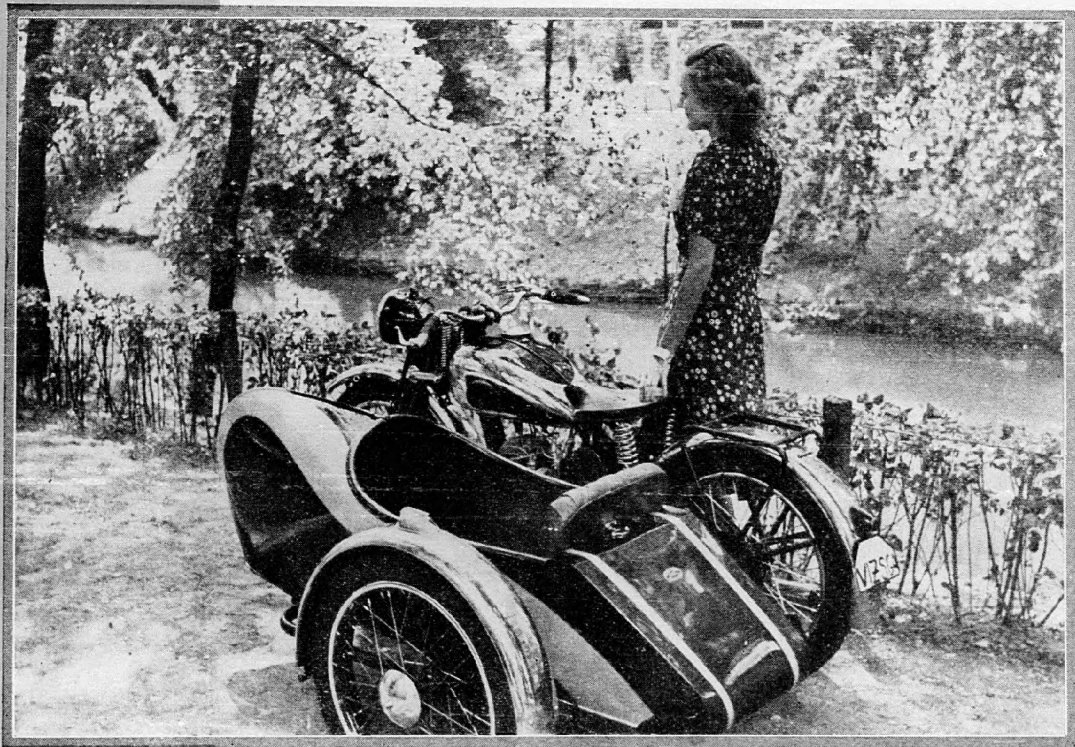


AutóMotor



Népmotórral a szabadba

Elkészült a Népmotor első szériája, a formás, izléses gépek méltán keltenek feltűnést, mindenütt, ahol vidám purrogásuk felhangzik. A Népmotor teljesítményére jellemző, hogy bár motorja 250 kcm-es, mégis ököleletesen alkalmas az oldalkocsi üzemre is.



NINCSEN GRAND PRIX DKW GYŐZELEM NÉLKÜL!

HOLLAND GP – 1939

250-es és 350-es

GYŐZTES
DKW

FRANCIA GP – 1939

250-es

GYŐZTES
DKW

ABSZOLUT GYŐZTES

DKW

EURÓPA GP – 1939

250-es

GYŐZTES
DKW

DKW A VILÁG LEGNAGYOBB MOTORKERÉKPÁR-GYÁRA!

VEZÉRKÉPVISELET:

Majláth M. Budapest, Lehel ucca 2



Miniszteri biztost a magyar motorsport élére!

Erélyes beavatkozással és céltudatos irányítással még megmenthetjük a roppant nemzetvédelmi jelentőségű magyar motorsportot!

A motorsport régen túlnőtt azokon a kereteken, melyek a sport fogalmát határolják. A motorkerékpár, a motorsport ma *nemzeti ügy* és célja nem lehet más, mint olyan motoros ezreket nevelni, olyan gárdát megteremteni, mely adandó alkalommal maradéktalanul használható fel nemzeti céljaink megvalósítására.

A külföldön már régen tisztában vannak ezzel a kérdéssel. És úgy alakították át a motorsportnak egész képét, hogy kizárólag ezt a nagy célt szolgálja. Németországban, mondhatni, *katonaialapra* helyezték az egész motorsportot és sorozatos terepversenyek, rendkívül nehéz erőpróbák rendezésével és rendszeresítésével tenyésztették ki azt a motorosgárdát, mely a hadsegregnek kiapadhatatlan tartalékot jelent.

A motorkerékpár különleges feladatok megoldására szolgál. A különleges feladatok megoldásához különleges vezetői képesség, gyakorlat szükséges, melynek megszerzéséhez évek céltudatos edzésére van szükség. Ezt a célt követik Németországban is, amikor szinte hente-ként rendezik sokszáz polgári és katonai résztvevővel azokat a versenyeket, melyeken *emberfeletti feladatokat* kell megoldaniuk a német motorosoknak. Hiszen kaptunk ebből ízelítőt a mozi híradókból és sokszor volt alkalmunk esodálkozva látni, hogy nincsen az a terepnehézség, melyet a gyakorlott és különlegesen kiképzett motoros le ne tudna küzdeni.

Nálunk, sajnos, még hiányzik ez a gárda. És ha nem történik erélyes lépés, nem is fog megszületni soha! Mert a magyar motorsport évek óta mostohasorsban sínylődik, a hónapok végétlen sora múlik el anélkül, hogy a motoros tudást fejlesztő erőpróbákra toboroznák a versenyzőket és *versenyek hiányában* nem alakulhat ki a motorosoknak az a gárdája, mely vezetői képességét az annyira kívánatos művészetté tudná fejleszteni.

A magyar motorsport irányítása évtizedek óta a *Királyi Magyar Automobil Club* kezében van. A KMAC célzerűségi okokból megalakította az úgynevezett nemzeti sportbizottságot, mely

azonban életjelt magáról nem ad, üléseket évente csak egyszer-kétszer tart és így nem is állhat feladata magaslatán. A KMAC Nemzeti Sportbizottsága nem más, mint *papírszerve*, nem teremti, nem irányít, nem alkot, nem vezet. Értéke tehát a magyar motorsport szempontjából alig több a *semminél*. Anyagi erők nem állanak rendelkezésére, erkölcsi erejét pedig nem tudja, vagy nem akarja latbavetni akkor, amikor a magyar motorsport fejlesztéséről van szó.

A KMAC — hosszú ideje távol tartja magát a motorsporttól. Amíg a régmúltban sorozatos versenyekkel lépett a porondra, addig az utóbbi években *lemondott* a teremtés munkájáról. Tárgyilagosan meg kell állapítani, hogy ebben nagyrészt a KMAC *sivár anyagi viszonyai* játszanak közre. A KMAC bevételi forrásai az utóbbi években ugyanis rendkívüli módon szűkültek. Fő bevételi forrása a nemzetközi vámokmány, az úgynevezett triptik és karné; ma alig jelent bevételt, hiszen a külföldre irányuló autó és motorkerékpár forgalmunk lényegesen csökkent, a leginkább felkeresett országokban pedig az újabb rendelkezések értelmében vámokmányokra szükség nincsen. Az a kevés triptik, melyet a magyar autósok és motorosok kiváltaknak, sem jelent a KMAC-nak komoly bevételt, mert hiszen az okmányok nagyrészt a *Magyar Touring Club* állítja ki és gyarapítja ezzel anyagi helyzetét anélkül, hogy ebből a magyar motorsport egyetlen fillért is kapna, mert hiszen a Touring Club alapszabályszerűen tartja magát távol a sporttól.

Hogy az anyagilag meggyengült KMAC takarékosági kampányát a motorsporton kezdti, ezt megállapítani lehet csupán és nem magyarázni. Az eredmény azonban nyilvánvaló és a magyar motorsport ma már, sajnos, nem *haldoklik*, hanem ott fekszik a *korposóban*.

Erélyes és sürgős beavatkozásra van szükség! *Miniszteri biztost* a magyar motorsport élére. Aki meg tudja nyitni az anyagi forrásokat, aki megfelelő hatalommal rendelkezik, akinek tekintélye elsepri mindazokat a gátakat, melyeket a meg nem értés és rövidlátás állít a magyar motorsport útjába. Aki

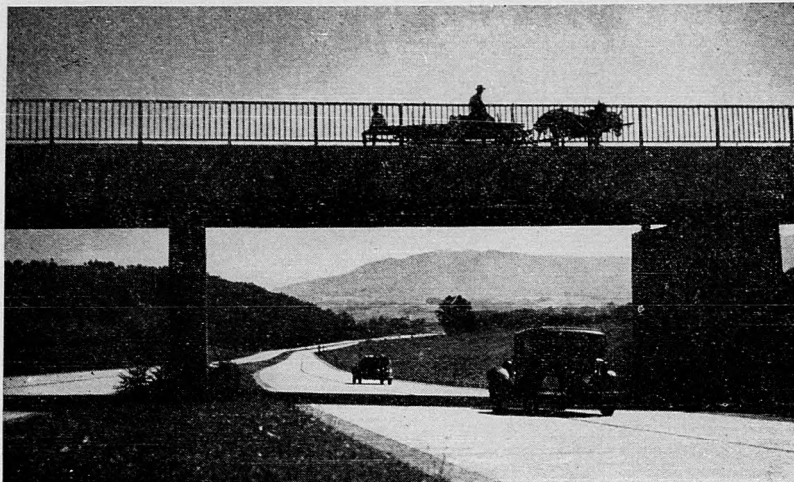
a hatóságok előtt úgy tudja képviselni a motorsport érdekeit, hogy azok el ne süllyedjenek a bürokrácia éhesen tántorgó süllyesztőiben. Aki nemcsak kitűzi a célokat, hanem meg is tudja azokat valósítani!

Hogy ez a megállapítás mennyire helytálló, mutatja a július 30-ra kiírt KMAC csepeli motorkerékpár GP esete. Hetekig folyt a készülődés, az útjavítás, nagyszerű bel- és külföldi tábor, közel hetven induló jelentkezett. A versenyt pedig a legutolsó pillanatban le kellett mondani, mert a KMAC nem kapta meg a hatósági engedélyt. Az engedély megtagadásának körülményeire nem akarunk kitérni, elég annyi, hogy az illetékes hatóság *meg sem hívta* (!) a KMAC képviselőit a pálya bizottsági bejárásához és így nem volt, aki a verseny, azaz a motorsport érdekeit képviselnie volna. Bezzeg másképpen festett volna a csepeli GP ügye, ha a bizottságban ott lett volna a magyar motorsport miniszteri biztosa, aki rendelkezett volna azzal a tekintéllyel, mely a hatóságokat befolyásolni tudta volna. De így?...

A magyar motorsport terén rengeteg a megoldásra váró feladat. Sajnos, eddig nem akadt, aki a megoldásra vállalkozott volna. Az *égető problémák* parazsa lassan kihűlt, igaz, hogy sokan voltak, akik egy-egy darab oda-csempészett jégdarabbal igyekeztek minél előbb kifejeleszteni a dermedtség állapotát. Ebből a letargikus állapothól kell felrúzni a motorsportot és erre más mód, mint erélyes és *sürgős* beavatkozás; nem kínálkozik.

Meggyőződésünk, hogy az illetékesek felismerik a való helyzetet és ezzel megkezdődik a magyar motorsport újjáéledése. Az a folyamat, mely friss vért van hivatva szivattyúzni a petyhüdt erekbe, mely megteremti Magyarországon is azokat a motoros ezreket, melyekre oly nagy szükség lehet *bármelyik pillanatban*.

A magyar motorsport talaja kitűnő minőségű. És nemes az a mag is, mely a kitűnő talajon kitűnő gyümölcsöt tud teremni. Eddig hiányzott a magvető, az az erélyes kéz, mely megindítja a fejlődés folyamatát. Ezt a kezét várjuk!



Festői Reichsautobahn-részlet ...

IGY ÉPÜL A „RAB” ...

Az idén már 4000 km-es birodalmi autót-hálózat érrendszere hálózza be Németországot!

EDDIG 4500 HID KÉSZÜLT EL!

„Rab” egyike a legaktüálisabb német rövidítéseknek, annyit jelent, mint „Reichsautobahn”, birodalmi autót. Rab — a birodalmi autótúthálózat gyep-sávval szétválasztott tovakúszó ezüsiös beloncsikját idézi elénk, ahol nincs szembejövö forgalom, a szintben való keresztezést löhere levél rendszerü keresztezések küszöbölük ki, viaduktok hátán, karcsú függöhidak ölen zavartalanul rohanhatunk tova... A „Rab” a világ legmodernebb autótúthálózata, mely programszerűen évről-évre 1000 km-rel bővül, az idén már eléri a 4000 km-t... A grandiózus Rab-építkezések jelentősége a mult század korszakalkotó vasútépítkezéseivel vetekszik... Ma már utopisztikusan hatnak azok a kézlegvintések, melyek a „Rab” első kapavágását szerte a világon kísérték és meghaladóttá vált az a jövendölés is, mely az első 30 km. Rab üzembelhelyezését kísérte: „Több úgy sem lesz belőle, lehetetlenség egy évben 1000 km ilyen utat építeni és annak építését évről-évre ilyen tempóban rendszeresíteni!” Hogy mégis lehetséges volt azt dr. Todt, a Rab építkezések főbiztosa bizonyította be, rászolgálva az USA-ból átrándult Casagrande professzor kijelentésére: „Ugy látom, a birodalmi autótúthálózatok az egész világ számára alapvető fontosságú, úttörő munkát reprezentálnak!”

A minap került kezünkbe a birodalmi autótúthálózat építkezéseiről szóló 1938. évi jelentés, melynek adataiból impozáns méretekből bontakoznak ki ezen a gázsi építkezésen döbbenetes méretei. Az elmúlt év végére programszerűen elkészült 3065 km. birodalmi autótúthálózat, 1383 km.-es útszakasz van munkában és 2500 km.-en folynak a közvetlen építkezések előkészítö munkálatai. Ezen adatok biztosítékát nyújtják annak, hogy az ideál esztendő végére ismét program-

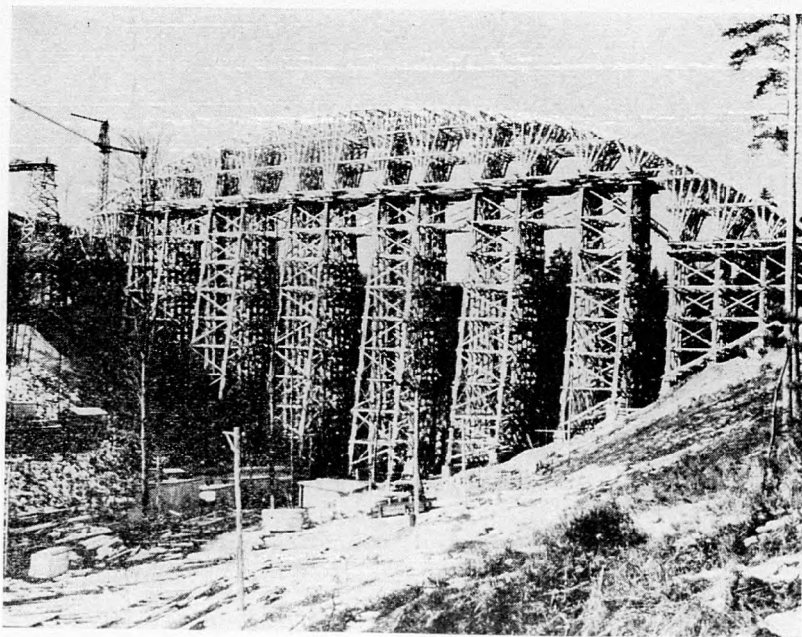
szerűen elkészül a 4000-ik Rab kilométer is!

Hogy számokban mit jelentenek a Rab-építkezések, az kiténik a következő adatokból. Az építkezések megindulása óta 285 millió köbméter földmunkát végeztek, 104 ezer talajkutató próbafúrást eszközöltek, vasszerkezetekben 275 ezer tonna acélt, vasbetonban 275 ezer tonna vasat használtak fel, 8 millió köbméter betonmunkát végez-

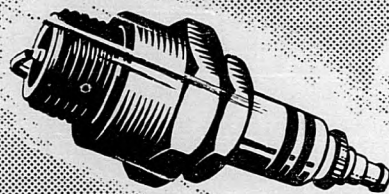
tek! Gondoljuk meg, az elmúlt évben közel 29 millió napszámot dolgoztak a Rab-építkezéseknél és az eddigi építkezési költségek kerek százmillióval haladják túl a 3 milliárd márkát! És gondoljuk meg, hogy az építkezések során eddig 62 millió négyzetméter útfelület készült el, javarésze betonból, az emelkedőkön és más igénybevett helyeken kisköburkolattal, a szegély-sávokon aszfaltból! A birodalmi autótúthálózat máris 49 üzemananyagfelvö állomás működik 209 kúttal, 21 állomás épülőben van. A Rab-al kapcsolatosan elkészült hidak száma az 1937. évi 1130 darabról egyetlen esztendő lefolyása alatt 4500-ra emelkedett! A tavalyi év folyamán az építkezéseknél való foglalkoztatottság elérte a 115 ezer munkást, ugyanezen esztendő alatt 350 parkhely épült, melyek 10,000 kocsi számára nyújtanak férőhelyet! További 300 parkhely van munkában!

Egyes helyeken éveket igénylő műtárgyépítkezések vannak folyamatban, melyek egyike-másika méreteinek illusztrálására álljon például a Hamburg—Harburg közötti víziút fölé tervezett grandiózus függöhíd. A gázsi méretü függöhíd útteste 70 méter magasságban fut, a híd középsö fesztávja 750 méter, a két szélsö nyílás 275—275 méter. A híd úttestének szélessége 47 méter (2×11 m. úttest, 6 méter középsö sáv, 2×3 m. kerékpáros út, 2×5 m. gyalogút és 2×1.5 m. szerkezet igényelte tér). Ez lesz a világ legszélesebb hídja! A két kolosszális pillér 180 méter magasan mered az ég felé. A híd építése 480,000 tonna acélt, 300 ezer m³ faragott követ és 2.5 millió köbméter betont igényel!

És ez csak egy kiragadott példa a Rab elkészült és épülőben levö műtárgyairól. A grandiózus építkezések megszervezője és vezérkari főnöke Todt dr. vassal és betonnal írta nevéet a közlekedési kultúra és építészeti történelmébe.



Épül a Halle—Nürnberg-szakaszon a Teufelsbach-híd hatalmas íve,



Record
755 km/h

BOSCH

A világ leggyorsabb gyújtógyertyája!

746.4 km/óra Heinkel vadászgéppel

755.1 km/óra Messerschmidt vadászgéppel

Az Ön motorja is BOSCH gyertyákkal éri el csúcsteljesítményét. Nincs olyan motor, amelyhez nem létezne megfelelő BOSCH gyertya!

A BOSCH GYERTYÁKAT

minden jobb szaküzlet raktáron tartja

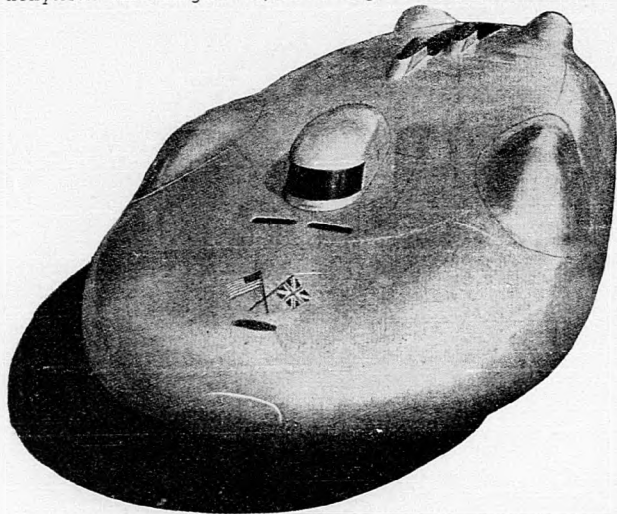
B354/24

Már a tengeren hajózik Joe Cobb új világrekordszörnye —

Hogy a jövő hónapban megjavítsa Eyston világrekordját!

A világrekordfronton, az abszolút szárazföldi csúcsebesség arcvonalán már hosszabb időn át csend honolt... Campbell már régen abbahagyta, a jelenlegi világrekorder, az angol Eyston kapitány pedig csak akkor akar újra megpróbálkozni, ha nem-angol kezekbe kerül az új világrekord. Erre azonban kevés a kilátás, mert nem akad külföldi vállalkozó, aki meg akarja birkózni az 574,4 kilométeres sebesség óriásával. Joe Cobb, a hajdani brooklandi versenyző — viszont a jövő hónapban megpróbálja.

Cobb mögött nagy világrekordmúlt van. Két éve folytat kísérleteket és néhány napig birtokosa is volt a sebesség kék szallagjának, mindnyájunk előtt ismeretes tavalyi futamsorozata, melyet Utahban teljesített és melynek kapcsán kénytelen volt világrekordjait az alig néhány kilométerrel



Tökéletesen áramvonalozott gépszörny: ez a Joe Cobb új világrekordkocsija. Érdekes a vezető teljesen zárt ülése, mely egészen elöl van.

gyorsabb Eystonnak átengedni. Cobb kocsija annakidején nem volt rendben. Tizenkéthengeres Napier Lion motorjainak egyike nem volt rendben és bajok voltak a kocsii stabilitása körül is. Cobb kerek egy évig csendben dolgozott, átépítette a kocsit, mely mire ezek a sorok napvilágot látnak, már talán meg is érkezett az Egyesült Államokba.

Milyen ez az újszerű csodaszörny? Nagy vonalakban alig különbözik a tavalyi Cobb-féle világrekordkocsitól, részleteiben azonban meglepő a modernizálások sora, Reid Railton, a gép tervezője, a világhírű angol konstruktőr két évtizedes tapasztalatát építette bele.

A két motor egyenként 24 literes, tizenkéthengeres, kompresszoros repülőgép motor, melyek mindegyike külön sebességváltóval és külön differenciállal hajt meg egy-egy pár kereket. A vezető — akár a tavalyi kocsin — egészen elől, mintegy zárt ketcében ül, jóval az első tengely előtt és csak keskeny üvegablakon láthatja a külvilágnak — csikját. Hűtő nincsen a kocsin, a motorok hűtését jégszekrény biztosítja, egy-egy futam alkalmával kerek 80 kiló a jégfogyasztás és Cobbék külön jégkészítő gépet visznek magukkal Utahba. Van ugyan szabványos hűtő a kocsin, két darab is, csak-hogy ezek nem a motorral vannak kapcsolatban, hanem a fékek vízhűtő köpenyét látják el a hideg vízzel. A hatalmas kocsii lefékezésénél ugyanis olyan hő fejlődik, mely a fék-



Keskeny, ivelt üvegablakon néz ki a vezető.

betéteket és a fékdobokat pillanatok alatt eiegetné illetve megolvasztaná, hiszen kerek három tonnányi, közel 600 kilométer sebességben vágató tömeg eleven energiáját kell megsemmisíteniök.

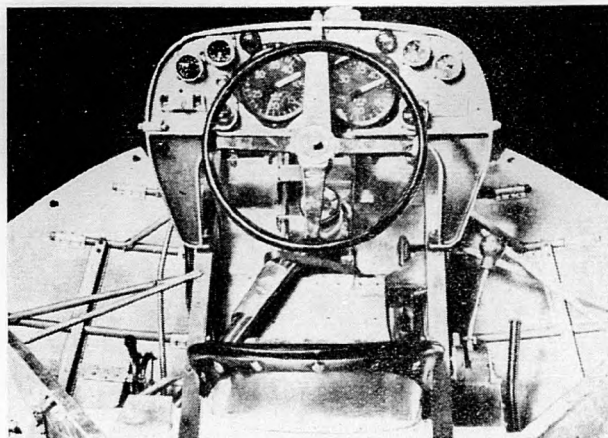
Nem kevesebb, mint hat karburátor szállítja a gázkeveréket, motoronként három. Külön szerkezet szinkronizálja a hat karburátort, hogy mindkét motor teljesen azonos mennyiségű gázt kapjon és ezzel fordulatszámok is azonos legyen. Ha ugyanis az egyik motor csak valamivel is gyorsabban pörög, mint a másik, túlpörgés áll elő, mely lelépheteti a pneuk futófelületét. Tavalyi majdnem halálos balesettel járt a pneuk leválás, a gumianyag leválása ugyanis megszüntette a kerek kiengyensúlyozottságát, aminek következtében olyan vibráció és kerékletfogás állott elő, hogy a vezető alig volt képes a kocsit irányban tartani.

A világrekordkocsi ezúttal el van látva — villanykürttel is. A kürt természetesen nem arra szolgál, hogy jelzéseket adjon le a forgalomban, hanem a kocsit betoló hernyótalpas traktor vezetőjével való „érintkezésre” szolgál.

A karosszéria tökéletesen áramvonalazott. Pillanatok alatt kapcsolható le az alvázról kerékcseré céljaira. Külön érdekessége a karosszériának: fekvésének szöge megváltoztatható. A karosszéria ugyanis nagy sebességben olyan hatással van, mint repülőgépre a magassági kormány. Fel-emeli vagy nekiszorítja a kocsit a talajnak aszerint, hogy milyen síkban áll. Az állító szerkezet segítségével szabályozhatják be a kísérletek színhelyén a legalkalmasabb fekvését.

Különleges villamos jelzőberendezésekkel is ellátták a Cobb-féle gépet. Színes lámpák jelzik a motorok esetleges túlmelegedését, zöld fény figyelmezteti a vezetőt arra, hogy a motorok fordulatszámja nem egyenlő. A hatszáz körüli sebességben ugyanis a vezető máshová nem nézhet, mint maga elé és nem figyelheti a két hatalmas fordulatszámmerőt. A színes fényt azonban meglátja és a zöld vagy vörös villogás figyelmezteti: baj van.

Cobb kísérleteit augusztusban kezdi meg!



Ez a nagy Railton vezetőülése.

LÁSZLÓ ANDOR

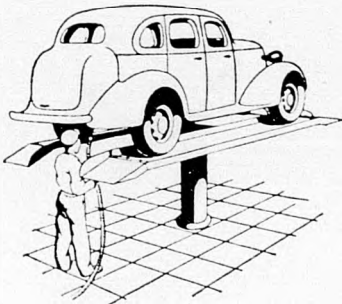
AUTÓSERVICE – JAVITÓMŰHELY
V., BESSENEYI U. 4. POZSONYI U. SAROK
TELEFON: *299-155.



Sajátkezüleg operálja ki rossz fogát?

Végeztesse szakemberrel kocsija kenését

Kocsijának rendszeres és szakszerű kenése megtakarítást, kényelmet és biztonságot jelent. Emellett a költségek igen alacsonyak.



Tegyen próbát ott, ahol
ezt a jelet
látja:



SHELL KŐOLAJ R.T. BUDAPEST

SHELL KÜLÖNLEGES KENŐSERVICE

Castrol nyári ajánlási táblázat

Személyautó	Motorhoz	Sebesség-váltóhoz	Differen- tialhoz	Személyautó	Motorhoz	Sebesség- váltóhoz	Differen- tialhoz
Adler Trumpf, Junior	XL	S	S	La Salle 1935/36	XL	HP	HP
Adler Diplomat, 2,5 literes	XL	ST	S	La Salle 1937/38	XL	HP	HY
Aero	XXL	ST	S	Maybach 6 és 12 cyl	XXL	S	S
Alfa Romeo	AEC	S	S	Mercedes-Benz	XL	ST	ST
Alfa Romeo Gran Sport	Aero XXL	S	S	Mercedes-Benz kompresszor	Aero XXL	ST	ST
Audi	XL	ST	ST	Mercedes-Benz 260 D (Diesel)	XL	ST	ST
Austin 1937/38	XL	XL	HP	Mercedes (nagy) kompresszor nélkül	AEC	ST	ST
Austin Sport 1935/36	XXL	XXL	S	Morris	XL	ST	HP
Bianchi	AEC	S	S	Nash 1938	XL	ST	HP
B. M. W.	XL	XL	ST	Nash régebbi	XL	S	S
B. M. W. Sport	R	XXL	ST	Oldsmobile 1937/38	XL	S	HY
Bugatti 1935/36, mod. 46.	Aero XXL	ST	S	Opel régebbi típusok	AEC	S	S
Bugatti 35-38, model. 55, 57.	R	ST	S	Opel Kadett, Olympia, Kapitán, Admiral	XL	ST	S
Buick 1936 D. A.	XL	S	HP	Opel 1938/39 Hypoid	XL	ST	HY
Buick 1937 C. O. 1938 M. O. mod.	XL	ST	HY	Packard 1935-1936	XL	ST	HP
Cadillac 1936	XL	HP	HP	Packard 1937-1938	XL	ST	HY
Cadillac 1937, 1938	XL	HP	HY	Peugeot 7/9, 11, 12 HP	XL	XL	S
Chevrolet 1937, 1938	XL	ST	HY	Peugeot 201, 301, 302, 401/2	XL	Aero XXL	Aero XXL
Chrysler 1936	XL	ST	HP	Praga Piccolo 1.5 lt.	XL	S	S
Chrysler 1937/38	XL	ST	HY	Praga Piccolo synchron	XL	ST	ST
Citroen	AEC	ST	ST	Praga Super Piccolo, Alfa, Lady	XL	HP	HP
Delage Cotal seb. váltóval	AEC	ST	ST	Praga Mignon, Golden, Grand	XL	HP	HY
Delage Sport	Aero XXL	ST	ST	Renault	AEC	ST	ST
De Soto Hypoid	XL	ST	HY	Rolls-Royce 1937/38	XL	XL	HP
D. K. W. Schwabeklasse, Son- derklasse	AEC	ST	ST	Singer	XL	XL	S
D. K. W. Meisterklasse, Reichs- klasse	AEC	HP	HP	Singer sport	Aero XXL	XXL	S
Dodge 1937/38 Hypoid	XL	ST	HY	Skoda	XL	ST	S
Fiat 508, 509, 509S, 1500, 1100, 500	XL	S	S	S. S. Jaguar 1937/38	XL	XL	HP
Fiat sport	XXL	S	S	Standard 1937-1938	XL	XL	HP
Ford 1935/36	XL	S	S	Steyr 50, 55	AEC	AEC	ST
Ford 1937, Eifel V. 8, Taunus	XL	ST	HP	Steyr 100, 120, Super, 200, 220	XL	HP	ST
Hanomag 23 PS, Garant. Kurier	XL	S	S	Steyr egyéb régebbi	AEC	AEC	S
Hanomag Sturm, Record	XL	ST	ST	Studebaker 1937-1938	XL	XXL	HY
Hansa H. 3.5	XL	HP	S	Talbot angol 1936 8 HP	XXL	XXL	S
Hansa 1100, 1700, 2000	XL	S	S	Talbot angol 1938 3 lit.	XL	XXL	HP
Hillman	AEC	AEC	S	Tatra	AEC	HP	HP
Hillman Aero Minx	Aero XXL	XXL	S	Vauxhall 1937-1938	XL	ST	HP
Hispano-Suiza	AEC	S	S	Walter Junior, Bijou, Super	XL	S	S
Horch 1933/37 ZF-Aphon	XL	HP	ST	Walter, Princ, Regent, Royal	XL	HP	HP
Horch (sebességváltó Horch)	XL	ST	ST	Wanderer W23, 24, 26 (1937)	XL	ST	ST
Jowa 700	Aero XXL	HP	HP	Wanderer W25, K Sport, 85 PS	Aero XXL	ST	ST
Lancia	XL	S	S	Wikow 35, 40	XL	HP	HP
				Wikow 7/28	AEC	S	S
				Willys 1937/38	XL	ST	ST

Castrol Extra Heavy
Castrol Medium
Castrol Light
Castrol Oilit
Castrol felső kenőolaj

Kerékgagyak csapágyakhoz és vízszivattyúhoz
Kapcsolókeresztengely, kézifék és fékkábelekhöz
Csapszegek, kormányműházhoz
Dynamóhoz
Felső kenés

MOTORKERÉKPÁROK:

Minden négyütemű motorkerékpárhoz
Magasfordulatszámú sportmotorkerékpárhoz
Versenymotorkerékpárhoz
Kétütemű keverékes motorkerékpárhoz
Kétütemű nem keverékes motorkerékpárhoz

PATENT CASTROL XXL
PATENT CASTROL AERO XXL
PATENT CASTROL R
PATENT CASTROL AERO C
PATENT CASTROL XXL

VEZÉRKÉPVISELET:

„FERRO” VAS-, MŰSZAKI ÉS AUTÓFELSZERELÉSI RT.

Budapest, V., Vilmos császár út 28.

Telefon: 110-000

KÉSZÜLJÜNK ELŐ —

A NAGY NYÁRI TÚRÁRA!

Itt a nyár, a nagy túrák időszaka, amikor vagy egy heti lázas tervezgetés, térképlanulmányozás, út — „adag” beosztás után búcsút mondunk a bécsi vámnak, hogy szabadságunk két-három hetét, mint messzi országútkor szerűsített és gépesített vándorcigánya töltjük el. Aki már belekóstolt tudja: nincsen szebb a túrázásnál, amikor fel szabadulva minden bélyő alól, elfeledve hivatalt és adóintést vágatunk zöld mezők között, égbetörő hegyóriások gerincén, élvezzük a tenger sós levegőjét, megmártjuk magunkat az alpesi tengerszemek jeges vizében és ámulunk a nürnbergi kinzókamrák vas-szűzén. Es hátizsákszámra gyűjtjük azokat az élményeket, azokat a fényképeket, melyeket hosszú téli esteken elővarázsolva felsóhajtunk: Istenem, de szép is volt...

Túráközben defekt vagy más üzemzavar: légy a levesben! Mert a túra csak akkor szép, ha gépünkkel semmi bajunk sincsen, ha az megbízhatóan végzi nem könnyű feladatát és a lehető legjobb erőnlétben talja fel az előírányt sok száz kilométert. Hiszen túráközben nem mindig nyílik alkalom javításokra, az esetleges alkatrészbeszerzés sem oldható meg mindig és ha kocsink valamilyen aprócsépő hibából kifolyólag „vízben hagy”, oda minden örömhát és ha átmenetileg is, de annál hathatósabban átkozzuk azt a pillanatot, amikor útnak indultunk.

A nagy nyári túrára tehát nemcsak az útterv és anyagi előírányt szempontjából kell lelkiismeretesen előkészülnünk, hanem műszakilag is. Ha másért nem, hát azért, hogy meglegyen a biztonsági érzésünk, hogy tudjuk: megfettünk mindent, hogy kocsink zavartalanul reptessen messzi országokba. Mert nincsen annál kinosabb érzés, mint az állandó szurkolás holmi üzemzavartól és hibá olyan kék a Gardató vize ott Desenzanónál, hibá oly „ravaszak” a párizsi Notre Dame falának domborművei, minden kedvünket elveszi az a bizonyos drukk.

LÁSSUNK NEKI!

Ha kocsink aránylag új, tehát nincsen túl a 10.—15.000 kilométeres teljesítményen és a havi szerviz-karbantartást megbízható cég végzi, úgy a túrára való előkészítés aránylag kis munkát igényel. Ha azonban kocsink már jó néhány karaját leszelt a sors által a számára rendelt kilométer-kegyéből, úgy alapos munkát kell végezni a gumik, fékek, az akku és egyéb részek körül. Természetesen nem arról van szó, hogy az autós maga végezze a munkát, hiszen itt vannak a műhelyek. De a munka csak akkor lesz tökéletes, ha a kocsi gazdája személyes felügyelete mellett végezteti azt el és nemcsak előírja a végzendőket, hanem a helyszínen mindjárt ellenőrzi is a munkát.

Tehát vegyük sorjában...

AZ AKKUMULÁTOR.

A nyári hónapokban rendszerint túltöltődik az akku, keveset járunk égő lámpákkal, a melegben könnyen indul

a motor, tehát csak nagyon röviden használjuk az önindítót. A modern feszültségszabályozós világítóberendezés ugyan megakadályozza a túltöltést, de nem minden kocsinak van ilyen berendezése. A túltöltés és a nyári magas hőmérséklet következtében elpárolog az akku savában levő víz, az első lépés tehát lemérni a savsűrűséget és desztillált vízzel feltölteni minden egyes cellát az előírt szintig.

Az akku sarkaira és szorítócsavarjaira rakódott oxidot kapartassuk le és bőven használjuk a vazelint az olomsarkak bekenésére. Ha a sav kikezdte a vörösréz vezetőket, úgy a szigetelés távolítottassuk el és miután tisztá minden: friss szigetelőszalaggal tekertessük körül a lecsapszítót kábelt. Ha az oxidot késsel vagy csavarhúzóval kapargatjuk ügyeljünk arra, nehogy a szerszám zárlatot okozzon, mert ez rendkívül árt a telpeknek. Óvatosan törléssük szárazra az egyes cellák fedőlapját, mert a savas folyadék vezeti az áramot.

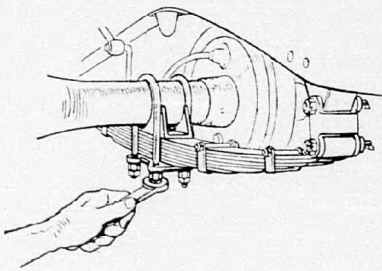
A TRANZMISZIÓ

Ellenőrizzük a sebességváltóban és a hátsó hídban levő kenőanyag mennyiségét. Ha az nagyon elhasználódott, nem árt kifolytatni és friss, a gyári előírásnak megfelelő márkás kenőanyaggal feltölteni. Ügyeljünk arra, hogy a hátsó hídba ne töltsünk az előírtnál nagyobb mennyiségű kenőanyagot, mert a felesleges olaj belekerülhet a fékekbe, az olajos fék pedig tudjuk jól: nem fék!

A szerviz karbantartások alkalmával Zsiros Mátyas barátunk, a zsiragyú útig irányzó főzsirója rendszerint megfeledezik a kupplung nyomócsapágyától, mely pedig néha csak úgy sikolt-zizeg a kenőanyag után. Tehát ide is megtehető adagot.

Az úgynevezett nagyzsírás kapcsán ügyeljünk arra, hogy a kupplung és fék pedáljának a tengelye is megkapja adagját. Ez a pont nehezen hozzáférhető. Zsiros Mátyas barátunk tehát szeret róla megfeledekezni és az eredmény: nem jön vissza a kupplung vagy a fékpedál és kénytelenek vagyunk ballábunkkal különös halászó mozdulatokat végezni.

Nagyon fontos a kupplung holtjáték lelkismeretes beállítása. Ha túl nagy a holtjáték, úgy nem vagyunk képesek zajtalanul kapcsolni, a sebességváltókat csak erőltetve tudjuk használni. Ha



A rúgókegyelek esavarjait és anyáit jól húzzuk meg.



Ideális nyári túra: Steyr 55-ön a Grossglocknerre.

keves a holtjáték: könnyen tudunk ugyan kapcsolni, a kupplung azonban csúszik és ki is éghet.

A FÉKEK.

Ha kocsink nem túl régi és fékeink türelmével nem éltünk vissza, azaz nem fékeztünk feleslegesen sokat és vad erővel: aligha lesz szükség a fékbetétek felújítására. A középsúlyú kocsik fékbetétei általában 20—25.000 kilométerig „élnék”, ilyen teljesítmény után már megérdemelnék egy-egy jó és új Jurid, Ferodo stb. készletet.

Ha fékrendszerünk mechanikus, vizsgáljuk át a fék-köteleteket, jól zsírozassunk mindent le, nem árt szétszedni a fékeket és lekenni a fék-kulcsokat, mert ha a fék-kulcsok rozsdásak fékünk beragad, ami igen kellemetlen dolog. A fékdob leszerelése alkalmával meggyőződhetünk arról, hogy mennyi „hús” van még a fékbetéteken és hogy nem akad rajtuk eltávolításra érdemes piszok, benzines lemosásra érett olaj.

Ha fékünk hirtaullikus, úgy nem árt levegőtleníteni a rendszert, ellenőrizni, hogy a rendszer nem szivárog és az előírt szintig előírt minőségű fékfolyadékot feltölteni. Vigyázat: csakis márkás fékfolyadékot. Mert sok olyan folyékony szenny van forgalomban, melyet pazar kárában árulnak fékfolyadék álcájában!

A kézfék többnyire mostohagyerek! Pedig ha hegyes vidéken túrázunk, ha útnak az Alpeseken és hágókon át vezet, gyakran lesz szükség a kézfékre. Tehát tessék beállítani a kézféket, hogy biztosan tartsa a kocsit akkor is, ha meredek kapaszkodón állunk le levegőt szippantani, vagy — ami már nem olyan kellemes — kereket cserélni és nincsen kéznél olyan kő, melyet a hátsó kerék mögé téve védekezhetünk jó öreg Földünk vonzóereje ellen.

A PNEUK.

A mai modern pneumatik hihetetlen teljesítményekre képes. A kiskocsikon

Eredeti
HOFFMANN
csopagyak



DEAK BÉLA
AUTÓ ÉS TRAKTOR
CSAPÁGYAI
KAPCSOKI, KALKÁRI
BUDAPEST
V. JÓKAJ-TER

levő túlméret ballonok 50.000 kilométer után is vigan teljesítik kötelességüket és többnyire rajzolattuk is előép. Csakhogy!... A legtöbb autós szereti a kényelmet, a sima gördülést, viszont nem szereti hetenként ellenőrizni a tömlőkben levő légnyomást. Az eredmény? A pneuk túl puhán futnak és a vászontörés már akkor helyezi nyugáldomnyiba a gumit, amikor annak ép futófelületétől még akár 20.000 újabb kilométert is gurulhatnánk. A vászontörött gumit sok kellemetlenségnek forrása, a törés helyén kidörzsölődik a tömlő és szeg nélkül is sorozatosan kapjuk a gumidefeleteket. Hirtelen tömlőszakadással előállhat az úgynevezett durcdejeft, a robbanásszerűen kiürülő kerék már sok balesetnek volt az okozója. Tehát: nem elég feltűjni a gumit és megállapítani, hogy még elég vastag rajta a „hús”! Szépen le kell venni mind a négy kereket, — beleértve a pótkereket — és felbérelni a János, hogy sorban szerelje le a gumikat, hogy a köpenyek belső felületén végezhessünk kiatatást vászontörések fellelérére.

Ha a vászontörés gyenge, úgy régi tömlőből metszett úgynevezett manzsettával ideig-óráig segíthetünk. Az erős vászontörést nem érdemes javíttatni, mert a „gumisuszterek” legnagyobb része olyan áratat kér az amúgy sem gyökeres munka elvégzésére, mintha a gumit javításához Ali Baba mind a negyven alkalmazottjának kellene munkabért fizetnie.

Vizsgáljuk át gondosan a pneuk futófelületét. Ahol kisebb vágásokat találunk, ott tömődjük ki a lukakat a külön erre a célra kapható gumianyaggal, nagyobb vágásokat be kell vulkanizáltatni. Hogy a gumiba ékelődött kavicsokat, apróbb idegen testeket stb. el kell csavarhúzóval távolítani, azt az autós ösztönszerűen is tudja.

A gondos és féderveisszel nem takarékoskodó visszaszerelés után cseréljük fel a kerekeket és minden ellenkező híreszteléssel szemben a legjobb két gumit ne a hátsó, hanem az első kerekre tegyük. Mert a kopasz elsőke-

rek károsan befolyásolja a kormányzást és az elsőkerék defektét nagy sebességben mindig kellemetlenebb, mint a hátsó.

Ha gumink nagyon kopasz: vagy vágassunk bele csúszásmentesítő rovatkakat, vagy adjuk el kilóra. A futófelületetést nem ajánljuk. Drága eljárás, korántsem tökéletes és a kifáradt kordaszálknak új életet adni nem tud.

A kerekok visszaszerelése alkalmával — fontos! — jól meg kell olajjal kenni a kerékanyákat és a disztárcsák szegélyét. Mert a berozsdásodott kerékanyák lehúzása komisz munka és a rozsdától berágódott disztárcsát lefoszteni legalább olyan kellemetlen, mint pizsamában elmenni az Operaház díszelőadására.

Hogy a kocsiemelőt átvizsgáljuk, hogy nyomásmérőt csomagolunk a szerszámok közé, hogy elpakolunk egy két doboz Schaler foltot — ez már a túraelőkészítés magasiskolájához tartozik. Es szerezzünk valahol jó pumpát, mert a miénk egészen biztosan használhatatlan!

RÚGÓK ÉS LÖKÉSGÁTLÓK.

Túra előtt célszerű a rúgókat alapos vizsgálatnak és kezelésnek alávetni. A rúgólapok felületét elrozsdásodnak, a rozsdá miatt a lapok nem tudnak egymáson csúszni, úgyhogy a rúgózás keménnyé válik. Ezen csakis a karbantartásnál szokásos olajos-petroléumos kezeléssel lehet segíteni, fontos, hogy a kezelés olyankor történjen, amikor a kocsi a magasemelőn van és a rúgók tehermentesítve vannak. Vizsgáljuk meg a rúgókat, nincs bennük törött rúgólap. Ha a rúgók nagyon laposak, úgy nem árt őket megfeszíttetnünk, amit minden rúgókészítő és szerelő olcsó pénzzen végez el.

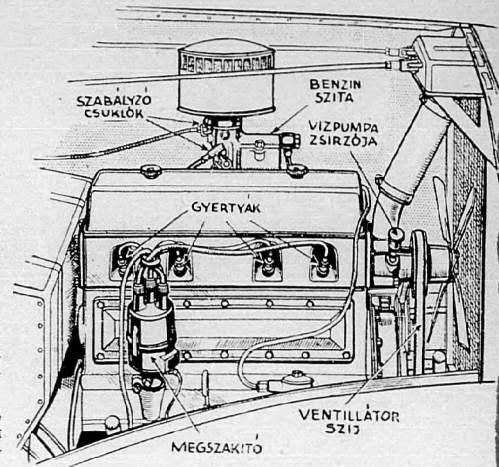
A rúgókat a tengelyekhez rögzítő rúgókengyelek anyáit jól húzzuk meg, egyben húzzuk meg a rúgókótegeket: összetartó kengyelek anyáit is.

Alapos vizsgálatot érdemelnek a lökhárítók is, melyek a kocsi stabilitását nagymértékben befolyásolják. A dörzsrendszerű lökhárítókat szét kell szerelni és kitisztítani. Ha lökhárítóink hidraulikus rendszerűek, úgy pótolni kell a bennük levő olajat és be kell állítani. A legtöbb hidraulikus lökhárító beállítót találunk, mellyel a lökhárító keménységét lehet szabályozni.

A MOTOR.

Hogy motorunk, hogyan birkózik meg a túrával attól függ, hogy mennyit futott és milyen állapotban van.

Röviden: olajcsere, olajsziták kitisztítása. Gyertyák vizsgálata, felújítása, esetleg csak az elektródávolság beállítás és tisztítás. Tartalékgyertyák megvizsgálása. Ventilátorszíj feszességének besabályozása, vízpumpa — ha van — zsírása. Villamos berendezés! Megszakító kontaktus-köz beállítás, dinamo ellenőrzés, tartalék biztosítékok beszerzése! Csavarok meghúzása, karburátor nagytakarítás, benzinsziták megtisztítása! A hűtő kiöblítése és kazánkö eltávolítása, ami különösen



Hol kell a motor körül „kereskedni”?

akkor nagyon fontos, ha nyári túránk hegyes vidéken vezet és nem akarunk tojást főzni a Falzarego hágón.

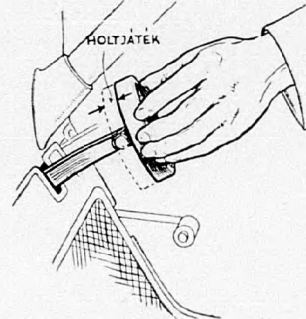
APRÓSÁGOK.

Szélvédőtörlőnket vegyük alapos vizsgálat és tisztogatás alá. Újítsuk fel a törő gumipengeket. Mert nincsen annál kellemetlenebb, mint amikor egész nap esőben vezetünk és szélvédőtörlőnket az ismert csíkokat rajzolgatja a szélvédőnkre. Kis darabka szappant az oldalútkába, mellyel a szélvédőnket zsirtalanítjuk esőben és megakadályozzuk a látás akadályozó foltképződést.

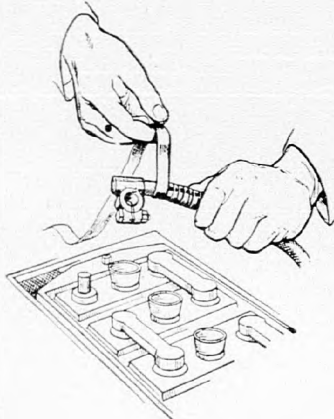
Csörgő ajtóik kijavítása! A csörgés idegesít, nyári túránk egyben idegkúra is, melynek jótékony hatását kétségese teszi az, ha csörgések idegesítenek. Villamos zseblámpát az oldalútkába. Villamos kapcsolási vázlatot mellé, hogy ha valahol üzemzavar ér, a kocsit nem ismerő villamos szakember is kiismerje magát a vezetékek tengerében.

Végül! Állíttassunk össze a képviselőnk kisebb alkatrészt kollekciót, megszakító alkatrészeket, izzókat, kondenzátort stb. Ezeket vegyük kölcsön azal, hogy a túra befejeztével visszaadjuk. Jó szolgálatokat tesznek ezek az apróságok néhanapján.

Befejezésül! Jó utat!



Rendkívül fontos a kupplungpedál kello holtjátéknak beállítása. Ha kevés a holtjáték: csuszik a kupplung, ha sok: nem tudunk zajtalanul kapcsolni.



A sérült akku kábelvégeket jól csavarjuk körül szigetelőszalaggal.

Autórugók és spirálrugók

BÁN LÁSZLÓ

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

KASSAI ZÜNDAPP

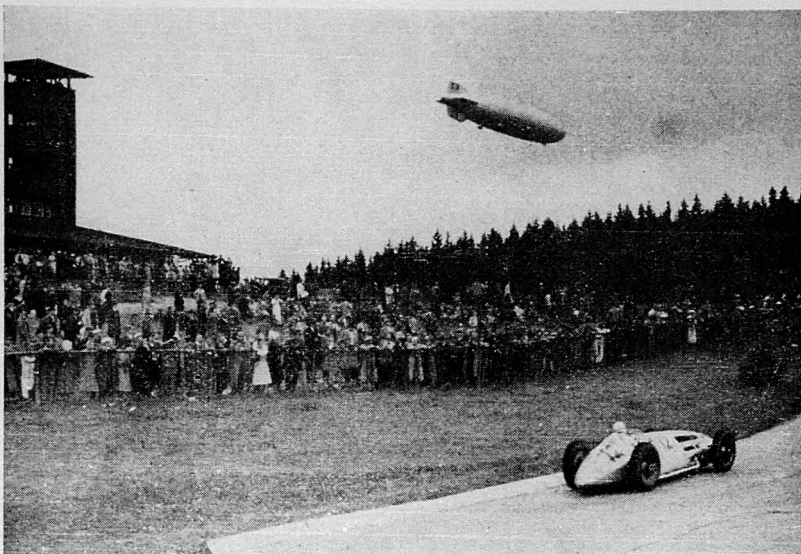
Új és használt motor-
kerékpárok eladása.
Vl., Ó ucca 42. T. 110-792
SPECIALIS
javító üzem.

Caracciola-Müller

sorrend a német GP-n!

Az eszések folytán teljesen irreális útvonalok közepette futották le a Nürburgringen a német Grand Prix-t. A tréningeken Lang bizonyult a leggyorsabbnak, 9 p. 43.1 mp-es körideje a leggyorsabb, amit a Nürburgron valaha futottak. Az 500 km-es versenyen azonban más volt a helyzet: eleinte 11 perc körül mozogtak a köridők, majd fokozatosan 12 perere estek vissza... Posék útvonalok voltak!

Start után Lang nyomult az élre, jelentős előnnyel fejezte be startkörét, de néhány kör után a verseny feladására kényszerült. Mikor pár körrel később márkatársa, Brauchitsch is talonba került, úgy nézett ki a helyzet, mintha a kéthét előtti francia GP ismétlődne meg, ahol a Mercedes-Benz-esapat defektoszorzata folytán egyetlen Mercedes-Benz-kocsi sem bírta végig a távot! A helyzetet ezáltal azonban Caracciolának sikerült megmentenie, aki a 6-ik körben került először az élre és ha a 9-ik körben tankolás és kerékesere miatt átmenetileg vissza is esett ugyan, a 13-ik körben végleg átvette a vezetést és a 17 indulóból 7-re leolvadt mezőny élén győztesen fejezte be a versenyt. Caracciola, aki a táv felében került végérvényesen a mezőny élére, biztonsági okokból másodszor is tankolt és ezen üzemanyagfelvételnél — sietnie kellett, mert



A német GP alkalmából az LZ 130 Zeppelin-léghajó is mejelent a Nürburgring fölött. A pályán a győztes Caracciola robog tova.

az Auto Union élvonalos Müller, erősen szorongatta — 16.4 mp-es tankolási rekordot ért el. A nap leggyorsabb köre szintén Caracciola nevéhez fűződött 131.5 km-es átlaggal. Ime a végeredmény:

1. Caracciola (DB) 4:08:41.4 mp. Átlag 121 km. 2. Müller (Auto Union) 4:09:39.3 mp. 3. Pietsch (Maserati) 1 körrel. 4. Dreyfus (Delahaye) 2 körrel. 5. Raph (Delahaye) 3 körrel. 6. Mazaud (Delahaye) 3 körrel. 7. Joa (Maserati) 3 körrel.

A két élvonalos Bosch-gyertyát, Continental gumit és Bosch gyújtást használt.

Hollandia az idei év első felében 9138 motorkerékpárt importált, mely gépek több mint 60 százaléka, számszerint 3478 német gép volt, míg az angol export csak 1578 gép erejéig részesedett a holland piacon. A német exportőrök sorában természetesen DKW áll az élen 3419 darabbal BMW (640) előtt, de jelentékeny részesedésük van a Puch, Zündapp és NSU gyáraknak is.

JOBBRA - BALRA SZERELJE A MAGYAR UTAK PNEUMATIKJÁT, A



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

Ragyogó sportsikert, 550 km-es távon 56 km-es átlagot, 60 km-en felüli csúcsebességét eredményezett az MKSz kismotoros csillagtúrája

Verseny volt ez a legjavából! A Magyar Kerékpáros Szövetség kismotoros alosztálya bebizonyította, hogy lehet még hazánkban motorsportot csinálni, csak — érteni kell hozzá! Aki áttanulmányozta az MKSz kismotoros csillagtúrájának szabályait, nyomban láthatta, hogy ez a csillagtúra mentes attól a nálnuk elburjánzott csillagtúra műfajtól, melynek legfontosabb kellekei a KMAC, a wækkeróra és a nevezési díj. Az MKSz csillagtúrája a legkomolyabb sportfeladatot róttá résztvevőire, paraszti szóval élve, azt a versenyzőt juttatta az eredménylista élére, aki a leugyel határnál fekvő Körösmezőn pattanva gépere, a viharvert ruszin utakon a leg hamarabb ért be a budapesti célba. Könyvű lenni, de sokkal nehezebb feladat volt a valóságban! Nemcsak azért, mert az ilyen 550 km-es nekikaromodás 100 km-ben rejő cselekvő löerök szárnyán technikailag is kemény dió, hanem azért is, mert az MKSz hozzáértő versenyrendezője propozícióiban egész újszerű, pompásan bevált csapatokon haladt. Éspedig: A verseny résztvevői az ország különböző részeiből nyolc szabadon választott, ellenőrzött útvonalon haladhattak a budapesti cél felé. Az előírt átlagsebesség a szabadon választott versenytávoknak — leghosszabb volt a körösmezői — megfelelően változott. Így:

80—100 km-ig	40 km/óra
101—200 ..	35 ..
201—300 ..	30 ..
300—400 ..	28 ..
400—500 ..	25 ..
500— ..	22 ..

A versenyzők értékelése pontozás alapján történt, minden versenyző anynyi pontot kapott, ahány kilométert megtett; ezenkívül a számára előírt átlagsebességen felül elért minden 100 méteres sebességtöbblet után újabb 1 pontot kapott. A feladatot tehát eddig így fogalmazhatjuk meg: minél hosszabb távon, minél magasabb átlagot elérni! Ez pedig már sport a legjavából! De az MKSz még nehezített a feladaton és előírta, hogy a versenyzők csak a versenynap délután 2 órájától kezdve futhatnak be a célba. Aki korábban érkezett, hiába rakkolt, ideje úgy számított, mintha 2 órakor érte volna el a célt!

A verseny hőse a Mátra-trió volt: a második helyezett Zsótér és a 8-ik Pápai közrevesszik a győztes Vágait.



Igy járt a két Csepel 100-vezető Both és Vigh, akik a leghosszabb, 543 km-es utat választva, Körösmezőről indultak, 58,2 km-es átlaggal abszolválták a távot, de — itt megártott a szerénység — lebeesülve önmagukat, tulkorán keltek útra és háromnegyed órával 2 óra előtt már a célban unatkozva, rontották átlagukat. A két Csepel 100-menő tehát ideálisan 903 pontot szerzett, mégis belekerült törődniük abba, hogy mások 884, illetve 844 pontjukkal elhalásszák előlük az első és második helyet.

Mondanunk sem kell azonban, hogy a Mátrások a győztes Vágai és második helyezett Zsótér is megoldozták a babérokért. Vágai 56,1 km-es átlaggal hozta célba Körösmezőről győztes masináját, annak ellenére, hogy mint jelentőségteljesen odasúgta:

— Volt kutyja . . . árok . . . meg ideiglenes sorompó — keltő ist! . . .

A Mátrásoknak jó napjuk volt: a győztes Vágai mellett Zsótér a 2-ik, Pápai pedig a 8-ik helyet szerezte meg istállójának. Kifőnően szerepeltek a Csepel 100-menők, akik a nyolc útvonal közül hét útvonalon diadalmaskodtak, állíkon a Hódmezővásárhelyről indult Poteczin 232 km-es távon elért 60,6 km-es átlagával a verseny leggyorsabb átlagának dicsőségét is a Csepel 100-asok labérkoszorójába fűzte. Ugyanesek Csepel 100 nyergében aratta első sikerét a verseny legfiatalabb résztvevője, az alig 14 esztendőn Scipiades Attila is, aki Nyiregyházárról indulva, 34 km-es átlaggal jött fel Pestre.

— Pedig már régi, 3 esztendő a motorom — mondja, — aminthogy 11 éves korom óta motorozok!

A versenyzők ünneplése közben kijutott az elismerésből Vass Béla társelnöknek, Boldog Nándor elnöknek, Nagy főmérnöknek és fáradhatatlan munkatársaiknak egyaránt. Félsszáz rendezőt, célbíró, időmérőt, biztost és eredményszámlót illet az elismerés a verseny mintaszere, zavartalan, gyors lebonyolításáért. Őt autóstól száguldoztak a funkcionáriusok, hat számológép ellenőrizte az eredményszámítást, mely rövid órával a túra lefutása után már részletekre kiterjedő pontos eredmény-nyel szolgált. Sőt a díjkiosztást is azon melegében megejtették. Ide azután el-



A 14 éves Scipiades Attila háromesztendő Csepeljével pompás eredményt ért el.

jöhettek volna tanulni a KMAC zsoldosai . . .

Derekas munkát végeztek a versenyzők és minden tekintetben részoláltak a verseny szép, értékes díjaira. A díjkiosztás során gazdára talált vagy 20 ezüsttárcsa, pompás ezüst kupák, Csepel kismotor, kerékpárok, ezüst és bronz veretek.

A verseny részletes eredményei a következők voltak:

AZ EGYES ÚTVONALOKON ELERT EREDMENYEK:

I. Útvonal.

1. Frankovics (Csepel) ind. Kőszeg 271 km. 45,3 km átlag. 414 pont.
2. Szabó (Csepel) ind. Sopron 222 km. 49,6 km átlag. 408 pont.

II. Útvonal.

1. Gujdár (Csepel) ind. Nagykanizsa 241 km. 60,2 km átlag. 535 pont.
2. Pék (Csepel) ind. Nagykanizsa 241 km. 50,5 km átlag. 436 pont.
3. Simó (Csepel) ind. Nagykanizsa 241 km. 49,3 km átlag. 424 pont.

III. Útvonal.

1. Kontor (Csepel) ind. Pécs 207 km. 50,5 km átlag. 352 pont.
2. Sebők (Csepel) ind. Mohács 193 km. 45,1 km átlag. 284 pont.

IV. Útvonal.

1. Schreiner (Csepel) ind. Bácsalmás 196 km. 53,6 km átlag. 366,5 pont.
2. Kummer (SIHB) ind. Baja 165 km. 51,9 km átlag. 324,5 pont.

V. Útvonal.

1. Poteczin (Csepel) ind. Hódmezővásárhely 232 km. 60,6 km átlag. 527,9 pont.
2. Lévai (SHB) ind. Hódmezővásárhely 232 km. 49,5 km átlag. 417 pont.

VI. Útvonal.

1. Vágai (Mátra) ind. Körösmező 553 km. 56,1 km átlag. 884 pont.
2. Zsótér dr. (Mátra) ind. Körösmező 553 km. 52,1 km átlag. 844 pont.
3. Vigh (Csepel) ind. Körösmező 553 km. 52,0 km átlag. 843 pont.

VII. Útvonal.

1. Rabb (Csepel) ind. Utszok 461 km. 38,5 km átlag. 597 pont.

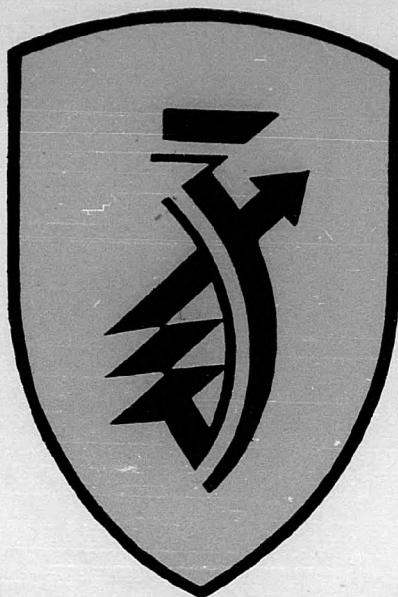
VIII. Útvonal.

1. Horváth (Csepel) ind. Kassa 284 km. 42,1 km átlag. 394 pont.

A VERSENY ABSZOLUT ERTEKELESI TABLAZATA:

1. Vágai (Mátra) 884 p. 56,1 km átlaggal.
2. Zsótér dr. (Mátra) 844 p. 52,1 km átl.
3. Vigh (Csepel) 843 p. 52,1 km átlaggal.
4. Both (Csepel) 841 p. 51,8 km átlaggal.
5. Hegedűs (Csepel) 840 p. 51,7 átlaggal.
6. Petró (Csepel) 835 p. 51,2 km átlaggal.
7. Puhony (Csepel) 820 p. 49,7 km átlaggal.
8. Pápai (Mátra) 787 p. 46,1 km átlaggal.
9. Wolszky (Csepel) 779 p. 45,6 km átl.
10. Dénes (Csepel) 757 p. 43,4 km átlaggal.

A kismotorosok az MKSz csillagtúráján bebizonyították, hogy a modern kismotor képessége a legnehezebb igénybevételek közepette is felér a hajdani középkategóriájú gépek teljesítményével, megbízhatóságukat illetőleg pedig méltán sorakoznak mai, erősebb testvéreik sorába.



ZÜNDAPP – TÚRÁRA – **ZÜNDAPP**

ZÜNDAPP – VERSENYRE – **ZÜNDAPP**

ZÜNDAPP – VÍKENDRE – **ZÜNDAPP**

ZÜNDAPP – ÜZLETI ÚTRA – **ZÜNDAPP**

OLCSÓ KÖZLEKEDÉSI ESZKÖZ

Üzembiztos!

Gyors!

Megbízható!

VEZÉRKÉPVISELET:

MOTORKERÉKPÁR ÉS AUTÓALKATRÉSZ KERESKEDELMI KFT.

VILMOS CSÁSZÁR ÚT 60

TELEFON: 121-404

JAVÍTÓMŰHELY – SERVICE – ALKATRÉSZRAKTÁR



Itt a félévi eladási statisztika

Az eladott motorkerékpároknak közel kétharmadát a Puch-BMW képviselő forgalmazta! — Az autóképviselők 3868 személy- és 295 teherautót adtak el hat hónap alatt.

Opel, DKW, Fiat, Steyr a lista élén!

A félévi autóeladási statisztika a kamleszállítás megindította fellendülés jegyében áll: 3868 kocsit adtak el képviselőink hat hónap alatt és ezzel messze túlszárnyalták a tavalyi első félévi 1949 darabra rúgó rekordeladást is! A lista élén, mint rendszeren, az összes kocsi kategóriákban választékkal rendelkező Opel fekszik 1377 kocsival, míg a második helyet a tulajdonképpen csak egyetlen kocsi típusal rendelkező DKW foglalja el 527 darabral, míg eladásiával, Fiat 323 darabjával szemben, amiben jelentékeny állami szállítást is foglaltat. Pompás iramban tört az idén előre Steyr, mely 303 kocsival a lista 4-ik helyét foglalja el. A tavalyi óta tartó Steyr előretörés oka nem utolsó sorban, a nagyszerűen bevált Steyr 55 típus egyre fokozódó népszerűségében rejlik, bár a 220-as típusú Steyr középkocsik is jelentékeny számban találtak gazdára. Mercedes Benz eladásai után Adler (252), Ford, majd Wanderer (126) következnek a listán, de jelentékeny számban vannak képviselve a Hansa, Hanomag, BMW, Austin, Buick, Citroen és Peugeot eladások is.

A teherautóeladások is lassanként lendületbe jönnek. Az eladott 295 darab teherautó, szemben a tavalyi félévi 128 darabral, reméli engedi, hogy lassan csak el fogjuk érni az 1929. évi első félévi 575 darabos rekordforgalmát.

És végül lássuk a motorkerékpárok eladási statisztikáját. Az első félévben gazdára talált 1007 motorkerékpár, mely kvantum bizony jelentős mértékben elmarad még az 1929 első félévi 1976 darabos rekordeladástól, de a tavalyi első félévi 814 darabral szemben mégis

emelkedést jelent. A lista élén már-már tradicionálisan ismét a Puch eladások állanak, ezúttal 325 darabral, a második helyen fekvő Méray-Puchok előtt, melyekből hat hónap alatt 205 darab talált megelégedett gazdára. A harmadik helyet a hónapokig tartó szállítási nehézség ellenére is, Zündapp tölti be 181 darabral, míg a negyedik helyen a csak nagyobb típusokkal felvonuló BMW-masínakat találjuk 63 eladott géppel a második évnegyedben feltört DKW eladások előtt, melynek 39 darabot kitevő kvantumát két gép kivételével, a második évnegyedben adta el a végre ismét „beledolgozó” képviselő. Erősen sújtják a behozatali nehézségek az NSU és Victoria eladásokat, hiszen nagyobb kontingens esetén ezen márkák kiváló minőségükkel sokkal előkelőbb helyet foglalnának el az eladási listán. Kétségtelen, hogy a piacot a Puch-BMW képviselő uralja, hiszen az összes eladott gépeknek közel kétharmadát a Puch, Méray-Puch és BMW eladások teszik ki.

A Puch-BMW képviselő gyártmányainak minden hengerűrtartalom típusú felölölő választékával, két és négyütemű sv. vagy ohv. típusainak láncos és kardános, hátsórúgós és anélküli változataival ügyszólván minden izlés maradéktalan kielégítését biztosíthatja. A cég sok évtizedes multja, berendezkedése, szervezete és gyárainak presztízse, mind kifejezésre jut ebben a nagyszerű üzleteredményben.

A Volkswagen-gyár prései, melyeket Ave városában készítettek, immár elkészültek. A prések 8 méter magasak, súlyuk 150.00 kilogram!

Országos Kismotor Csillagtura

Abszolút győztese

MÁTRA 100

Vágai István vezetésével.

Abszolút második

MÁTRA 100

dr. Zsótér Bertalan vezetésével,

a LEGNEHEZEBB távon, 543 km-en 3 Mátra 100, a leghosszabb utvonal startjánál, 3 Mátra 100, a célban, 100%-os üzembiztonság

Gyártja és forgalomba hozza:

URBACH LÁSZLÓ

VI, SZENT LÁSZLÓ ÚT 11

Kérjen ismertetést az elismert legjobb vizsgamentes kismotorról



OPEL BUICK

EREDETI ALKATRÉSZEK

JÁRITZ - tól

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



ALUSIL

DUGATTYÚK

Kiváló tulajdonságai:

1. Magas szakító szilárdság.
2. Jó csúszóképesség.
3. Nagy keménység és kopási szilárdság.
4. Kis hőátágulás.
5. Jó hővezetőképesség.
6. Csekély súly.

280 az új típus

Vezérképviselő: SZILÁRD BÉLA
BUDAPEST, VI, NAGYMEZŐ UCCA 15

Mit „érez” az automobil nagy magasságban?

Ki nem hallott még azokról a problémákról, melyekkel a nagy magasságban haladó repülőgéppel kapcsolatosan kell megoldani? Annyit hallani a pilóta és az utasok oxigénálcáról, a ritkább levegő okozta élettani megnyilvánulásokról és azokról a műszaki berendezésekről, mely egyetemesen azt célozzák, hogy nemcsak az utasok, hanem a motorok is „jól érezzék” magukat a több ezer méteres magasságban. Azt azonban kevesen tudják, hogy ugyanezek a problémák merülnek fel — ha ugyan kisebb mértékben is — akkor, amikor kocsinkkal a nagyobb magasságokban levő hágókat gyűrjük le. Mert hiszen az oly népszerű Grossglockner is harmadélezer méternél magasabban fekszik a tengerszint felett, ami olyan magasság, hogy a legjobban nevelt motor is megérzi.

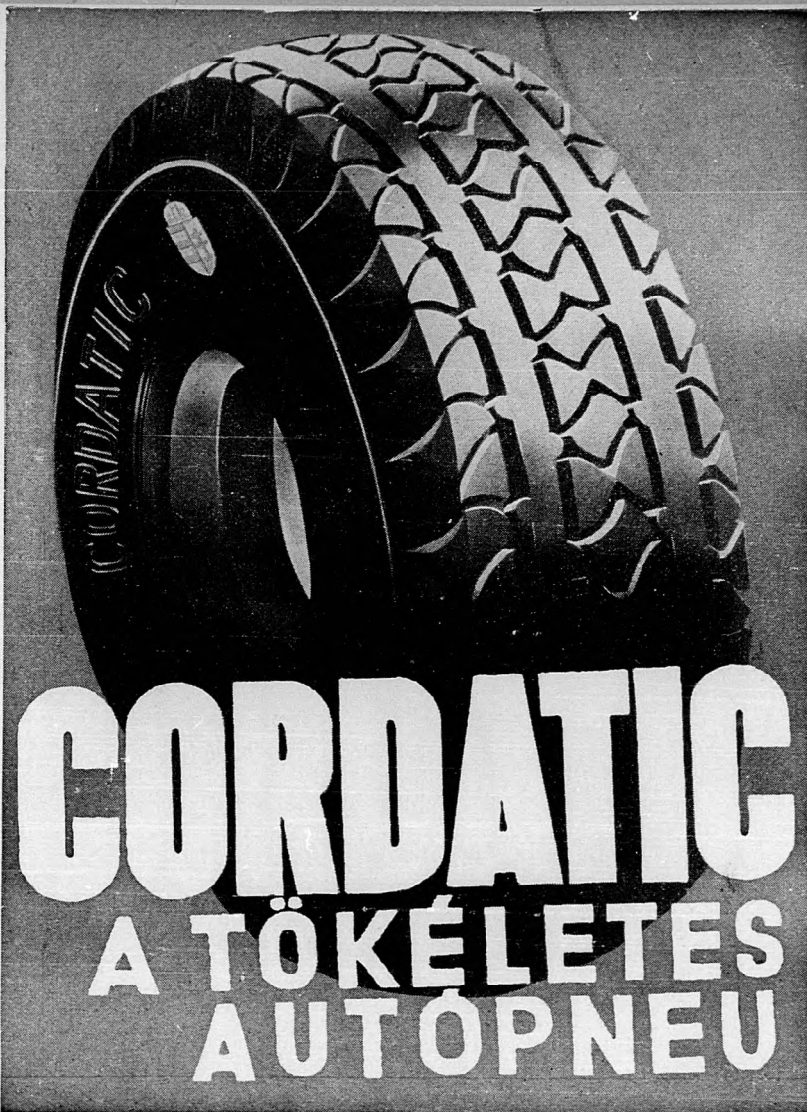
Aki már járt hágókon, az észrevette, hogy bizonyos magasságban a kocsi kezd kissé „furcsán” viselkedni, a legfeltűnőbb az, hogy a motor nem húz annyira és feltűnően „lustábbá” válik. Nem szabad ezen csodálkoznunk, mert természetes dolog. Minél nagyobb ugyanis a tengerszint feletti magasság, annál jobban csökken a motor teljesítménye. Pontos lécpadmérésekkel állapították meg, hogy a tengerszint magasságában — például — 60 lóerőt teljesítő motor 300 méteres magasságban már csak 58 lóerőt ad, 1500 méter magasan pedig kerek 10 lóerőt veszít, a Stelvio hágó magasságában pedig motorunk eredeti munkateljesítményének alig 75%-át adja.

Nem nehéz megérteni ennek a munkateljesítmény csökkenésének az okát. Minél magasabban járunk a tenger színe felett, annál ritkább a levegő. Minél ritkább a levegő, annál kisebb a súlya, annál kevesebb oxigén van benne. A hengerek tehát kevesebb levegőt és vele kevesebb oxigént színpantlanak, a robbanás energiája tehát kisebb, mert a munkát nemcsak a beszívott benzingáz adja, hanem a levegő oxigénje is, mely nélkül a gáz elégetése lehetetlen.

Az aviatikában kompresszorokkal segítenek, a sűrítő berendezés nagyobb mennyiségű levegőt és benzingázt juttat a hengerekbe, tehát kiegyenlíti a levegő ritkulása okozta erővesztéséget.

FURCSA JELENSÉGEK A MAGASBAN.

Nagy magasságokban, tehát a háromezer méteres régió határán néha egészen furcsa és megmagyarázhatatlannak látszó jelenségekkel találkozunk az automobilista. Így például nagy nyári melegben néha igen különös hatásokban nyilvánul meg az, hogy az üzemanyag a magasság alacsonyabb nyomásában jobban párolog és forráspontja lényegesen leszáll. Előfordul, hogy az olyan kocsikon, ahol a benzincső közel van vezetve a kipufogórendszer mellett: felforr a benzín. Ilyenkor a benzincsőben gázbuborékok képződnek, melyek az üzemanyag szabad folyását gátolják, a motor benzínhiány tünetei között áll le és néhány perccel



CORDATIC A TÖKÉLETES AUTÓPNEU

később — mire a benzincső lehűlt — titokzatos módon újra beindíthatjuk.

Sokszor tapasztaltuk, hogy ha a hágó tetején leállítjuk a motort, az alig akar újra megindulni. Ennek oka sem titokzatos, egyszerűen túl zsírossá válik a keverék, mert a forró karburátorban annyira párolog az üzemanyag, hogy a beszívott kevés oxigénhez képest túl sok a benzingáz.

A hűtéssel is furcsa tapasztalataink vannak. Nem értjük, hogy bár hűtőhőmérőnk a forráspontnál alacsonyabb hűtővíz hőmérsékletet mutat, mégis felforr a hűtővizünk. Ennek okát is a magasságnak, illetve az ott uralkodó csökkentet légnyomásnak kell betudni. A víz ugyanis a tengerszint felett forr 100 Celsius foknál, minél magasabban vagyunk, annál jobban száll le a forráspont. A Grossglockner tetején például ezért nem kapni babfűzeléket, mert a víz ott olyan alacsony hőmérséklet mellett forr, hogy két napig is főzhetnék a tarkababot, amíg az táplálkozásra alkalmas puhaságúra nem esednek. A légnyomás csökkenése okozta forráspont csökkenésen könnyű segíteni: egyszerűen a télen használt glicerines-glikolós (és nem borszeszes!) fagymentesítő folyadékat visszük hűtőnkben túrakirándulásra. A fagymentesítő folyadék

ugyanis nemcsak hűtővizünk fagyáspontját csökkenti, hanem emeli annak forróját is.

HUMOROS JELENSÉGEK.

Vannak, akik kísértetiesen humoros jelenségekkel találkoznak hágótúráikon. Így például azok, akik légpárnán ülnek azt tapasztalják, hogy minél magasabban járnak, annál domborúbbá válik a légpárna, annál magasabban ülnek. Hogy a légpárnában levő levegő a külső nyomás csökkenésével kiterjed és térfogata nagyobb lesz: nem kíván bővebb magyarázatot. Ugyanez magyarázza azt a furcsa jelenséget is, amikor a poggyászban levő teli fogkrém tubus látszólag minden ok nélkül felhasadik és szétdurran.

Kocsink fekvése is megváltozik nagy magasságban, különösen fordulókban viselkedik megmagyarázhatatlan (?) módon „másképpen”. Hát nem is olyan megmagyarázhatatlan ez, mert hiszen ha a garázsban, mely rendszerint nincsen a hágók tetején azt az előírt 1.6—1.8 atmoszférát nyomattuk bele a tömlőkbe, úgy mire a Stelvio tetejére értünk, a nyomás ennél jóval magasabb és a gumik rendkívül kemények lesznek.

Kozma (500 BMW) hatodik lett az Europa Grand Prix-n!



Együtt ülünk a belgiumi Európa Grand Prixről hazatért Kozma Bandival. A kávéházi asztalon belga sportlapok kiterített lepedői meg fényképek a nagy motorszatóról, melyben Kozma 500-as kompresszor nélküli, szupersport BMW masinája kategóriájában közel 133 km-es átlaggal 6-ik helyezést ért el kategóriájában! Ragyogó fegyvertény ez, hiszen Kozma előtt olyan nevek végeztek, mint a két gyári BMW-menő győztes Meier és Krauss, meg az olasz Serafini Gilerájával, az angol Ginger Wood, aki ezúttal mint gyári FN-menő startolt és a holland BMW-menő Bock, az egyetlen privátmenő, aki Kozma előtt végzett. Bock viszont már negyedik versenyt futotta azzal a masinával, mely Kozmának testvérgépe volt, a magyar bajnok számára azonban még nagyon sok titkot rejtgetett...

— Ilyen elményben — meséli Kozma Bandi — még nem volt részem: az Európa elitjéből rekrutálódtam, valóban nemzetközi mezőny, a sajátos pálya nyújtott gyors fordulóival, sokáig emlékeztetések maradnak. Itt azután lehetett tanulni, volt hol és volt kitől! Hiszen ott voltak a mezőnyben a királytengelyes, kompresszoros BMW-ék Meierrel és Kraussal, Serafini 4 hengeres, kompresszoros, királyláncos, vízihűtéses Gilerája, no meg az FN-menők két állóhengeres, kompresszoros gépeikkel! A gyári BMW-kkel, az olaszsal, meg Wood FN-jével nem tudtam lépést tartani, kimagasló klasszisok ezek, akiknek gépeik is jóval gyorsabbak voltak az én derék nyomórudas, kompresszor nélküli masinámnál, melynek felső sebességhatára 175 km. között lehetett, de ezt a sebességet gépem valójában nem tudta kifejteni, miután a gépen eszközölt gyári változtatások hatásait eléggé nem ismerve, a gépet nem tudtam tökéletesen beállítani. Kestem is az érkezésnél, szerelőm sem volt, úgyhogy a verseny előtti napon bizony csak éjjelkor kerültem az ágyba. Negyeddízenegyig a gépen dolgoztam, utána másfélórát bőrruhámat piscoltam... Nagyon drukoltam, hogy úgy járok, mint két

G y ő z t e s e k :
Meier (500 BMW),
Mellors (350 Velo-
cette) és Kluge
(250 DKW)

estendeje az Eilenriedén, ahol ugyanebben a bőrruhában nem akartak starthoz engedni... Képzeltethő, hogy két év leforgása alatt bőrruhám még tarkább lett, amiről a tréningeken szememetől eső is gondoskodott...

— Érdekes, hogy a többiek esőben nem treníroztak! Én azonban dolgoztam és jó útmemóriámnak hála, 14—15 tréningkör árán elég otthonosnak éreztem már magam a 14.5 km-es, általában 8 méter, de helyenkint csak 6—6.50 méter széles, rendkívül gyors cirkuiten, melynek útburkolatát bitumen, bitumak és beton képezte.

— Startnál a harmadik sorba kerültem, a kiugráshoz jó „utiterrel” gondoltam ki, sajnos, előttem az egyik olasz gépe keresetbe állt és én tökéletlenül hagytam el a starthelyet... Itt, a belga sportlap versenybeszámolójából is kiderül ez: az első kör helyezési sorrendjében még sehol sem vagyok, de a második kör végén már szerepel a nevem! De rakkoltam is ám az első körökben, hogy behozhassam starthátrányomat! Mikor azután már jobb helyen feküdtem, csak tisztességes végigmenésre törekedtem, kíméltem motoromat, hogy végig bírja a lávot. A kompresszoros gyári gépekkel mégsem szállhattam harcba! Párharcaimat a 250-es és 350-es kategóriából DKW és Velocette menőkkel vívtam meg, ezen kategóriák elővasai körülbelül ugyanazt az átlagot futották, mint én.

— A kategóriámban előttem végzett versenyzők közül egyedül a holland Bockkal vehettem fel a versenyt, sajnos, csak rövid ideig. Mint említettem, a startnál önhibámon kívül bentragadtam, utána azonban erősen „beleszálltam” és a 4-ik körben Bockot is előztem. Sajnos, motorom tökéletesen beállítása folytán ekkor kezdetű túlmelegedni, iramom csökken és Bock ismét elém került. A 4-ik körtől kezdve Bock gépe sokkal gyorsabb volt, mint az enyém!

— Az eső a verseny közben is többször eleredt, én a fagyban levő szárazabb részeket kerestem. Megfigyeltem, hogy rajtam kívül csak Meiernek jutott ez az eszebe, a többiek a csúszósan vágattak tova... Eredmény: a versenyzők 21 százaléka bukott!

Mi a véleménye Meierről, faggatjuk Kozma Bandit?

— Meierről? Starttól a célig vezetett... Meg még egy epizód: 6000 fordulattal, kb. 170 km-es tempót mehettam, egy ügyetlenes lejtőt felváltó, nyújtott, gyors fordulóban, jobb kezem és a sövény között alig lehetett másfél méter, de elég ahhoz, hogy Meier kompresszoros BMW-je ágyúgolyóként, vagy 190-el löjjön el mellettem... Bzzzz!... Megijedtem!

— Azok a francorchampsi fordulók! Hosszuk 5—600 méter, a bokrok miatt azonban csak 60—70 méteres szakaszokban tekinthetők át... De foltgázat veszik őket... Sőt, most már én is!

— Mert belejőm ám az ember ebbe is, csak el kell lenni a tudományt! Volt forduló, melyben a tréningben 3-ik fokozattal, 5000-es fordulattal mellett 130 km-t mentem. A versenyben azután, benn a bolyban, látva a többiektől, ráhúzza a collgázt, 170—175-el zúgtam keresztül... Amit a gép ment! Ugy éreztem magam, mint a Millenárison, megnyomott a forduló, noha teljesen sik volt... De muszáj volt menni! Hiszen 140-es tempóval a többiek elszaladtak mellettem elfektetett gépeiken... Nem volt más választásom, még jobban bedönteni a gépet és ráhúzni a gázt... És akkor nyomott a forduló... De ragadtam a többiekhez!

— Ezeknek a gyors fordulóknak a vételét azonban csak a verseny második felében tanultam meg teljesen, eleinte csak az éles fordulóban „éltem” és jó féktávolságaimnak vettem hasznát. Sokat, nagyon sokat tanultam és bár BMW-ék legközelebbi versenyül a Grossglocknernt ajánlották, ahol sikerek

NÉMETORSZÁG JÓ AUTÓUTAK

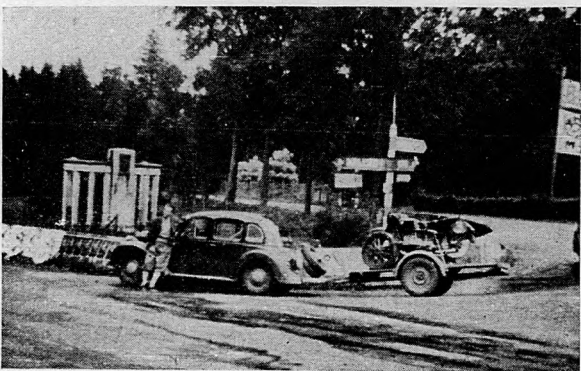


felvilágosítás - prospektus
NÉMET BIRODALMI VASUTAK
IDEGENFORGALMI IRODAJA
BUDAPEST, IV. VÁCI U. 3.

is mosolyoghathatnak reám, mégis a svéd GP-t választottam, ahol fokozott angol részvétel miatt talán ilyen helyezésre sem számíthatok ugyan, de feltétlen többet tanulhatok, mint a Glockneren!

— Hogy meg vagyok-e elégedve szerepléssel? Igen! He-lyesebben, most már igen! A verseny után erősen lógattam az orrom, mit fognak szólni otthon a 6-ik helyezéshöz, gondoltam... Herr Treutsch, BMW-ék versenymenedzserre vi-gasztalt meg: „Mit akar még, — mondotta, — hiszen első versenyét futotta ezzel a géppel! Talán csak nem jutott eszébe, hogy a kompresszoros gépeket is megverheti? Ne felejtse el, hogy a maga elé került egyetlen privátmenő Bock, immár negyedik versenyét futotta ezzel a géppel!” Igaza volt: nem is szűgyeltem azt a 3 percet, amivel megelőzött a hollandus...

— Ellenben örültem annak, hogy bár hosszú ideje nem motoroztam, mégis teljesen frissen érkeztem célba, aminek nagy része van a BMW hátsóvillárügőzésének. Sokat köszönhetek a Bosch-gyertyáknak, a Continental gumiknak és a Bosch-gyújtásnak, megbízható segítőtársaimnak. Nagy lányát éreztem azonban a szerelőnek és a rutinizott depósnak: depósom ugyanis oly izgatott volt, hogy még a köröket sem tudta jelezni...



Kozma teljes felszereléssel megérkezik Francorchampsba.

— Ad depók! Nagyszerűen voltak megszervezve! Shelték például minden depóban külön tankot helyeztek el, melyen kívülről mérce jelezte a nivót. A tankok két csappal voltak ellátva, mikor a versenyző leadta a jelzést, kinyitották a felső csapot úgy, hogy tankoláskor csak az alsó csapot kellett megnyitni.

— Pomposak voltak az eredményjelző-táblák, melyek a depók fölött elhelyezve, a szemközti lévő két óriási tribün közönségét mindenkor híven tájékoztatták a verseny pillanatnyi állásáról. Minden kategóriának 2—2 táblája volt. Egyiken fölfelé húzott, startszámmal ellátott szalagokkal jelezték az



Az Európa GP helyzetmutató táblái.

egy-egy versenyzők által lefutott körök számát, a másikon két körönként közölték a három élvonal idejét... Izgalmas küzdelmek képet regisztráltak ezek a táblák...

— És végül a közönség? Francorchamps kis helység, legközelebbi nagyváros 42 km-re Liège. A közönséget szállító autóbussok, autók és motorkerékpárok tanulmányos elronn-lása délután 4 óráig tartott... De szép is volt!

Elhisszük Kozma Bandinak, amint lelkesülten mesélte elő-ményeit... Aznap bizonyára a Magyar GP-ről álmodott... Mi is...

Ime, az Európa Grand Prix részletes eredménye:

500 km-ig. (Táv 28 kör.) 1. Meier (BMW) 2:39:25.6 mp. Átlaga 152.8 km. 2. Serafini (Gileria) 2:45:08.2 mp. 3. Krauss (BMW) 27 körrel. 4. G. Wood (FN) 26 körrel. 5. Bock (BMW) 25 körrel. 6. Kozma (BMW) 25 körrel. 2:48:57.5 mp. Átlaga 132.7 km. 7. De Ridder (BMW) 25 körrel. 8. Charlier (FN) 24 körrel. 9. Goffin (Norton) 23 körrel. 10. Joske (FN) 21 körrel.

Leggyorsabb kör: Meier (BMW) 161.96 km átlaggal.

350 km-ig. (Táv 26 kör.) 1. Mellors (Velocette) 2:42:57.1 mp. Átlaga 138.9 km. 2. Stanley Woods (Velocette) 2:43:06.5 mp. 3. Fleischmann (DKW) 2:47:28.3 mp. 4. Whitworth (Velocette) 2:49:21.7 mp. 5. Thomas (Velocette) 2:49:34.1 mp. 6. Didier (Velocette) 4 körrel. 7. Jensen (Velocette) 21 körrel.

Leggyorsabb kör: Grizzly (Sarolea) 152.23 km átlaggal.

250 km-ig. (Táv 24 kör.) 1. Kluge (BMW) 2:36:13.7 mp. Átlaga 133.7 km. 2. Petruschke (DKW) 2:40:17.7 mp. 3. Rosetti (Benelli) 23 körrel. 4. Soprani (Benelli) 23 körrel. 5. Moore (DKW) 22 körrel. 6. Gableur (DKW) 21 körrel. 7. Simons (DKW) 21 körrel. 8. R. Meier (DKW) 20 körrel.

Leggyorsabb kör: Kluge (DKW) 143.2 km átlaggal.

Az 500-as győztes Meier (BMW) starttól célig vezetve nyerte versenyét. A 350-es csoportban a fölényesen vezető DKW-menő Wünschét szögdefektus fosztotta meg a biztosnak látszó győzelemtől, míg Kluget (250 DKW) Tenni (Guzzi) defektusa juttatta az élre.

APRÓSÁGOK

KdF-szolgálati kocsik üzembelvezéséről kapunk híreket. A komplett, speciális szer-zésekkel felszerelt műhelykocsiban elhe-lyezést nyert a KdF-kocsik motormetszete is. A kocsik segítségével a hivatalos KdF-szervizek kiképzését óhajták előmozdítani.

Hollandiában két éven belül az összes autók szilánkmentes ívvel kell felsze-relni.

Német statisztikusok szerint az újraindu-lással kereszteződő ú.n. stopp-utak beveze-tése felette előnyösen érzeti befolyását a csökkenő baleset-statisztikában.

A németországi autóműve-kocsikat hite-lestett tachométerrel látták el, miután az elvontatás költségeit a távolság szerint állá-pították meg.

A brandenburgi kerület ugyancsak taka-rékosnak bizonyult: a KdF-kocsik jövőévi Brandenburg kerületi kontingensét a leta-karékosabb spórolók máris kimerítették!

Franciaországban 25 motorkerékpár-gyár 187 típusal osztók az évi 10,000 darabos produkción. Legtöbb, számszerint 50 típus, esik a 350-es kategóriára, 42 a 100 km-es hengerűrtartalmú gépekre. Peugeot 20, Ma-tiocéaire 18, Tenoi és Magnat-Debon 15—15, Monet Goyon és Kochler-E-coffier 12—12 mo-dellét gyártanak. A modellek zöme egyhen-geres típus, de 13 kéthengeres modell is van, élükön Guome-Rhoneal.

Campbell kapitány a Brooklandson átvette egy katonai motorkerékpár-osztag kiképzé-sének vezetését.

Jól tudjuk, hogy a DKW-gyár SS-verseny-gépeit néhány év óta tehetséges privát-menőknek is rendelkezésre bocsátja, akik egyre növekvő számban az ország gyári konkurenciában is derekasan megállják helyü-keket. A DKW-gyár azonban gondját is viseli ezeknek a versenyzőknek és a nálunk is jól ismert egykori versenyző, Geiss vezetésével külön versenyszolgálatot állított be ré-szükre. A versenyszolgálat műhelykocsija versenyről-versenyre kíséri a DKW privát-menőket, akiknek a kis Geiss valóban gond-jukat viseli. A kocsin minden alkatrész raktáron van, a legjobb versenyszerelő-k már a tréningeken is a DKW privátmenők rendelkezésére állanak!

A párizsi autóbüzforgalomban ma már csak feltételes megállóhelyek vannak. A fel-szállók tehát úgy tartoznak várakozni a megállóhelyen, hogy az autóbüsz vezetője észrevehesse őket, a leszállók viszont csengő-jellel közlik szándékukat a vezetővel.

Az augusztus 21—26-ig Salzburg környé-kén megrendezésre kerülő nemzetközi hat-napos triálzon az angol nemzeti csapat tag-jaul Rowley (AJS), Jeffers (Triumph), Brit-tain (Norton) és Flook (Norton old.) van kiszemelve. Hogy az angolok mennyire ké-szülnek erre a versenyre, mi sem jellemzi jobban, mint az, hogy az egyik angol gumigyár külön gumiprofílt tervezett a nagy triálra.

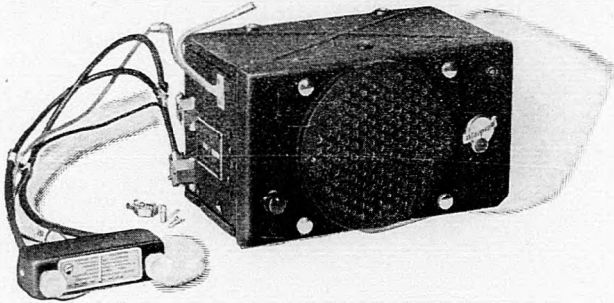
A francia motorkerékpár-gyártás hét év alatt évi 44,000 darabról 10,000 darabra esett vissza, ami érthetővé teszi az 530,000 darabos francia motorkerékpár-állomány stagná-lását is. A „Motor Revue” érthető fájdalom-nal tárgyalja ezt a körülményt és rámu-tat arra, hogy Németországnak az idej évi végére 2 millió motorkerékpár-parkja lesz! Már pedig, folytatja a cikkíró, ha lakosság számát is figyelembe vesszük, úgy Francia-országban kerék egymillió motorkerékpár-nak kellene lennie!

Buick gépkocsikat is taktáról szállít
OPEL-BUICK vevésképviselet
NEMZETKÖZI GÉPKERESKEDELMI R.T. V. VÖRÖSMARTY-TÉR 4.

Blaupunkt autó-rádió 7A79

A 7A79 típusú BLAUPUNKT Autosuper külsőleg kicsi ugyan, de teljesítménye egyenrangú a legtekélyesebb házi Super gépekével, mert hiszen 7 lámpás, 6 rezgőkörös rádióról van szó. Az elhalkulást kiegyenlítő állomása és nagy érzékenysége folytán az állomások még rossz, vagy kedvezőtlen vételi körülmények között is, menetközben a kocsiban jól hallhatók. A készülék acélháza van beépítve, vagy a külső mechanikai behatások ellen megvédi.

A kapcsolólórcs tartalmazza a legújabb BLAUPUNKT rendszerű, megvilágító állomás-skálát. Ezzel történik a készülék be- és kikapcsolása, az állomáskeresés és a hangerő be- és szabályozása. Beépíthető akár a szerelvényfalba, ez alá, vagy más kényelmes elérhető helyre felszavarható. A kapcsolólórcsok kulcseszerű kiképzésük folytán kihúzhatók, lýmódom megakadályozzák a rádió illetéktelen használatát, a garázsban vagy parkhelyeken.



A beépítést csak megfelelően képzett és gyakorlott szakemberek végezhetik el. A vevőkészülék kis terjedelme, amely hangszórával együtt csak 290 mm hosszú, 170 mm magas és 167 mm mély, lehetővé teszi, hogy még a legszűkebb térvizonyok között is kényelmesen elhelyezhető.

A ramió fogyasztása annyira redukált, hogy a vevőkészüléket, amelyet a kocsit indító-akkumulátorja táplál, akkor is bekapcsolva tarthatjuk, ha hosszabb út után, pihenés közben zenét akarunk hallgatni. Ez az áramtakarékos fogyasztás kisebb, mint egy normal autófényszóróé. Ebben közrejátszanak az újszerű acélesővek, a kitűnő vibrátor és a készülék minden egyes részének jól át gondolt méretezése. A BLAUPUNKT-Autosuper 7A79 szállítható 6 és 12 Voltos kivitelben.

A hangszóró épp úgy, mint a többi BLAUPUNKT-készüléknel, meglepően egyenletes, bőséges és zengzetes hangon szólal meg. A dinamikus hangszóró fejlődésének felső fokát képviseli. Természetes és amellett felfokozott teljesítményével még erős külső zörejek mellett is a leadás kitűnően hallható. Egy további második hangszóró is hozzákapcsolható, amelynek ára csinos faburkolatban 150.— P. Miután a mikrofon körjáratí és körutazási autóbúszoknál, motoresónakoknál szokásossá vált, ezért természetesen a készüléken mikrofon-csatlakozást is találunk. Ezekkel a kiegészítők berendezésekkel — külön hangszóró és mikrofon — a vezető az utasokkal minden megerőtetés nélkül, jól meg tudja magát értenni.

Az árnyékolás szükségése a gépkocsin a minimumra csökkent. A készülék tökéletes árnyékolásának köszönhető, hogy az antenna gondos beépítése és szakcsűri felszerelése mellett vételi zavar nem keletkezik. Minden vevőkészülék jó és zavartalan működésének előfeltétele a megfelelően megszerkesztett antenna. Ami a házi-

rádióra fennáll, az fokozott mértékben vonatkozik a haladó gépkocsiban való rádióvetésre. A BLAUPUNKT Művek az idén háromféle antennát szerkesztettek. Minden kocsinhoz rendelkezésre áll tehát megfelelő antenna, amely a legjobb vételi lehetőségeket biztosítja. Az ismert BOSCH-alyáz szalagantenna, mindkét teleszkópszerű kihúzható pálcá-antenna, a tető és oldalsó pálcá-antenna a kocsira van felszerelve.

Az első rezgőkör különleges, tökéletesített behangolása miatt a készülék külső, zavaró hatásokkal szemben a lehető legmesszebbben érzéketlenre vált, de ezáltal a lehető legjobban kihasználhatjuk a vételi lehetőségeket és lényegesen leszállítottuk a kellemetlen és zavaró zűgást még akkor is, ha nappal kisebb energiájú adó-állomást fogunk.

Közelebbi felvilágosítást ad a BLAUPUNKT-Autosuper készülékről: BOSCH ROBERT korlátolt felelősségű társaság, Budapest, V., Váci út 22-24. Telefon 292-338.

Előgyújtás - helyett!

Az Automobilizmus című közlöny legutóbbi száma ismét szerény lapunkat foglalkozik. Hogy választunk nem Előgyújtás rovatunkban adjuk, annak nem az oka, hogy az Automobilizmus szerint „sok az előgyújtás”, hanem egyedül annak tudható be, hogy jelen számunk vezető cikkében sokkal fontosabb kérdésekkel kell foglalkoznunk, mint ifjú laptársunk mellébeszéléseivel.

A magunk részéről az ügy érdemi részét azzal zárjuk le: csűrés és csavarás, a szavak forgatása helyett valjának nyíltan és férfiasan színt. Helyeslik vagy nem helyeslik, azt, hogy a KMAC az idén még egyetlen (!) versenyt sem rendezett? Ha helyeslik, úgy ez az állásfoglalás minden kommentár nélkül is mindent elárul. Ha nem helyeslik, úgy pedig ne harapjanak bele abba, aki a nemzetvédelmi jelentőségű magyar motorsport érdekében próbálja felrúzni a KMAC-ot hűdéses tespedéséből.

Ami pedig cikkeink stílusát illeti, az „inkriminált” pelenkafestő szó nem szargonkifejezés, hanem Szabó Dezső cgyából pattant. Aki pedig a ma élő legmagyarabb író akkor is, ha szerényen megelégszik kettős név helyett az egyszerű magyar névvel. Tőle vettük kölcsön — hiszen tőle kölcsönöz ma mindenki — ezt a kifejezést, nem pedig holmi Szeiffensteiner Salamontól. Megértenők laptársunk telháborodását, ha mondjuk trafik helyett traifot írunk volna. De nem tettük, mert mi — nem trafikálunk.

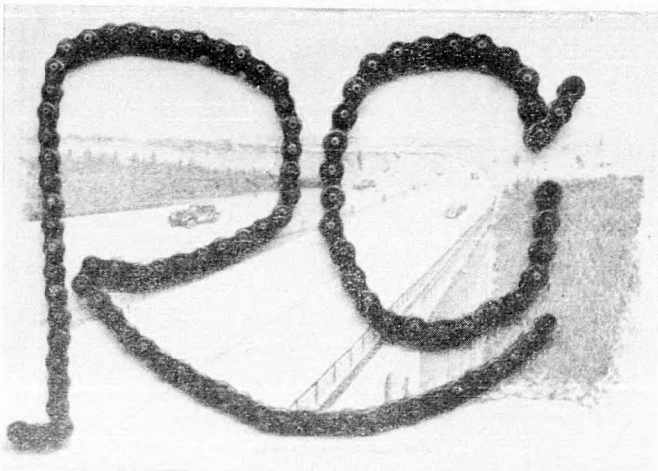
K. J.

Fleischmann (350 DKW) a francia Grand Prix hőse

Legutóbbi számunkban már beszámoltunk a Reims mellett lefutott francia auto GP lefolyásáról. A versenyt, mint emlékeztet, Müller nyerte meg Auto Union-kocsin 169 km.-en felüli rekordtalaggal. A francia GP azonban az Auto Union számára soha el nem ért diadalsorozatot eredményezett, amelyben a DKW-menők a motorkerékpáros futamok során a 250-es és 350-es kategóriában is diadalra vitték a négykarikás versenystálló színeit!

A 250-es kategóriában Kluge (DKW) vitte el a pálmát 125.062 km.-es átlaggal délafrikai márkatársa, Moore és a luxemburgi DKW-menő Simons előtt. Az 500-as kategóriában, miután a kompresszoros gépeket a versenyből kizárták, a BMW-menők távollétében az angol White (Norton) győzött 135.783 km.-es átlaggal, de átlaga elmaradt a 350-es győztes német Fleischmann (DKW) 136.737 km.-es átlagától, aki starttól a célig vezetve szerezte meg a francia GP abszolút győzelmét. A 350-es csoport második helyére az angol Mellors (Velocette) futott be, aki ádáz párbajban utasította a 3-ik helyre DKW-menő honfitársát, Andersont, a kit két másik angol Whitworth (Velocette) és Thomas (Velocette) követett a célba.

Eredeti angol RENOOLD-COVENTRY láncok



MINDEN SZAKUZLETBEN KAPHATÓK!

SEBESSÉGMÉRŐJÉT

megjavitja: **ÓRAGYÁR**, Tömő ucca 26

MI ÚJSÁG, HÉBLI ÚR?

— A Steyr-Puch cég futballesapatának újabb sikeréről számolhatok be, miután barátságos mérkőzés keretében erős és szép küzdelem után 5:3 gólarányban győzte le a Hubert és Sigmund cég csapatát.

— *Mi lesz a svéd Grand Prin, Hébli úr?*

— Ma beszéltem Kozmával, feltétlen elindul a Malmö melletti Saxtorp körüli augusztus 6-án lefutásra kerülő versenyen. Kozma 500-as BMW gépén vesz részt, míg a másik magyar résztvevő Döry Antal 350-es királytengelyes NSU gépén áll starthoz Malmöben.

— *Mit tud, Hébli úr, a Hatnapos trial magyar előkészületeiről, hiszen alig három hét van még hátra?*

— Előkészületek vannak, igaz ugyan, tavaly is voltak... Reméljük, az idén jobb lesz a helyzet! Az intern használatra készült tervek szerint a magyar ezüstváza csapatot Kozma (500 BMW), Lukavecz (500 NSU) és Pathó (NSU old.) összeállításban szeretné a KMAC indítani, ha az indításukhoz szükséges fejenként kb. 250 pengő (ebben a teljes el-

látás bennfoglaltatik) nevezési díjat össze tudja gyűjteni amaz „baráti társaságtól”, mely a kiküldetést attól tette függővé, hogy a csapat Pathó vezetésével mellett rendszeres tréninget folytasson. Másik magyar ezüstváza B) csapat kiküldési tervét a Zündapp-gyár által díjmentesen felajánlott, szerelőkkel és teljes gyári segítséggel rendelkezésre bocsátandó három masina ellenére is, sikeresen elhalogatta a KMAC... A Zündapp-gyár három szológépet ajánlott fel, melyek nyergében Mlinkót, Martineket, Czulybát, esetleg Hambachot látták volna szívesen. Miután azonban a nevezési díj fizetésének ily kedvező kiküldetési lehetőségek mellett sem akadt gazdája, az első nevezési határidő is lejárt, a tervből aligha lesz valami. Lehet kitalálni miért?

— *És mi van a magyar NSU-csapattal?*

— Abban az esetben, ha Lukavecz—Kozma—Pathó kiküldetés sikerül, úgy a saját költségén indul Döry Antal Lukaveczel és Pathóval magyar NSU-csapatot alkotva is résztvenne a versenyen. Ez persze, a jövő reménye.

— *Mit tud, Hébli úr, a szakmából?*

— Fiaték szerviztelepén izléses kis büfépavilon épült, ahol a szerviz közönsége kedélyes hangulatban várhatja meg a szervizmunkálatok elkészültét. Sör, vörstli, esemegék állanak majd igen olcsó áron a szerviz közönségének rendelkezésére! A megnyitón valamilyen nyien ott leszünk!

— *Hallom, Belgrádban is készül valami verseny?*

— Ugyvan, Szerkesztő uram! Mint emlékeztetes, a zágrábi jugoszláv GP útvonalát elmosta az árvíz, miéртis a versenyt most Belgrádba helyezték át, ahol szeptember 3-án kerül megrendezésre. Részünkről ezidőszertint Kozma és Döry indulása biztos!

— *Mi van, Hébli úr, a Bosch árjegyzékkel?*

— Most jelent meg a Bosch-cikkék nyári árjegyzéke, mely a Bosch-cikkék sokféleségéből főleg a nyári utazással kapcsolatos felszereléseket tartalmazza. Az árjegyzéket minden Bosch-szolgáltatónál megkapja, de az U 63912 m számúra való hivatkozással, ingyen és bérmentve megküldi a magyarországi vezérképviselet is. Tessék írni a következő címre: Bosch Róbert Kft., Budapest, Váci út 22—24.

— *Más szakmai hír?*

A Koppányi Miklós cég, tekintve, hogy a Németországban beépített 250 km-es motorkerékpárok behozatala nehézségekbe ütközik, ezt a hiányt úgy próbálja pótolni, hogy a 350 km. Victoria motorkerékpárokat becsátja a 250 km-eseket megközelítő árban vevőkönzsége rendelkezésére.

— *Viszontlátásra, Hébli úr, augusztus 15-én! Addig gyűjtsé csak a híreket! Arról már úgysis tudomása van, hogy a csepeli GP — elmarad... Honnan sejtelme?*

ORSZÁGOS SEGÉDMOTOROS CSILLAGTÚRA

*

A

Csepel 100

-as segédmotor a csillagtúra leghosszabb útvonalán 543 kilométer távolságon a legrosszabb útviszonyok között, 58.2 kilométeres, szenzációs átlagsebességet ért el.

A többi hét útvonalon hét első helyezett a

Csepel 100

Az összes tizenhárom helyezett között tizenegy

Csepel 100

Felelős szerkesztő és kiadó:
KRAMER JENŐ

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

Nagyon leszállítottuk

a 350 kcm-es O. H. V.

VICTORIA

á r á t

Ezt a gyönyörű, legmodernebb áramvonalas építésű, helyesen tokozott — hátsó lánc is —, lengőnyerges, 18 lóerős, 2 literes fogyasztású gépet luxus kivitelben az eddigi P 1937.— helyett fázisadóval, valutafelárral együtt — hitelbiztosítást nem számítunk —

P 1790.— ért adjuk

KOPPÁNYI

DESSEFFY U. 47. TELEFON: 110-824

Packard-Nash

Hivatalos szervice

ERDŐS TESTVÉREK

autobiljavító- és karosszéria-üzem
AUTÓKARBANTARTÁS

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

DEDICS TESTVÉREK

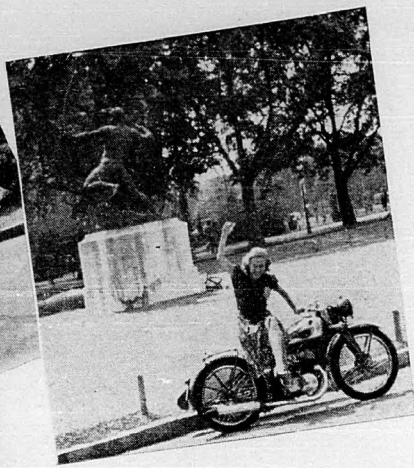
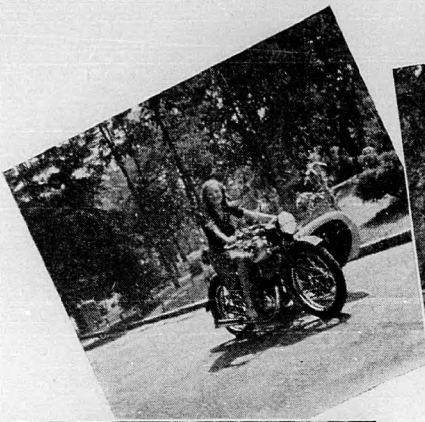
autójavító specialisták

HENGER ÉS FŐTENGELY KÖSZÖRÜLÉS

Edzett fogaskerék
és alkatrészgyártás

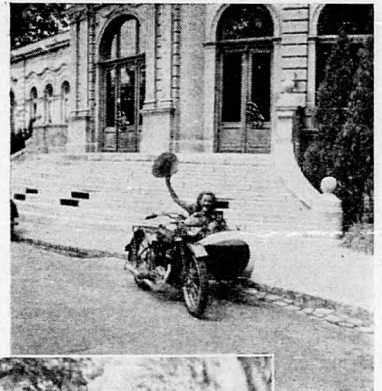
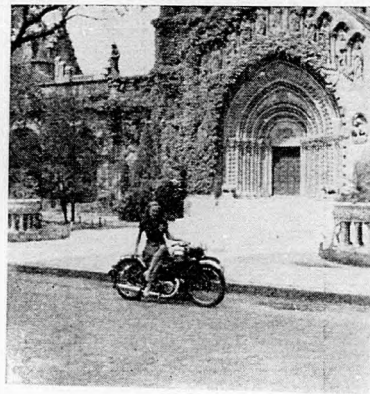
VIII., THÉK ENDRE UCCA 15. SZ.

TELEFON: 130-345



Kettős öröm
a vikingend a

NÉPMOTORRAL!



Gyártja: STADLER RT.

Képviselő: PAJOR IMRE, JÓKAI U. 21