

# AutóMotor



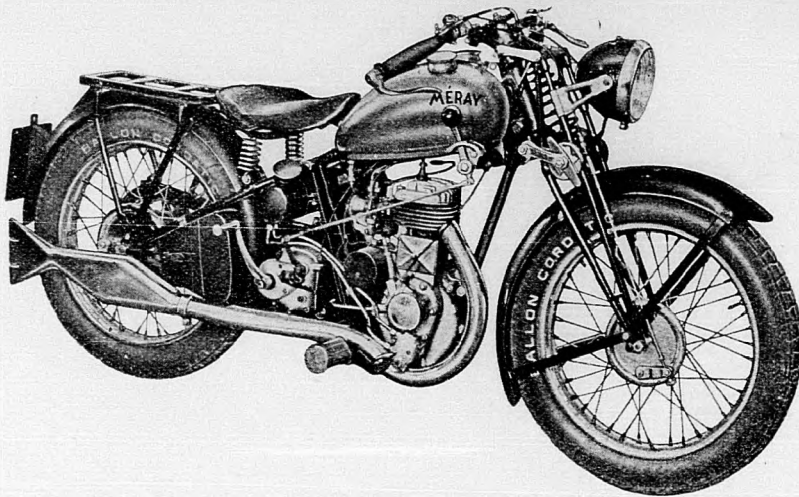
Foto: Rostás

## PUCH

Kezet szorítanak egymással a Frontharcos Túraverseny győztesei. Balról íj. Szűcs (250 Puch) és Martinek (200 Méray-Puch) a Frontharcos Túraverseny győztesei, akik a legkisebb gépekkel vívták ki a nagyszerű eredményt



# MÉRAY



**350 kcm.** villamos világitással, kormányrögzítővel, komplett gyári szerszámkészlettel

**P 1350.—**

500 kcm-es lábkapcsolással

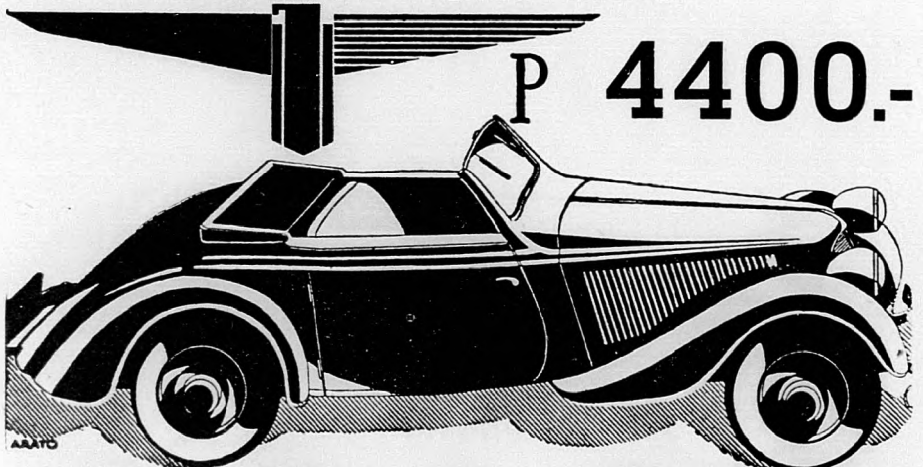
**P 1620.—**

Tizenöt éve szüntelenül forgalomban levő MÉRAY-motorkerékpárok igazolják a gépek minőségét.

**MÉRAY MOTORKERÉKPÁRGYÁR R.-T. BUDAPEST**  
VI, LEHEL UCCA 10

**TELEFON: +29-88-88**

AZ AUTÓSEZON FŐESEMÉNYE



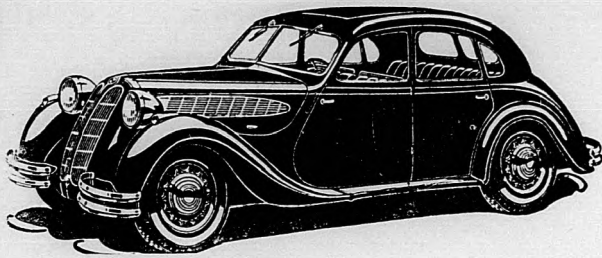
**ADLER**  
JUNIOR ROADSTER

VEZÉRKÉPVISELET:

**MÉRAY RT**

ELADÁS: V., DOROTTYA UCCA 1. TELEFON: 1-856-15

SERVICE ÉS JAVÍTÓMŰHELY: VI., LEHEL UCCA 10. TELEFON: 2-988-88



TÖKÉLETES...!



**BMW**



**BMW**



**BMW**



**BMW**



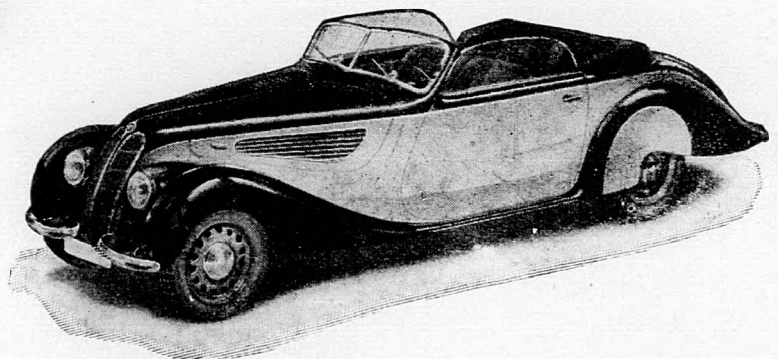
**BMW**



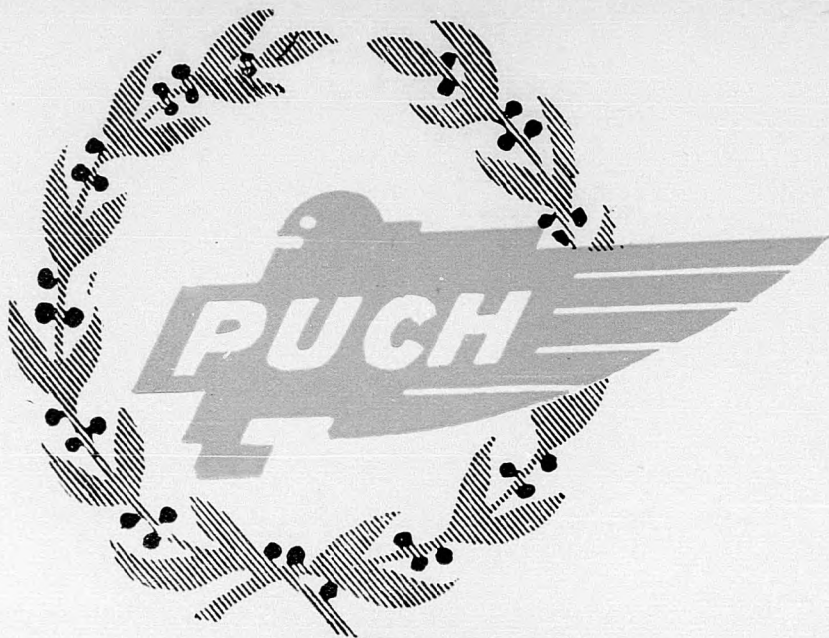
**BMW**



**BMW**



MAJLÁTH, BUDAPEST, LEHEL UCCA 2



## FRONTHARCOS 24 ÓRÁS!

*AZ ÉV LEGNEHEZEBB VERSENYE MEG-  
DÖNTHETETLEN BIZONYÍTÉKÁT ADTA A*

**PUCH**

*GÉPEK MEGBIZHATÓSÁGÁNAK ÉS FÖLÉNYÉNEK!*

350 KCM-ES KATEGÓRIÁBAN

**GYŐZTES**

**PUCH**

**Második: PUCH**

250 KCM-ES KATEGÓRIÁBAN

**GYŐZTES**

**PUCH**

**Második: PUCH**

200 KCM-ES KATEGÓRIÁBAN

**GYŐZTES**

**MÉRAY-PUCH**

**MÁSODIK: MÉRAY-PUCH**

**PUCH INDUL-PUCH GYŐZ!**

**STEYR-AUSTRO DAIMLER-PUCH MŰVEK, BUDAPEST, LEHEL U.25**

## Előgyújtás

Hogy klasszikusban fejezzük ki magunkat, Vergilius után szabadon: sem a közelben, sem pedig a távolban nem ég Ukalegon háza. Nem ég, pedig sokan oly bőkezűen hordozzák a parazsat és ugyancsak gyújtogatják az automobilizmus házatáját. És amíg az al- és főzsarátnokok roppant lendülettel folytatják a gyújtogatás munkáját, addig a vének kara megtörtséget mímelő hangon kántálja a gyász-dalt, mellyel az automobilizmust és az autókereskedelmet vélik temetgetni. Kis kócosok rémhírnökökké lépnek elő és sokat sejtetően közölnek „megbízható” számadatokat arról, hogy a magyar közönség beszűntette az autovásarlást, hogy a vizsgáztatók más mellékkezeset után néznek és hogy a Mészáros-uccai közlekedési kapitányságon már arról tanakodnak, hogy a megcsapant forgalomra való tekintettel a referensek vajjon ne inkább a vásárcsarnok egészségügyi felügyeletét vegyék át.

Az igazság ezzel szemben tömören az, hogy az ország motorosítása nem állt meg, nem csökkent az autovásarlók száma. Ellenkezőleg! A tavalyi eladási statisztikával szemben az ideai hatalmas emelkedést mutat.

Bizonyítékokat? Tessék. Vegyük sorba az egyes vezető márkákat és vizsgáljuk, hogy mennyit adtak el 1937 első négy hónapjában és mennyit az ideai év első harmadában.

A tavalyi 259 Opel eladással szemben 332 az ideai numerus. Fiat tavaly 192-vel szerepelt, az idén 208-cal. A legizmosabb emelkedést az Adler mutatta, tavaly 73 kocsi volt az első évharmad forgalma, ami az idén 129-re emelkedett. DKW-ból a tavalyi 89-cel szemben 121 lett gazdára, 59 tavaly eladott Mercedes-Benzzel szemben az idén 75 a létszám. Ford? Tavaly 58, az idén 164, igaz, hogy ebbe bele kell számítani a taxikat is. A többiek? Steyr (55) 54, BMW 31 (29), Wanderer (35) 24, Hanomag (22) 6, Hansa (21) 7, Renault (13) 15, Austin (18) 13.

Összesítve az egész évharmad anyagát: tavaly 999 kocsit adtak el, az idén 1329 darabot, ami százalékban kerek 33%-os eladási emelkedést jelent. És aki ezek után katasztrófiáról beszél, az testhezálló kényszerzubbonyt érdemel. Vagy inkább huszonötöt a — differenciáljára.

\*

Felállították az autókidállításon bemutatott újrendszerű villanyrendőrköt a Szent István-körúton. Két helyen is ott látni — vagy inkább csak

nehezen látni — a négyes villanylámpaoszlopokat, a hozzájuk tartozó kurbisrendőrrel. És mindjárt állapítsuk is meg, hogy az újajta jelzőlámpák — megbuktak. Nem látni őket. Ott szomorúknak a reklámoszlopok között és hogy a gépjárművezetők mégis meglassák őket, hát a Csáky-utcai keresztelésre például külön rendőrt delegáltak a lámpa lábához, aki részben harsány hangon, részben pedig integetéssel hívja fel a figyelmet az újajta közlekedési szenzációra. És szinte percenként akad gépjárművezető, aki behajjt abba a „vörösbe”, melyet a legjobb szándékkal sem lát.

A Szent István-körút forgalmát már amúgy is tönkretették az úttest közepére helyeztet és szeszélyesen kigyózó villamos sinekkel. Amíg a muliban széles mederben hőmpölygött itt a forgalom, addig ez a főútvonal ma kutya-szorítóvá vált. És hogy teljes legyen a felfordulás, hát taxidőlmást engedélyeztek oda, ahol a járdaszíget miatt az úttest amúgy is gilisztává vékonyodott. De úgy látszik ez sem volt elég, hát jöttek az újajta — ugyan mennyibe kerül az ilyesmi az államnak — villanyjelzőlámpák.

Közlekedésrendészet — anno 1938...

\*

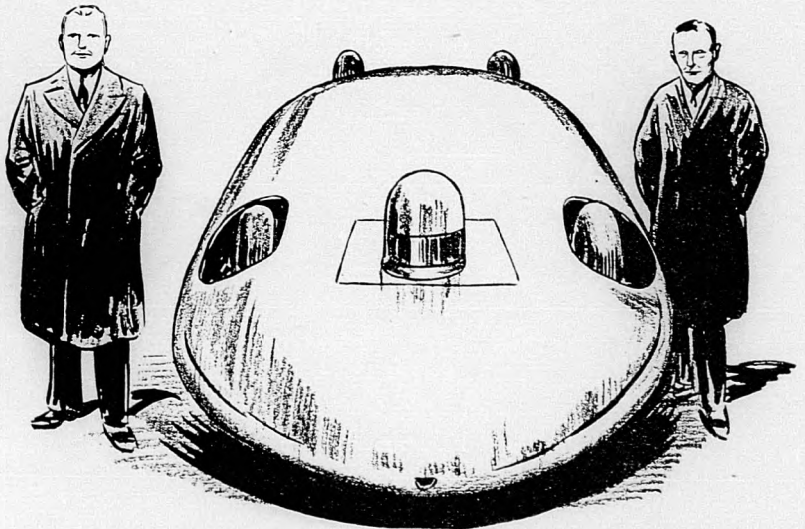
Érdekes, sőt édes titkot árult el nekünk a minap az egyik taxisofőr. És magyarázatát adta annak, hogy miért olyan csont- és velőtrázó vállalkozás akár rövid utat is megtenni taxin.

Egyszerű a dolog nagyon. Előírták azt, hogy a pneukat kőkeményre kell felújítani. Részben azért, mert így kevesebb gumi fogy. A gumi pedig értékeesebb anyag nemdebbár, mint a taxitutas agyveleje. És másrészt: minél keményebb a gumi, annál többet mutat a taxióra, mert hiszen ha a gumi keményebb, nagyobb egyúttal a kerék átmérője. És minél nagyobb a kerék átmérője, annál többet mutat az óra, annál többet fizet az utas. Tévedések elkerülése végett, a taxivállalat nem fizettet többet az utassal, mint amennyi jár, de ha tekintettel lenne az utasok vándorveséire és lágyabbra fúvatná a gumikat, úgy néhány százalékkal, vagy ezreléssel kevesebbet mutatna az óra.

Hát nem bájos?

\*

A vezető angol motorszaklap főszerkesztője meleghangú levelet intézett hozzánk, melyben köszönetet mondott a magyar motorsportolóknak és főleg a KMAC-nak azért, hogy olyan készséges sportbarátsággal intézett el mindent szegény Fernihough katasztrófiájával kapcsolatosan. Amidőn az elismerést ezennel átszarmaztatjuk a címzettnek, azt kívánjuk, bár sohase szerezne magának a KMAC ilyen érdemeit — a jövőben.



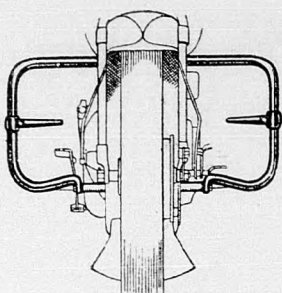
Ez a Cobb-féle legújabb sűtétű világrekord „rém”. A vezető a kocsil orrában fog ülni és 600-as tempót remél. Baloldalt Cobb, jobboldalt a tervező: Ralton mérnök.

# Néhány érdekes felszerelési cikk:

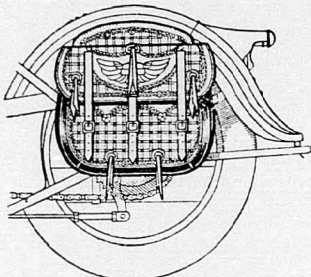
- melyet

a magyar motoros nem ismer,

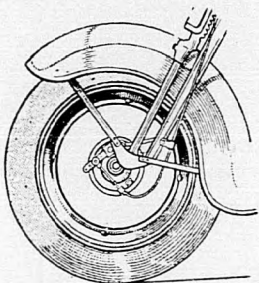
- de az amerikai megkövetel!



A bukásmentő keret véd a lábat, a két csapon egyszerűen lehet a lábat pihentetni.



Hát nem csinos az ilyen oldaltáska?



Krómozott keréktok. Ragyog, csillog. És nem kell küllőt tisztogatni.

Embert a barátjáról, motorost a motorja felszereléséből lehet megismerni — hangzik a kissé átalakított közmondás. És valóban, néha elég egyetlen pillantást vetni a 250-es Puchra- vagy 500-as BMW-re és minyárt látni, hogy gazdjára rendes ember avagy szlendrián gyilkos. Nálunk Magyarországon még nem hódított tért az a divat, mely karácsonyja módjára díszíti fel a motorkerékpárt hasznos és kevésbé hasznos kellekekkel, felszerelési cikkekkel: annál nagyobb divat ez a tengeren túl, ahol a jenkai motoros úgy megspékeli Harley Davidsonját vagy Indiánját, mint a kecskeméti szakácsnő szalonnával a nyulat. Érthető ez nagyon, mert az USA-ban a motorkerékpár nem közlekedési, hanem kizárólag sporteszköz. Mert ahol a jobbfejta oldalocsis motorkerékpár áráért

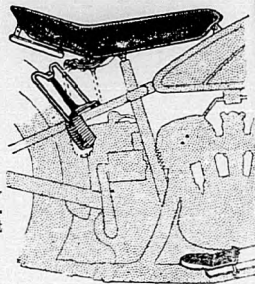
olyan mamutautót lehet kapni, melynek ülésében Budapesten legfeljebb vezérigazgatót vagy telefonművésznőt láthatunk, ott a motorcikli régen túlépte a közlekedési alkalmatosság határait és telivér sporteszközzé vált.

Tipikus amerikai kellék például a motorkerékpár-szélvédő, melyet a Harley-Davidson árjegyzék mint „szóló sportpajzsot” kínál és sietve magyarázza meg, hogy rendkívül hasznos szolgálatokat tesz a légnyomás, a por és a — bogarak ellen. És hogy a motoros keze se fázzék: ott vannak a kormánykarmantyúk, jó vastagon prémel bélelve. Hát még a birkabőrrel borított nyergek, melyek paradicsomágy hangulatot teremtenek, csak éppen esőben képzelhető el nehezen alkalmazhatóságuk.

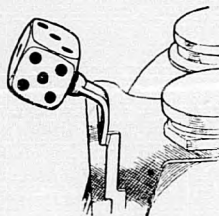
Az amerikai motorosok kilencven százaléka szólómotoros. Így jobban tud „beszélgetni” platinaszőke utasával, különösen, ha nem szerel fel külön hátsó ülést, hanem az ügyvezett Buddy Seat kerül a gépre. Ez a furcsanevű ülés kétüléses nyereg, hosszabb a rendesnél és ketten csak úgy ülhetnek rajta, ha minél közelebb szorulnak egymáshoz. És hogy az utasoknak a lába se fáradjon ki, a lábdeszkákra toldalék kerül. Magyar motorosok: nem vona érdemes ilyesmit megcsinálni?

Az amerikai motoros ragaszkodik a sportszerű külsőhöz. Nem szerel tehát a hátsó sárhányóra családi csomagtartót, hanem oldaltáskát hord. Képnünkön látjuk, hogy a szépen mintázott, jóidomú oldaltáska mennyire emeli a gép megjelenését és ráadásul mekkora a befogadóképessége. Belefér a szerző, a háromnapos koszt, az amerikai horgászfelszerelés, mert a rövid, alig egyméteres dobóbot nélkül — mely három részre szétszedve, nagyszerűen elfér — igazi jenkai nem indul túrára.

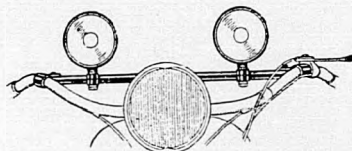
A krómozott kerékvédő nagyon emeli a gép külsejét. Ragyog, csillog és könnyen tartható tisztán, amellelt elrejtja a küllőket. Nem baj, ha a tokozott



A kétüléses „Buddy Seat” kellemes kúszelbe hozza az utast a vezetővel.



Gomb helyett csinos kocka díszíti az amerikai motoros sebességváltóját.



A kormányra keresztben szerelt esővön nagyszerű helyük van a keresőlámpának, műszereknek, óráknak, öngyújtónak.

kerékbe olykor belekap az oldalszél, a szépségért szenvedni is kell. És ha már a szépségnél tartunk, nem mulaszthatjuk el felemlíteni a legújabb amerikai divatot, mely a sebességváltó karjának végére gomb helyett kissé nagyított kivetelű elefántcsontból készült játékkockát erősít. A kocka levehető és ha két motoros összetalálkozik, úgy azonnal elkezdhetik a játszmat és gyalog mehetnek haza, ha elnyerik egymás pénzét.

Az amerikai motoros nem szeret bukni. Kitalálták tehát a bukásmentő keretet, mely nagyszerűen megvédi a motoros lábát, amikor kicsúszik alóla a gép. A vastag csőből készült keretre még egy-egy vízszintes helyzetű csap kerül, melyen nagyszerűen lehet pihentetni a lábat, különösen — árvíz esetén.

Az európai motoros szemében a csupasz kormány az elegáns, az amerikai itt is szeret karácsonyját játszani. Összeköti tehát keresztben csővel az ökörszarv-kormányt és a csövet szépen végigrajka műszerrel, keresőlámpával, órával, öngyújtóval.

Ugyebár, különös az izlése az amerikai motorosnak?

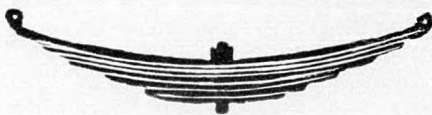
## LICSÁJER JÁNOS

BUDAPESTI AUTÓRUGÓGYÁRTÓ  
ÉS JAVÍTÓÜZEME

Specialista az autórugók gyártásában

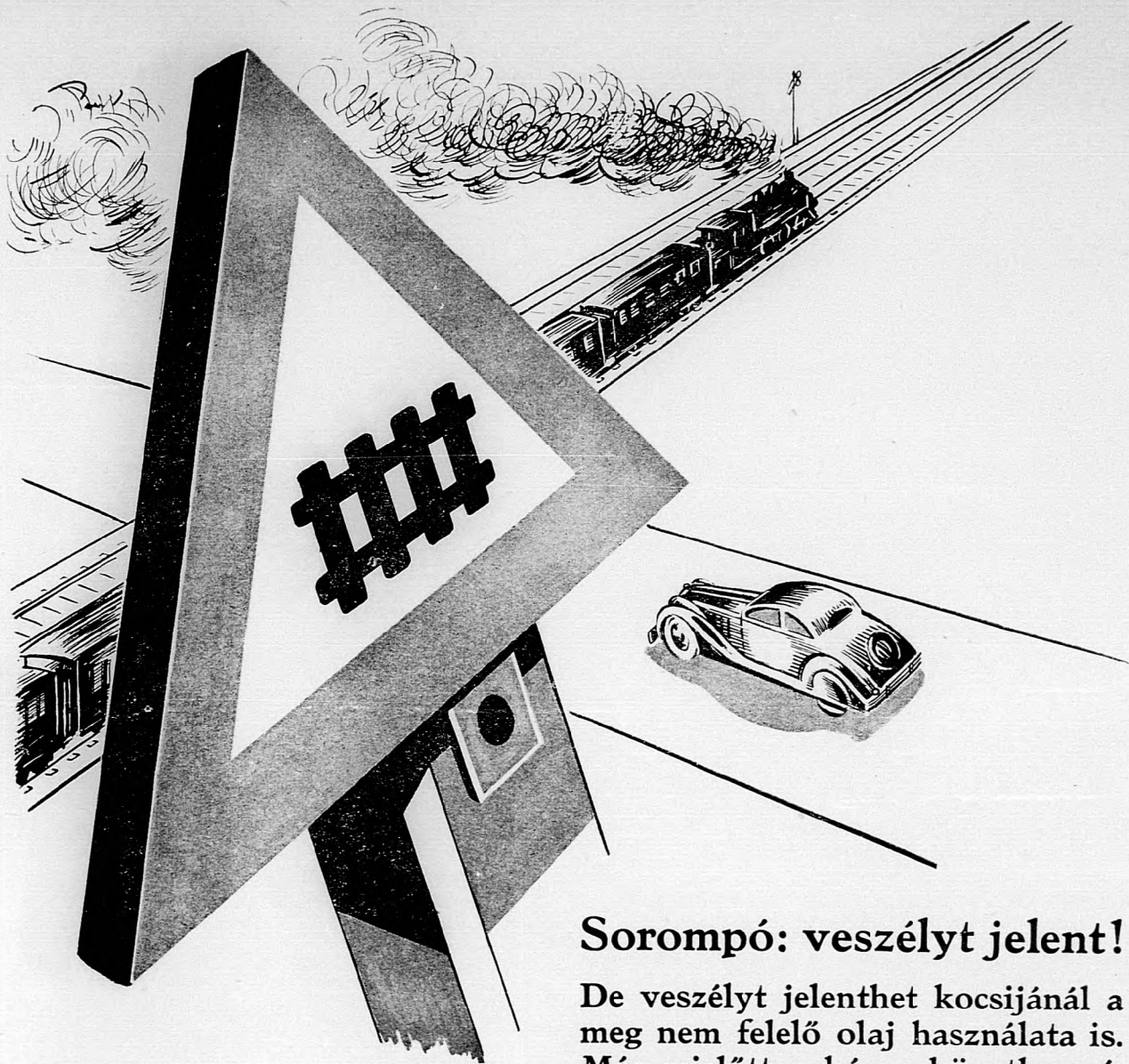
Telefon: 1-463-51

MINDENFÉLE GYÁRTMÁNYU KOCSIKHOZ KÉSZ RUGÓK RAKTÁRON



BUDAPEST, VIII., Thék Endre u. 14.

Telefon: 1-463-51



## Sorompó: veszélyt jelent!

De veszélyt jelenthet kocsijánál a meg nem felelő olaj használata is. Még mielőtt a káros következmények jelentkezhetnének: térjen át a helyes fajta Mobiloilra — önmaga és kocsija érdekében.



# Mobiloil

BEJEGYZETT VÉDJEGY

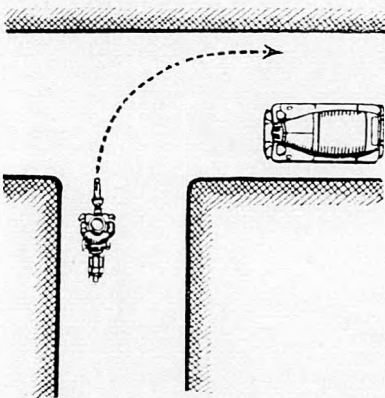
VACUUM OIL COMPANY R.T. BUDAPEST



# Bűnös? Nem bűnös?

EGY KIS LELKI KLINIKA MOTOROSOK SZÁMÁRA, MELYBŐL AZONBAN AZ AUTÓSOK IS SOKAT TANULHATNAK

Tegyük a kezünket a szívünkre! Ugyan hányszor naponta követünk el bűnt, néha enyhe kis bűncsekket, néha pedig főbenjáró nagy-nagy bűnt a közlekedési szabályok és ami még ennél is súlyosabb: a józan ész követelményei ellen? Ha valami sasszemű rendőr ülne a hátunk mögött a szóciuszülésen, vagy pedig az oldalkocsiban, ugyan honnan vennék azt a rengeteg betélapot, melyet ez a rendőr naponta kérne el tőlünk. Tévedések elkerülése végett: nem szándékos bűnökre gondolunk, nem arra, hogy szánt-szándékkal és megfontolt latolgatással hajtunk bele a vörösbe, vagy előzünk személyautót a Margithídon. Amit mi itt bűnnek nevezünk, az inkább amolyan — pesti nyelven — slendriánság, meggondolatlanság, kissé talán lelkiismeretlenség, melyből az esetek 999 ezrelékében nem származik baj. De az az egy ezrelék elég ahhoz, hogy ne mulasszuk el most tavasszal a kötelező fejmosást, mert a löcsei kalendárium szerint tavasszal kórházba kerülni — kellemetlen.

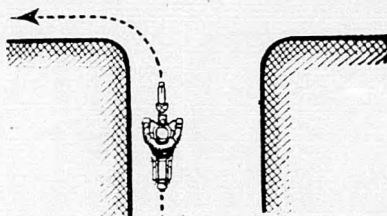
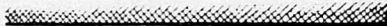


Valljuk be őszintén: mindig betartjuk a nagy ívet, befordulásnál, vagy pedig néha vágjuk a fordulót?

Itt van először a leggyakoribb közlekedési probléma: a kis vagy nagy ívben történő behajtás a keresztutcába. Valljuk be őszintén: ha a keresztutca jobboldali torkolata felé vezet a célunk, minden esetben betartjuk azt a szabályt, hogy nagy ívben és nem vágva a fordulót? Még akkor is, amikor jobbkézről nem közeledik semmi? Betartjuk azt a nyíllal végződő irányvonalat, melyet ábránk mutat be? Még akkor is, ha nincs rendőr a közlekedésben? Igen? Hát akkor jó.

Es amikor a baloldali torkolat a célunk és kis ívben kell fordulni? Mit teszünk ilyenkor? Úgy vágjuk a kanyart elegánsan bedöntve pompás sport

Puch szólónkat, mint Kozma Bandi szokta a Dobogókő nagyfordulóiban? Vagy pedig fittyet hányunk minden eleganciára és azt tesszük, ami észszerű? Szépen lelassítunk, körülnézünk és szorosan a járdaszegély mellé tapadva fordulunk be a mellékutcába? Tudják kedves motoros bajtársaink,

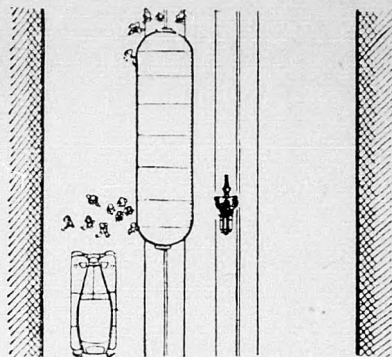


Es amikor kis íven fordulunk be: megállunk, lassítunk vagy pedig bedöntve a gépet, gyakoroljuk a TT stílust?

hogy ilyenkor mi a legokosabb? Vagy amerikai módszerrel egészen megállani egy pillanatra, vagy pedig annyira lelassítani, hogy a tempónk inkább mászashoz hasonlítson.

Vagy amikor előzünk? Hogyan előzünk? Szorosan megmaradunk az előzőtt jármű irányvonalához közel, vagy pedig ami elegánsabb, — de veszélyes, — elegáns ívben „bógnizunk” el mellette? A bógni nagyon szép, kecses és megejtő. Csakhogy jöhet valami szemben, ami keresztezi a bógni útját, mert bógnizás közben alaposan beleszemtelenkedünk a szembejövő forgalom számára fenntartott útfélbe. Figyeljük csak meg az erre vonatkozó ábrát, melyen a szabályos előzési vonalat a vékony, a szabálytalan, elegáns és veszélyes bógnit a vastag szaggatott vonal jelzi.

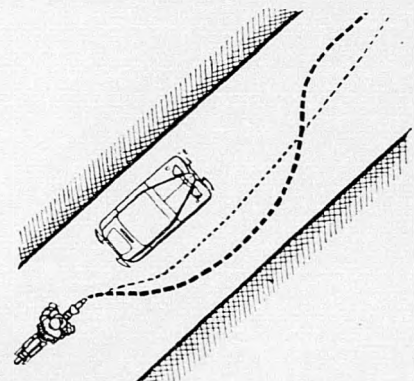
Es ugyan melyikünk csinál lelkiismereti kérdést abból, hogy amikor a villamos ott vesztegel a megállónál és várnunk kellene, hát egyszerűen



Megvárjuk becsületesen a villamos indulását, vagy pedig szabálytalanul jobbról előzünk? Ha igen: számítunk-e a villamos előtt felbukkanó tojásos néntre?

jobboldalról előzünk a derék Beszkárt speciált? Mint azt az ábrán látjuk. Pedig a gyalogosokról már megírta a Névtelen Jegyző, — aki ott ül a ligetben, — hogy mivel agyuk nincsen, csak ritkán gondolkodnak. Es ha agyuk nincsen, hát csodálhatjuk, hogy pont a villamos orra előtt fog előttünk el-lejteni valami szatyros néni és szerencsénk lesz, ha csak a szatyorban levő tojások törnek össze. Pedig ilyenkor nem is annyira a néni a hibás, hanem jómagunk. Mert a néni nem vizsgázott közlekedési rendből, nem ért a forgalomhoz, akármennyire is jól tudja eladni azt a sok zápot, melyet külön az ő céljaira szednek ki a tyúkok alól.

Bizony, naponta igen sokszor előfordul, hogy a saját lelkiismeretünk esküdszéke kimondja a bűnös verdiktet. Es hogy ezt a sok bűnt baj nélkül ússzuk meg, az nem a mi, hanem ki-



Előzésnél vajjon igyeckünk szerényen az oldalunkon maradni, vagy talán elegánsan „belebógnizunk” az ellenirányú forgalom térélfébe?

zárólag a szerencsénk érdeme. A szerencsével pedig — így tanították ezt a negyedik bében — nem illik visszaélni!

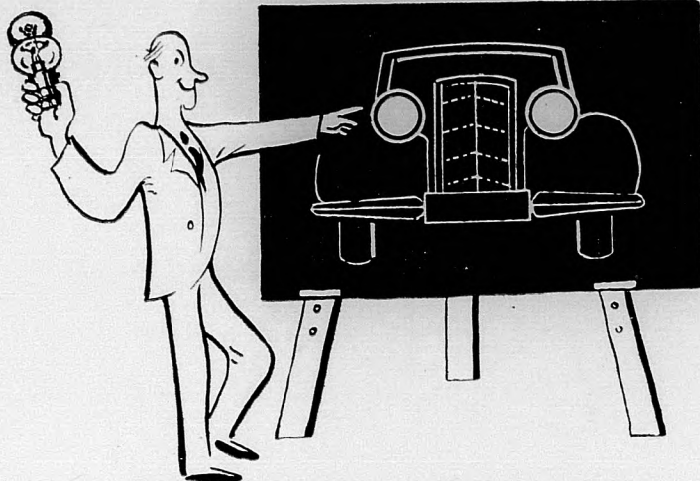
## MAVAG-FORD

EIFEL és V8 személyautók

ERŐ, ELEGANCIA, OLCSÓ

U Z E M ideális egyeztetés

Eladási képviselő: **HAHN ARTHUR ÉS TARSAI** VI. ANDRÁSSY ÚT 10. Telefon \*113-619



*... éjjel és ködben pedig a legjobb*

**Tungstam BICOLOR**

*autólámpa!*

## VI. FRONTHARCOS TURAUT

AUTÓGYŐZTES:

Wiesengrund Ferenc ... (Alfa Romeo)

**CORDATIC**

MOTORKERÉKPÁR GYŐZTES:

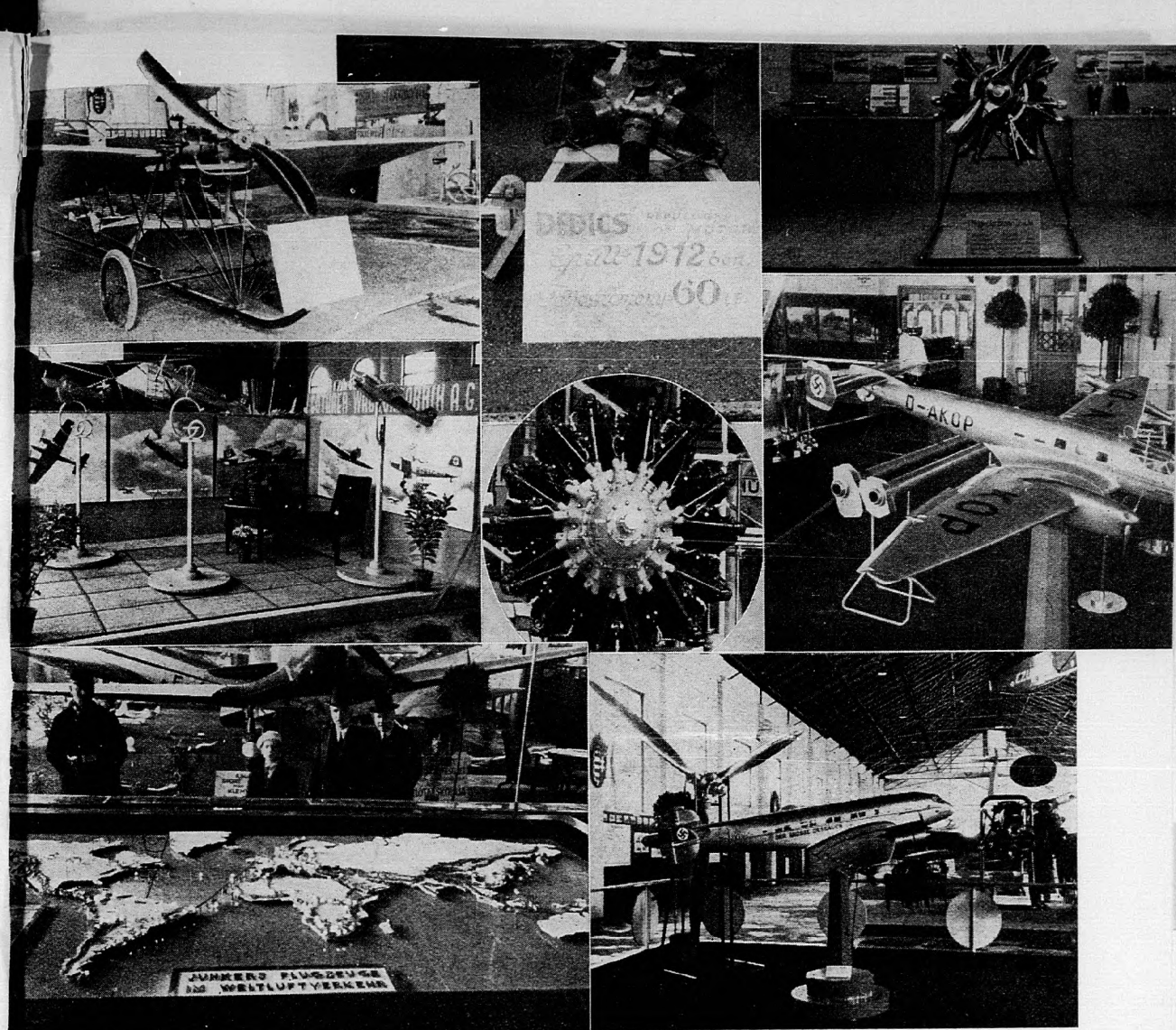
Kozma Endre ... (BMW)

**CORDATIC**

OLDALKOCSI GYŐZTES:

Kugler József ... (Zündapp)

**CORDATIC**



Felső sorban: Zsélyi Aladár 1910-ben épült 25 lóerős repülőgépe. — 1912-ben épült 60 lóerős „Dedies” csillagmotor. — A Bramo-standon a páratlan népszerűségnek örvendő Sh 14A villanymotor aratott osztatlan tetszést. — Középső sorban: a Gothaer Waggon-fabrik három típusát képekben és modelleken mutatta be. — Weiss Manfred gyártmányú dupla csillagmotor. — „Jn 86” típusú 2 motoros Junkers utasgép modellje. — Alsó sorban: Junkers-gépek repülnek a világ minden részén, ezt demonstrálta a Junkers-stand. Háttul Klemm-sportgép látható. — Junkersék büszkesége az új négymotoros, 40 személyes „Jn 90” típus.

## REPÜLŐGÉPKIÁLLÍTÁS A NEMZETKÖZI VÁSÁRON

Az idei Nemzetközi Vásár keretében nagy garral beharangozott repülőgépkiállítást is rendeztek. A kiállítás anyaga a kiállítási helyiség kereteinek megfelelően szerény volt. Sajnálatos körülmény ez, de a mostoha lehetőségek magyarázatát adják. Magyarázat nélkül csupán az a sajnálatos tény maradt, szabad-e ilyen gyöngye propagatív erővel bíró kiállítás megtekintéséért külön belépődíjat fizetnie? Vajdon nem-e anti-propaganda ez? Ez a kiállítási anyag 1938-ban már igazán nem látványosság, a fényképeken bemutatott típusokat a közönség már a képeslapokból ismeri, a modellek javarészt pedig a játékküzletek kirakataiból...

A kiállítás legérdekesebb példánya egy behúzható futóműves *BFW Messerschmitt „Taifun”* volt, mellette egy snajdig *Klemm* és egy kétfedelű *Bücker*

„Jungmann” nyújtottak izelítőt a modern német sportgépek építéséből. A kiállítás főhelyét a *Junkers*-stand foglalta el, ahol hatalmas demonstratív tábla hirdette a desszai gyár gyártmányainak páratlan népszerűségét. A táblából kiderült, hogy Európában 14, Afrikában 2, Ázsiában 2, Amerikában 14 és Ausztráliában 2 légitársasági vállalat repül *Junkers*-gépekkel, melyek két legmodernebb képviselőjét, a kétmotoros *Ju 86* és a négymotoros *Ju 90* „Der grosse Dessauer” típusát a gyár jókora méretű modellekkel ismertette meg a *Ju 52*-t oly előnyösen ismerő magyar közönséggel. Érdeklődést keltettek még a standon a *Junkers*-motorok, különösen a metszetben bemutatott ellendugattyús diesel-konstrukció aratott feltűnést. A *Brandenburgische Motoren Werke* világszerzte páratlan népszerűségnek örvendő

*Bramo SH 14* A csillagmotorját mutatta be, melynek exportja évről-évre bámulatos emelkedést mutat. A *Gothaer Waggon-Fabrik* három típusát mutatta be a kis iskola és sportgéptől a nagy utasgépig pompás fotókon és aprólékosan kidolgozott modelleken, míg a sósói műhely metszetben bemutatott iskola-gépe tanulságos látvány volt. Viszont láttuk a kiállításon az autókiallításban bemutatott *DB 600-as Daimler-Benz* repülőmotort, mely típusal tudvalevőleg a *BFW* gyár szárazföldi gépek számára érvényes 611 km-es világrekordját repülte, nemkülönben a *DB 900/1200* lóerős gigantikus méretű *Zeppelin*-motort. Nagy érdeklődést keltett *Dedies*ék 1912-ben épült 60 lóerős csillagmotorja, nemkülönben *Zsélyi* 1910-ben épült 25 lóerős primitív repülőgépe. Mindkét relikvia a legendás rákosi évek hírneműje. Furesza érzés fogja el a szemlélőt, ha *Zsélyi* gépét, a *Messerschmitt Taifun*-nal hasonlítja össze, vagy a *Dedies* motor után a *Weiss Manfred*-gyár impozáns dupla *Bristol* csillagmotorjára esik a pillantása... Változtak az idők, velük az emberek és még inkább a repülőgépek és motorok!



A legjobban szerepelt motoros, a BMW-vezető Kozma (26) boldogan meséli élményeit a célban. Mellette hibapont nélkül befutott bajtársa, a 27-es Dóry (BMW). *Fotó: Rostás*

Réggel hat óra. A Hősök terén motor-dörgés tépi hangfoszlányokká a rezzenekar pattogó indulóit... Dübörögve indul útnak a 24 órás Frontharcos túraút 30 főnyi mezőnye 16 szoló-, 3 oldalkocsis motorkerékpár és 11 autó... A táv 1380 kilométer: hosszú! A betartandó átlag 60 kilométer: magas! Pláne éjszaka... a Bakonyban... Majd elváltak, ki a legény a gáton! Hajrá, rajta!

Keeskeménen át, Szeged, az első ellenőrző-állomás felé robot a mezőny. Az élespont már túl is jutott rajta, a kontrollállomás telefonjelentéséből a versenynek a Frontharcos székházban permanens szolgálatot tartó vezérkara már tudja a szegedi eredményt: a teljes mezőny átfutott az első kontrollon!

Már Baja, az első időellenőrző állomás jelentkezik a telefonon. Baján ragyog a napsugár, de a versenyzők Szeged előtt

és után megáztak. A hangulat kitünő, az élespont már Dunaföldvár felé robot: Pieber (250 Zündapp) és Holló (200 Méray-Puch) 10-10 büntetőponttal terheltlen hagyják el az első időellenőrzést, míg szegény Pathó Gyuszi (600 BMW old.), az oldalkocsis favorit Szeged és Baja között félúton, Kisszállásnál a verseny feladására kényszerült...

A dunaföldvári kontroll jelentéséből kitűnik, hogy Holló nincsen már versenyben, a pécsi időellenőrzés pedig Beer (Fiat) kiesését, Pieber (250 Zündapp) számára pedig újabb öt hibapont tehertételét jelenti... Kellemetlen epizód a DKW-vezető Komlóssy számára: az oldalkocsis Kugler (Zündapp) hátsó kerekéről felpattanó kö Bonyhádnál beveri a DKW szélvédőjét, a szekurit üveg millió hajszálrepedéssé változik... Nines más hátra, mint eltávolítani az átláthatatlanná vált üveget és szélvédő nélkül



Az oldalkocsis főgyőztes Kugler (Zündapp) a célban. *Fotó: Rostás*

# HÁROMSZOROS FRO 'HARCOS 24 ÓRÁSON

Legjobb autós: Wiesengrund (Alfa).  
Legjobb motoros: Kozma (BMW).  
Legjobb oldalkocsis: Kugler (Zündapp).

vágni neki a még hátralévő 900 kilométeres útnak, az éjszakának, a pornak és a meteorologia által bejósolt éjszakai esőnek, sárnak... Ugy mint szegény motorosok! Előbb azonban még a mecskei 3 kilométeres hegyverseny kerül lefutásra, melynek eredményei pontegyenlőség esetén a helyezéseket vannak hivatva eldönteni.

**Kozma (500 BMW) futotta a legjobb időt a Meeseken!**

**Wiesengrund (2.6 Alfa) volt a leggyorsabb autós, Kugler (Zündapp) a legjobb oldalkocsis!**

A tavalyitól eltérő útvonalon iramodott neki a mezőny a Meesek szeszélyesen vezetett szerpentinjeinek, melyeken a zuzalékfelszórás jelképezte útjavítási munkálatok ugyancsak próbára tették a versenyzőket. A 6.5%-os átlag és 12% legmeredekebb emelkedésű útvonalon a nap legjobb idejét 3 p 41.8 mp-es idővel az autók előtt nagy meglepetésre Kozma Endre (500 BMW) futotta, míg második helyen az Alfa-vezető Wiesengrund, harmadikon a német Hecker (600 Zündapp), negyediken Festetics (2.0 BMW) végzett. Kozma egyik fordulójánál csaknem kiesezett, nagy riválisa, Hecker gyors gépével a laza pályán szintén túlvatosságra kényszerült. Előnyösen mutatta be az új ohv. 350-es Zündappot Zamecsnik, aki kategóriája legjobb idejét futotta, nemkülönben a pompásan küzdő 250-es Puch-gárda élén ifj. Szües, akinek Illichmann-rendszerű hátsóvillárúgózása kétségtelenül felbecsülhetetlen előnyt jelentett a rossz állapotban levő úton. A legjobb oldalkocsis idő Kugler (Zündapp) nevéhez fűződik, míg az autóversenyzők sorából főleg Blum Bélát illeti dícséret, aki régi Lambdájával ismét fényesen megállta a sarat. Íme a hegyverseny részletes eredményei:

### SZÓLÓ MOTORKERÉKPÁROK:

500 km felett: 1. J. Hecker (Zündapp) 3:45.27 mp. — 500 km-ig: 1. Kozma E. (BMW) 3:41.80 mp. A nap legjobb ideje, 2. J. Dóry A. (BMW) 4:01.06 mp. 3. Czulyba M. (BMW) 4:05.35 mp. — 350 km-ig: 1. Zamecsnik T. (Zündapp) 4:08.14 mp. 2. Kesjár J. (Velocette) 4:30.19 mp. 3. Hambach L. (Puch) 4:36.92 mp. 4. Kiss L. (Puch) 4:50.32 mp. — 250 km-ig: 1. ifj. Szües L. (Puch) 4:34.17 mp. 2. E. Mlinkó Zs. (Puch) 4:37.44 mp. 3. Kovács J. (Puch) 4:42.04 mp. 4. Pieber E. (Zündapp) 4:45.14 mp. 5. Rusovszky J. (Puch) 5:03.91 mp. — 200 km-ig: 1. Martinek I. (Méray-Puch) 4:55.34 mp. 2. Domján K. (Puch) 5:01.60 mp.

### OLDALKOCSIS GÉPEK:

600 km felett: 1. Zaymus Gy. (BMW) 5:07.86 mp. — 600 km-ig: 1. Kugler J. (Zündapp) 4:25.36 mp. A legjobb oldalkocsis idő!

### TURAKOCSIK:

2000 km-ig: 1. Blum B. (Lancia) 4:40.87 mp. 2. Kovács K. (Hanomag) 4:47.32 mp. — 2000 km-ig: 1. Andrassy I. gr. (Lancia) 4:26.77 mp. A legjobb turakoosi idő! — 700 km-ig: 1. Komlóssy B. (DKW) 5:42.11 mp. 2. v. Homolya I. (DKW) 6:00.73 mp.

### SPORTKOCSIK:

1100 km felett: 1. Wiesengrund F. (Alfa Romeo) 3:45.18 mp. Az autók legjobb ideje! 2. Festetics E. gr. (BMW) 3:50.15 mp. 3. Köhner Aug. br. (Wanderer) 4:41.01 mp. 4. Gutschy K. (Bugatti) 5:57.40 mp. — 1100 km-ig: 1. Oderwald T. (MG) 4:50.06 mp.



(1) v. Homolya, aki kezdő létére vitte nagyszerűen célba kis DKW-ját. (2) Josef Hecker, a német gyári Zündapp-versenyző büntetőpont nélkül nyerte a nagyszülőgépek versenyét. (3) Köhner Augustus (Wanderer) a célban. (4) Wiesengrund (Alfa-Romeo) volt a legjobban szerepelt autós, kerekén Cordatit. (5) Komlóssy B. DKW-jának kő verte be a szélvédőjét, mégis büntetőpont nélkül, mint győztes vitte célba a nagyszerű kisautót. (6) Festetics gr. (BMW sport) a célban, miután esőben 120-as átlaggal tette meg a Székesfehérvár-Budapest szakaszt. *Fotó: Rostás*



A 350-es győztes Hambach kivágta a rezes hátsóvillárúgós Puchját. *Fotó: Rostás*

kat... Feladják. Elvégre is Veszprémtől közel vannak Budapesthez, meg ki tudja, mit rejteget még a Bakony jár-

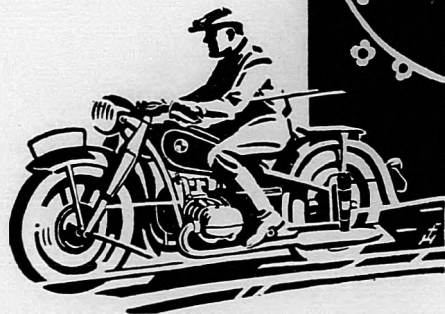
# FRONTHARCOS TÚRAÚTNAK ABSZOLÚT GYŐZTESE CSAK EGY VAN...

Kozma, kétéves, mindennapi használatban levő normál 500 kcm. BMW motorjával éri el a verseny legjobb eredményét, az összes járművek között. A négy büntetőpontmentes befutó közül három BMW motoron éri el eredményét.

Kérjen magyarnyelvű gyönyörűkivitelű ismertetést

## URBACH

HUNYADI-TÉR 12. SZ.



hatatlanná felzött agyagja Keszthelyig?

Erről a székesfehérvári időellenőrző állomásra befutók beszéltek... És akik hallgattak, azok helyett beszéltek a hibapontok...! A mindezülig hibapont nélkül futó Kovács (Hanomag), Hambach (350 Puch) és Szücs (250 Puch) 5-5, az ugyancsak hibapont nélküli Homolya (700 DKW), Kiss (350 Puch), Martinek (200 Méray-Puch), Domján (200 Puch) és Kugler (500 Zündapp old.) 10-10, a pont nélküli Mlínkó (250 Puch) és Zamecsnik (350 Zündapp) pedig 15-15 pontot kapott... „Zami“ szerepe tragikus volt: tarsolyában a kategóriagyőzelemre predesztináló meceseki idővel Keszthely után a Székesfehérvárra vezető betonon kapott két szögdefektusa fosztotta meg a biztos győzelemtől... Zaymus (600 BMW old.) és Pieber (250 Zündapp) Fehérváron nem is adták 50-50 pont alatt... Pieber legalább egy elütött nyúllal vígasztalódott...

Végre a célban...

És amíg a fél éjszakán át szakadó esőben sarazó mezőny Székesfehérváron piheni fáradsalmait, a balatoni út budaörsi elágazásánál kijelölt célhelyen valósgós autós-motoros tábor várja a befutókat. A sort Wiesengrund Franci nyitotta meg 2.6 l-es Alfa Romeoján, boldogan fogadja a gratulációkat. Nem sokat beszél, csak sokatmondóan állapítja meg:

— Komoly verseny volt... egészen komoly!

És boldogan nevet hozzá, hiszen ennek az „egészen komoly versenynek“ ő volt a legjobb autós szereplője! Pár méterrel mögötte Festetics hófehér, snajdig 2 l-es BMW sportkocsija dübörgött be a célba. Ő a második autós. Miután a Mecseken 5 mp.-el elmaradt Wiesengrund idejétől.

— Festeticsel együtt 30 perc alatt jöttünk Székesfehérvárról — meséli Wiesengrund — ami 120-as átlagot jelent. Az esőzattal sáros út meg se kolytyant... Kerekeinken Cordatic volt...

Egyre-másra érkeznek a befutók. A verseny egyetlen hölgyindulója Kohner Augustya hibapont nélkül hozza célba Wanderer sportkocsiját. A német Hecker (600 Zündapp) az első szoló befutó, hibapont nélkül áll, de az ugyancsak büntetőpont nélkül befutó 500-as BMW vezető Kozma-Dőry-Czulyba trió élvosa Kozma Bandi, hála meceseki útvonalrekordjának, ezáltal elhalasztja előle a legjobb szoloménekek kijáró babérokot. Most Kugler fut célba 500-as oldalkocsis Zündappjával és tradicionálisan immár harmadik évben egymásután a Zündapp színek számára biztosítja a Frontharcos versenyen legjobban szerepelt oldalkocsis címet. Azután jön a Puch-invázió! A rúgós hátsóvillás Puchok a Hambach—Kiss kettősnek biztosítják a 350-es kategória két első helyét, de a Szücs—Mlínkó kettős a 250-es kategória két első helyét is a Puch színek számára foglalják le. Itt vannak a 200-asok is: a két győztes Méray—Puch menő, Martinek és Domján a Frontharcos versenyek történelmében az elsők, akiknek 200-as gépeken sikerült abszolválniok e nehéz 24 órás versenyt! Pedig Domján szakadt gázbowdenjét térdére esavarva, lábball adagolta a gázt... De seba! Örül itt már mindenki. A Zündapp-menők a 100 százalékos megbízhatóságot dokumentáló 4 Zündapp a startnál — 4 Zündapp a célban mottóval büszkélkednek. Ranschburg direktor is megelégedett: Kozma, Wiesengrund és Kugler a verseny főgyőztesei mellett sokan mások is Cordaticon arattak babéraitak. Külfön ünneplésben részesül a két DKW-menő Komlóssy és Homolya, akik a mezőny

legkisebb hengerűrtartalmú kocsijain futottak diadalmas versenyt. A Puch-vezető Szücs—Hambach—Domján trió meglepéssel állapítja meg, hogy érdemes volt szombatra bezárni a Hambach—ifj. Szücs cég helyiségét, melynek rollóján tábla hirdette, hogy:

„A Frontharcos verseny miatt zárva!“

De nem hiába. A cég két első és egy második díjat nyert! Stilszerűen a főnökök: Hambach és ifj. Szücs nyerték az első, szerelőjük: Domján Károly pedig a második díjat! Elképzeljük, milyen büszkén nyitották ki hétfőn reggel az üzletet... Joggal! Melyhez gratulálunk! Ime a részletes eredmények:

### SZÓLÓ-MOTORKERÉKPÁROK:

- 500 kcm felett: 1. J. Hecker (600 Zündapp) 0 bp.  
500 kcm-ig: 1. Kozma E. (BMW) 0 bp., 2. J. Dőry A. (BMW) 0 bp., 3. Czulyba M. (BMW) 0 bp.  
350 kcm-ig: 1. Hambach L. (Puch) 5 bp., 2. Kiss L. (Puch) 10 bp., 3. Zamecsnik T. (Zündapp) 15 bp. — Kiesett: Keszár J. (Veloette).  
250 kcm-ig: 1. ifj. Szücs L. (Puch) 5 bp., 2. E. Mlínkó Zs. (Puch) 15 bp., 3. Pieber E. (Zündapp) 70 bp. — Kiesett: Rusovszky J. (Puch) és Kovács J. (Puch).  
200 kcm-ig: 1. Martinek I. (Méray-Puch) 10 bp., 2. Domján K. (Puch) 10 bp. — Kiesett: Holló J. K. (Méray-Puch).

### OLDALKOCIS MOTORKERÉKPÁROK:

- 600 kcm felett: 1. Zaymus Gy. (BMW) 69 bp.  
600 kcm-ig: 1. Kugler J. (Zündapp) 10 bp. — Kiesett: Pathó Gy. (BMW).

### TURAKOCSK:

- 2000 kcm felett: 1. Blum B. (Lancia) 0 bp., 2. Kovács K. (Hanomag) 5 bp.  
2000 kcm-ig: 1. Andrassy I. gr. (Lancia) 0 bp.  
1100 kcm-ig: Kiesett: Beer O. (Fiat).  
700 kcm-ig: 1. Komlóssy B. (DKW) 0 bp., 2. v. Homolya I. (DKW) 10 bp.

### SPORTKOCISK:

- 1100 kcm-ig: 1. Wiesengrund F. (2600 Alfa-Romeo) 0 bp., 2. Festetics E. gr. (1960 BMW) 0 bp., 3. Kohner Aug. br. (1949 Wanderer) 0 bp. — Kiesett: Gutschy K. (Bugatti).  
1100 kcm-ig: Kiesett: Oderwald T. MG).

# Meier (BMW) Eilenriede-győztes

Németországban hozzátartozik a tavaszhoz a hannoveri Eilenriede évszázados fái alatt felzúgó motor-dübörgés, az Eilenriede-verseny évek óta a német versenyszézn tradicionális kapunyitó eseménye, melynek lefolyását Európaszerte óstatlan érdek-lődés kíséri.

Az Eilenrieden lehall a lepel mind-arról a sok-sok titokról, amit a gyárak versenyszályai a téli hónapok szor-gos munkájával készítették elő a ta-vasz nagy motorcsatáira. Az Eilen-riedetől évről-évre — úgy konstrukció-kat, mint eredményeket illetőleg — meglepetéseket várunk és ezek a me-glepetések az idén sem maradtak el.

A 19 elstartolt 250-es masina sorából ismét Kluge DKW-je volt a leggyor-sabb, starttól kezdve az élen feküdt és miközben saját 109 km-es útvonal-rekordját 117 km-re srófolta fel, a má-sodik helyre futó márkatársát, az ugyancsak régi rekordon belül futó Petruschket, az utolsó előtti körben 121.5 km-es körrekordot futva, másod-szor is lekörözte. A félelmetes erőt kép-viselő Kluge—DKW kettős harcckészé-gét ezen eredmények ékesen igazol-ják, a 250-es DKW masinák tavalyi óta ropantul meggyorsultak.

A 350-es kategória a multban Né-metországban nem nagy érdeklődést keltett, a versenyeket az egyedural-kodó gyári NSU-team emberei egymás között intézték el, ellenfeleiknek, né-hány privátmenőnek csak a dicsőség morzsái maradtak. Nem úgy az idén! A félelmetes Fleischmann—Bodmer—Hentze NSU-trió emberére akadt! Ami-ről már hetek óta suttogtak, valósággá vált: DKW is megjelent a porondon! Az 500-as, kéthengeres gépek alap-vető konstrukcióját megőrző 350-es ma-sina, melyről lapunk más helyén köz-lünk érdekes konstrukciós detailokat, már a start előtt félelmetes fegyver hírében állt. Mindenki tudta, hogy ha a gép gyertya- és hűtésproblémáját sikerült megoldani és a hosszútávú versenyeken sikerült a többszöri hűtő-víz-töltést kiküszöbölni, úgy DKW ko-moly riválisként száll az NSU-menők-ke szemben síkra. DKW a 350-es ka-tegória küzdelmeibe való bekapcsoló-dásával egyben főlőlesleges házi-rivali-zálást szüntetett meg: Kluge mellől a 250-es kategóriában kiemelte Winklert, akit a rendkívül tehetséges újonc Wünsche-vel megerősítve, a 350-es osz-tályban szerepeltet a jövőben. A DKW betörés sikerült! Győzött Winkler, 118.8 km-es átlagával megdöntve az angol Mellors 116.6 km-es rekordját, a má-sodik helyet 2 mp-cel Fleischmann (NSU) foglalta el, harmadik lett Wün-sche (DKW). NSU új versenygépeit még nem állította sorompóba, de a neckar-sulmiakat amúgy is balszerencse üd-dözte: Bodmer bukott, Hentze már a startnál igen sok időt veszített... A ta-valyinak duplájára emelt 60 körös verseny-táv utolsó harmada sok izgal-mat hozott: Fleischmann nyargalt az élen, majd Wünsche és végül Winkler vette át a kommandót, míg a végső fázisban Fleischmannnak sikerült a két DKW-menő közé furakodnia. Tanulság: a 350-es német versenygépeken még akad csiszolni való. A 250-esek telje-sítményének figyelemmel tartásával nem elég gyorsak. Kíváncsian várjuk

az új NSU versenygépek debütjét...

És végül lássuk az 500-asokat. Meu-ner, az Autó-Union versenyvezetője nem indította el Hamelchlet, hír szerint az egykori Norton-menő még nem szokta meg eléggé a 200 kg-os nagy DKW-t. A verseny ilyenformán a BMW-vezető német bajnok Gall biztos győ-zelmét ígérte és hogy még sem így lett, annak a BMW ragyogó képességű újonca, Georg Meier volt az egyedüli oka! Igen, Georg Meier a Wehrmacht acélszürke uniformisos motoros „Guss-eiserner” őrmestere, aki élete másod-ik versenyét futva — első győzelmét aratta. Meier motoros zseni, amilyen-nel a német motorsport talán még sohasem dicsekedhetett. Képzöljük el, mit jelent az, reális versenyben egy tel-jes percet verni Gallra, a tavalyi ver-seny-táv dupláján, 128.1 km-re srófolni



Georg Meier

fel Gall tavalyi 125.5 km-es rekordját és végül 134.9 km átlaggal új kör-rekordot futni... Meier tud küzdeni. Kilencedik helyen futott, három kör után már második volt és csak a 48-ik körben vette át a vezetést. Az Eilen-riede legnagyobb meglepetése felít-lenül Meier őrmester úr volt!

## 1·8—2·7 Volt



Nem kell mérőműszert a telep ellenőrzésére vásárolnia. Mi karbantartjuk akkumulátorját, hogy hosz-szabb élettartama legyen. Szakembereink rendelkezé-sére állanak, ha generál-javításra, új telepre vagy töltésre van szüksége.

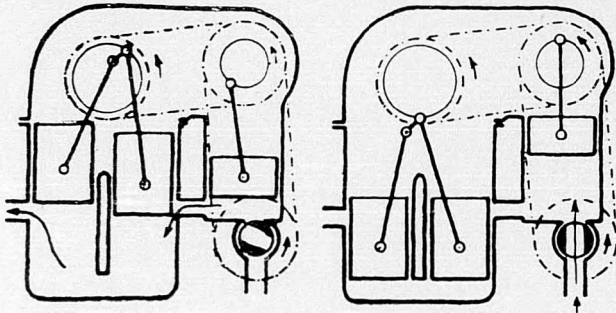
**BOSCH RÓBERT KFT.**  
akkumulátor servicek az ország  
minden nagyobb városában!

# Mi újság az új, 1938-as német versenymotorok frontján?

A mi az elsőbbálás lányoknak a jogászból, az a német versenymotoroknak az Ellenriede, ahol a gyárak sorban vonultatják fel azokat az új modelleket, amelyekkel az év erőpróbián vesznek részt. Itt láthatja először munkában a nagyközönség az új konstrukciókat, a gyárak feltűzőt titkaikat, melyek mellett marcona szerelőlegények és vészjósó arcú versenyszóltávezetők állnak őrt. Az új versenygépekről általában kevés szívárog ki, külsőleg nem sokat látni és bizony nehéz összeszedni azt az anyagot, melyből hű tükörképet lehet nyerni.

Mi mindent lehetett látni az Ellenrieden?

A legérdekesebbek az új DKW versenymotorok voltak, különösen az új 350-es, mely külsőleg az 500-as kicsinyített mása, bár működés, illetve konstrukció szempontjából egészen más. Amíg az 500-as, két forgószelepes, kétütemű, 250-es motor kombinációja, addig a 350-es nem forgószelepes, hanem töltődugattyús konstrukció és úgy fogható fel,



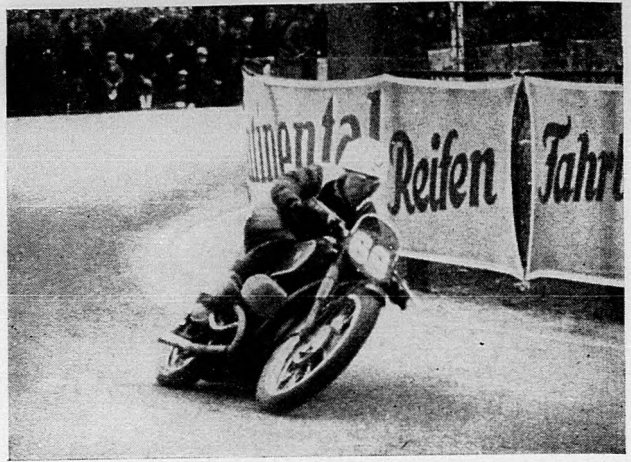
Ez a forgószelepes 250-es DKW-motor sémája. A gázkeverék felül, a forgószelepen át jut a töltőszivattyúba. Itt a töltődugattyú komprimálja és az átáramló csatornán át jut a kétütemű motor robbanótérébe. A baloldali séma a szívást mutatja, a jobboldalinal a forgószelepet éppen zár, a felfelé hatoló töltődugattyú összepréselte a gázt, melyet nyomás alatt juttat el az alsó holtpont után levő ikerdugattyúk fölé.

mint a bevált 175-ös megkettőzése. A gyár kísérletei szerint ugyanis termodinamikai szempontból a 175-ös vált be a legjobban és szinte hajszálra közelítette meg a 250-es teljesítményét. A 350-es be is váltotta a reményeket és mai alakjában valóban kétszerannyi a lóerőteljesítménye, mint a 175-ösnek. A komplett gép 30 kilóval könnyebb, mint a tavalyi, sebessége lényegesen emelkedett.

A 250-es DKW versenymotor 1938-as köntösében forgószelepes megoldású. Úgy kell a működését elképzelni, hogy — mint általában a kétütemű versenygépeknél — külön töltődugattyú (szivattyú) komprimálja elő a gázt, mielőtt az a robbanótérbe jut. Hogy ezt jobban megértsük, gondoljunk csak a szabványos kétütemű motor működésére, melynél a motor a karburátorból a karterbe szívja be a friss gázt, az itt előkomprimálódik és bizonyos túlnyomás mellett jut az átáramló csatornákon keresztül a robbanótérbe. A töltődugattyús versenymotornál az előkomprimálás nem a karterben történik, nem a motorban lefelé haladó dugattyú préseli össze az alatta levő gázt, hanem ezt külön hengerben dolgozó külön dugattyú végzi. A forgószelepes DKW konstrukciónál a forgószelepek az a hivatása, hogy adott pillanatban megnyitja az utat a karburátor és a töltőszivattyú között, aminek eredménye a nagyobb gázsebesség és a tökéletesebb töltés. A forgószelep természetesen nemcsak nyit, hanem adott pillanatban zár is, ami által teljesen pozitív hengertöltést ad. A forgószelep a robbanótértől távol dolgozik, a normálisnál alig magasabb hőmérsékleten, nincsen tehát alávetve mindazon defektus-lehetőségeknek, melyek a négyütemű kísérleti forgószelepes motoroknál adódnak.

Az új 500-as DKW versenymotor tulajdonképpen két forgószelepes 250-es motor kombinációja és még nem verseny-érett. Csak a tréningen futott néhány kört és utána leparancsolták a pályáról a gyáriak, a versenyben a tavalyi modellek vettek részt.

Az 1938-as BMW versenygépek külsőleg nem mutatnak újítást: elől és hátul teleszkóprugózás és csak árnyalati



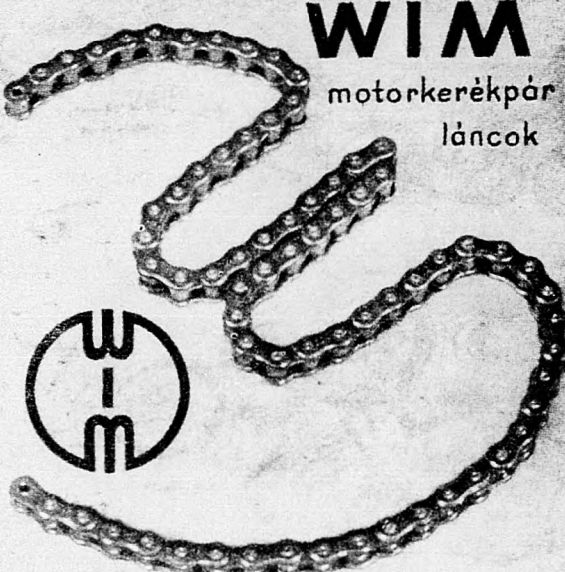
Az új BMW versenymotorok érdekessége: a karburátorok előtt levő légvédő kupakok.

különbségek az 1937-essel szemben. Hogy „belül” mi a változás, azt csak sejteni lehet, mert a gépek gyorsabbak, nagyobb a motorok lóerőteljesítménye és valamivel jobb a gépek útfekvése is. A BMW gyár két éllovasa: Gall és Meier különben a napokban a Man-szigeten járt, egy kis angol TT-tréninget vettek és úgy hírlik, hogy indulnak a nagy angol világv versenyen.

Az új NSU-k sem mutatnak újítást. A gyár a 350-es kategóriára fekteti a súlyt, mert nincsen elég klassziszmenője ahhoz, hogy az 500-ba is teljes erővel szálljon be. Érdekes, hogy a gyár megtartotta a merev hátsó villát és az idén nem is jön ki rugósvázás versenygéppel. Viszont a beavatóttak igen jól tudják, hogy Moore igazgató — aki még angol polgár korában a híres Norton versenygépeket konstruálta — már készen is van az 1939-es versenymodellek terveivel. Úgy hírlik, hogy a legújabb NSU versenygépek V elrendezésű kéthengeres és kompresszoros motorral lesznek ellátva — hátsóvilla-rugózással. Vannak, akik úgy tudják, hogy az 1939-es NSU versenygépek már 1938 nyarára megjelennek és első startjuk közvetlenül az angol TT előtt lesz, hogy a Man-szigeten az 500-ban induló BMW-k mellett a 350-ben emeljék magasra a német zászlót.

# WIM

motorkerékpár  
láncok



RENOULD-COVENTRY  
LISZENC

## MINDEN SZAKÜZLETBEN

# HIREK

## Abt Friauban

A krieani nemzetközi dőrtrekk-versenyek hőse Schneeweiss (Gigant) volt, aki három futamban is verte a Jawa-vezető Gunzenhausert és a dán Sjöberget. Schneeweiss 105 km-es átlagsebességeket ért el futamokban, pompás teljesítményei elismerésül Hühlein a helyszínen NSKK-szakaszvezetőnek nevezte ki. Az oldalkocsis versenyek során a mezőny egyetlen magyar résztvevője, Abt István, eredménytelenül végzett, fix oldalkocsis gépével tehetetlen volt a dűhető banking-sídecarokon dolgozó vendéglátókkal szemben, akiknek élén a Sarolea-vezető Mach könnyűszerrel 96 km-en felüli átlagot ért el.

**Amerikai üzletkép:** Ford eladási szervezete márciusban 37.110 drb-ról 48.436 darabra emelte fel új kocsit forgalmát. A használt kocsit eladásokat Fordék ugyanezen idő alatt 77.000 darabról 122.000 darabra tornázták fel. Utóbbi körülmény igen nagyjelentőségű, hiszen éppen a hatalmas méretekben felgyülemlett használt kocsianyag fenyegette az amerikai autókerekedelem rentabilitását.

A francia Peugeot-gyár nagyjelentőségű megállapodást létesített a belga FN-gyárral, melynek értelmében a gyár jelentékeny része Peugeot tulajdonába került.

Amerika februári autógyártása 47%-kal maradt el a tavalyi februári termelésétől.

A Glocknerstrasse tarifáját 25%-kal csökkentették.

Az autós Európabajnokság futamai a francia, német, svájci és olasz nagydíjak lesznek. A bajnokságot Caracciola védí.

John Cobb az Eyrton-féle 502 km-es abszolút sebességi autóvilágrekord megdöntésére készül. Mint tudjuk, Eyrton kocsija 4765 lőerőt reprezentált, ezzel szemben Cobb kocsijának két 12 hengeres Napier repülőmotorja együttesen „csak” 2500 lőerőt ad le, viszont a kocsit teljes súlya 6000 kg-nál kevesebb lesz, ami az ebbe a „kategóriába” eső kocsik súlyának csak fele! A Cobb-rele hiperversenykocsi első keréktávja 1,68 m, hátsó keréktávja 1,07 m. A két motor a kocsit közepén nyert elhelyezést, egyik az első, másik a hátsó kerekeket hajtja meg. A Railton konstruálta kocsit rövidesen startra készen áll.

## Németek az angol SS-n!

A Man-szigeti TT-versenyekre az idén úgylátszik a német gyárak is erősen felkészülnek. Ez igazolják a BMW-gyár és az Auto-Union leadott nevezései, melyek szerint BMW 500-as kompresszoros masináit Gall, Meyer és az angol West, az Auto-Union 250-es DKW-gépeit Kluge, Wünsche és az angol Thomas fogják a Man-szigeti versenyen vezetni.

1875 óta az idén fordult elő először, hogy a német acélgártás meghaladta a világranglista élén álló Amerikai Egyesült Államok acéltermelését!

Az Auto-Union a monzai és nürburgringi próbák után arra az elhatározásra jutott, hogy új konstrukcióit elsősorban az Eifel-versenyen állítja starthoz.

A francia autópár vezetői az eladási árak emelésének gondolatával foglalkoznak.

Az Egyesült Államokban 24 millió személy- és 4 millió teherautó van forgalomban. Az autópár beleértve a gumigyárakat is, az elmúlt évben 590.000 munkást foglalkoztatott. A kereskedelem és szerviz-üzemek 1.200.000, az út- és hidépítések 340.000 embert foglalkoztattak. Az USA-ban 3.105.000 ember mint gépkocsivezető, 161.400 mint autóbusz-sofőr és 300.000 mint taxisofoőr keresi kenyerét.

Az átlagos amerikai középkereset megépítéséhez 860 kg acél, 175 kg öntött vasat, 30 kg gumit, 23 kg üveget, 13 kg rezet, 12 kg ólmot és 7-7 k horganyt és mangánt használnak fel.

Az amerikai autógyárak a béresökkentésekkel egyidejűleg egyszerűbb kivitelű típusok gyártását vezetik be, melyek gyártását két gyár már meg is kezdte.

Hitler az Albán királynak valóban fejedelmi nászajándékkal kedveskedett. A Führer ajándékát, egy 3,2 l-es Mercedes-Benz kabriólet Werlin igazgató adta át a szkieptárok uralkodójának.

Los Angelesben Ofenhauser két versenykocsit épít, melyek az új GP-formula szerint készülnek. Az egyik 3 literes, 8 hengeres típusot Zoller-kompresszorral, a másik ugyancsak 3 literes, de csak 4 hengeres konstrukciót Roots-kompresszorral szerelték fel.

Amerikában, mint már megírtuk volt, 1937-ben 4.728.142 autót gyártottak, amihez 4 milliárd kiló acél, 828 ezer kiló öntött vasat, 142 ezer kiló gumit és 109 ezer kiló üveget használtak fel. Az új kocsik gyári gumiszerevélye, egy pótkereket beleértve, az elmúlt évben közel 24 millió pneumatikot reprezentált!

Franciaországban normalizálták a kocsitípusok — elnevezéseit. A 4 ajtós, 6 ablakos csukott kocsi a „Limuzin”, a 4 ajtós, 4 ablakos csukott kocsi a „berlina”. Ezen két típusmegjelölésnél az ülések száma nem játszik szerepet. Továbbiakban: 4-5 ülés, 2 ajtó, 4 ablak jellemzi a „Coach”-t, 2-3 ülés, 2 ajtó és 2 ablak a „Coupe”-t.

Ausztriában június 1-től kezdve Bécs és Alsó-Ausztria kivételével, érvénybe lép a Jobbra hajtás. Bécsben és Alsó-Ausztriában csak október 3-án lép életbe az új közlekedési rend.

Egy középmeretű autógumi előállításához két jól kifejlesztett gumifa egy évtizedei hozama szükséges.

Japánban bejelentették a benzinjegyek bevezetését. Az idők jele: kenyérjegy helyett — benzinjegy.

Az amerikai autópár csökkenti a béreket: General Motors jelentékeny béresökkentése után, Chrysler is 10%-os béresökkentést hajtott végre. A Dearborni Ford-gyár legutóbbi 15%-os munkáselbocsátására újabb 5%-os létszámcsoökkentésével duplázott rá.



# Continental

GUMIÁRU KERESKEDELMI KFT

BUDAPEST, V,  
ROTHMERE U.  
(BALATON U.) 2  
TELEFON: 122-042

Útban a berlini kiállítás szenzációja, a 350-es KR35 SN és SS

## VICTORIA

Garantált 115 ill. 125 km/h sebesség!  
250-es supersport Victoria raktáron.  
100 km-en felüli sebesség!

Érdeklődjön a képviselőnél:

**Koppányi Budapest, Desseffy u. 47**  
Sunbeam és Norton képviselő.

## SEBESSÉGMÉRŐJÉT

megjavítja: **ÓRAGYÁR, Tömő ucca 26**

# Mutassa a benzinszítát!...

Nézzünk végre szembe  
a benzinszita babonájával!

A Mosonyi uccai vizsgákon szinte percenként elhangzik a felszólítás: mutassa a benzinszítát! És jaj annak, akinek kocsija nincsen szítával felszerelve, mert a szakértő urak jobban ragaszkodnak a szítához, mint rántottsírkéhez a prézli. Szerencsére ma már nem olyan veszélyes az ügy; nem mintha a hivatalos szigor enyhült volna, hanem inkább a szita-kölcsonzó-üzemeket illeti a hála, mely „üzletág” határozottan virágzik.

Mire való a benzinszita? Kétfeladata van: először is szűri a benzint és távol tartja a tisztátalanságokat, melyek karburátorduguláshoz vezethetnek, másodsor pedig véd a tűz ellen. Így szól az elmélet. A gyakorlat azonban nagyot cáfol az elméleten, mert a szita nem tartja távol a tisztátalanságokat és nem véd meg a tűz ellen. Ami az előbbiből maradéktalanul derül ki.

## Miért nem szűr a benzinszita?

A benzinszita azért nem szűr, mert részben nincsen mit szűrnie, részben pedig nincsen olyankor a helyén, amikor szűrnie kellene. Nincsen mit szűrnie a szítának azért, mert a benzint a finomítóban alaposan megsűrrik, szűrve kerül a tankkocsiba, innen több szűrőn át jut a benzinkút földalatti tartányába. A kútban magában három szűrőn halad át a benzin, amíg belekerül a csőbe és a modern benzinkút csőve nem gumiból készült, hanem fémbetétje van, itt sem kerülhet piszkos benzinbe. Összefoglalva: az üzemanyag kristálytisztán, minden



A Telefongyár Rt. Ignis gyertyakiallítása a Nemzetközi Vásáron.

szennytől mentesen kerül tartányunkba. Viszont benzinszítánk ellenére is eldugaszolná a karburátorunkat, ha benne piszokszemcsék volnának, mert a benzinszita likacsai túl gorombák ahhoz, hogy visszatartsák a — nemlétező piszkot.

## Amikor a kútkelző tölt

Másrészt pedig a kútkelzőnek első dolga kiszedni a szítát, amikor bedugja a kút csőfullánkját a tartányunk betöltőnyílásába. Mert a szita nem elég hosszú ahhoz, hogy befogadja a csövet, a csapnak csak a végét képes befogadni és ha a kútkelző így töltene, úgy töltés közben egészen biztosan kicsúszna. Természetesen más volna a helyzet, ha a gyárak mechanikailag elég szilárd, bő és a tartány fenekéig érő, rögzített szítákat adnának. Ma azonban, amikor minden fillér számít, nem várhatunk tőlük olyan barátsági gesztust, mely százezres száráknál egész kerek összegre rúgna.

## Miért nem véd a benzinszita robbanás ellen?

A hatósági előírás tűzrendészeti okokból követeli a benzinszítát. A jó előmenetelű tanulók ugyanis emlékeznek még a Davy-féle biztonsági lámpákra, melyek lángját finom fémszítapalást védi, — mint azt a hetedik gimnázium fizikaóráján tanították. Csak hogy a benzintartány körül nincsen bányalég és nincsenek — fizikatanárok. Akik pedig elmagyaráznak, hogy

a benzinszita mennyire nem véd a robbanás ellen, mert hiszen köztudomású, hogy a száraz, de benzingőzőkkel teli tartány az, amelyik robban, a tell tar-

## CELLAETERN

a luxusautó szórólakja.  
Tökéletes, olcsó.

Gyártja: **Krayer**

lakk- és festégyár  
Budapest, V, Váci-út 34

Angol  
**MORRIS**



**WOLSELEY**

autók főképviselete

**DEMÉNYI ÉS FIA**

GRÓF ZICHY JENŐ UCCA 17. SZÁM.

Service, javítás, alkatrész  
saját üzemünkben.

# Graco

a legújabb világrekordok karburátorja

VEZÉRKÉPVISELET:

**M. A. K.**

MOTOR- ÉS  
AUTÓKELLÉK RT.  
Budapest, Jókai ucca 11

Telefon: 126-834

tány viszont ég, ha meggyújtjuk és közben valami elmés fújtatóval gondoskodunk arról, hogy a tartány belsejében meg legyen a szükséges oxigénmennyiség.

De nem véd a szita a tartány égése ellen azért sem, mert a szita csak belelóg a benzinbe és ha elég mély meg akkor is lángra kaphatna — ha ugyan hajlandó erre — az üzemanyag, ha a tartány csak félig van teli. És tegyük fel a kérdést: mikor gyulladhat meg a tartány? Amikor kinyitjuk a zárókupakját, hogy üzemanyagot töltsünk. Olyan hülyét pedig ritkán látni, aki égő gyufával vagy cigarettával kereskedik a nyitott benzintartány körül, vagy éppen gyufafejnénél akarja megállapítani, hogy mennyi üzemanyag rejtőzik még a tartány sötét hasában. Ha meg akad ilyen kíváncsi, annak éppen elég alkalmá van ahhoz, hogy felgyujtsa a kocsit, hiszen a karburátorhoz is odatarthatja a gyufát alig nagyobb fáradsággal.

Látjuk tehát, hogy a benzinszita nem egyéb, mint hosszúra és vastagra sikerült copf. Melvet éppen ezért a hatósági rendelkezések az idők végtelenségéig meg fognak követelni.

### „Hátizsák . . .”

Ezen a címen adta ki háborús és irredenta verseinek kötetét az ismert és népszerű detektív-motoros, Kepes Ferenc. A humor és veszés királya ezúttal a líra után nyúlt, melynek hangjai lélekbemarkoló szépséggel festik az olvasó szeméi elé a nagy háború hangulatát és a nagy háborúból megtért öreg baka lelkének rezdüléseit.

Kepes Ferenc versei között marandó értékűek is vannak. A legmegkapóbb a Hátizsák című, a leglélekbemarkolóbb az Az én parancsnokom című, melyben az igazi katona ragaszkodása csendül meg volt parancsnokával szemben.

Lapunk nem foglalkozik esztétikai kérdésekkel, nem kívánunk tehát irodalmi méltatásba fogni. Csak annyit, hogy büszkék vagyunk Kepes Ferencre, aki — kis kötet a tanuja — éppen olyan sikerrel kezeli a lélek húros hangszerét, mint amilyen eredményességgel forgatta annakidején versenyről-versenyre motorkerékpárjának gázszabályozóját.



# „50”

## A LEGTÖKÉLETESEBB KISKOCSI

Az 1400 km-es Frontharcos Túraúton sikerrel szerepelt  
200 ccm. **MÉRAY-PUCH** motorkerékpárok



**SZABÁLYOZÓKKAL** (drehgriffekkel),  
**EMELTYŰKKEL** és **KORMÁNNYAL**  
voltak felszerelve.

**Kapható minden szaküzletben.**  
Képviseli: **UNGÁR GYULA** Budapest  
VI, Horn Ede ucca 18. Telefon: 112-541

### **BIZTONSÁG!**

## **SZILÁNKMENTES ÜVEG**

*Szereltesse azonnal*

**FORGÓ ÉS TÁRSA** cégnél  
Budapest, Dohány u. 16-18. T.: 138-470

# Bocsánat, hogy pneu közbeszól — és egy kis gyengédségért esedezik!

A pneumatikot kordszövetből és gumiból gyártják. Viszont abban a pillanatban, amikor az autós kezébe, illetve kerekére kerül: átváltozik valami furcsa keverékké, mely a bűnbak-ság és hamupipókeség elegye. Azért hamupipóke, mert az autós úgy elhanyagolja, mint szarvasbika nyáron a tehenét, amikor pedig megúvna az elhanyagoltság állapotát, fellázad és sztrájkba lép, olyan bűnbakká lép elő, melynek szarva sem látszik ki az átkok súlya alól. Az autós pedig roppant lendülettel támad rá a gumisra és — becsapva éri magát. Mindenre gondol, csak arra nem, hogy sajátmaga a ludasa annak, ha a gumija nem 50, nem 40, nem 30, hanem már 20.000 kilométer után váltja ki a rokkantigazolványát.

A pneuval gyengéden kell bánni, kímélni és ami a legfontosabb: ápolni!

A gumi anyagának árt a magas hőmérséklet, halálos ellensége a benzín és az olaj. Ne hagyjuk tehát égő napon állni a kocsit és ne állítsuk a garázsban olajtöcsébe. A nedvességet sem szereti a gumi, nem árt tehát időnként, úgy tavasszal, befestetni az abroncsokat, eltávolítani a rozsdat és gondoskodni arról, hogy a tömlő és a köpeny közé ne találjon utat a nedvesség.

De nemcsak kémiai hatásokkal szemben érzékeny a gumi, élettartamát a mechanikai hatások is kedvezőtlenül befolyásolják. Ha első kerekeink „szitálnak”, ha túl nagy az „összenézésük”, ha rosszul vannak „spurtban”, hibás a lengőtengely beállítása, hibás a fékbeállítás: mindez gumit eszik.

A pneu ápolásának első parancsolata: helyes légnomást! Tartuk be a gyári táblázatok utasításait és a gumik felfúvásánál legyünk tekintettel a mindenkori terhelésre is. Ha állandóan négy személyt fuvarozunk, úgy keményebbre kell pumpálni a gumit,

mint két személynyi teher esetében. A gumigyárak nyomástáblázatai kissé túloznak, az élettartam fokozása kedvéért túlzottan magas nyomást írnak elő. Ilyenkor a gumi tovább él, de a karosszéria hamarabb rázódik szét, nem beszélve saját vándorvesénkről. A legjobb: eszmecserét folytatni a képviseléssel, vagy valami vén rókával és

**Minél magasabb a hőmérséklet és minél nagyobb a sebesség: annál erősebben kopik a gumi — amint ez a táblázat szemlélteti.**

Hőmérséklet Celsiusz fok	Sebesség km/óra		
	48 km	64 km	80 km
5° kopás	100%	120%	154%
15° kopás	201%	254%	338%
25° kopás	340%	430%	564%
35° kopás	493%	662%	950%

**Mit mond ez a táblázat? Nem kevesebbet, mint azt, hogy ha nyáron 35 fokos melegben 80 kilométeres sebességet futunk, úgy majdnem tízszer annyi a gumifogyasztás, mintha télen 5 fokos melegben ötvenen alul haladunk! Ebből tanulhatunk.**

az arany középutat választani. Például: az egyik legnépszerűbb német kiskocsi 17×4.50-es gumiját előírás szerint 2.0 atmoszférára kell felfújni, a gyakorlatban azonban az 1.6 atm. vált be a legjobban.

Amikor túra előtt felfújjuk a pneut, mindig legyünk figyelemmel a hőmérsékleti viszonyokra. Ha a hűvös garázsban belepumpáljuk guminkba a két atmoszférát, mire a bécsi országút forró betónján elérjük Komáromot, a nyomás a melegedés következtében néhány tizeddel fokozódik.

Nagyon ügyeljünk arra, ne hogy túlterheljük a gumit. A gyári utasítás megadja a maximális terhelést. Eddig és ne tovább. Mert a 10%-os túlterhelés — pontos kísérletek kapcsán derült ki — 17% többletkopást jelent és ha 25%-nyira terheljük túl a gumit, úgy élettartama már 35%-kal csökken. Ha viszont a megengedett legnagyobb terhelésnek alatta maradunk, úgy az élettartam erősen növekszik. Ezért ajánlatos túlméret gumit használni. A túlméret néhány pengővel drágább, viszont több 10.000 kilométerrel él tovább. Ha tehát lehetséges, minél „kövérebb” gumit válasszunk.

A gumi kopása a sebesség fokozásával aránytalanul növekszik, vizsgáljuk csak meg a keretben közölt kis táblázatot. És azt is eldőrülja a táblázat, hogy meglebben mennyivel nagyobb a kopás, mint hűvös időben. A sebesség tehát nemcsak üzemanyagban követelődik, hanem gumiban is. Mi ebből a tanulság? Lehetőleg ne nyáron állítsunk fel egyéni sebességi rekordokat.

Rengeteg gumit takaríthatunk meg: egyszerű vezetési technikával. A hirtelen gyorsítás, hirtelen fékezés, az indirekt sebességben történő „meghuzatás” erősen koptatja a gumit. És olyankor is rengeteg gumi fogy, amikor úgy vesszük a fordulót ott a jánoshegyi szeptentinen, hogy a gumi csak úgy fűtül. A lazán felszórt kövek, az éles járdaszegélyek is halálos ellenségei a guminak. Ne álljunk tehát szorosan a járdaszegély mellé és ha történetesen útépitésen vezet át sorsunk, úgy kinyomva a kupplungot, guruljunk át szép lassan az éles közúzalékon, ahelyett, hogy motorral húzatnánk a gépet.

A pneumatik hű szolga! Szolgálatiért nem kér többet, mint egy kis gyengédséget. Miért ne szavazunk meg neki?  
**Rostás Sándor.**

KÖDBEN, PORBAN,  
ESŐBEN, HÓBAN  
EGYARÁNT TISZTÁN  
LÁT, HA AUTÓJÁRA

# BNG

**REFLEKTOR-  
ÜVEGET  
SZERELTET**

**VILÁGSZABADALOM!**

**PÁRJA: P 25.-**

**BNG VEZÉRKÉPVISELET: BUDAPEST, IX, VIOLA UCCA 48  
TELEFON: 13-70-10**



**KÉPVISELET  
JAVÍTÓMŰHELY  
ALKATRÉSZRAKTÁR**

**LENDER ÉS UJLAKY**

**VI., DESSEWFFYU. 26. TEL.: 129-687**



**Kilométerjelzők, sebességmérők,  
autó- és stopperórák javítóműhelye és raktára  
óra- és óronommechanikai ipar**

**SCHVARCZ TESTVÉREK**

**Aranyéremmel kitüntetve  
Budapest, Podmaniczky ucca 59. Telefon: 12-96-24**

# FRONTHARCOS 24 ÓRÁS!

**Az év legnehezebb versenye!  
...Közel 1400 km-es versenytáv!...  
...Hatvan kilométeres átlag!...  
...Szakadó eső, agyagos,  
felázott, másodrendű utak!...**

## ...ÉS MÉGIS!

Az Országos Frontharcos Szövetség VI. Frontharcos Túraútajának

## GYŐZTESE

**DKW**

**MEISTERKLASSE**

KOMLÓSSY BÉLA vezetésével

**HIBAPONT NÉLKÜL!**

## MÁSODIK

**DKW**

**MEISTERKLASSE**

vitész HOMOLYA J. vezetésével

**Két DKW a startnál - két DKW a célban!  
100%-os megbízhatóság!**

*Mailáth, Budapest, Lehel ucca 2*

# SPEEDOIL – az üzemanyagban?

Fogyasztását csökkenti!

Motorja sebességét és rugalmasságát fokozza!

A savképződést

megakadályozza!

Óvja hengerét és dugattyúját!

Meghosszabbítja gépének élettartamát!

Tehát

# SPEEDOIL-t az üzemanyagba!

OLAJ KFT., Bpest V., Gyöngyház u. 4

Tel.: 290-382

## Nem zsírt, hanem olajat a sebességváltóba és differenciálba!

Naponta látni egyes „speciális” autójavitó műhelyekben, amint a szerelők kilószámra töltik bele a sárga tovtztsírt a sebességváltókba és differenciálokba. Mert a köztudat szerint: ezekbe zsír való. A valóság pedig az, hogy nem zsírt, hanem olajat kell tölteni a transmíziós részekbe, mert csakis az olaj végezheti el az itt is szükséges tökéletes kenést.

Úgy a sebességváltóban, mint a differenciálban fogaskerekek dolgoznak igen nagy fordulatszámokkal és nagy terhelés alatt. Ha itt zsírt alkalmazunk, úgy a merev kenőanyag az alkatrészek fordulatszáma következtében róluk lecentrifugálódik és idővel a fogasok szárazon futnak, ami nemcsak igen erős kopást okoz, hanem melegedést és berágódást, tehát költséges defektust.

Az olajnál más a helyzet. Korántsem olyan merev, mint a zsír, hanem még a legsűrűbb fajta olaj is nyúlós-folyós. Ha a forgó alkatrészek le is centrifugálják magukról az olajréteget, az nem tapad meg a differenciál és sebességváltóház belső falán, hanem összegyűlik a teknőben, ahonnan azt a fogasok ismét magukkal ragadják, a kenés tehát folytonos.

Természetesen az említett alkatrészek kenésére speciális olajakra van szükség, sokszor olyan keverékekre, melyek zsírból és olajból állanak. Amellett az is igen fontos, hogy az ilyen speciális kenőanyag habmentes legyen, ne képződjék belőlük a fogasok forgása-gyúrása következtében hab, mely nagy levegőtartalma miatt csak nagyon gyengén ken. A jó sebességváltó és differenciál olaj lehetőleg állandó viszkozitású legyen, hőhatásra ne veszítse el teljesen testességét, viszont a téli hidegben ne merevedjék meg, ami a kapcsolást erősen megnehezíti és a differenciálban erős fékező hatást kelt.

Az egyes gyárak ma már szigorúan előírják, hogy sebességváltókba és differenciáljaikba milyen kenőanyagot kell tölteni. Tartsuk magunkat az előírásához és ha kocsink műhelybe kerül, gondosan ügyeljünk arra, hogy a sárgaszíros bódón lőtávolon kívül legyen.

HAMBACH L.

ÉS

Ifj. SZÜCS L.



Motorkerékpár

ÚJ ÉS HASZNÁLT

Gyári alkatrész

Olaj, Gumi

JAVÍTÁS

VI., JÓKAI U. 28 (HORN EDE U. SAROK)

TELEFON: 12-14-00

Használt motorkerékpárok garanciával

## HUSZÁR GYÖRGY

Autó-motorkerékpár alkatrészek és lánctechnikai szaküzlet.

VI. JÓKAI-U. 1  
ARADI-U. SAROK  
TEL.: 1-244-11.

Motorkerékpárlánco, JÁPMotoralkatrészek, Burman, Sturmev, Moss, Huri sebességváltóalkatrészek, DUREX dugattyú, dugattyúgyűrűk, szelepek, ömlesztések, mindenemű alkatrészek nagy raktára.

„CYKLON” vulkanizáló meglelt vezérképviselete.

Firestone

HIGH SPEED

PNEUK

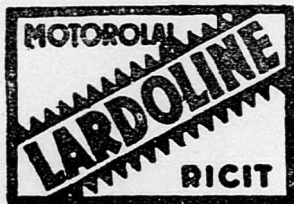
a vezérképviseletnél:

PNEUMATIK ÉS GÉPJÁRMŰKELLÉK BEHOZATALI KFT.

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

Ügyvezető: Vajda András

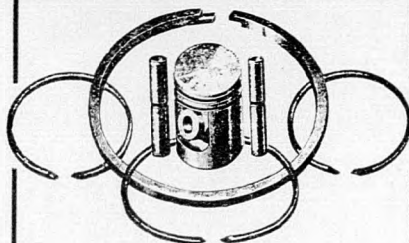
TÁVIRATCÍM: FIRESTONE



## RUDAS SÁNDOR

műszaki vállalata

Budapest, VI., Jókai tér 9. szám. Telefon: 118-026



A kiváló „LUBUS” könnyűfémdugattyúk városi lerakata. - Hőkezelt dugattyúgyűrűk 1/2 mm-es emelkedéssel. - Chromnikkel d. csapszegek 2/10 mm-es emelkedéssel. - Golyós és görgős csapszegek, acélgörgők minden méretben raktárról legolcsóbban. - Nagymeretű d. gyűrűk gőz- és gázmotorhoz. Golyós és görgős csapszegejavítások. Motor- és autöhengerek készítése. Főtengely-csiszolás. - Dugattyúremunkálás. - Szelepek. Foszforbronz.

## DEDICS TESTVÉREK

autójavitó specialisták

HENGER ÉS FŐTENGELY KÖSZÖRÜLÉS

Edzett fogaskerék és alkatrészgyártás

VIII., THÉK ENDRE UCCA 15. SZ.

TELEFON: 1-303-45

Összes márkájú motor-kerékpárok szakszerű javítása előnyös áron

TÓTH IMRE VI. Hajós u. 15 (Opera mellett.)  
Telefon 115-194

Kétütemű motorok speciális javítása!

## AUTOSERVICE és KARBANTARTÁSOK

két- és négyütemű autók szakszerű javítása. Hengerköszörülés, dugattyú készítés

LŐRINCZ

IX., Ferenc-tér 6.

Tel.: 141-017

# MIUJSÁG, HÉBLI ÚR?

— Május 22-én dőrtrekk-versenyt rendez sporttelepén a Beszkárt motor-szakosztálya. Kíváncsian várjuk, gyökereket tud-e verni végre nálunk is ez a számos országban oly népszerű sportág?

— *Hallom, a Mobiloil-kupát az FTC nyerte?*

— Ugyvan! A KMAC kezdők-versenyén az egyes ellenőrző állomásoktól beérkezett összesítőlapok áttekintése után megállapítást nyert, hogy a Mobiloil-kupa ezévi nyertese az FTC II. motor-kerékpáros csapata lett 276 ponttal.

— *Mi lett a sorsa a Duna SC hölgy-versenyének?*

— Lemondták! Résztevők hiányában.

— *Mi hír a szakmában?*

— Óriási népszerűségnek örvendenek a hátsórúgózású új 350-es Puch-masínák! Egyik boldog tulajdonos, ifj. Variassy István mezőgazdasági kamarai s. fogalmazó a következőket írja a Puch-műveknek:

„A 350 GS igen nagy érdeklődést kelt mindennél, amerre megfordulok vele s számosan érdeklődnek az ára, illetve a fizetési feltételek iránt. A gép meg is érdemli ezt az érdeklődést, mert minden várakozáson felül a legmesszebbben kívánalmakot is kielégíti, amit egy motor-kerékpárral szemben felállítani lehet. Erőtéljes, kifogástalan gyorsulás, biztos, csúszásmentes, sima és egyenletes gördülés, rossz úton is tökéletes rúgózás és ugrálás nélküli, abszolút útrafekvés az igen értékes, felülmulthatatlan jellemzői, párosulva a gyakorlatban is már régen jól bevált szerkezeti megoldásokkal és tetszetős formával, úgy, hogy minden érdeklődőnek a legmelegebben ajánlhatom.”

Kell-e ennél szebb elismerés?

— *Más hír?*

— A Koppányi-céghez megérkezett a

350-es hátsóvillárúgós Norton versenygépek első példánya. A boldog tulajdonos Forray Béla, aki nagy ambícióval készül a szezon versenyekre. Más. A túszezren közeledtével aktuálissá válik az útlevél és nemzetközi vezetői jogosítvány. Fényképeket bele olcsón és jól, a Párisi Áruház készít. Ismét más. Maszszív építésű, kényelmes, szép oldalkocsit akar vásárolni? Kőfalvi raktárán óriási választékot talál. A minőségéért a Kőfalvi név felel! Megint más. Az osztatlan népszerűségnek örvendő Wim, magyar motor-kerékpárlánccal öröm a motorozás. Más. És ha üzemanyagot tankol, ne mulassza el a tartányba 10 liter üzemanyagoként egy mérce Speedoil tölteni. A mérceül a kanna zárókupakja szolgál. A Speedoil használata csökkenti a korróziót, azért gazdaságos üzemet eredményez és a motor élettartamát növeli.

— *Hallom, a Zündapp-képviselet kezelési utasítást adott ki?*

— Ugyvan! A Zündapp-gépeket képviselő Pajor Imre cég jelentős anyagi áldozattal sietett vevői kényelmére lenni, mikor praktikus összeállított könyveske formájában a Zündapp-gyár valamennyi típusát felölelő szakszerű kezelési utasítást adott ki, melyet díjmentesen bocsájt a Zündapp-tulajdonosok rendelkezésére.

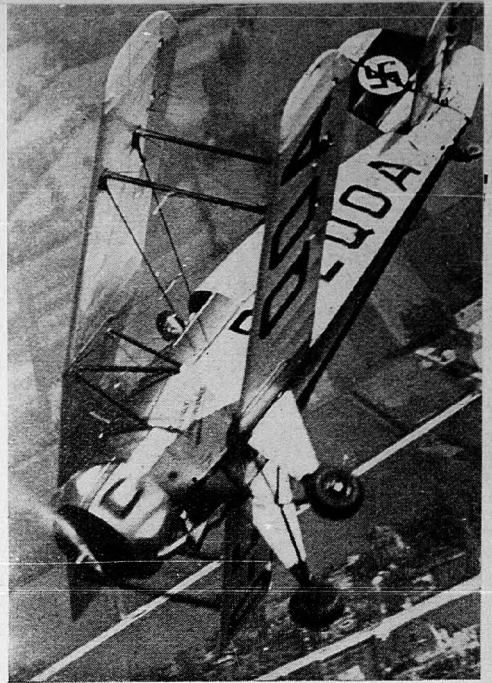
— *Más újság a piacon?*

— Újdonság: megjelentek a BNG-reflektorüvegek a magyar piacon. A BNG-reflektorüvegek minden kényelmi szempont előtt is jelentős megtakarítást jelentenek az autós számára, mivel használatuk esetén főlőségessé válnak úgy a ködlámpák, mint a sárga égők és kanyarlámpák. A BNG-üvegek poros utakon is a legnagyobb biztonságot nyújtják, sűrű ködben is 20–30 méterre hatásosan megvilágítják az utat, ideális tompított fényt és távfényt biztosítanak. A BNG üvegek ára igen olcsó, bizonyára hamarosan népszerűek lesznek!

— *Más újság?*

— Sárkány Imre és Dénes László, a Steyr-Daimler-cég volt főtisztviselői V. gróf Klebelsberg (Hold) uca 21. sz. alatt autóvállalatot alapítottak, mely főképpen használt autók vételével és eladásával fog foglalkozni. A vállalat több autógyári képviselettel történt megállapodása alapján, az ezek által becsesült kiváló minőségű, használt autókát, gyári garanciával, igen versenyképes áron fogja forgalomba hozni. A közönség nagyon nélkülözött egy olyan megbízható vállalatot, mely használt kocsik iránti igényeket ki tudja majd elégíteni és így az új vállalkozásnak híret mindenki örömmel fogja fogadni.

A cég az összes legújabb típusú, igen keveset használt Steyr személyautókat raktárról tudja azonnal szállítani Steyr gyári garanciával. Továbbá raktárról szállíthatja a Fiat 1100 és az 1500, legújabb típusokat. Alkalmi vétel egy összesen másfélhónapos, 6 üléses Lancia Aprilia, az elképzelhető legnagyobb luxus kivitelű 6 üléses Farina karosze-



A párisi műrepülőbajnokságot Breda SH 14A motorral szerelt Bücker Gungmann gépen a német Hagenburg nyerte a cseh Novak és a francia Cavalli előtt.

riával. A cég raktárain a legkülönbözőbb márkájú használt, de jókarban levő kocsikat megtaláljuk. Sárkány Imre és Dénes László szakértelme és szolid üzletviteli garancia a pontos kiszolgálásra.

— *Hallom, átköltözték Jurkó és Rónák?*

— Ugyvan, Szerkesztő úr! A Jurkó és Róna automobiljavító üzem és karoszeriagyár Váci út 66. szám alatt volt, üzemét kibővített telepére, a Zápolya uca 15–17. sz. alá helyezte át. A jelentékeny kibővített üzem természetesen még fokozott mértékben fog vevőinek rendelkezésére állani, a Nagy mérnök vezetése alatt dolgozó szerviz-üzem még fokozott mértékben fogja kiérdemelni új keretei között a kocsikarbantartatók százaiknak elismerését, amire a Jurkó és Róna üzem precíz munkájával mindenkor rászolgált.

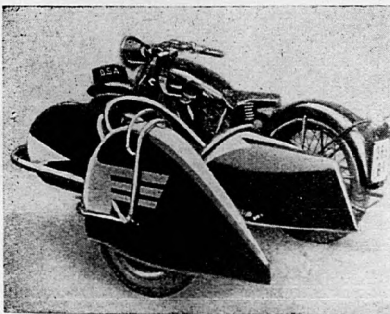
— *Új képviselet?*

— A magyar autósakma mind szélesebb körű külföldi kapcsolatokat vesz fel. Az elmúlt hetekben a világhírű Transal pennsylvaniai olajgyár hazánkban lerakatot létesített a keleteurópai piac ellátására. A Transal név fogalom az egész világon és azt országunkban is rövidesen megismerik. Jellemző a gyár: annak jelszava: „Primus inter pares”.

**Fényképét** vezető jogosítványhoz, azonnal, 2 darab rendelésnél, **darabja 48 fillér**  
**FOTO PÁRISI, Párisi Nagy Áruházban**

Felélős szerkesztő és kiadó:  
**KRAMER JENŐ**  
Általános Nyomda, Könyv- és Lapkiadó Rt.  
Nyomdaért teletelős: Dr. Uj István.

## OLDALKOCSIK



**minden célra**

**KŐFALVI** Nagyfuvaros u. 15  
Telefon: 138-397

## Urvezetők! Hölgyvezetők!

Csak országunk legmodernebb, egyetlen törvényszékieleg bejegyzett „Viktória” autószakiskolában tanulnak,

mert csak itt vezethet 1938-as típusú autókön kívánsága szerinti időben. Csak itt mutatják be Németország világfilmjét 5000 méteren, ahol az autó üzeme, szerkezete és kezelése látható szemléltetőleg. Garantált vizsga, Műhelygyakorlat. Részleltetés. Saját szakkönyv.

Kérjen tájékoztatót: legmodernebb „VIKTÓRIA” AUTÓSZAKISKOLÁTÓL, BUDAPEST, VI., ANDRÁSSY ÚT 2. SZÁM, Telefon: 120-814

# FIAT



NOBLESSE OBLIGE

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

Mintaterem: V., DOROTTYA UCCA 2. TELEFON: 182-848