

ÁRA 40 FILL.

AZ AUTO HAJDAN ÉS MA

VI. ÉVFOLYAM
12. SZÁM
1934. auguszt. 1.

AutóMotor

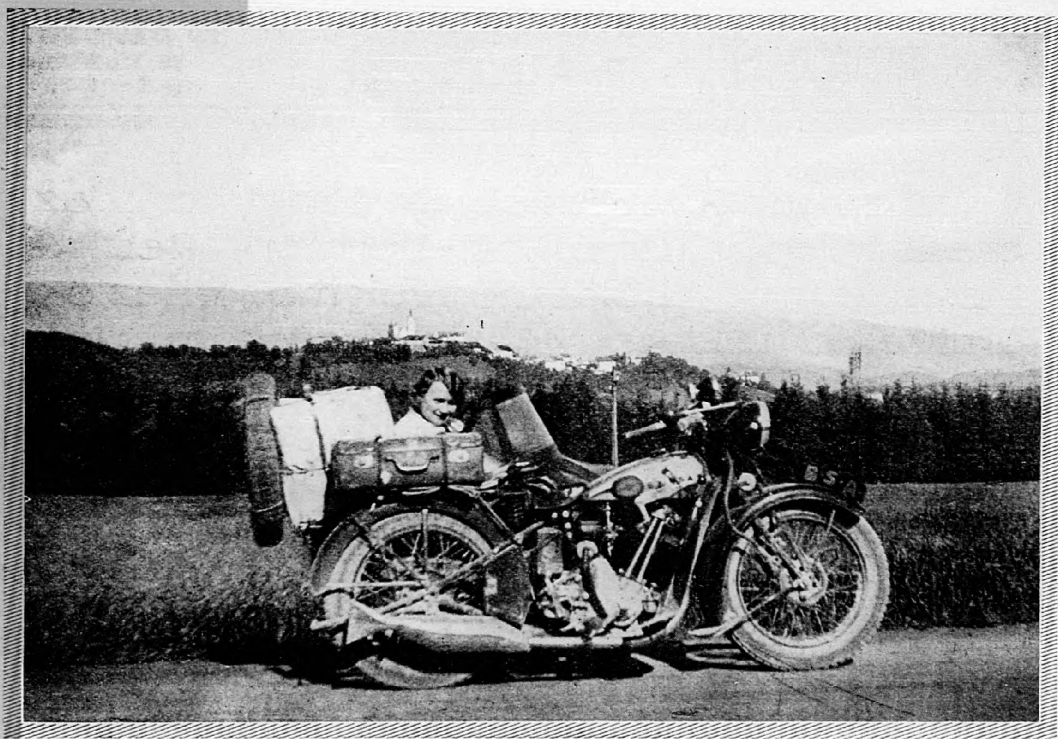
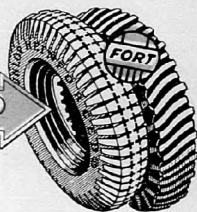
A LEGNAGYOBB PÉL.
DÁNYSZÁMU MAGYAR
MOTORSPORTLAP



ANGOL

DUNLOP

Képviselet: ATLAS RT.
VI Hegeđus Sandor-u.2.

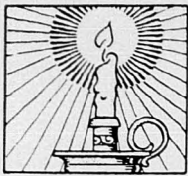


3628 km-es tura — 89 pengő üzemköltséggel

Gyönyörű nyári turát abszolált Heinrich Gábor 500-as ohv BSA oldalkocsiján, minden motor vagy gumidefekt nélkül futott be pontosan 3628 kilométert a következő útvonalon: Budapest—Wien—Semmering—Wörthi tö—Dobiacco—Cortina d'Ampezzo—Bolsano—Garda tö—Verona—Brescia—St.Gotthard hágó—Zürich—Arlberg hágó—Innsbruck—Salzburg—Linz—Wien—Budapest. A teljes 3628 km-es turán 6 kg. olaj, 160 liter benzín fogyott 89 P összerértékben. Hát nem a legolcsóbb és legteljesítképesebb turajármű az oldalkocsis motorkerékpár?



B. S. A.



Világos,

hogy tökéletes munkát csak tökéletes gépeken lehet végezni. Tekintse meg üzemenket.

Dedics Testvérek

motor- és automobil műhelye
Thék Endre utca 15 Telefon: 30-3-45

SEBESSÉGMÉRŐK

KILOMÉTERSZÁMLÁLÓK,
autóórák, autóműszerek szakszerű
JAVÍTÁSA

ÓRAGYÁR, Tömő-u. 26



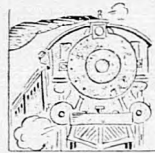
akkor sem tudja olcsóbban és tökéletesebben akkumulátor és világítási berendezését javíttatni, mint

BERTÁNÁL
VII., Kertész-utca 46.
Telefon: 41-5-30

Megérkeztek a legújabb típusu



motorkerékpárok — Mielgen leszállított áron! Vezérképv. Cserépfalvi Lovag-u. 2.



MEGJÖTT
a zipzárás
motoroskesztyű

OTTENREITER
IV., Petöfi Sándor-
utca 3. (Udvarban.)

Készítés javít

Indian Motocycles

magyarországi
vezérképviselete
ifj. SEIFRIED HUGÓ

Budapest, VI., Forgách ucca 10-14.
Telefon: 91-3-24, 92-9-92.
Gyári alkatrészek. Javitóüzem.



Zamecsnik

idei győzelmeinek

titka:

„SECURO“

**hengercsiszolás
dugattyú
ianckerek**

Sebességváltó alkat-
részek olcsón raktáron.

SECURO GÉPMŰHELY

VI., Izabella-u. 71.
Telefon: 11-7 82.

Értesítem az igen tisztelt vevőimet, hogy az eredeti Jap alkatrészek, Burman, Best & Lloyd, Sturmey küldemények megérkeztek, amivel a raktáramat kiegészítettem, úgy hogy az igen tisztelt vevőimet teljes szorított raktáramból tudom kiszolgálni. Friss angol John Bull pneuk és motorkerékpár alkatrész-gumik raktáron.

BIRÓ JENŐ

alkatrész és pneumatik raktára

BUDAPEST, VI., LISZT FERENC TÉR 2. SZÁM

OKTÓBER, NOVEMBER, DECEMBER, JANUÁR, FEBRUÁR ÉS MÁRCIUS HÓNAPOKBAN HAVONTA EGYSZER, 15-ÉN

ELŐFIZETÉSI ÁRA EGY ÉVRE 6 PENGÓ
KÜLFÖLDRE 10 PENGÓ.CSAK EGÉSZ ÉVES ELŐFIZETÉSEKET
FOGADUNK EL

AutóMotor

AZ EGYETLEN FÜGGETLEN
MAGYAR MOTORSPORTLAPKIADJA AZ
„AUTO-MOTOR” LAPKIADÓ VÁLLALAT
SZERKESZTŐSÉG ÉS KIADÓHIVATAL:
BUDAPEST, V., TÁTRA UTCA 4. SZÁM
HIVATALOS ÓRA: 9-12-IG
TELEFON: AUT. 224-07 és 107-68Postatakarékpénztári csekkzámla szám: 48.438
Folyózámla: Angol-Magyar Bank

VI. ÉVFOLYAM

BUDAPEST, 1934. AUGUSZTUS 1.

12. SZÁM



Az éremnek tudvalevőleg két oldala van, aminek megfelelőleg a magyar közlekedésügy legfelsőbb irányításának aranyérme is két oldalal dicsekedhetik: az egyik oldalra motorkeréki, a másikra autó van bevésvé. És folyik a játék, feldobják az érmet, ha fejre esik, úgy a motorkerékpárt ütik, ha pedig az írás kerül felül, úgy az automobilon nyomoritanak kettőt a magyar gépjárműközlekedés fejlesztése címén.

A motorkerékpár? Felemelték az útdójtát, a szerény 500-as oldalkocsis gép ma többet fizet, mint a négyüléses csukott autó és aki komoly, nagy, kéthengeres turagépet tart üzemben, az többet fizet érte bárcadíj címén, mint sok hatüleses nagy túrkocsi gazdája. Behozatali korlátozásokat léptettek életbe és amíg autóra minden további nélkül kiadják a behozatali engedélyt, addig motorkerékpárt behozni csak szerenésével és könyörgéssel lehet.

Az autó? Az egyik oldalon vámkedvezményeket adtak, bizonyos értékhatárig törölték a lukszusadóját, ugyanakkor azonban beavatkoznak az adófelülbőlőségek és bár a látszatadó intézményét miniszterek és vezetők-kek cáfolták, az autó gazdjának felemelték a jövedelmi adóját azon a címen, hogy „az autótartás költséges életmódra enged következtetni”.

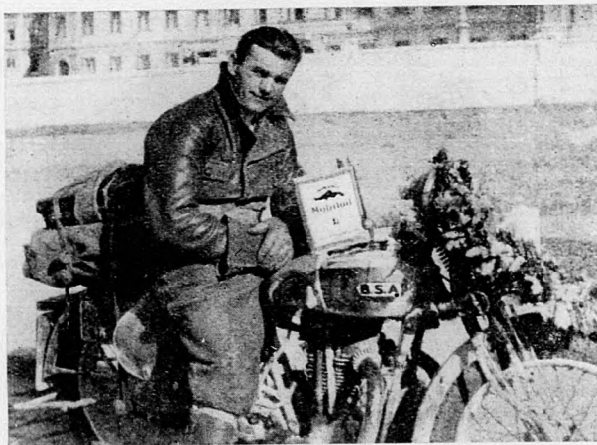
Mindennek eredménye? Bizonyos oldalról hangoztatják, hogy az állam legfrissebb célkitűzése szerint azt szorgalmazza, hogy a motorkerékpárosok autóra szálljanak át. Ezt célozza a horribilis útdójemelés és a többi tragikus rendelkezés. A motorkerékpáros azonban aligha tér át autóra, mert az autótartás még az alacsonyabb útdó mellett is drágább, a kétkerekes pedig azért szánta rá magát motoriklre, mert jövedelme nem engedi meg a négykerékű útkoptatást. De ha megengedné, akkor is csak félre iktatná be magát az autótulajdonosok listájába különös tekintettel az adóhatóságok félreérthetetlen álláspontjára.

Hogy ismét közmondás aranyigazságához forduljunk: még arra sincsen kilátás, hogy csöbörből vödörbe kerüljünk. Mert a motorkerékpár csöbörében fuldóklók nagyon is jól ismerik az autós vödör kátyúját és ha már bele kell fulladniok a régi csöbörbe, akkor legalább megtakaríthatják maguknak a költözködés felesleges munkáját.

Kilátás van megint arra, hogy Hartmann Luci „hozza” azt a külföldi gárdát, mely tavaly a Guggeren és a TTC versenyén elevenítette meg idehaza a nagy külföldi erőpróbák és klasszikus versenyek hangulatát. A Guggeren közönségeknek kapaszkodtak fel, hogy Buraallert és társait megnézzék, a sportbeli siker nem maradt el a hajdani legendás svábjegyi mítingek mögött. Hartmann ismét tárgyalt, a németek ismét hajlandók eljönni. Minden rendben lenne, ha akadna klub, mely a rendezést vállalná. A rendezést összes kockázataival együtt, mert hiszen kockázat még akkor is van, ha maga Nuvolari repesztene fel Alfájával a vén Guggerre. Vállalkozó szel-

lem azonban eddig nem akadt. És miért is akadna. Miért kockáztassanak a klubok akkor, amikor jutánuos esiligtúrák is roppant alkalmasak arra, hogy felkerüljön a karra az elnöki szallag, elhangozzanak a szépen kikalkalmazott tóztok, szóval mindaz, ami sport helyett hevíti a klubelnökök többségének szívét. Minek anyagiakat, munkát, energiát — ha ugyan még akad ihjesmi — áldozni komoly sportért, amikor az elnök urak fotográfjának hírlapi közlésére elegendő alkalom a veker-verseny is.

Érdekes és egyelőre titokzatos megmozdulásnak volt látható jele a KAMC minapi kecskeméti Autós Nagytáborra. Ahol mérész új eszmék vetették fel a fejüket. Ahol többek között először hangzott el a nagy nyíl-vesszőség előtt az óhaj, hogy az autós idegenforgalom érdekében haljon meg a triptik és a karné. Annjít haljunk idegenforgalomról. Budapest főrdővárost külföldi iródák, szép színes plakátok, sőt külföldi lapokban feleslegesen honorált cikkeket ajánlják a külföldinek akkora nekidurálással, mely mögött mákszemnyivé törpül a budai kiskocsmá idei libát propagáló fővárosnak minden lelkes gasztronómia igyekezete. Mindenki idegenforgalmi célokat tüzdél, a KMAC külön iródát nyitott és úgy halljuk, hogy a főváros idegenforgalmi vezetője snellzider kurzust vesz a német nyelvből, hogy a zengzetes magyar szón kívül legalább még egy vilámuvelven végzhessen kinyilatkoztatásokat minél hathatósabb eredmény elérése érdekében. De a legfontosabb körülmény, a triptik és a karné eltörlése eddig nem került napirendre. Pedig mennyivel több külföldi autós és motoros rándulna Magyarországra, ha nálunk is bevezetnék a tíznapos, vagy kéthetes triptiknélküli határátlépést — osztrák mintára. Kétségtelen, hogy a triptikforgalomból jövedelmet házó két magyar altruista alakulat, a KMAC és a Touring Club bevételei csökkennének, ezért nem valószínű, hogy megszülessen a sokak által áhitozott új rendszer.



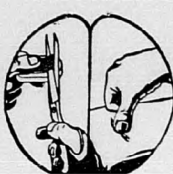
Lukavecz + BSA + Mobiloil = babékkossoru — amit a Alpenpokalfahrt is igazolt.



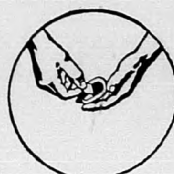
1. ábra.



2. ábra.



3. ábra.



4. ábra.



5. ábra.



6. ábra.



7. ábra.

Tanuljunk meg szabályszerűen gumit foltozni! Hogyan alkalmazzuk a tökéletes ragasztást eredményező Shaler foltokat?

Szögdefektes, vagy más okból lukas tömlőt szabályszerűen ragasztani — kevés motoros tud. Nem mintha valami felette nehéz művészet volna a gumiszerség, de vannak fogásai, melyeket el kell sajátítani, hogy a felrakott foltok ne csak ideig-óráig tartsanak. A régi módszer, a hideg ragasztás, folttal és ragasztóval, bár tökéletesen tud, mégis körülményes és legfőbb hátránya az, hogy a ragasztó-folyadék cipapólog és tubusunk éppen akkor üres, amikor arra a legnagyobb szükség volna. Amellett sokan abba a hibába esnek, hogy a ragasztani szánt felületet nem tisztítják meg kellőképpen, a folt nem tart és a tömlőben fellepő melegedés következtében meg lazul és leválik.

A gyakorlatban legjobban bevált ragasztómódszer a meleg vulkanizálás a ma már közönségesen ismert hőfejlesztő anyaggal ellátott Shaler-foltok segítségével. A vulkanizálás a hideg ragasztásnál sokkal tökéletesebb, mert hiszen a folt a tömlővel teljesen egybeforr és a felvulkanizált folt semmi körülmények között sem lazulhat meg.

A Shaler-foltok alkalmazása igen egyszerű, ha az alábbi utasításokat betartjuk. Lássuk tehát a ragasztás menetét:

Először is a foltokat tartalmazó doboz reszelő fedelével jól megreszeljük — és nemcsak megkaparjuk — a tömlőnek azt a részét (1. ábra), melyre a foltot akarjuk felvulkanizálni. Természetesen, a foltnál valamivel nagyobb felületet reszelünk érdessé és miután a reszeléssel elkészültünk, még tiszta kézzel sem nyúlunk a ragasztási felülethez. Ha ugyanis olaj, piszok, vagy zsír, — az ember ujjai mindig zsírosak — kerül a ragasztási felületre, úgy a folt nem képes tökéletesen felforrni és a ragasztás tökéletlen lesz. Ha a tömlő nagyon piszkos, úgy nem árt reszelés előtt kevés tiszta és olajmentes benzinnel ledörzsölni és a benzinnel nyomait is felszártatni.

Az érdesre reszelt ragasztási felületről fújunk le a gumiport. Ügyeljünk arra, hogy hegyesre csücsösített szájával fújunk (2. ábra), és ne leheljünk a legtisztított felületre, mert ha az megnedvesedik, úgy a folt nem tart jól. Ha nem lukat, hanem hasadást ragasztunk, úgy a hasadást két végét kis ollóval hűkká vágjuk, ami a repedést akadályozza meg. Ha anyaghiánya van a tömlőnek, úgy a Shaler-foltból vágott kis gumidarabkával (3. ábra.) töltjük ki a nyílást.

Ha mindezzel készen vagyunk, elővehetjük a foltozt. Óvatosan lehúzzuk a foltozt védő vaszonburkot (4. ábra.) és ügyeljünk arra, hogy a folt ragasztási felületéhez hozzá ne nyúljunk. A lemeztelenített foltozt most ráfektetjük a tömlő sérült felületére és a készlethez mellékelt préskébe fogjuk (5. ábra.) a folttal ellátott tömlőt. Ügyeljünk arra, hogy a prés lemezeinek pontosan a középpontjára essék a folt középpontja, így a nyomás egyenletes lesz. A prés szárnyascsavarjával jól felszorítjuk (6. ábra.) a foltozt a tömlőre, olyan szorossá húzzuk meg a prést, amennyire csak lehet.

A Shaler-folt kis bádogtányérkára van ragasztva, ha a foltozt befogtuk a préskébe, úgy egy kicsit meg kell kaparni a tányérkában levő hőtermelő papírananyagot és gyufával meggyújtani. (7. ábra.) A hőtermelő anyag meggyullad és sűrű fehéren füstölve elég. Célszerű égés közben fűjni a hőtermelő anyagot, izzása így egyenletesebb lesz.

A hőtermelő anyag teljes elége után öt percet várunk. Utána meglátjuk a prést és a bádogtányérka le-

esik: készen van a tökéletesen felvulkanizált folt.

Ha a tömlő repedése akkora, hogy a legnagyobb folt sem fedi, úgy két vagy három foltozt használunk és a foltokat egymásután vulkanizáljuk fel. Ezzel a módszerrel, szükség esetén, akár 15 cm-es repedést is javíthatunk ki.



Kaye Dont, aki kocsijával éjszakai tréningben összeütközött egy magánautóval és szerelője az összeütközés folytán életét veszítette, a bíróság még hónapja fogháza ítélt. Az ítélet négy hónapra jogerős.

Az egyik midlandi angol autógyárban 2 literes, 8 hengeres versenykocsi épül, mely előreláthatólag az 500 mérföldes versenyen fog bemutatkozni.

A Dieppe-i GP-ben Etancelin (Maserati) győzött Lehorux (Alfa) ellen. Etancelin fölényes versenyt futott, Chiron (Alfa) rugótöréssel kiállt.

A Montenero-verseny. 240 km-es távon közel 85 km-es átlagral Varszi (Alfa) győzelmét eredményezte, aki 9 mp-el előzte meg a célban márkatársát Mollt, akit Nuvolari (Maserati) és Trossi (Alfa) követtek.

Augusztus végén kerül megrendezésre a német Alpesebben a Nemzetközi Hatnapos Triál, melyet mint ismeretes, tavaly Angliában a német team nyert meg. Az angolok természetesen erősen készülnek a revansra s már ki is jelölték nemzeti teamjüket, amely a következő összeállításban fog kiállni: Bradley (590 Sunbeam old.), Perrigo (499 BSA) és Brittain (500 Norton).

A minap volt 25-ik éve, hogy Louis Blériot Calais és Dover között átrepülte a La Manche-csatornát. Blériot 11-es típusjelzésű gépe egy 25 lóerős léghűtéses Anzani-motornal volt szerelve és a 38 km-es utat 32 perc alatt tette meg.

Magyarország leggyorsabb gépe
500-as Rudge olcsón eladó.
Kozma Endre I., Óra-út 16. sz.



**BUDÁN
OLAJ**

**HELUM special
és Ricin**

valamint az összes motorolaj különlegességek

**GHILLÁNY M.
II. Corvin-tér 5. (Fő-u.)**

Hegyek fel...



Van-e szebb, mintha fáradhatatlanul berregő motoron hegyi uton játszva fel-száguldunk, anélkül, hogy fontolgatni kellene, bírja-e majd a gép? Aki unja már a defekteket és bántja, ha a többiek mellette elsuhannak, az járjon Mobiloil „D”-vel! A vérbeli motorosnak csak üzembiztos gépben van igazi öröme és ezt könnyű elérnie, ha a kenőolaj

MOBILOIL „D”
mely sohasem hagyja cserben!

VACUUM OIL COMPANY R. T. BUDAPEST

MUNKÁBAN A KATAPULT!

A rómaiak egykori „tábori ágyúi“ a hírhedt katapultok masztondoni méretű leszármazottjai az oceánok uszó szigetén megpihenő repülőgépeket röpítik rendeltetési helyük felé.

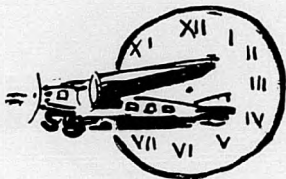
Érdekes levelet hozott a minap szerkesztőségünk címére a posta. A levelet Newyorkban adták postára. A borítékon feltűnő bélyegző feliratok: Dampfer „Európa“ Southampon, majd lejjebb „Deutscher Schleuderflug“. Hogy mi az érdekes a dologban? Elmagyarázzuk.

A bélyegzőkből kitűnik, hogy a levél július 8-án indult el az óvilág felé a Norddeutscher Lloyd „Európa“ nevű hajóján, melvről július 12-én, amikor a hajó több mint ezer km-re volt még Európától, repülőgépen előre küldték az angliai Southamtonba, ahonnan szintén légi postával intott el hozzánk. A Norddeutscher Lloyd két expresszhajója a „Bremen“ és az „Európa“, melyek Hamburg és Newyork között közlekednek, ú. n. katapult postával gyorsítják meg a két világrész közötti postaforgalmat. A hajókon repülőgépek vannak, melyeket az európai partoktól mintegy 1000—1200—1500 km-nyire a hajók katanultijáról röpítenek ki az óvilág felé. Sőt! Amerika felé menet ezen is tútesznek: a Bremából kifutó hajó másfél napja már a tengeret szeli, amikor Kölnön át Cherbourgba, onnan pedig a nyílt tengeren futó hajó után repülőgép viszi el a postát... Amikor pedig a hajó mintegy másfélszer kilométerre megközelítette az Újvilág partjait, a katanulton felzúg a légsavár és a posta előreröpül...

Délamerikába Friedrichshafenből mint ismeretes a nálunk is lárt „Graf Zeppelin“ menetrendszerű forgalmat bonvölt le, mely az idén tavasszal konkurenciát kapott a Deutsche Luft Hansa által üzembe helyezett katapult-járatokban: Berlinből Heinkel expresszgergő viszi a postát Spanyolországba, ahonnan Dornier-Wal hidronlán szállítja tovább az Afrika nyugati esüskéjén levő Bathurstba. Bathurstból kora reggel startol a repülőgép, hogy még alkonyat előtt elérje Dél-Atlanti Óceánon cirkáló úszó-szigetet, a „Westfalen“ gőzöst, amelyet hatalmas katapulttal, emelődaruval és erős hullámverés esetén is nyugodt landolást biztosító, speciális uszályval szereltek fel. A Westfalen felszerelése már sejteti a továbbiakat: a vízre szállt repülőgépet a hatalmas emelődarúval ráemelik a katanultra. Éjszakán át ezen nyugszik a repülőgép, míg a valóra vált „FP1“, az úszó sziget teljes gözzel szeli a

vízet — Amerika felé. Hajnalban azután működésbe lép az óriás katapult, melyről lőerő-regimentek röpítik útjára a 15.000 kilós masinát, mely még aznap eléri a brazilai partokat...

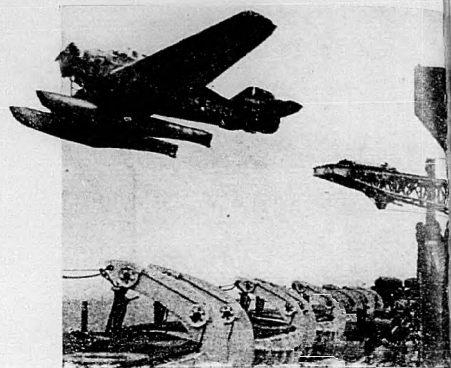
A „Westfalen“ egyik legérdekesebb felszerelése kétségtelenül a landoló-uszály, mely a Henkel-gyárban konstruáltak. A hajó maga után húzza



a vizen elterülő feszes, vitorlavászonból készült landoló-szöngvet, amely kedvezőtlen tengerjárás esetén is símán le szállhat a repülőgép, hogy alig húsz perc leforgása alatt menetkész állapotban a katanulton várja be a reggeli startot... Amerikából jövet hasonlóan...

A rizikó?

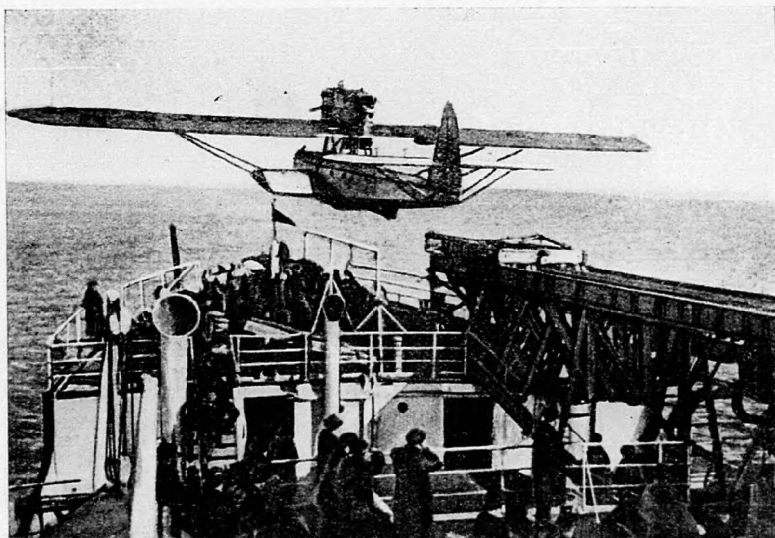
— *Semmivel sem több* — mondja a Luft Hansa műszaki igazgatója



Az „Európa“ katapultjáról tovalendül a postagép

Gablenz, a délamerikai német légi-posta egyik megteremtője — mint például a London—Berlin között közlekedő éjszakai postajáratnál... A repülőgép rádiója nemcsak a Westfalennel áll folytonos kapcsolatban, hanem rövidhullámon a hamburgi tengerészeti meteorológiával is. A Westfalen kapitánya, aki egyben a járat parancsnoka is régi tengerészeti repülő, a legénység 34 kipróbált ember, három rádiós és két meteorológus van a hajón.

Végzőra még elárulhatunk, valamit. Az idei év a kísérletezések éve volt. Jövöre, ha igaz, nyugalomba vonul a Westfalen és közbenső leszállás nélkül repülük az új Dornier Walok a Berlin—Buenos Aires vonal legnehezebb szakaszát a Dél-Atlanti Óceánt!



Start a Westfalen katapultjáról

HIREK

Hatalmas sikere volt a 2000 km-es Deutschlandfőhrtnak

Képzelnék csak el ennek a versenynek a méreteit. A startnál 1643 jármű, köztük 871 szőlő motorkerékpár, 603 autó és 175 oldalkocsis motorkerékpár jelent meg. Ez a verseny mozgósította az egész német motorizmust, kezdve a szerelőktől végig a benzinkút kezelőig mindenkit, akinek köze van a motorhoz. A rend fenntartásáról az útvonalon az SA 150.000 embere gondoskodott. Az autók 2240 km-t, a motorkerékpárosok 1100 km-t tartoztak lefutni igen magasan megszabott átlagsebességgel, amit az útvonalon elhelyezett ellenőrzőállomások között is be kellett tartaniuk a versenyzőknek.

Amint az összértékelés táblázatából kiderül, a mezőny erősen megtizedelve került ki az ütközetből. Ime az összesítés, melyből sok érdekes következtetést vonhatunk le.

	Startnál	Célba	Értelkelve	Kiesett
Autók	603	327	307	276
Szölgépek	871	599	574	272
Oldalgép	175	100	89	75

A verseny, mint tavaly is, a kis-kocsik diadalát eredményezte. Amíg pl. a FIAT-Balillák a számukra előírt 64 km-es minimális átlagot messze túlhaladva, 81 km-es átlagral érkeztek célba, addig a 3-5 literes kategóriában startolt 48 kocsi közül egyetlen egynék sikerült aranyérmert nyernie. Az előírt sebesség betartásához kötött aranyérmert 247 autó, 76 oldalkocsis és 508 szőlőmotorkerékpár szerezte meg.

Csillagtúra és motorosankét volt Balatonbogláron

A TTC automobil és motorkerékpár szakosztálya sikerült csillagtúrát rendezett a minap Balatonbogláron. A túrára az ország minden részéből 115 automobil és motorkerékpár futott, amely körülmény nagyban emelte a díjkiosztással egybekötött motorsport-ankét értékét, melynek keretében a szónokok az új adóztatási rendszerről a motorkerékpárosokra háramló sérelmek orvoslását sürgettek. Az ankét védnökségét József Ferenc dr. főherceg vállalta, akinek képviselőtében Festetics Pál gróf nyitotta meg az értekezletet. Sümegei Vilmos Balatonboglár fürdőtelep nevében üdvözölte a megjelenteket és a csillagtúrát rendező Terézvárosiakat. A KMAC nevében Röck István vezértitkár ismertette a motorkerékpá-

rosok sérelmeit majd a jelenlevő klubok képviselőinek hozzászólása után Vajda Béla dr., a TTC elnöke határozati javaslatot terjesztett elő, amit a jelenlevők egyhangúan elfogadtak. Koppenstein Benő ü. v. elnök osztotta ki az emlékplaketteket, miközben főleg Bretz Ferencnek jutott ki az éljenzésből, mint a legmesszebről érkezett jármű vezetőjének. Délután autószeűség- és motorűgyességi verseny volt, mely a következő eredménnyel zárult.

Szölgépek: 1. Békessy G. (AJS), 2. Baksa J. (Méry) 3. Kovács J. (Jap).

Oldalkocsis gépek: 1. Richter F., 2. Burgits S., 3. Cserkő N.

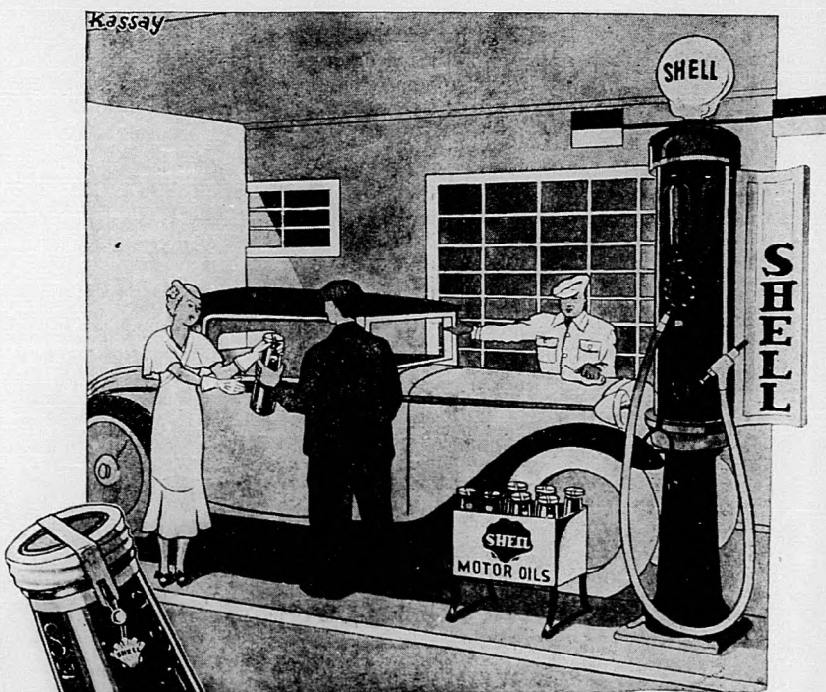
Autómbölk: 1. Hrubcsy J. (Fiat), 2. Pálffy S. dr. (Fiat), 3. Bienenstock J. (Fiat).

Az automobil széűségverseny eredményei a következők voltak:

Nyitott autók: 1. Jakab L. (Fiat), 2. Hrubcsy J. (Fiat), 3. Rehling S. (Fiat).
Csukott autók: 1. Hollós S. dr. (Steyr), 2. v. Landa S. dr. (Tátra), 3. Okolicsányi Szabó dr. (Buick).

A csillagtúra résztvevői széű és kellemes emlékekkel hagyták el a Balatont.

A Husqvarna gyárat nagy balserencse üldözi. Elharcosa Woods kartöréssel kénysszerpihenőre van kárhozható, Kalén a svéd extraklasszis egyik legjobbjja a német Grand Prix halálos bukás áldozata lett, legutóbb pedig Sundguist forgott veszélyben Sundguist egy teherautón két versenygépet kísért, mikor az autó hirtelen kigyulladt. Sundguist csak úgy tudott megmenekülni, hogy a robogó autóból kugrott, az értékes szállítmány azonban a lángok martaléka lett.

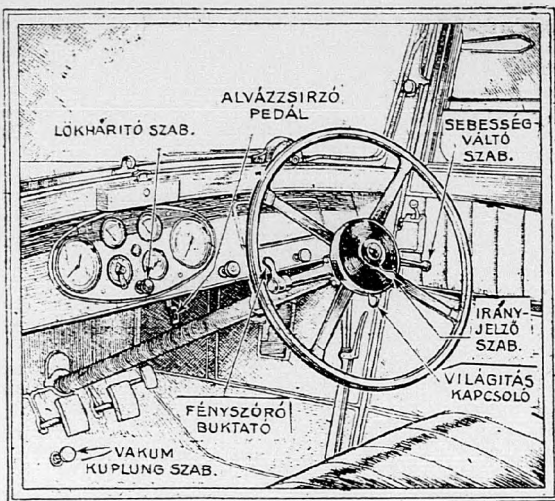


**PALACKOZOTT
AUTO-OLAJ**
minden föltőállomáson

SHELL

HAJDANÁB.

Miért volt régen művészet, ma pedig



A mai modern autó szabályozószervei

Az ember bizony mosolyog, ha véletlenül elébe kerül valami régi fénykép az automobilizmus úgynevezett hőskorából, mely emeletes benzinbatáron elefántnyira felbundázott és fenyegető külsejű pápaszemmel felfegyverezett vezetőt ábrázol a kormánykerék mellett. Mosolygunk, de nem mosolyog az, aki szintén végigcsinálta az automobilizmus Sturm und Drang korszakát, amikor az akkor legmodernebb autók vezetői vért izzadtak a szerelékfal mögött. Bizony alig gondolunk arra, hogy amit ma a modern konstrukciók önműködőleg végeznek el, azt a régműlt évek szerencsétlen autósának sajátmágnak kellett elvégeznie.

Ne feledjük el bevezetésképen, hogy a régműlt időkben nem létezett automatikus karburátor indító levegőfojtóval, külön fúvóka akcelaráláshoz, automatikus keverékszabályozás vagy hasonló. Akkoriban csak éppen karburátor volt és a motor síma pörgése teljesen attól függött, hogy a vezető milyen ügyesen tudta menetközben szabályozni a keverék benzingáz-levegő arányát. A mai karburátor a vezető helyett gondolkodik és önmagát szabályozza, igaz: komplikáltabb is lett, de ha a gépnek az ember helyett kell dolgoznia, úgy megbocsáthatjuk azt a kis komplikáltságbeli pluszt.

A régi motoron külön művészet volt az előgyújtás szabályozása, fordulatszáma és vonóereje annyira függött a mindenkori előgyújtás állításától, hogy a gyújtás szabályzó majdnem olyan határos volt, mint a gázzabályzó. Ma automata állítja be a fordulatszámnak megfelelő előgyújtást, ismerünk autóst, aki bejárta egész Európát, de arról, hogy előgyújtás szabályzás is van a világon, sejtelle sincsen.

Kevesen tudják, hogy régen még akcelátor sem létezett. Komplikált regulátort szereltek a motorra, melynek az volt a célja, hogy a fordulatszámot lehetőleg állandó nívón tartsa, ha az akkori autós fokozni akarta a sebességet, úgy kikapcsolta az automatikus regulátort. Ha meggondoljuk, hogy az ösmotorok csekély forerőteljesítményüket csak egészen szűken körülhatárolt fordulatszámterületekben adták le, úgy azonnal megértjük a regulátor célját. A mai motor hála a tökéletes karburátoroknak, lassú tûrâben is, gyors fordulaton is csavart jól húz, hûségeen követve a gázpedál által diktált iramot.

A régi autókön megszokott dolog volt a sebességváltó külön hátramenet kapcsolópedálja. Szenzációs újtás volt az a szerkezet, mely a hátramenet pedált csak akkor engedte használni, ha a sebességváltókar szabadonfutáson volt, enélkül ugyanis gyakori volt az eset: a vezető

hátramenetet kapcsolt, amikor valamelyik sebességi fokozat be volt kapcsolva. Ez gondos és avatott vezetôknél sem volt ritkaság, hiszen hol volt akkor még a kulisszás kapcsolás, soros kapcsolás volt a divat és a vezető nem nézhetett mindig le a lábdeszkára annak megállapítására, hogy hanyadik sebesség van bekapcsolva. Ma? Mindent naposak az olyan sebességváltók, melyeknél a kapcsolás automatikusan történik, egy ujjal kell csak odébb tolni a kormánykeréken levő sebesség-választót, a vezető pillanatra elveszi a gázt és máris önműködőleg bekapcsolódik minden kuplungozás nélkül az elôbb beállított áttételi fokozat.

Hát még az ôskori kuplungok, a jó bôrkónuszos, lavornagyságú kuplungok, melyek állandóan szomjazták a penetráns illatokban gazdag halzsírt és hogy ne csúszsának, hát akkora rûgôkkel voltak felszerelve, hogy a kuplungpedál kinvómására alkalmasabb volt az akkori válogatott bekk, mint a balszélô lábikrája. Ma? Selyemlágyságú lamellás kuplungjaink vannak — szervó berendezéssel. A szervómotor emeli ki a kuplungot, a pedál csak szabályozza a szervómotort, de napról-napra gyakrabban találkozunk hidraulikus kuplungokkal szerelt autókkal, melyeknél a kuplungpedál egészen hiányzik és a motor fordulatszámának csökkenése automatikusan kiemeli a kuplungot, hogy egy kis gázadásra ismét összekapcsolódjon motor és transzmisszió.

Az ôsautók fékeivel sok baj nem volt, ismeretlen volt akkor még az a tempó, mely határos féket követel. Amint azonban növekedni kezdett a kocsik súlva és sebessége, növekedtek a fékek is és olyan erôt kellett kifejteni a fékkarra vagy pedálra, hogy félnapos túra után elenegethetetlen volt a hidegvizes priznice. Ma szervómotor pótolja az izomerôt. A vezető csak éppen gongvén lenvómja a fékpedált, a többit a motor által működésbe hozott szervómotor intézi el és a koci úgy megáll, mintha a mesebeli teheriszból épített falba fûródott volna bele. A fékek beállítása sem okoz ma már gondot, hiszen nem ritka az olv konstrukció, melyen a négv fék nemcsak tökéletesen ki van egyenlítve faralás elkerülése céljából, hanem a fékek beállítása akár menetközben is elvégezhető a vezetőüléssbôl.

A kisebb részletek? Emlékezzünk a régi autósra, akinek minden energiáját és a ház körül található minden forróvizét fel kellett használnia, ha valamelyik fagvosabb rezzenen akarta életre serkenteni kocsiját és ha a kurblizásba belefáradt, hát elövette az éteres üveget, sôt ma kacsabb esetben megnedvesített karbidrôgéból fejlesztett acetilén-gázt a karburátor szívócsôvébe, hogy a makranos ösmotort beindíthassa. Legyünk ösztintek, ha is vannak nehezen indítható motorok, de háda a naevkanacitású indító akkumulátoroknak, a kurblihoz nyulni minden körmânváltásnál lefelé kell csak egvszer kell.

A világítás? Hála rendôrhatósárukn konzervatív és tüztôl rettegô szellemének, a garázsokban még mindig kötelezô a tábla, mely szerint égô lámpákkal a garázsba behatítani tilos. Mégsem kell ma már vizet tölteni az acetilén-gázgenerátorba, marokszám rakni a bûzôs karbidot, csak felcsavarni a világítás kapcsolóját. Eövetlen mozdulattal kapcsolunk reflektort, világítást, ködlámpát és nem kell félünk, hogy hirtelen szêlroham eloltja a lámpát, mint régen a karbidéget.

A szêlvédôvel együtt hódított teret a félkrumplihoz címzett páramentesítés és összes többi patent és nem patent csodaszerekkel együtt. A krumplik elszáradtak és jöttek a kézi szêlvédôtôrôk, akinek türelme és kitartó izomereje volt, az bizony törölt rogyásig esôsebb napokon.

AN ÉS – MA ?

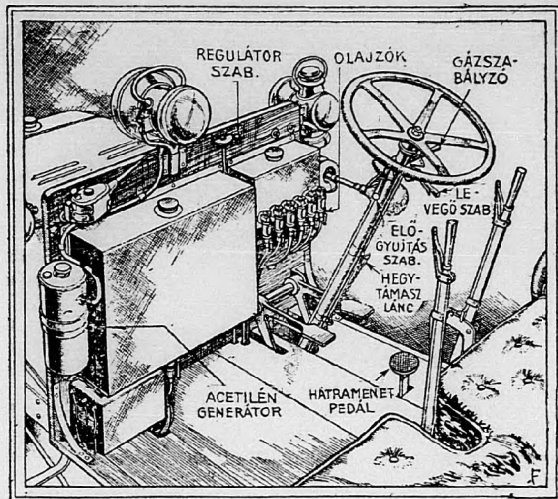
csupán gyerekjáték az autóvezetés?

A villamos- vagy a szívócsőhöz kapcsolt önműködő szélvédőtörő végzi el a munkát ma már.

A villamos szivargyújtót nem kell bemutatni, a legújabb kényelmi szenzáció az a szerkezet, mely raktározza a cigarettát, gombnyomásra meggyújtja és odanyújtja érve a vezetőnek. Megszűnt a dudanyomogatás, hála a villanykürtnek, felesleges a pneumpumpa, mert a beépített kompresszor a motor erejének felhasználásával pumpálja fel a gumit, miután egyetlen gombnyomásra működésbe lépett a beépített automatikus kocsiemelő. Régen bizony nagy probléma volt a gumiszereles, a tökéletlen gumik csak úgy foszlottak az akkori kriminális utakon és az akkoriban túrán nélkülözhetetlen 5–6 pótkerék is elfogyott, mire leszállt az este.

A ma vívmányait talán felesleges végig részletesen felsorolni, elég utalni az automatikus hűtővédőkre, melyek önműködőleg nyitják és zárják a hűtőn átáramló friss levegő útját, a termosztátra, mely állandó hőfokon tartja a hűtővizet és kiküszöböl olyan gondokat, melyekbe bizony belecsúszott a régmúlt idők elszánt automobilistája. Ma már a kormányzást is szervomotor segíti, mentesítve a vezetőt minden fizikai igénybevétel alól. Még jelzés céljából sem kell ma kinyújtania a kart, hiszen ott az irányjelző, a stoplámpa.

A kocsiszfírozása hajdanában külön művészet volt, megtölteni a zsírszelencéket, majd később lepuskázni a zsírozófejeket. Ma a központi alvázkenés korszakát éljük, a vezető menetközben megnyomogatja a gombot és minden kenési pont megkapja a maga friss zsír vagy olajadagját.



Az 1900-as autó szabályozószervei

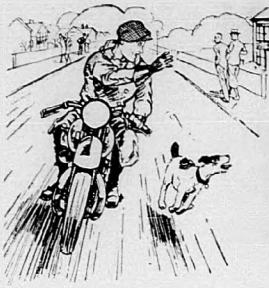
A nagy kérdés: hová vezet a fejlődés? Hol lesz a vége az automatizálódásnak? Oda vezet majd a konstruktörök fejtörése, hogy a vezetés nem lesz más, mint a kormánykerék és a gázpedál kezelése?

A lehetőségeknek nincsen határak, ha részben a fantázia birodalmába is tartoznak. Mert ma még humoros olvan kerekekről beszélni, melyek defekt esetén önmagukat cséreljék. Viszont nem tudni, hogy ami ma humor, az holnap nem lesz vajjon valóság. Mindent el lehet képzelni, még az olyan autót is, mely túra után magától elgurul a mosóba és szépen megmosakszik.



AUTO POLISH

A tökéletes polírvíz. – Autóját, motorkerékpárját ujja, tükörfényessé varázsolja. Kapható minden jobb autószaküzletben. – Ára P 2.80
Gyártja: Ellinger lakkgyár Soroksár. Telefon: *47-3-60



HOGYAN VEZESSÜNK VÁROSI FORGALOMBAN?

JÓTANÁCSOK KEZDŐ ÉS ÖREG MOTOROSOK SZÁMÁRA. — AKIKNEK NEM MINDEGY, HOGY GÉPÜK ÖTSZÁZ VAGY ÖT. VENEZER KILOMÉTERT TESZ MEG NAGYOBB JAVÍTÁS NÉLKÜL

A jó vezetőt arról ismerjük meg: hogyan vezet a sűrű városi forgalomban. Amíg kint az országotun a kezdő mazsola is megállja a helyét, a városban már szükség van bizonyos rutinra, hogy a sétáló hácsik és közlekedési rendőrök dzsungeljében megtaláljuk a helyes ösvényt. Hogyan kell tehát a városban vezetni? Weber Oszkár, az elmúlt évek ki-tünő versenyzője és az ország egyik legismertebb motorszakembere ad errenézve értékes jótanácsokat.

A motorozás örömeinek egyik üröme a sok oldalról hallott panasz: kfn-szenvedés a motorom reggeli beindítása. Pedig nem kell mérnöki diploma ahhoz, hogy próbálgatással megállapítsuk a helyes levegő-, gáz- és elő-gyújtás szabályozó állást. mert ezektől, illetőleg az ezek által végzett szabályozástól függ a beindítás könnyedsége. Legyünk tisztában azzal, hogy motorunk gép, még pedig kényes gép, mely a légzőcsövén át kapja az éltető és mozgató keveréket, melynek aránya — levegőmennyiség és elporlasztott benzín — nem lehet közömbös, amint az embernek sem közömbös, hogy mennyi nitrogént szív be az oxigénnel. sőt. Egyszerű talpasztaljuk ki a szektorok beállítását, reggelenkénti kísérletezéssel; jegyezzük meg jól azon állásokat, melyeknél gépünk legkönnyebben indul s akkor akár fogadást nyerhetünk azzal, hogy motorunk egy rugásra jár. A fogadás megkötésénél azonban nem szabad csalafintának lenni, mert minden motor „egy” rugásra indul, de a legtöbb nem az „elsőre”.

Sohase feledkezzünk meg a beindításnál a dekompresszor használatáról. higvük el, hogy a város nem hiába szereltette azt fel. Ha a beindításnál a csekély kompresszió miatt nincs szükség a dekompresszorra, vigyük gépünket az első javítmó-helybe. Jobb és olcsóbb törött dugattyúgyűrűt cserélni, mint hengert köszörültetni.

Ha a sebességváltó kar nem „ugrik be” az első sebesség kulisszájába, ne erőltessük. Sokan egész testsúlvyukkal és erejükkel ráfekszenek a jobb sorsra érdemes karra. El is érik azt, hogy a kar elgörbül, esetleg le is törrik, — de az első sebesség még min-

dig nincs benn. Jó motoros a kart minden sebességbe egy ujjal teszi be, erőltetés nélkül. Hogyan lehet ezt elérni? Vagy úgy, hogy járó motorral az egész gépet kissé előre-hátra megmozgatjuk a kupplungot kiemelve tartva, vaev pedig a már kiemelt kupplungot kissé visszaengedjük, hogy ezáltal a forgásban nem levő fogaskerekek elfordulhassanak és az oldalukon levő körmök simán egymásba csúszhassanak.

Váltásnál mindig vegyük le a gázt, de mindig csak annyira, amennyire az egész gép sebessége a motor fordulatszámához viszonyítva megkivánja. Ez eleinte szokatlan és nehéz, fül kell hozzá, de begyakorolva megszűnteti a rossz vezetőt eláruló motorfeltűrázást és a túraszám hirtelen leesését a kupplung beengedésénél. Ugyanígy füllel kell érzékelni hegymenetnél a visszaváltásoknál — direktől másodikra, vagy másodikról elsőre — a szükséges gázöbletet, mely természetesen fordulatszámöbletet jelent.

Keresztezésnél vörös lámpánál váltunk ki üresjáratra, magyarul leerlaufra. általában megáll az az axióma, hogy a jó motorozás a sebességváltó helyes kezelésében, használatában áll. Csak mosolyogni lehet a dicsekvő motoroson, ki azt mondja, hogy 500-as oldalkocsis géppel direkttel megy fel a Várba. Nem

is sejti a mazsola, hogy minden robbanás ilyen esetben egy-egy kalapácsütés motorjának korai koporsója.

Váltunk vissza mindig, ha gépünk rángatni kezd — érző motoros ezt már a rángatás előtt megteszi — nem szégyen az első sebesség ott, hol gépünk ezt megkivánja. Mert mi a rángatás következménye? Az egyes robbanások ütészzerűen érik a dugattyút, a csapszeget, az első görgős csapágyat s könnyű elképzelní, hogy mi esik jobban a fentebbi alkatrészek felületének: az ütés vagy a síma átgördülés. A rángatással együtt jár a láncok, a sebességváltó fogaskerekek időelőtti tönkremenétele. Ha valaki gépén a hátsó lánc-kerékrögítő csavarok meglazulnak vagy éppen elpattannak, csak magára vessen, mert ennek oka a fent vázolt rángatás.

Ne ragadjon el városban az országúti tempó láza; gondoljuk meg, hogy a városban egyik helytől a másikig megtett út alatt csak talán ha egy percet tudunk keresni s az igazán nem lényeges időmennyiségért életveszélyes hajítást kell megkísérlelnünk. A kis időbeli nyereség nem éri meg még a gyorshajításért kijáró tíz pengőt sem, nem beszélve az esetleges karamból lehetőségéről.

Annak a nem közlekedési rendőrnek, ki rádudálás nélkül jelzi az út

ÚJ FUTÓFELÜLETÜ

GOODRICH

MOTORKERÉKPÁRPNEU

**friss
tartós
megbízható
csuszásgátló**

tehát tökéletes!



szabad voltát, fejbőlintással köszönjük meg figyelmét. Mosoly az arcon, emeli a hatást.

Ugyancsak fejjel intünk az előtűnik elhaladó gyalogosnak is, de sohasem az általa használt menetiránynak ellenkezőleg, hanem mindig arra, merre ő megy, úgy hogy mi a háta mögött haladhassunk el. Az arcjáték ne azt fejezze ki, hogy „na gyerünk, gyerünk”, hanem azt, hogy „szíveskedjék csak nyugodtan tovább menni”. Ily módon rengeteg dudálást spórolhatunk meg. Sokszorosan kipróbált és bevált tipp, mely együtt-



tal elejét veszi a jármű előtti ijedt ugrandozásnak is.

Ne sajnáljuk gépünköt az előgyűrtást, kevesebbet fogyaszt, jobban húz és nem utolsósorban csökkenti a motorok hangja iránti ellenszenvet, lévén minden motornak előgyújtással tűrhetőbb hangja.

Kényelmi szempontot szolgál az alappagznak beállítása, vagyis, hogy teljesen visszatolt szektor mellett motorunk lehető lassú túrában jár. Hátránya, hogy nem lehet gázzal fékezni, mégis kezdő motorosnak nagyon ajánlható.

Amig nem vagyunk teljesen hoz-

Motorkerékpárja üzembiztonságát ha BIZTOSítani kívánja, javíttassa azt TÖBB ÉVTIZEDE IENNÁLLÓ CÉGÜNKNE!

Külföldi mintéjű **speciális motorkerékpár alkatrészek készítő üzemünkben** elvállaljuk: Motorok, hengerek, hajtókarak, fötengelvek, szelepek, csapágys, valamint **bármilyen motorkerékpárhoz való alkatrészek** készítését külföldi anyagból **garanciával. — Raktáron:** Saját, valamint külföldi alkatrészek, leszállított árban. **Precíziós** gépeinkkel hengerköszörülés P 3.70, dugattyú-készítés P 3.50 „DUREX” nyersdugattyú P 4.40-161 10 pengőig. Bármilyen munka megvárható — Vidéki rendelések azonnalra. — **Leállításra munka!** Gondos kiszolgálás! — **Merítés díjtalanul legújabb alkatrészárjegyzékünkkel**

„Motorközpont”

VI., Vörösmarty-u. 45. Tel. 14-3-38. Kérje díjt. legújabb alkatrészárjegyzékünket.

„N.S.U.” „Montgomery-JAP” vezérfelvezető **Aradi u. 26. KISS ANTAL ÉS FIA** Motorkerékpárok vétele, eladása, becsérelése

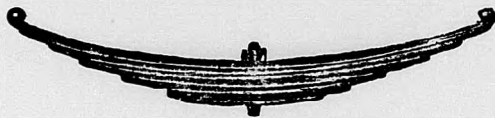
Licsájer János

budapesti autórugógyártó és javítóüzeme

Speciálista az autórugók gyártásában

Telefon: 46-3-51

Mindenféle gyártmányú kocsikhoz kész rugók raktáron



Budapest, VIII., Thék Endre u. 14.

Telefon: 46-3-51

záulve gépünkhöz, ne menjünk nagy tempót. A gép kezelésének teljesen mechanikussá, gondolkodás nélkülivé kell válnia, mert ellenkező esetben a kétezer pengőért megvásárolt masina az első hetekben olyan ötszáz pengős javítást igényel, melynek fedezete nem volt a részletfizetési büdzsébe beállítva. Már pedig karambolos javítás mindig az első hetekre esik — tapasztalat szerint.

Akinek tehát nincs felesleges ötszáz pengője, — s azt hiszem, ilyen ma legalább is Magyarországon akad — szíveleje és fogadja meg ezeket a tanácsokat s akkor a motorozás olyan élvezetet fog nyújtani, melvhez fogható kevés van. *Weber Oszkár.*

ELBÉ POLIRVIZ

A magyar ipar ténfoglalásának újabb nagyszerű bizonyítéka az Elbé polirvív, melyet a napokban vezetett be az ismert Ellinger-Wagner Egyesült Lakkgyárak Rt. A polirvizek terén eddig meglehetősen bizonytalan helyzet uralkodott, a világhírű külföldi gyártmányok fantasztikus áron kerültek forgalomba, úgyhogy csak kevesek számára voltak hozzáférhetőek. A hazai gyártmányok között pedig nem volt ritka a háziké szítményű polirvívnek nevezett kutyvalék, mely bár fényesre csiszolta a dukóréteget, azt mégis hamarosan teljesen tönkretette. Ezért kell örömmel üdvözölni az Elbé polirvizet, mely összetételében és használhatóságában egyértékű a legrágább külföldi polirvívvel, és a megejtett kiserletek eredményeképpen főleg abban válik ki, hogy amíg pompás fényt kölcsönöz a dukózott részeknek, évekig tartó rendszeres használata sem kopatja észrevehető mértékben a zománcreteget, hanem azt a beléje vegyített speciális anyagok révén konzerválja. Az Elbé polirvív izléses kannácskákban kerül a forgalomba és minden jobb szaküzletben kapható. Felhívjuk olvasóink figyelmét a lapunkhoz mellékelt betétlapra azzal, hogy lapunkra való hivatkozás esetén az Elbé gyár szívesen küld részletes ismertetőket.

Stanley Woods nevével az idei versenyeken aligha találkozunk már. Mint ismeretes Woods a Hollandiában lefutott Európa GP-versenyen bal karját törte és orvosai szerint hónapokig nem ülhet nyeregbe.

Milánói híradás szerint a már régebben készülő új Alfa Romeo versenykocsik olyan stádiumban vannak, hogy már az első próbatúrára is sor került. Hír szerint az új kocsik sebessége lényegesen felül fogja múlni a jól bevált és sok dicsőséget aratott mostani típus speedteljesítményét. Az új kocsikra a Scuderia Ferrari opciót kapott a gyártól. Kiszivárgott hírek szerint a nemzetközi formulának megfelelően épített kocsik 16 hengeres lesz!

Cellactern

szórólakk

autók, kocsik fényezéséhez, kiadós, tartós, könnyen eldolgozható, olcsó.

Gyártja:

Krayer E. és Tsa

lakk- és festékgár

Budapest, V., Váci-ut 34.



EGYETLEN ember aki nem tudja, hogy a Willkánál minden alkatrész kapható.

WILLKÁN M. L.

Liszt Ferenc tér 5 T 251-56, 111-37

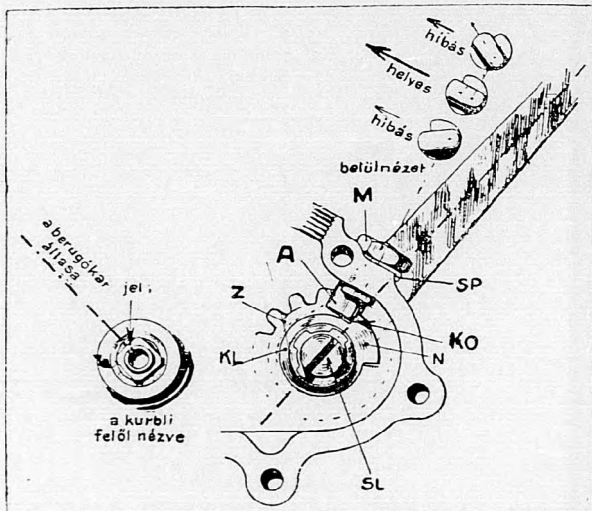
Mit kell tudni a Puch sebességváltóról — és annak helyes összeszereléséről

Közli: Koenig Rudolf

A Puch-műhelyben sokszáz különféle modell került már a kezeim közé és bátran állíthatom, hogy gyárilag összeszerelt sebességváltót törött vagy repedt állapotban csak akkor láttam, ha a gépet legalább két ökör taposta meg — egyszerre Minden egyes kisebb és nagyobb sebességváltó hiba a helytelen összeszerelésre volt visszavezethető, aminek az az oka, hogy igen sok műhely még mindig nincsen tisztában a Puch sebességváltó és berugó-kar helyes összeszerelésével.

A helyes összeszerelés, mint azt az ábra is mutatja, igen egyszerű, csak éppen egy kis figyelem kell hozzá.

A berugó-tengely végén négyszöget találunk, mely-



nek egyik oldala be van reszelve (lásd ábrát). A berugó kar négyszöge, mely a berugó-tengely négyszögével illeszkedik össze szintén jelölve van. Ha tehát levettük a berugó kart, úgy a visszaszerelésnél ügyelni kell arra, hogy az összeállítás az összejelölésnek megfelelőleg történjék.

Ha a sebességváltóházat szétszereltük, úgy már több figyelemre van szükségünk. Nem elég az úgynevezett Anwerferklaue (ábrán KL) akárhogyan ráhelyezni a tengelyre, mert ha ezt helytelenül végeztük, akkor hiába helyezük el az összejelölésnek megfelelőleg a berugó-kart, a sebességváltó mégis eltörhet.

A sebességváltó összeszerelésénél először is győződjünk meg arról, hogy a KO-val jelzett kiemelő-csavar helyesen van a sebességváltó-házba szerelve. Miután erről meggyőződünk, rátesszük a biztosító-lemezt (Sp) és jó erősen meghúzzuk az M-mel jelzett anyát.

A berugó tengely jelöléssel egy oldalon kell lennie az Anwerferklaue (KL) kiemelő-lapjának (N) és így csúsztatjuk rá a tengelyre. Az így összeállított sebességváltó feltétlenül jól fog működni.

Ha a motort kiépítettük, úgy ügyeljünk a sebességváltó alatt levő hosszú beépítő-tengelyre, mert a berugókar oldalán vastag anyát találunk, ez megakadályozza azt, hogy indítás alkalmával a berugó-kart túlságosan előre rúgjuk.

2000 km. Németországon keresztül - kasul

Minden idők legnagyobb szabású versenyén,
melynek startjánál 1046 jármű jelent meg —

Tömeggyőzelmet aratott a

PUCH

TYPE 250

32 aranyéremmel

a kategória legeredményesebb márkája
A teamdíjat a Günther, Stoltze, Stumfoll csapattal

szintén

PUCH

nyerte

Ahol sebességre, megbízhatóságra, minőségre és teljesítményre van szükség:

PUCH MINDIG AZ ÉLEN!



**Gyári fióktelep:
Budapest, VI., Lehel-u. 25.**

KÜZDENI SZEBB, MINT GYŐZNI!

jelentette ki Stuck, a „hegyek királya“ Német GP győzelme után, amikor örömeiben talán még verebet is lehetett volna fogatni vele.

Hans v. Stuck, a régi svábhegyi versenyek félelmetes „rámenője“ ki-
nőtte magát. Német G. P. győztes
lett. Ugyan mit tud mondani a nagy
erőpróba után?



Hans v. Stuck

Nürburg-Ring. Német Grand Prix.
Befutó. A győztes Stuck boldogan
mászik elő az Auto Union farmoto-
ros Porsche-kocsijának gromrából és
mit van mit tennie? — Megadja ma-
gát az újságíróknak. Sugárik a boldogságtól, össze vissza beszél öröme-
ben, szavaiból a világraszóló diadal
első örömmámora, a versenyzői kar-
rierék legnagyobb pillanatainak
emelkedettsége csendül ki:

— Életem leghőbb vágya ment
ma teljessébe, amikor sikerült
megnyernem a német GP-t!... Re-
ves a örömtől a szívem, de a fejem-
mel még nem is tudok örülni...
Majd holnap... Jól tudom, a sze-
rencse is osztályrészes volt sikerem-
nek, hiszen szerencse nélkül a motor-
sportban nincs győzelem... De ne
irigyeljen érte senki, hiszen volt ne-
kem már elég balszerencsében is ré-
szem... Az Avuson, igen és a Montl-
heryn... Vezető pozícióban futottam,
a célt azonban nem sikerült elér-
nem! Megérdemeltem végre Fortuna
mosolyját!

— A magam sikere elé helyezem

azonban a német győzelmet, amiből
oroszlánrész illeti Porsche dr-t a ki-
tűnő konstruktórt, az Auto Union
verseny vezetőségét élén a fáradha-
talan Werner igazgatóval és mene-
zserünkkel Willy Walb-a! nemkü-
lönben a derék szerelőket a sikernek
a színpalak mögött maradt hőseit!

— Az ötórás verseny izgalmairól
beszéljek? Megvallom, nehezemre
esik. Pedig esemény akad ám bőven
az effajta, „hajtővadászatokon“, nem
igen ér rá utatkozni az ember. És ha
már minden kötlél szakad és lázongan-
nak az idegek, akkor önmagammal
szoktam beszédebe elegyedni... Ver-
senyzői énem a mai küzdelem során
is nem egyszer lekicsinylően nyilat-
kozott a polgári Stuckról: quávának,
pulyának tituláltam önmagamot,
amikor a „bányánál“ elvettem a
gázt... Sőt nyelvet is öltöttem ma-
gamra, mikor a „kis kútnál“ kicsúsztam
a gyepré...

— Az első két órában üldözött
nyúlnak éreztem magam, nőgöttem
robogott az egész mezőny, aztán
lassan leszakadoztak. Csak Carac-
ciola Mercedes—Benze maradt a
sarkamban, ők azonban olyan jó
barátaink, hogy velük szívcsen meg-
osztottam volna a győzelmet. Már-
már azon gondolkodtam, miképpen
lehetne egy szép holtversenyt ren-
dezni, amikor a valóság kizökkenett
ábrándjaimból: Te számár — bök-
tem oldalba önmagam — a győze-
lemről ábrándozol? Hiszen csak a
táv felében vagy!

Depómnál szörnyű felezőetést
végeztek. Egész regényeket adtak le
számomra, csak egyről feledkeztek
meg: márkatársaimról! Pedig ször-
nyen érdekelt Momberger és Burg-
galler sorsa... Igaz ugyan, hogy az

ilyen hosszútávú versenyeken min-
dig akadnak dolgok, amit jó volna
tudni és amiket csak a végén tudunk
meg...

— Az utolsó három körben ismét
az üldözött nyúl szerepébe létem bele
magamat, hiszen gyors üldözóm Fa-
gioli (Mercedes—Benz) erősen fel-
zárkózott hozzám. Fagioli rádásul
még szenvedélyes vadász is. Kevesen
tudják róla, hogy a vadászatot
sokszor a verseny elé helyezi! — jog-
gal tartottam tőle. Végül testvéri-
esen megosztottunk a babérokon és
örültünk a német kocsik várva-várt
kettős győzelmének, amit, ha vissza-
tekintünk sok-sok fáradozásunkra, bi-
zony meg is érdemeltünk.

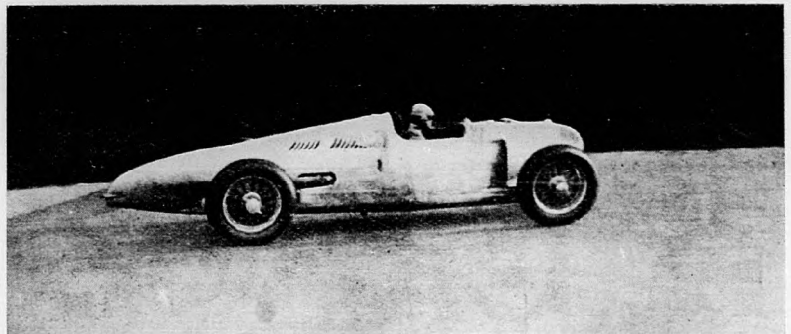
— Nem vagyok ugyan babonás, de
vannak fixa ideáim, ami végered-
ményben egyre megy. Mikor a Nür-
burg Ringre repültem, veszekedtem,
amiért feleségem magával hozta de-
rék fozinkat, „Krack“-ot, később már
megbékéltem. És még jobban meg-
vagyok békélve most a verseny után,
amikor rájöttem, hogy versenyovertal-
lom zsebeit feleségem a golfpályán
talált négylevelű lóherékkel rakta
tele. Sőt! Most látom csak, hogy a
tárcámba belecsempészte azt a disz-
nót és négylevelű lóherét ábrázoló
rajzot, amelyet a versenyre való el-
utazásom előtt kaptam egy nekem
drukkoló kis diáktól...

— Most már túl vagyunk az egé-
szén! Holnap már meg fogom érteni
a történeteket, holnaputánra pedig
már elfogom felejtetni őket, hiszen ak-
korára már új harca készülök...

— És a küzdelem, végeredményben
nemcsak szebb, de fontosabb is a győ-
zelemnél...

Stuck tétőtől-talpig sportember.

I. K.



Stuck a Nürburg Ringen

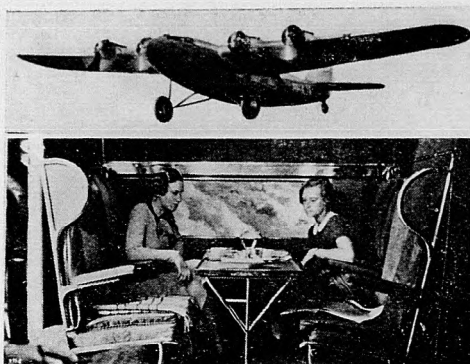
HIREK

Uj és merész gondolatokat hozott fel-
szinre a kecskeméti Nemzeti Nagytábor

Teljes siker koronázta a KAMC Magyar Nemzeti Autós és Motoros Nagytáborát és a vele kapcsolatos csillagtúrát, 200 jármű futott be a kecskeméti célba. A nagytáborozást Héjjas Iván dr., a KAMC elnöke nyitotta meg és magas szárnyalású beszédben mutatót reá azon sérelmekre, melyek a magyar motorizmus fejlődését gátolják. Rámutatott arra, hogy a siker útját csakis az autósok egy táborba való tömörülése és mindent magában foglaló országos központi szerv felállítása egyengetheti.

Kazinczy Gábor a BSE nevében csatlakozott az indítványhoz és feltétlenül szükségesnek mondta a központi szerv felállítását, Óriási sikere volt Szelnár dr. felszólalásának, melyben kifejtette, hogy az automobilizmust reprezentáló vezető egyesületeink mai összetételükben nem alkalmasak arra, hogy úgy gazdagsági, mint sportvonatkozásban érdekmentesen képviseljék az automobilizmust. A tapasztalatok bizonyítják, hogy a magyar automobilizmus megérett saját maga irányítására.

Vass-Eysen Rezső dr. a vasút- és a teherautófuvarozás problémájával foglalkozott és rámutatott arra, hogy az országot koptató, de útdátot nem fizelő lovaszekerekkel fuvarozók anyagi kárt okoznak úgy a vasútnak, mint a teherautófuvarozóknak. Dalnoki László, a KAC elnöke az idegenforgalom fellendítése érdekében kéri a triptik és a karné eltörlését, mert nézete szerint nincsen szükség arra, hogy



Milyen a legújabb Fokker utaszállító gép, az F. XXXVI? Hatalmas, négymotoros légiexpressz, melynek kényelmes utasfülkéi éjszakára hálózva alakíthatók át.

ezáltal a két vezető klub nemzeti aján-
dékhoz jusson. Rámutatott az új köz-
úti adórendelet sérelmeire, melyek fő-
képpen a motorkerékpárosokat sújt-
ják.

Dunay Róbert, a KAMC alelnöke fel-
olvasta a határozati javaslatot, mely
négy pontból áll: 1. Az automobil
és motorizmust irányító és
mindent magában foglaló
központi szervek felállítá-
sa. 2. Az automobilizmussal
kapcsolatos kartellek fel-
osztatása. 3. A lovaszekér-
fuvarozás megrendszabályo-
zása. 4. A városi kövezetvá-
mosok eltörlése. A határozati ja-
vaslatot Héjjas Iván dr. személyesen
adja át Gömbös Gyula miniszterelnök-
nek.

Autóverseny az Atlanti és Csendes óceán között

Érdekes autógyorsasági versenyről
kapunk hírt Amerikából. Bob
McKenzie, a híres amerikai versenyző
egy 1934. típusú FORD kocsival első-
nek futott be Los Angelesbe annak az
autóversenynek győzteseként, amelyet
az Atlanti Óceán partján fekvő Perth
Amboy városkából kiindulva rendez-
tek.

A megtett távolság 5223 km volt,
amelyet a győztes 54 óra 45 perc alatt
tett meg és így kb. 95 km átlagsebes-
séget ért el. A versenyzőknek hatal-
mas nehézségekkel kellett megküzd-
niök, egyrészt mert Pennsylvania, Arizonában és Új-Mexikóban rettentő
viharok dúltak, míg az ut többi részét
a versenyzők irtózatos hőségben tették
meg.

A győztes Bob McKenzie kijelentése
szerint az utak állapota egészen két-
ségteljes és a hőség az út legnagyobb
részén elviselhetetlen volt. McKenzie
véleménye szerint a győzelmet elsősor-
ban annak köszönheti, hogy pneuma-
tikjaival, amelyek legújabb GOODRICH
gyártmányúak voltak, az egész út alatt
semmiféle baja nem volt, sőt a gummik
a célba való megérkezésükor olyan álla-
potban voltak, hogy azokon a haszná-
lat alig látszott meg.

A Magyarországon is közszeretethen
álló GOODRICH gummik újabb rend-
kívüli teljesítményét igazolta ez a ver-
seny.

Csillagtúrát rendez a Szegedi Kitarítás

— A szegedi „Kitartás” Egvetemi
Atlétikai Klub motorszakosztálya au-
gusztus 15-én a szegedi szabadtéri
játékok alkalmával nemzetközi és
országos csillagtúrát rendez Szegedre.
A csillagtúra útvonalá, távjá és kin-
dülési helye teljesen szabadon vá-
lasztható és azon úgy automobilokkal
mint motorkerékpárokkal részt lehet
venni. Egyetlen előírás, hogy a részt-
vevők augusztus 15-én délelőtt 11 és
12 óra között tartoznak áthaladni a
szegedi Széchenyi terén, a Városháza
előtt felállított célon. A beérkezettek
díszes emléklapok nyerne az
„Ember tragédiája” esti szabadtéri
előadására pedig előrendü helyre
szóló jegyet kapnak. A verseny neve-
zési díja résztvevő személyenként 4
pengő. A nevezések a KEAC motor-
szakosztályá címére (Szeged, Tisza
Lajos krt. 59.) küldendők, ugyanot-
tan nevezhetők be a csillagtúra pro-
póziói is.

A legnehezebb Bécs-Budapest
távverseny oldalmotoros
győztese az

ISTROS OLDALMOTOR

Szekely László vezetésével.

Vegye Ön is a legjobbat!
Uj előnyös fizetési feltételek!

PAULINI GÉZA, ISTROS' motorgyára
BPEST, THALY KÁLMÁN UCCA 10



Szervisz
állomás.
Benzinkut.
Római part,
Csuka
csónakház.



Hiába

int pirosat a rendőr
meg sem állok a

Dormán

javitóműhelyig
AKADÉMIA UCCA 5.
Telefonhívó: 19-6-53

MI UJSÁG



SZERKESZTŐ UR..?



— Mit szól Szerkesztő úr a nagyszámú hazai Triumph eladásokhoz?

— Csak örülni tudok. A Triumph gépek ismét kezdik elfoglalni azt a helyet, melyet a háború utáni években virágzásnak induló motorizmusnak keretében betöltöttek. Aprópól! A 24 órás olasz triálton elért legújabb Triumph-teamgyőzelem újabb ékes dokumentuma a kitűnő gépek megbízhatóságának.

— Bosch-sikerek?

— Természetesen voltak! A német Grand Prix mindkét első helyzettje, Stuck (Auto Union) és Lagioli (Mercedes-Benz) Bosch-gyujtással és Bosch-gyártással aratták győzelmüket.

— Valami kuriozumot tudna-e mondani Szerkesztő úr?

— Hogyne tudnék. Azt tudja, hogy a nagy autó világv versenyben a Shell olajok immár egyeduralomra tettek szert. Furcsán hangzik, de úgy van, hogy ma már a nagy GP versenyeket csak Shell olajjal lehet nyerni. Látom Hébli úr nem érti a dolgot, majd nyomban megmagyarázom. Azt bizonyára tudja, hogy az idei nagy versenyeket az Auto Union, Alfa Romeo és Mercedes-Benz köcsök uralják most pedig azt is megtudhatja, hogy az új német konstrukciók éppen úgy Shell olajjal futnak mint a Scuderia Ferrari híres Alfa Romeo!

— Mi ujság Urbachéknál?

— Nagy az öröm, természetesen azért, mert a BSA gépek a magyar eladási statisztikában a második helyet foglalják el. Urbachnak különben a minap vállalkozó szellemű vejeje volt. Dr. Szentgyörgyi Albert a szegedi egyetem tudós tanára egy 500-as BSA motorkefépárt vásárolt. A motorozás fortélyaira Kovács Emil oktatta ki két nap alatt a professzort, aki két napi motoros multtal a Dolomitokba indult túrázni, majd bejárja Francia- és Spanyolországot, átnajózik Angliába, ahol Észak-Skóciában előadást tart és úgy tér vissza hazánkba.

— Mi lesz a Guggerral?

— Az FTC szeptember végén meg akarja rendezni. Hartmann hozza a tavaly itt járt külföldiekét, szép versenyre van kilátás.

— Túraverseny?

— A Tolnavérmegevi AMC rendez 26-án háziversenyt 176 km-es távon, de szívesen látja az idegen klubok versenyzőit is. Ha indulni akar, úgy írjon a TAMC bonyhádi titkárságának.

— Kipróbálta már az Elbé polírvizet?

Hát nem látja, hogyan ragyog ócska Mercedesem. Negyedóra alatt olyan lett a karosszériám, mintha új volna és ami a legfontosabb, igen kevés fogyott ebből az új csodaszorból. Jól tenné, ha elolvasná a laphoz mellékelt betétlapot és jobban megismer-

kedne a magyar iparnak ezzel az új vívmányával.

— Az útdaó fronton mi ujság van?

— A 110 hozta szőnyegre a kérdést a balatonboglári csillagcurojával kapcsolatos anketen, ahol restetics Pál gr. adta elő serelmenket és elhatároztak, hogy telrattal fordulnak a kormányhoz. A csillagúra is jól sikerült, az ügyességi versenyeken Békeess Géza, Kuchter Ferenc, Hrubony József győzött, mint a Miss Automobil választás győztese Jakab László (Fiat) és Holios Sándor dr. (Steyr).

— Hallom, Willkánék költöznek?

— Jól hallotta, de nem mennek messze, csak a szomszédos helyiségbe, ahol kibővített raktárral szolgálnak.

— Annóit beszélnek Kiss M. Antal munkájáról.

— Hat persze, mert a megelégedettség nem hallgat. Kissék speciális hengerköszörüléssel meghódították a közönséget, a jó munka és olcsó ár meghozta gyümölcsét és a kis Kiss rövidesen nagy Kiss lesz.

Revansot vett Bugatti — Dreyfuss Bugattin megnyerte a belga G P-t

Végre sikerült Bugattinak elégtételt venni a sorozatos balsikerekért, mely a molsheimi színeket az idej szezonban sűjtötták. A teljes Alfa gárdával szemben sikerüi megnyerni a belga Grand Prit — reáisan.

A verseny nagy Alfa megurásokkal kezdődik, Chiron és Varzi mindent beleadva vág az élre, a Bugatti csapat többet szerel gyertyát, mint halad, ami arra vezethető vissza, hogy a motorok nem voltak eléggé próbálva. Fél távon már több mint 10 perces előnye van Chironnak, akiről azonban látni, hogy túlhajszolja Alfáját. Ez be is következik és a francia ász a l'Eau Rouge hajtúból kettős szaltóval fordul bele az árokba, szerencsére csak igen könnyű zúzódasokkal. A győzelem Varzi felé int, de a túlzott iram megbosszulja magát, Varzi Alfája sűrű füstfelhőkbe burkolva áll ki olajozási hibával. A Bugatti csapat most belead mindent, Brivio rekordkört fut rekordkör után és nem adja 155 km-es átlagon alul utóbb kissé lassít, ami Dreyfust juttatja az élre. Benoit 20 percig javítja karburátorját, ami Sommert juttatja a harmadik helyre. A végeredmény (táv 59 km):

1. Dreyfus (Bugatti) 4:15:3 mp. 139.8 km-es átlag. 2. Brivio (Bugatti) 4:16:54 mp. 3. Sommer (Maserati). 4. Benoit (Bugatti). 5. Montier (Ford).

Bugatti kiköszörülte a esorbát!

250. km. B. S. A. sv. világitással P. 1380
250. km. B. S. A. OHV. világitással P. 1480
250. km. B. S. A. sv. világitással P. 1380
250. km. B. S. A. OHV. világitással P. 1480
250. km. B. S. A. sv. világitással P. 1380
250. km. B. S. A. OHV. világitással P. 1480
250. km. B. S. A. sv. világitással P. 1380
250. km. B. S. A. OHV. világitással P. 1480
250. km. B. S. A. sv. világitással P. 1480
250. km. B. S. A. OHV. világitással P. 1480
250. km. B. S. A. sv. világitással P. 1380
250. km. B. S. A. OHV. világitással P. 1480
250. km. B. S. A. sv. világitással P. 1380
250. km. B. S. A. OHV. világitással P. 1480
250. km. B. S. A. sv. világitással P. 1480
250. km. B. S. A. OHV. világitással P. 1480
250. km. B. S. A. sv. világitással P. 1380
250. km. B. S. A. OHV. világitással P. 1480
250. km. B. S. A. sv. világitással P. 1480
250. km. B. S. A. OHV. világitással P. 1480
250. km. B. S. A. sv. világitással P. 1380
250. km. B. S. A. OHV. világitással P. 1480
250. km. B. S. A. sv. világitással P. 1480
250. km. B. S. A. OHV. világitással P. 1480
250. km. B. S. A. sv. világitással P. 1380
250. km. B. S. A. OHV. világitással P. 1480
250. km. B. S. A. sv. világitással P. 1480
250. km. B. S. A. OHV. világitással P. 1480
250. km. B. S. A. sv. világitással P. 1380
250. km. B. S. A. OHV. világitással P. 1480
250. km. B. S. A. sv. világitással P. 1480
250. km. B. S. A. OHV. világitással P. 1480
250. km. B. S. A. sv. világitással P. 1380
250. km. B. S. A. OHV. világitással P. 1480
250. km. B. S. A. sv. világitással P. 1480
250. km. B. S. A. OHV. világitással P. 1480

KÉRJEN AJÁNLATOT

URBACH LÁSZLÓ

VI., HUNYADI TÉR 12

Felölös szerkesztő és kiadó: Kramer Jenő



AIR FRANCE

3 motoros repülőgépeivel

Budapest

— Wien	1 óra
— Paris	8 óra
— London	10 óra
— Róma	7 óra
— Velence	5 óra
— Bukarest	4 óra



AIR FRANCE

Budapest, IV. ker., Vörösmarty-tér 2. sz.
Tel. 82-7-23; 82-7-16



Eredeti ricinussal komponált
pennsylvániai minőségű olaj!

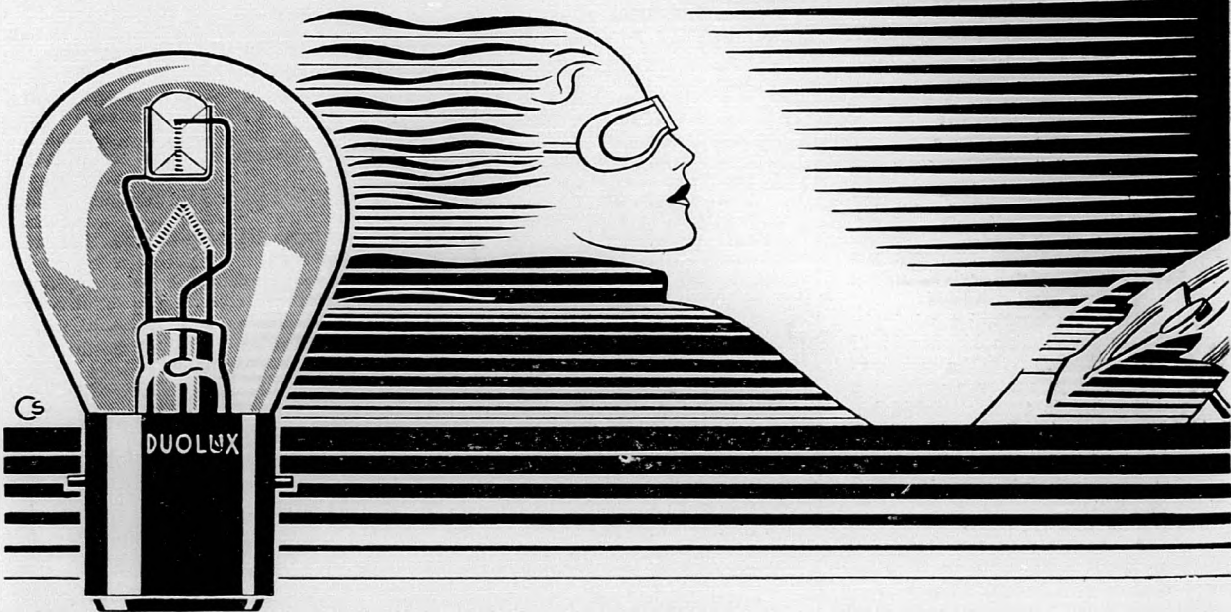
Olcsó ár!

Visszaváltható kanna

Főbizományi lerakat:

PAJOR IMRE
VI. JÓKAI-U. 28. T. 202-28

Bejárat a Horn Ede-utcából.



TUNGSRAM DUOLUX

NAGY SEBESSÉGNÉL IS BIZTOS VEZETÉS!

Egyesült Kő-, Kőnyvnyomda, Kőnyv- és Lapidó Rt. V., Tátra-utca 4. Telefon: 224-07. — Felelős Reiner Ödön.