

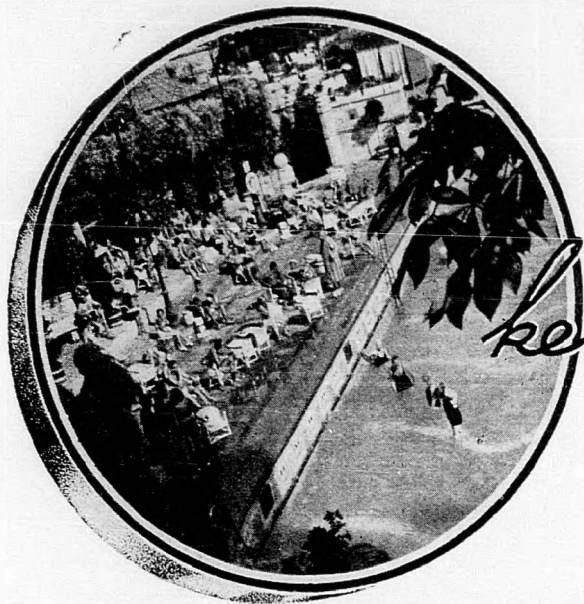
AutóMotor



NSU a galyatetői verseny háse!

Páratlan NSU sikereket eredményezett a Mátra meredek szerpentinutvonalán megrendezett galyatetői hegyiverseny. Pathó Gyula oldal-kocsis NSU gépével a nap legjobb motor-kerékpár-idejét érte el, Dőry Antal pedig ugyancsak NSU gépen biztos fölényrel nyerte meg a 350-es kategóriát!





*Ön bárkora
kellemesen autózhat*

AZ ÉREMNEK KÉT OLDALA VAN

*gondoljon a
motor nehéz munkájára*



használjon jó olajat

SHELL MOTOR OIL

Előgyujtás

Teli van a főváros RR rendszámablás motoros rendőrökkel, cirkálgatnak fáradhatatlanul és olyan tömegben, hogy a szó szoros értelmében füstöl a fővárosi forgalom egyre dzsungel-szerű boszorkánykutatlanába. Helyes, nagyon helyes ez az intézkedés, mert bizony hétről hétre egyre több az utcák forgatagában a szabályoknak fittetvanyú vezető, a volán forgathatóságának ezek az újdonsült megrészegültjei valóban megérdemelnék egy kis ostorcsapítást. Sajnos a motoros rendőrök, ezek az alul Méray, felül rendőr-rendszerű modern kentaurok roppant vadászszenvedéllyel kizárólag az autósok és motorosok után vizslatnak, a vörösbé sőt a Nagykorút kellős közepén valutaüzleteket lebonyolító gyalogosok szemmeláthatólag túl vannak azon a bűvös körön, melyen belül a motoros rendőrök hatása érvényesül — de ezúttal nem erről lesz szó.

Csupán édes kis intermezzót akarunk megörökíteni, a víz, a bor és a prédikáció közmondásának örök érvényét bizonyítván. Egy kis párjelenetet, mely a sorok szerény írója és a motoros rendőrség egyik Rendkívül Rokon-szenves (RR) tagja között folyt le és határozottan nem mentes bizonyos igen értékes tanulságoktól.

Tehát... Elöl motorozik a motoros rendőr, mögötte cammog csekélységünk. Színhely az Andrássy-út, pontosabban annak Vilmas császár-úti torkolata. Ahol a derék RR minden jelzés nélkül hozta nyugvó helyzetbe motorját. Igaz, hogy veresé mutatót a lámpa, viszont vannak gyenge jellemek, akik nem a Tisza István-utca irányába igyekeznek megközelíteni életük célját és így bezzeg belekóstolhatnak a jelzés nélkül hirtelen lassító rendőr csomagtartójába. Dehát sebjaj.

— Ejnye-ejnye, rendőrbácsi — kedélyeskedtünk, — nem jelezte a lassítást. Csunya, csunya rendőrbácsi, dádá, — gügyögtük, ahogyan azt a legutóbbi „Barát vagy ellenség” című cikkünk fősírfittai írtak elő.

Rendőrünk kötélnék állt:

— Igen, tudom, hogy ez kihágás — mondta atyáilag, — dehát kérem, keresztelésnél ezt nem veszik szigorúan, — nyugtatott meg bennünket és vele saját magát.

A villanyrendőr elzöldül, mint kefe-kötő az ötödik liter után. És indulunk, elől rendőrünk, mögötte — pontosan betaitva a Kódex hatméteres térközét — szerény kis DKW-nk. A következő

villanyrendőrnél folytatódik a párbeszéd:

— Ejnye-ejnye, rendőrbácsi. Füstölünk, füstölgetünk, füstikélünk — kacaráztuk. Mert a derék motorosrendőr még derekabb motorja úgy füstölt, mint hajdanában és magában Toldi Miklós, amikor parasztnak mondották, vagy akár a Popokatepetl közvetlenül a kitörés küszöbén.

— Ócska kérem ez a motor — emigy a rendőr, — ez is kihágás. De kérem ne jelentsen fel, — fűzte hozzá némi kis maliciával a hangjában.

— Ne féljen, kedves rendőrbácsi, — nyugtattuk meg, — még ha akarnók, se tudnánk feljelenteni. Mert bizony a számtábláján csak annyit látunk, hogy RR. A numerákat bizony elkoptatta az idő vasfoga, avagy a kocsimosószi-vacs kéllehetetlen dörzshatása — kedélyeskedtünk.

Rendőrünk kezdett ideges lenni:

— Vacak ez a festék a számtáblán, — magyarázta, — hamar lekopik.

(Hát hiszen ezt mi is jól tudjuk. Csak hogy mi néha mint a korszerű műszaki tudomány teremtette legalkalmasabb és legcsalhatatlanabbul célravezető eljárás, az a pemzlihez és a festékekhez címzett metódushoz szoktunk folyamodni.)

— Na jól van, rendőrbácsi — „feleseltünk”, — nem fogjuk feljelenteni. De fogadjunk, hogy a jogosítványában egyetlen kitöltött betétlapja sincsen, — kockáztattuk meg a megállapítást.

— Honnét tudja uraságod? — erősítette meg gyanúnkát a rendőr és mint-

egy bizonyítón kivette igazolványtokját és meglöbögötte szemünk előtt a betétlapokat.

Mondanunk sem kell, hogy egyetlen betétlap sem volt — kitöltve.

*

A 8 Órai Ujság 1939 június 23-iki számának tizedik oldalán olvastuk a következő hírt, melyhez kommentár — nem szükséges.

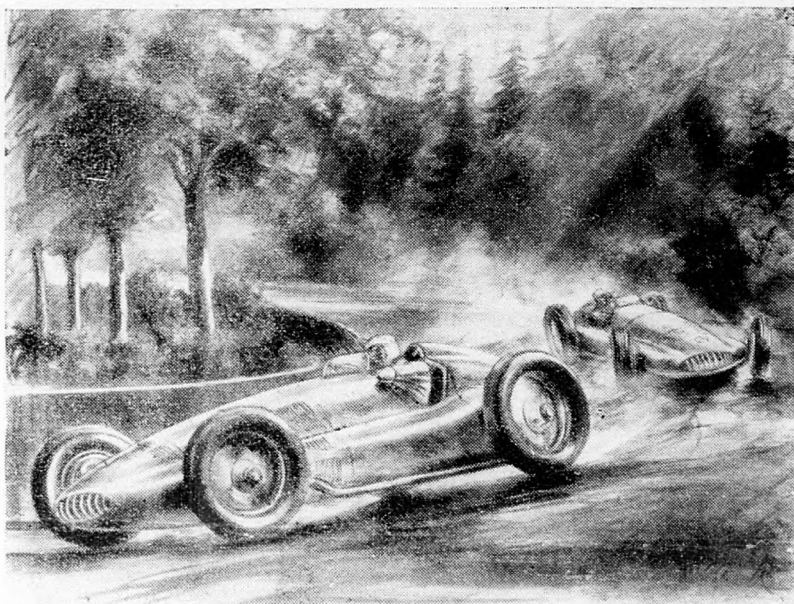
— Égő autó a Mátyás király-úton. Ma délelőtt a Mátyás király-út 38-as számú ház előtt kigyulladt egy magánautó. Az autó vezetője értesítette a tűzoltókat, akik eloltották a tüzet, mielőtt a kocszi beuzintartálya felrobbant volna. Az égő automobil Urbán Tibor vasútigazgató tulajdona és mint a szakértők a helyszínen rögtön megállapították, azért gyulladt ki, mert a karburátorra sok olaj rakódott le.

A cikk — fájdalom — nem közli, hogy kik voltak azok a szakértők, akik a helyszínen rögtön megállapítást eszközöltek. Pedig — érdekes lenne tudni.

*

Folyik a motorosítás. Motorosítják nyilván a magyar rádiót is. Legalább is erre vall, hogy a rádió kellemeshangú bemozdónőinek egyike legutóbb kétszer is bugatti ménest mondott bugatti ménes helyett azon alkalomból, hogy a bugatti — jaj, már nekünk is rájár az írógépünk — ménes betört Kecskmétre, nagy pánikot okozva.

Hát nem elmés, hát nem bájos? Hát nem elmés-bájos?



AUTÓS =

MIT KELL TUDNUNK A SEBESSÉGRŐL?

Az elmúlt évtizedekben nagyon szépen hozzászoktunk a sebességhez. Dédeink még borzongva olvasták az akkori tudósok nagyképű ismertetéseit, melyek szerint a vasút merőben alkalmatlan a személyszállításra, mert nemcsak a benti kocsiknak holtbiztos gutaütést a rettenetes sebességtől, hanem azok is elmebajt kapnának, akik a síneken vadul — bizony csak vagy 30—40 kilométerrel — tovaszáguldó kocsikat látnak. A derék látnokok fiziológiai ismertetésekkel elegyített jelszavai szerencsére nem váltak be, nem kapott senki gutaütést és mi, kései utódok, szépen hozzászoktunk az évről-évre növekedő sebességekhez.

Ma már idejét múlta az a lírai zamatú kifejezés, hogy gyors, mint a szél. Mert szél barátunk, még ha úgynevezett nyolcaserősségekben is kutyálkodik, nem lépi túl a hatvan kilométeres tempót. Olyan sebességet, melyet ma a kis százas segédmotor is vígan teljesít. És az orkán sebessége sem több 140-nél, ugyanakkor az abszolút autós világrekord túl van az 500-on és minden valamirevaló sportkocsi szégyenli magát, ha „csak” száznegyvenet tud.

Ma — nem érezzük a sebességet. Hála a csukott koci kényelmének, a jó úttartásnak, a lágy rugózásnak, a motor zajtalanságának, az utak egyre növekvő szélességének,

nem érzékeljük úgy a sebességet, mint hajdanában.

Nagyon is érthető ez, mert az emberi szervezethez hiányzik az a szerv, melylyes a sebességet érzékelni meg, akár a savanyú ízt, vagy a kék színt. A sebességet csak közvetve érzékeljük, a mellettünk elrohanó fák, a szél segít hozzá, hogy a sebességet megbecsülhessük. Aki már ült repülőgépen, az nagyon is jól tudja, hogy mivel a levegőben nincsenek fák, nincsen szembejövő koci, nincsen semmi, ami a sebességet érzékeltetné, hát akár négyszáz tempóban is úgy érezzük magunkat, mintha álló egyhelyben lógnánk valami láthatatlan kötélen a levegőben.

A sebességet csak közvetve érzékeljük, ennél fogva néha retteneteset tévedünk, amikor beleszállunk a bocsátókba. Ha az út mellett állunk és a szembejövő gépeket figyeljük, úgy

a sebességet mindig sokkal nagyobbak látjuk a valóságosnál.

Ennek a furesa ténynek írhatjuk a rováására, hogy balesetek alkalmával a legelfogadatlannak tanuk — állítólag ilyen teremtménye is van a jóistennek — is duplán látják a sebességet. Emlekezzünk csak vissza arra a Szabadság téri bankrablásra, melynek egyik tanu — rendőrtörzsmester volt az illető — azt vallotta, hogy a rablók kocsija — öreg B 14-es Citroen volt az istenadta — a sikeres rablás után százhuszas iramban vágatott el a Nádor utcában.

Minél nagyobb, minél csukottabb és minél kényelmesebb a koci, annál kevésbé érezzük a sebességet.

Keményen rugózott, nyitott sportkocsin — különösen a fixtengelyes régebbi típusokon — a nyolcvanas tempó már észvesztő sebességek tünik, ugyanakkor ha kétliteres BMW-nk, vagy harmadféltiteres Adlerünk 120-at megy Komárom és Győr között, hát azt hisszük, hogy a hatvanat sem értük el. Növeli a sebesség érzetét a keskeny út, különösen, ha az fákval szegélyezett. Ki nem észlelte már azt, hogy csak akkor érezte meg kocsiának sebességét, amikor szembe vele száguldott el valamilyen ugyancsak gyorsan haladó koci?

Hozzászoktunk a sebességhez! És — visszaélünk vele. Látni vasárnaponként a balatoni műúton, hogy mire képes az emberi könnyelműség és a hétfői lapok hasábjain azt is olvashatjuk, hogy az emberi könnyelműségnek mik a következményei. Mert a sebesség mindig veszélyes és legyen akármilyen gyakorlott is a vezető,

a százhoz közeli iram már maximumra fokozott figyelmet igényel.

Nagy sebesség mellett a féktávok hihetetlenül magasra szöknek és igen hosszú az az út, amit kocsiunk annyi idő alatt tesz meg, amíg izmaink agyunk parancsára reagálni tudnak, másszóval: amíg a veszélyt felfogva, hozzákezdhetünk azokhoz a mozdulatokhoz, melyekkel a veszélyt el tudjuk hárítani.

Minél nagyobb a koci mozgási energiája, annál nagyobb a fékút. Tudjuk jól a fizikából — ha csak éppen azon a napon nem hiányoztunk az iskolából —, hogy a test mozgási energiája nemcsak a tömegével, azaz a súlyával van arányban, hanem

a sebesség növekedésével négyzetes arányban fokozódik.

Kétszeres sebességben tehát négyszeres a mozgási energia, háromszoros sebességben kilencszeres. Ha kocsiunk száz-hússzal halad, úgy mozgási energiája pontosan a tizenhatszorososa annak, ami harmincas tempóban lakozik benne és ez a mozgási energia rettenetes, nehezen leküzdhető erőhatalom, mellyel a legjobb fékek is csak fokozatosan tudnak megbirkózni.

Átlagban a legjobb fékekkel felszerelt középkoecinak is vagy 120—140 méteres fékutat kell megtennie, amíg azt a száz-hússzas tempóból meg tudjuk állítani, viszont harmincas tempóból ez a fékút mindössze 9 méter!

A sebességet akkor tanuljuk meg igazán tisztelni, ha összefüggésbe hozzuk

szervezetünk reakcióképességével.

Pontos mérések alapján megállapítást nyert, hogy az akadály felbukkanásától addig a pillanatig, amíg rátaposunk a fékpedálra, kereken egy másodperc telik el. Egyetlen másodperc, úgy-e, milyen nevéstégesen rövid idő? Csak hogy gondolkodjunk már azon, hogy egyetlen másodperc alatt milyen hosszú utat teszünk meg? Hát vegyük tudomásul, hogy ha kocsiunk csak enyhe hatvanat megy, kerek 17 métert tesz meg ez alatt az egyetlen másodperc alatt. És hogy

90-es tempóban 25, 120-asban 34, 150-esben nem kevesebb mint 42 métert jelent ez az egyetlen másodperc.

Kocsiunk száz-hússzal vágat ott a szegedi úton és kerek 34 métert ment, amíg annak a tarka telennek a felbukkanására beletapostunk a fékpedálba.

Vessük mindezt az agyunkba, amikor vasárnap reggel ott repesztünk valahol Martonvásár körül, vagy azt a vörösfekete kiskocsi előzzük a Mátrában. A sebesség mindenkor veszélyes. És mivel a mai korszerű csukott kocsiiban a sebességet nem érezzük, könnyen visszaélünk azzal, amit a konstruktőr áhno-dott bele pompásan ragyogó négykerű büszkeségünkbe.

350-es O. H. V.

VICTORIA

minden hasonló nagyságu gépet felülmúl az adaságosság, modernség, stabilitás, szépség tekintetében

KEDVEZŐ fizetési feltételek

KOPPÁNYI, DESSEWFFY U. 47.



Packard-Nash

Hivatalos szervice

ERDŐS TESTVÉREK

autobiljavító- és karosszéria-üzem
AUTÓKARBANTARTÁS

VI., JÓKAI UCCA 34. TEL.: 129-672, 125-580

DÉDICS TESTVÉREK

autójavító specialisták

HENGER ÉS FŐTENGELY KÖSZÖRÜLÉS

Edzett fogaskerék VIII., THÉK ENDRE UCCA 15. SZ.

és alkatrészgyártás TELEFON: 130-345

MEGNYERTÜK A JÁTSZMÁT!


MÉRAY-PUCH
a legnépszerűbb
200 kcm-es
könnyű túra-
motorkerékpár!


a 250-350 kcm-es
középtípusok
nagyteljesítmé-
nyű túra- és sport-
motorkerékpárja!


a legideálisabb
hátsórúgós,
kardános szuper-
teljesítményű
túra- és sportgép!

3

TROMF EGY KÉZBEN!

STEYR-AUSTRO DAIMLER-PUCHMŰVEK, MAGYAR KERESK. RT.
LEHEL UCCA 25

Amikor száraz tempóban csattan össze két kocsí,

hogya a konstrukció karambol-
biztonságát állapítsák meg!

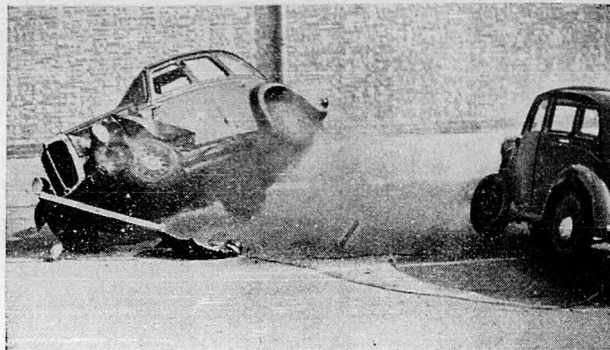
Vannak esetek, amikor az automobil Dávid ugyancsak legyőzi az automobil Góliátot. Úgy értjük ezt, hogy amikor valami szomorú délelőttön összekaramboloznak és míg az egyik kocsí kisebb javítással ússza meg, addig a másik — és igen gyakran a nagyobbik — ócskavassá érik meg fél pillanat alatt.

A karambolbiztonság ma éppen olyan tényező az automobil-építésben, akár a vasúti kocsik megeremtésénél, hiszen tudjuk, hogy például a korszerű amerikai acélvágóknak beiktatása a forgalomba lényegesen csökkentette a belesetek veszélyességét.

A ma automobilja acélból készül. Minél egységesebb az építése, minél kevesebb részből áll, minél összefüggőbb a karosszériája, annál kisebb sérülést szenved karambol esetén, amikor az acéllemez nem törik, hanem csak behajlik és hajlás közben mondhatni fékezi az összeütközés erejét. Hiszen, sajnos, igen gyakran látjuk ezt a gyakorlatban, amikor a régebbi típusú kocsí nyomorékká silányítva marad száz darabban a porondon, a korszerű acélkarosszéria és biztonsági üveges kocsí viszont néha a legszörnyűbb kollisionból is aránylag csekély sérüléssel kerül ki.

A modern automobil karambolbiztonságát kísérletekkel állapítják meg és mesterséges összeütközések tanulságait felhasználva, javítanak ott, ahol a biztonság szempontjából szükség van.

Nem mindennapi látvány a kocsik karambolbiztonságának kipróbálása azzal a módszerrel, mellyel például az egyik angol gyár folytatja ezeket a kísérleteket. Két kocsit tattanak szembe egymással, a kocsik síneken szaladnak,



helyesebben a kerekek vályúkban szaladnak, hogy az irányít betartsák. Csupán a legutolsó tíz méteren futnak szabadon a kocsik, hogy ugyanolyan körülmények között robbanjanak neki egymásnak, mint ahogyan az az életben is adódik. A kocsikban természetesen nincsen vezető és magas kőfal veszi körül az összeütközés helyét, nehogy a szerte hulló darabok, vagy az esetleg kigyulladó kocsí lángja okozzon bajt.

A kocsik sebessége a kísérlet alkalmával hatvan kilométer, a relatív sebességet alapul véve, ez az összeütközés pillanatában százhuszas iramot jelent. De nemcsak egymással szembe eresztének kísérleti kocsikat, hanem alkalmaznak külön erre a célra épített vasúti sorompót, külön beültetett fát, kilométerkövet, házfalat stb.

A sikerült karambol után a kísérleti műhelybe kerülnek a kocsik, ahol pontos láttelepet vesznek fel róluk, pontosan megállapítják a sérüléseket. A láttelep felvétele után kikalkulálják a javítás várható költségét, a javításhoz szükséges anyag és munkaórák árát. Mindebből megállapítják, hogy az egyes típusokat ért sérülések milyen fokúak és ennek megfelelőleg igyekeznek úgy javítani a konstrukción, hogy az minél karambolbiztosabb legyen, azaz összeütközés esetén minél kevesebb kár érjen gépet és vezetőt.

TÚRA ELŐTT SZÜKSÉGE VAN:

Pneumatikra (Michelin)
Vulkanizálóra (Shaler)
Féketétre
Izzólámpára (Tungsram)
Lámpabiztosítókra
Hátsótűkőre
Szélvédőtörlőre (Trico)
Hátsólámpára (Hella)
Keresőlámpára
Rozsdapasztára (Whiz)
Fénypasztára (Whiz)

Gyújtógyertyára (Bosch)
Gyertyasapkára
Kéziszerszámokra
Kocsimelőre (Rak)
Szemvédőüvegre (Triplex)
Ventilátorszíjra
Adóbélyegvédőre
Belsővilágításkapcsolóra
Pneufeszmérőre (Motometer)
Irányjelzőkre (Kaco)
Fagyálló folyadék (Glysantin)

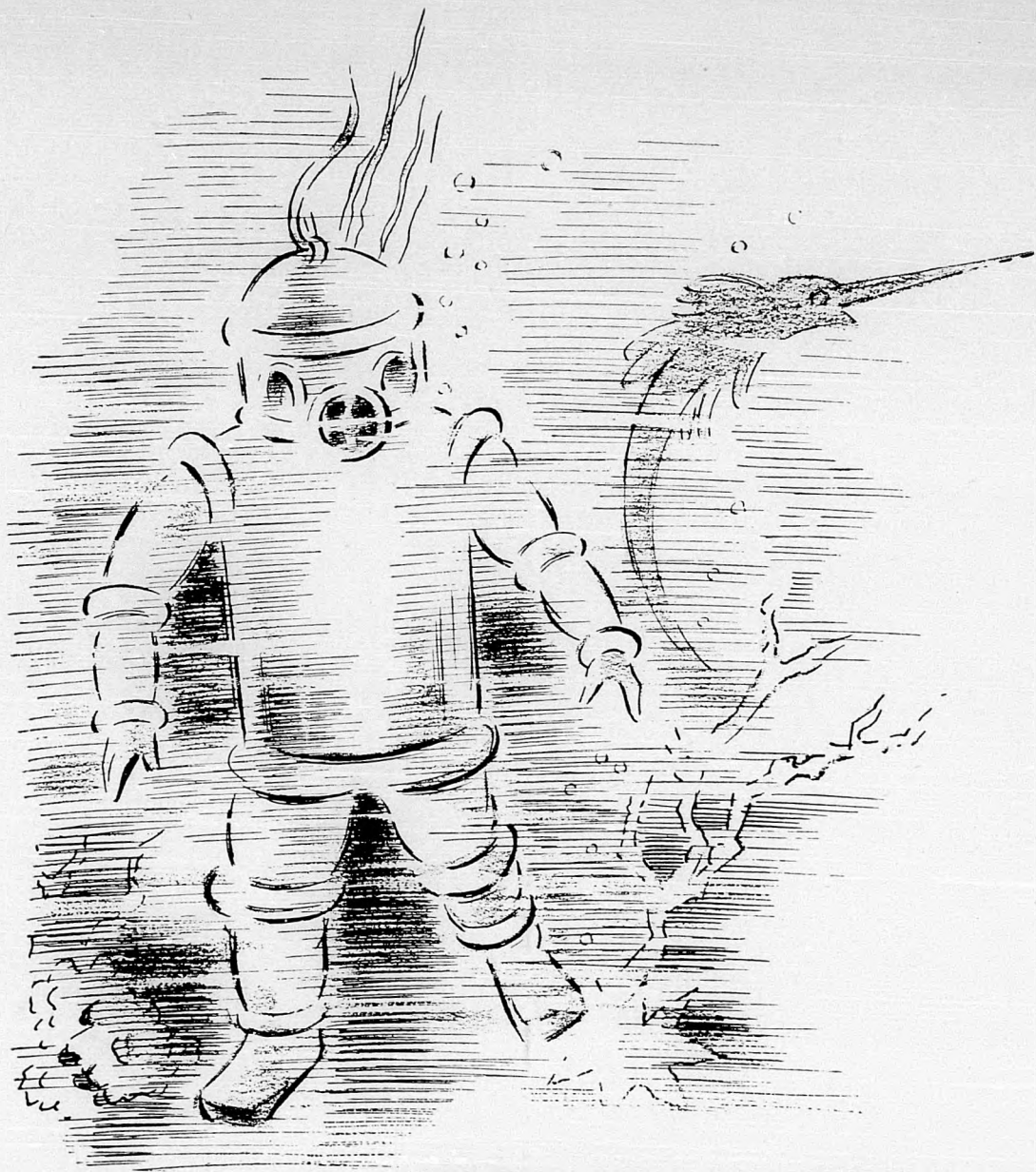
Villanykürtre
Szélvédő szárító (Clarus Super)
Márkás kenőolajakra (Vacuum,
Castrol)
Szarvasbőrökre
Szívaesokra
Tisztítóeszközökre
Hűtőhőmérőkre (Motometer)
Pumpára
Zsirzóprésekre
Hólánco (Hardened)

stb., stb...

MINDEZEKBŐL BŐSÉGES RAKTÁRT
TART (VIZSONTELADÓK RÉSZÉRE IS)

MOTOR- ÉS AUTÓKELLÉK RT.

Budapest, VI., Jókai u. 11. Tel.: 118-365 és 120-578



Mélyreható

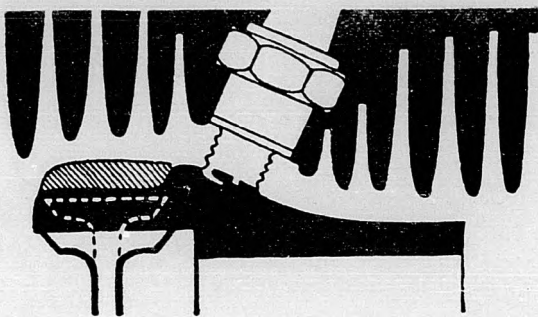
vizsgálattal, modern felszereléssel, nagy hozzáértéssel,
a legjobb kenőanyagokkal látja el az automobil
kenését és karbantartását az egész országban a

Mobiloil Service

VACUUM OIL COMPANY R.T. BUDAPEST

Mit jelent a motorunk

forgattyúházába vet jelzés -



Motorunkon egész légióját találjuk a számoknak, külön száma van a motornak, a váznak, esetleg a villának, újabb szám díszlik a karburátoron, a dinamón, sőt néha a sebességváltón is. Ezek gyári jelzések, gyártási számok, melyek a motort nem érdeklik, legfeljebb a képviselőt, vagy a vizsgabizottság szürkekabátos szakértőjét, beleértve Horváth urat, a Mosonyi ucca híres „beverőjét”, aki a rendszámunknak megfelelő kabalisztikus jeleket verdesi bele a kormányfejünkbe. Nem ezekről a számokról lesz szó, hanem arról az OZ 74 jelzésről, melyet az újabb kiadású motorkerékpárok forgattyúházának legtetőjén lelünk fel néha és melyről a legedzettebb képviselői róka is legfeljebb rablómeséket mond. Mert a titokzatos OZ 74 jelzés „magyarul” annyit jelent, hogy Oktánszám 74. Még magyarabbul: a géphez legalább 74 oktánszámú üzemanyagot kell használni, ha kopogásmentes üzemre helyezünk súlyt!

MI A KOPOGÁS?

Mindnyájan ismerjük azt a kellemetlen csilingelő-kopogó hangot, mely a szelíd klik-klik-től egészen a rosszindulatúan fültépő tak-tak-tak-ig terjed és főleg akkor jelentkezik, amikor hegyet mászunk, vagy amikor hirtelen csavarunk egyet a drégriffen. A legtöbb motoros ilyenkor nagyot húz az előgyújtás-szabályzó, mert azt hiszi, hogy a csilingelés-kopogás a túlzott előgyújtás következménye. Pedig ennek az oka más: a detonáció.

Mi a detonáció? Ricardo, a hírneves angol motortudós a következőképpen határozza meg a detonációs kopogás tünetét és okát. A robbanótérben összepréselt gázkeverék elégséges idő kell, időbe telik, amíg a láng a gyertyától elterjed a robbanótér legátaválabb sarkáig. Egés közben a robbanótérben levő nyomás természetesen erő-

OZ 74?

sen emelkedik, az a nyomás túlsúríti a szikrától távol levő elégetlen gázt, az hirtelen, robbanásszerűen, mintegy detonálva, magától gyullad meg és nemcsak azt az ismert kellemetlen csilingelő-kopogó hangot adja, hanem erősen csökkenti a motor teljesítményét is.

HOGYAN VÉDEKEZÜNK A KOPOGÁS ELLEN?

A detonációs kopogás csökkenti a teljesítményt és káros a motorra, tehát védekezni kell ellene. A védekezésnek

A Magyarországon beszerezhető (kut) üzemanyagok oktánszáma. (Az oktánszám a Cooperative Fuel Research (CFR) módszerrel meghatározva.)

Könnyűbenzin: 60–62.

Motalkó: 72–74.

Etilizált benzin: 78–80.

Az üzemanyagok oktánszáma a nyersanyag és finomítás szerint nem mindig állandó, hanem kisebb hullámzásnak van alávetve.

két módja van: vagy meglegszünk kisebb teljesítménnyel, tehát alacsonyabb kompresszió-arányt használunk és kevesebb maximális előgyújtást adunk, vagy pedig: magasabb oktánszámú üzemanyagot használunk. Mert az üzemanyag oktánszáma annak kopogásmentességével van összefüggésben, minél magasabb az üzemanyag oktánszáma, annál kevésbé hajlamos motorunk a detonációs kopogásra.

Mi az oktánszám? A benzin tulajdonképpen nem homogén vegyület, hanem különféle szénhidrogéneknek a keveréke, többek között heptánt és oktánt is tartalmaz. A heptán igen hajlamos a kopogásra, az oktán viszont nem. Ennek a két anyagnak a felhasználásával igyekeztek egy bizonyos számszerű mércét találni oly módon, hogy az oktánt 100 egységnek, a heptánt 0 egységnek vették. A heptánból és oktánból különböző arányú keverékeket állítottak elő, minél több az ilyen keverékben az oktán, annál ellenállóbb a detonációval szemben.

Valamely üzemanyag oktánszámát ellenőrző és összehasonlító kísérlettel állapítják meg. Üzemközben változtatható kompresszióarányú motort táplál-

Az sv. ábrában nem képződik a kipuffogószelep tányérján a másik ábrán jelzett „gázhegy”, a gázkeverék áramlása ugyanis azt „leblítt” a szelepről és a hőszigetelő gázréteg igen vékony marad. A kipuffogószelep tehát jelentősen tüzezebb lesz, mint az ohv. motorban. Némileg segít a kipuffogószelep feletti levrékonyított robbanótér (a vonalozott terület kiiktatása), amit az amerikai automobil-motoroknál és a BMW R71-nél találunk meg.

nak vele állandó fordulatszám és terhelés mellett és a kompresszióarányt addig növelik, amíg be nem áll a kopogás. Most különféle arányú heptán-oktán keverékekkel járatták a motort és megkeresik azt a keverékarányt, melynél a kopogás ugyanolyan kompresszióarány mellett áll elő. Ha ebben a keverékben például 80 rész oktán és 20 rész heptán volt, úgy a kísérleti üzemanyag oktánszáma: 80. Ha 74 rész volt az oktán és 26 a heptán, úgy a kísérletnek alávetett üzemanyag oktánszáma 74-gyel volt egyenlő.

MIT JELENT AZ OZ 74 JELZÉS?

Ha motorunk forgattyúházának legtetőjén ott találjuk az OZ 74 jelzést, úgy ez annyit jelent, hogy táplálásához legalább 74-es oktánszámú üzemanyagot kell használni, ha kopogásmentes üzem akarunk. Más kérdés, hogy vajjon a 74-es oktánszám magas vagy alacsony, helyesebben, hogy a mindenütt beszerezhető üzemanyagok megfelelnek az OZ 74 követelményének.

Az úgynevezett márkás motalkó, a magyar benzin-szeszkeverék megfelel az OZ 74 követelményének. Viszont, ha túl akarunk tenni a gyáron és motorunk kompresszióarányát a hengertalp rövidítésével vagy magasabb dugattyú szerelésével emeljük, úgy magasabb oktánszámú üzemanyagra van szükség. Ilyenkor vagy az ismert 50–50%-os benzin-benzin keveréket használjuk, vagy pedig az újabbban már mindenütt beszerezhető vöröszínű etilizált üzemanyagokat, melyek tetraetilómmal tartalmaznak lényeges mértékben emeli az oktánszámukat.

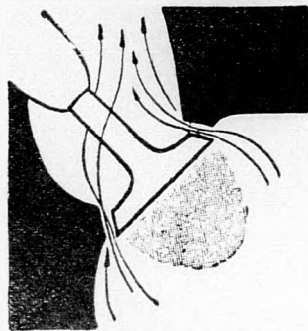
MOTOR

ifj. Szűcs Lajos

VI., JÓKAI UCCA 28.

(HORN EDE UCCA SAROK)

TELEFON: 12-14-00



Az ohv-motor legforróbb része a kipuffogószelep, mely ha áttűzsedlik, öngyulladásokat okoz. A szeleptányér felett azonban halott „gázhegy” képződik (pontozott tér), mely a robbanótér hőjét elszigeteli a szeleptől, tehát mintegy fékezi a szelep túlmelegedését.

MELYIK MOTORTÍPUS HAJLAMOSABB A KOPOGÁSRA?

Erdekes a kopogásra való hajlamosság szempontjából összehasonlítani a háromféle motortípust, a kétüteműt, az sv. és az ohv. négyüteműt. A kétütemű általában nem igen hajlamos a kopogásra, hacsak kompresszióaránya nem túlzott. A mai kétütemű motorkerékpár-motorok nagyrészt nincsenek „túlforszírozva”. Teljesítményük nem haladja túl hengerűrtartalom-literenként a 36 lóerőt, hiszen az átlagos 250-es teljesítménye kereken 9 lóerő. Ezek kompresszióaránya alig éri el az 1:8 arányt, tehát beérik a közönséges motorkóval akkor is, ha megerőltetett vagy éppen túlerőltetett hegyi üzemből is állanak. Ha azonban ennél magasabb a kétütemű motor kompresszióaránya, úgy már a 80–82 oktánszámú benzolkeverékhez vagy a vörös etilizált benzinnel kell nyúlni.

A négyüteműek közül detonációs hajlam szempontjából az sv., az alulvezérelt (állószelepes) konstrukció határozott hátrányban van, feltéve, hogy nagyteljesítőképességű motorról van szó. A lassú fordulatszámú, úgynevezett családi traktormotor nem érzékeny detonációra, hiszen kompresszióaránya nevésségesen alacsony. Abban a pillanatban azonban, amidőn az sv. motor kompresszióarányát növelik és magasabb teljesítményre állítják be, úgy megerőltető hegyemenetben, vagy nagy terhelésnél kárlehetetlenül előáll a kopogás.

Az ohv., a felülvezérelt (függőszelepes) négyütemű megoldás igen magas kompresszióarány mellett (1:6.5–1:7) sem túl hajlamos kopogásra, még túlterhelés esetén sem. Ennek termodinami-

mikus okai vannak, ábráink alatt ennek részletes magyarázatát találjuk meg. Speciális üzemanyagra (benzolkeverék vagy etilizált benzin) csak az úgynevezett sportmotoroknál van szükség, itt is csak akkor, ha a sportmotort valóban sportszerűen használjuk, tehát ki is vesszük belőle a gyár által belerősztolt lóerőket. Az 1:7.5 kompresszióarányig nyugodtan használhatjuk a közönséges motorkót, melynek oktánszáma a belékevert szesz következtében magasabb, mint a közönséges benzinné.

Erdekes tény, hogy minél nagyobb a négyütemű ohv. motor hengerének űrtartalma, annál hajlamosabb a detonációs kopogásra. A legkedvezőbb a hengerenként 250 cm-es űrtartalom, ez magyarázza meg, hogy amíg az 500-as egyhengeres ohv. motorok kompresszióarányával nem lehet túlságosan a magasba menni, addig például a kéthengeres 500-as BMW sportmotor igen magas teljesítmény ellenére még megerőltető üzem esetén is beéri a motorkóval annak ellenére, hogy kompresszióarányának megszabásánál a nagy teljesítményt célozva, bizony nem takarékoskodtak az atmoszférákkal. Természetesen ügyelni kell arra, hogy az ilyen motor belsejében ne halmozódjék fel túlsok olajkoks, időközönként tehát nem kell visszaretenni az egyszerű és olcsó kikormozástól. Mert ha a hengerfejen, a dugattyú koronáján és a szelepek tányérjain túlsok az olajkoks, úgy a detonációs kopogás hamarabb áll elő, hiszen a koromlerakódás nemcsak a kompresszióarányt növeli jelentős módon, hanem az áttüzesedett olajkoks is okozója lehet az öngyulladásnak és a vele járó kopogásnak.

Az autókerekedők

egyesületi közgyűlése

A Magyar Automobilkereskedők Országos Egyesülete a minap tartotta meg a nagy számban megjelent tagok élénk érdeklődése mellett XXI. évi rendes közgyűlést. Az évi jelentés felolvasása, a zárszámadás és költségelőirányzat előterjesztése után megválasztották a tisztikart. Az elnöki és másod-elnöki tiszteket nem töltötték be. Ime a tisztikar:

Alelnökök: vitéz Dankó László, a Fiat Autóbilok Magyar Eladási Rt. igazgatója; Thassy Mihály, a Nemzetközi Gépkereskedelmi Rt. igazgatója.

Választmány: Becsusz Lajos, az Unitas Autóbilok Ip. és Ker. Rt. igazgatója; Bárdi József, a Bárdi József cég tulajdonosa; Gorove Antal, a Cordatic Magyar Gumiabroncs Rt. igazgatója; Jakab Tivadar, a Mercedes-Benz Autóbilok Rt. igazgatója; Kirschnér Béla, a Magánautókerek. és Műszaki KFT igazgatója; Koller Ernő, a m. kir. áll. vas. acél és gépgyár főmérnöke; Majláth Mihály, a Majláth Mihály cég tulajdonosa; Méray Horváth Endre, a Méray Motorkerékpárgyár Rt. vezérigazgatója; Puch János, a Steyr-A. Daimler-Puchművek Rt. igazgatója; Krausz Mór, a Kemény és Krausz cég beltagja; Schnetzer Ágoston, a Magyar Wagon és Gépgyár Rt. vezérigazgatója; Steer József, a Bosch Róbert KFT. igazgatója; Szentirmay Félix, a General Aukereskedelmi Rt. igazgatója; Szilárd Béla, a Szilárd Béla cég tulajdonosa; Tichy Rezső, a Tichy Testvérek cég beltagja.

Számvizsgálók: Barta Károly, a Barta Károly cég tulajdonosa és Zsille József, a Zsille Testvérek KFT. beltagja.

Ellenőrök: Rác László, a Rác László cég tulajdonosa és Deák István, a Deák és Hoffmann KFT. beltagja.

ZÜNDAPP

250-ES



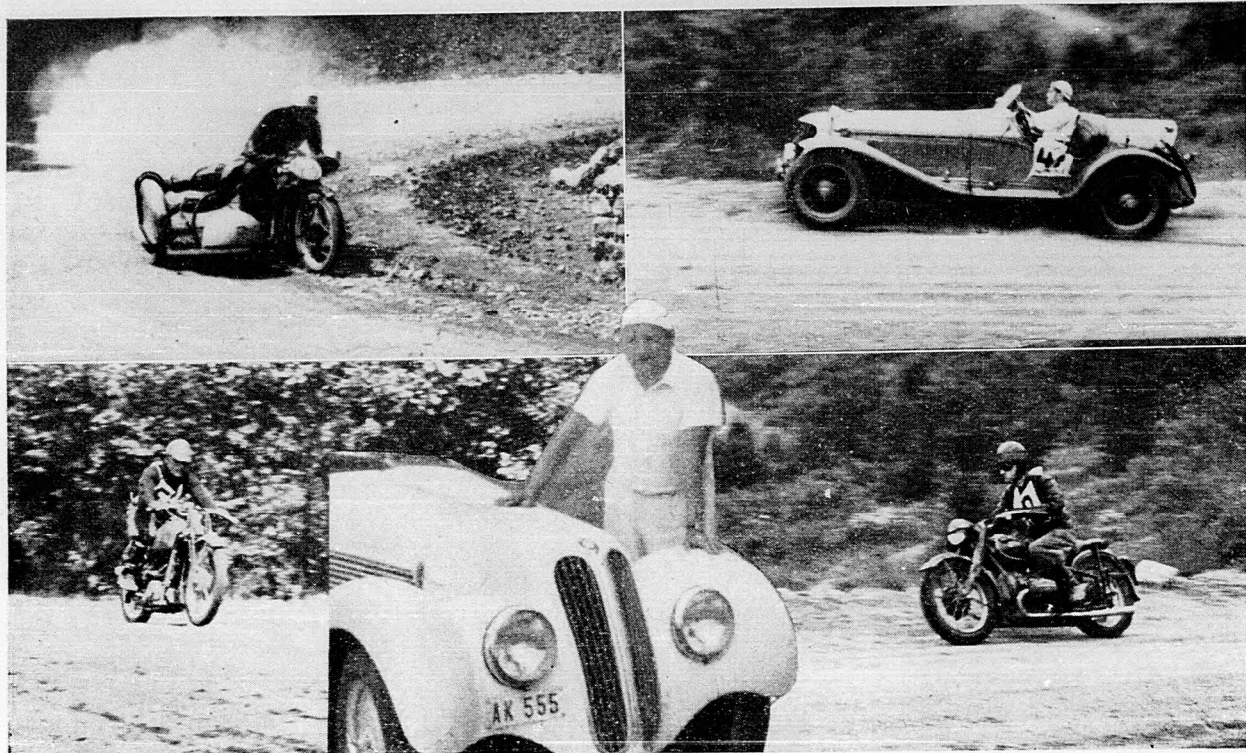
RAKTÁRRÓL SZÁLLÍTHATÓ!

MOTORKERÉKPÁR ÉS AUTÓALKATRÉSZ KERESKEDELMI KFT.

VILMOS CSÁSZÁR ÚT 60

TELEFON: 121-404

JAVÍTÓMŰHELY — SERVICE — ALKATRÉSZRAKTÁR



(Fent balról:) Pathó (NSU old.) az abszolút motoros győztes „porol” a fordulóban... — (Fent jobbról:) Wiesengrund kompreszoros Alfájával a nap legjobb idejét futja. — (Lent balról:) Lukavec (250 DKW) is kitett magát, bukása ellenére a leggyorsabb szőlőmotoros volt. — (Lent középen:) Két nagygépyű: Delmár Walter és 21-es BMW-je. — (Lent jobbról:) Demjén (300 BMW) pompás stílusban nyerte kategóriáját.

WIESENGRUND (2·6 ALFA), PATHÓ (NSU old.) ÉS LUKAVECZ (250 DKW) A GALYATETŐ HŐSEI

Kitűnő sportot eredményezett az agilis Hevesvármegyei AE sok igyekezettel megrendezett hegyversenye a Galyatetőre. A Hasznos községből kiinduló, serpentinek sorozatán át meredeken felfelé kúszó túrisztikailag is remek 19,3 km-es útvonal, melyet a motorosnyelvjárás „flók-Klausen”-nek nevezett el, úgy a versenyzőkre, mint a gépekre, kemény megpróbáltatást jelentett. A verseny egyetlen szépséghibája a vontatott rendezés volt, másféltucat versenyzőnek helyes csoportosítás mellett való lefuttatása még az ilyen hosszú hegyversenytávon sem igényelhet közel három órát! Aminthogy — mondanunk is fölösleges, — a három órát sem a versenyzők futamai vették igénybe... A verseny kétségtelenül jelentős sportértékéből mit sem von le az a körülmény, hogy közönségsikere alig volt, bár motorsportunk mai elhagyatottságában feltétlen fontos szerep várna a versenyekben rejlő propaganda lehetőségek széleskörű kihasználására. Erről a rendező egyesület természetesen mit sem tehet, hiszen már eleve számításba kellett venni azt a körülményt, hogy a versenyekről leszoktatott közön-

ség nemhogy a Mátrába, de egyelőre még közelebbi helyekre sem zárandokol el... Reméljük azonban, a hívása magaslatra felé kacsintgató KMAC mielőbb alkalmasabb helyeken is fel fogja venni a harcot a hajdan 100.000-es magyar motorsportközönség visszahódításáért...! Döntő súlyt kell azonban fordítani a versenyek közönségsikerére, mert csak ilyen lehetőségekkel rendelkező versenyek tudják sorompóba állítani azokat a képviselői és egyéb anyagiakat, melyek döntő módon befolyásolhatják motorsportunk új életre ébredését.

Lukavec futama nyitja meg a versenyt: pompás iramban nyargal tova a felfelé kigyózó serpentin-szalagon a vijjogó, kompresszoros, 250-es DKW... A tréningeredmények alapján a legjobb motorkerékpáridőt várjuk tőle, imponáló stílusban végja a cél előtti fordulókat, de — ... de Lukavec bőrruháján jókora poros folt árulja el, hogy valahol nem ment minden rendjén... A célban maga Lukavec igazolja feltevésünket:

— Az egyik gyors fordulóban, második sebességi fokozatban, fölgázal

mentem, az előző napi felhőszakadás folytán az úttestre került agyagcsíkon kicsúszott az első keregem...! Buktam! Nagyon sok időt veszítettem, a hátralevő távon azonban mindent beleadtam... — magyarázza vállát tapogatva.

Ideje így is kitűnő, a legjobb szőlő-motorkerékpár idő maradt és a közeli szanatóriumban elvégzett röntgenvizsgálat is csak zúzódásokat állapított meg Lukavecz vállán.

A szőlő-motorkerékpárkategóriák sorában legnagyobb a konkurrencia a 350-es csoportban, ahol végül is Döry Antal vitte biztos győzelemre pompás királytengelyes NSU-masínját, noha a még nem teljesen bejáratott motor a táv utolsó szakaszán kissé meg is szorult... Tetszett Andó Antal menése is, aki semmiesetre sem tudását okolhatja azért, hogy Magyar és Seifeit mögött a kategória 4-ik helyével kényszerült beérni, régi nyomórudas Velocettje súlyos hendikep volt számára...

Az 500-as masinák sorából ezúttal Demjén (BMW) ragadta magához a pálmát, kitűnő idővel márkatársai: Rendek és az utolsó tréningnapon szerzett súlyos kézfejsérüléssel is derekasan

LÁSZLÓ ANDOR

AUTÓSERVICE – JAVITÓMŰHELY
V., BESSENYEI U. 4. POZSONYI U. SAROK
TELEFON: *299-155.

küzdő Puhony előtt. A 200-as szolögépek kategóriájában Domján Károly (Méray-Puch) aratott győzelmet, menésével isnét beigazolta azt, hogy gyorsabb versenygép nyergében is megállan a helyét.

Nagyszerű napja volt népszerű oldal-kocsis bajnokunknak, Pathó Gyulának, aki NSU-masínájával a nap legjobb motorkerékpáros idejét érte el, élete egyik legsikerültebb versenyt futotta. Kétségtelenül óriási segítségére volt ebben hűségese NSU-ja, melynek szemmel láthatólag jót tett a néhány hetes gyári kúra...

A túraautóbilok legjobb idejét, mint az előrelátható volt, Dietl Hubert érte el erre a pályára predestinált rövid és könnyű építésű Lanciáján, a régi idők egyik „nagygyújával”. Szini Jánossal szemben, aki néhol a futóesőtől is zavarva, mesteri kézzel vezette nagy Borgward túra kocsiját. Respektabilis időt ért el a Fiat-vezető Bösörmenyi István is, aki a túra kocsi 1.1 l-es csoportjának győzelmeskedett.

A sportkocsi versenyre a miting legpazarabb küzdelmének eredményezte. Győzött Wiesengrund Ferenc 2.6 literes kompresszoros Alfa Romeoján és egyben a nap legjobb idejét is futotta a 2 literes BMW-vezető Delmár Walter előtt, aki csúszó kuplungjára panaszkodott. Harmadik helyen Festetics Miklós végzett gyönyörű 2.5 literes, áramvonalba szabott Alfa Romeo sportkocsián.

Íme a verseny részletes eredményei:

Szólo motorkerékpárok

200 km-ig: 1. Domján K. (Méray-Puch) 17:41.5 mp. 2. Tamási Z. (Victoria) 26:23.2 mp.

250 km-ig: 1. Lukavecz F. (DKW) 15:37.7 mp. Átlaga 74 km. A nap legjobb szólo motorkerékpár ideje! 2. Gutschy K. (Zündapp) 19:39 mp.

350 km-ig: 1. Döry A. (NSU) 16:24.2 mp. 2. Magyar L. (Veloette) 17:18.3 mp. 3. Seifert I. (Norton) 17:51.8 mp. 4. Andó A. (Veloette) 19:00.1 mp. 5. Foltyn F. (DKW) 19:39 mp.

500 km-ig: 1. Demjén M. (BMW) 15:48.4. 2. Rende K. (BMW) 15:39.2. 3. Puhony N. (BMW) 16:14.8 mp.

Oldalkocsis motorkerékpárok

1. Pathó Gy. (NSU) 15:32.7 mp. Átlaga 74.4 km. A nap legjobb motorkerékpáros ideje!

Túraautóbilok

1.1 l-ig: 1. Bösörmenyi I. (Fiat) 17:21.7 mp. 2. Beer O. (Fiat) 26:00.7 mp.

1.1 l. felett: 1. Dietl H. (Lancia) 15:42.9 mp. Átlaga 73.5 km. A nap legjobb túra kocsi ideje! 2. Szini J. (Borgward) 17:03.3 mp.

Sportautóbilok

1. Wiesengrund F. (2.6 l. Alfa Romeo) 14:11.6 mp. Átlaga 81.5 km. A nap legjobb sportkocsi ideje! 2. Delmár W. (2.0 l. BMW) 14:48.9 mp. 3. Festetics M. (2.5 l. Alfa Romeo) 14:58.1 mp.

A versenyen kívül indult Festetics Ernő 3 literes kompr. Maserati versenykocsián 13 p. 50.5 mp.-es időt ért el, ami 83.5 km.-es átlagnak felel meg.

A verseny pompás Cordatice-sikereket eredményezett, a nap legjobb idejét futó Wiesengrund mellett az abszolút motoros győztes Pathó és a versenyen kívül brillírozó Festetics Ernő egyaránt Cordatice-gumit használtak.

Frontban az Auto Union!

Müller és Meier révén kettős AU-győzelem a francia Grand Prix-ben. — A Mercedes-Benz csapat katasztrófája

Valóban ünnepi külsőségek közepette állott starthoz a franciák klasszikus cirkuitján, Reims mellett, a 33-ik francia Grand Prix mezőnye. Hühnlein tábornokot, a német motorsport vezérét, Reims polgármestere kísérte a szállóból díszkísérettel kirendelt motoros rendőrszakkal a pályához, ahol a közönség lelkes tapsai közepette sorakozott fel a starthoz a mezőny. Az első sorból Nuvolari (AU) és a két MB-exponens: Caracciola és Brauchitsch startoltak, de már az első kör meglepetést hozott: Nuvolari nyargalt az élen, a sarkában Lang (MB), majd Müller, Meier, Brauchitsch, Stuck (AU) és Etancelin (Talbot) vezetésével a többiek. Caracciola kocsija súrolt egy kőfalat és sérült üzemanyagtartánnyal már az első körben fegyverletételre kényszerült. Rossz kezdet volt az MB-istálló számára...

A 2-ik körben változatlanul Nuvolari vezetett Lang és a szemmel láthatólag kivárára vezényelt Müller előtt, majd kisvártatva a Brauchitsch, Meier, Stuck-trió robogott zárt bolyban tova, máris kilométerekkel előzve meg a Talbot, Alfa- és Delahaye-menőket. Az 5-ik kör fordulatot hozott: Lang a tribünök előtt az éle től Nuvolari mellett, hátrább Stuck előzte márkatársát, Meiert. A 8-ik körben Nuvolari leállt, Lang irdatlan tempót diktálva az élen, a 20-ik körben 184.865 km.-es átlaggal új körrekordot állított fel. Az izgalom fokozódott, mikor Brauchitsch talonba került és a 22-25-ös körökben megkezdődtek a tankolások! Csúspontjára szökött az izgalom, mikor Meier kocsiját a depó fölötti állóhelyről ledobott cigarettatörő lángbaborította... Két szerelő rántotta ki a kocsiból a tankos-örnmestert, aki hátára zuhanva terült el a földön, jobbra-balra henteregre oltatta el a lángoló ruháját, hogy a következő pillanatban,

megégett karokkal, segítségükre ugorjon az ottással foglalatokodó szerelőknek... Az oltókészülék megtette a hatását, Meier be sem hagyta kötni sebeit, visszaugrott a kocsiba, maga vágta vissza a kormánykereket és hajrá, tovább!... A közönség fergetegesen tapsolt, Marchendeau francia igazságügy-miniszter pedig melegen gratulált Hühnlein tábornoknak a deposzerelők bravuroz, fegyelmzett munkájához...

Lang most másfél perccel vezette a mezőnyt, Müller, Stuck és Meier előtt. Átlaga a 30-ik körig 175 km. volt, a ki-méletlen rakolás azonban megbosszulta magát és a 32-ik körben talonba került... Müller került az éle. *Az utolsó Mercedes-Benz is kiesett!* De Stuckot is utólrta a végzete: motorházfedelének elülső zárja kinyílt, teljes tempóban csaknem leszakadt az egész fedél és a „hegyek királya” a 6-ik helyre esett vissza... Müller az utolsó 15 kört fölényes biztonsággal vezette le és új rekorddal nyerte a versenyt. A második helyre befutott Meier első útja a kötő-zőhelyhez vezetett... Így folyt le az izgalmas Francia GP. — Eredmények:

1. Müller (Auto-Union) 2:21:28 mp. Átlaga 169.381 km. 2. Meier (Auto-Union) 1 körrel. 3. Le Begue (Talbot) 3 körrel. 4. Etancelin (Talbot) 3 körrel. 5. Sommer (Alfa Romeo) 4 körrel. 6. Stuck (Auto Union) 4 körrel.

A két első helyezett Bosch-gyertyák, kal, Continental gumikkal és Bosch gyújtással aratta sikerét.

A Steyr-gyár e hónapban ünnepli fennállása 75-ik évfordulóját.

Az egyik ulmi cég gyárából most került forgalomba a világ legnagyobb autóbúsa. A 120 személyes koci 20 méter hosszú, súlya teljes terheléssel 23 tonna, meghajtásáról 150 lóerős Diesel-motorral szerelt, rövidített tengelytávú Daimler-Benz speciál-alváz gondoskodik, erre fekszik fel a hatalmas „busz” hátsó kocsija. Az autóbúszt toltatóval, toltatókkal és csomagtérrel van felszerelve.

AZ EREDETI PENSYLVANIAI

VALVOLINE

AUTÓ ÉS CSÓNAKMOTOR

O L A J

**MAGASTEJESÍTMÉNYŰ
GÉPEK KENŐANYAGA
GAZDASÁGOS, ÜZEMBIZTOS**

AMPLA

I P A R I É S K E R E S K E D E L M I K F T.

BUDAPEST, V., ARANY JÁNOS UCCA 12. — TELEFON: 125-778

**OPEL
BUICK**

EREDETI ALKATRÉSZEK

JÁRITZ-tól

Jóka u. 20. T. 119-033, 114 965, 327-946

HAJSZÁLON MÚLOTT AZ OLASZOK FRONTÁTTÖRÉSE A HOLLAND GP-N!

Győztesek: Kluge (250 DKW), Wünsche (350 DKW) és Meier (500 BMW)

Páratlanul izgalmas motoresata szín-
helye volt a híres Drenthe-církuit,
mely évről-évre az angol TT után a
Holland Grand Prix startjához tobo-
rozza össze a motorkerékparsport leg-
jobbait. A verseny mindhárom kategó-
riájában a németek győztek a 250-es és
350-es csoportban mindenesetre oly mó-
don, hogy először elveszítették a ver-
senyt... Az olaszok ebben a két cso-
portban hajsza hiján meglepetést okoz-
tak, olyan meglepetést, amilyent a né-
metek ezúttal a változatosság kedvéért
a 350-es kategóriában szereztek Albion
fiainak... De vegyük sorra az esemé-
nyeket!

Először a 250-es kategóriát! Győzött:
Kluge (DKW). De biztosak vagyunk
benne, hogy Kluge ezt a győzelmet ér-
tékei a legkevesebbre... Igaz, hogy
erről Kluge mit sem tehet, ő megtett
mindent, az igazi ok a gyors Guzzikban
keresendő! A 250-es Guzzik jelenleg re-
ális versenyben verhetetlenek és leg-
főbb ideje, hogy Prüssing főmérnök ki-
rúkoljon az új — DKW-kkel! A ver-
seny hőse feltétlen az olasz Tenni volt,
aki starttól kezdve nyomban a mezőny
élére állt, a 14-ik körben a gyors Guzzi
már kerek 3 perc előnnyel száguldott
Kluge előtt. Küzdelemről pillanatig sem
lehetett szó és Tenni győzelme biztos
lett volna, ha uralkodni tud tempera-
mentumán. Nem így történt: a 3 perccel

vezető olasznak csak két köre volt még
hátra, mégsem csökkentette a kolossz-
ális iramot. Ez megbosszulta magát:
gépe felmondta a szolgálatot és elvitat-
hatatlannak látszó győzelemtől fosz-
totta meg gazdáját...

A 350-es kategóriában végre sikerült
a német betörés! Győzött: Wünsche
(DKW). Az angolok, Mellors (Velocette)
és Stanley Woods (Velocette) a vert me-
zőnyben! Ez éppen eleget mond, mind-
azonáltal az angol hegemonia megdön-
téséről ebben a legspeciálisabban angol
kategóriában még elhamarkodott dolog
volna beszélni... A jég azonban meg-
tört! Hogyan történt? Elmondjuk:

Az első kört Fleischmann (DKW) ve-
zeti, majd két körön át márkatársa
Wünsche van frontban. Most négy kö-
rön át Wodsot (Velocette) látjuk az
élen, de a tankolásnál nehezen indul be
a motorja, 30 másodpercet veszít, nem
is jön többé lendületbe. Wünsche és
Fleischmann köridőt sem ő, sem már-
katársa Mellors (Velocette) nem tudják
elérni... A 8-ik körben Fleischmann
zúg az élen, Mellors két körre elébe is
kerül, de Fleischmann gyilkos tempó-
ját nem tudja tartani. A DKW-menő
rakkolása nem marad megbosszulatlan:
a motor tarokkzik... Most lép ak-
cióba Wünsche! Mintha ágyúból lőtték
volna ki, úgy nyomul az élre, levezeti
a hátralévő négy kört és biztosan győz

Mellors ellen. Harmadik Fleischmann,
negyedik Woods. Pompás verseny volt!

Dramai lefolyású volt az 500-as gépek
versenye is! Röviden: a 20 körös ver-
senytávból 13 körön át Meier (BMW)
nyargal az élen 100—200 méterrel a
négyhengeres, vízhűtéses Gilera-vezető
Serafini előtt. A 14-ik körben finiselni
kezd az olasz és 4 mp-es előnyre tesz
szert Meier előtt. Serafini mindent be-
leadva rakkol 160 kilós masinájával,
mely az egyenesekben 8500 fordulatra
pörög fel... A 15-ik körben 20 mp. az
olasz előnye, azután 40, majd 80 és vé-
gül 90 másodperc!

— Ebből bukás kell, hogy legyen! —
gondolta Meier és igaza volt! A két
utolsó körben ismét Meier van az élen,
Serafini a vizes egyenesben bukott, tö-
rött kormánygal gurul a depóhoz. A
gép mestere, az exvilágrekorder Taruffi
falfelére nézi: Vége!

A holland GP hármas német győzel-
met hozott: három nehéz győzelmet!

Íme az eredmények:

250. kem-ig: (Táv 16 kör = 264,5 km.) 1.
Kluge (DKW) 2:04:43,3 mp. Átlag 127,4 km.
(Rekord: Kluge 1938: 131,8 km.) 2. Pet-
ruschke (DKW) 2:08:28,4 mp. 3. Tenni
(Guzzi) 2:12:34 mp. 4. Winkler (DKW)
2:12:50 mp.

350 kem-ig: (Táv 18 kör = 297,6 km.) 1.
Wünsche (DKW) 2:17:16 mp. Átlag 127,3 km.
(Rekord: Mellors 1938: 132,7 km.) 2. Mellors
(Velocette) 2:18:4 mp. 3. Fleischmann
(DKW) 2:18:40,2 mp. 4. Woods (Velocette)
2:18:43,2 mp.

500 kem-ig: (Táv 20 kör = 330,7 km.) 1.
Meier (BMW) 2:18:46,2 mp. Átlag 142,9 km.
(Rekord: Meier 1938: 147,5 km.) 2. Vallati
(Gilera) 2:24:00,2 mp. 3. Bock (BMW) egy
körrel. 4. Vaassen (Norton) két körrel.

Mindhárom győztes Bosch-gyertyák-
kal, Continental gumikkal és Bosch
gyújtással aratta diadalmát. A rekord-
okat egyik kategóriában sem sikerült a
nedves úttisten megdönteni.



HIREK

100%-os Steyr-siker a Voralpenfahrt-on

Közel 300 indulója volt a Bécsből kiinduló és a forchtenauai tereppróbával fűszerezett 533 km-es táv lefutása után ismét Bécsben végződő Voralpenfahrt-nak. Az igen nehéz feltételű és java részben rossz, poros utakon megrendezett túrátut az előírt magas átlagok valóságos sebességi versennyé varázslták, melynek résztvevői ugyancsak kivágták a rezet: 56 motorkerékpáros és 47 autós szerzett aranyérmel!

A verseny szenzációs sikert hozott a 220-as Steyr-menőknek, az elindult hat 220-as Steyr-vezető mindegyike aranyérmel fejezte be a versenyt.

A júliusi Wörthi-tó sporthetét július 22-én monstre staféta-verseny nyitja meg. A Grossglocknerről, Nagynémetország legmagasabb hegyéről, 3000 méter magasságból indulnak a staféták, melyek egyenként 34 tagból állanak és 27 szakaszban teszik meg a 210 km-es utat. Az egyes staféták 8 futóból, 2 (4) autóból, 3 úszóból, 4 kerékpárosból, 1 sífutóból, 1 moterosonakosból, 3 motorkerékpárosból, 2 (7) evezősből és 2 (3) falbot evezősből állanak. Tekintettel arra, hogy az első 17 szakaszon a mezőny előre láthatólag szét fog húzódni, ami a finis szépségét befolyásolná, a rendezőség a távba Veldennél közbeeső célt iktatott be, ahonnan ismét egyszerre indítják majd a hátralevő 10 szakaszra a mezőnyt. Balatoni sporthét rendezőse! Lehet tanulni!

Japánban két motorkerékpár márka készül. Egyik az 500 km-es Megure, másik a 150 km-es kétütemű Asahi.

A newyorki világiállítás angol pavillonjának egyik érdekessége volt Eyston 6¹/₂ tonnás „Thunderbolt”-ja, mely tudvaleg az abszolút sebességi autóvilágrekord birtokosa. A kocsival kapcsolatban sok szó esik az exvilágrekorder, Cobb befejezés előtt álló új világrekord-kocsijáról, mely „csak” 3 tonna súlyú lesz... A szakértők egy része kevesli a súlyt és veszélyesnek tartja ilyen arányilag könnyű kocsival az 500 kilométeres sebességhatár körül száguldozni... Cobb azonban bizakodóan és kocsijában, melybe a két Napier-Lion motor egymásnak háttal, ferdén van beépítve. Az egyik motor az első, a másik a hátsó kerekeket hajtja meg és együtt 2500 lóerőt reprezentálnak, mely teljesítmény megfelelő beállítással még 300 lóerővel fokozható... Cobb reméli, hogy a bonnevillai szezón sikerülnie fog elérni az 580 km-es sebességet!

A német népaugatógyár építkezésével párhuzamosan egyelőre 80 KdF-javítóműhely is épül, hogy a KdF-kocsik megjelenésével párhuzamosan tökéletes szervíz-szolgálat is álljon a KdF-autósok rendelkezésére.

Az Anglia-Ausztrália közötti légitörzslom számára épülő kísérleti gép adatairól igen érdekes dolgok szivárogtak ki. A gép állítólag 10.000 méter magasságban fog repülni, sebessége elérni az 530. utazási sebessége a 450 km-t, míg hatószára 5000 kilométer lesz... Ha mindez megfelel a valóságnak, úgy a gépek Angliából Ausztráliába 3. Dél-Afrikába pedig egy közbeeső leszállással repülhetnek.

A BMW-gyár megvásárolta a Siemens-koncerttól a repülőgépmotorokat gyártó híres Brandenburgische Motorenwerke AG-t. Mindkét gyár tudvaleg a légűtéses repülőgépmotorok építése terén fejtett ki harmonikus együttműködést, mely a jövőben fokozott mértékben fog elmélyülni a müncheni, eisenachi és spandau gyártelepeken.

Newyorkban tilos a hölgyeknek fátyalal autót vezetni!

Emilio Villorosi Monzában egy 1,5 literes Alfa Romeo-val halálos baleset áldozata lett. A tragikus véget ért versenyző öccse volt Luigi Villorosinek.

SEBESSÉGMÉRŐJÉT

megjavítja: **ORAGYÁR**, Tömő ucca 26

A Ju 90 típusú, 40 utas számára épült Junkers orrágépek villamosberendezése egy-magában feltönnél nagyobb súlyt képvisel. A villamosvezetékek hossza 8200 méter, kerek 1000 különféle elektronos készülékkel! Erőke, hogy a masina hátsó, sarkantyú-kerekek elektromos vezetékekességgel gumival szerelték fel, hogy a repülés közben fellépő elektrostatikus töltéseket levezthesse, melyek — mint emlékeztet — a „Hindenburg” léghajó tüzkatasztrófáját okozták.

A német terepversenyzés magas klasszist igazolja az idei hírhedt brandenburgi terep-verseny, melynek leirhatatlan nehézségei a 396 elindult versenyző közül csak 33-at tudtak háraképtelenné tenni. A 358 befutó közül 206 aranyérmel, 141 ezüst- és 11 vasmedáliát nyert. Erőke, hogy az elindult 8 darab 125 km-es gép mindegyike aranyérmel nyert!

A franciaországi Poissy közelében új Ford-gyár épül. A 200 millió frank költséggel épülő gyártelep előreláthatólag tavasszal veszi fel 4-5000 emberrel a munkát.

Köztudomású, hogy Németországban van a legtöbb motorkerékpár. Amíg Németországban minden 47-ik emberre jut egy motorkerékpár, addig Franciaországban 80, Angliában 96, Svájcban 152, Itáliában 244, az automobil által meghódított USA-ban pedig 1243 lakosra esik egy-egy motorkerékpár.

Németországban pillanatnyilag 3065 km. birodalmi autót van üzemben, 88 üzemi-angyaltól állomással, melyek 35-40 kilométerenként vannak elhelyezve és hűtőközel is szolgálnak az autósok számára.

Németországban az idei év első negyedében 28%-kal több hajtási jogosítványt adtak ki, mint a tavalyi esztendő ugyanezen szakaszában.

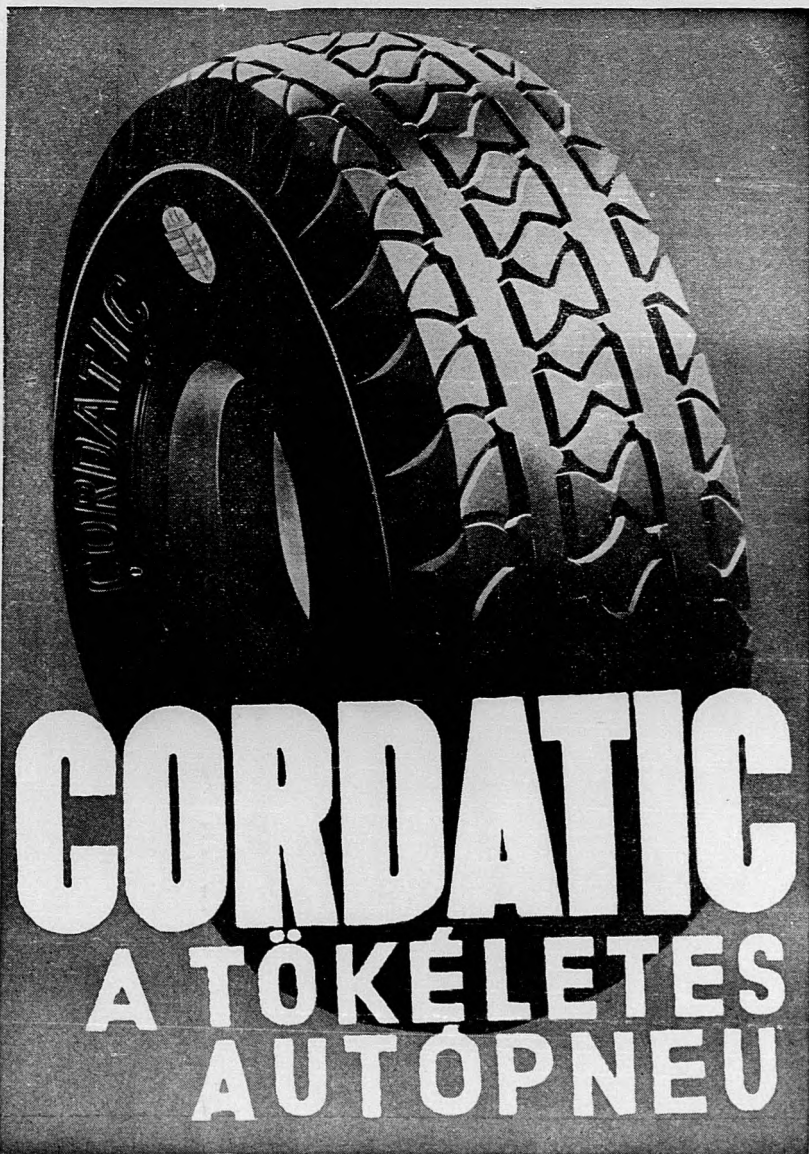
H. Henry Ford révén immár a harmadik Ford-generáció kapcsolódott bele a hatalmas családi vállalat életébe.

A Reichsautobahn turisztikai szempontból legmegfelelőbb helyein létesített parkhelyeit a jövőben el fogják nevezni. Az első ilyen parkhelyet a Frankfurt-Darmstadt szakaszon Bernd Rosenayerről nevezték el. Az eddig elkészült parkhelyek száma a 3065 kilométeres üzembehelyezett hálózaton 850, további 300 parkhely van építés alatt.

A cseh-morva proktorátusban jelentékenyen felemelkedett a német és külföldi gyártmányú autók vármját, hogy a jelföldi ipart ezúton is megvédjék az erős konkurenciától.

A Zandvoort díjáért lefolyt holland versenyen a turakocsik kiskategóriájában az első hat helyet DKW-kocsik foglalták el, a nagykategória kettős Opel-győzelmet eredményezett, míg a sportkocsik versenyében a legerősebb amerikai konkurenciában is három BMW foglalta el az élhelyeket.

A Junkers-gyár ismert Ju 52 hárommotortós „repülő tanterem” kivételben is gyártja, mely masina speciális berendezése révén lehetővé teszi azt, hogy a pilótanövendékek elméleti oktatásának egy részét az erre legalkalmasabb helyen, a felhők között nyerhessék el. A „repülő tanterem” népszerűségére mi sem jellemzőbb, minthogy Argentína után most a bolgár és a svájci hadseregek is több ilyen masinát rendeltek.

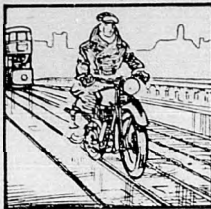


CORDATIC

A TÖKÉLETES AUTÓPNEU

Szólómotorosok! —

Kockás, vagy bordás gumit az első kerékre?



Bizony ritka az a motoros, aki ismeri a különbséget a különféle rajzolatú pneuk tulajdonságai között. A legtöbbben azt hiszik, hogy a gumi az gumi és hogy a köpeny rajzolatának vajmi kevés köze van a gép úttartásához, fékezőképességéhez és kanyarbiztonságához. Sokan egyszerűen disznek képzelik a gumik néha furcsán szeszélyes rajzolatát, melynek helyes vagy helytelen megoldása pedig élet-halál kérdése és a gép menettulajdonságait igen lényeges mértékben befolyásolja.

Két egymástól merőben ellentétes gumirajzolat-típust ismerünk: a kockás és a bordás gumit. A kockás gumit tulajdonképpen gyűjtőszó, ebbe a kategóriába tartozik minden olyan pneumatik, melynek futófelülete hasábos, gombos, kockás stb. rajzolatú, ellentétben a bordás gumival, melynek rajzolata egyedül egymással párhuzamosan futó, élesszélű bordákból áll.

A két gumitípus befolyása a gép úttartására, féktávolságára és kanyarbiztonságára főleg az első keréken bír jelentőséggel, a hátsó kerékre egyáltalában nem való a bordás gumi, mert képtelen olyan mértékben átadni a motor erejét a talajnak, mint a kockás gumit, a hátsó kerék kérdésével ezzel le is tárgyaltuk. Az első keréken viszont: nagy különbséget jelent, hogy melyik gumit választjuk. Hogy az egyes típusoknak milyen előnyei és hátrányai vannak, azt részletes kísérleti sorozat-

tal állapítottuk meg.

Kísérletünk tárgya szabványos 350-es GS típusú, rugós hátsóvillás Puch volt, olyan gép, mely nagyszerű úttartásáról amúgy is közismert. A gép első kerékét felváltva, kockás és bordás pneukkal szereltük és először is a féktávolságokat hasonlítottuk össze.

A kísérletnél használt útfelület kissé nedves, de nem túlságosan csúszós volt az a bizonyos útfelület, mely bár fokozott óvatosságra inti a motorost, mégis tetszőleges sebességet és akár hirtelen fékezést is megenged. Itt mértük le a féktávolságokat oly módon, hogy csupán az első fékkel fékeztünk és mindenkori teljes erővel kezeltük az első fék szabályozó karját.

Az első futamokat bordás elsőkerékkel teljesítettük. A kilométeróra szerint 50 km-es tempóból pontosan 18 méter után tudtunk álló helyzetbe jutni. (Ismételjük, csupán első fékkel fékeztünk, a féktáv tehát sokkal nagyobb volt annál, melyet mindkét fék alkalmazása esetén mérhettünk volna!) A második futamban 65 km-es tempóban fékeztünk, féktávunk 35 méter volt, 80-as tempóból pedig kerek 50 méter legurulása után tudtunk leállni.

Ugyanezt a kísérletet megismételtük úgy, hogy az első kerékre kockás gumit került a bordás helyébe. Ötvenes tempó után fékezve, az elsőkerék határozottan blokkírozó hajlandóságot mutatott és kissé meg is faradt, ez a faradás azon-

ban alig volt észrevehető. A féktáv viszont 21 méter volt, tehát három méterrel több, mint amikor bordás elsőgumit használtunk. 65 km-es tempóban a féktáv elérte a 40, 80-as tempóban az 56 métert, a féktávolság tehát lényegesen nagyobb volt, annak ellenére, hogy a kockás gumi nagyobb felületben érintkezik a talajjal és így azt hinnők, hogy a kockás gumival rövidebb féktávokat érhetünk el.

Hogy a párhuzamos bordás gumi kevésbé csúszik, mint a kockás: általánosan ismert a motoros világban. És mivel az elsőkerék-csúszás kellemetlenebb, mint amikor a hátsó kerék farad meg, mindenképpen indokolt a bordás elsőkerék-gumi alkalmazása. Természetesen a bordás gumi élettartama valamivel rövidebb, hiszen kevesebb rajta a gumianyag és ami a legkellemetlenebb, amint a bordák elkopnak, a gumi úgy viselkedik, mintha egészen kopasz volna, a bordás rajzolatnak semmi előnyét sem látjuk.

Fordulóban nagyszerűen tapad a bordás gumi, akármilyen merész szögben is döntjük be a gépet, nem kell kicsúszástól tartanunk.

Megértjük tehát, hogy miért használnak versenyeken kizárólag bordás gumit az első keréken és miért nem szerelnék a gyárak bordás gumit a mindennapi szériagépekre. A versenygépek kanyarbiztonsága, faradásmentessége és úttartása élet-halál kérdése, az élettartam kevésbé számít. A szériagépeken viszont az élettartam legalább is olyan fontos, mint a stabilitás. Ha tehát szeretünk repeszeni és többet akarunk „kihozni” a gépből, mint más: használjunk bordás gumit a szólómotor első kerékén, ezt az előnyt azonban kisebb élettartammal kell megfizetnünk.

MEGÉRKEZTEK

a legjobb 1939 típusu

Ariel

2 kipuffogócsöves 350 kcm-es MOTORKERÉKPÁROK

VEZÉRKÉPVISELET:

BIRÓ JENŐ

alkatrész és pneumatik raktára

Budapest, VI., Liszt Ferenc tér 2

MI ÚJSÁG, HÉBLI ÚR?

— Legutóbbi számunk 196. oldalán megjelent Zündapp közlekedési-vizsgakép aláírásába hiba csúszott! A képalírás „Hatezer kétszázötven köbcentiméteres Zündapp“ vizsgájáról beszél, ami még a kitűnő Zündapp-üzletmettel mellett is erős túlzás volna. A helyes szöveg így hangzik: Hatezerkétszázötven köbcentiméter Zündapp-motorkerékpár vizsgázott stb., stb.

— Mit hallott, Hébli úr, versenyzőink külföldi szerepléséről?

— Kozma a belgiumi Francorchamp-cirkuiten július 16-án lefutásra kerülő Európa GP-re is meghívást kapott, míg a legutóbb említett svéd GP-re Kozma mellett Döry Antalt is meghívták, aki 350-es NSU-gépén vesz részt a versenyen.

— Kint volt, Hébli úr, a Steyr-Bosch futballmeccsen?

— Hogyne, Szerkesztő úr! A két várlat vezetéke is ott dukkolt a meccsen! Végül is a Steyr-Puch-csapat nyerte meg a mérkőzést 6:2 (3:2) arányban. A győztes csapatból különösen Baranyai és Jackovits tündették ki magukat.

— Mit tud, Hébli úr, a kismotorosok készülő csillagtúrájáról?

— Igen érdekes és sportszempontról is kimagasló eseménynek ígérkezik az MKSz július 23-án megrendezésre kerülő kismotoros csillagtúrája. A versenyzők értékelése képlet alapján történik, miszerint a legrövidebb idő alatt a leghosszabb távot befutó versenyzőnek van a legtöbb esélye a csillagtúra győzelmére.

— Mit tud még, Hébli úr?

— Korrigálni kell az idei évf. 9-ik számában megjelent „Megelőzött egy Wanderer“ c. közlemény egyes adatait. Így a nagy Wanderer motorja nem 2.6, hanem 2.7 literes, a szinkronizált sebességváltónak pedig csak a két felső fokozata szinkronizált.

— Más érdekesség?

— A közúti kérdések legelőkelőbb nemzetközi szaktestülete, a Nemzetközi Útügyi Kongresszusok Párisban székelő Állandó Bizottsága az automobilok külméretének és súlyának nemzetközi szabályozását, a magyar kereskedelem- és közlekedésügyi minisztérium előadójának, dr. Maléter Jenő műszaki főtanácsosnak a müncheni útügyi világkongresszuson egyhangúlag elfogadott határozati javaslatára napirendjére tűzte és nemzetközi szakértekeztetést hívott egybe, melyre előadónak a javaslatot tevő dr. Maléter Jenő hívta meg. Komoly kilátás van ilyenformán arra, hogy a nemzetközi gépjárműforgalom.

illetve útépités szabványosítása szempontjából nagyfontosságú kérdés elvileg rövidesen dőlőre jut.

— Mit tud, Hébli úr, a július 30-án megrendezendő csepeli motorkerékpár Grand Prix-ről?

— Erre vonatkozólag pontos értesüléseim vannak, Szerkesztő úr! A versenyt Puhony kezdeményezésére a WMTK-ban tömörült csepeli motorosok a KMAC-al karöltve rendezik meg és pedig szülő és oldalkocsis gépek mellett kismotorok számára is! A versenyt eredetileg a 4800 méteres ú. n. nagy körön akarták megrendezni, az útvonal azonban egyes helyeken igen rossz állapotban van, mi-ért is a vezetőség a József ucca, Mária ucca, Erzsébet út, Községház ucca, Király ucca, Gyár ucca és Ferenc ucca bekapcsolásával létesített 1800 méteres cir-kuitt mellett döntött, melynek kockakő és keramit burkolatát a fordulókban aszfalt-makadám fogja kiegészíteni. A cirkuitt leghosszabb, József uccai egye-nese kb. 500 méter, a Király uccában is kb. 350 méter egyenes vár a versenyzőkre, míg a további négy egyenes hossza 100–200 méter között változik. A cirkuittnek öt derékszögű fordulója és egy ravasz vonalú nyújtott S-kanyarja van. A tervek szerint a 100 km-es gépek 20–25 kört, a 200-asok 30-at, a 250-esek 40-et, a 350-esek 45-öt, az 500-asok 50-et, az oldalkocsisok pedig 30 kört futnának. A verseny pénzdíjas lesz!

A KMAC új tisztikara

A Királyi Magyar Automobil Club ezidei tisztújító közgyűlése után a következőképpen alakul a klub vezetősége:

ELNÖKSÉG:

Elnök: Gróf Andrássy Sándor v. b. t. t., nagybirtokos.

Másodelnök: Belitska Sándor m. kir. titkos tanácsos, m. kir. gyalogsági tábornok, nyug. honvédelmi miniszter.

Áltelnökök: Gróf Andrássy Mihály nagybirtokos, a BMV elnöke; Algya-Pap Sándor ny. m. kir. altábornagy; Delmar Walter okl. mérnök; Schimanek Emil megyei tanár, az Orsz. Közlekedésrendészeti Bizottság elnöke, a KMAC Nemzeti Sportbizottságának elnöke és nagybudafai Vermes Gyula.

IGAZGATÓSÁG:

Balázs László igazgató; Báthory-Hüttner János vezérigazgató, m. kir. kormányfőtanácsos; borhi Borhy István nagybirtokos; felső-pataki Bosnyák Iván földbirtokos; Brunszwick György m. kir. honvéd ezredes; Delmar Tódor okl. mérnök; vitéz Héjjas Iván min. tanácsos; gróf Khuen-Hédervary Károly nagybirtokos; Máry Dezső ny. alezredes; Moeskonyi Ervin szkv. őrnagy; Szabó Lajos ny. min. tanácsos és báró Weiss Alfons gyáros.

A közgyűlésen megválasztották még a 36 tagú választmányt 6 póttagjával és a 3 tagból álló szánvizsgálóbizottságot is.

Elkészült az első Népmotor-széria

Hosszas, heteken át tartó megfeszített munka eredményeképpen elkészült a várva-várt első Népmotor-széria, mely körülmény a Népmotor tulajdonképpeni startját jelenti a magyar motorizáció történetében. Az első széria elkészült után természetesen most már folyamatosan veszi munkába a gépeket előállító Stadler-gyár az újabb és újabb Népmotor-szériákat, a gyár áldozatot nem kímélve, olyan befektetéseket eszközölt és olyan berendezéseket létesített a Népmotor gyártása érdekében, melyek eleve biztosítják a felfektetett szériák gyors, precíz legyártását. Hosszú sorokban várnak beépítésre a kitűnő Ilo-motorok, ládászámra érkeznek a további szériák alkatrészei, dolgoznak a Stadler-gyár szerszámgépei, a zománcozók, a krómozók... Startol a Népmotor!

Ismét Garmischban lesz a Téli Olimpiász

Mint ismeretes, a nemzetközi olimpiai bizottság döntése szerint az V. téli olimpiai játékokat ismét Garmisch-Partenkirchenben rendezik meg. Tschammer und Osten, német birodalmi sportvezér, a nemzetközi olimpiai bizottság elnöke az olimpiai játékok szervezőbizottságának élére dr. von Halt lovagot, a nemzetközi olimpiai bizottság egyik német tagját kérte fel, aki az elnöki tisztelet az 1936-os téli olimpiai játékok alkalmával is betöltötte. Tschammer und Osten az olimpiai szervezőbizottság július 1-én megtartott első összejövetelén annak a reményének adott kifejezést, hogy az 1940-es téli olimpiász az igazi sportszellem jegyében folyik majd le.

Az V. téli olimpiai játékok mindenben túl kell szárnyalják az 1936-ban ugyancsak Garmisch-Partenkirchenben megtartott téli olimpiász, — mondotta a német sportvezér.

Garmisch-Partenkirchenben máris megkezdődtek az előkészületek. Óriási arányokban épül az olimpiai műjéstadion, melynek kibővített férőhelyén 12.000 főnyi közönség nézheti végig a jég bajnokainak kiemelkedő, Bobpálya, stadion, ugrósnak, mind új kiképzést nyernek, különös tekintettel arra, hogy a kiélezett tribünökön a nagyközönség a versenyek minden mozanatát figyelemmel kísérhesse. Nagy gondot fordított a versenyzők kényelmére elhelyezésére is, — folytatta Tschammer und Osten. — Tervbevettük egy olimpiai falu felépítését is Garmisch-Partenkirchenben, ahol a verseny résztvevői laknak majd a téli olimpiász idején.

— Minden reményem megvan, — fejezte be Tschammer und Osten birodalmi sportvezér beszédét —, hogy az V. téli olimpiai játékok szervezőbizottsága a rendelkezésére álló rövid idő alatt a legtekélyesebben megoldja a nagy feladatot: a téli sport nagy ünnepeinek, az V. téli olimpiai játékoknak előkészítését. A német birodalmi sportvezér végül annak a reményének adott kifejezést, hogy a sportbarátság kapcsolatán keresztül sikerül a nemzetek sportolói egy táborba tömöríteni az 1940-es téli olimpiai játékokra.

JÖN a szupermodern hátsó villarúgós

SUN BEAM

Van ám abban anyag,
Még pediglen angol!
Abból is legjava

KOPPÁNYI, DESSEWFFY U. 47.

Autórúgók és spirálrúgók
BÁN LÁSZLÓ

V., Vág ucca 5. — Telefon: 291-121.
Gyártás és javítás, kész
rúgók minden márkához raktáron.



MOTORKERÉKPÁROK
BUDAPESTI KÉPVISELETE

KASSAI ÉS KÉKESI
Bpest, VI., Ó ucca 42. Telefon: 110-792

Kétpárevőző
kielbootomat
négyületes
fakajakra mely mo-
torozásra
alkalmas becszerelném.
Mezei. Laudon u. 7. II. 11

GALYATETŐI HEGYIVERSENY 1939

Magyar bajnokság II. futamában, 19 km-es távon, a Mátra meredek serpentinjein

DKW

AUTO UNION

LUKAVECZ FERENC

250 KCM-ES



DKW

motorkerékpáron

megelőzve a nagyobb hengerűrtartalmu gépeket, 74 km-es átlaggal igen erős konkurenciában a szoló motorkerékpárok

LEGJOBB IDEJÉT FUTJA!

VEZÉRKÉPVISELET:

Mailáth M. Budapest, Lehel ucca 2. szám

Felelős szerkesztő és kiadó: KRAMER JENŐ

Általános Nyomda, Könyv- és Lapkiadó Részvénytársaság, Budapest, VI., Nagymező u. 3. Nyomdáért felelős: Dr. Uj István.