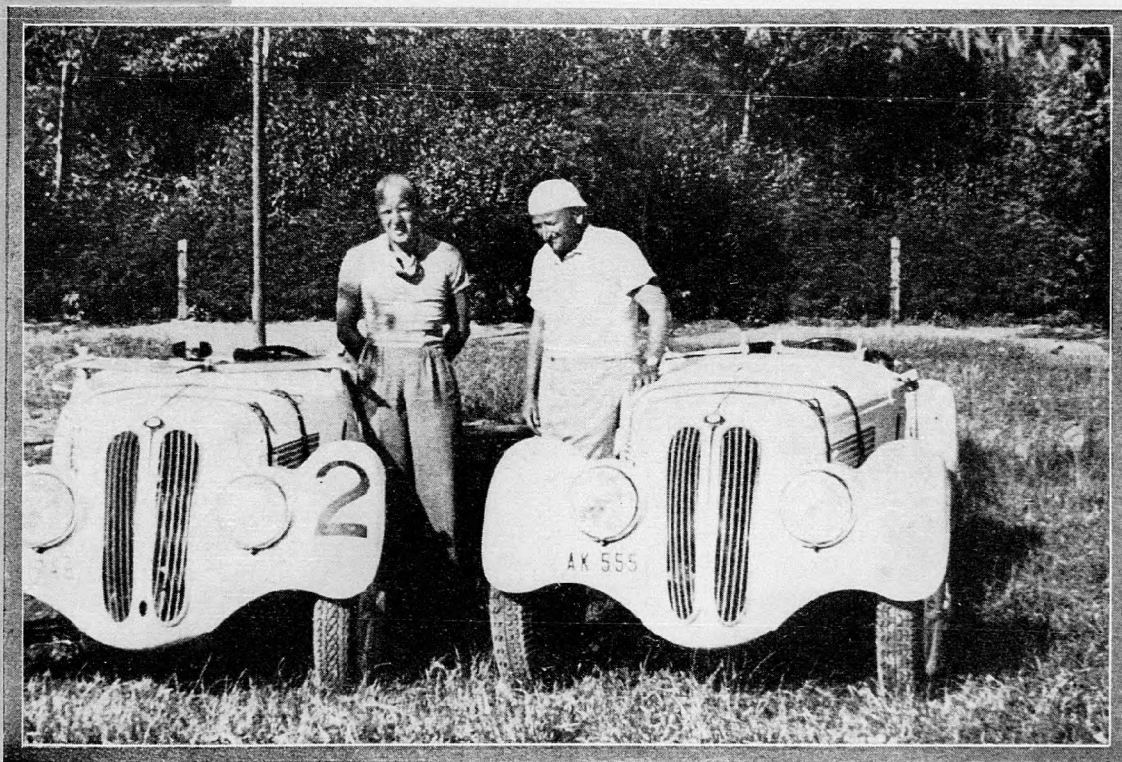


114

AutóMotor



BMW

Festetics Ernő gróf (BMW) és Delmár Walter (BMW) nagyszerűen szerepelt a KMAC Delmárdíjas túraversenynén. Festetics abszolút győzelmet aratott, Delmár a sík- és hegyiversenyen ért el nagyszerű időt, a pompás fehér kétlitéresek kitétek magukért.



DELMÁR WALTER JUBILEUMI TÚRAVERSENY

1500 kcm. feletti sportkocsikategóriában
ELSŐ és a vándordíj nyertese
 gróf Festetics Ernő (BMW)

2000 kcm. feletti túrakocsikategóriában
ELSŐ dr. Bossányi Péter (Lancia Aprilia)

500 kcm-es solomotorkategóriában
ELSŐ Kozma Endre (BMW)

350 kcm-es solomotorkategóriában
ELSŐ Kesjár János (Velocette)

600 kcm-es oldalkocsikategóriában
ELSŐ Pathó Gyula (BMW)

CORDATIC
CORDATIC
CORDATIC
CORDATIC
CORDATIC

CORDATIC A TÖKÉLETES AUTÓPNEU

Szabad az út!



Országúti sebesség mellett sem érheti baleset, ha távolbaható, erőshangú jelzőberendezéssel nyit utat kocsijának. Minden körülmények között megbízható, egyetlen gombnyomásra azonnal megszólal a

BOSCH

elektropneumatikus vagy tányérkürt
 egy vagy több hangra, esetleg hangváltó automatával

Szakszerű szerelés a BOSCH-házban, vagy a legközelebbi BOSCH-szolgálatnál

AUTOPULSE vill. benzinszivő	BRAMMER tagolt gumiékszij	BURGESS hangtompító dob
HARDY csuklókapcsoló tárcsa	HERMETIC cseppfolyós tömítő anyag	
MILLER gumikalapács	TITEFLEX hajlekony fémtömlő	TUMBLER aut. fényesítő
Dénes és Friedmann R.-T. Budapest, VI., Dessewffy ucca 29 Telefon: 128-986 Sürgőnycim: Défaghause		
ZSIRZÓ prékes és csövek	LÉG-SZIVATTYÚK	KERÉK felerősítő csavarok és anyák
AKKUMULÁTOR saruk	VULKANIZÁLÓ prések	
MOTOR indító-szivattyúk	FÉNYES anyag csavarok	SIMMS tengely kapcsolók

DELMÁR WALTER JUBILEUMI TÚRAVERSENY 1938

ÚJABB MEGGYŐZŐ **DKW** SIKER

a 800 kcm.-es autókategóriában

640 km.-es távon

65 km.-es előírt maximális átlaggal

HIBAPONTNÉLKÜLI

GYŐZTES a

DKW - MEISTERKLASSE

Komlóssy Béla vezetésével

Az évad legkomolyabb túraversenyein, a 24 órás Front-harcos-túrán, a KAC Reznicek vándordíjas versenyén és most a Delmár Walter jubileumi túraversenyen elért

**SOROZATOS DKW
AUTÓGYŐZELMEK**

félreismerhetetlen bizonyítékai a DKW autók teljesítményének, megbízhatóságának és strapabírásának!

VEZÉRKÉPVISELET:

MAJLÁTH, VI., LEHEL UCCA 2

FIGYELEM!



ÚJ



HANOMAG

KÉPVISELET!

HANOMAG ÖSSZES TIPUSAIT

23 HP „KURIER” 1.1 lit.

35 HP „REKORD” 1.5 lit.

55 HP „STURM” 2.3 lit.

csukott kabrio-limuzin és kabriolé, 2 és 4 ajtós
kivitelben, raktárról szállítja a vezérképviselőt:

TICHY TESTVÉREK

AUTÓKERESKEDELMI VÁLLALAT

ÚJ MINTATEREM:

BUDAPEST, VI., ANDRÁSSY-ÚT 28

(a volt Osztrák Forgalmi Iroda helyisége)

TELEFON: 128-990, 121-994

Saját javítóműhely és szervicéház: VI., PAULAY EDE U. 47

Kérjen prospektust és árajánlatot!

Nyílt levél

Nagyságos

Dr. Láncoz János rendőrtanácos úrnak,
a Közlekedésrendészeti Központi Rend-
őri Büntetőbíróság vezetőjének.

Budapecsten.

Mélyen tisztelt Tanácsos Uram!

Szíves elnézését kérem, hogy soraimat nem a posta, hanem az Autó-Motor útján juttatom el nagybecsű címére. Két oka van ennek: először is jólesik lespórolni a m. kir. postán azt a tíz fillért, másodszer pedig úgy érzem, hogy amiről ebben a levélben szó fog esni, nem kizárólag kettőnkre tartozik.

Újlag elnézését kérem azért is, hogy leveleimet — szemrehányással kezdem. Igenis, szemrehányással. Mert Tanácsos Uram kitűnő riporttémától fosztott meg, hiszen amikor néhány nappal ezelőtt bélyegzős idézéssel kényszerültem oda a Mészáros-uccai közlekedési büntető bírósághoz, csak úgy ágaskodott bennem az elhatározás, hogy személyes tapasztalat alapján írjam meg mindazt, amiről oly sok rémeset hallani autókörökben. És szent volt bennem az elhatározás, hogy a büntetést nem fizetem ki, hanem annak rendje és módja szerint leülök, hogy majdan kortársaim okulására megírhasam a közlekedési kihágást elkövetett autós szörnyű szenvedéseit az illetékes kerületi kapitányság fogdjájában. Vármesebb pillanataimban azt reméltem, hogy talán annyit kapok, amiből néhány napi toloncház is kinéz. Mert az lenne csak az igazi téma, igaz, hogy utána három hétig növesztheti az ember a lenyírt haját.

De tartunk sort.

Az „eset” a Margithidon történt. A hidlábnál, ahogyan azt a rendőri jelentés mondotta, ahol a járda mellett cammogó és gyanús teherautóképi vidéki fuvarozó autót előztem. Sajnos, néhány pillanattal később kiderült, hogy az a teherautóképi ocsmány vén Tatraköcsi személyautó volt a „javából” és csak egyéni szerenésére jellemző, hogy az, aki kételyeimet eloszlatta: a betétlapot követelő őrszemes rendőr volt.

Latba vetettem minden szónoki tehetségemet: hiába. A rendőr hajthatatlanabb volt, mint a mozi reklám purgódiktátora és fájó szívvel voltam kénytelen életemben először megválni egyik betétlapomtól. Van fogalma, Tanácsos Uramnak, mennyire fájt ez a válás? Hiszen kerek tizenöt éve koptatok uccát, országutat, most éppen a tizedik géprejű járművet igyekszem tönkretenni, ledaráltam vagy negyedmillió

kilométert, az Eiffel-torony alatt szerettem gumit, az Ulm-i fogház előtt eseréltem szelepet, a birminghami országotun pucooltam gyertyát, de közlekedési kihágásért még nem fogtak fölön soha. És hála a kegyes sojnak (titokban bevallva rábeszélőképességemnek is), még sohasem kerültem abba a helyzetbe, hogy — amint az a napokban megtörtént — egyenruhás altiszt csengessen be a lakásomba azzal a bizonyos szürke papírlappal, melyre az van odaírva, hogy idézés. És melynek hátlapján hosszú magyarázatot lehet olvasni azoknak sorsáról, akik az idézésre nem jelennek meg.

Amint az idézést elolvastam, elhültem, mert Tanácsos Uram személyesen idézett meg. Nagy lehet a bűnöm és nagy lesz a büntetésem, — gondoltam, — hogy éppen a legfőbb közlekedési bíró előtt kell megjelennem. Mert — mint tapasztalatlan az ilyen ügyekben — azt képzeltem, hogy minél nagyobb a bűn, annál magasabbrangú a bíró és annál nagyobb a büntetés. Mennyivel könnyebb szívvel mentem volna el a Mészáros-uccába, ha mondjuk csak rendőrfogalmazó, vagy a legrosszabb esetben kapitány írta volna alá az idézést. De mingyárt legelőször maga a Tanácsos Úr idéz? Úgy érzetem magamat, mint a betörő, akinek ügyét a Krayzell ömeltőségághoz osztották ki. Aki — úgy mondják törvénytörési riporter kartársaim — oly bőkezűen adogatja a dologházat, mint trafikos a Nikotex Leventét.

Es pontban tizenkettőkor megjelentem a Mészáros-ucca 19. szám alatt. Ötperces keresgélés után végre megleltem a helyet, hiába írták ki, hogy ott valami MÁV intézmény székel. Es miközben rőttem a lépesőket: gondolatban már készült is a cikk. Melyben majd megírom, hogy kétórai várakozás után végre kinyílt az ajtó. És hogy az íróasztalnál ülő egyenruhás úr türelmetlen és sértő modorban miképpen ripakodott rám. Szinte írtam már magamban azt a cikket, melyben végre — bevallom

őszintén — kijönhetem mindazt, ami a behajtani tilos tábláktól, goromba fő-törzsörmesterektől, jelöletlen tiszta keresztelésektől, büntetőparancsoktól, újra-vizgáktól és egyéb földi jóktól sujtott autósok szívében gyűlik össze az évek során. Abban a hangulatban kopogtatam be, idézésemet szorongatva az ajtón, mellyel a gyomorsavas színkritikus ül be a zsülyébe, azzal a kérelmelhetlen előítélettel, mely szürke verebet lát a legkakasabb fácaiban.

— Nos! Lovagiasan és türelemesen becsánatot kell kérnem!

Az egész tárgyalás nem tartott két percig! Az asztalnál jóképű, öreg rendőrtörzsörmester vette át az idézést és — barátságosan helyetl kínált. Félperceel később nyílt a szomszéd szoba ajtaja, mosolygós arcú, civilruhás úriember — ez Ön volt, Tanácsos Uram — biccentett felém udvariasan és miután átfutotta a rendőri jelentést, így szólt:

— Ön a hidon személykocsit előzött. Ezért büntetést érdemel. Ezáltal én nem büntetem meg, de tessék ügyelni, ne-hogy a Joisten megbüntesse!

Újabb mosoly. Es Tanácsos Uram már el is tűnt az ajtó mögött. Pedig szerettem volna tartóztatni és megszeritani a kezét. Es néhány szóval elmondani, hogy mennyire jól esett ez a bánásmód.

Tanácsos Uram! E sorok írója mindig nagyon vigyázott arra, hogy betartsa a közlekedési szabályokat. Ezután kettőzötten fog erre ügyelni. Mert ezentúl nem a Kódexszel áll szemben, nem a paragrafusokkal és a főkapitányi rendeletekkel. Hanem Tanácsos Uramnak, Tanácsos Úr udvarias, szeretetreméltóan elbájosló kedvességének tartozik azzal, hogy soha, soha többé ne kerüljön a Mészáros-uccába, mint — delikvens. Es ha Tanácsos Uramnak az volt a célja, hogy elrettentés helyett jó szóval tartson vissza attól, hogy valaha is ellenfélbe kerüljek a közlekedési szabályokkal, úgy ezt a célját maradéktalanul el is érte.

Engedje meg, Tanácsos Uram, hogy különös nagyrabecsülésnek ezúton is kifejezést adjak és sokezer bajtársam nevében köszöntsem, mint a budapesti autósok és motorosok igaz, atyai barátját.

Igaz híve: T. F.

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



Startol az angol TT mezőnye. Elöl a lightweight győztes Kluge (250 DKW), mögötte Tyrell-Smith (Excelsior). Kluge győztes gépében Bosch-gyertyák, kerekein Continental.

Hogyan folyt le az angol TT?

A mikor 1907-ben az első Man-szigeti angol Tourist Trophyt kiírták, az a cél lebegett a rendezőség előtt, hogy az év-ről-évre megrendezendő IOM versenyek a túramotorkerékpár technikai fejlődését irányítsák. Az angol TT versenyek minden tekintetben beváltották ezeket a reményeket, az angol motorkerékpár éppen az IOM versenyek útján futotta be bámulatos fejlődését, melynek eredményeképpen a háború utáni években technikailag hegemoniára jutva, az angol motorkerékpársportot is olyan pozícióba juttatta, hogy az sebességi kör-versenyekben kivívott uralmát az angol gépi főlény megszüntése után is éveken át kezében tartotta.

A háború előtti TT-versenyeken több ízben sikerrel operáltak az amerikaiak, mások számára azonban nem termelt babér. Az angolok, szabatosabban kifejezve, az angol gépek és versenyzők főlénye az IOM versenyeken a háborút követő években domborodott ki teljes egészében, ebben az időben kontinentális versenyzőknek és gépeknek semmi keresnivalójuk nem volt Man szigetén... A jeget az olaszok törték meg: először angol versenyző győzött olasz gépen, bizonyosságul annak, hogy az angol gépek főlénye megtört, majd az olasz Tenni vitte győzelemre olasz Guzziját, az idén pedig a német Kluge bánt el DKW gépén óriási fölényvel angol ellenfeleivel szemben, bizonyítékát adva annak, hogy az angol gépi főlény eltűnése után a versenyzői főlény is szertefoszolban van...

Junior TT: Velocette Norton előtt!

Hét egymás után következő esztendőben kivívott 250-es Norton győzelmi sorozatnak vetett véget az idei junior TT-n Stanley Woods, egy a tavalyi típustól alig különböző Velocette nyergében, holott a Norton-team kétbütyök-tengelyes modelljeit még a BMW rendszerű teleszkopikus első- és hátsóvilla-rúgózással is felvértezte. A kétbütyök-tengelyes Norton semmivel sem volt gyorsabb az egybütyök-tengelyes Velocettnél, mely ráadásul nehezebb is volt a Nortonoknál! Woods vezető pozícióját

már a startkörben bebiztosította és a célban 3 1/2 perccel verte márkatársát, Mellorst, akit a Norton-team ellovasa 7 mp-re tudott megközelíteni.

A junior TT közönségikere gyenge volt, ami főleg annak tudható be, hogy az IOM-látogatók nagyrésze csak a nemzetközi keretek között lefutásra kerülő lightweight TT előtt hajózott át a szigetre.

Győztes: 1. S. Woods (Velocette) 3:08:30 mp. Átlag 135,25 km. 2. Mellors (Velocette) 3:12:20 mp. 3. Frith (Norton) 3:12:27 mp. 4. White (Norton) 3:12:56 mp. 5. Daniell (Norton) 3:16:32 mp. 6. Whitworth (Velocette) 3:21:54 mp. — **Teamgyőztes:** Norton. — **Körrekord:** Woods (Velocette) 137,3 km. átlaggal. — Negyvenkét induló, 25 befutó.

Lightweight TT:

Az első német TT győzelem

A tavaly kivívott 3-ik helyezést után óriási érdeklődés előzte meg a DKW-trió startját. A chemnitziek a Kluge—Wünsche kettőst az angol Thomással egészítették ki, sajnos, utóbbi tréningbukása folytán súlyosan meghendikepelve állt a vonalhoz. A DKW-menők már tréningeredményeik alapján favoritként mentek küzdelembe, az a főlényes biztonság azonban, melyet a DKW-menő Kluge starttól a célig kezében tartotta a verseny sorsát, mindenkét bűnültebe ejtett. Kluge már a startkörben csaknem egy teljes perccel javította meg a körrekordot, nyomban megkapta a jelzést a lassításra, mind-

azonáltal a 3-ik kört már teljes 5 perc előnnyel fejezi be az Excelsior-menő Wood előtt. Kluge előnye kétszeri tanakolása ellenére is egyre nő, a célba 11 perc előnnyel fut be! Legjobb és leggyengébb köre között 1 p 24 mp.-es differencia tanuskodik arról, mennyire lelassította iramát. Márkatársai nagy balszerencsével operáltak, Wünsche már az első körben kiállásra kényszerült, Thomasnak kifogyott az üzemanyaga, 3 km.-et toltta gépét, tankolt, de tréning-balesete miatt megviselve, a 4-ik körben kimerülés folytán kénytelen volt feladni a versenyt!

Győztes: 1. Kluge (DKW) 3:21:56 mp. Átlag 126,301 km. Rekord! 2. Wood (Excelsior) 3:33:05 mp. 3. Tyrell Smith (Excelsior) 3:35:16 mp. 4. Cann (Excelsior) 3:59:54 mp. 5. Manders (Excelsior) 3:41:06 mp. 6. Forbes (Excelsior) 3:43:16 mp. — **Teamgyőztes:** Excelsior. — **Körrekord:** Kluge (DKW) 129,5 km. átlaggal.

Senior TT:

Adáz harc után Norton győzelem!

A lightweight TT német győzelem lazabazozta a publikumot. Óriási szenzációként tárgyalták a DKW és BMW gyár által Ramsayban közösen felállított jelzőállomását, mely telefonösszeköttetésben lévén a start- és célhelyen dolgozó időméréssel, tetemes előnnyel adhatta le versenyzőinek a helyzetjelentéseket. Mondanunk sem kell, mily nagy előnyt jelent ez egy 60 km.-es körkúrt, melyen ráadásul a versenyzőket fel-percenként egyenként indítják... A BMW állító küzdelmét a Norton és Velocette-menőkkel még a tréning balesete folytán háraképtelenné lett BMW-menő Gall távolmaradása után is teljesen nyíltak tekintették. Hogy az eredmény más, abban talán a sorsnak is része van: a mezőny egyetlen német BMW-menőjének, Meiernek közvetlenül a start előtt, a kicsavarni szándékozott melegítőgyertya menete beletörtött a hengerbe... Maradt egész BMW-menő, az angol West, tehetséges versenyző, de még nem angol TT győzelemre predestinált extraklasszis...

A verseny maga a Velocette-menő Woods, az angol TT történelemben páratlanul álló, irdatlan iramú küzdelem volt a Norton teammal, melyet végül is annak élharcosa, Daniell a 420 km.-es versenyen 15 mp.-el a Norton színek javára döntött el. Az első két körben Frith nyargalt az élen, majd Woods vette át a kommandót, míg a 6-ik körben az első ízben gyári Norton versenyzőként startolt Daniell nyomult az élre.

Győztes: 1. Daniell (Norton) 2:57:50,6 mp. Átlag 143,408 km. Rekord! 2. S. Woods (Velocette) 2:58:05,4 mp. 3. Frith (Norton) 2:58:07,4 mp. 4. White (Norton) 3:01:52 mp. 5. West (BMW) 3:04:27 mp. 6. Mellors (Velocette) 3:07:10 mp. — **Teamgyőztes:** Norton. — **Körrekord:** Daniell (Norton) 145,6 km. átlaggal.

LICSÁJER JÁNOS

BUDAPESTI AUTÓRUGÓGYÁRTÓ ÉS JAVÍTÓÜZEME

Specialista
az autórugó
gyártásában

**Telefon:
134-555**

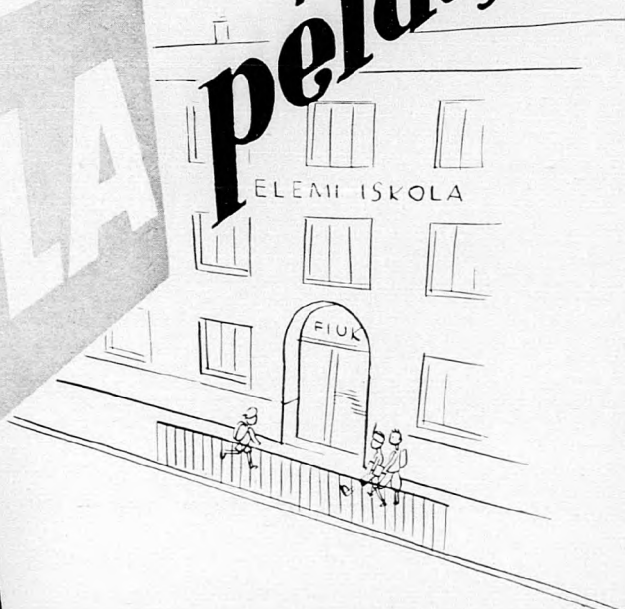
MINDENFÉLE GYÁRTMÁNYU KOCSIKHOZ KÉSZ RUGÓK RAKTÁRON

BUDAPEST,
VIII., Thék
Endre u. 14.

**Telefon:
134-555**



példája



a modern olajgyártásnak a Clearosol-eljárás, amellyel az egész világon ismert, utánozhatatlan minőségű Mobiloilt előállítják.



Mobiloil

BEJEGYZETT VÉDJEKY

VACUUM OIL COMPANY R.T. BUDAPEST

SZEMÉSZET ÉS PÁPASZEMÉSZET

— motorosok és sportkocsivezetők részére!

Az ember legféltettebb kincse a szeme, saját érdekünk tehát, hogy ezt a nehezen javítható és pótolhatatlan „alkatrészünket” úgy tartsuk karban, hogy élettartama és teljesítménye életfogytiglani legyen. A csukott limuzin gazdájának nem probléma szemének karbantartása, annál komplikáltabb feladat ez a motoros és a nyitott sportkocsivezető számára, akinek a szeme menetközben állandó érintkezésben van a külvilággal.

A motoros szemét pápaszemmél védi, védőszemüveg nélkül motorozni nagy könnyelműség és már sok balesetnek vált okozójává az a pillanatnyi vakság, melyben a szembe jutó és maró savat eresztő, szabadszemmél alig látható kis muslicalégy a hibás. A por, a szembe jutó idegen test súlyos kellemetlenségeknek válhatik okozójává, aki tehát nem keresi a bajt, az rá ne engedje a kupplungot gépére, ha nem ül szemén jóminőségű védőpápaszem.

Sajnos a motorosok szeretnek takarékoskodni és holmi celluloid-szemüvegekkel elégszenek meg. A celluloid-szemüveg olcsó, viszont erősen torzít, hamis optikai képet ad, a torzított kép fárasztja a szemet, az eredmény krónikus kötőhártyalob. Egyedül az üvegpápaszem megfelelő, ha — jóminőségű. Milyen a jó pápaszem? Először is **szilánkmentes** üvegből készül, bukás esetén nem kell attól tartanunk, hogy szemgolyónk megsérül. Másodsorú nagy legyen a pápaszem által engedett **látótér**, nagy és lehetőleg ovális alakú legyen az üveg. Harmadszor: az üvegek **csiszolása** tökéletesen plánpárhuzamos legyen, nehogy torzítsa. Hogy a pápaszem torzít, arról könnyen meggyőződni. Nem kell mást tennünk, mint a szemüveget vagy 30—40 centiméterre tartva a szemünkől, ide-oda mozgatni. Ha a szemüveget át látott kép mozdulatlan, úgy a szemüveg jó, ha a mozgatóskor elmozdul, úgy a csiszolás nem tökéletes. A negyedik követelmény: a pápaszem **jól védjen**, jól feküdjék fel a szemgödörre, ne engedjen be port és piszkot. Fontos tehát, hogy a legtöbbszőrű bársonyból vagy prémből készült „tömítés” bőséges és ép legyen. Hogy a rögzítő gumiszallag ép legyen és a pápaszemet jól nekirszorítsa (anélkül, hogy ez kellemetlen érzést okozna) a szemnek — nem kell bővebben magyarázni.

De hibába rendelkezünk a legjobb minőségű pápaszemmél, ha történetesen nedves időben vagy **esőben motorozunk**. Ilyenkor az üvegek belső felülete behomályosodik, külső felületén pedig esőcseppek gyűlnek meg és zavarják a látást. A legtöbb motoros ilyenkor percnként szedi le és törölgeti a szemüvegét, a végén megúnja és csupasz szemmel motorozik tovább, ahelyett, hogy szemüvegét „impregnálná”. Az impregnálás egyszerű feladat. Kétkanálnyi **glicerint** keverünk el egykanálnyi **vizben**, a vízben előzőleg csipetnyi **közönséges konyhasót** oldunk fel. Ezzel az anyaggal kis vászondarabkát itatunk át és bedörzsöljük vele a pápaszem belső és külső üvegeit. Az így kezelt üveg nem homályosodik és külső felületén nem képződnek esőcseppek. Sokszor, főleg nedves és hűvös időben a pápaszem abban a pillanatban elhomályosodik, amikor feltesszük, de ha elindulunk és néhányszáz métert megteszünk, úgy a léghuzat hűtő hatására az üveg feltisztul.

A **piszkos üveg** rongja a tiszta látást, fárasztja a szemet.



**Kilométerjelzők, sebességmérők,
autó- és stopperórák javítóműhelye és raktára**
óra- és főmmechanikai ipar
SCHVARCZ TESTVÉREK
Aranyéremmel kitüntetve
Budapest, Podmaniczky ucca 59. Telefon: 12-96-24

KMAC-DELMÁR WALTER
JUBILEUMI VERSENY:

4 LANCIA **APRILIA** STARTOL

FÖLÉNYESEN GYŐZ A TÚRAKOCSIK KÖZÖTT
640 KM. NEHÉZ TÁVON
75 KM-ES ÁTLAGGAL!

4 LANCIA **APRILIA** A CÉLBAN

B Á R D I

V., KRESZ GÉZA UCCA 15. SZ.

Az üvegeket tehát szorgalmasan tisztogatni kell annál is inkább, mert a motoros keze gyakran olajos és az olajfolt átlátszatlaná teszi az üveget. A tisztításra a legjobb a közönséges folyékony **ammóniák**, melyhez egy kis tiszta alkoholt keverünk. Ez a szer — melyet tiszta rongy segítségével használunk — oldja az olajat és zsírt, pillanatok alatt ragyogóvá nemesíti a legpiszkosabb üveget is. A tisztítás után célszerű egy kis **szarvasbőrrel** átöröszölni az üveget.

Adjunk a pápaszemészethez ráadásul egy kis **szemészet** is: anélkül, hogy a kuruzslás bűnébe essünk. Ha hosszabb út után fáj a szemünk és szembéjünk, illetve kötőhártyánk gyulladt, úgy a patikában vásárolt langyos bőrvízrel fűrösszük meg oly módon, hogy a bőrvizből néhány cseppet juttatunk a szembe, majd bőrvizbe áztatott tiszta zsebkendővel borítjuk be. A bőrvíz fertőtleníti, csökkenti a gyulladást és hamarosan megszünteti a kellemetlen égető-feszítő érzést.

Igen kellemetlen és fájdalmat okoz a szembe jutott **idegen test**. Ez lehet porszem, legyeecske, valami szilánk vagy efféle. Az idegen test eltávolításánál legyünk óvatosak és semmi esetre se dörzsöljük a szemet, a fájdalom ettől nem csökken és az idegen test legtöbbszőrű még rosszabb helyre rejtőzik. **Piszkos kézzel** ne nyúljunk a szembe, csak egészen tiszta zsebkendő csücskével, előzőleg azonban mossunk **szappannal** kezelt. Ha az idegen testet nem tudjuk eltávolítani, úgy azonnal menjünk be valamelyik országoti segélyállomásra, orvoshoz, vagy mentőkhöz.

Gyakran sikerül házilággal is eltávolítani az idegen testet, utána azonban visszamarad a kellemetlen **égető érzés**. Ezt a kellemetlenséget azonnal megszüntethetjük, ha a szemünkbe egyetlen csepp tiszta patikai **ricinusolajat** juttatunk. A ricinusz védőréteggel vonja be a sérült vagy megkarcolt részt és a fájdalom azonnal elmúlik.

Urvezetők! Hölgyszervezők!

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

Kérjen tájékoztatást: legmodernebb **VIKTÓRIA AUTÓSZAKISKOLÁTÓL, BUDAPEST, VI., ANDRASSY-ÚT 2. SZÁM. TELEFON: 120-814**



Balról: Schüller László sportbiztos gratulál Wilhelmnek (Balilla 1100) a célban. Középen: Delmár Walter shortban. Jobbról: Komlóssy (DKW Atlagsekklassze), mint győztes, hibapont nélkül teljesítette a magasatlagu versenyt.

A Delmár jubileumi túraverseny

Festetics BMW sportkocsiján nyerte a Delmár vándordíjat. — A motorosok sorában a BMW és Puch menők brilliáltak. — Wiesengrund balszerencséje a cél előtt ütötte el az abszolút győzelmétől! — Dietl (Lancia) túrakoecsigyőztes.

Az ezévi magyar versenyszazonnak a 24 óras Frontharocs-túráit mellett kétségtelenül legfontosabb túraversenyt rendezte meg a KMAC Delmár Walter 25 esztendősz versenyzői jubileumának megünneplésére 640 km-es távon, szokatlanul magasán előírt átlagsebességekkel, melyek a legtöbb kategóriában 75 km-ben voltak megállapítva. Már a bevezetőben le kell szegeznünk, hogy a verseny résztvevői simán megbírkóztak a magas átlag és a helyezések sorrendjét megint sokkal inkább a holtversenyt elimináló hegyverseny eredményei, mint az átlagstandardoknak az ellenőrző állomások között való be nem tartása döntötte el. Ez az örvendő körülmény a versenygépanyag feljavulása mellett versenyzőgárdánk képességeire is a legjobbat fényt veti, noha a hegypróba több esetben beigazolta, hogy versenyzőgárdánk hegyversenyekben való intenzívebb foglalkoztatása fellette kívánatos volna...

A verseny résztvevői a Soroksári útról startoltak el Gyón irányában, itt került sor az első beiktató próbára, a gyóni síkversenyre.

A GYÓNI SÍKVERSENYEN
Wiesengrund (Alfa) volt a leggyorsabb autós, Czulyba (BMW) a leggyorsabb motoros!

A gyóni 3 km-es síkpróba repülőstarttal került lefutásra és a sorompóba állított motorteljesítményeknek megfe-

Alig futott célba Kozma Bandi; máris magyarul Schüller sportbiztosnak. Landauer dr. vezértitkár (Jobbról) a második pépaszemű keneteljesen hallgatja Kozma és 500-as BMW-je volt a verseny motoros hőse Kerekein Cordatie.

előben Wiesengrund abszolút elsőségét eredményezte a csak 80—80 lóerővel felvonnól Festetics—Delmár BMW kettőssel szemben. A síkpróban az egyes kategóriák legjobb eredményei számítottak átlagstandardoknak, minden megkezdett 5 mp.-el gyengébb időeredmény egy-egy büntetőpontot jelentett. Ime az elért átlagsebességek:

Sportkocsik:	
Wiesengrund F. (3.6 Alfa)	168.9 km.
Festetics E. (2.0 BMW)	153.3 km.
Delmár W. (2.0 BMW)	145.0 km.
Kohner Aug. (2 Wanderer)	125.6 km.
Oderwald (1.1 MG)	109.7 km.

Túrakoecik:	
Dietl H. (1.3 Lancia)	129.4 km.
Andrássy I. (1.3 Lancia)	123.0 km.
Bossányi P. (1.3 Lancia)	122.8 km.
Hrabanek I. (1.3 Lancia)	112.9 km.
Baer O. (1.1 Fiat)	105.7 km.
Wilhelm S. (1.1 Fiat)	105.2 km.
Komlóssy B. (0.680 DKW)	80.3 km.

Szólomotorok:	
Czulyba (500 BMW)	139.4 km.
Kozma (500 BMW)	135.3 km.
Furray (350 Norton)	137.6 km.
Puhonyi (500 BMW)	134.4 km.
Döry (500 BMW)	129.4 km.
Vida (350 Norton)	127.7 km.
Kesjár (350 Velocette)	126.4 km.
Demjén (350 Puch)	113.0 km.
Szűcs (250 Puch)	105.9 km.
Milinkó (250 Puch)	103.3 km.
Lukavecz (250 Puch)	102.9 km.
Rusovszky (250 Puch)	102.3 km.
Hambach (350 Puch)	101.3 km.
Simó (200 Zündapp)	82.7 km.
Zamecsnik (200 Zündapp)	80.8 km.
Martinek (200 Mérax-Puch)	80.5 km.

Öldalkoecik:	
Pathó (600 BMW)	108.0 km.
Bogyó (500 BMW)	101.9 km.
Kugler (500 Zündapp)	100.2 km.

A síkpróba lefutása után poros összekötő úton át érték el a versenyzők a ceglédi betont. Szolnok, Püspökladány, aszfaltúton át Debrecen maradt el a mezőny mögött. Hortobágy: pár kilométeres rossz útszakasz — délibáb . . . ! Azután átkelés a Tiszán, Mezőkövesd . . . Miskolc . . . és a hegyverseny következik sorra!

A HÁMORI HEGYVERSENYEN
Wiesengrund (Alfa) ismét remekelt, Kozma (BMW) is kivágta a rezet!

A 19.1 km-es lillafüredi hegyverseny volt a miing legfontosabb próbjára, hiszen a veszedelmes hibapontszerzési lehetőség mellett a hegypróba eredményei vannak hivatva eldönteni esetleges pontegyenlőség esetén az abszolút autós és motorkerékpár győzteseket, akik ilyenformán a verseny két vándordíjának védelméhez jutnak. A helyenként sőtörtől eszűsöz úton lefolyt hegyverseny hőse ismét Wiesengrund Ferenc volt, aki 3.6 l-es Alfójának motorikus plusztól kifinomult technikájával még olyan ellenfelekkel szemben is érvényre tudta juttatni, mint Delmár Walter és Festetics Ernő gróf, akik 2 literes BMW sportkocsijaik volánjánál kétségtelenül nagyon kemény ellenfelek voltak. A szólt kerékpárosok sorában a BMW-menő Kozma, a gyóni síkversenyen lassúbbnak bizonyult masinájával is biztosan verte ellenfeleit. Külön elismerés illeti Lukavecz Ferencet, aki a 250-es Puchja nyergében a motorosok második legjobb idejét érte el egész sereg nagyobb hengerűrtartalmú gépet hagyva maga mögött. Az oldalkoecis gépek sorában a Zündapp-vezető Kugler bravuros menést produkálva, 500-as lényegesen lassúbb gépén is keményen megszorította a 600-as menő Pathót. Ime a hegyverseny eredményei:

Sportkocsik:	
Wiesengrund (3.6 Alfa)	15:31 mp.
Festetics (2.0 BMW)	15:42 mp.
Delmár (2.0 BMW)	15:44 mp.
Oderwald (1.1 MG)	19:18 mp.

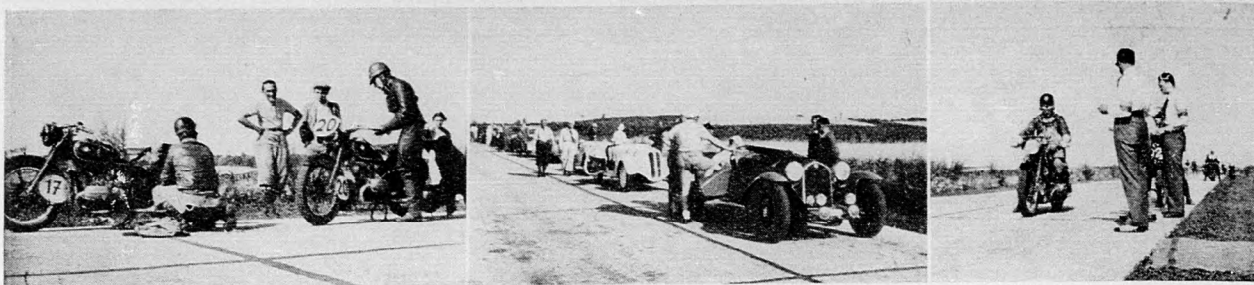
Túrakoecik:	
Dietl (1.3 Lancia)	16:44 mp.
Bossányi (1.3 Lancia)	17:35 mp.
Andrássy (1.3 Lancia)	17:37 mp.
Hrabanek (1.3 Lancia)	18:22 mp.
Baer (1.1 FIAT)	18:24 mp.
Wilhelm (1.1 FIAT)	19:11 mp.
Komlóssy (0.680 DKW)	20:59 mp.

Szólomotorok:	
Kozma (500 BMW)	16:12 mp.
Lukavecz (250 Puch)	17:47 mp.
Döry (500 BMW)	18:09 mp.
Czulyba (500 BMW)	18:11 mp.
Puhonyi (500 BMW)	18:53 mp.
Kesjár (350 Velocette)	19:08 mp.
Hambach (350 Puch)	19:41 mp.
Furray (350 Norton)	20:31 mp.
Milinkó (250 Puch)	20:41 mp.
Rusovszky (250 Puch)	20:53 mp.
Martinek (200 Mérax-Puch)	21:09 mp.
Zamecsnik (200 Zündapp)	21:27 mp.





Lukavecz Ferenc (250 Puch) nemcsak fölényesen nyerte kategóriáját a Delmár-díjas túraversenyen, hanem 250-es szériagépén a nagy gépekkel szemben a nap legjobb motorkerekpár idejét futotta a háromi hegyiversenyen.



Balról: Készül a BMW-esapat a győni sikversenyre. Középen: sorakoznak a sportkocsik, elől Wiesengrund Alfája, mögötte a győztes BMW-k. Jobbról: Kozma (BMW) startol. Kerekén Cordatic.

Vida (350 Norton) 23:15 mp.
Simó (Zündapp) 23:28 mp.

Oldalkocsik:

Pathó (600 BMW) 18:02 mp.
Kugler (500 Zündapp) 18:10 mp.

A hegyiversenyben az egyes kategóriák legjobb eredményei számítottak az értékelés alpjául vett standardoknak. A kategóriagyőztesek mögött befutók minden megkezdett 1 mp.-el gyengébb időeredményért 1-1 büntetőpontot kaptak.

Tévedtek azok, akik azt hitték, hogy a hegyiverseny után immár egyesben vannak! A mátrai utak az autóbusz és kocsiforgalom még sok-sok munkát adott a Parád és Hatvan érintésével a budapesti cél felé tovarobogó mezőnynek . . .

VÉGEREDMÉNYBEN

Festetics Ernő gróf (2.0 BMW) a Delmár-díj győztese!

Tévedtek azok, akik Wiesengrund pompás győni és hámosi szereplése után már neki ítélték a verseny autós főgyőztesének kijáró Delmár-díjat. Wiesengrund esete, mely szerint közvetlen a cél előtt, Aszódnál kénytelen volt kardán-golyóscsapágytörés miatt feladni a versenyt, ismét beigazolta az örök igazságot: a cél előtt nincs megnyert verseny! Wiesengrund tragikus kiesése után a KMAC versenyrendezőbizottsága természetesen Wiesengrund győni és hámosi eredményeit is figyelmen kívül hagyta az összértékelés szempontjából. *Festetics tehát, aki úgy a sikon, mint a hegyen elmaradt Wiesengrund teljesítményeitől, ilyenformán megszabadult büntetőpontjaitól és jobb hegyiverseny ideje alapján a legjobb turakocsis eredményt elért Dietl (Lancia) előtt megszerezte a Delmár-rándordíj első évi zeldelmét.* Delmár Walter Festeticessel szemben a sikon kapott 1. illetve a hegyen kapott 2 hibapontjával kategória második lett.

Íme a verseny részletes eredményei:



Balról: Kugler (500 Zündapp) szériagépén nagyszerű időt futott a sik- és a hegyiversenyen. Jobbról: Zamecsnik (200 Zündapp) a célban.

SPORTKOCISIK:

1500 km. felett. (Átlagstandard: 75 km/ó.):
1. Festetics E. gróf (2.0 BMW) 90 jó pont.
2. Delmár W. (2.0 BMW) 87 jó pont. — Kiesett: br. Kohner Aug. (Wanderer)

1500 km-ig. (Átlagstandard: 75 km/ó.) Befejezte: Oederwald T. (MG) 87 jó pont. — Kiesett: Radánovics (MG).

TURAKOCSIK:

2000 km-ig. (Átlagstandard: 75 km/ó.):
1. Dietl H. (1.3 Lancia) 90 jó pont. Befejezte: Andrassy I. gr. (1.3 Lancia) 85 jp. — Hrabánék I. (1.3 Lancia) 12 bp. — Bossányi P. dr.

350 km-ig. (Átlagstandard: 70 km/ó.):
1. Kesjár J. (Velocette) 88 jp. Befejezte: Ham-bach L. (Puch) 47 jp. Ifj. Forray B. (Norton) 6 jp. Vida L. (Norton) 164 bp. — Kiesett: Demjén M. (Puch).

250 km-ig. (Átlagstandard: 65 km/ó.):
1. Lukavecz F. (Puch) 89 jp. Befejezte: Mlinkó Zs. (Puch) 86 bp. Rusovszky J. (Puch) 100 bp. — Kiesett: Szücs L. (Puch).

200 km-ig. (Átlagstandard: 60 km/ó.):
1. Martinek I. (Méray-Puch) 89 jp. 3. Zamecsnik T. (Zündapp) 70 jp. Befejezte: Simó P. (Zündapp) 50 bp.



Dietl (1.4 Lancia-Aprilia) nemcsak a turakocsik legjobb eredményét érte el, hanem az abszolút értékelésben az előkelő második helyet foglalta el.

(1.3 Lancia) az ugyancsak 75 km/ó. átlagstandardú 2000 km. feletti kategóriában indult, ahol 87 jp.-al motorosversenyben első helyezést ért el.

1100 km-ig. (Átlagstandard: 65 km/ó.):
1. Beer O. (FIAT) 90 jp. Befejezte: Wilhelm S. (FIAT) 41 jp.

800 km-ig. (Átlagstandard: 65 km/ó.):
1. Komlóssy B. (DKW) 90 jp.

SZÓLÓ-MOTORKERÉKPÁROK:

500 km-ig. (Átlagstandard: 75 km/ó.):
1. Kozma E. (BMW) 89 jp. Befejezte: Döry A. (BMW) 28 bp. Czulyba M. (BMW) 30 bp. Pukonyi N. (BMW) 37 bp.

OLDALKOCSIS GEPEK:

600 km-ig. (Átlagstandard: 65 km/ó.):
1. Pathó Gy. (BMW) 90 jp. 2. Kugler J. (Zündapp) 79 jp. — Kiesett: Bogyo J. (BMW).

A kisebb turakocsis kategóriában Beer (1.1 Fiat) meglepésszerű, de kiérdemelt hibapontnélküli 1.1 l-es kategória győzelmével Komlóssy Béla is értékes győzelmet aratott a 800-as csoportban, ahol a verseny legkisebb hengerűrtalmú kocsijának számító 680 km.-es DKW-ját 65 km.-ben előírt átlag mellett hibapont mentesen vezette célba.

A motorkerékpárkategóriákat a BMW és Puch-menők uralták, egyedül Kesjár-nak sikerült más márkával a 350-es csoportban megérdemelt kategóriagyőzelemhez jutnia. Amit a nagy négyütemű usinának sorában a BMW-menők produkáltak, ugyanazt vitték végbe a könnyű kategóriák kétütemű Puch versenyzői: tyózelmet győzelemre halmoztak! Kozna (BMW) 500-as szóló és Pathó (BMW) 600-as oldalkocsis győzelmével párhuzamosan áll Lukavecz (Puch) és Martinek (Méray-Puch) 250-es, illetve 200-as kategória győzelmé. A Zündapp istálló szí-eit ezúttal csak a teljesen kezdő Simeková kiegészített Zamecsnik-Kugler kettős képviselte a már hagyományos „három Zündapp a startnál, 3 Zündapp a célban” jellegnek megfelelően, a Zündapp gépek megbízhatóságába vetett hit újabb sikeres dokumentálására.

HIREK

Négy BMW-győzelem a bukaresti GP-n!

Bukarest villanegyedében, kanyargós körpályán futották le a legnagyobb román versenyt, melynek mind a négy futama a BMW-színec diadalával végződött. A motorkerékpárok versenyében Kraus (500 BMW), a sportkocsik nagy-kategóriájában Heinemann (2.0 BMW) kiskategóriájában pedig Calcianu (1.5 BMW) győzött, míg a versenykocsik futamát a 80 HP, 2 literes BMW sportkocsin indult román élversenyző, Christea nyerte meg adáz küzdelem után Maserati és Bugatti versenykocsik ellen.

Eyston „Villámfény”-nek keresztelt 4700 lóerős híper versenykocsijával, mellyel tavaly 502.1 km-es abszolút sebességi autóvilág-rekordját állította fel, előreláthatólag július végén ismét akcióba lép Bonnevilleben. A kocsit időközben átkonstruálták, másfél méterrel meghosszabbították, úgyhogy hossza most 12.1 méter lett. Változtatták az áramvonalidomán, az alvázon is a fékekén is.

Japán 1945-ig benzínszükségletének 62%-át, olajfogyasztásának pedig 45%-át beföldön akarja előállítani.

Newyork nagyforgalmú üzletnegyedében, a Manhattan-negyedben az utcák túlszűfolt-sága miatt eltiltották a parkírozást.

Angliában 1937-ben 495.809 gépjárművezető vétett a közlekedési rend ellen. A büntetések összege 432.650 fontot tett ki!

A világ legnagyobb bombavető repülőgépeit az amerikaiak építették meg. A teljesen fémből készült, mélyszárnyú Boeing „299” négy darab Wright „Cyclone” csillagmotorja kerek 4000 lóerőt reprezentál. A 15 tonna súlyú masina behúzható futóművel repül, törzsében 9 főnyi személyzete 5 lövészlő minden irányban kielégítően védekezhetik, sebessége pedig meghaladja a 400 km-t!

Az iraki, kb. 1900 km-es kettős olajvezeték a lázongó arab törzsek az utóbbi időkben többször megrongálták. Az angolok most a vezetékek védelmének hatásosabbá tételére megháromszorozták a légi őrséget is. Öt évvel ezelőtt két repülőgép látta el a légi szolgálatot, melyet most négy újabb masinával erősítettek meg. A kirakati olajvezeték-ről 1900 km. hosszú esővezeték, a „pipe line”-n át jut az olaj a haitai kikötőbe. A vezetékek mellett 12 közbelső műszaki állomás dolgozik, a közöttük levő 160 km-es szakaszok megfigyelését bízták a repülőkre.

Július 1-től kezdve Bécs, Alsó-Ausztria és Burgenland északi részét kivéve, attér a jobboldali hajtásra, Október 3-án túl, a bécsi villamosjáratok átalakítása után, egész Ausztria területén élethélsa a jobboldali hajtás.

Bukarest műrepülőbajnokságai során Kalkstein győzött 90100 lóerős Hirth-motorral szerelt Klemm Kl. 35 gépen, erősebb motorokkal repülő nemzetközi konkurenciával szemben.

Lurani, a jeles olasz autóversenyző tréning közben bukott és combcsonttöréssel kórházba került.

Az olasz autókлуб díjat tűzött ki azon autóversenyzőrekl számára, akik meg tudják javítani a német versenyzőrekl kerékesere stb. idejét.

Egy olasz kénikus eljárást dolgozott ki kaucsuknak paradicsomhéjából való előállítására. Olaszország évi paradicsom-termelése 800.000 tonna, amiből 2000 tonna kaucsukot lehetne előállítani.

Japán megvásárolta a svájci Saurer-Diesel licenszet.

Olaszországban 17 motorkerékpárgyár 83 típust állít elő. Az olasz motorkerékpárgyárak évi produktuma 20.000 masina.

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



NÉMETORSZÁG – JÓ AUTÓUTAK!

A német autóutak feledhetetlen élménnyé avatják a németországi autóturákat. A tengerek és Alpések csodás természeti szépségei, a modern kultúra alkotásait a középkor romantikájával egybeolvastató városok, a német nép kedélyes vendégszerete párállanul álló, sajtóságos utemelekei a német autóturáknak. – Az autósok számára harminc napra érvényes tripliket vagy karnet pótló határátlépési igazolványok ára a határon 2.50 Márka. 20% kedvezmény felárnélküli márka hitellel által. Díjmentes látástervek összeállítása és mindenemű felvilágosítások

NÉMET BIRODALMI VASUTAK IDEGENFORGALMI IRODÁJA
BUDAPEST, IV. VÁCI UCCA 1-3.

Japán, mint a távolkelet civilizátora, jövőre elsőször megrendezi a japán autó Grand Prix-t. A verseny a GP-formula szerint kerül kiírásra. Számolnak az európai gyárak elsőszörben a németek részvételével, akik rövidesen megkapják a meghívókat is.

Rio de Janeiro nagydíját az idén is az olasz Pintacuda (Alfo-Romeo) nyerte meg, aki a 11.160 km-es, hegyek között kanyargó Gave körúton 78.55 km-es átlaggal abszolútálta a 25 körös (270 km.) versenytávot. Pintacuda ideje elmaradt tavalyi rekordjától, ami főleg a kedvezőtlen trópusi eső fűszerezte időjárásban leli magyarázatát.

A 24 óras Bol d'or, melyet a Monthey 5 km-es kis körúton futottak le, Gordini (FIAT 1100) abszolút győzelmével végződött, aki 24 óra alatt 2456.384 km-t tett meg, ami 102.34 km-es átlaggal felel meg.

A 24 óras Le Mans-versenyt a Chaboud-Tremoulet (Delahaye) pár nyerte meg 3180.929 km-es teljesítményel, ami 132.539 km-es átlaggal felel meg. A favorit Dreyfus-Chiron (Delahaye) kettős már a verseny első fázisában kiesett és ugyanerre a sorsra jutott 2 órával a verseny vége előtt a Sommer-Biondetti-pár is, mely több órán át az élen futott.

Július 22-24 között bonyolítják le a München melletti Starnberger-See-n a német motoresónak GP-t.

Angliában is rohamléptekkel halad a motorizáció. Hetenként átlag 12.000 ember jelentkezik gépjárművezetői vizsgára!

Érdekes, hogy a németek 1937-ben 858 motorkerékpárt exportáltak angol Indiába, míg az angol gyárak csak 628 gépet szállítottak saját gyarmatukba. Tavalyelőtt is a németek vezették 453 darabbal az angol export 379 darabjával szemben.

Torinóban olasz automobil-múzeumot létesítenek.

Német hivatalos helyről figyelmeztették a sportrepülőket, hogy az autók kizárólag a gépjárműforgalom részére épültek és azokon repülőgépeknek semmi keresnivalójuk nincs. Az történt ugyanis, hogy az utóbbi időben több ízben a kényszerleszállást végzett repülőgépeket felvontatták a Reichsautobahnra és a gépek annak széles betonjáról startoltak...

Amerikai statisztikusok kiszámították, hogy az USA az 1776-1918-ig terjedő időben hat háborút vezetett, melynek során 244.357 ember vesztette életét. Az 1922-1937-ig terjedő időszakban a közlekedési balesetek halálos áldozatainak száma 441.912-re rúgott!

Az Eifel-verseny, a luxemburgi, a magyar és a monakói Grand Prix-versenyek után most a cseh Masaryk Grand Prix megrendezését is lemondták. A cseh autókлуб a GP-alapból 10.000 csehekronát honvédelmi célokra ajánlott fel...



Tipikus alpesti serpentinút vezet a Passo Stelvióra.

Jótanácsok a nagy nyári túrára:

Hogyan

birkázunk meg a serpentinekkel?

A legtöbb újoncautósnak borsódzik a hátaközepe, amikor arról van szó, hogy nyári túrájának útvonalát olyan irányba vezesse, ahol égit erő hegyek, hágók és — serpentinek vannak. Mert rengeteg rémregényt hall a hágók „borzalmairól”, a serpentinekről, ahol állítólag megvadult postautók száguldanak le-fel, mindent elsöprőn és a szerencsétlen autóturistának két választása van: vagy a postautó alatt leli a halált, vagy pedig 187 métert zuhan lefelé a meredélyen. És mennyit hall arról, hogy a serpentineken reverzálás nélkül átvérgődni nem lehet, hogy a laza forduló észvesztő kapaszkodóhoz legalább annyi tudás szükséges, mint amennyit Nuvo-lari mondhatott a magáénak huszonegyéves korában. Nos, az ilyen rémhírnökök nyilván még sohasem hágtak hágót és a serpentin minden bizonynyal a terptinnel tévesztik össze. Mert a mai modern autóval, még a legkisebbjével is, játszva gyűrhetjük le Európa legmeredekebb hágóit és a Katschbergtől a Stelvióig mindent magunk mögött hagyhatunk.

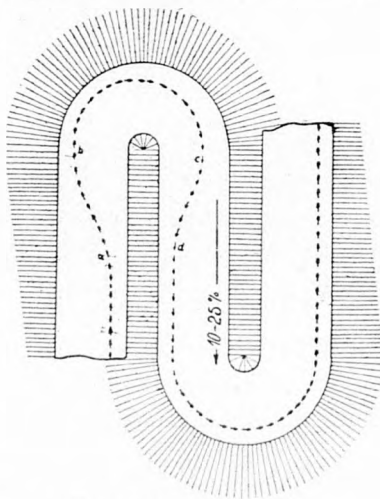
Vannak azonban tudnivalók, melyek megkönnyítik a hágók legyűrését. Néhány jó tanács nem fog ártani a nyári túratervén rágódó autósoknak, aki ugyan szeretne a Dolomitokban túrázni, de fél a Falzaregótól és a Pordoi-tól. Tehát: íme a jó tanácsok!

1. Az első és legszigorúbb parancsolat: Óvatosság, óvatosság és harmadszor is óvatosság! Vannak hágók, melyek 50—60 serpentinből állanak, a fordulók egy része 10—26%-ot lejt. Amellett a fordulók legnagyobb részét nem tudják belátni, ráadásul nem aszfalttal vagy betonnal vannak borítva, hanem laza kavicssal, amikor is az ember érzése, mintha a földre szórt borsón gurulna. Tehát: óvatosság! Ne a tájat figyeljük, hanem az előttünk levő utat. Ha gyönyörködni akarunk,

úgy álljunk meg valamelyik enyhében lejtő pihenő helyen és legeltesük szemünket minden veszedelem nélkül.

2. A hágótúra előtt gondoskodjunk arról, hogy gépünk teljesen tip-top állapotban legyen. A motor ereje teljét adja és fékberendezésünk, valamint kormányberendezésünk kifogástalanul ép állapotban legyen. Ha papírvékonyra kopott fékbetétekkel indulunk útra, úgy fékeink valószínűleg már az első hágón vízben hagynak bennünket. Tehát: szükség esetén szegcseltessünk fel új fékbetéteket. És ami legalább ilyen fontos: gondoskodjunk arról, hogy a fékek becsületesen legyenek bedállítva! Ha fékeink belső szerkezete rozsdás, ha valamelyik fékkulcs beszorul, ha hidraulikus fék esetén valamelyik olajvezetékben levegő van, úgy magunk keressük a veszedelmet.

Kormányberendezetünk ép legyen!



Hogyan vesszük szabályosan a serpentin-fordulót.

Nagy kockázat olyan kormányval útnak indulni, melyre csak akkor reagálnak a kerekek, ha a volánt kétszer fordítjuk körül. Ha tehát nagy a kormányhajtjáték, úgy küszöböltesük azt ki, mert a keskeny serpentinfordulókban ugyancsak van része munkában a kormánynek.

3. Vannak hegyiserpentinek, melyek olyan keskenyek, hogy két jármű nem fér el, ilyen helyen kitérőkről gondoskodtak. A hegymászás iratlan törvénye szerint a lefelé haladó utat enged a felfelé kapaszkodónak. Mert megállás esetén a lefelé haladó könnyen útnak indul, a felfelé kapaszkodó esetleg kerékpörgés miatt ott ragad. Előzni az ilyen keskeny hegyiserpentineken csak akkor szabad, ha az előttünk haladó beáll a kitérőbe és jelt ad, hogy előzzünk. Különösen kavicsos terepen ügyeljünk az előzéssel, mert a borsószem nagyságú kavicsok beszorulnak a gumi bordái közé, a kerék pörgése viszont odacsuszlizhatja őket pontosan a hátul haladó képébe. Tehát: tessék kíméllettel és figyelemmel lenni másokra!

4. Ha a meredek valamelyik részén leállunk, úgy keményen húzzuk be a kéziféket. És újraindulásnál ne feledkezzünk meg arról, hogy a kéziféket ismét oldjuk. Ne tessék nevetni. Mert igen „előkelő” autósokkal esett már meg, hogy behúzott fékkel akartak újra indulni. Ha kocsink nem mai csirke, úgy ügyeljünk arra, hogy kézifékünk rögzítő szerkezete ép legyen. Mert ugyancsak kellemetlen érzés lehet néhány lépésnyi távolságról megfigyelni, amint a kocsi magától megindul és szánkázik lefelé a föld közepontjának irányában. A különösen óvatos hágóturisták rendszerint követ tesznek a hátsó kerekek mögé, amikor meredeken állnak le és nem felejtik el bekapcsolni a hátramenetet is. A kerekek alá tett kő megkönnyíti az újraindulást a meredeken és nem kényszerülünk arra a kevésbé népszerű szimulán játékra, melynek kapcsán egyszerűen kell dolgozni a kupplinggal, a gázzal és a kézifékekkel, hogy a kocsi indulás helyett ne hátrafelé guruljon.

Nagyszerűen beválnak a madzagra kötött fakoloncok, melyeket megálláskor a kerék mögé helyezünk és amikor sikerült újraindulni, a madzagnál fogva egyszerűen beemelünk a kocsiba.

5. Régi, de tízennyékarótos szabály: lejtmenetben mindig ugyanazt a sebességi fokozatot használjuk, melyet ugyanezen a terepen hegymenetben használnánk. Mert a hegyiserpentineken feltétlenül motorral is kell fékezni, amikor völgynek megyünk. Ha túl kis áttételt kapcsolunk, úgy motorunk örült fordulatszámmal pörög, ami nem tesz jót, különösen akkor, amikor vagy 10—15 kilométeres távon gurulunk lefelé. Ha ilyen helyen egyedül a fékekre támaszkodnánk, úgy mire a sikra érünk, fékbetétek helyett csupán kellemtelen illatban lesz részünk. Ha völgymenetben visszkapcsolunk, úgy ne takarékoskodjunk a gázzal, nehogy sebességváltónk véres recsegése felkeltse a — hegyimanókat. Ha nem vagyunk képesek nagy fordulatszámmal visszkapcsolni, úgy inkább álljunk le, kapcsoljuk be álló helyzetben a kívánt sebességet és így induljunk újra. Ha ezt a tanácsot megfogadjuk, úgy sebességváltónk nem válik — salátává.

6. Aki kapaszkodás közben nem szeret a hűtővizében tojást főzni, az gondoskodik arról, hogy karburátorja, olgyújtása, vízpumpája, hűtője és esetleges hűtőventillátorának hajtószíja becsületesen legyen beállítva. És ha mindez nem segít: felforr a hűtővizünk, úgy azonnal álljunk le és pihenjünk, amíg vizünk le nem hűl. Ha vizünk egyrésze kiforrt, úgy ne töltsünk friss hideg vizet addig, amíg hűtőnk kissé le nem hűlt, mert ha a forró hengerblokk hidegvizes injekciót kap, úgy könnyen megreped.

A hűtővízforrás ellen észszerű vezetési technikával is védekezhetünk. Akit kerget a gög és vadul vágat felfelé, azt hamarosan utoléri az a lassúsága miatt percekkel előbb lenézett sárga kabriolé. Mindig olyan sebességi fokozatot kapcsoljunk, melyben a motor közepes fordulatszámmal könnyen viszi felfelé a kocsi. Ha tehát másodikkal könnyen és erőlködés nélkül kapaszkodunk felfelé, úgy ne kapcsoljunk harmadikat, mert a nagyobb áttétellel erőlködő motor hűtővize igen hamar forr fel. Ha kapaszkodás közben vissza kell kapcsolnunk, úgy ezt határozottan, mokányul és késlekedés nélkül végezzük el. Még akkor is, ha némi recsegéstől tartunk, mert ha kivárunk és kétszer kupplungozunk, úgy kocsink elveszíti a lendületét. Hegyterepen ügyeljünk arra, hogy a hűtőnk mindig teli legyen és ha történetesen felforr a vízi úgy pótoljuk az elpárolgott mennyiséget. A legokosabb gumiból készült melegítőflaskában vinni magunkkal néhány liternyi tartalék vizet, de megteszi az ásványvizes üveg is.

7. Hogyan vesszük a keskeny szerpentinfordulót? Ábránk pontosan elmagyarázza. Jobbforduló előtt (ne felejtjük el, hogy a hegők olyan országokban vannak, ahol jobbra tartás a szabály) térjünk ki egészen az út baloldalára és az úttest balszéléhez „ragadva” vegyük a fordulót. Balfordulónál erre szükség nincsen, mert amúgy is az úttest jobbszélén haladtunk. Forduló előtt kürtöljünk és figyeljük az esetleg szembejövő kocsit kürtjének hangját. Aki nem szokott hozzá a magaslati alacsony légnyomáshoz, az könnyen hallási zavarokat észlel. Ilyenkor azt kell tennünk, amit a repülőök szoktak: csukott szájjal nyeljük minél több levegőt.

Ha szerpentin szembejövővel találkozunk, úgy ne felejtjük el a szabályt: a hegynek kapaszkodó előnyben van a völgynek gurulóval szemben.

8. Néhány tanács azok részére, akik DKW kocsival „szerpentineznek” völgymenetben. A kétütemű motor fékező hatása tudvalevőleg kisebb, mint a négyüteműé, úgyhogy fokozott óvatosság ajánlatos. A szabadonfutó szerkezetet (Freilauf) feltétlenül zárjuk, tehát a kormányoszlop alatt levő gombot magunk felé húzzuk. A gyújtást bátran kikapcsolhatjuk és így gurulhatunk lefelé, miközben fékeinkkel csökkentjük a sebességet. Attól ne tartunk, hogy ha motorunk nagy fordulatszámmal pörög, kenési zavarok állhatnak elő abból kifolyólag, hogy a motor a karburátor zárt fojtószelepe miatt kevés benzin-olaj keveréket kap. Amikor a motor nem dolgozik: nem igényel olyan kenést, mint munkaközben és akár egy órán át is pöröghetünk lefelé magas fordulatszámmal anélkül, hogy kenési baj származnék.

A Tichy testvéreké a Hanomag képviselést!

A beavatottak már hónapok előtt tájékozva voltak a magyar autósakna most publikált nagy szenzációjáról, mely szerint a Henschel-konzern érdekkörébe tartozó Hanomag autógyár magyarországi vezérképviseletét a magyar autósakna egyik legrégebbi, közbeesülésben álló cégére, a Tichy testvérekre bízta. Az új képviselet, mely komplett alkatrészzraktárral, kitűnően berendezett és szakszerűen vezetett szerviz és javítóműhellyel áll a Hanomag tulajdonosok rendelkezésére, már most raktárról szállítja a 23HP „Kurier”, a 35HP „Rekord” és az 55HP „Sturm” típusok legkülönbébb karosszéria megoldású modelleit. A Hanomag-kocsik centrális olajozással, hidraulikus négykerékhétkel, olajlőkhárítókkal, négyfokozatú sebességváltóval és elől lengőtengelyes szekrényvázzal kerülnek forgalomba, a

fémkarosszériás limuzinek nyitható tetővel is szállíthatók. A rendkívül gazdaságos üzeme révén nagy népszerűségnek örvendő „Kurier”-modellek mellett a legluxuriózusabb igényeket kielégítő modellek is szerepelnek a Hanomag gyártási programban, melynek egyik kiemelkedő produktuma a Hebmüller karosszériával szerelt négyablakos „Sturm”-kabriolé.

A Tichy testvérek Paulay Ede uccai javítóműhelye és szervizüzemével párhuzamosan az Andrássy út 28. sz. alatt, a volt osztrák forgalmi iroda helyiségében pompás mintatérmet rendezett be a Hanomag-kocsik számára, ahol állandóan bemutatásra kerülnek a legkülönbébb Hanomag-modellek.

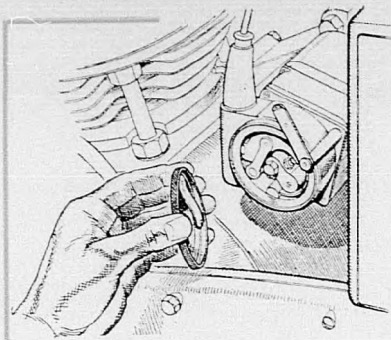
Örömmel látjuk a Tichy testvérek újbóli intenzív bekapcsolódását az autósakmába, mert tudjuk jól, hogy megelégedett vevői a magyar motorizmus propagálásának lelkes katonái lesznek



Continental

GUMIÁRU KERESKEDELMI KFT

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



Ha kis rugót forrasztunk a megszakító fedél belsejébe úgy, hogy a rugó nekifeküdjék a földmagneszakító középső csavarjának: „toldeltük” a mágneset, mely nem ad szikrát.

A „hivatásos” motor- és autótolvaj Magyarországon szerencsére felelte ritka. A lopott gépet értékesíteni rendkívül nehéz, a „szétboncolt” gép alkatrészeivel házaink kockázatos, ez az Amerikában oly közkevdelt „iparág” nálunk még nem bontogatja bimbóit. Annál gyakoribb a nemhivatásos tolvaj, aki csak egyetlen éjszakára köti el a más gépet, hogy mint átmeneti autó- vagy motortulajdonos ringassa magát illúziókban és amikor a hajnali kakassal együtt lelkiismeretének szava is megszólal: otthagyja a lopott gépet valahol az országúton. Az ilyen tolvaj csak azért veszélyes, mert mint avatatlantönkreteheti a gépet, karambolt csinálhat, amikor is a meglopótinak nemcsak a gépe bánja, hanem mint felelős üzembentartó — hála az idevonatkozó magánjogi határozmányoknak — még esetleg felelős is a karambol vagy gázolás következményeire.

A tolvajok ellen védekezni tehát elemi kötelesség. A legegyszerűbb megoldás a biztosítás. Csak hogy biztosítsunk olyan hallatlanul arc- és képtelen díjtételekkel dolgoznak, hogy ezzel biztosan tartják a világrekordot a karternék kiszolgáltatót autósok és motorosok bőrén, jobb tehát áttérni az önvédelemre. Ami — tekintettel a tolvajok nemhivatásos és alkalmi jellegére — nem is olyan nehéz feladat.

Rendteleg fantasztikusnál fantasztikusabb tolvajmentő berendezésről hallani, a feltalálók ezen a téren ugyancsak ki-

Ne lopj!!!

Egyszerű és fantasztikus, mindenestre hatásos védekezési módszerek autós- és motortolvajok ellen!

élik magukat. Akinek van rá ideje, az szórakozhat eleget a szabadalmi hivatal aktatengerében, ahol még olyan találmányt is tanulmányozhat, mely a tolvajt megvillanyozza, arcára tintát fröccsent és az ülés alá elmes módon alkalmazott fogókészülék segítségével harsány dudaszó közben rögzíti nadrágjánál, vagy inkább nadrágja tartalmánál fogva az üléshez. Vannak kevésbé fantasztikus találmányok. Ilyen például a szerelékialon levő adjuosztált időóra is, mely csak akkor kapcsolja a gyújtást, ha déli tizenkét óra és tizenhárom percer mutat. Ha a gazda tehát egy kissé elcsavarja az óra mutatóit, úgy a tolvaj tehetetlen.

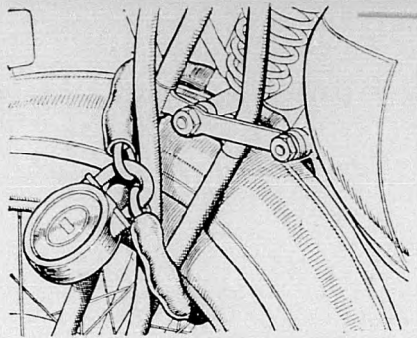
Az autós legjobb védekezése: kulcsra zárni az ajtókat és nem ruhatárnak használni a kocsit. Mert a kocsi belsejében csabítóan heverő bunda vagy aktatáska már sok alkalmi tolvajt szült és ilyenkor nemcsak a bunda vagy táskában, hanem a betört ablak, vagy a megkéselt kabrióltető. Nagyszerűen beváltak a kormányrögzőt-lakatok, sajnos nem minden kocsit látnak el gyárilag ilyesmivel, utólag szerelni pedig nem könnyű feladat.

Ha kocsinkat hosszú ideig hagyjuk állani valami kevésbé forgalmas, vagy barátságatlan helyen, úgy a legjobb kiemelni az elosztófejt. Aki meg akarja takarítani ennek fáradságát, és szereltesen valami rejtett helyre kis Bosch-kapcsolót, melyet az akku plusz vezetékébe kötött be és mellyel megszakíthatja az áram útját. Ilyenkor az önindító működik, a gyújtókeres viszont nem kap áramot és a motort beindítani lehetetlen.

Az autósnál nehezebb a dolga a motorosnak, ha rossz napot akar szerezni a tolvajnak. A hatalmas láncok és lakatok ügyetlenek és használaton kívül csörögnek. Viszont nem állnak ellent a jóminőségű acélból készült csípőfogóknak. Amellett nem egyszer megtörtént, hogy a leláncolt gép gazdája meglepedkezett a küllök közé lakatolt dróktőléről, megindította a gépet és kitört néhány küllőt.

A motoros számára van néhány igen jó tippünk. Például hosszabb parkolásnál nem árt kivenni az úszót, ha a karburátorban nincsen üszó, úgy a benzincsap kinyitására a benzin túlfolyik és a motort beindítani lehetetlen. Az úszó elrejtése kissé hosszadalmas, egyszerűbb és gyorsabb ennél az ál-megszakító fedél. Melybe kis rugó van forrasztva, ez a rugó rövidre zárja a primer áramot és nincsen gyújtás. Azt azonban említenünk is alig kell, hogy ezt a módszert csak mágnesgyújtásos gépnél alkalmazhatjuk.

Nagyszerűen beváltak akkugyújtásos gépnél a rejtetten elhelyezett generálkikapcsoló, melyet az akku plusz vezetékébe kötünk. Hatásos a lelakatolható sebességváltókar, mely a kapcsolást teszi lehetetlenné. Egyszerű és bevált módszer: kis papírlapot tenni a mágnesmegszakító platíná közé, amikor is nincsen gyújtás. Kéthengeres gépnél



A küllök közé dugott vastag lánc és hatalmas lakat — ma már kiment a divatból.

egyszerű és mégis nagyszerű megoldás: elcserélni a gyújtókabeleket. A gondolkodó motoros egészen biztosan még féltucat más megoldást is talál, ha gondolkodik.

A tolvajok elleni védekezés — látjuk — nem nehéz. Csak éppen ne legyünk lusták és főleg a mozik előtt ügyeljünk. Mert a tolvajok nagyon jól tudják, hogy a mozi előtt parkoló gép gazdájától nincsen mit tartaniok a — szünetig.

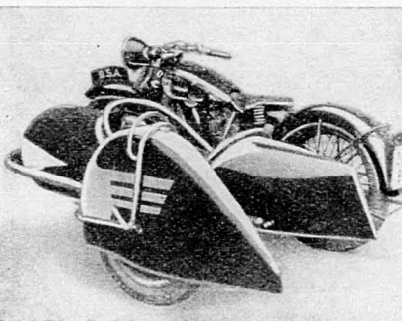
350-es VICTORIÁINKAT elkapkodták.
Biztosítson legujabb szállítmányunkból **egyét saját részére.** Vétkezik, ha vásárlás előtt elmulasztja megnézni vagy ajánlatot kérni!
KOPPÁNYI, Dessewffy ucca 47.

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

Kilométerjelzők, autóműszerek javítása
STERN RICHÁRD Lehel ucca 10a.
 TELEFON: 2-921-35

OLDALKOCSIK



minden célra
KÓFALVI Nagyfuváros u. 15
 Telefon: 138-397

**Meier (BMW)
a belga GP-n legyőzte
a teljes gyári Norton-
csapatot!**

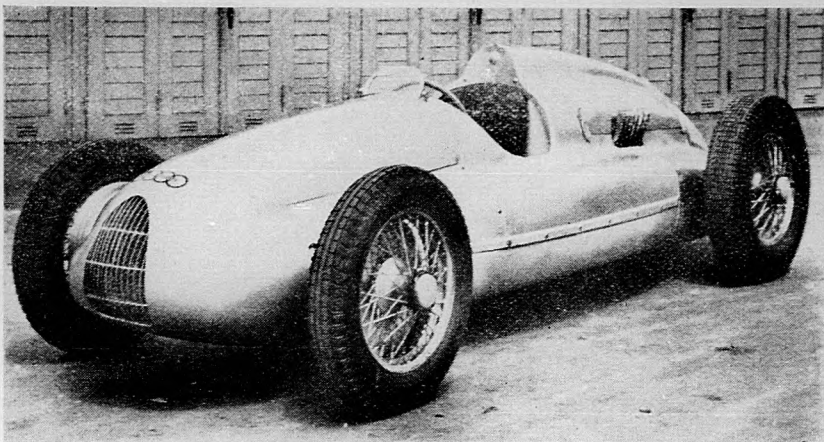
A Man szigeti angol Tourist Trophy után a GP-specialisták a Spa melletti Francorchamps körkúrt lefutásra kerülő belga Grand Prix keretében találkoztak ismét. A belga GP az idei Európa-bajnokság pontszerző versenyeként került lebonyolításra, de még ennél is fokozottabb jelentőséget tulajdonított a reprezentatív belga versenynek az a körülmény, hogy az IOM versenyen Meier start előtti balszerencséje folytán nem tisztázódhattak az angolok és a Gall balesete folytán meghendikepelt BMW-menők közötti erőviszonyok.

A 175-ös és 250-es kategóriákban aratott DKW győzelmeiket a nemzetközi szakvélemény már előre a németeknek ítélte oda, aminthogy az angol TT eseményei után másként nem is történhetett. A 350-es kategóriában ezúttal White révén Norton diadalmaszkodott a Velocette exponens Mellors fölé, míg a 350-es DKW-masínak ügylátszik még nem ütik meg 250-es testvéreik világlklasszist.

Az 500-as gépek nagy érdeklődéssel várt versenyében Meier (BMW) 115,5 km-es abszolút útonalrekordot futva, legyőzte a Norton-menő Frithet, akit a 3-ik helyen az angol West (BMW) követett, míg az idei szenior TT győztesnek, a Norton-vezető Daniellnek csak a negyedik hely jutott.

Részletes eredmények a következők:

500 km-ig. (28 kör = 416,2 km.) 1. Meier (BMW) 2:51:40,4 mp., átlag 145,462 km. Útonalrekord! 2. Frith (Norton) 2:52:53,4 mp. 3. West (BMW) 2:53:44,8 mp. 4. Daniell (Norton) 2:53:05 mp. — **350 km-ig.** (26 kör = 386,5 km.) 1. White (Norton) 2:50:36 mp. Átlag 136,052 km. Rekord! 2. Mellors (Velocette) 2:52:52 mp. 3. Wünsche (DKW) 2:57:24 mp. — **250 km-ig.** (24 kör = 365,7 km.) 1. Kluge (DKW) 2:53:35 mp. Átlag 123,307 km. Rekord! 2. Petruschke (DKW). — **15 km-ig.** (22 kör = 325,6 km.) 1. Neumann (DKW) 3:15:31,6 mp. Átlag 100,346 km. Rekord!



Ez az új Auto-Union Grand Prix formula-cockpit. Részletes műszaki ismertetését a cikkben adjuk.

**Tizenkéthengeres, kompresszoros, farmotoros —
az új Auto-Union GP versenykocsi!**

Az autósportvilág hónapok óta nagy érdeklődéssel várta, hogy az Auto-Union GP formula versenykocsikat hoz ki. A gyár titkolózott és csak a napokban adta közre az új modellek részletes műszaki ismertetését és adott engedélyt fényképek közlésére.

Az új Auto-Union versenykocsi tizenkéthengeres, háromliteres farmotorral van ellátva a tavalyi tizenhathengeressel szemben. A hengerek két hatos sorban, V alakban foglalnak helyet, a vezérlést királytengellyel meghajtott hármás bütykötenyely végzi. A kompresszor a motor hátsó részén foglal helyet, a sűrített gázkeverék a hengervejek között centrálisan elhelyezett csővezetéken áramlik. Két Bosch-mágnes szolgálja a gyújtást, hengerenként egy-egy Bosch-gyertyával.

A farmotorhoz szervesen kapcsolódik a hátsó tengely és az ötebességes

váltómű. Az alváz keréktávja rövidebb a tavalyinál, ami a fordulóknban nagyobb fűrgeséget biztosít. A vezetőülés nincsen annyira elől, mint a tavalyi modelleken, az üzemanyagtartány a kocsi középen van, ami megszünteti azt, hogy a versenyközben ürülő tartány károsan befolyásolja a súlypont helyzetét.

Az alváz maga torziómentes kettős csőváz. Az első kerekek egymástól függetlenül rugóztak, a hátsó hid ugyanaz a kettős csuklótenyely, melyet egyes Auto-Union túrakocsikról ismerünk.

Az új AU versenykocsi külső megjelenésében kissé gömbölydedebb elődjénél, alacsonyabb és áramvonalazása tökéletesebb. A kísérletek alkalmával kitűnt, hogy rövidebb keréktávja ellenére is stabilabb elődjénél, szupersebességekben is jobban „tapad”, mint az elmúlt évek legendáshírű Auto-Union ezüstszivarijai.

Az Auto-Union háromliteresek első startja a francia Nagydíjas versenyen lesz, ahol a csapat, Hasse, Müller és Kutz összeállításban jelenik meg.



AUTO UNION HÁROM REMEKMŰVE

**AUDI
HORCH
WANDERER**

Vezérképviselő: HESS ERVIN, Autokereskedelmi és Ipari k. f. t.
Telep: I., Mészáros uca 15. Telefon: 150-090
Városi bemutató: V., Mária Valéria uca 3. Telefon: 181-259

SEBESSÉGMÉRŐJÉT

megjavítja: **ÓRAGYÁR**, Tömő uca 26

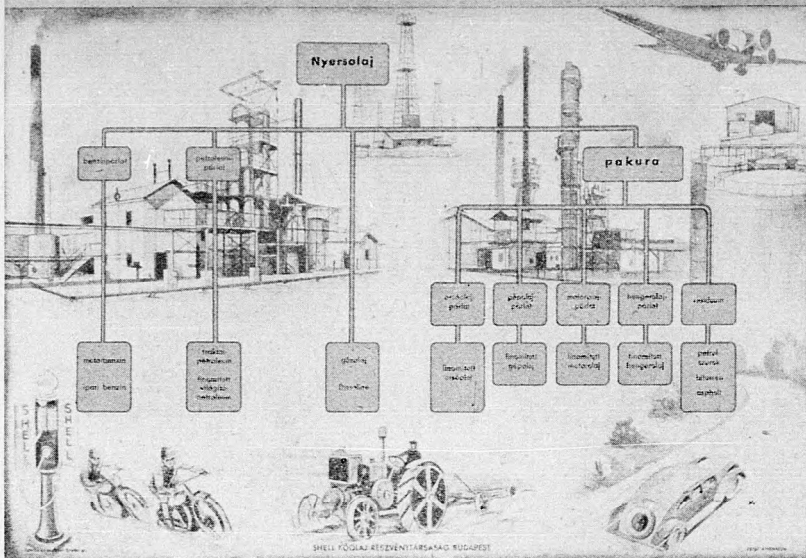
CELLAETERN

a luxusautó szórólakja.
Tökéletes, olcsó.

Gyártja: **Krayer**

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

KŐOLAJTERMÉKEK GYÁRTÁSI MENETÉNEK VÁZLATA



100%-os a 100%-os pennsylvaniai olaj?

Rövid útmutató annak, aki nem akar az olajdszungeiben eltévedni!

Megbízható statisztikusok szerint a valódi prágai sonkának árult pácolt sertés lábismognak legfeljebb ha az 5%-a látta valaha Prága városának füstjét és ha a világszerte tescheni vajnak árult vaját valóban Teschen városában akarnák előállítani, úgy ottan alighanem még a drótszűrő foxikat is kénytelenek volnának rendszeresen és könnyörtelenül fejni. Így vagyunk valahogyan az „eredeti, 100%-os pennsylvaniai” olajjal is. Mert az a nyolcvanfilléres román padlóolaj, melyet abban a homályos és káposztaszagú boltocskában három pengőért mérnek, mint „szavatolt, háromszor raffinált, eredeti, 100%-os stb. pennsylvaniai” olajat: még a színét sem látta Amerikának. Ami azonban végeredményben csak annyiban baj, hogy túlfizetjük, mert — mint alább kitéjük — az olaj használhatósága, kenőképesége, kémiai állandósága legalább olyan mértékben függ a gyártási eljárástól, mint származási helyétől.

A motorolajok legnagyobb részét az úgynevezett nyersolajból készítik, abból a vastag, kellemetlen illatú, fekete folyadékból, melyet a világ minden táján fellelhető olajkutakból nyernek. Hogy miképpen keletkezett a földanya gyomrában a nyersolaj, azt kéllőképpen még mindig nem tudták megvilágítani, a kémiai tudomány azonban annál pontosabban képes osztályozni az olajokat és vegyi tulajdonságaikból

megállapítani használhatóságukat és motorikus tulajdonságaikat.

Az ásványi olajok két, vegyileg pontosan elhatárolható osztályba, a paraffin- és a nafténbázisú olajok csoportjába osztják.

A

paraffinbázisú olajok

rendkívül ellenállóak a hővel és az oxidációval, általában vegyi behatásokkal szemben. Lobbanáspontjuk magas, ami azt jelenti, hogy csak igen magas hőmérsékletnél képződnek belőlük éghető gőzök, tehát takarékosak a használatban, mert nem „fogynak” túlzott mértékben az elégés folytán. Mivel nehezen oxidálhatók: a paraffinbázisú olajok sokáig, hosszantartó üzem után is változatlanul megtartják kenőképeségüket és nem képződik belőlük túlságos mennyiségű iszap. Testességüket magas hőmérsékletnél is megtartják, úgyhogy a forró hengert is jól kenik. Előnyeik mellett hátrányaik is vannak: könnyen gyantásodnak, a gyantásodás következtében besülnek a dugattyúgyűrűk. Amellett igen kemény égési termékeket képeznek, ez a kemény olajoksz pedig, mint csiszolóanyag, cseppet sem kívánatos a motorban.

A

nafténbázisú olajok

ezzel szemben is kevés szilárd égési terméket képeznek és igen alacsony hőmérsékletnél is hígolók maradnak.

Mivel lobbanáspontjuk alacsonyabb: könnyebben égnek el, tehát hamarabb „fogynak”, másrészt azonban alig gyantásodnak és égési termékek lágys, pelyhes. Alacsony dermedési pontjuk a téli üzemnél nagy előny, mert még minusz 30 foknál sem fagynak be az olajvezetékbe. A nafténbázisú olajok hátránya viszont az, hogy a magas hőmérséklettel szemben nem elég ellenállóak és hajlamosak az iszapképződésre.

Talán nem felesleges megemlíteni, hogy a pennsylvaniai olajok nagyrészt paraffinbázisúak, az orosz és lengyel, valamint a román olajok nafténbázisúak.

Látjuk tehát, hogy az oly gyakran emlegetett 100%-os pennsylvaniai olaj végeredményben szintén nem 100%-os a motorral szemben, mert előnyei mellett hátrányai is vannak. És ugyancsak hátrányai vannak a nafténbázisú olajoknak is. És hiába raffinálják az egyik vagy másik csoporthoz tartozó olajat, legfeljebb „agyonrafinálják”, amit az olaj halvány, fehéres színe árul el.

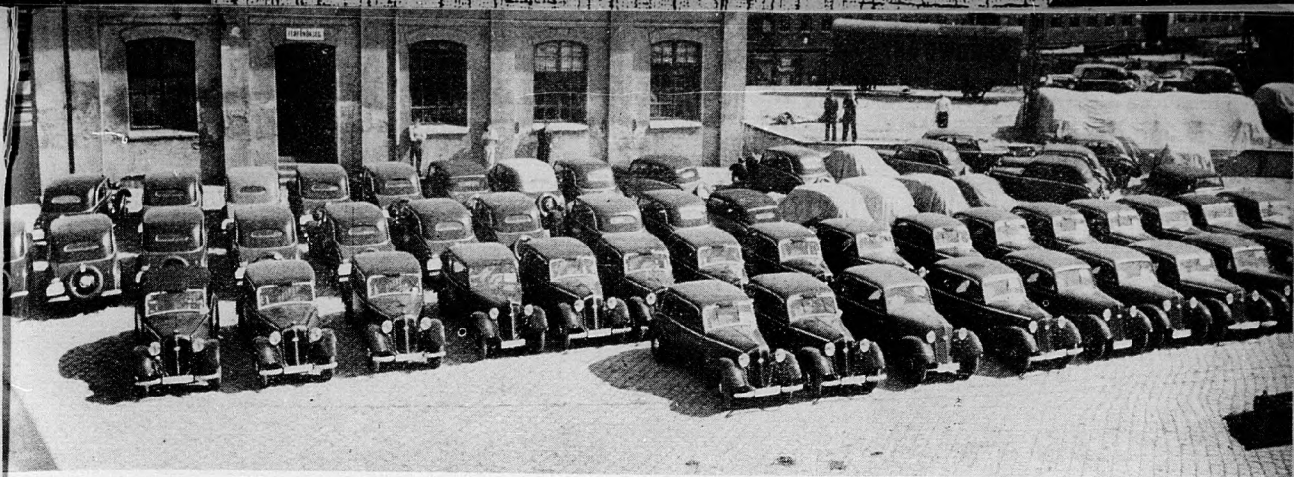
A jó olajat nem nyerik, hanem gyártják: ez a jelmondata az egyik nagy világvállalatnak. Igaz ez a megállapítás, mert a jó motorolaj gyártása végtelen laboratóriumi munka kapcsán történik. Különböző gyártási eljárásokkal sikerül a kétféle olajból olyan készgyártmányt piacra hozni, mely mindkét olajtípus előnyeivel rendelkezik, azok hátrányai nélkül. A laikus nem is tudja elképzelni, hogy az úgynevezett márkás olaj (Castrol, Mobiloil, Shell, Valvoline, Mars) mennyi munkának köszönheti létét és az olajtechnikusoknak mit kellett produkálniuk, hogy megteremtse azt a motorolajat, melynek magas a lobbanáspontja, tehát takarékos a használatban, melynek jó a kenőképesége magas hőmérsékletnél is, melynek csekély mennyiségű és lágys az égési terméke, mely nagy hidegben sem dermed meg és mely nem hajlamos az olajiszapképződésre.

Az ilyen motorolaj szemre ugyanolyan, mint a zugkereskedők által féláron, de kétszeres haszonnal kínált ismeretlen eredetű „100%-os pennsylvaniai” olaj. A színe, a szaga, a vastagsága nem árul el semmit, legfeljebb a motor, amikor gazdája szétszedeti és olyan állapotban találja, hogy sími volna kedve.

Aki nem akar eltévedni az olajdszungeiben, az vásároljon megbízható kereskedőnél, megbízható, márkás, plombált kannában forgalomba hozott olajat, azt a gyártmányt és típust, melyet a motor vagy a kocsijá gárosa ajánl. Es kerülje el messze a hordóból kimért festett padlóolajakat, akármilyen hangzatos is a nevük és akármennyire is egyenesen, kerülő nélkül siettek Magyarországra direkt Pennsylvániából. Ha másképpen nem, hát a zugkereskedő fantáziájában.



VEZÉRKÉPVISELET:
M. A. K.
MOTOR- ÉS
AUTÓKELLÉK RT.
Budapest, Jókai ucca 11
Telefon : 118-365
Rendelések telvele : 120-578



A DKW-gyár alig győzi küldeni magyarországi szállítványait. A múlt héten egyszerre több mint 80 DKW-t váltak el; újabb 80 megelégedett DKW-tulajdonos!

MIUJSÁG, HÉBLI ÚR?

— Elutazom! Megyek nyári tűrára!
— *Hová tűrázik, Hébli úr? Dél felé... Tengerhez?*

— Hová gondol, Szerkesztő uram! Mely-e máshová az ember ilyen rekkenő nyári melegben, mint az osztrák Alpsekkbe! En már saját tapasztalataim alapján mondhatom: a nyári túra csak az Alpsek esodás világában ér valamit. Itthagyni a kánikulát! Hó fedte esők, virágos havasi rétek, sötétzöld fenyvesek, vizesékek, tavak, kedélyes, vendégszerető nép: ezt csak az Alpsekben tudom megtalálni! Most jött haza egy barátom, bejárta az osztrák Alpseket, nagyon jól érezte magát, az ellátási árak mit sem változtak, az ellátás kiváló minősége is maradt a régi. Tűratervem összeállításánál nagy segítségemre volt a német államvasútak idegenforgalmi irodájának budapesti képviselője (IV., Váci uca 1-3), ahol díjmentesen minden felvilágosítást és prospektust megadnak, célszerű azonban az információikat idejében beszerezni, mert szezon derekán bizony meglehetősen nagy forgalom van az irodában. Különösen csábító az Alpsei túra azért is, mert — nem kell hozzá triptik, sem karnet! Helyettük a határon 2.50 márkáért 30 napra érvényes határatlápési

igazolványt lehet váltani! Hogy ne is szóljunk a hitellevél által nyújtott 20 százalékos valutakédezményről!...

— *Mit hallott a magyar Six Days-esapatról?*

— A KMAC a magyar színek képviselőiben induló Kozma—Döry—Pátkó csapat kiküldetésének költségeinek előteremtésére sikertelen gyűjtést rendezett. Most más úton igyekeznek a pénzt előteremteni... Ezzel szemben a saját szakállára induló Martinek (Méray-Pueh) már úton van Anglia felé...

— *Új képviselő?*

— Verebélyi Bálint megszerezte az olasz Guzzi és Benelli gyárak vezérképviselőt. A gépek már útban vannak, általános érdeklődés várja őket...

— *Mi hír a Dunán?*

— A BMVC július 9-10-ére tervezett győri sebességi és a Győr—Budapest közötti hosszútávú motorosútkversenyét közbejött akadályok miatt lemondta.

— *Más jobb vízi híre van-e, Hébli úr?*

— Szerencsére van! Felette érdekes új 1938-as típusú Evinrude esónakmotorok érkeztek Urbachékhoz. A 30 km-es (nem tévedés!) Evinrude farmotoroeska, amely természetesen oldalra is szerelhető, 1.1 HP tényleges teljesítményt ad le! Persze érkeztek nagyobb motorok is egészen 33 lóerőig, melyek önindítóval vannak felszerelve. Az új motorok mind szelepes kétüteműek, miáltal kiküszöbölték a lefulladás veszélyét és a gyors beindulást 100 százalékgig biztosították.

— *Más szakmai hír?*

— Az 1938-as típusú 350-es és 250-es Victoria motorkerékpárok a minap érkeztek meg a képviselőhez, számos igen érdekes és praktikus újdonságot találunk rajtuk és mondanunk sem kell, hogy a motoros közönség osztatlan érdeklődéssel fogadta az új modelleket. A 350-es Victoria sportgépeknél a gyár ga-

rantálja a 125 km-es maximális sebességet!

— *Látta azt a francia rendszámú érdekes Peugeot kocsit?*

— Igen. Ez a Peugeot-gyár legújabb modellje. Tipikus kiskocsit, annak ellenére, hogy nagykoesinak látszik. Motorja 1100-as négyhengeres oliv-modell, melyet — Ettore Bugatti konstruált. Az első modellét Dóczy Lajos hozta tengeren a gyárból, a képviselőt, a Cserépfalvi-cég rövidesen megkapja első darabjait.

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



Felelős szerkesztő és kiadó: KRAMERJENŐ
Altalános Nyomda, Könyv- és Lapkiadó Rt.
Nyomdákért felelős: Dr. Uj István.

VILÁGMÁRKÁS CSÓNAKMOTOROK MOTORCSÓNAKOK

B. M. W.
TRIUMPH (német)
B. S. A.

motorkerékpárok képviselője.

KÉRJEN ISMERTETÉST:

URBACH, VI, HUNYADI TÉR 12

250-es gépet akar venni?

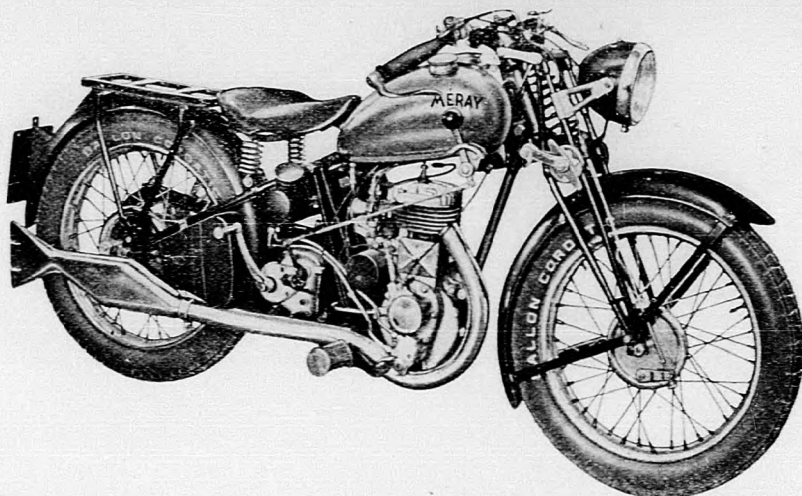
Nézz meg akkor feltétlenül a legújabb

VICTORIÁKAT

Sem Ön, sem más ilyen szép 250 est még nem látott!

KOPPÁNYI, Dessewffy uca 47.

MÉRAY



350 kcm. villamos világitással, kormányrögzítővel, komplett gyári szerszámkészlettel

P 1350.—

500 kcm-es lábkapcsolással

P 1620.—

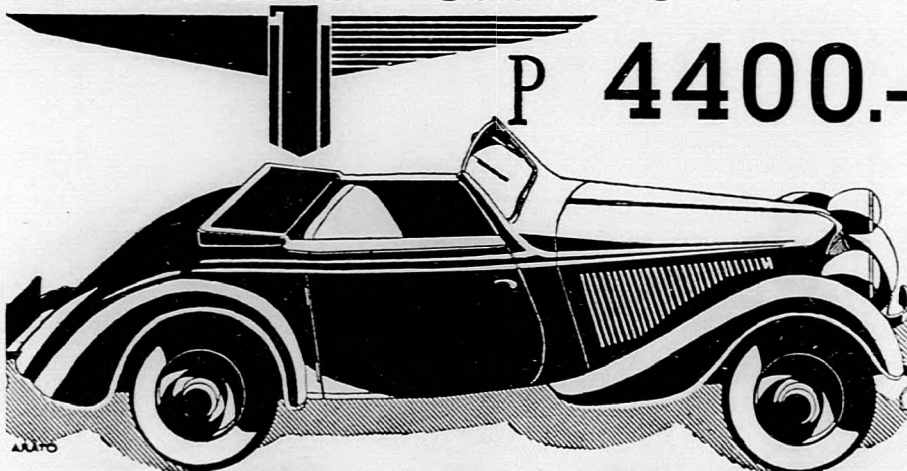
Tizenöt éve szüntelenül forgalomban levő MÉRAY-motorkerékpárok igazolják a gépek minőségét.

MÉRAY MOTORKERÉKPÁRGYÁR R.-T. BUDAPEST

VI, LEHEL UCCA 10

TELEFON: +29-88-88

AZ AUTOSZEZON FŐESEMÉNYE



A D L E R
JUNIOR ROADSTER

VEZÉRKÉPVISELET:

MÉRAY RT

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

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