

# AutóMotor



## *A Puch, terepen is – Puch!*

A motorkerékpár igazi teljesítőképességét nem a betonúton, hanem a gyalog és nehezen járható terepen állapíthatjuk meg. Képünkön ifj. Szűcs Lajost látjuk, amint Puch gépe nyeregében játszi könnyedséggel „repszí” a köves meredélyen...



# 1939. ÉVI NÉMET-ALPESI TÚRAUT

1.600 Km.

EURÓPA LEGNEHEZEBB  
HÁGÓIN KERESZTÜL

a háromnapos megerőltető versenyben



## GYŐZÖTT

a 250 kcm-es kategóriában

## A HÁROM GYŐZTES

MOTORKERÉKPÁR-CSAPAT KÖZÜL

## KETTŐ

# PUCH

GÉPEKBŐL ÁLLOTT

STEYR-AUSTRO DAIMLER-PUCHMŰVEK, MAGYAR KERESK. RT.

LEHEL UCCA 25

## Előgyújtás

Napról-napra szigorúbban lépnek fel a motoros rendőrök azokkal szemben, akik nem a járda, hanem az úttest felé eső oldalon szállnak ki az autóból. Napról-napra szaporodnak a feljelentések. Es kétségtelen, hogy a rendőrök eljárása nem hibáztatható, mert hiszen a közlekedési szabályok értelmében valóban tilos az úttest felőli kiszállás. Eddig is érvényben volt ez a szabály, csak hogy annak végrehajtása valahogyan hozzásimult a való élet követelményeihez és elnézték a szabály kényszerű áthágását.

Elnézték, mert tisztában voltak vele, hogy a mai, nagyrészt rendkívül szűk kocsiból az utas szinte képtelen a kormányon átvicckelve kiszállani, ha csak nincsen kigyőmberi képesítése, aki pedig túl van a nyolcvan kilón, az kitartó gyakorlattal sem képes embonpointját annyira visszakoztatni, hogy az elférjen a kormánykerék alatt.

Hogy a szőbanforgó szabály szigorú alkalmazása mennyiben van ellentétben az élet és a gyakorlat követelményeivel: bizonyítja az is, hogy hibba száll ki a vezető és utas a járda felőli oldalon, végül mégis csak át kell mennie az úttest felőli oldalra, hogy a kocsit a közlekedési kódex előírásainak megfelelőleg lezárja. Ami viszont: nem kihágás, mert a szabály kifejezetten csak a ki- és beszállást tilalmazza, az ajtócsukást vagy egyéb „művi” beavatkozást nem.

A rendőrök szigorúan írják fel az úttest felől kiszállókat, csak úgy repkednek a betélapok. Viszont sajátmaguk nem tartják be a szabályt. Az autóbuszra, illetve az autóbusz vezetője mellé felszálló rendőrök kivétel nélkül már csak azért is az úttest felé eső oldalon szállnak fel, mert a járda felőli oldalon nincsen — ajtó. Lehet, hogy ezek a rendőrök csupa fiók Jupitereknek érzik magukat, nekünk azonban semmi kedvünk, hogy eljártsszuk az — ökrök szerepét.

\*

Napról-napra sűrűbb a főváros forgalma. A vizsgák csak úgy ontják a forgalomba kerülő gépjárművek szárait és ezreit, a rengeteg új automobil szinte végelethatalan falat alkot a járdák mellett, úgyhogy igen komoly parkirozási nehézségek adódnak. Az egyes kocsiknak legalább másfél-két méternyi közzel kell egymásmögé vagy elé állaniok, hogy vezetőjük dolga végeztével útnak is tudjon indulni. Napról-napra romlik a helyzet és nem tapasztaljuk azt, hogy komoly intézkedések

történnének. Pedig nem volna túlságosan nehéz, legalább is a széles úttesteken, nem sorba egymásmögé vagy elé állítani a járműveket, hanem egymásmellé, hegyes szögben a menetirányhoz viszonyítva, ahogyan azt a nagy külföldi városokban már régen látjuk.

\*

Ministeri biztost a motorsport élére — ezt írjuk legutóbbi számunk vezető cikkében. Sorainknak nagy volt a visszhangja és úgy értesülünk, hogy a kérdést megfontolás tárgyává teszik. Természetesen elsőrendű fontosságú, hogy a megbízást olyan valaki kapja, aki szakértője a motorsportoknak, aki kapcsolatban is van az élő sporttal.

\*

Kozma Endre ismét kitétt magáért. Ötödik lett a svéd GP versenyen, világviszonylatban is legelsőrendű mezőnyben küzdötte fel magát az élre. Kozma beigazolta, hogy valóban tehetség, aki megfelelő csiszolás mellett nagy fegyvertényekre alkalmas. Ne feledjük el, hogy a svéd GP élete harmadik nagy körversenye volt, évek óta nem nyílt alkalm a kötelestíteni azt a tudást, mely az effajta versenyhez szükséges. Futárversenyeken, túrákirándulásokon és nagyrítán hegyi versenyeken vett csupán részt, aki ért a motorsporthoz, az tudja, hogy a különleges magyar túráversenyek úgy aránylanak, mondjuk, az Európa Grand Prix-hez, mint, tegyük fel, a lepényevés a parlamenti szűzbészédhez. Hogy Kozma Bandi ennek ellenére is megállotta a helyét, igazolja azokat, akik tíz év előtt

is hitet tettek ama nagy tehetség mellett, melynek Kozma Endre a birtokosa.

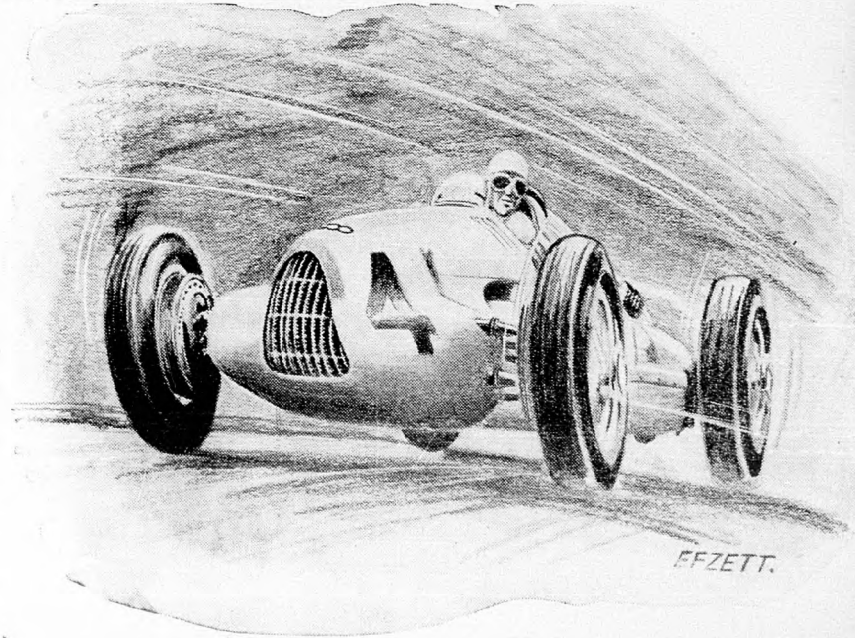
\*

Érdekes hírek futottak be szerkesztőségünkbe a magyar motorsport dalás korszakának messzire távozott szereplőiről. Levél adta hírül, hogy Sabrnák Oszkár a hajdani magyar TT-k és hegyi versenyek nagyszerű szereplője motoros kiképző tiszt az Uruguay-i motorseregben. Meggyessy Zoltán — aki egyike volt a tíz év előtti idők legjobbjainak — garázs- és szervisz-tulajdonos valahol Montevideo mellett. A magyar szorgalom meghozta gyümölcsét és őszintén örvendünk, hogy a messzire szakadt két magyar fiú becsülettel állja meg a helyét.

\*

Miért nem rendez a KMAC az MKSz kismotoros csillagtúrjának szabályait kölcsönkérve kisköci versenyit? Igen egyszerű volna, még csak fejtoréssel sem járna. Kiskocsik 1100 kcm-ig, minél nagyobb táv, annál alacsonyabb átlag, az előírtól jobb átlagért jó pontok és betutás pontosan körülhatárolt időpontban. Ennyi az egész. Kellő hírvéréssel, szép díjakkal, megfelelő szervezettel nem volna bosszorkányság vagy száz indulót toborozni. Hiszen az idén már vagy kétezer kisköci került forgalomba. Az utcák telítve vannak DKW-vel, Opel Kadettekkel, Adler Juniorokkal, Steyr 55-ökkel, Balilákkal. Csoda volna, ha ezek között nem akadna legalább száz, aki kellő „lelki” előkészítés után odaállana a rajtzászlókhöz.

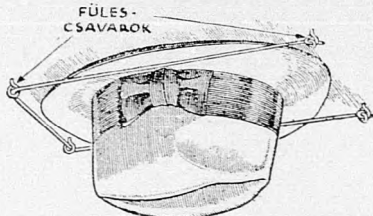
Vagy talán nem tessük a KMAC-nak ez az ötlet?



# Tippek és tanácsok az autósoknak!

## Néhány ügyes fogás, melyet nem árt alkalmazni

A női kalapokkal sok baj van, különösen, ha a kocsi alacsony és nagybecsű nejlűnk középkori váruőnt mimelő kalpag-süvegje viszont olyan magas, hogy a csukott kocsi csuszótetejét még borús időben is ki kell nyitnunk. Baj van, különösen ilyenkor nyáron a vezetők kalapjával még akkor is,



ha az illető férfi. Mert a karosszériában levő fogás nem alkalmas a kalap rögzítésére, ha meg odarakjuk a hátsó ülésre, egészen biztosan ráül valaki, vagy legalább is megtapoossa. Konstruáljunk tehát kalaptartót. Nem kell ehhez más, mint négy fülescsavar és méternyi csuzligumi. A fülescsavarokat szépen belesavarjuk a tető belső felébe, a csuzligumit pedig bebutatva a fülékbe, megfeszítve rögzítjük. Hogy a kalap miképpen illik a gumiból rögzített tartóba, azt a rajzból a gyengébbek is azonnal megértik, különösen ha figyelembe vesszük, hogy a gumi — rugalmas.

\*

Ilyenkor nyáron kinyitjuk a csukott kocsi ablakait. Ha azonban hűvöse fordul az idő, kirekesztjük a külső levegőt. Utasaink között pedig egészen biztosan akad olyan, aki „egészségi” ckokból Leventét, vagy a m. kir. Dohányjövédék hasonlóan illatos termékét szívja mellre. Néhány Levente után a kocsi belsejében olyan a szag, mint a legabázidabb kávéházban. És ami ennél is rosszabb, a szag beleveszi magát a kárpitozásba és onnan a leghatározottabb felhívásra sem hajlandó eltávozni. A szellőztetés nem segít. Annál jobban a kis edénykébe öntött és néhány csepp levendula-olajjal nemesített ammóniák, mely éjszakán át nagyszerűen szagtalanítja a kocsi belsejét. Nem kell félni az ammóniák szagától, mert azt a menetközben képződő huzat maradéktalanul távolítja el.

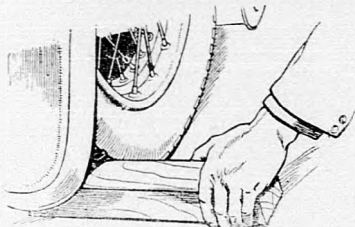
\*

Megtörtént már speciális villamos-műhelyben is, hogy a szerelők atvamestere elcserélte a avutókábeleket és a henger helytelenül kapták a szikrát. Természetes, hogy ez meg-esik a mazsolával is, amikor az holmi avutásdefettek esetén szikrákat kél-melön levevsi a kábeleket a gyertyák-ról. Négyhengeres motornál is nagy ilyenkor a fejtörés, hát még hathen-geresnél. Ha el akarjuk kerülni a boss-zankodást, egyszerűen jelöljük meg a kábelsarukat. Nem holmi ceruza-vonásokra gondolunk, hanem reszelővel bevéselt rovótkákra. Annyi rovátka, ahányvadik hengerhez a meglelőlt kábel tartozik. Az ilyen megjelölés egyszerű és az idők, illetve a kocsi életének (vagy inkább a gyújtókábeleknék) fogy-táig elegendő.

A kocsi mosására szolgáló szivacs drága. Viszont vannak, akik nem nyilvános garázsban tartják a kocsi-t, hanem keres családi házuk garázsá-ban, ahol a János házmester látja el a kocsimosót tisztet. A drága szivacs hamar tönkremegy és ha nem regeneráljuk a mélytengeri puhányoknak ezt a sárgaszínű vázát, úgy havonta adhat-juk ki a szivacsért kért nyolc pengőket. A szivacs karbantartása igen egyszerű. Időnként mossuk ki a szivacsot olyan meleg vízben, melybe néhány kristályka borkősavat oldottunk fel. A borkősavat minden drogériában megkapjuk és húsz fillér ára évekig elegendő. Ajánljuk ezt a módszert a garázstulajdonosok figyel-mébe, akik így rezskiöltségeket meg-takarítva, a kis Topolino garázsdiját lényegesen leszállíthatják. (Negyven pengőről harminckilenc pengő kilenc-venkilenc fillérre.)

\*

A keres, családi házba épített garázs rendszerint szűk. Különösen akkor, ha a garázs nélkül szűkölködő szom-szédot is bevesszük megfelelő pengők ellenében. A házi garázsba rendszerint

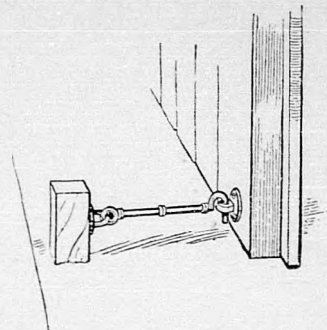


fáralva térünk be, még a legsúlymabb szemű vezetővel is megtörtént már, hogy kissé túl hátra ment és bele-nyomta hátsó sárhányóit a falba. Köny-nyű ezt elkerülni, nem kell hozzá más, mint megfelelően hosszú és vastag lécdarab. A lécelt, melynek olyan a mérete, hogy elér a sárhányó alatti odaszegéz-zük a fal elé, hogy mintegy útközöként

tartsa vissza a pneut és ne engedje a kocsi-tülközöl a falhoz.

\*


Másik házigarázs tipp! Ha fúj a szél, a garázsajtó rendszerint akkor kezd csukódni, amikor az első sárhányópár már túl van rajta, a másik még nem. Ilyenkor szép gyűrődések képződnek a sárhányókon. Igen könnyű a segítségé-



Egyszerűen a talajba vert alacsony cölöpre horgosvégű, úgynevezett „hak-nit” rögzítünk, melyek a garázsajtót távra tartják.

\*

A kerékcseré nem élvezetes munka. Könnyebb a versírásnál, csak kissé piszkosabb. Hiába óvatos az ember, a kocsiemelő, a keréklehúzó, a dísz-tárcsával bajlódó csavarhúzó jól be-piszkítja a kezét, hacsak nem tartunk külön erre a célra kiérdemesült kesz-tyűt az oldalzsebben. A szappan nem veszi le az olajos piszkot, aki pedig jó régi sofőr szokás szerint benzinen mossa meg a kezét, annak olyan rész-letesen hálózatos fekete csíkozás ké-pződik a tenyerén, melyből a legkezdőbb béljős is legalább kötéláltali és félcipős halált sejtlemez ki. A legjobb módszer a következő: jól szappanozzuk meg a kezünket és amikor már vastag a szappanhabréteg: öntsünk a mar-kunkba kanálnyi benzint. A szappanos benzint egyszerűen leszedi a piszkot, mindenesetre köpjük ki a cigarettát az ilyen kézmosás előtt. Szappan hiány-ban fél citrommal is jól megtisztíthatjuk a kezünket, a legjobb azonban a Vim.



# TIMKEN

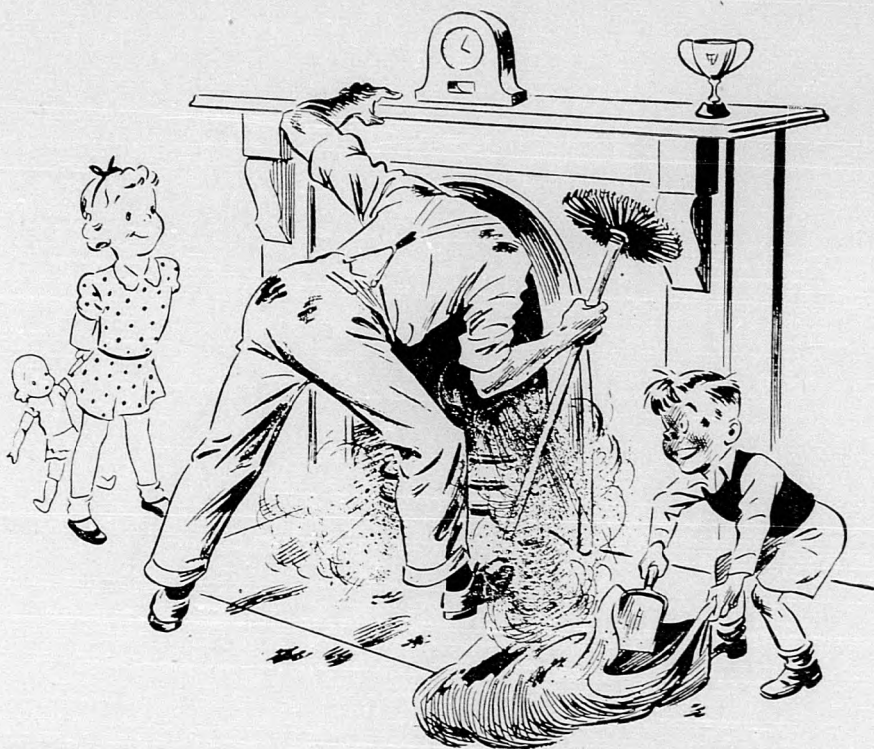
## TAPERED ROLLER BEARINGS

MADE IN ENGLAND

Trade Mark: TIMKEN

### RENOLD IPARI-ÉS MOTORLÁNCOK Kft.

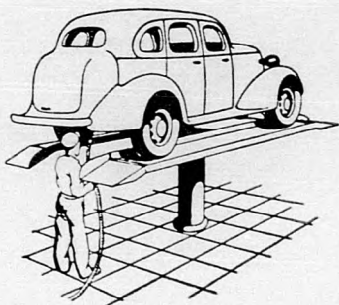
BUDAPEST, VI., LOVAG UCCA 18. TELEFON: 113-913



## *Sajátkezüleg tisztítja eldugult kéményét?*

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 KÓOLAJ R.T. BUDAPEST  
**SHELL KÜLÖNLEGES KENŐSERVICE**

# GANGSTEREK AZÉRT MÉGSEM VAGYUNK...

(Levél a szerkesztőhöz.)

Igen tisztelt Szerkesztő Ur!

Napjainkban igen sokat írnak s főleg még többet beszélnek arról: hogyan lehetne a magyar automobilizmust szélesebb körben terjeszteni, erősebb tempóban fejleszteni. A kormányban a közelmúltban is megvolt a jószándék, amikor a vámos nagyarányú mérséklésével olesóbbá tette az autó beszerzését, amely ténynek jóhatását örvedetesen érzi az automobilizmussal közvetve vagy közvetlenül foglalkozó ipar és kereskedelem is. A hazai gépkocsipark szaporításával több ezer ember talált munkát, amely — különösen a gazdasági és szociális szempontokat figyelembevéve — nem lebecsülendő eredmény.

De hiába van meg a jószándék egyik oldalról, ha illetékes helyeken, ha egyes néprétegekben a legnagyobb ellenszenvvel viselkednek az autóssal szemben, úgyannya, hogy attól elmegy az embernek a kedve az autózástól. Hogy ez milyen formákban áll fenn, igazolják az alábbi sorok:

Több éve foglalkozom autó eladással, mint a mátészalkai Sztánvármegyei Gazdasági Bank áru- és géposztályának tisztviselője s utóbbi éveimnek nagyrésztét és napjaimat is, mondhatnám az országutakon töltöttem és töltöm el. Kárpátaljának az anyaországhoz való visszacsatolása után ezt az országrészt is járom autóval s így párhuzamot vonhatok és bírálatot mondhatok az alföldi és felvidéki lakosság felfogása és viselkedése felett az autósokkal való bánásmódot illetőleg.

Külföldi ember előtt talán érthetetlenül állana az a tény, hogy országunk egyes részein milyen nagy ellenszenvet tanúsítanak az autóssal szemben. Így például az alföldi lakosság nagyrésze, különösképpen a fiatalabb évjártaúak, olyan nagymérvű ellenségeskedést mutatnak velünk szemben, amely már a gyűlöleten is túlmegy. Az ország egyes részein valóságilag üldözött vad az autós. Mint valami gonosztevőt, országúti gangstert, úgy kezelik, olyan bánásmódban részesítik. Országutakon s bent a falvakban is rosszul nevelt gyerekek kövel dobálják meg az autóst s megbotránkoztatják, szitkozódó és csúf szavakkal illetik. A belbiztonsági hatósági szervek árgus szemekkel figyelik a tovasuhanó autóst s únos-úntalan leállítják, figyelve-kémlelve, nem rejtőzik-e a kocsii belsejében holmi bankrabló vagy valutasiber? Vagy hogyan lehetne megfogni a jámbor autózévetőt kisebb-nagyobb szabálytalanságért?

Amíg az Alföld egyes részein ilyen hozzá nem méltó módon való bánásmódban részesítik a motorost, az autóst, ugyanakkor a felvidéki és kárpátaljai részeken a legnagyobb örömmel fogadják és köszöntik. Apró kis gyerekek és komoly felnőttek mosolygó arcra, kéz- vagy kendődobogtatással állanak az utak szélén és barátságosan köszöntik az autóst.

Nézetem szerint az autó iránti szeretetet már az iskolában kellene a gyerekek lelkébe belenevelni, hogy a gyermek ne ellenséget, de barátját, később pedig alig nélkülözhető segítő eszközét lássa a motoros járművekben. A közbiztonsági szervek pedig nagyobb figyelemmel és európai nemzet fiaihoz méltó finomsággal kezelhetnék az országutak utasait. Higység el az illetékesek, ez csak fokozni tudná a magyarság iránti szeretetet a külföldi árututazókban.

Ami pedig a köveztvám ügyét illeti, egyes helyeken, az egyenlő az abszurdummal, ami ilyen állapotban fenn nem tartható. Hogy miért nem, azt az alábbi, velem történt eset is igazolni fogja.

Július 21-én Kassáról Tokajon át mentem autóval Nyíregyháza—Mátészalka felé. Amikor Tokaj határához értem, 70 fillér köveztvámot kellett fizetnem, de ugyanakkor figyelmeztettek, hogy a tokaji Tisza-hídnál még 42 fillér hídvámot is kell majd fizetnem.

Amikor a tokaji hídhöz értem, arra rá nem hajtva, elhatároztam, hogy egyik utitársamat, aki vonattal szándékozott tovább utazni, kiviszem a tokaji vasútállomásra. A hídvámos útbaigazítása alapján indultam el és találtam meg a vasútállomást. Nyomban visszafordultam, hogy folytassam utamat Nyíregyháza felé. Amikor újból a hídhöz értem, legnagyobb csodálkozásomra a vámos nem 42 fillért, hanem 1 P 12 fillért követelt, újból követelvén tőlem a 70 fillér köveztvámot is, azzal az érveléssel, hogy miután Tokaj község vasútállomása felől érdeklődtem, abból azt következteti, hogy autómmal ki is mentem az állomásra és így újból meg kell a 70 fillér közötti adót is fizetnem, mert Tokaj község nagyerdemi előjáróságának határozata szerint a község vasútállomása külterületnek lett nyilvánítva és így minden jármű, amely a község vasútállomásig megy és onnan visszakerkezik, minden alkalommal 70 fillér köveztvám fizetésére köteles.

Igy téhat az az abszurdum történt meg velem, hogy Tokajon öt percen belül kétszer kellett köveztvámot és egyszer hídvámot fizetnem.

Ezt a tokaji példát teljesen visszas, lehetetlen helyzetnek látom. Már magában véve lehetetlen és felháborító az, hogy a község vasútállomása csak 70 fillér lefizetésével legyen elérhető. De kétszeresen különös állapot az, hogy a vasútállomás és a falu vendéglője közötti részen, ahol tehát a község határozata szerint a belterület véget ér, nincs vámosrompó vagy vámház felállítva és a hídra érve, faggatják az embert, hogy melyik épületig ment? Ha a vendéglőig, úgy nem kell köveztvámot fizetni, de ha tovább, ha a vasútállomásig, amely oda alig 200 méter, akkor már igen. Ha a vámház és így a vámháttár látható volna, úgy az autós megtehetné azt, hogy nem megy túl az ú. n. „vámháttaron”, amely alig pár lépésre van Tokaj vasútállomásától. De a vámos engedi, hogy az autós gyanútlanul kimenjen a vasútig és azután öt percen belül két közötti vámot és egy hídvámot fizetett az autóssal. Ez, szerény nézetem szerint, visszaélés a közúti adószedési joggal. Az ilyen abszurdumok ellen panasszal él az egész magyar motoros-társadalom s azt hiszem, mindannyiunk nevében szölok, amikor azt mondom, töröljék el a köveztvámokat. Találjanak valami megfelelő módot arra, hogy az az összeg, amely ilyen formában az egyes pénztárakba jut, egyszerűbben, igazságosabban kerüljön teherként az autós-, illetve motoros-társadalomra.

Panaszom levelemnek az volt a célja, hogy mindezeket az illetékesek elé juttassam, hogy orvoslást találjanak ezekre. De ha már ennyire belejöttem a panaszkodásba, igen tisztelt Szerkesztő Ur, nem hagyhatom szó nélkül azt a furcsa helyzetet sem, hogy pl. Mátészalkán, miután lakott hely, az autósok nem szabad estétől reggelig az autódudát egy pillanatra sem használják. Ezzel szemben reggel négy órától hat óráig, csaknem megszakítás nélkül dudálgathatnak a kondások és gulyások, akik a község lakosainak teheneit és disznait így gyűjtik össze és hajtják ki a legelőre.

Nem előnyt kér a magyar motoros-társadalom, csak egyenlő elbánást — a kondásokkal, gulyásokkal szemben és nagyobb tapintatot és több kimélelet az illetékes közrendészeti szervektől. Mert az autós sem lehet üldözött vad az országutakon, nem kerülhet hátrányosabb helyzetbe, mint a falusi kondás és adának igazságot nekünk, hogy ne lehessen tőlünk a közúti adó mellett öt perc alatt háromszor szedni a közúti és hídvámos különböző neveit, hogy ne dobáljanak meg bennünket minden faluban és ne legyünk kénytelenek tetlenül hallgatni a szikozódásokat, amelyekre nem szolgálunk rá.

A szíves közlésért, kérem, fogadja Szerkesztő Ur köszönetem nyilvánítását.

—Mátészalka, 1939 július 31.

Öszinte tisztelője

SENKÁLSZKY ZOLTÁN  
banktisztviselő.

**AUTO AKKUMULÁTOR  
AUTÓ VILAMOSSÁGI CIKKEK  
TÖLTŐBERENDEZÉSEK  
ELEKTROMOTOROK**

**KÉSZÍTÉSE, JAVÍTÁSA**

**KARTELEN KIVÜL!**

**„ERGON”**

**EGYETEMES VILAMOSSÁGI VÁLLALAT**

**Budapest, VIII., Rökk Szilárd u. 3. 2. Tel.: 137-010**



mindenütt az országban

A large, abstract line drawing occupies the left and bottom portions of the page. It features a vertical line on the left that curves into a large, stylized cloud-like shape at the top. From the bottom of this vertical line, a thick, dark line extends diagonally across the page. Another line starts from the left, curves into a large loop at the bottom, and then extends horizontally across the middle of the page. A final line starts from the right side, curves into a large loop at the bottom, and then extends horizontally across the middle of the page, crossing the other horizontal line.

VACUUM OIL COMPANY R.T.

MEGBÍZHATÓ



GYORS



TAKARÉKOS



ELEGÁNS



OLCSÓ



AZ ÖN MOTORJA



GYÁRTJA: STADLER RT.

KÉPVISELET:

PAJOR, JÓKAI U. 21

# DEUTSCHE ALPENFAHRT

Itt tudni kellett: 1600 km és 38 hágó!

Összesen 288 indulója volt az idei 1600 km-es német alpesi túraútnak, akik Münchenből kiindulva, három nap alatt bekalandozva a német alpeceket és megmászva azok úgyszólván összes hágóit, páratlanul nehéz, küzdelemteljes verseny után futottak be a bécsi célba. A bécsi városház előtti zászlódíszbe öltözött Adolf Hitler téren felsorakozott járműveket belépő sárkérög sokat sejtetett erről a megerőltető versenyről, mely a vezetői képességet éppen úgy utolsókig, maradéktalanul igénybevette, akárcsak a versenyen résztvevő automobilo-kat és mótorkerékpárokat.

Az első versenynap Münchenből kiinduló, Innsbruck érin-tésével a Grossglockneren át Villachba vezető útvonalat még napsütés aranyozta, úgyhogy a mezőny mindössze 18 versenyző kivételével be is futott a villachi célba. A második napon az idő még úgy ahogy kitarított ugyan, de a Turracher-Höhe, Katschberg, Wurzenpass, majd a Loiblpass meredekjei támasztottak olyan motorikus igénybevételeket, melyek 27 versenyzőt küldtek talonba. A harmadik napon azután felmondta az idő a barátságot: starttól kezdve szakadt az eső, gomolyogtak a felhők... Felváltva. Amint ez az Alpesekben szokásos. Rettenetes időjárás volt, mely megtette a magáét: a második nap végén még 50%-ban hibapontmentes mezőny megtizedelve ért célba! Pedig ne feledjük el, ezen a versenyen minden induló sok tüzkeresztségen átment kipróbált harcoss volt, a rendezőség, tekintettel az indulók maximált számára, a beérkezett nevezésekből csak a legjobbak startjogosultságához járult hozzá! Az Alpenfahrt a maga 38 hágóval fűszerezett 1600 km-es távján utolsó porcikájukig kemény próbára tette a versenyzőket és járműveket egyaránt. Talán egyedül a Hatnapos Triál állítható az Alpenfahrt mellé, mely ily csontig-velőig hatoló próbáknak teszi ki a résztvevőket.

A verseny eredménylistájának boncolgatásánál hosszadal-mas volna fesorolni az összes arany-, ezüst- és bronzérem nyerteseket. Nem mulaszthatjuk azonban el megemlékezni a kategóriánként legjobb eredményt elért aranyérmes versenyzőkről, akik a kategóriájukban elérhető legmagasabb kitüntetéssel, havasi gyopárral ékesítve vonulnak be az Alpenfahrt annaleséibe. Havasi gyopárt nyert a 250-es kategóriában Cmyral (Puch), a 350-esben Heimbucher (Zündapp) és az 500-as-ban Denzel (BMW), aki mint a havasi gyopárral kitüntetett mótorkerékpárosok legjobbjá, az Alpési Kupát is elnyerte. Az oldalkocsis gépek csoportjában Hecker (Zündapp) nyerte el az Alpési Kupát. A sportkocsik sorából havasi gyopárt szer-zett Ahrem (1.5 BMW), Magnus (2.3 Mere.-Benz) és Róth (2.0 BMW), aki az Alpési Kupát is elhalásztá a Mercedes-menő elől. A szériában gyártott személykocsik 1.5 l-es csoportjában Kittner (Opel), 3 l-es csoportjában pedig Diehl (Opel) szer-zett havasi gyopárt.

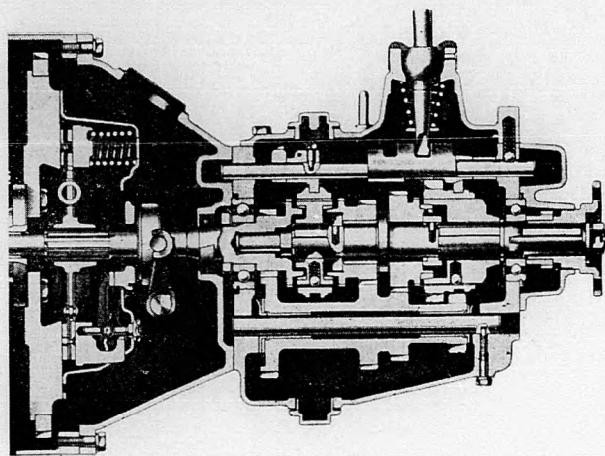
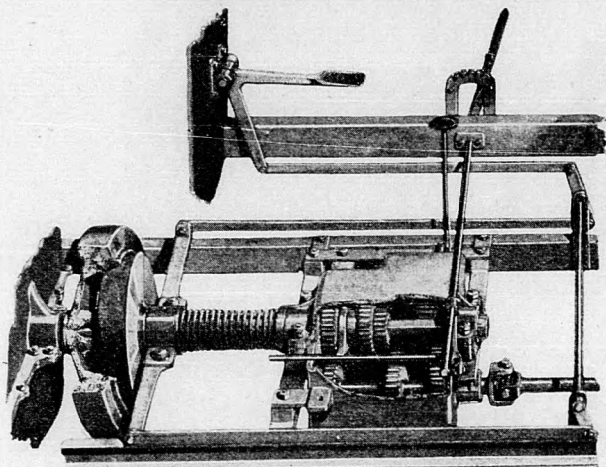
**MAGYAR ABRONCS  
ÉS KERÉKGYÁR RT.**

**V, LÉGRÁDY KÁROLY U. 5  
TELEFON: 290-758**





# TEGNAP? — ÉS MA?



## TEGNAP? Ilyen volt a sebességváltó (DeDion1904)

Az autó őskorában is tudták, hogy a motor csak bizonyos fordulatszám mellett ad le jó teljesítményt, szükség volt tehát sebességváltóra. De milyen volt a 35 év előtti sebességváltó? Mely előtt ott díszlett a bőrkónuszos kupplung? Melyet rondán bűzös halzsírral kellett kengetni, nehogy kiszáradjon. Valóban művészet kellett a régi kocsis kapcsoláshoz, művészet és bátorság. Ismerni kellett a kellő pillanatot, aki eltévesztette, annak akkorát morgott a sebességváltója, hogy a kávénénikék torkában megfagyott a tejszínhab. A kupplungot működtető mechanizmus egész „gyár” volt, kellett hozzá lábizom a javából, ha a hosszú tekeresrúgóval terhelt kupplungot ki akartuk nyomni.

## MA? Cirkulációs és magasnyomású kenés!

A mai korszerű sebességváltóval nem művészet a kapcsolás. A szinkronizáló szerkezet megakadályoz minden resegést és az is tud kapcsolni, aki az öngyújtó felkattantásával is alig tud megbirkózni. A fogások állandó kapcsolatban vannak egymással, a váltó nem fogról, hanem körömről kapcsol, ráadásul a fogások nem egyenesen, hanem ferdén vannak fogazva, úgyhogy a váltó teljesen zajtalan, a régi váltók morgása indirekt áttételben nem más, mint rossz emlék. A kónuszos, marhabőrös kupplung helyét a lamellás konstrukció foglalta el, a lamellák olajban vagy szárazon futnak, nem igényelnek gondozást.

## SEBESSÉGVÁLTÓ- ALKATRÉSZEK PNEUMATIK

## MOTORKERÉKPÁR- FELSZERELÉSI CIKKEK

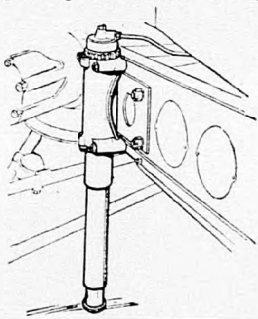
B.-VILLIERS 125 kcm KISMOTORKERÉKPÁR  
kettős kipuffogócsővel, angol motor, magyar váz  
Ára beépített VILLIERS VILÁGITÁSSAL P 880.—

**BIRÓ JENŐ, LISZT FERENC TÉR 2**

# Mitől „Rolls-Royce” — a Rolls-Royce?

Ki nem ismeri azt a bűvös kettős RR-betűt, mely a Dunapalota vagy a Gellért előtt büszkélkedő, rendszerint angol rendszámmal ellátott hatalmas autósodák hűtőjét díszíti? Ki nem ismeri azt a kissé konzervatíván szögletes, a hajdani Magosixeket emlékeztünkbe idéző hűtőt, melyen az RR-betűk vörös színben vannak bevésvé? Az RR-betű annyit jelent, hogy a kocsis Miszter Rolls és Miszter Royce műhelyéből került elő, hogy ára — ha újabb sütetű modelltől van szó — feltétlenül túl van a 60–70.000 magyar pengőnyi angol fonton, hogy az RR márknál futó kocsis a világ legjobb kocsija. Hiszen az angol lapok hirdeteiben és RR-ék katalógusaiban is ez a jelszó szerepel: „the best car in the world”, azaz a világ legjobb kocsija, viszont még senkinek sem jutott az eszébe tisztességtelen verseny-pert zúdítani RR-ék nyakába. Mert azt még a konkurencia is elismeri, hogy az RR az autók világában az, ami aszúk között a tokaji.

Hatvan-hetvenezer pengő! Olyan nagyon, melyért majdnem harminc kiskocsit lehet venni. A legújabb RR modell árából Angolországban például pontosan 28 kis Ford kerül ki. (Tévedések és félreértések elkerülése céljából hangsúlyozzuk, hogy a szembeállítás tisztán matematikai és korántsem állítjuk, hogy az RR a legdrágább és legjobb, a kis Ford viszont a legrosszabb és a legolcsóbb kiskocsi.) Es ha a kis Ford mondjuk 50.000 kilométerre jó, akkor az RR-nek — az arát véve alapul — közel másfélmillió kilométernyit kellene baj nélkül teljesítenie, hogy a kilométer-amortizáció körül meg legyen az egyensúly. Korántsem áll így az



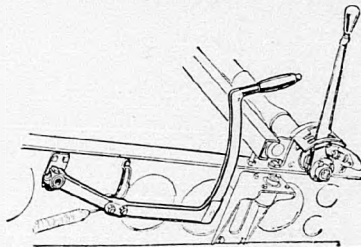
A hidraulikus kocsiemelő olajtöltését a motor tartja nyomás alatt, egyetlen gombnyomásra magasra emelkedik a kocsis.

eset, mert hiszen az RR sem él örökké, másfélmillió kilométert még egyetlen RR sem futott, mert a gyár által nyilvántartott legősibb modell is „csak” 970.000 kilométert tart. De hiszen nem is ez a lényeg, hanem az: hol rejlenek azok a csodák, melyek RR-é avatják az RR-t és melyért nemcsak maharadzsa, hanem egészen egyszerű — bár „kissé vezérgazgató” — angol miszterek is kiteszik az asztalra azokat a többrendbeli ezerfontos bankókat?

## MÁS, MINT A TÖBBI?

Az RR kocsik egyik legjellemzőbb tulajdonsága az, hogy minden porcikájában: más, mint a megszokott automobil. Amíg a gyárak túlnyomó része takarékoskodni kénytelen, addig RR-éknek futja a többszer fontból és úgy a konstrukció, mint az anyag és megmunkálás szempontjából a legjobbat adhatják. És szériamunka helyett egyéni munka folyik a gyár műhelyeiben.

Néhány konstrukciós érdekesség? A motor szelephézag beállítása automatikus. A szelepevezérlő mechanizmusba olajpárna van iktatva, ami nemcsak a zörejt küszöböli ki, hanem minden időben és minden hőmérsékletnél önműködőleg állítja be a helyes szelephézagot. Az olajozás kettős. Magasnyomású cirkuláció keni a csapágyakat és a forgattyút, alacsonynyomású



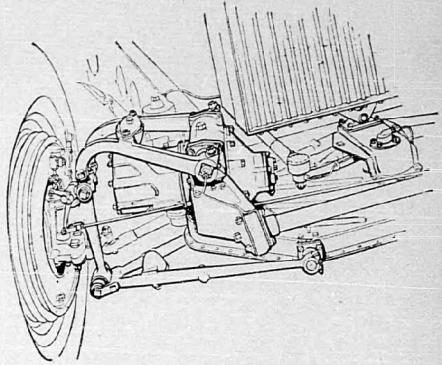
Ez a konzervatívizmus: kulisszás sebességváltó az új RR-kocsin.

olajrendszer táplálja a kevésbé igénybe vett mozgórészeket. A fékek beállítása szintén automatikus, a fékberetések kopásával párhuzamosan növekszik a fékculcus útja, a fékhatás mindenkor tökéletes, a fékrendszer annyira tokozott, hogy a legerősebb vizsgárat sem tud nedvességet lopni a fékek belsejébe.

Rendkívül érdekes a lökhárítók megoldása. Centrifugális berendezés szabályozza be a mindenkorí útviszonyoknak megfelelőleg a lökhárítókat, ráadásul a kormánykeréken levő karral is beállíthatja a vezető a lökhárítókat tetszés szerint lágyra, avagy keményre.

A rugólapok pontosan össze vannak csiszolva, kívülről teljesen tokozottak és csatornarendszer vezet beléjük a központi szűrőberendezésből áramló olajat.

Oldalakra terjedne, ha az összes műszaki raffinériákat ismertetnők, ha foglalkoznánk azokkal a konstrukciós csodákkal, melyek célja a nagyteljesítmény és utóirhatetlen stabilitás mellett tökéletes zajtalanságot elérni. Talán elég annyit elárulni, hogy a forgattyúkat például egyenként egyensúlyozzák ki milligrammnyi pontossággal, úgyhogy a többi kocsnknál, a motor bizonyos fordulatszámánál fellépő vibráció itt ismeretlen probléma. A ki egyensúlyozás munkája a gyár közlése szerint csekély 320 munkórát jelent, tehát lényegesen többet, mint amennyi az átlagos teljes automobil megszületéséhez szükséges!

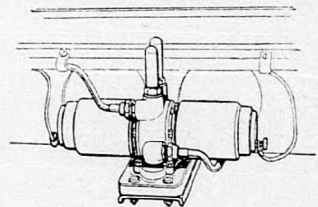


Elégre komplikált az elsőkerék független rugózása, mely viszont automatikusan változtatja meg a kerékek szögbeállítását a fordulókban.

Az anyag? Mindenütt a legnemesebb anyagot alkalmazzák, a legszerűnyebb csavarok is a legdrágább króm-vanádium acélból készülnek és minden egyes alkatrész, akár súlyosan terhel, akár pedig lényegtelen szerepű részről van szó, pontos mikrométeres, mikroszkópius és mechanikai vizsgálat alá kerül.

A gyár azonban még ezzel sem elégzik meg. Tíz éven át minden egyes RR kocsit díjmentes vizsgálat alá vesz és erre a célra a saját költségén küldi ki mérnökét akár a Tűzföldre is. A vizsgálómérnök hatalmas, laboratóriumszámba menő műhelykocsival utazik, a megfelelő számú műszaki személynnyel együtt és rövid két nap alatt mindent beszabályoz. (A rossz nyelvek szerint titokban ki is cserél minden kopott alkatrészt, de azért e megállapításért nem vállaljuk a felelősséget.)

Az RR tipikus angol kocsis. A tradícióknak hódol és rejtetenesen konzervatív. Sebességváltója például még mindig éppen olyan kulisszás, mint a harminc év előtti vén Laurint Clementek és hűtője éppen olyan szögletes, mint volt jóval a háború előtt. A konzervatívizmus azonban semmi egyéb, mint látszat, inkább a tisztesség és „jó öreg bekebeli” látszatot akarják elérni az elmaradott külsővel, hiszen konstrukciós szempontból minden porcikája a korszerűnél is korszerűbb.



A kettős villamos benzinszivattyúk gumiba vannak ágyazva.

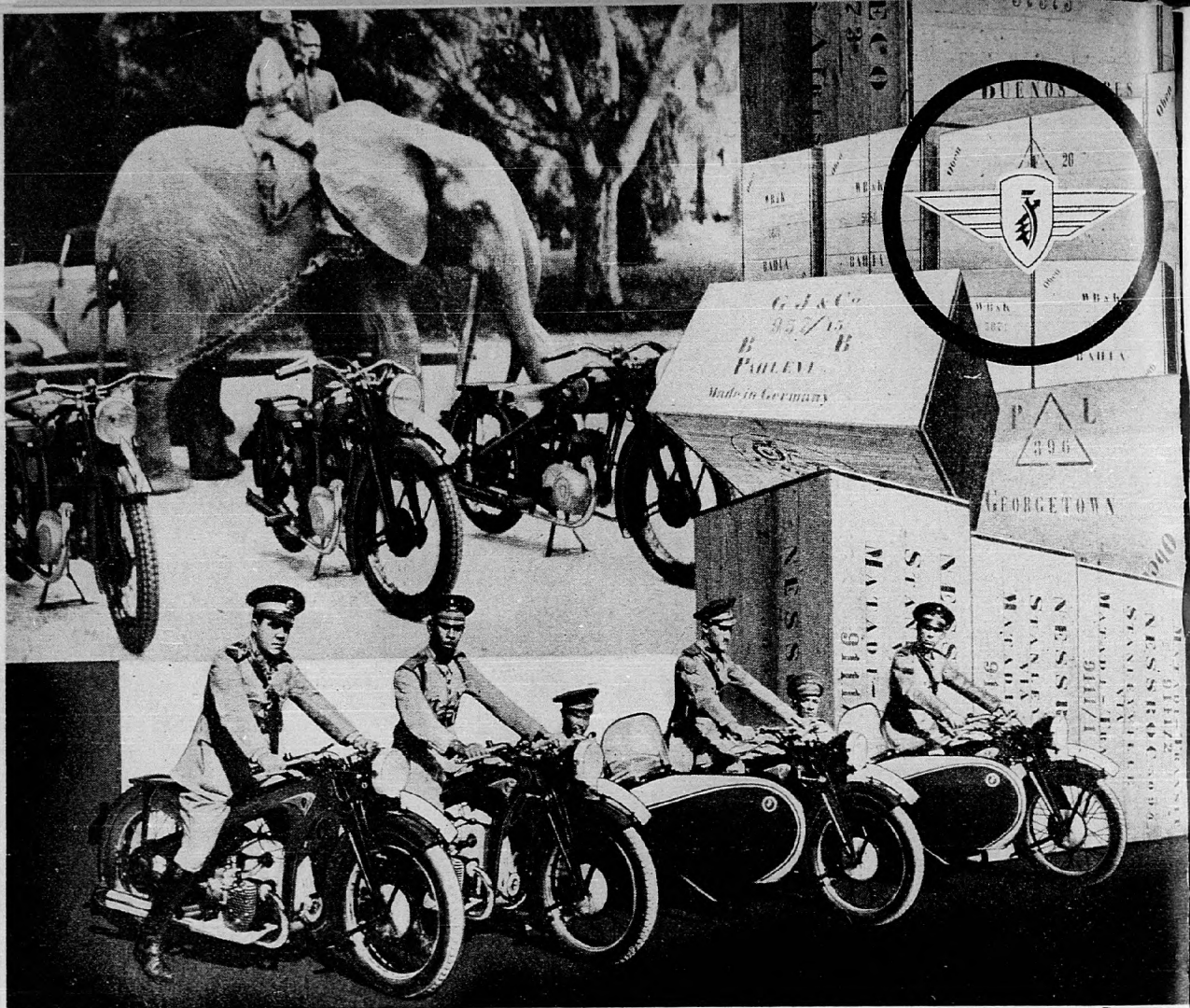
Most már kissé belelátunk az RR kocsik titkába. Akinek pedig van felesleges háromezer angol fontja (a hozzá tartozó Nemzeti Bank kiviteli engedéllyel), az máris megrendelheti RR kocsiját. Nem árt a rendeléssel sietni, mert a gyár három-négyhónapos szállítást vállal csupán. Viszont a vételár felét rendeléskor le kell szűrni. Ami — ugyebár — nem akadály?

## Autórugók és spirálrugók

**BÁN LÁSZLÓ** V., Vág uccsa 5. — Telefon: 291-121.  
Gyártás és javítás, kész rugók minden márkához raktáron.

## KASSAI ZÜNDAPP

Új és használt motor-kerékpárok a l a d a s a.  
VI., Ó uccsa 42. T. 110-792  
SPECIALIS JAVÍTÓ ÜZEME.



# ZÜNDAPP

## MOTORKERÉKPÁROK

# VILÁGSZERTE

VEZÉRKÉPVISELET:

**MOTORKERÉKPÁR ÉS AUTÓALKATRÉSZ KERESKEDELMI KFT.**

VILMOS CSÁSZÁR ÚT 60

TELEFON: 121-404

## Miért maradt el a csepeli Grand Prix?

Mint legutóbbi számainkban közöltük, a Királyi Magyar Automobil Club július 30-án tervezte megtartani a Csepeli Motorkerékpáros Nagydíjat, az 1939-es évad első motorkerékpár sebességi körversenyét, melyet azután utolsó pillanatban lemondani kényszerült. A lemondás okáról a KMAC a következő nyilatkozatot tette:

„A nagy érdeklődéssel várt sportesemény a M. kir. Államrendőrség, illetőleg a M. kir. Belügyminiszter határozata értelmében nem kerülhet megrendezésre. A tilalom indokolása mindaddig nem érkezett meg a KMAC-hoz és így a verseny betiltásának indokaira egyelőre nem térhetünk ki. A KMAC haladéktalanul értesítette a magyar és külföldi versenyzőket a verseny betiltásáról. A hatósági végzés megérkezése után a verseny betiltásának körülményeire vizsgálunk fogunk térni.“

Várjuk a — visszatérést!

Lázás előkészületek előzik meg a jövő évi, Könben megrendezésre kerülő nemzetközi közlekedési kiállítást, mely először lesz hivatalosan áttekintést nyújtani a közlekedéstechnika mai állásáról. A kiállításon külön-külön szakcsoportot és intézőt kap az útpítész (dr. Fodt), gépjárműközlekedés (Galle), gépjármű (dr. Allmers), a légitforgalom (v. Gablenz), a repülőterek (dr. Türk), a repülősport (Christiansen), a motorsport (Stift) stb., míg a közlekedés- és közlekedéstudomány általános jelentőségét felélelő szakcsoport anyagát Prof. dr. Pirath rendezti. A grandiózus kiállítást iránt, mely a közlekedéstechnika első nemzetközi seregszemléje lesz, világszerte óriási érdeklődés nyilvánul meg.

Németországban a szintetikus benzin előállítását az 1933. évi 296.000 tonnáról immár 1.300.000 tonnára emelkedett. Ugyanakkor jelentékeny emelkedést mutat a német petrolcukorhozama is, hiszen a tavalyi 51 ezer tonnás havi átlaggal szemben az idén áprilisban 61 ezer, májusban pedig 68.000 tonna volt a kukac hozama.

A kölni Ford-gyár az elmúlt üzletévben személyautó termelését az előző évhez viszonyítva, 7,6%-kal, teherautógyártását pedig 30%-kal növelte.

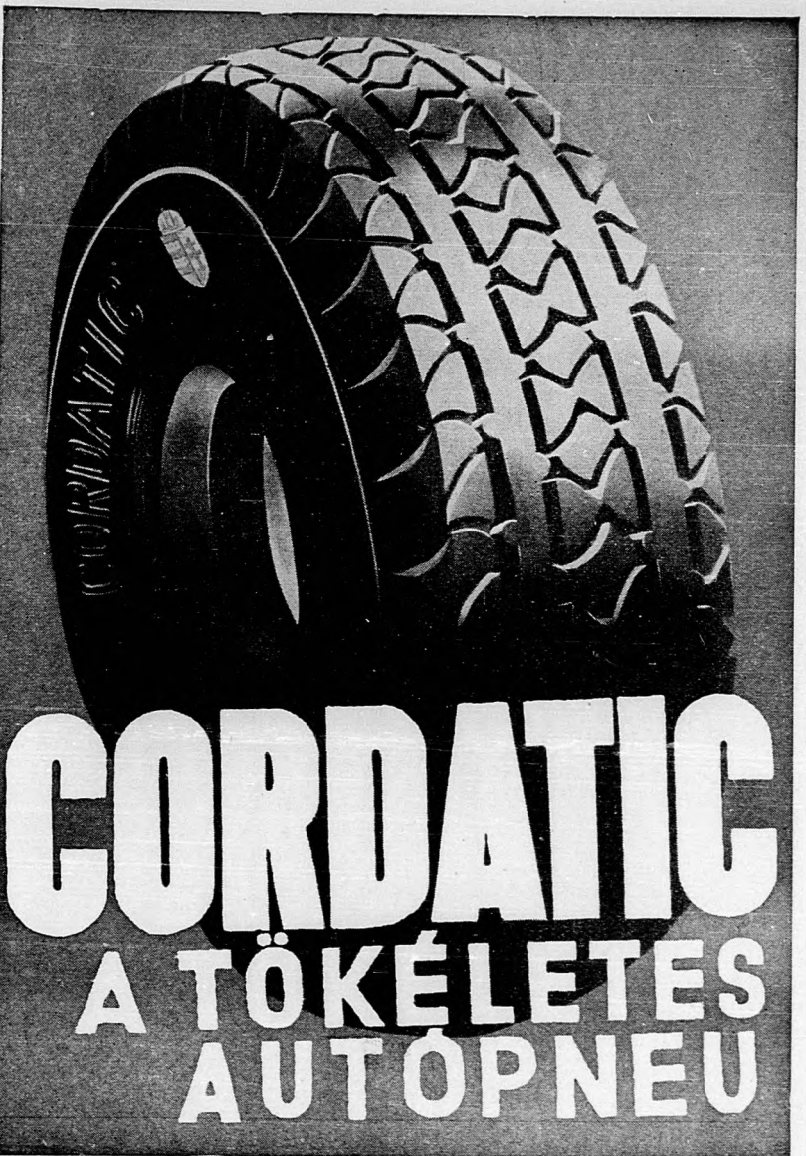
Francia statisztikusok kiszámították, hogy a francia autógép. közönsége a verseny felkeresése érdekében 330.000 liter benzint fogyasztott. Tekintve a literenként 2 frankos állami részesedést, nyilvánvaló, hogy a francia állam a francia GP-vel közel 700.000 frankot keresett.

A német autógép. győztesének díja 20.000 márka volt, a második is 10.000 márkát kapott, sőt még a 6-ik helyezetnek is jutott egy ezres!

A brandenburgi Opel teherautógyár 3 éves fennállása óta 40.000 Opel-Blitz teherautó gyártott, amiből 10.000 darab exportra került.

A német típuskorlátozó intézkedéseknek az autókalkulációk vonatkozó rendelkezéseiből ragadunk ki néhány érdekességét. Így: az eddig gyártott 113 önjáró helyett a jövőben csak 10 típus lesz; 125-féle sebességmérő helyett 7; 269-féle izzó helyett 26; 50 üzemanyagelzáró csap helyett 1; 164 dinamó-típus helyett 27; 76-féle fényoszlop helyett 15; 82-féle hátsó és féjfélyvilágítás helyett 23; 22-féle kürtnyomógomb helyett 2; 25-féle olajnyomómérő helyett 2; 80-féle kocsiemelő helyett 12; 15-féle vízleeresztő csap helyett 2; 38-féle irányjelző kapcsoló helyett 2; 212 gázostípus helyett 19; 35 gyújtógyertya-típus helyett 5 és 16-féle gyújtáskapcsoló helyett 1 lesz rendszeresítve. Mondanunk sem kell, hogy maguk az autók mellett elsősorban az alkatrészkereskedők örülnek legjobban az újdonságokhoz.

A birodalmi autótutak környező területeket védő területek nyilvánították és ezzel kizárták azt, hogy esetleges erdőirtások, stb. révén a vidék természeti szépségeit megzavarják.



Francia statisztika szerint a Franciaországban forgalomba kerülő 2.3 millió gépjárműnek csak 5%-a szolgál luxuscélokra!

A General Motors az első negyedében olyan nyereségre tett szert, amilyenre tíz év óta nem volt példa.

A cseh-morva protektorátusban az idei év első felében 8843 motorkerékpár talált gazdára, szemben az 1938 első feléi 3960 darabbal, ami 124%-os emelkedést jelent! A forgalom zömét Jawa (4391 darab) és a fegyvergyár (3961 db) bonyolította le. A mindössze 24 darabot kitevő importból a németek 161, az angolok 43 darabbal szerepelnek.

Bulgária gépjármű importjának immár 85%-át a német gyárak bonyolítják le.

A Lufthansa egyik „Condor”-típusú négy-motoros utasgépe Henke kapitány vezetésével 4 és fél nap alatt tette meg a Berlin-Dél-Amerika-Berlin 22.200 km-es távot. Napi 5000 km!

A délafrikai unió légitörvényekkel vállalta a Junkers gyárnál két „Der Grosse Dessauer” típusú 4 motoros Ju90 gépet rendelt, mely típus tudvalegileg a világ legnagyobb szárazföldi repülőgépe. Miután a gépek leszállás nélküli távonalon fognak repülni, az eredetileg 42 személyes masinák utastermet csak 30 személy számára képezik ki, hogy a gép megfelelő mennyiségű üzemanyagot vihessen magával.

Németországban a rendszeres autóbusszonalak hossza mintegy 100.000 km., ami éppen a birodalmi vasútvonalak hosszának.

A Volkswagen gyár, mely még az idén felveszi az üzemet, jövőre 100.000 kocsit fog le-

szállítani. 1941-ben 200.000, míg 1942-ben már 250.000 darab kerülhet leszállításra. A német belföldi piacon a megrendelések már meghaladták a negyedmillió darabot, 100.000 kocsi már teljesen ki van szitve, eddig 110 millió márka folyt be, a vevők 59%-ának havi jövedelme 300 márka alatt van. A 3 millió kilométert reprezentáló próbatuk során megállapított nyert, hogy havi 100 km-es használat esetén a KdF kocsi garázs és biztosítás nélküli teljes üzemeltetésére 35 márka de ezen költségek csökkentésére is biztató kísérletek folynak.

Az Argentína és Chile között az Andesek fölött közlekedő 3 motoros Ju 52 típusú utasgépek az elmúlt évben 211 esetben repültek át az Andesek hegyőrségeit és 98%-os menetrendszerűséget értek el! Mindössze öt esetben kellett az utat az időjárásviszonyok miatt megszakítani és késéssel befejezni.

A Gothai vasútgépgyár egyik Go 150 típusú könnyű, zárt utasfűlkés gépe, mely két 50-50 lóerős Zündapp repülőmotorral volt szerelve, kategóriájában 8048 méterrel új magassági rekordot állított fel.

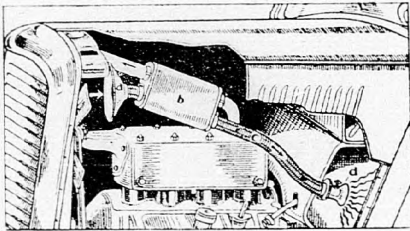
Folyó év november 1-ig az összes Németországban forgalomban levő benzinüzemű járművek 74-es oktánszámú üzemanyagra állították át.

## SEBESSÉGMÉRŐJÉT

megjavitja: ÓRAGYÁR, Tömö ucca 26

# KÖRSÉTA — A TECHNIKA ÉS HUMOR VILÁGÁBAN!

Az ember törölgeti a homlokát, a hőmérő úgy felszökken, mint tavaly a zsír ára, vagy az idén a KMAC tekintélye a csepeli GP elmaradása után. Ugyan ki gondol már most a télre, a fagyra. Pedig megbízható visszaemlékezők szerint néhány hónap múlva hatalmas következetességgel megint beköszönt a tél, melyre nem árt már most előkészülni.



Házilag néhány pengőért elkészíthetjük ezt a kocsifűtőt. a — tülesér, b — bádorgópönye, c — esővezeték, d — zárólemez.

A fűtött kocsi: egyike a tél legkellemebb „komfortjának”. Vannak nagyszerű ventilátoros kocsikályhák és aki erre a célra meg tud kockáztatni egy egész kéthasú százast, az ne is olvassa tovább ezt a fejezetet. Aki azonban nem tud kalóriákba fektetni száz pengőt, az bármelyik bádoggal néhány pengőért megcsinálhatja az ábrán bemutatott fűtőberendezést, mely a meleg hűtőn átszívozt és a felső hűtővezeték hőjét is magával ragadja levegőt juttatja a kocsi belsejébe. Nem kell hozzá más, mint kis tücsér és kevés vastag cső, az ábra alapján a kevésbé ügyes bádogos is megbirkózik a feladattal.

\*

Nincsen idegesítőbb, mint a rugócsikorgás. Az egymáson elcsúszó rugólapok kellemetlen csikorgó hangot adnak, különösen, ha kissé rozsdásak.



A rendszeres havi karbantartás alkalmával ugyan megkapják a lapok kenőanyag-adagjukat, csak hogy az erre a célra használt, rendszerint túl sűrű fátadt

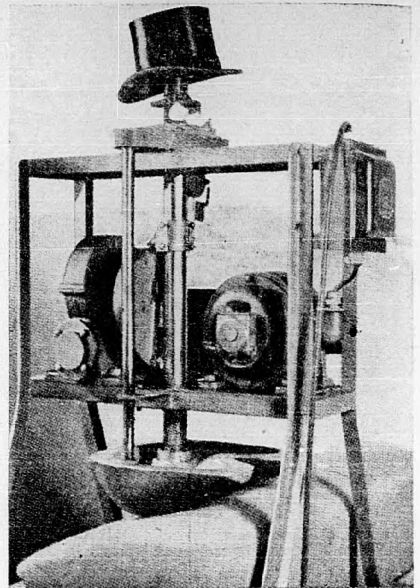
olaj nem képes mindenhová eljutni, de ha el is jut, hamar kiverődik és a zsírzás után egy héttel már hallatszik a fűlértő hang. Ráadásul a száraz rugó keményebb, ezért van az, hogy a zsírzás után úgy érezzük, mintha kocsink rugózása lágyabbá vált volna. A rugócsikorgás megszüntetésének megoldása: cinkből készült lapok beiktatása a rugólapok közé. A cinklapok megakadályozzák a rozsdásodást, bizonyos kenőhatást fejtenek ki és minden körülmények között biztosítják azt a frikciós állandót, melyre szükség van és a csikorgás teljesen ki van küszöbölve.

\*

Bemutatjuk olvasóinknak Lord Bottomot, az amerikai Hudson-gyár egyik előkelő és ottani körökben nagyon népszerű tényezőjét. Lord Bottom nevét, sajnos, nagyon nehéz magyarra lefordítani, értelmét azonban azonnal felfogjuk, ha — tovább olvasunk. Lord Bottom nem más, mint próbagép, melynek az a feladata, hogy az autómobil-ülések rugalmasságát és anyagát vizsgálja oly módon, hogy negyedmillió kilométernek megfelelő „ülési” üzemet rögtönöz. Lord Bottomot villanymotor hajítja és legfontosabb alkatrésze nem a felül látható köcsőgalap, hanem az alsó részén — tehát a bottomon — levő anatómiailag helyesen domborított kopotató alkalmatosság. A kopotató alkalmatosság — mint látjuk — veszedelmesen hasonlít ahhoz az emberi alkatrészhez, melyet jó társaságban nem illik a nevének nevezni és ott lehetősé, ahol az ember háta elveszíti becsületét nevét. Lord Bottom megfelelő excenterek segítségével percnként tízet „ül”, a 250.000 kilométeres üzem megvalósítása tehát nem is tart túl sokáig.

\*

Ki nem ismeri az autók hátsó ablakaira festett felírást, hogy: Noch plombiert. Ez annyit jelent, hogy a motor karburátorja plombálva van, tehát lehetetlen a fojtószelepet teljesen nyitni és ezzel túlhajtani a motort. A felírás



célja: figyelmeztetni az előzni akarót, hogy az előtte haladó kocsi nem fogja teljes sebességét kifutni, másrészt pedig amolyan menlevél a vezetőnek. Mert a Noch plombiert felírással nyugodtan tűrheti, hogy az a Noé rendszerű B 14-es Citroen is megelőzze.

Az egyik humoros kedvű német DKW tulajdonos a plombával lefutott 3000 kilométer után sem távolította el egészen a felírást, csak éppen néhány betűnyit kapart le, a Noch plombiert-ből annyit maradt, hogy Noch 10 bier. Ami magyarul annyit tesz, hogy még tíz sört. Kriglit, vagy poharat — tetszés és torok szerint.



## DEDICS TESTVÉREK

autójavító specialisták

HENGER ÉS FŐTENGELY KÖSZÖRÜLÉS

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

és alkatrészgyártás TELEFON: 130-345

# LÁSZLÓ ANDOR

AUTÓSERVICE – JAVITÓMŰHELY

V., BESSENYEI U. 4. POZSONYI U. SAROK

TELEFON: \*299-155.

# LANG

## német hegyibajnok

Az idei német hegyi Grand Prix a Grossglockner hóval-jéggel borított sziklaóráisaira felkúszó pompás szerpentinjein került megrendezésre. A verseny résztvevőinek két-két futamot kellett abszolválniuk, a végeredmény a két időeredmény összesítéséből adódott. Jól bevált módszer ez, mely fokozza a verseny realitását, többet nyújt a közönségnek, izgalmat visz a hegyiverenyek néha bizony ellanyhuló érdekességébe.

A versenyt a motorkerékpárok küzdelme vezette be, melyben maradéktalan siker jutott osztályrészre a DKW színeknek. Georg (500 DKW) 66.85 km-nek megfelelő 22 p. 36.9 mp.-es idejével nemcsak a legjobb motorkerékpár teljesítményt nyújtotta, hanem jelentősen fűszárnyalva a régi 61.3 km-es motoros útvonalrekordot is. A 250-es kategóriában Schneeweiss fűzött márkatársai: Berger és Winkler előtt pompás 23 p. 59.3 mp.-es idővel újabb babérokat a DKW győzelmi koszorúba, míg a 350-es kategória ezúttal NSU menő, Fassl zsákmanya lett. A sportkocsiversenyek során Polensky (2.0 BMW) érte el a legjobb



Grossglockner verseny: Winkler (250 DKW) a fordulóban!

időt, 67.65 km-es átlaga azonban fél km-el elmaradt a tavalyi sportkocsiesületjeljesítménytől.

A legnagyobb érdeklődés természetesen a versenykocsik futamai felé irányult. Az első futam után senki sem kétkelkedett Müller (Auto Union) győzelmében, aki 8 p. 54.3 mp.-es idejével a nap legjobb futamát abszolválta és messze

maga mögött hagyta a Mercedes-Benz-istálló csatlósait. Az eső azonban elmosta Müller legszebb győzelmi kilátásait is és 20 p. 30 mp.-es összéjével a 75.09 km-es átlagot futó Lang (20 p. 07.9 mp.) és Stuck (20 p. 11.5 mp.) mögött a harmadik hellyel kényszerült a negyediknek befutó Mercedes-Benz menő Brauchitsch előtt beérnie.

## Fokozott óvatosságot!

A Közgazdasági és Közlekedési Tudósító érdekes statisztikai adatokkal alátámasztott tanulságos cikkben számol be hazánknak az utóbbi éveket felölő bal-eset-kronikájáról:

Amíg az üzemen tartott gépkocsik száma 1933-ban 20.387 volt, ez a szám 1938 végéig, a visszacsatolt felvidéki területek (Kárpátalja kivételével) autóállományával együtt 40.090-ig emelkedett. Az emelkedés öt év alatt az automobiloknál a 100 százalékos jóval meghaladta, a motorkerékpároknál valamivel az 50 százalék alatt maradt.

A közúti balesetek száma 1933-ban 5091 volt. Ebből a gépkocsik és motorkerékpárok által okozott balesetek száma 2334. Az 1934. évi 6106-ra emelkedett baleseteknél az autók és motorkerékpárok balesetei 2746-os számaránnyal még mindig 50 százalékon alul maradtak. Az 1937. évi összes balesetek száma 10.940, ebben az autók által okozott balesetek száma már 6394-re emelkedett, tehát az összes baleseteknek csaknem 60 százalékára nőtt. Az 1938. évi balesetek száma meg-

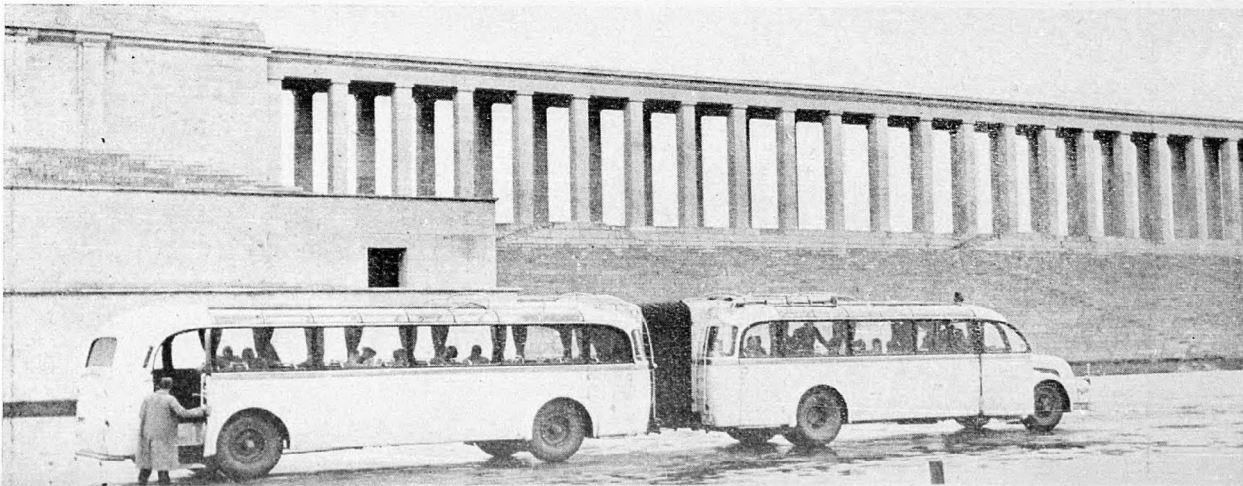
közelíti a 13.000-et és ebből az autók és motorkerékpárok által okozott balesetek arányszáma elérte a 65 százalékot.

A nagyszámú balesetek közül csak 30-35 százalék jár sérüléssel az öt év előtti 60 százalékkal szemben. Míg az öt év előtti kisebb számú sérülés esetében a vezetők hibáját 60 százalékban állapították meg, ez az arány 1938-ban 80 százalékra emelkedett. S míg öt év előtt a balesetekkel kapcsolatban 2021 gépjármű sérült, addig 1938-ban ez a szám 7500-ra emelkedett.

Egyetlen vigasztaló jelenség, hogy amíg a sérüléssel végződött balesetek közül öt év előtt azok egyhatoda halálos kimenetelű volt, 1938-ban a sérülteknek csak 1/16-a halt meg. A halállal végződő balesetek abszolút száma alig változik. 1933-ban 92, 1934-ben 98, 1937-ben 92 volt és 1938-ban is 100-on alul maradt.

A külföldi metropolisok közül az autóbalesetek arányszáma Berlinben jobb, Londonban, Párizsban és különösen New-Yorkban jelentősen rosszabb, mint nálunk, viszont a balesetekkel kapcsolatban sokkal nagyobb arányszámban állapítják meg a vétkességet a gyalogosok terhére.

A német birodalmi autótúton ilyen vonatszerű autóbuszokat helyeztek menetrend-szerű üzembe.



**Többet nyújtunk mindenkinél!**

P **1790**-ért adjuk  
valutafelárral (fázisadóval együtt)  
a 350-es OHV

**VICTORIÁT**  
LUXUSKIVITELBEN  
**KOPPÁNYI DESSEWFFY U. 47**

Felelős szerkesztő és kiadó:  
**KRAMER JENŐ**  
Általános Nyomda, Könyv- és Lapkiadó Rt.  
Bpest. Nyomdært felelős: Dr. Uj István.

**OPEL**  
**BUICK**  
EREDETI ALKATRÉSZEK  
**JÁRITZ**-tól

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

A HOLLAND, FRANCIA ÉS  
EURÓPA GP GYŐZELMEK  
UTÁN

**ÚJABB KETTŐS**

**DKW**

**GYŐZELMEK!**

**DKW**

AUTO UNION



**SVÉD GRAND PRIX**

250 ÉS 350-ES KAT.

*GYŐZTESE*

**DKW**

**NÉMET  
HEGYI GRAND PRIX**

(GROSSGLOCKNER)

250-ES ÉS 500-AS

*GYŐZTES*

**DKW**

**MOTORKERÉKPÁROS  
ÚTVONALREKORDDAL**

**NINCSEN GRAND PRIX**

**DKW GYŐZELEM NÉLKÜL!**

VEZÉRKÉPVISELET:

*Majláth M. Budapest, Lehel ucca 2*