlen, hogy mindkét reflektorizzó, vagy városi lámpa stb. egyszerre menjen tönkre aggkóiban, ha tehát csak az egyik vagy másik izzónk nem ad fényt, úgy a leghelyesebb először is jól megkopogtatni, mert lehet, hogy a foglalat kontaktusában van a hiba és kopogtatásra az izzó ismét ég. Le-

het, hogy a biztosíték égett ki. A legjobban a sikertelen kopogtatás után kivenni az izzót és jól megnézni a szálat, azonnal észrevesszük, ha kiégett. Ilyenkor nyugodtan berakhatjuk a tartalék izzót, majdnem kizárt dolog, hogy a kiégett túlfeszültség okozta.

Ha egyszerre égnek ki az izzók, úgy már túlfeszültséggel állunk szemben. Ha ilyenkor új izzókat szerelünk be, úgy az új izzók is kiégnek, ha meg nem szüntetjük a túlfeszültség okát. Az első lépés az új izzók beszerelése után bekapcsolni a világítást anélkül, hogy a motort beindítanók. Ha a túlfeszültséget az okozta, — és ez a leggyakoribb ok, — hogy az akkumulátornál kontaktushiba van, úgy a lámpák sötétek maradnak. Kutassunk tehát kiégett biztosíték, szakadt vezeték stb. után.

Ha az izzó csak halványan világít, bár akkumulátorunk jól töltött állapotban van, úgy vagy a kapcsolóban van a hiba, vagy pedig az akkumulátorban rossz a kontaktus. Néha előfordul, hogy az akku szorítócsavarjainak egyike lazult meg és hol van kontaktus, hol nincsen. Ilyenkor — miután levettük az akku fedelét — megráncgaltuk az akkuhoz vezető kábeleket. Ha ilyenkor az izzók fénye hol kialszik, hol kigyullad, vagy pedig villog, úgy már meg is találtuk a hibát. Néha az is célhoz segít, ha erőlesen meghimbáljuk a kocsit, azonnal jelentkezik az a kontaktushiba, melyet a mozdulatlan kocsinál esetleg nem észlelünk és azt hisszük, hogy minden rendben van.



TRIPOLIS AVUS
világversenyeket
ezúttal is
Continental
pneun nyerték



Continental
CONTINENTAL GUMIÁRU KERESKEDELMI KFT.
BUDAPEST, V., ROTHERMERE (BALATON)-UTCA 2. TELEFON: 122-047

Mi ujság Hébli úr?

Autósok, motorosok figyeljétek! Nektek való pikantéria. Déván István, az ismert sportember június 26-iki (szombat) kezdettel 14—15 napos autótúrát rendez, melynek távja az Alpések legszebb vidékein vezet keresztül. Budapest, Semmering, Grác, Packstrasse, Klagenfurt, Wörtersee, Villach, Cortina d'Ampezzo, Dolomitok, Bozen, Meran, Passo Stelvio (2756 méter), Tirano, Berninapass, Pontresina, St. Moritz, Julierpass, Tiefenkastral, Davos, Buehs, Arlberg, Landeck, Innsbruck, Salzburg, Wien, Budapest. A táv 2170 km. A túra tulajdonképpeni célja a Passio Stelvio ahol Déván István, kiváló segédoktatóival, tízes csoportokban, egyhetes stánfolyamot rendez, ahol nemcsak haladók, de egészen kezdők is résztvehetnek. Mindazon autótulajdonosok, akik autójával nem rendelkező utasokat visznek magukkal a túrára, személyenként 120 pengő útiköltségmentérítést kapnak. Akit a túra érdekelt, forduljon levélben Déván Istvánhoz, II. Görgey Arthur ucca 31. III. I., aki minden részletet megad. A túra, amint látjuk, az Alpések leggyönyörűbb vidékein vezet keresztül. A Dolomitok, az Engadin, a Berninapass, a Stelvio, az Arlberg, mindmegannyi gyöngye az Alpéseknek. Déván István, mint régi autós és szíó mindenképpen a legjobbat igyekszik nyújtani a túra résztvevőinek.

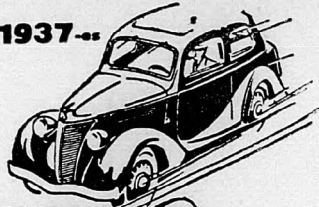
— *Hallom, a KAMC elhalasztotta június elsejére tervezett kecskeméti körversenyét?*

— Igen, a KAMC legutóbbi közgyűlésén elhatározta, hogy az eddig évente Kecskemét város belterületén megrendezésre került automobil és motorkerékpár gyorsasági körversenyét, néhai díszelnökiük, vitéz Gömbös Gyula emlékére, ez évben szeptember hó 19-én először, mint „vitéz Gömbös Gyula Emlékkörverseny” írja ki. A versenyre már eddig is több nagyértékű tiszteletdíjat és vándordíjat ajánlottak fel.

— *Nem tudja véletlenül, Hébli úr, mennyiért szerelik a fényjelzést az elektromos kürt nyomógombjára?*

Nincs szebb és jobb kiskocsi

mint az 1937-és



FORD

Éifel

Évt adó 60 pengő.

Fogyasztás kb. 8 lit

ÁRA 4900 pengő.

Főképviselet:

HAHN ARTHUR és TÁRSAI

VI., Andrassy út 10. — Telefon *1-136-19

— De igen és ajánlom, mielőbb tessék elvégeztetni a munkát! Megszokás ugyanis, hogy veszély esetén a vezető a kürt-nyomógombhoz nyúl jeladás céljából. Ejjel azonban a városban tilos a kürtölés. Ebből a beidegzett mozdulatból tehát kár származhat, ha a jelzőberendezést nem alakíttatja át úgy, hogy éjjeli állásra átkapcsolva, a nyomógomb érintésekor ne a kürt, hanem a fényjelző vibráló fénye villanjon fel. Az előírásnak megfelelően tehát ilyenkor nem hangjelzést, hanem fényjelzést adunk. A berendezéséhez szükséges automatát 25 pengőért felszerelve szállítja: Bosch Róbert kft., Budapest, Váci út 22—24.

— *Címváltozás?*

— Van. Révész László autótechnikai cikke és láncraktárát Gr. Zichy Jenő ucca 44. sz. alá (Jókai ucca sark) helyezte át.

— *Könyvudonság?*

— Az is van! Teresényi Károly rendőrfogalmazó, a kecskeméti gépjárműosztály vezetője, „Közlekedés-tan” címen hasznos könyvecskét adott ki. Mint a könyv írója előrebocsátja, a mű megírásánál különös gondot fordított arra, hogy az

érdekelték ne csak kötelességeiket, hanem jogaikat is megismerhessék belőle, mert adott esetekben csak így tudnak eredményesen védekezni. A könyv birtokában az érdekelteknek nem kell felvilágosításért a hatóságokhoz fordulni, ami igen nagy és sokszor érzékeny idővesztéssel jár, hanem kérelmeiket jogszabály szerinti mellékletekkel el látva nyújthatják be és így a hatóságok lényegesen rövidebb idő alatt intézhetik el ügyeiket. A munka a szakirodalomban hezgapotló, mert a legújabb rendeleteket is magában

Generáljavított és használt **motor-kerékpárok** és **oldalkocsik** átköltözés miatt **igen olcsó áron eladó!**

CSERÉPFALVI
LOVAG-U. 2. TEL.: 310-619

GRAHAM KÉPVISELET
SERVICE ÉS JAVÍTÓMŰHELY
V., ZÁPOLYA-U. 26. TEL.: 292-011

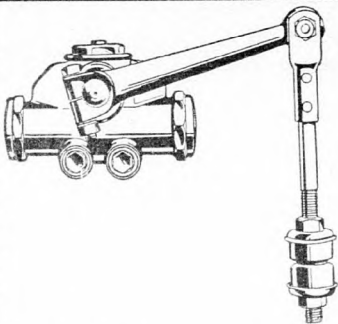
A kocsi nem ráz — élvezet az utazás!

Túrákon, kiránduláson, de a városban is az út egyenetlenségei kel emetlen lengésbe hozhatják a kocsit, amellott a tengelyek és az alváz kilengései csökkentik a vezetés biztonságát

Autónkra szereltesünk az utasok kényelmére és nyugodt kormányzás biztosítására:

hidraulikus KOMET lökhárítókat

Egy és kétdugattyús típusok bármely sulycsoportba tartozó kocsikhoz. Kérjen ajánlatot:



BOSCH RÓBERT KFT. BUDAPEST, V, VÁCI-ÚT 22-24. T.: 292-338

foglalja, éppen úgy használhatják a vezetői vizsgára készülők, mint az autótulajdonosok, ügyvédek, bírák, rendőrök, esendőrök, főszozolgabírák hivatalos eljárásaikban. Ha a közúti balesetek nagy számát tekintjük (naponként átlag 70 Magyarországon), akkor nem kell bizonyítani, hogy a közlekedésszervezési jogszabályok alapos ismerete nemcsak az érdekeltek magánérdeke, hanem közérdek is. A könyv megrendelhető: Keeskemét, póstafiók 15. címen, a pénz (2 pengő 60 fillér) előzetes be- küldése mellett. A szakszerűen összeállított könyvet olvasóink figyel- mébe ajánljuk.

— *Mi az a csomag magánál, Héblí úr?*

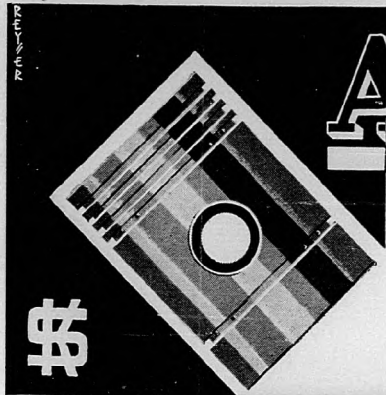
— Egy RIV csapatot vásárol- tam, nagyon meg vagyok elégedve ezzel a márkával! A RIV csapat- gyűjtemény elsőrendű nyersanyag ke- rül felhasználásra s az egyes csapat- gyűjtemények kidolgozása automatikus gépekkel történik. Az elkészítési fo- lyamat alatt az egyes csapatgyűjtemé- nyek több mint 100 precíz mérőeszköz- zel, a legpontosabb méréseknek ve- tik alá, úgy hogy a megmunkált futófelületek toleranciái századmil- i méternyi határok között mozognak. A RIV-koncernnek két olasz és egy franciaországi gyára van, melyek napi teljesítménye az 50.000 darabot is túlhaladja.

— *És milyen prospektus az ott magánál?*

— Ford-Eifel! Egyik barátomnak ajánlom ezt a remek kiskocsit, mely egyben luxuskocsi is! Bátoran mond- hatjuk ezt az új Ford Eifel-kocsikra, melyek gyönyörű aranyonálás kül- sejükkel, elsőrendű szerkezetükkel a nagykocsik szépségét és kényelmét, a kiskocsi olcsó beszerzési árával és gazdaságos üzemével egyesítik. Szinte hihetetlen, hogy ez a szép és jó kocsi mindössze 4900 pengő!

— *Mi az a köteg újság a hónap alatt, Héblí úr?*

— Német szaklapok. Az egész né- met szaksajtó sokoldalú cikkekből szármal be az Autobahnhoz végzett kísérletekről, melynek során a ki- próbált 200 kem-es Victoriából egy- szerű karburátorbeállítással és a csatornák polirozásával 91 és 93 kmes átlagssebességet hoztak ki 300 km-nél nagyobb távolságra. Az ösz- szes szaklapok egyhangúan gratu- lálták Küchennek, Victoriának zse- niális konstruktőrjének és beiga- zolja látják az előlegezett elragad- tatást, amely a modern Victoriákat a berlini kiállításon fogadta. Kiván- esian várjuk a kísérletek folytatá- sát az új 250-essel.



ALUSIL

DUGATTYÚK

ISMÉT
KAPHATÓK
MAGYARORSZÁGON

280 az új típus

Vezérképviselő: SZILÁRD BÉLA
BUDAPEST, VI., NAGYMEZŐ-UTCA 15

— *Egyéb külföldi híre nincs?*

— Hogyne lenne. Azt meg egy an- gol újságban olvastam, hogy Lord Burghley, nálunk is ismételtlen sze- repelt kiváló atléta az 1928. évi olim- pia 400 méteres gátfutó bajnoka, to- vábbá nyolcszoros angol bajnok ez év április 20-án a Firestone gumi- abroncs és gumigyár, Brentford, angliai cég igazgatóságának tagja lett.

— *Most már mondjon valami pesti újdonságot is.*

— Kivánságára. Az Indián moto- rokat képviselő ifj. Seifrid Húgó cég Forgács ucai üzemének na- gyobbítási munkái befejeződtek. A modern szerszámokkal felszerelt műhely mindig jóhírnék örvendett a motorosok és autósok körében. Más. K. Bauer Tibor kétségséget- ten panaszolta az ismert refrént: Behozatali engedély! Őlbe tett kez- kekkel kell ülni az üzletben és biztatni a vevőt, egyben saját magát, hogy azonnal fog szállítani a vámban álló Ardiékból, amint megkapja a beho- zatali engedélyt. Más. Bezzeg más- képpen áll a helyzet a Kőfalvi cég- nél, neki nem kell semmiféle beho- zatali engedély, napi tíz órát dolgoz- nak az üzemből és így sem tudja a megrendelt oldalkocsikat terminus- ra szállítani. Ismét más. Ottenreiter keztüüzem kiváló minőségű moto- ros kromkeztüüt hozott piacra. Grand Prix keztüü név alatt. Az V. magyar G. P.-én Kozma, Lukavez. Mlinkó használták elsőizben, a leg-

nagyobb megelégedésre. Ennek a kiváló sportkeztüünek legújabb dia- dala a német Hecker Frontharéos győzelme, aki szintén az Ottenreiter G. P.-keztüükkel futotta le az 1285 km-t. Ezek a magyar keztüük lesz- nek hivatva a magyar iparnak el- ismerést szerezni külföldön.

MIELŐTT HASZNÁLT

MOTORKERÉKPÁRT VESZ,

saját érdekében nézze meg
a raktáramat

REICHFELD GÉZA
V., VISEGRÁDI-U. 11/a

Nagy választék használt
motorkerékpár-alkatrészekben

Új telefonszám: 127-906

B I Z A L O M

dolga a motorkerékpárjavítás

FRÜHWIRTH LENDER SÁNDOR

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

Dessewfy-u. 26. Telefon: 12-96-87

HUSZÁR GYÖRGY

Autó-motorkerékpár
alkatrészek és lán-
technikai szaküzlet. VI. JÓKAU-I
(Arádi-u. sörök)
TEL.: 1-244-11.

Motorkerékpárlánco, JAPmotoralkatrészek, Bur-
man, Sturmev, Moss, Hurt sebességváltóalkat-
részek, DURÉX dugattyú, dugattyúgyűrűk, sze-
lepek, tömítések, mindennemű alkatrészek nagy
raktára.

„CYKLON” vulkanizáló
melegfolt vezérképvisellete.

Felelős szerkesztő és kladó: KRAMER JENŐ

Általános Nyomda, Könyv- és Lapkiadó Rt.

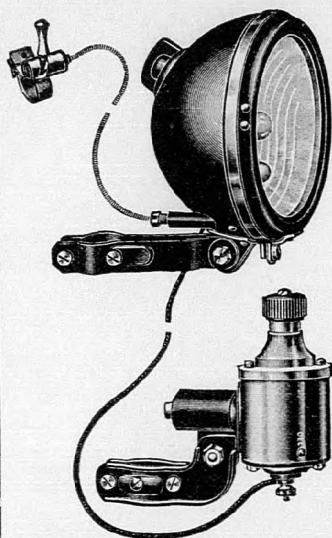
Nyomdáért felelős: Dr. Új István.

DEDICS TESTVÉREK
autójavító specialisták

HENGER ÉS FŐTENGELY KÖSZÖRÜLÉS

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

MOTORKERÉKPÁR DÖRZSVILÁGÍTÁS



Segédmotoros és könnyű gépeknél közkedvelt, számos előnye miatt: egyszerűen felszerelhető, bármely pillanatban üzemképes, távoli fényra letompiható, elemről állóhelyzetben is világít, fénve erős és egyenletes.

Fényszóró:
tükördímezője 105 mm. fő- és segédizzóval (száraz elemhez).
ES 105 x 2 S1 fekete króm. szegéllyel alsó tartóval P 20.—
ES 105 x 2 GS5 u. a. villástartóval P 20.—
ES 105 x 2 GS6 u. a. krómzva P 25.—

Dinamó:
teljesítménye 7,5 V6W nikkellezetti fekete tartóval:
WE 5,1 ára kábellel P 28.—

Számlámpa:
JN 5S8, 6-8 V 1,3 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!

Nemcsak kenésre, hanem szerkezeti karbantartásra is kiterjed a

METROPOLE SERVICE

uj bérletrendszere

12.000 km.-re szóló bérlet ára közp. alvázkenesű kocsiknál:

1 1/2 liter hengerűrtartalomig .. P 65.—

1 1/2 - 2 1/2 liter hengerűrtartalomig P 76.—

2 1/2 literen felül .. P 92.—

Váltson bérletet

ezzel biztosítja kocsija állandó tökéletes kondícióját és mentesül a karbantartás minden gondjától. Külön speciális karosszéria gyorsjavító osztály. Sérülések kijavítása, fényezést is beleértve, 2-3 óra alatt elkészül.

METROPOLE SERVICE

VI., LEHEL UCCA 25. SZÁM. TELEFON: 2-923-40

TAVASSZAL...

MARS-oil LOWCARBON

Nr. 100 vagy 125-ös

OLAJCSERE-SERVICE DÍJMENTES



KÉPVISELET:

GHILLÁNY MIKLÓS

II., CORVIN TÉR 5. TELEFON: 1-570-16, 1-514-80