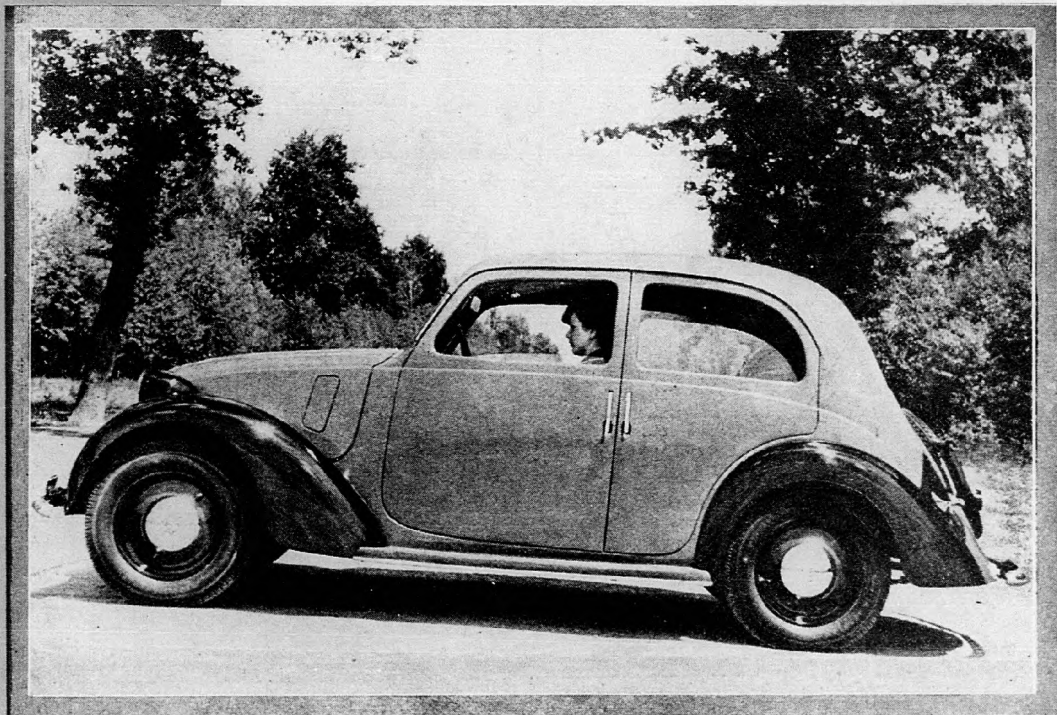


AutóMotor

A LEGNAGYOBB PÉLDÁNYSZÁMÚ MAGYAR MOTORSPORTLAP



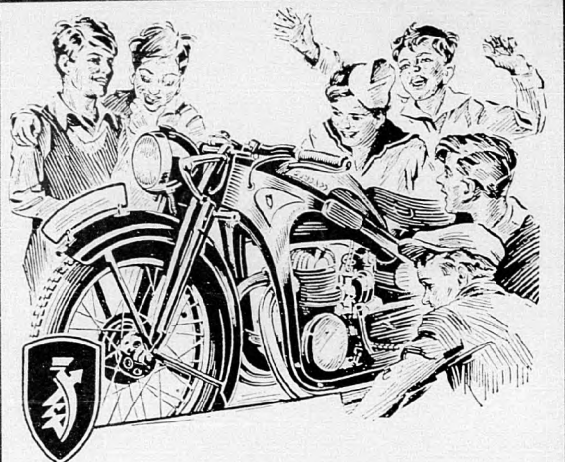
VEZÉRKÉPVISELET:
BUDAPEST VI,
LISZT FERENC-TÉR 11.
1-103-90



Itt az új Balilla 1100...

Å torinói Fiat művek idei meglepetése: az új 1100 kcm-es, felülvezérelt motorral ellátott, négyajtós, független rugózású, áramvonalba szabott, százon felüli sebességre képes és igen takarékos új Balilla





A JÖVŐ MOTOROSNEMZEDÉK ÁLMA

ZÜNDAPP

Válasszon a ZÜNDAPP
9 ragyogó típusa között

VEZÉRKÉPVISELET:

PAJOR IMRE
VI., JÓKAI-UTCA 21. SZ.
Telefon: 120-228

„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.

**NAGYSZERŰ ADLER-SIKER A
BARTAL GYÖRGY EMLÉKVERSENYEN!**

A K I S A D L E R

ismét bebizonyította pompás kvalitásait és mint
egyedüli büntetőpont nélküli autós befutó
Bossányi Péter vezetésével az autók

A B S Z O L U T

G Y Ő Z T E S E

VEZÉRKÉPVISELET:

MÉRAY RT

Eladás: V., Dorottya ucca 1. Telefon: 185-615
Service és javítóműhely: V., Zápolya u. 15. Tel.: 298-888

Előgyújtás

Igenis tisztelettel... Minden együtt és rokonérzésünk a rendőrfogalmazó úr, akinek az az emlékezetes és kínos, végeredményben azonban hepienddel végződött afférja akadt az autóbuzskalauzzal. Igenis, az autóbuzskalauzzal, aki nem ismerte az új szürke rendőrtiszti uniformist és aki bár kilenc éve kalauz, nem ismerte — noha nyilván kötelessége lett volna — személyesen a fogalmazó urat és — jegyet, igazolást kért.

Igenis tisztelettel... Teljes mértékben megértjük és méltányoljuk a fogalmazó úr kellemetlen, sőt kínos helyzetét, aki az „afférből” fakadt és a kalauzra százpengős következménnyel járt eljárás során úgy nyilatkozott, hogy tizenhétéves rendőrtiszti pályafutása alatt soha ilyen szégyenteljes szituációban nem volt. Akinek arcát — saját szavai szerint — előtölte a pír, kiment a kocsi perronjára és bevárta, amíg rendőr jött...

Mi — nagyon is megértjük a fogalmazó úr lelkiállapotát. Mi, akik autón és motoron röjünk a magyar utakat, nagyon is jól tudjuk, hogy milyen szégyenteljes, milyen megalázó az ilyen szituáció, különösen akkor, amikor mi nem rendelkezünk a rendőrtiszti egyenruhával lényegi és hepiendtel biztosító pajzsával...

Mi nagyon is átérezzük a fogalmazó úr lelkiállapotát... Mi, akikre óránként ráfordul akár Kovács XXVIII. Péter, akár Fekete XXXVI. Gerzson és betélapot követelőn tartja erkölcs-nemesítő célzatú dikcióját, olyan hangnemben, melyhez hasonló legfeljebb a tanítónktól hallottunk pendelyes korunkban...

Mi, motorosok, akiket még nemrég akár kézikürthiány, akár holmi kis füstölés miatt előállítottak a kerületi kapitányságokra és bár minden igazolványunk rendben volt, beültek részeg csavargók, uccai nők és zsebtolvajok közé, amíg el nem készült az a hosszadalmas rendőri jelentés és megállapítás nem nyert, hogy sem magzat-elhajts, sem hamispénz gyártása miatt nem szerepelünk a bűnügyi nyilvántartóban...

Mi, akiknek órák hosszat kell néha sorba állnunk a Veres Pálné uccai közlekedésszolgálati előszobákban és ha vezetői jogosítványunkba a segédhivatalnok úr Reichfeld helyett véletlenül a Reichenfeld nevet írta, úgy három napig lóthatunk az új jogosítvány után és örvendhetünk, ha a belső szentélyben szorgoskodó fogalmazó úr részéről csupán egy kis megszegéni-téssel úszhatjuk meg ügyünket...

Mi... Akik egy-egy Grand Prix vagy

egyéb tömegfelvonulás alkalmával már csak el sem pirulunk, amikor elhangzik a rendőrtiszti ajkakon a parancs: Hajtsák odébb azokat!... Amikor nem tudjuk, hogy mivel szolgáltunk rá arra, hogy egy sorba helyezessünk holmi szarvasmarhákkal vagy egyéb jószágokkal, mert hiszen hajtani rendszerint négylábúakat szoktak, kétlábúakat csak akkor, ha történetesen tollaik vannak...

Mi... Akik, ha véletlenül a naponta megújuló robotban elfelejtettük befizetni azt az ötpengős büntetést, hát hajnali ötkor és vasárnap kelt fel az egyenruhás rendőr azzal, hogy kövesűk a kapitányságra. Ahol majd hétfőn reggel jogunkban lesz lefizetni azokat az ötpengőket, mert előbb nincsen pénztár és addig ültünk és állhatunk tetszés szerint, de szigorúan a kapitányság területén belül. Es ha véletlenül nincsen pénzünk taxira, hát masírozhatunk szolgálati öves rendőri díszkísérettel végig a városban, lesütött szemmel kerülve el ismerőseink számközoán gyanakodó pillantásait...

Mi... Akik... Hiszen a végelenségig pergethetők ezt a felsorolást, a megszegéni-tések és megalázásnak ezt a végnélküli filmjét, melyre okol nem szolgáltatunk és melyben mi vagyunk a főszereplők, mert már 1918-ban lekoptat rólunk egyenruhánk és mert autóra vagy motorkerékpárra merészkedünk felülni.

Mi nagyon is átérezzük a fogalmazó úr kínos szituációját, a mi arcunkon is ég az a pír, mely az általunk igen tisztelt rendőrtiszti úr óráit öntötte el és szívből örvendünk, hogy a kalauz ért drákói szigorúságú ítélet teljes elégtételül szolgált.

Es mivel mi átérezzük a fogalmazó úr lelkiállapotát, tisztelettel arra kérjük: cserébe érezze át ő is a mi lelkiállapotunkat. Erre, csakis erre kérjük

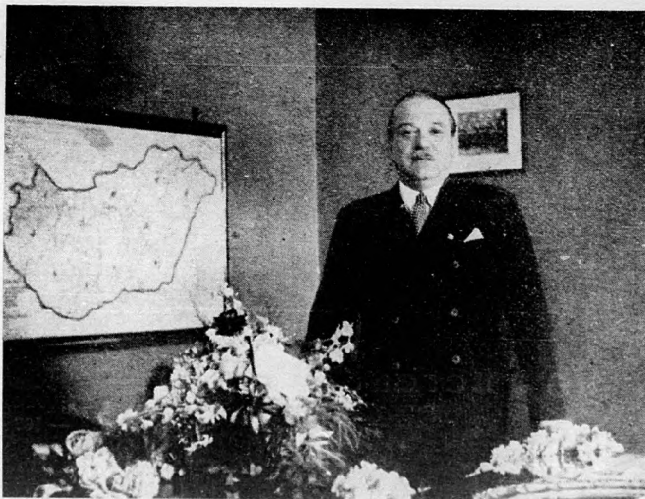
a fogalmazó urat, a többi fogalmazó urakat, a felügyelő urakat, a tanácsos urakat. Es miután átérették a mi lelkiállapotunkat, igyekezzenek olyan légszög teremteni az aljuk rendelt legénység körében is, mely légkörben élesen elhatárolódik a zsebmetszővel szemben és a kisebb forgalmi kihágást elkövető irányzatával szemben tanúsított bánásmód.

Nagyon jól tudjuk, hogy az utóbbi időben lényegesen enyhült a helyzet, a rendőrök újabb, fiatalabb és intelligensebb kategóriája részéről naponta van alkalmunk észlelni az udvarias, szeretetreméltó, európai hang megnyilvánulásait. Kérjük a fogalmazó urat és a többi fogalmazó urakat, hogy szélesítsék ki, általánosítsák ezt az udvariaságot, ezt az európai hangot. Es akkor éppen úgy fogja szeretni a mi közönségünk is a rendőrt, mint ahogyan az ő Bobbyját szereti — mondjuk — London népe.

Es ígérjük, hogy ha ez a nehezen nélkülözött állapot végre bekövetkezik, úgy rokonérzésünk a fogalmazó úrral szemben egy cseppet sem fog csökkenni. Sőt merjük állítani, hogy a leghatározottabban — növekedni fog.

*

A rendőrség végre felléphetne azok ellen a „cserkész” taxisok ellen, akik utaskereső körútaikon akadályozzák a forgalmat. Az ilyen cserkészó taxi szép lassan, alig húszkilométeres tempóban vándorog végig a szük belvárosi utcákban, ahol előzni nem lehet és megreked az egész forgalom. A taxis mindezzel nem törődik, nyújtja jobbra-balra a nyakát utaskereső nagy igyekezetében. Es ha akad utas, úgy hirtelen beelép a fékbe, ha szerencséje van a mögötte vándorogónak, úgy nem veri bele a hűtőjét a taxi farába.



Horvat Leó, a Vacuum Oil Co. rt. vezérigazgatója a múltap ünnepelte 30 éves szolgálati jubileumát, mely alkalmával meleg ünnepélyben részesítették.

BESZÁMOLÓ EGY TÚRÁRÓL...

Öt országon át 4890 km.
minden üzemzavar nélkül

BOSCH BERENDEZÉSSSEL

25.900 km. egy sorozat

BOSCH
GYERTYÁVAL

1937 MAJ. 24.

BUDAPEST, 1937. Május 18.
Olasz Faszor 43/b.



KELEMEN LAJOS
KIR. TÖRVÉNYSZÉKI BÍTES
AUTOMOBIL ÉS TRAKTOR SZAKÉRTŐ
AUTOMOBIL BIZTOSÍTÁSI SZAKÉRTŐ

T. szám

Bosch Művek Kft. Igazgatóságának
B u d a p e s t.

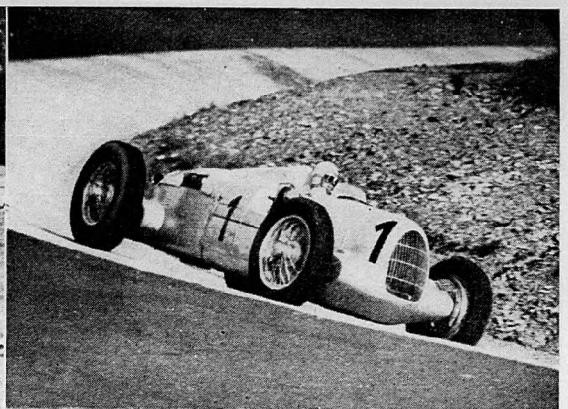
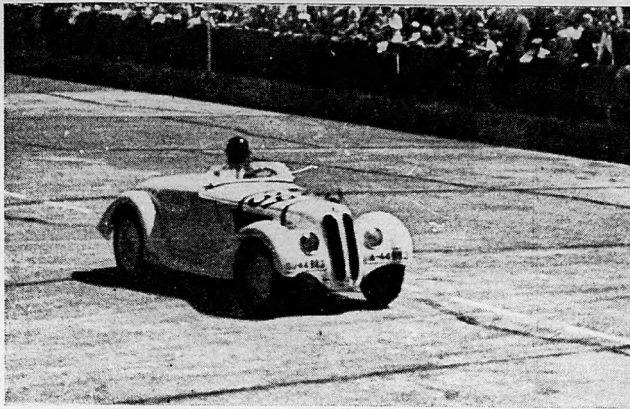
Háromhetes külföldi utamról hazatérve, örömmel ragadom meg az alkalmat, hogy az Önök kitűnő gyártmányaihoz gratuláljak. 4890 kilométer hosszú, öt országon keresztülvezető turámon Tátra kocsim Bosch berendezése minden üzemzavar nélkül működött. Bosch dinamó, önindító, elosztó, lámpák és kürtök valamint gyertyák Tátra kocsimon ugy most, mint az eddigi egy biztosíték sem égett ki.

Külön ki kell emelnem a 225/DM jelzésű Bosch gyertyákat, melyek eddig nem kevesebb, mint 25.900 kilométer alatt voltak üzemben és ezen időközben sem el nem olajosodtak, sem bármilyen más hibát nem idéztek elő. Mosztrádókon haladt, a gyertyák úgy az idő viszontagságokat, mint a különböző csúcsteljesítményeket kiválóan állták.

Kérem a tekintetes Igazgatóságot, hogy gyártmányaik iránti elragadtatásom legmesszebbmenő kifejezését fogadni sziveskedjék és maradtam teljes tisztelettel:

Kelemen Lajos
KIR. TÖRVÉNYSZÉKI SZAKÉRTŐ
A Pesti Hírlap belső munkatársa

Ha a berendezés **B O S C H** — az utazás biztos!



AZ EIFELRŐL...
Balról: Az angol Fane (BMW) volt a sportkocsik abszolút győztese. Jobbról: Rosemeyer (Auto-Union) az abszolút győztes.

Rosemeyer (Auto-Union) Eifel-győztes! Fane (BMW) fölényesen nyerte a sportkocsik versenyét

BMW, NSU és háromszoros DKW diadal a motorkerékpárok versenyében. Hartmann (Alfa-Romeo) kategória győztes, Festeics (Maserati) kiesett!

A Nürburgringen lefutott Eifel-verseny bevezető eseménye a sportkocsik versenye volt, melynek startjánál több mint negyven versenyző jelent meg. A miting a 2 literes, kompresszor nélküli BMW sportkocsik diadalútja volt. A BMW-menők azonban nemcsak kategóriájuk első nyolc helyét foglalták el, hanem az angol úrvezető Fane BMW-jével 108.4 kilométeres átlagot futva a 114 km-es versenyben, a sportkocsik abszolút győzelmét is a müncheni gyár számára biztosította, mely eme győzelmét, a 108.1 km-es átlagot futott Richter abszolút 2-ik helyével is realizálta! A legútr mezőnyben még 3 literes kompresszoros masinák is szerepeltek, mely körülmény csak fokozza a BMW-diadal értékét. Örvenedetes eredménnyel szerepelt egy Alfa-Romeo sportkocsi volánjánál Hartmann László, aki 107.1 km-es átlagával győzött a 2 literen felüli kompresszoros

sportkocsik csoportjában Castelbarco (Alfa-Romeo) és Wimmer (Bugatti) előtt, az abszolút osztályozásban pedig az előkelő 3-ik helyet foglalta el.

Rosemeyer (Auto-Union) frontban!

A nap főattrakciója természetesen a versenykocsik 228 km-es futama volt, mely végül is 300.000 néző üdvözlésére közepette Rosemeyer (Auto-Union) győzelmét eredményezte, aki közel 50 másodperccel utasította a második helyre az untertürkheimiek élőlovását, a Mercedes-Benz-vezető Caracciola-t. A verseny páratlanul heves küzdelem után dőlt el. A startkört 250 méter előnnyel Caracciola fejezte be elsőnek Rosemeyer előtt, majd három körön át adáz párviadal folyt a két rivális között, melynek eredményeképpen a 4-ik körben Rosemeyer vette át a kommandót. Azután jöttek a kerékcserék: 25 másodperc alatt négy kerék!... A Mercedes-Benz élőlovakok, Caracciola és Brauchitsch, mindent beleadva üldözték az Auto-Union kerekét, de — hiába: „Bernd” verhetetlen volt!

Részletes eredmény:

1. Rosemeyer (Auto-Union) 1:42:11.1 mp. Átlaga 133.5 km. Eifelrekord. 2. Caracciola (Mercedes-Benz) 1:43:01.4 mp. 3. Brauchitsch (Mercedes-Benz) 1:43:56.4 mp. 4. Hasse (Auto-Union). 5. Nuvolari (Alfa Romeo). 6. Lang (Mercedes-Benz). 7. Müller (Auto-Union). 8. Ruesch (Alfa Romeo). 9. Kantz (Mercedes-Benz). 10. Delius (Auto-Union). 11. Soffietti (Maserati). 12. Hartmann (Maserati).

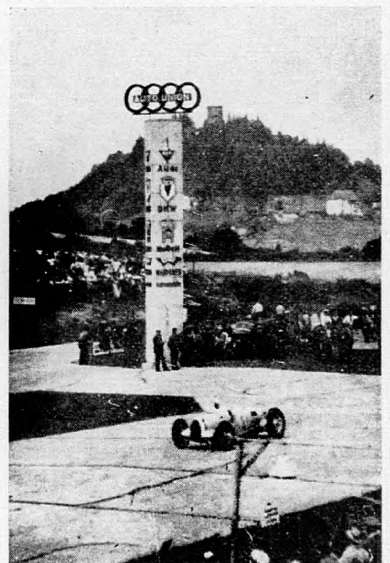
A győztes és első helyezettek Bosch-gyertyával, Continental-gumival és Bosch-gyújtással aratták sikerüket. Hartmann mellett Festeics (Maserati) is indult, de keréktörés miatt feladta a versenyt.

Gall (BMW), Winkler (DKW) és a többiek...

A motorkerékpárosok versenye az 500-as kategória BMW—DKW párharcában kulminált. Már a tréning is titáni küzdelem árnyékát sejtette, saj-

nos, a Solitude-győztes DKW krekkel Mansfeld bukása erősen meghendikepelt a zschopauiakat. Mansfeld a kórházi ágyon ugyan hallani sem akart róla, hogy nem állhat starthoz, de a beható orvosi konzilium zárszavaként Hühlein öngy magához vette Mansfeld bórindrágját és ezzel végérvényesen döntött: Mansfeld nem indulhatott!

A verseny azonban így is szép volt, mert a 117.8 km-es rekordáttaggal győztes Gall (BMW) mögött végzett Bodmer (DKW) beigazolta, hogy fiatal kora ellenére beérkezett már az extraklasszisba. Ley (BMW) harmadik lett. A 350-es csoportban 112.1 km-es átlaggal Mellmann (NSU) győzött az angol újságíró-versenyző, Anderson (Velolette) előtt, aki viszont Fleischmann (NSU) előzte meg! A 250-es csoportban ezúttal Winkler—Petuschke—Häusler volt a győztes DKW-team sorrendje. Az oldalkocsis gépek versenyében Braun (DKW) győzött 102.3 km-es rekordáttaggal, míg Kahrmann (DKW old.) 98.1 km-es átlaggal az 1000-es csoportban kárpótolta magát.



Hát nem gyönyörű az Eifel-verseny pályája. A háttérben a festői Nürburg-kastély, elől Rosemeyer (Auto-Union).



ENGLEBERT

A. D.

SUPERGRIF

hajlékony, mozgékony bordái a nedves, sáros utak veszélyeit 100%-ban kiküszöbölik

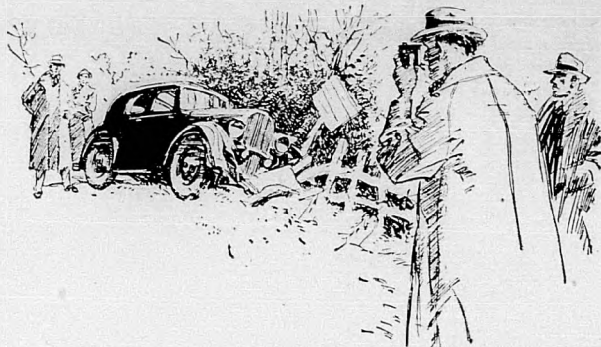
RÓNA GYÖRGY

ENGLEBERT pneumatikgyár magyarországi eladási telepe

BUDAPEST, V., HOLD UTCA 25.

TELEFON: 125-473, 113-448.

A legjobb és legmegbízhatóbb tanu — a fénykép!



Úgyan melyik autós-motoros nem ismeri azt az elterjedt és felette kártékony állattajtát, melynek a tudomány és — sajnos — a bíróság a tanu nevet adta? Ki nem találkozott már a Tanuval, ezzel a különös és sokszor tragikus szerepkört betöltő fajzattal, mely ezerarcú, néha gyümölcsösökofa, néha vasúti bakter külsőben jelenkezik, mindent határozottan tud, mindent határozottan jobban tud, mindenbe beleszól és a legtöbbször a rokon vagy ellenszenv alapján ad elő olyasmit, amit néha még csak hallomásból sem tud. Mindenre, mindig akad tanu. Sok tanu. Akik mindegyike másképpen és másképpen adja elő az esetet és megesküszik arra, hogy a kocsi vezetője nem dudált. viszont legalább 120-as tempóban vágatott, minden apró részleire — főleg az ellenrizhetetlenségekre — emlékszik, bár olyan csekélységekéről, mint például a kocsi színe: csak halványan tud beszámolni. Nem túlzás a Tanu-nak ez a jellemrajza. Hiszen mindnyájan emlészünk még — például — a Szabadság-téri bankrablás esetére, amikor is a tanuk, közöltük hatósági közegek (!) is, teljes jóhiszeműséggel vallották eskü alatt, hogy a rablók autója a rablás után 120 km-es tempóban vágatott át a Nádor utcán. Pedig a rablók autója, a derék és kiérdemesült B 14-es Citroen újkorában is csak úgy futott 80-at, ha előbb másfél kilométeren át hozták lendületbe — hegynek lefelé.

Aki sokat rója az utakat, az el lehet készülve rá, hogy előbb vagy utóbb, holnap vagy öt év múlva belesodródik valami balesetfélébe. Lehet, hogy csak a sárhányója lapul be, lehet, hogy orvosra is lesz szükség. És igen valószínű, hogy az esetből bírósági akta, tárgyalás lesz. És ugyan ki tud jobb, megbízhatóbb, objektivebb tanut felvonultatni, mint az, aki a tárgyalás alkalmával fényképsorozatot vesz elő az aktatáskájából?

A fényképezés nem művészet, alig tíz pengőért már kapni olyan miniatűr filmes gépet, mely helyet nem foglal el, akár az oldaltáskában is elfér és nagyon jó szolgáltatásokat tesz, amikor a vele készült fényképet, mint esetleg per-döntő bizonyítékot tesszük le a bíróság asztalára. Az ilyen kis gép kezelését bárki percek alatt megtanulhatja, mindig üzembiztos, csak éppen el kell csettinteni és már készen is vagyunk.

Csak hogy: bizonyos rendszerrel kell készíteni azokat a fényképeket, melyek mint bizonyítékok kerülnek a bíróság elé. Bizonyos szempontokat kell figyelembe venni.

Először is: egyetlen fénykép ritkán elegendő és az „egyke” bizonyító ereje kisebb, mint a sorozaté. Feltétlenül legalább három, de inkább négy oldalról fényképezzük le a baleset színhelyét, ebben az esetben a képek nem lesznek „részre hajlók”, nem képezhetik vita tárgyát, mert hiszen minden oldalról mutatják be a baleset színhelyét, tehát úgy a kedvező, mint a kedvezőtlen szemszögből.

Másodszor: minden fényképről jegyezzük fel, hogy pontosan milyen távolságról, hány lépésről vettük fel. Nagyon sok függ ettől, mert a távolsággal együtt változik a lát-

szög is, a távlat is más. Ha elegendő hely áll rendelkezésre, úgy lehetőleg az összes képeket azonos távolságból készítsük, így könnyebben alakul ki a képek nyomán a helyes fényállás. De nemsak a baleset színhelyét fényképezzük le, vegyük fel az esetleges fénynyomokat, a saját vagy a másik kocsi, vagy motor sérüléseit is fotografáljuk le, ami a kártérítési per alkalmával felette hasznos lesz. Hiszen gyakran csak három hónappal a baleset után tudjuk meg az ellenfél keresetéből, hogy nemcsak a sárhányóját nyomtuk be, hanem eltörtük összes szélvédőüvegeit és ráadásul a gépháztetőt is kettészeltük, amiért külön 300 pengőt követel a jótét lélek. A legtöbbször nem is lesz szükség az ilyen fényképre, mert az ellenfél — aki látott, amikor fotografáltunk — nagyon is meggondolja magát és nem mer nemlétező károkat értést követelni, mert hiszen tart a fényképtől, mint cáfolattól.

Ha komoly ügyről van szó, úgy nem árt a fényképsorozat elkészülte után lehetőleg hatósági személy jelenlétében kivenni a filmtekercset, azt leragasztani és a ragasztás helyén levő címkét aláírni a kéznél levő csendőrről, rendőrrel, vagy ilyen hiányában akár a kisbíróval, vagy tűzoltóparancsnokkal. Az ilyen filmet megbízható cégnél hívassuk elő és igazoltsassuk írásban, irassuk rá a kópiák hátlapjára, hogy a másolat az aláírt filmtekercsből való és azon semmiféle retusmunka nem történt. Ez nagyon jó olyankor, amikor az ügyes ellenfél, vagy az ügyes ellenfél még ügyesebb ügyvédje talán kétségbevonja a fényképek valódiságát.

Az eredeti filmeket vagy negatívokat mindig őrizzük meg, még pedig készítve állapotban. Így nem gyanúsíthatnak meg bennünket azzal, hogy manipuláltunk. Nem árt az egyik filmkockát feláldozni és a balesetről készült fényképek sorában egyet a balesetnél jelenlevő hatósági közegről vagy megbízható tanuról is készíteni. Ami bizonyíték arra, hogy a fényképet valóban a balesetnél vettük fel és nem „kulisszatelvéltől” van szó, amit az ellenfél végső elszántságában esetleg bedobhat a vitába, hogy bizonyítékunk erejét csökkentse.

Még akkor is készítsünk fényképet, ha a baleset Budapesten történt, ahol percek alatt ott terem a rendőrség kiűző baleseti járőre. Háttha nem sikerül a járőr fényképe és háttha olyan szemszögből készült, ami éppen az ellenfél malmára hajtja a vizet.

Ne sajnáljuk azt a néhány pengőt, amibe az a primitív kis kamara kerül. Mert az érte kiadott tíz pengő néha olyan bizonyítékokat szolgáltat, mely nehéz ezreket ér meg.

JÓ

FÉNYKÉPEZŐGÉPEK

10.-PENGŐTŐL



ÁRJEGYZÉK
DÍJTALAN

IV., Károly-körút 28 VI., Andrassy-út 31
VII., Rákóczi-út 80

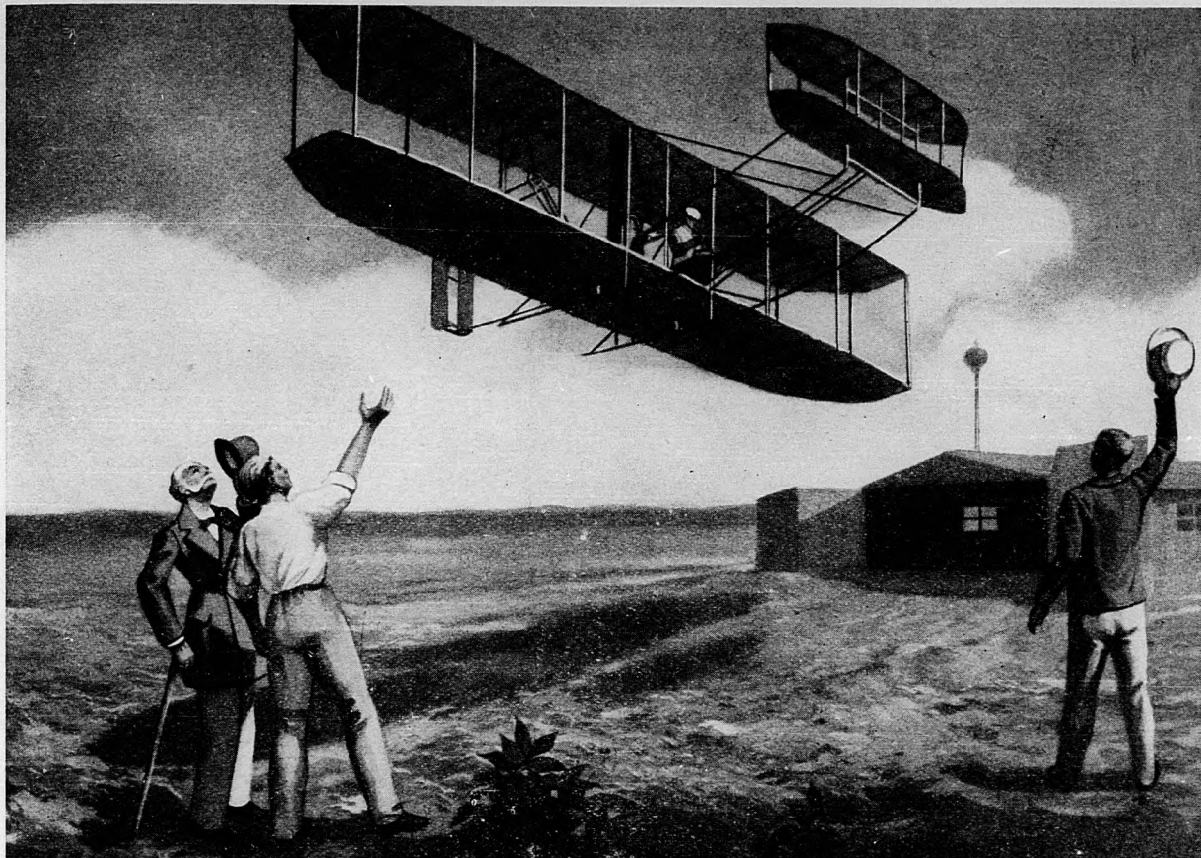
Egy kézzel vezethet, ha tökéletes jelzést biztosító

„PATENTSIGNÁL”

készülék használ. Minden közep-
gombos kormánykerékre átalakítás
nélkül, percek alatt feltehető.

Készíti: AUTO ELEKTROMECHANIKA
AUTOVILLAMOSSÁGI ÜZEM

BUDAPEST, V., KATONA JÓZSEF-UTCA 15
TELEFON: 119-536



Tizenkét másodpercig tartott az első repülés

Tizenkét másodpercig voltak a levegőben a Wright-fivérek első repülésük alkalmával, azon az emlékezetes napon, 1903. december 17-én Kitty Hawk-ban. Ez a tizenkét másodperc azonban a repülés mai korszakát nyitotta meg.

Ezen a primitív repülőgépen csaknem minden egész kezdetleges volt — csak egy dolog volt tökéletes: a kenés. A Wright-fivérek ugyanis már igénybevétték a Vacuum Oil Company évtizedes tapasztalatait: a világ első motoros repülőgépét Mobiloillal kenték.

A Vacuum Oil Company ott állott a technika évszázadának bölcsőjénél; neve elválaszthatatlanul egybefonódott a repülés fejlődésével.

Az emlékezetes úttörő repülés óta a légi kilométerek milliárdjainál vált be tökéletesen a Mobiloil. Ahol csak repülőgépet üzemben tartanak, ahol a motor kenése életbevágóan fontos jelentőségű, ott használják a Mobiloil.

Mobiloil az automobiliparban is bebizonyította tökéletességét. Hetvenegy év tapasztalatai tették képessé a Vacuum Oil Companyt annak az olajnak előállítására, melyet új Mobiloil néven az egész világon mint a minőség és megbízhatóság fogalmát ismernek. Az autósok milliói járnak vele nyugodtan és biztosan.



Mobiloil

BEJEGYZETT VEDJEGY

ÚJ MOBILLOIL — amely Clea-rosol-eljárással készül — gyakorlatilag lerakódásmentes — nem okoz szétperagódást vagy dugattyúgűrűveszélyt — tökéletes a kompresszió — kevesebb a javítási költség — magasabb a telítettség.

VACUUM OIL COMPANY R. T. BUDAPEST

105 kilométeren felüli sebesség — 2 literen aluli fogyasztás — Független elsőkerék-rugózás — Négyajtós áramvonal-karosszéria —

Ez az új Fiat Balilla „1100”

A torinói Fiat-gyár legújabb modelljével, az új Balilla 1100-al — ahogyan mondani szokták — a fején találta a szögét. Az új modell, melynek első darabjai már befutottak Budapestre, nagyszerűen felel meg a híres négyes követelménynek, mely a géptől **sebességet, takarékoságot, stabilitást és kényelmet** vár. — Hogy ehhez mint kellemes és eléggé fel nem becsülhető ráadás mérsékelt ár, az alaposan kipróbált konstrukcióból folyó megbízhatóság és igen előnyös külső járul, csak növelni hivatott azt az érdeklődést, melyet a Fiat új modellje világszerte keltett fel.

Az új Balilla 1100 konstrukció szempontjából a nagyszerű Fiat 1500 nyomdokain halad, annak mintegy kicsinyített mása, bár teljesítmény szempontjából alig marad el nagyobb testvére mögött. Motorja négyhengeres, alumínium hengerfejes, 1090 kcm-es, felülvezérelt konstrukció, mely 32 lóerőt (1) szolgáltat anélkül, hogy fordulatszáma túlhaladná a megbízhatóság által szabott felső határt. A motor teljesen gumiba van ágyazva, rugalmas három pont felüggesztésben. Négy sebesség előre, egy hátra, szinkronizált és zajtalan harmadik-negyedikkel.

Az alváz a fokozott stabilitás és jó úttartó képesség biztosítása érdekében függetlenül rugózott első kerekekkel van megoldva, a tengelytáv (242 cm) tekintélyes, hidraulikus fékek és lökhárítók, függetlenül kormányzott kerekek, erősen túlméretezett 5.00—15-ös szuperballonok, 12 voltos villamosberendezés teszik teljessé az együttest.

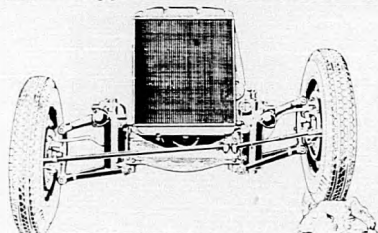
A karosszéria négyajtós, középoszlopnélküli, préseltacél konstrukció, széles, hosszú, kényelmes, meglepően tágas férőhelyekkel és állítható ülésekkel. A hátsó ülések a hátsó tengely előtt találnak elhelyezést, ami az utasok kényelmét erősen fokozza.

Alakra nézve a Balilla 1100 karosszériája százszázalékosan áramvonaltól, ami nemcsak jelentős sebességet eredményez, hanem az üzemanyagfogyasztást is lényegesen csökkenti. Pontos mérések szerint az új Balilla 1100 túlhaladja síkon a 105

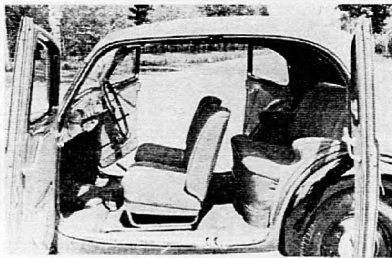
kcm-es sebességet, üzemanyagfogyasztása ugyanakkor alatta marad a 9 literen, ami mindenképpen figyelemreméltó.

Az új Balilla 1100-zal végzett próbaút mindenben bebizonyította azt, hogy egészen kivételes kvalitású géppel állunk szemben. A rendkívül erős, elasztikus és igen kedvező súly-lóerő arányt létesítő motor meglepően jó gyorsuló képességet kölcsönöz és külön ki kell emelni a modell rendkívüli hegymászóképeségét mérsékelt fordulatszám mellett is. Az olajfékek nagyszerű fékezhetőséget adnak, működésük lágy, progresszív és nagyon hatós, ami nem meglepő, mert a Fiat kocsik fékei általánosan elismertek.

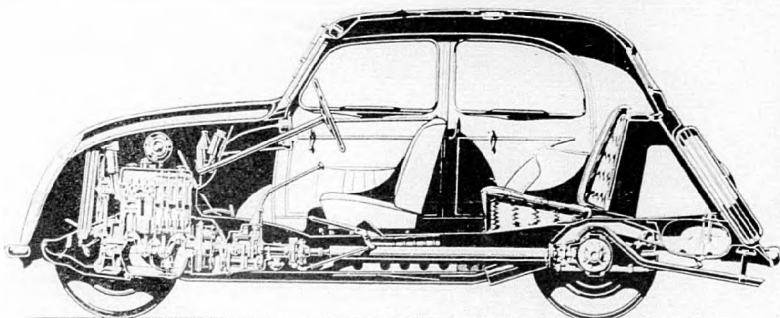
Az új Balilla egyik legkiemelkedőbb erénye a nagyszerű úttartás és stabilitás. A függetlenül felüggesztett és ki-



A Balilla 1100 független elsőkerék rugózása simává varázsolja a legelhanyagoltabb úttestet is.



A Balilla 1100 középoszlopnélküli négyajtós karosszériája nemcsak a be- és kiszállást könnyíti meg, hanem rendkívül tágas férőhelyet is biztosít.



A Balilla 1100 metszete. Figyelemreméltó: a motor igen alacsony beépítése (alacsony súlypont = stabilitás), a kitűnő terklhasználás (kényelem), az izléses „vonal”, a hátsótengely elé helyezett hátsó üléspar.



A Balilla 1100 „arca”. Jellegetes az áramvonalban gömbölyödő hűtőrács, mely immár Fiat-jellegetességnek számít.

rugózott első kerekek simává varázsolják a leggyilkosabb utat is, az optimálisan megszabott tengelytáv nemcsak az egyenesekben, hanem a fordulókban is fokozott stabilitást juttat érvényre. A jól akceleráló motor párosulva a kitűnő fékekkel, igen forgalmas úton is rendkívüli átlagsebességeket tesz lehetővé, amihez hozzájárul az, hogy a kényelmes ülés, az igen tágas látóter, a könnyű kormányozhatóság igen hosszú túrán sem fárasztja a vezetőt. A Fiat-gyár még arról is gondoskodott, hogy az utasokat az időjárás viszontagságaitól is megvédje, a préseltacél karosszéria tetője és kárpitozása között például szigetelő légréteg van, úgyhogy a kocsik belül nyáron hűvös, télen pedig langyos.

Szakkörökben igen nagy jövőt és népszerűséget jósolnak a Fiat-művek legújabb modelljének, mely hivatott arra, hogy az ezek kiskocsija legyen.

Marelli Lucas

vezérképviselő

és service állomás, eredeti elektromos alkatrészek kizárólagos eladása. Javitunk bármely gyártmányú és rendszerű autóelektromos világítás- és gyújtásberendezést garanciával

TÓTH ÉS STERN

autóelektromos világítás és gyújtásberendezések precíziós üzeme

Budapest, V. Visegrádi u. 50. T. 290-373

KILOMÉTERJELZŐK

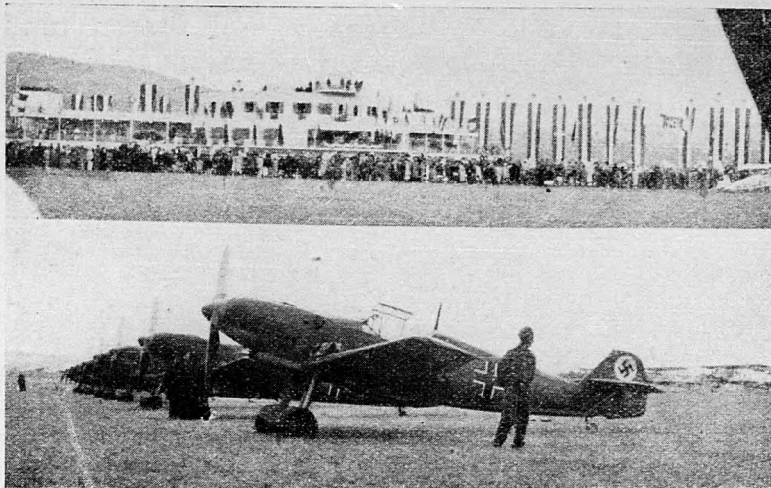
sebességmérők, autórörk javítóműhelye

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

Megnyilt a budaörsi repülőtér!

Érdős dombok ölén, impozáns zászló-erdő közepette várta az új budaörsi polgári repülőtér a fővárosból kiözönlő százezeres vendégsereget, mely szemtanuja akart lenni az ünnepélyes megnyitással egybekötött repülőnap látványosságainak. A teljesen modern vonalú, izléses állomásépület, a hatalmas hangárok festői képben illeszkednek bele az erdők, hegyek üde panorámájába. Sajnos, a minduntalan eleredt eső sokat ártott a repülőnap szépségének, hiszen a közönség esernyőerdő alól volt kénytelen csodálni a vendég német, olasz és osztrák repülőszázadok hol félelmesen megdöbbenő, hol pedig káprázatosan nagyszerű produkcióit.

A megnyitőbeszédekkel kapcsolatos színes luftballoneregetés és galamb-röpítés kedves képei után a kormányzó elvágta azt a nemzeti színű szalagot, mely a téren álló három magyar sportgépet jelképesen az állomásépülethez kötötte. Az ünnepélyes aktus nyomán a levegőbe emelkedő magyar Bücker—Jungmann sportgépek bravúros műrepülő mutatványai kápráztatták el a közönséget, majd a vendégül látott német Richthoffen-osztály egyik százada következett a műsoron harci mozzanatokat bemutatásával. A legújabb német vadászgépek már külsejükben is elütnek a vadászgépek eddigi normáitól: egyfedelű, mélyszárnyú masinák ezek a 800 lóerős, BMW-motorokkal szerelt, féltve őrzött szürkészöld Messerschmitt vadászgépek, melyek libasorban, pár méteres nekifutás után szédítő szögben lendülnek a magasba, ahonnan rajokba tömörülve, behúzott futóműveikkel, mint légi torpedók, zúdulnak le 500 km-es sebességgel, pokoli robajjal a mélybe, hogy a föld hajmeresztően veszélyes közeléből ismét eszeveszett iramban fújják bele magukat a magasságba... Érdekes volt figyelni a közönség tizezer arcán a hatást, megdöbbenést, amit a légi-háború félelmetes nagyszerűségéből nyújtott izelítő varázsolt az arcokra,



A REPÜLŐNAPRÓL...

Felül: zászlódiszben pompázik az új állomásépület. Alul: a németek legújabb behúzható futóműves, egyfedelű Messerschmitt vadászgépei.

a megdöbbenést, amit az osztrák és olasz vadászsorozatok látványos műrepülése káprázatosan csodálattá varázsolta át. Az osztrák vadászsorozatok ugyanazokat a FIAT C 32 típusú, kétfedelű ezüstös vadászgépeket repülte, mint az olasz Disperati század. Ezek a gépek már jól ismertek a közönség előtt, az utolsó mátyásföldi repülőnapon a görzi vadászsorozat ugyanilyen gépeken kápráztatta el a közönséget... A három rajban startoló osztrákok pompás másora után az olasz század tíz gépe egyetlen kötelékben emelkedett a magasba és ugyanígy, zárt kötelékben repülve mutatta be bámulatos precizitással véghezvitt látványosnál-látványosabb produkcióit, melyek mindegyike a csapatos műrepülés magas iskoláját reprezentálta. Óriási hatást ért el a Disperati század gúlaszerű zárófigurával: az ezüstmadarakat felhők mögül előkandikáló alkonyati napsugár aránya feledhetetlenül szép, ragyogó köntösbe öltöztette...

Ezután következett a repülőnap propagandájának tengelyébe állított „épületek légi bombázása”... Három bombavető, 3 motoros, páncéltornyos Caproni harciigépből álló raj emelkedett a magasba. A bombázó raj éppen a közönség fölött repült, mikor a tér túlsó szélén felépített kulisszaváros teljesen meglepetésszerűen, hatalmas durranások közepette, fáklvás katonák gyújtogató munkája nyomán lángborult... Illúzió nélküli, sikertelen szám volt!

Annál megkapóbb kép volt a három, egyenként három motorral szerelt magyar Junkers utasgépből kiugró 30 ejtőernyős leereszkedése a tétényi rétekre.

És ezután következett a repülőnapok tradicionálisan legnehezebb száma: bevonulás Budaörsről! A rendőrség a főle megszokott eréllyel komplikálta a hatalmas kocsiábró távozását és főleg a parkhelyhez vezető hidtól tartotta távol teljes sikerrel a közönséget. Vajjon minek is építették fel ezt a hidat?



TRIPOLIS, AVUS, EIFEL
világversenyeket
ezúttal is
Continental
pneun nyerték



Continental

CONTINENTAL GUMIÁRU KERESKEDELMI KFT.
BUDAPEST, V., ROTHERMERE (BALATON)-UTCA 2. TELEFON: 122-042

A benzinpótlanyagok nagy offenzívája

A nagy olajvállalatok számításai szerint Európában veszedelmes mértékben terjed a benzinpótlanyagok termelése. Első helyen áll e téren Németország, mely 1,93 millió tonnára méretezett szükségletéből már 44,3%-ot otthon állít elő mesterséges eljárással. Németország összesen 0,88 millió tonnányi belföldi termeléséből 0,28 millió tonna szintetikus benzint, 0,3 millió tonna benzolra, 0,18 millió tonna keverés céljára használt szesze és 0,09 millió tonna palából készült benzintre esett. Olaszország önellátása is közel jár már a 30%-hoz, míg Csehszlovákia 21,7%-ot állít elő belföldön. Franciaország az évi szükségletnek 13,2%-át, Anglia 6,6%-át, Svédország 3,4%-át, Spanyolország 3%-át, Belgium 2,2%-át, Hollandia pedig 1%-át állítja elő mesterséges úton.

A benzin természetesen nemcsak a pótlanyagokban talált erős konkurensre, hanem elsősorban a Diesel-, palackgáz-, faszéngenerátorüzemű motorok folytán is jelentős tért veszített.

Internacionális sportkörökben erősen számolnak azzal, hogy az új autó GP-formalát jövőre mégsem fogják meg életbeléptetni.

Alfa Romeo a jövő évi új versenykocsiformula életbeléptését megelőzően, a közeli hetekben új GP-moddellel jelenik meg a porondon, melyet még a régi formulára szabtak ki Milánóban. Az új 16 hengeres masinák első startját Pescarában, a Coppa Aurbón tervezik.



Pajor Imre, a magyar Zündapp képviselő, örvend a hatalmas ezüstszerlegnek, melyet a Frontharcos 24 órás abszolút győztese, a német Hecker (Zündapp) nyert.

Mérsékeltéka 3 literen felüli személykocsik adóját!

A Budapesti Közlöny utóbbi száma közli Fabinyi Tihamér pénzügyminiszter rendeletét a közúti járművek közötti adója egyes tételeinek mérsékléséről. A rendelet három irányban tartalmaz intézkedést, mégpedig: 1. A három liter hengerűrtartalmúnál nagyobb személygépkocsik közötti adótételeit lényegesen leszállítja, úgyhogy a legmagasabb kategóriákban a mérséklés csaknem negyven százalék. 2. A külföldi állampolgárok tulajdonában lévő külföldi rendszámú gépkocsik által a harmincnapi idő eltelté után fizetendő közúti adóátalány összegét napi egy pengőben állapítja meg, ami egyrészt a vámkézelés alkalmával a számítást egyszerűsíti, másrészt húsz napnál rövidebb belföldi tartózkodás esetében az adótétel lényeges mérséklését jelenti. 3. Az 1937 július 1. és 1939 december 31. között üzembe helyezendő hazai gyártású és közhasználatra szánt 1500–5000 kilogramm önsúlyú új tehergépkocsik után kétévi időtartamra ötvenszázalékos adókedvezményt biztosít.

A 24 órás Le Mans sportkocsiversenyt a Delahaye-menők előtt a Wimille—Benoist (Bugatti) pár nyerte meg 3288 km-es összeljesítménynek megfelelő 137 km-es átlaggal. Nagyszerűen szerepelt az Orsich—Sauerwein-keftős, mely Adler-színekben 115 km-es átlaggal meggyerte az 1100 km-es kategóriát. A versenyen két kocsit nekirutott az előttük kereszbe faragt Kippurt Bugattijának: Kippurt azonnal meghalt, Fairfield és Raph angol versenyzők súlyos sérülésekkel kerültek kórházba.

26 millió autó. Hogy hozzávetőleg fogalmunk legyen, milyen hatalmas ez a mennyiség: egymás mögé állítva két és félszer érné körül a földet. Ezt a hatalmas tömegű autót gyártották eddig a Ford-művek. A világ autógyártásának igen nagyrésze Ford. Csak igen jó autó terjedhetett el ily mértékben. Az újabb típusok fényűzően kiállított áramvonalas karosszériái még fokozzák a kocsik kedveltségét.

NÜRBURGRING: EIFEL-VERSENY 1937



A SPORTKOCSIK

ABSZOLUT GYŐZTESE

A KOMPRESSZORNÉLKÜLI 2 LITERES

BMW

sportkocsi Mr. Fane vezetésével
108 km-es átlagával megelőzve a
kompresszoros sportkocsikat is

MAJLÁTH, GR. ZICHY JENŐ-U. 17

Ausztriában
nyaraljon
legjobb a mi
rendszerünk



500 SCHILLINGET IGÉNYELHET

80% VISSZAUTAZÁSI KEDVEZMÉNY

Schillingátutalást 2 nap alatt pontosan elintézzünk.

Nemzetközi okmányok és triptíkek AUTOMOBILOK,
MOTORKERÉKPÁROK és CSÓNÁKOK részére.

OSZTRÁK FORGALMI IRODA
MAGYAR-OSZTRÁK ALPESI EGYESÜLET
BUDAPEST, VI., ANDRÁSSY-ÚT 28

BMYC-VERSENYEK

Kezdők versenye

A fiatalon elhunyt Palócz Imre emlékére van hivatva megőrizni ez a toborzóverseny. A szép gondolatot felkarolta a vízmotoros társadalom, amit a népes mezőny bizonyít legjobban. Június 20-án 10 óra után, kellemetlen déli szélben startolt el a 24 tagú kezdőgárda az újpésti télikikötőben lévő „Öreg cserkész”-telep kikötő tujájától. A szél a horányi fordulóig viharra fokozódott. A horány-budapesti szakaszt már csendesebb vízben futotta le a megtizedelt, lelkes mezőny, a 24 elindult hajóból csak 10 érkezett a célba. A mostoha körülmények ellenére az összes tavalyi rekordok megdőlték. Tizenegy óra után érkezett az első oldalmotor. Az oldalmotorok abszolút első helyén Barabás (125 magyar Könyg) végzett. Szépen szerepelt még Alltechner Gyula is, aki versenyen kívül kóstolagatta a versenyzés örömeit. 12 óra 20 perckor, a versenyzárlat után eredményhirdetés volt az Illik vendéglőben, ahol a keresztesen átesett versenyzők hangulatos sörivő-versenyt rendeztek. Az utóbbi eredményei lapzártáig nem érkeztek be.

Részletes eredmények:

OLDALMOTOROK. 115 kem-ig. Kajak: 1. Tóth L. 1:51:55 mp. — Kétpárevezős: 1. Jakab L. 1:55:50 mp. — 125 kem-ig: 1. Barabás G. 1:15:25 mp, az oldalmotorok legjobb ideje, 2. Klein P. 1:33:45 mp. Versenyen kívül: Murányi P. 1:30:05 mp. — 175 kem-ig: 1. dr. Molnár J. 1:37:15 mp. Versenyen kívül: Alltechner Gy. 1:04:55 mp. — 250 kem-ig: 1. Skobetz L. 1:30:15 mp. — 1000 kem abszolút: 1. Juhos Gy. 0:38:30 mp.

Csepelszigetkörüli verseny

A szezon előtt tervbevelt BMYC-versenyek programszerűen kerülnek lebonyolításra. Június 6-án tartották meg a harmadik, Csepelszigetkörüli 110 km-es távolsági versenyt a „Somogy Ódön” vándordíjért. Jóval 8 óra előtt már élénk élet uralkodott a Kvaszay-zsilipnél felállított startnál. Félkilencről féltizenegyre négy osztályban indították el a népes mezőnyt. Az ismeretlen vízviszonyok, a sekély és hirtelen mély víz sok versenyzőnek keresztülhúzta a számítását. Így járt Ifj. Nagy István, a gyors 175-ös magyar Könyg Buday farmotorjával is, aki nagy meglepetést csinált volna, ha nincs — hinár. Hasonlóképpen járt

Rubányi is. Kellemetlenebb incidense volt Mészáros Bélának, kinek tankolás közben kigyulladt a motorja, szerencséjére könnyebb sérülésekkel „úsztá” meg a balesetet.

Amíg az izgalommal bőven rendelkező verseny folyt, a csekélyszámú érdeklődők kíváncsian várták a híreket a Somogy-csónakház teraszán táborozó időmérőktől. 12 óra előtt érkezett az első és egyetlen autbord, Riegerrel a volánánál. Röviddel utána Andrassy Mihály gróf hozta célba 4 literes amerikai inbord masztadonját. Mint utólag kiszámították, csaknem háromnegyedórával javította meg a Lélek József tavalyi legjobb idejét.

Egy óra felé kezdtek befutni az oldalmotorok. Versenyzárattig tizenkét kismotor érkezett a célba, bizonyítva az oldalmotorok megbízhatóságát és állóképességét. Említésreméltó Borbás László és Barabás Gusztáv teljesítménye, de főleg az utóbbi, aki adminisztrációs hiba miatt versenyen kívül a legkisebb hengerűrtartalmú magyar Könyg Buday-motorjával, az oldalmotorok között az előkelő abszolút negyedik helyet érte el. Részletes eredmények:

125 kem-ig: 1. Wachsmann F. 4:42:47 mp, 2. Nádasy L. 5:11:40 mp. Versenyen kívül: Barabás G. 4:10:45 mp. — 175 kem-ig: 1. Borbás L. 3:30:27 mp, 2. Pápai I. 3:55:44 mp, 3. Szárazgát Pál 4:15:25 mp, 4. Schön K. 4:18:50 mp, 5. Riener B. 5:10:54 mp. — 250 kem-ig: 1. Szász A. 3:46:20 mp, 2. Kis B. 4:01:05 mp, 3. dr. Tóváry O. 4:28:20 mp, 4. Pribék M. 5:10:20 mp. — 1000 kem-ig, autbord-verseny: 1. Rieger A. 1:54:00 mp. — Inbord túra 4000 kem-ig: 1. gr. Andrassy M. 1:47:10 mp, A nap legjobb ideje.

Nuvolari (Alfa-Romeo) győzött Milánóban!

A milánói városliget circuitjén, 163 km-es távon lefutott verseny Nuvolari győzelmét eredményezte márkatársai, Farina, Ruesch és Trossi, valamint a verseny egyetlen német indulója, Hasse (Auto-Union) előtt. Nuvolari a tavalyi 12 hengeres Alfa volánjánál 103,646 km-es átlaggal nyerte versenyét. Hartmann László (Maserati) kollidált a szalmatorlással, a kritikus helyzetet azonban, hála lélekjelenlétének, minden baj nélkül úszta meg. Festetics (Maserati) feladta a versenyt.

RIV

golyós és görgős csapágyak



Autókhöz, motorkerékpárokhoz.

Árjegyzéket kívánságra díjtalanul küld:

SZILÁRD BÉLA
Budapest, VI., Nagymező-u. 15

TELEFON: *125-336

Ők ketten...

Írta: **Bíró Jenő.**

Ragya (bejön a kávéházba):
Jó napot, Gáz úr!

Gáz: Szolgálja, Ragyám!... Mi az a csomag a hóna alatt?

Ragya: Vettem magamnak egy bukósisakot!

Gáz: Minek magának sisak? Lovasrendőr lett?

Ragya: Motoros lettem!

Gáz: Motoros rendőr?

Ragya: Motoros versenyző, maga hülye!... Ahhoz kell a bukósisak!

Gáz: De miért bukó? Leesik a fejéről?

Ragya: Nem a sisak esik le!... Van úgy, hogy én esem a fejemre!

Gáz: Még ma is? Azt hittem gyermekkorában letudta ezt a dolgot!

Ragya: Mondja, hogy bír ökörlétére kétlábon járni?... Hát nem érti, hogy motorversenyző lettem! BMW-én indok.

Gáz: Maga a Budapesti Nemzetközi Vásáron fog biciklizni?

Ragya: Honnan veszi ezt?

Gáz: Most mondta, hogy a BNV-én indul.

Ragya: Nem BNV!... BMW!... Mőbetű... BMW!... Tudja mit jelent ez?

Gáz: Hogyne tudná! Budapesti Memzetközi Vásár! Jelzem, így nincs sok értelme.

Ragya: Gázom, nekem az a gyanúm, hogy a tiszavidéki területet a maga fejébe csapolták bele... BMW... az egy bajor gyár!

Gáz: Tudom! Sörgyár! Remek duplamalátát csinálnak azok a bajorok. Naponta azt szoktam inni!

Ragya (gúnnyosan): Naponta?... Maga úgy nagyt, mint egy csillagászati távcső! Lefogadom, ha belenéznek, közelről látnám a csillagokat.

Gáz: Tudja mit? Nézzen nyugodtan bele és ha az, amit majd közelről lát, egy csillag, akkor maga nyert!

Ragya: Viccelni azt tud... Amikor én egy drukkbán vagyok, vajjon fog-e sikerülni a szereplésem a Millenáris beton-teknőben?

Gáz: Nem értem. Mi drukkolnivaló van ezen?

Ragya: Na, hallja! Húszezer ember lesz ott!

Gáz: És maga húszezer ember előtt fog fürödni egy teknőben?

Ragya: Nem fürödni fogok, hanem motorbiciklizni!

Gáz: Egy teknőben biciklizni?... Ragyám, ha ezt meg tudja csinálni, én leküzdöm az undoromat és megeszem a maga fejét!

Ragya: Hallja, ha maga olyan lapos lenne, mint amilyen hülye, kipaníroznom bécsi szeletnek... En a Millenáris sportleptérlő ugatok! Ott van az a teknő... A mult héten is ott voltam, de kikaptam! Nagyon be voltam ijedve és így egy kis baleset ért!

Gáz: Úgy be volt ijedve, hogy... izé... egy kis baleset érte?... Egy felnőt embert?

Ragya: Miért? Megezett az már más-sal is! Nem szűgyen az!

Gáz: Nem szűgyen, de kellemetlen.

Ragya: Ne féljen, jövő vasárnap lemosom az a gyalázatot!

Gáz: A teknőben?

Ragya: Igen! Húszezer ember előtt!

Gáz: Mondja, nem szűgyenli magát?

Az ilyesmit adja oda a cselédnek és mosassa ki egy lavórban, de nem húszezer ember előtt...

Ragya: Maga javíthatatlan ökör, én azt a lemosást képletesen értem, amit száguldó motorbiciklimen fogok végrehajtani!

Gáz: Száguldó motorbiciklin mosni? Ragyám, abból a teknőből ki fog lötytyenni a víz!

Ragya: Az istenit magának, hát nem akarja megérteni, hogy én nem mosó-teknőről beszélek! Ez egy hatalmas betonból készült pálya, amelyet az alakja miatt teknőnek neveznek! Érti végre?

Gáz: Hogyne érteném! Maga egy hatalmas beton-teknőben akarja kimosni fehéreműjét, biztosan azért, mert nagyon bő víz kell hozzá... Nem vagyok én hülye!

Ragya: Tudja mit? Hagyjuk ezt a témát!... Azt már meséltem, hogy a feleségemnek új Romeója van?



Bartal György Emlékverseny

AZ ÉV LEGNEHEZEBB VERSENYE

Absolut győztes:

KOZMA ENDRE,
R-5, 500 kcm. BMW
egyedüli büntetőpontnél-
küli befutó.

Mellékkocsi győztes:

PATHÓ GYULA,
750 kcm. R-17, BMW

URBACH,
VI., Hunyadi-tér 12

Gáz: Már megint? Hát az a monoklis főhadnagy már vízbeagagya?

Ragya: Hallja, ha szemtelenkedik, én nokkedlivé szagatom! En egy tényleges, valóságos Romeóról beszél-
lek!

Gáz: A Beregi Oszkárról?... Az volt egy valóságos Romeó!

Ragya: Nem a Beregi!

Gáz: Akkor tudom!... A pösze Kovalk. Avval látom mostanában öna-gy-ságát.

Ragya: Hallja, ha a hülyeség rob-banna, magát repülőgépről hajigálnák Madridra! Hát nem tudja, hogy a Romeo az egy típus... azt kapta a feleségem!

Gáz: A felesége tifuszt kapott?

Ragya: Nem tifuszt!... Typust!... Mert ez a Romeo egy olasz típus.

Gáz: Na ja, az tetszik a nőnek!

Ragya: Szép is az! Csak a feleségem nem bírja eléggé kézben tartani. Tegnap például délben az Andrásy úton mentek, amikor eléjük került egy cseléd... A Romeo egyenesen nekiron-tott!...

Gáz: A cselédnek... Délben, az Andrásy úton...

Ragya: Képzelse! A lány el akart szaladni, de már nem volt ideje, ez a Romeo a földre döntötte...

Gáz: A cseléde! Délben, az Andrásy úton!

Ragya: Igen!

Gáz: Júj, és mi volt aztán?

Ragya: Szerencsére semmi! Csak éppen a lány ruháját szakította fel a Romeo orra!

Gáz: Az anyja szemit! Hát miből van ennek a Romeónak az orra?

Ragya: Dukkózott bádögéből!

Gáz: Rokkani?... Hallja, mindig tudtam, hogy a nagyságos asszony nem nagyon válogatós, de hogy leáll egy bádögorrú pasással... Akkor inkább magát választanám!

Ragya: Hallja, a keservit annak a lágyult nyúltagyának, hiszen ez a Romeo nem férli!

Gáz: Hát akkor pláne mit áll le vele öna-gy-ság?

Ragya: Gázom, a maga hülyesége külön bekezdés lesz az elmekörtani könyvekben... Hát maga még sosem hallott az Aljáról?

Gáz: Az egy görög betű!

Ragya: Az egy olasz kocsi!

Gáz: Akkor rosszul tanították az iskolában!

Ragya: És maga fel merte tételezni a feleségemről, hogy... pfuj! Maga úgy látszik a saját nejről ítél!

Gáz: Ezt kikérem magamnak! Talán tud valamit?

Ragya: Széltében-hosszában beszél-
lik, hogy jóban van egy szőke, fiatal,
elegáns, nagyon magas úrral!

Gáz: Aljas hazugság! A fele sem igaz!

Ragya: Szóval nincs jóban?

Gáz: Speciel ez a fele igaz... De ki mondta magának, hogy szőke?

Indian
Motocycles

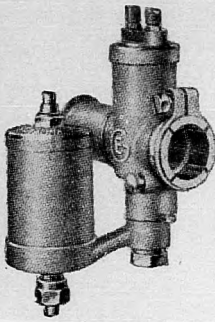
magyarországi ve-
zérképvelete:

ifj. SEIFRIED HUGÓ

Budapest, VI., Forgách-utca 10-14. sz.
Telefon: 292-992. Gyári alkatrészek. Javitőüzem.

Grätzin
karburátorok

Hajot
olajpumpák



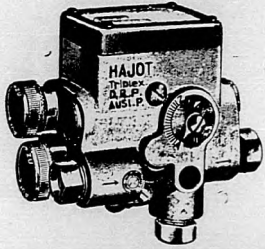
**motorkerékpárokhoz
a legtökéletesebbek**

Vezérképviselőt:

M. A. K.

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

Telefon: 12-68-34.



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

KESJÁR
ZOMÁNCOZÓ

RÓZSA-UTCA 45

Telefon: 13-07-65



LÁSZLÓ ANDOR B.T.

GENERAL

MOTORS hivatalos
javító üzeme.



V., Révész-u. 5. T.: *2-988-33.

**Frith (500 Norton), Guthrie
(350 Norton) és Tenni (250
Guzzi) angol TT győztes**

Az angol TT versenyek első napján, a 350 *kem-es* kategória versenyén, ideális időben 39 versenyző állott a csaknem 61 km-es IOM-cirkuitt startjához. A verseny távja, mint ismeretes, minden kategória számára hét kör és az idei első TT-nap hét körén olyan fantasztikus átlagok születtek, amilyent ezideig Man szigetén még sohasem futottak ki. A győztes Norton-krekk Guthrie 137.055 km átlagkilométerre javította meg tavaly győztes márkatársa, Frith 131.841 km átlagú körrekordját, de Frith pályarekordja is megdőlt, amennyiben Guthrie több mint 10 perccel szárnyalta túl Frith tavalyi teljesítményét. Végeredményben:

1. Guthrie (Norton) 3:07:42 mp. Átlag 135,848 km., 2. Frith (Norton) 3:10:17 mp., 3. White (Norton) 3:12:00 mp., 4. Stanley Woods (Velocette) 3:12:30 mp.

A 250 *kem-es* kategória versenye fájdalmas meglepetést okozott Albion számára. A versenyt nagyarányú rekordhullás kíséretében olasz versenyző nyerte meg olasz gépen, amire a modern IOM-versenyek annalesében nincsen példa. Tenni (Guzzi) győzelme meghozta a régen várt 100%-os külföldi IOM-diadalt. Eredmények:

1. Tenni (Guzzi) 3:32:06 mp. Átlaga 120,141 km., 2. Ginger Wood (Excelsior) 3:32:43 mp., 3. Thomas (DKW) 3:36:36 mp.

Az 500 *kem-es* kategória versenye pokoli küzdelem után a Norton vezetett Frith győzelmét eredményezte 141.930 km-es rekordátlaggal. Frith a célban alig 15 másodperccel előzte meg a Velocette vezető Stanley Woodsot, aki szintén erősen a Guthrie-féle tavalyi 138 km-es rekordon belül végzett. A 3-ik helyet ismét Norton menő, White foglalta el. A táv felét Guthrie (Norton) vezette, kiesése után Frith vette át a kommandót, a győzelmet azonban csak az utolsó körben futott 145.244 km-es körrekordja árán tudta a Norton-szűneknek biztosítani.

A 250-es és 350-es csoportok első 7-7, az 500-as kategória 10 első helyezette Amal gázosítót használt.

Dellus, az Auto-Union kifutó versenyzője, csaknem tréningbaleset áldozata lett a Nürburgringen. A 220-as tempóban rohánó versenyzőnek egy veréb repült az arcába, szét-törte szemüvegét, Dellus a kocsi woblját nem tudta parizolni és a bilitésről a mélybe zuhant. Össztel hatóságos módon, néhány próbái zűzódás árán megmenekült.

Amerikai statisztikusok kimutatták, hogy 80 km-en felel sebességnél a baleseti lehetőségek 30%-kal haladják túl az 56-72 km közötti átlagsebességénél előforduló baleseteket.

Angliában a kerékpárközlekedést vezetői jogosítványhoz akarják kötni.

Chiron és Varzi állítólag a Sendaria Ferrari kötelekébe lépnek és az új Alfa Romeo versenykocsi volánjánál térnek vissza a porondra.

A múltap hajt meg Angliában R. J. Mitchell, a Woolstoni repülőgépgyár igazgatója és főkonstruktőre, a híres angol Schneider-Wright hidropilánok tervezője, akinek gépei 1922., 1927., 1929., és 1931. években megnyerték az akkori idők légi derbyjét, a Schneider-Cupot.

Pintaecuda (Alfa Romeo) 83 km-es átlaggal, 8 mp-cel, meglepetésszerűen győzelmet aratott a 280 km-es braziliai GP-versenyen Stuek (Auto-Union) előtt, akit Brivio (Alfa Romeo) követett a célban. Az első 12 körben Pintaecuda vezetett, majd Stuek ment az éltre, de a 16-ik körben kérékeserőre kényszerült és idővesztéséget már nem volt képes a célig behozni.

**AUTO UNION
HÁROM
REMEKMŰVE**



AUDI

**Tökéletesen megoldott
elsőkerék meghajtás**



H O R C H

**A kényelem és
az elegancia szimboluma**



WANDERER

az ideális városi és turagép

**Valamennyi típus
luxusadómentes**

Vezérképviselőt:

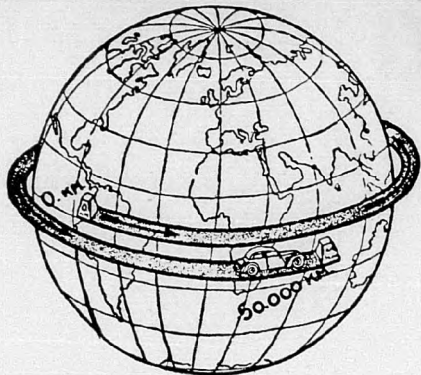
HESS ERVIN
AUTÓKERESKEDELMI
ÉS IPARI Kft.

I., Mészáros-utca 15
Telefon: 150-090

Városi bemutató:

V., Mária Valéria-utca 1.

Telefonszám: 181-259



DKW

1¹/₄-szer a föld körül

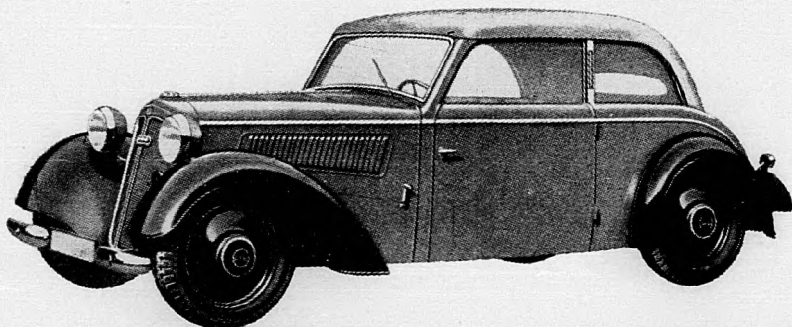
Legújabb modell, négyszemélyes,
teljesen csukott karosszériával P **3980.-**

50.000 kilométer
(2 évi) motor-garancia

Vezérképviselet:

MAJLÁTH

VI., GR. ZICHY JENŐ-UTCA 17.



A Frontharcos MEGBÍZHATÓSÁGI versenyen,
1285 kilométeren

3 Wanderer indult
– 2 hölgy és egy úrvezetővel –
3 Wanderer győzött

MARS-LOWCARBON

OLAJJAL

KÉPVISELET:

GHILLÁNY MIKLÓS

II., CORVIN TÉR 5. TELEFON: 157-016, 151-480

Puch S4 sportmodell-tulajdonos – ismered a gépedet?

Köztudomású, hogy minden egyes motorkerékpár-típusnak olyan konstruációs elemei vannak, melyek különböznek a többi gépektől. Különösen a 250 kcm-es S4 típusjelzésű Puch sportmodellnek van egynehány olyan jellegzetessége, melyet nem minden sport Puch-tulajdonos ismer, ért meg és ennek következtében nem úgy kezeli a gépét, mint ahogyan azt kellene, aminek elégedetlenség és néha komoly kár a következménye. Pedig ha a Puch S4 modellt helyesen kezeljük és helyesen használjuk, úgy egyike a 250-es kategóriában létező legjobb gépeknek, úgy teljesítő-képesség, mint megbízhatóság és takarékoság szempontjából. Az alábbiakban tehát rámutatunk az S4 modellek helyes kezelésére és ismertetjük azokat az adatokat, melyek a Puch-művek hivatalos javítóműhelyének tapasztalataiból és a Schida—Bartisch vizsgálóberendezés méréseiből szűrődtek le.

A KAPCSOLÁS

Az S4-gyel, mint sportgéppel — többet kell kapcsolni, mint a túragéppel, ennek oka a rendkívül magas motor-teljesítmény. Nem helyes tehát, ha a kimondott túramotoros rábeszélési hagyja magát és a számára megfelelőbb túramodell helyett sportgépet vásárol. Ez azonban nem jelent annyit, mintha az S4 nem volna alkalmas túrázásra, ellenkezőleg! Csak figyelembe kell venni azt, hogy nem ajánlatos az S4-gyel egészen lassan haladni. Az élénk, sőt igen gyors tempó nem árt a gépnek. Viszont nem ajánlatos negyvenes vagy ennél is lassúbb tempóban haladni vele negyedik sebességgel! Aki súlyt helyez arra, hogy negyedikkel lassú tempóban motorozgasson, az sokkal okosabban teszi, ha az S4 helyett a túra Puch-modellt választja.

Az S4 motorját fordulatszámra kell tartani, ha helyesen akarunk harmadikról negyedikre kapcsolni, úgy harmadikkal jól fel kell túrátatni a motort. Nagyon elterjedt, de annál tévesebb felfogás az, hogy árt a gépnek, ha har-

RÉGI BARÁT-ÚJ MODERN
KÖNTÖSBEN



Michelin Stop

madikkal haladunk. Ez nem igaz, nyugodtan járjunk harmadikkal, különösen a városi forgalomban, ahol ritkán nyílik alkalom negyedik sebességet kapcsolni. A sebességváltó úgy van megépítve, hogy a harmadik sebesség gyakori, sőt 55 km-en aluli tempóban állandó használata semmi bajt nem okozhat. Amellett minden S4 Puch-tulajdonos jól tudja, hogy a gépnek akceleráló képessége harmadikban különösen jó, ami éppen a városi forgalomban jelent nagy előnyt.

A kapcsolást természetesen meg kell tanulni. Feltétlenül mellőzzük azt a módszert, hogy az egyes sebességeket erőszakkal, keményen nyomjuk be. Az S4-et egészen könnyen lehet kapcsolni, ha ismerjük a módját. Néha jó, ha a kapcsolásnál nem vesszük el egészen a gázt. Feltétlenül jól, gyengéden és helyesen kell kapcsolni, kifízetődik azt megtanulni és megszokni. Aki erőszakosan, keményen, kíméletlenül kezeli a kapcsolókart vagy a lábkapcsoló pedált, annak előbb-utóbb bajt okoz a sebességváltója.

Látjuk tehát, hogy gyakran kell használnunk az S4 harmadik sebességét, ami sem a motornak, sem a sebességváltónak nem válik a kárára, hanem ellenkezőleg, mindkettőt kíméli, különösen, ha a sebesség mérsékelt. Vannak akik azzal a helytelen ellenvéleménnyel hozakodnak elő, hogy ha az S4-gyel sokat haladunk harmadikkal, úgy a benzinfogasztás emelkedik, a takarékos motoros tehát lehetőleg minél többet használja a negyediket, amikor is a motor alacsonyabb fordulatszámra pörög és — így hiszik — kevesebbet fogyaszt. Ezt a véleményt igen könnyű megcáfolni, mégpedig pontos mérések útján, melyeket a Puch-művek Schida—Bartisch-rendszerű próbapadján végeztek el.

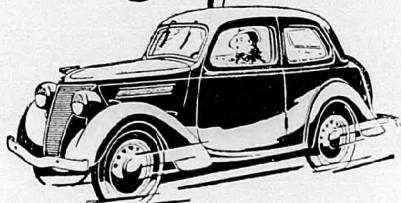
A legtöbb motoros még mindig nincsen tisztában azzal, hogy a benzinfogasztás a sebességtől függ. Ez annyit jelent, hogy a 100 km-enként elfogyasztott benzinmennyiség főleg attól függ, hogy ezt a távot mekkora sebességgel futottuk be. Ezenkívül a hangtempó is tekintélyesen befolyásolja a fogyasztást és éppen ezért óva intjük az S4 tulajdonosokat attól, hogy azt a lyukakkal ellátott tölcserűt levágják, mely a kipuffogócső végén van és benyúlik a hangtempító edénybe. Ennek megváltoztatása nem növeli a sebességet, nem csökkenti a fogyasztást: éppen ellenkezőleg, mert a hangtempító hozzá van hangolva a motorhoz, minden változtatás tehát ártalmas és bajoknak lehet a forrása.

26.000.000

FORD kocsi készült eddig, Ily kelendőséget csak egy anyagban és szerkezetben kiváló gyártmány érhet el. FORD egy újabb alkotása ;

FORD 1937

Eifel



Évli adó 60 pengő.

Fogyasztás kb. 8 litr.

ÁRA 4900 pengő.

Főképviselet:

HAHN ARTHUR és TÁRSAI

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

A FOGYASZTÁS

Visszatérve a sebesség és fogyasztás közötti összefüggésre, az alábbi táblázatban közöljük a pontos mérések alapján kapott értékeket, melyek egy régebbi idő óta üzemben álló, jól karbantartott S4-gyel végzett mérések eredményei. Meg kell jegyezni, hogy az egyik S4 többet fogyaszt, a másik kevesebbet. Ha azonban az Ön S4-e lényegesen többet fogyaszt a normálisnál, úgy majdnem mindig a karburátorban van a hiba.

Hogyan függ össze az S4 Puch fogyasztása a sebességgel:

| Sebesség: | Negyedik: | Harmadik: |
|-----------|-----------|----------------------|
| 90 km/óra | 4.4 | — |
| 80 km/óra | 3.7 | — |
| 70 km/óra | 2.7 | — |
| 60 km/óra | — | 2.55 liter 100 km-re |
| 50 km/óra | — | 2.3 " " " |
| 40 km/óra | — | 2.6 " " " |

Látjuk, hogy kb. 60–70 km-es sebességben majdnem egyforma az S4 fogyasztása akár negyedikkel, akár harmadikkal haladunk. Ha azonban ennél lassabban haladunk, úgy negyedikkel több fogy, mint harmadikkal, ami az avatatlan előtt hihetetlennek tűnik fel, de azonnal érthetővé válik, ha elgondoljuk a következőket: ha egyszer negyedikkel, egyszer pedig harmadikkal haladunk, mondjuk 55 km-es sebességgel, úgy mindkét esetben másképpen áll a gázzabályzóknak, amikor negyedikkel megyünk, úgy ebben a tempóban több gázt kell adnunk, mintha harmadikkal futnánk ugyanezt a tempót. Tehát másképpen áll a karburátorban a fojtószelep, a tü stb., másképpen működik közre az üresjárat fűvóka, ami a fogyasztást lényegesen befolyásolja. Ha a karburátorunk helyesen van beállítva, úgy a fogyasztás 45–60 km között kisebb harmadik sebességgel, mint negyedikkel, nem kell tehát negyedikkel haladva, lassú tempóban nyúzni az S4 motorját csak azért, mert azt hisszük, hogy így bezint takarítunk meg, hiszen a rosszul beállított, rossz állapotban levő karburátornak sokkal nagyobb befolyása van a fogyasztásra, mint az, hogy harmadikkal vagy negyedikkel haladunk. Ha azonban állandóan akcelrállatjuk gépünket harmadikkal, úgy a fogyasztás valóban emelkedni fog, akkor takarékoskodunk, ha lehetőleg állandóan tartjuk a tempót.

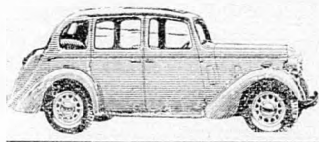
A vizsgált S4 átlagos 50 km-es tempóban, harmadik

MINDEN IGÉNYT KIELÉGÍT

A VILÁGMÁRKÁS

750 kcm.
1125 kcm.
1535 kcm.
1750 kcm.
2510 kcm.

5 AUSTIN T Y P U S



BRUCK NÁNDOR ÉS FIAI
VIII., TAVASZMEZŐ-UTCA 22

Saját service

Tel.: 137-027

*erős,
kitartó,
jól mintázott*



METZELER PNEU

VEZÉRKÉPVISELET: SZILÁRD BÉLA BUDAPEST, VI. NAGYMEZŐ U.15.

sebességgel fogyasztotta a legkevesebbet: 2.3 liter 100 km-re. Átlagos országúti használatban a helyesen beállított S4 fogyasztása 2.8–3 liter. Ha a fogyasztás a 3.5 liter fölé emelkedik, úgy egészen biztos, hogy valami nincs rendben és valószínű, hogy a karburátor mozgó részeinek kopásával állunk szemben.

Ismételjük tehát: a városi forgalomban nyugodtan haladjunk harmadik sebességgel. Ha negyediket akarunk kapcsolni, úgy gyorsítsuk fel harmadikkal a gépet legalább 55, rövid időre akár 65 km-es sebességre. Ha ilyenkor „beadjuk” a negyediket, úgy a gép simán és erőlködés nélkül suhan tovább. És azt se felejtjük el, hogy elsővel és másodikkal is fordulatszámot kell tartani a motort.

(Folytatjuk).



Milenkovitsch (Puch S 4) a Pötschen hegyversenyen győzött.

Phot. Jassniger,
Wien.



Balról-jobbra: Az abszolút autógyőztes Bossányi (Adler Junior) a hegyverseny egyik fordulójában. Előttött útrészlet Hőgyész előtt. Martínez (Rudge) bukik a hegyversenyen. Vredenburg báróné (Ford V 8), a verseny egyedül női résztvevője.

Bossányi (Adler) és Kozma (BMW) hibapont nélkül nyerték a BARTAL GYÖRGY EMLÉKVERSENYT

A Paks—Kölesdi út 22,6 km-t jelző kővénél gyülekezett a 410 km-es „Bartal György Emlékverseny” huszonöt főnyi mezőnye, hogy emelje fel a nehéz verseny keretében áldozzon a tragikus baleset folytán elhunyt fiatal versenyző-bajtárs, Bartal György emlékének. A starthelyen kis emlékmű jelzi a tragikus baleset helyét, Bartal Aurél, az elhunyt atyja tart rövid megkapó beszédet a versenyzőkhöz, azután start! — hajrá!

Dunaföldvár, Fadd, Püspöknádas, Szászvár, Dombóvár, Kaposvár, Daránypuszta és Tamási a főbb állomásai a verseny útvonalának, mely ugyancsak próbára tette a szekszárdi cél felé igyekvő versenyzők képességeit, akik a *versenyátvót 60 km-es átlagsebességgel tartoztak lefutni*. A célhelyen kívül még az útvonal négy pontján időellenőrző állomások is működtek, melyek minden megkezdett pere késést egy-egy büntetőponttal sújtottak. Az esetleges holtversenyek eliminálására a rendező Tolnavármegyei Autó- és Motoros Klub Püspöknádasnál 4,6 km-es, felette nehéz útvonalú hegyversenyt is iktatott a versenyátvóba.

A püspöknádasdi hegyversenyen Kozma (BMW) volt a leggyorsabb motoros, Wiesengrund (BMW) a leggyorsabb autós.

A püspöknádasdi hegyverseny a papírformáknak megfelelően, *Kozma (500 BMW) abszolút győzelmét eredményezte* fantasztikusan jó 3 p. 36,62 mp. idővel, márkatársa, a 3 p. 52,62 mp-es időt futó Czulyba és a Zündapp menő Mlinkó előtt. Az autóbilok csoportjában Wiesengrund vitte elsőnek célba 4 p. 29,95 mp. idő alatt 2 literes, csukott, ötüléses BMW-limuzinját Kovács Kálmán (Hanomag) és Király (Bugatti) előtt.

A verseny döntő epizódjának szánt hegyverseny azonban a végső helyezések kialakulásánál mi sem nyomott a latba, amiről részben a nehéz útviszonyok, másrészt Jupiter Pluvius gondoskodott, aki Hőgyész-nél olyan *jégesővel fűszerezett záport* zúdított a versenyzők nyakába, hogy a nyomába keletkező tavak ugyan-csak gondoskodtak a mezőny széthúzásáról. A rossz nyelvek szerint a versenyen *határozott fölényben* voltak a „szabadúszók...”

Több versenyző, élükön Lukavecz Ferencel, aki a 250-es Puch-gépével számos nagyobb gépet megelőzve, a hegyverseny 4-ik legjobb idejét futotta, eltévedt és a mitying feladására kényszerült. Hasonló sorsra jutott Kovács Kálmán is, aki a téves útvonalról megfordult ugyan, de már csak tetemes késéssel tudta elérni a kontrollállomást. A verseny részletes eredményei a következők. (Hi: hegyverseny idő):

SZÓLÓMOTORKERÉKPÁROK:

250 cm-ig: 1. Hrabanek I. (Puch) 92 bp. Hi: 21:59,15 mp. — Indult még: Lukavecz F., Kisjár J. és Szűcs L.

350 cm-ig: 1. Bajcsi J. (Velocette) 27 bp. Hi: 5:19,55 mp. 2. Somogyi L. (Puch) 90 bp. Hi: 4:17,58 mp. — Indult még: Zsótér B. és Hambach L.

500 cm-ig: 1. Kozma E. (BMW) 0 bp. Hi: 3:36,62 mp. A motorkerékpárok abszolút győztesei: 2. Martínez I. (Gütera) 5 bp. Hi: 4:30,40 mp. 3. Czulyba M. (BMW) 6 bp. Hi: 3:52,62 mp. 4. Mlinkó Zs. (Zündapp) 11 bp. Hi: 4:01,86 mp. 5. Apdó A. (Rudge) 25 bp. Hi: 4:03,70 mp. — Indult még: Martínez R., Brukmann M., Gaal J., Balás A. és Zamecnik T.

OLDALKOCSIS MOTORKERÉKPÁROK:

600 cm felett: 1. Pathó Gy. (BMW) 5 bp. Hi: 4:22,23 mp. — Indult még: Kugler J.

SPORTAUTÓK:

1100 cm felett: 1. Király J. (Bugatti) 2 bp. Hi: 4:57,74 mp. 2. Kovács K. (Hanomag) 38 bp. Hi: 4:47,25 mp.

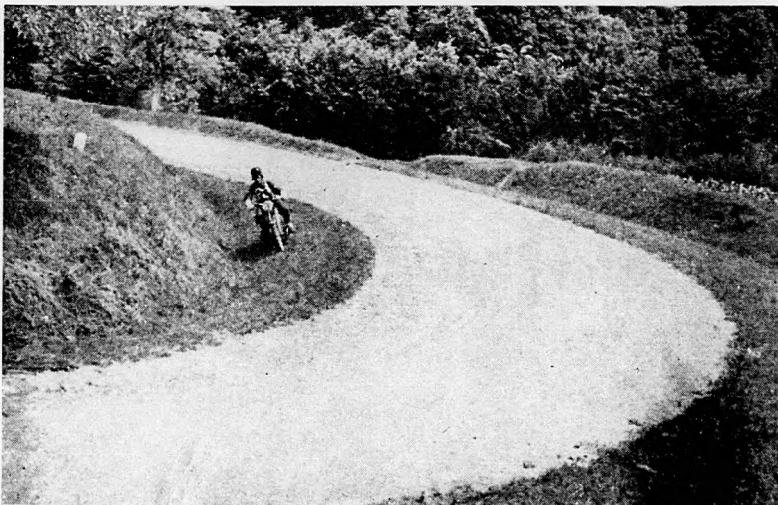
TURAAUTÓK:

1100 cm-ig: 1. Bossányi P. (Adler) 0 bp. Hi: 5:03,58 mp. Az autóbilok abszolút győztese!

1100 cm felett: 1. Wiesengrund F. (BMW) 44 bp. Hi: 4:29,95 mp. 2. Anna v. Vredenburg br. (Ford) 44 bp. Hi: 7:44,45 mp.

A verseny klub-teamdíját a KMAC Kovács—Wiesengrund—Bossányi összeállítási autós csapata nyerte meg.

A verseny hősei ezúttal kétségtelenül a két büntetőpont nélküli befutó *Kozma (BMW) és Bossányi (Adler)* voltak, akik megérdemelten kerültek a motorkerékpár, illetve autósztálya élére. A verseny rendezőse lelkes igyekezettel látta el feladatát, sajnos azonban, a vidéki rendezményekre jellemző komolytalan momentumokat még nem sikerült maradéktalanul kiküszöbölnie.



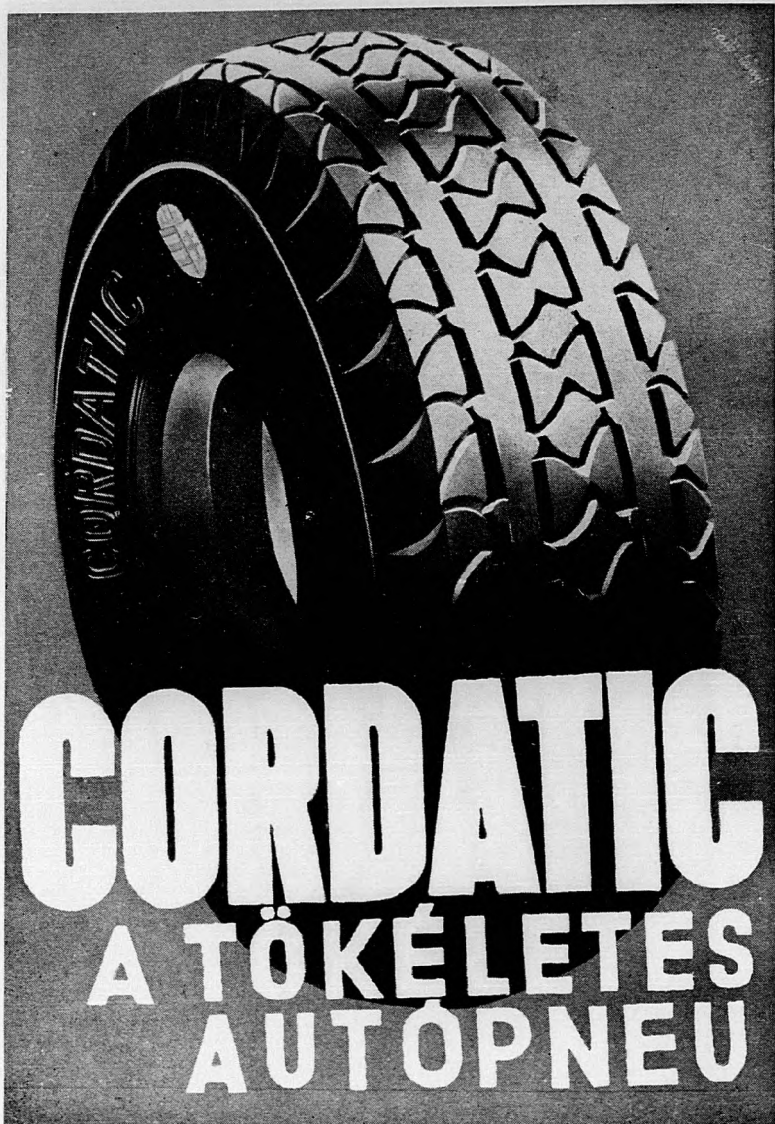
Ez a módja az abszolút időeredmény kivívásának. Kozma (BMW) varja a fordulót a hegyversenyen.

Wilbur Shaw nyerte az indianapofisi 9. 9-t

Mintegy 170.000 néző előtt folyt le 800 km-es távon az újvilág legfontosabb pályaversenye, az indianapolisi Grand Prix. A verseny 55 indulója közül 33 jutott be a döntőbe, melyet Wilbur Shaw (Gilmore-Special) nyert meg 4 óra 24 perces rekordidővel, ami 183 km-es átlagnak felel meg. A versenyt, melynek résztvevői a kereskedelmi forgalomban eladásra kerülő üzemanyagot tartoztak használni, több baleset zavarta meg. Phillips kocsijával a közönség közé zuhant: a vezető nyomban meghalt, a kocsit elégett, öt néző súlyos sérüléseket szenvedett... Néhány perc múlva Frank Gavy futott neki a korlátnak: a vezető súlyos sérüléseket szenvedett, mellette ülő mechanikusa a helyszínen meghalt... A győztes Wilbur Shaw a célban alig 2 mp-cel előzte meg Hamiltont (Harris-Special), akit Hartz (Miller), Lou Meyer (Boyle), Midwest (Lion) és Cummings (Boyle) követett.

Rosemeyer Campbell nyomában?

Nagyjelentőségű események színhelye volt a Frankfurt—Darmstadt között elhúzódo Reichsautobahn-szakasz. Rosemeyer a Nürburgringen lefutott Eifel-versenyen győztes GP motorjával hat nemzetközi és 360 km-es sebességgel a 10 mérföldes világrekordot adta át a multnak. Az Eifel-verseny után az ONS által leplombált motort drámvonalkarosszériával szerelt alvázba építették át és Rosemeyer ezzel a GP-motorral érte el csúcsteljesítményét, a 393,013 km-es fantasztikus sebességet, mely már Campbell kapitány 3600 lóerős „Blue Bird”-masztodonjainak a Salt Lake tévenyén kifutott sebességeivel határos! Hangsúlyozzuk, Rosemeyer az Auto-Union normál 500 lóerős GP-motorjával, közforgalmú úton érte el kolosszális sebességét ugyanazokkal a Continental-gumikkal, melyeket a legutóbbi Avus-versenyt futották. Campbell kapitány világrekordja veszélyben van! 500 lóerővel — 3600 lóerő ellen!



Értesítjük olvasóinkat, hogy az AUTÓ-MOTOR szerkesztőségét és kiadóhivatalát Budapest, V., Phönix uca 12. sz. alá helyezte át. Új telefonszámunk: 114-500. — Fogadóóra: 12—1-ig.

Az amerikai autópár a Chrysler-gyárban megszünt sztrájk óta ismét gőzterével dolgozik és az utolsó hetek egyikén 139.090 legyártott kocsival 1929 július óta nem tapasztalt esüteljesítményt ért el. Stuek (Auto-Union) Rio de Janeiro mellett 171 km-es átlaggal új állóstartos km és 201 km-es átlaggal állóstartos mérföld világrekordot állított fel.

MIELŐTT
**HASZNÁLT
MOTORKERÉKPÁR
ALKATRÉSZT** vesz
saját érdekében néz-
ze meg a raktáramat

REICHFELD GÉZA
V., VISEGRÁDI UTCA 11/a.
Új telefonszám: 127-906
NAGY VÁLASZTÉK HASZNÁLT MOTOROKBAN

Minden idők
legjobb motorkerékpárja a
SUNBEAM
500-as modellek raktáron
Képviselő: **KOPPÁNYI**
Dessewffy utca 47.


BUDAPEST, VI, JÓKAI-UTCA 28. (HORN EDE-UTCA SAROK)
Megjöttek az új **200-as**
MÉRAY-PUCH GÉPEK

Az alpesi motorozás technikája

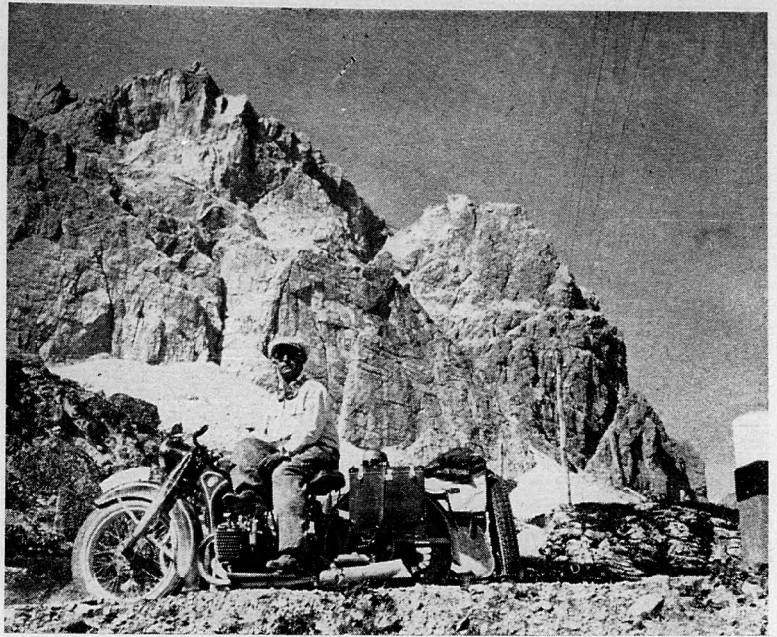
Írta: **Bodnár Richárd,**
a Soproni Automobil Egyesület
főtitkára

Az alpesi túra új problémák elé állítja a mégoly gyakorlott túramotorost is: a kedvezőtlen látási és hallási viszonyok, a hegyi utak keskenysége, a hajtókanyarok természetrajza, az emelkedések szemmel való helytelen becsülésének következményei, leereszkedésnél az eltolódott féktávolság fokozott óvatosságra intenek és a kedvezőtlen üzemi feltételek (hűtés) mellett dolgozó motor gondos táplálása (olajozás, keverék megfelelő változtatása) és időnkénti pihentetése mind olyan kívánalmak, melyek elhanyagolása a 15%-nál meredekebb útszakaszokon könnyen megbosszulhatja magát. Ezért a következő dolgok fontos szemelők tartását ajánlom Neked, kedves motoros sporttársam, ha a vadregényes Alpok közé merészkedsz:

A kanyargó hegyi utakon ajánlatos a közlekedési szabályok szolgalmi módon való betartása. Vonatkozik ez főképpen a helyes oldalon való haladásra és minden kanyarrelőtti szorgalmas túlkölésre, ha még oly elhagyatottnak lássák is a vidék. Az egymáshoz különböző síkban fekvő sziklafalakon visszaverődő hang sokszor csalóka jöteket íz veled és az a motor, melyet még a távolban vélsz hallani, az első fordulónál beléd rohanhat. Sokszor azt sem tudod megállapítani, hogy előtled, vagy mögötted fekszik-e a jármű.

Az alpesi utak legtöbbször rendkívül keskenyek, azért gyakran kiterőkel vannak ellátva. Ha szemközti motor hallasz, legjobb, ha az első kiterőbe beállsz, mert nem tudhatod, hogy nem-e egy hasas társasautó, vagy autóbusz közeledik, amely könnyen lesodorhat. A lejtőn való leereszkedésnél a féldállást a fölfelé haladó járművel szemben a közlekedési szabályok különben is kötelességedé teszik.

Ha a kanyarba tempóval szoktál bemenni, úgy erőll hamarosan leesszok a hegyekben. A hajtókanyarokkal nem lehet tréfálni. Ha mégis előfordul, hogy későn veszed észre magad, döntsd be hegynek a gépedet. A lábtartód megteszi azt, amire te képtelen vagy. Végre is egy elgömbült lábtartó még mindig jobb, mint a lélységbe zuhanni. Az emelkedőt sohasem becsüld szemmel, mert az könnyen megcsal. Kizárólag géped járására figyelj. Ha a fordulatszám csökken, — a gyújtás fokozatos visszavétele után is, — akkor habozás nélkül kapcsolj le. Az elkésett vagy lusta kapcsolásnak megiszod a levit: „bleibst hängen”, amint a német mondja. A gázt nem levenni, kikapplungozni, a sebességet villámgyorsan beadni és a kupplungot lágyan visszaengedni, hogy a motor túrában maradjon, ez a lekapcsolás titka. Arra is rájössz, hogy nem „voll”-gázzal veszed legkönnyebben a hegyet. Ha kissé visszaveszed a gázt, jobb a szívás, nagyobb a teljesítmény. Nagy fordulatszám mellett minden előgyújtást elbir a motor és nem melegsik túl. Ennek kedvéért hosszabb emelkedéknél inkább kapcsolj le, még ha utógyújtással a direktfokozat kívánta



húzóerő rendelkezésedre állna is. Kanyarokban a sebességet csökkenteni kell, hogy tehát emelkedés esetén a gép túrában maradjon, átmenetileg szintén kisebb sebességre kell átkapcsolni, ezt azonban nem későn, hanem legalább 15–20 méterrel a kanyar előtt eszközöld. Ha a gázt visszaveszed, a levegő-szelektort is megfelelően zárod, kivéve 1500 méternél magasabban, ahol a levegő ritkaságára való tekintettel a levegőt mindig nyitva tartad. És a bőven adagolt automatikus olajozás mellett hegyemenetben a kézi-pumpát is gyakran használod. A kézi-pumpával adagolt pótolajozás célja nem a kenés, hanem a hűtés előmozdítása. A túlzástól, mint mindenben, ebben is óvakodj. Ha érzed, hogy motorod mégis túlmelegszik, tartásd rövid pihenőt. Az esetleges gúnyos pillantások ne bántsanak, könnyebb azt elviselni, mint ezenfelül egy borsos javítási számlát. Ha a dugattyúd beiszorul, a még meleg motor robbanóterébe öntött kevés petróleum és kickstarterre gyakorolt óvatos lábnyomás csodákat művelhet. A szelepszárak olajozását ne mulasd el.

Ha gépeddel főnnakadnál, kupplungod forróvá csusztatása helyett inkább fordulj vissza az első lankásig svungot venni. A gépnek a lejtőn való visszagyörgülése ellen jó szolgálatot tehet a hátsó kerék leeresztett „ständer”-je,

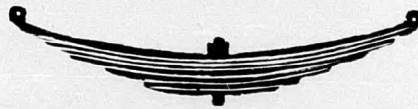
amely a talajba benyomódva, a gépet megállítja, megrögzíti. Különösen hasznos ez a gépnek újból való megindításánál. Kedvezőbb mindenesetre, ha a gép vízszintes terepen állhat, amit rendszerint el is érhetünk azáltal, hogy az emelkedő irányhoz képest gépünkkel alkalmas helyen keresztirányban állunk meg. A ständerhez hasonló, sőt hatékonyabb és egyszerűbb fékberendezéssel láthatjuk el a gép mellékkocsiját — végszükség esetén, mert kihágást képez — azáltal, hogy annak tengelyéhez egy karvastagságú, kb. egy méter hosszú és kétkarú emelőként működő rudat erősítünk, amelyet a mellékkocsi utasa kezel. Ennek úgy a fel-, mint a lemenetelnél vehetjük hasznát. Valamely 28%-os lejtő — ilyen is van! — lefelé komiszabb, mint lefelé. Mielőtt leereszkednél, állítsd a bowdenhuzalt és még a leerlauf-gázt is vedd le csaknem egészen. Kapcsold be az elsőt és mindkét féket használd, lépésben ereszkedj. Sokszor elég, ha a fékpedálról lecsúszik a lábod, hogy géped feltartóztathatatlanul svungba jöjjön. Ilyenkor ismét nem segít más, minthogy géped hegynek fordítsd. Így néhány karcoláson kívül más bajod nem történhetik. Normális lejtőn is a féktávolság háromszorosa a síkmenet féktávolságának, az Alpesebben a lejtőn való gyorshajítás tehát merő öngyilkosság.

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

Mi újság, Hébli úr?

— A KMAC, megfelelő számú nevezés híjján, lemondta június 27-re kiírt megbízhatósági és terepversenyét. A gyér nevezések indoka, kétségtelenül, a versenyfáradtság és az a körülmény, hogy a legutóbbi nagyköveteményű versenyeknél a gépek nagyrésze megrongálódott. A lemondott verseny egyik pontszerző versenye lett volna az idei bajnokságnak, így most helyébe az őszi Kilométer Verseny lép.

— *Látott-e már, Hébli úr, újszerű szervisz-futóhidakat?*

— Hogyne! Az autópótlás fejlődése során az utóbbi években alkalmazott hidraulikus emelők ugyan már lényeges haladást jelentettek, a nagyforgalmú külföldi servicek azonban ez emelőket kiküszöbölték, mivel ezek munkája hosszadalmas volt és rajtuk felemelt autók igen sok fontos részéhez nehezen lehetett hozzáférni. A modern servicek ma úgynevezett futóhidakon dolgoznak, amelyek a gyors kezelés mellett az autó minden részének kényelmes hozzáférhetőségét is biztosítják. Hasonló szervisz-futóhidakat állítottak fel a General Service László Andor b. t. telepén.

— *Hallott-e valamit, Hébli úr, a szabálytalanul közlekedő gyalogos megrendszabályozásáról?*

— A belügyminiszter a minap benyújtotta „A rendőri büntetőbíráskodás körébe utalt egyes kihágások tettenért elkövetőinek a helyszínen való megbírságolását”-ról szóló törvényjavaslatot. A kihágások tettenért elkövetőit a m. kir. rendőrség és esendőség őrszemélyzetének erre külön felhatalmazott tagjai fogják a pénzbírság lefizetésére felszólítani és ugyanők fogják a pénzbírság összegét is átvenni. A pénzbírság lefizetése a büntető eljárást kizárja, nemfizetés esetén azonban, azt szabályszerűen le kell folytatni. A tervezett reform elsősorban a közlekedésrendészet terén nyer majd alkalmazást és főcélja a közönségnek — elsősorban a gyalogjáró közönségnek — rendezhetségtudatása. A helyszíni bírságolást külföldön már régen alkalmazzák.



Megnyílt Budapest látványossága, az új Fiat-service. Felül: a Fiat-telep impozáns látképe az Aréna-úton. Az ünnepélyes megnyitón Horovitz György dr. ügyvezető-igazgató üdvözölte az előkelőségek élén megjelent Bornemisza Iparügyi minisztert és Vimeí gróf olasz követet. Alul: a bejárati sorompó alatt begördül az első kocsai a service-telep hatalmas udvarára, melynek háttérében ott sorakozik az üzemanyag-útteg.

— *Van-e még valami érdekes híre, Hébli úr?*

— Mindig akad! Most azok számára közlök egyet, akik nyáron Ausztriába készülnek! Az Osztrák Szövetségi Vasútnak 80% visszautazási kedvezményt nyújtanak 7 napos ausztriai tartózkodás után. Ausztriai belföldi forgalomban minden nyaralóvendég 7 napos tartózkodás után 30% kedvezményt élvez. Nyaraláshoz személyenkint 500 schillinget igényelhet. Az Osztrák

Forgalmi Iroda „Ausztriai Vakáció” címen újszerű akciót indít, melynek keretében bérleti jegyeket nyújtanak mindennemű vasút- és autóbussz kiránduláshoz. A Magyar Osztrák Alpési Egyesület tagjai kb. 400 osztrák szállodában és penzióban 10% engedményt kapnak a penzióárakból, amely engedmény 2–3 hetű ausztriai nyaralásnál jelentős megtakarítást jelent. Aki a szállodai kedvezményt igénybe akarja venni, váltsa ki 6 pengőért a Ma-

Autóbaleseteknél a **sérülések 70%-át üvegszilánkok** okozzák!

MEGVÉDI A BIZTONSÁGI ÜVEG

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

Több éves garanciát ad
a magyarországi vezérképvisel

FORGÓ és TÁRSA

Üvegkereskedelmi és Építőipari R.T.

BUDAPEST, VII., DOHÁNY-U. 16-18.

TELEFON: 1-384-70.

Angliában törvény kötelez minden autóst BIZTONSÁGI ÜVEG alkalmazására.

Kilométerjelzők, autóműszerek

javitása

STERN RICHÁRD
Lehel ucca 10a.

TELEFON: 2-921-35

gyar-Osztrák Alpesi Egyesület igazolványát. Autósok, motorkerékpárosok, kajakosok és kerékpárkirándulók ausztriai utazáshoz a Magyar Osztrák Alpesi Egyesület titkárságánál rövid úton kiválthatják a határátlépési okmányokat. Mindezekre vonatkozó prospektusokat érdeklődőknek díjtalanul küld: Osztrák Forgalmi Iroda, Budapest, VI. Andrássy út 28.

— Mit tud, Hébli úr, a „Patentsignál” nevű készülékről?

— Igen hasznos és célszerű találmányra kapott szabadalmat Bass Imre elektromechanikus. A találmány lehetővé teszi a középombos, tehát az összes új típusú kocsik jelzőberendezésének a működtetését a kormánykerék elengedése nélkül. Egy nyomás a volánra szerelt készüléken és megszólal az autó dudája, vagy ha úgy tetszik, az irányjelző mutatja a kocsí útját. Az ügyes készülék nagy előnye, hogy a kocsik eredeti berendezésének a megváltoztatása nélkül, percek alatt felszerelhető és hogy — olcsó. Ezek a körülmények biztosítják a találmány sikerét és kétségtelen, hogy a „Patentsignál”, melyet az „Auto Elektromechanika Üzem” (Katonai József u. 15. Telefon 119-536) hoz forgalomba rövidesen felette népszerű lesz.

— Hallom, az Austin-motorok immár a sarkutatók szolgálatában is szerepelnek?

— A világpolitika égető kérdéseit sokak szemében háttérbe szorítja az észsarkj tudományos megfigyelő-telep létesítése. Tudományos körökön kívül kevesen tudják, hogy ezen ásványi kincsekkel tele sarkvidék felfedezésén pionír munkákat végzett, a nálunk is nagy népszerűségnek örvendő angol Austin-autógyár motorja. Az oxfordi egyetem 14 hónapos kutatása alkalmával a Spitzbergák és Anglia között létesített első rádióállomás áramtelepénél a tudósok Austin-motort és generátort használtak és munkájuk sikerét nagyban elősegítették a motorok feltétlen megbízhatósága. Az Austin gyártmányok ezen sikere egy újabb állomás a márkának még szélesebb körökben való népszerűsítése szempontjából.

— Mi hír a FTC balatoni futárversenyéről?

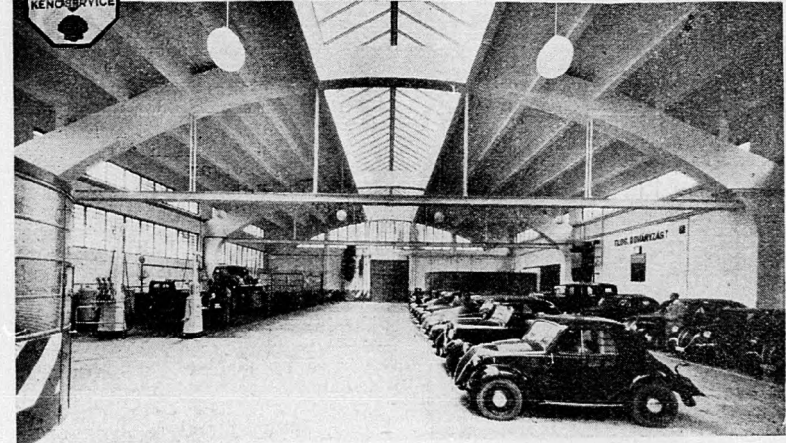
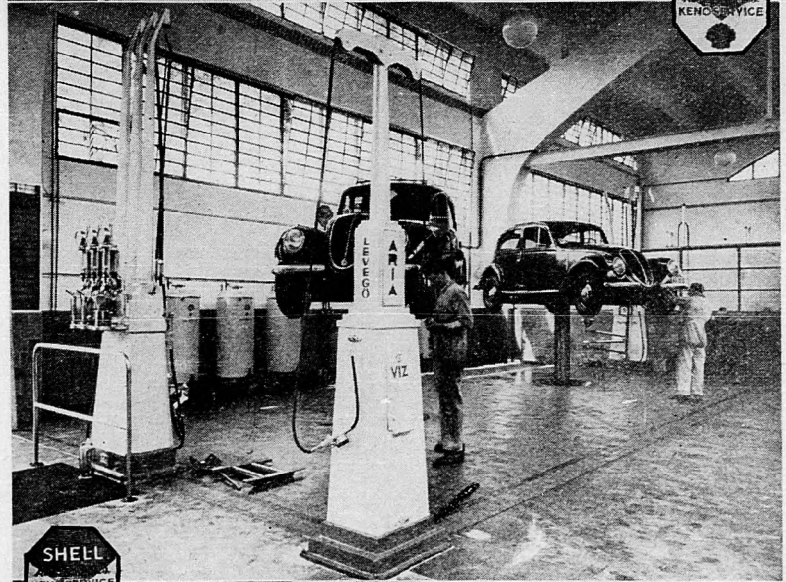
— Az eredetileg július 4-ére kiírt versenyt 25-ére halasztották el!

— Hallom, Shellék aviatikai szaklapja milyen széleskörű magyar idegenforgalmi propagandát végzett!

— Ugyvan! A „Shell Aviation News”, mely lap 100.000-es példányszámban a világ legelgondoltabb sarkában élő repülőgéptulajdonosok asztalára is elkerül, fényképpel illusztrált színes ismertetést közöl hazánkról, mint az internacionális légi túrisztika egyik leghivogatóbb földjéről. Az ismertetéshez magyar légitúrisztikai térképet is csatol a lap, melyen a határátlépő folyosók, az összes repülőterek és leszállóhelyek, valamint tiltott zónák be vannak jelölve.

— Mit hallott, Hébli úr, a nagy lengyelországi Adler-sikerekről?

— Most tartották meg a nagy lengyel nemzetközi túrautató, melyen



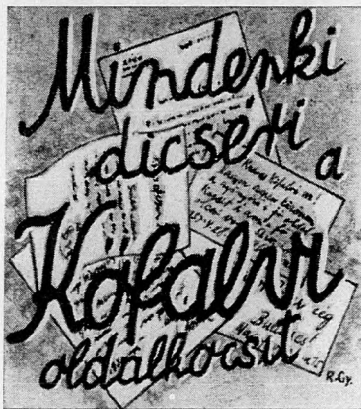
EZ AZ ÚJ FIAT SERVICE . . . !

A FIAT-tulajdonosok legnagyobbfokú kényelmét biztosítja az új service-telep. (Felül) a szerelőcsarnok képe, (középen) részlet a service-csarnokból, a vizsgárral tisztára mosott kocsik lesztrozsása és átkontrollálása, (alul) a hatalmas service-csarnokban glédába sorakozott kocsik várják a service-munkálatok elvégzését.

nemcsak a lengyel, hanem Európa legkitünőbb távversenyzői is résztvettek. A verseny útvonala Varsóból indult ki és oda vezetett vissza; közben végigvezették a versenyzőket a legrosszabb mellékutakon is. A verseny utolsó napján, külön gyorsasági fék- és felgyorsulási

küzdelmek tették változatosabbá a külföldön is rendkívül nehéz versenyt. Az Adler-gyár egy harmas csoportot indított a lengyel túraúton, melynek vezetői Guillaume, Sauerwein és a magyar gróf Orsich Péter voltak. A kitünő hosszútávvezetőknek sikerült mint egyedüli team-

Semmit se látott, ha nem látta még az új
VICTORIÁKAT
Nézze meg őket vagy
kérjen ajánlatot
KOPPÁNYI
Dessewffy utca 47



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

B I Z A L O M
dolga a motorkerékpárjavítás
FRÜHWIRTH LENDER SÁNDOR
javítóműhelyében olcsó, gyors és jó
munkát kap. Kérdezze meg vevőimet
Dessewffy-u. 26. Telefon: 12-96-87

Firestone
HIGH SPEED
PNEUK
a vezérképviseletnél:
PNEUMATIK ÉS GÉPJÁRMŰKELLÉK
BEHOZATALI KFT.
IV., 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

Felelős szerkesztő és kiadó:
K R A M E R J E N Ő
Általános Nyomda, Kőbányai és Lapkladó Rt.
Nyomdaért felelős: Dr. Új István.

győzteseknek 3 Trumpf kocsival a versenyen sikeresen befejezni. Kategóriájukban gróf Orsich, Guillaume és Sauerwein megszerezték a három első díjat és az általános értékelésben a legnagyobb ponterdeménnyel végeztek. Az Adler Trumpf-kocsik az egész útvonalon végig 75 km-es óraátlatot értek el, ami, tekintetbe véve a többszáz kilométeres igen rossz útszakaszt, rendkívül magas átlagnak tekinthető. — Az utolsó napon megejtett próbák eredményeiből csak Guillaume-t említjük, aki a km-t álló starttal 84,3, repülő starttal 118,5 km-es átlaggal futotta 30 méter féktávolság mellett! Gróf Orsich P. álló starttal 82,8, repülő starttal 116,1 km-es átlaggal futotta, Sauerwein álló starttal 82,6, repülő starttal 111,1 km-es átlaggal futotta.

Az Adler Trumpf-kocsik lengyelországi nagyszabású győzelme új-ból igazolja az Adler-autók kiváló konstrukcióját, anyagát és nagy teljesítőképességét.

— *Mi hír a Zündapp-képviselet-nél?*

— Szomorú napokat éltek a Zündapp-képviselet berkeiben: nem volt behozatali engedély! A vevők elcsüggedten érdeklődtek lekötött gépeik iránt, 1–2 hónapot szívesen vártak a lekötéstől az átvételig. Szegény Pajor Imre, alig állta már az ostromot. Óriási a kereslet, ennek is Zündapp kellett, annak is! De hiába: nincs, nincs! — Mint tik-kasztó nyári melegben a zivatar, úgy jött most a hír: az új német kereskedelmi szerződés könnyebb importlehetőségeket biztosít a Zündapp-képviseletnek! Július elejétől újra lehet kapni Zündappot!

— *Tudna-e, Hébli úr, jó elektromos szerszámokat ajánlani valakinek?*

— Hogyne! Motorjavítási és karosszériamunkák modern segédeszközei az elektromos Bosch kézi szerszámok a fogantyúba elhelyezett elektromos motorral. Ezek a gépek bárhol a hálózati áramra kapcsolhatók és velük, kézben tartva, dolgozunk ugyanolyan érzéssel és finomsággal, mintha kézi szerszámot kezelnénk, de mégis sokkal gyorsabban és tökéletesebben, mert a gépet kézzel csak irányítjuk, a munkát a forgó betétszerszámokkal a gép végzi el. A Bosch elektromos szerszámok szállíthatók bőr- és faakkfűletek fényezésére, szelep becsiszolására, rozsdá eltávolítására forgó drótkéfével, üvegfürrásra, öntvények és formák megmunkálására és kicsiszolására stb., stb. Leírással bemutatással szívesen szolgál: Bosch Róbert kft., Budapest, V., Váci út 22–24.

— *Most pedig halljunk valami jóféle szakmai újságokat!*

— Szerkesztő úrnak csak rendelni kell, mint a cigányprimásnál a nótát. Apropos cigányzene. Franciaország harmadik leggazdagabb embere, Louis Renault, hétfőn, 21-én utazott haza Budapestről, ahol három napot töltött. Pest szépségein kívül, csak két dolog érdekelt, a cigányzene és az autó. Hja, könnyen teheti, hiszen csak 57 éves és már kétnmilliárd frank boldog tulajdonosa. Na, nincs igazam, Szerkesztő úr? Most jut eszembe, hogy a közszereletben álló Renault képviselő, Reimann Andor dr., június 10-én tartotta esküvőjét Kohut Adi úrleánnyal és éppen Louis Renault pesti látogatása alkalmával érkezett meg nászutjáról a fiatal pár.

— *Adja át, Hébli úr, jókívánáságait! És most meséljen tovább!*

— Megerkeztek az új 125 km Ardiek, van is tologás a K. Bauer cégnél. Az ötletes karburátor felerősítés, a nagy motorok tökéletes felszerelése, a célszerű konstrukció mindenkit ámulatba ejt. Eddig egy darabot vámoztak el, de már négynek is van gazdája.

— *Adjon még egy ráadást, Hébli úr.*

— Nem bánom, hát legyen. Vajda András, a Firestone magyarországi képviselője, örömmel mesélte, hogy Firestone gumiban átítatott pneumatik szerelévényel Wilbur Shaw nyerte az indianopolisi 500 mérföldes versenyt, rekordjavitó 113,58 mérföld óránként sebességgel. Ralph Hepburn szintén Firestone pneumatikkal végzett Shaw mögött. Ez a 18-ik egymást követő indianopolisi győzelem Firestone pneumatikkal. De most már visszatarthatatlantul megyek.

ERŐ
SZÉPSÉG
GYORSASÁG
jellemzi az 1937
ARDIE
KVALITÁS
MOTORKERÉKPÁROKAT
K. BAUER TIBOR GYŐZŐ
VI, IZABELLA-U. 98. TEL.: 120-912

DEDICS TESTVÉREK
autójavító specialisták
HENGER ÉS FŐTENGELY KÖSZÖRÜLÉS
Edzett fogaskerék VIII., THÉK ENDRÉ UCCA 15. SZ.
és alkatrészgyártás TELEFON: 1-303-45

Puch-közlemények

Méray-Puch 200 — kenési és karbantartási utasítás!

Hogyan tartsam karban, hogyan és mikor kenjem Méray-Puch 200 modellel? — ez a kérdés igen gyakran hangzik el. Nos — itt a felelet!

Minden 500 kilométer után:

Elsővilla csapjait lezsírozni, megkenni a kerékállvány (stender) rugóját. Láncot beállítani és ha az száraz, vastag olajjal beecsetelni.

Minden 1000 kilométer után:

Az akku savállását megvizsgálni, ha szükséges: desztillált vizet betölteni, hogy a sav szintje pontosan 30 milliméterre legyen a betöltő nyílás alatt. A sebességváltóban levő olaj szintjét megnézni, szükség esetén pótolni.

Fékeket és baudenhuzalokat, különösen a kupplungbaudent utánaállítani. Gyertyát tisztítani. Benzín- és légszűrőt tisztítani, az utóbbit jól beolajozni. A kapcsolókar lépcsőit kissé zsírozni. Néhány csepp olajat: a fékpedál, a fék és kapcsolórudazat csuklóira, a kéziszabályzók tengelyeire, a baudenek torkolataiba, a nyereg csapjára. A láncot levenni és olvadni, de nem forró zsírban, fagygyában kiáztatni. Vizsgáljuk meg a dinamó légzőnyílását, nem dugult vajjon el.

Minden 2—3000 kilométer után:

Első villát megvizsgálni és beállítani, hangtompítót kistisztítani. Karburátort tisztítani.

Minden 5000 kilométer után:

Motort, kipuffogócsövet kikormozni, hengert lehúzni, dugattyűrúket, csapszegeket megvizsgálni, forgattyúházat öblítőolajjal tisztítani. A dinamó szénkeféit, a megszakítót megvizsgálni, a megszakítóban levő filcet megkenni. Összes csavarokat és anyákat meghúzni.

Minden 10.000 kilométer után:

Kerékgagyakat szétszedni, tisztítani, zsírozni. Fékeket

tisztítani és zsírozni. Kormányfejet zsírozni. A forgómárkoltat (drégriff) szétszedni és zsírozni. A sebességváltóban levő olajat felújítani. Baudeneket átvizsgálni. Villamosvezetékeket megvizsgálni. Gumikat levenni, kerékabroncsokat tisztítani, a rozsdás helyeket átfesteni.

Minden 20.000 kilométer után:

Általános átvizsgálás a műhelyben!

Méray-Puch-tanácsok A lökhárító

A villalökhárítókat úgy kell beállítani, hogy a villa ne rugózza át egészen, azaz ne üssön fel. Ha gyors iramban haladunk, vagy rossz az úttest felülete, úgy a lökhárítót húzzuk keményre. A Méray-Puch 200 lökhárítókat menetközben is kényelmesen szabályozhatjuk, úgyhogy azt mindig a sebességnek és az úttestnek megfelelőleg tudjuk beállítani.

Ha a géppel leállunk, úgy mindig húzzuk ki a gyújtás kulcsát és zárjuk a benzincsapot. Igen célszerű a benzincsapot már néhány száz méterrel a leállítás előtt elzárni, hogy a motor kiszippanthassa a karburátorban levő üzemanyagot. Meleg nyári időben ugyanis a benzín igen gyorsan párolog, a belekevert olaj azonban visszamarad az üszőházban. Az újraindulásnál olajban túl dús keverék kerül a motorba, ami az indítást megnehezíti és elolajozhatja a gyertyákat. A benzincsapot a takarékoság szempontjából is jó mindig elzárni, különösen akkor, ha a gépet nem húzzuk kerékállványra, hanem nekitámasztjuk a járdaszegélynek. A gép ilyenkor terdén áll és könnyen csepeghet a karburátor. A benzín pedig drága: kár minden cseppjéért.

Ha gépünk igen hosszú ideig, talán napokig áll, úgy a tartályban levő keverékben levő olaj egyrésze leülepedhetik és túl sűrű keverék jut a motorba. Ilyenkor nem árt a gépet indítás, illetve a benzincsap nyitása előtt jól megvárni, hogy az olaj ismét elkeveredjék. Különösen azoknak ajánljuk ezt, akik nem fogadják meg a tanácsunkat és a bevált Mobiloil D helyett silány minőségű olcsóbb olajat vagy nem márkás terméket használnak. Aki az előírt olajat használja, annak nem kell tartania kellemetlenségektől.

BARTAL GYÖRGY EMLÉKVERSENY 1937.



HRABANEK ISTVÁN ÚR

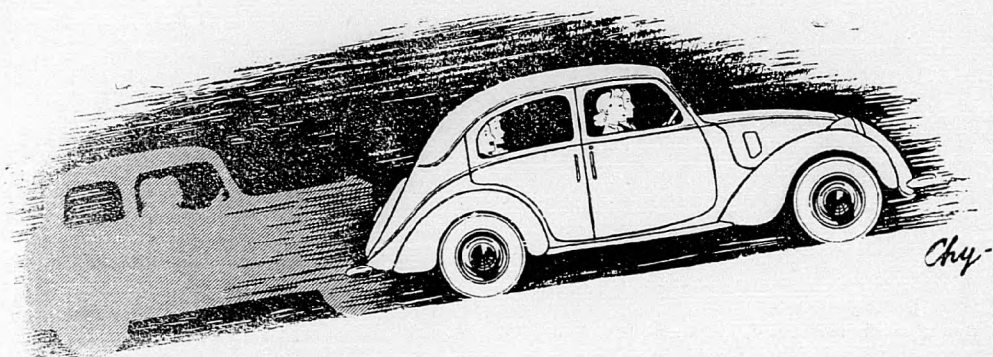
250-ES PUCH S4

MOTORKERÉKPÁRON FÖLÉNYESEN NYERI VERSENYÉT!

FIAT

Itt az új

BALILLA
1100...



FELÜLMÚLJA AZ EDDIGIT!

LENGŐTENGELY – FELÜLVEZÉNYELT – 32 HP
– 105 KM – 9 LITER. 2 PÓTKERÉKKEL 5400 P

Központ, Service és eladás:

VI., ARÉNA-ÚT 61. TELEFON: 298-820

Mintaterem:

IV., VÁCI-UTCA 1. TELEFON: 182-848