

AutóMotor

A LEGNAGYOBB PÉL-
DÁNYSZÁMU MAGYAR
MOTORSPORTLAP



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

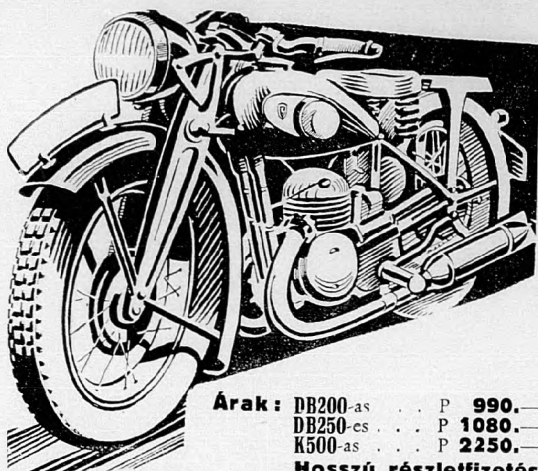


WANDERER

Az élénk, mozgékony, jó hegyászó és gyorsuló kocsival élvezet a hegyekben túrázni. A kompresszoros Wanderer nem ismer hegyet és úgy surran fel a legmeredekebb hágóra, mint a nyíl. Ezért választott itt, Horthy Miklós (középen) Grossglockner túrájára kompresszoros kétliteres Wanderert



A felsőbbrendű motorkerékpár



Árak: DB200-as . . . P 990.—
DB250-es . . . P 1080.—
K500-as . . . P 2250.—
Hosszú részletfizetés

ZÜNDAPP



VEZÉRKÉPVISELET:
PAJOR IMRE
VI., JÓKAI UCCA 21
Telefon: 120-228

„GUMBURIAN“
törvényesen védett

**GUMMI
ESŐKÖPENY**

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

**szabadalmazott
HÁTSZELLŐZŐ
berendezéssel**

(magyar szabadalom 106.097 sz.)
mely a megizzadást kiküszöböli

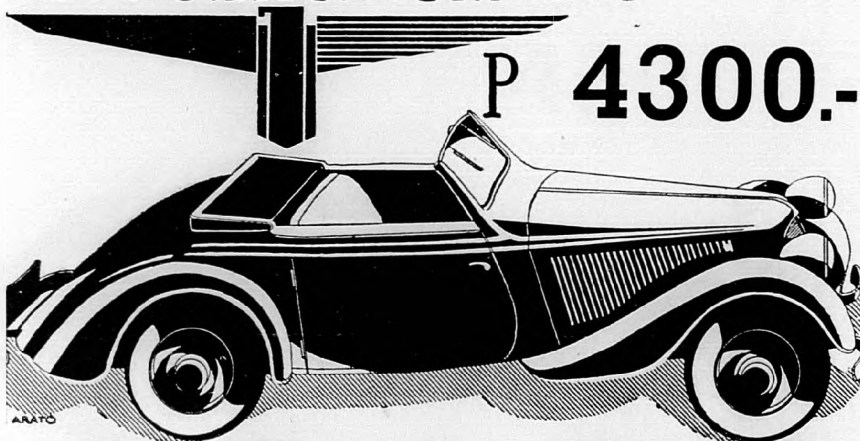
Gyártja:

BURIAN ERNŐ
GUMMIKERESKEDELMI RT. ESŐKÖPENYGYÁRA

a gummiköpenygyártás magyarországi megalapítója

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

AZ AUTÓSZEZON FŐSEMÉNYE



A D L E R
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

Előgyújtás

Bizony, nagyon jól esett hallani ezt a kedves kis történetkét és hiába tagadnók, hogy egy kis melegséget és nagy-nagy büszkeséget éreztünk a nyomán ott mélyen, a szívünk táján.

Az egyik szép nyári napon angol rendszámú kocsi rötta a végtelen bécsi országút távolbavesző betoncsikját, a pompás angol tūrakocsi vidáman surrant és hűsögesen engedelmeskedett vezetője, a szöke angol missz gyengédén ápoli kezeinek. Falta, falta a kocsi a kilométereket, amikor egyszerre csak nagyot zökcent és egyik gumijából kiurrant az angol levegő, mely testvéri egyetértésben keveredett el a jó magyar dunamenti levegővel.

Elő a kocsiemelőt, kereket cserélni. Csakhogy ezt az ipart nem szöke angol misszek számára találták fel és bizony már jó felórásckát pepecselt a két hölgy, mégsem sikerült a pótkereket felszerelni.

Egyszerre csak motorberregés hangzott a távolból, oldalkocsis motorkerékpár közeledett. A motorkerékpár megállt és kiugrott belőle két magyar csendőr, az országutakat pászlázó motoros csendőrség két tagja. A két derék magyar legény nem kérdezett, nem érdeklődött, hanem nekigyürkőzött a pótkereknek és mire a szöke angol missz elkészült a püderpamacskával, már készen is voltak a munkával. A két csendőr feszesen tisztelgett, alig-alig látszott bajszuk alatt az odalopakodott pajzán kis mosoly és félperccel később már messze purrogott a vén országúti csatahajó. A szöke angol missznek még annyi ideje sem maradt, hogy megszorítsa azt a segítő kezét, mely izelítőt adott a magyar lovagiaságból, vendégszeretetből, térfiasságból.

*

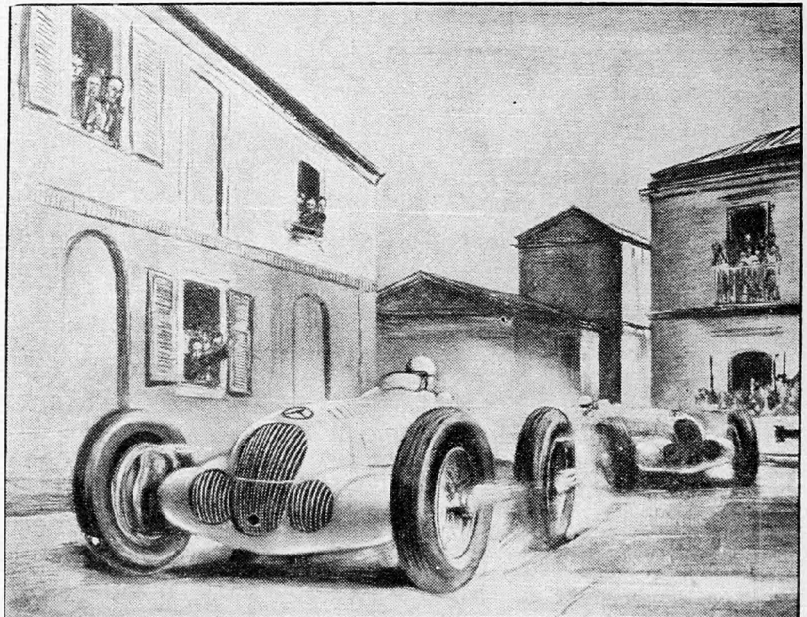
Hiába, a szabáll az szabáll. És mivel a szabáll az — mint tudjuk — szabáll, hát nagyharsányan megállított bennünket Szent István napjának estéjén a rendőr a Váci uccában, amikor az úttesten rajzó embertömeg körül végzett tojástanácsunkat kényszerből kűrszóval kísértük. A szabáll az szabáll, hát megállított a rendőr: a csendreundelet főríftjainak értelmében. És közben akkorát szóltak a Gellérthegyen a rakéták, mint valami jólsikerült tízes feldhaubicnak az ekrazitgránátja. Olyan dörgés hallatszott a hegy felől, mintha csak valami offenzívát készítettek volna elő és a Váci ucca hirtelen a Monte San Michélévé változott volna. Hát szerencsére nem erről volt szó, csupán Kovácsházy tanácsnok úr hódolt pirotechnikai ösztöneinek. Még ezer szeren-

cse volt, hogy a rendőrt annyian ráncigálták, hogy mire előkerült a betélap, eltűnt a rendőr. Elsodorta a tömeg és ezzel egy ötöst takarított meg e sorok írójának. Bár még korai elkiabálni, hátha a rendőr felírta a — számát.

Es ha már a tűzijátéknál tartunk, ne kerteljünk: igazi BSE rendezés volt. A tanácsnok úr nem tagadja meg a multját. Már mint a sportbeli multját. Eppen olyan hosszúk voltak a szünetek, mint hajdanában a Hármashatárhegyi BSE versenyeken, ez úgy látszik tradíció a tanácsnok úrnál, aki biztosan repestt örömben, amikor több ezer pengőért sikerült — néhány percre ismét — vörös színbe öltöztetni a citadellát.

A Hármashatárhegyi versenyek nem sikerültek. Hát miért sikerült volna a tűzijáték. Valami hiba volt nyilván a kanóccok körül. És avatott tűzijátékhozárított szerint ez a tüzzel való játék — a tanácsnok úr szeret ugyanis a tüzzel játszani — igen kezdetleges volt. Állítólag külföldről származtak a rakéták. Amit nem tudunk megérteni akkor, amikor itthon is csinálnak kitűnő röppentyűket. Például az Emmerlingnél. Miért nem ott rendelte meg a tanácsnok úr a tűzibekáit? Az Emmerling egészen biztosan különlegesen jó kiszolgálással kedveskedett volna a tanácsnok úrnak. Ha másért nem, hát a rokoni kötelékre való tekintettel — egészen biztosan.

*



Igy látta a művész a Coppa Acerbo-verseny síkatoralban vágatató versenykocsikat.

A technika birodalmából:

Elmélkedés —

a víz- és léghűtéses motorkerékpárról

A mai motorkerékpároknak több mint 95%-a léghűtéses, a vízűtéses modell kivétel csupán, mely erősíti azt a szabályt, hogy a motorbicikli motorja léghűtéses. Vajon mi ennek az oka?

A léghűtésnek néhány hátrózatát előnyre van. Elsősorban egyszerű és nem igényel karbantartást, nem „romolhat” el. Amellett a léghűtéses motor gyorsan melegszik fel az üzemi hőmérsékletre, mely léghűtésnél magasabb, mint vízűtésnél. Nem szabad ugyanis elfelejteni, hogy a vízűtéses motorok túl „langyosan” dolgoznak, az ideális üzemi hőmérséklet ugyanis valamivel a víz forráspontja felett van. Ezt a hőmérsékletet vízűtéses motornál nem lehet elérni, ha mégis elérjük, úgy olyan tünetmények fejlődnek ki, melyek a vasúti dílmódon gőzt szuszogó mozdonyok házatáján megszokottak.

*

A léghűtés műszaki megoldása azonban korántsem olyan egyszerű, mint azt hinnők. Nagyon nehéz elérni azt, hogy a henger és hengerfej különböző részeinek hőmérséklete között ne legyen lényeges különbség. Ez nagyon fontos, mert ha a felmelegedés egyenlőtlen, úgy a legszimetrikusabban megoldott henger és hengerfej is vetemedik, azaz alakját változtatja, ami komoly következményekkel járhat.

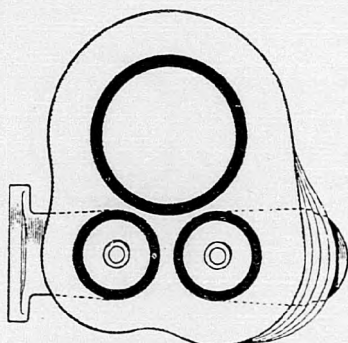
A konstruktőrök úgy segítenek magukon, hogy igen vastag hengercsőveket készítenek és rengeteg vasanyagot halmoznak fel a hengerfejben abból a célból, hogy a hőnek könnyű utat engedjenek és a hőkiegyenlítődesnek ne legyen akadálya. Újabbban alumíniumötvözeteket alkalmaznak, melyek sokkal jobban vezetik a hőt, mint a vas, de vannak szépszámmal megoldások, melyek a vas és könnyűfémnek kombinációjából születtek.

*

Ne feledkezzünk meg azonban a vízűtés nagy előnyeiről sem. A vízűtés legnagyobb erénve, hogy teljesen egyetlenes hőfokot biztosít. Amellett nagyszerűen oldja meg a nagyteljesítményű motor leggordiuszibb csomóját, a kipuffogószélep hűtését. A kipuffogószélep kapja ugyanis a legnagyobb hőadagot, melyet csak a fészék, a ve-

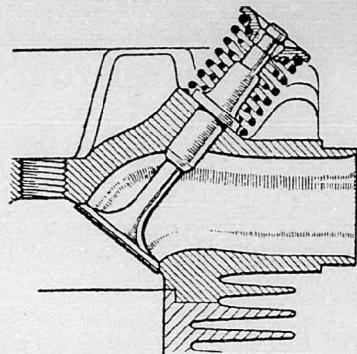
zetékén és a hengerfejen felülemelkedő szárnál tud átadni: hűtése tehát rendkívül tökéletes. Vízűtés esetén viszont nem probléma a hő elvezetése.

A vízűtés hátrányai közé a drágább megoldás, a hűtő költsége, elhelyezése, súlya és karbantartása sorakozik az élen, bár kétségesnek mondhatjuk, hogy ezek a hátrányok valóban hátrányok-e. Annyi azonban biztos, hogy a vízűtéses motor drágább, mint a léghűtéses és ma, amikor az olcsó kis-kocsi réme halállal fenyegeti a motorkerékpárt, szegény két- és háromkerékű csak úgy tud védekezni, ha minél kisebb számjeggyel rajzol az árjelző táblájára. Az az igazság, hogy a vízűtéses motorkerékpár elterjedésének okai főleg gazdasági vonatkozásúak.



Az oldalt vezérelt léghűtéses motor egyáltalán nem szimmetrikus elrendezésű. Es mégis azt kívánjuk, hogy a hengernek és hengerfejnek minden része egyenletes hőmérsékleten legyen.

A jövő a többhengeres motorkerékpáré, a ma népszerű egyhengeres 10–20 év múlva múzeális tárgy lesz. Vízűtésű a négyhengeres motor, mondhatni, kiabál a vízűtés után, különösen akkor, ha soros építésű és a hengerek sorban egymás mögött fekszenek. Létezik ugyan soros négyhengeres motor léghűtéssel, ez a megoldás azonban nagyon tökéletesen, mert a hátsó hengerek hűtése sokkal gyengébb, mint az elsőké, ami súlyos zavaroknak a fészke.



A léghűtéses motor kipuffogószélepe csak a fészék, a vezetéken és a hengerfejen túl-ülemelkedő, levegővel öblített szárnál át tud hűlni.

A versenygépek birodalmában már régen polgárjogot nyert a vízűtés, főleg a kétütemű, többhengeres, kompresszoros gépeknél, melyek léghűtéssel el sem képzelhetők. A négyütemű kompresszoros versenymotor pedig éppen azért nem tudott megfelelő formában megjelenni, mert léghűtés esetén nem képes kitartó üzemet. Talán egyetlen kivétel a kompresszoros BMW konstrukció, ennek viszont az a titka, hogy a hengerek egymással szemben fekszenek és rendkívül jó hűtést kapnak, mert a hengereit öblítő légáramlatnak nem áll útjában semmi. Amellett azt se feledjük el, hogy az 500-es kompresszoros BMW egy-egy hengere csupán 250 kcm, a kis henger viszont sokkal jobb hővezetést tesz lehetővé, mint a nagyobb.

*

Röviden összefoglalva, melyek a léghűtés és vízűtés előnyei?

Léghűtés: egyszerűség, megbízhatóság, a magas üzemi hőmérséklet következtében nagyobb teljesítmény, kisebb üzemanyagigényezés.

Vízűtés: zajtalanabb üzem, egyenletesebb hőmérséklet, magasabb kompresszióarány mellett is detonációmentes üzem.

*

A jövő motorkerékpárjának hűtését valószínűleg azokkal a módszerekkel fogják megoldani, melyek ma a repülőgépek birodalmában megszokottak. Elsősorban a glikolos hűtésnek van komoly kilátása. A glikol (etilén-glikol) sűrű folyadék, mely nem párolog és forráspontja lényegesen magasabb a víz forráspontjánál. Egyelőre azokon a repülőgépeken használják, melyek nagy magasságokban repülnek, nagy magasságban ugyanis a vízűtés használhatatlan, mert a víz forráspontja annyira csökken, hogy már akkor forr, amikor a motor még korántsem érte el üzemi hőmérsékletét. A glikol jobb hővezető, mint a víz, magasabb üzemi hőmérsékletet eredményez és a glikolos hűtés kisebb hűtőköpennyel és sokkal kisebb ürtartalmú hűtővel oldható meg. Számítások szerint az átlagos, 350–500 kcm-es motort másfél-kéltiteres ürtartalmú hűtőrendszer is kellőképpen hűtené, ha víz helyett glikolt használunk. Csak hogy a glikol drága és a konstruktőröknek egyelőre attól fő a fejük, hogy a gépet még száz márkával vagy öt fonttal olcsóbban hozzák piacra.

A vízűtéses motorkerékpár tehát úton van, csak hogy megérkezéséig egyelőre leküzdhetetlen akadályok lelettek.

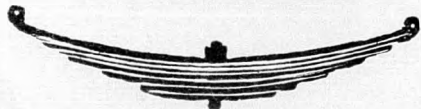
LICSÁJER JÁNOS

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



64 országban ismerik

64 országban ismerik a Gargoyle védjegyet. Ez a Mobiloil ismertető jele. Ha kiszámítjuk, az egész világon minden másodpercben ezer és ezer autós áll meg ez előtt a jel előtt, hogy Mobiloil-t töltsön.

Ahol gépeket csak üzemben tartanak, a legtávolibb vidékeken, ahol motorok járnak — az új-guineai trópusi nap alatt, éppúgy, mint Közép-Afrikában, az alaszakai jégmezőkön, nem kevésbé mint Ázsia belsejében — mindenütt ott a Vacuum Oil Company, mindenütt ismerik a piros Gargoyle ábrás táblát, mindenütt ismerik a Mobiloil-t.

Több mint hét évtized tapasztalatainak legkiemelkedőbb eredménye a Mobiloil. Az évek mind-mind gazdagították azok tudását, akik a Mobiloil-t tökéletesítették.

Mobiloil az ismert Clearosol-eljárással készül, amely a kenésre alkalmatlan anyagok utolsó nyomait is eltávolítja az olajból. Ezeket az anyagokat a régebbi finomítási eljárásokkal nem lehetett tökéletesen az olajból kivenni. Mobiloil az az olaj, mely többet bír ki, mint amennyit a kocsi megkíván.

64 országban Mobiloil ugyanazt jelenti: a minőség és megbízhatóság fogalmát. Az autósok milliói járnak Mobiloil-al nyugodtan és biztosan.

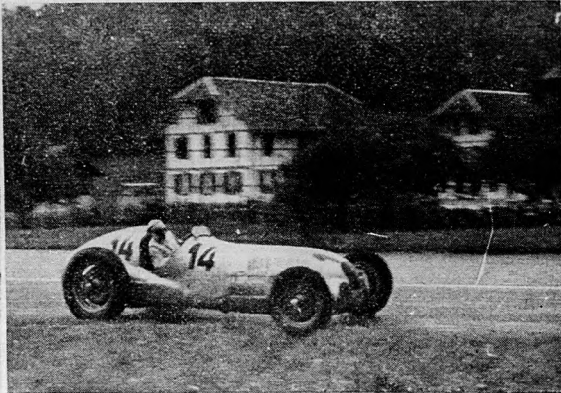


Mobiloil

BELEGYZETT VÉDJELOV

ÚJ MOBIL OIL — a Clearosol-eljárással készül — legnagyobb a chemiai állandósága — nem oxydálódik — a legnagyobb kenőhatást biztosítja — változatlan a legnagyobb hőmérsékleteknél — alacsony hőmérsékleteknél higályós — a legnagyobb üzembiztonságot nyújtja.

VACUUM OIL COMPANY R. T. BUDAPEST



... mert ők a győztes Mercedes-Benz legények és Neubauer mérnök a kapitány (Neubauer, Caracciola, Lang és Brauchitsch). Caracciola (14) úgy vágja a fordulókat, hogy a pálya helyett a gyepen vágat.

Mercedes-Benz invázió a svájci Grand Prix-n

1. Caracciola, 2. Lang, 3. Brauchitsch, mind Mercedes-Benz kocsin!

A berni Bremgarten-Waldban lefutott svájci Grand Prix-n magasan ragyogott az untertürkheimiek háromágú csillaga: az elindult négy Mercedes-Benz torpedó célba talált, hiba nélkül futották le az 50 körös, 364 km-es versenyt és Caracciola, Lang, majd Brauchitsch révén a három első helyet is lefoglalták. A győztes Caracciola már a 3-ik körben átvette a vezetést és pompás stílusban vitte győzelemre kocsiját, melyet mindössze 38 mp-re a súlyos betegségéből alighogy felépült Lang követett, aki mögött 17 másodperccel Brauchitsch foglalta el a harmadik helyet.

A 16 főből álló mezőny startjától Stuck lő el legjobban, élhelyét azonban a rendkívüli elánnal felnyomuló Caracciola a 3-ik körben elhódítja. Az Auto-Union pechesen kezd: Rosemeyer már a 2-ik körben kifarol, az útestről lecsúszott kocsiját a nézők tolják vissza: Rosemeyer kénytelen feladni a versenyt! Az Auto-Union többi frontján sem rózsás a helyzet, noha a négykarikás teamet Nuvolarival és Fagiolival erősítették meg erre az összecsapásra. Fagiolit ischiassa kinezza, Nuvolari pedig bármennyire művésze a volánnak, ilyen rövid idő alatt nem tudta elsajátítani a speciális vezetéstechnikát kívánó gyors farmotorosok vezetésének fortélyait. A bámulatosan összedolgozott Mercedes-Benz legénységgel szemben az Auto-Union nem tudott a szónemes értelmében vett „csapatot” felvonalatni, a széteső team amúgysem

szerencsés eme versenyén nem tudta megakadályozni a Mercedes-Benz „hat triket”. Stuck ellenállását megtörte a Mercedes-Benz trió rohama, a Nuvolari leváltó Rosemeyer pedig, aki 3 perces hátránnyal indult a mezőny üldözésére, bármennyire is hajmeresztően bravúros menést produkált, a győzelem kérdésébe már nem szólhatott bele.

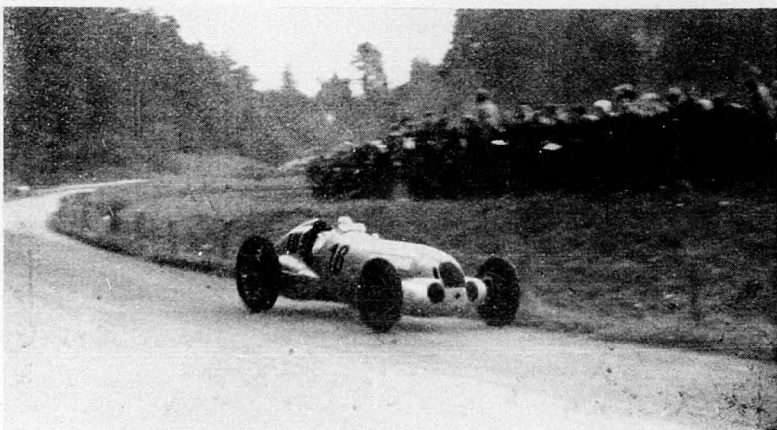
A verseny négy első helyezése tulajdonképpen már a 10-ik körig eldőlt a Caracciola, Lang, Brauchitsch, Stuck sorrend kialakulásával, a félszáz ezer főnyi nézősereg számára csupán Rosemeyer eszeveszett rakkolása jelentett újabb és újabb izgalmakat. A Mercedes-Benz trió, élén a 2:40 mp-es köröket futó Caracciolával, óraműszerű pontossággal röjja a köröket, a magára maradt Stuck is egyenletesen köröz, Nuvolari, miként a tréningen, most sem tud 2:45 mp-en belüli köröket futni, csak Rosemeyer rakkol, elkezeredten küzdve a lehetetlennel az utolsó körig, amikor 168.108 km átlagnak megfelelő 2:36.1 mp-es idővel a nap leggyorsabb körét futva, 5-ik helyre hozza be kocsiját.

A közönség tombol, ünnepli a győztes Mercedes-Benz csapatot, de Caracciola kénytelen adós maradni tisztelő-körével, mert a pályát előzőnlő publikum a monakói háromszoros Mercedes-Benz győzelem megismétlődésének hatása alatt az ünnepelteket egyszerűen nem engedi ki gyűrűjéből.

A verseny részletes eredményei a következők:

1. Caracciola (Mercedes-Benz) 2:17:39.3 mp. Átlaga 159.4 km. 2. Lang (Mercedes-Benz) 2:18:28.7 mp. 3. Brauchitsch (Mercedes-Benz) 2:18:45.7 mp. 4. Stuck (Auto-Union) 2:18:46.8 mp. 5. Rosemeyer (Auto-Union) 2:19:00.5 mp. 6. Kautz (Mercedes-Benz) 1 körrel. 7. Nuvolari-Fagioli (Auto-Union) 1 körrel. 8. Sommer (Alfa Romeo) 3 körrel. 9. Pietsch (Maserati) 9 körrel. 10. Hartmann (Maserati) 10 körrel.

A verseny két első helyezettje Bosch-gyertyával, Continental gumival és Bosch-gyújtással érte el sikerét; Rosemeyer a verseny leggyorsabb körét júrid fék- és kupplungbetétekkel futotta. A győztes Caracciola és a 2-ik helyezett Lang eredeti Continental gumijaikon kerékcseré nélkül futották le a versenyt.



Lang (Mercedes-Benz) kilő a fordulóból.

B I Z A L O M

dolga a motorkerékpárjavítás

FRÜHWIRTH LENDER SÁNDOR

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

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

Ley (BMW) svéd GP-győztes

A Malmö melletti 14.5 km-es Saxtorp cirkuiten lefutott svéd GP a tavalyihoz hasonló BMW-győzelmet eredményezett. Mint emlékeztetés, tavaly ezen a versenyen sikerült: először a BMW-menőknek legyőzniük a szegény Guthrie dirigálta félelmetes Norton-falanxot, mely az idén nem állott starthoz a Saxtorp cirkuiten. A győztes Ley—Gall kettős azonban az idén is keményen megdolgozott a hátrérokért, a tavalyi konkurenciát új ellenfelek helyettesítették: eljöttek az olaszok!

Az 500-as csoportban start után nyomban a tréningek leggyorsabbja, a négyhengeres, vízhűtéses, kompresszoros Gilera-Rondine-vezető Aldrighetti foglalta el az élhelyet, melyet kiállóság, négy körön át sikeresen védelmezett meg Ley, Gall és a svéd DKW-menő Sungvisttel szemben, míg márkatársa, Taruffi, mindvégig gyújtási zavarokkal küzdve, pillanatig sem szólhatott bele az ellenfél nélkül maradt németek végküzdelmébe. Aldrighetti kolosszális kezdő irama láthatólag megzavarta a BMW-kettős munkáját: Gall az első körben bukott (szokatlan!) és az utolsó-előtti körben is földre kényszerült, amikor is az ötödik körtől kezdve tartott vezető pozícióját és vele a győzelmet kellett átengednie 26 körös távon a 140.3 km-es átlaggal célbatutó Leynek, míg a 3-ik helyet, messze hátul, Taruffi foglalta el.

A 350-es kategóriában, a Norton-istálló távollétében, 26 körös távon, 125.2 km-es átlaggal az angol Mellors

(Velocette) győzött márkatársa, Thomas ellen. A 250-es csoportban, 22 körös távon, 123 km átlagú kategória-rekordot futva, Winkler (DKW) aratott biztos győzelmet Kluge (DKW) és a két angol, G. Wood (Excelsior) és Manders (Excelsior) előtt.

Jubilál a Kerék!

Kerek tíz esztendővel ezelőtt jelent meg a Kerék első száma, kerek tíz esztendeje már, hogy a Kerék kifogyhatatlan bőkezűséggel osztogatja jótanácsait autósoknak és motorosnak egyaránt. A Kerék tízesztendőös mulija folyamán hasznos munkát végzett. Technikai kérdésekben természetesen elsősorban a gépjármű pneumatikai mellett állott őrt, a gumiabroncsok mellett, melyek gondozását a legszelebbebb autósrétegekben éppen a Kerék hasábjai céltudatosították. A Kerék megtanította a nagyközönséget a pneuk gondozására, küzdött a hanyagság ellen és megértette a közönséggel, hogy a gépjármű üzembiztonságának és a gépjárműtartás gazdaságosságának egyik legfontosabb tétele függ a pneuk helyes kezelésétől. A Kerék az automobil egyéb technikai problémája mellett fontos missziót teljesített azon cikkeinek garmadában, melyek az autótartás megkönnyítésével, a vele kapcsolatos jogi esetekkel és a biztosítás sürgető reformjával foglalkoztak. Miklós Pál, a Kerék kitűnő szerkesztője mindig eleven, tarka lappal örvendeztetette meg olvasóit, a technikai cikkek között a magyar irodalom kiválóságait szolgáltatta meg az automobilkapcsolatban, a Kerék ötletesen illusztrált hasábjai arról a sok gondról és szere-

téről beszéltek, mellyel a lapot újjára bocsájtotta és reméljük, újjára fogja bocsájtani a következő évtizedekben is. Szeretettel várjuk!

Megjelent az új Shell-autótérkép!

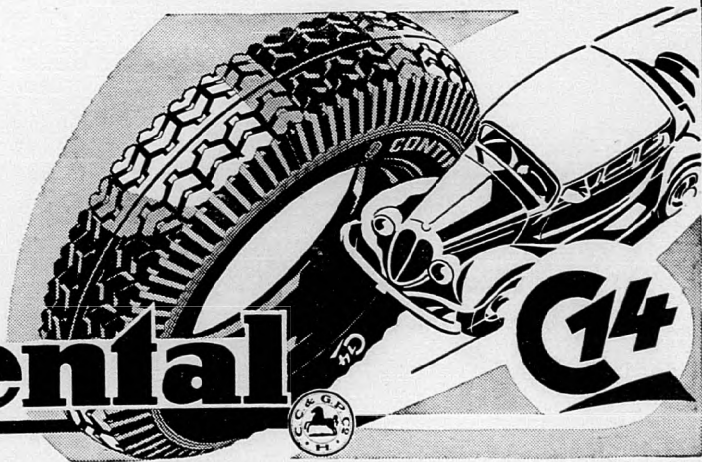
A Shell Kőolaj Rt. áldozatkészsége újrendszerű autótérképpel gazdagította a magyar könyvpiacot, mely térkép az autóturisztika szempontjából igen nagy jelentőséggel bír. A térkép nyomda-technikailag elsőrangúan kivitelezett lap-térkép, mely speciális, az egész világra szabadalmaztatott hajtógatósi rendszer folytán teljesen úgy kezelhető, mint a könyvtérkép. A rendkívül szellemes hajtógatósi rendszer teljesen kiküszöböli a szokványos lap-térképek hátrányait, nem kell tanulmányozás közben kitergetni (amire menet közben úgy sem igen van hely!) és a szél sem tépázhatja össze. Az új Shell-autótérkép éppen különleges hajtógatósi rendszer folytán teljesen könyvszerűen kezelhető, de hiányzik belőle a könyvtérkép hátránya, ahol az egyes lapok oldalszámai szerint kell megkeresni az útvonal folytatásait. Ezt a kellemetlenséget a Shell-térkép teljesen kiküszöböli, mert a specidísan hajtogatott térképet lapozgatva, megszakítás nélkül követhetjük bármely útvonalat.

Az újszerű térkép ára országunként 2 pengő és Magyarország mellett eddig Belgium, Hollandia, Svájc, Franciaország és Olaszország térképei állanak készen az autóturisták rendelkezésére. Aki ezen hat térképlapot megvásárolja, ingyen kapja a svéd és osztrák útállapot-térképet, valamint egész Németország úthálózatát.

Új autótulajdonosok figyelmébe...

Régi autótulajdonosok emlékébe!

Continental



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

Autós segíts magadon -

Ha defekt ér utól...

LENGŐTENGELYES KOCSI A MAGASEMELŐN

Akinek a kocsija lengőtengelyes vagy független rugózású, az különös figyelemmel olvassa el ezt a cikket. És utána nézzen körül a szervizműhelyben, majd csodálkozni fog, hogy milyen gyilkos munka folyik a legtöbb helyen. A magasemelőköt ugyanis nem lengőtengelyes kocsikhoz konstruálták és ha az ilyen emelőre közvetlenül rakják fel a lengőtengelyes kocsit, hát mindenféle borzalom történhetik. Elgörbülhetnek és összenyomódhatnak a hidraulikus lékek vezetőkelei, a központi olajozás csövecskéi, ami rendszerint nemcsak kellemetlen, hanem költséges következményekkel is jár.

Mielőtt tehát lengőtengelyes kocsinkat felemelik a magas-emelőre, nem árt eszmecserét folytatni a szervizben működő valamelyik bácsival és figyelmét felhívni arra, amire a szervizvezető figyelmeztetni elmulasztotta. A bácsi azután vegye elő azokat a különféle alakú fakockákat, deszkákat és ékeket, melyekkel oly szépen körül lehet polcolni a lengőtengelyes koci alvázat, hogy a magasemelős sínje ne sértsen meg érzékeny alkatrészeket. A legjobb olyan emelőre rakatni a gépet, — feltéve, ha van választék, — mely nem a koci középsét emeli, hanem közvetlenül a kerekeket fogja meg.

AZ AMPERMÉRŐ NEM MUTAT TÖLTÉST!

A legtöbb automobil szerelékfalán ott találjuk azt a csinos, óraszerű műszert, melynek ampermérő a neve és azt mutatja, hogy a dinamó milyen erősségű áramot termel, egy szóval mennyi a töltés. Hogy a dinamónak szorgalmasan kell töltenie, az csak természetes, mert ha a dinamó nem tölt rendesen, úgy kiürül az akku, nem működik az önindító, a világítás, a villanykürt, a szélvédőtörlő, a szivargyújtó és miegymás. Az ampermérő tehát mintegy ellenőrzője a dinamónak és azonnal elárulja, ha az sztrájkba lépett. Igen sok motornál a dinamót nem gumikupplung vá-

RIV

golyós és görgős csapágyak



AUTÓKHOZ, MOTORKERÉKPÁROKHOZ

Árjegyzéket kívánságra díjtalanul küld;

SZILÁRD BÉLA

BUDAPEST, VI., NAGYMEZŐ-UTCA 15

Telefon: *125-336

RÉGI BARÁT-ÚJ MODERN KÖNTÖSBEN



Michelin Stop

lasztja el a motortól, hanem közvetlenül van hozzákapcsolva a vezérműtengelyhez, a dinamó tengelye belefut a motor vezérműházába, ahol lánckerékkel, vagy fogással kapja meghajtását. Gyakran előfordul, — különösen becsületesen olajozott motornál és főleg nyáron, — hogy a dinamóba olajgöbök rándulnak át, a dinamó kollektorja olajos lesz. Ha a kollektor olajos, úgy nincsen töltés és az ampermérő nem mutat áramot. De olyan motornál — különösen a jócskán használt példányoknál — is előfordul a kollektor elolajozódása, ahol a dinamó el van a motortól választva. Az olaj ugyanis szeret szivárogni ott, ahol szivárogni tud. A ventilátor szele pedig elkapja a szivárgó olajcseppeket és irgalom nélkül szállítja pontosan oda, ahol az olajra semmi szükség nincsen, így például előszerzetten a kollektorra.

Ha tehát ampermérőnk nem mutat töltést, úgy az első lépés mindig a kollektor felé vezesse kutató kezünket. A legtöbb dinamó kollektorját feszítőcsavarral ellátott körkörös rugólemez védi, egyszerűen leszedjük ezt a védőlemezt és hacsak egy kissé is ügyesek vagyunk: magunk is elvégezhetjük a javítást. Egy kis farudacszkára, ceruzára vagy hasonló alkalmatosságra egy kevés finom smirglivásznát csavarunk és a smirglis részt jól odaszorítjuk a kollektorhoz, közben a motort lassan járattuk és arra is ügyelünk, hogy valami be ne csipje az ujjunkat. Legfeljebb két perc alatt máris azt a felfedezést tesszük, hogy az ampermérő töltést mutat.

KEVÉS A HŰTŐVÍZ, NINCSEN CIRKULÁCIÓ!

Aki szereti az autóját, az nem fogja harmincfokos kánikulában megállás nélkül órákhozatt hajszozni a végtelen országúton. A motor ilyenkor ugyanis szinte izzó forróvá válik, nagyon felmelegszik a hűtővíz és rendkívül gyorsan párolog. Különösen azoknak ajánlunk elővigyázatot, akiknek hűtésük természetesen rendszerű, tehát nem pumpa cirkuláltatja hűtőrendszerükben a vizet.

A tisztességes autó tisztességes bánásmódról tart igényt. Ha tehát a kánikulában kint faljuk a kilométereket az országúton, a hátunkat és a motorunkat fűti a nap: nem árt itt-ott megállítani és egy-egy nyelésnyi vizet csurrantani a hűtőnkbe is.

A legtöbb autós a következőképpen csinálja a dolgot. Amikor több órai darálás után megérkeznek útjuk céljához,



180.000 km. Kevés földi halandó dicsekedhet ilyen ritka teljesítménnyel. Amerikába szakadt Apró Kálmán 14 jó-rossz esztendei földkörüli útja után megérkezett az ő hazába. Két dologra büszke, magyarságára és Indian Scoutjára, mely hűen szolgálta hosszú útján.

megállapítják, hogy a motorjuk bizony erősen felmelegedett. Es mivel gondos és előrelátó természetű lakozik bennük, hát egy pillantást vetnek a hűtőbe és elégtétellel állapítják meg, hogy a hűtőben látni a vizet, tehát az megfelelő nívón van. Következik az uzsonna, vagy az üzleti tárgyalás, néhány órával később beindítják a motort és hajrá, neki az ország-útnak. Es alig egy óra múlva azt veszik észre, hogy a hűtővizük nagyrésze elpárolgott és a motor kegyetlenül torrósodik. A csodálatosnak látszó probléma megoldása igen egyszerű. Odafele menet a hűtőviznek tekintélyes része párolgott el. Mivel azonban a hűtővíz forró volt, kiterjeszkedett és ha bekukkantott a hűtőbe, hát „elég” vizet látott. Csak-hogy az egy-két órai álldogálás alatt lehűlt a víz, a hűlés következtében térfogata erősen csökkent és már nem érte el azt a magasságot, hogy a motor és a hűtő között felül levő vízcsövet is megtöltse. A cirkuláció megszűnt, a víz hamarosan felforr és nagyrésze elpárolog. Még szerencsések vagyunk, ha hűtőmérőnk van, mely a hibát elárulja, de nem kell félnünk, ha nincsen hőmérő, elárulja azt a motor is mihamarább, ha nincsen hűtővizünk. Csak aztán ne kerüljön az úgy túl sokba.

Ha hűtővizünk egyrésze elforr, nehogy eszünkbe jusson a forró motor hűtőjét hideg vízzel feltölteni, ha ugyanis hengerblokkunk még nem volt megrepedve, a hideg víz garancia mellett fogja elrepszteni. A legokosabb szép árnyékos helyet keresni és addig heverni, amíg a motor alaposan le nem hűlt. Közben itt-ott nem árt a motort kikapcsolt gyújtással körülforgatni, nehogy a dugattyúk megszoruljanak. Legalább egyórát hűtés után szép lassan csurgassuk teli a hűtőt friss vízzel, utána bátran útnak indulhatunk.

Ha pedig nagyon sürgős az útunk és nem tudunk hűtésre időt szentelni, ráadásul vödörünk is van, úgy a legokosabb kiengedni a megmaradt hűtővizet és azt keverni a friss vízzel. A víztelenített hűtő és motor hamarabb hűl és a friss hideg vízzel kevert forró hűtővíz a legrosszabb esetben langyos lesz és nem hideg, tehát az egyórás kényszerpihenőből legalább félórát megtakaríthatunk.

(Folytatás)



ENGLEBERT

A. D.

SUPERGRIF

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

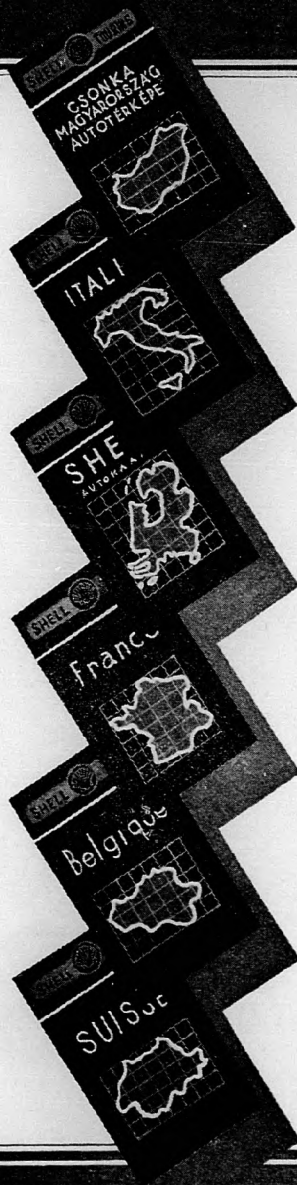
RÓNA GYÖRGY

ENGLEBERT pneumatikgyár magyarországi eladási telepe

BUDAPEST, V., HOLD-UTCA 25.

TELEFON: 125-473, 113-448.

*Autokirándulásain
nélkülözhetetlen*



EGY PÉLDÁNY ÁRA 2 PENGŐ

SHELL KŐOLAJ RÉSZVÉNYTÁRSASÁG

B U D A P E S T



Puch motorkerékpárokon rója a terepet a gázálcas, motoros járőr.

Szükség van motorkerékpárra?

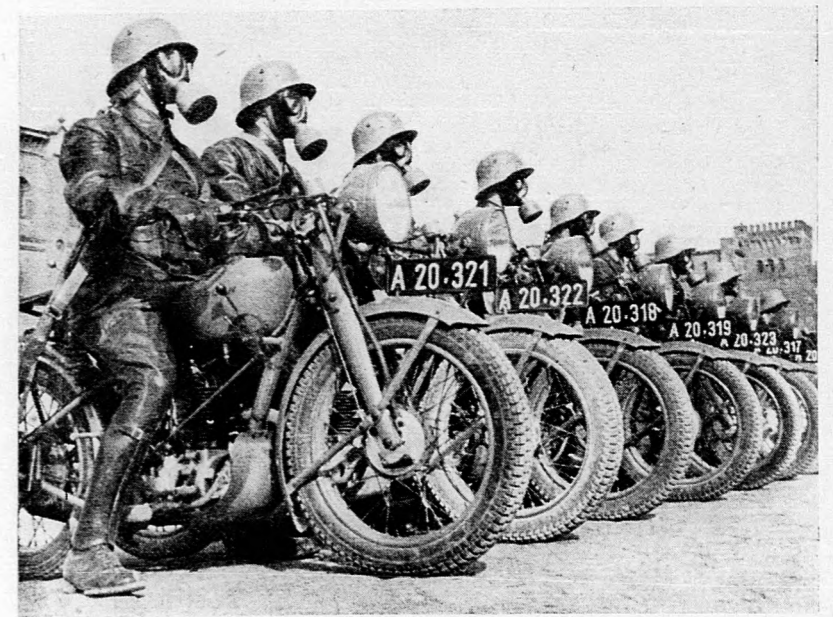
Képek az osztrák hadgyakorlatokról



Mindent legyőz a motoros járőr, a mély víz, a járhatatlan meredek sem jelent akadályt.



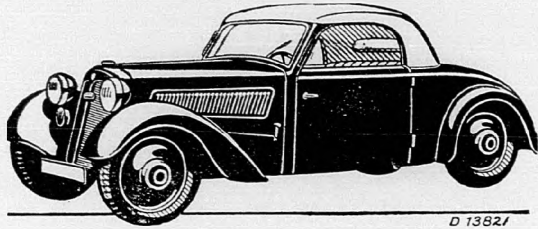
Parancsot ad át a páncélos felderítő kocsiban a Puch-motoros futár.



Félelmetes látvány a gázálcas, Puch-motoros katonák szakasza.

DKW

„ROADSTER CABRIOLET”



legújabb modell, eredeti gyári karosszériával

P 3680.-

Ugyanazzal az 50.000 kilométeres (2 évi) motorgaranciával, amely minden DKW-FRONT modellre

érvényben van, ugyanazzal a szolid kivittel és tökéletes üzembiztonsággal, ugyszintén teljesítménnyel, mely a magyar autós közönség által már közismert.

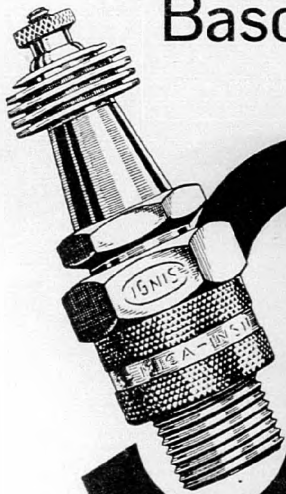
VEZÉRKÉPVISELET: **MAJLÁTH** új üzletházban: VI., Lehel-utca 2.
TELEFON: 298-366, 298-398.

Angliában az 1937. évi nemzetközi hatnapos Triálon
Basch (NSU) és Denzel (BMW)

KÉT ARANYÉRMET

nyertek

CSILLÁMSZIGETELÉSŰ



GYÁRTJA A TELEFONGYÁR RT.
Vezérképviselő: Méray motorkerékpárgyár Rt.
BUDAPEST, V., ZÁPOLYA UCCA 15-17.

Ignis

GYUJTÓGYERTYÁVAL

HIREK

BMW-DKW betérés az Ulster GP-n!

A Belfast mellett lefutott Ulster Grand Prix-t, mely az 10M-versenyei után a szigetország legjelentősebb motorképkar-mitingje, az ien J. M. West nyerte meg BMW gépen. Érdekes, hogy West kompresszoros BMW masinája volt az 500-as mezény egyetlen nem angol gépe. West a 395 km-es tavn 147 km-es átlaggal győzött. Német márka győze-méi eredményezte a 250-es gépek versenyé is, ahol Thomas Dax színekben vitte el a pálmát.

Az Egyesült Államokban 9 millióval több autótulajdonos van, mint telefonállomás.

Az USA területén forgalomban lévő autók közül négy és fél milliónak van rádiója.

New Yorkban tíz új felsőkarcoló alá földalatti autópályát terveznek.

Kreibrug város a 12 km-es híres Schausinsland hegyversenypályát átépítését határozta el. A tervek szerint a pálya valamennyi fordulóját emelik, az ütéset kiszélesítik úgy, hogy a versenyeket tömegstartokkal lelessen lebonyolítani. Később végrehajtandó tervek szerint a pályát még 1500 méterrel meghosszabbítják.

Az USA nemzeti jövedelmének 6%-át a polgárok autósárára fordítják. Az autó-, alkatrész- és gumigyártás évi értéke az elmúlt évben csaknem négymilliárd dollár-ra rugott!

Amerika bekapcsolódása az európai versenyportba befejezett tény. A jenki az 1938. évi indianapoli GP-t az újjvilág 25 esztendő, legklasszikusabb versenyét a jövő évi európai Gr-formula szerint írják ki és feltétlen számítanak az európai részvételre. Az indianapoli versenyek annaleszei szerint a versenyt öt ízben nyerték meg európai kocsikkal: 1913-ban Jules Goux (Peugeot), 1914-ben René Thomas (Delage), 1915-ben Ralph de Palma (Mercedes), 1916-ban Dario Resta (Peugeot) és 1919-ben H. Wilcox (Peugeot) győzött. Ezzel szemben az amerikaiaknak csak egyetlenyszer sikerült európai GP-t nyerniök 1921-ben, amikor J. Murphy egy 3 literes Duesenberg volánjával megnyerte a francia Grand Prix-t. Az amerikaiak szórva-nyos kísérletei azóta mindig kudarcba fulladtak, bár az angol Eldridge 1.5 literes Miller-kocsijával a Montlhery egyik legsikeresebb rekordvadásza volt és gyors Miller-jével sikerült 10 évvel ezelőtt a 100 km-es rekordot 197 km-es átlagra srófolnia.

Érdekes, hogy a tokiói diplomáciai testület több mint 50 tagjának Ford VS kocsija van.

A használt kocsik az USA-ban is nyomják a piacot. A kereskedőknek átlagban minden 10 új koci után 19 használt kocsit kell eladniök.

Az idel Newyorki Autószalon október 14-23-án között kerül megrendezésre

A schleizi körverseny abszolút győztese a Fleischmann-Mellmann NSU kettős volt. Fleischmann a felzúrt, esős szon úton 101 km-es átgot futva, fölényesen bánt el a Bodmer (DKW), Mansfeld (DKW) és Ley (BMW) trióval.

Nemesak a versenyeken, de a kőznapi életben is rájár az idén a versenyzőkre a rád: az ismert francia versenyzők Winille és Raph Nizzából Páris felé tartottak, amikor az egyik mellékútról hirtelen kifordult egy nagy túrakoci. Az összeütközés elkerül-

hetetlen volt és a két versenyző jelentékeny sérülésekkel kórházba került.

A német Luftflansa négymotoros, óriás hidroplánja a Nordmeer és Nordwind sikeres kísérleti repüléseket hajtották végre a Északatlanti óceán fölött.

Súlyos gyász érte a német autópárt az alig 42 éves konstruktor, Ing. Röhrl váratlan halálával. A kitűnő konstruktor a róla elnevezett gyár megalapításával tünt fel, majd az Adler-gyár kötelékébe lépve, a Trumpf megépítésével bette ismertté nevét. Röhrt, mint a Daimler-Benz-konzern szomálykocsi konstrukciós osztályának igazgatóját ragadta el a halál.

Az amerikaiak motorképkáros „világ-rekordja”, melyet egy 1938 isem-es Harley Davidsonnal értek el — 290 km....

A wiesbaden „camping”-világkongresszusnak 11 országból 3000 résztvevője volt.

Az USA az új Zeppelinék töltésére szánt heliumgázt német léghajó Dieselmotorokat szeretne cserébe kapni.

A frankfurti rendőrség elhatározta, hogy a javíthatatlan gyorshajtók motorját leplombálja úgy, hogy a 30 km-es sebességet ne léphessék túl.

Berlinben 10.000 autó garazsziroz a — szabadban... A gépjárművek száma a német fővárosban elérte a 200.000 darabot.

A német autógyártó az idén év első felében 28.618 személy- (tavaly 15.940) és 4583 (2002) teherautóra emelkedett. A kivitel értéke 39 millióról 64 millió márkára emelkedett, az export 21%-át tengerentúli államok vették fel.

Angliában leszállították a benzínárát.

A francia gumigyárak 15-18%-os árcsökkentést hajtottak végre.

Ötven esztendővel ezelőtt épült az első motorosonak. J. Pflaher berlini kereskedő 1887-ben gyorsan átküta az akkoriban épült első Benz-motorok nyújtotta lehetőségeket és ő építette meg az első motorosonakat.

Düsseldorfban most helyezték üzembe az első autóbusz-éttermet: a 35 személyes autóbusz konyhával és bárral van felszerelve, a német motoros-humor „Imbisz-autobusz”-nak keresztelte el.

Braun, a német oldalkocsis versenyző-gárda egyik éharcosa a schleizi körversenyen bukott és kórházba szállítása után belehalt sérüléseibe. Braun a német oldalkocsis bajnokság legjogosabb aspiránsa volt. Az októberi párisi szalon szanatóriójának igérvék Citroen új kiskocsi típusa.

Pordnak a háborúutáni években az Amazon völgyében létesített gumültetvényei már teremnek. A fiatal fákat az idén tavaszoz csapolták meg először, az ültetvények hozama néhány év múlva fogja elérni a tervezett 25 millió kiló Latex-hozamot, mely teljesen függetleníteni fogja az autókírályt a gumigyáraktól.

Eyston kapitány rekordkocsija, mellyel Salt-Lake-City közelében Campbell kapitány sebességi világrekordjának megdöntésére készült, a wolvehamptoni gyárban befejezés előtt áll. A kereken 11 méter hosszú kocsi két repülőmotorja révén 3000 lóerőt képvisel, a négy kettőskerékkel ellátott kocsi átlagilag 650 km-es sebességre lesz képes...



CORDATIC

A TÖKÉLETES AUTÓPNEU

MAGNETI MARELLI

Vezérképviselő és javítóüzem

TÓTH és STERN

V., Visegrádi-u. 50. Tel.: 290-373

Az olaszok nyerték az Istres - Damaskus - Páris repülőversenyt

Az eredetileg tervezett Newyork—Páris óceánrepülőverseny helyett rendezték meg a franciák 6190 km-es távon az Istres—Damaskus—Páris közötti távrepülőversenyüket, melynek startjánál 8 olasz, 4 francia és 1 angol gép jelent meg. Damaskust kedvező időben érték el a versenyzők, bár a francia Rossi, aki defektos motorral érkezett meg, kénytelen volt feladni a versenyt, miután átlaga is csak 211 km volt. Roszszabban járt az olasz Lippi, akinek gépe a damaskusi startnál összetört. A Párisba visszavezető úton kedvezőtlenül fordult az idő, de a három gyors olasz Savoia Cupini, Flori és Biseo vezetésével, pompásan megállta helyét, a francia Codos és az angol Clouston is jól szerepelt, de a francia Guilleaume irányt tévesztett és Belgrádban lezárlott. Az olasz Gaetta Velencében hajtott végre kényszerleszállást, míg két másik honfitársa, Rovis és Rolandi, ugyancsak a verseny feladására kényszerültek.

A versenyt 17 ó. 32 p-nek megfelelő 352 km-es átlaggal az olasz Cupini—Baradisi pár nyerte meg három 750 lóerős Alfa-Romeo motorral szerelt Savoia 79 gépen, mely masina testvérgépeivel a Flori—Lucchini, illetve a Biseo—B. Mussolini pár a 2-ik és 3-ik helyet is Itália számára foglalta le. Negyedik lett nagy meglepetésre az angol Clouston, aki két, mindössze 200 HP Gipsy-motorral szerelt DH-Comet gépen megelőzte a francia Codos—Arnoux pár két 900 lóerős Gnome-Rhone-motorral szerelt Bréguet—Fulgur gépét. Hatodik lett az olasz Tondi—Mostalelli pár (Savoia 79, három 750 HP Alfa), hetedik a francia Francois (Bloch, négy 720 HP Hispano—Suisa). A verseny kimenetele Franciaországban kínos feltűnést keltett.

Az Ignis-gyertyák sikere a Hatnapos Triálon

A Nemzetközi Hatnapos Triál, melyet az idén tudvalevőleg Angliában rendeztek meg, kétségtelenül évről-évre az internacionális versenyévd legnehezebb megbízhatósági erőpróbiájának számít. Az idei versenyen 9 ország képviseltette magát 213 versenyzővel, a magyar versenyzők, sajnos, kénytelenek voltak különböző okok miatt távolmaradni a küzdelemtől, a magyar ipar egyik reprezentatív terméke, az Ignis-gyertya azonban pompás nemzetközi sikerrel öregbítette a márka és vele a magyar ipar hírnevét. A Hatnapos Triál két osztrák résztvevője, Karl Basch (NSU) és Wolfgang v. Denzel (BMW) hibapont nélkül, Ignis-gyertyával szerezték meg a Triál legnagyobb egyéni teljesítményéért járó aranyérmeket. A két osztrák versenyző teljesítményének értékét fokozza az a körülmény, hogy mint privátmenők, a gyári versenyzőknek kijutó asszisztencia nélkül startoltak és szereztek az osztrák motorsportnak újabb ékes trófeákat.

Mindkét osztrák versenyző gépe teljesen széria, normális Ignis sportgyertyával futott és az a körülmény, hogy a gyertyák a túlzott igénybevételeket támastó Triálon kifogástalanul megállották helyüket, a felhasznált anyag

minőségének és a munka precizitásának bizonyítéka. Örömmel látjuk az Ignis-gyertyákat előállító Telefongyár Rt. újabb nemzetközi sikerét, mely a magyar ipar minőségi termelésének dokumentuma.



L U C A S

vezérképviselő és javítóüzem

TÓTH és STERN

V., Visegrádi-u. 50. Tel.: 290-373

Világítás- és gyújtásberendezések precizitációs üzeme

DEDICS TESTVÉREK

autójavító specialisták

HENGER ÉS FŐTENGELY KÖSZÖRÜLÉS

Edzett fogaskerék és alkatrészgyártás

VIII., THEK ENDRE UCCÁ 15. SZ.

TELEFON: 1-303-45



AUTO ACCUMULATOROK
AUTO VILLAMOS BERENDEZÉSEK
KÉSZÍTÉSE ÉS JAVÍTÁSA

ALTENBACH FERENC

ION ACCUMULATOR ÉS GÉPÜZEM

BUDAPEST VI. Ó-UTCA 46
TELEFONSZÁM: 11-80-11

Minden autóhoz és motorkerékpárhoz

ION

accumulátortól



ACCUMULÁTOR JAVÍTÁS ÉS CSEREAKCIÓ

AUTÓ ELEKTROMOS SERVICE

Rosemeyer (Auto-Union) nyerte a Coppa Acerbo-t

Az új Alfák még nem fittek

A Pesearában lefutásra került 13-ik Coppa Acerbo kimenetelét feszült érdeklődés várta. Alfa-Romeo új 12 hengeres modelljei próbagaloppjának szánta a versenyt, melyben a milánói gyárt legújabb, a monzai olasz GP-re készült versenytípusait küldte tűzvonalba az Auto-Union és Mercedes-Benz torpedók ellen. A 16 körös, 413 km-es versenynek már az első harmadában beigazolódott, hogy az új Alfa még nincs versenykész állapotban. Már a bevezető körökben feltűnt, hogy a Nuvolari vezette meggyvörös masina sebességi képesség dolgában egyelőre nem veszélyeztetheti a német hegemoniát, sőt a Ruesch és Sommer vezette régi Alfák is gyorsabbnak bizonyultak legifjabb testvérüknél. A 6-ik körben azután Nuvolari rezignáltan feladta a további küzdelmet: a 4.6 literes, különlegesen Mercedes-Benz versenykocsikhoz hasonló négy bűtyöktengelyes, 12 hengeres motorral (5800 fordulatonál 440 lóerő) szerelt masinát visszavitték a gyárba, hogy a szerzett tapasztalatok alapján készítsék elő a szeptember 12-i monzai autósatára... Az új Alfa vezetőülése mögött találjuk az olajtartályt és olajhűtőt. Erdekes, hogy a főüzemanyagtartály a kocsi közepén, a

motor és vezetőülés között nyert elhelyezést, mely megoldás az Auto-Union versenykocsikhoz hasonlóan, az első és hátsó tengelyre eső terhelés viszonyát függetleníti a verseny folyamán változó üzemanyag súlyától. A kocsi igen alacsony építése ugyancsak igen kedvező fekvést látszik biztosítani, a rugózás és lökhárítás azonban még nincs eléggé kiegyenlítve, amit a kocsinak a gyors fordulóban való nyugtalan viselkedése árul el.

A verseny 10 indulója közül 6 fejezte be a mitinget. Start után Caracciola (MB) nyomult az élre, Rosemeyer, az Auto-Union krekk azonban csakhamar átvette a kommandót Stuck (AU), Brauchitsch (MB), Fagioli (AU), Müller (AU), Sommer (Alfa), Ruesch (Alfa) és Nuvolari (Alfa) előtt. A 2-ik körben Fagioli hűtőjét egy kő megsértette, a javítás 6 percig tartott... A 8-ik körben Rosemeyer 9 km-re a depótól gumidetekust kapott, de még így is az éppen gumicserére leálló Caracciola előtt hagyta el a boxot. Rosemeyer előnyét fokozandó, irtózatos tempót diktált, 146 kilométeres körrekordot futott, de — megjárta: az egyik fordulóban kifaroló kocsija jobb hátsókereke egy sziklán súlyosan megsérült. Rosemeyer a capellei

szükségdepóhoz igyekezett kerékcserére, de a depó előtt 150 méterrel elvesztette kerékét és a rövid, hátralévő utat fékdobján csúszva kellett megtennie. Kerékcserére, majd újból — rakkolás... Rosemeyer vadul, az egyik fordulóban megfordult tengelye körül, Caracciola pedig — 36 másodperces egérútra tett szert! De a versenynek még nincs vége, Caracciola lelassult motorját Seamann vette át, Rosemeyer pedig megérdemelten győzött!

1. Rosemeyer (Auto-Union) 2:55:39.5 mp. Átlaga 141 km. Rekord! 2. Brauchitsch (Merc-Benz) 2:57:20.92 mp, 3. Müller (Auto-Union) 3:01:49.86 mp, 4. Fagioli (Auto-Union), 5. Caracciola—Seaman (M-B), 6. Belmonde (Alfa).

A győztes Rosemeyer Bosch-gyertyákat, Bosch-gyújtást, Continental gumit és Jurid ték- és kupplungbetétet használt.

A versenyt tragikus baleset zavarta meg, a másfél literes kategória egyik olasz versenyzője az első körben a közönség közé farolt és négy nézőt halálra gázolt. A versenyző alig sérült meg.

Indian
Motocycles

magyarországi
vezérképvisellete:

ifj. SEIFRIED HUGÓ

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

Telefon: 292-992. Gyári alkatrészek. Javítóüzem.



AUTO-UNION KONSTRUKCIÓ,



Kvalitás, teljesítőképesség,
megbízhatóság és takarékoság a

WANDERER

népszerűsége-
népek titka.

Audi-Wanderer-Horch vezérképviselget:

HESS ERVIN

Városi bemutató:

BUDAPEST, V., MÁRIA VALÉRIA-UTCA 1.

Telefon: 181-259

AUTÓKERESKEDELMI ÉS IPARI KFT.

Budapest, I., Mészáros-u. 15.

Telefon: 150-090

BURGESShang-
tompító**BRAMMER**tagolt
gumiékszíj**HERMETIC**cseppfolyós
tömítőanyag**TITEFLEX**rugalmas
tisztító
fémömlő**ZSIRZÓ-**

prés

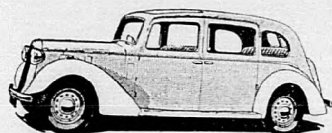
LÉG szivattyú**Dénes és Friedmann R. T.**

BUDAPEST, VI, DESSEWFFY UCCA 29.

TELEFON : 128-986

*Teljes biztonság!**Elnyúzhatatlan anyag!*

Legminimálisabb üzemeltetési költségű az angol

AUSTIN**1938-as szenzációs típusai**

750 kcm-től — 2 1/2 literig

Service:

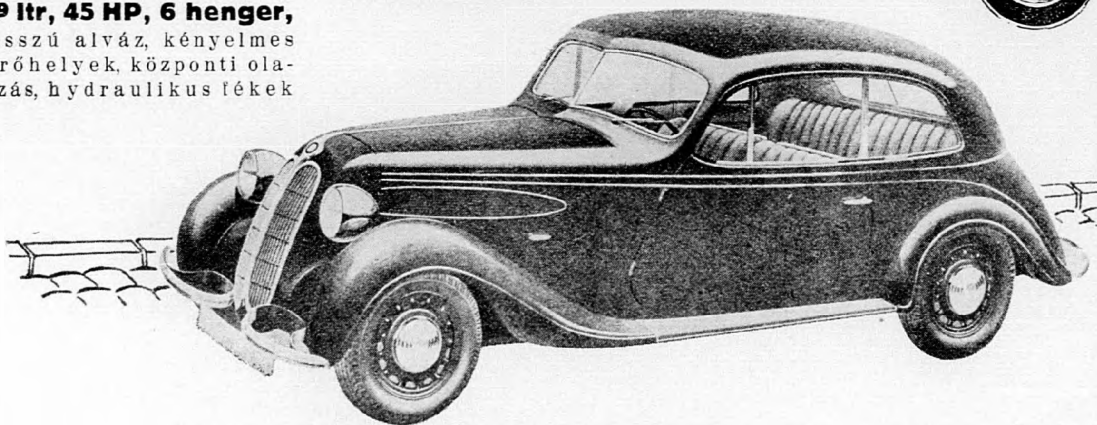
BRUCK

VIII., Tavaszmező-utca 22a

Telefon: 137-027

MEGÉRKEZETT

A LEGÚJABB 1938. MODELŰ

BMW**MEGBIZHATÓSÁG,
KVALITÁS**1.9 ltr, 45 HP, 6 henger,
hosszú alváz, kényelmes
főhelyek, központi olaj-
vezetés, hidraulikus fékek

VEZÉRKÉPVISELET:

MAJLÁTH

BUDAPEST, VI, LEHEL-UTCA 2.

UJ ÜZEMHÁZBAN

TEL.: 298-366, 298-398

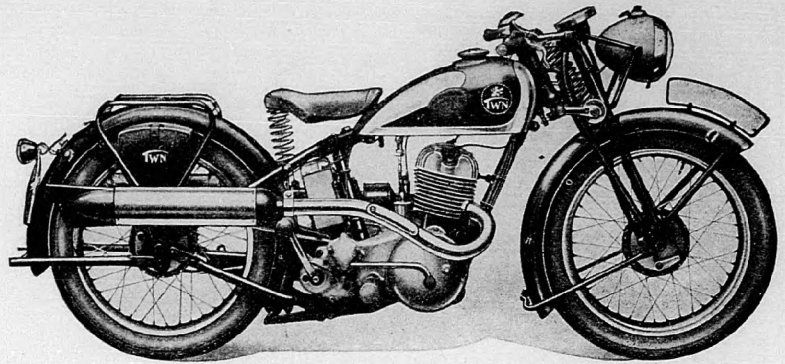
ALACSONY ÁR,
KEDVEZŐ FIZETÉSI
FELTÉTELEK

Mi újság, Hébli úr?

— Szeptember 9-én hajnali 3 órakor Balatonföldvárról startolt a Balaton—Bodensee-verseny mezőnye, hogy Vasvár, Rábafüzes, Grác, a Packstrasse, Weiskirchen, Tamsweg, a meredek Katschberg, Dölsach, a Glockner-hágó, Brixen, Innsbruck és az Arlberg érintésével fussa le a bregenzi céiban végződő több mint 1000 km-es túrát. A Balaton—Bodensee verseny nemesak magas átlagával emelkedik ki az idei évad hasonló sporteseményei közül, hanem főleg azokkal a komoly próbákkal, melyeket a versenyt rendező KMAC és ÓAC a versenytávba iktatott. Magyar területen Vasvár és a határ között 5 km-es sikkverseny, a Katschbergen 5 km-es hegyverseny kerül lefutásra. A verseny gyári autós nevezései között találjuk a BMW, Adler, Wanderer, Hanomag, Ford, Opel és a Mercedes-Benz csapatok nevezéseit, de számos német és osztrák úrvezető is áll starthoz. A magyarok közül Delmár (Alfa), Bíró (Alfa), Wiesengrund (BMW), Kovács (Hanomag), Bossányi (Adler), Wilhelm (Fiat), Blankenstein gr. (Lancia) és Kallós dr. (Lancia); motorosaink közül J. Döry (BMW), Martinek (Gilera), Kozma (BMW), Pathó (BMW old.), Kesjár (Puch), Mlinkó (Zündapp) és m. Kossa (Puch) indulnak.

— *Hallom, a Tolnavármegyei AMC a Paks—kölesdi országúton a tragikus véget ért Bartal György emlékműnél kegyeleti ünnepélyt rendezett a fiatalon elhunyt versenyző emlékeztetőre?*

— Igen, Szerkesztő úr! A megható ünnepélyre Budanestról is többen lerándultak, a KMAC képviselőjében Landauer dr., a Front-harcos Szövetség részéről Szelnár Aladár dr. jelent meg. A verseny-



A legtekélyesebb német 350 cm kétütemű motorkerékpár, a Triumph (T. W. N.) — Lábkapcsolás, négy sebesség, elektromos őrjárat-jelző, 50 W. világítás, villanykürt, sebességmérő, bősegees szerszámkészlet, gyönyörű piros-króm kivitelen és mindez 1560 pengőért. Igazán nem csoda, hogy URBACH-cég (Hunyadi tér 12.) nem győz eleget utána rendelni a ma már igazán nagy népszerűségnek örvendő Triumph modellekből, amelyek 200 km kivitelenben is kaphatók, olcsóbban persze.

zök nevében Kozma Endre helyezett koszorút az emlékműre.

— *Hallom, megjelent a július-vegi autóstatisztika?*

— Ugy van! Julius végén hazánkban 12.914 személy-, 3174 bér-, 608 autóbusz-, 3367 teherautó, 765 egyéb gépjármű és 10513 motorkerékpár volt üzemben. Ezek szerint május vége óta 703 darabban szaporodott hazánk gépiárműállománya. Ha az 1936. június adatokat vesszük összehasonlítási alapul, úgy kiderül, hogy a szaporulat egy év alatt 3050 darab. A személykocsialomány az egész ország területén 2208 darabban, ebből Budapesten 1070 darabban növekedett.

— *Más érdekessége?*

— Akad! Bruck Béla, az Austin-képviselő meséli, hogy Anglia autóforgalmára jellemző statisztikát állítottak össze a napokban a Birminghamból kiágazó egyik országút forgalmáról. Megfigyelés alá vonták a 12 órán belül egy és ugyanazon helyen áthaladt kocsik autógyártmányok szerint és megállapítást nyert, hogy 7949 személyautó, 3000 kerékpár és 2200 egyéb jármű száguldott végig ugyanazon a ponton reggel 8-tól este 8-ig. Ezek közül 2800, tehát az összes kocsik 40%-a, Austin volt. Ezen érdekes megfigyelés is igazolja az Austin gyártmányok fölülény helyzetét az angol autópárhban.

— *Más szakmai hírek?*

— A Zündapp-képviselőhöz hatalmas ládákat cineltek, a gyártól kiadós alkatrészzrakomány érkezett, mely a Zündapp-szervisz korszerű kiépítésének céljait szolgálja.

— *Hallott már valamit Hébli úr a motorkerékpár-szerviszről?*

— Hogy még én nem hallottam, épen ma írtam alá egy karbantartási megállapodást a Lender-Frühwirth cégnél, ahol röviddel ezelőtt vezették be a motorkerékpárirap legújabb ágát, a karbantartást. Havi pár pengőért hetenként egy-

szer mindent átvizsgálunk a motormon. A zsírozóippliket jóllakattal a láncot kifőzik, a sebességváltót megitatják, a csavarokat, anyákat meghúzzák, az elektromosrészt ellenőrzik, a gumikat megjavítják, egyezőval „jókarban“ tartják. Bátran ajánlom mindenkinek, címe: Dessewffy ucca 46.

— *Mondja, Hébli úr, melyik műhely ajánlana maga azon olvasóknak, aki Horex géphez képviselet hiján nem tud alkatrészt beszerezni?*

— Menjen el az illető Kiss, Vörösmarty ucca 45. sz. alatti Motor-központjába. A pompásan felszerelt speciális motorkerékpár alkatrészyártó üzem mindenben olcsó áron lesz segítségére. A műhely természetesen nemcsak hengerköszörlőseket, dugattyúkészítéseket és alkatrészek gyártását vállalja, hanem gépek teljes generálváltását is elvégzi, sőt mint ismeretes, K. M. B. név alatt saját gyártmányú motorral szerelt motorkerékpárokat is hoz forgalomba.

— *Mit eszik, Hébli úr?*

— Lebküchent, magyarul mézeskalácsot, ugyanis Koppányi Miklós az általa képviselt Victoria-gyártól egy nagy, díszes doboz nürnbergi mézeskalácsot kapott. A figyelmes gyár nemcsak a Victoria-tulajdonosokat szolgálja ki előzőekben, hanem a képviselőket is. Mézeskalácsot reggeliznek most a Victoria-tulajdonosok. Most pedig még elmondom, hogy kik indulnak az e hó 18—19-én Velencében rendezendő motorosnákversenyen. Szécsi Pál 400 kg-os versenyinborddal, Lukavecz Ferenc és Singer Imre 1000 km-es, illetve 500 km-es autborddal.

— *Viszontolvasásra szeptember 15-én!*

Felelős szerkesztő és kiadó:

KRAMER JENŐ

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

Firestone
HIGH SPEED
PNEUK

a vezérképviseletnél:

PNEUMATIK ÉS GÉPJÁRMŰKELLÉK
BEHOZATALI KFT.

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

Ügyvezető: Vajda András

TÁVIRATCÍM: FIRESTONE



KILOMÉTERJELZŐK

sebességmérők, autórak javítóműhelye

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

Opel **LÁSZLÓ ANDOR B. T.**
GENERAL
MOTORS hivatalos **Buick**
javító üzeme.
V., Révész-u. 5. T.: *2-948-33.

Tíz lóerővel a világ teteje felé

IRTA
Herbert Tichy

Az indiai trópusi eső napokon át szüntelenül ömlött a nyakamba.

Nem vagyok félenk természetű, de első gondolatom az volt, hogy meg fogok fulladni. Ha ugyanis mélyet lélegzettem, úgy megtelt a szám vízzel, ha meg kicsit lélegzettem, úgy kapkodhattam levegő után. Még ezer szerencse volt, hogy az ilyesmihez hozzászokni lehet. Például ahhoz, hogy országút helyett az ember folyóban motorozzék, mely helyenként félméter mély, hogy körülötte levegő helyett egy furcsa, 50% vízből és 50% levegőből álló „anyag” legyen és hogy úgy vegyen lélegzetet, mint az úszó, akinek ki kell lennie az alkalmas pillanatot, amikor kinyitva a száját, hogy minél kevesebb vizet nyeljen.

Bizony, alaposan kiérdemeltük a két-napi pihenőt Bombayben. A két nap nagyrészt azzal telt el, hogy szorgalmasan erősítettük a lelkeinket mindarra, ami az előttünk álló 2500 kilométeres úton kilátásban volt.

Az utolsó estét nagy sétával töltöttem el, cél nélkül bolyongtam a városban. A járdákon és az úttesteken mindenhol lenyérnyi vérvörös pocsoltyák között lépdeltem, mintha csak napirenden volna itt a gyilkosságok. Szorgosabb megfigyelés után azonban rájöttem, hogy az úgy lényegesen enyhébb, az indusok ugyanis pokoli ügyességgel köpködik szét ezt a vörös levét, anélkül, hogy egymást bepizskolnák. Hiába, a betelragás olyan szenvedély, melyet egyetlen hindu sem tud legyőzni.

Meglepett pillantások kísérték útamon, európainak ugyanis nem illik gyalogszerrel járni. Az egyik uccában a meglepett pillantások, hogy úgy mondjam, intenzitásban erősen megnövekedtek, főleg a nők bámultak meg. Csakhamar kiderült, hogy a Foras-Road-on jártam, Bombay úgynevezett szerelmi negyedében. Az ucca mindkét oldalán apró „üzlethelyiségek” vannak.

A kis boltokban azonban nem banánt vagy cémát árulnak, berendezésük is igen egyszerű: egy inkább többé, mint kevésbé piszkos ágy és egy inkább többé, mint kevésbé csunya hindu nő. A „lokálok” nagyon kis részét rejti el függöny a járókelők pillantásai elől, az „üzletmenel” ügylátszik rendkívül gyengye.



A Tichy-féle Puch-expedíció útvonaltát látjuk ezen a térképen.

FOLYÓ VAGY ÚT?

Bernhardt Kellermann, a nagy német író az Istenek Utjának keresztelte el a Grant Trunk Road-ot, az Indiát észak-déli irányba átszelő főútvonalat. Kellermann szerint ezen az úton járni csak az isteneknek vagy az istenek kegyeltjeinek adatott meg. Kellermann minden bizonnyal nem az esős időszakban rötta ezt az utat és

aligha motorkerékpáron, mert akkor feltétlenül más nevet adományozott volna ennek az útnak. Pillanatnyilag ugyanis a Grant Trunk Roadot rovom és akárhogy is erőlködöm, nem tudom elképzelni, hogy ez volna a jele annak, hogy akármelyik isten is kedvencének fogadott volna.

A Grant Trunk Roadra azt mondja a térkép, hogy út. Nos, a térkép téved, nem út, hanem a leghatározottabban — folyó. És ha néha egy-egy pillanatra előll a zuhatag, úgy az ember azt látja, hogy sűrű köd veszi körül, melyet szinte markolni lehet. Átlátni rajta annál kevésbé.

Este hat óra van és már reflektort kell gyújtani, odahaza Európában most pont dél van. Milyen jó is volna otthon lenni. Száraznak lenni és éppen azon törni a fejemet, hogy vajjon a Neunkirchner Allée-re vagy a Semmeringre ránduljak ki azzal a szőkével. Eppen nagyot akarok sóhajtani és elátkozni azt a pillanatot, amikor útra keltem és arra ítélem magamat, hogy hónapokot át küzködjek vízzel és sárral. A sóhaj éppen készülő kitérni, amikor tenyérnyi kék foltot pillantok meg a reménytelenül szürke égbolton. A folt növekszik és néhány pillanattal később úgy eltűnnek a felhők, mintha valami varázsló fújta volna el őket. Ahol percekkel ezelőtt áthatolhatatlan ködteger terpeszkedett, ott most ragyogó mesevilág bontakozik ki. Ragyog a nap, a rizsföldeken térdig vízben, egyhangúan dalolva dolgoznak a hindu parasztszok. Az út iszapja is egészen barátságos, amikor végigcsokolnak rajta az áldott nap arany sugarai...

AMIKOR AZ ALVÁS PÓTOLJA A HIDAT

Aki az esős időszakban túrázik Indiában, annak a folyók okozzák a legtöbb gondot. Száraz időben sétakocsizás az ilyesmi, a monszun idején küzdelem, harc, melyet lépésről-lépésre kell megvívni. Rengeteg folyó keresztezi az utat, hidnak pedig nincsen nyoma és még a gázlók sincsenek mindenütt jelenve.

Az ember vidáman érkezik az első gázlóhoz és örömmel látja, hogy a mader még ki is van köveze és alig mélyebb 15 centiméternél. Be az elsőt és szép lassan evickélünk a vízben és a következő pillanatban már — fekszünk. A „kövezet” olyan csuszós, hogy alig tudjuk a gépet újra lábra állítani és átitolni a vízen. Annyit azonban megtanultunk az első gázlónál, hogy nem szabad felülni a gépre, hanem szépen át kell telni. Mert a víz néha a karburátort és a hengerfejet is eléri, olyan motorok pedig még nem készültek Puchéknál Grácban, mely búvár módjára a víz alatt is dolgozik. Annál csodálatosabb, hogy az intenzív fürdők nem ártanak a gépnek és csak éppen le kell törölni a gyertyát, máris beugrik.

Graczián

a legújabb világrekordok karburátorja

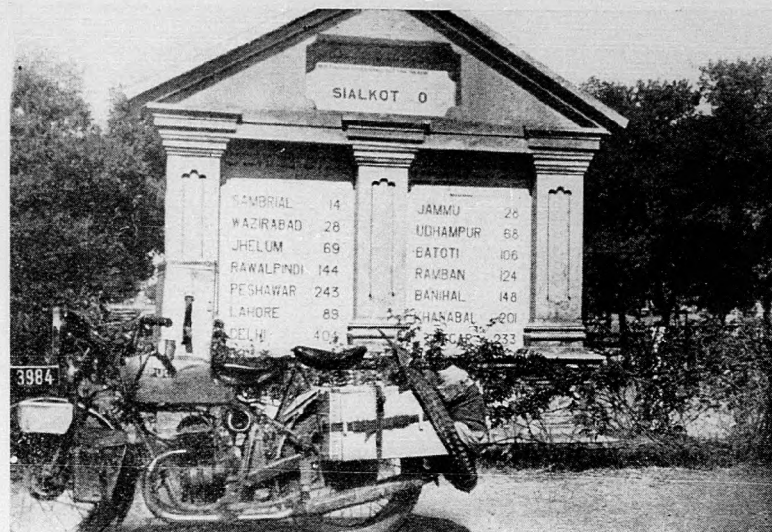
VEZÉRKÉPVISELET:
M. A. K.
MOTOR- ÉS
AUTÓKELLÉK RT.
Budapest, Jókai-utca 11
Telefon: 126-834

Lassacskán mondhatni elveszítették tekintélyüket a gázlók, napszámban fogottunk át rajtuk, amíg egyszer csak elért bennünket a végzet. Az előtűnk lassan hőmpolygó víz 200 méter széles volt és gyalogszerrel is alig tudtunk átvergődni, annyira iszapos-csu-zós volt a szépen kikövezett áya. A gépet itt áttolni lehetetlennek látszott, csónaknak, kompnak, embernek sehol semmi nyoma. Reménytelen helyzet, de aki vállalkozik az ilyen útra, annak nem szabad a lehetetlen szót ismernie. Rövid tanácskozás után úgy döntöttünk, hogy szétzedjük az egész gépet és részletekben szállítjuk át a víz másik partjára. Mivel azonban ehhez a kemény munkához erőt is kell gyűjteni, keleti nyugalommal úgy döntöttünk, hogy előbb alszunk egyet. Kora hajnal volt, a nap percről-percre magasabbra lép az égbolton, szépen kinyitottuk a sátorunkat és vidáman horkoltunk. Négy órát aludtunk, de ez a négy óra elegendő volt ahhoz, hogy a víz 25 centimétert apadjon, a már csak térdigérő vízben nem volt túl nehéz feladat áttolni a hűséges Puchot.

BANÁN ÉS — FOKHAGYMA

Eletstandardunk meglehetősen polgári. Ebédünk rendszerint gyümölcs, minden falucskában szekérszámra kapni a legfinomabb banánt. Egyéni rekordom 28 banán, ez nem napiteljesítmény, hanem egyetlen étkezés rekordja. Hindu társam, a derék Kapur már kisebb adagokkal is megelégszik, huszonöt banánnál nem eszik meg többet egyszerre. Viszont negyedóra múlva újra kezd.

Az esőzés miatt lehetetlenség volt az éjszakákat sátorban tölteni, kénytelenek voltunk tehát végigpróbálni az összes indiai szálláslehetőségeket. Első éjjelünket Nasikban európai barátainknál töltöttük, a második éjszakát egy úgynevezett Dak-Bungalowban. Ezek a bungalowk amolyan menedékházak, ahol az országút vándora egy-két shillingért éjszakázhat. Alhat is ágyban, ha van: ágyneműje. A menedékház bennszüöltt öre vacsorát is tud főzni és európai ételek készítéséhez is ért. Mi például rántottát rendelünk és kissé gyáva kétségbeeséssel láttuk, amint a derék indus előbb egy fazékra való vöröshagymát, majd ugyanannyi fokhagymát melélt kari-



Utjelzőtáblákban nincsen hiány Indiában.

kára és semmiféle rábeszélésre nem volt hajlandó elállni attól az ötlettől, hogy ehhez a hagymahegyhez keverje hozzá a tucatnyi tojást. Viszont be kell ismerni, hogy az a rántotta, amit elének rakott az asztalra, olyan kitűnő volt,

hogy azóta nem kritizálom az indiai kosztot és a legborzalmasabb főzési előkészületeket is nyugalommal szemlélem.

(Folytatjuk)



GRAHAM-PAIGE

AMERIKAI AUTOMOBILOK
vezérképviselője

C SERÉPFALVI

SERVICE — JAVITÓMŰHELY

B U D A P E S T

V. ZÁPOLYA UCCA 26. TELEFON: 292-611

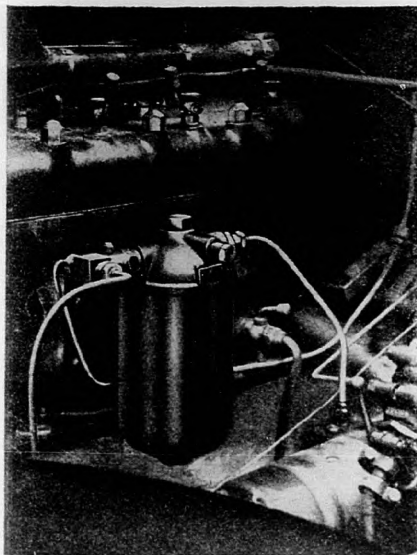
Kérdezem Önt:

Melyik 250-es gépen találja meg
EGYÜTT a következőket?

1. Teljesen zárt, olajfűrdős erőátvitel.
2. Teststílyra állítható lengőnyereg.
3. Lábkapcsolás, négysebesség.
4. Patent hátsókerék.
5. Aramvonalas építésű KÜCHEN-konstrukciójú motor.
6. Gazdag felszerelés.
7. Utólérhetetlen anyag és kidolgozás.

Csak a 250-es VICTORIÁN

SUNBEAM, NORTON, VICTORIA vezérképviselőt:
KOPPÁNYI, Desseffy-u. 47.



Surlódó motoralkatrészek öre,

amely a kenőolajat megtisztítja a káros homokszemcséktől, fémrészecskéktől és más idegen anyagoktól a

BOSCH

KENŐOLAJSZŰRŐ

Szétszedhető kivitelben, örökös darab, ára... P **65.-**
Szét nem szedhető kivitelben, két nagyság, ára P **15.- és 28.-**

Dr. LIGETI MÁTYÁS

körállatorvos

GESZTELY, Zemplén m.

Telefon: 4

Gesztely, 1937

Tek.

Biró Jenő

motorkerékpárkereskedés

BUDAPEST.

Mult év októberében vettem Önöktől NSU Quick motor-kerékpárt. Akkor kikötöttem, hogy amennyiben a szárazelem kimerül, egyszer díjtalanul átcserelek. Kérem sziveskedjenek a cserét fogadtatni.

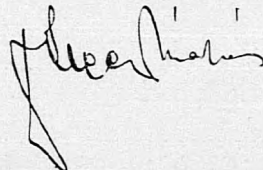
Örömmel értesitem Önöket, hogy a motorkerékpárral a legnagyobb mértékben meg vagyok elégedve. Néhány ezer kilométert futottam le vele, soha a legkisebb üzemzavar se fordult elő. Teljesítőképessége, más nagyobb hengerűrtartalmu motorkerékpárokkal összehasonlítva, egyszerűen csodálatos.

Harmadik motorkerékpárom már ez, hogy az első kettővel mennyi bajom volt, arra jellemző, hogy amikor a kis NSU-t megvásároltam, rögtön tartalékgyertyát vettem, hogy a gyakori gyertyaslusszoknál cserélhessek. Közel egy esztendei használat után sem volt azonban egyetlen gyertyadefektem se, úgyhogy a gyertya úgy van a hengerfejen, ahogy azt eredetileg becsavarták.

Kérem Önöket, hogy a szárazelemet cseréljék ki és kérek a hátsó kerékbe és az első kerékbe 3-3 eredeti krómozott küllőt.

Teljes tisztelettel:

Gesztely, 1937. VIII. 15.



TAVASSZAL
NYÁRON
ŐSZEL
TÉLEN

= MINDIG



MARS-oil
LOWCARBON

OLAJCSERE-SERVICE DÍJMENTES

KÉPVISELET:

GHILLÁNY MIKLÓS

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