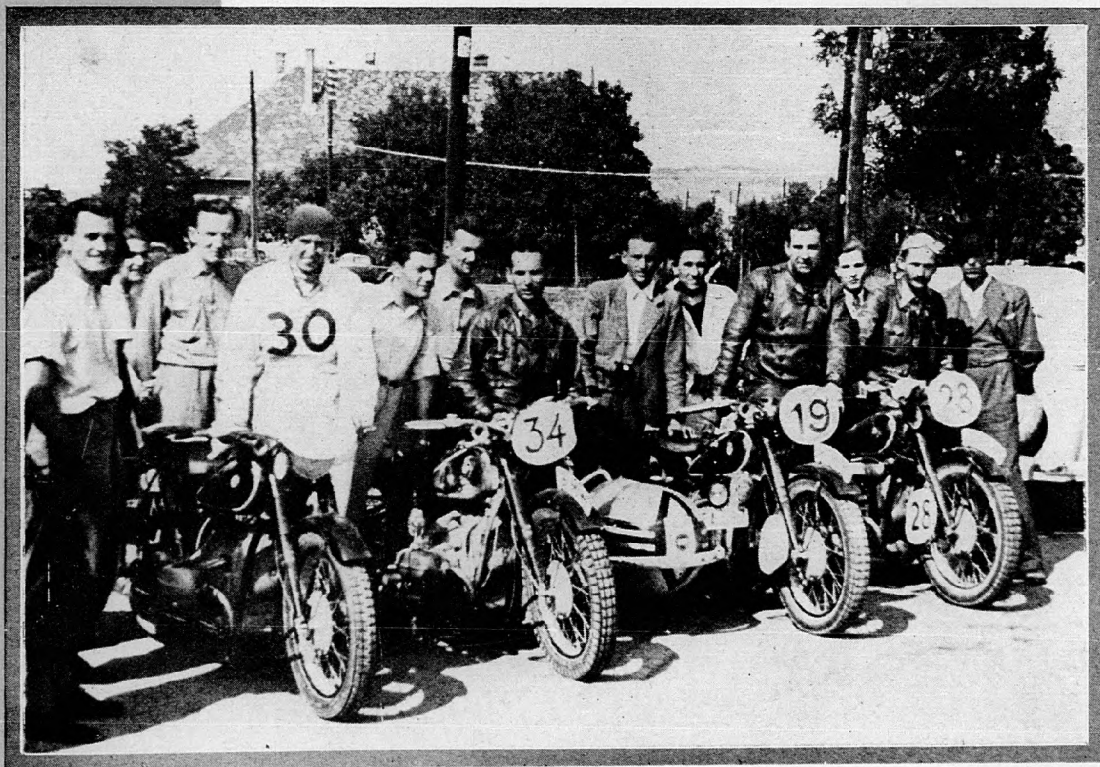


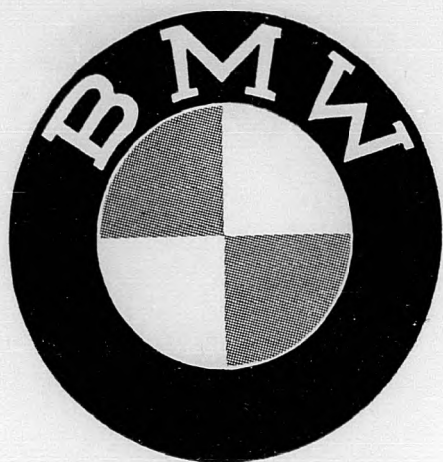
# AutóMotor



## BMW

Az FTC futárversenye a BMW menők „aratása” volt, az összes BMW befutók büntetőpont nélkül végeztek, az 500-as szőlőkategóriában csak a négy BMW menő volt büntetőpontmentesen győztes. Balról jobbra: Anders, Puhonyi, Pathó és Kozma.

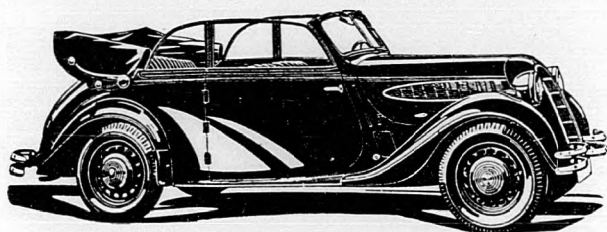




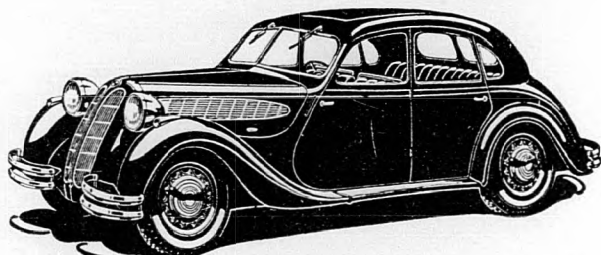
---

---

**az autóipar  
csúcsteljesítménye!**

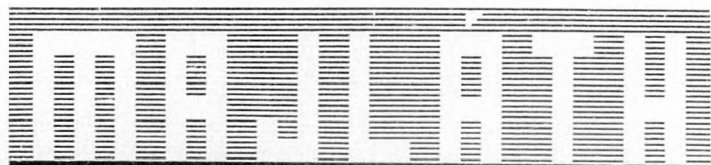


B M W K A B R I O L É



B M W L I M U Z I N

V E Z É R K É P V I S E L E T :



BUDAPEST, VI, LEHEL UCCA 2  
ÚJ ÜZEMHÁZBAN  
TELEFONSZÁM: 299-120

## Előgyujtás

Kezdetben vala a vöröszászlós ember. Akit hatósági írósríft parancsolt oda a hörög, prűszkölő ördög-szekere elé, hogy vérszínű loboóval ügetve riasszon el marhát-embert szabad utat biztosítva. A vöröszászlós ember addig ügetett a benzinfűker előtt, amíg az nem lett gyorsabb nála, ma már csak sárgult metszetek vizsgálata közben gondolkunk a hatósági gondoságnak ennek a korszakjellemző gyen-gédségére.

A vöröszászlós ember vérszerinti jogutódja a vörös háromszög, melyet vagy húsz évvel ezelőtt parancsoltak oda a négykerékű kocsik tárjára. Hogy messze hirdesse: Vigyázz te két-kerékűes, aki mögöttem gurulsz, mert négykerékűeim vannak, melyek igen hatékonyak és ha nem nyitod ki jól a szemed, úgy belém szaladhatsz, amikor beletaposok a fékpedálba!

Multak az évek. A négykerékűk ma már minden kocsinak szerves tartozéka és elképzelhetetlen az olyan kocsi — kivéve derék Samu típusú szürketaxijaink egyrészt —, melyen ne volna négykerékűk. A vörös háromszög azonban ma is kötelező, pedig ma már nincsen kétkerékűes kocsik. És fogyasztani kell a vörös festéket, pingálni a szép háromszögeket, melyeket a hatósági gondoskodás úgy ittelejtett, mint azt a legendás silbakot annakidején, aki az ötven év előtt lebontott löportoronyt őrizte a helyét.

Mikor jut végre az eszükbe az illetékeseknek, hogy az automoból óskorának ezt az ittragadt atavisztikus copját megérdemelt nyugalomba helyez-zék?

\*

Mi van a helyszíni büntetésekkel? Hiszen beharangozták, hiszen beígérték és megengedték, hogy végre mi is örvendjünk. Mekkora volt az öröm autómotoros berkekben, hogy végre a helyszínen büntetik meg a szabálytalanokat és kilátás van végre arra, hogy a gyalogjárdákat is rászorítják a közlekedési szabályokra.

A helyszíni büntetés — csak papíron létezik. Még nem volt szerencsénk egyetlen helyszíni büntetésiskabát sem látni. Nagyon kíváncsiak volnánk, hogy mi is ennek az oka?

\*

Elkeseredett autós járt a minap a szerkesztőségünkben és letett az asztalra egy szerényke csavart. A csavarnak egyszerű hatszögű feje volt, durván munkált menetének vastagsága volt vagy 6–8 milliméternyi és hossza nem volt több két centinél. Anyaga közönséges vas volt és egész meg-

munkálása azt mutatta, hogy itt készült valahol az egyik legzűgabb esztergályos műhelyben.

Ugyan mi volt érdekes ebben a csavarban? Semmi különös. Csak éppen az ára. Mert ezért a csavarért, mint speciális autóalkatrészét, kerek nyolcvan fillért kellett fizetni a képviselőnél. Pedig tíz fillér is biztosította volna azt az úgynevezett tisztos polgári hasznót.

Tisztelet a kivételeknek, amikor azt mondjuk: így fest az ország motorosítása 1938-ban!

\*

Több benzint és kevesebb habot kérjünk a benzinkutaknál. Ujabbán egyes kütkezelők úgy mérik a motorköt, mint a legviharozottabb csapos a szódavízzel nemesített sört. Megbízható mérések szerint a habos öt literből legalább 2–3 deci a levegő, a levegő pedig nem ér meg literenként 43 fillért még akkor sem, ha az ózondús Alpelekből származik.

Ha tehát a kütkezelő elkezdti azt a hol a piros itt a piros lendületű szivattyúzást, hogy minél több habot teremtsen, úgy illő udvariassággal, de ennél is nagyobb határozottsággal — hagyjuk faképnél.

\*

Milyen könnyű! Mennyire egyszerű dolog, érdekes, szép, izgalmas, látványos versenyt rendezni! Hegyversenyt például, sebességi körversenyt. Vagy ha kevesebb a pénz az ügybuzgalomnál: ügyességi számmal egybekötött túraversenyt. Végigfuttatni a gárdával vagy háromszáz-négyszáz kilométert, utána pedig közönséget gyűjtve gyorsulási, fékezés, vezetői ügyességi számot rendezni a Rallye

Monte Carlo. Ahol élvezhetjük a vezetők tudását, a gépek stabilitását, gyorsulását, fékek hatékonyságát, egyszerűen, ahol olyasmi játszódik le, ami autós-motoros szívnek öröm.

Az ilyesmirel azonban hiába álmodunk. A magyar specialitás megbízhatósági versenyek unalmas kliséjén kell rágódnunk, unatkozva ásitani azokon az „erőpróbkákon”, ahol az ellenfél — vekker és ahol több a holversenyben beutó győztes, mint réten a pitypang. Ahol majdnem mindenki „győz” és a nagy győzelmi mámorban oly kevesen látják, hogy ez a győzelem — hősi, vagy inkább cseppet sem hősi halálhoz vezet a ciánkai biztonságával.

\*

Németországban rendelet jelent meg, mely szerint ezentúl tilos a valódnak mellett cigarettázni. Hát van is valami ebben, mert a cigaretta elvonja a figyelmet és elfoglalja az egyik kezet.

A magyar dohányos-autósok ne féljenek. Hála a dohányjövődék bevételeinek államgazdasági jelentőségének — nálunk nem fognak ilyesmit életbe léptetni.

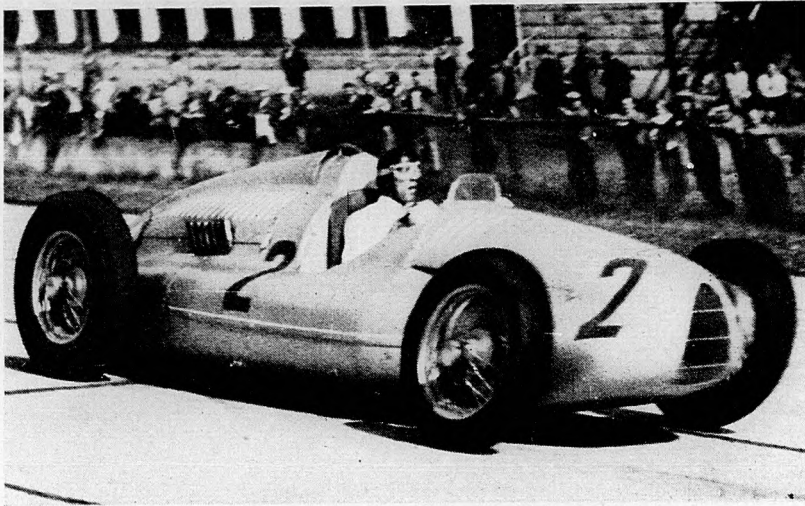
\*

Legutóbbi számunkban szóváltottuk a Szent István körüti csapda-villanyrendőroket. Egyik olvasónk azzal állított be a minap a szerkesztőségbe, hogy magánszorgalmából teljes egy órát figyelte az ott történteket. Egy óra alatt pontosan tízenyolcan mentek bele a „vörösbe”, melyet nem láttak. És a tízenyolcak között két taxis is volt.

Kell ennél kiáltozó bizonyíték arra, hogy az út szélére épített, láthatatlan villanyjelzők nem felelnek meg a célnak?



Az új Auto-Union csapat.



Ritka felvétel: Nuvolari „repsztt” az új Auto-Union versenykocsin!

## Nagy nap a Nürburg-Ringen!

**Seaman (MB) nyerte a német Grand Prix-t, melyben már az új Auto Union kocsik is előkelő szerepet játszottak — Greifzu (2,0 BMW) sportkocsi győztes — Gablenz (250 DKW), Winkler (350 DKW) és Herz (500 DKW) nyerték a motorkerékpár versenyeket**

A Nürburg-Ringen lefutásra került ezidei német autó GP-nek különös érdekességet adtak a Nuvolari és Stuck vezérletével felvonuló Auto Union kocsik. A drámai versenyt Mercedes-Benz nyerte meg, de ha tekintetbe vesszük azt, hogy az untörtürkheimiek kerek hat hónapos előnnyel rendelkeznek az Auto Union konstruktőr Werner igazgatóval szemben, úgy nyugodtan állíthatjuk, hogy a farmotorosok néhány hét múlva egyenrangú ellenfelei lesznek a háromgúgy csillag reprezentánsainak. De nézzük a verseny lefolyását.

### Hogyan vesztett a győztes Brauchitsch

Ideális versenyidő: a gumigyárak mérnökei végre egyszer megelégedetten hajolnak a betonra fektetett hőmérők fölé... Dübörögnek a kocsik: 20 koci várja az ágyúlövést... Bummm!... Start! Lang (Mercedes-Benz) és Hasse (Auto Union) nyomulnak az élre!... Azután változik a kép: az éllovas Lang mögé Seaman zárkózik fel... És jön az első meglepetés: az Auto Union színeken debütáló Nuvolari lassan gurul a

boxhoz... Már mindent tudunk: az egyik, Nuvolari előtt futó koci olajat vesztett, az olaj a „campionissimo” szemüvegére fröccsent úgy, hogy Nuvolari elvesztve kilátását, az árokba futott. Baja szerencsére nem történt, de a koci?... hasztalan próbálkoznak vele — a második körben talónba kerül... Nagy pech!

A harmadik körben — 22 kör a verseny — Brauchitsch napja ragyog fel: előzi Caracciolát és ördögi stílusban lépi le az éllovasokat! Brauchitsch mögött Seaman rakkol, majd Caracciola. Lang motorja renitenskedik: gyertya-csere. Azután kerékesere. Végül — vezetősere: az utánpótlás. Bümmer kapja Lang kocsiját. A hetedik körben az éllovas Brauchitsch cserél keréket, hogy folytassa útját a biztosnak látszó győzelem felé. A 16-ik körben esedékes Brauchitsch második kerékesereje és tankolása. Viharos ünneplés közepette áll meg a deponál, a kerekek szinte repülnek le a kocsiról, zuhog az üzemanyag, de — jajj! Szörnyőség! Hatalmas lángoszlop tör fel a kocsiból, a földre fröccsent üzemanyag is ég... benne a gumik... Brauchitschnak sikerült kiugrania a kocsiból, de — ég a ruhája!... Szerencsére Neubauer résen van: ő oltja el... A haboltók is megteszik a magukét, a szerelők is: percek alatt ismét menetkész a koci... Bámulatos! Brauchitsch már a volánnál ül, oly nagy volt az előnye, hogy egyedül Seaman tudott az incidens folytán eléje kerülni... És Brauchitsch már zúg utána: a kocsiról cefatokban repül szerte az oltókészülék habja... De hiába: pár kilométer után vége: a kocsit kitolják a — „temetőbe”... Győzött: Seaman!

Íme a részletes eredmények:

1. Seaman (Mercedes-Benz) 3:51:46.1 mp. Átlag 129.8 km., 2. Lang-Caracciola (Mercedes-Benz) 3:55:06.1 mp., 3. Stuck (Auto-Union) 4:00:42.3 mp., 4. Nuvolari-Müller (Auto-Union) 4:01:19.1 mp. Egy körrel hátrább: Dreyfus (Delahaye), két körrel hátrább: Pietsch (1.5 Maserati), Balestrero (Maserati) és Ghersi (Maserati), három körrel hátrább: Cortese (1.5 Maserati). — Indult még: Berg (1.5 Maserati), Biandetti (Alfa-Romeo), Grafenried (Maserati), Farina (Alfa-Romeo), Hyde (Maserati), Comotti (Delahaye), Hasse (Auto-Union), Taruffi (Alfa-Romeo).

A győztes Seamannal az élen a 2., 3. és 4. helyeket elfoglaló Mercedes-Benz és Auto Union csapatok tagjai Continental gumikon, Bosch gyertyával és Bosch gyújtással futottak.

Seaman 129.8 km-es győztes átlaga erősen megközelíti Caracciola 1937-ben felállított 133.2 km-es útvonalrekordját, melyet „Karacs”, még a régi GP-formula szerinti, nem korlátozott hengerűrtartalmú kocsival ért el. Ha így haladunk jövőre az új, sebességesökkenítésre szánt GP-formula szerint épült kocsik gyorsabbak lesznek a régi formula szerinti épült kocsiknál.

### Greifzu (BMW) volt a sportkocsi verseny hőse

Impozáns kép volt: 50 sportkocsi vonult fel a Nürburg-Ring starthelyén. A győzelmét Greifzu szerezte meg 2,0 literes BMW sportkocsiján 112.1 km-es átlaggal (ezzel nem is olyan versenykocsi Grand Prix-t lehetett nyerni a Nürburgon!) és 5 mp előnnyel márkatársa, Hanstein, illetve Heinemann előtt. Kategória győztesek voltak: Berneck (1.5 BMW) 105.7 km-es és Reichenwallner (1.1 Fiat) 105.7 km-es átlaggal.

### DKW hat-trick a motorkerékpár versenyen

A német versenykocsi Grand Prix t megelőző motorkerékpár versenyek minden kategóriában egységesen 114 km-es távon folytak le. A míting a BMW-menők távollétében háromszoros DKW győzelmét eredményezett. Gablenz (250 DKW) 102 km-es, Winkler (350 DKW) 5 mp-el, Fleischmann (350 NSU) előtt 113.8 km-es, Herz (500 DKW) pedig könnyű versenyt futva 111.1 km-es átlaggal nyerte kategóriáját.

## SPEEDOIL — az üzemanyagban?



Fogyasztását csökkenti!  
Motorja sebességét és rugalmasságát fokozza!  
A savképződést megakadályozza!  
Óvja hengerét és dugattyúját!  
Meghosszabbítja gépeinek élettartamát!

Tehát

## SPEEDOIL-t az üzemanyagba!

OLAJ KFT., Bpest V., Gyöngyház u. 4

Tel.: 290-382

Csodaszép, tökéletes

## VICTORIÁINK

megérkeztek.

Hamár elfognak, SIESSEN!!!

KOPPÁNYI, DESEWFFY UCCA 47

# FTC 450 KM-ES BAJNOKI BALATONI FUTÁRVERSENYE UJABB MEGGYŐZŐ DKW SIKER!

A 800 kcm-es autókategóriában elõírt maximális átlaggal

**HIBAPONTNÉLKÜLI GYŐZTES A**

# DKW

**MEISTERKLASSE**  
MÉSZÖLY TIBOR ÚR VEZETÉSÉVEL

Az évad legkomolyabb versenyein, a 24 órás Frontharcos túraúton, a KAC Reznicek vándordíjas versenyén, a Delmár Walter jubileumi túraversenyen és most az FTC Balatoni Futárversenyén elért

## SOROZATOS DKW AUTÓGYŐZELMEK

félreismerhetetlen bizonyítékai a DKW autók teljesítményének, megbízhatóságának és strapabírásának

VEZÉRKÉPVISELET:

*Majláth*

BUDAPEST, VI, LEHEL UCCA 2  
TELEFON: 299-120

# Beszéljünk nyíltan -

## a biztonsági üvegről!

A mai modern kocsik szélvédői és ablakai nagyrészt úgynevezett biztonsági üvegekkel vannak ellátva. Ezek a biztonsági üvegek szilánkmentesen törnek és nem veszélyeztetik a bennülőket, mert karambol esetén nem hullanak szét üvegdarabok. A biztonsági üvegek előnyei kézenfekvőek, de — amiről eddig vajmi keveset lehetett hallani — hátrányaikról sem szabad megfeledkezni.

Kétféle biztonsági üveg ismeretes, a réteges és a homogén biztonsági üveg.

### A réteges

biztonsági üveg két üveglapból áll, a két lap különleges ragasztóanyaggal van egymáshoz rögzítve és a ragasztóanyagának az a feladata, hogy törés esetén éppen úgy tartsa össze az üvegszilánkokat, mint a betörők hirhedt mézespapírja. A réteges biztonsági üvegek őse a Triplex-üveg, melynek számtalan licenccyártmánya és — gyenge — utánpótlása van forgalomban. A réteges biztonsági üvegnek nagy hátránya a csekély mechanikai szilárdság, a két három milliméteres üveglapból összepréselt üveg valamivel több mint hat milliméter vastag, de ellenálló képessége nem több a két vagy három milliméteres ablaküvegénél. A réteges üveggel tehát szörmen-ten kell bánni, az ajtó becukását gyengéden kell végezni.

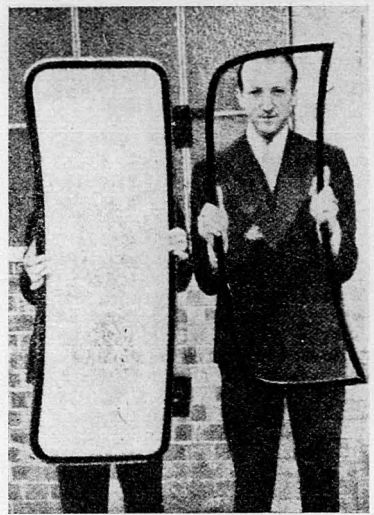
A réteges üvegnél ellenállóbb a

### homogén

biztonsági üveg, melynek hátránya viszont az, hogy csak gyárilag szabható méretre, pótlás esetén tehát pontos méretben kell a gyárból rendelni, ami hosszadalmas ügy. A homogén biztonsági üveg abban a pillanatban, amikor eléggé erős mechanikai behatás éri — mint például karambolnál vagy kő-

dobásnál — rendszerint egész terjedelmében össze-vissza reped és igen gyakran teljesen átlátszatlanná válik. Aminek viszont az a kellemetlen következménye, hogyha a szélvédőt menet közben valami kő éri és a biztonsági üveg reped, úgy a vezető látása erősen korlátozott, néha annyira homályossá válik az ilyen üveg, hogy a vezető mitsem lát.

Az említett hátrányok azonban ne retentsenek vissza senkit attól, hogy szilánkmentes üveggel lássák el kocsijukat. Ha Magyarországon valóban fantasztikus áron is árusítják az ismeret-ebb szilánkmentes üvegeket, ha mechanikailag nem elég ellenállóak: a szemünk világa mégis megéri a plusz kiadást.



Ha repülő kő éri a szilánkmentes üveget, úgy a homogén fajta (balról) egész terjedelmében homályossá válik, a réteges típus (jobbról) átlátszó marad.

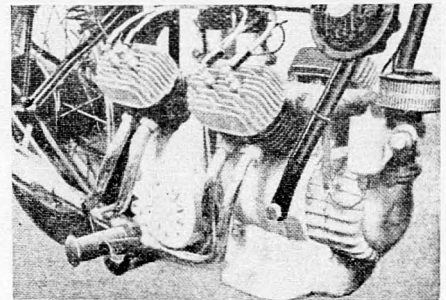
## Megszületett az első nyolchengeres motorkerékpár!

Több mint egy évtizede mondták ki a jelszót: a jövő a többhengeres motorkerékpáré. A jelszó elhangzott és következtek a tettek, egymásra teremtették meg a két-, majd négyhengeres modelleket, melyek teljesen beaváltották a hozzájuk fűzött reményeket. A többhengeres gépek rugalmasabban dolgoztak, lőerőteltjesítményük kedvezőbb volt, fogyasztásuk csekélyebb és sokkal simábban, rángatásmentesebben tudtak megbirkózni a magas áttételekkel, mint egyhengeres kartársaik.

Akik azt hitték, hogy a négyhengeres motorkerékpárral elérkeztek a végső célhoz: nagyot tévedtek, mert íme — megszületett az első nyolchengeres

motorkerékpár. Es hogy még nagyobb legyen a szenzáció: ez a nyolchengeres nem ezres, hanem csak 500 kcm-es gép, tehát egy-egy hengere alig több, mint 60 kcm űrtartalmú.

Az érdekes gépet — melynek motor-



Négy, egyenként kéthengeres ikerhengerpárt találunk az 500-as Galbuserában. Elöl a karburátor alatt látjuk a turbokompresszort, mely a nyolchengeres motort sűrített gázkeverékkel látja el.

**Teljesítményt,  
megtakarítást,  
motorkímélést jelent az**

**ELECT  
OIL  
OVER**



**felsőkenő vegyianyag  
állandó használata.**

**Minden üzemyanyaghoz  
előírás szerint keverhető**

Forgalomba hozza: **VIDOR GYULA** Budapest, XIII, Váci út 87  
Telefon: 499-297 **Kérje minden szaküzletben!**

ját képen is bemutatjuk — **Marama Toyo**, a nálunk is járt olasz salakpályamotoros tervezte és **Galbusera** néven hozzák forgalomba. A 250-es modell négy hengere V alakban, mint ikerhengeres megoldás talált elrendezést. A motor kétütemű és közvetlenül a főtengyelre kapcsolt kompresszor szállítja túlnyomás alatt a gázkeveréket. Az 500-as modellbe két négyhengeres motor van beépítve és a gépnek különös érdekessége az, hogy a két motor egymással ellentétes irányban pörög, ami tökéletes kiegyensúlyozottságot és teljes vibrációmentességet ad. A motor percnként 4000-et forog és közel 35 féklőerőt ad le, ami 500-es gépnél igen tekintélyes teljesítmény.

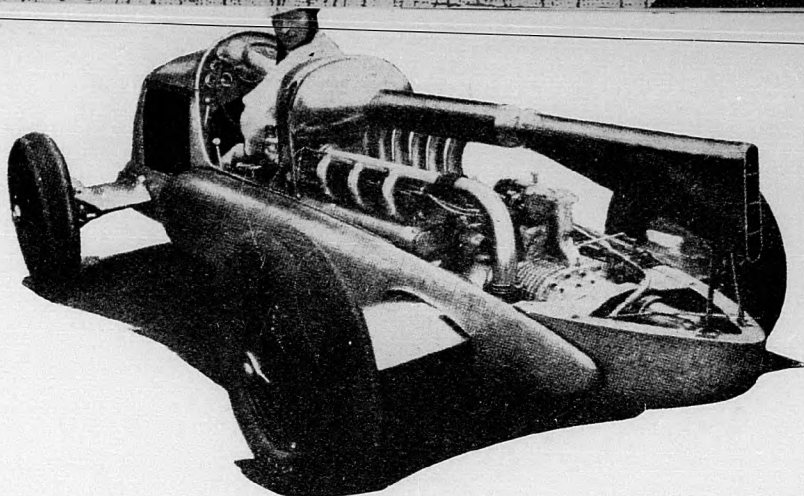
A Galbusera-modellek rövidesen szériában is forgalomba kerülnek és mondhatni korszakot jelentenek a motorkerékpárépítés történelmében.

## GP-formula versenykocsi Amerikában!

Az USA versenyautósportja az elmúlt években nagyon egyoldalú volt és majdnem kizárólag a különböző emeltfordulójú pályákra szorítkozott. A Vanderbilt kupaversenyeken azonban megjelentek az európai versenykocsik, melyek olyan érdeklődést keltenek, hogy az amerikaiak most már komolyan foglalkoznak azzal a gondolattal, hogy versenysportjukat merőben új alapokra helyezve igyekezzenek az európai magaslatokra emelni. Az első lépés természetesen a megfelelő versenykocsik megteremtése, ebben az irányban máris komoly munka folyik és már több GP formulának megfelelő kocsik megszületéséről jöttek hírek.

Az amerikai GP formula kocsik közül kétségtelenül az új Miller a legérdekesebb, melynek születésénél kétségtelenül szegény Rosemeyer Auto Unionja volt a bábá, hiszen ezt a kocsit tavaly nagyon is megbámulták a Roosevelt Földön, ahol kenterben vitte el az embrenyi magas Vanderbilt Kupát.

A kocsit Harry Miller konstruálta és vezetője a veterán Ralph Hepburn lesz, annyi Indianapolis verseny diadalmas hőse. A modell farmotoros, a hathengeres és a GP formulának megfelelőleg háromliteres-kompresszoros motor a vezető mögött foglal helyet, keverékét egyetlen hatalmas kompresszor sűríti és egyetlen karburátor szállítja a gázt. A vezérlést két büttyök-



Szinte Auto-Union másolatnak vélhetjük ezt a versenykocsit, mely nem más, mint Ralph Hepburn új farmotoros GP formula Miller Speciálja.

tengely végzi, a gyújtást kettős Bosch mágnes.

A motor kissé oldalt dőlve fekszik az alvázban, kipuffogótorkái ennek megfelelőleg a legmagasabb ponton nyílnak és a vezető mellett kétoldalt nyíló légsűrítő „kémények” léghuzata segíti az elégett gázok kiáramlását. A kettős hűtők a kocsit két oldalán foglalnak helyet.

Nagyon érdekes a kocsit transzmissziója. A motor mind a négy kereket hajtja meg és mind a négy kerék függetlenül rugózott. A sebességváltó kettős, úgyhogy a különféle pályák és terepek követelményeinek megfelelőleg nyolc sebesség áll rendelkezésre.

Az új Miller teljesítményéről megbízható hírek még nem futottak be, annyi bizonyos, hogy sebessége jóval túl

lesz a 250 kilométeren. Építése fel-tűnően magas, úgyhogy kétséges, hogy stabilitásban is megtudja állani a helyét a német és olasz gépekkel szemben.

Harry Miller nyilatkozata szerint az új, tizenkét hengeres motort már építik és ez a motor lőerőteljesítmény szempontjából erősen túlhaladja a mostani hathengerest. A hosszadalmas kísérletek miatt a tizenkét hengeres legfeljebb a jövő évben kerülhet versenybe.

Az autós világ érdeklődéssel várja az amerikai G. P. formula versenykocsik szereplését. Sajnos, az amerikai gyárak nem mutatnak érdeklődést a versenyzés iránt, a versenyzők magukra vannak hagyatva és csak a legnagyobb nehézségekkel tudják előteremteni a legszűkebb anyagiakat.

# A nemzetközi világversenyeket

MELYELYN GUMIVAL NYERIK?

TRIPOLISZI NAGYDÍJBAN  
(Lang, Mercedes-Benz)

FRANCIA NAGYDÍJBAN  
(Brauchitsch, Mercedes-Benz 500 km. kerékcseré nélkül)

NÉMET NAGYDÍJBAN  
(Seaman, Mercedes-Benz)

mint mindig győz a

# Continental

CONTINENTAL GUMIÁRU KERESKEDELMI KFT., BUDAPEST, V., ROTHERMERE-UCCA 2. • TELEFON: 122-042



# Az új 350 ZÜNDAPP

## Bemutatkozásán döntő sikert arat!

Hecker nürnbergi versenyző aranyérmes győztes a Mittelgebirgsfahrtan

**350 ÚJ ZÜNDAPP GÉPEN**

Heimbucher a luxemburgi nagy terepversenyen az **egyetlen** büntetőpontnélküli győztes

**350 ÚJ ZÜNDAPP GÉPEN**

18 lóerős négyütemű felülvezényelt motorral, két bűtyök-tengely, patent-kerekes, 146 kg súlyú

**ára P 1750.-**

Magyarországi vezérképviselet: **Pajcs Imre** VI., Jókai ucca 21. Telefon: 120-228

# Az FTC Balatoni Futárversenye

Több mint 40 versenyző vágott neki az

FTC 450 kilométeres Balatoni futárversenye távjának, hogy Dunaföldvár, Hőgyész, Siófok, Csopak, Zirc, Kisbér, Tatatóváros, mint időellenőrző állomások érintésével fusson be a budapesti célba. A versenyútvonal javarésze kemény próbára tette a mezőnyt és a holtversenyes nagyszáma miéppen von le a verseny sportértékéből. Hiszen holtversenyesek minden kötött átlagú túraúton vannak és kiküszöbölésükre olyan sík vagy hegyversenyes beiktatására van szükség, melyek jogosságát a túraversenyesek célját szem előtt tartva, kétségtelesen vitatni lehet. Merő ellentmondásnak mondhatnók az olyan értékelési módszert, ahol a sokszáz kilométeres, rossz úton lefutandó magas átlagú túraversenyt — pár kilométeres sebességi versenyt dönti el... Ha pedig a rendező egyesületek mindenáron ki akarják küszöbölni a holtversenyeseket — melyekben ugyan magasnövű motor-sporttal rendelkező országokban semmi kivételt nem találnak — úgy sokkal célszerűbb és a túraversenyesek lényegének megfelelőbb ügyességi próbakra kell bízni a szelekción.

Az FTC közel járt ehhez a felfogáshoz, mikor külső sugalmazásra, utólag Kisbér és Dad között *homokszakaszt* iktatott be a versenybe. Hogy a homokszakasz nem hozta meg a várt szelekción, annak oka viszont abban rejlik, hogy a 20 kilométeres mért szakasznak csupán pár kilométerre tette próbára a mezőnyt, míg az útszakasz háromnegyede oly magas átlag elérését tette

lehetővé, mely eliminálta a tulajdonképpen homokon mutatkozó átlagkülönbségeket.

A versenyszabályzat a 200 km-es motorkerékpár és 800 km-es autókategória számára 55 km-es, az összes többi kategória számára pedig egyöntetűen 60 km-es átlagstandardot írt elő. E helyen rá kell mutatnunk a kifrás helytelen voltára, amikor az 500-as, illetőleg velük csaknem egyenrangú 350-es gépekkel egy kalap alá vette a lassabb 250-es masinákat. De más jogos adat is került be a verseny panaszkönyvébe: a Siófok-csopaki útszakasz például a valóságban, esendőrök jelzette úton 8 km-el hosszabb, mint az útvonal, melyre a rendezőség az átlagstandardnak megfelelő menetidőt számította...

A verseny részletes eredményei a következők voltak:

## TÚRAKOCSIK:

**2000 km. felett.** 1. Bossányi P. dr. (Lancia) 0 bp. — **2000 km.-ig.** 1. Holtversenyben Dietl H. (Lancia) és Wilhelm S. (Lancia) 0 bp., 2. v. Hercegh (Adler) 1 bp. — **1100 km.-ig.** 1. Beer 6. (Fiat) 0 bp., 2. Gutschy K. (Adler) 5 bp. — **800 km.-ig.** 1. Mészoly T. (DKW) 0 bp.

## OLDALKOCSIS GÉPEK:

**1000 km.-ig.** 1. Zaymusz Gy. (BMW) 1 bp. — **600 km.-ig.** 1. Kugler J. (Zündapp) 0 bp., 2. Pathó Gy. (BMW) 0 bp., 3. Leuder S. (Puch) 60 bp.

## SZOLÓ MOTORKERÉKPÁROK:

**500 km.-ig.** 1. Holtversenyben: Anders E. (BMW), Czulyba M. (BMW), Kozma E. (BMW) és Puchony N. (BMW) 0.0 bp., 5. Liszák N. (New Hudson) 38 bp. — **350 km.-ig.** 1. Holtversenyben: Demjén M. (Puch), Hambach L. (Puch) és Kesjár J. (Velocette) 0.0 bp., 4. Dohos K. (Norton) 38 bp. — **250 km.-ig.** 1. Lukavecz F. (Puch) 0 bp., 2.



Hambach (350 Puch) hibapontmentesen a célban.

Rusovszky J. (Puch) 1 bp., 3. Szücs L. (Puch) 94 bp., 4. Tasnády Z. (Puch) 99 bp. — **200 km.-ig.** 1. Holtversenyben: Domján K. (Méray-Puch) és Simó P. (Zündapp) 0.0 bp.

## CSAPATVERSENYEK:

**Gyári csapatversenyben:** 1. Puch-csapat. **Klubcsapatversenyben:** 1. Holtversenyben KMAC autósapata (Dietl, Bossányi, Wilhelm) és a KMAC motoros csapata (Lukavecz, Simó, Kozma) 0.0 bp., 3. FTC csapata (Kesjár, Szücs, Hambach) 94 bp.

Az eredménylista túrákocsi csoportjában megszokott kép alakult ki: a Dietl vezénylete alatt futó Lancia team (Dietl, Wilhelm, Bossányi) ezúttal is hibapontmentesen foglalta el a tradicionális élhelyeket, az 1100-as kategória — ezúttal Beer révén — ismét hibapontmentes Fiat zsákmány volt, míg a 800-as kategóriában a DKW-szinek ezúttal Mészoly révén jutottak büntetőpontmentes, megszokott győzelemhez.

Az oldalkocsis gépek csoportjában a két hibapontmentesen végzett örök rivális, Kugler (Zündapp) és Pathó (BMW) párharcából ezúttal a Zündapp-menő került ki győztesen. Kugler első helyét 100 km-es kisebb hengerűrtartalmú gépének köszönhetette, miután a versenyszabályok holtverseny esetén a kisebb gép számára biztosítottak előnyt.

A szológépek 500-as csoportjában ma a BMW falanx ellenfél nélkül áll. A versenyről-versenyre kitűnően szerepelt BMW-kvartett: Kozma, Czulyba, Puchony és Anders ismét kivágták a rezet. Valamennyien hibapontmentes holtversenyben foglalták el az első helyet. A 350-es kategóriától lefelé megindult a Puch-invázió. A 350-es csoportban hibapontmentes holtversenyben végzett Puch-menőkkel, Demjénnel és Hambachal, csak Kesjár osztozhatott a győzelemben, a 250-es kategória Lukavecz Puchjának tradicionális hibamentes zsákmánya volt, az egyetlen ponttal szépen végzett munkatársa, Rusovszky előtt, míg a 200-as kategória babérait a két hibapont nélküli befutó Domján (Méray-Puch) és Simó (Zündapp) osztották meg.

A győztesek sorában volt a versenynek még egy győztese: a Cordatic, Kozma, Kesjár, Czulyba, Kugler, Pathó és Bossányi ezúttal is Cordaticon futották versenyüket, tradicionális babérokat szerezve a kitűnő magyar gumi-márkának.



Kugler József (500 Zündapp old.) büntetőpont nélkül nyerte az FTC Balatoni Futárversenyt az oldalkocsis gépek versenyét, Kerekein Cordatic.

# NICKELCHROMIA

NEMES E D E BUDAPEST, VI., NAGYMEZŐ UCC4 45. TELEFON: 118-980

## AUTÓ-ALKATRÉSZEKET

jótállás mellett

## CHROMOZ, NICKELEZ

Alumíniumot oxidál, chromoz, nickelez és minden színben színez

# Howard Hughes bravurja

A „földköri” repülés világrekordját az időközben lezuhant „felszeműsas”, az amerikai Willy Post tartotta, aki 1933-ban a Nyujork — Berlin — Königsberg — Moszkva — Nowosibirsk — Irkutsk — Chabarowsk — Fairbanks — Edmonton — Nyujork közötti 25.065 km-es vonalon (a föld kerülete az egyenlítőn 40.000 km) 7 nap, 18 óra és 50 perc idővel földköri repülőrekordot állított fel. Azóta öt év telt le, míg akadt egy vállalkozó szellemű amerikai, aki a rekordot megdöntötte. Howard Hughes dűsgazdag filmmilliomos és a szárazföldi repülőgépek sebességi ex-világrekordere Connor pilóta. Lund rádiós, Thurlow navigátor és Stoddart mechanikus társaságában egy kétmotáros, 2200 lóerős, egyfedelű Wright-Lochheed „Elektra” fedélzetén 3 nap 19 óra és 16 perc alatt új rekordidővel repülték körül a földet. A Hughes-expedíció az első 5850 km-es Newyork—Páris etappot átlag 4000 méter magasan, rádióirányítással 350 km-es sebességgel re-

pülte be 16 óra 35 perc alatt. Ugyanezen útvonalon berepülésére 1927-ben Lindberghnek 250 lóerős Ryan egyfedelűjén 33½ órára volt szüksége. Hughesék 8½ óra párisi pihenés után startoltak Moszkvába (2500 km), hova ugyanelek rádióirányítás mellett 7¼ órai repülés után érkeztek meg. A Moszkvában eltöltött 2¼ óra alatt átvizgálták a „Cyklone” motorokat, majd a 2300 km-es Moszkva—Omsk etapp került sorra 7½ óra alatt. Omskban 2½ órát pihentek a repülők, majd 10½ óra alatt a 3700 km-re levő Jakutskba repültek. Három órát foglalatokdottak az Elektra-n, majd nekivágtak az 5-ik etappnak. Mintegy 12¼ órai repülés után Szibériát Alaska váltotta fel. Fairbanksban csupán 1¼ órai pihenőt engedélyeztek maguknak a távrepülők és célba vették útjuk kiinduló és végpontját, Newyorkot, ahol tomboló lelkesedés fogadta a földköri repülés újdonsült világrekordereit.

# Puch János a Steyr-Puch lerakat kereskedelmi és műszaki vezetője

Puch János, a Steyr-Austro Daimler-Puch-művek magyar kereskedelmi r.t. főtisztviselője, a Központi Igazgatóság megbízásából átvette az edesatyja által közel fél évszázaddal ezelőtt alapított magyarországi fióktelep kereskedelmi és műszaki vezetését. A hír bizonyára osztatlan örömet fog kelteni a vállalat barátai körében, hiszen Puch János személye garancia arra, hogy a fióktelep ráharul vezetésénél továbbra is a tradicionális, szolid és korrekt üzleti elveket fogja szem előtt tartani és minden igyekezetével azon lesz, hogy a fióktelep fennállása óta gyártmányainak bevezetésével és terjesztésével foglalkozó képviselői szervezet érdekeit megvédje és működését minél könnyebbé és eredményesebbé tehesse.

Meg vagyunk róla győződve, hogy a fióktelep képviselői, melyek odaadott munkásságukkal feltétlen segítségére voltak a Steyr-Puch konzern fióktelepének a szakmában elfoglalt jelenlegi pozíciójának elérésében, Puch Jánost felelősségteljes új pozíciójában a régi bajtársat megillető bizalommal fogják a jövőben is támogatni.

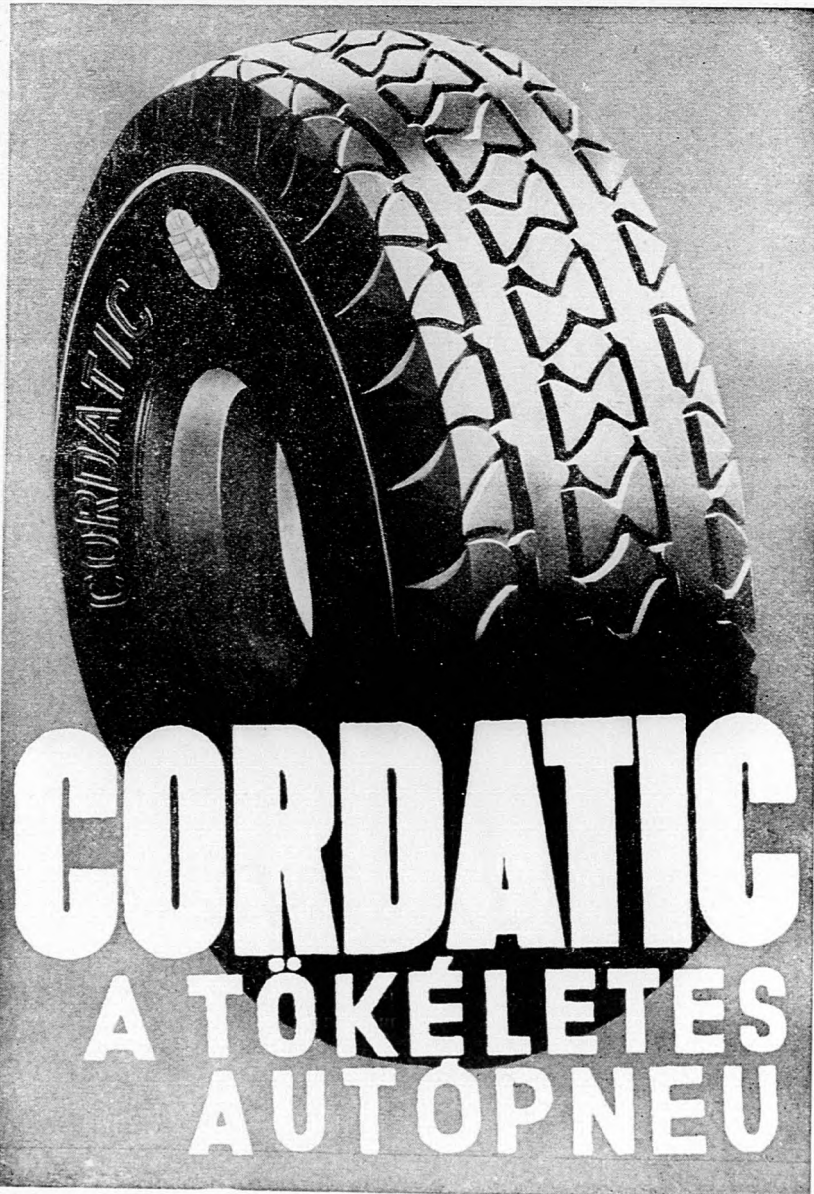
Amidőn őszinte örömmel regisztráljuk Puch János előlépését, melegen üdvözljük új pozíciójában, mint egy közel két évtizedes áldozatkész munkásság méltó elismerését. Puch János nemcsak hivatalában végzett lelkiismeretes munkájával dolgozott ége érdekében, hanem a versenyek küzdőterein is országnrészét biztosított magának márkája vezető kereskedelmi pozíciójának kiépítésében.

## A svájci GP

A berni 2,85 km-es cirkuiten megrendezett svájci motorkerékpár Grand Prix 250-es kategóriájában 45 körös távon a DKW menő Kluge győzött 98 km-es átlaggal márkatársai Petruschke, Winkler és társaik előtt. A 350-es kategóriában 60 körös távon a papírfornaknak megfelelően Daniell (Norton) fölényesen győzött 103,5 km-es átlaggal márkatársa Frith előtt, akit a harmadik helyen Wünsche (DKW) követett. Az 500-as kategóriában 60 km-es távon ugyanelek a Norton-menő Daniell győzött 105,1 km-es átlaggal márkatársa Frith előtt. A Norton-menők újdonsült nagy ellenfele Meier (BKW) nem indult a versenyen.

## Henry Ford 75 éves

Henry Ford, az amerikai autókirály július 30-án ünnepelte 75-ik születésnapját. Ford neve elválaszthatatlanul egybe van forrva az automobilizmus történetével, emlékezetes „T”-modellje, mellyel az évi 2 millió darabos gyártási kvantumot elérte az automobilizmus fejlődésében, döntő szerepet játszott. Ezt a híres Ford-típust 13 éven át ontották a Ford-gyár munkaszalagai, a „T”-modelleket országnrész illeti meg az automobil elterjedésében. Kivánjuk, hogy Henry Ford még sokáig vezesse gyárait, melyek gyártmányainak tradicionális kvalitásait ma az „Eifel” és „V 8” típusok prezentálják a magyar autós közönségnek.



# A hatnapos triálon az angolok nyerték a nemzetközi trafeát – az egyetlen hibapontmentes csapat azonban a német ezüstváza-team volt BMW gépeken!

**Az eddigi legnehezebb triál 209 indulója közül csak 33 maradt hibapontmentes de 127 esett ki!**

Típusos walesi időjárásban folyt le az ideai Hatnapos Triál: hideg szél, köd, minduntalan egy-egy zápor... Ráadásul a hihetetlenül nehéz útvonal, melyről leghívebben a számok beszélhetnek: a triál 209 indulója közül mindössze 33 szerzett csak aranyérmet, ugyanakkor 127 versenyző kényszerült a miting feladására!...

A verseny főtrófeáját és egyben a jövő évi triál megrendezésének jogát a Rowley (350 AJS), Williams (350 Norton), Brittain (350 Norton) és Waycott (600 Velocette old.) összedíjazta angol nemzeti csapat nyerte meg 9 büntetőponttal, a három 175 cm-es DKW szőlőmenő és Kraus (600 BMW old.) alkotta német csapat, valamint a Java menők-ből rekrutálódott esch nemzeti csapat előtt. A németeket balszerenese üldözte: két szőlőmenőt a lendkerék mágnes beázása tett harképtelenné. A csoport minden tagja utolsó lehetéig küzdött: Kraus, akinek oldalkocsi összekötő rúdja repedt meg, leszerelte oldalkocsi-ját és szőlőben fejezte be a versenyt...

A verseny másik nagy díját, az ezüst-részt az 500-as BMW gépeken indult Meier, Seltsam és Forstner összedíjazta.

tású német csapat nyerte meg, mint a triál egyetlen hibapontmentes teamje, az angol és svéd, illetve a kiesett ir. holland és esch csapatokkal szemben. A BMW-menő német ezüstváza csapat sikerét mi sem igazolja jobban, mint hogy a 107 benevezett csapat közül, beleértve a nemzetközi trafea nyertes angol csapatot is, egyedül ennek a teamnek sikerült hibapontmentesen átvergődni a Mandrindrodi akadályokon. A németek azonban nemcsak az ezüstváza büntetőpontos elnyerésével vigasztalódtak, de az erdmény lista képe is fényesen igazolja a német gépek kiemelkedő kvalitásait. A 33 arany-érem közül 17-et német gépek nyertek (14 német, 3 holland és svéd versenyző-vel). A 209 főnyi mezőnyben csak 59 német gép startolt, alig 25 százaléka az összes indulóknak, az aranyérmesek listáján azonban a német gépek több mint 50 százalékkal szerepelnek! Ezekre a számokra kétségtelenül büszke lehet a német motorkerékpár ipar!

A klubcsapatversenyben az idén első-ízben indult az angol hadsereg három csapata. A győzelmet a BMW-menő német SS csapat szerezte meg 1 hibaponttal, az ugyancsak egy hibaponttal, de gyengébb sebességi eredménnyel szereplő ugyancsak BMW-menő NSKK csapat előtt.

Az ideai Triál páratlanul nehéz volt. A németek kívánták így, az angolok viszont mindent elkövettek, hogy a kívánást teljesíthessék. Bebizonyították, hogy Walesben is vannak járhatatlan mellékutak. Ezeket az utakat azonban száraz időben keresték ki és a szakadó esőben az előírt átlagstandardok sok helyen szinte betarthatatlannak bizonyultak. Sokan megjárták; megkísérelték a lehetetlent, gépeiket és önmagukat kockára téve, robogtak át lehetetlen szakaszokon, melyeket a rendezőség azután neutralizált. Így neutralizáltak egy szakaszt, ahol az angol és esch nemzeti csapatok szedtek fel pontokat. Akadtak ügyesek; akik tanukat tudtak felvonultatni akadályoztatásuk igazolására. Ezeknek elengedték hibapontjaikat... Szóval: Triál volt a legjavából, a triál minden szép és árnyoldalával!

Felette érdekes kép tárul elénk a ver-



A BMW-gépeken indult Forstner, Seltsam, Meier összeállítású győztes ezüst váza csapat volt a triál 107 benevezett csapata közül az egyetlen hibapontmentes team!

seny eredménylistájának összefoglalásából:

Ország	Érmekek			Ertéke- les- módkül	Kiesett
	arany	ezüst	bronz		
Német	14	6	2	—	18
Angol	12	15	10	5	86
Cseh	2	—	1	—	2
Holland	3	2	2	—	12
Svéd	1	3	—	—	1
Ir	1	3	—	—	5
Magyar, Belga és Svájc	—	—	—	—	3
<b>Összesen</b>	<b>33</b>	<b>29</b>	<b>15</b>	<b>5</b>	<b>127</b>

A verseny hemzsegett a bukásoktól, melyek során az egyik német oldalkocsis NSU-menő utasa halálos sérüléseket szenvedett. A nálunk ismert versenyzők közül a Zündapp-menő Krohn gépébe beleszaladt egy angol versenyző, a bukás következményeképpen Krohn karficamodással a verseny feladására kényszerült.

U J **Firestone**  
STANDARD

**GAZDASÁGOS — MEGBIZHATÓ**  
Vezérképviselet:  
PNEUMATIK ÉS GÉPJÁRMŰKELLÉK BEHOZATALI KFT.  
Ügyvezető: Vajda András  
Budapest, IV., Vármege-utca 7  
Telefon: 182 401. — Táviratcim: FIRESTONE  
UJ LERAKAT:  
**V. SZABADSÁG-TÉR 7**

**LICSÁJER JÁNOS**  
**BUDAPESTI AUTÓRUGÓGYÁRTÓ**  
**ÉS JAVÍTÓÜZEME**

Specialista az autórugók gyártásában  
Telefon: **134-555**  
MINDENFÉLE GYÁRTMÁNYU KOCSIKHOZ KÉSZ RUGÓK RAKTÁRON

BUDAPEST, VIII., Thék Endre u. 14.  
Telefon: **134-555**

## Motorcsónak versenyek Gödön

Július közepén rendezte meg a BMYC gödi motorcsónak versenyét, melyet a Budapest—gödi távolsági verseny előzött meg.

Lukavecz (Ewinrude) nyerte a Budapest—gödi távolsági versenyt

A Budapest—gödi távolsági verseny főgyőzelmét a papírformáknak megfelelően a régi gárda egyetlen aktív klasszis versenyzője, Lukavecz Ferenc nyerte meg 1000 Ewinrude motorral szerelt versenyhajójával. Az oldalmotorosok közül figyelemreméltó eredményt ért el a kezdő Altlehner Gyula és Vizkelety dr., a szeniorok közül pedig Schener Sándor, míg az autbord-menők közül ifj. Nagy István teljesítménye emelkedik ki. Ime a részletes eredmények:

**KEZDŐK. Oldalmotorok, 115 km.:** 1. Bártfai L. 1:21:20 mp., 2. Mechlövits Z. 1:29 mp., 3. Ohiba K. 1:30:40 mp. — 175 km.: 1. Altlehner Gy. 48:45 mp. — 250 km.: 1. Vizkelety I. dr. 47:50 mp.

**Autbord-verseny, 175 km.:** 1. Fenczel G. 29:45 mp.

**JUNIOROK. Oldalmotorok, 125 km.:** 1. Klein P. 1:02:35 mp., 2. Jakab L. 1:30 p. — 175 km.: 1. Szarazgát P. 53:17 mp., 2. Bartos P. 58:40 mp. — 250 km.: 1. Skobetz L. 1:06:35 mp.

**SZENIOROK. Oldalmotorok, 125 km.:** 1. Méry Gy. 59:05 mp. — 175 km.: 1. Schener S. 47:05 mp. — 250 km.: 1. Gombós J. 53:05 mp.

**Autbordok, 175 km. vers.:** 1. Ifj. Nagy I. 30:30 mp., 2. Paulini A. 32:30 mp. — 250 km. vers.: 1. Kis B. 1:17:10 mp. — 350 km. vers.: 1. Feledei S. 48:50 mp. — 1000 km. vers.: 1. Lukavecz F. 16:40 mp.

**Inbord:** 1. Dán F. 25:20 mp.

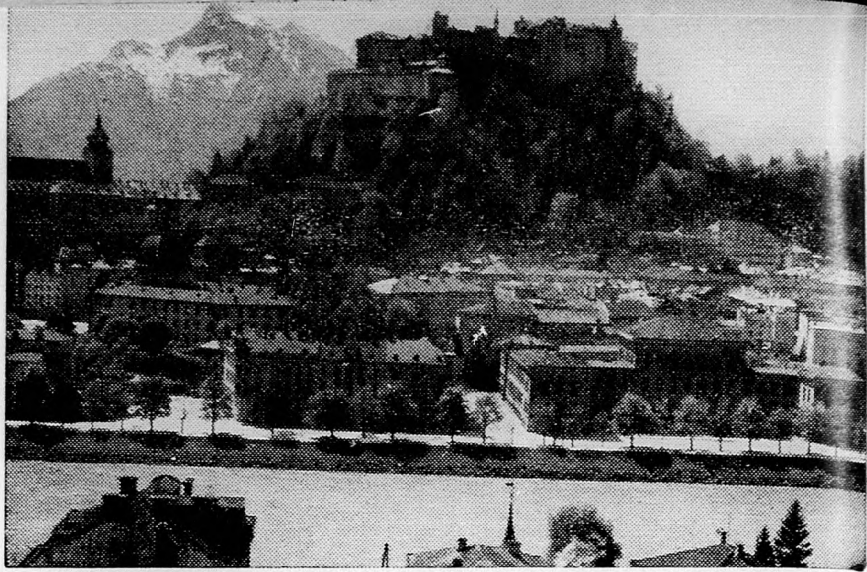
### A gödi sebességi versenyek

Az oldalmotorosok öt, az autbord versenyzők hat körös távon mérték össze erejüket a következő eredményekkel:

**JUNIOROK. Oldalmotor, 115 km.:** 1. Jakab L. 28:40 mp., 2. Ohiba K. 30:30 mp. — 125 km.: 1. Klein P. 28:35 mp. — 175 km.: 1. Altlehner Gy. 19:33 mp., 2. Pál O. 23:15 mp., 3. Bartos P. 24:10 mp. — 250 km.: 1. Skobetz L. 28:20 mp.

**SZENIOROK. Oldalmotor, 125 km.:** 1. Besenczy A. 22:20 mp., 2. Axmann J. 24:20 mp., 3. Méry Gy. 25:15 mp. — 175 km.: 1. Schauer S. 20:35 mp. — 250 km.: 1. Gombós J. 24:50 mp.

**Autbord, 175 km. vers.:** 1. Ifj. Nagy I. 16:45 mp., 2. Fenczel G. 17:10 mp., 3. Paulini A. 18:50 mp. — 350 km.: 1. Feledei S. 23:20 mp.



Salzburg vára, háttérben a hófödte Watanan.

## A nyári túca fénypontja a salzburgi ünnepi játékok

Az alpesi autótúrák keretében a salzburgi ünnepi játékok immár tradicionális módon kapcsolódnak bele. A délceg hegyesücsök, romantikus völgyek, égnék törő hágók után jól esik Salzburgban az ünnepi játékok klasszikus városában megpihenni.

Az 1938-as Salzburgi Ünnepi Játékok a legjobb csengésű nevek ritka találkozója. A világ minden részéből érkeznek énekesek, hogy az opera- és hangversenyelőadásokon tudásuk legjavát adják. A skandinávok közül, akik már annyi kitűnő hangot ajándékoztak a világnak, *Eyvind Loholm*, Walter von Stolzing híres megszemélyesítője, *Set Swanholm*, a bécsi opera új tenoristája mint *Tannhäuser* és *Helge Roswänge*, a berlini állami operaház tagja szerepel Salzburgban. *Magyarország* énekkultúráját az Itáliában és Németországban egyaránt népszerű *Spéd Söndör* (Wolf-ram) és *Béthy Eszter* képviseli, aki Susanne szerepét éneklő a Figaro házasságában. A legjobb német énekesek, mint a berlini *Josef von Manowarda*, a bécsi *Hilde Konetzni* (Leonore és Marsallné a Rózsalovagban), *Alfred Jerger*, (Beckmesser), Fritz Krenn (Ochs báró), Maria Cebotari és mások mellett az olasz énekművészek egész gárdája vonul fel. *Ezio Pinza* Don Giovanni és Figarót éneklő, *Mariano Stabile* Goet Almavivát és Falstaffot, *Virgilio Lazari* Leporello és Pistol szerepét, Mozart C-moll miséjénél *Julius Patzak*, Beethoven IX. szimfóniájánál, *Helge Roswänge* működik közre.

A Mozartenn Schubert-estjén *Elly Ney* csillogtatja kivételes tudását, *Edwin Fischer* a világhírű zongoraművész mint karmester is bemutatkozik az idei Ünnepi Játékok közönségének. A bécsi *filharmonikusok* világhírű zenekarát *Wilhelm Furtwängler*, *Hans Knappertsbusch*, *Karl Böhm* és *Vittorio Gui* vezényli. Beethoven „Eroica” és „Sor”-szimfóniája hangzik el a IX-en kívül, továbbá Schubert „Befejezetlen” szimfóniája, Brückner megrázó VII-e

és Mozart ünnepélyes „Koronázó Koncertje”. A modern francia zenét Debussy és Ravel, az olaszt Respighi képviseli.

Először mutatják be a Salzburgi Ünnepi Játékok keretében szabadtéri előadasként Goethe „Egmont”-ját Beethoven Zenéjével és Kleist „Amphitryon”-ját. Az utóbbi előadás nevezetessége, hogy a színhelye nem az ú. n. Felsenreitschule lesz, hanem az ősi Szent Péter-kolostor udvara, ahol az idén első ízben rendeznek ünnepi játékokat. A Mönchsberg meredek sziklafala itt is közvetlenül a szabadtéri színpad mögött emelkedik, a leghatásosabb háttérként.

## Budapesten lesz a legközelebbi útügyi kongresszus

Most tartották Hágában a nyolcadik nemzetközi útügyi kongresszust, amelyen 35 állam képviselőjében mintegy 2200 delegátus vett részt. Magyarországról a kormány képviselőjében a vármegyrék és városok, valamint egyes nagyobb útérelkeltségek részéről mintegy 50 személyt vett részt a kongresszus tárgyalásain. A magyar kormányküldöttek részére *Hanegraaff Balhasar* volt rotterdami magyar főkonzul, Waszenaar melletti kastélyban teát rendezett, amelyen résztvettek *Benke István* miniszteri osztályfőnök és felesége, *Kutassy Ferenc* miniszteri tanácsos és felesége, *Maléter Jenő* h. főfelügyelő és felesége, *Hász Sándor* és *Vásárhelyi Boldizsár* kir. főmérnök, valamint *Szell Sándor* főszoftgábiró.

A kongresszus első hetében lefolyt tanácskozási plenaris ülés fejezte be, amelyen egyhangú lelkesedéssel fogadták el a magyar kormány meghívását és határozták el, hogy a legközelebbi kongresszust Budapesten tartják 1942-ben.

Ezen a héten különféle csoportokba osztva Hollandia különféle közúti intézményeit tanulmányozzák a résztvevők. Magyar részről ezeken a kirándulásokon is igen sokan vesznek részt.



**KÉPVISELET  
JAVÍTÓMŰHELY  
ALKATRÉSZRAKTÁR**

**LENDER ÉS UJLAKY**

VI., DESSEWFFY U. 26. TEL.: 129-687

# PUCH

**ezidei magyar  
diadalsorozata  
mindennél meg-  
győzőbben beszél:**

**Mindig mindenütt győz a**

# PUCH

*Martinek téli túrája:*

Budapest–Berlin 24 óra alatt.

*Reznicek verseny, 250-es kat.:*

a hegyiversenyen **1.2.3.4.5.**  
végeredményben **1.**

*Kezdőverseny:*

a 250-es kategóriában **1.**  
a 200-as kategóriában **1.**

*Frontharcos túraverseny:*

a hegyiversenyen  
a 250-es kategóriában **1.**  
a 200-as kategóriában **1.**  
végeredményben  
a 250-es kategóriában **1.**  
a 200-as kategóriában **1.**

*Delmár jubileumi verseny:*

a hegyiversenyen  
a 250-es kategóriában **1.**  
a sikversenyen  
a 250-es kategóriában **1.**  
a 350-es kategóriában **1.**  
végeredményben  
a 250-es kategóriában **1.**  
a 200-as kategóriában **1.**

*Az FTC Balatoni Futárversenyén:*

a 350-es kategóriában **1.**  
a 250-es kategóriában **1.**  
a 200-as kategóriában **1.**

# TÚRA TANÁCSOK...

Mire gondoljon az automobilista,  
mielőtt nagy nyári túrájára indul?

Készen a „haditerv”. A térképek szépen sorjában előkészítve, az oldal-táskában ott a nemzetközi forgalmi engedély és vezetői jogosítvány, a karné, az útlevelek, az utazási csekk, a Nemzeti Bank kiviteli engedélye. A tartány esordultig motalkóval és a szívekben az elkövetkezendő két hét gyönyörűségeinek várakozásteli izgalma. Készen állunk a nagy nyári túrára. Azaz, hogy — még nem állunk egészen készen, még van mit elvégezni és megfontolni. És akad némi tudnivaló is. Amit néhány tanácsos képében az alábbiakban nyújtunk — útravalónak.

\*

A szerszámkészlet mellé elengedhetetlenül szükséges a gyári kezelési utasítás. Az a bizonyos könyvecske, melyben le van írva: hogyan állítjuk a kupplungot és hogy a világítási berendezésnek kábeleit milyen kapcsolási vázlat alapján illeszkednek bele az együttesbe. Nagyon jó szolgálatokat tesz ez a könyvecske olyankor, amikor szükségben olyan műhely előtt állunk meg, melynek szerelői gépünket nem ismerik és sejtelmük sincsen arról, hogyan fogják hozzá a munkához.

\*

Felesleges hangsúlyozni, hogy túra előtt alaposan nézessük át kocinkát a képviselőnkél, szükség esetén állítsunk gyújtást, karburátort, fékeket, húzassuk meg a karosszéria-esavarokat, töltsük fel az akkumulátort, szóval rendezzünk igazi nagy karbantartást. És ha a szerviz atyamestere azt ajánlja, hogy cseréltsük ki a kotyogó és a kormányzás biztonságát veszélyeztető kopott rugócsapokat és perselyeket, úgy ne takarékoskodjunk.

\*

Indulás előtt jó befektetés olajat cserélni a motorban, feltölteni a sebességváltót és differenciált kenőanyaggal és fékfolyadékkal a kis tartányt, ha gépünk hidraulikus fékrendszerrel van ellátva. Nagyon kifizetődik a villamos-szerviszben lemérteni a dinamót, hogy vajjon eleget tölt és ha nem, úgy alapos vizsgálatot és kommutátor tisztítást végeztetni. És ha minden rendben van, úgy ne búcsúzzunk el a villamos-szerვისztől, mielőtt néhány tartalék biztosítékot és lizzót nem esomagoltattunk be.

\*

A nyári túra előtt szenteljünk néhány órát gumijainknak. Legjobb leszerelni mind az öt kereket, kiszedni a köpenyek rajzolatába ékelődött kavicsokat, kieserélni vagy megjavíttatni a vászontöréses pneukat, rozsdamentesíttetni



Nyári túráján keresse fel Salzburgot.

a kerékabroncsokat és megszirotatni a kerékrögzítő anyákat. A helyes légnyomásra kettősen ügyeljünk és nem árt egyetlen gondolattal a szokottnál keményebbre fűjni a gumikat. És fúvassuk fel a pótkereket is.

\*

Váltunk néhány bizalmas szót a képviselőnk műszaki vezetőjével. És annak tanácsai alapján szereljük fel magunkat némi pótalkatrésszel, ami esetleges defektusok esetén tehet jó szolgálatokat olyan helyeken, ahol nehéz alkatrészt beszerezni. Néhány megszakító és elosztó alkatrész, néhány dinamó szénkefe, tartalék benzineső és miegymás elfér a szerszámok mellett és ha jóban vagyunk a képviselőnkkel, úgy ezeket az alkatrészeket a túra tartamára kölesőn is megszerezhetjük. Ha olyan országba vezet az utunk, ahol márkánk népszerű, úgy felesleges az alkatrészek becsomagolása, mert nem kell fantázia annak elképzeléséhez, hogy Németországban mindenhol akad DKW alkatrész és Olaszországban Balillánkhoz a legkisebb városkában is megszerezhetjük azt, amire szükségünk lehet.

\*

Ha hosszabb túrára indulunk és több országot érintünk, úgy kérjük el a képviselőnkél a külföldi képviselőtek névjegyzékét, hogy szükség esetén azt meg-

## STARTER

ACCUMULATOR ÉS AUTÓVILLAMOSSÁGI  
SZAKÜZEM — CÉGLUT. VAJDA BELA MÉRŰK  
BUDAPEST, VII., SZENTKIRÁLYI U. 34. TEL.: 141-210

találjuk. Ha ezt elmulasztottuk, úgy vegyünk az illető országban autószerelőket, melynek hirdetései megállapíthatjuk a címet.

\*

Túrafelszerelésünk elengedhetetlenül kellemes a friss elemmel ellátott zseblámpa, lehetőleg botlámpa alakjában. Mert a botlámpát éjjel a szánkba vehetjük és szabadon álló két kezünkkel végezhetjük el az esetleges szükségessé vált szerelési munkát. És el ne induljunk egy üvegnyi benzinnel és tisztá rongy nélkül. Mert a díznipucolás, vagy kerékesere után néhány eszpp benzinnel tisztára moshatjuk a kezünket.

\*

A legjobb napi beosztás: korán hajnalban indulni és kihasználni a hűvösebb órákat. Ilyenkor a motor is jobban húz és nem szenvedünk a melegtől sem. Ne felejtjük el: a nyári túra szórakozás, üdülés és nem bérüvarozás. Ne hagyjuk tehát magunkat az utasoktól terrorizálni, akik a legszívesebben egész napon át gurulnának. Addig vezessünk csak, amíg ki nem fáradunk és ne vállaljunk többet napi 300 kilométernél — könnyű terepen.

\*

Tartányunkat sohase hagyjuk fenéig ürülni, inkább szokjuk meg, hogy 200 kilométerenként töltsünk. Ha ezt a szabályt betartjuk, sohasem kerülünk zavarba és nem kell esetleg kannával a kezünkben hosszú gyalogtúrát rendezni. Külföldön őrizkedjünk az olcsófajta üzemanyagoktól és főleg az olaj szempontjából legyünk fokozottan bizalmatlanok. A leghelyesebb hazulról vinni magunkkal egy kannányit megszokott olajmárkánk megfelelő típusából, így nem érhet meglepetés.

## Urvezetők! Hölgyszervezők!

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, Részletfizetés. Saját szakkönyv.

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

# Forradalmi újítást jelent — a Michelin „Pilot” pneumatik!

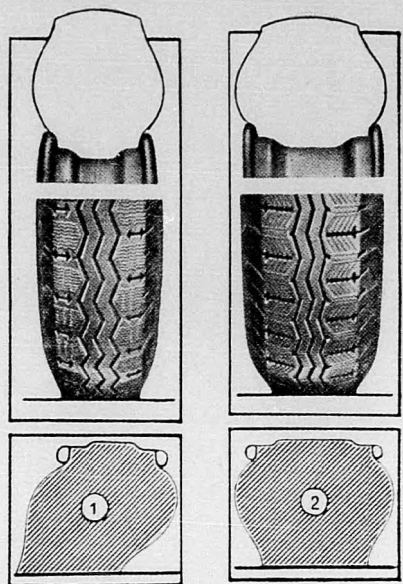
A szuperballonok és a csúszásgátló futófelületek bevezetése óta úgy látszott, mintha az autotechnika nem hozna semmi újat sem a pneumatikagyártás terén. Így kétszeres meglepetést jelent a Michelin-gyár új „Pilot” típusú pneujainak megjelenése, melyek valóban forradalmi jelentőségű újítást jelentenek és jelentős lépéshez segítik az autót a tökéletes biztonság és úttartás ideálja felé.

A kényelmesebb gördülés és tökéletesebb úttartás jegyében születtek meg annak idején a ballonok, majd a rendkívül alacsony nyomású úgynevezett szuperballon gumik, melyek lehetővé tették, hogy a hajdan 3—4 atmoszférás nyomásról egészen az alig egy légkönyvi nyomásig mehettünk lefelé. A speciális konstrukciójuknál fogva ilyen rendkívül alacsony belső nyomás mellett is életképes gumik azonban kellemtelen tüneményekkel ismertették meg az autót. Különösen a fordulóokban vált érezhetővé a szuperballonoknak az a kellemetlen sajátága, hogy a centrifugális erő hatására alakjukat erősen megváltoztatták, oldalvást ellaposodtak, ami erősen rontotta a fordulóbiztonságot és a köpeny belső konstrukciójában káros feszüléseket okozott. Amellett az alacsony üzemi légnyomás miatt túlságosan nagyra méretezett gumik nagy sebességben kerék-

szítálsnak is okozóivá váltak, a szuperballonok rendkívüli kényelmét bizonyos stabilitásbeli áldozatokkal kell megfizetni.

A Michelin „Pilot” pneumatik egy csapásra megoldotta a kérdést, még hozzá szellemesen, egyszerű módon. A „Pilot” gumi metszetben nem kört mutat, hanem fekvő, nagy, lapos D-betűt. Ennek megfelelően sokkal szélesebb kerékabroncsra illeszkedik és megfelelőleg „alacsonyabb”. A „Pilot” pneuk keskenyebb oldal fala jelentősen nagyobb mechanikai szilárdságot ad, aminek következtében lehetetlenné válik a fordulóban fellépő „elnyúlás” és a kocsikanyarbiztonsága tökéletessé válik. Az alacsony nyomás okozta kerékszítálás is lehetetlenné válik és a rendkívül széles futófelület nemcsak sokkal jobb kapaszkodást és úttartást biztosít, hanem — nagyobb felületénél fogva — lényegesen csökkentett kopást, tehát élettartama felülmúlja a szuperballonét.

Lapos építésmódjának köszönhető az is, hogy azonos méretben súlya könnyebb, amíg például a 150—40 méretű szuperballon súlya 10,5, addig ugyanez a méret „Pilot” kivitelben csak 8,5 kiló. Hogy ez a kétkilós súlycsökkentés mit jelent, azt csak az tudja megítélni, aki ismeri a forgó kerekek gíroszkópos



Amíg a normális szuperballon (1) petyhüdtése miatt a fordulóban fellépő centrifugális erő hatására elnyúlik és alakját változtatja, addig a „Pilot” pneu (2) felfekvésének szélessége és oldalfalának keskenysége miatt nem szenved deformációt.

tulajdonságai miatt fellépő erők hatását.

A Michelin „Pilot” pneuk ugyanazzal a csúszásmentes futófelülettel kerülnek forgalomba, mint a híres Stop típusok és jelentőségükre jellemző, hogy majd az összes nagy francia gyárak már ezzel a gumival szerelik fel szériáikat.

## 1 TONNÁS

ÚJ

## FRAMO TEHERAUTÓK

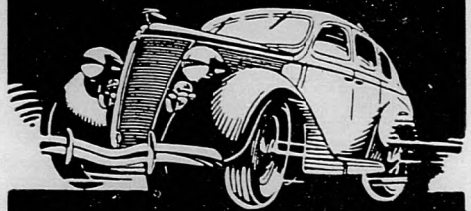
RAKTÁRON

*KIS FOGYASZTÁS,  
NAGY TELJESÍTŐKÉPESSÉG*

AUTÓSZALON ZSILLE TESTVÉREK K. F. T.  
VI., ANDRÁSSY-ÚT 8  
Telefon: 117-061, 112-105

## FORD V-8

*világszerte kipróbálva*



2,2 liter • 100 P adó • Ár 8800 P  
Nyolchengeres autó kényelme  
és teljesítménye, kisautó ára  
és gazdaságossága mellett  
Főképviselet:

**HAHN ARTHUR és TÁRSAI**  
BUDAPEST, VI., ANDRÁSSY ÚT 10. TEL. 113-619

# TISZTA LEVEGŐT!

## Miért fontos alkatrész a jól kitisztított légszűrő?

A hengerben elégetésre kerülő gázkeverék benzingőzből és levegőből áll, helyesebben kevés benzingőzből és igen sok levegőből. Hogy mennyi levegőt szippant a motor, arra egy kis számítással könnyen rájövünk és hamarosan kiszámíthatjuk, hogy derék 500-as ohv motorunk percenként több mint ezer liter levegőt lélegzik be. Es mivel ez a lélegzés többnyire kint az országúton történik, érthető, hogy ebben a percenkénti ezer literben sok olyasmi is foglaltatik, ami a motor belsejében a legkevésbé sem kívánatos, sőt ha nem védekezünk, hamarosan elkoptatja a hengert és dugattyút, mert az olajjal keveredett por egyike a legkitűnőbb csiszolóanyagoknak.

Az országúti por inkább a motoros ellensége, mint az autósé. Az automobil motorja a gépháztető alatt meglehetősen védett helyen fekszik, amellet rendszerint akkora légszűrővel van ellátva, amelyet motorkerékpárra szerelni lehetetlen. A motorkerékpárok nagyrészen nem is találunk légszűrőt, amelyiken van, az is kis méreteinél fogva csak tökéletlenül tartja távol a port, különösen akkor, ha nem kezeljük kellőképpen és nem mossuk ki benzinen és utána nem áztatjuk át olajjal legalább minden ezer kilométer után.

De nemcsak a levegőből jut a por a motorba, rengeteg piszkot viszünk bele olyankor, amikor olajjal töltjük fel a tartányt. A motorosok nagyrésze csak éppen beönti a kan-

## RÉGI BARÁT-ÚJ MODERN KÖNTÖSBEN



### Vérbeli motorosok álma teljesült!

## VILÁGMÁRKÁS RUDGE

ÉS

## COVENTRY-EAGLE

### angol motorkerék- párok ismét kaphatók.

Vezérképviselőt:

## BRUCK NÁNDOR ÉS FIAI

BUDAPEST, VIII., TAVASZMEZŐ U. 22/A. TEL.: 137-027

Rudge, Coventry-Eagle motorkerékpárok,  
Austin autók service-állomása.

nából az olajat és nem gondol arra, hogy a kanna szája mellett levő piszok nagyrészt az olaj szépen belemossa a tartályba... És rengeteg bűnt követnek el a műhelyekben is, amikor javításkor napokig hagyják állni a hengerétől megfosztott motort, melyben forgattyúházába rengeteg piszok kerül akkor is, ha a szerelő történetesen rá is dobta a karter szájára azt az ismert piszkos rongyot.

Nagyon kifizetődik időnként megvizsgálni a karterben levő olajat. Nem kell ehhez mást tenni, mint néhány cseppet kiengedni a leeresztő dugó kicsavarásával. Ha az olajat két ujjunk között morzsoljuk, azonnal észre vesszük, ha abban idegen anyagok vannak. Ilyenkor célszerű kiengedni az olajat, mosóolajjal jól átöblíteni a kenőrendszert és friss olajat tölteni.

Hogy a levegővel beszívott por milyen ellensége a motornak és milyen gyorsan koptatja annak belsejét, azt a repülőgépmotorok bizonyítják. A legutóbbi angol távrepülés alkalmával Londonból Ausztráliába repült az egyik nagy hárommotoros és a közel 20.000 kilométeres út után olyan állapotban voltak a motorjai, hogy bátran visszafelé indulhatott volna. És ennek az oka egyszerűen az, hogy fent a magasban pormentes a levegő, aminek következtében a hengerek és dugattyúk kopási nyomokat egyáltalában nem mutattak. De bezzeg kopott lett volna a motorok belseje, ha ezt a húszezetet a levegő óceánjában pörögték volna végig, hanem valahol a magyar országutakon.

De nemcsak a szűrővel védekezhetünk a por ellen, az előrelátó gondosság is sokat segít. Így például sohase keressünk más járművet a poros országúton, inkább hagyjuk elporolni és csak akkor folytassuk az utunkat, ha a por elült. Legfeljebb félórával később érünk el célunkhoz, viszont motorunk élettartamát megsokszorozzuk.



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

### SCHVARCZ TESTVÉREK

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

# HIREK

## Zündapp nyerte a luxemburgi túrát

A luxemburgi túrát a 614 km-es távon a 350-es Zündapp-menő Heimbucher nyerte meg. Az abszolút győztes Heimbucher az 50 km-ben előírt átlagstandard helyett 70 kilométeres átlaglag abszolválta a túrát. Heimbucher volt a verseny egyetlen hibapontmentes befutója.

**Karl Gall**, aki az angol TT tréningjén szenvedett balesete miatt az idén már nem szállhat nyeregbe, a minap repülőgépen Angliából hazakereszt Münchenbe. A fogadtatására egybogyúlék élén a BMW-gyár nevében Schleicher igazgató és Brenner főmérnök üdvözölték a kitünő versenyzőt.

**Az angol közlekedési miniszter** nemrégiben egy tehertaut vezetőfülkéjében 7 óras éjszakai túrát abszolválta, hogy közvetlen tapasztalathoz jusson az éjszakai tehertaut forgalmat. Kétfoldos példát.

**A stuttgarti közlekedésrendészeti nevelő-hat** alkalmából fura versenyt rendeztek a városban. A „miting” keretében egy a közlekedési szabályoknak tiltott hányo autos „vadász” mekkuztú egy a szabályoktól nélküli betaró vezetővel. A legkritikusabb útvonalakon lefolyt versenyt alig egyperces előnyvel a „vadász” nyerte meg, aki még a tilos forgalmi irányokba is behalított. Tanulás: egy percreit igazán nem érdemes kockáztatni!

**Svéd jelentések** szerint egy Lindqvist nevű technikus stratosferikus repülőmotort konstruált, mely 18.000 méter magasan is kifogástalanul dolgozik és 750 km-es sebességet tesz lehetővé.

**Az USA** tavalyi benzinfogyasztása fejenként 1340 literre rug!

**A stuttgarti Bosch-gyár**, ahol az alapes tanonképzésre mindig a legnagyobb gondot fordították, ezélett 25 évvel alapította tanonképző műhelyét, mely 40 satus munkahelyet és számos munkagéppel és műszerrel rendelkezik. Az iskolában ma 350 tanoncotatnak 277 satus munkahelyen és 250 munkagépen.

**Schneewelsset**, a nálunk is jól ismert bécsi versenyzőt a BMW-gyár leszerződötté. Schneeweiss első startja az Európa GP-n lesz.

**A világ legnagyobb vízirepülőgépe** a Boeing (USA) gyártmányú, 72 személyes, négymotoros „Boeing-Clipper”, mely a Pan American Airways transzeccáni vonalára épült. A gép hossza 33,24 méter, magassága 5,79 méter. A gép 16.000 liter benzint visz magával, napjál 22 utast, éjjél 40 utast szállít. A 15 fülkés gép átalakított kényelmes felhelyeken. A gép legénysége két stewardet, helőrtvá, 8 fő. A gép meg darab, egyenként 1500 lóerős, 14 hengeres Wright Cyclone csillagmotorral van felszerelve. A motorok átmérője másfél méter, az állítható légszűrővé 4,27 méter. A gép fészavája 46,36 méter, üres súlya 22, repülő súlya 37 és fél tonna. Csússsebessége 320 km, hatósugara 8000 km. A gépen felhasználó villanyvezetékek hossza 18,3 kilométer. Több mint 6000 műszaki rajz és 33% négyzetkilométer fénymásolat előzte meg az alumínium-sárkány megzűletését, melyhez kb. 1 millió szegecset használtak fel. A „Boeing-Clipper” szériát hat darabba tervezik, az első gép tavasszal kerül ki a gyárból.

**A Hanomag-gyár** tavalyi exportja 32%-os növekedést mutat az előző évvel szemben.

**A porosz állam** tisztviselői számára autózásról esetén, fizetésüknek megfelelően, egész 2700 márkáig terjedhető előélet folyósít. Kivételes esetekben az előleg 4500 márkáig terjedhet. Így lehet automobilizmust fejleszteni!

**Jugoszlávia** német szakemberek bevonásával szintetikus benzín gyártására óhajt be rendezkedni.

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

**Németországban** az idén először vezetnek olyan statisztikát, melyből a forgalomba került kocsik karosszéria-típusa is kiténik. Ezek szerint az idei év első negyedében forgalomba került 50.333 személyautó 70%-a limuzin, 2%-a tolótetős, 19%-a kabriólimuzin, 8%-a kabrióle és csupán 1%-a került nyitott kocsiszekrényvel forgalomba.

**A Steyr-gyár** az utóbbi hónapok során 6000-ről 10.000-re emelte munkáslétszámát.

**Németország** a jelek szerint az idén a világ gépjárműstatisztikájában az USA mögött a második helyet fogja elfoglalni. A francia autópárbán néhány eszledele bizonyos stagnálás mutatkozik, ami elősegítette a feltörő német autópárb (terfogalását, melynek során a németek megelőzve Franciaországot, az USA és Anglia után a harmadik helyet foglalták el a világ autópárbásában. Olaszország tavalyi 26.000-es gyártási kvantumát előreláthatólag az idén is el fogja érni, a német autópárb azonban — erre bizonyos az idei év első felében gyártott 175.000 kocsit! — magasan túl fogja szárnyalni tavalyi produktumát és az idén első ízben fogja megelőzni Angliát, mely tavaly 217.600 kocsival az USA utáni második helyet foglalta el a gyártási listán. Erdékes megemlíteni, hogy a második helyre törő német autópárb 1932-ben a világranglista ötödik helyén állott.

**Tudvalevő dolog**, hogy az autózásnak is megvan a tengeri- és légbetegségeikhez hasonló speciális betegsége, az n. n. limuzin-betegség, mely különösen a lagyan rugózott kocsik utasait támadja meg. A baj legjobb ellenszere a citromlé.

**Angliában 1937-ben** a közlekedési balesetek 25%-át kerékpárosok okozták. Ily módon 1051 ember halt meg és 44.317 szenvedett sérüléseket, ami az angol hatóságok at kerékpáros utak fokozott kiépítésére sarkallja. Bevezetik a kerékpár rendszámát is és megtiltják az egymássalveti való kerékpározást.

**Jugoszlávia** nekitalított úthálózata kiépítésének A kormány félmilliárd dnárt állított be az utépítési költségvetésbe és külön utépítési alapot létesített. Ezen alap javára fizetendő be minden olyan ingatlanadás 1%-a, mely ingatlan valamely állami út mellett fekszik stb., stb., ugygyhoz az illetékek körök másfélmilliárd dináros utépítési alap létrehozatalával számolnak.

**Az USA autópárb** tengerentúli hírek szerint 8 heti szabadságra megy. Az amerikai szakkörökben erősen tartja magát a hír, hogy Ford, Chrysler és General Motors az amerikai dekonjunktuurális jelenségek hatása alatt 2 hónapra leállítják a munkaszalagokat. Ezzel kapcsolatban autzán új modellek gyártásának beállításáról is beszélnek. Majd eldől...

**Európa legnagyobb gépjárműüzembetartója** a német posta, mely Ausztria nélkül is 21.000 darabos gépjárműparkkal rendelkezik. A gépek karbantartását kb. 1600 javítóműhely végzi, míg a nagyobb javításokat az 50 körüli javítóüzem hajtja végre. A generál-reperatúrákat 6 javítóüzem végzi, átlag 100-150.000 km. között kerül sor erre.

**Minden** egyéb híreszteléssel ellentétben legmértékadóbb helyen kijelentettek, hogy a német népautók, a „KdF” kocsik beszerzése semmiféle jövedelmi skálához nem lesz kötve, a „KdF” kocsit az veheti meg, akit akarja. A kocsit teljesítménye el fogja érni a mai középkocsik teljesítményét.

**Jean Lacaine** francia konstruktor új-szerű világrekord-kösi tervezésével foglalkozik. A gép modelje, mely szinte átmenet közé az autó és repülőgép között, a szélesatornában végzett kísérleteken szenziációs eredményeket hozott. Lacaine meg van róla győződve, hogy a 600 km-es sebességet 350 lóerős motorral is el fogja tudni érni.

**Mussolini** kívánatosnak tartja az olasz autógyárak régi versenytevékenységének felújítását, a német versenykocsikkal egyenrangú olasz versenykocsikkal starthoz állítását. Az eredmény aligha fog elmaradni: jövőre az olasz gyárak új versenykonstrukciói bizonyára új életet fognak varázsolni az egyhangyvá vált versenyüzembe!



A német háromnapos Mittelgebirgsfahrtan nagyserűen szerepeltek a Zündapp-menők. Képünk a győztes Behrenset mutatja be az egyik nehéz szakaszon.

**Az USA** kormánya legutóbb az export számára szabadabb tette a Seversky P-35 egy-illesés vadászrepülőgépeket, melyek csússsebessége 480 km-nél van. Ezen vadászrepülő-típus, mely 1000 lóerős Pratt & Whitney „Twin-Wasp” motorral van szerelve, Európában annál is inkább fokozott érdeklődésre tarthat számot, miután a franciák legutóbb 100 darabot rendeltek belőle. A behúzóható futóműves masina 2 gépvezérvrel van felszerelve és 135 kg. bombahatler szállítására alkalmas, ami pedig legmegelőbb, közel 5000 km-es hatósugárral rendelkezik, amit oly módon értek el, hogy a szárnyak teljes egészében lézemanagv tartóására alkalmasak. Európában a vadászgepek kívánatos hatósugárát 1000 km. körül jelölik meg, az USA azonban tekintettel a nagy létszerecsű állam speciális stratégiai viszonyaira, lényegesen nagyobb hatósugarat követel meg a vadászgepektől. Az USA saját légitöltőállára részére 85 darab Seversky-P-35 vadászrepülőgépet rendelt. Seversky igen érdekesen indokolja meg a vadászgepektől megkívánandó nagy hatósugarat. Szerinte a bombázó gépek vadkísérőreil szánt vadászgepeknek ugyanolyan hatósugárral kell rendelkezniök, mint maguknak a bombázóknak. Másrészt a gépek kívánt esetben az USA bármely pontján legrovidebb időn belül koncentrálnak kell lenniök és pedig köz-bensó tankolás nélkül, mivel ezt a körülmények, esetleg az időjárás nehezéssé teheti. Seversky szerint végül a vadászgepekkel az USA oceáni szigeteket minden szállító-eszköz (hajó) közbéjőzte nélkül el kell tudni érniök...

**Az Osztrák Touring Klub** beszüntette működését.

**A francia alpesi túrát** abszolút győzelmű 39 kocsit élen a 2 literes BMW-vezető Mühle-Eckart szerette meg, aki mellett csupán egyetlen résztvevő tudta hibapontmentesen lefutni a versenyt. Mühle-Eckart meg-nyerte a legjobb külföldi, a leggyorsabb köcsi és a kilónélve próbák legjobb résztvevője számára kiirt díjakat is. A túrában kitartott összes hágkón Mühle-Eckart 2 literes BMW kocsija volt az első!

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

# Séta az autószakmában

## Látogatás az autószakma cégeinél

A fokozottabb autóeladás és ennek kapcsán a magyarországi autóipar fellendülése kötelezőségeinké tette, hogy lapunkban beszámoljunk mindazon cégekről, melyek az autószakmában komoly szerepet töltenek be és foglalkozunk mindazon cikkekkel, melyek az autósok életében nélkülözhetetlenek.

Hála Istennek, nagyon sok cég van, mely megérdemli a méltatást, s ép ezért mostani számunktól kezdődően sorozatosan beszámolunk ezen cégek munkájáról, üzemi terjeszkedéséről és az új szakmai cikkekről. Mindenkor közölni fogjuk a cégeknél beállott változásokat, megírjuk az újonnan bevezetett cikkek előnyeit, hogy a nyilvánosság előtt még ismertebbé váljanak és hisszük, hogy ezzel jó szolgálatot teljesítünk.

\*

Az ALFA-ROMEÓ kocsiknak szoros tartozéka ma már Budapesten a Gábor autójavitóműhely, mely a Szent László út 49. sz. alatti telepen a modern emelőkkel és szervice-vel felszerelve alapos vizsgálat tárgyává teszi az oda bekeverülő kocsikat és tulajdonosaiknak úgy szolgáltatja vissza, mintha gyári szervicen mentek volna keresztül. A cég azonban nem csak Alfa-Romeo, hanem minden márkájú kocsit javítását is vállalja.

\*

A DEDICS TESTVÉREK cég, olyan elismerésben részesült, amely megkívánja, hogy nyilvánosság elé kerüljön. A cég kb. 60.000 pengős megrendelést kapott az államtól. A megrendelés nem ért méltatlant, mert aki a szakmában csak egy kissé járatos, tudatában van annak a munkának, melyet a cég Borsos mérnök vezetése alatt szakértelemmel és szakszerűséggel végez.

Örömmel regisztráljuk, hogy a céget, melyet eddig a magánautósok szeretettel kerestek fel, márcsak komoly gépei, — hengerköszörülő, főtengelysiszoló — miatt is, hivatalos körök is elismerik, s ez csak megérdemelt gyümölcse a DEDICS TESTVÉREK cég elismert munkájának.

\*

A FODOR MIHÁLY és TÁRSA cég (Jókai uca 6. szám) képviseli Magyarországon az immár híressé vált R. K. KLINGER Gumpoldskircheneri gyártnyaikat. A Klinger cég szakított a régi hagyományokkal, amikor olyan fékbe-

tétet készített, amelyből a rézszövés hiányzik. A formába sajtolt fékbetét homogén öszetételű s ezért nagyobb a dörzshatása, egyenletes fékhatású s teljesen érzékeltlen mindennemű zsíradékkal vagy vízzel szemben. Miután a fémbeövés hiányzik, kiméli a fékdobot, s nem esikorog a fék. Ezért terjedt el olyan gyorsan az „ERKA” fékbetét.

A cég készíti továbbá, szintén fémbeövés nélküli kuplunglamellákat, amely nem csúszik a legnagyobb igénybevételnél sem.

Úgy a R. K. KLINGER fékbetét, mint a kuplunglamella, azonnal raktárról kapható, minden mértékben, avagy kívánóság szerint rajz és minta után is készíthető. „Kocsija minden esikorgás nélkül, biztosan áll meg az akadály előtt, ha a fékdobba „ERKA” fékbetét van szerelve.”

Az autórugók tartósságát biztosítja a „KLINGER” rugóközlap, amely a rugólapok közé szerelve, biztosítja azok kenését, elasztikus fekvését, csökkenti a törési veszélyt, megszünteti a rugócsikorgást, s ha a rugókon KLINGER rugóközlap van, a legrosszabb úton is a legnagyobb sebességgel haladhatunk. A rugóközlap szerelése egyszerű, élettartama hosszú.

\*

Stein Ármin, Tavaszmező uca 24. szám alatti műhelye, amelyet ezelőtt néhány évvel alapított a szorgalmas szakember, komoly fejlődésen ment keresztül az évek folyamán. Az autó- és motorjavító műhely, ahol a hibákat szakszzerűen javítják meg, nemcsak motorok javításával, hanem használt motor-kerékpárok, oldalkocsik és autók eladásával is foglalkozik. Ha még megírjuk azt, hogy Stein Ármin műhelye több esztergapaddal és saját hegesztőüzemmel is dolgozik, érthetővé válik, hogy miért szerették meg a vevők a komoly szakembert.

\*

Új felsőkenő vegyianyag jelent meg a piacon. Vidor Gyula forgalomba hozta az Elect-oil over-t, melynek használatával a motor működési tartalmát meghosszabbítja, annak teljesítményét fokozza s üzemanyagot takarít meg. — Az Elect-oil over-t versenyzőink minden versenyen eredménnyel használják, motorépítő gyáraink kipróbálták és elismerik, motorklubjaink pedig elragadtatással nyilatkoztak az Elect-oil over-ről, amely egyaránt használható két- és négyütemű motornál, valamint keveréssel és gázolajjal járó motoroknál is.

\*

Édekesen találkozott a motorszakmában a sportszellem a kereskedői szellemmel. HAMBACH LÁSZLÓ és új. SZÜCS LAJOS, akik a folyó ér kezdetéig csak mint versenyzők voltak ismertek, az év elején átvették a Koenig Rudolf üzletét. A két cégfőnök, akik eddig a versenyeken nagyon is ismertek voltak, nemhoogy abbahagyták volna a versenyzést, hanem még nagyobb lendülettel vetették magukat a motorversenyzésre, s ma ott tartanak, hogy mindkettőjüket csak egy hajszál választja el a bajnokságtól.

Mondanunk sem kell, hogy a gépeket a Hambach és új. Szűcs cég műhelyében, melynek főszervezője a „Jis” Dom-

ján Karcsi, aki szintén versenyző, készít elő a versenyzésre.

A kereskedői és sportszellem édekes találkozásának az eddigi eredménye az, hogy éppen úgy elnyerik üzletfeleik bizalmát, mintahogy a versenyeken szerepelnek.

\*

Még az is, aki az autó működésével nincs teljesen tisztában, nagyon jól tudja, hogy a motor működésében esodák nincsenek. A motortechnika mai állása mellett nem igen fordulhat elő, — szeleptörés, láncszakadás, stb.

Mégis van az autónak egy nagyon kényes pontja, még az új gépeknél is — s ez az elektromos berendezés, a gyújtás és világítás.

Nagyon fontos, hogy az elektromos berendezések ellenőrzését és javítását olyan szakjavító műhelyben végeztessük, ahol erre korszerűen felvannak készítelve. Ilyen modern berendezést látunk Hadamesik József üzemében (Sas uca 29 — Szabadság tér 7), aki kisiparos létere költséget nem kimélve, értékelve vevőkörének fontosságát, mindent megtesz, hogy ügyfelei megelőgedést kiérdemelje, s ezért a mai technikaig legjobb vizsgáló- és próbagépeit szerezte be. — A service biztonságául szolgál az a tizennyolc év, amit Hadamesik a szakmában eltöltött, — külföldön is.

Tökéletes raktár és akkumulátor töltő-állomás egészíti ki az üzemet.

\*

Fontos tartozéka az autónak a dugattyú, a dugattyúcsapszeg, valamint a dugattyúgyűrű. RUDAS SÁNDOR műszaki vállalata, Jókai tér 9, amely az alatti cikkre specializálta magát, ezt a ténylet be is látta, s hatalmas raktárából azonnal szállíthatók az Albus könnyűfém dugattyúk, hőkezelt dugattyúgyűrűk, 1/2 mm. emelkedéssel, csapszegek, kétféle mm. emelkedéssel, golyós és görgőcsapsapágyak, minden mértékben és kivételben. A cég vállalja ezenkívül az összes motorral kapcsolatos (hengerköszörülés, főtengelysiszolás, dugattyúmegmunkálás stb.) munkákat.

\*

Kőfalvi Péter, Nagyfuvaros uca 15. sz. alatti motorkerékpár-oldalkocsi készítő üzeme, amely a Cyclop jelű oldalkocsik lerakata, komoly sikert könyvelt el az utóbbi versenyeken. Pathó Gyula oldalkocsija, mely szintén Kőfalvi üzemből került ki, gumiba ágyazott lengőtaggallyal, modern kiképzéssel, olyan eredménnyel szerepelt, hogy egyik neves versenyzőnk, Zaymus Gyula szintén megrendelt egy ugyanolyan kivitelű oldalkocsit. A cég sikeréhez öszintén gratulálunk, mert minden jel odamutat, hogy a Kőfalvi oldalkocsik minden helyzetben eredményesen szerepelnek.

ROSTÁS SÁNDOR

### Kilométerjelzők,

### autóműszerek

### javítása

**STERN RICHÁRD**  
**Lehel uca 10a.**  
**TELEFON: 2-921-35**

## CELLAETERN

a luxusautó szórólakja.  
Tökéletes, olcsó.

Gyártja: **Krayer**

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



A Steyr-Puch konzern, mely az utóbbi hónapokban 6000 főről 10.000-re emelte fel munkaslétszámát, alig győz elegendő gyártmányai iránt megnyilvánuló keresletnek. A megnövekedett kereskedelmi forgalom mellett naponta jelentős hadiszállítást is bonyolít le a gyár. Képeinken a német légi flotta leszállításra váró Steyr-Puch rendelését látjuk.

## MI ÚJSÁG, HÉBLI ÚR?

— A KAC rókavadász versenyét augusztus 7-ről augusztus 28-ára helyezte át, ugyanakkor július 31-re tervezett tatatóvárosi emlékjelvény túráját lemondta.

— *Hallom, elintéződött a Delmár verseny óvása is?*

— Czulyba Mihály óvásának helyét adva, a KMAC Nemzeti Sportbizottságának sportbiztosai megállapították, hogy Kozma Endre és Dőry Antal a Delmár Walter jubileumi túraversenyen olyan pótkerékkel cserélték ki motorkerékpárjuk kerekét, melyet harmadik személy juttatott el hozzájuk és így a szabályok értelmében őket a versenyből kizárták. A Delmár Walter jubileumi emléktverseny 500 kem-es szolómotorkerékpár ka-

tegóriájának végeredménye ennek folytán a következőkben változik:

1. Czulyba Mihály (BMW) 90 jó ponttal, Befejezte: Puhonyi N. (BMW) 47 jó ponttal.

A szolómotorkerékpárok 500 kem-es kategóriájának bajnoki pontozása a fentiek értelmében megfelelően módosul.

— *Mit halott Hébli úr az új Firestone köpenyekről?*

— Hosszú hónapokon át tartó kísérletezés és gyári előkészület után a Firestone nemrégiben bocsátotta ki új Standard gumibroncsát. Az új gumibroncs előállításánál is a világhírű „Gum-Dipping” eljárást alkalmazták. Ez a módszer, amely a Firestone kizárólagossága, minden 100 font gyapotkőold fonalat nyole font gumival itat át és ezzel nemcsak nagyobb szívósságot kölcsönöz annak, hanem egyben a lehető legnagyobb védelmet nyújt defektus ellen is. A Firestone másik szabadalmazott újítása abban áll, hogy két réteg külön gumival átítatott fonalat helyeznek el a futófelület alatt, ami biztosítja a legkényelmesebb párnázást s a vázat és a futófelületet elválaszthatatlan kötelékben egyesíti. A jutányos ár és az elsőosztályú minőség nagyban növeli az új gumibroncs értékét.

— *Hallom Hébli úr, Delmár Walter 25 éves versenyői jubileumát Boschék is melegen ünneplik?*

— Huszonöt sikerekben gazdag évre tekint vissza a magyar motorsport büszkesége, Delmár Walter. Ez alatt az idő alatt motorkerékpáron, automobilon, sebességi és megbízhatósági versenyeken olyan kitűnő eredményeket ért el, melyek nevét nemcsak Magyarországon, hanem Európaszerte ismertté tették.

Delmár Walter kezdettől fogva versenyeken és városi használatra csak Bosch berendezést használt, mert a Bosch gyertyák, a Bosch gyújtó- és világító berendezés ezen hosszú idő alatt egyszer sem hagyta eszerben.

— *Új képviselőt?*

— A Zsille autózsalón megszerezte az egytonnás Framo-teherautók képviselőt és az első szállítmány már meg is érkezett a céghez. A Framo-kocsik 15 lóerős, 500 kem-es, kéthengeres, kétütemű DKW motorral és négyfokozatú sebességváltóval vannak szerelve, a teherszállító modellek kétfajta nyitott és csukott koecsiszekrényvel kerülnek forgalomba. Ismerve a DKW motorok páratlan igénytelenségét, strapabírását és üzemgazdaságát, bizonyosra vesszük, hogy a Framo teherszállító autók nálunk is csakhamar el fognak terjedni.

## SEBESSÉGMÉRŐJÉT

megjavítja: **ÓRAGYÁR**, Tömő ucca 26

## AUTOSERVICE és KARBANTARTÁSOK

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

**LÓRINCZ**

IX., Ferenc-tér 6. Tel.: 141-017

Felelős szerkesztő és kiadó:

**KRAMER JENŐ**

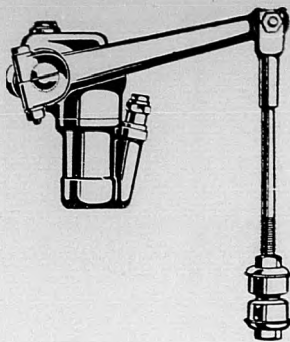
Általános Nyomda, Könyv- és Lapkiadó Rt. Nyomdáért felelős: Dr. Uj István.

**Összes márkájú motorkerékpárok szakszerű javítása előnyös áron**

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

Kétütemű motorok speciális javítása!





# A KOCSI NEM RÁZ — ÉLVEZET AZ UTAZÁS!

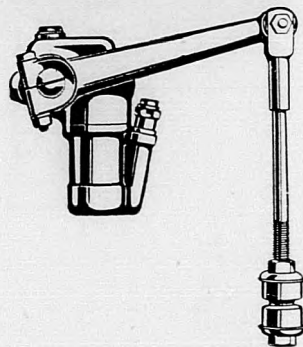
Túrákon, kiránduláson, de a városban is az út egyenetlenségei kellemetlen lengésbe hozhatják a kocsit, amellett a tengelyek és az alváz kilengései csökkentik a vezetés biztonságát

**Autónkra szereltessünk az utasok kényelmére és nyugodt kormányzás biztosítására**

## hidraulikus KOMET lökhárítókat

Egy- és kétdugattyús típusok bármely súlycsoportba tartozó kocsikhoz Kérien ajánlatot!

Olajlökhárítók javítása. Eredeti **KOMET** alkatrészek lerakata



**BOSCH RÓBERT KFT.** Budapest, V., Váci-út 22-24. Telefon: 292-338

# Steyr