

ÁRA 40 FILL.

A HATNAPOS TRIAL

VI. ÉVFOLYAM

14. SZÁM

1934. szept. 5

# AutóMotor

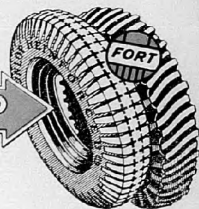
A LEGNAGYOBB PÉL.  
DÁNYSZÁMU MAGYAR  
MOTORSPORTLAP



ANGOL

DUNLOP

Képviselő: ATLAS RT.  
VI Hegedűs Sándor u. 2



## TALÁLKOZÁS A BRENNEREN...

Az egyik boldog 100-as Steyr tulajdonos fényképalbumában fedeztük fel ezt a felette sikerült felvételt. A barátságos Bernáthegyi-kutya mellett pompásan érzékelhető a 100-as Steyr legmodernebb elveken alapuló alacsony építése ami különös stabilitást biztosít ennek a rendkívül eleven kocsinak.



Ez az angol

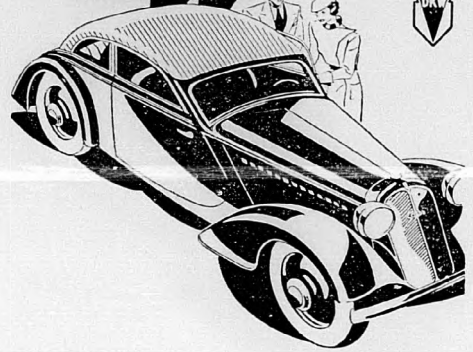
# LODGE

**GYERTYA, amelyekre mindegyik motorosnak szüksége van.**



Vezérképviselő: **BIRÓ JENŐ**  
**VI. Liszt Ferenc tér 2. Kérje mindenütt!**

# DKW FRONTANTRIEB



Elsőkerékmeghajtás  
Lengő tengelyek  
Sebességváltó szabadon-  
futó szerkezettel  
Központi alvázkenés  
Olaj lökésátlók  
2:60 mtr. tengelytáv  
Hét liter fogyasztás  
90 km. sebesség  
Kényelmes  
üléshelyezés  
Évi adó P 40—

**P 4800—**

Vezér-  
képviselő: **MAJLÁTH VI. Gróf Zichy Jenő ucca 17.**

Megérkeztek a legújabb típusu



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



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

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

**SEBESSÉGMÉRŐK  
KILOMÉTERSZÁMLÁLÓK,  
autóórák, autóműszerek szakszerű  
JAVÍTÁSA**

**ÓRAGYÁR, Tömő-u. 26**



**Berágódott  
motorját garanciá-  
val javítja**

**ZAMECSNIK TIVADAR**

speciális J. A. P., Velocette,  
Motosachoche javítóműhely  
VI., JÓKAI TÉR 7. (az udvarban)  
Telefonhívó: 18-9-54.



**Világos,**

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

**Dedics Testvérek**

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



# Hiába

*int pirosat a rendőr  
meg sem állok a*

## Dormán

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

**Hengerköszörülés,**

dugattyút, lendkereket,  
kartert, főtengelyt ren-  
delésre **olcsón** készít

**MAGYAR SÁNDOR**

Miksa ucca 7.



**EGYETLEN** ember  
aki nem tudja, hogy a  
Willkännál minden alkat-  
rész kapható.

**WILLKÁN M. L.**

Liszt Ferenc tér 5. T. 251-56. 111-37

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. SZEPTEMBER 5.

14. SZÁM

## ELŐGYUJTÁS

Megindult a nagy hacacaré az útépités körül, folyik a boszorkányok éhes tánca a pecsenyéstábas körül, melynek mélyében állami megbízások zsiros nuelnivalói serkentik fokozott nyálképződésre a mindig jelesétvágyó vállalkozói torkokat. Mindenki útépitési szakértővé lép elő, a lapok hasábjain vívja a harcát a beton az aszfalttal, a makadám a bitumennel. Luxusutak helyett most már több jó és olcsó utat építsen a kormány: kiáltja az egyik délutáni lap cikkének címe és hogy véletlenül tévedésbe ne essék senki, hát ott az alcím: Miért forszírozzák a drága betonutakat? És be akarja bizonyítani a cikkíró — aki minden valószerűség szerint inkább tagja valamelyik útépitő vállalatnak, mint az újságíróegyesületnek — hogy szerte Európában mindenhol az olcsó felületi kezelés járja. Az a felületi kezelés, melyet minden motoros oly jól ismer, mely arról híres, hogy ha márciusban elkészül, úgy októberben már járhatatlan még akkor is, ha a derek útkaparók az útszéli árok minden szemetjét is rágerreblézik, az ott rejtőző patkószegekkel egyetemben. Mi nem akarunk beleszólni a vitába, nem az a feladatunk, hogy ennek vagy annak az érdeknek váliunk soronként díjazott megafonozóivá. Nekünk mindegy, hogy ki kapja meg az útépitési megbízást a kormánytól, nekünk csak az a fontos, hogy az utak nem csak addig legyenek jók, amíg azokat a magas miniszteriális szakértő bizottság átveszi. És kár is minden csataivöltésért, hangulatsindulásért, jutányos és jól kamatozó szellemi darmolkodásért, mert abban a reményben ringatjuk magunkat, hogy Fabinyi öngyerméltósága, aki az utolsó szót mondja ki ebben a kellemetlen mellékizéktől áporodott versenufutásban: ezúttal is az automobilizmus érdekei fojja szem előtt tartani és nem az útépitők különböző kategóriáinak protekcióikkal és hírlapi hangulatsindulással súlyosbított és hangosított érdekeit. Végeredményben az az érdek, hogy jók legyenek az utak, hogy az útépitők közül ki keres és mennyit, ennek nem szabad egy grammnyit sem nyomnia a latban.

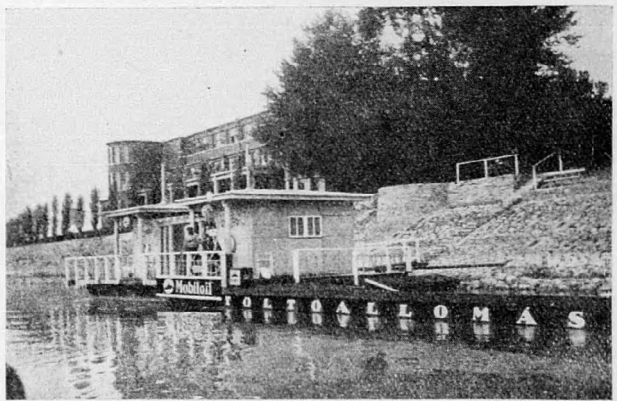
Bizalommal várjuk az elkövetkezendőket, amúll is inkább, mert talán még sohasem volt könnyebb dolga miniszternek, mint most. Csak rá kell ülnie valami nem túlságosan agyonrugózott benzinnyelő alkalmatosságára és végig kell járnia a különböző útkategóriákat. Meg kell kóstolnia a betont, a bitumnt, az aszfaltot, a makadámot, meg kell vizsgálnia, melyik út-típus állt ellen a lejobban az időnyelvételnek. És utána döntenie könnyebb, mint meakötnie a nyakkendőjét.

Hálásan köszönjük Az Est-nek, hogy kapcsolatot létesített a sinter és a motorkerékpáros között. Egyik legutóbbi számában ugyanis helyet adott egy levélnek, melyben egy bizonyos Tamás úr azt ajánlja, hogy a sinterhurokot ne a kutyák, hanem a motorkerékpárosok nyakába dobják. Az ötlet valóban nem rossz és nem marad el Az Est rendszeresen jelentkező ötletei mellett, méltán sorakozik az ötemeletes Zeppelinék, a háromszáz méter magas fák és a hasonló kitalációk glédájába. Mindenesetre köszönjük és tudomásul vesszük és még azt sem mondjuk, hogy mást várunk Az Est-től. Például állásfoglalást a felemelt és igazságtalan útdíj ellen. Hiszen nem is remélhetjük, hogy a népszerű kora délutáni lap ismét ked-

vencei közé sorolja a motorkerékpárt, mint a régi jó időkből, amikor az évente eladott 2—3000 motorkerékpár a kiadóhivatali vonatkozások aranydíján lopakodott be Az Est-ék és társaik szívébe.

A szerencsétlen gépjárműtulajdonosnak ma már nemcsak rendőrrel van dolga, hanem fináncnal is, szerencsére csak a szelidebb zöld finánc kategóriával, a csirkék és egyéb szárnyasok után szimatoló modern feketesereggel hála Istennek, még nem. Negyedévenként még kell jelenni a pénzügyi szakasznál ahol felragasztják a bárcát. Mivel most volt az ideje a bárcák feleszírzelésének, hát felkényyszerültünk az egyik ilyen szakaszhoz, ahol az iroda falán a telefon mellett nagy tilalomtábla remített: Titkos hatalmi beszélgetések folytatása tilos. Ugyan, ki tudna magyarázatot adni, hogy milyen célok érdekében született meg ez a tábla?

Ugyilátszik szavunk nem volt a pusztába kiáltó hangja: megindultak az egyesületek, hogy kivívják az igazságtalan motorkerékpár utadó megreformálását. Az áldatlan sportpolitika sajnos itt is éreztette hatását, amikor mindenkinek össze kellett volna fognia két különböző akcióvette kezdetét, külön hordozzák szerte az országban a véres kuplungot az ellenzékiek és külön azok, akik, hogy úgy mondjuk benyalatosak az Apponyi-téren. A cél azonban azonos, tiltakozó gyűlést szerveznek, melynek ha nem lesz hatása, úgy október elsejével százzszámra állítják le a motorkerékpárokat és adják vissza a rendszámokat. Reméljük, hogy siker koronázza az akciót és megmenthető még a motorkerékpár Magyarországon. Hiszen jóakarásban nincsen hiány az illetékeseknél, csak éppen hozzáértésben, amit az ölliteres fantaziamotorkerékpárok besorolása az adólistába is igazol. És ne is esodálkozzunk ezen. Honnan ismerje meg a hangulatot az illetékes kormányiszerv, amikor a napilapok nagyrésze hozsannát zengett az utadórendeletért és a szaklapok között is akadt olyan, mely bár kötelessége lett volna a motorkerékpáros érdekekért is sikra szállni, mégis meglegedésének adott kifejezést akkor, amikor az új adótarifát adta közre.



Az első modern magyar dunai motorosónak-töltőállomást természetesen a Vacuum Oil Co. Rt. állította fel a Margitszigeti Vörös Kereszt mentőállomással karöltve. A tankoló hajókat a hullámveréstől izléssé 'kis molo védő' mely W. G. Attenstein' elmes megoldása.

# A KARBURÁTOR ÉS KARBURÁCIÓ MAGASISKOLÁJA

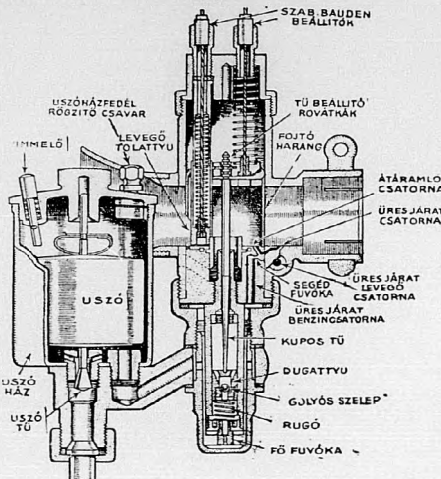
A világ legelső karburátorszakértője, Mr. H. Binks részletesen elmagyarázza a népszerű Amal porlasztó szerkezetét, működését s beszabályozását.

A hány a motoros, annyi a karburátorszakértő! A karburátor szabályozásához mindenki érteni vél, az eredmény: kékre égett kipuffogócsövek, melegedő motor, gyorsan megkopott henger és dugattyú, tömkelement gyertyák jelzik a hazai karburátorszakértők munkájának útját. Minden motorosnak érdeke megismerkedni a karburáció magasiskolájával, olvaszuk tehát figyelemmel Mr. Harold Binks ritka értékű cikkét a ma majdnem kizárólag használt Amal karburátorokról.

A modern, újtípusú Amal karburátor teljesen automatikus. Levegőszabályzója csak azért van, hogy indításnál gazdagabbá tegyék a keveréket és kiegyenlitsük a hőmérsékleti különbségeket. Hidegben ugyanis a benzinnel párolog úgy mint melegben, tehát a szükséges mennyiségű gázt csak úgy nyerhetjük, ha a normálisnál több benzint porlasztunk el. Erre szolgál a levegőszabályzó, melyet azonban állandóan teljesen nyitva tarthatunk attól a pillanattól kezdve, hogy a motorunk felmelegedett.

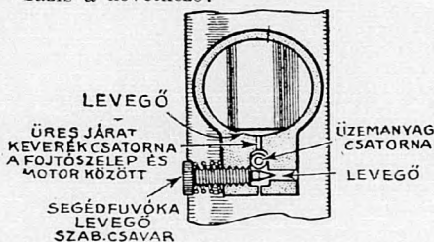
Az új Amal karburátor üzemanyag szivattyúval van ellátva, kizárólag a könnyű indítás és jó akcelerálás érdekében. A pumpás Amalnál nem kell indítás előtt „svimmelni”. Háromszor nyitjuk és zárjuk a drégrifet, a keverőkamra alatt elhelyezett kis rugós-dugattyús pumpa annyi benzint fecskendez a keverőkamrába, amennyi a könnyű indításhoz szükséges gazdag keveréket adja. Az akcelerálást viszont annyiban könnyíti meg a szivattyú, hogy a drégrifet és vele együtt a fojtóharang hirtelen nyitása alkalmával a keverőkamrába juttatja azt a pluszmennyiségű üzemanyagot, melyre a hirtelen feltűrázó motornak a rendes adaggon kívül van szüksége. A szivattyú szerkezetét az 1. ábrán látjuk, közvetlenül a fúvóka felett van, a fojtószелеp tujének felfelé mozgása alkalmával a kis spirálrugó felkeli a dugattyút és üzemanyagsugarat juttat a keverőkamrába.

Milyen fázisokban működik a karburátor? Figyeljük meg alaposan a 2. ábrát. Kört látunk, mely a szívó-



1. ábra. Ez a modern, szivattyús Amal karburátor — anatómiája.

eső metszetét jelképezi, három vízszintes vonal osztja négy részre, négy karburációs fázisra a kört, melyek a, b, c, d-vel vannak jelezve. A négy fázis a következő:



3. ábra. Ez a rajz mutatja meg, hogy a segéd fúvóka levegőszabályzó csavarja hogyan szabja meg az üresjáratához szükséges levegő mennyiségét.

- A segéd fúvóka és lassujárat fázis.
- Az átmeneti fázis.
- A normális túratempó fázis.
- A fő fúvóka és teljesgáz fázis.

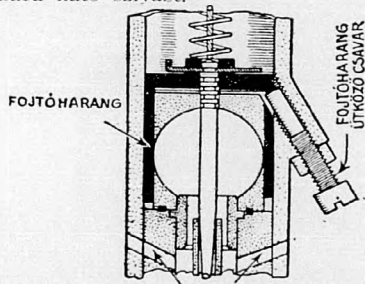
Ha a gázt fokozatosan nyitjuk, úgy a fázisok sorrendje a b-c-d, a teljes zárástól a teljes nyitásig. Ha azonban hirtelen adjuk rá a gázt, úgy átugorunk a fázisokat és a fojtószелеp pillanatokra mondhatjuk melőzi a motor túraszámát, mert a tehetetlenség és terhelés következtében a motor képtelen olyan gyorsan felvenni azt a fordulatszámot, mely a hirtelen nyitott karburátornak felene meg. Ilyenkor lép működésbe a keverőkamra fenékén levő szivattyú, kis benzinszökőkötűvel a karburátor torkán átvágtató levegőáramba biztosítva az akcelerálásnál szükséges keverékmennyiséget.

A karburátor szabályozásához csak akkor fogjuk, ha a motor megfelelően meleg. Legelőször a fő-fúvókát szabályozzuk (d fázis), a levegősz-

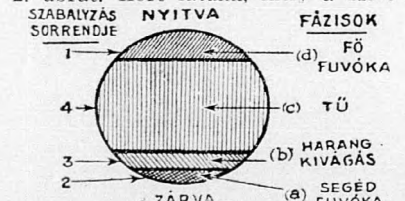
bályzóknak teljesen nyitva kell lennie. Azt a legkisebb fúvókát használjuk, mely a legnagyobb sebességet adja, ha takarékoskodni akarunk, úgy olyan számú fúvókát használjunk, mely mellett teljes gázzal direktben hegyemenben azt érezzük, hogy a motor úgy húz jobban, ha a gázt egész keveset visszavesszük. Ha megállapítottuk, melyik fő-fúvóka szám felel meg a legjobban, úgy ezt ne változtassuk, még akkor sem, ha kisebb fojtószелеpnyitáskor a keverék szemmel láthatólag hibás, ezt ugyanis a többi szabályzószervekkel korrigáljuk.

A második lépés a segéd fúvóka (2. ábra) szabályozása a jó lassú-túra és üresjáras elérése céljából. Allítsuk pontosan középre az előgyújtás szabályzót és addig csavarjuk lefelé a fojtószелеp ütköző csavarját (4. áb.), amíg a motor üresjárasban kihagyás nélkül szabályosan pörög egész lassú fordulatszámra. Ha a motor megáll, mér mielőtt a fojtószелеp egészen zárva van, úgy a keverék minden valószínűségről szerint gyenge: befelé csavarjuk a segéd levegő szabályzó csavarját, mert a segéd fúvókának kevesebb levegőre van szüksége. Ha azonban a motor kihagy, nvoltütemezik, úgy a keverék túl gazdag, kifelé csavarva a segéd levegő szabályzócsavarját, korrigáljuk a hibát.

Ezzel készen is vagyunk a két véglet, a teljesgáz és az üresjáras szabályzásával. A következő lépés az átmeneti fázis (b) szabályozása, mely az akcelerálással van összefüggésben. Az átmeneti fázist, tehát a gyorsulást a fojtóharang félköríves kivágása kormányozza. A (b) fázisban ugyanis a segéd fúvókára ható szivás erősen csökken, de gyenge a fő fúvókára ható szivás is. Tehát mondhatjuk, kritikus a helyzet és célunk olyan kivágású fojtóharangot találni, mely helyesen hozza működésbe a fő-fúvókát, mert a fojtóharang kivágása befolyásolja a fő-fúvókára ható szivást.



4. ábra. Hogyan működik a fojtószелеp ütköző csavarja? A fojtóharang metszete fekete színű. Az ütköző csavarral pontosan beállíthatjuk a legmélyebb pontot, ameddig a fojtóharang a gáz záráshoz szállítható, alul látjuk a kiegyenlített szolgáltató lyukakat.

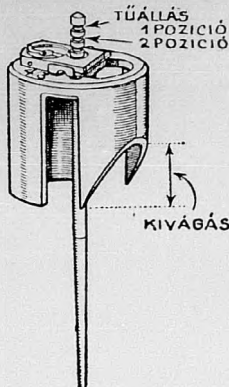


2. ábra. A karburátor működésének négy fázisa. A kört négy részre osztják, melyek az egyes szabályzószervek mikor lépnek működésbe a fojtóharang teljes zárása és teljes nyitása közötti állásokban. A diagram az egyes szervek szabályozásának sorrendjét mutatja.

A levegőellátást a 4. ábrán látható primér-levegőjáratok biztosítják a karburátor toroknyílásán kívül, a fojtóharang kivágásának változtatása a torokon át beszívott levegő mennyiségére és áramlási sebességére van befolyással. Ha a fojtóharangot vizsgáljuk (5. ábra), azt látjuk, hogy annak a külvilág felé néző felén körív alakú kivágása van. Különböző kivágású fojtóharangokat lehet kapni, a beléjük ütött számok egytizenhatod hüvelykben (egy hüvelyk egyenlő kb. 25 mm) adják ki a kivágás magasságát. A például 4-el jelzett harang 4/16 hüvelyk kivágású, tehát több levegőt ad, mint a 3-al jelzett.

A óvárosok rendszerint megfelelő kísérletekkel a motornak legmegfelelőbb kivágású haranggal szereltetik gépeik karburátorját. Ha azonban azt tapasztaljuk, hogy a karburátor övengén köpköd, amikor az ember a (b) átmeneti fázisnak megfelelő állásra nyitja fokozatosan a fojtószelepet és a segéd-fúvóka levegőszabályzó csavarjának állítgatásával nem tudjuk ezt korrigálni, úgy valószínűleg kisebb kivágású, tehát kisebb számú fojtóharanggal célszerű próbálkozni.

Ezzel végeztünk is a karburátor működésének (a), (b) és (d) fázisával, hátra van a (c) fázis, tehát az a gázállás, melyet a leginkább használnunk túráközben: az egynegyed és háromnegyed-gáz közötti fojtószeleppillás. A (c) fázist a fojtóharangban levő tű állása kormányozza, ami igen egyszerűvé teszi a munkát. Az Amal



5. ábra. A fojtóharang tűjének állását a rovátkák szabályozzák. A fojtóharang kivágását 1/16-od hüvelykben méri, a felül beütött szám a kivágás nagyságát jelzi, ebben az esetben a 4/16-od és a 3/16-od között mozog a kivágás.

karburátor tűje a fojtóharang tetejébe van rögzítve kis rugóklipszsel, a tűn öt rovátka van, tehát ötféle állásban, alacsonyabban vagy magasabban rögzíthetjük. A tű kupos és lazán beleillik a tű-fúvókába, ha magasabban van, úgy több utat talál az üzemanyag, mintha alacsonyabban van, a tű állásával tehát a keverék benzintartalmát könnyen szabályozhatjuk. A tűt lehetőleg minél alacsonyabban fekvő rovátkába rögzítsük, hogy középfordulatszámnál takarékoskodjunk. Ne felejtjük el, hogyha takarékosra is állítottuk ilymódon a karburátort túratempónál tehát fél-gáz körül, a nagy fő-fúvóka azt eredményezi, hogy ha ráadjuk a teljes gázt, úgy teljes sebességet kapunk, a

takarékos beállítás még nem jelenti azt, hogy szükség esetén ki ne vehessük motorunkból maradéktalanul azt a sebességet, melyet a tervező mérnök rejtett el benne.

A tű-fúvókát csak egyféle nagyságban kapni, átmérője 0.1 hüvelyk, külön számozása nincs. Ha tehát versenyezni akarunk vagy pedig alkalos üzemanyagot használunk (a motalkóban levő kevés szesz azonban kevés ahhoz, hogy reá tekintettel legyünk) úgy nagyobb tű-fúvókára van szükségünk, illet speciális kivitelben lehet beszerezni.

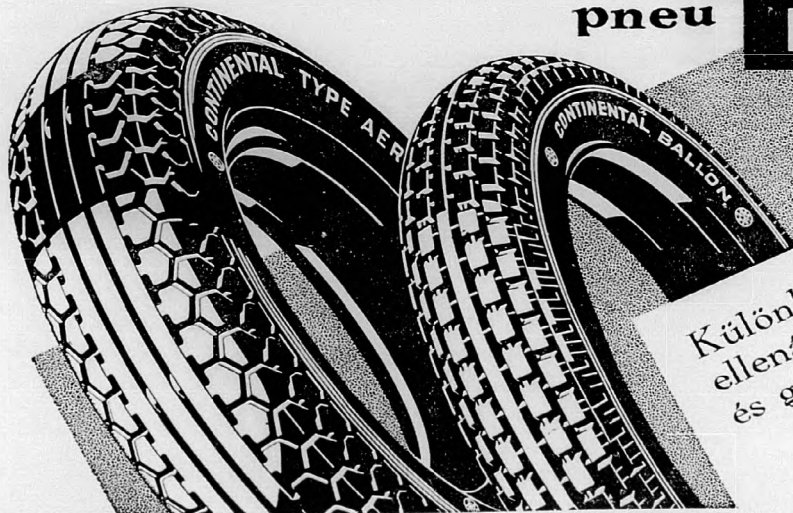
Ha karburátorunk nem szivattyús kivitelű, úgy a tű állása valószínűleg egy rovátkával magasabb, mint a pumpás kivitelű karburátor esetében. Ennek az az oka, hogy a nem-szivattyús karburátornál akcelerálásához benzinben gazdagabb keverékre lesz szükség, mert hiányzik a keveréket a fojtóharang hirtelen nyitása alkalmával automatikusan gazdagító szivattyú.

Befejezésül rá akarok mutatni arra is, amit olyan kevesen tudnak: mi a különbség a benzinben szegény és benzinben gazdag keverék között és hogyan lehet megállapítani azt, hogy a keverék helyes. Gvengé keverékre vall: köpköd a karburátor, a gyertya körmei szárazak és szürke színűek. Ha a keverék benzinben gazdag, úgy a gyertya olajos-kormos és a kipuffogócsövön fekete füst távozik. A keverék helyességét legjobban a gyertya árulja el: a fényesen fekete, de nem olajos-szíros gyertya.

# Continental

Automobil és  
motorkerékpár  
pneu

TYPE AERO  
BALLON



Különlegesen  
ellenálló  
és gazdaságos  
mindig  
mindenütt  
bevált

EGY KIS ELMEFUTTATÁS:

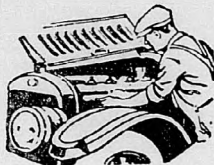
# AZ AUTÓ ZSIRZÁSÁRÓL

Más szóval: a Stauffer zsirzóktól a zsirpuskán át a központi zsirzásig.

Kedvetben vala a benzines batár és a tokozatlan transzmisszió. Minden 40—50 kilométer után le kellett szállni — feltéve, hogy egyéb üzema-  
gyakoribb leszállást nem tett szükségessé — és hatalmasan sárgálló zsirgömböcökot kenni a szabadon álló fogasokra. A zsír legnagyobb része a földre esett, ami nem volt nagy baj, mert a tovtotta zsír akkor sem volt drága. Ami pedig éppen ottmaradt a tethelyen, az a mágnes szerepét vette át és kitűnően gyűjtötte a kerekék által felvert port. De nemcsak itt kellett zsirozni, a benzibatár főtengelye két hatalmas réztömbbe volt csapágyazva, a réztömbök az alváz két tartó-  
jához voltak rögzítve, az egész csapágyazás csak valamivel kevesebb holtjátékkal dísekedett, mint amennyivel az ember nyelve illeszkedik bele a szájába. A csapágyak te-  
tején hatalmas rézből készült csavarok voltak. Ha a motor rosszul dolgozott, akkor ki kellett venni a csavarokat és tetszés szerint a mutató vagy gyürűsujjal zsírt kellett betömni a mindig készenlétben álló zsirobödönből.

Multak az évek és a mérnökök rájöttek, hogy a gépnek a zsír az életelixirje, tehát szorgosan felkutatták a motor és alváz minden mozgó részét, ahová csak lehetett, bájos kis rézisiskákat szereltek. Dísznek sem voltak utolsó ezek a kis sisakok, mert legalább harminc darab járt ki kocsinként. Egyszer egy héten el kellett végezni a titokzatos szertartást, majommódra guggonulva körülszöcskézni a kocsit és leszedni a Stauffer zsirzók sapkáit és elhelyezni a teáskészlet tálcáján. A következő lépés már egyszerűbb volt, valami ócska kést kellett szerezni és minden egyes sapkába egy-egy adagnyi zsírt beicskázni. Csak hosszas tapasztalat után jött rá az ember, hogy ha a zsírt nem oldalozó mozdulattal kente be, úgy a sapka fenekén levegő talált rejtett börtönre, ami azzal az eredménnyel járt, hogy a kocsit körülgyűgölgására már két nap múlva került a sor. A sapkákat vissza is kellett csavarni, ha ugyan sikerült. Legtöbbször a sapka nem kapott bele a nippli menetébe és a zsír elfogyott, mielőtt a sapka a helyére került. Néha a nippli jött ki a helyéből, másszor két lóerővel sem sikerült a sapkát rácsavarni a nipplire, mert a furat eldugult. Az még a legkevésbé volt, hogy a végén négy vagy öt felesleges sapka maradt és a legszorgosabb vizsgálat sem tudta felfedezni a zsírral töltött sapkára éhező nippliket.

A mérnökökön azonban nem lehetett kifogni, kitalálták a zsirzópuskát, a vele kapcsolatos összes bosszandóságokkal. A zsirpuska pompásan bevált — addig, amíg a kocsit új volt és a zsirzöpfejek úgy ragyogtak, mint a népszerű belvárosi ékszerész kirakata. Néhány hétig élvezet volt körüljárni a kocsit, rácsuztatni a puskát a nipplire és büszkén hallgatni a bugyborékoló hangokat, melyek azt bizonyították, hogy a zsír győzedelmesen nyomult előre a legtávolabb fekvő kenési helyekig. De jaj volt akkor, amikor piszok gyűlt a nipplikre és eldugultak, az



ember nagyot forgatott a zsirpuskán, ellenállást érzett és amikor lecsuztatta helyéről, a felszabadult iksz plusz öt atmoszféra nyomás hatására a kifreccsenő zsír előszeretettel célozta meg az ember vadonatúj selyemnyakkendőjét.

Hát még amikor rájött az ember, hogy elfogyott a zsír és a puskát meg kellett tölteni. A szerszámok között pompás kis gömbölyű doboz rejtőzött, ha az ember levette a fedelét, hát közepén lukas lemezt talált. Az ember elszántan nekiszorította a puská száját a luknak és nagyot nyomott, mert az elméleti elgondolás értelmében a zsírnak így be kellett volna tódulnia a puskába. De tél volt és mivel télen hideg van és hidegben a zsír megkeményszik, hát nem sikerült. Az ember nyomott és nyomott olyan erővel, amivel az Országházat eltölthatta volna a helyéből — hasztalan. Ötlet azonban mindig kéznél van, a zsirodoboz felkerült a konyha tűzhelyére. És mivel történetesen éppen szolt a telefon és felette érdekes kérdések kerültek taglalásra: mult az idő. A zsír elolvadt, kiömlött a dobozból, a forró tűzhelyen lángot vetett. Az eredmény: másfél kiló zsír pusztult el, ráadásul sűrű fehér füst született és felmondott a szakácsné.

Most már okosabb eljárásra volt szükség. Felügyelet mellett került felmelegítésre az újabb zsirodoboz, olvan lelkiismeretes ábrázattal figyeltük a zsír puhulását, mint a tyúk figyeli első uszótréningjüket folytató kiskacsáit.

Mivel a józan ész megítélése szerint a zsír már elég puhának látszott, hát rá kellett nyomni a puská nyitott végét a zsirdoboz nyílására. A puská valóban megtelt zsírral, de a körülállók arca is, vastag barna sugárban lávázott szét a folyósra olvadt zsír. Vigasztaló csak az volt, hogy mégis sikerült lezsirozni a kocsit.

Néhány héttel később a zsirpuska sztrájkba lépett. Megkopott és a zsír a nippli helyett oldalt kifolyt. Gyorsan a képviselőhez, zsirozzák le őket: felkiáltással. Néhány perccel később kiderült, hogy üzemekepes zsirpuskájá a képviselőnek sincsen. Legfeljebb eladót van, melynek ára csakis Önnek... hiszen tudjuk már.

Ma már hálaistennek túl vagyunk mindezen. Vékony csövek kötik össze az összes kenési helyeket a szerelékfalón levő kis nyomószivattyún keresztül a külön zsirtartánnyal. Az ember egy-kettőt nyomint a szivattyu gombján és friss zsír áramlik a titokzatos rendszeren át mindenhová, ahol zsirra van szükség. Úgy hívják ezt, hogy központi zsirzás. És nagyon jól beváltak. Főképpen addig, amíg valamelyik vékony zsircsövecske el nem reped. Ilyenkor ugyanis még mindig akadálytalanul lehet nyomogatni a központi zsirzás gombját vagy pedálját, csak éppen a zsír nem jut oda, ahová való. Ami végeredményben nem is fontos. Hiszen nem örökös darabnak készítik az autót.

Gyorsan indít, üzembiztos

BOSCH

Elpuszthatatlan, rég bevált!

BOSCH

A világitás és indítás bőséges áramforrása autonál és motorkerékpárnál

**A BOSCH ROBERT Kft. AKKUMULÁTOR**

Mélyen tisztelt vevőinket értesít-  
jük, hogy irodánkat és jürle-  
tűnket VI. Jókai utca 11  
szám alá helyezzük át  
és tisztelettel meghív-  
juk újzerű becu-  
derzésünk meg-  
tekinté-  
sére

**M. A. K.**

Motor- és Autókellék Rt.  
Budapest, VI., Jókai-utca 11.  
Telefonszám 18-3-65.

**MÉRAY**



MOTORKERÉKPÁRJÁHOZ  
KIZÁRÓLAG

**SHELL**

OLAJAT AJÁNLA

MÉRAY  
MOTORKERÉKPÁR-  
GYÁR RT.



# TIPPEK ÉS TANÁCSOK

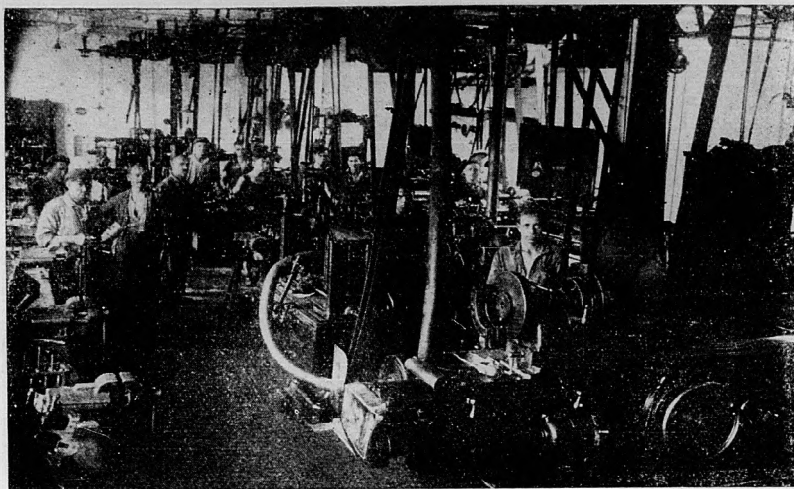
Ha javítóműhelytől távol kilukad a karburátor üszója és megforrasztásához semmiféle mód nem adódik, úgy nem kell kétségbeesni. Az ország-úton mindenhol van kocsma. Ahol pedig kocsma, ott bor, ahol bor, ott üveg, ahol üveg, ott — parafadugó. És ahol parafadugó, ott ismerek könnyebb, mint a kilukadt üszót megfelelő nagyságú parafadugóval pótolni. Az üszót átstúrjuk a dugón, a nivót úgy állítjuk be, hogy a dugót vagy le, vagy pedig felfelé toljuk az üszótún.

\*

Szelephézagot mindig hidegen kell állítani. A szívószelepek alig kell hézagot adni, a kipuffogószelepek pedig annyit, amennyit a gyári utasítás ír elő. A százfokos motor is meleg és a 250 fokos sem langyos, természetesen a 250 fokra hevült henger jobban megnyult, mint a százfokos. Ha tehát melegen állítjuk a szelephézagot, úgy sohasem tudjuk, hogy beállításunk mennyiben pontos.

\*

Aki túlságosan takarékoskodik, az ráfizet. Túl kis düznivel a gép sokkal többet fogyaszt, mint normál

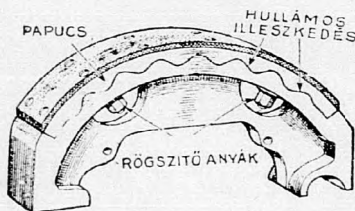


Részlet a Dedics Testvérek cég gépműhelyéből. Precíz gépek, elsősorú szakmunkások biztosítják a cég telkiismeretes munkával megalapozott országos hírnevét

fúvókával. Ha a fúvóka túl kicsiny, úgy sokkal több gázt kell adni bizonyos sebesség elérésére, tehát nagyobb a fogyasztás. Ráadásul melegszik a motor, ami szintén erővesztéssel jár.

\*

Nem kell többet fékbetétet szegecselni — harsogja az amerikai fel-találó, akinek kétségtelenül szellemes és értékes fékpofa-berendezését itt ismer-tetjük. A fékpofára hullámos felfek-vésben fémpapucs illeszkedik, a fék-betét a hullámos papucsra van szege-cselve. Ha a fékbetét elkopik, úgy az



alsó nyílakkal jelzett csavarokat kell meglazítani és új papucsot felesava-rozni, a régi papucsot a fékbetéttel el-dobhatjuk, mert mint egyszerű önt-vénydarab értéktelen holmi. A fel-találó szerint nincsen messze az idő, amikor a műhelyek elfelejtik azt az időt, amikor fékbetétet szegecseltek a fékpofákra és ha a vezető azt veszi észre, hogy fékei már nem fognak jól, ne-gyedórás munkával felújíthatja mind a négy keréknek fékeit.

Az először J. S. Wrightnél látott és a külföldi versenyzők által elősze-retettel használt Brittol nevű titok-zatos folyadék az alkoholos üzem-anyagba keverve, csupán azt a célt szolgálja, hogy a gép begyújtása könnyebb legyen. A sebességet nem fokozza.

\*

Az akkumulátorgyújtás nem azért született, mert jobb vagy üzembiz-tosabb, mint a mágnes. Igaz, hogy dinamógyújtásos gépet könnyebb be-indítani, viszont ha kimerül a telep, úgy már baj van, hacsak gépiünk nincsen a legmodernebb kapcsolású lnszabályzó dinomóval szerelve. A di-namógyújtás annak köszönheti a létét, hogy a gyár megtakaríthatja a mágneset, a dinomó ugyanis úgy a vi-lágítást, mint a gyújtást ellátja.

**Indian  
Motocycles**

magyarországi  
vezérképvisellete

ifj. SEIFRIED HUGÓ

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

Gyári alkatrészek. Javitóüzem.





## BUDÁN OLAJ

**MARŞ special  
Lowcarbon**

*valamint az összes motorolaj különlegességek*

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

Ne okozzon gondot a

## bőrkabát

javítása, vigye

**OTTENREITER**-hez

IV, Petőfi Sándor u. 3. udvarban

# Cellactern

## szórólakk

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

Gyártja:

**Krayer E. és Tsa**

lakk- és festékgyár

Budapest, V., Váci-ut 34.

# HIREK

## Szeptember 23. Országos Motoros Ankét

A közelmúlt napokban a TTC kezdeményezésére Vajda Béla dr. elnökllete alatt a társklubok és szakmai érdekképviseltek bevonásával értekezlet volt a KMAC-ban, melyen a motorkerékpárosoknak az új, felemelt adórendelettel kapcsolatban felmerült súlyos sérelmei szerepeltek a napirenden. Az értekezlet tagjai sorából szűkebb bizottságot delegált a szeptemberben a Tattersalban, vagy az Újgató pályán megrendezendő Országos Motoros Ankét előkészítésére, melyre a gépjárműtulajdonosok járműveikkel egyetemben fognak felvonulni és szónokaik a hatóságok meghívott képviselői előtt fogják kitéregetni a motorkerékpárosok sérelmét, kérve a benzinadó méltányos alapon való mielőbbi bevezetését, mely az autós társadalomnak egyöntetű kívánsága.

Az értekezlet résztvevői megdöbbenéssel konstatálták, hogy most, amikor az utolsó óra ütött, a Kispesti AC képviselője nem jelent meg az ülésen, mert nem konvenniált neki (egyszerre!) felmenni a — KMAC helyiségébe... Meg vagyunk róla győződve, hogy a KAC derék gárdája mindamellett teljes létszámban meg fog jelenni a motorkerékpáros társadalom vétő emelő naggyűlésén és akkor az elnök úr, amaz emlékezetes KMAC sportbizottsági ülés (akkor meglepetésszerűen!) lojális dalnoka levonhatja a konkvenciákat... Avagy ő is ott lesz a naggyűlésen, az utolsó sorban, álszakállal?

## Indianapolis a technikai fejlődés szolgálatában

Az USA függetlenségének emlékünneper kerül évről-évre lefutásra az újvilág klasszikus autóviadala az Indianapolisi Grand Prix. Az „Ame-

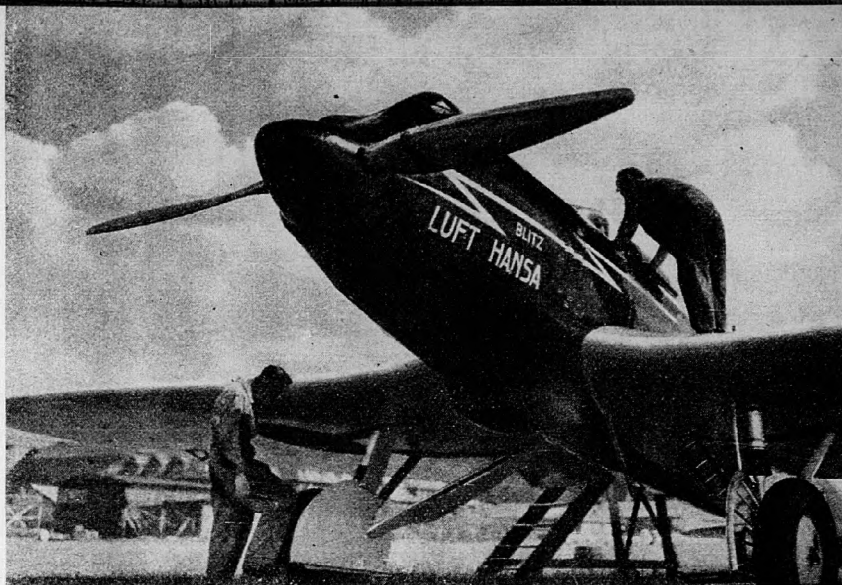
## Motorkerékpárja üzembiztonságát a biztosítóni kívánja, javítsa az több évtizede fennálló cégünknel!

Külföldi mintájú speciális motorkerékpár alkatrész készítő üzemünkben elvállaljuk: Motorok, hengerek, hajtókarok, főtelengyelék, szelepek, csapágycsuk, valamint bármilyen motorkerékpárhoz való alkatrészek készítését külföldi anyagból garanciával — Kétféle díjat, valamint külföldi alkatrészek, leszállított árban. Precíziós gépeinkkel hengerköszörülés P 3,70, dugattyú-készítés P 3,50. „DUREX” nyersdugattyúk P 4,40-től 10 pengőig. Bármilyen munka megvárható. — Vidéki rendelések azonnali. — Lelkismeretes munka! — Gondos kiszolgálás! — Kétféle díjat! — Legújabb alkatrészárjegyzékünket

### „Motorközpont”

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

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



BUDAPEST—BÉCS 26 PERC! Bármenyre is bízhetlenül hangzik, a repülőtéri naplók alapján ennyi idő alatt repült a minap Bécsbe a Deutsche Luft Hansa behuzható futóműves Heinkel expresszgépe. A dícsősgömböt részét kér a Stanova üzemanyag is, melyet tudvalevőleg a Vacuum Oil Co. rt. szolgáltat ki Mátysföldön ismert Airport-tenderből.

rican Automobile Association” érdeme, hogy ez a verseny évről-évre áldásos hatással van az autókonstruktóció fejlődésére és ezen át a versenyestől látszólag távolálló amerikai gyárakra, melyek konstruktőrjei nem mulasztják el évről-évre alapos mérlegelés tárgyává tenni a verseny tapasztalatait. Az indianapolisi GP szabályai a háború utáni években nagyban elősegítették a nagyteljesítményű és amellet megbizható motorok megszületését. Az utóbbi években a fokozott gazdaságosság lett a jelszó, az AAA pedig sietett ezen törekvés szolgálatába állítani Indianapolis. Az idei versenyre 800 km-re 170 literben maximálták a felhasználható üzemanyagot és 24 liter olajat engedélyeztek a résztvevők számára. A verseny bebizonyította, hogy a gazdaságosság avatott konstruktőrök kezében összhangba hozható a forszírozott teljesítménnyel! A győztes kocsit 160 liter üzemanyag mellett 16 1/2 liter olajat fogyasztott az átlag sebesség pedig 170 km felé tendált. Természetesen nem szabad elfelednünk, hogy speciális üzemanyagokról és olajtipusokról van szó, a rejtett célt azonban elérte a rendezőség: az autókonstruktőrök, nemkülönben az

üzemanyag- és olajgyárak vegyészeti új kutatási területekre vezette el a versenyszabályzat. Ime egy példa, mely meggyőző erővel dokumentálja a versenysportnak mindmáig megőrzött irányító szerepét az autókonstruktóció tökéletesedése és gazdaságossá tételére.

## Sundquist (Husqvarna) svéd Grand Prix győztes!

A Malmö melletti 14 és fél kilométeres Saxtorp körúton került lefutásra 125 ezer néző előtt az idei svéd Grand Prix. Az 500-as kategóriában 436 km-es távon a svéd Sundquist vezette diadalra 3 ó. 16 p. 10,6 mp-nek megfelelő 133 km-es átlaggal gyors Husqvarnáját az angol Rusk (Velocette) előtt, aki — noha 146 km-es átlaggal a verseny leggyorsabb körét futotta — három és fél perccel a svéd mögött érkezett célba. A 350-es gépek 407 km-es versenye az angol Mellors (Velocette) zsákmanya lett 124 km-es átlaggal márkatársai az angol Emery és a svéd Mansson előtt. A 250-es csoport dán győzelmet eredményezett: Sörensen (Excelsior) a 349 km-es távon 113 km-es átlagot futva négy perccel verte Tyrell Smith-t (Rudge).

## Licsájer János budapesti autórugógyártó és javítóüzeme

Speciálta az autórugó gyártásában

Telefon: 46-3-51

Mindenféle gyártmányú kocsklhoz kész rugók raktáron

Budapest, VIII., Thék Endre u. 14.

Telefon: 46-3-51

# Stuck (Autó-Union) megnyerte a svájci Grand Prix-t is!

Először svájci Grand Prix: 23 induló, 9 nemzet és 7 gyár a startnál! Van tehát miért izgulni a berni Bremgarten-Wald útvonalát ellepő közönségnek. Először a kiskocsik versenye van soron, 14 körös mintegy 102 km-es távon. Mindvégig izgalmas küzdelem, a közönség azonban a nagy kocsik versenyére spórol. Alig vesz tudomást Seaman (MG-Magnette) 120,6 km átlagu győzelméről, melyet a Bugatti menő Veyron és Burgaller ellenében aratott, míg Hartmann (1,5 Bugatti) a verseny feladására kényserült.

A nagy kocsik! Tizenhat kocii dübörög a startnál. *Autó Union*: Stuck, Mombberger, Leimingen. *Alfa Romeo*: Chron, Varzi, Biondetti, Balestrero, Gherzi. *Mercedes-Benz*: Caracciola, Brauchitsch, Fagioli. *Maserati*: Nuvolari, Hamilton, Earl Howe. *Bugatti*: Dreyfus és Hartmann. A mázsnál Chiron kocsija volt a legkönnyebb, mindössze 709 kiló. A többiek hajszályaira a 750 kg-os súvlimit alatt maradtak. Dübörögnek a motorok, a vezérszólomat Mercedes-Benz-ék viszik, fülrepsztoén bömbölnek... Start!

Stuck nyomában az élen nyargal, máris meglepetésszerűen megugrik a mezőnytől, melynek élcsoportja Chiron, Nuvolari, Caracciola sorrendben rakkol. Stuck taktikája nyilvánvaló: kocsija nagyszerűen bírja a felzott útvonalat, „Hans” most igyekszik időt tartalékolni magának arra az esetre, ha az út már felszáradt... Az 5-ik körben Nuvolari, Chiron, Dreyfus, Varzi, Caracciola, Fagioli sorrendben fut az élcsoport — Stuck mögött! Stuck 40 km-nél lekörözi Hartmann-t, akinek kocsija e mezőnyben muzeális tárgynak számít... Most

Caracciola fékeit állítják a boxnál, néhány kör után ismét leáll és egészen visszaesik. Az út szárad, az iram erősödik, de Stuck részen van, a célegyenesen 230-as tempóban zúg el. Jönnek a körrekordok. Először Chiron vág ki 141,66 km-t, kevéssel később Varzi 147,2 km-el dupláz rá. Hartmann a táv felében harcoképtelenné válik. Az óraműszerű egyenletességgel robogó Stuck mögött ádáz pozícióharcok dúlnak: Dreyfus feljön a második helyre Chiron elé, akit Fagioli és Mombberger szorongatnak, míg Varzi és Nuvolari visszaesnek. *Azután jön Mombberger!* A táv felében felnyomul a mezőny végéről a 4-ik helyre. Tíz kör után már 3-ik. Irtóztos iramot dik-tal, új körrekordja 151,49 km átlagu és mialatt Dreyfus vizet tölt, elfoglalja a második helyet. Stuck már a célban van, amikor tragikus kimenetelű baleset zavarta meg az ünnepi hangulatot. Hamilton, a szimpatikus angol utolsó körében, 1000 m-el a cél előtt az egyenesben megvöblözik, fának rohan és sérüléseibe a helyszínen belehal...

## Végeredményben:

1. Stuck (Auto Union), 70 kör—509,6 km., 3:37.51,6 mp. Átlaga 140,350 km., 3. Mombberger (Auto Union) 69 kör, 3:37.54,4 km., 3. Dreyfus (Bugatti) 69 kör, 3:38.10,2 mp., 4. Varzi (Alfa Romeo) 69 kör 3:39.53,4 mp., 5. Chiron (Alfa Romeo) 69 kör 3:40.35,6 mp., 6. Fagioli (Merc-Benz), 7. Gherzi (Alfa), 8. Biondetti (Maserati), 9. Hamilton (Maserati), 10. Earl Howe (Maserati), 11. Geyer (Merc-Benz).

Mint külön érdekességet említjük meg, hogy a győztes Stuck, nemkülönben a körrekorder Mombberger gumicsere nélkül, egyetlen garnitúra Continental gumival futották le a félezer km-t meghaladó felette nehéz versenytávot.

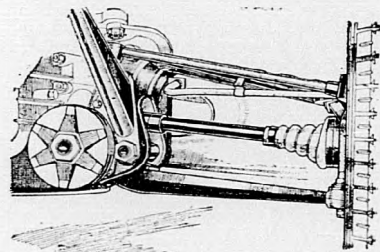
A Kolozsvár mellett lefutott feleki hegyversenyen Zamecnik Tivadar (500 Rudge) abszolút második helyen végzett, míg Bodor (Bugatti) nem jutott fel a célba.

Campbell kapitány egyelőre letett a tervevett rekordkísérletekről. Ok a legellenállás csökkentésére végzett kísérletek eredménytelensége.

Párisi Szalon: október 4—14 ig.

A holland autó-klub elhatározta, hogy jövőre megrendezi az I. Holland Auto Grand Prix-t. A nemzetközi GP formula értelmében kiírandó miting Scheveningen mellett, 6 km-es körkúrtan kerül lefutásra.

Az ősz folyamán több tudományos és sporttestület rendezésében különös „Alpenfahrt” kerül lebonyolításra. A versenyt benzinpótló üzemanyagú járművek számára írták ki. A mitingre szilárd (fa, faszén, lignit stb.), gáz-nemű (mehan, stb.) és folyékony halmazállapotú pótüzemanyagok használata van engedélyezve. Utóbbiak sorában a benzinkeverékek is szerepelnek, de a keverékben a benzinnel 50%-on alul kell maradnia. A miting főeseménye a Klausent, Monte Cenerit, Kaseer-, Pordoy- és Faseregast, valamint a Katschberget magában foglaló 1500 km-es túra lesz, melyet 50 km-es átlaggal tartoznak lefutni a résztvevők.



Ez a legnagyobb automobilyára Citroën legnagyobb modelljét elsőkerék-meghajtással hozta ki.

A londoni Olympia Show november 5-én nyílik meg. A világ eme legjelentősebb motorkerékpárkiállítására november 10-ig tekinthető meg. Az odaútas legélszerűbben a Cook utazási iroda révén történik.

Szeptember végén van a Gordon Bennett ballonverseny startja Varsóban. A grandiózus mitinget tavaly Amerikában a lengyel léghajósok nyerték meg. Az idei versenyre 3—3 lengyel, német és francia, 2—2 belga, amerikai és svájci, valamint 1—1 olasz és cseh ballont neveztek be.

A Stelvio hegyversenyt — 14 km, 1200 m magasságkülömbözet, 45 forduló — a nagy ágyúk távollétében Tadini (Alfa) nyerte rekordidővel márkatársa, Barbieri előtt.

Mit tartogat még az autósszezon? Szeptember 9-én Olasz GP Monzában, 16-án Mont Ventoux hegyverseny, 22-én 500 mérföldes verseny a Brooklandson és 30-án cseh GP a Masaryk-körön. Azután jönnek a kiállítások és pihenés helyett készülődés a jövő évi szezonra.

ÚJ FUTÓFELÜLETŰ

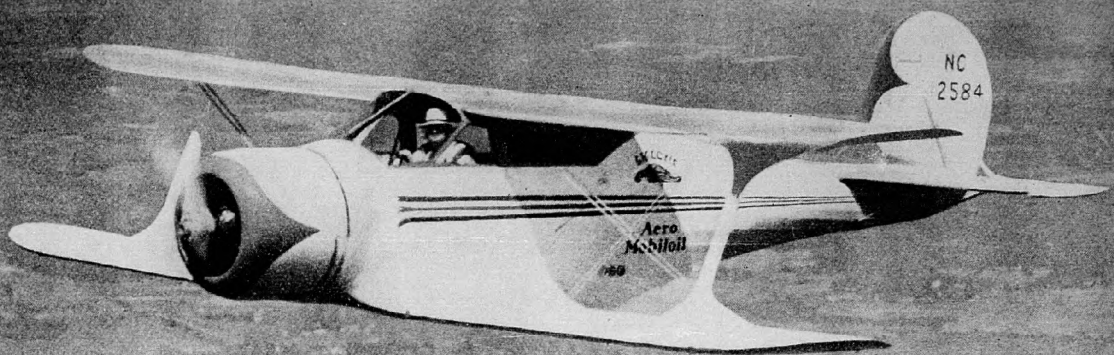
# GOODRICH

MOTORKERÉKPÁRPNEU

friss  
fartós  
megbízható  
csuszaszágító

## tehát tökéletes!





Érdekes vendége tesz a közelföven a mátyásföldi repülőtéren. Mint emlékeztetés két évvel ezelőtt óriási feltűnést keltett aviatikai körökben a Vacuum Oil Co. Mr. White vezetésével Budapestre látogató szolgáltatói repülőgépe, mely mint igazi „családi” turajép mutatta be a magyar repülőeknek mindazt a sok szenzációt, amit az újítógép repülőgépe para kitermelt. A mostani látogatás természetesen még többet ígér Mr. White 225 lóerős Jacobs motorral szerelt behuzható futóműves Beechcraft kétfedelűje a „Mobiloil” még fokozottabb érdeklődésre tarthat számot, általa a repülésből megismerhetjük mindazt ami lelkesítő az aviatikában, ami nincs összefüggésben a gépjegyekkel, légi torpedókkal és bombákkal egyszóval az igazi, hihetetlenül fejlett amerikai polgári aviatika tökéletes közlekedési eszköze.

### Prof. Georgii megmagyarázza a Rhön-i vitorlázó versenyek meglepő csúcsteljesítményeit

Az ideai Rhön-i Vitorlázóverseny a meglepetések jegyében állott. Emlékezzünk csak vissza, amikor 1930-ban Groenhoff 275 km-es távolsági világ-rekordját repülte... Négy éven át hiába ostromolták a legjobb vitorlázók ezt a rekordot, ellenállt minden támadásnak. És most? Két nap alatt négyszer is túlszárnyalták ezt a pompás csúcsteljesítményt, hogy végül Heini Dittmar kerek 100 km-el javítsa meg Groenhoff örökemlékü rekordját. Az ideai Rhön-versenyek meglepő eredményeiről Prof. Georgii, a német vitorlázó repülés megteremtője a következőkben nyilatkozott:

— Groenhoff híres rekordját viharban repülte. A viharfrontok azonban, melyek sebessége átlag 40—50 km, csak nagyritkán szerencsétlenné a versenyeket és természetükénél fogva olyanok, hogy segítségükkel 6—8 órára van szükség, amíg a Groenhoff-rekord túlszárnyalható. Dittmar és a többiek ezt rövidebb idő alatt másképpen csinálták!

— Az ideai kimagasló eredmények a szél és kedvező termik kombinatív kihasználásában letik magyarázhatók, a vitorlázó gépeknek 80 km-es utazási sebességgel kellett repülniük ahhoz, hogy 5 óra alatt ilyen meglepő távrepüléseket végezhesenek. Ezeknek a repüléseknek a technikája a követ-

kező volt: a Wasserkupperól kiparitytyázott gép felhő alá repülve, nagy magasságra körözte fel magát, majd hátszéllel, nagy sebességgel nekivágott a távnak és repült mindaddig, amíg ismét szükségesnek nem mutatkozott valamelyik felhő alatt a veszített magasság bepótlása. Nyilvánvaló, hogy ez a módszer sokkal kevesebb időt rabló, magasságyerő körözéssel jár, mint a tisztára termikus repülés, amelynél a repülő egyik termiktölcseről a másikig dolgozza magát előre és így csak lassan halad. A széltermik, a szél és termikáramlások kombinatív felhasználása ezideig nem sikerült, mivel az aig két éves múltira visszate-

kinő termikrepülés művelői nem igen hittek abban, hogy erős szélben is számíthatnának termikre. A termiket csak nyugodt, csendes időben használták ki, most azonban új, messze vezető utak nyíltak meg a vitorlázó repülők számára.

A versenyen élénk érdeklődést váltott ki a Horten-testvérek „csupaszárny” vitorlázógépe, mely kedvező repülő tulajdonságaival a farok nélküli vitorlázó gépek számára tág perspektívát nyújtott.

### 24 órán át 204 km-es átlag!

Valamennyiünknek emlékeztében él még az amerikai Joe Jenkins szenzációs 24 órás rekordja, amelyet az elmúlt év végén állított fel kerek 4450 km-t futva be egy nap alatt. Jenkins bámulatos teljesítményére most ugyancsak ráduplázott! Special-pierce-Arrow kocsiával Utah állam egyik kiszáradt sóstávanak medrében 24 óra alatt 4913,568 km-t tett meg, ami fantasztikusnak tetsző 204,732 km-es átlagnak felel, meg, szemben régi 183,5 km átlagu rekordjával. Jenkins „egy kalap alatt” 200 mérföldtől felfelé még 14 világrekordnak oltotta ki életét...

A német országúti autóbajnokságot Stuck (Auto-Union) nyerte Brauchitsch (Merc-Benz) és Momberger (Auto Union) előtt. Pontszerző verseny volt az Avus, az Eifel és a Nürburgring.



## Autópolish

autóját újjá, tükörfényessé varázsolja.  
Kapható minden autószerelőben.

Gyártja:

**Ellinger Lakkgyár Rt.**

Soroksár. Telefon: \*47-3-60.

# „MEISTER KRAUS” - „FRITZL” - „ABTON” - „BASTEL” - ÉS A TÖBBIÉK . . .

- IRÓTT PORTRÉK A VERSENYEK NÉVTELEN HŐSEIRŐL. -

A Nürnberg-Ringen lefutott német GP egyik páratlanul izgalmas epizódja él még ma is bennem:

... Jönnek! Mint egy ember emelkedik fel a tribün közönsége... Stuck ezüstszurke P-kocsija kilőtt torpedóként sívít az élen... Azután egy fehér Mercedes: Caracciola!... Az olaszok, a féltelmes Alfák már talonban vannak, egyedül Chiron rakkol a harmadik helyen... Stuckot depójából leintették, a követhető körben tankol... Már jön is!

Zihálva, dübörögve áll meg a farmotoros szivar a depónál. A legénység döbbenetes tevészertiséggel esik neki a kocsinak. Nincs egy felesleges mozdulat! Csak így lehet 1 perc 42 másodperc alatt kerekeket cserélni, vizet tölteni, tankolni és lökhárítókat utánaállítani...! Avagy, mint Caracciola depójánál stoppoljuk, 1 perc 15 másodperc alatt kerekeket cserélni és tankolni...!

Szédületes munkát végez a versenydepók legénysége: öröklük, a versenyek névtelen hőseiről akarok most megemlékezni. Megérdemlik!

Érdekes emberek: fiatalok, lelkesek, kötelességtudók és fáradhatatlanok. Hivatásuk parancsolja ilyeneknek őket. Ők az izgalmas autósaták névtelen hősei, akik mindig a kulisszák mögött maradnak, akiktől élet és ha-

lál, győzelem és vereség függenek. Mindig dolgoznak. Otthon, a gyár kísérleti osztályán. Utközben, az alkalmi garázsokban és mozgó műhelyekben. Versenyeken, a depónál... Utána ismét: rendbe kell szedni a kocsit! De közben néha-néha van egy-egy ünneledt, boldog percük, melyet semmi pénzért sem adnának: ha győztek! Ilyenkor boldogan viszik vállukon „gazdájukat” Hansot, Karatschot vagy az öreg Taziot, aki learatta munkájuk gyümölcsét... Az irigység számukra ismeretlen fogalom. Dolgoznak a győzelemért, — mely szívükben az ő győzelmük is, még akkor is, ha a közönség a világot ezt nem igen veszi



észre. Dolgoznak amíg csak bírnak, amíg csak össze nem roskadnak, mindhalálig.

A depólegénységből kivánnak az igazi verseny-mechanikusok, akikből legfeljebb egy tuccara való akad Európában. Ők a versenykocsik dajkái. Ismerik a dugjukra bízott motorokat, hiszen a dugattyútól kezdve a csapágyakig minden alkatrész szemük látára születt meg a precíziós gépeken. Ők mennek először próbaútra a kocsival, ők járatják azt be. A motor zúgásából holtbiztos diagnózist adnak. A versenyzőkkel őszinte sportbarátságot tartanak. Egymás előtt nincsenek titkaik. Nézetüket megtárgyalják. És azután tovább dolgoznak fáradhatatlanul. Éjjeleken át. Alig alszanak. Legfeljebb fekszenek, sokszor órákon át olajos overallban a chassis alatt... Egyiket a fekete kávé tartja jobban ébren, másikat a sör üdíti...

Keveset beszélnek. Az idegenekkel pláne keveset. Titoktartók, semmit sem kotyognak el, amiből a konkurrenciára gyenge pontjukra következtethetne. És amikor a közönség izgulva ide-oda futkos, a mechanikus még higadtabb marad, mint maga a versenyző. Hiszen egy rosszul sikerült fogás, egy korai jelzés a biztos győzelembe kerülhet. Észrevételeit tárgyilagosan közli a versenymenészerral. Sem többet, sem kevesebbet nem mond, csak az igazságot. Mint tigris a zsákmányára, úgy ugranak rá a depóhoz álló kocsira. Minden szempillantás aranyat ér. Hiszen sokszor tízedmásodperceken múlik a győzelem, ezeket a töredékmásodperceket kell a kerékeserénél és tankolásnál lefaragni.

Az ismertebb versenymechanikusok arca éppen olyan ismerős a verseny-

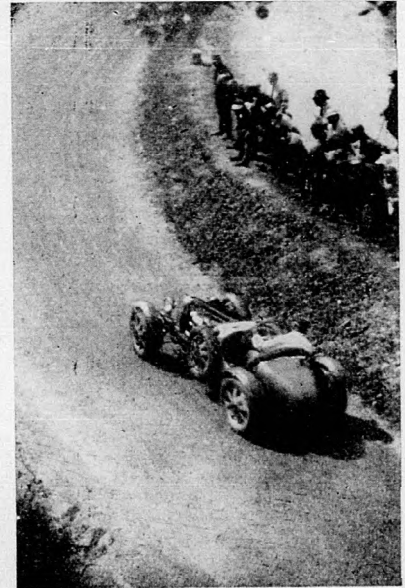
pályákon, akárcsak a nagy krekkeké. Vannak közöttük idősebbek és fiatalabbak. A versenymenészek és gyári főszervezők válogatják őket össze.

„Meister Kraus” az untertürkheimi kísérleti osztályról éppen olyan otthonos a versenypályákon, mint régebben a nagyrabecsült Heinrich Kienle volt, aki Caracciolat kísérte felfelé pályáján. Azután Sebastian, a népszerű „Bastel”, aki Heinrichet felváltotta. Ő most az Auto Union kísérleti osztályán tölt be felelőségteljes pozíciót és mellesleg — versenyez is! A fiatalabbak közül Zimmer és Haegele a legismertebbek a Mercedes-Benz depóból. „Fritzl” tízéves jubileumát ünnepli Stuck oldalán. Az első versenyétől a trónusig kísérte a „hegyek királyát” és ma is vele van, a GP versenyek hőisével. „Abton”, a halott Morgen bizalmas mechanikusa volt, ma Burgaller oldalán működik. És ugyanígy az olaszoknál, a franciáknál...

Ezek a versenymechanikusok, a depo-legények. A függöny elé hívtuk őket hiszen jól tudjuk mit jelentenek az autóversenyek fergetegében. Amikor felordítanak a motorok, amikor lerepül a startzászló, amikor a tribünök tizezrei izgatottan előredűlnek, amikor kezdődik a bizonytalan kimeneteli ütközet amelyből olykor nincs is visszatérés... amikor ezek az emberek névtelen hősként bujnak meg a kulisszák mögött.



Brauchitsch (Mercedes-Benz) nyugodtan várja a startjelet, hiszen a derék szerelő, akik most zárják le a motorház fedelét, befejezték munkájukat.



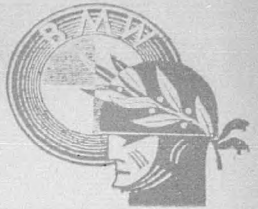
Versenyben! Hartmann (Bugatti) új sportkocsi rekordot futott a minap Freiburgban.

# A németek ismét megnyerték

1. Németország, 2. Olaszország, 3. Anglia, 4. Cseh-szlovákia. - Lukavec (Puch)

bronzérmet nyert, Martinek (Gilera) kiesett a küzdelemből!

# a Hatnapos-triált



Páratlan izgalmak közepette folyt le a bajor Alpeseekben az idei Nemzetközi Hatnapos Triált melyen a BMW vezető német csapat — Henne, Stelzer és Mauermeyer — megvédte a tavaly Angliában megszerzett Nemzetközi Trofeát és ezzel a jövő évi „Hatnapos” megrendezési jogát ismét Németország számára biztosította.

A 2100 km-es verseny a maga emberfeletti nehézségeivel felülmúlt minden eddigi Triált, a 209 főnyi mezőny több mint harmada elvérzett felénél kevesebb úszta meg büntetőpontmentesen ezt a versenyt, míg az elindult 33 gyári csapatnak alig egyharmada végzett „bp”-k nélkül! Szakadó esőben, ködben, felzórt útakon, árkon-bokron, gyökerekkel átszórt járhatatlan erdei csapásokon át „szenvetdek” a miting résztvevői, akiknek a Samerberg és Ettlalberg kapaszkodói alighanem örökre azt emlékeztetik vésődtek.

A triálon több súlyos baleset történt. A német Barth halálosan bukott, honfitársát, Näthert lábtöréssel halászták ki az egyik szárguló hegyipatakából és Baer szintén lábtöréssel került kórházba.

## A magyarok.

A verseny magyar résztvevőinek szereplése sajnos csak félsikerrel járt. Martinek István (500 Gilera) már a második napon a starttól mindössze néhány kilométernyire a verseny feladására kényszerült, miután mágnese vizet kapott. A másik magyar versenyző Lukavec Ferenc (250 Puch) az idehaza elterjedt hírekkel szemben derekasan megállta a sarat és noha egy ízben el is tévedt, a veszített időt sikerült annyira bepótolnia, hogy a végeredményben mindössze 12 bünte-

tőpont terhelte lelkiismeretét és megnyerte a FICM bronz érmét. Lukavec lapunk zártak érkezett haza, élményeiről a következőkben számolt be:

— Óriási balszerencse üldözött ezen a versenyen, melyhez fogható hasonló nehezett elképzelni sem lehet. Hat napon át ömlött az eső, a versenytúvonalnak pedig csak egyharmada vezetett országutakon! A csuklóm bizony alaposan kikészültek, szegyenkezésre azonban nincs okom miatta — hiszen estére mindig „hulla” volt az egész mezőny.

— Eltévédéséről valamit? Az egyik útelágazásnál hiányzott a jelzés, melyet ismeretlen kezek távolítottak el. Nem mentem térkép után és így tévútra kerültem. Huszonkét kilométer után feltűnt, hogy nem látom a jelzéseket. Érdeklődésemmre megtudtam a lesújtó valóságot: eltévédtem! Beleértve a vissza utat. 44 km-t kell behoznom, másképpen jönnek a büntetőpontok. Gondolkozni sincs idő, raíta! Ömlött az eső, az egyik fordulóban egy szembe jövő autót surltam, mindent beleadtam, de kórtelensége volt behozni a késést: 12 büntetőpontot kaptam...

— Kijutott a részem a gumidefektusokból is, derék Puchommal azonban ezeket a késéseket mind behoztuk — hamisítatlan TT stílusban! Ahol lehetett kivágtuk a 115 km-es átlagot is!

— Utolsó napon Füssenben kisütött a nap. Ekkor került sor a záróakordra, az egy óras sebességi versenyekre. Büszkén állapíthatom meg, itt kívágtam a vezet! Puchommal én voltam a leggyorsabb 250-es menő, de a 350-es és 500-asok is tucatszámra végeztek mögöttem.

— Nehéz volt a verseny, nagyon

nehéz, de sportszerű, ami a feladata magaslátán álló rendezőség érdeme.

A nemzetek közötti csapatversenyben az angol team Perrigo kérésére miatt már az első napon felszedte egyetlen büntetőpontját, míg a német és olasz csapatok mindvégig büntetőpontok nélkül futottak, szemben a csehekkel, akik erősen lepotonozva foglalták el az — utolsó helyet.

## A döntő ütközet.

A csapatverseny sorsa az utolsó órában, a füsseni sebességi versenyen dől el a németek javára. A 8750 m-es háromszög pályán az olaszok könnyebb feladat előtt állottak, hiszen 500-as szőlő menők 77, 600-as oldalkocsis menőjük pedig 64 km-es minimális átlagot tartozott kifutni, szemben a 750-es gépeket vezető németekkel, akiknél a szőlő menők átlaga 80, az oldalkocsis pedig 66 km-ben volt minimálva. Ez a körülmény azonban csak papíron jött számításba, a holtverseny miatt sebességi versenyt kellett futni az elsősg eldöntésére. Start után nyomban, a nálunk is ismert német TT menő Stelzer ugrott a mezőny élére és végig vezetve — özött Henne előtt, akit a két olasz követett. Az oldalkocsis géknél a triál folyamán oly sokszor megcsodált Mauermeyer biztosan sakban tartotta az olaszt és ezzel a nagy triál Németország javára dől el! Végeredmény:

1. Németország: Henne (BMW), Stelzer (BMW) és Mauermeyer (BMW old.). 0 bp. 2. Olaszország: Gilera (Gilera), Grana (Gilera), és Villa Gilera old.). 0 bp. 3. Anglia: Brackley (Sunbeam old.), Britten (Norton) és Perrigo (BSA) 1 bp. 4. Cseh-szlovákia: Witvar (Jawa), Dusil (Jawa) és Brand (Jawa) old.) 317 bp. — A verseny 209 főnyi indulója közül 96 büntetőpont mentesen végezte anyanyermet, 19 tíz bp. alatti végezve ezüstérmet, 14 pedig bronzérmet nyert.

A győztes német csapat Continental gumikon futotta le a rendkívül nehéz terepű versenyt.



A győztes német csapat tagjai: Stelzer (BMW), Henne (BMW), Kraus „mitfaber” és Mauermeyer (BMW old.) a sarkában levő v. Egloffstein DDAC elnökkel beszélgetnek. — Gmelch (BMW) a régi Kesselbergstrassne.

# MIT KELL TUDNI AZ AKKUMULÁTOR- GYUJTÁSOS PUCH MODELLEKRŐL?

KÖZLI: KOENIG RUDOLF

Az akkumulátorgyújtásos Puch-modellek dinamóját 12—15.000 km-enként alaposan ki kell tisztítani. El kell távolítani a lerakódott szénport és a minden valószerűség szerint megkopott szénkeféket újakkal kell felcserélni. A szénkefék kétharmad részükben vörösrézfoglatatban vannak, egyharmad rész a fekete szén. Ha a kefék fekete részéből annyi hiányzik, hogy a kefe majdnem a vörösréz foglatatig kopott meg, úgy feltétlenül új kefék kell szerelnünk.

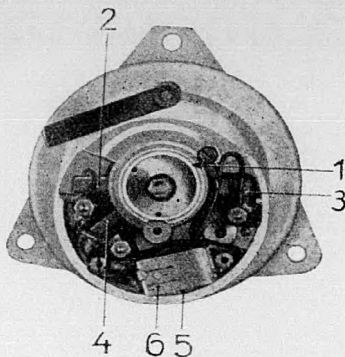
Hosszabb üzem után előfordul, hogy a kis szénkefetartónál (4) és a harmadik szénkefénél (3) annyi szénpor rakódik le, hogy zárlat képződik. Ilyenkor a teendő: levesszük a kefetartót és az alatta levő szigetelést jól megtisztogatjuk a kefék és lehetőleg új szigetelést rakunk alá. Fel-tétlenül nézzük meg a relé, az auto-matikus kikapcsoló érintkező csavar-jait (6, 5), hogy az esetleges égéseket megállapítsuk. Ha a relé mozgó külső lemezét benyomva azt tapasztaljuk, — hogy nincsen érintkezés, mert az érintkező csavarok rövidebbre koptak —, úgy a relé-lemez középső részét, ahol a beszegecselt érintkező-csavart találjuk, egy kissé befelé hajlítjuk.

Új szénkefék szerelésénél azok érintkező felületét hozzá kell igazí-

tani a dinamó vörösréz szeletekből álló kollektorjához. Ezt legjobb úgy eszközölni, hogy kb. 15 cm hosszú és 8 mm széles csiszolóvászson csíkot vágunk ki és a kollektoron (érdes rész-szel kifelé) körülhúzzuk a szénkefék alatt. A csiszolóvászson-csíket két végét megfogva lassan húzogatójuk addig, amíg a smirglivászson kellő alakúra nem csiszolta a kefék érintkező felületét.

Néha előfordul, hogy a testkötést szolgáló huzal, mely a lámpából a nyereg alatti elosztóhoz vezet, elszakad. Ilyenkor nem ritka, hogy a dinamó átpolarizálódik, pozitív sarka negatívvá válik, negatív sarka pozitívvá. Ezt úgy vesszük észre, hogy ha álló motornál bekapcsoljuk a lámpát, úgy az izzó szála normális, fehér fényel ég, ha azonban beindítjuk a motort, úgy a fény elhalványodik: a dinamó nem tölt, hanem ellenkezőleg, fogyaszt. Ezen úgy segíthetünk, hogy járó motornál a relé mozgó lemezét néhányszor benyomjuk. Ha ezzel nem akarunk bajlódni, úgy ideiglenesen úgy segíthetünk, hogy az akkumulátor kábeleit egymással felcseréljük.

**Figyelem, új lamellákat kell szerelni** az 500 V és 250 S4 típusú gépek kupplungjaiba. A Puch-gvár a



motorok könnyebb beindítása céljából új típusú lamellákat hozott forgalomba, a lamellákat a Puch-fiók teljesen ingyenesen bocsátja a tulajdonosok rendelkezésére, sőt szívesen be is szereli azokat. Aki maga akarja beszerelni a lamellákat, az ügyeljen a következőkre: az új lamellákból nem 5 belső és 4 külső, hanem 4—4 belső és külsőt kell beszerelni a lamellakosárba, tehát külső lamellával kell kezdeni az összerakást! Azt a lamellát helyezzük el elsőnek, melynek széle le van köszörülve, majd utána jön az egyik bronzlamella és felváltva a többi. Tekintettel arra, hogy egy lamellával kevesebb van, a rügös anvánál levő (lánckerék oldal) nyomórúd is 2 mm-el hosszabbra kell cserélni!

*Üzembiztossága*

*Gazdaságossága*

*Olcsó beszerzési ára*

*Nagy teljesítménye*

*Gyorsasága és*

*Kényelme*

*folytán a legelterjedtebb turagép*

*Magyarországon a*

# PUCH

PUCH MŰVEK  
FIÓKTELEPE  
VI., Lehel-út 25. sz.

# MI ÚJSÁG SZERKESZTŐ UR...?

— A „gróf Andrassy Mihály úr ömeltósága elnöklete alatt álló” BMYC szeptember 16-ára oldalmotoros csónakok részére versenyt irt ki a Szentendrei-sziget körül a 100, 125 és 250 km-es kategóriák számára, de ugyanakkor kategorizálták a hajóteszteket is, aminek megfelelően külön-külön osztályokban indulnak a párevezős csónakok, a kajakok, az öszszerakható gumicsónakok, végül a speciális hajók. Start 7 óra 30 perctől kezdve az ujpesti öbölben, az Illik vendéglőnél. Cél ugyanott. Nevezni a helyszínen lehet, nevezési díj 3 P. Versenytáv 78 km.

— *Egyesületi hírek?*

— A Terézvárosi Torna Club agilis autó- és motorkerékpárszakosztálya a minap tért haza idei második nemzetközi túrájáról, Asztriából. Bécsben Richard Bernat vezetésével a Puchfahrer Verein fogadta a magyar motorosokat és kalauzolta őket. A pompásan sikerült túrán 106 személy vett részt 35 járművel. A túra sikeres megrendezése természetesen a fáradhatatlan Koppenstein Benő úv. elnök érdeme.

— *Mi újság a gumigyárban?*

— A nagyszerűen bevált Laticel cikkekben újabb meglepetések sora készül. Legutóbb a motorkerékpárosok számára készült valami és pedig a hátsó sárhányóra szerelhető kis ülés-párna, mely nemcsak a vezető számára nyújt kényelmesebb elhelyezkedési, illetve mozgási lehetőséget, de alkalmasint pótutas számára is megfelelő ülést biztosít.

— *Személyi hírek?*

— „Zami” barátunkat is utolérte a végzet: szeptember 16-án tartja esküvőjét a Szondy uccai Szt. Család templomban. Vajjon ezután is olyan bátor lesz-e?

— *Szakmai hírek?*

— A Motor- és Autókellék rt. nagyobbított! Sőt, a Lázár uccából átköltözött a szakma szempontjából központosabb fekvésű Jókai uccába, ahol pompás motoros-áruházat rendezett be. Hébli úr el ne mulassza sürgősen megtekinteni a vevők kiszolgálásában is amerikai ízű MAK-áruházat.

— *Egyik barátom kocsiján eltörött a rúgó! Kihez küldjem?*

— Természetesen Licsájérhez! A cég most különben is egy új, rendkívüli szilárdságú chrom-vanádium tartalmú, nemes acélból gyártja rúgóit, melyek révén 150%-al hosszabb élettartamuk van a Licsájér-rúgóknak.

— *Más újság?*

— Nem igen van, hiszen az már nem is jön újságszámba, hogy Anglia jelenlegi legnagyobb repülőversenyét a King's Cup-öt immár tizenharmadszor nyerték meg KLG gyertyával.

— *Mi hír a vízimotorosok táborában?*

— Mindenki elismeréssel adózik Kleinnek, aki hajóját gondolkodás nélkül bocsátotta a wörthitavi versenyekre Urbach rendelkezésére és ezzel lehetővé tette az impozáns magyar győzelmet az osztrák bajnokságban.

— *Valamit a legújabb Bosch-sike-rekről...*

— Csak a legfontosabbakat emeljük ki a hatalmas győzelmi listából. Eszerint a német és legutóbb svájci GP győztes Stuck (Auto Union) éppen úgy Bosch mágnest és Bosch gyertyát

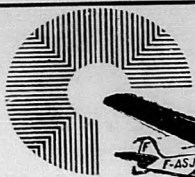
használt, mint a Coppa Acerbo hőse, Fagioli (Merc-Benz), avagy a Klausen-rekorder Caracciola (Merc-Benz). A 2000 km-es Deutschlandfahrt-on viszont az aranyérmét nyert kocsik 80%-a, a díjazott csapatoknak pedig 90%-a futott Bosch gyertyával.

— *Viszontolvasásra szeptember 16-án!*

Felelős szerkesztő és kiadó: KRAMER JENŐ  
Németországi szerkesztő: S. F. Doros  
Berlin W 15, Schaperstr. 22.



# CORDATIC



# AIR FRANCE

3 motoros repülőgépeivel

<b>Budapest</b>	— Wien	1 óra
	— Paris	8 óra
	— London	10 óra
	— Bukarest	4 óra



# AIR FRANCE

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



Eredeti ricinussal komponált  
pennsylvaniai minőségű olaj!

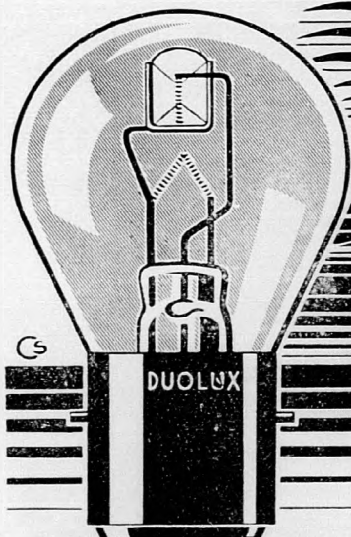
## Olcsó ár!

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 K5, Könyvnyomda, Könyv- és Lapidó Rt. V., Tátra-utca 4. Telefon: 224-07. — Felelős Reiner Ödön.