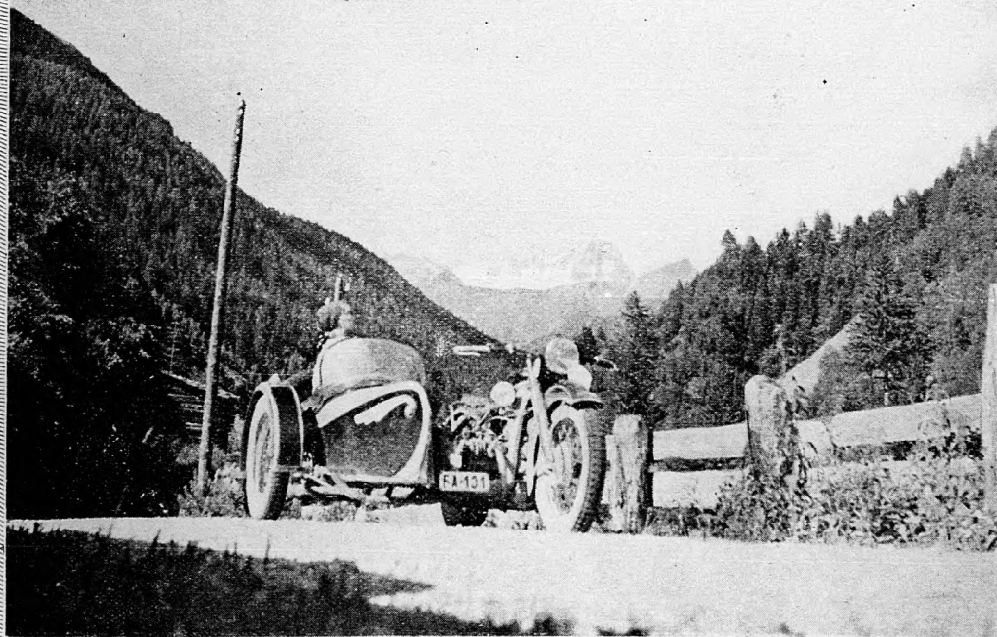


# AutóMotor

A LEGNAGYOBB PÉL-  
DÁNYSZÁMU MAGYAR  
MOTORSPORTLAP



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



## BMW

Előttünk a végtelen országút, fölöttünk a hó-  
süvegbe öltözött komor hegyóriások. Tele  
tüdővel szívjuk a pompás alpesi levegőt és  
testben lélekben felfrissülve térünk haza feled-  
hetetlen nyári pihenésünkről. Kellemes úti-  
társ, gyors, megbízható BMW legyen a jelszó



„GUMBURIAN“  
törvényesen védett

# GUMMI ESŐKÖPENY

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

**szabadalmazott**  
**HÁTSZELLŐZŐ**  
**berendezéssel**

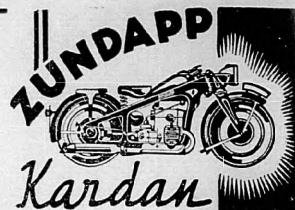
(magyar szabadalom 106.097 sz.)  
mely a megizzadást kiküszöböli

Gyártja:

**BURIAN ERNŐ**  
GUMMIKERESKEDELMI RT. ESŐKÖPENYGYÁRA

a gummiöpenygyártás magyarországi megalapítója

**BUDAPESTI, IX.,**  
**Thaly Kálmán ucca 18.**  
**TÉLEFON: 1-441-66.**



## BEJELENTEM,

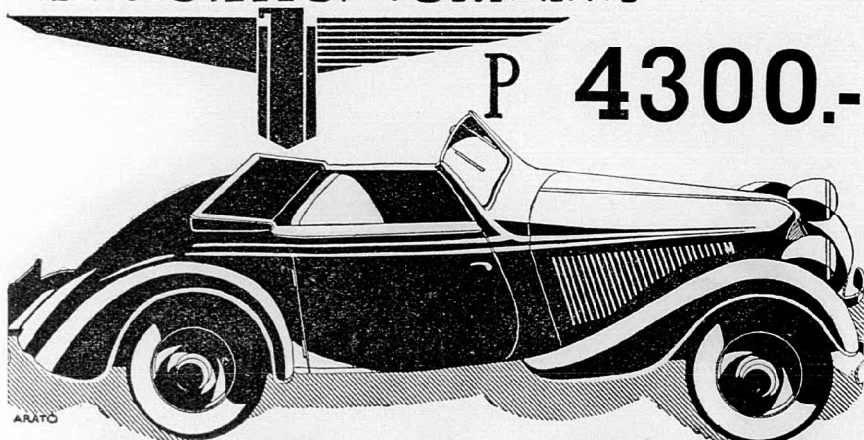
hogy a ZÜNDAPP iránti igen nagy kereslet eredményeképpen, az Autó-Motor legközelebbi számában nagy szenzációval fogok szolgálni.

Már most közlöm, hogy ezen bejelentésem a ZÜNDAPP gépek korlátlan eladási lehetőségét fogja jelenteni, amiattal megszűnik az az eddigi sajnálatos helyzet, hogy a nagyszámú ZÜNDAPP érdeklődőknek csak erősen korlátozott mennyiségű ZÜNDAPP géppel tudtam rendelkezésükre állni.

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



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

Tessék végre tudomásul venni, hogy nem feltétlenül gazdag ember az, akinek autója van. Ma, amikor másfél ezer pengőért nagyon jó állapotban levő használt kiskocsit kapni és havi 50—60 pengőből már futja szerényebb igénybevétel mellett üzemeltetésre: a kispénzű is megengedheti magának azt a „lukszust”, melyet az autó oly sok rövidlátó szemében jelképez. És higgyék el az illetékes urak, hogy ötven fillér csak Steyr 220-tól fölfelé bagatell összeg, a kis Fiat 500 vagy DKW Front gazdájának nagyon is jelentős tétel, amikor ezeket az ötven filléréket naponta kell előteremteni a zsebekből.

Dolgod van az autókлубban: ötven fillér. Moziba mész: ötven fillér. Meccsre mész: ötven fillér. Havonta egészen kerek summákra rúgnak ezek az ötven fillérek, ez az új adóem, melyet nem törvény vagy rendelet kényszerít ki belőled, hanem a szemérem. Mert ugyan ki tud ellenállani a parkhelyen hihetetlen szolgálatkészséggel eléje pattanó és az ajtót egy angol udvari kamarás mozdulatával kitérő autóról, aki még mielőtt kiszálltál volna, már duaja is a szélvédőtőlörd alá az ötvenfilléres bárcát.

Félreértések elkerülése végett hangsúlyozzuk: az autóról intézményintézés is szükségesnek és fontosnak tartjuk és hogy az örzési díjak egyszerű — igaz, hogy csak töredéke — az örzési el-látó rokkantoknak jut, két legyet jelent egyetlen csapásra. Csak éppen meg kell reformálni az autórész jelenlegi rendszerét. Először: le kell szállítani a borsos díjat. Másodsor: be kell vezetni a fakultatív rendszert és még a látszatát is eltiltani annak, hogy smucia fráterként kezeljék azt, akinek néhanapján megvan a pénze arra az öt literre, de a ráadás ötven fillérekre már nem. Aki akarja, az őriztesse a kocsiját és fizessen érte. De aki nem akarja őriztetni, azt ne kényszerítsék erre gyengéd, de mégis erőszakos módszerekkel.

\*

Az embernek égnek áll a haja szála. Az angol TT-t, a berni Európa motorkerékpár Grand Prix-t száznegyvenen felüli átlaggal nyerték, száznegyvenen felüli átlaggal vágattak a kanyargós országúti pályán, hosszú-hosszú órákon keresztül. A német versenykocsik már hajszálynira megközelítik a 400 km-es sebességet

és aki az Avus egyenesében csak 250 km-es tempót ment, azt kisajnálták. Hová? Meddig? Minek? Nem tudunk feleletet találni ezekre a kérdésekre.

A motor- és autósportok nemzetközi professzorai már régen törlik a fejüket azon: miképpen lehetne lefaragni ezeket a sebességeket. Csakhogy hiába minden Grand Prix formula, hiába 500 kcm a felső határ a motorkerékpárversenyeken, a technika fejlődésének rohamlépéseivel nem tud lépést tartani a sport műszaki „adminisztrációja”.

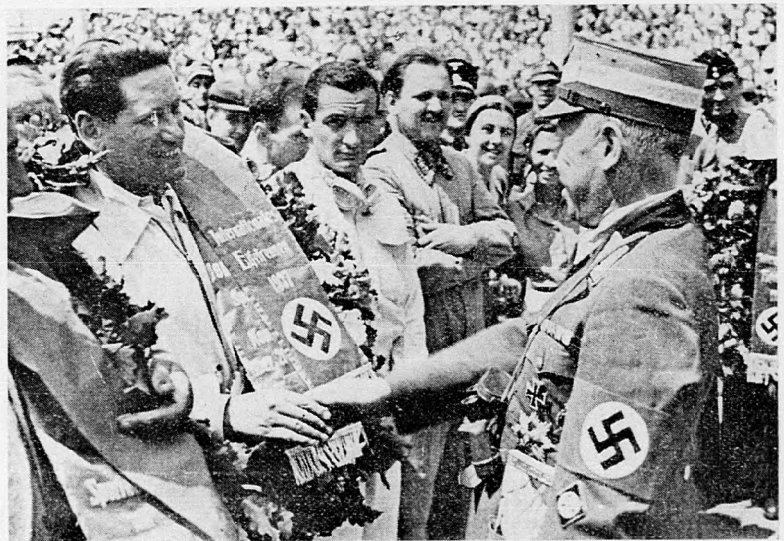
Nagyon életrevaló javaslat hangzott el a minap Angolországban: a súly és a hengerűrtartalombeli korlátozás helyett mint egyedüli megszorítást — előírni a maximális fogyasztást. És minél alacsonyabba megszabni a százkilóméterenként fogyasztható üzemanyagmennyiséget. Ez egyszerűen egészséges helyzetet teremtené, lefaragná a mai nyaktörő sebességeket, utat vágná a minél takarékosabb gépjármű ideáljára felé és — nem ártana a sportnak sem. Mert a verseny svájtársát a küzdelem adja meg. És nem a sebesség. Mert egy Nuvolari—Rosemeyer, vagy egy Guthrie—Gall küzdelem éppen olyan lélegzetelállító, éppen olyan sportcsemege, ha a végülag nem a kétszázhoz vagy a száz-

negyvenhez, hanem a százötvenhez és a százhoz van közel.

\*

Ami jóslatainkat az különbözöttéi meg a Meteorológiai Intézet jóslataitól, hogy: beválnak. Megjósoltuk még a télen, hogy az egyesületek által bejelentett versenyek nagyrészből még halvaszületett csecsemő sem lesz. Vasárnapról-vasárnapra sorban halasztják el és törlik a bejelentett versenyeket és ha a KMAC a bánatpénzeket valóban be is szedi, úgy a Nemzeti Sportbizottság anyagi fellendülése egészen bizonyosra vehető.

Miért nem hallgatnak a derék urak a jó szóra és miért ragaszkodnak még mindig a „kvantum elmélethez”. Miért jelentenek be sorozatnyi versenyt, amiből nem lesz semmi, ahelyett hogy egy-két komoly versenyt terveznének: amiből lenne valami. Legyen végre elég ebből az egészségtelen mai rendszerből, melyből nemcsak a motorsportnak van kára, hanem kára, erkölcsi és a bánatpénzekre való különös tekintettel anyagi kára van mind-egyik olyan egyesületnek, mely a terminusegyeztető ülésen olyan erőpazarlóan széles jókedvvel gyürkőzik neki a határnapvadászatnak, hogy amire eljön az a határnap, hát szomorú, pittyedt tehetetlenség csúng ki a duzzadt kakaskodás álarca alá.



Hühnlein őrnagy, a német motorsportok vezére, gratulál Hartmann Lacinak, az Elfel- versenyen kivívott győzelme után. Hartmann, mint tudjuk, a kompresszoros sportkocsik legjobb idejét futotta a Nürburgring-en rendezett klasszikus versenyen.

# ELMÉLKEDÉSEK:

a besült dugattyúról, a hirtelen fékezésről, az üres tartányról és egyebekről — amit nem árt tudnia a motorosnak!

Írta: LUKAVECZ FERENC

Alaposan bepólyált fejjel integetett ílélem a minap az egyik motoros, de átmenetileg ezúttal motorméltó barátom. Hamarosan kiderült, hogy az ipse az előző napon kivitte alig bejárt új gépét, hogy egy kis repeszéssel örvendeztesse meg a szívét. Mondanom sem kell, hogy a vitéz repegetésnek az lett az eredménye, hogy a dugattyú bedagadt. És azt sem kell említenem, hogy derék barátom a besülés pillanatában mindenre inkább gondolt, mint ilyesmire és természetesen a bal keze mutatóujja nem volt a kupplungemelőn — amint az illeti volna. Hogy a kerék blokkírozása következtében hány métert csúszott: sohasem derült ki, hogy hosszúit csúszott, azt a fején levő kötés nagysága annál inkább valószínűsítette.

Derék barátom régi motoros. Csak éppen nem tapasztalta még sohasem azt a különös visszatarást, azt a szavakkal alig leírható enyhén fékező érzést, melyet akkor észlelünk, amikor a motorunk éppen be „akar” sülni. És amikor minden tapasztalt motoros úgy emeli a kupplungot, mintha kigyóra lépett volna a fűrdőkádban. Azt se felejtjük el, hogy a teljesen bejárt motor is besülhet, beragadhat annak is a dugattyúja, ha nagyon hosszú ideig haladunk teljes gázzal, főleg hegyemenetben. Ilyenkor tehát — és ezt melegen ajánlom minden motoros bajtársamnak — tartunk a balkezünk ujjait a kupplung „héblin”, hogy adott pillanatban késedelem nélkül emelhesük ki a kupplungot. Így nemcsak a bukást takarítjuk meg, hanem néha a motorunkat is megmentjük, mert hiszen, ha a beragadás erősebb, úgy könnyen el is törhet valami a belső „szerkezetben”.

\*

Mindig legyünk készen arra, hogy hirtelen kell fékeznünk! Sohasem tudhatjuk, hogy mikor sodor a végzet eléünk olyaskit vagy olyasmit, amit kikerülni már nem lehet és aki vagy ami előtt hirtelen le kell stoppolnunk. Itt is a fent tárgyalt „ujjhegy” szisztéma segít. Jobb kezünk ujjai mindig legyenek az első fékkar közelében és lábunk úgy simuljon a lábtartóra, hogy a lábtek „lőtávolon” belül legyen. És sohasem feledjük el, hogy a hátsóték egyedül: nem fék. Csakis az első és a hátsó fék együttes használatával tudunk farakás nélkül hirtelen és simán megállni! A kezdő motoros megjéjd, amikor hirtelen kell megállni és nagyot tapos a pedálra. A hátsó kerék blokkíroz, a gép megíjar és vagy nekimegy az akadálnak, vagy pedig elfekszik, pedig — amint mondja — akkorát fékezett, amilyen nagyot csak tudott. Azt, hogy ész nélkül és túlnagyot fékezett: sohasem fogja bevalani, még sajátmagának sem. Pedig, ha mindkét féket használta volna, ráadásul ijedség nélkül, úgy egészen biztosan meg tudott volna állni.

A leghelyesebb úgy görbiteni a fékpedált és a kézifék szabályozóját, hogy az mindig elérhető legyen és akkor is a kezünk, illetve lábunk ügyében legyen, amikor egészen kényelmes a testtartásunk. És abban a pillanatban, amikor az agyunk kiadja a parancsot: „Fékezz!”, azonnal működésbe is lépjenek a fékek. Töredékmásodpercről van szó, de néha éppen ez a töredékmásodperc dönti el a bukni vagy nem bukni problémát.

\*

Nagyon sok motoros került már kellemetlen helyzetbe pusztán azért, mert kiürült a benzintartánya. És itt nem arra gondolok, aki öt kilométerre a benzinkúttól átkozva vasámap éjjele a keserű sorsát valahol Lepsény környékén — zuhogó esőben. Ellenkezőleg, arra a motorosra gondolok, akinek már csak éppen hogy lötyög valami a tartányában, de nem kapcsol át a tartalék tartányra, vagy ha ilyen nincsen, nem tölti be azt az öt vagy tíz litert. És akinek éppen akkor köp egy nagyot a motorja, amikor el akar suhanni az autóbusz és lovaskocsi között és minden azon múlik, hogy idejében meg tudja vajjon előzni a két 15-öst. Nagyon gyakran elvesztélyes helyzetek adódnak abból, hogy a motor benzinhány miatt leél.

Ha gépünket ledlilitjuk a járda mellett és megszoktuk azt, hogy ilyenkor lezárjuk a benzincsapot, úgy indulás előtt nyissuk is ki a csapot — szokásból. Ha pedig ahhoz szoktunk hozzá, hogy a csapot nem zárjuk el, úgy ilyenkor is mindig nézzük meg a csapot indítás előtt. Mert hátha csepegett a benzín és valami jószívű motoros bajtársunk zárta el a csapot nagy fejlesztások közepette: bár az ilyen jótét lélek szerfelett ritka manapság.

Általános motoros fel fogás szerint a ló okosabb, mint a gazdája. Ezt alá is írom, csak hogy néha a ló ijedősebb is, mint a gazdája. És amikor pompás ohavé sportmasinánk tempótól nélküli kályhacsövéből feléje eregetjük a magas kompresszióarány, az össze nyitló szelepek és a vidám fordulatszám által megháromszorozott erejű dörgést, hát a derék táltos vagy magán rüg egyet, vagy a gazdája lábán, vagy pedig — mirajunk. Mert hiszen nem minden ló vett részt az olasz királylátogatás előtt rendezett szoktatási szemináriumokon. Ha tehát kint a szabad országúton négylábú bajtársal találkozunk, legyünk figyelemmel arra, hogy annak is vannak idegei, melyek az adott pillanatban felmondhatják a szolgálatot. A leghelyesebb elvenni a gázt, kikapplungozni és szép csendesen, nem pörgetve a motort, elgurulni mellette. Különben is már megszüröl meglátni azt, hogy a közelgő ló ijedős, avagy sem. Viszont arra is volt eset, hogy a négylábú országútkoptató éppen abban a pillanatban vált szomorúan csendes zarándokból harcos sárkánnyá, amikor éppen melléje értünk.

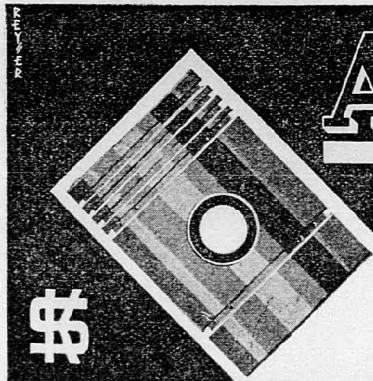
A szarvasmarha: szintén nem sokat gondolkodik és különösen a tehének lépnek bele előszeretettel a kerekünkbe!

\*

Köteket írhatnék össze az olyasmikről, melyeket nem árt nemcsak tudni, hanem emlékezetben is kell tartani. Mert nem elegendő meghallgatni a jó tanácsokat, hanem be is kell őket tartani.

## ÚJ ÜZEMHÁZÁBAN A MAJLÁTH-CÉG

A DKW és BMW automobiloikat képviselő Majláth-cég a minap költözött át új, Lehel-u. 2. sz. alatt épült üzemházába. Az épület frontját beillő hatalmas kiállítási teremben nyernek elhelyezést a szebbnél-szebb BMW- és DKW-modellek, míg az épület hátsó szárnyában megnyíló legmodernebb service-állomás az építkezések teljes befejezése után valóban látványosságra lesz a hazai autósakmának. Örömmel üdvözljük a régi céget új otthonában!



# ALUSIL

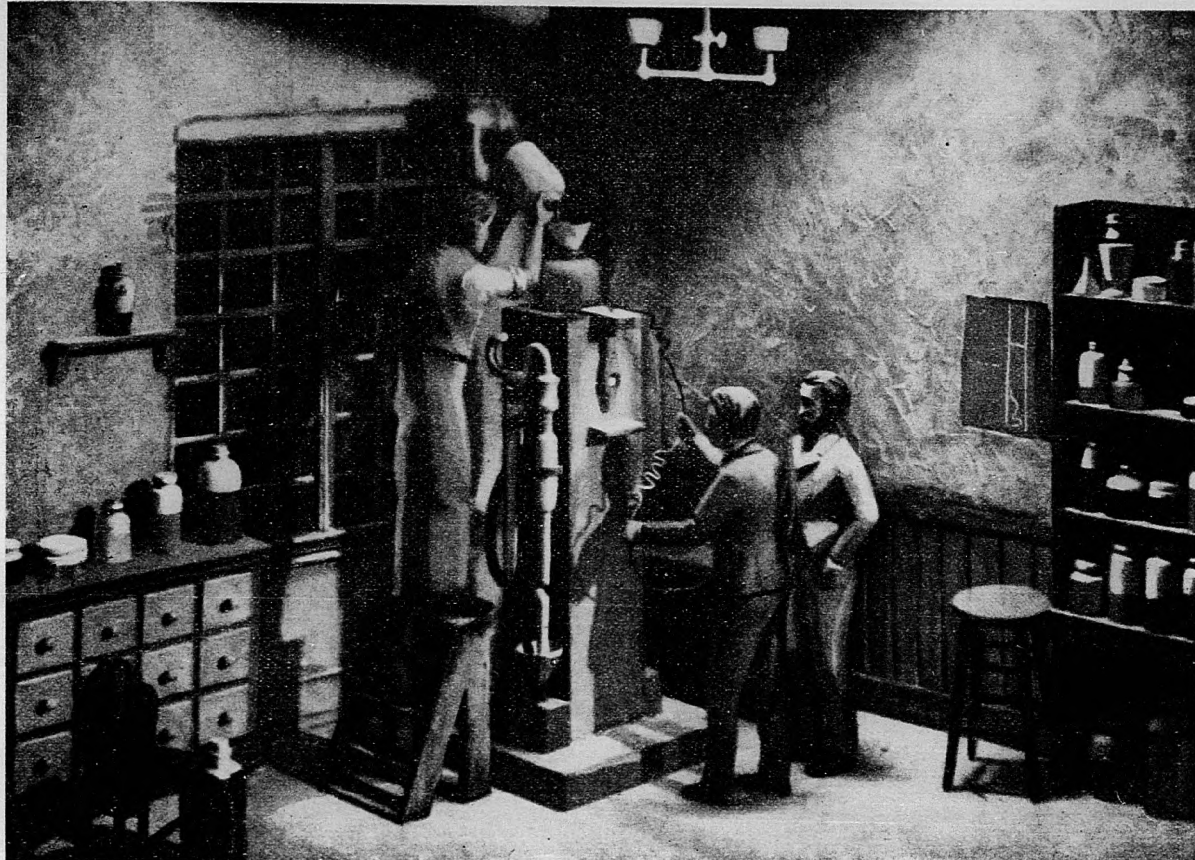
DUGATTYÚK

Kiváló tulajdonságai:

1. Magas szakító szilárdság.
2. Jó csúszóképesség.
3. Nagy keménység és kopási szilárdság.
4. Kis hőtágulás.
5. Jó hővezetőképesség.
6. Csekély súly.

280 az új típus

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



## A Menlo-parki varázsló

A Menlo-parki varázsló" — így nevezték Thomas Alva Edisont, a nagy feltalálót, ki New-York közelében, Menlo-parkban rendezte be kicsiny és primitív laboratóriumát. Innen indultak diadalútjukra a legnagyobb, világot megmozgató találmányok. 1879. október 21-én látta meg a világ az első izzólámpa fényét. 3 évvel később, 1882. szeptember 4-én helyezték üzembe az első elektromosművet.

Edison teljesítményeiben a Vacuum Oil Company is résztvett. A Vacuum Oil Company tulajdonában lévő sok-sok dokumentum között található Edison 2 levele, amelyek ezt a teljesítményt elismerik. Köszönetet mond bennük azért a fáradhatatlan együttműködésért, amelynek eredménye a villamos

erőtelepek részére alkalmas első használható kenőolaj volt.

A Vacuum Oil Company ott állott a technika évszázadának bölcsőjénél. Előjoga volt, hogy a technika úttörőivel válllvetve a fejlődés érdekében dolgozzék.

A Vacuum Oil Company az automobiliparban is úttörő munkát végzett. Georg Selden egyik levele történelmi bizonyíték arra nézve, hogy első kocsiját Mobiloilal, az első használható kenőolajjal kente.

A Vacuum Oil Company ma már 71 év tapasztalataira tekinthet vissza. Az automobilisták szemében a Mobiloil már régen a minőség és megbízhatóság fogalmát jelenti, milliók használják nyugodtan . . . biztosan . . .



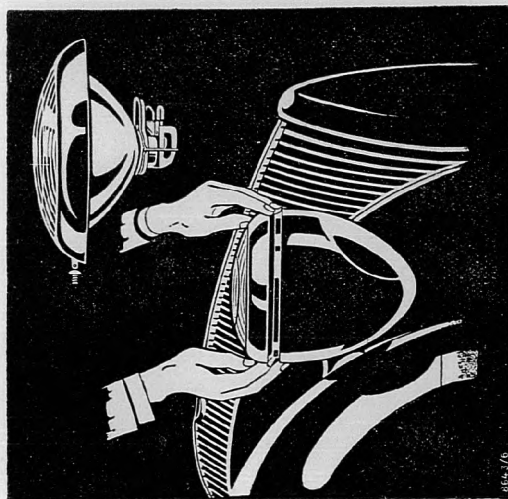
# Mobiloil

BEJEJZETT VÉDEJEGY

*UJ MOBILIL — a Clearosol-elfjárással készül — legnagyobb a kémiai állandósága — változatlan a legmagasabb hőmérsékleteknél — alacsony hőmérsékleteknél híg folyós — tökéletes üzembiztonságot nyújt.*

**VACUUM OIL COMPANY R. T. BUDAPEST**

# AMERIKAI KOCSIK



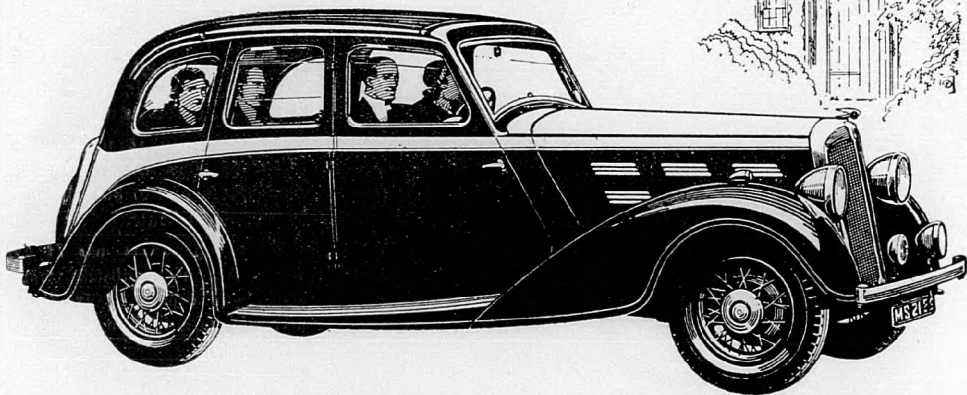
reflektorfénye  
kevés  
költséggel **fokozható!**

A kitűnő optikai sajátságairól közismert **B o s c h** fényszórók előnyös tulajdonságait veszi fel az amerikai lámpa, ha az eredeti fényszóróházba beszerelteti a

nagy fényerejű **BOSCH**  
reflektorbetétet

Minden modern amerikai kocsihoz pontosan odailleső **BOSCH** fényszóróbetétek olcsón kaphatók. Az átszerelés gyorsan és egyszerűen történik

1937  
július hó  
1-én a



**Morris, Wolseley, MG autók vezérképviselete**  
bemutatótermét, alkatrészraktárát és javítóműhelyeit

**VI., GR. ZICHY JENŐ-UTCA 17. SZÁM ALÁ**  
saját üzemházába helyezte át!

**MIELŐTT AUTÓT VÁSÁROL,  
KÉRJEN AJÁNLATOT**

**DEMÉNYI ÉS FIA**

TELEFON: 119-843

# Puch S4 sportmodell-tulajdonos – ismered a gépedet?

## MIRE VALÓ A START-SZELEP?

Az S4 karburátor keverőkamrájának oldalán, pontosan az úszóházzal szemben, recézett fejű csavart találunk: a start- (indító)szelepet, melynek az a célja, hogy a hideg állapotban való indításhoz szükséges benzinen gazdagabb keveréket szolgáltatassa. Magától értetődik tehát, hogy az indítószzelepet kizárólag csak indításnál szabad, illetve kell használni, ha elfelejtjük zárni, úgy a felmelegedett motor rosszul húz, kihagyogat, néha erősen füstöl és erősen melegsik, amellől a benzinfogyasztás a normálisnak duplájára emelkedik.

A motor hideg állapotban való beindításánál a start-szelepet mindig csak néhány fognyira nyitjuk, sohasem annyira, hogy jobban már nem tudjuk nyitni. Ha a motor már kissé felmelegedett, úgy azonnal zárjuk a szelepet, annyira csavarjuk befelé, ameddig csak lehet.

A karburátor „brutális” szétszedése alkalmával előfordul, hogy a start-szelepet menete és kónusza megsérül és a szelep nem zár tökéletesen, ilyenkor erősen emelkedik a fogyasztás és a motor működése szabálytalan lesz. A start-szelep zárásánál sokan abba a hibába esnek, hogy hirtelen eresztik el, amikor is a még új, kemény rugó következtében olyan erősen zár, hogy beszorul és kézzel már alig tudjuk kicsavarni. Szokjunk tehát hozzá, hogy a start-szelepet, ujjainkat mintegy félcnek használva, zárjuk: lassan és nem hirtelen, rántászerűen. A legfontosabbat azonban nem győzzük ismételni, sohasem szabad nyitott start-szeleppel járnunk, a szelep csakis és kizárólag arra való, hogy a hideg motor azonnal beinduljon!

## MELYIK AZ S4 FŐ-FÜVŐKÁJA?

Igen sok S4 tulajdonosnak sejtelve sincsen arról, hogy karburátorjában melyik a fő- (munka) fűvőka és ha dugulás áll elő, úgy tanácsatlan. Ennek oka az, hogy az S4 fő-fűvőkája speciális megoldású és nem cső-, hanem gyűrű-fűvőka, helyesebben gyűrűalakú rés, mely a keverő kamrában levő, a fojtóharang tujének befogadására szolgáló sárgarézttest furata és a beléje csavart acélbetét között nyit szabad utat az üzemanyagnak. A gyűrűalakú rés igen szűk és természetesen eldugulhat. Hogyan tisztítjuk ilyenkor a fűvőkát?

A keverőkamra talpában levő hatszögletű csavar segítségével eltávolítjuk az említett acélbetétét és azt jól megtisztítjuk. Ez azonban nem elegendő, mert hiszen a sárgarézttest belső falán is lehet tisztátalanság, valami alig látható piszokszemcse, mely az üzemanyag áramlását gátolja, aminek következtében a motor kevés benzint kap, szabálytalanul működik, nem „veszi be” a teljes gázt és melegsik. A sárgarézttest furatát is jól meg kell tisztítani. Nagyon ügyeljünk arra, hogy a tisztításnál kemény tárgyat, szerszámot, stb. ne használjunk, mert ha megsértjük a sárgarézttest furatát, úgy ezzel a fűvőkát nagyítjuk, erősebb keveréket kap a motor, ami a fogyasztást emeli és a teljesítményt károsan befolyásolja.

## AZ S4 BEJÁRATÁSÁNÁL ALACSONYABB HŐÉRTÉKŰ GYERTYÁT HASZNÁLJUNK!

Minden motor csak akkor dolgozik tökéletesen, ha megfelelő hőértékű gyújtógyertyát használunk. Ha a gyertya hőértéke túl alacsony, úgy hegyemenethen, nagy tempóban átizzanak az elektródok (körmök) és öngyújtást kapunk, az az érzésünk, mintha a motor besült volna, fékező hatást érzünk és le is áll a motor. Ha viszont a gyertya hőértéke túl magas, úgy igen gyakran kapunk olajsuszt, mert a gyertya túl hideg körmeire és szigetelőjére korom és olaj rakódik le. A Puch S4 helyes hőértékű gyertyája a Bosch DM 175/T. 1. forszírozott üzemban a DM 225/T. 1.

Az új S4 modell bejáratásánál célszerű ennél valamivel alacsonyabb hőértékű gyertyát használni, a bejáratásnál ugyanis a motort csak gyengén terheljük, a gyertya aránylag hűvös marad, éppen ezért indokolt az alacsonyabb hőértékű típus: a Bosch 145 modell. A bejáratás befejezte után azonban az előírt Bosch DM 175/T. 1. típusú gyertyát használjuk! Mert ha a bejáratásnál használt alacsonyabb hőértékű gyertyát akkor is benne hagyjuk a motorban, amikor már nagy iramban vágatunk, úgy a motor ki fog

hagyni, kopogásra lesz hajlamos és esetleg el is olvadnak a gyertya körmei.

## AMIKOR HEGYET MÁSZUNK AZ S4-GYEL?

Az S4 sportmodell motorjában rejtőző hatalmas erőtarték megengedi, hogy a legmeredekebb kapaszkodókat is virgoc iramban gyűrjük le és gépünk, mint a kilőtt nyíl, surranjon fel erőlködés nélkül a legvirhedtebb gépfallasztó meredélyeken anélkül, hogy a motor túlmelegedne és le kellene állanunk egy kis hűtési szünetre. Ehhez azonban az kell, hogy S4-ünk teljesen rendben legyen, hogy ismerjük a kapaszkodó, illetve hegyiút természetét és ami a legfontosabb: értsük is a módját a hegyi motorozásnak.

Az S4 egyike a legnagyobb virgoc motorozóknak, két személyrel terhelve például 25 km-es virgoc iramban és erőlködés nélkül kapaszkodik fel 29–30%-os emelkedésre, ami a gyakorlatban azt jelenti, hogy az S4 minden európai kapaszkodót legyőz, mert hiszen a hírhedt Katschberg is „csak” 28%-os emelkedésű. Egyet azonban nem szabad elfelejtünk: a motort mindig túrárszámon kell tartanunk, mert a motor csak magas fordulatszámra adja le azt a löerőteljesítményt, mely a rendkívül meredek kapaszkodó könnyed legyűréséhez szükséges. Az S4 nem arra való — és erre egyetlen motor sem alkalmas, — hogy vele lépésben baktassunk fel a meredekre.

A legtöbb motoros előt ismeretlen az úgynevezett klasszikus hegymászó technika. Nem mulasztanak el ugyan elsőt kapcsolni, amikor azt látják, hogy az út egyszerre elkezd csak az égig emelkedni. Bekapcsolják az elsőt és félgázzal pörögnek felfelé vagy 10–15 km-es tempóban. Teljes gázt pedig csak akkor adnak, amikor a legmeredekebb szakaszra érnek. És csodálkoznak, amikor a motor legjobb szándékuk ellenére sem hajlandó erőlködés nélkül kapaszkodni. A helyes mód: még a legmeredekebb szakasz előtt elsővel folgázt adni és vagy 25 km-es tempóban odaérni a legnagyobb meredekre, csodálkozni fogunk azon a könnyedségen, mellyel S4-ünk akkor is felpurrog a hegy tetejére, ha akár a Katschberggel, akár a Loibl Passal, akár a Niederalpl-al (ezek Európa legvészesebb híri kapaszkodói) van dolgnak. Hangsúlyozzuk, hogy ilyesfajta kapaszkodók Magyarországon ismeretlenek, hiszen a Sváb-hegy legmeredekebb szakasza is mélyen alatta marad a 10%-os emelkedésnek. És hol van az alig 10% a 28%-tól?

## RÉGI BARÁT-ÚJ MODERN KÖNTÖSBEN



# Nyáron is legyünk készek arra, hogy — megfárad a kocs!!

A gyakorlott automobilista télen minden pillanatban el van készülve arra, hogy kocsija megcsúszik vagy megfárad. Természetesnek veszi azt, hogy az utak csúszósak, nedvesek és úgy vezeti a kocsiját, hogy a faralás veszélye minél kisebb legyen. Nyáron azonban más a helyzet, szárazak az utak, napokig, hetekig nyoma sincsen sárnak, az autós el is felejtí az, hogy faralás is létezik a világon. És amikor elszéltül az ég és a felhők lebecsátják terhüket: pillanatok alatt nedvessé válik az úttest és jobban csúszik, mint a legtéllebb időszakban.

Érdekes tény, hogy hosszú szárazság után a legkisebb eső is sokkal csúszósabbá teszi az utat, mintha hetekig esett volna. A nedvesség elkeveredik a porral és szinte megolajozza az utat, szerencsére azonban, ha a zápor kiadós, úgy a víz hamar elgyma az úttest felületén képződött gürmát és az úttest sokkal kevésbé lesz csúszós.

Mi okozza a faralást? A megcsúszás okait három csoportba oszthatjuk, mégpedig:

**1. A pneuk és az úttest közötti adhézió.** Ez függ a gumik állapotától és belső légnyomásától, az úttest természetétől és a pneukra ható terheléstől.

**2. A kocs! mechanikai állapota.** A fő szempont itt a felfüggesztés, a rugók és lökhárítók, a négykerékék kiegyenlítetttsége és síma működése, az első kerekek jó beállítása és a kormány-szerkezet állapota.

**3. A vezetés módja.** Ide tartozik az, hogyan vezeti a kocsit fordulóban, hogyan vagyunk képesek összhangba hozni a sebességet az új állapotával, hogyan tudunk megbirkózni előre nem látott eseményekkel, mennyire vagyunk ügyesek a kormány, a gázpedál, a fékek kezelésében és mennyire tudjuk korrigálni a faralást már akkor, amikor éppen kifejlődni kezd.

Ha az úttest száraz, úgy az adhézió szempontjából nem sokat változtat, hogy az út felület milyen rendszerű, hogy az beton vagy bitumen, aszfalt vagy keramit. Ha azonban az úttest átmedvesedik, úgy már óriási a különbség: a tapasztalt autós nedves időben nagyon is lecsökkenti a tempót, amikor mondjuk a betonról aszfaltra kerül.

Ugyanez vonatkozik a pneukra is, a vezető száraz időben egészen kopasz gumikkal is bátran halad, mert hiszen a legsimább gumi is jól kapcsolódik száraz talajon. Ha azonban átmedvesedik a talaj, úgy a gumik állapota és rajzolatának mintája óriási különbséget jelent, mert hiszen kopott és helytelenül felpumpált gumikkal a féktávolság több mint a duplájára emelkedik. Ha tehát nem akarunk a nedvessé vált úttesten csúszkálni, úgy nyáron is fordítsunk gondot gumi-jainkra és a kopaszra kopott pneukat kcslekedés nélkül futófelületessük, vagy ami még jobb — nyugdíjazzuk.

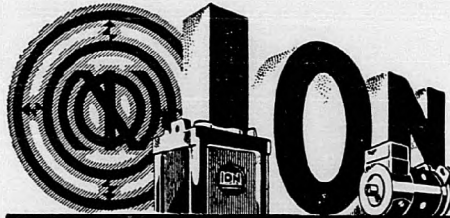
A kocs! mechanikai állapotra döntő

jelentőségű a faralás szempontjából. Ha a kormány-szerkezet „kemény” és nem dolgozik simán, ha kerekeink nem állnak pontosan vonalban, ha rugóink kenéshiány miatt kemények, ha rugó-csapjaink kopottak, ha fékeink roz-szól vannak beállítva, egyszóval, ha gépünk elhanyagolt, úgy a kocs! sokkal könnyebben faral meg, mintha minden rendben lenne és ráadásul sokkal nehezebb parázolni és meggátolni a megcsúszást. Különösen a fékek helyes beállítása életbevágóan fontos, ha fékeink nincsenek kiegyenlítve és kellőképpen „összehangolva”, úgy síkos úton megcsúszás nélkül képtelenek vagyunk hirtelenebbül fékezni, ami arra kényszerít, hogy lényegesen csökkentett iramban haladjunk.

Mi a helyes vezéltéknika a csúszós úttesten? Gyengéden kezelni a kormányt, a gázpedált és a fékeket — semmi több. Óvakodni a hirtelen kor-

mányelfordítástól és könnyedén, érzés-let fogni a volánt. Óvakodni a hirtelen gázadásától és hirtelen gázévtéltől és a fékeket úgy kezelni, mintha hímestojás volna a pedál helyében. Forduló-k előtt már jóval korábban elvenni a gázt, mint száraz időben és a gázt inkább a forduló után ráadni, mint a fordulóban. Ezzel nem akarjuk azt mondani, mintha az lenne a helyes, hogy a fordulóban gáz nélkül guruljunk, mert hiszen ilyenkor a kocs! könnyen megcsúszhatik. Kevés gázzal vegyük a forduló-t és a gázt csak akkor adjuk rá óvatosan, amikor már benne vagyunk az egyenesben. Ha ugyanis csúszós talajon alkalmazzuk a „klasz-szikus” fordulóvtélt, tehát a forduló előtt fékezünk, belegurulunk és amikor benne vagyunk, gázt adunk: való-színűleg kifárad a kocs!nk a kerekek túlpörgése miatt.

Végül: ha kocs!nk elkezdt fáradni, úgy azt a faralás irányába való „bele-kormányzással” már a faralás kezdő stádiumban kell korrigálni és nem megvárni, amíg a kocs! majdnem keresztbe áll. Ha meg keréktúlpörgés jelentkezik, úgy azonnal vegyük vissza a gázt addig, amíg nem érezzük, hogy a kerekek ismét tapadnak.



**ALTENBACH FERENC ION ACCUMULATOR ÉS GÉPÜZEM BUDAPEST VI. Ó-UTCA 46 TELEFONSZÁM: 11-80-11**

**AUTO ACCUMULATOROK  
AUTO VILLAMOS BERENDEZÉSEK  
KÉSZÍTÉSE ÉS JAVÍTÁSA**

**AZ ION  
accumulátorokat**

a biztos start,  
zavartalan üzem  
és tartósság jellemzi!

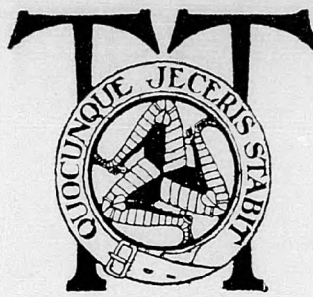


**Autó- és motorkerékpár-accumulátorok javítása.**

**C S E R E A K C I Ó .**

**Autó-dinamó, gyújtómágnest és gyújtótekercec készítése és javítása.**

**ELEKTROMOS SERVICE.**



A Man-szigeti angol TT versenyeken a versenygép-konstruktőrök és „tunerek” évről-évre a tuning-raffinériák olyan tárházát vonultatják fel, amilyenre egyetlen más versenyen sem akad példa. A minap lezajlott TT versenyek után felelte tanulságos technikai tallózást végezhetünk a versenyben indult masinák között.

## Rugós hátsóvilla mindenütt!

Mint első érdekességet, regisztráljuk a tény, hogy az 500-as kategória indulói kivétel nélkül rugózott, hátsó-villás gépek nyergében startoltak. Tévedés volna azt hinni, hogy a rugós hátsóvilla térhódítását a vezető kényelmi szempontjai iránnyítják. Nem, a rugózott hátsó villa óriási mértékben növeli a gép stabilitását, kormányozhatóságát. És ha ezek után csodálkozunk azon, miért nem tud a rugós hátsó villa a szériagyártásban amúgy igazán gyökeret verni, egyszerű a válasz: a lengő váz megbontja a gép könnyed vonalvezetését!... Szerencse, hogy a „vonalvezetés” szépsége változó fogalom, úgyhogy biztosak lehetünk felőle: amiként az aramvonal esztétikailag helyes idomná lett a karosszériaépítésben, éppen úgy eljön az idő, amikor a „jó vágású” masina rugózott hátsó villa nélkül elképzelhetetlen lesz...

Az IOM-versenyek mindhárom kategóriájában rugósvázú gépek győztek a 350-es és 500-as csoportban, ráadásul az utolsó rugósvázú gépeket is jelentős differencia választotta el az első merevvázú masináktól... Akadtak ugyan sztárok, mint Tyrrel Smith és Ginger Wood, akik merevvázú 250-esekkel előkelő helyezéseket tudtak elfoglalni, de a nehezebb gépek csoportjában az ilyesmi az ideai IOM-versenyeken teljesen kizárt volt... A rugós váz erősen hátrébe szorította a Ballig-bridge távolugró versenyeit, ahol az útiestről alig tovaugró BMW fékdűt legjobban, hála olajlékhárító-

nak. Pompásan fekdűtöttek a Velocettek, a Nortonok 4 métert ugrottak, kitűnő benyomást tettek a DKW és HRD lengő-vázú konstrukciók is, míg a Guzzi rugós váz torzióra hajlamosnak mutatkozott... Végül azonban bebizonyosodott, hogy még a kevésbé tökéletes rugós váz is többet ér a merev váznál...

## Pillantás a fordulatszámok boszorkánykonyhájába...

Természetesen egyedül rugós vázzal még nem lehet versenyt, legkevésbé angol TT-t nyerni! Ide lóerők is kellenek!

A literlőerő emelésének két módja van. Egyik a dugattyúra ható középnyomás emelése, másik a fordulatszám növelése. A németek — BMW és DKW — az előbbi módszer hívei, az angolok és olaszok a fordulatszám emelésére hajlamosak. Így a 250-es Excelsior 8000-es fordulatszámúval dolgozott, 1:5.6-ra áttételezve, míg a 250-es DKW masinák 4800—5200 fordulattal pörögtek, 1:4.18 áttételezéssel. Excelsiorék a henger töltését és öblítését a fantasztikus fordulatszám mellett négy radiálisan elhelyezett szeleppel és a két szívószelep számára külön-külön gázosítók révén biztosították. A két keverőkamrának közös üszóháza volt, mely gumipufferekbe ágyazva, a vázra nyert felerősítést. Érdekes, hogy Guzzi kivételével valamennyi gyári gép ilyen flexibilis összeköttetésű üszó- és keverőkamrás gázosítóval startolt.

Más érdekességek: a 250-es és 350-es Excelsior modellek pusztán hengerméreteikben különböztek egymástól. A kisebbik 1:8.5-höz, a nagyobb modell 1:8-hoz volt komprimálva. Az előbbi súlya 130 kg, az utóbbié 139 kg volt. Fatális balszerencse üldözte a HRD-ménöket. A trió egyetlen replikát sem tudott szerezni, mert a himbaház túloajozottsága, esetleg tömítetlensége folytán a hátsó gumikra kerülő olajréteg a versenyzők bukását eredményezte.

## Norton, Guzzi, Velocette...

Két 250-es Guzzi és egy kéthengeres, 500-as V—120 modell startolt Man-szigeten. Utóbbi kompresszorról várta, de nélküle jött. Woods 250-esét a Circuit del Superban próbálta ki: 168-as átlagot ért el! Tenni lightweight diadalát 119 km-es átlaggal futotta. Woods a TT-n az utolsó előtti körben kényeszerűt kiállásra szeleprugótörés miatt. Az 500-as Guzzinak az 5-ik helynél jobbra nem futotta. Pedig Sulbyndál 182.8 km-es sebességet stopptoltak neki.

Velocette mindent latbavetett az 500-as kategória megnyerése érdekében, ellovasuk, Woods, alig 30 mp-cel maradt le a győztestől, a circuit leggyorsabb szakaszán 195.8 km-es fantasztikus átlagot ért el, de a Mellors vezetésével 4-iknek befutó Velocette is elérte a 182 km-es sebességet. Ezzel szemben a junior modellek aránylag nem voltak elég gyorsak. A Velocettek Achilles-sarkai a fékek voltak, Woods talán éppen ezért nem tudta megverni a lassúbb Nortonokat... A Quarter-Bridge fordulót legalább is két esetben fogyatékos fékhatás miatt hibázta el!

Norton főerőssége éppen a fékek voltak. Es a Frith, Guthrie, White trió. Mely 135 km-es átlaggal Guthrie révén a 350-es, 141.4 km-es átlaggal Frith révén az 500-as diadalt szerezte meg. Pedig Sulbyndál az 500-as győztes Frith gépe „csak” 182.4 km-t ért el... Woods Velocetteje pedig 195.8 km-t!...

Új autótulajdonosok  
figyelmébe...

Régi autótulajdonosok  
emlékébe!

# Continental



CONTINENTAL GUMIÁRUKERESKEDELMI KFT.  
BUDAPEST, V., ROTHERMERE-(BALATON-)UTCA 2. Tel.: 122-042

**Wien—Berlin:  
14 óra, 16 Schilling!**

Rudolf Windischgrätz herceg, a jeles osztrák sportember a nemrég lefutott berlini Avus-verseny alkalmával Bécsből startolva elismerésreméltó non stop túra keretében látogatott el 200-as Puch-gépén Berlinbe. A bécsi start időpontját szombaton reggel 3 órakor igazolta a floridsdorfi rendőrség és alig egy óra múlva már cseh területen robogott célja felé a vállalkozó szellemű sportember. A kora reggeli úde levegő szárnyakat adott a 200-as Puchnak, mely 8 óra 15 perckor már Prágát érte el. A Bécs—Prága átlag, beleértve a határállomásnál eltöltött időt, 60 km-es órátlagnak felel meg, ami — mint utólag mesélte — magát Windischgrätz herceget is meglepte. A kis masina, mely méhekhez hasonlatos kitarással zümmögött végig a Bécs—Prága útvonalon, helyenként elérte a 85—90 km-es átlagot is.

A cseh-német határt a 900 m magas fekvő Zinnwaldnál lépte át Windischgrätz herceg és délel 1 órakor érte el Drezdát, melynek határában — természetesen „zsebből” — megebédelt. Az út további része is minden zökkenő mentesen folyt le, a pokoli hőség többet ártott a vezetőknek, mint a gépnek, melynek csupán kipuffogó csöve vett fel némi kékes árnyalatot. Windischgrätz herceg kevéssel 5 óra után már Berlin alatt robogott, sajnos, az ottani nagyszabású útépitési munkák miatt meglelt kerülő okozta, hogy csak délután 6 órakor tudott a marien-

061 Telegramm		Deutsche Reichspost	
61 WIEN / 141 171 12 29 13 45			
29. V. 37. 14 11		= PRAESDAC BERLIN =	
Wien		PRAESDAC 25 51 36	
Seamtelegraphenamt Berlin		Der Deutsche Automobil-Club EV Präsidentenvertretung Berlin Sp W 81-171/13 W 50 50 Passauer Strasse 34	
WINDISCHGRATZ 28 MAI 3 UHR		13 GESTARTET= POLIZEI WIEN	
FLORIDSDORE+			
Berlin an:am 28. Mai 1937 um.....		202. Poststempel 28. MAI 1936 Bécsi Határudvar	
200 Puch. mit		Motor Nummer 90536, Polizei Nummer A-4074	
Fahrer: Prinz Rudolf W i n d i s c h - Grätz.		C 157 74.44	

feldi rendőrszobában jelentkezni, ahol hivatalosan igazolták az érkezés időpontját. Windischgrätz herceg természetesen nyomban telefonon a DDAC-nél is jelentkezett, ahol igen szívélyesen fogadták és van der Reke alelnök személyesen nyújtotta át az ugyan-csak kiérdemelt Avus-tiszteletjegyet.

A nem mindennapos non stop túra egyik legérdekesebb fejezete Windischgrätz herceg „zárószámadása”, melynek értelmében a túra üzemköltisége az Ausztriában, Iglauban, Prá-

gában és Berlin előtt vásárolt 5—5 liter keveréknek megfelelően mindössze 16.30 schillinget tett ki. Miután Windischgrätz herceg Carnet-val már rendelkezett, megtakarította a triptükkiadásokat is és a 3-ik osztályú 70 schillinges vasúti utazással szemben kerek 54 schillinges megtakarítást ért el! Végezetül, mint mondja: az Avus-verseny busásan honorálta igyekezetemet, kedden ismét Bécsben voltam... Ez a három nap feledhetetlen élmény marad számomra!



A Méray-Puch motorkerékpártulajdonosok nagy tábora igazolja ezen typus kiválóságát

# Válasszon Ön is 200-as MÉRAY-PUCH motort

STEYR-AUSTRO DAIMLER-PUCHMŰVEK  
MAGYAR KERESKEDELMI RT.  
Lehel-utca 25

MÉRAY  
MOTORKERÉKPÁRGYÁR RT.  
Zápolya-utca 15-17

# Rosemeyer (Auto-Union) nyerte a Vanderbilt-kupát

A németek az úvilágban is folytatták diadalútjukat

Az embermagasságú Vanderbilt-kupa már háborúelőtti alapítás, de az érte folyó 300 mérföldes verseny csak tavaly óta számíthat európai részvétellel, mikor Nuvolari (Alfa-Romeo) emlékezetes győzelmét aratta. Az idei verseny már a Newyork centrumától félóránnyira fekvő Roosevelt-Fieldre csábitotta a vezető versenymárkákat, Auto-Union, Mercedes-Benz és Alfa-Romeo legjobb menőit állította start-hoz.

Mint ismeretes, a tavalyi 4 mérföldes, 16 fordulós pályát, mely nem felelt meg a közönség igényeinek, 5.364 km-re rövidítették meg és a 16 fordulót hétre redukálták. Ezen átalakítás folytán a tribünök előtti egyeneseket 660 méterről 1245 méterre sikerült meghosszabbítani. Ugyanakkor az egyeneshez csatlakozó nyugati fordulót 4 méterre felemelték, úgyhogy az egyenesben messze 200 km-en felüli — Rosemeyer (Auto-Union) a tréningen 252 km-t ért el — sebességet lehet kitűzni, a csatlakozó emelt forduló pedig 140 km-es sebességet enged meg. Caracciola legjobb tréningköre 142.5 km átlagot reprezentált.

A 100.000 néző előtt lefolyt verseny startjánál, melyet a közbejött óriási felhőszakadás miatt két nappal el kel-

lett halasztani, 36 versenyző jelent meg. A mérkőzés Caracciola és Rosemeyer ádáz párvadala vezette be, melynek szépségét és akadálytalan kibontakozását a pályán hemzsegő versenyzők gátolták meg. A verseny első döntő epizódja a 16-ik körben következett be, amikor Nuvolari a versenyt feladta és egy körrel később Caracciola is talonba került. Rosemeyer most már egyedül nyargalt az élén, a 20-ik körben 132.05 km volt az összátlaga, a Mercedes-Benz-menő Seaman 35 másodperccel fekédt mögötte. Az élcsoportot Mays (Alfa-Romeo), Delius (Auto-Union) és Farina (Alfa-Romeo) zárták le. A 38-ik körben Rosemeyer tankolt és kereket cserélt, a szerelők káprázatos munkáját az amerikaiak nagy tetszésnyilvánítással kísérték. Míg Rosemeyer a depónál időzött, Seaman vette át a vezetést, de mikor a 45-ik körben ő cserélt kereket, ismét Rosemeyer került az élre. Az 54-ik körben Rosemeyer előnye 19 másodperc volt Seaman előtt, akit Mays két kör hátránnyal követett Delius előtt, aki váratlanul ugyancsak erős konkurenciát kapott a Farinát leváltó Nuvolari személyében. Kétszáz mérföldnél Rosemeyer csak 16 másodperc előnnyel bár, de biztosan kezében tartotta a



BERND ROSEMEYER — AUTO UNION

verseny sorsát. Seaman kevéssel a cél előtt másodszor is tankolt, ami további félperccel vetette vissza a ma amúgy is verhetetlen Rosemeyer mögött. Végeredmény:

1. Rosemeyer (Auto-Union) 3:38:00 mp. Átlaga 132.865 km, 2. Seaman (Mercedes Benz) 3:38:51 mp, 3. Mays (Alfa Romeo) 3:44:38 mp, 4. Delius (Auto-Union) 3:48:09 mp, 5. Farina-Nuvolari (Alfa Romeo) 3:51:29 mp, 6. Joe Thorne (Alfa Romeo) 3:59:56 mp, 7. Snowberger (Packard) 4:03:47 mp, 8. Walbur Shaw (Maserati) 4:04:03 mp.

A győztes Rosemeyer Bosch-gyújtással, Continental gumikkal és Bosch-gyertyákkal győzött.

## AUTO-UNION

# GYŐZ AMERIKÁBAN IS!

Rosemeyer (Auto-Union) 132.8 km-es átlaggal győz az úvilág klasszikus 480 km-es versenyén és megnyeri a VANDERBYLT-KUPÁT

Ne feledje el, hogy a

## WANDERER

## AUDI

## HORCH

AUTO-UNION GYÁRTMÁNY

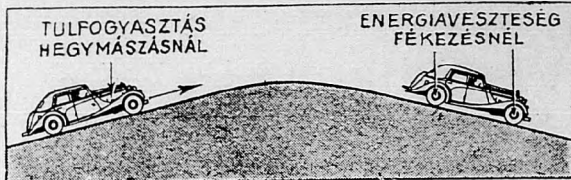
VEZÉRKÉPVISELET:

# HESS ERVIN, I., MÉSZÁROS-U. 15.

TELEFON: 150-090

Városi bemutató szalón: V., Mária Valéria-utca 1. sz. Telefon: 181-259.

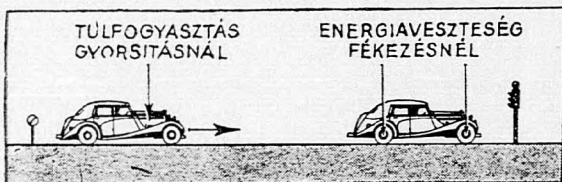
Ki hinné: hogy nemcsak a gyertyák szikraköz-nagsága, hanem még az is befolyásolja az **üzemanyagfogyasztást**, hogy mennyi a benzin a tartányban!



A legtöbb autós ma már tudja, hogy a gyors iram fokozott üzemanyagfogyasztást jelent és hogy ha mérsékelt tempóban, egyenletesen haladunk, úgy benzint takarítunk meg. Azt azonban kevesen tudják, hogy mit jelent ez számszerűen a gyakorlatban, mekkora a fogyasztásbeli különbség, ha „szeliden” hajtunk, vagy ha versenytempóban vágatunk?

Érdekes kísérleteket végeztünk a minap, a kísérlet eszköze egy éppen bejárt, 4000 kilométert futott, csukott, négylűléses, 680 kcm-es DKW Meisterklasse kiskocsi volt, melynek karburátorjához, gyújtásához stb. nem nyúltunk, tehát teljesen standard volt a beállítása, üzemanyaga pedig 1:25 arányban olajjal kevert motalkó. A karburátor pontosan kalibrált büretájából kapta az üzemanyagot, mindkét próba alkalomával pontosan egy-egy liternyit.

Mindkét próbát ugyanazon az útvonalon, a bécsi országot egyik szakaszán végeztük. Az első kísérlet alkalmával mérsékelt tempóban haladtunk, nem léptük túl, de nem is maradtunk alatta az 50—55—60 kilométeres sebességnél, nem változtattuk a sebességet, egyenletes tempóban gurultunk, nem fékezünk hirtelen, nem akceleráltunk, hanem amolyan „családi kirándulás” iramban haladtunk. A második kísérlet alkalmával ellenkezőleg, szupersport vezetési technikát alkalmaztunk. Lábdaszékig tapostuk a gázt ahol csak lehetett, a sebességváltót kihasználtuk, sokat kapcsolunk, az emelkedőket második folgással vetjük, a fordulók előtt hirtelen fékezünk és visszakapcsolva, akceleráltunk ki. A pontos mérések eredményeképpen az első számú kísér-



letnél egy liter motalkóval 17.400 métert tettünk meg, a második menetnél pedig csak 12.300-at, ami 5,8, illetve 8,1 literes fogyasztásnak felel meg száz kilométerre átszámítva. Ami azt jelenti, hogy a második kísérletnél kereken 40%-kal fogyasztottunk többet, mint az elsőnél! Közben természetesen semmit sem változtattunk a motor beállításán és az időjárásban, hőmérsékletben sem állt be változás, az óriási különbség kizárólag a vezetési technikára volt visszavezethető.

Látjuk tehát, hogy ha nem használjuk ki mindazt, ami a gépünkben „benne van”, úgy alaposan lefaraghatjuk üzemanyagszámlánkat. Es ez a módszer sokkal célravezetőbb, mint a karburátorral való oly sokak által ajánlott bepecselgetés, mely a legtöbbször nem javít, hanem ellenkezőleg, ront a helyzeten.

Nehogy azonban azt higgyük, hogy ha gépünk túlzottan fogyaszt, úgy annak kizárólag mi vagyunk az okai. Rengeteg olyan körülmény van, ami befolyásolja a fogyasztást, így elsősorban az, hogy motorunknak milyen a kompressziója, szelepei milyen állapotban vannak. Ha a szelepek nem zárnak jól, ha a szelephézagok beállítása nem helyes, ha a vezérműlánc megnyúlása következtében megváltozik a vezérlés beállítása, úgy a fogyasztás ugrászerűen emelkedhetik. Különösen akkor szokik fel erősen a fogyasztás szelephiba következtében, ha egyik-másik szelepünk fel van ragadva. Ezt — ha enyhébb esettel állunk szemben — alig vesszük észre, motorunk teljesítménycsökkenése alig észrevehető és kihagyást sem észlelünk, csak éppen sokkal több üzemanyag fogy el.

Igen gyakran a gyújtás beállítása felel a túlfogyasztásért, különösen akkor fogyasztunk túlzottan, ha nem elég az előgyújtás. Néha azért nem elég az előgyújtás, mert a karbantartás alkalmával rosszul állították be, néha a kontaktusok elfogása a hibás, néha az önműködő előgyújtás-szabályzó mechanizmus hibás: alig vesszük észre, hogy motorunk gyengébben „hűz”, de — gyakrabban kell a benzinkúthoz állani.

Ki hinné el, hogy a fogyasztást az is befolyásolja — és nem is megvetendő mértékben, — hogy mekkora a gyertyáink elektrodjai között levő szikraköz nagysága. Pontos mérési kísérletek alkalmával kitűnt, hogy a normálisnál valamivel nagyobb szikraköz csökkenti a fogyasztást, aminek cikkünk kereteit meghaladó termodinamikai okai vannak. Ha tehát gyújtásunk bírja és ha a szikraköz — akkugyújtás esetén! — 0,7 milliméterre növeljük: úgy takarékoskodunk.

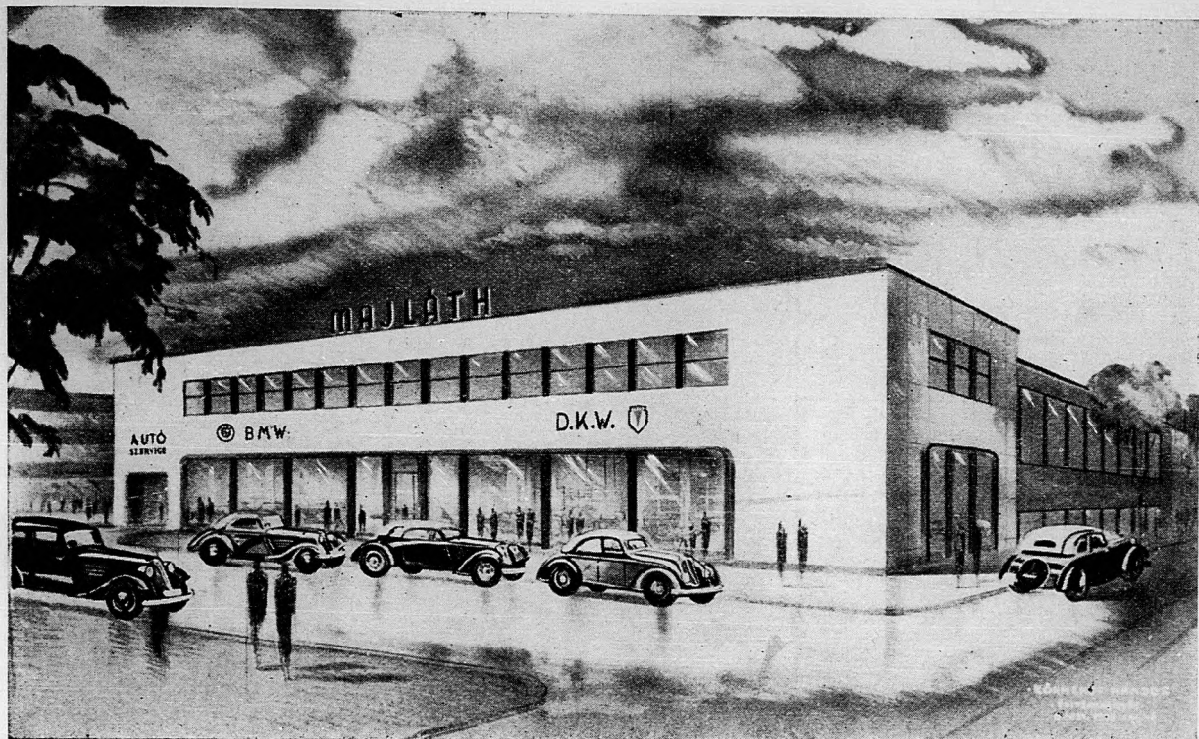
Azt említenünk sem kell, hogy ha kocsink nem gurul egészen „szabadon”, úgy ez üzemanyagpocsékolással jár. A szabadon gurulás alatt azt értjük, hogy a kerékcspapágyak, a fékek, a transzmisszió stb. nem fejt ki visszatartó erőt. Sokszor azt hisszük, hogy minden rendben van a kocsink házatáján és csak véletlenül vesszük észre, hogy az egyik fék gyengén surlódik. Azt pedig, hogy a sebességváltónkban, vagy a differenciálunkban olyan sűrű az olaj vagy zsír, hogy az felesleges surlódást okoz: sohasem vesszük észre, viszont túlfogyasztással kell megadnunk az árát. És mennyi benzint pocsékolunk el csupán azért, mert gumijaink túl puhák és fokozzák a gördülő ellenállást.

A benzinfogyasztást az is befolyásolja, hogy mennyire van teli a tartányunk és is szokjuk meg, hogy tankunk tartalma sohasem fogyjon tíz liter alá. Ha kevés az üzemanyag a tartányban, úgy fékezésnél, gyorsításnál a benzin hullámszik és aszerint, hogy hol a lefolyósó: vagy túlfolyik a karburátor a hirtelen hullám következtében, vagy pedig kevés üzemanyagot kap, mindkét esetben szabálytalanul válik a motor működése, ami túlfogyasztást eredményez. Ugyanez a helyzet, ha kevés benzinnel a tartányban gördős úton haladunk. Ha azonban legalább 10—15 liter van a tankban, úgy nincsen baj.

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

**KILOMÉTERJELZŐK**  
sebességmérők, autórak javítóműhelye  
TELEFON: **Schvarcz Testvérek**  
szakorások, Budapest, VI.,  
**1-296-24** Podmaniczky uca 59. sz.

Indian  
Motocycles  
magyarországi ve-  
zérképveleto:  
ifj. SEIFRIED HUGÓ  
Budapest, VI., Forgách-utca 10-14. sz.  
Telefon: 292-992. Gyári alkatrészek. Javítóüzem.



**ÁTKÖLTÖZTEM  
ÚJ ÜZEMHÁZAMBA**

**VI., LEHEL-UTCA 2**

TELEFONVÁLTOZÁS: 298-366, 298-398

**MAJLÁTH,**

**DKW ÉS BMW AUTOMOBILOK  
MAGYARORSZÁGI VEZÉRKÉPVISELETE**

# Ők ketten...

Írta: Biró Jenő.



**Gáz:** Pincér! Pincér!  
**Pincér** (o d a m e g y): Parancsol, Gáz úr?

**Gáz** (elmerengve): Tudja, elgondolkoztam azon, hogy milyen szomorú az, ha az ember öregszik...

**Pincér:** Miért tetszik ezt mondani? Gáz úr még nem öregszik!

**Gáz:** En nem, de a maguk szakácsnője annál inkább!... Napról-napra őszobb hajszálat hullajt a levezembe! Legalább hoznának egy barna szakácsnőt...

**Pincér:** Gáz úrnak a barna haj a zsánere?

**Gáz:** Fejen!... Levesben viszont a kockatészta a zsánere... S mivel a metélt őszhaját nem szeretem, vigye vissza!

**Pincér:** Mit hozzak utána?

**Gáz:** Hozzon nekem egy szép tyúk-mellet!

**Pincér:** A tyúkmell ma egy kicsit széftött!... Nagyon puha...

**Gáz:** Puha? Akkor tegyen rá egy Amazon-melltartót!

**Pincér** (dühösen el).

**Ragya** (bejön): Jó napot, Gáz úr!

**Gáz:** Szolgálja, Ragyám! Hogy van, hogy van?

**Ragya:** Ne is kérdezze! Ma reggel összeverekedtem az üzlettársammal!

**Gáz:** A Kacz-cal? Miért?

**Ragya:** Becsapott a gazember! De adtam én neki... Beletapostam a gyomrába neki...

**Gáz:** Szegény Kacz!... De mondja csak, mi az a jelvény a gomblyukában?

**Ragya:** Ez?... Ma kaptam... Mert beleptem a KMAC-ba!

**Gáz:** Ne meséljen! Azért, mert belelépett a Kacz-ba, azért mingyárt érdemrendet kapott?

**Ragya:** Nem a Kaczba léptem bele, maga szédült bivaly, hanem a KMAC-ba!

**Gáz:** Az előbb azt mondta, hogy a Kaczba!

**Ragya:** Abba is beleléptem!

**Gáz:** Maga máma mindenbe belelép?... Szerencsés lesz!

**Ragya:** Úgy veszem észre, maga nem tudja, mi az a KMAC!

**Gáz:** Pontosan nem tudom, de ha bele lehet lépni, akkor sejtem, hogy mi lehet!

**Ragya:** Hallja, ha a butaság virágot hajtana, magát csokrétdába lehetne kötni! En nem beleléptem a KMAC-ba, hanem beleptem!

**Gáz:** És ezért kapta a plectsnit?

**Ragya:** Maga hülye, a KMAC az egy club!

**Gáz:** Ragyám, maga már megint kártyázni akar!

**Ragya:** Nem kártyaclub! Sportegylet! Királyi Magyar Automobil Club, röviden KMAC! Érti már?

**Gáz:** Hogyne érteném? Maga belelépett valamibe, dühös volt, összevesszett a Kacz-cal, mire a sportegylet kitüntette! Ez csak egyszerű!

**Ragya:** A fene egye meg magát, megérdemelné, hogy kiverjem az orrából a porcot! Ez a téma be van fejezve, slussz!... Azt már meséltem, hogy megbüntettek a rendőrségen?

**Gáz:** Mert megverte a Kaczo!

**Ragya:** Gázkám, hagyja már a Kaczo, mert puliszkává verem és máliét süttetek magából!... Azért büntettek meg, mert a mult héten rossz helyen parkiroztam!

**Gáz:** Maga kertészkedni is szokott? Ezt nem is tudtam!

**Ragya:** Ki beszél itt kertészkedésről?

**Gáz:** Most mondta, hogy parkirozott!

**Ragya:** Az autómát parkiroztam, maga barom!

**Gáz:** Hogy lehet egy autót parkirozni? Muskátlit ültetett a pótkerekre? Szerintem meddő dolog!

**Ragya:** Gáz, maga reménytelen tinó, ha maga úgy tudná énekelni a Dubarryt, mint amilyen hülye, a Gustav Fröhlich már rég elvette volna feleségül! En azt ugatom, hogy szórakozottságból az Oktogonon parkiroztam!

**Gáz:** Látja, az is rossz hely! Szerintem reménytelen, hogy az Abbazia előtti ibolya teremjen!

**Ragya:** Maga paralizáltus agyrém, parkirozni szakmai nyelven annyit jelent, hogy ledállítani az autót!

**Gáz:** Maga ledállította az autóját? Biztosan nem tudta fizetni az adót.

**Ragya:** A téma gyógyíthatatlan hülyeség címén szintén be van fejezve! Hát azt már hallotta, hogy vettem egy Lancia Lambdát?

**Gáz:** A kistárnak?

**Ragya:** Dehogy a kistárnak! Magamnak!

**Gáz:** Minek egy ilyen felnőtt laklinak egy labda?

**Ragya:** Lambda! Ezzel a Lambdával trenirozok az őszi versenyre, érti?

**Gáz:** Hogyne érteném! Vett egy futball-labdát, mert részt akar venni az őszi versenyeken!

**Ragya:** Nem futball-labdát, maga hülye, hanem egy autót!

**Gáz:** Autóval akar futballozni? Szerintem, ha egyet belerug abba a koscsiba, leesik a cipőjéről a stopli!

**Ragya:** Ki akar az autóbá bele-rugni?... En nem!

**Gáz:** Akkor várhatja, amíg gólbá repül az a koscsi!

**Ragya:** De én nem futballozni akarok avval a Lambdával, hanem rá akarok ülni!

**Gáz:** Azt rosszul teszi! Mert ha ráül egy ilyen labdára, az vagy kipukkad, vagy maga gurul le róla!

**Ragya:** Hallja, ha magának akkora fülei lennének, mint amilyen hülye, másliba köthetnék őket a feje felett!... Az nem labda, hanem Lambda!

**Gáz:** Na hallja, csak tudok magyarul! Maga talán úgy mondta gyerek-korában, hogy megyek a grundra lambdázni?

**Ragya:** Mondja, én kitehetem a lelkemet, akkor se érti meg, hogy a Lambda az nem labda, hanem Lancia Lambda és egy olasz autónak a neve?!

**Gáz:** Akkor meg ne akarjon futballozni vele! Mert teszem azt, ha mégis kapura találja rugni és az a Hádá kivédi, akkor magát becsukják gázolás miatt!

**Ragya:** Tudja mit? Van egy ajánlatom: döglöjjen meg! Engem nem fog magával megütni a guta!

**Gáz:** Nekem is van egy ajánlatom, ha attól fél, hogy velem üti meg a guta!

**Ragya:** Nos?

**Gáz:** Üsse meg magát egyedül!

## Firestone

### HIGH SPEED

PNEUK

a vezérképviselőnél:

PNEUMATIK ÉS GÉPJÁRMŰKELLÉK  
BEHOZATALI KFT.

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

Ügyvezető: Vajda András

TÁVIRATCI M: FIRESTONE

### VIDÉKI

alképviselőket keres

### ZÜNDAPP

vezérképviselőt

### PAJOR IMRE

VI., JÓKAI-UTCA 21. SZÁM.

Telefon: 120-228.

## LICSÁJER JÁNOS

### BUDAPESTI AUTÓRUGÓGYÁRTÓ ÉS JAVITÓÜZEME

Specialista  
az autórugók  
gyártásában

Telefon:  
1-463-51

MINDENFÉLE GYÁRTMÁNYU KOCSIKHOZ KÉSZ RUGÓK RAKTÁRON



BUDAPEST,  
VIII., Thek  
Endre u. 14.

Telefon:  
1-463-51

# Szorgalmasan tisztítsuk szitáinkat, ha grafitozott olajat vagy üzem- anyagot használunk

A grafitall preparált olaj vagy üzemanyag használata az autotechnikában nem mai keletű, de csak most vált „divattá”, amikor az újdonsült autótulajdonos nem sajnálja semmit sem gépétől és igyekszik azt a legjobb karban tartani. Készségtelen, hogy a grafitozott kenőolaj, vagy a grafitos készítménnyel vegyített, kétütemű motorokban használt motalkó-olaj keverék valóban jó hatással van a motorra, mert a hengereket és dugattyúkat grafit védőréteggel látja el, ami a kopást csökkenti és biztosítja a jó kompressziót.

Számtalan grafitkészítmény van forgalomban, melyek mindegyike egy és ugyanaz, amerikai eredetű, úgynevezett Acheson-féle koloidális grafitot tartalmaz olajban szuszpendálva, amit különben az is elárul, hogy a legkülönbözőbb készítmények nevében mindig fellelmi a „Koll” szócskát. Aszerint, hogy a készítmény több vagy kevesebb koloidális grafitot tartalmaz: többet vagy kevesebbet vegyítünk a karterbe öntött olajba, vagy keverék-olajozás esetén a benzin-olaj keverékbe.

A grafit koloidallal kevert olaj- vagy üzemanyagkeverék használatánál azonban figyelembe kell vennünk azt, hogy a grafit nem igazi koloid és így, bár

teljesen keveredik az olajjal vagy üzemanyaggal, idővel részben mégis kicsapódik, leülepszik. A kivált grafit könnyen eldugaszolja az olajsztát, ami igen súlyos kenési zavarokra adhat alkalmat, mert a cirkuláció tökéletlenné válik és a kenési pontok nem kapják meg szükséges olajadagjukat. A hibán csak úgy segíthetünk, ha az olajsztát szorgalmasan tisztítjuk, ezt a munkát, mely az olaj grafittartalma miatt a szokottnál is piszkosabb, a legjobb avatott szerelőre bízni.

Ha motorunk keveréklajozású, úgy az üzemanyagba kevert koloidális grafit igen könnyen eldugaszolhatja a benzinsztátokat. Ilyenkor a motor benzinben szegény gázkeveréket kap, melegszik, nem hűz és időadással komoly üzemzavarokkal is szédíthatunk. A leghelyesebb legalább 1000 kilométerenként kiszedni úgy a tartányfenékén, mint a karburátorban levő üzemanyagszűrőt és azt kefével alaposan megtisztogatni, majd benzinben jól kimosni, hogy a képződött grafitlerakódást nyomtalanul távolíthassuk el.

Látjuk tehát, hogy a grafitos olaj vagy üzemanyag használatának minden előny mellett megvannak a maga nem kicsinylendő hátrányai is, melyeket azonban — mint elmondottuk — némi fáradsággal kiküszöbölhetünk. A legokosabb márkás kvalitásolajokat használni, mely grafitos készítmény hozzákeverése nélkül is maradéktalanul látja el hivatását. Ha viszont gyenge minőségű, olcsó, hordóból kimért úgynevezett kommersz olajokat használunk, úgy a grafit annak kenőképességét valóban javítja, tökéletes kenőanyagot azonban nem tud belőle varázsolni.

Felső olajozásra a nagy gyárak által forgalombahozott, grafitmentes felsőolajok bármelyike a legjobb. Itt különösen azért ajánlják a grafitmentes készítmények használatát, mert a grafit a villamos áramot jól vezeti, ha tehát grafitos keverékkel oldjuk meg a felsőkenést, úgy a gyertyára kerülő grafitos olaj következtében sokkal könnyebben áll elő az áramszivárgás.

**Helyreigazítás.** Az Auto-Motor legutóbbi, 9-ik számában a 194-ik oldalán közölte Fiat Ballilla „1100” leírás címűbe sajnálatos sajtóhiba csúszott. Helyes értelmezés szerint az új Fiat-típus fogvasztása természetesen nem 2, hanem 9 liter, ami a leírásból is kiderül.

Az idei Gordon-Bennett ballon-verseny győzelmet 1430 km-es távval a belga Demuyter-Hoffmans-pár által repült „Belgica” ballon nyerte meg a lengyel „Polonia” ballon előtt, mely 1400 km-t tett meg a szelek szárnyán. Demuyter immár hatodik GB-győzelmet aratott.

Súlyos baleset érte Fumagallit, az olasz Gileria-gyár teljes vezetőjét, aki a gyár legújabb típusú 4-hengeres versenygépevel Manában 180 km-es tempóban bukott és többszörös bordatöréssel és agyrázkódással került kórházba.

A Dieselmotor a sínpáron is folytatja diadalútját. A német vasutak, melyek a „Flügender Frankfurter, Hamburger stb. típusú 3-részes, 160 km sebességre képes gyors motorvonatokból eddig 14 darabbal rendelkeztek, elhatározták, hogy újabb 14 darab ilyen típusú motorvonatot helyeznek üzembe.

**Mégis új!  
Mégis magyar!**

# K. M. B.

Az igazi magyar motorkerékpár. Saját motorral négy sebességgel. Kézi- és lábkapcsolással 1250 — P. BOSCH villanyberendezéssel Akkumulátor gyújtással 1450. — P. Hozzáértékelt magas áron becserélünk. Speciális kullódi min-ajú motorkerékpáralkatrészgárto üzemünkben bármilyen alkatrészek raktáráról telárban. Precíziós gépeinkkel hengerek közörlése P 3.80-tól. Dugattyú készítése P 3.50. Generáljavítások legolcsóbban.

Postai megrendetések azonban legmondosabb elintézése.

## MOTORKÖZPONT

Vörösmarty-utca 45, KISS

Kérje postán díjmentes alkatrész árjegyzékünket.

**FIGYELEM! MEGJELENT!**

VIKTÓRIA AUTÓSZAKISKOLA III. kiadásában  
**Autóvezetők és Motorosok kézikönyve,**

mely kezdőknek és szakembereknek nélkülözhetetlen, mert tartalmazza a legújabb technikai újításokat. Beművelésért a legutolsó kiadású szabályzat. 5 PENGOS DIJTALAN UTALVÁNY. Kapható minden könyvkereskedésben. — ÁRA 6 PENGÓ. Megrendelhető Viktória autószakiskolában Andrássy-út 2. Tel.: 120-81.

**Autókesztyű. P 6.80**  
kocsimosóbőrök és szivacsok a legnagyobb választékban

## OTTENREITER

KESZTYŰS ÉS BŐRÁRUK  
Petőfi Sándor-utca 3. Telefon: 189-7-81.  
Minden darab OTTENREITER minőség

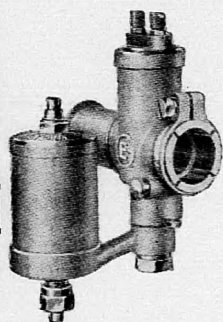
## B I Z A L O M

dolga a motorkerékpárjavítás  
**FRÜHWIRTH LENDER SÁNDOR**  
javítóműhelyében olcsó, gyors és jó munkát kap. Kérdezze meg nevőimet  
Desssewffy-u. 26. Telefon: 12-96-87

MOTOROLAJ  
**LARDOLINE**  
RICIT

**Grätzin**  
karburátorok

**Hajot**  
olajpumpák



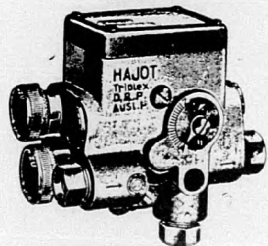
**motorkerékpárokhoz  
a legtekéletesebbek**

Vezérképvelet:

**M. A. K.**

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

Telefon: 12-68-34.



## Dobos István emlékére

Írta: BÍRÓ JENŐ.

A rotációs gépek époly közönyösen forogtak, mint mások és az újságokban sem dültek össze az ólombetűk, amikor közölték a szörnyű hírt: Lezuhant... A szívem verése is elállott egy pillantra, elolvastam újból és újból és a lelkem mélyéről feljajdult a tiltakozás: Nem igaz! Nem lehet igaz!... Dobos Pista... nincs többé!

A szemem előtt összefolytak a betűk és a fájdalom, az emlékezés könnyein keresztül elébem tűnt a képed, Pistám, a fiatal arcod, ahogy 28 évvel ezelőtt megismertelek. Gyuláról jöttél... Az arcod még lányos, sima volt, de a szemedben ott izzott a mártírok szent lángja, a lelkes férfiakarat! Pilóta akartál lenni már akkor, amikor a kezdetleges gépekre felszállni még valóságos istenkísértés volt... És te, Isten nevével ajkodon, ezerszer és ezerszer kísértetted Istent azóta is!

Ismertelek, Pistám, mint tulajdon testvéremet. Az utolsó repülésed végső magasságain túl kell, hogy mindenki megtudja rólad: Nem egyéni hiúság, nem pénzéhség fűtött téged... Szent elhivatottsággal, önzetlenül vállaltad a névtelen hősök mártírságát! Blé-



Sürgült kép a magyar repülés hőskorából: balról vitéz Fehér András, Kvasz András és Dobos István †

riot, Latham és a világhíres amerikai Wright testvérek példája lebegett szemed előtt és azt akartad, hogy eredményeiddel a magyar dicsőséget ird fel a legendás hősök nevei fölé, a végtelen egek horizontjaira.

Magyar sors volt a sorsod, felejtetetlen drága Pistám, hősi magyar önteláldozás, a magyar repülés fejlődéséért. Pistám, drága halottam, mindnyájunk halottja, az egész magyar kö-

zönség halottja vagy és mégsem tudunk bücsüzni föléd. Mert itt maradtál közöttünk a szerietünkben, a te jó-ságos halhatatlan lelkedet éreztük lebegni felettünk a kéklő magasságokban, ahová ezentúl még bátrabban repül fel az új magyar pilótanemzedék, mert tudja, érzi, hogy segíti és óvja őket odafenn a te láthatatlan, erős, bajtársi karod!  
Nyugodjál békében!

## Gall (BMW)

nyerte a holland TT-t!

A tavalyi svéd Grand Prix eseményei után az idén a holland Tourist Trophy bizonyosodott be, hogy a félelmetes angol Norton-menők sem verhetetlenek! Az olaszok ideai angol TT-győzelmé, a Norton-verő német menők malmói sikere mind beszédese bizonyítéka annak, hogy a kontinens motorkerékpár sportja ma már feltétlen komoly ellentele a másfél évtizeden át egyeduralgó angol versenysportnak. Sőt, a kontinens versenygépei konstrukciós szempontból bizony igen gyakran felülmúlják az angol versenymasinákat és csupán Albion fűtinak kifinomult tuning művészele és élversenyzőinek tagadhatatlan tudásbeli félténye az, ami a hegemoniát a versenypályákon Anglia számára biztosítja.

Már a 100.000 néző előtt lefutott holland TT tréningjei beigazolták azt, hogy a szuper-sebességekre alkalmas gyors pályán a németek és olaszok éppen géptechnikai egyenrangúságuknál fogva egyenrangú ellenfelei lesznek a Norton istállóknak. A verseny azután még többet mondott: a BMW-éllovasok, Gall és Ley, az első körökben 6, majd 10, végül 15 másodperccel verték körönként a Norton-menők éllovasát, a félelmetes Guthriet, aki végül is megelégedve a számára reménytelen versenyt, félreléltotta gépét és elismeréssel szemlélte a közel 400 km-es távon, 148,5 km-es rekord-átlaggal győztes Gall rekordjait, melyek során 153 km-es körrekordot állított fel. Gall márkatársa, Ley kisése után fölényesen nyerte az 500-as kategóriát az angol Daniels (Norton) és a finn Lampinen (Norton) ellen. A 250-es kategória, közel 300 km-es távon, a DKW-menő Winkler zsákmá-

nya volt, aki 126,6 km-es rekord-átlagával biztos győzelmet aratott az angol Tyrell Smith (Excelsior) Kluge (DKW) és az ugyancsak angol Manders (Excelsior) fölött. Ezzel szemben a 350-es kategória versenye az angolok háziversenye volt: a 350 km-es távon White (Norton) győzött 136,9 km-es rekord-átlaggal Frith (Norton), Mellors (Velocette) és Thomas (Velocette) előtt.

## Megváltoztatták a Reznicek-díjas verseny eredményét

A KMAC Nemzeti Sportbizottságának döntése megváltoztatta a KAC Reznicek-díjas versenyének eredményét. Mint tudjuk, Hambach László, aki Puchján a 350-es kategóriában indult; megővta Zsótér (TWN) győzelmét és igazolta, hogy Zsótér eltért a versenyszabályokban előirt útvonaltól.

Az óvast első fokozaton a KAC rendezőse, illetve a verseny sportbiztosai elutasították, Hambach azonban fellebezett és a KMAC Nemzeti Sportbizottsága végső fokon úgy döntött, hogy megsemmisítette Zsótér győzelmét és Hambachot ismerte el a 350-es csoport első helyezettjének.

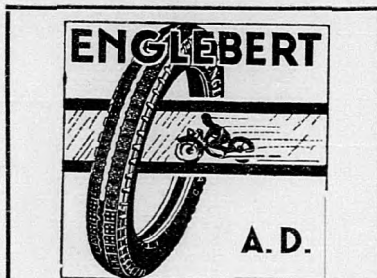
Hambach László ilyen körülmények között igen kedvező helyezéshoz jutott a bajnoki pontszámításban és a legszebb reményekkel tör a bajnoki babér felé. Annál jelentősebb ez a szereplés, mert Hambach 250-es Puch-géppel a 350-es kategória kombatlansáival veszi fel a versenyt — sikerrel.

A genfi Motococche-gyár, melynek motor-kerékpár-gyártmányait hazánkban is nagy népszerűségnek örvendtek, végérvényesen beszüntette üzemét.

A Monthléry autodromban csupa hölgyvezetőkből álló team — Hellé, Nive, Desvallas, de Fores és Siko — egy Ford-V8 volánjánál váltott vezetéssel 10 nap alatt 34.000 km-t hagyott maga mögött, miközben 10 világot és 15 nemzetközi rekordot javított meg.

Az Alfa Romeo-gyár jövő évi GP-koesijai, melyek az új formula szerint készülnek, már munkában vannak. Az egyik típus 2998 cent-es, kompresszoros, a másik 4488 cent-es, kompresszor nélküli modell lesz. Ing. Jano terveit köztől azokivül egy 8, esetleg 12 heugeres, 1,5 l-es (1) versenykocsi is szerepel.

Az USA területén közlekedő automobilok több kenőanyagot fogyasztanak, mint az összes többi iparágunkban üzemben levő gépek.



## SUPERGRIFF

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

## RÓNA GYÖRGY

ENGLEBERT pneumatikgyár magyarországi eladási telepe

BUDAPEST, V., HOLD UTCA 25.

TELEFON: 125-473, 113-448.

**LÁSZLÓ ANDOR B. T.**

GENERAL

MOTORS hivatalos

javító üze me.

V., Révész-u. 5. T.: \*2-988-33.

# A Guthrie—Frith Norton-kettős kétszeres diadalt aratott a berni Európa Grand-Prixen

A 250-es csoportban a Guzzi-menők győztek, az oldalkocsis versenyek kettős DKW-diadalt eredményeztek.

A holland TT eseményei után fokozott érdeklődés kísérte a berni Európa Grand Prix lefolyását, melynek keretében az angol, olasz és német extraklasszis legjobb szpídmenői állottak a starthoz. A 250-es kategóriában a Guzzi- és DKW-menők már évek óta uralják a porondot, a 350-es és 500-es csoportokban azonban az angol élversenyzők, bár nimbuszukon az utóbbi versenyek során több csorba esett, még mindig szinte egyeduralkodóknak számítanak. Az idei Európa GP világszerte óriási érdeklődést keltett, hiszen kétféleképpen az olasz és német gárda legjobbjai indultak ismét megújuló ostromra az angol hegemonia ellen. Az ostrom, mint már annyiszor, ismét összehasonlítható, részben az angol menők eme pályán fokozottan kidomborodó kifinomult technikai fölénye, részben a versenyszerencse folytán, mely a „kontinentális” gárda éllóvasát, Gallt, a verseny korai feladására kényszerítette...

## Harc nélküli angol diadal a 350-es csoportban!

Az első versenydélutánon tizenhét 350-es masina ütközött meg a Bremgartner-Wald körén. Start után nyomban a Guthrie—Frith Norton kettős diktálta az iramot, megszületett a 138.8 km-es körrekord és — a mezőny messze lemaradva, követte a gép-gép mellett biztos győzelem felé száguldó éllóvasokat. A két Norton-menő valószínűleg lelépte a mezőnyt, melyből még az angol Veloceite exponensek, Mellors és Thomas sem tudtak velük lépést tartani. Eredmények:

1. Guthrie (Norton) 2:27:31.4 mp. Átlag 133.2 km. Rekord! 2. Frith (Norton) 2:27:31.6 mp., 3. Thomas (Veloceite), 4. Layer (Veloceite), 5. Elst (Norton), 6. Link (Norton).

## A Tenni—Pagani Guzzi-kettős nyerte a 250-es kategóriát!

Tizennyolc versenyző állott a vonalhoz. Az első köröket a DKW-kettős, Kluge és Winkler vezették, majd a Guzzi-trió, Tenni, Woods és Pagani ment támadásba. Körökön át tartott az ostrom, Tenni, a Guzzi-menők éllóvasa ádáz harcot vívott a két némettel. A 10-ik körben Tenni vezetett, a 12-ikben ismét Kluge volt az élen, míg a 13-ik körben megint az olasz vette át a kommandót, míg újabb öt kör után, 131.1 km-es rekordkör árán, a változatosság kedvéért Winkler nyomult az élre. Két körön át Winkler vezette a mezőnyt, ekkor tankolnia kellett, Kluge is tankolt és ezalatt az olaszok, akik tankolás nélkül futották a versenyt, olyan jelentős egérutat nyertek, mellyel a versenyt már a táv felében a maguk javára döntötték el a lelassuló németekkel szemben. Eredmények:

1. Tenni (Guzzi) 2:16:36.4 mp. Átlag 127.9 km., 2. Pagani (Guzzi) 2:17:58.2 mp., 3. Kluge (DKW) 2:18:34.8 mp., 4. Winkler (DKW), 5. Woods (Guzzi), 6. Hauser (DKW).

## A Guthrie—Frith Norton-kettős diadalt aratja az 500-as csoportban.

Hatalmas iramban indult a verseny, a startkört Gall (BMW) fejezte be elsőnek tetemes előnyt biztosítva magá-

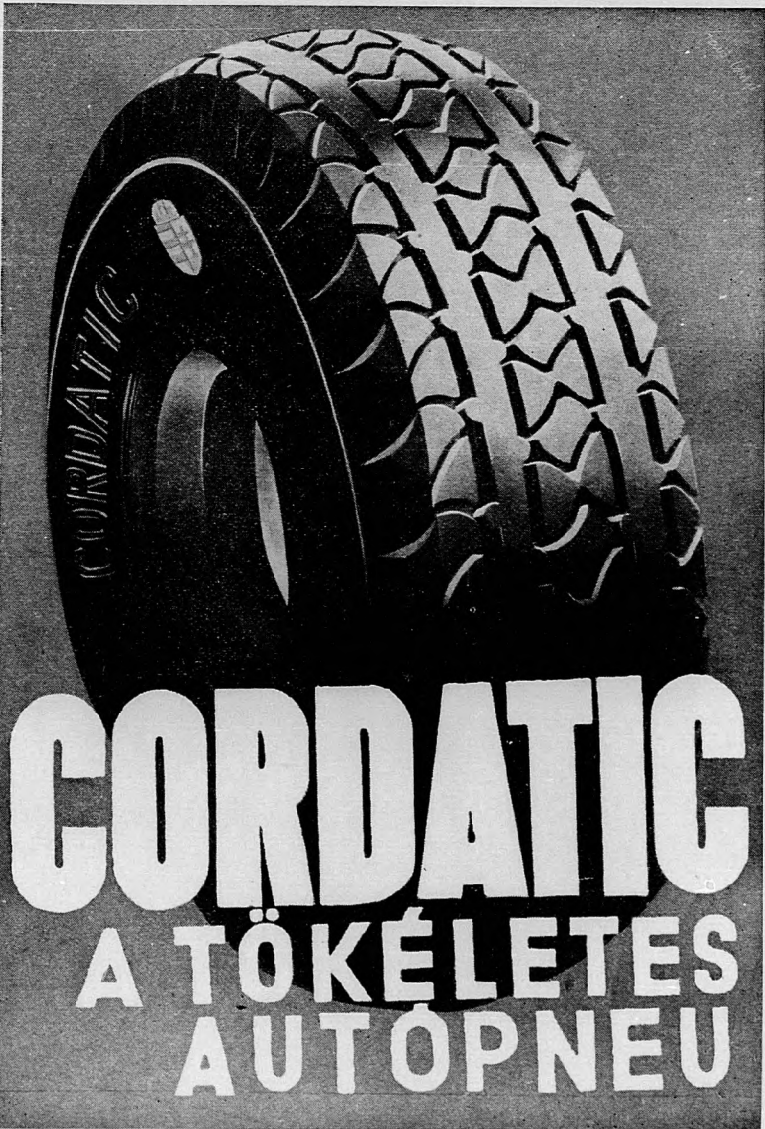
nak a két angol Guthrie és Frith előtt, akik centiméterekre a belső szegélykötől húznak végig a cirkuiten. Mögöttük Bodmer (DKW), Herz (DKW), Mansfeld (DKW), a világrekorder 4 hengeres Rondine-Gilera nyergében Aldrighetti, Ley (BMW), majd Tenni (Guzzi) és a többiek robogtak. A második körben már Guthrie futott az élen és Frith is erősen Gall nyakában volt. A harmadik körben már Frith is Gall előtt futott, aki tarokkozó motorjával a verseny korai feladására kényszerült és ezzel a verseny el is vesztette minden érdekességét: az angolok biztosan győztek, győzelmiüket ezúttal a mezőny leggyorsabb gépeinek számító Guzzi-menők sem teheték kétségessé. Eredmények:

1. Guthrie (Norton) 2:18:09.8 mp. Átlag 142.266 km. Rekord! 2. Frith (Norton) 2:18:12.2 mp., 3. Tenni (Guzzi) 2:19:12.4 mp., 4. Woods (Guzzi) 2:19:50.2 mp., 5. Ley (BMW) 2:20:45.4 mp., 6. Bodmer (DKW), 7. Págorini (Guzzi), 8. Roigk (Huszgvarna).

A verseny leggyorsabb körét 147.23 km-es átlaggal Frith (Norton) futotta.

## A DKW-menők letarolták az oldalkocsis versenyeket.

A 600-as és 600-on felüli oldalkocsis kategóriák mezőnyéből az első körök pozíció-harca után a svájci NSU-menő Stärkle küzdötte magát az élre, miközben 117.52 km-es pompás oldalkocsis körrekordot állított fel. A táv harmada után azonban Stärkle maga diktálta tempójának esett áldozatául, bukott és a verseny feladására kényszerült. A verseny ezzel eldőlt, a DKW-menők legerősebb konkurenciáktól szabadultak meg! Így az 1000-es csoportban Braun (DKW) győzött 111.877 km-es átlaggal, míg a 600-as kategóriát Schumann (DKW) nyerte 112.689 km-es rekordátlaggal, márkatársa, Kahrmann előtt.



**MIELŐTT  
MOTORKERÉKPÁR-  
ALKATRÉSZT vesz  
saját érdekében nézze meg  
HASZNÁLT ALKAT-  
RÉSZRAKTÁRAMAT  
REICHFELD GÉZA  
V., VISEGRÁDI UTCA 11/a.  
Uj telefonszám: 127-906  
NAGY VÁLASZTÉK HASZNÁLT MOTOROKBAN**

Generáljavított és használt **motor-  
kerékpárok** és **oldalkocsik** át-  
költözés miatt igen olcsó áron eladók

**CSERÉPFALVI  
LOVAG-U. 2. TEL.: 310-619**

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

**NÁLAM RAKTÁRRÓL KAP**

150-es, 200-as, 250-es kétütemű,  
350-es O. H. V.

**VICTORIÁT  
350-es S. V.**

**STANDARDOT  
500-as S. V. Songstroke**

**SUNBEAMET  
IGYEKEZZEN,  
HOGY RAKTÁRRÓL KAPHASSON.  
KOPPÁNYI, DESSEWFFY-U. 47.**

**KESJÁR JÁNOS**

zománczó és duccozó  
címfestő, reklámtervező, mázoló

BUDAPEST,  
VII., Rózsau-tca 38/a.  
TELEFON: 135-669

ELSŐRANGU ÁLLAPOTBAN levő 600-as  
alulvezérelt oldalkocsis Douglas és egy  
350-es O. H. V. JAP feltűnő olcsó áron  
eladó. Megtekinthető Reichfeldnél, Visegrádi  
utca 11/a.

Felélős szerkesztő és kiadó:  
K R A M E R J E N Ő

Általános Nyomda, Könyv- és Lapkiadó Rt.  
Nyomdáért felélős: Dr. Uj István.

## Mi ujság, Hébli úr?

— A Zündapp-képviselőt berkei-  
ben titokzatos dolgok vannak ké-  
szülőben. Pajor Imre mérnökökkel,  
gyárakkal tárgyal, szerszámok ké-  
szülnek, gépek, de a titokzatosan  
mosolygó arcokból semmi bizonyo-  
sát nem lehet kiolvasni. Annyit el-  
árultak: a piac számára nagy meg-  
lepetés készül!...

— *Költözködés?*

— A Deményi és Fia cég végre  
beköltözött gr. Zichy Jenő ucai  
üzemházába. A telepen természet-  
esen még folynak az építkezések  
hiszen a cég új telepén a bemutató  
irodahelyiségek mellett a Morris,  
Woolseley és MG tulajdonosok szá-  
mára teljesen modern service és  
javítóüzemet állít be. Örömmel lát-  
juk a cég izmosodását!

— *Mit szol Hébli úr a pompás  
Adler-sikeréhez a 24 órás Le Mans  
versenyen?*

— A 24 óráig tartó, megállás  
nélküli küzdelem célja tulajdon-  
képen a túra- és sportkocsik szer-  
kezetének, ellenállóképességének a  
megállapítása volt. A verseny vál-  
tott vezetőkkel folyt le, akik négy-  
óránként cseréltek egymást. Le  
Mans-ban 54 induló volt és mind-  
össze 17 tudta a versenyt befejezni.  
Az ADLER-kocsik óramű pontos-  
sággal futották köreiket és az 1700  
km-es, áramvonalas Trumpf-gépek  
az egyenesekben 160 km-es átlagot  
értek el annak ellenére, hogy az  
ugyanebban a csoportban küzdő  
angol 1700 km-es gépek 80 lóerőt,  
míg az Adlerek motorja mindössze  
55 effektív lóerőt fejtett ki. Ennek  
a magyarázata az áramvonalas ki-  
tűnő konstrukciójában található,  
mely lehetővé teszi, hogy kisebb ló-  
erő és kevesebb üzemanyag-fo-  
gyasztás mellett nagyobb sebessé-  
get érjenek el, mint a nagyobb mo-  
torral. Ilymódon az ADLER  
TRUMPF gépeknek sikerült a versen-  
yten kiváló eredménnyel befejez-  
ni és az 1500—2000 km-es csoport-  
ban a magyar gróf Orsich a német  
Sauerweimmel együtt 24 óra alatt  
2766, míg Guillaume Löhr-rel a  
harmadik helyen 2735 km-t futottak  
be 24 óra alatt, ami a számos ka-  
nyarral és kis kifutóegyeneseikkel  
bíró pályán igen magas átlagot  
jelent. Érdekes, hogy két francia  
magánvezető egylíteres ADLER  
JUNIOR-ral az 1100 km-es cso-  
portban a második helyezést szere-  
ték meg és 2064 km-es befutó tá-  
volságokkal majdnem 85 km-es átl-  
agot értek el.

— *Mi ltr a könyvpiacn?*

— A Viktória autószakiskola  
hosszú és fáradságot nem kímélő  
munkával minap hozta forgalomba

az „Autósok és motorosok kézi-  
könyve” harmadik, teljesen átdol-  
gozott kiadását, mely felöleli a leg-  
újabb technikai újításokat, foglal-  
kozik a modern motorkerékpárokkal  
és dieselmotorokkal is. A könyv  
a technikai tartalom mellett a leg-  
újabb közlekedési szabályzatot is  
magában foglalja, mely rész külön  
kis füzetben 1.30 P áron külön is  
kapható. A teljes mű ára 8 P.

— *De csak most veszem észre,  
Hébli úr, maga a tenger mellett  
nyaralt, szép fekete és olyan jól-  
táplált.*

— Mindenkinek ezt mondom, de  
Szerkesztő úrnak elárulom az igaz-  
ságot. Két hetet fölöttem a nóg-  
rádverőcei Dunastrandon, amit  
nyugodtan a Duna Rivierájának  
nevezhetek. Ott nemcsak fiziki, ha-  
nem szellemi felüdülést is talál az  
ember. És ami a legfontosabb, rövid  
egy órára van Pestfőlt és a nyaralás  
költsége nevetségesen olcsó.

— *Hiába, Hébli úr, maga a leg-  
szemfülebb ember Pesten, mindent  
lát és mindent tud.*

— Köszönöm a dicséretet. De hadd  
meséljem el azt a nem mindennapi  
esetét, ami a népszerű Steiner bácsival  
förtént. Nem rég ünnepelte a  
83. születésnapját, mikoris az egész  
szakma jókívánságaival halmozta  
el. Egyik nap Amerikából hozott  
levelet a posta. Érthető kíváncsi-  
sággal bontotta fel Steiner bácsi a  
szokatlan alakú levelet, melyben  
John Mezei a levél feladója. New-  
York City legnagyobb autóservicé-  
nek tulajdonosa tolmácsolta jóki-  
vántásait. Mint ahogy mindenki,  
úgy Szerkesztő úr is joggal kérdezi,  
mi van ezen érdekes? Csak annyi,  
hogy 32 évvel ezelőtt, 1905-ben, Me-  
zei János inas volt Steiner bácsinál  
és mint esztalán subane, egy óvat-  
lan pillanatban kigurult az udvar-  
ból egy javításra behozott kocsival.  
Az autózás vége, halálos karambol  
volt, amiért a János fiut elítélték  
nyolc hónapra. Hogy-hogynem, a  
kis Mezeinek sikerült kijutni Ame-  
rikába a Steiner bácsitól kölesőbe  
kapott 900 forinttal, azóta a Janiból  
mister John Mezei és Steiner úrból  
Steiner Bácsi lett. Megható és igaz  
förténet ez, szerkilenszázharminé-  
hétben, olyan, mint egy amerikai  
film.

— *Hallom, Kesjár új helyiségben  
ütötte fel műhelyét?*

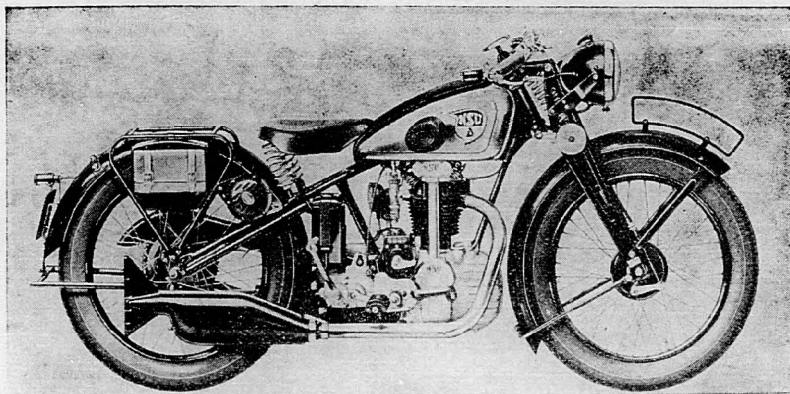
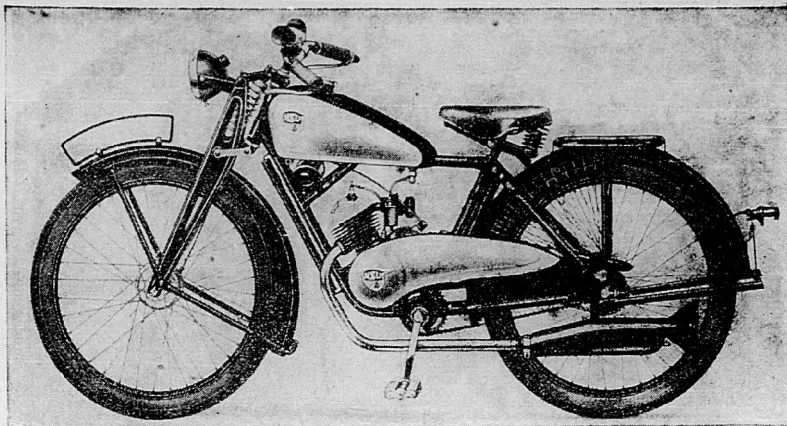
— Erről majdnem elfelejtkeztem.  
Kesjár János a negyedlíteres kate-  
gória éharcosa, aki civilben jó-  
nevű zománczó, megnagyobbított  
új üzemét most nyitotta meg Ró-  
zsa uca 38/a. sz. alatt. Ha lehet,  
most még szebben dolgozik, mint a  
multban. Új motort csinált a pom-  
nás Indiánomból. Szébb mint új-  
korában.

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

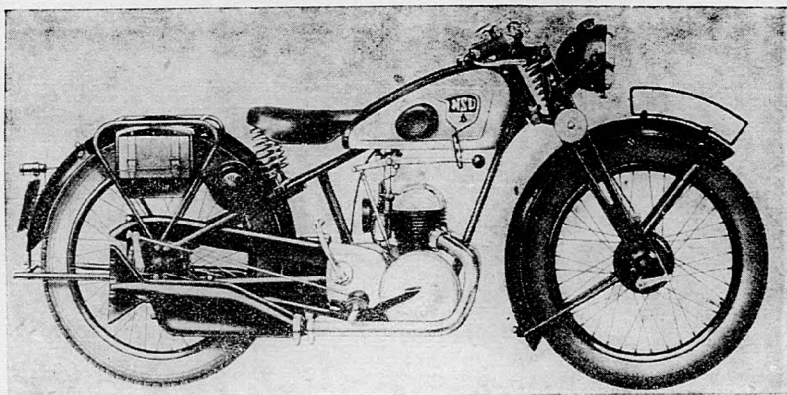
# NSU

## 1937. ÉVI UJDONSÁGAI

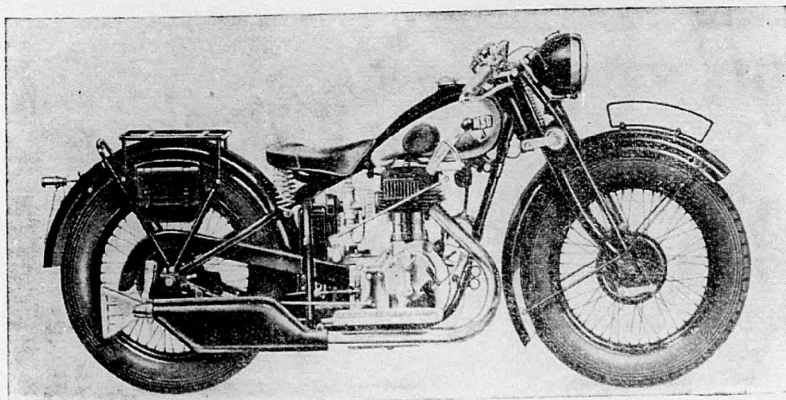
A 100 km-es NSU-Quick 2.75 HP teljesítménye 55 km-es sebességet garانتál. Fogyasztása 100 km-re 1.8 liter, sebességváltója a kormányrúdról működtethető, 15 Wattos világítással van szerelve.



A 200-as NSU modell 7 lóerős motorja 3 litert fogyaszt 100 km-re és könnyen kifutja a 80-85 km-es sebességet. A négyfokozatú sebességváltó magasabb utazási átlagot és takarékos üzemet eredményez.



A 250-es és 350 es olív. NSU modellek 100 km körüli sebességekre képesek. Mindkét gép négysebességű látkapcsolással van szerelve.



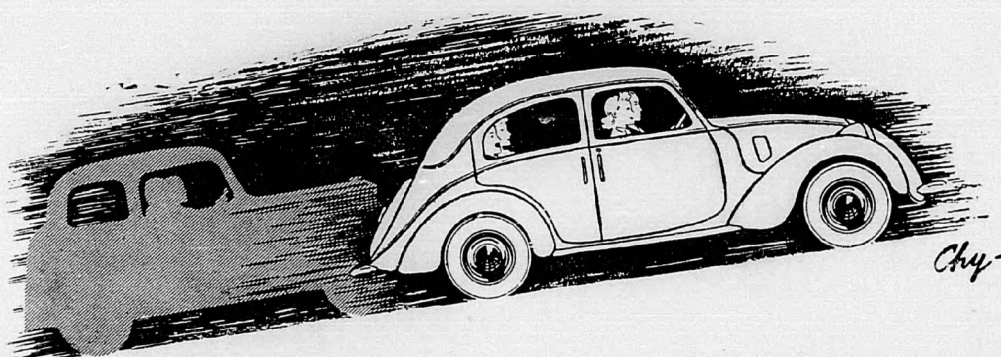
Az oldalt szelepeelt 600-as NSU az ideális túragép. Természetesen négysebességű modell.

NSU vezérképviselőt:  
**BIRÓ JENŐ**  
alkatrész- és pneumatikraktára  
LISZT FERENC-TÉR 2

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