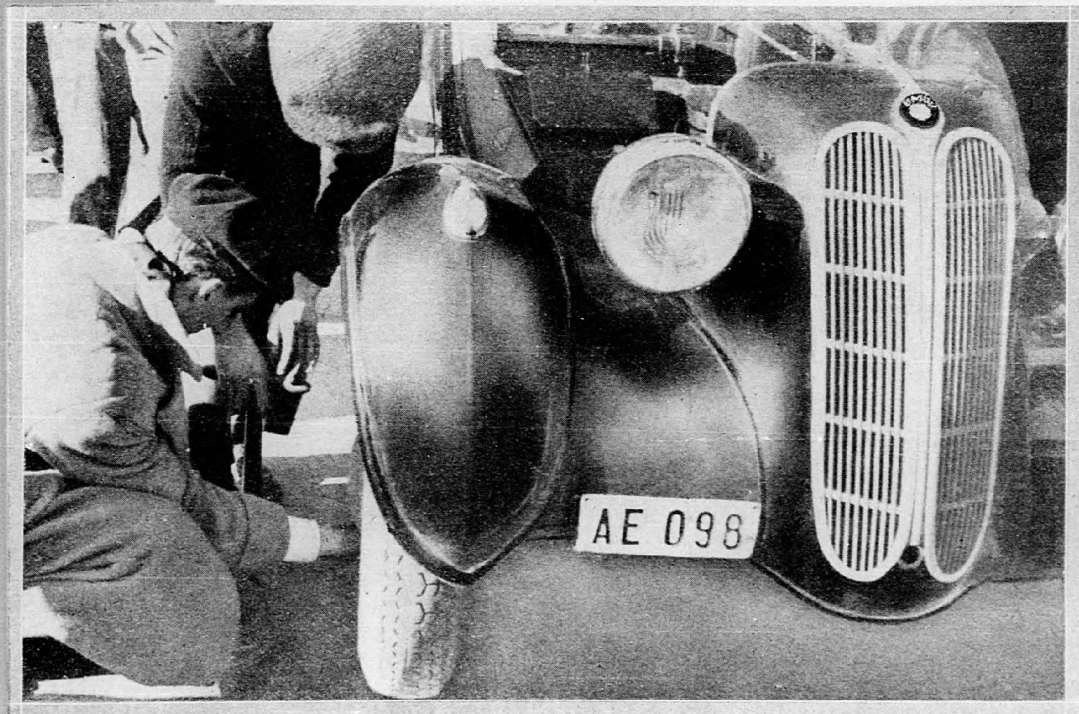


# AutóMotor

A LEGNAGYOBB PÉL-  
DÁNYSZÁMÚ MAGYAR  
MOTORSPORTLAP



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



## BMW

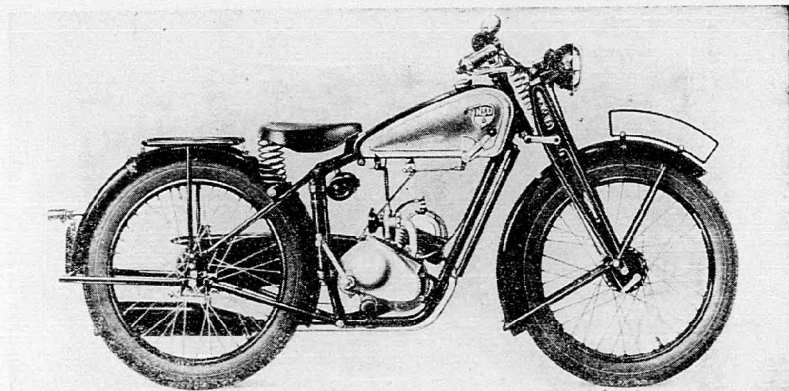
Wiesengrund Ferenc kétliteres BMW-jével magyar bajnokságot nyert. Wiesengrund bajnoksága annál értékesebb, mert kocsija agyonnyuzott képviseleti bemutatókocsi volt, a kitűnő BMW turakocsi a nagyszerű vezetővel mégis megállta a helyét... A kereken Continental.



**BUDAPEST—WIEN (260 km.)**

**1 PENGŐ 93 FILLÉR ÁRA MOTALKÓ!**

*Van-e  
motorkerékpár, mely az* **NSU-Pony**  
*takarékossági rekordját meg tudja dönteni?*



**És ehhez:**

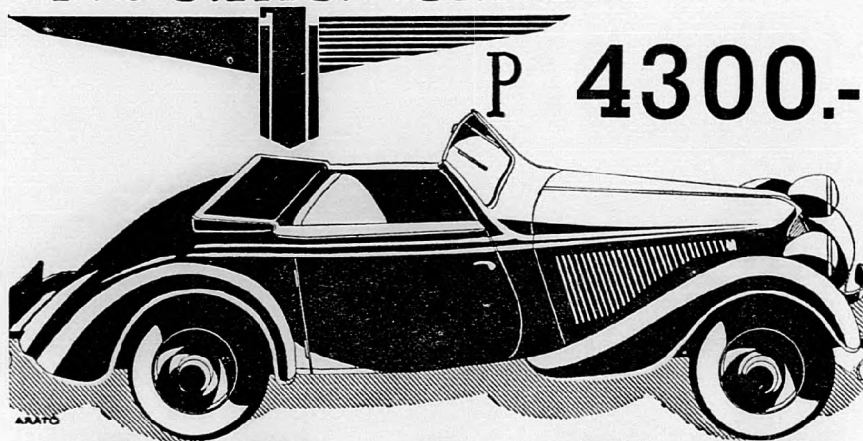
Háromsebesség  
váltó  
15 Wattos elektromos  
berendezés  
Olajbanfutó lánc  
Túlméretezett pneuk  
Elöl-hátul belső fékek  
Amal karburátor

Nézze meg a vezérképviselőnél:

**BIRÓ JENŐ**

Budapest, VI., Liszt Ferenc-tér 2

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

Az embernek önkéntelenül a jön a farkas című gyermekmese jut az eszébe, amikor azt hallja, hogy a KMAC megint csak bejelentette a nemzetközi sporthatóságnál azt, hogy 1938-ban autó Grand Prix-t rendez. Tavaly is jött a Grand Prix ordasa, ügylátszik útközben valahol elveszítette a farkát és mire meglelte, hát elmúlt a terminus.

Hát hiszen, ha valóban komolyan lehetne számítani az autós GP-re. De sajnos nem lehet. A hajdani népligeti pompás autónagydíj deficitje úgy lóg a magyar autósport mahatmái szeme előtt, mint a pávatoll a hátuk — mögött. Pedig lehetne deficit nélkül is GP-t rendezni. Csak éppen egy kis tanácsért kellene fordulni azokhoz, akiknek nem kísérlet, hanem kereseti forrás a sportesemények rendezése. Nem kell ide más, mint rövid pórázon tartott előirányzat és jó propaganda. Mert a magyar közönség mindent bevesz. Mindent megnéz, ha jól odadörgölik hetekkel előbb a füléhez. Ha ezek és ezek tudtak lelkesedni nemrég a cirkuszban Bob Gregory mester gyomorzájmasz-szászaiért és még a nagy darab marhahús Vilo Burnak is jutott csőtül a cirkusz felé áramló illatos és sokat sejtető levélkékből, hát miért ne lehetne fellelkesíteni a jó budapesti közönséget mondjuk a ferdeszemű szíamí Bira-bongse hercegért, illetve pompás ERA versenykocsijáért. Vagy talán egy Caracciola, egy Rosemeyer, az öreg Nuvo-lariról nem is beszélve, kisebb attrakció, mint a Pampák Esti Húszért Meggyőződés Nélkül Oklelő Bikája az ő hamisítatlan és hatékony dupla, sőt tripla nelzonjával?

Jót s jól — ebben áll a nagy titok: mondotta a költő. Jót adni nem nehéz, mert elvégre nem a KMAC elnöksége fog körözni a Népligetben (bár erre dupla beléptidíjat is örömet fizetnének be sokan), hanem azok, akiknél mesteriben, művésziiben autót vezetni ma senki sem tud. De mint a költő mondotta, a jót jól is kell adni. Erdeklődést kelteni, felelőzni az embertömegeket a közönyből. Ahogyan azt Németországban, Olaszországban, Csehszlovákiában csinálják. Mert az a félmillió fizető néző ott a Nürburg Ringen, az a másfél-százézer szurkoló a Masarykon nem

magától ment ki a versenyre. Heteken, hónapokon át ajzották a sportközönséget. Mely kiment a versenyre és — hálás volt azoknak, akik kicsődítették.

Igenis: meg kell rendezni június 19-én a második magyar autónagydíjat. És hetek, hónapok kitaró, tervszerű munkájával kell biztosítani a közönség-sikert. Mely nélkül a nagyszabású autóverseny majdnem olyan, mint az énekesnő hang nélkül. Mert amíg a hang nélküli énekes a rádióban — sajnos tapasztaljuk eléggé — még egészen jól „érvényesül”, közönség nélkül autó GP-t rendezni éppen olyan kockázatos, mint — mondjuk — sóshéringet kávézni a Szaharában.

\*

A már-már legendás alakká nőtt Nobel-díjas Szent-Györgyi professzor világraszóló sikere egy kissé a mi ünnepünk is — szegény, lenézett, le-sajnált szőlőmotorosoké. Akikre úgy néznek az autónak csúfolt strucctojások diogéneszei, mint holmi betolakodott, meg nem hívott vendégekre. Igen, most egy kicsit felemelhetjük a fejünket és büszkéek lehetünk. Mert Szent-Györgyi professzor, mindnyájunk Szent-Györgyi professzora is motoros. Még hozzá: szőlőmotoros. Aki nem restel felülni motorjára és betúrzni fél Európát. Aki nemcsak a vitaminok komplikált kémiai mechanizmusát ismerte fel az avatót, a kiválasztott szemével, hanem felismerte mindazt, amit a szőlőmotor-kerékpár tud nyújtani.

Es akit minden Nobel-díj ellenére is kiparancsolna a főkapitány úr Budapest székes és fővárosi belterületének uccáiról, ha történetesen szőlőmotorján rándulna fel Pestre.

\*



Szent-Györgyi professzor, a Nobeldíjas magyar tudós szenvedélyes motoros, aki rengeteget túrázik szülő és oldalköcsigében. Képünk oldalköcsigében mutatja be a világhírű tudóst, oldalköcsijében egyik szegedi egyetemi tanár kollégája.

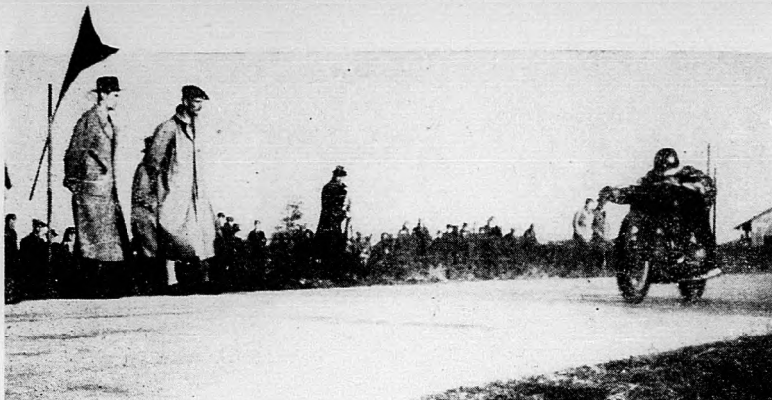
# A GYÓNI REKORDNAP

A napsugaras őszi időnek hála, szép számú érdeklődő közönség kereszte fel a gyóni rekordnapot, melynek leggyorsabb szőlőmotorosa 169.014 km átlaggal Kozma Endre (500 BMW) volt, míg az oldal kocsis kategóriában 139.534 km-rel Abt István (500 Norton old.) nevéhez fűződik a legnagyobb sebesség. Az autók és egyben a nap legjobb idejét Festetics Ernő (3.0 Maserati) érte el 211.515 km-es sebességgel.

A gyóni kilométerversenyen és rekordkísérleti napon több magyar rekord cserélt gazdát. Íme az új rekordok:

Motorkerékpárok:	km
350 kcm: E. Beranek (NSU)	ás. km. 116.054
<b>Túrakocsik:</b>	
3.0 l: Kovács K. (Alfa Rom.)	ás. km. 89.596
2.0 l: Diel H. (Lancia)	rs. mérf. 122.409
2.0 l: Wiesengrund (BMW)	ás. km. 86.830
1.5 l: Klinger P. (Lancia)	ás. km. 84.785
	rs. km. 123.711
	rs. mérf. 123.584
1.1 l: Strausz S. (Fiat)	ás. km. 76.595
	rs. km. 110.226
	re. mérf. 109.935
<b>Sportkocsik:</b>	
3.0 l: Nádasy I. áln. (A. R.)	rs. km. 162.748
	rs. mérf. 162.650
2.0 l: U. Richter (BMW)	ás. km. 111.870
<b>Versenykocsik:</b>	
3.0 l: Festetics E. (Maserati)	ás. km. 133.185

Mint a listából kitűnik, főleg az Alfa-Romeo, Lancia, Fiat és BMW menők vágták ki a rezelet. Pompásan szerepeltek a teljesen széria, túrakiviteli új Lancia-Apriliák, melyeknek csaknem 85 km-es álló- és 122 km-es repülőstartos kilométerteljesítménye a legjobb színben tünteti fel az olasz gyár legújabb produktumait. A 2 literes BMW-menők szereplése az állóstartos rekordokban csúcsozott ki: úgy a régi túrakocsit vezető Wiesengrund, mint sportkocsis tárkatársa, Richter, a BMW-kocsik fantasztikus gyorsulását dokumentálták, hiszen az állóstartos kilométeren jobb teljesítményt értek le végsebességben gyorsabb ellenfelekkel szemben. Richter 2 literese például az állóstartos kilométeren kerek 7 km-rel



Kozma Endre (500 BMW) volt 169 km-rel a gyóni rekordnap leggyorsabb motorosa.

volt gyorsabb, mint a repülőstartos, 163 km-t futó, azaz 2 km-rel gyorsabb Nádasy 3 literes Alfa-Romeója. Pompás babérokat arattak a Fiat színek, az új Fiat „1100” nem kevesebb, mint három rekorddal dokumentálta korszerű konstrukcióját és 110 km fölötti csúcsebességét.

Az egyes motorkerékpárkategóriák leggyorsabbjai F. Novotny (250 Puch) 127.840 km, E. Beranek (350 NSU) 145.531 km, Kozma E. (500 BMW) 169.014 km, Abt I. (500 Norton old.) 139.534 km és G. Mach (Sarolea old.) 137.404 km voltak.

A rekordnap nagy sikert hozott a Valvoline olajnak. Bíró János, Bossányi, Diel és Kovács Kálmán használta ezt a kitűnő amerikai olajat. A Valvoline az utóbbi időkben hatalmas térszeregre tett szert, amit elismert nagyszerű minőségének köszönhetően. A Valvoline a bajnokok olaja. Három magyar bajnokot: Bíró, Kovácsot és Bossányit segítette a babérhoz.

## Eldőltek a magyar bajnokságok

Az őszi gyóni rekordnap egyben a magyar motorkerékpár- és autóbajnokság utolsó pontszerző versenyé, melyen

végérvényesen eldőlt az idei bajnoki kampány.

A szülő motorkerékpár-kategóriákban egyedül Kozma Endre szerzett az idén bajnoki címet, aki BMW gépével az 500-as kategóriában győzött.

Az oldal kocsis gépek sorában is csak Pathó Gyulának sikerült bajnoki címet szereznie, aki 750-es BMW gépével a 600 kcm-en felüli oldal kocsis kategória bajnoka lett.

A túraautóautó csoportjában az 1000 kcm-es kategóriában Bossányi Péter (Adler), a 2000 kcm-es kategóriában Wiesengrund Ferenc (BMW), a 2000 kcm-en felüli kategóriában pedig Kovács Kálmán (Hanomag—Alfa-Romeo) szereztek bajnoki címet.

A sportkocsik csoportjában az 1500 kcm-en felüli kategória bajnoka dr. h. Bíró János (Alfa-Romeo) lett.

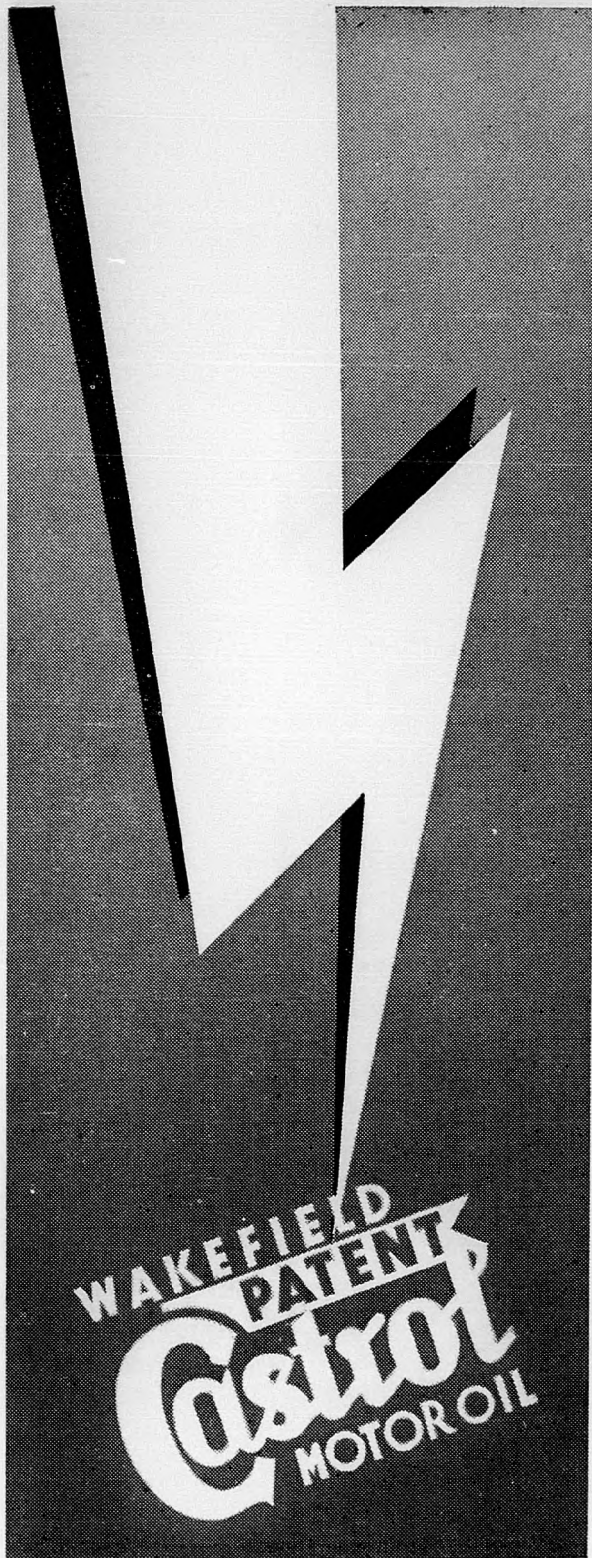
## Taruffi (Gilera) 274.3 km-es világrekordot futott!

A versenyszázón végeztével megindult az általános ostrom a világrekordok ellen. Evv hét leforgása alatt Taruffi, Rosemeyer, majd legutóbb Eyston ejtette bámulatra a motorosvilágot. Abszolút siker koronázta az olasz Taruffi kísérleteit, aki legutóbbi rekordszériájára ezúttal feltele a koronát: áramvonaltojásba bújtatta, 500 köbcentiméteres, négyhengeres, vízhűtéses, kompresszoros Gilera gépe nyergében 274.281 kilométeres sebességet ért el a repülő-startos kilométeren és ezzel megdöntötte az angol Fernihough 1000-es Brough-gépen tartott 273.244 km-es abszolút sebességi motorkerékpár világrekordját, mely az angol előtt 272.006 km-es sebességgel tudvalevőleg Henne (750 BMW) birtokában volt.

Rosemeyer országúti csúcsteljesítménye mellett, melyről lapunk más helyén fotoriport keretében számolunk be, az Amerikába rándult angol Eyston kísérleteiről érkeznek biztató hírek. Eyston a Salduro homokján honfitársa, az 1935-ben 485.5 km-es sebességet elért Campbell kapitány abszolút sebességi autóvilágrekordját rohamozta meg. Eyston külön erre a célra épült hiper-versenykocsijával a legutóbbi próbán egy irányban elérte a 498.1 km-es sziplét, a hűvös 500 km-es határtól tehát csak hajszálnyira maradt el, Campbell rekordja mégis megdöntetlen maradt, mert a futam után szükségesnek mutatkozó kerékcseré-, majd sebességváltó-zavarok meakadályozták abban, hogy visszafelé abszolválandó második futamát az előírt időn belül fussa le.



Szép sikert értek el a Zündapp-motorok a nagy bajor megbízhatóságl versenyen. Hogy milyen volt a terep? Jól látszik a képen.



# 3

## SPECIÁLIS PATENT CASTROL

MINŐSÉG  
A TÉL MINDEN SZAKÁRA:

*Patent Castrol AA  
Patent Castrol CW  
és mint ujdonság*

## Patent CASTROL ZZ

melynek dermedési pontja

# — 30° C

Mindhárom olaj „PATENT” minőség, tehát

**nemcsak TÖKÉLETESEN KEN és  
KÖNNYEN INDÍT, de**

csökkenti: a benger kopását.  
csökkenti: az olajfogyasztást,  
csökkenti: a szénlerakodást,  
meggátolja: az izzaposodást,  
meggátolja: a dugattyúk besülését,  
meggátolja: a szűrők eltömődését.

**tehát zavartalan és gazdaságos  
üzemet biztosít**

**Télen fokozott jelentőségű a felsőkenés,  
tehát használja**

**a megbízható „CASTROLLO”  
FELSŐKENŐOLAJAT!**

Vezérképviselet:

**„Ferro” vas, műszaki és autófelszerelési rt. Budapest,  
V. Vilmos császár út 28.**

Hallott már róla:

# HOGYAN MŰKÖDIK A HYDRAULIKUS (OLAJ) FÉKRENDSZER?

A modern kocsik legnagyobb része úgynevezett hidraulikus (olaj) fékrendszerrel van ellátva, melynek óriási előnyei vannak a mechanikus fékrendszerekkel szemben. Amíg a mechanikus fékrendszereknél a fékpedálra ható nyomást baidenhuzal, kótél vagy rúdrendszer viszi át a fékek belső mechanizmusába, addig a hidraulikus féknél az erőt folyadék közvetíti. A folyadékoknak ugyanis az a tulajdonságuk, hogy összenyomhatatlanok és ezért rendkívül alkalmasak arra, hogy segítségével erőt, nyomást közvetíthessünk.

Az olajfék nyomásközvetítő anyaga nem olaj, hanem sűrű, glicerinszerű folyadék, mely a pedálhengerből, vezetékéből és fékhengerekből álló egész rendszert kitölti. Amikor a fékpedált lenyomjuk, elmozdul a pedálhenger dugattyúja és erős nyomást gyakorol a hengerben lévő folyadékra. A nyomás teljes egyenletességgel fokozódik az egész rendszerben és a fékhengerekben levő dugattyúkra gyakorol nyomást, a dugattyúk viszont a fékekben levő fékpoftákat szorítják neki a fékdobnak: fékhatást kapunk. Az olajféknek óriási előnye az, hogy nemcsak aránylag enyhe pedáltaposásra fejt ki erős fékhatást, hanem a fékhatás teljesen egyenletes, mind a négy fék egyforma visszatartó erővel járul hozzá a kocsi lefékezéséhez, nem léphet fel tehát az egyenlőtlen fékhatás következtében főleg csúszós úton kellemetlen faraldás, oldalcsúszás.

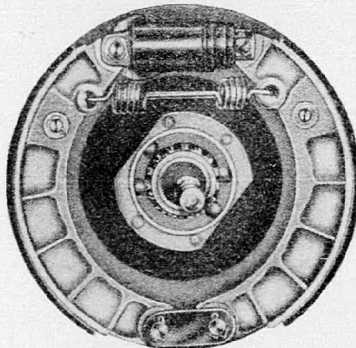
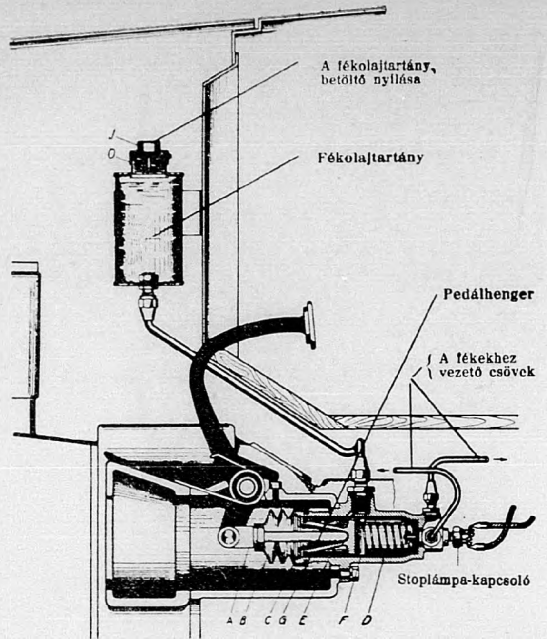
A hidraulikus fékrendszer működése igen egyszerű. Ábránkon jól látni a pedálhenger egész konstrukcióját, a pedálhoz kapcsolt nyomórudat és a vele összeköttetésben levő gumikarmantyúval tömített dugattyút, mely a hengerben lévő folyadékot a pedál lenyomására összehpréseli és beleszorítja a fékekhez vezető csőrendszerbe. Ugyancsak könnyen megérthető magának a féknek a berendezése. A kör alakú képen jól láthatjuk a spirális visszahúzó rugó felett levő hengert, melynek vége az egyik fékpoftához van kapcsolva, a dugattyú vége pedig a másik fékpoftához van rögzítve. Ha a fékpedál lenyomása emeli a vezetékben lévő folyadék nyomását, úgy a henger és a dugattyú nekifeszíti a fékpoftákat a fékdobhoz.

Felül látjuk a fékfolyadékot tartalmazó kis tartályt, melyet vezeték köt össze a pedálhengerrel. Jól látni a pedállal összekapcsolt csuklós nyomórudat (A) és a (B) gumiszakkal védett dugattyút (E). A dugattyún gumikarmantyú (F) biztosítja a légmentes tömítést, a visszanyomórugó (D) arra szolgál, hogy a pedálra ható nyomás megszűnével a dugattyút eredeti állásába hozza vissza és a rendszerben levő nyomást megszüntesse.

A hidraulikus fékrendszer megbízható működésének előfeltétele az, hogy mindig elegendő fékfolyadék legyen a rendszerben és hogy szivárgás sehol sem legyen. A folyadék pótlásáról időközönként magunknak kell gondoskodnunk, mindig szinten kell tartanunk a kis tartályt és kizárólag a gyár által előírt folyadékot szabad használnunk. A túlméretezett és jól tömítő vezetékek gondoskodnak arról, hogy szivárgás

sehol se álljon elő, ha valahol mégis levegő hatol be a rendszerbe, úgy fékezésnél egy bizonyos „légyságot” észlelünk. Ilyenkor légteleníteni kell a rendszert, amire külön erre a célra szolgáló légtelenítő csavar vagy kupak szolgál.

Ha a vezetékek valamelyike külső erőbehatás, vagy anyaghiba miatt hirtelen megsérül és utat enged a nyomásnak, úgy az olajfék nem működik, hiába taposunk a pedált, fékhatás nincsen. Szerencsére az ilyen eset — mely bizony katasztrofális következményekkel is járhat — nagyon-nagyon ritka és semmiképpen sem igazolja azt az ellenkezőt, melyet még ma is észlelhetünk néhány ultra-konzervatív autósnál. Különbösen is ma már különféle biztosító berendezések léteznek, melyek vezeték-törés esetén azonnal légmentesen zárják a megsérült és szivárgó részt és így azoknak a fékeknek a működését biztosítják, melyek vezetéke ép.



Ilyen a hidraulikus belső expanziós fék konstrukciója. Felül, a kettős visszanyomórugó felett látjuk a dugattyús hengert, a henger teste a baloldali dugattyújának karja a jobboldali fékpoftához van rögzítve. Ha a henger nyomást kap, a henger és a dugattyú távolodik egymástól és nekiszorítja a fékpoftákat a fékdobnak.

Lehet, hogy mind szép,  
Lehet, hogy mind jó,  
DE BIZTOS, hogy a

# VICTORIA

a LEGJOBB és LEGSZEBB

Árak P 695-től

SUNBEAM - NORTON - VICTORIA

Vezerképviselet: Koppányi, Dessewffy u. 47



LÁSZLÓ ANDOR B. T.

GENERAL MOTORS hivatalos javító üzeme.



V., Révész-u. 5. T.: \*2-988-33.

## LICSÁJER JÁNOS

### BUDAPESTI AUTÓRUGÓGYÁRTÓ ÉS JAVITÓÜZEME

Specialista az autórugó gyártásában

Telefon: 1-463-51

MINDENFÉLE GYÁRTMÁNY KOCSIKHOZ KÉSZ RUCÓK RAKTÁRON



BUDAPEST, VIII., Thek Endre u. 14.

Telefon: 1-463-51



## Ne kínlódjék ...

hideg időben a motor beindításával. A hideg időjárás nem változtatja meg autóját, de megváltoztatja az olajat, amely motorjában van. Kocsiját fagyállóvá teszik téli specialitásaink:

Mobiloil Arctic a motor könnyű indítására,  
 Mobiloil „CW” és „EPW” a síma, könnyű kapcsoláshoz,  
 Mobilgrease No. 1. az alváz zsírkénésére, az eső, hó és sár ellen (központi alvázkenésnél Mobiloil Arctic),  
 Mobil Upperlube felsőkenőolajként az üzemenyagba.

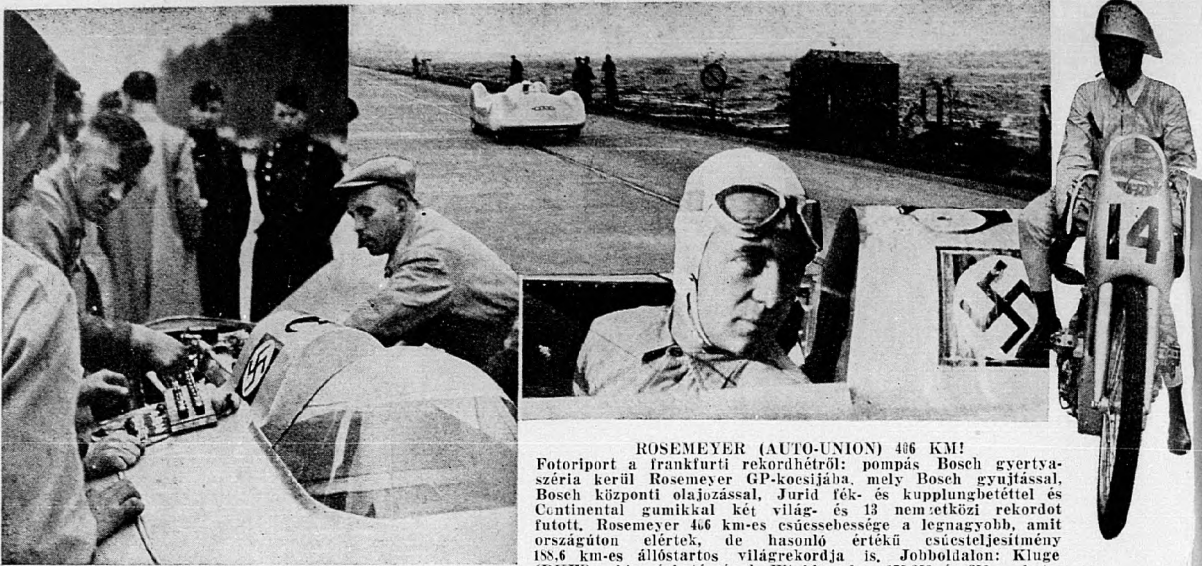
Arctic olaj csak egy van, a



# Mobiloil Arctic

BEJEGYZETT VÉDJEGY

VACUUM OIL COMPANY R.T. BUDAPEST



ROSEMAYER (AUTO-UNION) 406 KM!  
 Fotoriport a frankfurti rekordhétről: pompás Bosch gyertyaszéria kerül Rosemayer GP-kocsijára, mely Bosch gyújtással, Bosch központi olajozással, Jarió fék- és kupplungbetéttel és Continental gumikkal két világr- és 13 nemzetközi rekordot futott. Rosemayer 466 km-es csússzélessége a legnagyobb, amit országúton elértek, de hasonló értékű csústeljesítmény 188,6 km-es állóstartos világrekordja is. Jobboldalon: Kluge (DKW), akl márkatársával, Winklerrel a 175,250 és 359-es kategóriákban 15 világrekordot állított fel Bosch gyertyával. (Foto: Bosch)

## Készüljünk elő —

# Védekezzünk a tél ellen!

A tél nem kis gondot jelent az autómobilistának és főleg az új autós jön zavarba, mert megfelelő tapasztalat hiányában nincsen tisztában azzal, hogy miképpen oldja meg a védekezés kérdését. Az autó fagymentesítése nem nehéz feladat, mindössze anyagi kérdés, tegyük hozzá nem is veszedelmes anyagi kérdés.

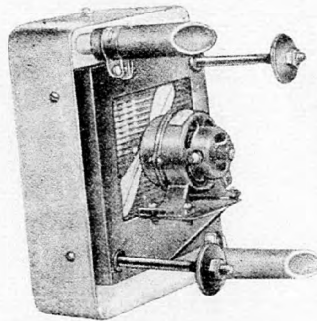
A napokban alkalmunk volt a főváros egyik legelőkelőbb autófelszerelési szaküzletében, a Szilárd Béla cégnél, tanulmányutat tenni és megtekinteni az! a hatalmas arzenált, melynek fegyverei minden olyan autósnek rendelkezésre állnak, aki fél akarja venni a küzdelmet télapó ellen.

A Szilárd Béla cég alaposan felkészült a télre és a jól bevált cikkek mellé nagyszerű újdonságokat vezetett be. Elsősorban meg kell említenünk a Clarus szélvédőmelegítőket. A Clarus modelleknek óriási előnyük van. Elsősorban üvegjük nem közönséges táblaüveg, hanem speciálisan erre a célra gyártott, plánpárhuzamos csiszolt tükörüveg, mely nem hullámos felületű, tehát nem torzít és a látást nem zavarja. Másik nagy előnye a Clarus szélvédőmelegítőnek az is, hogy négy melegítőszála van, tehát még a legnagyobb hidegben is egyenletesen tisztá látást biztosít. Ellenőrző lámpáskódja mindig jelzi, ha az áram be van kapcsolva és így véd az ellen, hogy a véletlenül bekapcsolva hagyott melegítő kimerítse az akkumulátort. Izzéless kivitelle következtében a legelegánsabb kocsinak is díszére válik.

A Szilárd Béla cég másik nagy újdonsága a Proterm hűtővíz fagymentesítő folyadék. A Proterm hatóanyaga, a repülőgépeken általánosan használt etilén glikol, szavatoltan szeszesmentes. A Proterm a forgalomban levő több száz fagymentesítővel ellentétben nem marja a hűtő, hatóanyaga nem párolog el, vegyi struktúrája nem változik meg, úgyhogy a tavasszal kieresztett

és kannában eltett hűtővíz a következő télen ismét használható, a Proterm tehát a használatban igen gazdaságos.

Nagy népszerűsége hivatott az új HN autófűtőberendezés. Ez nem más, mint miniatűr központi fűtés, mely a forró hűtővíz melegét használja fel arra, hogy a csukott koci belsejét temperálja. A fűtő kicsiny, autöhűtő alakú radiátor, melyben forró hűtővíz cirkulál és a mögötte elhelyezett állig 1.2 amper fogyasztású villamos ventilátor hajtja át rajta a levegőt, mely felmelegszik. Üzemköltsége tehát nincsen és a koci



A HN autófűtő radiátora.

belseje a bekapcsolás után 2—3 perccel már kellemesen meleg. A HN autófűtőberendezésnek nagy előnye, hogy felszerelése igen egyszerű, beszerzési ára (120 P) olcsó és természetesen rendszerű hűtőhöz is hozzákapszolható.

Hosszú polcokon sorakoznak az oly jól bevált Hardened hőláncok. A Hardened láncokat kéregedzésük jellemzi: felületük üvegemény, magjuk rugalmasan lágy, tehát nem kopnak, de nem is pattannak el. A technológiai kísérletek eredményeképpen megállapított

nyert, hogy a Hardened hőláncok ellenállóbbak bármely más hőláncnál és míg az edzés nélkül gyártott láncok szakítási szilárdsága maximálisan 50 kg körüli, addig a Hardened láncok szakítási szilárdsága 110 kilogramm. A Hardened hőláncok különösen megerősített üzemre gyártott váltója a Super Hardened hőlánc, edzett kérgének vastagsága 50%-kal nagyobb, tehát élettartama és ellenállóképessége is 50%-kal nagyobb.

Nagy raktárt halmazott fel a Szilárd Béla cég a népszerű Katalyt fűtőkészülékkel. A Katalyt kályhacsőkből a benzín láng nélkül, tehát tüzveszély nélkül ég, hőhatása ennek ellenére olyan nagy, hogy nappal a gépházától alá helyezve a legnagyobb hidegben is langyosan tartja a hűtővizet és megakadályozza az olajsűrűsödés következtében előálló nehéz beindulást. A hideg garázsban a motor alá helyezve, egész éjjel langyosan tartja a motort, a koci belsejében pedig kellemesen temperálja a levegőt. Fogyasztása minimális, óránként 3 fillér ára könnyű benzín, egy tölts teljes 24 óra elegendő.

A Szilárd Béla cég „téli szakosztálya” hatalmas választékban raktározott fel hűtőtakarókat, a legkülönbébb típusú és gyártmányú autókhoz raktáron tartja a megfelelő hűtőtakarót. A Szilárd Béla cég súlyt helyezett arra, hogy hűtőtakarói a legnehezebb és legnehezebb anyagokból készüljenek: elsősorban, nehézfémekkel bélelt pegamoidból, rozsdamentes turnikkákkal. A hűtőtakarók mellett nagyszerű gépházátető-takarók is vannak raktáron, hasonlóan kitűnő kivitelben.

De nemcsak az autó „fagymentesítésére” gondolt a Szilárd Béla cég, „fagymentesítők” az autót és motorost is. Bélelt bőrkésztyűk, autósapkák, fülmelegítők nagy raktára gondoskodik arról, hogy ha az autót nem fázik, hát ne fázék az utasa sem.



# SHELL KŐOLAJ RÉSZVÉNY

LEVÉLCIM: BUDAPEST, 4. POSTAFIÓK 190  
SÓRGONYCIM: SHELL BUDAPEST

TELEFON: 183-860  
POSTATAKAREKÉNYZETI  
CSÉKKSZÁMLA: 44.626

Kézbesítve

Nagyságos  
Illés József urnak  
Főszerkesztő  
V. Vilmos Császár ut 34  
Budapest.

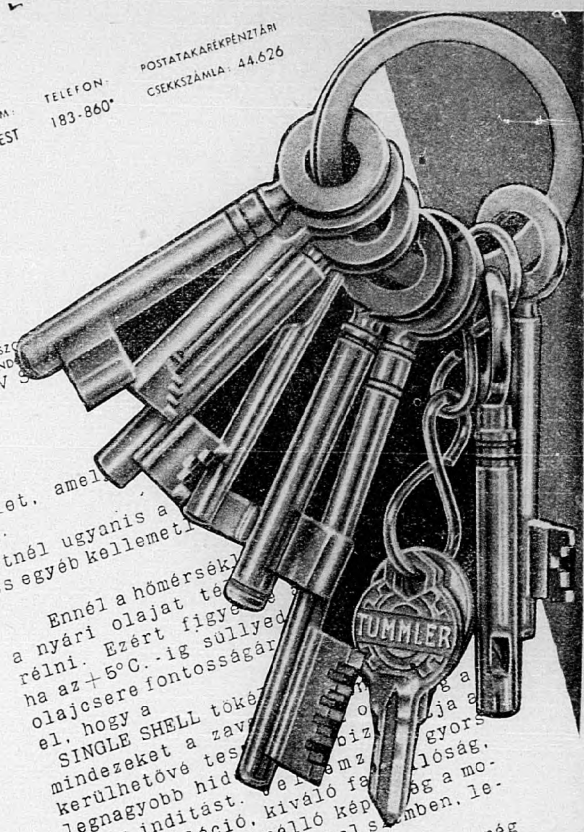
LEVÉLŐK KELTÉ:

AZ ÖNÖK JELE:

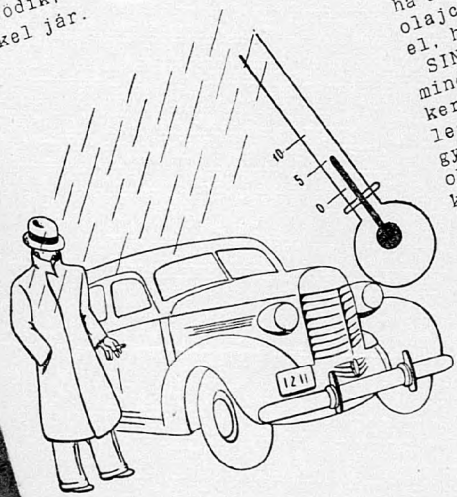
TÁRGY:

SINGLE SHELL téli olajcserehez.

+5° celsius az a hőmérséklet, amely a leglévő nyári olaj zavarokat okoz. Ennél a +5° C. hőmérsékletnél ugyanis a motor indítását megnehezíti és egyéb kellemtelien jár.



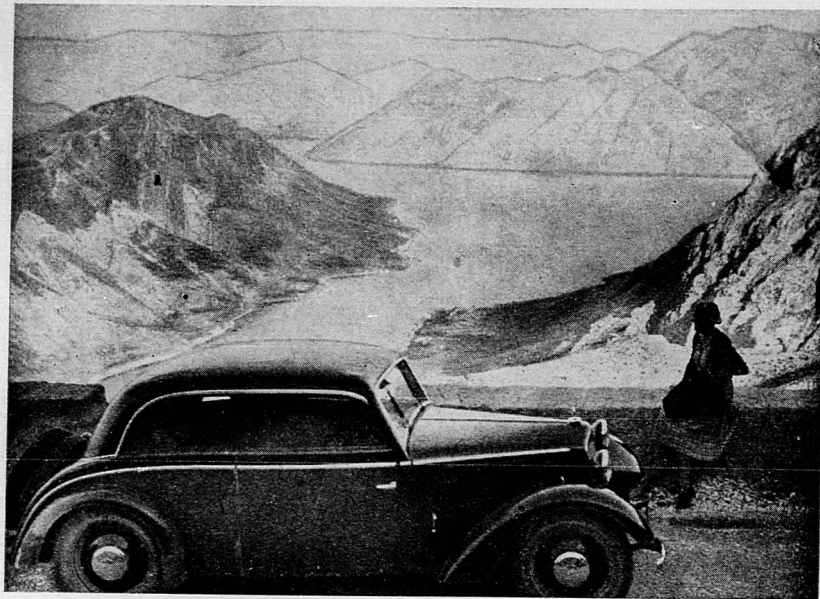
Ennél a hőmérsékletnél ugyanis a leglévő nyári olaj zavarokat okoz. Ennél a +5° C. hőmérsékletnél ugyanis a motor indítását megnehezíti és egyéb kellemtelien jár. Ennél a hőmérsékletnél ugyanis a leglévő nyári olaj zavarokat okoz. Ennél a +5° C. hőmérsékletnél ugyanis a motor indítását megnehezíti és egyéb kellemtelien jár.



Teljes tisztelettel  
SHELL KŐOLAJ RÉSZVÉNYTÁRSASÁG

*Handwritten signatures*

# SINGLE SHELL



A derék DKW bemutatta utasainak a csodás Lovcen-panorámát: lent a mélyben sziklaóriások között nyújtózik a cattarol öböl.

Hajnalodik. Útrakészen a DKW: négy személy, a csomagtartó zsúfolva, két pótkerék, tartaléktömlők. Jöhet a Balkán!

Ma van az első őszi nap, a szelek atyja úgylátszik komolyan veszi a dolgot, mintha végérvényesen a nyakunkba küldte volna az őszt: a készthelyi gesztenyefasorban a nyárt sirató felhők könnyhullatása közepette fut versenyt a kis DKW az észak csipős lehelletével... Oda se neki: előtünk a napsütés hazája, Dalmácia... az Adria... és még tovább: a Kelet kapuja... Jól esik a Jugoszláv Autóklub zágrábi osztálya által előzékenyen rendelkezésünkre bocsátott kitűnő térképen és részletes itinerereken mérőföldes csizmákban előrekalandozni... A valóságban úgy sem lesz ilyen könnyű...

Készthelynél elhagyjuk a betont. Vagy inkább a betón — minket. A zalai erdőségek festői tájain — de szép ez az ország! — robogunk a lenti határállomás felé...

Határsorompó: az ördög vigye! Elpasszoltuk a határ előtt 10 km-re levő Lentiben a benzinkutat! A határon nincs kút: ez nem — Orosvár... Most azután vagy 200 km-rel hamarabb kezdetjük pusztítani a 90 filléres — jujj! — jugoszláv naftát. Szerencsére bosszankodásra nincs idő, Zágrábig 130 km „gyengének” bekonferált úttal kell megbirkóznunk, esik az eső, délután még várost is akarunk nézni... Tudomásul vesszük a dióhéjba préselt jugoszláv közlekedési szabályokat: jobbra hajts, balra előz; útkeresztezésnél, ha egyenesen megy tovább egy, balrafordulásnál három, jobbrafordulásnál két kürtjel a „szabál”; este ugyanez „fényel”; városban 15 km... Irány: Zágráb, via Csáktornya (Čakovec), Varazdin, Lepoglava... Gyenge az út! — bizlatnak a határon.

#### MINDET KEZDET NEHÉZ!...

Alépitményig kopott, gidres-gödörös „üttesten” hagyjuk el a határt. Az út-alépitmény kövei között fűpamacsok élénkítik a tájat, zálogául a határvidék

nem éppen túlzott méreteket öltött forgalmának... Az út csakugyan nem sok jóval kecsegtet, de hát — lesz még rosszabb is! — vigasztaljuk egymást...

Lendván tankolunk. Hordóból. Mint későbbi útunk legnagyobb részén. Ár, írd és mondd: 90 fillér. Még az ég is zokog! Vigasztalólag száll fohászom a magasság felé: se baj, nem a világ, hiszen a DKW százra csak hét litert fogyaszt!... De az ég vigasztalhatatlanul sír, zokog, hullatja könnyeit...

Szép vidék, gyalázatos, sáros, gödörös út... Hegyek le: versenyt futunk az úton nyargaló patakkal, hegynek fel szembe árad a zuhatag. Az úttestről elmaradt fűpamacsokat szembejövő vásári szekerek váltják fel. Tüzesvérű papírpák utálják az autót. Gazdáik a rendet. Mintha nem is léteznének szabályok, elképzelhetetlen közlekedési anarchia zúdul a szakadó esővel egyetemben útnakra... Gödör, gödör, sár, víz, a kocsis már felismerhetetlen... Csak gumidefektet ne legyen! — sóhajtok, hiszen: nincs nálam bűváruha...

Es ez a Zágrábra vezető legjobb útvonal. Förtelmes! Úgylátszik, azonban a derék horvát sógorok is megsokallták már a dolgot, mert félreismerhetetlen útépitési munkálatok észlelése után Zágráb előtt — úgy, ahogy mondom — betónra érkezünk! Örömlünk azonban korainak bizonyult: a betón csak szakaszokként volt kész, az épülőfélben levő szakaszokon pedig tengelyig erő sárban, kocsiszálás „úton” vergődhetett tovább az ember, amíg a szembe nyugodtan behajtó lófogattól lehetett... A forgalom irányításának se híre, se hamva, a kitérés lehetetlen, nincs más hátra, mint a mély csúszós, agyagos sárban, szakadó esőben, félméter mély gödrökön át — reverzalni! Hej, az... Ne tessék megijedni: nem folytatom!

...Vége: Zágráb. Délután félháromkor. Alig lehet szobát kapni, szép, forgalmas, fejlődő modern város. Hamisítatlan szláv jelleggel. A Szent István katedrális tornyából — lift visz fel — pompásan kirajzolódik a régi város magva: az 50 év előtt Zágrábnak csak

# ALLAH, ALLAH!

## ŐSZI TÚRA AZ EURÓPAI „ORIENT” ÚTJAIN

30.000 lakosa volt, ma 225.000 ember lakja a horvátok szép fővárosát!

### PLITVICE: TÜNDÉRKERT!

Bücsü Zágrábtól. Irány: Karlovác, Plitvice. Az út? Karlovácig rossz, mintegy 30 km-es szakaszon át — pocsek. Kárpótlást nyújtanak a szebbnél-szebb horvát népviseletek, festői öltözékek. Megcsodáljuk ezen az esős, csatagos vidéken az asszonyok berakott, vakítóan fehér szoknyáit. Az esernyő elmaradhatatlan: nyitott esernyővel lovalognak, a pásztor is ernyő alól őrzi a nyáját, esernyő nélkül itt nincs ember. Sőt napsütésben is derekukon lóg az öreg — paraplé. Napsütés? Igen, most végre a nap is kisütött már és — eny-

alól tucatszámra szakadnak le a bűvópatakok vízesései. Plitvice előhírnökei.

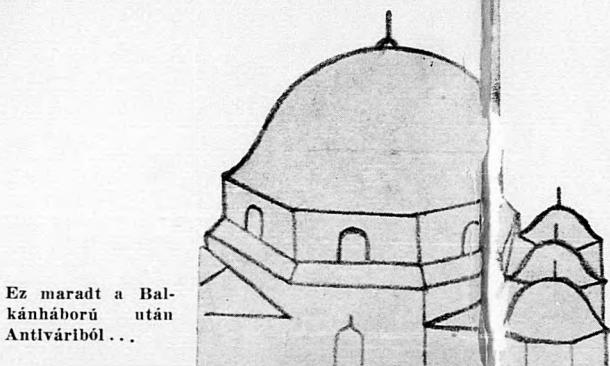
Sötétzöld erdők ölén, regevényes sziklabérczek között terraszos fekvésben 16 tó pihen, közöttük több mint 30 húsz méteren felüli vízesés, melyek legnagyobbja 78 méter magasból szakad alá... Ez Plitvice. Festői, grandiózus játéka a természetnek, amellyel a természet is csak egyszer ajándékozta meg önmagát!... Kitűnő szállodák, csónakázás, napsütés: kell-e még egyéb, hogy istenigazában élvezhessük az esőzések-től megduzzadt szilaj vízesések, a „savstavesik” fehér porrázúdóságát?...

### DALMÁCIÁBAN A NYÁR FOGAD!

Útiter: tovább dél felé. Végig Dalmácián. Egyelőre még útunkat állja a Velebit sziklagerince. Erdős hegyoldalon kapaszkodik felfelé útunk, a fák zöld lombátorban borulnak össze felettünk. De csak addig a bizonyos fordulóig! Ott mintha alagút szájából riadnánk napvilágra: félelmetes, monoton, szürke sziklaóriások rengetege mered valami elhagyott temető dőbbenetes csendjébe. Sehoh egy fa, sehol egy fűszál. Itt döntő vereséget szenvedett az élet... A természet forgószínpada dőbbenetes színt varázsolt meglepett szemek elé. A rendező munkája utólráhetetlen volt. Megkapóbbat, váratlanabbat, meglepőbbet még nem láttunk sehol.

Kitűnően vezetett és épített szerpen-

Montenegrói riviera: lent Petrovae festői házal, háttér: a nyílt tenger...



Ez maradt a Balkánháború után Antiváriból...



nyi öröm egyszerre! — Karlováctól keskeny, kanyargós, de kitűnő (!) úton robogunk tovább. Féltve gondozott út: 200 lépésenként jellegzetes, hátul feketerojtos, lapos, pirossapkás emberek (ilyen sapka nélkül itt nincs férfi) kőkupacok mellett kalapálják, törik az útjavításra szánt követ. Egyetlen gödör sincs az úton, ha volna, nyomban betömnék az úton-üfélen barátságosan szalutáló útmesterek. Elsőrangú az útjelzés is, bár forgalom alig van. Egy-két nagykerékű kordé vagy megrakott pótkocsis Diesel-teherautó az egész... Karsztos fennsík: a naptól vörösbarnára sült páfránymezőket sziklakkal telehintett rétek váltogatják. Kevés község, kevés szántóföld, a temetőben 3—4 m magas nyurga fakeresztek...

Slunj alatt járunk, érdekes vidék. A völgy túloldalán hegyen fekvő város



A Lovceni görög szerpentin-kigyójának egyik részlete.



Dél-Dalmát partvidék: az élénkzöld eserjékkel tarkított sziklahegyek meredeken roskadnak bele az Adria kék végtelenségébe... Mily sok szépséget tárt fel előttünk a DKW.

tíneken át ereszkedünk lefelé a dalmát tengerpart felé. Itt-ott ösvéreken, szamarakon poroszkáló emberek. A piros horvát sapkákat ugyanolyan fazonú narancssárga dalmát sapkák váltják fel. Ez az egyetlen szín a sziklák monoton szürkeségében... Körülöttünk mindenütt a Karszt mutogatja groteszk vigyorát: termőföld, pár négyzetméteres sziklagödör köré emelt kőkerítés védi a bórától a legdrágább kincset, azt a pár szék földet, melyet messzi vidékről hoztak ide, hogy — teremjen... Alig szobanagyságúak ezek a „szántók” és akinek pár ilyen „földje” van, bizonyára nagybirtokosnak, virilistának számít ezen a reménytelen vidéken. Kevés ember lakik itt, nem tűri meg őket ez a vidék, nem ad kenyeret... Lépten-nyomon elhagyott kőházak jelzik az ember sikertelen próbálkozását: a föld, helyesebben a szikla nem nyújtott megélhetést, az ember kiszedte háza ablakait, ajtóit és tovább állt új szerencsét próbálni. (Ki tudja — hányodszor?) A ház falai állva maradtak, a köveket ott hagyta: ezekből másutt is van elég.

De nem mindig üli meg halotti csend ezt a felhőkkel harmonizáló kriptavilágot! Villám szalad, kísérezzenjét kórusban bögik a sziklafalak. Felhőszakadás: a zápor folyói akadálytalanul zúgnak le a bóra és sirokkó által simára polírozott sziklákon az útra... Es tovább le a völgybe. De ez sem tart örökké (és legalább tiszta a DKW!): amott már napfény játszik Obrevác színes házaín és a dalmát szigetek ölelésébe zárt Adria kéklő tükreln fehéren csillan fel az első vitorla!

Tovább, tovább elég gyenge úton Sibenik felé. Stop: pár kilométeres lejtőt a Krka vízeséshez. Megéri. A megáradt Krka félelmetes víztömege zúgva, tajtékozva, egyetlen tömegben szakad alá... Mellette: örömtülep.

Sibenik: a tengerparton pálmákat és szörnyű halszag. A hegyen citadella. A városba behajtani — mint a dalmát városokba általában — nem lehet. Kapukon és lépcsőkön át jutss be a belvárosba, megcsodálod a város főterét a dómmal és az oszlopos loggiát. Meg

egypár régi patricius házat. Azután este elmegy — korzózni. De nem ám a tengerpartra, hanem a város 2 méter széles Váci uccájába. Itt vannak a legszebb üzletek, az emberek pedig heringek módjára nyüzsgönek... Vidék és város között meglepő az ellentét: a vidék igénytelen szegénységét a kikötővárosok jómódot sejtető pezsgő élete váltja fel. Es ez a kép egész Dalmáciára egységes.

A dalmát utak? Keskenyek, kanyargósak, kövesek, helyenként jók, másutt rettenetes rosszak. Különösen áll ez azokra a szakaszokra, melyek eltérnek a tengerparttól, hogy végnélkülinek látszó szerpentinek sorozatán át küszszanak fel a Karszt napsütésben izzó kietlen mészkőtömbjeire. Rosszul vezetett, meredek, laza, de annál élesebb kavics-talajú utak vezetnek fel ezekre a hágókra, az éles zuzalék néhol 30 cm vastagon borítja az utat, a magas teherautókra és autóbuszokra korlátozott autóforgalom helyenként szörnyű állapotokat varázsol. A széles nyomtávú teherautó-kolosszusok kerekéi a fordulódt szakaszokon félméter mély barázdas tágnak az alig 3 méter széles úton, a laza kavicspadokon lavírozni farszót, kiállhatatlan mesterség. Ha meg nem ügyelsz vagy lecsúszol a laza kavicspadkáról, úgy menthetetlenül fennakadsz! A tengerpart mellett további útszakaszok is csak a városok közelében elégitenek ki, egyébként csak a turisztikai szépségek nyújtanak kárpótlást a vezetőnek, de nem a — kocsinak és gumiknak. Agavék, pineafenyők, pálmák, olivák, sudár ciprusok és oleanderek zöldre élénkíti a tengerre lejtő meredek hegyoldalak mészkő szikláit, mikor a legszebb pontokon, mintegy 1000 méter mélyen eléd táru a forró napsütésben az Adria sötétkéi tükre...

Az országúti forgalom hihetetlenül csekély. Személyautót alig látni, szekér nincs, — a szög is kevés, — csupán egy-két teherautó-monstrum rontja az utat. Élénk a számar- és ösvérforgalom. Távolról elefántnak nézned a szél-nával a mennyekig felpakolt, fogpiszkáló lábakon poroszkáló szamarat,

amint utólréhetetlen érzékel rövidíti le a szerepüket. Ha meg nagyon sok-pupú tevéket vélsz közeledni, úgy mér-gel vehetsz rá, hogy kecskebőrökben bort szállító öszvérekhez van szeren-cséd... Az országút népe barátságos, noha állatjait rettegnek az autóktól. Jól értik a jelbeszédet, úbaigazítanak, a cigarettáért mindenre készek. A tenger-parti szőlőkben javában áll a szüret. Mindenütt mézédés szőlőt kínálnak fel-éd. Pénzt nem akarnak érte elfogadni. A férfiak hatalmas kádakban táncol-nak a szőlőn. A nők jókora kosarak-ban a fejükön hordják a szőlőt meg az olajbogyót. Az úton a nyeregben a fér-riak ülnek, asszonyaik az öszvérek és szamarak mellett bandukolnak... A gyerekek örülnek az autónak és itt a kő birtokdalmában is nevetve integetnek felénk, a szepentin-fordulóban szikla-virágokat dobnak a kocsiba... Ször-nyű elképzelni, hogy ez a könnegteg valahol Kecskemét vidékén álljon cse-metéink rendelkezésére...  
 A dalmát városok? Itt lehet benzint kapni Mert a térképen községeknek jelölt párházias helységekre ne szá-molj! A városok szépek, a házak tiszta-kulcs épültek. Trogir főtere, régi pat-ás házi, várjai, műremekekben gaz-dagló dómja középkori hangulatot ad-ó szolozsmázó barátaival — egy-egy ar is van közöttük — feledhetetlenül éli emlékeztetünkben. Split nagy város. Óriási pálmákkal teleültetett tenger-partja, nagy kikötője látványos, hal-piacca érdekes. A szigetek pompás gyü-mölcsöket ontanak piacára. Gyönyörű a dóm, melyet Diocletianus császár pa-lotájának romjaihoz csatlakozó mauzo-leuma fölé emeltek... Makarska festői fekvésű fürdőhely, Metkovic kiábrán-dító fészek, a körülbátyozott Dubrov-nik, a meszesről Ragusa azonban a középkor valóságos kincsészládjá. Pompás hoteli világvárosi idegenfor-galmat bonyolítanak le. Minden háza látványosság, egy darab történelme a velencei és török időkkel dacoló, haj-dan önálló ragusai köztársaságnak. Tovább délre Cattaro, az utolsó dalmát város, a festői öbl mélyén. Es mindez a sok, pálmák zöldjével és az Adria kékjével alfestett múzeum a medi-terrán klíma napsütésében pompázik...

**LOVCEN, CRNA-GORA, CETINJE, NIKITA: MONTENEGRO...**

A csodás fekvésű cattarói öbölnél ér véget Dalmácia. Az öbl legzugában fekszik Cattaro. Két irányban vezet to-vább az út. Egyik a Lovcenen át Ce-tinjébe, a fekete hegyek országába, Montenegróba visz, a másik a némi tű-zással montenegrói rivierának mondott tengerpart felé kigyózik el a szikla-hegyek közé zárt ötújjú tengeröblől szél-n. Mi az előbbi választottuk.

Kora reggel vágunk neki a Lovcne-nek. A szó szoros értelmében a tenger színétől indultunk, ahonnan 90 szep-en-tinen át kapaszkodott fel a derek DKW az 1247 méter Lovcen-hágóra, melyről grandiózus panoráma nyílik a mélyben, sziklák közé nyujtózó cattarói öblre. Fent, aránylag termékeny fennsík ölé-n, fekszik a napsütéses Cetinje, Nikita egykor legendás hírv fővárosa, melyet a tragikus sorsra — királyi sors? — ju-tott uralkodó világhíre valóságos ide-genforgalmi centrummá varázsol. Uralko-dó többet nem is hagyhat örökül né-pének, mint amit Nikita hagyott. Egész Montenegró ebből él. Hálásak is érte

a festőien öltözött, szálas emagorok, akik elmerengve beszélnek a távol ide-genben, San Remóban eltemetett ki-rályról, a Párisban élő Danilo trón-örököséről, a régi Montenegróll...

Nikita palotája? Esemény, mély nyo-mokot hagy az emberben. Az ország-hoz mért, kis, de királyi izléssel — nem pompával! — berendezett palota csupa történelem... A falakon uralkodók de-dikált képei. Egyik a másik mellett. Sok Habsburg, Vilmos császár, az utolsó orosz cári család... Mennyi tragédia! És montenegrói történelem...

Cetinje után gyalogosan állapotban levő szepentinek végtelen sorozatán át ereszkünk lefelé reménytelen Karszt vidéken át a montenegrói rivierára.

Az orient kapujában állunk. Útjavítás: a tengerparti homokos is átsegítenek a kerekék alá dugdosott cserjék... Az ilyesmi itt nem meglepetés. Hamar hozzá lehet szokni!

Völgy szája nyel el. Minaret mutat a magasba. Bar. Az egykori — Antivári. Itt a török város, amit a montenegrói. És ott a hegyen az a kísérteties rom-város a balkán háború előtti Antivári... Rendőr szegődik hozzánk. Kalauzol. A török városán át megyünk a romváros felé. Hegyoldalba épített ucca, csúszós kövezet, lefátyolozott fák, fezs férfiak, sok lépcső. Ott: a meset karcsú min-aretjével az ezeregyéjszakából idéz... Itt: a török bazár keleties piszka fosz-latja szerte az idezeteket... Nyers hű-soktól egészen a piros fezekig minden kint lóg a falakon s a kellemetlen bűzbe csak a török kávé aromája csempés némi meszesről keleti illa-tot... Az egymásmellé sorakozó kávé-s putrikban — akad közöttük valóban érdekes — szörnyen balkánias alakok szürsörlők kísérteties félhomályban a kávé... A híhű muzulmán nem iszik alkoholt, csak kávé. Törökösen.

A romváros. Krisztus előtti időkből származó bástyák tövén, lyukbörtönök között vezet be útnk. Kalauzunk meg-mutatja a környező hegyeket, melyek-ről a montenegrói útlegek ágyútüze megtörte az elszánt török védősereg ellenállását. Elindulunk a romváros uccáin: sehol egy lélek, a rombadőlt házakat vadszőlő futja be, a monar-chia egykori konzulátusának kapuján még részben ott van a kőbe vésett ké-féjű sas, a rombadőlт uccákat megülő kísérteties csend minden cicerone elő-adásánál többet beszél... Itt valaha virágzó város volt...

Gyerünk vissza. Ismét a bazár. Kétes ábrázatok. Viselőik talán nem is tehet-nek róla: a Balkánon születtek... Következik: Albánia.

**EUROPA ELFELEJTETT ORSZÁGÁBAN...**

Katról. Jugoszláv-albán határállo-más. Erősen balkáni színezet, de csak albán részről. El albán „határsorompó-t” le akartam fényképezni, érdemes lett volna, de megakadályozták — Hess! Hess! — adta tudtomra az albán határőrség, hogy a „kavanaval” kombinált, nyilván fontos állomás le-fényképezése súlyos stratégiai titkokat fedne fel a külföld számára... Tehát elindultunk, fényképezés nélkül, May Károly regényének felelevenedő emlé-kei között a — szkipatárok földjére...

Gyarló út botorkál Scutari, az albán királyság legnagyobb városa felé. Az út szélén rendszertelenül betűzdeit, girbe-görbe karokön egy szál drót hírdeti, hogy Edison találmánya, a tele-fón, valóban meghódította a világot.

Scutariban vásár volt. Szembe csak úgy hőmpolyóg a vásárról hazatérő, erősen balkánias kinézésű hegyi-lakók színpompás serege. Dalmácia-ia ellentétben, itt a nők ülnek a nye-regben, a széles, színes övekkel pom-pázó férfiak vezetik az állatot. Hja, Albániában nőhiány van. Mint mon-dják, a leánygyermek születése Albáni-ában nagy ünnepe és kevéssel születése után már rendszerint el is kötelezik va-lakinek a leányzót. Szabályos leány-vásár ez, a leány apja 20—30 Napoleon-aranyat kap a csecsemő leendő apó-sától — itt még a Napoleon-arany járja — és az üzlet létrejöttét sok török kávéval és boszniai dohánnyal ünnepl-ké meg. Az átlagosnál gondosabb atyák viszont még meg sem született fiúgyermeküknek szereznek feleséget. Mindezek kötelező megállapodások, egyoldalú felbontása vérbosszút von maga után... Elhisszük!

Amott egy mohamedán nő jön szembe. Megáll az útszélén, teljesen eltakarja arcát és — a biztonság ked-veért — megvetően hátra fordít elha-ladó kocsinknak: gyaur tekintetünk mitsem láthatott belőle...

Scutari előtt a Drinasse fölé cölö-pköre épített halászfalu csodálkozott el, magában Scutariban pedig a Drinasse rozoga hídja döbönt meg. Scutari maga a várt keleti jelleget nélkü-löző, tipikus balkáni fészek, erősen érezhető olasz betolyással. Hússzagú bazárja undorító, hatalmas konflis-standjain Európa legcsoább kimustrált vehikulai mosolyogtatják meg az idegent. De jól megy a konflisoknak, ez a nép nem jár gyalog, száz lépésre is vieti magát. Vagy konflisban hever, vagy török kávéit iszik. A pórnép kört formálja, törökülésben kaszinózik az úton és issza — természetesen — a török kávé... És megél belőle.

**KERÉK EZ A VILÁG!...**

Munka után édes a pihenés. Ennek a régi közmondásnak a jegyében állott az az öt nap, amit Raguzában, a Höl Kupari strandján és pálmái alatt 32 fo-ko melegben édes semmittevében töltöttünk el. Most már mosolyogtunk Scutarin és újölág örültünk a tivati mo-toros kompknak, amely megváltott ben-nünket a cetinjei kerülő helyett választ-ott Scutari budva-tivati direkt útszakasz meredek, köves gyötrelmeitől és kocsi-s-tól együtt 1.60 P-ért lerövidítette velünk a kattarói öblt. De ért még más öröm is Raguzában. Az egyik délelött hosszú sorban 35 pompás kocsit futott be szá-lo-dánk páma-alléjába. Németek. Nem volt nehéz felismerni Hühlein ömagy markás aradt, akinek vezetásával az NSKK 35 kocsiból álló jugoszláviai és bulgár túrát lebonyolító csoportja érke-zett meg Cattaró felől. Itt egy ismerős, ott egy ismerős! Nem is csoda, hiszen itt van a kis Winkler DKW-Sonder-klasszejávo! Bodmer egy Audi kabrio-le-val és Neubauer főmérnök is Aderek, Horchock, BMW-k, Hansák, Fordok, Hano-magok, Wandererek, Opelek és Merce-des-Benzek, csupa nagykocsi. Itt van Kohlrausch is, akinek karambol követ-keztében megsérült hűtőjét egy monte-negrói falusi kovács cementtel meg-tapasztotta és sütőkemencében kiégetté. Most kifűnő. De itt van Kleyer igazgató is Frankfurtból egy pompás Adlerrel, már messziről mosolyog felém:

— Die Welt ist rund! — Kerek a világ! Igazat adtunk egymásnak.



#### BOSZNIÁN ÁT — HAZAFELÉ!...

Kora hajnalban, reflektorfényben botorkálunk Raguzából felfelé a Gm. Brigat köves, meredek szerpentinjein Trebinje felé. Sőt tévedésből Trebinjébe, mert elnéztük a város előtti útelágazást. Ez még nem lett volna baj, de határozott pechnek lehet minősíteni azt a tényt, hogy túránk egyetlen defektokozó hatalmas kampósszegét éppen ezen az útszakaszon szedtük fel...

Trebinjicica, majd a romantikus Neretva völgyében kanyarog meglepően jó útnak a keskenyvágányú vasút mellett Hercegovina fővárosa, a minaretekkel teletűzdelt festői Mostar felé. Teljesen keleties jellegű város, a sűrű lefátyolozott asszonyok régies fekete csuklyáikban szellemeszerűen hatnak, a szemtelő esőben is pompás benyomást kelt a régi keleti építészeti tittelejesterműve, a Neretvát áthidaló „Mostar-i most” köből készült orientális boltíves, a muzulmán temető sírkövekben végződő sírkövei és az út... útfélen törökkávét fezes igazhitűek sok törökkori romantikát mentettek át — Európába.

Serajevó előtt az Ivan-sedlo hírhedt meredekje az utolsó akadály, mely után megnyílik az út a bosnyák főváros felé, hol századunk tragédiájának első felvonását játszották: az egyik házifalon fekete táblán olvashatatlan ciril írás jelzi azt a helyet, ahol két revolverlövés a világtörténelem legnagyobb sortűzére adta meg a vezényszót...

Serajevó nagy város, érdekes török városrészrel, rengeteg mecsettel, lefátyolozott nőkkel s hatalmas kiterjedésű és látványos, mozgalmas bazárral. Begova-mecset. Papucset húznunk. A kelet varázsa ül meg a hatalmas

mecset belsejét, hol a müezzin imára hívó szózata után óriási méretű 500 éves perzsa szőnyegeken vallják a mezítlbas igazhitűek a prófeta szavait: „Egy az isten és Mohamed az ő prófétája”. Érdekes a keleties szentély, ahol a pap Mekka felé fordulva mondja imáját, nemkülönbben a szószerk, ahonnan jókora párnáról törökülésben ülve beszél híveikhez.

\*

Elég volt a keletből, érezzük a nyugat, az otthon hívó szavát. Reggel hat órákor úgy indítom be a DKW-t, hogy ma Budapesten leszünk! Több mint 600 km az út, ebből közel 400 Jugoszláviában! Szörnyen sok. Pláne, mikor pár km után a Bosna festői völgyében szakadni kezd az eső és meg sem áll órákon át. (Meg is sínyli a fotó-zsákmány!) De azért sorra maradnak el a zuhogó esőben, kanyart-kanyar követő úton Zenica és Doboj, a fekete törökbugyogót viselő bosnyák nők, a cirilírású hieroglifákkal kedveskedő útjelző táblák, melyekből itt Boszniában hej! de nehéz volt kiköszödni... A koradéli órákban már Derventa alatt robogunk, a városkában a mecset előtti kútnál hithű muzulmánok mosakszanak be a déli imára... Megállunk. Fent a minaret erkélyén megjelenik a turbános müezzin s tenyereiből tölcserít formálva szája elé, utoljára jajgatja szerzte:

— Allah il Allah!...

Már messze járunk, de a müezzin sírása még füllünkbe csengi egy régi, Európából kiszorult rejtelmes világ egykor világhódító szózatait...

Bosna-Brod. Száva híd. Mintha elvágták volna a multat, új, más világ kezdődik. Nem orientális. És ezért nem megbocsájtható.

Eszéknek visz az útunk. Helyesebben Eszéke való eljutásunkat igyekszik megakadályozni az „út”. Vajjon sikerül-e neki? Az útszélen vagy közepén a tengelyig erős sárban nehéz megállapítani hol, nagy amerikai kocsi áll szárnyaszegetten hirdetve, hogy mindnyájunkat érhet baleset! Pláne, ha ezekre az utakra merészkedünk... No, de mi kifogtunk rajta! Hiába gördített 81 km akadályt elénk, felismerhetetlen-ség sárosan bár, de jó két óra alatt a nyakára léptünk!

A „Hadd el hadd” azonban Eszék után jött! Az udvari határállomásig mintegy 50 km-t feneketlen sárban — az utolsó 5 kilométert elsővel! — kellett végig kinlódni. Többet oldat, mint — előre! Így diktálta a feneketlen sár. Kilométereken át ötvenlépésenként megállni, hogy a sárt letöröljük az átláthatatlan szélvédőről... Sport volt ez a legjavából! A szeb határórség is magasra értékelte teljesítményünket, jelölül lábamról késsel vakarták le a több kilós sárgombócot... A magyar határ pénzügyőreit pedig ezennel kitüntetésre terjesztem fel a pénzügyminiszter úrhoz, hogy olyan lelkiismeretes alaposággal kutatták át a feneketlen sárban koffereinket...

Mohácson jól esett a forró fekete. A Mohács—bátaszéki rossznak mondott út aszfalt volt számunkra. Reflektorral is felfogtát lehetett rajta menni. Duna-földvár, Duna-híd, a pesti oldalon tovább. És éjjelkor Budapesten voltunk.

\*

Már három hete idehaza vagyok. A fényképalumból naponta átélem a 2500 km-es regényes túrát, miközben a Serajevóban vásárolt instrumentumoknak hála, én is szorgalmasan iszom a — török kávét!

# Tíz lóerővel a világ teteje felé

IRTA: HERBERT TICHY

(Folytatás)

Peshawarban az egyik angol katonavésztésorvosnak voltunk a vendégei, nagyon jól éreztük magunkat a Bungalowjában és egyben ízelítőt is kaptunk az ázsiai politikából. S. kapitány éppen gramofonjával szórakoztatott bennünket, amikor hirtelen küldönc toppant be és Secret immediately! feliratú borítékot adott át. S a kapitány átkozódva zárta el a gramofont és még arra sem volt ideje, hogy egy csésze teát hőrpintsen fel, húsz perc múlva jelentkeznie kellett ezredénél, mely büntető expedícióra indult az afrikai ellen. Szegény S. kapitány — amint azt visszatértemkor hallottam — másnap elesett a zendülő törzsekkel vívott véres ütközetek során.

## MENNI VAGY NEM MENNI?

Peshawarból az afgán határra jutni nem is olyan egyszerű, külön engedély kell hozzá. Még szerencse, hogy Berlinben megszereztem az afgán vízumot, sajnos, társam nem volt olyan előrelátó, vizum nélkül pedig az angolok nem engednek senkit Peshawarból országúton az afgán határ felé. Ugy értesültünk, hogy vízumot csak Kabulban lehetne kapni, de az is bizonytalan. A bizonytalan szó pedig Indiában nemet jelent.

Menni vagy nem menni — ez volt a kérdés. Kerüljem el Afganisztánt, vagy pedig folytassam utamat egyedül? Nem ismerem az afgán nyelvet, az utak hírhedten rosszak, a gépem pedig olyan nehéz, hogy egyedül majdnem képtelen vagyok leemelni a stenderről,



Ezek a szép szál hinduk londoni rendőrnek is beválnának.

ha meredeken álltam meg. Amellett a sok rémtörténet sem hagy nyugton, eszembe jut a német földrajztudós, Stratil-Sauer, szomorú sorsa, aki szintén motoron indult neki az előttem álló útnak és halálra gyötörve, megőszülve került haza az afgán hegyitörzsek fogságából...

Keletre tőlem ott a sziklás, kopár határvidék. Mennyi veszélyt és mennyi szép órát ígér az ismeretlen messzeség... Mennem kell... Gyors döntés, Khapur vasúton utazik tovább és Kashmirban találkozunk. A vasúton utazótól ugyanis nem követelnek afgán vízumot az angolok, az afgán határőrök pedig azt sem tudják, hogy vizum is van a világban.

Sietnem kell, ha el akarom érni a Khaiber-szakaszt, a szigorú szabályzat szerint ugyanis a veszélyeztetett területre délután három óra után már nem engednek senkit és féltől fogva feltétlenül el kell hagyni a határzónát. Mert fél

öt után beáll a szürkület, a vad hegyitörzsek leereszkednek a sziklák közül és hiába a rengeteg apró erőd, jaj annak a fehérnek, aki hatalmukba kerül.

Délután kettőkor értem el a Khaiberzóna angol határát, a Jarmud-erődöt. Az útlevélvizsgálat során kiderült, hogy még valami aláírás hiányzik. Teljes gázzal vissza Peshawarba és szerencsémre, három perccel három óra előtt ott lobogtattam a már hiánytalan útlevelét és indulhattam.

Vad sziklák között kanyarog a pompás aszfalt- és betonút, a karavánok részére külön utat robbantottak a sziklák közé. Sehöl ember vagy állat, mintha színházi díszletbe keveredtem volna. Minden száz méterre kis beton-erőd, két-három emberre méretezve. Géppuskával, telefonnal és szögessdróttal. És annál barátságosabb az erőd-



Az afgán határon szögessdrót, mintha csak háború volna.

## Kilométerjelzők,

## autóműszerek

### javitása

**STERN RICHÁRD**  
**Lehel ucca 10a.**

TELEFON: 2-921-35

Magyarország legnagyobb  
motorkerékpár-alkatrész  
telepe

## REICHFELD

Visegrádi u. 11a. Tel: 127-906

láncolat, mert katonáknak se híruk, se hamvuk, az erődöket csak akkor szállják meg, amikor a harci készségüket rendelik el.

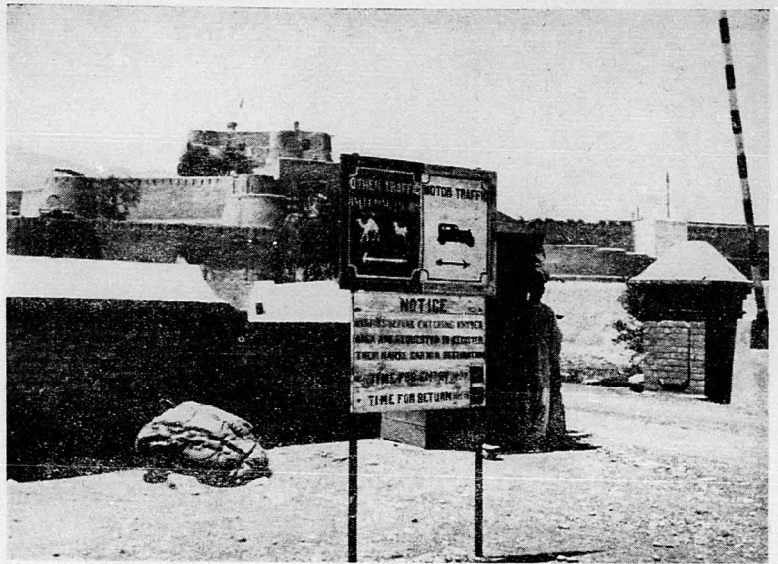
Lassan dolgozza fel magát a derék Puch a meredek kapaszkodón. És a torkomban érzem dobogni a szívemet, amikor a motor egyszerre csak elkezd kihagyni és néhány halk köpködés után leáll. Csak defekt ne legyen. Mert félóra múlva sötétedik és jönnek a hegyi nomádok, akik nem sokat kukoricáznak, ha fehérbőrű akad a markukba. Szerencsére, nem volt baj, csak éppen az egyik tartányból fogyott ki a benzin. Gyorsan fordítam a csapon és TT tempóban tovább. Húsz perccel később megkönnyebbülve értem el az aigán határon levő angol őrbódét.

A hindu fiánc csodálkozva kérkezi:  
— Milyen teherautóval jött?

— A motorkerékpárral, — feleltem.

És kiderült, hogy motorkerékpárral szigorúan tilos a Khaibert megmászni. A barnabőrű fiánc nem enged, semmiképpen sem hajlandó lebélyegezni a triptiket, csak akkor, ha teherautón szállítom a Puchot a húsz méternyire szomorkodó határoszlopig. Teherautó pedig lőtávolon belül nincsen. A fiánc viszont éppen olyan tántoríthatatlan imádója szent Bürokrácizmusznak, mint a legosztrákbab adófelügyelő. Félórás eszmecsere után végre beleegyeznek abba, hogy a nehéz Puchot a határoszlopig — töljam.

Csorog rólam a víz, de elértem Afganisztánt, azt az országot, melyre annyit vágytam, ahol a csecsemőkorból alig felcseperedett gyermek hosszú puskával jár és ahol még érvényben van a szent vérbosszú iratlan törvénye. (Folytatjuk)



Erőd a Khaiber-szoros kapujában. Itt kezdődik a veszélyes „senki földje”, mely a két országot választja el egymástól.

### **Úttesti fájdalmak és azok gyógykezeltése**

Tévedés kérem. Ez nem valami „népszerű” orvosi könyv reklámja. Hanem a címe annak a humoros előadásnak, melyet Kepes Ferenc, az elmúlt évek kitűnő detektiv-motorosversenyzője tartott a minap. Kepes Ferenc egyéni zamatú humora nagyszerűen érvényesült és több mint egy órán át tartotta szűnni

nem akaró derűtlenségben a hallgatóság. Kepes barátunk a humortól és tárdó megjegyzésektől szípoarkázó előadásában megtárgyalta a forgalom ügyeit az ókortól egészen napjainkig és részletesen foglalkozott a forgalom első számú közellenségévé, a pesit gyalogjáróval.

Kepes előadásának olyan nagy volt a sikere, hogy előreláthatólag meg kell majd ismételnie.



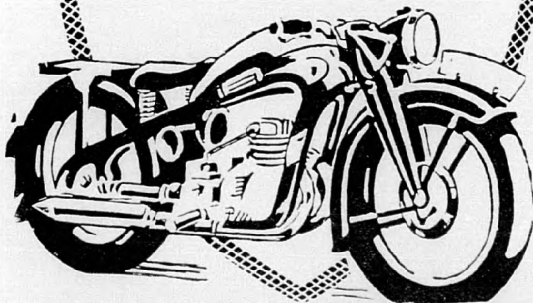
# ZÜNDAPP

## a felsőbbrendű motorkerékpár

Válasszon a ZÜNDAPP 8 típusa közül. 200 kcm-től 800 kcm-ig tura- és sportgépek. Hosszú részlet.

Vezérképviselőt PAJOR IMRE, VI., Jókai u. 21.

Telefón: 120-228



**DOBOGÓKŐI HEGYIVERSENY**  
**TÚRAKOCSI ABSZOLUT GYŐZTES**  
**GYÓNI KILOMÉTERVERSENY**  
**1½-2 LIT. REKORD GYŐZTES**

# LANCIA

# APRILIA

**GYŐZ:** HEGYMÁSZÁSBAN  
**GYŐZ:** GYORSASÁGBAN!

# BÁRDI

V., KRESZ GÉZA-U. 15. T. 119-643

# Itt a háromnegyedévi eladási statisztika!

Az idei esztendő háromnegyedéig forgalomba került 644 motor-kerékpár közül 362 Puch és Méray-Puch gyártmány volt!

Az idei esztendő első háromnegyedévi motorkerékpár eladási statisztikája 644 géppel további öröndetes emelkedést mutat a tavaly ugyanezen időszakra eső 345, illetve a tavalyelőtti 268 darabos eladással szemben. Az emelkedés szembeötölő ugyan, de még mindig messze elmarad az 1928-as rekordév forgalmától, amikor az első kilenc hónap alatt nem kevesebb, mint 2937 motorkerékpár került ki a magyar utakra!

## PUCH A FELLENDÜLÉS GYUJTÓ-PONTJÁBAN.

Az eladások 1936. évi háromnegyedévi emelkedése az 1935. évihez képest 29%-ot tett ki, az 1937-es háromnegyedévi statisztika azonban a tavalyihoz képest nem kevesebb, mint 87%-os emelkedést jelent. És ez nem csupán az egész szakmára kiható kedvezőbb üzleti lehetőségekben leli magyarázatát, hiszen a háromnegyedévi autóstatisztikában a tavalyihoz képest csak 27%-os emelkedést regisztrálhatunk. A motorkerékpáreladások idei ugrásszerű emelkedése a motorozási kedv, az olcsóbb, de tökéletes kismotorkerékpárok megjelenésében leli legfőbb magyarázatát. A kismotorkerékpár a tömegek motorkerékpárja, a 200-as és 250-es gépekkel lehet valójában motorizálni az országot! Ez az elgondolás irányítottá

kezdettől fogva a gráci Puch-gyárat és ez az elgondolás adott döntő lendületet a magyar motorkerékpárszakma feltámadásához akkor, midőn az év tava-szán a Puch-gyár a behozatali nehézségeket áthidalandó, megállapodást létesített a Méray Rt.-vel, mely szerint a Puch-gyár idei slágerét, a 200-as ma-sinát a Magyar Acélárugyár Rt. telepén építik be. Ez az egész magyar motoriz-mus számára rendkívül fontosságú ese-mény már az idei szezonban is érez-tette hatását, bár annak teljes kibontakozására csak a jövő évadban számol-hatunk, annál is inkább, mivel az első Méray-Puch széria megkésve csak az év derekán hagyhatta el a munka-szalagot.

Az idei év háromnegyedében el-kelt 644 motorkerékpár közül 362 darab esik a Puch-típusokra (ebből 177 darab Méray-Puch), tehát az eladási kvantum 56%-át a Puch-modellek tették ki, míg a fennmaradó 282 eladás 24 gyártmány között oszlott meg. A Puch eladások után a Zündapp következik a statisztikában 98 eladott géppel (ebből 52 da-rab kardános), míg BMW 47 darabot, NSU pedig 20 gépet forgalmazott. Számbavehető eladásokat ért még el TWN (19), Victoria (16), DKW (14) Mé-ray (14) és Ardie (11).

A gépek gyártmánya szerint 228 né-met géppel (8 márka) szemben 202 ma-

gyar gyártmányú (ebből 177 Méray-Puch), 185 osztrák (mind Puch) 28 angol és 1 francia gép került az idén forga-lomba.

## AZ AUTOELADÁSOKBAN REKORD-SZÁM SZÜLETETT!

Az idei év első három negyedében el-kelt 2774 személyautó, több mint bár-mely más esztendőben. Az eladások élén Opel (688) és Fiat (526) állanak, míg a harmadik helyet DKW (250) fo-glalja el Adler (222) és Ford (161) előt. Pompásan fellendültek a Steyr elada-sok (140), Wanderer közel 100 kocsit forgalmazott, BMW kétlitereseiből — annak ellenére, hogy a túlterhelt gyár kissé elmaradt szállításcival — mint egy 60 darab kelt el, de rekordforgal-mat érték el Mercedes-Benzék is. Jól sikerültek az Austin (48), Lancia (48), Renault (43), Hanomag (41) Hansa (40), Morris (27), Bianchi (21), Horch (13), Alfa-Romeo (11), Graham Paige (10) és a többiek eladási is.

A kocsik származási helyét illetőleg 1737 német, 606 olasz, 140 osztrák, 92 angol, 75 amerikai, 73 cseh és 48 fran-cia gyártmányú személykocsi került forgalomba.

A forgalomba került 205 teherautó (1929-ben 811 darab!) közül Rába 89, Mávag 49, Ford 15, Opel 12, Büssing és Hansa 5—5 darabbal szerepelnek.

TAVASSZAL  
NYÁRON  
ŐSSZEL  
TÉLEN

= **MINDIG**

**MARS-oil  
LOWCARBON**

OLAJCSERE-SERVICE DÍJMENTES

KÉPVISELET:

**GHILLÁNY MIKLÓS**

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



# HIREK

Svédországban komoly formában tárgyalnak a kerékpárosok kötelező szavatossági biztosításának bevezetéséről.

Norrköping norvég város érdekes újítással lepte meg az autósokat. A kihágási büntetéspénzekből létesített alapból jutalmat kapnak azok az autósok, akiknek bizonyos időn belül nem gyúlt meg a bajuk a rend őreivel. A városi tanács szerint az újszerű intézkedés jól bevált és a közlekedési kincsek erősen csökkentek.

A British Airways angol légiforgalmi társaság legutóbb 9 gépet vont ki a forgalomból, mely masinákat német és amerikai gépekkel pótolta.

Németországban a közeli hetekben vezetik be az összes autómárkák számára az előirt összegű lavitási árakat.

Az amerikai biztosítók tavalyi bevétele autóbiztosításokból 550 millió dollár volt, míg a kifizetésre kerülő összegek alig érték el a 25 milliót. Nem rossz üzlet!

A. P. Sloan, a General Motors elnöke nyilatkozatában beharangozta az autókárk emelkedését.

A Continental gumigyár üzemének bővítésére 1.1 millió márkát szavazott meg.

Az USA-ban tavaly eladott személyautók 37%-a hat, 32%-a nyolc és 0.5 százaléka négykeres model volt.

Maurice Ballot halálával a modern autókészítés egyik legmarkánsabb úttrőre távozott az élok sorából. Henry az egykori, háborúsított Deugott vezérkonstruktor társaságában 1919-ben ő építette meg az első soros, nyolchengeres, kéthílyűtkengelyes, modern versenykocsit. A következő évben 3 literes nyolchengeresét Gonx vezette meglepetésszerű diadalra Bresciában az addig domináló olaszokkal szemben, majd Ralph de Palma, R. Thomas és Chassagne szereztek világhírt Indianapolisban ennek a korszakalkotó típusnak. Ballot volt az első, aki túra kocsiit négykerékűkkel szerelte fel.

Az USA-ban 1925-ben átlag 28 dollárba került egy lőerő, tíz év múltával 7 dollárba eseként az ára, idén 7.5 dollárra emelkedett.

Tyrell-Smith, a jeles ír TT-menő visszavonul a motorkerékpár-versenyzéstől és a jövőben a repülőgépiparban óhajta munkáját gyümölcsöztetni.

Dessau közelében 22 méter széles nyílvezet betonútsáv épül rekordkísérletnek céljaira.

Constantini, az Alfa Romeo-gyár technikai és ügyvezető igazgatója úgy nyilatkozott, hogy Alfa Romeo nem szándékozik az új GP-formulának megfelelő kocsikat építeni. Következésképp a gyár versenytényekőségét és erősen korlátozni fogja. Constantini szerint a német kocsik főként az új formula ellenére is fennmarad és a félteatvni gyár, mely már beharangozta a GP-kocsijait, néhány — a tapasztalat hiány — eredménytelen kísérlet után ismét vissza fog vonulni a versenysporttól. Constantini rövid éretet jósol az új formulának, melyet az elméletlenedő versenyek fognak megbuktatni.



A vidéki benzinkutak között minden bizonnyal a kecskeméti Shell üzemanyagállomás és service egyike a legszebbeknek. Az udvarias Shell-személyzet nemcsak üzemanyaggal tudja ellátni az autósokat, hanem a híros barackot is tankolják.

Finnországban rendszámot kaptak a kerékpárosok és vizsgázniuk kell a kerékpárosoknak.

Jano mérnök, Alfa Romeo volt vezérkonstruktor és az Isotta Fraschini-gyár kötelékébe lépett és a gyár nagyméretű repülőgépmotor-osztályán dolgozik.

A világ leghosszabb egyenes az USA területén, North-Dakotában van. Hossza 80 km. Érdekes ezzel szemben, hogy a német autógyártókat építő 5 km-nél hosszabb egyenest elvből nem alkalmaznak.

A london-Istambull transzkontinentális út régóta vajdó bulgár-török szakasza végre tető alá kerül. A bulgár kormány jóváhagyta a Szófia-Philippopoliszakasz építési költségeit, az említett szakasz részben beton-, részben kockaköb-burkolattal épül. Egyidejűleg a törökök is megépítik a bulgár határtól Lüle Burgasig húzó szakaszt.

Bulgáriában nagyarányú autódó mérséklést hajtottak végre.

A német GP-versenyzők négy év alatt 53 diadalt arattak. Az Auto-Union színei 32 esetben kerültek ki győztesen a küzdelemből, míg a Mercedes-Benz-menők „csak” 21 diadalt arattak.

Az amerikai autópár ideji termelése túl fogja lépni az 5 millió darabot.

Az ideai autos Európabajnokságot Caracciola nyerte.

A jövőveti Hatnapos Trial ismét az angliai Walesben kerül megrendezésre.

Newyorkban nagy érdeklődés mellett mutatták be a Harriok Vertiplan kísérleti repülőgépet. A gép magasságot, mint normális kétfedelű repül, le- és felszállásnál azonban a motorikusán forgatható felsőszárny az autózírök kedvező fel- és leszállási tulajdonságait biztosítja az érdekes masinának.

A Japán Mitsui repülőgépgyár megkezdte az Okada mérnök tervei szerint készülő oleso eljőerűnyök nagyban gyártását. Ezen eljőerűnyök a japán „légi-gyalogság” tsuragai ugróiskolájában pompásan beváltak.

A detroiti Ford-művek nagyarányú bővítésére 40 millió dollárt irányoztak elő.

Dániában — legújabb rendelet szerint — 25 éven aluliak nem vezethetnek motor-karékárt.

Az ideji év első negyedében Párisban ellopott 1092 autó közül csak 865 került vissza gazdájához. Autótolvajok! Tessék kíváncsiorolni!...

Az amerikai Ford-gyár munkásainak 54%-a 40-49 éves, de az 50 évnél idősebb munkások száma is elérte a 25%-ot. Értékes bizonyítéka ez a gyár és munkásai kölcsönös megbecsülésének.

E. Kleyer igazgató, az Adler-gyár alapítójának fia nemrégiben ünnepelte az Adler Werke AG-nál töltött 25 éves szolgálati jubileumát.

Prágai statisztika szerint a városok belterületén esőknek, külterületén emelkedik a közlekedési balesetek száma.

Három vállalkozó szellemű angol Konstantinápolyból auton versenyre kelt az Orient-expresszel: 14 perccel előzték meg Ostendében a vonatot.

M. Barnett, az angol Francis Barnett motorkerékpár-gyár igazgatója 74 éves korában meghalt. A motorkerékpár egyik úttrő harcosát vesztette el benne.

\* Ráfizetés ellenében előeserőlném „Sachs” segédmotoros kerékpárat, lehetőleg „Puch” vagy Zündapp motorkerékpárral 250 km-ig. Galambos József, Somogyvár.

## Valami hiányzik autójáról...

egy kiegészítő fényező, amely közepén és mélyen a hűtő elé szerelve szélesen a kocsit előt világít. **Útkanyarban lehetetlen nélkül jól tájékozódni.** Azonkívül díszére válik minden kocsinak a rendkívül tetszetős kivitelű

# Bosch köd- és kanyarfényszóró

Kétféle nagyságban, 120 és 170 mm tükkörátmérvével, továbbá oleso és luxuskivitelben minden jobb autófelszerelési üzletben kapható.

Ára P 28.—tól P 50.—, izzólámpa és szerelés nélkül

# A SPANYOL

# ÜGY

Írta: BIRÓ JENŐ



**Gáz:** Pincér! Pincér!  
**Pincér** (odajön): Parancsoljon, Gáz úr!  
**Gáz:** Hozzon nekem valami főtt tézstát!  
**Pincér:** Igenis!... Mit szórjunk rá? Mátkot, diót?  
**Gáz:** Szórjanak rá egy-két rántottasírkét!  
**Pincér:** Csirke nudlival?... Az nem megy össze, kérem...  
**Gáz:** Akkor hozzon egy pohár tejet... az maguknál biztosan összemegy!  
**Pincér:** Még van kedve uraságnak vacselni? Amikor Távolkeleten dörögnek az ágyúk... Hispánia is lángokban áll...  
**Gáz:** Hispánia is?!... Egészen odavagyok... Mi az a Hispánia?  
**Pincér:** Spanyolországot másnéven így hívják... A nemzeti csapatok megverték a miliciát...  
**Gáz:** A Nemzeti győzött?... Hány gólt lőttek?  
**Pincér:** Nem gólt lőttek ott, kérem... Santander falait lőtték és ellenállás nélkül nyomultak be a kapun...  
**Gáz:** Hol volt a kapus? Biztosan kifutott!  
**Pincér:** Drága Gáz úr, a nemzeti csapat nem egy futballesapát!  
**Gáz:** Nem is! Az öfödik helyen végeztek!  
**Pincér:** Én a spanyol nemzeti csapatokról beszéllek, akik elfoglalták Santandert... De magának megszámom, hogy árulás történt... Valaki eladta Hispániát a felkelőknek... Most Hispánia lángokban áll, a felkelők fegyvertartók... a kormány elmenekült... már nincs feje az országnak...  
**Gáz:** Ez esetben ne tejet hozzon, hanem teketét... Gyászolom Hispániát!  
**Pincér** (dühösen el).  
**Ragyal** (bejön): Jónapot, Gáz úr!  
**Gáz:** Szolgálja, Ragyalkám... Hogy van, hogy van?  
**Ragyal:** Kitűnően! A héten remek üzletet csináltam, de ne mondja el senkinek... (Süguva.) Eladtam a Hispániát!...  
**Gáz:** Maga volt az?... A contráger mesélte...  
**Ragyal:** Várjon, a javát még nem mondtam... Eladtam szerdán és tegnap a Hispánia felrobbant és kigyulladt!...  
**Gáz:** Tudom! (Süguva.) A felkelők gyújtották fel! A contráger mesélte!  
**Ragyal:** Hagyja már azt a contráger! A Hispánia azért gyulladt ki, mert a kormánya...  
**Gáz:** Tudom! A kormánya elmenekült!  
**Ragyal:** Hallja, ha maga olyan nedves lenne, mint amilyen hülye, én kifacsarnám és felakasztanám a padláskötélre... Hogy menekülhet el egy kormány? Nincs annak lába!

**Gáz:** Rosszul tudja! (Süguva.) A kormány-nak feje nincsen! A contráger mesélte...  
**Ragyal:** Ha még egyszer jön ezzel a contrágerrel, én úgy fejbecsapom, hogy kiesnek a műfogai!... A Hispánia azért gyulladt ki, mert a kormány rosszul működött és nekiszaladt a falnak!  
**Gáz:** Santander falainak!  
**Ragyal:** A Rókus falainak, maga növénydekmárha!...  
**Gáz:** A Rákóczi úton tómbol a spanyol beháború?!  
**Ragyal:** Maga pereről-perere hülyébb lesz! De ha ilyen tempóban folytatja, egy negyedóra múlva már olyan hülye lesz, mint a jövő héten!... A Hispániát azért adtam el, mert...  
**Gáz:** Mert maga egy hazafuruló! Egy kém!  
**Ragyal:** Milyen kém?  
**Gáz:** Ne forszírozzuk!  
**Ragyal:** Tudja mit? Ez a téma a legnagyobb mérvben be van fejezve... Ugyse érti meg... Ellenben meséltem a múltkor magának a kis Morris-ról!  
**Gáz:** Mi van megint azzal a rossz kö-löklökkel?  
**Ragyal:** Hallja, ne kezdje előlről... Nem a flamról beszélek... A kis Morrisről... Szóval elvittem leviszázatnait a randórségre, de elutasítottak, mert valami dugulás volt benne...  
**Gáz:** Hallja, ezen csak könnyű segíteni!  
**Ragyal:** De a rendőrség nem adta meg a hajtási engedélyt!  
**Gáz:** Ne meséljen! A maga Móricékájának ilyen baja van és maga a rendőrségtől kér hajtási engedélyt?... Akkor engem be fog-nak csukni!  
**Ragyal:** Miért csuknák be?  
**Gáz:** Mert én már egy éve minden reggel beveszek egy pohár karlsbadi sőt és még sose kértem rá engedélyt a főkapitánytól!  
**Ragyal:** Gáz úr, a maga agya már olyan vizes, hogy maholnap haj helyett káka fog nőni a kobakján... Nem a kishamról beszéllek, hanem a karburátorról... Annak dugult el az üszója...  
**Gáz:** Mi dugult el?!  
**Ragyal:** Az üszó!  
**Gáz:** Melyik üszó? A Csik, avagy a Lengyel?  
**Ragyal:** Egyikse, maga keserves tinó!  
**Gáz:** Egykése! Akkor talán a francia Paris? Most már értem, miért kapott ki Párisban!  
**Ragyal** (ordít): Nem Csik, nem Lengyel és nem Paris!... Egyáltalán, ez nem egy olyan élő üszó!

**Gáz:** Nem is él! Akkor hogyan üszik?  
**Ragyal** (ívölt): Hát nem akarja meg-érteni, hogy ez csak egy szakmai műszó!  
**Gáz:** Műszó?... Az előbb azt mondta, hogy üszó!  
**Ragyal** (ordít): Üszó... az egy szakmai műszó... illetve... a fene egye meg magát, még engem is összezavar... Ez az üszó az autóba van beépítve!  
**Gáz:** Be van falazva egy üszó, mint Kö-mives Kelemen?... De mielőtt vízbe száll, csak kiengedik?  
**Ragyal:** Nem engedik! És nem száll vízbe! Ez benzínben üszik!  
**Gáz:** Benzínben? Minek?... Talán zsír-pecsét van a bőrén?  
**Ragyal:** Gáz úr, én családos ember vagyok, legyen könyörületes és tegyen le arról a rögzítéskéről, hogy ez az üszó egy ember!  
**Gáz:** Asszony?... Sipos Magda?  
**Ragyal:** Nem! Ez egy szerkezet, amely a benzinkifolyást szabályozza, és eldugult, tehát a Morríst javítóba kell küldönnem!  
**Gáz:** Küldje Ászódra!  
**Ragyal:** Mit?  
**Gáz:** A Móricékáját!  
**Ragyal:** Megszórt! Hiszen az egy remek gyerek... Az apjára üt!  
**Gáz:** Miért nem üti vissza azt a taknyos kölyköt?  
**Ragyal:** Maga hülye... „apjára üt”... ez annyit jelent, hogy olyan okos, mint az apja!  
**Gáz:** Olyan okos! Akkor tényleg ne Ászódra küldje!  
**Ragyal:** Hancu!  
**Gáz:** A Frimmbé!

## KILOMÉTERJELZŐK

sebességmérők, autórórák javítóműhelye

**Schvarcz Testvérek**

TELEFON: 30kórások, Budapest, VI.,  
Podmaniczky ucca 59. sz.  
**1-296-24** Aranyéremmel kitüntetve!

Indian  
Motocycles



magyarországi ve-zérképvisellete:

ifj. SEIFRIED HUGÓ

Budapest, VI., Forgách-utca 10-14. sz.  
Telefon: 292-992. Gvári alkatrészek. Javítóüzem.

## B I Z A L O M

dolga a motorkerékpárjavítás

**FRÜHWIRTH LENDER SÁNDOR**

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

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

## DEDICS TESTVÉREK

autójavitó specialisták

HENGER ÉS FŐTENGELY KÖSZÖRÜLÉS

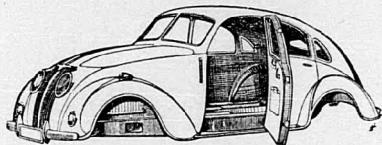
Edzett fogaskerék és alkatrészgyártás

VIII., THÉK ENDRE UCCA 15. SZ.

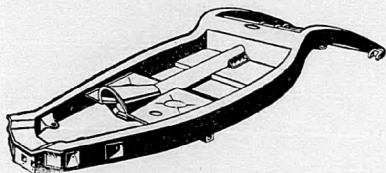
TELEFON: 1-303-45



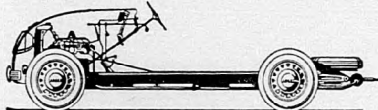
# A régen várt 2.5 literes ADLER a minap érkezett meg Budapestre, ismerkedjünk meg kissé vele!



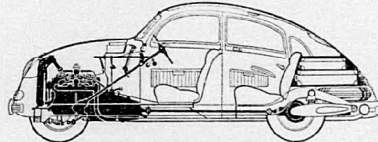
Az áramvonalba szabott, tágas, négyajtós, énhordó acélkarosszéria praktikus eleganciát és kényelmet biztosít eme korszerű kocsiinak.



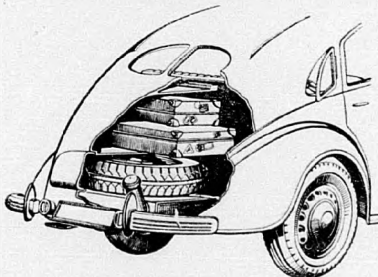
A karosszériával egybeépített, torziómentes keretváz egyben a kocsiszekrény aljával szolgál.



A legmodernebb karosszéria- és alvázmegoldást független kerek és pompásan megkonstruált 2.5 literes, 6 hengeres motor egészíti ki, mely 13 literes fogyasztást és 132 km-es csúcsebbséget biztosít a kocsiinak.



Igy néz ki keresztmetszetben a kocsi! A kocsi belseje világos és tágas, a sebességváltókar ültetés, kézgyűbező elhelyezése szabad mozgást biztosít a vezetőülésben.



A tágas esomagférőhely alatt ötletesen elhelyezett pótkerék nem rontja a kocsi lágy, aerodinamikus idomát.

## Mi ujság, Hébli úr?

— Vége van a versenyszezonnak, versenyzőink megkezdtek a téli pihenést. Már aki! Mert egyrésztük jövő évi versenyterveket kovácsol, másik részük pedig a versenyzés előfeltétele, a megfelelő gép megszerzése érdekében tevékenykedik. De olyan is akad, aki versenyez tovább — télen is! Így Hartmann László, aki Maseratijával együtt már az egyenlítő felé hajózik, hogy a január 1-i Délafrikai Grand Prixen starthoz állhasson. Hartmann január 15-én részt vesz az ugyancsak Dél-afrikában lefutásra kerülő Grosvenor GP-n is és április előtt aligha várhatjuk haza...

— Más hír?

— Értékes kitüntetésben részesült Schwarz Testvérek szakorás cég, melynek, autó-, stopper- és legkülönbözőbb órajavító műhelye az autós- és motorosközönség körében is kitűnő hírnévnek örvend. A cég az 1937. évi Orsz. Kézműipari Kiállításán kitűnő szakmunkái elismeréséül aranyéremmel lett kitüntetve.

— Közeledik a tél...

— Bizony, jön a hideg! Az autók, melyek fűtetlen garázsban töltik az éjszakát, vagy hosszabb ideig állanak kint a szabadban, bizony már nehezen indulnak. A hideg időjárás ugyanis megváltoztatja az olajat, mely az autó motorjában van és a nyáron jól bevált olajfajta úgy megsűrűsödik, hogy lehetetlenné teszi a motor könnyű és síma indítását. Igen sokan beülnek a hosszú ideig hidegben álló kocsiába, nekiesnek az önindító gombjának és addig dolgoztatják az akkumulátort, a megsűrűsödött olajtól nehezen forgó motort beindítani próbálva, amíg az akkumulátor annyira kimerül, hogy az „ön”-indítás megszűnik. Most előkerül a kurbli, néhány sikertelen kísérlet és a kocsi vezetője a végső-höz folyamodik, a „betolás”-hoz, amit már bátran kínálódásnak nevezhetünk. Mindez könnyen elkerülhető, ha kellő időben áttérünk a helyes téli kenőanyagfajta: Mobiloil Arcticra, mellyel nemcsak a motor könnyű indítása, hanem még hideg állapotban való azonnali olajelosztlás és tökéletes kenés is biztosítható. Legyünk óvatosak, mert „Arctic” olaj csak egy van: a Mobiloil Arctic!

— Más hír?

— A máriabesnyői községfejlesztő bizottság elhatározta, hogy a híres búcsújárárhelyen, Szent Kristófnak, az utasok védszentjének méltó szobrot emeljen. A P. Medgyesi Dezső, a máriabesnyői kapucinus rendház főnöke részvételével működő bizottság ezúton is kéri a közönség támogatását a nemes gondolat megvalósítása érdekében. Az adományok a 9993. számú póstatákarékpénztári csekk számlára fizethetők be. A 100 pengőn felüli adakozók nevét külön emléktáblán fogja a bizottság megörökíteni.



## FÖLÉNYES GYŐZTESE AMAGYAR SZÓLÓ ÉS MELLÉKKOCSIS BAJNOKSÁGNAK

KOZMA ENDRE és PATHÓ GYULA vezetésével

Gyóni rekordkísérleten Kozma 30.000 km-et futott 500 kcm. B.M.W. motoron, normális üzemanyaggal repülő starttal 169.014 álló starttal 123.881 sebességet ért el.

Kérjen díjtalan katalógust  
**URBACH**  
VI, Hunyadi tér 12

Felelős szerkesztő és kladó:  
KRAMER JENŐ  
Altalános Nyomda, Könyv- és Lapkladó Rt.  
Nyomdárért felelős: Dr. UJ István.

# FIAT



NOBLESSE OBLIGE

Központ, Service és eladás: VI., ARÉNA-ÚT 61. TELEFON: 298-820