

4-9

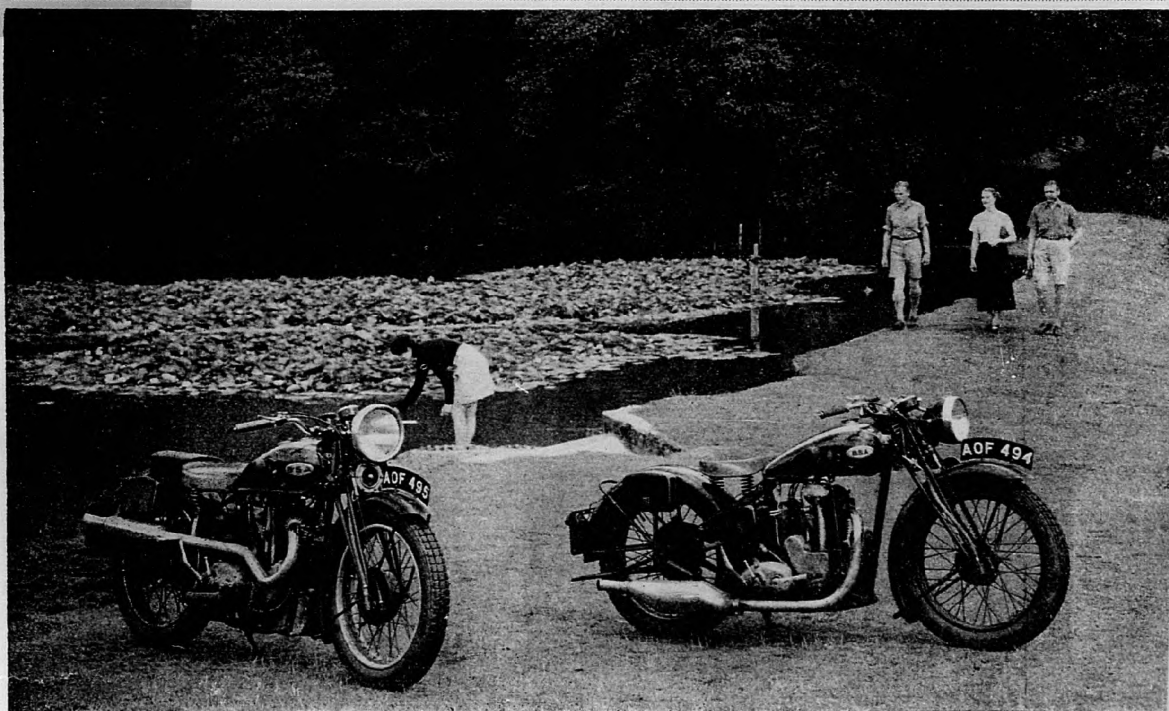
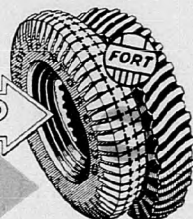
A.M.N. MUZEUM
HIRLAP OSZTÁLYA

AutóMotor

A LEGNAGYOBB PÉL-
DÁNYSZÁMÚ MAGYAR
MOTORSPORTLAP

ANGOL
FORT DUNLOP

Képviselet: ATLAS RT.
VI Hegedűs Sándor u. 2.



B. S. A.

Itt a tavasz, jön a turaszézon, a motorosok felpattannak gépeikre s uccu neki... Lehet-e szebbet elképzelni, mint kirobogni a természet ölére a megbízható BSA motor-kerékpáron!?



ORSZ. SZÉCHÉNYI-KÖNYVTÁR
Hirnapok — folyóiratok
1935. évf. 420. sz.



Üzemnapló

Mindkét adatot ténylegesen vezetett naplóból vettük.

Használt gépet vásárló naplója

Új gépet vásárló naplója

febr. 10	Használt 350 kcm. négyütemű motor vételára	600.—	febr. 10	250 új Puch vételára, nagy Bosch villanyvilágítással, vil anykürttel, komplett szerszámkészlettel pumpával, kézikürttel, ingyen tanítással...	1380.—
21	vásárlásnál szakértői díjazás	20.—		Fizettem készpénzben P 500-at, a fennmaradó összeget 18 havi részletre.	
26	közuti adóhátralék, átírási költségek stb. levelezései	5.—		1 évi közuti adó	12.—
27	Oktatónak fizetés	30.—		kormozás	8.—
27	közuti adó 1 évre	24.—	jul. 10	a gép jelenlegi értéke (könnyen eladható)	1400.—
márc. 5	1 drb. új lánc	32.—			
10	új zsírpumpa, 1 drb. gyertya	14.—			
16	szerszámkészlet kiegészítése	11.—			
23	1 drb. új tömlő	7.—			
25	1 drb. új köppeny	40.—			
ápr. 4	első kerék csapágyazása	14.20			
16	első lánckerék csere	11.—			
máj. 20	motor és két személy hazaszállítása Lillafüredről	40.—			
28	motor generáljavítása, zománcozás, kromozás, 1 köppeny stb.	325.—			
juu. 22	Váztörés javítás vidéken ideiglenesen és Pesten véglegesen	58.—			
julius 1	10 küllő cseréje	4.—			
aug. 6	1 drb. új gyertya	5.—			
szep. 11	1 drb. új akkumulátor	30.—			
		1269.70			
dec. 31	gép jelenlegi értéke (nehezen eladható)	500.—			
	Eggenleg	769.70		Eggenleg	400.—



Csak új gépet vegyen!

Csak Puch gépet vegyen!

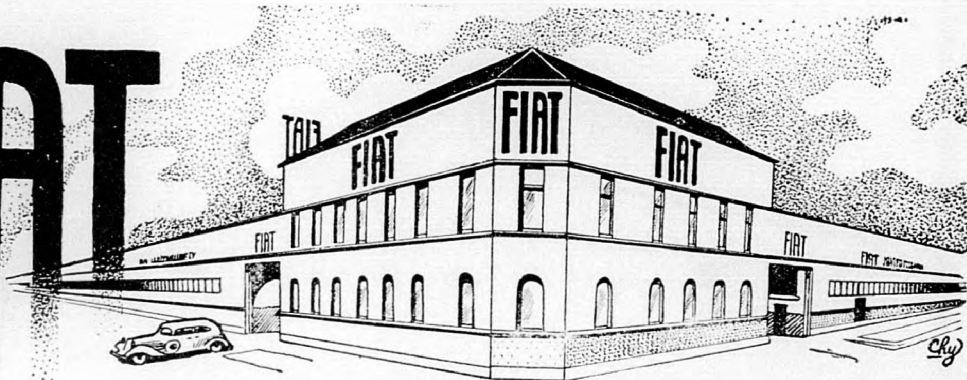
Puch képviselő:

Pajor Imre, VI, Jókai-u. 28. Tel. 20-2-28

Gépcserék legelőnyösebben. Hosszu részlet.

Javítások legolcsóbban. Használt alkatrészek

FIAT



Új javítóműhely Aréna-út 61

TELEFON: 98-8-20

LEGMODERNEBB SERVICE

EREDETI ALKATRÉSZEK

ELADÁS: IV., VÁCI-UTCA 1. TELEFON: 82-8-48

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

ELŐFIZETÉSI ÁRA EGY ÉVRE 6 PENGŐ
KÜLFÖLDRE 10 PENGŐ.

CSAK EGÉSZ ÉVES ELŐFIZETÉSEKET
FOGADUNK EL

AutóMotor

AZ EGYETLEN FÜGGETLEN
MAGYAR MOTORSPORTLAP

KIADJA 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—68

Postafakárképztári csekk számla szám: 48.438
Folyószámla: Angol-Magyar Bank

VII. ÉVFOLYAM

BUDAPEST, 1935. ÁPRILIS 8.

4. SZÁM

Előgyűjtés

A TTC agilis vezetősége jóformán hetenként gyűjti csokorba tagjait barátságos összejövetelekre, melynek keretén belül felolvasások és előadások hangzanak el a magyar automobilizmussal kapcsolatos időszeri kérdésekről. A két legutóbbi estén is ez a téma forgott a szőnyegen, Szelnár Aladár dr., majd László Andor, a magyar automobilizmusnak ez a két közismert vezetőegyenisége mutatott rá komoly okfejtéssel, statisztikai számadatokkal a magyar automobilizmus mai sivár helyzetére. És mint jó doktorok nem elégedtek meg annak megállapításával, hogy a magyar automobilizmus beteg, hanem egyben fűrészelték a betegség okait is, melyek ezt a mai gazdasági helyzetünk által sem indokolt leromlást állandósították.

Az előadók egyöntetűen megállapították, hogy a magyar automobilizmus fejlődésének a súlyos közterhek állják az útját és hangsúlyozták, hogy megélénkülésről és újjászülétsről csak akkor lehet szó, ha a kormány megszívleli a külföldi példákat, tehermentesítő reformokat léptet életbe és ezzel az automobilizárló, illetve gépjárművet üzemben tartó közönséget és a kereskedelmet segíti meg.

Szelnár dr. és László igazgató fejtegetéseit a szép számú közönség élénk helyesléssel fogadta, hiszen mindnyájunk szívéből beszéltek, mindnyájunk érdekében foglalkoztak a kérdéssel. Ezek után valóban megérthető az a megdöbbenés, melyet a Touring Club hivatalos lapjának tulajdonosa keltett, aki váratlanul és kéretlenül szólalt fel és kijelentette, hogy az előadók beállítására nem fedi a tényeket és a jelenleg érvényben levő kormányintézkedések teljes mértékben kielégítik (?) a magyar automobilista közönséget. A TTC tagjainak és a nagyszámú vendégeknek fegyelmzettségét dicséri, hogy a felháborodás drasztikusabb formában nem öltött testet.

Mi, akik érdemes és hivatott lapársainkkal együtt a kezdeti idők óta kiizdünk a magyar autósok és motorosok helyzetének javításáért, az automobilipar és kereskedelem fellendítéséért: értetlenül hallgattuk a zagyva mondatokat és — bevalljuk — a legelénkebb és a közelmúlt eseményeivel edzett fantáziával sem tudtuk határozottan megállapítani, hogy a tényeket megtagadó és az egyetemes magyar automobilizmus életérdekeivel ellentétes kijelentések háttérben mi bávik meg. Mert hiszen minderről lehetett inkább szó, mint arról, hogy egy autósújság képviselője, akinek kötelessége szívén viselni a több mint húsz ezer magyar autós és motoros érdekeit, az automobilizmus érdekeit leorogolva igyekezzeék úgynevezett vélt hűségnyilatkozatokkal jó pontokat szerezni magának bizonyos körökben.

Nem tartjuk valószínűnek, hogy erről lett volna szó, nem hisszük, hogy a Touring Club hivatalos lapjának tulajdonosa labanci igével ködös és távoli horizontok irányában kacsintgatva tagadta volna meg a közösséget azokkal, akikért harcolni — kötelessége volna.

Ha azonban a laptulajdonos úr hivatlan bőbeszédűséggel elmondott szó-szósztat ennek a homályos célnak szolgálatába állította, úgy hasonlóvá vált a nagy Brehmből előnyösen ismert skorpíóhoz, mely lázas jóindulatában — önmagát szárja le.

A jeles skorpíóimítatór ugyanis elfelejti, hogy amikor dicsőhümmuszokkal igyekszik védeni az általa boldogítónak deklarált helyzetet, ugyanakkor végeredményben szembe fordult a magyar kormány több nagyrakívartott exponensével, akik többek között éppen a Touring Club beható információi alapján máris revízió alá vették a helyzetet és több méltánylást érdemlő ponton tettek kötelező ígéretet az adó, a vám és az automobilizmussal kapcsolatban levő több kérdés reformja ügyében. A kereskedelemügyi, a pénzügyminiszter több nyilatkozata győz meg bennünket arról, ohgy a legközelebbi jövőben időszerrévé válnak az autó és motortartást, az ipart és kereskedelmet alátámasztó könnyítések és ezt a reményt csak fokozza Gömbös Gyula miniszterelnöknek régebben elhangzott állásfoglalása.

A hivatalos nyilatkozatok egész sora kétséget kizáróan bizonyítja, hogy sürgős intézkedésekre van szükség, ilyen körülmények között humorosnak, sőt tragikomikusnak kell itélni a Touring Club hivatalos lapjának — ha nem is hasábjain, de tulajdonosa száján át hangoztatott — nyilván hűségnyilatkozatnak szánt mondókját. Mely nem más, mint dezavválása mindazoknak a magyar pozícióban levő és felelős kormányfőjüeknek, akik több ízben és határozottan leszögezték, hogy a magyar automobilizmus összességének fejlődése igenis függvénye azoknak az intézkedéseknek, melyekkel, mint sürgősen égető, lényeges reformokkal fogják gyarapítani a magyar motorizmus életerőit.

A magyar kormány egyszóval tisztában van azzal, hogy új erőforrásokat kell teremteni a magyar automobilizmus számára. Tisztában van azzal, hogy a mai helyzet — akármennyire is próbálta az ellenkezőt elhitetni a Touring Club hivatalos lapjának tulajdonosa — reformra szorul. A kormánynak — hála Istennek — megvannak a helyzetet ismerő értékes informátorai, a szakma bizakodva nézhet a jövő elé. Meg fogunk erősödni, meg fog javulni a magyar automobilizmus helyzete akkor is, ha valaki elég merész megfélemlőnek mondani a mai helyzetet és ahelyett, hogy minden érzelmi és közösségi vonatkozásokon túlmenőleg kötelességből adna hangot a közös fájdalomnak és közös vágyaknak, egyszerűen feleslegesnek mond minden kormányintézedést az automobilizmus helyzetének megkönnyítésére.

A TTC két előadása kapcsán szűkebb, alig száz főnyi körnek nyílt csupán megismerni a laptulajdonos úr különös és eléggé el nem ítéhető felfogását. A laptulajdonos úrnak ennél valamivel tágabb körök is állanak rendelkezésére. És éppen ezért udvariasan, de annál határozottabban felszólítjuk: ismételje meg megállapításait, állásfoglalását lapjának hasábjain! Szószertint! És hűen! Hogy azok is tisztán lássanak, akiket balszerencsésük nem sodort azokra az előadásokra, ahol a megdöbbenő és az egyetemes magyar automobilizmus: mindnyájunk érdekeit mélyen sértő „hítvallás” hangzott el.

Húsvéti számunk április 20.-án jelenik meg.

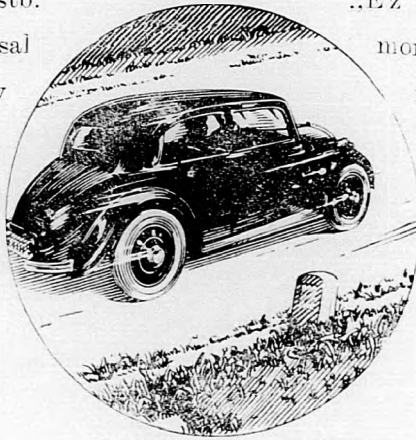
egy új felfedezést, —

ami minden autótulajdonost érdekel!

Minden csepp ásványolajban természetlől fogva, ragacsos és kátrány-szerű alkatrészek is vannak, amelyeket eddig senki és semmi nem volt képes a kész olajból eltávolítani.

Többnyire ezek a tisztátalanságok okozták az olajsarat, a túlságos szenes lerakódásokat, a beragadt szelepeket, a besült dugattyúgyűrűket, stb.

A „Clearsol“-eljárással vált most lehetségessé, hogy az olajat ezektől a kenni nem képes alkatrészeketől megszabadítsuk.



Az eredmény bámulatos!

Az „új Mobiloil“ még tisztább és lerakódásmentesebb, mint az eddigi. A legjobbat még jobbá tettük és a Mobiloil hagyományos minőségét minden eddigin túl fokoztuk.

Amerikában az új Mobiloil hallatlan visszhangra talált!

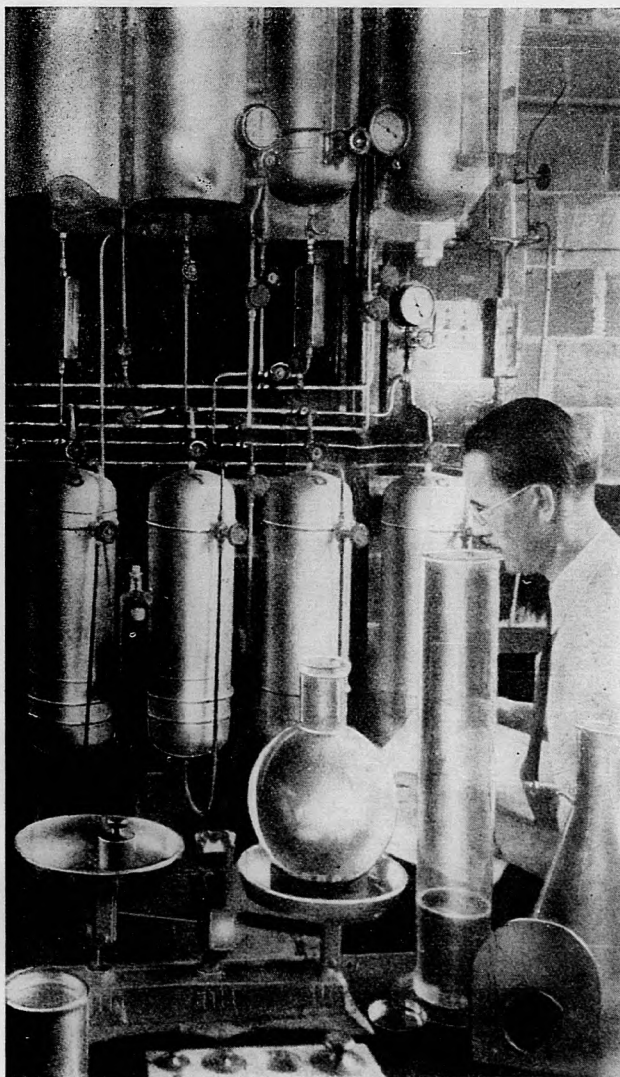
„Ez valami egészen új“ — mondják az amerikai automobilisták — „aki egyszer az új Mobiloil-t használta, csak azt veszi mindig!“

új Mobiloil

az új „CLEAROSOL“-eljárás szerint készül —
a régi árba. kapható!

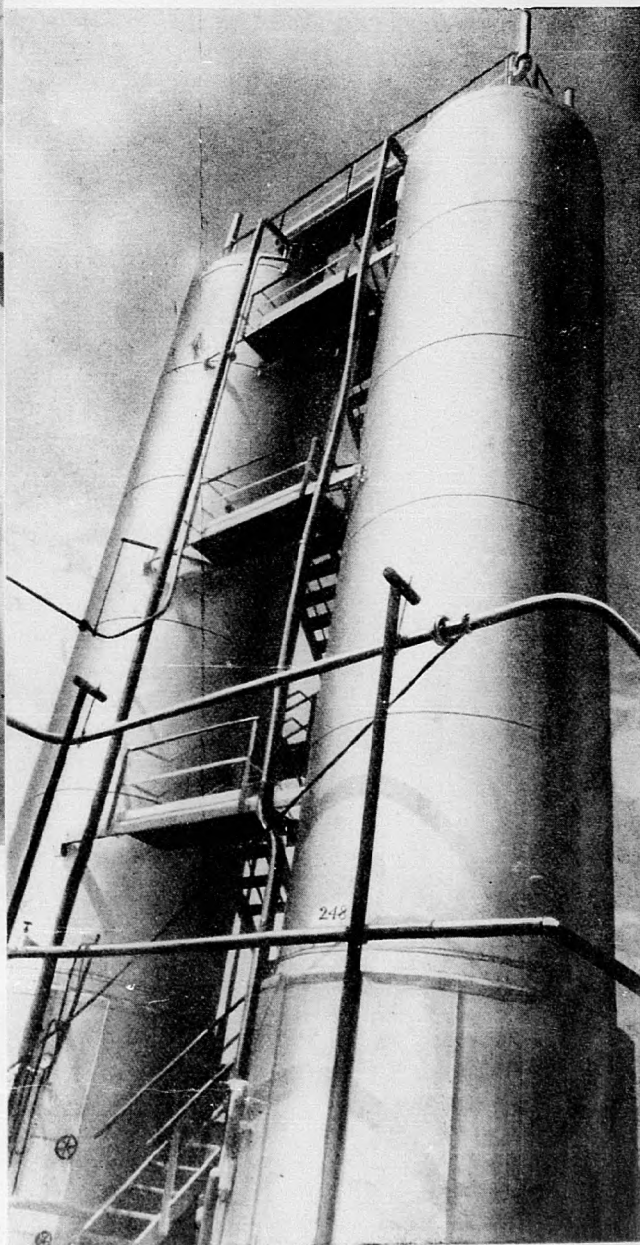
Company bejelent

— egy új autóolajat,



Olajfinomító — kicsinyben! Itt végezték el részben azokat a bonyolult kísérleteket, amelyek az új, „Clearsol“-eljárás tökéletesítéséhez vezettek.

(Lent.) A korszakalkotó telfedezés emlékműve. Gigantikus, ötemelet magas tornyokban nemesítik az új Mobiloilt a „Clearsol“-eljárással.



ÚJ ELŐNYEI:

1. Gyakorlatilag lerakódás-mentes!

Nincs beragadt szelep, nincs besült gyűrű. — Teljes a kompresszió. — Kevesebb a javítás.

2. Legnagyobb kémia stabilitás!

A motor legmagasabb hőmérsékleteit is állja. — A téli alacsony hőmérsékleteknél is folyékony marad. — Túlterhelésnél is legnagyobb üzembiztonságot ad.

3. Legtökéletesebb kenés.

Nincs zavar a kenésnél. — A motort kifogástalan karban tartja. — Maximális üzembiztonság érhető el.

4. Oxidációnak ellenáll!

Olajszar nem okoz. — Nem tömi el az olajvezetékeket és az olajszűrőt. — Az olajtöltés legtovább használható.

Szüksége van a vezetőnek fantáziára

Az igazán jó vezető előre érzi, hogy mi mi történik, vagy történhetik a következő pillanatban!

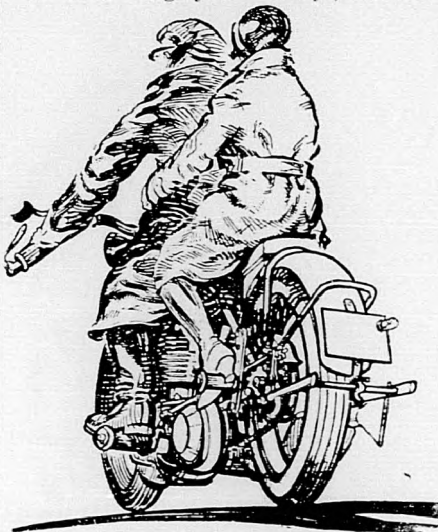
Használjuk fel képzelőerőnket és fejlesszük fantáziánkat: ezt a tanácsot előtűnik még senki sem adta a vezetőnek. Pedig értékes nagyon ez a tanács és nagyon sok komoly balesetet háritott el a jó vezető azzal, hogy előre megérezte, hogy az előtte haladó másik útkoptatónak mi a szándéka.

Fürge tempóban haladunk és éppen előzni akarunk, pedig nem látjuk be messzire az előttünk levő terepet. Már éppen rá akarjuk adni a gázt, amikor működésbe lép a fantáziánk: hátha valami felbukkan — erre gondolunk és hátrább szorítjuk az agarakat — idejében. Kihajtunk a Vörösmarty-utcából az Andrássy-út torkolata felé, motorunk vidáman purrog. Már éppen be akarunk vágni, amikor elképzeljük, hogy jön az autobus, elkap és lepedőben visznek el gépestül. Lassítunk: még idejében, mert pont most robot el nagykopogva az egyes busz. Már öt perce kergetjük azt a kis Steyrt a bécsi országúton, a gazember nem hagyja magát előzni. Elérjük a Vörösvár előtti éles jobbfordulót, az erős emelkedést. No majd itt ráaduk a gázt, a meredek kapaszkodón megelőzzük és otthagyjuk. Fantáziánk elénk vetíti a szemberobogó megrakott bécsi buszt. Nem előzünk a be nem látható fordulóban. Igaz, nem jött a busz, de jöhetett volna. És akkor baj lett volna.

A Rákóczi-úton haladunk, az egyik villamosmegállómenti járdaszívet melett. A forgalmirendőr zöldet jelez, szabad az út. A járdaszíveten azonban velszihercegekabátos, rófnyakken-dős szeladon áll. És méregeti szemét

az Emke előtt ellejtő két formás láb felé. Akinek képzelőtehetsége van, az lassít, mert a józan ész azt diktálja, hogy a velszihercegekabátos különösen ilyenkor tavasszal repülőstarttal fog lelépni az úttestre a látszólag, sőt tündetöleg szaporán tipegő lábacskák irányában.

Az országúton repesztünk, ismeretlen vidéken. Unalmasan méregetjük az utat szegélyező sövényt, amikor



egyszerre csak azt látjuk, hogy a sövény egy darabon megszakad. Ilyenkor talán nem is kell mesterségesen fejlesztett fantázia ahhoz, hogy keresztutat sejtünk. Ahonnan bármelyik pillanatban behajthat az útra valami alvó a közlekedési szabályoktól függetlenül kiszagda.

Taxi halad előttünk. Lassan. Cserkészik. Balra akarunk előzni, a villamosúton. A járdán testes dáma integet. Aki azt hiszi, hogy neki integet, annak fantáziája már túlteng, a józan képzelőtehetség azt mondja, hogy a taxisofoőrnek int, hogy le ne kesse a randevut. Ilyenkor jó lassítani és nem előzni, mert a taxis biztos elégán ivben fog odakanyarodni a járda mellé.

Oldalkocsis motorkerékpár halad előttünk. Utkeresztvezetéshez ér. A vezető jobbra lendíti ki a karját, az utas — pedig a motorozásban is érvényes a kibic kuss című tételes törvény — balra. Akinek fantáziája van, az egészen leáll, mert egészen kismérvű képzelőtehetséggel is meg lehet állapítani, hogy az előttünk haladóknak egyike hülye. Akiknek nem szabad hinni. És mivel a fantázia nem árulja el, hogy melyik a félnótás, legjobb megállani és letermettézni — mind a kettőt.

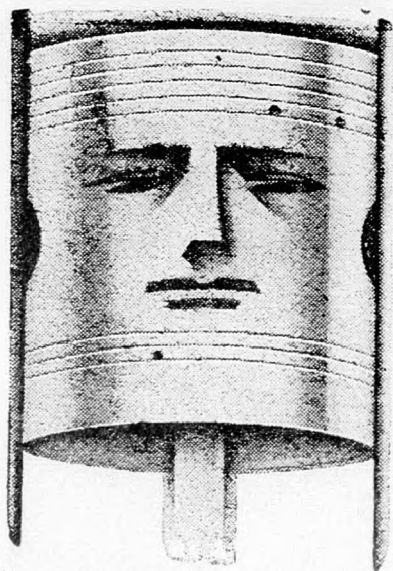
Célhoz értünk. Mancika — sarokházban lakik. Tehát a sarkon állítjuk

le masinánkat, mert: képzelőerőnk gyenge. Ha egy kicsit fantáziálunk és elképzelünk, hogy gépünkbe könnyen beleszaladhat valaki, vagy valami és ráadásul felírhat a rendőr, biztosan felkérnénk a Mancit, hogy sürgősen — költözzék el.

Öreg néni fiatal foxit vezet pórán. A foxi megmakacsolja magát és megfeszíti a pórast a járdától vagy ötméterre. Akinek fantáziája van, az jól tudja, hogy a néni nem fogja elvonszolni kutyáját a veszélyes zónából, hanem meg fog állani és lehajolva megkérdezi Maxikáját, hogy mi a baj. Jó lesz tehát lassítani, különösen amióta a főkapitány úr szigorúan megparancsolta, hogy a kutyák — akár urak, akár hölgyek — büntetés terhe mellett tekintsenek el a járda — felöntözésétől.

Végtelen sorát vonultathatnánk fel azoknak az eseteknek, ahol a képzelőtehetség kellemetlen és főleg veszélyes kalandokat hárit el. Nehogy azonban azt higgyük, hogy a fantáziát nem lehet túlságba vinni. Sok ideges vezetőnek motorja kompresszornélküli, képzelőerejét azonban két eredeti Zoller turbina fujtatja pattanásig és könnyen lehetséges, hogy a szabad szárnyakra eresztett túlzott fantázia bajt okozhat. Ne feledjük el, hogy a fantázia egyedül nem elegendő. Trenírozott, gyakorlatlaltal csiszolt képzelőtehetségre van szükségünk!

A képzelőtehetség trenírozása igen egyszerű dolog. A legközelebb, amikor kihajtunk a forgalomba, jól figyeljük meg, ami előttünk vagy mellettünk történik. Figyeljünk a jelzésekre és figyeljük, hogy mi történik a jelzések nyomán. Tanulmányozzuk a gyalogosok ritkán jó és mindig rossz szokásait, mindent nézzünk nyitott szemmel és rövid idő után arra ébredünk, hogy valami automatikus tilomtábla működik a bensőnkben, mely megmondja mindig, mit ne tegyünk. Beidegezzük a többi útkoptató szokásait és annyira hozzátrenírozzuk ezzel fantáziánkat a valósághoz, hogy rövid idő múlva szinte tudat alatt, önkéntelenül tesszük azt, amit nemcsak a józan ész, hanem az alaposan kitenírozott fantáziánk is parancsol.



Hengerköszörűes új dugattyúval és gyűrűvel elsőrendű kivitelben. P 25 URBACH LÁSZLÓ HUNYADI-TÉR, 12.

Igényének legmegfelelőbb
használt motorkerékpárt
megtalálja CSILLAG motorszalón
óriási raktárán.
CSILLAG motorszalón
V, SZABADSÁG TÉR 7. SZÁM
Telefon : 28-0-25.
Nemzeti Bankkal szemben.

MORRIS

Európa legnagyobb autógyára.
Évi termelése 100.000 kocsi!

A legújabb típusok megérkeztek!

A legkényelmesebb kiskocsi, szinkron sebességváltó, hidraulikus fékek és lökésgátlók, 16×25½-es szuper komfort ballon gumik.

40 pengő évi utadó! Luxusadó nincs!

Fogyasztás 8 liter.

Kérje képes prospektusunkat és részletezési feltételeinket

MORRIS — MG — WOLSELEY KÉPVISELET

ARIEL

1935-ös típusai raktáron.

Szenzációs újítások!

Cserélhető kerék, mindkét szelepszár központilag olajozva. Special Red Hunter 160 km-es gyári sebesség garanciával, krómnikkel hengerrel! A kis típusok is 500-as vázban és felszereléssel.

Ariel-Velocette vezérképviselő:

DEMÉNYI ÉS FIA

ÚJ CÍM: Budapest, V., Akadémia ucca 19
(Zoltán ucca sarok). — Telefon: 19-8-43.

Kiadja pénzét, ha autót vesz,
De befekteti, ha Austint vesz!

Angol

AUSTIN

a kis Autók fejedelme!

Rossz utakra is kiválóan alkalmas

Utolérhetetlen tartósság

Fogyasztás 6 l. 100 km.-ként — Négy-
ülékes csukott 4800—P

Megérkezett az angol

TRIUMPH

250 ccm. felülvezérelt, négysebességű
luxuskivitelű motorkerékpár

A piac szenzációja

Ára 1500 pengő

Vezérképviselő Bruck, Jókai-utca 21.

Eredeti
TIMKI
csapágy



DEÁK BÉ
AUTÓESTRAI
CSAPÁGY
központi rak
BUDAPEST
VI., JÓKAI-TE

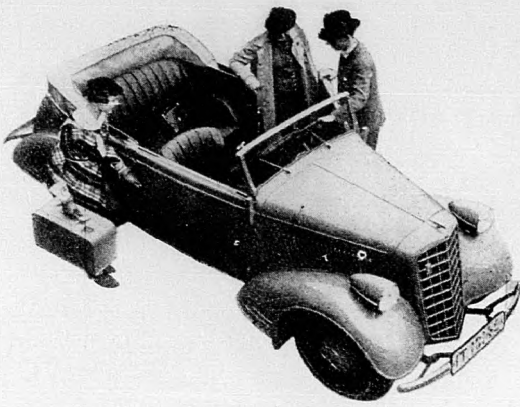
Tavaszdin...

Gondoljon a
Közeli olajcseréjére!

SEHELL
MOTOR OIL

SEHELL

TÁBOR
VILÁG



UTBAN A KISKOCSI PROBLÉMA MEGOLDÁSA FELÉ

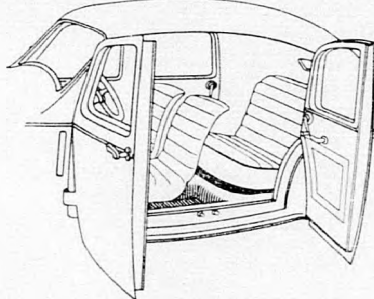
Nehéz dolga van a kiskocsinak. Azt kívánják tőle, legyen egyszerű, olcsó, ugyanakkor azonban kényelem és teljesítmény dolgában vegye fel a versenyt nagyobb testvéreivel. Mai nap-ság már az 1000 km-en aluli kocsitól is megkívánják a 60–70 km-es utazási sebességet, ami természetesen csakis tetemesen magasabb végsebességgel és elsőrangú gyorsulási képességgel képzelhető el. Minden autó, de legfőképpen a kiskocsi megvásárlásánál bizonyos engedelményeket kell tennünk, mivel összes kívánságainkat kielégítő ideális kiskocsitípus nem létezik. Lehetetlenség a csekély fogyasztású, kis motorral ellátott kocsit olyan nagyra építeni, hogy négy személy egyszerre nyújtózkodhasson benne. Nyújtózkodni lehet ugyan benne, de mindig csak addig — ameddig a takaró ér... A gyárak törekvése oda irányul, hogy a kocsi súlyát, méretét, teljesítményét, üzemanyagfogyasztását és a többi faktorokat olyan összhangba sikerüljön hozniok, mely a vevőközönség legszélesebb rétegeit kielégítse. Akad kocsi, amely kissé nehezebbre van építve, ennek megfelelően viszont kényelmes, a másik kocsi méretei kissé szűkösek, éppen ezért azután felette kedvezően alakul a súlynak a teljesítményhez való viszonya, az a bizonyos sokat szereplő kg./LE, mely megmondja, hogy egy lóerőnek hány kg súlyt kell szállítania. Ez a tényező pedig döntő szerepet játszik a kocsi gyorsaságában és hegymászó képességében.

A kiskocsi probléma komplexuma közszájon forog, a gyáros törekvése eladói nyelven szólva a kiskocsi gazdaságosságát a nagykocsi teljesítményével nyuitani. Vizsgáljuk csak meg milyen utakon akarják a konstruktőrök az el nem érhető ideált megközelíteni.

Rövid tengelytáv — fágas férőhely

A kocsihossz és szélesség növelése a kiskocsi legnagyobb ellenségéhez, a kocsisúly növekedéséhez vezet. Rövid tölténeti visszapillantás: a kiskocsi ősei fürge, kétszemélyes masinák voltak, melyek a több utasférőhely iránt megnyilvánuló közóhaj hatására lassanként lomha mozgású, négy-személyes családi fürdőkádakká alakultak át. A konstruktőrök most a motorra fektüdtek rá, munkájuk nyomán a kis-

családi kocsik csakhamar visszanyerték kétülése elődjek mozgékony-ságát, teljesítményét. A kocsiban ülök igényei növekedtek, főleg a hátul ülök siránkoztak joggal: egy-két órai út elegendő volt hozzá, hogy kiszállásnál a legnagyobb ügyvel-bajjal, göresöt kapott végtagokkal, szitkozódva káoszolódjanak ki a lábaiknál elfekvő kofferek és kabátok buja egyegyéből. Mert a szűk kocsinál természetesen ismeretlen volt a csomaghely... A kiskocsit ismét megnagyobbították, szélesebb, hosszabb és — nehezebb lett! Számos kiskocsitípus fejezte be



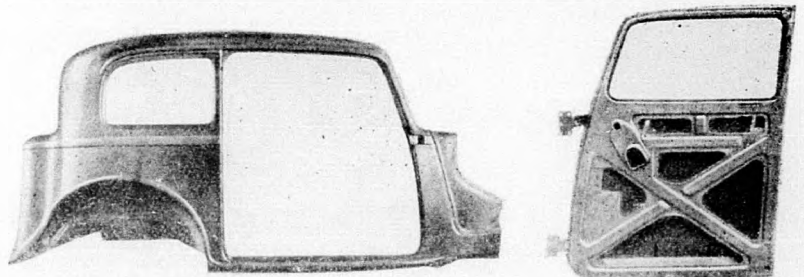
A Steyr Type 100 oszlop nélküli négyajtós megoldása kényelmes beszállást biztosít

ezen a ponton életét: észrevétlenül középocsi lett belőle! A konstruktőr megfedkezett arról, amit terve akart, a kiskocsiról!

A csekély kocsisúlyt összhangba tartani a kényelmes férőhellyel, nem könnyű feladat, midazonáltal a kiskocsi építés conditio sine qua non-ja. Lássunk néhány irányjelölő megoldást. Elsősorban az önhordó karosszéria érdemel figyelmet, melynél a karosszéria alsó részének megfelelő kiképzése révén helyettesíti az alvázat. Célrányos súlymegtakarító eljárás ez, mely konstrukciós elgondolá-

sokon alapszik, szemben az alumínium és más könnyű fémötvözetek ok-talan használatával. Átgondolt konstruálásnál megfelelő helyeken sok-szor helyesen méretezett és profilrozott acéltanyag felhasználásával több súlymegtakarítás érhető el, mint valamely könnyű fémmel, lévén az alkalmazott anyag szilárdsága sokkal nagyobb, ami lényegesen kisebb keresztmetszetek alkalmazását teszi lehetővé. A kocsisúly redukálása iránti törekvésnek gyakran a gazdaságosság szab határt, hiszen néha éppen az előállítási ár akadályozza meg a konstruktört abban, hogy valamely kitűnő anyag célszerű profillal való alkalmazásával néhány értékes kilót takaríthasson meg. Dehát a kiskocsinak nemcsak kényelmesnek és könnyűnek, hanem ráadásul még clesónak is kell lennie!

Az új 1.3 l-es Opel-Olympia tengelytávolsága mindössze 2370 mm, férőhelye azonban ennek ellenére is eléggé tágas miután a motort a konstruktör egészen előre tolta az egymástól független első kerekek közé! A motor és sebességváltó elhelyezése és felépítése a használható tér és vele a férőhely kihasználtságának fontos tényezője. Ebben leli magvarázát az a körülmény, hogy a DKW gyár elsőkerék-meghajtású modelljeibe keresztirányban épített kéthengeres-kétütemű motorokat alkalmaz, miután így hosszirányban értékes helyet takarít meg. Ugyanez az elgondolás keltette életre az 1000-es DKW Schwabeklasse négyhengeres motorjának V hengerelrendezésű felépítését is és ugyanezért építi be Mercedes-Benz farmotoros kocsijában a négyhengeres motort a hátsó lengőtengely mögé. Mindebből láthatjuk, hogy az említett megoldások legkevésbé sem szolgál-



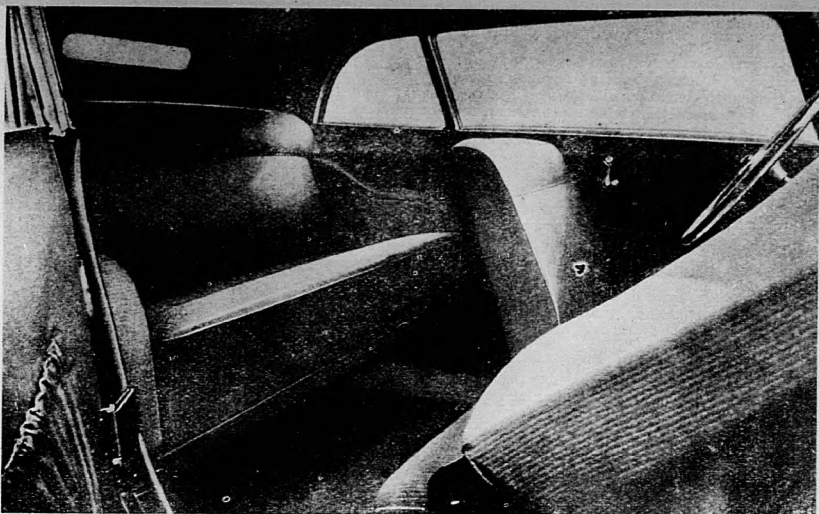
Egyetlen acéllemezből van préselve a Balillák zörrejmentes karosszériája. Az ajtók szerkezete lényeges súlymegtakarítás mellett is kellő merevséget biztosít

nak öncélt. A kéthengeres kétütemű motor olcsó és egyszerű, ugyanakkor azonban más irányokban is jól idomul a kiskocsipítés elveihez. A konstruktőr feladata az egyes szerkezeti elemeket úgy összeválogatni, hogy azok tágas férőhelyű, gyors kiskocsi megépítését tegyék lehetővé.

A motor és sebességváltó megfelelő elrendezése párosítva az önhordó karrossziával — mint azt az Opel Olympiánál láthatjuk, avagy a Steyr 100-nál — a kocsisúly csökkentése mellett mélyebb súlypontot is eredményez és az elkerülhetetlen kardan-hüvely ellenére is kényelmes férőhelyet biztosít a lábaknak. Steyr, Adler, DKW, Mercedes-Benz és mások bizonyítékát szolgáltatják annak, hogy a legkülönbébb konstrukciós utak is elvezethetnek a kényelmes és amellet könnyű építésű kiskocsikhoz. De bizonyíték ez arra nézve is, hogy a farmotor, ez elsőkerékmeghajtás avagy az elől beépített kardanos motor is egyaránt megfelelnek a kiskocsipítés követelményeinek.

A farmotor probléma

A farmotoros megoldás egyik előnye összesség az elsőkerék meghajtás egyik előnyével. Mindkét konstrukciónál egységes egészet képez a motor a hajtóművel úgy, hogy a kocsi teljesen mentesíthető a hajtómű egyes szerveitől, másszóval nincs kardan! A farmotoros megoldásnál a legtöbb komplikációt a motor felfüggesztése okozza, mely megnehezíti a karosszalást. A négy kényelmes ülést biztosító férőhely érdekében a motor minél hátrább helyezendő el. Mercedes-Benz merész megoldással a négyhengeres motort a lengő hátsó tengelyek mögé építi. Ezen típus megjelenésekor sokan azzal számoltak, hogy csakhamar a feledés homályába fog veszni, ezzel szemben éppen az ellenkezője történt bizonyosságául annak, hogy

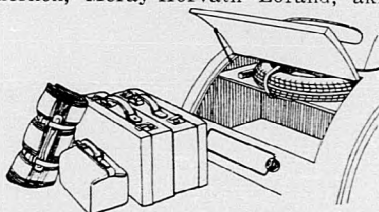


A Hansa-Lloyd kocsi kényelmes üléséből a bennülők számára kitűnő kilátás nyílik.

Mercedes-Benz csak tökéletes, kipróbált konstrukcióval jelenik meg a piacon. A Mercedes-Benz Typ. „130” mély súlypont helyzetével és stabilitásával a modern kiskocsi építés egyik legjelentékenyebb képviselője. Új utakat tapos e téren a német Imperiagyár nemkülönbön a népszerű magyar mérnök, Méray-Horváth Loránd, aki

nincs még egy olyan ország, ahol a kiskocsi probléma megoldása érdekében olyan sokirányú kísérletezés folyna, mint amilyenről a német kiskocsikon bemutatkozó legkülönbébb konstrukciók tanúskodnak.

A megoldások sokfélesége azonban a futómű konstrukciók terén bontakozik ki a legmegkapóbban. Teljesen merev tengelyeket találunk a Fiat-Balillákon, a Marrisokon, az Austimokon, sőt a németeknél is az A2-les Opelén, a Hanomag „Garant”-on és Ford „Köln”-ön. Le kell szögeznünk, hogy annak ellenére, hogy a lengőtengely a függetlenül rugózott kerekek éppen a kiskocsipítést vitték jókora lépéssel előre, a merev tengelynek is vannak kitartó hívei, amiként letagadhatatlan előnyei is. Ha igaz az, hogy a lengőtengely az úthoz már csak súlyuknál fogva is jól tapadó nagykocsinál csekélyebb fontossággal bír mint a könnyű kiskocsinál, úgy le kell szögeznünk azt az igazságot is, hogy számos olyan merev tengelyű, gyors kiskocsi van, amelynek az úthoz való tapadás minden igényt kielégít. Emlékeznünk csak vissza a tavalyi 2000



Az 1000-es DKW kocsi csomagtartójában a pótkerek számára is van hely

kísérleti kocsiján a farmotort csilagmotor megoldásában alkalmazza, ami a fokozott helymegtakarítás mellett más előnyöket is biztosít.

Merev tengely és független kerekek

A modern kiskocsi konstruálás terén Németország joggal követelheti magának a világ laboratóriuma címet,

A legnépszerűbb négyüléses kiskocsik cabriolet ill. limousine típusainak táblázatos műszaki ismertetése.

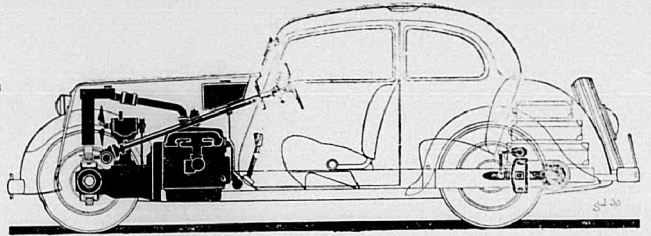
Gyártmány és típus	A motor					Tengelytáv (mm)	Kocsisúly (kg) és kg LE	Kerék felfüggesztés és rugózás		Áttételi fozók száma hátra-menet nélkül a zajlatok, a szinkronizáltak
	hengerűrtart. (kcm) és hengerek száma	max. ford. szám és teljesítm. (LE)	kompresszió arány 1:	főtengely csapágyazások száma	szelepek elrendezése			elől	hátsó	
DKW „Innen1. 701”	680 (2)	3500 (20)	6:0	3 × 2	kétütem	2600	696 (35)	teng. nélk./ker.	teng. nélk./ker.	4 (3) [3]
DKW „Meisterkl.”	680 (2)	3500 (20)	6:0	3 × 2	kétütem	2610	750 (37.5)	teng. nélk./ker.	teng. nélk./ker.	3 (1) szab. t.
Austin „Seven”	748 (4)	3400 (13.5)	5:6	2	álló	1905	616 (44)	merevt./kereszt.	merevt./negy.e.	3 (1)
BMW „0.9 liter”	845 (4)	4000 (22)	5:6	2	függő	2400	750 (34)	teng. nélk./ker.	merevt./félell.	4 (2) [2]
Morris „Eight”	918 (4)	3800 (22.5)	5:8	3	álló	2286	750 (33.5)	merevt./félell.	merevt./félell.	3 (2) [2]
Ford „Köln”	921 (4)	3400 (21)	6:2	3	álló	2286	800 (38)	merevt./kereszt.	merevt./kereszt.	3 (2) [2]
Adler „Trumpf Ju.”	995 (4)	4000 (25)	5:6	3	álló	2630	800 (32)	teng. nélk./ker.	teng. nél./torz.	4 (1)
Fiat „508 Berlina”	995 (4)	3300 (25)	6:6	3	álló	2300	780 (31)	merevt./félell.	merevt./félell.	4 (2) [2]
Standard „Nine”	1052 (4)	3800 (25)	5:4	2	álló	2210	788 (31.5)	merevt./félell.	merevt./félell.	4 (3) [3]
Hansa „1100”	1088 (4)	3200 (28)	5:8	3	függő	2700	950 (34)	teng. nélk./ker.	lengőt./kereszt.	4 (2)
Hanomag „Garant”	1097 (4)	3500 (23)	5:4	2	álló	2450	870 (38)	merevt./félell.	merevt./félell.	4 (2)
Austin „Ten”	1125 (4)	3300 (20)	5:6	3	álló	2361	864 (43)	merevt./félell.	mer t. negyedell.	4 (3) [3]
Opel „1.2 négys.”	1187 (4)	3200 (23)	6:0	3	álló	2286	725 (31.5)	merevt./félell.	merevt./félell.	4 (2)
Opel „Olympia”	1279 (4)	3200 (24)	6:0	3	álló	2370	770 (32)	tengn./rug. csuk.	merevt./félell.	3 (1)
Opel „1.3”	1279 (4)	200 (24)	6:0	3	álló	2474	915 (40)	tengn./rug. csuk.	lengőt./spiráir.	4 (2)
Merc. Be. „Typ” 130”	1308 (4)	3400 (26)	6:6	3	álló	2286	980 (37.5)	teng. nélk./ker.	merevt./félell.	4 (2) [2]
Standard „Ten”	1343 (4)	3600 (32)	5:4	3	álló	2390	940 (30)	merevt./félell.	merevt./félell.	4 (3) [3]
Steyr „Type 100”	1385 (4)	3200 (32)		5	álló	2600	930 (29)	teng. nélk./ker.	lengőt./special.	4 (2) [2]

Rövidítések: teng. nélk. = tengely nélkül; merevt. = merev tengely; kereszt. = keresztirányú; félell. = félelliptikus rugózás; lengőt. = lengő-tengely; rug. csuk. = rugózó csuklók. — Fenti adatok az eredeti gyári katalógusokra támaszkodnak, azokért semmi felelősséget nem vállalhatunk.

km-es német túraútra, ahol 80 km-es átlaggal és alig 1000 km-es motorral merev tengelyű DKW kocsit futott célba... A merev tengely még mindig széles körű alkalmazásának indokait megtalálhatjuk. DKW és Opel konstrukcióit valóban a haladás szelleme hatja át mégis a biztosabb kerékvezetés érdekében a merev tengelyt részesítik előnyben. A DKW-Meisterklasse típusain hátul lengőtengelyt találunk, amelynek a fordulóban való stabilitását a kereszttrugónak a kocsisúlyvonalában történő felfüggesztése eredményezi. Ez a megállapítás azonban nem érintheti a teljes lengőtengelyes konstrukciók előnyeit, hiszen az Adler Trumpf-Junior, a Mercedes-Benz Typ „130”, avagy a Hansa kétségtelenül a legjobb kiskocsik sorában foglalnak helyet.

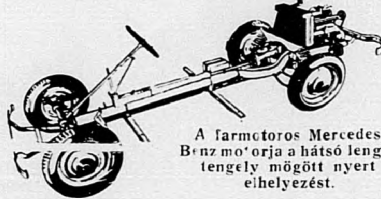
A függetlenül rugózott kerék még nem minden, a merevtengely és lengőtengely harca még nem dőlt el, amiként a lapos rugózás és spirálrugózás között is áll még a harc. Lapos rugót találunk Austin, Morris, DKW, Fiat, Ford, Hansa és Hanomag modellein, de a Benz-Mercedes Typ „130” hátsó rugózását már spirálrugókkal oldja meg. Adler még tovább megy a torzióstud rugózó hatásának alkalmazásával, mely módszernél egyszerűbbet és kevesebb helyet kívánó megoldást elképzelni sem lehet. Ezt a rugózást beilini kiállítási számunkban képen is bemutattuk, lapozzuk csak fel, bizonyos, hogy a jövőben gyakran fogunk vele találkozni...

Az Adler Junior Triumph elsőkerékmeghajtásu konstrukciója kényelmes üléselhelyezést biztosít, mely előnyt a tervező megfelelő csomaghellyel is megtöltötte



Hova tegyük a csomagokat?

A csomagelhelyezés problémája néhez. A kiskocsik nagyrésze el van ugyan látva megfelelő csomaghellyel, mindazonáltal ez a hely nem mindig elegendő négy személy hosszabb útra szánt csomagjainak az elhelyezésére. Szerencsére azonban a kiskocsis legtöbbször két vagy három személlyel



A farmotoros Mercedes-Benz motorja a hátsó lengőtengely mögött nyert elhelyezést.

fut és így a csomagprobléma megoldása már könnyebb. A csomagprobléma kompromisszumot kíván a kiskocsitulajdonostól, aki be kell lássa, hogy könnyű és kényelmes négyüléses kocsit igazán nem lehet „túlméretezett” csomagférőhellyel megépíteni.

Milyen kiskocsit vásároljunk?

A legkeresettebb kiskocsitípusok a négyszemélyes kabriolimousin és a merev limousin, bár a snajdig sportkocsi is erős vonzóerőt gyakorol a

szívekre a tavaszi napsütésben... A kétüléses kocsik hívei legtöbbször olyan sportkocsit szeretnének amelyik biztosan túlfutja a 190 km-es szpid-limitet. Nem szabad azonban figyelmen kívül hagyni azt, hogy az eladó bemondása avagy a katalógus adatai még éppen úgy nem fogadhatók el sebességi garanciának, mint a nagy sebességeket sejtető ú. n. „pofás” karosszériák. Jóllehet a nyitott kétüléses karosszéria könnyebb volta garantál némi sebesség pluszt a sportkabrioletteknél azonban már ez a plusz is elesik. A kocsit a fokozott teljesítményű sportmotor teszi sportkocsivá! Valódi sportkocsikat, vérbeli specialkonstrukciókat azonban a kiskocsik sorában alig találunk, sportszerűen karosszált túraalvázatokat viszont annál többet! A valódi sportkocsik, mint amilyenek az Adler Triumph Junior-Sport, Fiaték Mille-Miglia Balillája, avagy az MG-Midget sportkocsik elsősorban felkomprimált, nagyteljesítményű motorjaik, áttételezésük, stb. révén tarthatnak számat a komoly kis sportkocsi elnevezésre.

1935 típusu elsőkerékmeghajtásu

DKW

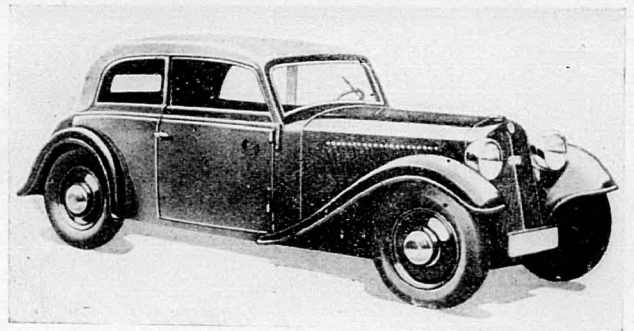
AUTÓK MEGÉRKEZTEK

Élvezze Ön is a modern technika előnyeit:

1. Elsőkerékmeghajtás
2. Lengőtengelyek
3. Sebességváltó szabadonfutó szerkezettel
4. Központi alvázkenés
5. Olaj lökés gátlók
6. 2.60 m. tengelytáv
7. Hét liter fogyasztás
8. 90 km sebesség
9. Kényelmes üléselhelyezés
10. Évi adó P 40.—

MINDEZT EGYÜTT
CSAK A **DKW** NYUJTJA

Megérkeztek a **DKW** motorkerékpárok
elektromos önindítóval!



Négyszemélyes csukott, Limousine komplett felszereléssel... .. P **3.980**
kedvező részletfizetés

Majláth
VI., Zichy Jenő-u. 17

Holiday in Sheffield

Aki abból él, hogy naponta szaltózik egyet a motorján...

„Miszter“ Fábian, a motoros légtornásztrupp utolsó életben maradt mohikánja beszél a nyaktörő mesterségéről

A mikor tavaly a Millenáris betónjában nagyon is nyilvánvaló volt, hogy a Kiss Laci mester és a másik három mester nem strapálja magát agyonra a „küzdelem“ hevében, sörízű hang kiáltott le az állóhelyről: csinálják komolyan, nem vagyunk — *cirkuszban*...

Cirkusz... Komolytalanság, vídamság, könnyű élvezetek temploma. Gyermekkorunk édes emléke, ahol Miss Adelgunda, a nyugalmazott csodapók lépett fel „az ő“ idomított főkáival, biciklizett a csimpánz, csillogott a flitter és az elnyűtt arcú augusztok folyton folyvást egymást csapkodták kupán, hogy végül mint drámai bonyodalom előkerüljön a vízel telt vödör.

Cirkusz... Melynek gondosan söpört porondján néha és sajnos nem is nagyon ritkán törött tagokkal terül el az artista. A szokásosnál hisztérikusabb nők síkítanak egyet, a Sprechstallmeister elnézést kér a beléptídjára lefizetése következtében nagyvérdeművé avanszált publikumtól. Közben egy kis fűrészpont hintenek... Könnyű valcer. Folyik tovább az előadás...

Alig huszohároméves, csupaizom fiatalember ül előttem. Mr. Fabian. Magyarul Fábian Sándor. A Moto-Mort csoport utolsó életben maradt

tagja. Négyen kezdték — egyedül maradt. Amikor Budapesten léptek fel két évvel ezelőtt, akkor már csak ketten voltak, a bemutató után két héttel Miszter Fabian egyedül maradt. Utolsó partnere — fiatal lány volt — haldoklóva került kórházba. Pedig nem történt más, csak lezuhant a motor a pályáról. A keskeny deszkaeskről, mely a Moto-Mort mutatványnak igen szerves kelléke.

Miszter Fabian előtt akdatáskára való angol ujságkivágás. Melyen Mr. Kovach, Mr. Halmy és Mr. Fabian művészetét méltatják írásban és képen. Az Abbeydale Park Gala-ról, a Skegness Carnival-ról, ahol a három magyar gyerek „dolgozott“.

— Mi az a Moto-mort?

— Tizenhat méter magas állványról 45 fokos szögben alig negyven centiméter széles és a végefelé hatméter átmérőjű függőlegesen elhelyezett kört hurkoló deszkaesik vezet alá. Töle néhány méterre — mintegy folytatásként — rugózott vasemelővénny. Az ember az építmény tetején motorra ül, rászíjazzák, ráadja a gázt, elengedik, ráengedi a kupplungot és zúg lefelé. A kört formáló deszkaesik szaltóra kényszeríti a gépet, hatalmas lendületre tesz szert és amikor vagy kilencven évvel ezelőtt elhagyja a „pályát“, két szaltót csinál a levegőben és nagy zökkenéssel rágódik rá a rugózott vasemelővénnyre, ahonnan tovább gurul a földre. Ez a Moto-mort — magyarázza Fábian Sándor.

— Nem is olyan nagy művészet — teszi hozzá —, csak amikor az embert odaszíjazzák a géphez és a szerelő nekiengedi a vékony szalagnak látszó „pályára“, hát egy kis bátorság kell.

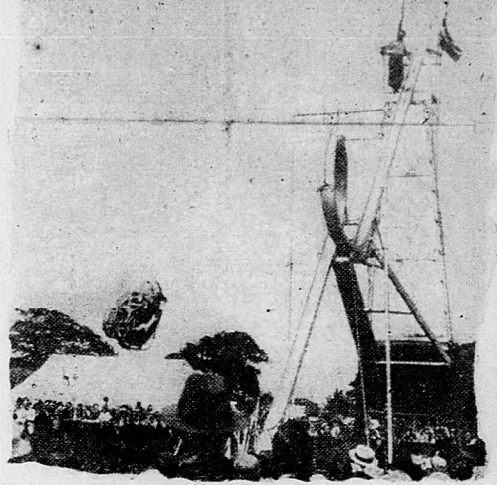
— És mindig sikerül?

— Muszáj sikerülnie, de ha nem sikerül?... Nem is jó erre gondolni. Néha azonban előfordul, hogy csak félig sikerül. Ilyenkor szerencse dolga az egész.

— ??

— Egyszer Dublinban sikerült „félíg“. Szerelőm elfelejtette kioldani azt a biztonsági kötelet, mellyel start előtt „odakapcsolnak“ a felépítmény tetejére. Elengedtem a fékeket, pőfőntem lefelé. Egyszerre valami elkapott, hatalmas rántást éreztem és már esingtem lefelé szótlanul, mint ama bizonyos gyümölcs a fán. Ott lóntam köztévegen. Szerencsémre jól oda voltam szíjazva a motorhoz, ellenkezésselben a Moto-mort trupp csak emlékek volna.

— Tudja kérem, az egésznek az a trükkje, hogy az ember jó lendületet vegyen, ha nem elég nagy a swing, nem sikerül a teljes kettős szaltó és



a gép nem két kerekével ér talajt. Nem szabad kihagyni a motornak, nem szabad makacszkodni a gyertyának, nem dugulhat el a düzi. Igazi megbízhatósági verseny.

— Mennyit kerestt külföldön?

— Angolországban hozzávetőlegesen heti 50—60 fontot, ami kereken tíz angol lovasrendőr gázsijának felel meg. Ezért már érdemes az embernek a nyakát kockáztatni. Hát nem mondom, nem utolsó dolog a sikerült szaltó után ép tagokkal meghajolni a tapasztól és jó angol szokás szerint fül-tépően füttyülő közönség előtt, de nem ezért választotta ezt az „ipart“. Kizárólag a gázsíért. A gubáért. Hiszen idehaza sokkal olcsóbban törik magukat az emberek.

— Tervei?

— Partnert keresek. Folytatni akarom, amíg annyit nem szedek össze, amivel kevesebb kockázattal járó egzisztenciát teremthetek magamnak. Nem fáj a fejem. Partnert majd csak kapok. Akad még magyar TT győztes, vagy csillagtúrabajnok, aki felesleg második számú „miszternek“...

Hát — lehet jelentkezni.

Alapítási év: 1905

**AUTOMOBIL és PNEUMATIK
IPARI és KERESKEDELMi Rt.
BUDAPEST, VI., JÓKAI-TÉR 5.**

**Autó, motorkerékpár alkatrészek és felszerelések
Garázs és műhelyberendezés**

Jubileumi árak

30 éves jubileum: 1935

**lbe
Autópolish**

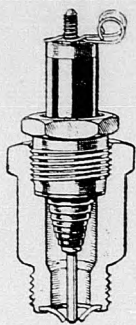
autóját ujjá, tükörfényessé varázsolja.

Kapható minden autószerkezetben.

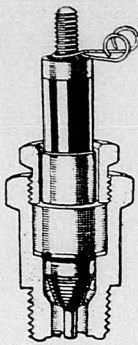
Gyártja:

Ellinger Lakkgyár Rt.

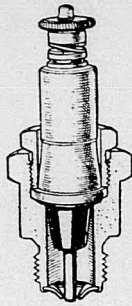
Soroksár. Telefon: *47-3-60.



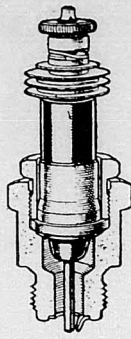
Turára KLG K 1



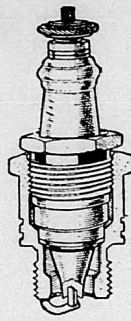
KLG 583 sport típus



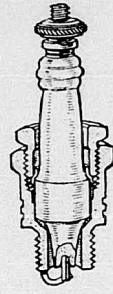
A háromkörmő



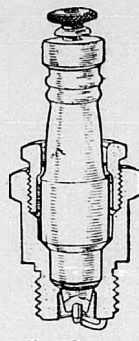
Lodge H1 sportgyertya



AC B7 typos



14 mm-es AC KD7 típus



No. 16-os Champion tura

A TECHNIKA BIRODALMÁBÓL :

Miért nem létezik univerzális, ideális gyújtógyertya?

— miért kell más és más motorhoz más és más gyertya ?

— mit kell tudni az egyes gyártmányok egyes típusairól ?

Univerzális, ideális gyújtógyertya nem létezik és nem is fog létezni soha! A motornak ez a látszólag igénytelen és egyszerű alkatrésze nemcsak felette érdekes, hanem felette komplikált is, csak éppen nem látni meg rajta, hogy a technikusknak mekkora és milyen súlyos problémákat kellett megoldania, amíg a gyertya megérett arra, hogy becsavarjuk a motorunkba.

Elméletben az ideális gyertya tulajdonságai a következők: nem égnek el soha a körmei, nem kap úgynevezett olajzárlatot és nem okoz öngyulladást, amellet szigetelése és egyéb elektromos tulajdonságai tökéletesek. A gyakorlatban ilyen gyertyát gyártani lehetetlen, éppen annyira, amennyire univerzális kabátot nem sikerül készíteni. Hűszokos hidegben más kabát kell, mint tizenöt fokos melegben, megértjük tehát, hogy más és más motorhőmérsékletnél más és más gyertya szükséges.

Ha a gyertya elektródjai (körmei) túl magas hőmérsékletben adják le a szikrát, úgy meglepően rövid idő alatt elégnak, ha pedig a hőmérséklet túl alacsony, úgy a körmök nem lesznek olyan forrók, hogy a rájuk rakódott olajos korom leégjen — beáll az olajslussz. Ha viszont a körmök annyira felmelegsznek, hogy vörösszövé válnak, úgy az izzó elektród meggyújtja a keveréket még mielőtt a szikra átugrott volna: öngyújtást kapunk: nem létezik tehát univerzális gyertya! Ezért készítenek a gyárak különféle hőértékű gyertyatípusokat.

A hőérték

Különböző hőértékű gyertyákat nem nehéz készíteni, a középső elektród hővezetőképességének csökkentése vagy növelésével, anyagának vagy vastagságának megfelelő kiválasztásával, a gyertya belső ürtartalmának változtatásával sikerül a legalacsonyabb hőértéktől a legmagasab-

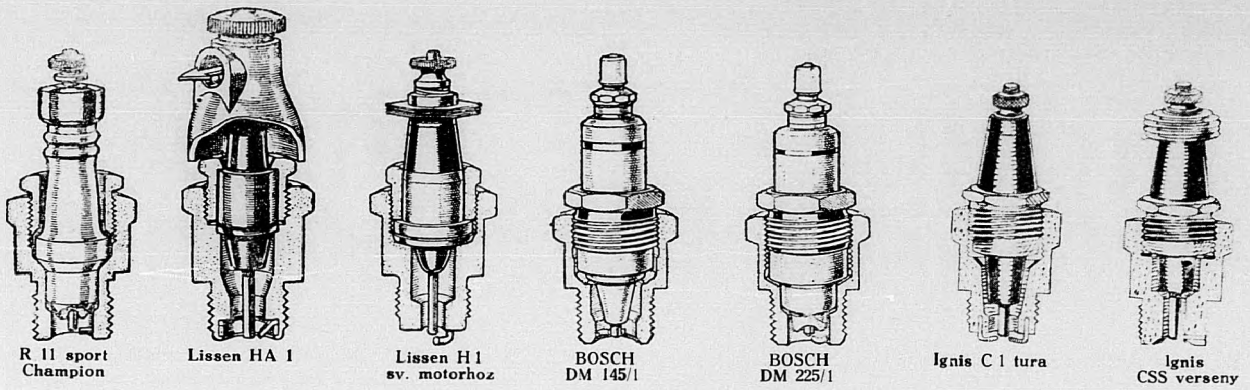
big különféle típusokat teremteni. Különösen a középső elektród hővezetőképessége növeli a gyertya hőértékét, a kísérletek ugyanis beigazolták, hogy a gyertya nem a testén át hűl, hanem középső elektródja vezeti el a hőt, ezért találunk vastag és rövid, legtöbbször vörösréz-ből készült középső körmőt az igen magas hőértékű gyertyákban. Ha azonban az ilyen gyertyát normális, tehát nem fokozott teljesítményű, langyos üzemhőmérsékletű motorban használjuk, úgy az olajslussz azonnal jelentkezik, a langyos motorban a vastag középső elektród képtelen annyira felmelegedni, hogy leégesse magát a kormot és olajat. Ugyanaz történik a hidegen beindított szupersport motorban, ezért használnak beindításhoz alacsony hőértékű gyertyát és ezért csavarják be a magas hőértékű gyertyát csak akkor, amikor a motor már forró. Ezért kell állandóan pörgetni a magas hőértékű gyertyával szerelt motort, mert ha a fordulatszám erősebben csökken, csökken a motor hőmérséklete és olajzárlatot kaphat a túlhideg gyertya. Ellenkezőleg viszont azért kapunk egyébként megfelelő gyertyával öngyújtást meredek kapaszkodón, mert amíg síkon normális melegedésnél nem izzanak fel a körmök, addig a kapaszkodón a túlmelegedő motor túlhevíti a gyertyát és beáll az öngyújtás. Látjuk tehát, hogy egy bizonyos motortípus-hoz sem lehet univerzális gyertyát használni, amelyik gyertya normális igénybevétel mellett megfelel, az fokozott teljesítménynél, fokozott tempóban csodót mond, amelyik pedig fokozott teljesítménynél megfelel, az lassú tempóban, normális igénybevétel mellett olajzárlatot kap.

A gyertya „rugalmassága”

Az egyes gyertyagyártmányok jósága és használhatósága mechanikai és elektromos tulajdonságai mellett abban rejlik: mennyire tág határon belül mozog az egyes típusok hőértéke, mennyire tág az a határ, mely az egyes típusoknál az olajzárlatot az öngyújtástól választja el. Őszintén nem kell mondanunk, hogy ebből a szempontból óriási különbségek vannak az egyes gyártmányok között és éppen ezen a ponton bukik meg legtöbbször a kellő tapasztalattal nem rendelkező konstruktor. Vannak gyártmányok — nomina sunt odiosa —, melyeknél a terhelés és igénybevétel mérsékelt változtatása már kiváltja az olajslusszt vagy az öngyújtást, viszont vannak — bár kisebb számban — olyan gyárak, melyek az egyes motortípusokhoz ajánlott modelljei az észszerűség határa'n belül megállják a helyüket túrtempóban, sportiramban és hosszú kapaszkodó-darálásoknál is természetesen csodákat azonban itt sem szabad várni.



Generáljavítás eredeti alkatrészekkel
BOSCH RÓBERT K.F.T.
Budapest, V, Váci-út 22-24. Tel. 92-3-38



A gyertyák természetrajzával tehát nagyjából megismerkedtünk, célszerűnek látszik azonban megbarátkozni az egyes gyártmányok legnépszerűbb típusaival, hogy a mi szempontunkból leginkább használt gyertyatípusok konstrukcióját megismerjük.

Az egyes gyártmányok

Ma kétségtelenül a Bosch gyertya a legnépszerűbb. Jellemzi a *Bosch* gyártmányokat, hogy szigetelőanyaguk a versenygyertyák kivételével *piramitból* készül, nem repedő és tökéletesen szigetelő porcellánanyagból. A piramit nagy előnye az, hogy felülete tükörsíma, az olajzáratot okozó korom és olaj tehát *alig tapadhat meg rajta*. Szintén értékes tulajdonsága: a középső elektród — mely mint fentebb magyaráztuk, a hűtés szempontjából oly fontos — majdnem végig bele van cementálva a piramitkőbe, ami igen *jó hővezetést és jó hűtést* biztosít. Bosch az egyes típusok hőértékét számokban fejezi ki, minél magasabb a hőérték, annál nagyobb szám szerepel a típusjelzésében a törtvonal előtt. A szám előtti M vagy DM betű a műszaki kivitelre utal, az M szét nem szedhető metrikus, tehát millimétermenetes típust jelent, a DM szétszedhető szinten metrikust. Mint mondtuk, a törtvonal előtti szám a hőértéket mutatja, a DM 145/1 így alacsonyabb hőértékű, mint DM 175/1 vagy a DM 225/1. Ha tehát például a 145/1-essel öngyújtást kapunk, úgy használjuk a 225/-est, ha viszont a 145/1-essel öngyújtást sohasem kaptunk, de néha *olajszussz* jelentkezik, úgy *alacsonyabb hőértékűt* használhatunk, a 120, vagy a 95 jelzésűt. Nagyon könnyű a megfelelő Bosch gyertyát kiválasztani, hála a gyár igen megbízható ajánlási táblájának (lapunkra való hivatkozással a Bosch kft. Váci-út 22. sz. bérmertve küldi bárkinek), de ennek hiányában is könnyen tájékozódhatunk. Ha a gyertyát hosszabb ideje használtuk és azt látjuk, hogy a szigetelőanyag alsó része *barnaszínű*, úgy az illető típus *hőértéke megfelelő*, ha azonban *fekete*, úgy *túl magas a hőértéke*, más szóval a gyertya nem melegsik fel, az úgynevezett *öntisztító* — tehát az olajat és kormot leégető — *hőmérsékletig*. Ha a szigetelő sápadtfehéres színű, úgy a hőértéke *túl alacsony*, túlmelegedett a gyertya. A motor-kerékpárosnak az univerzális ideált legjobban megközelítő Bosch gyertyája a DM 145/1-es típus, sportmotorhoz a 175 vagy 225/1-est ajánljuk.

Az igen hamar népszerűvé vált, magyar gyártmányú telefongyári *Ignis* gyertyák fő jellemvonása: a sorozat minden egyes tagja *végig csillámszigetelésű* úgy belül, mint kívül, amellet minden típusa *szétszedhető*. Robustus építés és kiváló elektromos tulajdonságok jellemzik az Ignis sorozat tagjait. Az a körülmény, hogy a gyár hőérték sorozatában aránylag kevés típus szerepel bizonyos fokú univerzalizásra és rugalmasságra vall, a gyakorlati tapasztalatok megerősítik ezt a feltevést. Alacsony hőértékű normálüzemre használt típusa a C1 mot-

rikus és a Ca collmentes modell. A C1-es típuson, akár csak a sorozat többi tagján azonnal feltűnik a *lefelé vastagodó külső csillámszigetelő burrok*, ennek az a célja, hogy a csillámburok dielektrikus tulajdonsága, tehát szigetelőképesége a gyertya forróbb pontjain tökéletesebb legyen. Belső légtére mérsékelt, a belső kiszerezhető rész rendkívül *nagy felületen* illeszkedik a gyertya testéhez, ami *jó hővezetésben* és ennekfolytán *hűlésben* nyilvánul meg. Középső elektródja a hasonló hőértékű gyertyákhoz viszonyítva *vastag*, de a kis légtér miatt nem kell túlhűléstől tartani, a normális üzem okozta melegedés nem marad alatta az öntisztító temperatúránál.

A sport és szupersport motorokhoz alkalmas típusa a Cs, ez már tipikus *félversenygyertya*, amit a szorítókapocsnál levő hűtőbordázat is elárul. Kimondott *versenygyertya* a C_{ss}, vastag belső és igen rövid testelektróddal: ellenáll a legmagasabb üzemhőmérsékleteknek. A gyár különben sportmotorokhoz a Cs típust ajánlja, melynek hőértéke igen nagy, öngyújtást csak egészen *rendkívüli igénybevételnél* kap, viszont szerencsés konstrukciójánál és hőérték rugalmasságánál fogva alajjal és korommal szemben meglehetősen érzéketlen.

Az angol *KLG* gyertyák szigetelőanyaga csillám, legelterjedtebb és legszélesebb határok között használható turagép típusa a K1, mely a hővel és olajjal szemben aránylag érzéketlen, tetszés szerint egy vagy három testelektróddal kapható. Érdekessége és értékes tulajdonsága a KLG típusoknak a *lépcsőzetesen* kiképzett szigetelésű középső elektród, ennek az az előnye, hogy az egyes lépcsőfokok élein jobban leég az olaj és a korom, mint az egyöntetű felületen és így a gyertya „slussz” szemben fokozottan *érzéketlen*. A normális ohv és sportmotorhoz a KS5 felel meg, melynek felsőrészen kis vörösréz *hűtőbordázatot* találunk. Magasabb hőértékű KSS1, mely azonban mindennapi használathoz már túl „vad”. Szupersport munkához a legnépszerűbb KLG



**A mindennapos használatban
több mint 40 éve bevált a**

BOSCH GYERTYA

gyertya, az 583-as jelzésű, mely már fél-versenygyertya: középső elektródja vörösréz kis nikkelvéggel.

A *Lodge* gyertyák nagy többsége szintén csillám-szigetelésű, a legnépszerűbb turatípusa kombinált szigetelésű: belül csillám, kívül steatit. Ez a C3 típus, mely nagyszerűen megfelel az sv és kétütemű normálgéphez, ha azt valóban turacélokra és nem „repszítésre” használjuk. A mindennapi sportmotor ideális és híres gyertyája a H1, mely *végig csillámmal van elszigetelve*, felül hűtőbordázattal van ellátva és csak egy testkörme van. Természetesen vannak jóval nagyobb hőértékű *Lodge* gyertyák, a H 45, a H 50. A kimondott *Lodge* versenygyertyák betűjelzése BR. Így például hosszútávú versenyekre sokan használják a BR 4-est, rövid távokra, kilométerre stb. a BR 29 mindennapos, de vannak olyan típusai is a gyárnak, melyekről Magyarországon még nem is hallottak és legfeljebb a brooklandi menők használják.

Az ugyancsak angol *Lissen* gyertyák közül az ohv motorokhoz a HA1 felel meg a legjobban. Érdekessége ennek a típusnak a kis esernyőszerű védőkupakja, melynek ügyes konstrukciója távoltartja a vizet és nedvességet, ugyanekkor azonban nem befolyásolja túlságosan a gyertya hűtését. Konstruktív érdekessége ennek a gyertyának a középső elektród és a csillám-szigetelés közé iktatott *vörösréz hővezetőbetét*, a gyár középső elektródul olyan fémet használ, mely szerinte *nem ég és nem szakállasodik* és minden üzemanyaggal szemben ellenálló. Alulvezérelt motorokhoz a H1-et ajánlják *Lissen*ék, ennek felső részén vörösréz hűtőbordákat találunk, középső elektródja aránylag vastag, úgyhogy szelidebb ohv gépekhez is használhatjuk, ha nem második-folgáz-bele stílusban akarunk felspriccelni az Istenhegyi-úton.

A híres amerikai *Champion* gyertyákat a *Sillimanite* szigetelőanyag jellemzi. Ennek az anyagnak tulajdonságai kiválóak annak ellenére, hogy neve kissé humoros, *Silly man* ugyanis magyarul annyit jelent, hogy *hülye ember*. Normál turázáshoz a No. 16-os típus felel meg, sportmotorhoz az R11 felel meg. Mindkét típus szétszedhető és a gyár szerint előnyük, hogy a szétszedhető gyertyák illeszkedő felületeit tömítő vörösréz-aszbeszt alátét vastagságánál és méreteinél fogva igen jól vezeti a hőt és így a gyertya jól hül: ritka az öngyulladás. Az R11 konstrukciója úgynevezett félversenygyertyát mutat, rövid a belső elektród szabad vége, tehát a szokásosnál magasabb kompresszióarányú motorhoz is használhatjuk — illő kímélettel.

Az angol *AC* gyertyák mindeddig nem tudtak nálunk népszerűsége vergődni, hogy mi az oka — nem tudjuk. Érdekessége az átlátszó üvegszerű anyaggal borított szigetelőanyag.

Az ajánlási táblák

Mindaz, amit az egyes gyártmányokkal kapcsolatban elmondottunk, csak nagyon is általános útbaigazítás. Ha rászántuk magunkat erre vagy arra a gyártmányra, úgy feltétlenül szerezzük be a gyár ajánlási tábláját a képviselőtől. Gondosan tanulmányozzuk át és keressük meg benne a motorunkhoz legmegfelelőbb gyertyát. Nem mindig elegendő azonban az ajánlási tábla, mert nagyon gyakori bennük a hiba — tisztelet a kivételeknek. Szinte káromkodni szottyan az embernek kedve, amikor a nagy garral élénktálatl táblázatban ugyanaz a motor más vázban — más gyertyát kíván. Ez csak azzal magyarázható, hogy az ajánlási táblák összeállítóinak segédfogalmuk sincsen arról, hogy az a bizonyos 175-ös Villiers, vagy 350-es Jap ugyanannyira melegszik, ha akár a BWC, akár a Nyudrek gyár építette be saját utolérhetetlen vázába.

Kibővitett alkatrész

raktárunkon rendelkezésre állanak

tömör és készredolgozott fogaskerekek, kupplungalkatrészek, karburatoralkatrészek, főtengelyek, görgős csapágyak stb.



Shaler gumivulkanizáló készülékek, Iwis motorláncok, Lissen gyújtógyertyák, motorpneumatikok, abroncsok, nyergek, pótülések

raktáron!



Motor és Autókellék Rt.

Budapest, VI., Jókai utca 11.

Telefon: 18-3-65.

Érdekességek a kenéstechnika magasabb tudományából —

- hogyan szüntették meg szerves fémvegyületekkel az olaj maró hatását?
- hogyan hosszabbították meg az olaj élettartamát az oxidáció késleltetésével?

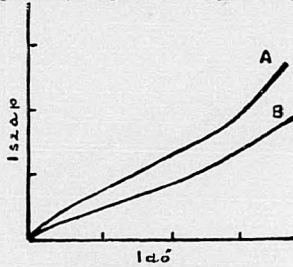
Hol vannak már azok az idők, amikor az autós átnézett azon a kémcsövön, melyben eléje tették az olajmintát, megnézte, megbillentette, megszagolta, megtapogatta és — ítéletet mondott. Az olajkémia az utóbbi években ugrásszerűen fejlődött, amíg a közelmúltban a cél nem volt más, mint kedvező fizikai tulajdonságokkal rendelkező, megfelelő viszkozitású, lobbanáspontú, fajsúlyú és tisztaságú finomítványokat előállítani, addig ma egészen más vizeken vezetnek azok a kémikusok, akik a motorolajok *nemesítését* tűzték ki maguknak feladatul. A legtisztább olajfinomítványnak — legyen az tisztán ásványi eredetű, vagy pedig zsíros, növényi olajokkal kompundált termék — ugyanis olyan kémiai tulajdonságai vannak, melyek *kedvezőtlenül* befolyásolják a motor belső részeit, amellett az olaj a motorban fejlődő rendkívül magas hő hatására olyan *vegyi bomlásoknak* van alávetve, mely bomlások a kenőanyag élettartamát lényegesen megrövidítik. Ha ezeket a kémiai folyamatokat sikerül megfelelő eszközökkel befolyásolni, úgy az eredmény olyan kenőolaj, mely nemcsak a motor belső részeit *kíméli*, hanem egyúttal sokkal *tovább tartja meg kenőképességét*. Hosszú évek meddő próbálkozásai után végre sikerült komplikált szerves fémvegyületek segítségével elérni a célt, *megakadályozni az olaj oxidáló hatását* és ugyanakkor olyan mértékben *késleltetni az olaj ön-oxidációját*, hogy annak élettartama az eddiginek többszörösére szökött.

Miben nyilvánul az olaj oxidáló hatása?

Az angol *National Physical Laboratory* laboratóriumaiban mutatták ki először azt, hogy a motor hengereinek és dugattyúgyűrűinek *kopása* nagyrészt nem a surlódás következménye, hanem főleg az olaj oxidáló, *maró hatásának* tudható be. Az ásványi és növényi olajokból ugyanis magas hőmérsékleten *savi vegyhatású* anyagok válnak ki, melyek hosszabb idő alatt — akár a rozsda — marják a velük érintkező fémeket. Megállapítást nyert a rendszeres és precíz vizsgálatok során, hogy a vas nemcsak felette érzékeny a maró hatással szemben, hanem egyúttal mintegy katalizátorként *sietti a káros hatású vegyi bomlástermékek képződését*. Olyan módszerrel kellett tehát feltalálni, mely a henger és a dugattyúgyűrűk — hogy a motor többi vasból készült alkatrészét ne is említsük — anyagát mintegy *védőréteggel* vonja be. Kísérletekben nem volt hiány és mint célravezető módszerrel a henger belső falának és a gyűrűknek *krómozásával* próbálkoztak. Sajnos, ez a módszer a

gyakorlatban nem vált be, leküzdhetetlen műszaki nehézségek miatt.

A probléma a fémtechnikus munkaszataláról átkerült a vegyész laboratóriumába és a *Castrol* olajáról világhírű *C. O. Wakefield & Co.* gyárnak sikerült a megoldás — kémiai úton. Abból indultak ki, hogy *kémiai úton* kell az oxidációval és maró hatással szemben legérzékenyebb fémmel, a *krómmal* bevonni a motor olajréteggel borított mozgó részeit. A kérdés gyakorlati megvalósítása sikerült: komplikált, olajban szuszpendált, szer-

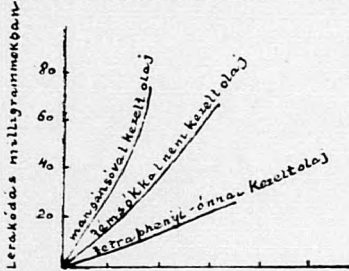


Az olajiszap képződés
A: nem kezelt, B: krómsóval kezelt olajnál

ves *krómvegyületet* kevertek a kenőanyaghoz. Az olajból a maró hatásnak kitett fémrészekre rakódó króm olyan *védőréteget* képez, mely teljes mértékben megakadályozza a vasanyag *oxidálódását* és ezzel együtt *kopását*. Az eredmény a motor hosszabb élettartama, jól záró dugattyúgyűrűk, *tökéletesebb kompresszió*, lényegesen *cskökkentett olajfogyasztás* és a hengerközsűrűlésig *abszolválható kilométerteljesítménynek igen lényegesen* emelkedése.

Hogyan lehet megakadályozni az olaj oxidálódását?

A motorolajok másik igen kellemetlen tulajdonsága az, hogy a motorban uralkodó magas hőmérséklet hatására



A kísérlet időtartama napokban
Hogyan befolyásolják a fémek az olajlerakódás képződését,

abszorbeálja, felveszi a robbanó gázkeverékben levő *oxigént* és oxidálódik: *elég*. Az olaj oxidációja a gyakorlatban *gyantásodásban, iszaposodásban, savanyú vegyhatású bomlástermékek képződésében nyilvánul*, amellett az olajban kivált gyantás anyagok fel-

veszik a motorba kerülő fém, korom és porszemcséket, végeredményben erősen *koptató hatású anyagok* teszik tisztátalanná az olajat.

Az olaj oxidációját az oxigén távoltartásával abszurdum volna elképzelni, olyan anyagokat kellett tehát keresni, melyek az olaj oxidációját *késleltetik*. Régi tapasztalat szerint bizonyos szerves kötésű ólomsók, így elsősorban a *tetraetil-ólm* késleltetik az olaj oxidációját, ez a késleltető hatás azonban inkább elméleti, mint gyakorlati. Rendszeres kísérletek során sokszáz szerves fémsók oxidációt késleltető hatását vizsgálták meg. Megállapítást nyert, hogy amíg a réz, vas, ezüst, vanádium és mangánok *gyorsítják* az oxidációt, addig a króm, bizmut, cérium és higánysók bizonyos *késleltető* hatással bírnak. E. W. *Mardlessnek*, a híres angol szerves kémikusnak sikerült megtalálnia az oxidáció késleltetésére legalkalmasabb anyagot komplikált, erős szerves kötésben levő ónban. Olajsavas ónnal, tetraphenyl ónnal próbálkoztak és: *meglepo eredményekre jutott*. A kémikus munkáját a gyakorlat teljes mértékben igazolta.

A *C. O. Wakefield* gyár — mely a króm és ónsók alkalmazásának kizárólagos szabadalmainak van a birtokában — új *Patent Castrol* olajában már alkalmazza ezeket az érdekes és az olaj *használhatóságát, élettartamát, értékét* felbecsülhetetlen mértékben növelő anyagokat. A gyakorlatban ez nemcsak annyit jelent, hogy a *Patent Castrol* jobb, mint a világszerte legelsőrangúnak ismert *Castrol*, hanem azt is, hogy az előbb részletelesen leírt anyagok hozzakeverésével — *melyre egyedül a Wakefield gyárnak van módja és joga (!)* — egyedülálló pozíciót fog magának biztosítani. A *National Physical Laboratory* részletes vizsgálatai, melyek kapcsán párhuzamos kísérleteket végeztek a normál és a *Patent Castrollal*, számszerűen mutatták ki az új olaj *minőségait*. Száz teljes órában futtattak fékpádon egy új kísérleti autómotort percenkénti 2600 fordulattal mellett, *Patent Castrollal*. Megállapítást nyert, hogy a *Patent Castrol* alkalmazásánál a teljes szárazos üzem után *gyantás lerakódásnak nyoma sem volt található*, a robbanótérben és a dugattyúk koronáján lerakódott olajkocsk mennyisége *meglepően kevés volt* és a henger kopása felső részén mérve *1/10.000*, a löket középső pontján pedig *2/10.000* hüvelyk volt mindössze. A motorból kiengedett úgynevezett fáradt olajban *savanyú vegyhatású anyagok kimutathatók nem voltak* és az *iszapképződés* az eddig legjobbnak ismert olajoknak csupán *40%-a* volt.

A titokzatos francia S.E.F.A.C.

A kétmotoros Alfa Romeo

A 12 hengeres, léghütéses, farmotoros olasz Biondetti — és egyéb érdekességek a versenykocsi világából az 1935-ös szezon küszöbén.

Páris, március 31.

Titokzatos ábrázattal hajol a fülémhez a garcon az Avenue Jean Jaurés egyik kávéházában:

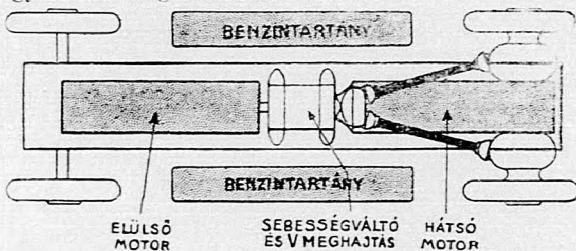
— *C'est monsieur Petit* — súgja és diszkrétan mutogat a tőlem balra levő asztal, illetve az asztal mellett letelepedett középkorú úriember felé.

Monsieur Petit? Monsieur Emile Petit? Hát persze, a világhírű Salmon versenymotorok konstruktőre, a Société des Ingenieurs de l'Automobile szakosztályi elnöke és ami a legfontosabb, a titokzatos francia SEFAC kocsijának apja és — dajkája.

— *Permettez monsieur* — csapok le rá, hiszen ilyen alkalmas pillanatot bűn volna elmulasztani — csak néhány szónyi érdekességet mondjon a SEFAC kocsiról.

Monsieur Petit nagyot hörpint a Grénadine au Kirsch vörös nedűjéből:

— *C'est impossible* — szabódik, de mi az egy hajdani pesti, ráadásul ferencvárosi gyereknek megoldani a



A kétmotoros új Alfa

nyelvet, melynek béklyóját amúgyis meggyengítette a jó cseresznyepálinkával vegyített ital. Háromperces tűzérési előkészítés és Monsieur Petit beszélni kezd:

— *Hát igen, készen van a SEFAC, a 100%-os francia versenykocsi. Melynek feladata visszahódítani azt a bábért, melyet bizony elragadtak tőlünk először az olaszok, utána a németek. Nekem jutott a megtiszteltetés, hogy megkonstruáljam és elkészítsem a gépet, mely nem viseli egyik gyár márkáját sem, hanem mint ipari szem-*

pontból *semleges francia reprezentáns vegye fel a küzdelmet. Amikor a terv felvetődött, hatalmas volt a lelkesedés, de a lelkesedésnél kisebb volt az anyagi háttér. Ezért egyelőre csak egy modell készült el.*

Hogy milyen a kocsi? — melegszik bele Petit úr — semmi szecesszió, semmi erőltetett újdonság. Nem volt idő kalandokba bocsátkozni, kitaposott ösvényeken kellett haladni. 2760 km-es, nyolchengeres motor, két négyes sorban elhelyezett hengerekkel. Hengerenként egy szívó és kipuffogószelep. Bronz hengerfej, nitrát-acélhengerek. Forgattyúcsapágyak. Speciális, motorfordulatszámon dolgozó kompresszor. Fordulatszám 6500—7000 percenként. Különlegesen merer alváz, elől függetlenül felfüggesztett kerekekkel, alvázhossz 270, nyomtáv 130 centiméter. Többet, ha agyonüt sem mondhatok — mosolyog Monsieur Petit.

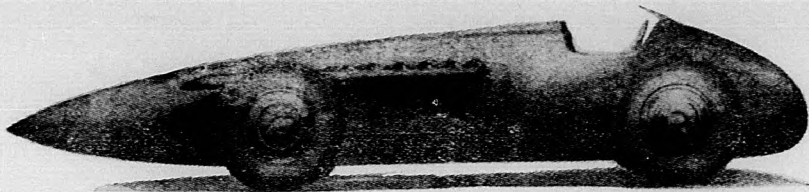
— *Ki lesz a vezető? —* hangzik a kétségtelenül indiszkrét kérdés.

— *Marcel Lehoux már alá is írta szerződését, a legközelebbi jövőben már át is veszi próbára a gépet és a Montlhéryn fog vele körözni, hogy a végső simításokat elvégezhesük.*

— *Remények?*

— *Nagyon nehéz erre válaszolni, az ellenfelek a legkeményebb fajtából valók. Nem is kell beszélnem az Auto Unionokról, sem az új, kisebb frontális felületű karosszériával szerelt 1935-ös Mercedesekről, hiszen Caracciola, Fagioli, Brauchitsch, Kohlhäuser és Geyer kezeiben már sivatagok az új modellek a monzai pályán — zárt ajtók mögött.*

— *Itt vannak az olaszok. Az új Alfák. Csak éppen a minap sikerült megszerezniem részletes műszaki leírásukat és sematikus rajzukat. Kétmotoros az új Alfa versenykocsi és a hírekkel ellentétben mind a két motor a hátsó kerekeket hajtja meg. Nagyon érdekes a kettős kardán, mindkét kerékhez külön kardántengely viszi át a motor meghajtó erejét, az üzemanyagtartályok az alváz két szélére vannak szerelve.*



A farmotoros Biondetti

— *Hallott már a Biondettiról? —* cserél szerepet monsieur Petit — *A flórenci Clemente Biondetti versenykocsijáról, melyről azt regélik, hogy ha minden jól megy, sikerrel vívja meg harcát a németekkel. Nagyon érdekes ez a konstrukció, de nem eredeti, lényegileg a Porsche szisztéma kópiaja. Tizenkéthengeres V alakban elrendezett a motorja, hatliteres, kettős láncal hajtott bütyöktengellyel van ellátva, kompresszióaránya 9:1 és ami a legmeglepőbb, nincsen kompresszorja. Szinte hihetetlen, az egész motor nem nyom többet 260 kilónál, de talán az magyarázza ezt a rendkívül könnyű súlyt, hogy a motor léghütéses, nagyfelületű ventilátorok hajtják a hideg levegőt a speciális kiképzésű hengerekre és hengerfejekre. A motor — á la Porsche — hátul van elhelyezve, a vezető egészen elől ül és lábai majdnem érintik a kocsi csúcsát. A karosszéria természetesen teljesen áramvonal idomú, szokatlan az is, hogy tulajdonképpen alváza nincsen, egyetlen vastag acélszövön nyugszik az egész. Kerekei függetlenül vannak rugózva, félliptikus kereszttagokkal.*

— *Au revoir áprilisban — a Montlhéry pályán. On va rouler —* gurulni fog az ember. Franciául ugyanis így mondják szerényen azt, ha a versenyző beletapos a gázpedálba és kocsija vadul, viltogva fúrja bele magát a levegőbe. G. I.

CELLAETERN

a luxus autó szórólakkja tükörfényes, igen tartós, olcsó gyártja

Krayer

lakk- és festékgár

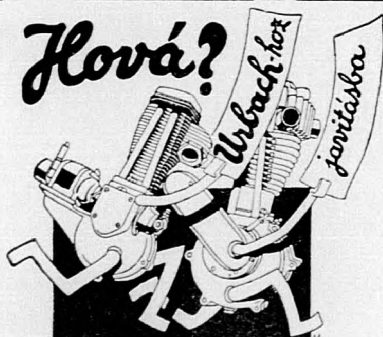
Budapest, V., Váci-ut 34

Révész és Huszár

VI., Jókai tér 7. Telefon: 18-9-54.

DUREX dugatlyuk egvedárusítása.

Dugattyugyűrűk, nyers- és kész motor szelepek, fogaskerekek, dugattyúcsapok, tömitések, Wippermann és Morse motorkerékpárláncok.



VI. HUNYADI-TÉR 12. T. 116-28.

MI A „PATENT

CASTROL“?

A közismert magas minőségű Castrol-olajok gyártója, az angliai Wakefield gyár, éveken keresztül folytatott kísérleteket oly célból, hogy a motorolajok kenőképességét még tovább fokozza és főképen, hogy a motorban okozott káros behatásokat kiküszöbölje.

Ezen tudományos felkészültséggel folytatott kísérletek most eredményre vezettek és sikerült a Wakefield gyárnak egy új találmány révén az eddig is kiváló minőségű Castrol olajokat megújítani.

Ezen találmány a Wakefield gyár kizárólagos tulajdona és az ezen eljárással készült olajokat „Patent Castrol“ név alatt hozza forgalomba.

A szabadalom kiterjed bizonyos stabilizáló anyagokra, beleértve az olajban egyenletesen elosztott chromot és ónt is tartalmazó vegyületet, mely vegyület szabadalmazott eljárás szerint kerül az olajjal vegyítésre.

Az olajban láthatatlanul szétosztott chrom hártvaszerű réteggel vonja be a dolgozó géprészeket, amely chrom-hártya a hengert és a gép olajjal érintkező összes részeit a káros behatásoktól tökéletesen megóvjá. Ugyanakkor az olajban mikroszkopikus elosztásban alkalmazott ón-mennyiség megakadályozza magában az olajban a ragadós iszap képződését.

A „Patent Castrol“ előnyei a következők:

1. Csökkenti a henger elhasználódását
2. Csökkenti az olajfogyasztást
3. Csökkenti a szénlerakódást
4. Meggátolja az iszaposodást
5. Meggátolja a dugattyugyűrűk beragadását
6. Meggátolja a szűrők elfömődését

Forgalomba hozza május havában a vezérképviselőt:

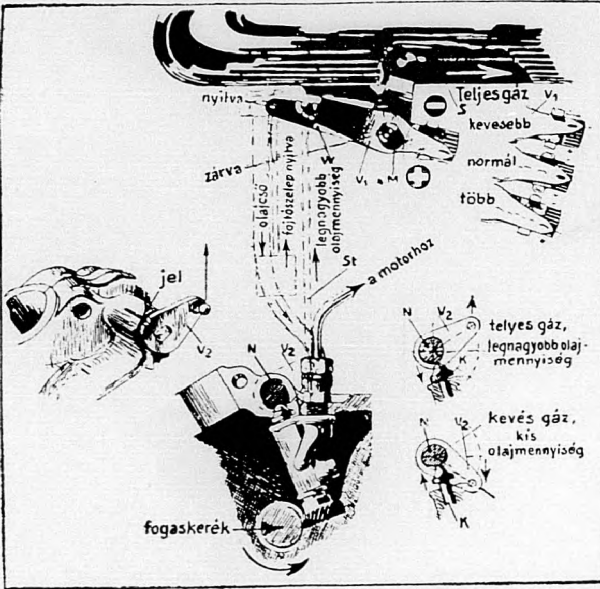
FERRO VAS-, MŰSZAKI- ÉS AUTÓFELSZERELÉSI R. T.
BUDAPEST, V., VILMOS CSÁSZÁR-ÚT 28.

Tudnivalók —

a Puch olajpumpák működéséről és az olajadagolás szabályozásáról

Közli: KOENIG RUDOLF

A régi 220-asokon a tank alatt, az újabb 250-es túra és szupersport típusokon a hengerfejre erősítve találjuk az olajadagolás generál-szabályozóját. Aszerint, hogy a mutatóval ellátott kart a plusz vagy minusz jel felé állítjuk, több vagy kevesebb olajat adagol a pumpa. A finom szabályozás természetesen automatikusan történik.



Előfordul, hogy hiába állítjuk a mutatóval ellátott kart egészen a minusz jelig, a motor mégis sok olajat kap, ilyenkor szerelési hibával állunk szemben. A hiba

keresését kezdjük az olajszabályzó rúdon. A 220-asok olajszabályzó rúdja hosszabb, mint a 250-eseken, ha tehát a rudakat valahogyan felcserélték, úgy a motor kevés olajat kap. Hogy az olajszabályzó rúd hossza helyes, azt úgy állapítjuk meg, hogy a (V2) olajszabályzó karon található jelzést egyvonalba igazítjuk a sebességváltó karon levő jelzéssel. A gázzabályzót teljes gázra állítjuk, a tank alatt levő olajbeállító kart (V1) a plusz és a minusz jel közé állítjuk. Ha a kar megfelelő hosszú, úgy ez a beállítás lehetséges. Ha a kar hosszúsága megfelelő és mégis sok olajat kap a motor, úgy — mint mondtuk — a helytelen szerelés a hibás.

Hogy mi a helytelen szerelés azt csak akkor értjük meg, ha az olajpumpa szabályzó dugattyújának (K) működésével tisztában vagyunk. Minél kisebb az olajszabályzó dugattyú — melyet szelepek is nevezhetünk — játéka, annál kevesebb olajat adagol. Az olajszelep szabályzó tengely (N) az egyik oldalán lajosra van köszörülve és ha ez a lapos oldala ér az olajszabályzó szelephez, úgy a szelepek nagyobb a játéka és kevesebb olajat adagol. Gyári szerelésnél a sebességváltóház és az olajpumpa közé két vékony vagy egyetlen vastag pakolást tesznek.

Ha a Puch motorosnak tehát az a panasza, hogy bármit is tesz, füstöl a motorja, az első dolgunk: megpróbálni körülhajtani a (V2) olajszabályzó kart. Ha a felső állásában megakad, úgy a hiba máris fel van fedezve.

A sebességváltó szétszerelésénél sokan nem figyelnek arra, hogy az olajpumpa alatt volt-e pakolás. A pakolás legtöbbször a petroleumos mosóban leli a halálát. Ha a motort a pakolást kifejejtve szerelik össze, úgy az olajpumpa szelepek (K) nagy a játéka és ennek következtében a pumpa állandóan kevés olajat adagol. Ennek éppen az ellenkezője történik, ha — amint sokhelyütt sajnos megteszik — másfél-két milliméter vastag pakolást szerelnek: túlzott olajmennyiséget kap a motor.

Az olajpumpa akkor van helyesen szerelve, ha az olajszabályzó kart (V2) éppen hogy körül tudjuk hajtani.

P U C H

Magyarország legelterjedtebb motorkerékpárja!

Abszolút megbízható Évtizedek tapasztalatain kialakult konstrukció Az új modellek tökéletes eleganciája

Miért? Mert:

GYÁRI FIÓK:
VI., LEHEL-UTCA 25. SZ.
TELEFONSZÁM: 92-3-40.

Tóbiás, a motor és a nők!

Motoros dráma 4 fejezetben happy enddel

Irtta: BIRÓ JENŐ

1.

Tóbiás kettőt szeretett:

1. A motorsportot. Plátóilag.
2. És a szőke Iboylt. Ép ellenkezőleg!

Plátói szerelme évek óta tervezgetéskből áll:

Vesz egy motort!

Már ki is választott egyet. 1600 pengőbe kerül.

És Tóbiás spórolni kezdett.

Tél közepén már 1000 pengője volt.

Istenem! Milyen szép lesz majd száguldani a síma országutakon. Az oldal-kocsiban Joly...

Apropos Joly! Egy sportladynek ruhára és felszerelésre van szüksége.

Ez sürgősebb és fontosabb, mint a motor.

A szerelmes Tóbiás is belátta ezt.

Az ezres elúszott.

Joly megszökött egy pilótával.

És Tóbiás szerelme a motor iránt továbbra is plátói maradt.

2.

De jött a tavasz.

És jött egy új szerelem.

Magda barna volt.

A hajszín változott. De a történet agyanaz.

A sürgősen összepórolt 800 pengő Magdára úszott el.

Magda megszökött egy autóversenyzővel.

És Tóbiás szerelme a motorsport iránt továbbra is plátói maradt.

3.

Jött a nyár.

Mici vörös volt és miután a motorra újból összekapart 500 pengőt elköltöttek — egy közönséges gyalogjáróval hagyta faképnél hősünket.

De Tóbiás szerelme a motor iránt mégsem maradt plátói tovább, mert

4.

Happy-end:

Tóbiás megértette végre, hogy a motorsportban nem az a szép, ha az ember rikító, vadonatúj dresszben flangéroz kis nőkkel a városi utcákon.

Nem az a jó, hogy hangos kipuffogóval kelthet feltűnést és verheti fel esténként a békés budai utcák csendjét.

Rájött ennek a férfias gyönyörű sportnak az igazi ízére. Milyen egészséges és nagyszerű élvezni a napfényt, a szabad és tiszta levegőt, a hivatalok és bérházak fojtott levegőjét után.

És Tóbiás újabb öthónapi spórolás után megvette a motort.

Azóta boldogan száguldozik a világhán, —

.... de a nőkre rá sem néz!

Az Adler-gyár szenzációs rekord-sorozata

Az Adler-gyár Trumpf-J minor sportkocsijával a minap hét új nemzetközi rekordot állított fel. Schweder, Hasse és Jaddatz váltott vezetéssel 3 napon át 110 km. körüli órataggal köröztek az Avuson és az 1150 km-es kategóriában hét hosszitávú nemzetközi rekordot állítottak fel. Az 5600 mérföldes rekord a maga 74 órással nem kevesebb mint 24 és fél órával jobb a régi rekordnál. Ime a kis-kösi konstrukció fejlődésének meggyőző dokumentuma!

Az idei évad első nagy autós összecsapása április 22-én lesz a Monacoi GP keretében. Indul: Auto Union, Mercedes-Benz, Alfa Romeo, Maserati és Bugatti!

A spanyol „Nacional Pescara” erősen készül az idei GP versenyekre. Az új 3,2 literes nyolchengeres kősi volánjánál Juan Zanelli fogja felvenni a küzdelmet a németekkel, olaszokkal, franciákkal és angolokkal, akik az MG-köcsik mellett az „ERA” masinákat is esélyesen indítják harcba. Az ERA 1100-as és 2000-es modellekkel lép porondra, míg az Austin-gyár új négyhengeres 750 km-es modellel készül betörésre. Az új Austink volánjánál három motorkegypáros krekk Stanley Woods és Dodson, valamint Driscoll fognak ülni.

Az öreg Nuvolari gondoskodik utánpótlásról! Fia Nuvolari II. az idén fog debütálni egy Maserati volánjánál az 1500-as ú. n. kis kategóriában.

Akiknek jól megy! A stuttgarti Robert Bosch Ag. 6 százalékos, a hannoveri Continental Gummi Ag. 8 százalékos osztalékot fizetett az elmúlt évre.

A német birodalmi autótúthálózat kiépítése céljából 1240 km-es fronton folyik a munka.

Az angliai Blaekpool fürdőhelyen 15.000 kősi befogadóképes, ingyenes földalatti autógárás terveit hagyták jóvá.

Mellors, a kiftűnő angol motorkegypárversenyző az Eilwriede versenyen az NSU-gyár színeiben indul. Talán ő lesz Bullus utóda?

Campbell kapitány Amerikából való hazautazása előtt ellátogatott az Utah állambeli Salt Beds-Bonnerille-i természetes versenypályára, mely tulajdonképpen egy kiszáradt sósó medre és itt állította fel Jenkins 24 óras pompás világrekordját. Campbell hír szerint jövőre itt ostromolja meg rekordját.



Itt az új Mobiloil

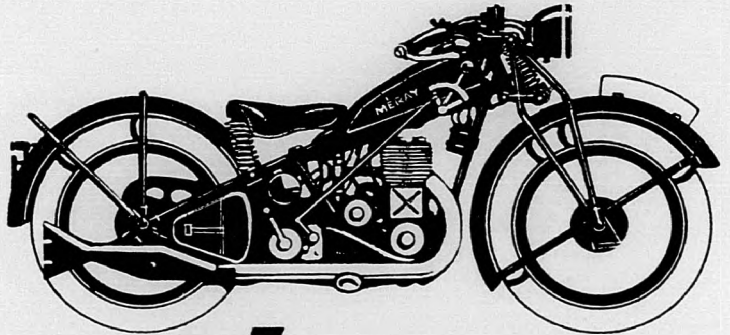
A Mercedes-Benz gyár ezidei új versenygépei elkészültek és Caracciola vezetésével az egész untertűrkeimi versenyistálló Monzában tanyázik, ahol a kiszivárgott hírek szerint az új konstrukciók nagy sikerrel abszolvtáltak első próbaköröket. A kocsikon számos újítást látni, sőt hír szerint átkonstruált motorokkal vannak szerelve. A versenygépektől, mérnökökből és szerelőkől harapófogóval sem lehetett valami érdekességet küzni...

Mr. Bradley az amerikai AAA képviseletében beadványt intézett az AIACR-hez, melyben a versenyekre külön Diesel-motoros kategória felállítását javasolja. A Diesel motorok óriási fejlődésen mentek át, Cummins rekordja, melyet hatliteres, hathengeres Diesel-kocsival futott 220.747 km!

Maserati új 750 kg-os GP kocsijának főbb adatai: 4,4 l-es V-motor, 330—340 km-es csúcsebesség!

Az Avus verseny kiírása értelmében a 200 km-es döntőfutam 100-ik kilométerénél minden induló köteles gumit cserélni. Bölcös újítás!

Newyorki jelentés szerint Bill Cummings Campbell nemrég felállított 445 km-es abszolút sebességi rekordjának megostromlására készül. Kétmotoros kocsija 6000 lóerőt fog reprezentálni, szemben Campbell 2500 hp-jével...



MÉRAY



**MÉRAY MOTORKEGYPÁRGYÁR R.T.
BUDAPEST**

TELEFON: *98-8-88

V., ZÁPOLYA-UTCA 15



Schwartz igazgató 30 éve a Vacuumnál!

Schwarz Sándor, a Vacuum Oil Company Rt. almaszfűzitői finomító telephének igazgatója, ez év márciusában töltötte be szolgálatának 30-ik esztendejét. Schwarz Sándor tanulmányait a budapesti műegyetemen végezte és akkor lépett a vállalat szolgálatába, amikor a dziedicei és valamivel később az almásfűzitői gyárak építkezése megkezdődött. Működését a dziedicei (most lengyel) finomító építkezésénél kezdte meg, majd Almásfűzitőre került, ahol a finomító felépítésénél szintén részt vett és amikor a gyár 1907-ben üzembe került, előbb laboratórium vezető, majd pedig üzemvezető főmérnök lett. Schwarz Sándor 1910-ben magyarországi szolgálatát egy időre megszakítva, Szentpéterváron működött az ott felépített orosz Vacuum-finomító üzembehelyezésénél. 1917 óta gyár-igazgatói minőségben vezeti az almásfűzitői finomító üzemét. Schwarz Sándor már addig is elismert műszaki tudása (még szélesebb látókört nyert, amidőn 1927-ben hosszabb időt töltve Amerikában, anvállalatának legnagyobb finomítóit végig tanulmányozta. Bizonyára fordulópontot jelentett gyár-igazgatói működésében az 1931. év is, amikor a modern finomító lelke: a Forster-Wheeler-rendszerű csökazán Almásfűzitőn felépült. Schwarz Sándor mintaképe a lelkiismeretes technikuskak és egyik erős oszlopa a magyar ásványolajiparnak.

Szeptemberben lesz a magyar autó Grand Prix?

Andrássy Sándor gróffal az élen ülést tartott a KMAC elnöksége, a napirend egyetlen pontja a magyar automobil Grand Prix volt. Az elnökség a következő határozatot hozta: május 12-én nem lesz GP, hanem előreláthatólag szeptember első vasár-

napjára halasztják a versenyt.

A KMAC elnökségének döntését lehetetlen kommentár nélkül közölni, le kell szögezni, hogy a döntéssel senki sem lesz megelégedve. Szeptember hónapjánál rosszabb terminust keresve sem találhattak volna, hiszen az ugyancsak szeptemberben másorra tűzött cseh Masaryk verseny felszívja azokat az osztrák vendégeket, akikre a magyar GP anyagi megalapozására feltétlenül számítani kell.

Az ülésen szóba került a június 2-iki terminus, mely igen megfelelőnek látszik. A terminust elvetették azszal, hogy ütközik az osztrák Alpenhöhenfahrttal. Talán felesleges elmagyarázni, hogy ez az indoklás a hajánál fogva volt előrántva, mert az Alpenfahrt, mint hosszútávú túraverseny, közönséget nem vonz, résztvevői közül pedig még a lámpával felszerelt öreg Diogenes sem találna olyat, aki mint Grand Prix versenyző jönne számításba. Annyi bizonyos, hogy a KMAC elnökségének döntése határozott kulissza jelleggel bír, lényegükben egyelőre — de nem végleg — ismeretlen szempontok és különös fel fogások álcázására.

Megindult a nagyüzem Mátýásföldön

Április 1-én lépett életbe egész Európában a légi közlekedés nyári menetrendje, melynek folyamányaképpen az ásatag mátyásföldi repülőtér forgalma világvárosi méreteket öltött. Az Air France, mely vonalat egész télen átrendszeresen repülte, már március 1. óta naponta repül Párisba és a Balkán felé. A Luft Hansának Bécs és a Balkán felé ugyancsak naponta van járata és a bécsi vonalon a Malert gépei is naponta közlekednek. A nyári menetrend életbelépésével egyidejűleg az angol Imperial Airways és az olaszok gépei is naponta vendégei a mátyásföldi végállomásnak. Az említett öt vállalat naponta 10 gépet jelent Mátýásföldön, mely forgalom a Malert Klagenfurt—Venecia, illetve belföldi vonalainak üzembehelyezésével még lényegesen fog emelkedni. Az Air France ezúton is közli, hogy a Vörösmarty téren szombaton délelött 10 óráig feladott délamerikai légi posta szerdán már Santiagóban van, míg az Ázsia—Indokína-i Hannoig meghosszabbított járatra mindenkor csütörtök délelött 10 óráig lehet az Air France Vörösmarty téri kirendeltségénél postát feladni. Ugyanitt közöljük, hogy április 10-én új, leszállított légi posta tarifa lép életbe, melyről az Air France díjmentesen küld tájékoztatást.

Sikerült az első távrepülés a sztratoszférába!

Nemrégiben bekonferáltuk már olvasóinknak a föld körüli repülés amerikai rekorderének, Willy Postnak nagy visszhangot keltett tervét, mely szerint „a félszemű sas“ a Los Angeles—Newyork utat a sztratoszférában akarta megtenni. Willy Post a csök-

kent ellenállású ritka légrétegben fantasztikus átlagú távrekordra készült s mint a jelentésekből kitűnik, tervét csekély szépséghibával bár, de sikeresen végrehajtotta. Willy Post éjfélkor startolt Los Angelesből Newyork felé és 11—12.000 m magasan 430 km-es átlaggal haladt célja felé. Háromezer km megtétele után a motor működésében könnyebb természetű zavarok léptek fel, melyek folytán Post leszállásra határozta el magát és Clevelandban baj nélkül földet ért. Mintegy 3480 km-es útját 8 óra és 4 percek megfellelő 432.1 km-es átlaggal tette meg. Post leszállás után megvizsgálta motorját és kijelentette, hogy a defektus mögött szándékos merénylet rejtőzik.

Érdekes határozatok a FICM kongresszusán

A FICM, a nemzetközi motorkerékpáros szövetség legutóbbi kongresszusán a következő versenyeket emelték a reprezentatív nemzetközi sportesemények a „Grandes Epreuves“-k sorába: Europa GP, angol TT, francia GP, belga GP, Hatnapos Trial, Nemzetek Nagydíja (olasz), német GP, holland TT, Ulster GP és a svéd GP. Ezekre a „great event“-ekre az olajra és üzemanyagra vonatkozó általános előírások a mértékadóak, míg a nemzetközi versenynaptár többi versenyén az üzemanyagra vonatkozóan a rendezőség egyéni intenciói érvényesek. A nemzetközi körversenyeken a jövőben csak olyan versenyzők indulhatnak, akik a hivatalos tréningek keretében legalább 10 kört abszolvtak. Az ilyen versenyek útvonala legalább 5 m széles kell, hogy legyen és mindenütt megfelelő óvintézkedések foganatosítandók a versenyzők testi épségének biztosítása érdekében, kifelé lejtő fordulók pedig az ilyen útvonalakon nem engedélyezhetők. A kongresszus egyben szabályozta a nemzetközi versenynaptárba beiktatott körversenyek indulóinak a számát is és pedig a pályaszélesség és a cirkuarit arányában. Öt méter széles pályán a kör minden kilométerére négy, nyolc méter széles pályán kilométerenként hat versenyző startja engedélyezhető.



ALFA ROMEO

VEZÉRKÉPVISELET:

Budapest, VI., Liszt Ferenc-tér 11

Telefon: 10.3.90

Lelki gumiklinika

Rovatvezető: Henger Vendelné,
született: Aljas Brigitta

DIVATLEVÉL

Az idei divat nálunk, autós hölgyeknél, nagy változáson ment keresztül. Míg tavaly a tavalyelőtti ruhákat hordták, idén már a tavalyi ruhák a divatosak. Fehérnemükben újból divatba jött a bidermeyer korabeli cippzárás combiné. Rongyot rázni idén nem divat, azt elintézik az országútjaink. A jó bőr idén sem megvetendő. Molett nők csak ezresen felüli autót hordjanak. Délutáni autózáshoz sportkosztümbe öltözzünk, míg estélyi autózáshoz nem fontos a ruha. Autóvásárláshoz erősen begombolt ruhában megyünk, nagy zsebekkel, hosszúléjárátú csüngőkkel díszítve. Részletfizetés elhalasztását kérni, csak késő délutáni órákban illik, ilyenkor vegyünk fel csábító és sokatígérő mosolyt, lenge Crep-selyem ruhát és érvényesülő vonalakat. Csókálló rúzs helyett, mint teljesen megbízhatót, duccózott ajkakot ajánlom. Ékszerekben idén a magyar dugattyúgyűrű a divat, épen olyan szép, mint a külföldi, de anyagban van „némi” különbség.

KONYHAMŰVÉSZET

Grandprix felfújt. Végy egy marék ígéretet, tégy hozzá három kartelklub elnököt, keverd össze-vissza az újságokban, szórj hozzá egy marék hiszékeny mazsolát és forrón tálald. Vigyázz rá, mert mire kihül, egészen össze megy.

Főtt tyúk, benzín módra. Végy egy fiatal tyúkot, lassú tűzzel főzd egy órahosszat. Önts belé egy liter asztali bort, tömj belé cukrozott gyümölcsöt, oldalkocsiba rázd jól össze, utána gyors tűzzel főzd jó puhára és amit főztél, azt edd is meg.

Velős palacsinta. Végy egy új autót, menj vele 80 kilométeres sebességgel, míg a víz felforr. 6 tojás fehérjét önts egy tálba, menj vele a balatoni országúton, rövidesen jó habba rázódik. Hints rá egy marék svábhegyi út porát, gondolj a látszatadóra és ha elönt az epe, tégy hozzá „epe dzsemet”, spékeld az egészet sűrű káromkodással és tálald fel illetékes köröknek.

Hamis leves: Végy egy nemzeti sportbizottsági gyűlést, forgasd nyár-

son jobbra vagy balra, mindegy, se íze, se szaga nincs, de hogy valahogyan emészthető legyen, tégy hozzá valamilyen bevehető tészta és tálald fel, lehet hogy valaki beveszi.

ÜZENETEK

Barna asszonynak üzenem, ha ideges 3 éves kisleánya fél a motorkerékpártól, várja meg míg 16 éves lesz, a baj elmúlik, sőt.

Alulvezérelt bakfisnak üzenem: Ön sajnos reménytelenül szerelmes, az illető már nő. A keresztneve Benő. Nem rózsaszínű, hanem szőke a haja. Igen, ügyvezető enő, valamint olajmágnes és nem olajmágnás, mint ön gondolta.

Tönkretett szerelemnek üzenem: Ön panaszkodik, hogy vőlegénye eladta

az oldalkocsját és most szológépen jár, ezért összeveszték. Sajnos erre vonatkozólag nem adhatok tanácsot önnek, ha tanácsokkal nem is, de ígéretekkkel annál inkább.

Jól szituált özvegy jelégének üzenem: Ha úgy érzi, hogy szerelmük nem lesz tartós, úgy ne vegye meg vőlegényének az autót, mert féltő, hogy a havi részletek hosszabb ideig tartanak, mint a síríg ígért szerelem.

18 éves szendének üzenem: Ön panaszkodik, hogy szombat este egy ismeretlen motoros oldalkocsijában felejtette a harisnyakötőjét és nem meri bevallani az édesanyjának. Tegye meg egészen bátran, két pofon nem a világ.

Többeknek legközelebb üzenek. Pá, pá.

Király Tengely.



CORDATIC

**Indian
Motocycles**
magyarországi
vezérképviselője
Ifj. SEIFRIED HUGÓ

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

Mi újság?

— *Hallom kiírták a kezdőversenyt?*

— Még pedig ezuttal autók részére is! A verseny április 28-án kerül lefutásra 300 kilométeres távon, melyet az egyes kategóriák 45—50—55 km-es átlaggal tartoznak lefutni. Uttonal: Bpest—Vác—Kóspallag—Vámosmikola—Szécsény—Pásztó—Vác—Bpest. A versenyen csakis olyan kezdő versenyzők vehetnek részt, akik versenyben még egyáltalában nem indultak, vagy pedig a Kezdők Versenyén ezideig 1—3 helyezést még nem értek el. A verseny propagációt a KMAC titkársága az érdeklődők számára megküldi.

— *Készül-e valami meglepetés a szakmában?*

— Hogyne készülne! Az egyik szakmabeli cégnek sikerült megszereznie azt a motorkerékpárképviseletet, melynek nevét nem árulhatom ugyan el, de könnyen kitalálhatja bárki, ha megmondom, hogy a szóbanforgó gyár képviseletéért valóságos versenyfutást rendezett néhány pesti cég!

— *Hallom, még egy ilyen körülrajongott gyár képviseleti szerződése jutott dülőre a minap?*

— Ugyvan! A Hansára gondolt Szerkesztő úr, nemde?

— *Gondolatolvasó maga Hébli úr!*

— Nos hát közölhetem, hogy a Blumenthal Testvéreknek sikerült megszerezni a bremeni Hansa gyár képviseletét, sőt az első modellek megérdemelt feltűnést keltve, már meg is érkeztek Budapestre. A négyhengeres, 1100 kcm-es illetve hathengeres 1700 kcm-es kocsik a modern technika minden fegyverzetével felszerelve léptek a magyar piacra és bizonyosak lehetünk felőle, hogy legrövidebb időn belül nálunk is a legnépszerűbb kocsitípusok sorában fognak helyet foglalni.

— *Utóhangok a berlini kiállításról?*

— Nagy érdeklődést keltett Hitler nyilatkozata a kiállítás BMW standja

előtt. A Führer szószertint ezeket mondotta: „Ahol a konstrukció kitűnősége és a kivitelezés szépsége ilyen szoros kapcsolatban vannak, ott a konstrukció alapján aligha lesz változtatás”.

— *Hallom, jubiléusú van a szakmának?*

— A magyar autókerekedelem egyik pionírja, az Automobil és Pneumatik Ipari és Kereskedelmi Rt., fennállásának 30-ik évfordulóját ünnepli. Amikor a Vajda Ignác egyéni cég 1905-ben megalakult, minden tekin-



A jubiléus Vajda Ignác

tetben kiérdemelte az autós és motoros közönség teljes bizalmát. A cég 1920-ban Vajda és Hollán társasággá, majd 1923-ban részvénytársasággá alakult át. A vállalat élén még ma is Vajda Ignác áll, aki tulajdonképpen már 1902 óta működik az autós szakmában, amikor Magyarország és Ausztria legelső pneumatikgyárosának, a Miskolczy és Társa cégnek volt a képviselője. A legelső pneumatikmárkák behozatalának érdeme mellett meg kell említenünk, hogy a cég volt az első, amely 1906-ban pneumatikvulkanizáló készüléket hozott be Magyarországra és ezzel alapját vetette meg a ma már virágzó és önálló pneumatikjavítóiparnak. A jubiláló cég, amelyet Vajda Ignác mellett, igazgatótársának, Hollán Hugónak halála óta, ennek veje, Hirschler József vezet, az évek és évtizedek során mindvégig együtt fejlődött a fejlődő automobilizmussal és raktárán kitűnő minőségben, olcsó áron kaphatók voltak a korszerű autós-követelményeket kielégítő alkatrészek, felszerelési cikkek.

— *Mi az, Zsilléék Adler képviseletet kaptak?*

— A Zsille Testvérek cég megkapta első Adler Trumpf Junior szállítmányát, a pompás egyliteres-elsőkerék-meghajtásos német kvalitás kiskocsik már meg is tekinthetők a cég And-

rassy-út 8. sz. alatt kiállítási helyiségeiben. A Zsille Testvérek a magyar autókerekedelem ügynevezett régi gárdájának tagjai, így általános örömet kelt, hogy a kis Adlerok megbízható, komoly és vérbeli szakemberek kezeibe kerültek, akik minden bizonynyal szép eredményeket fognak elérni az Adler kocsik népszerűsítése terén.

— *Van-e készülődés a szezonra?*

— De van ám. Nagyon jó hírt tudok! Egykori kitűnő autóbajnokunk, Szénási Alán nemrég kint járt Angliában és a kellemes hasznossal egybekötve az MG gyárban egy másféliteres kompresszoros Magnett sportkocsit szemelt ki magának.

— *Más hír?*

— A Budapesti Motor Yacht Klub előadássorozata keretében legutóbb Fullmann Sándor tartott értékes előadást az üzemanyagok előállításáról és felhasználásáról.

— *Más szakmai hír?*

— A Lang gépgyár 55 darab Mercedes Benz rendszerű Diesel-motort készített az Autobuszüzem rendelkezésére. A karossziákat a Ganz gépgyár és az Állami gépgyár közösen építik.

— *Talán akad még valami jubileum?*

— Igen! Az 1910-ben alakult Licsájer János rugókészítő cég az idén ünnepli fennállása 25 éves jubileumát. A cég tekintettel a negyedszázados jubileumra, lényegesen leszállította az árait.

— *Egyéb újdonság? Külföldi vendégek?*

— S. K. F.-éknek volt illusztris vendégük a minap gróf Hugo von Rosen személyében, aki a göteborgi S. K. F. központ kereskedelmi igazgatója. Látogatásának célja a magyarországi fiók megtekintése volt. Rosen igazgató az itt látottak felett legteljesebb megelégedését fejezte ki.

Motorkerékpár kísautó csónakmotor

K. BAUER TIBOR GYÖZŐ

B.S.A.-

Super X-

alkatrészek, speciális javítóműhely.

Vl. Izabella-u. 98.

Telefon: 20-9-12.

ÉN is
TE is
Ő is

tudja, hogy a GRÄTZER chromozásnak nincsen párja.

GRÄTZER FÜLÖP
chromozó, nikkelező vállalat

DESSEWFY-UTCA 26. a.

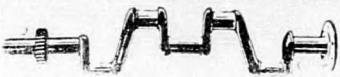
TELEFON: 20-3-47.

MOTOROLA

LARDOLINE

RICIT

Autó- és szánómotor
**főtengelyek és
hengercsiszolások**
és minden e szakmába vevő alkatrész készítése
DEDICS TESTVÉREK
Thék Endre utca 15. Telefon: 30-3-45



Mindig a legjobb volt
s az is marad

SUNBEAM

Képviselet: KOPPÁNYI, Dessewfy ucca 47.

Jó, olcsó, mert saját készítményem!

Szavaltot vízmentes motorcsizma, golyzerer varrás, "Water-proof" bőrből P 48 —

Háferli motoros félcipő, golyzerer varrott, zsiros bagaria bőr, végig bőrrel bélelve P 18 — Sport és uccai cipőkülönlegességek olcsó árban!

"TURÁN"
SPORTCIPŐÜZEM
Podmeniczky ucca 49.
TELEFON: 22-3-53.

Ifj. Ternóczky János

sem tatál jobb
KRÓMOZÓT, NIKKELEZŐT, mint
NEMES EDE, Budapest, VI., Nagymező-u. 45
Telefon: 189-80.

Bármilyen gyártmányu motorkerékpárt

olcsón gyorsan javítok
garanciával

Olajok és ereceti alkatrészek raktáron. Új és használt gépek olcsón, előnyös fizetési feltételekkel.

Douglas és AKD képviselő.
Cserépfalvi, Lovag ucca 2. Tel. 159-57.

APRÓHIRDETÉSEK

Szavanként 15 fillér, vastagon szedve 25 fillér. Vidékiek postabélyeggel egyenlíthetik ki hirdetésük díját.

Ezerkétszázas patentkeretű Harley-Davidson kifogástalan állapotban eladó. Cim megudható a kiadóhivatalban.

Kilométerszámláló, sebességmérők, autómérők, autóműszerek, stopperórák szakszerű javítása. Schvarcz Testverek, Podmaniczky-utca 59. Telefon: 296-24.

Karosszériákat mindenféle kivitelben. Atalakítások nyitottból csukottá. Autófényezésék, autóbélések. Karambolos autók javítása. Használt karosszériák eladók. Boross, Tavaszmező-utca 6.

250 Puch 6 Voltos világitással P. 450. — 500 oldalkocsis Sunbeam P. 700. — 500 oldalkocsis Puch P. 1.300. — Használt 220 Puch alkatrészek filléres áron. Pajor Imre Puch képviselő, VI., Jókai-utca 28. Telefon: 20-2-28.

Calthorpe 350-es csontszinű, kitűnő super, világitással, olcsón. „OEC.” Jap. 750-es nyereg-tankos duplaváz, világitással, oldalkocsival sürgősen eladó. Közraktár-utca 24.

Köztudomású: Koppányinál kizárólag elsőrangú gépeket kaphat, használt motorkerékpárért is, forduljon bizalommal hozzá. Castrol, Vacuum olajok kimérve is legelőnyösebben. Dessewffy-u. 47.

Felhívom a szakmabeliek figyelmét, hogy motort és kerékpárt legjobban és legolcsóbban csak a Barta zománcoz. Rózsa-u. 13. Telefon: 399-94.

Triumph motorkerékpár nagy világitással eladó. Budapest, II., Kapás-utca 51.

Tekintse meg állandóan változó használt motorkerékpár raktáramat. DKW. és Harley hasz-

KEZTYŰT

AUTÓHOZ, MOTORHOZ

CSAK OTTENREIERTŐL
vegyünk, mert megbízható és olcsó.

IV., Petőfi Sándor-u. 3. (Udvarban)

nált alkatrészek. Kétkerekű ikerkocsi. Komplette egy és kéthengeres motorok beépítése alkalmas Reichfeld. Rózsa-u. 97-a.

Használt motorkerékpár alkatrészek

PÁPAI Gr. Zichy Jenő u. 39.
(Jókai uccánál)
motorkerékpárok bízományi eladása
Motorkerékpárokat és roncsokat
készpénzért veszek.

HUSZÁR GYÖRGY

Autó-motorkerékpár alkatrészek és lánc-techné a szaküzlet VI., JÓKAI-UCCA 1.
(Aradi-ucca sarok) Telefon: 34-4-11.

Motorkerékpárláncok, JAP motoralkatrészek, Burman, Sturmey, Moss, Hurt sebességváltó alkatrészek, DUREX dugattyu, dugattyugyűrűk, szelepek, tömitések, mindennemű alkatrészek nagy raktára.

ELADÓ egy csukott karosszériás Mercedes Benz hat hengeres 13 lóerős

Megtekinthető: BUDAPEST,
VI., CSÁNGÓ-UTCA 22.

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

Megérkeztek a friss John Bull gumik!

Eredeti
**BURMAN, JAP
STURMEY**

alkatrészek raktáron.



A legkülönbélebb alkatrészekből és felszerelési cikkekéből szortirozott komplett raktárral várjuk a tavaszt!

Bixó Jenő alkatrész és pneumatik lerakata

BUDAPEST, VI., LISZT FERENC TÉR 2.

LÉGI UTAZÁS

gyors
biztos
olcsó

Budapest—Paris 8 óra

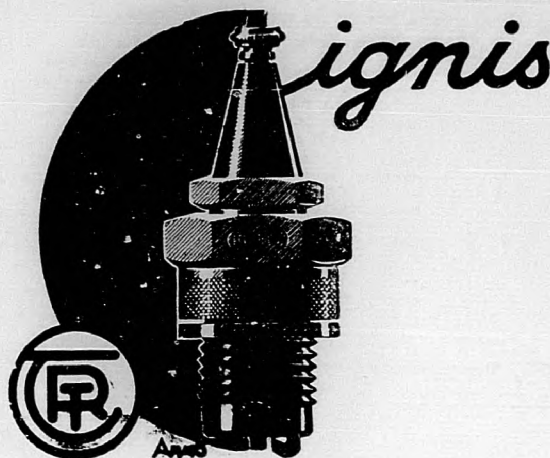
Budapest—Bucarest 5 óra

Használja a légipostát !



AIR FRANCE

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



CSILLÁMSZIGETELÉSŰ GYUJTÓGYERTYA

TÖRHETETLEN

TELEFONGYÁR R.-T. GYÁRTMÁNYA

GYÁRI ELADÁSI KÖZPONT:

MÉRAY MOTORKERÉKPÁRGYÁR R.-T.
BUDAPEST, V., ZÁPOLYA-UTCA 15-17



TUNGSRAM DUOLUX

NAGY SEBESSÉGNÉL IS BIZTOS VEZETÉS!

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