

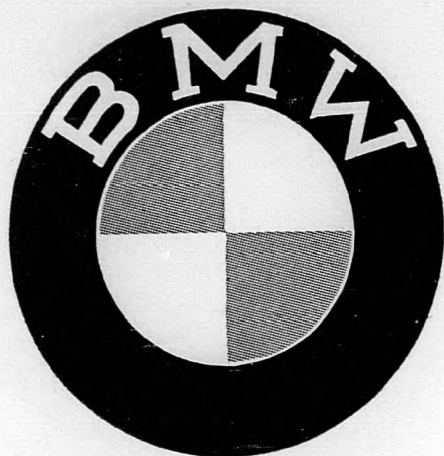
# AutóMotor



## STEYR

A német alpesi túraút útvonala a legnehezebb hágókon vezetett keresztül. A mezőny megmászta a Grossglockner-masszívum sziklaóriásait, képünk is itt mutatja be az egyik Steyr „55”-t. A versenyen kitűnően szerepeltek a Steyr-kocsik, melyek hat értékes aranyérmét és egy ezüstérmét fűztek a gyár győzelmi koszorújába.

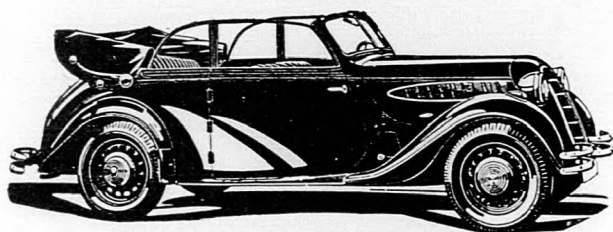




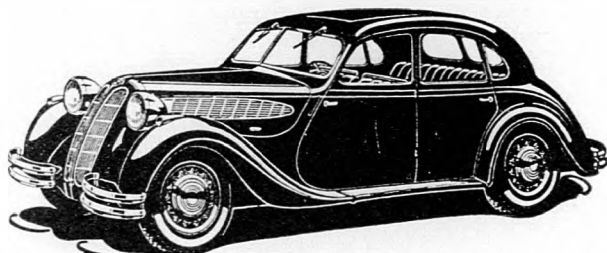
---

---

**az autóipar  
csúcsteljesítménye!**



B M W K A B R I O L É



B M W L I M U Z I N

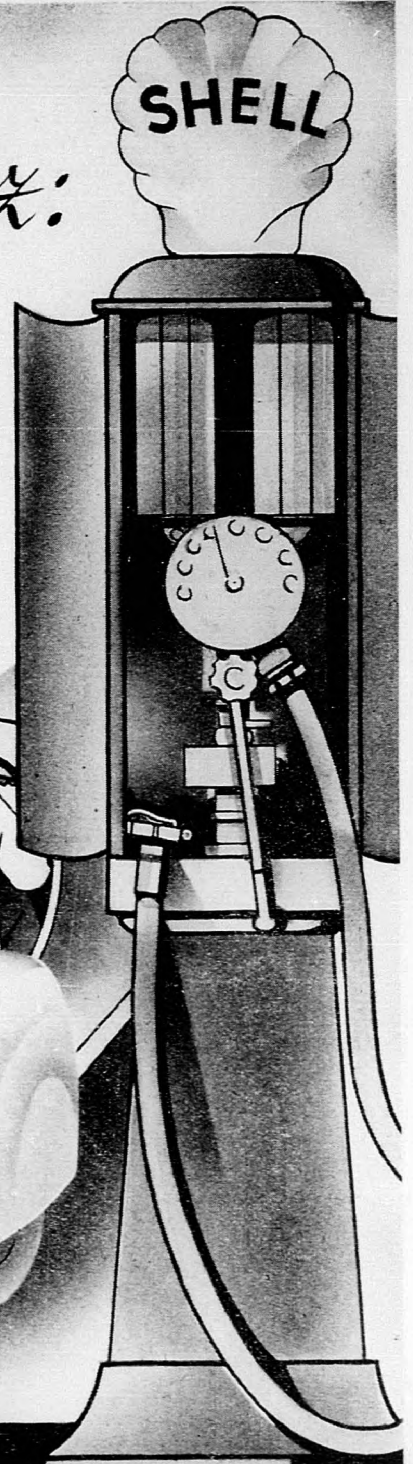
VEZÉRKÉPVISELET:



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

*Üzemanyaghoz:*

SHELL



**SHELL**

FELSŐOLAJ  
UPPER OIL

# 6 LITERES FOGYASZTÁS 4 SZEMÉLLEL

## 90 KM-ES SEBESSÉG A LEGROSSZABB ÚTON!

20 km-es sebesség direktben, rángatás nélkül. Szabadonfutó berendezés. Zajtalan önindító. Utolérhetetlen úttartás és kanyarbiztonság. Független rúgózás és függőtengely.

**50.000** km-es  
(2 évi) motorgarancia

*MINDEZT EGYÜTT CSAKIS A*

# DKW

*AUTÓK NYUJTJÁK!*

Ha véleményt akar hallani, kérdezze meg a több mint 1000 megelégedett magyar DKW tulajdonost!

VEZÉRKÉPVISELET:

**MAJLÁTH** BUDAPEST, VI, LEHEL U. 2

## Előgyújtás

A kinek vasárnap akad valami kalambizása autójával vagy motorjával, az olyan tanácstalan, mint az agyagoszergényi kántor a tavaszi náthakor. A műhelyek zárva, az alkatrésztárak zárva, hála a vasárnapi munkaszünetet elrendelő törvénynek. Mely alól nincsen kivétel. Legalább is Magyarországon.

Mert a nyugati országokban — ahol pedig a vasárnapi munkaszünetet szintén törvény biztosítja — régen engedélyezték azt, hogy a javítóműhelyek és alkatrésztárak vasárnap is tarthassanak inspekción a bajbajutott autósok motorosok megsegítésére. Németországban például egyenesen kötelező a vasárnapi inspekción és nincsen olyan legkisebb vidéki város vagy község, ahol vasárnaponként egy-egy soron levő műhelyben ne kapna segítséget az, akiről Szent Krisztof vette le a kezét.

Nálunk is utánozni kell a jó példát. Például az autókerekedők egyesülete egészen bátran megethetné a szükséges lépéseket és meggyőződésünk, hogy az illetékes hatóságok nem zárkóznának el attól, hogy a közérdekre való tekintettel engedélyezzék az ügyeleti szolgálatot.

Csak éppen meg kellene tenni az első lépést, melyet örömmel üdvözölné az egész magyar autósádalom. Mert vasárnap a kirándulások, a túrák napja, vasárnap történik a legtöbb kalambizás és vasárnap — nincsen segítség.

Magyar Autókerekedők Egyesülete! KMAC! Touring Club! Egyesületek! Alakulatok! Elnökök és alelnökök! Lássuk a medvét!

\*

Dult arcú motorossal találkoztunk a minap, aki szerkesztőségünkben amúgy magyarosan szedte le azt a keresztvizet egyik motorkereskedőnkől, mellyel az illetőt annakidején ellejeztették meghinteni. Besült a motorja, valami fekete, fenyegetően orrfacsaróan és arabmégzágán sötét ragacs mutatkozott a belsejében és a dugattyú annyira egy lett a hengerrel, mint két összeleltkezett hajnali részeg. És persze — ki lett volna más hibás, mint a kereskedő, aki ezt az elrugaszkodott motort eladta.

Rövidesen azonban kiderült a következő. Motoros barátunk a Balatonról jövet egyszerre azon vette észre magát, hogy kifogyott az olaja. És mivel benzinkút nem volt látávolban, hát az egyik patikában vásárolt — glicerint. Mert elmagyarázta a derék falusi aszkliposznak, hogy amit keres az vastag, sűrű, víztiszta folyadék, amit kenésre is lehet használni, a ricinus szó ugyanis nem jutott motorosunk

eszébe. A szimpatikus patikus erre a glicerines flakóhoz nyúlt, melyet kenésre is használnak. Igaz ugyan, hogy nem motort, hanem kifújt nyakat kennek vele a póri menyecskék, de hát a kenés, az kenés.

Tehát — ez legyen a tanulság — ne tévesszük össze az allegóriát a tekeóriával és — a glicerint a ricinusszal.

\*

Tegyünk le mi is szerény babérágat szegény Steif-Simor Miklós kartársunk friss sirhantjára, aki öt újságíró társával együtt a minap mint hivatásának áldozata bukott le a két nyári levegőégből, hogy az aviatika hősi halottainak glédáját szaporítsa. Steif Miklós kétszeresen volt kartársunk, hiszen autósakiró volt, a legszebb hajdani magyar autósaklap, az Urvezető-nek szerkesztője. Amellett autós volt a javából, aki kis sárka DKW kétülésesén közel 100.000 kilométeres teljesítménnyel állított fel márka-rekordot és szerelmese volt mindennek, ami benzint iszik. Akinek mindennapi teljesítményei közé tartozott a megállás nélküli Berlin-Budapest túra és aki — csodálatos, de igaz — úgy tudott éjjel szundikálni a volán mellett, hogy közben hatvanas átlagot teljesített. És aki nagyon, nagyon fog hiányozni nemcsak nekünk, hanem az egész magyar autós társadalomnak.

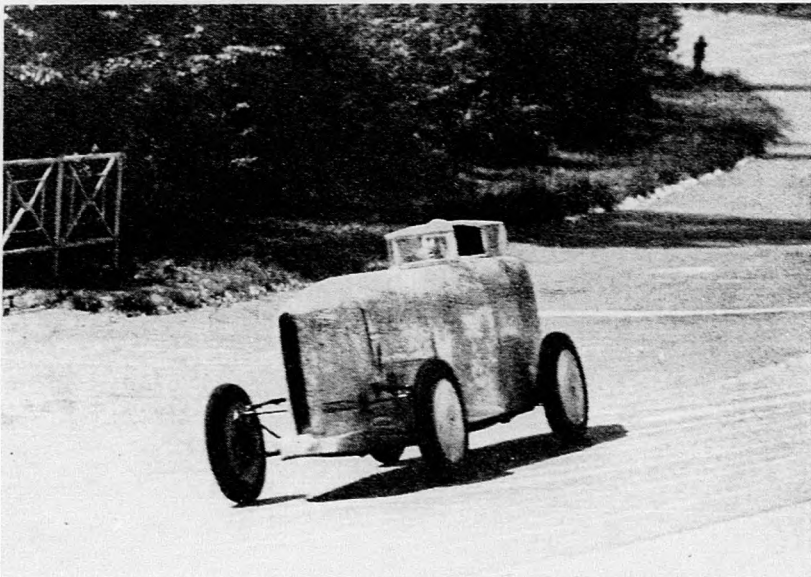
\*

A rendőrbírói ítéletek — szerencsére azon ítéletek sorába tartoznak, melyek bírálása nem főbenjáró bűn a szokás és a tekintélyek tisztelétének elve ellen. Nos, az egyik motorost két

napi elzárásra ítélték, mert utast vitt a meztelen, pótülésnélküli sárhanyón. Kétnapi áristom — nem csekélység és annak jelentőségét csak az tudja fel-fogni, aki már töltött két teljes napot, két teljes éjszakát lakat mögött és polosok között. Az a két rettenetes nap a kerületi kapitányság fogdájának épülete levegőjében, nyomasztó párájában bizony alkalmas arra, hogy társadalomellenes hajlamokat fejlesszen ki a delikvensben, akit pótülésnélkülsége kényszerített két napra abba a környezetbe, ahol a társadalom szemétté ad egymásnak akaratlan randevut.

Kétségtelen, hogy a pótülésnélküli szociusültetés büntetendő cselekmény. Kihágás. Viszont forgalombiztonsági szempontból sokkal veszélytelenebb, mint az uttesten rendőri jóváhagyással újságot olvasó kiérdemesült árvaszéki ülnök. Vagy az éj mellékutcai sötétjében sejtlemesen és lámpánélkül közvadászó rendőri, vagy újabban éjjeli kerékpár. Vagy az irányjelző nélküli, orvul beforduló villamos. Vagy az Eyston-i hajlamoktól üzött, vadul vágató rendőri autó. Vagy a dörrtrekk királyokat megszerényítő technikával brószzeidoló mentőautó. Vagy a Nuvo-lari babéraitra pályázó supersport buszsofőr. Vagy a csupán kétkerékűkes szürke Samu-taxi. Vagy a tisztakeresztes jelzéstelenség miatt hirtelen beforduló külföldi autó. Vagy a kúrt-tilalom. Vagy...

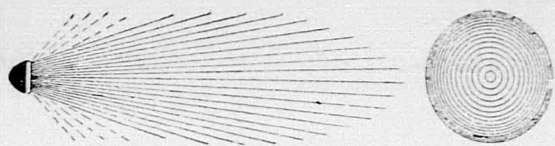
Ha annak a szegény motorosnak kétnapi áristom járt ki, ugyan mennyit kellene naponta fentieknek kiosztani? A forgalombiztonság dűtyis géniuszának nagyobb dicsére!



Egy kompresszorral kiadajszált Fiat „500” 10 km-en 147 km-es átlagot ért el.

# TÖBB VILÁGOSSÁGOT!

Miért nem válnak be a kombinált lencsékkel és fénysűrítő ravaszkodásokkal ellátott „modern” reflektorok?



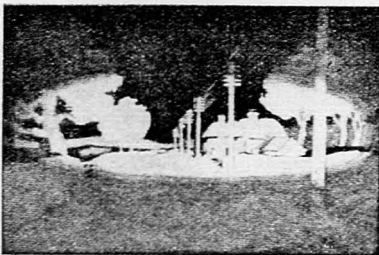
1. A helyes fénykéve középső pontján a legerősebb és széle felé egyenletesen gyengülő fényt ad. A vonalak hossza a fény erősségét jelzi.

Az erőszakos modernizálás nem mindig találja telibe a célt és a rengeteg hajánál fogva elődancigált „újítás” között igen gyakran olyan is akad, mely — szemétre való. Ilyen például az az újfajta fényszóró, melynek üvegebe furcsa alakú lencséket süllyesztenek, rácszattal látják el abból a célból, hogy lapos-széles fénynyalábot kapjanak. Az ilyen fényszóró igen tetszetős külsőleg, de ár szempontjából is tekintélyes, viszont az éjszakai vezetést nem könnyíti, hanem ellenkezőleg megnehezíti.

Hogy a laposan széles fénynyalábnak mik a hátrányai, az hamarosan kiderül. Amíg a kocsi áll, addig ez a



4. Csakhogy! Amint a kocsi bőlint és orra felfelé ugrik: sötétbe merül az előtér és csak a telegráfpóznák orrait látjuk.



fénynyaláb nagyszerűen megvilágítja az utat egész szélességében és meglehetősen távolra is hatol. És ami a gyárak szerint szintén nagyon fontos: nem világítja meg a telegráfpóznák tetejét, tehát összesűríti a fényt és a megvilágított kisebb teret erősebben világítja meg, mint a jól bevált egyszerű fényszóró kévéje. Az elmélet

szép, de a gyakorlat nem erősíti meg. Mert a kocsi álló helyzetben csak rendkívül szórványos esetekben használjuk. És amikor a kocsi mozog: bőlintani is szokott. Abban a pillanatban, amikor a kocsi orra az ütegyenlenségek következtében felfelé lendül: felfelé lendül a sugárkéve is és amíg a telegráfpóznák tetején jól látjuk az ott székelő baglyot, addig a kocsi előtti közeli tér sötétben marad. És sötétben marad az esetleg ott karikázó biciklista vagy rőfögő malac is. Amikor pedig a kocsi orra bukik, sötétbe merül a távoli tér és néhány méternél távolabbra már nem látunk.

Aki sokat jár éjjel, az tudja, hogy a laposan széles sugárkéve mennyire fárasztja a szemet. A legkisebb ütegyenlenség következtében táncolni kezd a fény, az ember szeme önkéntelenül követi ezt a táncoló mozgást és alig egy óra után vörösré dagad és

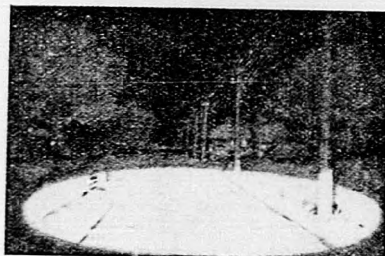
dig fényes marad, nem táncol a fénykéve, nem fárasztja a szemet.

Es meg kell említenünk azt is, hogy gyakorlati tapasztalatok szerint a reflektorok legnagyobb része rosszul van beállítva. A vevő megkapja új kocsiját és leutja azt az ötvenezret anélkül, hogy egyszer is megfordulna valamelyik nagy elektroműhelyben, ahol pedig különleges beállító berendezéssel percek alatt nemcsak úgy szabályozzák be a reflektort, hogy az erős és jó fényt adjon, hanem egyúttal a szembejövő vakítását is lehetetlenné teszik. Közlekedési hatóságaink hihetetlen nemtörődőséget mutatnak ebben a kérdésben és amíg a pótlás nélküli motorján utast szállító motorost



2. Ilyen fény-képet ad a helyes fénynyaláb az országúton. Középső pontján adja a legerősebb világosságot, mely felfelé, lefelé és oldalvást egyenletesen gyengül.

3. A modern laposan széles fénynyalábnak ilyen képet ad: amíg a kocsi áll. Jól megvilágítja az előteret, jól hat a távolba és az út széleit is fénytengerbe borítja.



5. Amikor pedig a bőlintás következtében süllyed a kocsi orra: sötétbe merül a távol és vágthatunk a bizonytalamba.

könnyezni kezd a megerőltetéstől.

Milyen a helyes fénykéve? Az a sugárnyaláb, mely középső pontjain adja a legnagyobb fényerőt és melynek szélei felé a fény intenzitása fokozatosan gyengül. Az ilyen fénynyaláb majdnem kör alakú fény-képet vetít a falra és akárhogy is bőlint a kocsi, a hűtő előtti közeli és távoli tér min-

két napra zárják el, addig az országút közellenségeit, a rosszul beállított tompított fényvel is vakítók ellen nem járnak el. Itt tág tere nyílna kitűnő országúti motoros és autós csendőrségünk közérdekű működésének, hiszen minden második teherautó életveszélyesen vakít, nem beszélve a személyszállító járművekről.

## CELLAETERN

a luxusautó szórólakja.  
Tökéletes, olcsó.

Gyártja: **Krayer**

lakk- és festékgár  
Budapest, V, Váci út 34

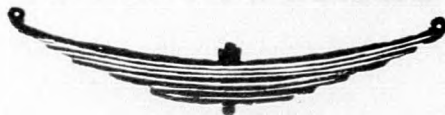
## LICSÁJER JÁNOS

### 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



A kis adag

## MOBIL UPPERLUBE

felsőkenőolaj!

Az ügyes kis fémpalack mindenütt elfér — nem törik, gazdaságosan adagolható, pár fillérért 40 liter üzemanyaghoz elegendő.

**VACUUM OIL COMPANY R.T. BUDAPEST**

# MEGTÖRT AZ OLASZ OFFENZIVA:

**Coppa Ciano: 1. Lang (DB)**

**Coppa Acerbo: 1. Caracciola (DB)**

A Nürnberg-ringi német Grand Prix-t két olasz verseny követte az internacionális versenynaptárban. Két olasz verseny, mely vendégül látta a két német versenymárkát, két olasz verseny, melyre mindkét olasz versenymárka erősen készült, hiszen a hazai föld előnye régóta hiába várt „frontattörés” lehetőségeit valószínűsítette számukra. A német versenyhegemonia ellen indított tüzes olasz offenzíva megtört, de a támadás lendülete kétségtelenül új szintre vitt az egyoldalú német fölény folytán kissé ellaposodott versenyekbe. A gyors Maseratik huszáros rohama. Trossi bravuroz rajtaütése, Villoreasi körrekordja mellett nagyban növelte a versenyek érdekességét az Auto Union sikerekkel kecségetető intenzív bekapcsolódása a versenyüzembe. Az Auto Union újonc „Nachwuchs-Fahrer” Müller, akit DKW-menő korából a magyar versenyeken két keréken volt alkalmunk megcsodálni, olyan sokatígérő vezetést produkált, melyre — nem akarunk személyeskedni — de, minden bizonnyal a nagy „Karacs” is felfigyelt Pescara porondján...

**Brauchitsch diszkvalifikálása folytán Lang nyerte Livornóban a Coppa Ciano.**

**Nagyon gyorsak a Maseratik!**

Az 5,8 km-es livornói körkúrt lefutásra került idei Coppa Ciano a DB-istálló indulása révén kétségtelenül túlnőtt a verseny szokásos keretein, noha a miting a nagy GP versenyek 500 km-es távjával ellentétben csak 250 km-es versenytávon került lefutásra. Start után Caracciola dirigálja a mezőnyt, márkatársa Lang a sarkában robbog, majd Farina (Alfa), Trossi (Maserati) és Brauchitsch (DB) sorrendben alakul ki az élcsoport. Meglepetés: Trossi irtó iramot diktál és a 4-ik körben az olasz publikum tombolása közepette átveszi a kommandót. A DB-éllvasok sem hagyják magukat: Caracciola és Lang keményen üldözik a Maserati-menőt, aki végül is túlhajszolt motorral a 9-ik körben megáll depójánál, majd néhány kör után kiesik a további küzdelemből. A 12-ik körben Brauchitsch a szalmazsákok közé rohan, túlbuzgó nézők esnek neki kocsijának, segítenek visszatolni a pályára, ahová önjerejéből is vissza tudott volna jutni. A 9-ik kör óta ismét Caracciola nyargal az élen, de a 26-ik körben tankszerűléssel talonba kerül. Most Lang játssza a prínhedűt Brauchitschkal együtt 143,103 km átlagú körrekordot fut, de mialatt a 37-ik körben kerekeket cserél, Brauchitsch nyomul az éltre és 146,035 km-es átlaggal elsőnek fejezi be a versenyt. Az elsőség azonban nem mindig győzelem, pláne az örökké peches Brauchitsch esetében, akit a rendezőség idegen segítség igénybevétele miatt megfosztott a győzelemtől és helyette márkatársát, Langot hirdette ki győztesnek. Így:

1. Lang (DB) 1:40:35,2 mp. Átlag 188,4 km.,  
2. Farina (Alfa-Romeo) egy körrel, 3. Wi-

llie-Biondetti (Alfa-Romeo) két körrel, 4. Delamonde (Alfa-Romeo) három körrel, 5. Dreyfuss (Delahaye).

A győztes Lang kocsija Continental gumikkal, Bosch gyertyákkal és Bosch gyújtással futott.

**Dramai küzdelem után Caracciola Coppa Acerbo nyertes lett Pescarában.**

**Meglepetésszerűen feljavult az Auto Union team!**

Pescarában, 500 km-es távon valóban egész Európa automobilsportja együtt volt, miután az Auto Union-trió — Nuvolari, Müller és Hasse — is megjelent a porondon. Az új AU-kocsik, melyek kissé megkésve jelentek meg az ideai szonban, ismét bebizonyították, hogy csak elkerülhetetlen gyerekbetegségeik akadályozzák meg egyelőre azt, hogy döntő módon szólhassanak bele a küzdelembe.

Start után Brauchitsch tör az éltre Lang, Nuvolari és Caracciola előtt. Tizenegy perc múlva befejeződik a startkör: Brauchitsch van az élen, 6 mp-el mögötte Caracciola, ennek a nyakán Lang, 3 mp múlva Nuvolari, a nyomában Müller és azután az első olasz kocsik — Farinával... A 2-ik körben már Caracciola vezet: Brauchitsch kocsija olajat veszít, Nuvolari sebességváltója

kész... Kiestek! Az iram fokozódik, Caracciolának az egyenesben repülő-kilométere 276,923 km-es átlagot mértek, a közönség izgul... Ötödik kör: Az élen Caracciola, második helyen 37 mp-el az ex-motoros Auto Union-újonc — Müller! Harmadik helyen is Auto Union-kocsi: Hasse! Lang Mercedes-Benz-kocsija kigyulladt... Nyolcadik kör: Caracciola tankol, a montőrök boszorkányos gyorsasággal dolgoznak, de — Müller mégis az éltre kerül! Öröngösen repeszt, de — a következő körben azonban hiába várják tankolni: útközben kifogyott az üzemanyaga! Fatalis pech! A második helyen most Trossi Maseratijának volánjánál Villoreasi fekszik, pompás rekordkört fut, de azután kész a meghajszolt kocsik: Hasse rukkolt fel a 2-ik helyre, a 13-ik körben azonban ő is talonba kerül. Ime a végeredmény:

1. Caracciola (DB) 3:03:45,65 mp. Átlag 134,783 km., 2. Farina (Alfa-Romeo) 3:07:11,64 mp., 3. Belmondo (Alfa-Romeo) 3:12:20,63 mp., 4. Comatti (Delahaye) egy körrel.

Caracciola győztes kocsija Continental-gumikkal, Bosch-gyertyákkal és gyújtással futott.

**Stuck (Auto Union) új rekorddal negyedszer győzött a Turbie hegyversenyen.**

A Nizza melletti 6,3 km-es Turbie hegyverseny, mely a maga nemében Európa legrégebbi hegyversenye, ismét Stuck győzelmét eredményezte, aki tavalyi típusú 6 literes Auto Union versenykocsijával 3 p 30 mp-nek megfelelő 108 km átlagú új útronalrekordot futott a néhol 9,5% emelkedésű hegy pályán és biztosan verte ellenfeleit, a Delahaye-vezető Dreyfust (3:48 mp) és két Alfa Romeo vezetőt: Sommert (3:50 mp) és Pintacudát (3:57 mp).





TYP. 220

A LEGTÖKÉLETESÉBB



Zündapp a kínai hadseregben.



Száz kilométereken át földutakon futott a lengyel túraút mezőnye...

## A nagy lengyel túraút —

# abszolút FIAT győzelem!

Mit mond a győztes FIAT-csapat vezetője?

A lengyel motorsport és vele az automobilizmus szélesebb arányú fejlődése csak néhány esztendő múlva tekinthet vissza, amely körülmény a nagyrészt mostoha lengyel útviszonyokban leli magyarázatát. Természetes azonban, hogy a középeurópai államokban pár évvel ezelőtt megindult nagyarányú motorizálás Lengyelországban is érezteti hatását, az úgyszólván még kiaknázatlan lengyel piac megszerzése érdekében az autógyárak mindent elkövetnek. Ez a versengés szokatlan érdeklődés középpontjába helyezte a lengyel autókлуб ezidei reprezentatív versenyét, a nemzetközi lengyel túraútat, melynek résztvevői öt nap alatt 3800 km-es útvonalat tartoztak igen magas átlagokkal — az egyenletességi versenyben 70 km! — lefutni. A magas átlagstandardok, a hosszú versenytáv, nemkülönben a mostoha útviszonyok — az útvonal tetemes része természetes, alépitmény nélküli földutakból állott — váratlan akadályokat gördítettek a résztvevők elé. A túraúton a Lancia, Mercedes-Benz, DKW, Adler, Skoda, Chevrolet és Hanomag csapatok, a lengyel katonai csapat kilenc POLSKI-FIAT „508” kocsija és az Ifland őrnagy vezérlete alatt felvonult német motorizációs hivatal hat kocsiból álló csapata ellenében a FIAT-csapat került ki abszolút győztesként a küzdelemből, melyben 62 kocsit vett részt. A FIAT-team négy „1100”-as, Lengyelországban szerelt „séria” kocsiból állott, normális berlina karosszériával. A csapat élén az olasz Ghisalba Renato állott, a csapat többi tagja a nálunk is szerepelt egykori Bugatti-versenyző Ripper mellett Prenaszko és Zychon volt.

A FIAT-siker a versenyen teljes volt, hiszen míg a többi csapatok csaknem kivétel nélkül kiesések folytán elvesztették győzelmi esélyüket, addig a FIAT-team minden tagja célba érkezett és kategóriája 1., 2., 3. és 5-ik helyét foglalta el a kategória 26 befutója élén. De eltekintve a kategóriabeosztástól, az általános osztályozásban is az 1., 2. és 4. helyezés jutott a FIAT menőknek osztályrészül.

Felette érdekes és a lengyel sportviszonyokat híven megvilágító képet festett az abszolút győztes FIAT-csapat feje, Ghisalba, a versenyről:

— Izzadtunk és fáradtunk, mert ez a verseny a legnehezebbek közül való volt; ugyanakkor azonban telkesedtünk is, hiszen a lakosság szeszvedélyes érdeklődéssel kísérte a verseny minden mozzanatát. A verseny kitűnően és magas szempontok figyelembevételével volt megszervezve: ezer meg ezer kilométeren át úgy az óriási erdőségekben, mint az orosz határvidék végeláthatatlan rónaságain és pusztáin tökéletes újelzést találtunk, a rendezés munkáját végző katonák és versenybiztosok szárai dícséretes munkát végeztek. A lakosság mindenütt ünnepélyesen fogadott ben-

nünket, már az első útszakasz után benünket tekintettek favoritoknak. Fair volt a rendezés és fairak voltak az ellenfelek is, különösen a németek, akik 140 km-t kifizető kocsikon biztos győzelemre mentek ugyan, versenybeni fölényünket azonban igaz sportszerűséggel vették tudomásul.

— Minden résztvevő kocsin a vezetők és szerelők, illetőleg tartalék vezetők kívül egy-egy versenybiztos is utazott, aki a túra lefolyása alatt az osztályozásra mérvado feljegyzéseket készíttette. A biztosok valamennyien mérnökök voltak, jól beszéltek németül és franciául, igaz lelkesedéssel vettek részt a verseny izgalmaiban és fáradalmaiban.

— Mert mindkettőből bőven kijutott. Izgalmakból és fáradalmakból egyaránt. Ejjélt, majd hajnali startok. Két kilométer verseny, sebességi verseny 240 km hosszú földúton, hegyverseny, majd a befejezésként gyorsulási, fékezési és hátramenet próbák, végül pedig szigorú kondíciótízsga fűszerezte a 3800 km-es túrát... Mindent kiálltunk, a kondíciótízsga is példás rendben talalta a négy FIAT „1100”-at, egyetlen karcolás nem volt a sárkányon, a teljesített óriási feladat nyomot sem hagyott a kocsikon!

— Legszeszedelmesebb ellenfeleink a Lancia Apriliak voltak. Sik úton valamivel gyorsabbak voltak nálunknál — 109-es átlagot értek el a mi 106 km-es átlagunkkal szemben —, viszont a földúton lefolyt sebességi versenyben mi voltunk gyorsabbak. Egyenlő pontszámmal állottunk a gyorsulási és fékezési próbákkal fűszerezett döntő ügyességi verseny startjához. Az ügyességi próbához 100 mp volt a standard, minden megtakarított mp 0.1 jó pontot eredményezett. A három Lancia 74, 64 és 70 mp alatt végzett. Most jöttek a mi FIAT „1100”-ink: Ripper 64, Pronaszko 70 mp és én — 63 mp! Győztünk! Ráadásul a földúton és homokszakazon én voltam a leggyorsabb!

Igy folyt le a nagy lengyel túraút az olasz autógyártás erkölcsi és anyagi sikere közepette. Mert a Polski FIAT azóta alig tud eleget tenni a Lengyelországban még újdonságszámba menő „1100” típus iránt megnyilvánuló keresletnek...

Sok helyen tengelyig érő laza homokon át vitta ki a Fiat-csapat a lengyel túraút abszolút győzelmét.



Eredeti  
**HOFFMANN**  
CSAPAGY



DEAK BÉ  
AUTOÉSTRÁ  
CSAPAGY  
Központ: 101  
BUDAPE  
VI. JÓKA-TI





Hüchel (Steyr 220) a Stubalpenen repeszt az aranyérem felé!

Opel t.ü.), Zimmermann (3.0 Alfa Romeo t.ü.). Az alpesi túraút főtrófeái azonban az „Alpesi kupák” voltak, melyet a négy járműcsoportnak a hat próbán legjobban szerepelt 1–1 gyopárnyertese kapott díjul. Alpesi kupát nyert ilyenformán: Denzel (BMW szolo), Hartwig (BMW old.), Roth (BMW sport) és Kittner (Opel túrakocsi).

Az egyes márkák megbízhatósági eredményeit nézve, a legjobban a gráci Puch-gyár masinái szerepeltek, hiszen az elindult 11 Puch kivétel nélkül célba futott, 10 arany, 1 pedig ezüstérmét nyert Cmyral aranyérmét pedig még a „havasi gyopár” is ékesíti.

Végeredményben célba futott 116 autoversenyző, aranyérmét nyert 77, ezüstöt 10 és vasérmét 2 versenyző, kiesett 27 induló. A motorkerékpárosok sorában az elindult 127 gép közül 84 nyert arany, 15 ezüst és 1 vasérmét, 27 pedig kiesett. A német alpesi túraút versenyzőtől és géptől egyaránt sokat kívánt!

# „DEUTSCHE ALPENFAHRT”

A háromnapos, 1700 km-es német alpesi túraút felölelte az osztrák alpesek úgyszólván valamennyi hágóóját. A nehéz feltételű megbízhatósági verseny útvonalába naponként két, összesen hat, lezárt útvonalú hegyipróba (Grossglockner 25,7 km, Katschberg 25 km, Pass Gschütt 16,5 km, Packstr. 20 km, Gaberl 20 km, Seeberg 17,5 km) volt iktatva. Innsbruckból, a verseny starthelyéről 243 versenyző indult útnak: 98 szőlómotoros, 29 oldalkocsis gép, 75 sportkocsis és 41 széria gyártmányú túrakocsi.

A lezárt útvonalú próbák közül a legnagyobb érdeklődés természetesen a Grossglockner felé fordult, hiszen ezen az útvonalon futják le augusztus utolsó vasárnapján a német hegyi GP-t. A propozíciók kategóriánként 31–43 percet engedélyeztek a 2500 méteres Glockner-hágó megmászására, de az abszolút legjobb Denzel (500 BMW) 21 p 09 mp alatt abszolválta a távot. A leggyorsabb oldalkocsis Hartwig (600 BMW) 27:37,6 mp, a leggyorsabb sportkocsis Willisch (2.0 BMW) 23:00,2 mp, a leggyorsabb túrakocsi Zimmermann (3.0 Alfa Romeo) pedig 29:25 mp alatt végzett. Ugyanők voltak a hírhedt katschbergi-meredek hősei is, a leggyorsabb Denzel (500 BMW) volt 15 p 24,3 mp idővel. A további külön próbákon rajtuk kívül még Sieber (600 Zündapp old.) és Sandizell (2.0 BMW sp.) vitték hasonló vezérszerpet, illetve szereztek csoportelsőséget.

Az alpesi túraútba iktatott külön próbák nagy küzdelmeket eredményeztek, hiszen az értékelés szempontjából döntő jelentőségük volt. A túraút értékelés alá kerülő résztvevőit az arany, ezüst és vas alpesi plakettekkel díjazták. Azok, akik az egyes kategóriákban a hat különpróbán a legjobban szerepeltek, megnyerték a kategóriagyőzelemnek számító „Havasi gyopár”-t, mely a következőknek jutott osztályrészül: Föhler (250 DKW), Cmyral (350 Puch), Denzer (500 BMW), Hartwig (600 BMW old.), Frank (1000 Harley old.), Trägner (1.1 DKW sp.), Krings (1.5 BMW sp.), Roth (2.0 BMW sp.), Lucas (3.0 MB sp.), Kollmann (3 l-en felül Stoever sp.), Kramer (1.1 NSU-FIAT t.ü.), Kittner (1.5

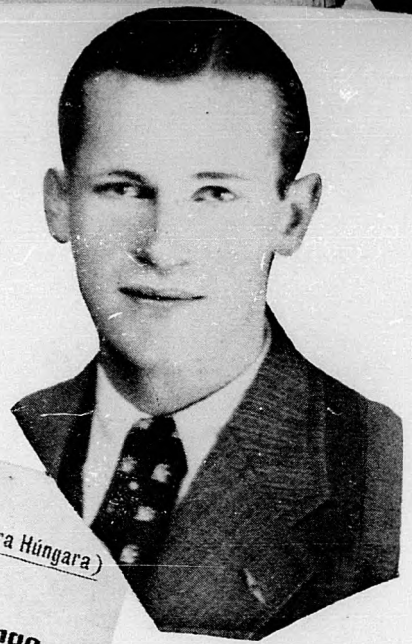


Stoltze (Puch) a Glochnerstrasse szerpentinjén.

# Szemben a

## „magyar párduec” —

aki nem harap, nem karmol, csak bródszeidol!



Karoly Vrana (La pantera Hungara)  
Véalo:  
Sábado y Domingo  
A las 21.30 Field Oficial

Vrana Károly és a „magyar párduec” szereplését propagáló, repülőgépről ledobott röplap.

Nem kérem. A magyar párduec, a „la pantera hungara” nem tévesztendő össze gyerekkorunk harmincekilenc felvonásos Burlingtoni Jaguárjával, de még csak az Esnapuri Királytigrissel sem azonos. Amellett közelről megnézve, így gyalogosan, nincsen benne semmi párduec vonás. Nem bömböl, nem karmol, nem harap. Hanem szép szelíden ül a szerkesztőségi íróasztal mellett és egy kicsit idegenszerű kiejtéssel húzza karóba a magyar nyelvet. Ami érthető is, mert a montevidoei lapok és röpcédulák által párduecá előléptetett Vrana Károly barátunk kerek nyolc esztendeje él a világ másik felén és nyelvében is hamisítatlan latin-amerikaivá vedlett. Ugy beszél spanyolul, mint Escamilló a Carmenből, viszont a paprikásesirkrét még mindig többre becsüli, mint a mexikói tabaskzó-mártást.

Vrana Károly, a messi Uruguayba elszármazott magyar gyerek, ma Dél-amerika egyik legismertebb és legeredményesebb dörrtrekk bajnoka. hírneves

jelre szépen kiigazodva, egymás mellett tesszünk meg egy kört és így repülőstartal vágnak bele a tulajdonképpeni versenybe. A közönség majd megőrül a bródszeidolásért, igaz, hogy csak az indulhat itt a versenyen, aki művésze ennek a sportnak.

— Hogyan lett bródszeider?

— Nem volt könnyű, mert az újoncol nem látják szívesen. Szerztem valahol egy 500-as Rudge-motort, csináltam hozzá speciál vázat és amikor már kissé ment a dolog, jelentkeztem a pályadirektor technicojánál. Néhány próbakört kellett mennem időre. Az idő ügylátszik megfelelő volt, mert szerződtek.

— Mennyi a fizetés?

— Az átlagos fizetés versenyenként, illetve esténként 35—40 pezó, egy pezó három magyar pengőnek felel meg. A sztárok ennél többet kapnak, az utóbbi időben esténként 100 pezót kaptam. Amellett pénzdijak is vannak, mégpedig futamonként progresszív alapon. Az első futam győztese például 30 pezót kap, ez a díj a második futamban 60, a harmadikban 120 pezóra emelkedik. Lehet itt keresni, viszont nagyon kell tudni.

— Hogyan csinált karriert?

— Népszerűségemet annak köszönhetem, hogy nemcsak bródszeidolni tudok, hanem művésze vagyok a bukásnak is. Akkor és ott bukok, ahol akarok. Szépen lefejtetem a gépet, magasra emelem a lábam és hagyom kiesészní a masinát. A motor pörög, a hátsó kerék szántja a salakot és én ott fekszem füstfelhőben a földön. Hát kell ennél vérforralóbb látvány a derek urugjávárnak.

— ???

— Azért ne higgye senki, hogy a dörrtrekk — cirkusz. Korántsem az, csak éppen néha kell egy kis arénát csinálni. Legtöbbször végre megy a dolog, hiszen kint mindenki annyit „ér”, ahány győzelmet aratott. És higgyék el, a híres angol világbajnokok, Oliver Langton és Billy Lamont semmiféle cirkuszért nem lett volna hajlandó magat megrakadni állatom. Vagy talán elképzelhető, hogy Frank Goulden, akit általában a világ

egyik legjobb bródszeiderének ismernek, csak úgy jókedvében hagyott volna engem győzni.

— Mit csinálnak kint a magyarok?

— Sabrnak Oszti motorszereelő és övé a BMW képviselete. Egészen szépen ad el és nagyon népszerű. Néha országúti versenyeken indul el szép sikerrel. Zamecsnik Gyula „pilóta”, a levegőből él. Meggyessy Zoltán motorszereelő. Általában a magyarok szeretnék hazajönni, de nagyon drága a hajóját. És nem mindenkinek sikerült mint hajógépésznek polyára megtenni az utat, mint jómagamnak.

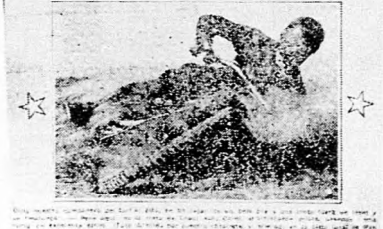
Vrana Károly bücsüzik. Még rengeteg a dolga, végig kell látogatnia az ismerősöket, a „Zamit” és a többieket. És borsószik a háta, hogy újra meg újra el kell mondania mindazt, amit ebben a cikkben közöltünk.

Noticias Del ..... **SPEEDWAY**

Continúan con éxito los entrenamientos Precios y detalles de los espectáculos

El presente programa de carreras de velocidad se celebrará el día 21 de mayo en el estadio de la ciudad de Montevideo. El programa será a las 21.30 horas y se celebrará en el campo de fútbol de la ciudad de Montevideo. El programa será a las 21.30 horas y se celebrará en el campo de fútbol de la ciudad de Montevideo. El programa será a las 21.30 horas y se celebrará en el campo de fútbol de la ciudad de Montevideo.

;;: Doblando El Codo Final ;;:



Igy kell bukni a dörrtrekken! Bemutatja Vrana „Carol”. (Ujságvágás egy urugallapból.)

bródszeider, aki olyan nagyságokat utasított már maga mögé, mint a sokszoros világbajnok angol Oliver Langton, Billy Lamont vagy Frank Goulden. Ezért kapta díjmentesen a magyar jaguárság építetn ornánsát, mely azonban semmiképpen sem hozható összehangba álmodozóan kék szemekkel.

És szívesen felel a kérdésekre. Feleletei érdekesek, mert kis bepillantást engednek a tengerentúli dörrtrekk üzembe.

— Milyen kint a dörrtrekk sport?

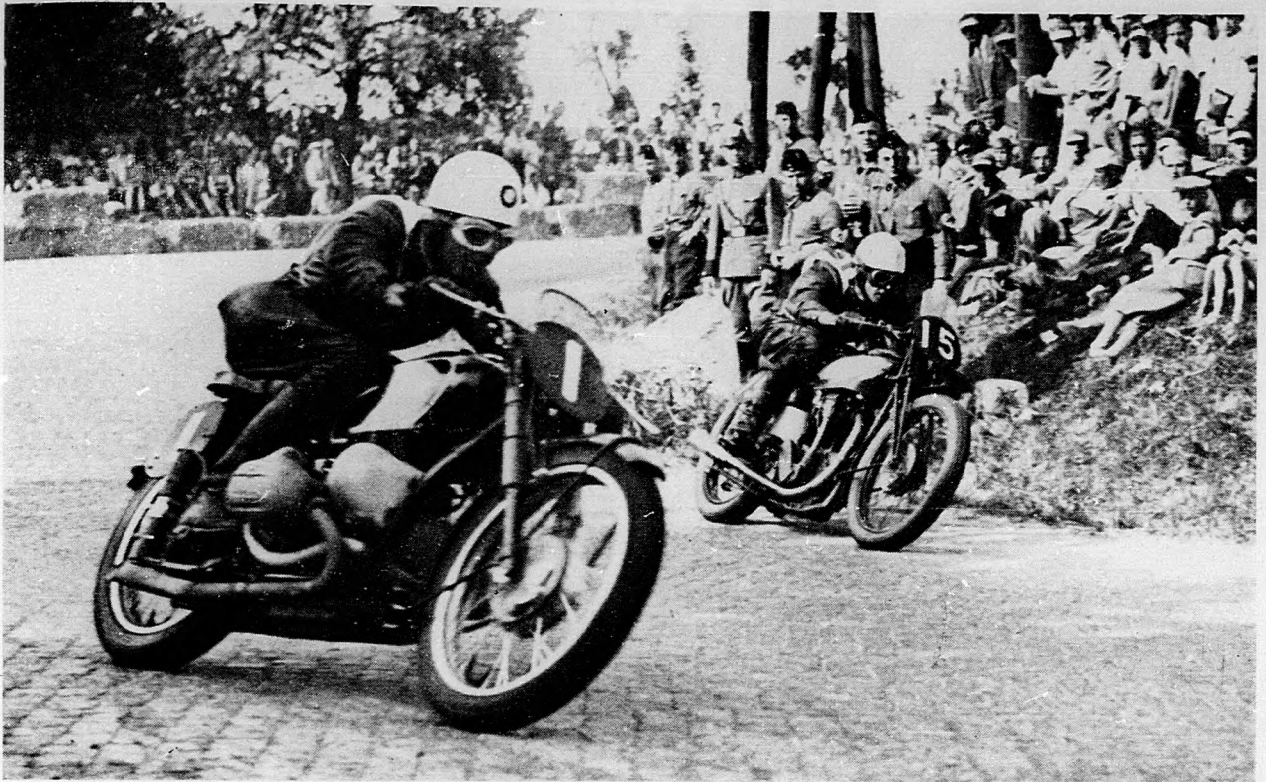
— Egy-egy versenyen nem ritka a 40, sőt ötven ezer néző. Persze este, sőtélben rendezik a versenyeket, rövid, alig 320—400 méter hosszú, tojásdad pályákon. A pályák egyenesei 12, fordulói 15 méter szélesek, talajuk kemény salak. Egy-egy futamban hatan indulnak. Start

**ITÉLJEN!**

Olajfürdős, teljesen tokozott erő-átvitel!  
18 lóerős gyönyörűen tokozott O.H.V. two-port motor.  
Testsúlyra állítható szabadalmazott Victoria lengőnyereg.  
115 km h. sebesség.  
2'6 liter benzínfogasztás 100 km-re.  
Áramvonalas építés.  
Négysebesség, lábkapcsolás.  
Pillanatok alatt kicserélhető hátsó-kerék.  
Elragadó formai szépség.  
Tökéletes megbízhatóság.

Melyik gépnél találja meg együtt a fenti tulajdonságokat?

Csak az új 350-es **VICTORIA**-nál!  
KOPPÁNYI, Dessewffy u. 47



Az 1-es startszámú Meier (BMW) munkában: az Europa GP egyik éles fordulójában éppen egy angol Norton-menőt előz.

# MEIER (BMW) ISMÉT LELEPTE AZ ANGOL NORTON FRONTOT AZ EURÓPA GRAND PRIX-N

**GYŐZTESEK: KLUGE (250 DKW), WHITE (350 NORTON) ÉS MEIER (500 BMW)**

A német győzelemmel végződött holland TT után az Ércheegységben fekvő 8,6 km-es Hohenstein-Ernstthal cirkuitán lefutott Európa Grand Prix (együttal német GP) adott alkalmat az internacionális erőviszonyok tisztázására. A német-angol motorcsatából ismét Meier (BMW) került ki győztesen, aki 139,5 km-es átlaggal útvonalrekordot futva a 344 km-es távon, kerek 2 perccel verte a félelmetes Daniell—Frith Norton kettőst és a versenyen a négyhengeres, kompresszoros Gilera-vezető olasz Serafinivel szemben is megőrizte fölényét.

Pokoli hőségben lő el a starttól az 500-as mezőny. Ki fejezi be elsőnek a startkört? — erre kívánsi 300.000 néző. Három és fél perc múlva már tisztán halszik a válasz: Meier kompresszorának magas szopránja örömmámorba ejti a németeket, a BMW-menő öt másodperc előnnyel zúg el a starthelyen Serafini előtt, akit 15 másodperc múlva a másik BMW-ágyú, Kraus követ sarkában a két angol, Frith és Daniell, majd az újdonsült gyári BMW-menő, a bécsi Schneeweiss... Az ő debütjét balzeresene kíséri, egy olajfoltos kieszűk s bár sértetlen marad, a versenyt kénytelen feladni. Meier körről-körre 5—5 mp-el növeli előnyét Serafini előtt és mikor az olasz az 5-ik körben depójánál megáll, a verseny tulajdonképpen már el is dőlt! Kraus a 10-ik körig kemény küzdelmet vív az angolokkal, de mandulagyulladás folytán megviselt szervezete az irdatlan tempóban nem elég ellenállóképes: lassan leszakad...

Meier előnye a 10-ik körben már egy perccel tesz ki, 19 mp alatt tankol, a féltávbba iktatott kényszerpihenőig pedig előnye másfél percre emelkedik. Serafini a 16-ik körben kupplungdefektus miatt kiáll, de Meier másik két riválisa, az angol Frith és Daniell, sehogya sem tudnak belenyugodni meglepően súlyos vereségükbe. Most helyet esélyre rakkolnak, a robusztus Daniell van elől, de — minden hiába. Meier körünkint így is 2—2 mp-et hoz rajtuk és végül is győzelmét 142,2 km-es körrekorddal is realizálva, 2 perc előnnyel fejezi be a 40 körös versenyt.

A 250-es kategóriában a DKW-menők, élükön Klugeval, starttól a célig biztosan kezükben tartották a verseny sorsát, a belga Dickwell Benellije, mely végül is kupplungzavarok miatt talonba

került, nem sok vizet zavart, míg az olasz Benelli-menők: Rosetti és Soprani nem indulhattak, mert a tréningen nem vettek részt és így nem volt a részvétellel jogosító tréningkör-idejük sem. A kategória leggyorsabb körét 129,3 km-es átlaggal Petruschke (DKW) futotta.

A 350-es kategória White (Norton) révén, márkatársa Rusk kiesése után is, fölényes angol győzelmet eredményezett. A 350-es DKW masinák egyelőre még egy Winklerrel a nyergükben sem elég gyorsak ahhoz, hogy ebben a németek által hosszú éveken át elhanyagolt kategóriában megtörhessék az angol fölényt. Fleischmann pár kört futott, új kompresszoros, kéthengeres NSU masinája — melyen a V alakban álló királytengelyek közül az első a kipuffogó, a hátsó pedig a szívószелеpeket működteti — csak néhány verseny után lesz teljesen fitt. A gép egyelőre hátsórúgózás nélkül futott, hogy stabilitása jobban tanulmányozható legyen, később azonban hátsórúgózással fogja képviselni az NSK-színeket a versenyeken.

Íme a részletes eredmények:

**250 km-ig:** 1. Kluge (DKW) 2:22:39,2 mp. Átlag 126,6 km. 2. Petruschke (DKW) 2:22:55,3 mp. 3. Lotte (DKW). 4. Köhlink (DKW). 5. Gableur (DKW). 6. Drews (DKW). 20 induló.

**350 km-ig:** 1. White (Norton) 2:40:48,2 mp. Átlag 128,4 km. 2. Winkler (DKW) 2:44:44,1 mp. 3. Wünsch (DKW). 4. Mellors (Velolette). 5. Bodmer (NSU). 6. Heintze (NSU). — 36 induló.

**500 km-ig:** 1. Meier (BMW) 2:28:00,1 mp. Átlag 139,5 km. 2. Daniell (Norton) 2:30:01,3 mp. 3. Frith (Norton) 2:31:03 mp. 4. Kraus (BMW). 5. Herz (DKW). 6. Lommel (DKW). 25 induló.



**motokerekpárok városi képviselete**

**HAMBACH L. és IJ. SZÜCS L.**

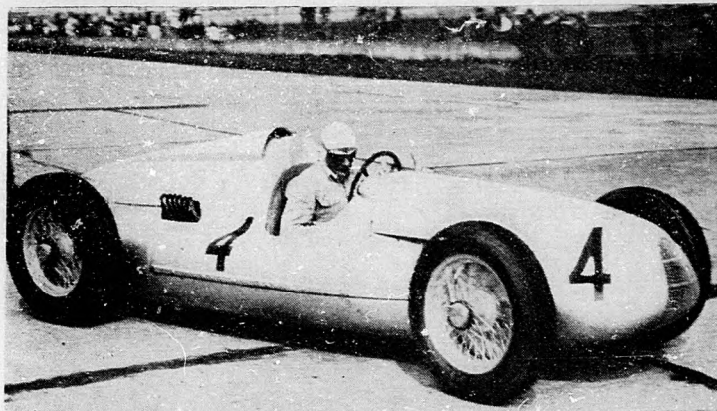
VI., JÓKAI U. 28 (HORN EDE U. SAROK)

**TELEFON: 12-14-00**

Használt motokerekpárok garanciával

# KÉPES BOSCH HIRADÓ

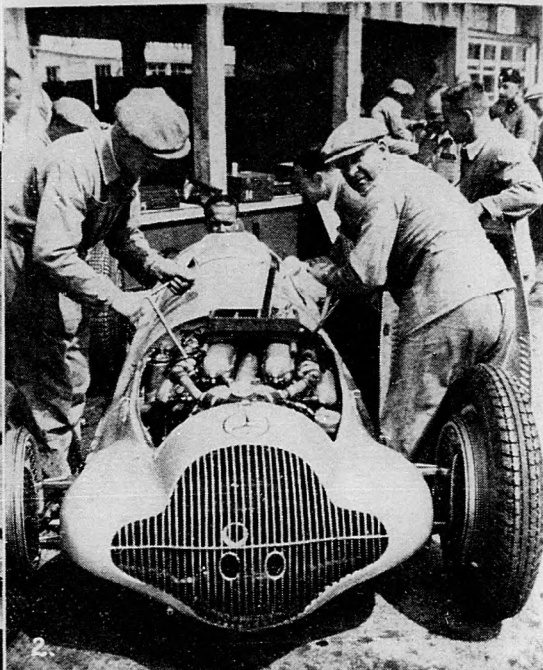
1. Stuck az új Auto-Union torpedó volánjánál. — 2. Csavarják a Bosch gyertyákat Caracciola kocsijába. — 3. Az angol TT győztes DKW-menő Kluge a 250-es Európa-bajnokság biztos favoritja. — 4. Az MB-kvartett: Brauchitsch, Seaman, Lang és Caracciola. (Foto: Bosch.)



1.



3.



## HIREK

Hans Bertram ismert német repülő néhány hét előtt mint egyszerű „civil” utas világkörüli repülőútra indult annak dokumentálására, hogy a mai légiforgalmi hálózaton egyszerűen percre menetrendszerű pontossággal körül lehet repülni a földet. Bertram a 39.350 km-es Berlin, Bagdad, Kairó, Kalkutta, Bangkok, Manila, Honolulu, San Francisco, New-York, Lisszabon, Berlin vonalon a menetrendszerűen közlekedő gépeken 20 nap, 21 óra és 35 perc alatt repült körül a világot. Bertram az útvonal harmadát a Deutsche Luft Hansa vonalain tette meg.

Erdekes „ásatási” leletre bukkantak nemrég a Wolsley autógyár területén dolgozó földmunkások. A földben furesa, kétkerekű autóbilra bukkantak, melyről csakhamar megállapítást nyert, hogy azonos az orosz ügyvéd, Szhilowsky gróf háborúelőtti gíroszkopikus autómодelljével. A modell 1922-ben épült, fentalálójá 1914-ben sikeresen bemutatta Londonban, a háború azonban véget vetett a kísérleteknek és feledésre ítélte a fentalálójá gíroszkopikus autót. A földből előkerült masina alumínium karosszériájú sokat szenvedett az idő vasfogatól, az alváz azonban jó állapotban maradt, úgyhogy megcsiszolása után a motort is bejuttították és a „gyro”-t az egyensúlyozó kerék is forgásba jött. A fentalálójá a feltevésből indult ki, hogy a gíroszkoppal egyensúlyozó kétkerekű autó jelentős súlymegtakarítás mellett kisebb motorral lesz képes elérni ugyanazt a sebességet, mint négykerékű kollégái. A fémharmadik találmány ásatag dokumentuma most a Wolsley-műzeumba került...

Németországban már három gyártelep állítja elő a Bunát.

Lord Nuffield, az angol Morris-gyár megalapítója repülőgépgyárat épít, melyben 15.000 munkás fog dolgozni.

Berlin gépjárműállománya 214.579 darabra rúg, ami a tavalyiéhoz viszonyítva 8,5%-os emelkedést jelent. Erdekes, hogy Berlin gépjárműállománya 1933 óta megduplázódott. A gépjárművek 51,2%-a Berliuben személyszállító jármű.

Szeptember második felében kongresszus foglalkozik Bonnban az alkoholumka a közlekedési balesetekre való hatásával.

Liverpoolban megkezdtek Anglia leghosszabb útjának építését, melynek szélessége 48 méter lesz. Az út két 7-7 méter széles úttestre, közöttük 9 méter széles parkhelyre, mindkét oldalán 1-1 három méter széles fűterületre, gyalogjáróra és a helyi közlekedés számára szolgáló úttestre oszlik. Az út két oldalát több sor fával illetik be, úgyhogy a tulajdonképpeni építési szélesség 105 méter lesz. Az útburkolatok betonból készülnek.

Dr. Horch, a német autópálya egyik előharcosa a müncheni Deutsches Museum autósarnokának felavató ünnepségén az áramvonal-karosszéria mellett foglalt állást.

Az első földkörüli autógyorsaság (New-York—Közép-Amerika—Azsía—Páris) éppen 30 esztendővel ezelőtt futottak le. A versenyt Hans Köppen német főhadnagy nyerte meg egy Protos-kocsij volánjánál.

Jugoszlávia tavalyi autópályájából 75% esik a német gyártmányokra.

A német kőolajkutak hozama már megközelíti a havi 50.000 tonmát.

Németország az idei év első felében 40.000 személyautót (+32%), 7150 teherautót (+52%), 1800 traktort (+41,6%), 4400 segédmotoros kerékpárt (+9,6%) és 20.000 motorkerékpárt (+108%) exportált. Zárójelben a tavalyi adatokhoz viszonyított százalékos növekedés.

A több mint egymillió tagot számláló amerikai AAA (American Automobile Association) elnöke európai útjáról hazatérve kijelentette, hogy az óvilágban az új német autókak tették rá a legnagyobb benyomást.

Uraérad Németország egyes, főleg gépjárműforgalom elől elzárt útjain a postakocsi-utazás romantikája. A birodalmi posta egyelőre 15 darab külsőleg korhú, belsőleg a legnagyobb kényelemmel kiállított, kilenc utas szállítására alkalmas látogatóni postakocsival menti át a jelenkor számára a régi jó idők postakocsi-romantikáját.

Berlini „Funckturn” körüli vásártélepen 1937-ben 200 kiállítási napot tartottak nyilván 4 millió látogatóval. Erdekes, hogy az autókiallítás a maga 800.000 látogatójával a második helyet foglalta el a „Gebt mir vier Jahre Zeit!” óráskiallítás (1.350.000 látogató) után, a harmadik helyen szereplő vadászati kiállítás (450.000 látogató) előtt.

### AUTOSERVICE és KARBANTARTÁSOK

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

LŐRINCZ

IX., Ferenc tér 6. Tel.: 141-017

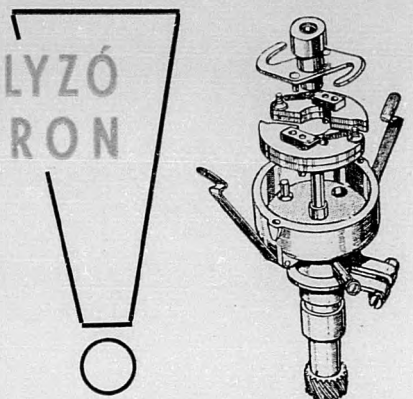
# AUTOMATIKUS ELŐGYUJTÁSSZABÁLYZÓ BERENDEZÉS – MOTORKERÉKPÁRON

Kültelki grundok autóteteméinek előléptetett ócskavas sívárságában látni még ma is olyan autóröncsokat, melyek kormányán két kar díszlik. A mai autóst bezzeg ugyan hiába kérdeznők meg ennek a két karnak a szerepe felől és csak vén rókák tudják megmondani, hogy az egyikkel a gázt lehetett szabályozni, a másik kar pedig az előgyújtás beállítására szolgált. És minél nagyobb túraszámokban pörgött a motor, annál több előgyújtást kellett

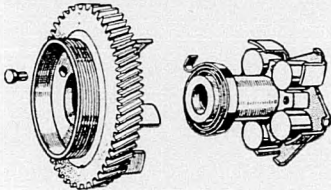
vétel nélkül olyan berendezéssel vannak ellátva, melyek önműködő módon állítják be az előgyújtást a fordulatszámnak és a terhelésnek megfelelőleg. A gyújtás elosztófeje alatt ott van a centrifugális regulátor, mely ugyanúgy működik, mint a cséplőgép gőzmotorjának kettős golyója és a fordulatszámnak megfelelő előgyújtást biztosít.

Az autón elképzelhetetlen az előgyújtás-automata hiánya. Miért hiányzik tehát a motorkerékpárról? Melynek kormányán még mindig ott látni azt a baudenszabályzót, mely a mágnes akkugyújtás megszakítójához vezet. És amikor motorkerékpáron még nehezebb összhangba hozni a motor fordulatszámát az előgyújtás nagyságával?

A német Zündapp-gyár után a két népszerű angol motorkerékpár-gyár, a BSA és a Velocette nemrég hozta ki azokat a modelleket, melyek automatikus előgyújtásszabályzóval vannak ellátva. A BSA akkugyújtásos modell, a Velocette mágnesgyújtásos gépet hozott ki előgyújtásautomatával és mindkét rendszer nagyszerűen bevált. A BSA rendszer szinte tökéletes másra az autókön használt berendezéseknek, rugóval terhelt lengő súlyokat használ, melyek a fordulatszámával növekvő centrifugális erő hatására egymástól távolodnak és fokozzák az előgyújtást. A Velocette rendszer is ha-



Előgyújtás-automata a 250-es BSA gépen. A kettős horogalakú alkatrész alatt látjuk a kis spirálrugóval terhelt két lengősúlyt, melyek a centrifugális erő hatására a fordulatszámnak megfelelőleg állítják be az előgyújtást.

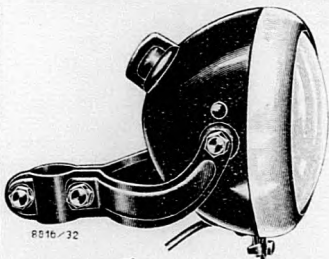


A Velocette automata a mágnes meghajtófogásban foglal helyet, lényege spirális ór rugóval terhelt öt görgőszerű lengősúly.

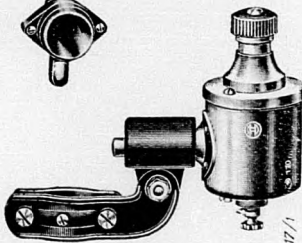
állítani, viszont indításkor utógyújtást adni, nehogy a kurbli — ugyan ki emlékszik még a derék kurbliira — szájonvágja azt, aki a nyelét kezében tartotta olyankor, amikor a motor visszavágott, azaz ahogyan azt annakidején nevezték — visszabeszélt. A kurblival együtt jobblétre szenderült az előgyújtásszabályzó is, mert a mai autók ki-

sonló, itt öt görgőalakú súlyt találunk, melyeket spirális ór rugó rögzít. Ez a szabályzó nem a mágnes tartozéka, hanem a mágneset meghajtó fogaskerék belsejében foglal helyet és az utó, valamint előgyújtást nem a mágnesben állítja be, hanem a meghajtásban magában. Ennek a rendszernek óriási előnye, hogy a mágnes maga mindig teljes előgyújtáson van. A mágnes — mint tudjuk — akkor adja a legforróbb és legkövérebb szikrát, amikor teljes előgyújtáson van, azaz amikor annak forgó része a legkedvezőbb helyzetben van a mágnespólusok között. A Velocette automata tehát mindig biztos gyújtást ad anélkül, hogy visszarugástól kellene tartani.

## MOTORKERÉKPÁR DÖRZSVILÁGÍTÁS



8016/32



8417/1

Segédmotoros és könnyű gépek-nél közkedvelt, számos előnye miatt: egyszerűen felszerelhető, bármely pillanatban üzemképes, távoli fénye letompítható, elemről álló helyzetben is világít, fénye erős és egyenes.

### Fényszóró:

tükrőátmérője 105 mm mini Bilux fő- és segédizzóval (száraz elemhez). Átváltó kapcsolóval fénytompítás céljára. ES 105x2 AG15 villástartóval . . . . . P 19.— ES 105x2 AG11 u. a. króm-mozva . . . . . P 22.—

### Dinamó:

teljesítménye 7.5 V 6W nikkelzetű, fekete tartóval: WE 5/1 ára kábellel P 28.—

### Számlámpa:

JN 5S8, 6-8 V 1.3 W 5622 B, izzóval . . . . . P 5.70

### Rudelemetok:

6V elemekkel KT4/2 P 12.50

### Dobozos elemetok:

4.5V elemekkel KT3/1 P 7.—

# B O S C H

Kapható minden jobb szaküzletben!

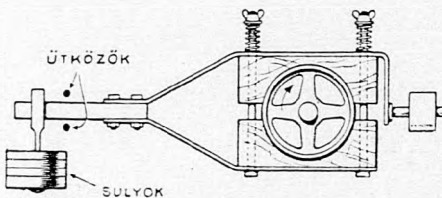
## RÉGI BARÁT-ÚJ MODERN KÖNTÖSBEN



# Michelin Stop

# Hogyan állapítják meg azt, hogy mit „tud” a motor?

A motor teljesítményét lóerőkben fejezik ki. A munkateljesítményt kifejező lóerőszám azonban semmi vonatkozásban sincsen azzal a lóerőszámmal, melyet a katalógusok és a forgalmi engedélyek adnak meg. Az adólóerő ugyanis csupán a hengerűrtartalommal van vonatkozásban és merőben figyelmen kívül hagyja azt, hogy létezik olyan egyliteres motor, mely csak húsz lóerőt teljesít, míg olyan egyliteres motor is van, mely százhoz közeli lóerőket ad. Ha tehát azt olvassuk a forgalmi engedélyben, hogy — például — a DKW Meisterklasse 4 lóerős, ez nem akadályozza meg,

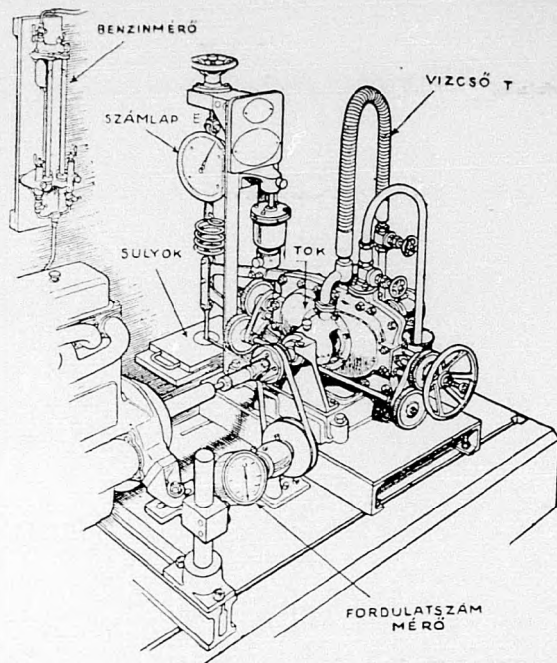


Régi típusú fékpad. A sémás rajzon látjuk a lendítő kereket, fékvezető papucsokat és a velük összeköttetésben levő, súllyal terhelt kart. A forgókerék emelni akarja a kart és a munkateljesítmény a súllyok változtatásával volt megállapítható.

hogy a gép motorja kerek húsz lóerőt is teljesítsen. Húsz — féklóerőt és a teljesítményt azért fejezik ki féklóerőkben, mert a motor teljesítményét fékpadon, fékezéssel mérik.

A benzinmotor munkateljesítménye nem állandó értékű és nagyrészt a fordulatszámától függ. Egészen lassú fordulatszámokban a lóerőteljesítmény igen alacsony, a túraszám fokozásával addig növekszik, míg a maximális értékét el nem éri, ha a fordulatszámot még fokozzuk, úgy a lóerőteljesítmény nem növekszik, hanem ellenkezőleg ismét csökken.

A lóerőteljesítmény mérésére a fékpad szolgál, hosszú út vezetett a régi idők fékpapucsos berendezésétől a mai modern hidraulikus fékig, mely mondhatni, abszolút pontossággal méri le a motor lóerőteljesítményét.



Heenan-Fraude hidraulikus fékpad. Ilyet használnak ma a nagy gyárak.

A fékpadberendezés lényege: lefékezni a motort és ha a fékvezető erő ismeretes, úgy ebből megállapítható a lefékezett munka mennyisége. A régi rendszerű fékpadok igen egyszerűek voltak. A motor lendítő kereket hajtott meg, melyre kettős fékpapucs hatott. A papucsok karral voltak összekapcsolva, a kar végére súlyokat raktak. Addig rakták a súlyokat, amíg a kar a két ütköző között éppen megállt, a táblázatok segítségével így minden fordulatszámánál lemérhették a motor teljesítményét.

A modern hidraulikus fékpad lényegében azonos működésű. Itt nem dörzsfék fékezi a motor működését, hanem folyadékban forgó ventilátorszárnyak. A ma leghasználatosabb Heenan- és Fraude-féle fékben például vízzel telt forgattyúházban forog a szárnyaskerék. A motor forgásba hozza a szárnyaskereket, a kerék forgásba hozza a vizet, melyet a centrifugális erő nekivág a tok belsejében elhelyezett bordáknak. A szárnyaskerék forgása következtében tehát a tok igyekszik szintén elfordulni, amiben rugós berendezés akadályozza meg. A lóerőszám leolvasása úgy történik, hogy a rugósmérleggel kapcsolt mutató egyszerűen empirikus úton lóerőkre beosztott számlapon forog. A tok belsejébe rejtett bordák felülete üzem közben változtatható, úgyhogy a hidraulikus fékpad mindennemű motor lóerőteljesítményének leméréséhez használható. A fékpad pontos fordulatszám mérője pontosan mutatja a túraszámot és az egyes túraszámokban lemért teljesítmény grafikonba szabható.

A motorteljesítmény grafikonja felette jellemző. Minél meredekebb, annál „sportjellegűbb” a motor, annál kevésbé rugalmas. A nagy amerikai motorok teljesítménygörbéje lapos, ami annyit jelent, hogy alacsony túraban is jó lóerőteljesítményt adnak le, tehát rugalmasak. Viszont azt is kell tudni, hogy a nagyteljesítményű, kishengerűrtartalmú motorok — és ez a többség — teljesítménygrafikonja meredek.

**Versenyzésnél is  
VÁLTOZATLANUL NAGY  
SZOLGÁLATOT TESZNEK A**



**SZERELVÉNYEK**

A MAGURA SZERELVÉNY KÖNNYŰ,  
TETSZETŐS, NAGYTELJESÍTMÉNYŰ

Kapható mindenütt

Képviselet:

UNGÁR GYULA, BUDAPEST, VI., HORN EDE U. 18. T. 112-541

**Urvezetők! Hölgvezetők!**

merő 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. Részleffizetés. Saját szakkönyv.

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



***ITT VAN A***

**6 ÜLÉSES**

**FIAT**

**1100 L-BALILLA**



95 km/óra, 10 l. fogyasztás/100 km.

**KÖZPONTI ELADÁS, JAVÍTÓMŰHELY ÉS SERVICE: VI., ARÉNA-ÚT 61. TELEFON: 298-820**

**MINTATEREM: V., DOROTTYA-UTCA 2. TELEFON: 182-848**