

ÁRA 40 FILL.

A FÉNYSZÓRÓKRÓL

VII. ÉVFOLYAM
5. SZÁM
1935. április 20.

AutóMotor

A. M. N. MŰZEUM
HIRLAPOSZTÁLYA

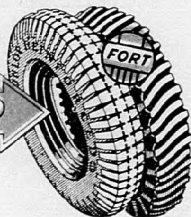
A LEGNAGYOBB PÉL-
DÁNYSZÁMU MAGYAR
MOTORSPORTLAP



ANGOL

DUNLOP

Képviselet: ATLAS RT.
VI. Hegedus Sándor-u. 2.



Megjötték az 1935-ös típusú új Puch-modellek! Fényűző, izléses kivitel jellemzi a magyar utakon legnépszerűbb Puch motorkerékpárokat, melyek a modern technika minden vértetével felszerelve indulnak ezidei diadalutjukra.



Weekend...

TÁBOR
VILÁG



Shell olaj!

Ne legyen önző

gondoljon utitársa kényelmére is.

Motorkerékpárjára csak

CYCLOP MP
OLDALKOCSIT

szereztesse! Nagy választék!

Minden gépre **azonnal felszerelhető**



EGYETEMES GÉPJARMŰ IPAR „VARTA-HÁZ” V, BÁLVÁNY-U. 12. T. 14-4-76

ELŐFIZETÉSI ÁRA EGY ÉVRE 6 PENGÓ
KÜLFÖLDRE 10 PENGÓ.

CSAK EGÉSZ ÉVES ELŐFIZETÉSEKET
FOGADUNK EL

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

Postatakarékpénztári csekkszámra szám: 48.438
Folyószámla: Angol-Magyar Bank

VII. ÉVFOLYAM

BUDAPEST, 1935. ÁPRILIS 20

5. SZÁM

Előgyűjtés

A KMAC nemzeti sportbizottságának nem feladata szolgálni a kereskedelem érdekeit — ez a KMAC álláspontja a mindenki által inkriminált motorkerékpár bajnoki szabállyal kapcsolatban. Amivel hasonlatosak válik ama bizonyos mesebeli szárazdajkához, aki a lavór vízzel együtt a gyereket is kiöntötte.

A motorkerékpár bajnoki szabály kimondja ugyanis, hogy a bajnokságot versengők cserélhetik ugyan évközben gépeiket, a feltétel azonban az, hogy az összes pontszerző versenyeken azonos típusú, azonos gyártmányú, azonos szeleppvezérlésű és azonos évjáratú géppel vegyenek részt. Szóval cserélni ugyan szabad gépet, de a gyakorlatban nem lehet, mert olyan másik gépet, mely a sok azonos kezdetű kritériumnak megfelel, még akkor sem lehet találni, ha a kereséshez a KMAC nemzeti sportbizottságának összes tagjaitól is kölcsönkéri közmondásos szemfülességüket a jobb sorsra érdemes versenyző.

A KMAC — mint bevezetőül mondtuk — azzal indokolja ezt az egészen különös és még indokrugyekkel is csak nehezen alátámasztható álláspontját, hogy nem feladata a kereskedelem érdekeit szolgálni. Mert a KMAC — úgy ahogy mondja — a kereskedelem érdekeit véli szolgáltni azzal, ha megengedi iksznek és ipszilonnak, hogyha évközben kedve kerekedik új gépet vásárolni, hát meg is vásárolja. Hogy az új versenygép beszerzése csak részben kereskedelmi érdek, főképpen azonban érdeke az egyetemes magyar motorsportnak, azt a KMAC elfelejti, vagy elakarja felejtetni. A magyar motorsportnak az az érdeke, hogy minél több modern géppel rendelkező versenyzőnk legyen, hogy a nagyrészt ásatag mai magyar versenymasinák helyébe néhány 1935-ös típus is keveredjék és nemesítse a — legyünk őszinték — felette sűrű állományt.

Nem érdeke viszont a motorsportnak az, hogy a KMAC mesterségesen törzszült bajnoki paragrafusokkal akadályozza meg az új gép beszerését holmi kereskedelmi érdekek negligálására való hivatkozással és ráadásul — most essél hasra világ — érthetetlen, sőt magyarázhatatlan okfejtéssel szociális szempontokkal hozakodjék elő. Mert erre is hivatkozik a KMAC, szociális szempontokra. Ugy bizony...

Mi a szociális szempontok érvényesítését másképpen képzeljük el, már mint sportvonatkozásban. Például a triplikek árának leszállításával, a nemzetközi vezetői és forgalmi engedélyek árának csökkentésével. Például az is jeles szociális érzékre vallana, ha a KMAC néhány tehetséges versenyzőt kölcsöngéppel látna el.

Szociális szempontok hangoztatásával, kereskedelem-ellenes szölamokkal megfosztani a magyar motorsportot a fejlődéstől, megakadályozni azt, hogy a tehetséges versenyző mostaninál jobb és újabb és tökéletesebb gépet szerezzen be, lehetetlenné tenni azt, hogy a magyar versenygépállomány friss erőkkel gyarapodjék, olyan rövidlátásra vall, melyet legalább kétszer annyi dioptriával lehet csak kiküszölni, mint amennyi dioptria eddig is ott sékelt a KMAC cranergyén.

Szóval szeptemberben rendezik a magyar automobil Grand Prix-t. Mírmint a KMAC hivatalos nyilatkozata szerint. Nos, vagyunk bátrak bejelenteni, hogy enyhén szólva, nem bízunk ebben az új terminusban sem. És jagadást ajánlunk bárkinek, hogy amint májusban nem lesz Grand Prix, úgy szeptemberben sem lesz Magyarországon.

A magyar autó GP felette titokzatos komplexum. Utvesztő, melyben ma már senki sem ismeri ki magát, boz-

ring, melyben két-, sőt háromirányú magánérdek is penderíti szajon egymást. Melybe nem oda való szempontok játszanak szerepet, sporttól igen távol eső célok, vágyak, ambíciók.

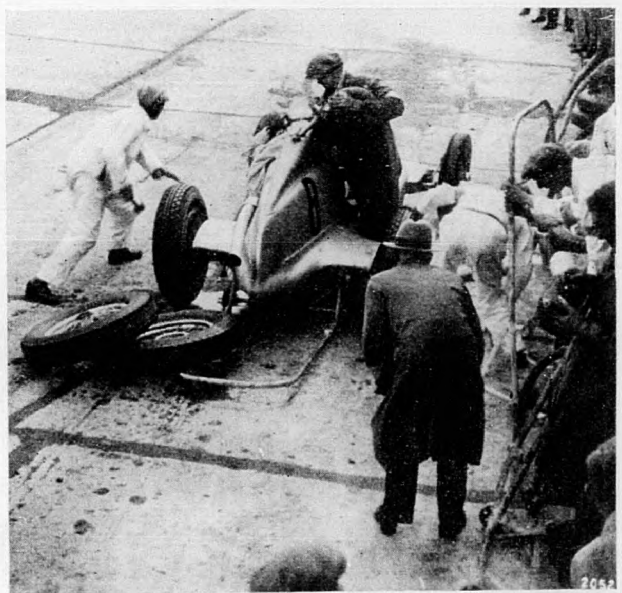
Végeredményben nem is lehet ezen csodálkozni. Derék sportszakácsaink olyan nagyon régen kavarják a Grand Prix csuszpeizát, hogy közben bizony alaposan megromlott az amúgy sem túlságosan gusztaos gyurma. Melyet legfeljebb szódbabikarabónával lehet majd bevenni, de melyből babétkosorút mintáznai a legügyesebb szobrásznak is erejét meghaladó feladat lesz.

Nagyan folynak az orvosi vizsgálatok a rendőrségen, ahol a vezetőknek minden harmadik évben lengemagyartalaud kell félórát pucérkodniok, hogy hivatalosan megállapítható legyen egészségügyi alkalmatosságuk a gazpedál taposására vagy a drégriffi csavargatására. Mind megannyi paradicsomból szottyant Adám, úgy állanak hosszú libasorban a delikensek, akiknek a rendőrorvosi hivatal ügynevezett kivárási rendszerének hála, jeles kilátásuk vannak kellő adagra szert tenni a ma oly divatos influenzából.

Nehogy azonban azt higgyük, hogy a rendőrorvosi vizsgálat minden érdekesség nélkül való. Vannak izgalmas pillanatai is, amikor a libasorba vetkőzött gárda előtt ellejt a vezérfőorvoskapitánytanácsos úr és pattogó hangon kiadja az ordért:

— Mindenki azonnal vegye fel a pápaszemét!

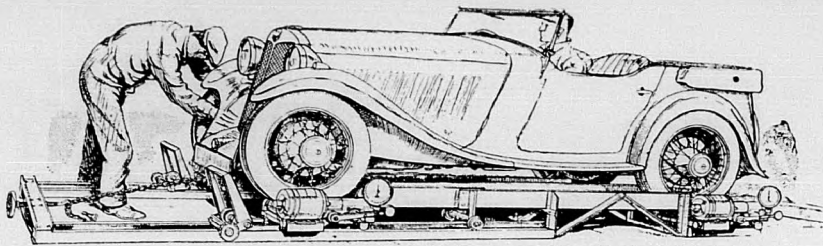
Az édes kis trükk rendszerint bealík. Akinek van pápaszeme, az ugyanis felveszi és a fővezérorvoskapitány úr ilymódon minden különösebb fáradsággal állapíthatja meg azt, hogy melyik delikvens szorult optikai mankóra. Az elgondolás ugyanis az — nyíltan —, hogy aki elakarja bliccelni újánys látásbeli potenciáit, az a harsányan érces vezényszóra elfelejti bliccelési szándékait. Hogy egy kis kegyes fogás mellékiize mégis csak van ennek a roppant pszichológiai jártasságra valló módszernek, ugyan ki kifogásolná?



Kezdődik a versenyszezon:

Képünk hőse egy Mercedes-Benz versenykocsi, a küzdelem egyik izgalmas fázisában, a kerékcserével kombinált tankolásnál...

Jól fognak a fékek?



A Bendix-Cowdrey fékvizsgáló és beállító berendezés.

Hogyan vizsgálják és állítják be a fékeket? — Hogyan működik a modern elektromos fékvizsgáló és állító berendezés?

Az autó sohasem legyen gyorsabb, mint a féke! — ezt az aranyigazságot véesse minden autós az agyába, mert hiszen a balesetek legnagyobb része onnan ered, hogy vagy a fékek hatékonysága csökken a rossz beállítás következtében, vagy pedig a fékek hatékonysága a tökéletes beállítás ellenére sem elegendő ahhoz, hogy a rendelkezésre álló, néha igen rövid úton megállítsa a kocsit.

Mínél gyorsabb a kocsid, annál tökéletesebb fékekre van szükségünk és annál nagyobb gondot kell fordítanunk a helyes fékbeállításra. Ugyanakkor arra is legyen gondunk, hogy fékeink ne csak tökéletesen fogjanak, hanem kiegyenlítettten is, ami azt jelenti, hogy fékezés esetén az első kerekek egy kissé erősebben fogjanak, mint a hátsók. Nagyon fontos, hogy a fékek egyenletesen fogjanak, mert ha az egyik kerék erősebben fog, úgy menthetetlenül faralás lesz a vége.

A fékek helyes beállítását csakis gyakorlati fékpróbával állapíthatjuk meg. Elhagyatott, jó felületű úttesten pontosan 50 km-es sebességgel haladunk és adott ponton erőteljesen fékezünk: minden további nélkül megállapíthatjuk, *mekkora utat futottunk be, amíg gépünk leállt.* Természetesen ez a módszer korántsem pontos, mert hiszen ötvenes tempóban is másodpercenként jóval tíz méteren felüli utat tesz meg a gép, ha tehát csak fél másodperccel később nyomjuk meg a fékpedált, máris egészen ha-

mis eredményt kapunk.

Az autó öskorában különös szerkezettel próbálkoztak. A fékpedált olyan szerkezettel kapcsolták össze, mely a fék lenyomására kilónyi lisztet szórt az útra, így próbálták pontosan lemérni a fékutat — szélesesedő időben. Természetesen ez a megoldás sem vált be és gondoskodni kellett olyan berendezésről, mely *abszolút pontossággal mérte le az egyes kerekek fékeinek hatékonyságát és melynek segítségével a fékek beállítását tökéletesen meg lehetett oldani.*

A fékek kellő beállítása ugyanis nem egyszerű. A fék akkor fog jól, ha éppen a *blokirózás határán van*, a fék hatására álló kerék lassító hatása igen gyenge, mert a talaj és a talajt érintő pneumatikafelület olyan kis súrlódó felületet ad, mely sokkal gyengébben decelerálja a gépet, mint a nagyfelületű fékdob és fékpofa között fellépő surlódás.

A ma legtökéletesebb fékvizsgáló és beállító berendezés a *Bendix-Cowdrey* fékmérő, melynek lényege négy villanymotorral meghajtott, sínre szerelt görgő. A kocsit úgy állítják a fékmérőre, hogy mind a négy kereke egy-egy görgőn nyugszik. A görgőket meghajtó villanymotorok így a kerekeket hajtják meg, legyőzni kénytelenek a *fékek visszatartó hatását.* A villanymotorok mindegyike órával van ellátva, melyről a fékek visszatartó erejét egyszerűen le lehet olvasni. A vezető beleül a kocsiba, beindítják a villanymotorokat, a vezető

lenyomja a fékpedált és a négy órán azonnal le lehet olvasni, hogy *melyik fék milyen mértékben fog.* Így azonnal meg lehet állapítani, hogy a fékek visszatartó ereje normális avagy csökkent és ami a legfontosabb a fékek *egyenletes beállítása* a kiegyenlítő szerkezetek segítségével gyerekjáték.

A gyakorlati tapasztalatok szerint az első fékeknek valamivel erősebben kell fogniuk, ha a négy kerék fékhatását összesen 100 egységnek vesszük, úgy ebből az első kerékre 55, a hátsókra 45 egység jusson. Az első fékeknek azért kell erősebben fogniuk, mert fékezésnél az eleven erő hatására a hátsó kerekek terhelése csökken, az első kerekeké növekszik. Ha tehát a hátsó fékek ugyanolyan hatékonyak volnának, mint az elsők, úgy fékezésnél a hátsó kerekek teljesen megállnának, mielőtt az első kerekekre a maximális visszatartó erő hatna.

Mint mondtuk, igen fontos, hogy a fékek egyenletesen fogjanak, a faralás elkerülésére. Tekintettel arra, hogy elektromos fékvizsgáló berendezés nem áll mindenkinek rendelkezésére röviden vázoljuk, hogy miképpen lehet a kérdést *eszközök nélkül* megoldani. Egyszerűen kocsiemelőre vagy bakra emeljük a kocsit, úgy, hogy mind a négy kerék a levegőben legyen és ne érintse a talajt. Segítünk belől a volán mellé és lassan, fokozatosan mind erősebben nyomja a pedált. Kézzel forgatva a bal első kereket próbáljuk legyőzni a fékek visszatartó erejét és addig a pontig nyomjuk le a fékpedált, amíg a kereket csak éppen, hogy megmozdítani tudjuk. Ha a másik első kereket ugyanilyen fékpedálynomásnál képtelenek vagyunk megmozdítani, vagy pedig ellenkezőleg könnyen forog, úgy azonnal látjuk, hogy az első fékek nem fognak egyenletesen, amit a fékhuzalok beállító szerkezetén korrigálunk. Ugyanezzel a módszerrel vizsgáljuk a hátsó fékeket, a beállításuk is azonos eljárással történik, csak éppen arra kell ügyelni, hogy fékhatásuk árnyalattal gyengébb legyen, mint az első fékéké.

Ausztriában eltörölték az autódót!

Mint lapunk zártakor értesülünk, Ausztriában kormányintézkedéssel megszüntették az autódót. Indokolás: az autódó csupán az amúgy is súlyos munkanélküliséget fokozza. Nem lehetne-e ebből az intézkedésből némi tanulságot levonni?

ÚJ FUTÓFELÜLETŰ

GOODRICH

MOTORKERÉKPÁRPNEU

friss
tartós
megbízható
csuszásgátló

tehát tökéletes!



Nem árt, ha az autósoknak és motorosoknak egy kis benzin kémiaiáról is van némi segédfogalma!

A laikus könnyen beleesik abba a tévedésbe, hogy mindent, amit benzinkútnál mérnek, folyadék és büdös, drága és magas kincstári részcsedés rejtőzik a méhében: benzin. Nagy tévedés, mert a benzin és motalkó portáján éppen olyan fontos a minőségi kérdés, mint minden más árucikknél. Csakhogy a benzinnél, illetve motalkónál sokkal nehezebb a vevő helyzete, mint mondjuk a vászora vásárlásánál, mert amíg a parizert a nem szakavatott hentesmester is felismeri, addig a benzin összetételét és minőségét a legkiválóbb szakember is csak részletes laboratóriumi és technikai vizsgálatok kapcsán tudja megállapítani.

Sokszor hallunk panaszokat, itt meg itt vásároltam motalkót és — nem vagyok megelégedve. Van is ebben valami, mert hiszen a motalkónál csak a belekevert szeszmenyiség és a fajsúly van előírva, a benzin minősége azonban a benzinesek szabad vadászterülete, melyen egyesek — a kivételek mindenkor igen tiszteletreméltóak — határozottan dús szákmányra tesznek szert.

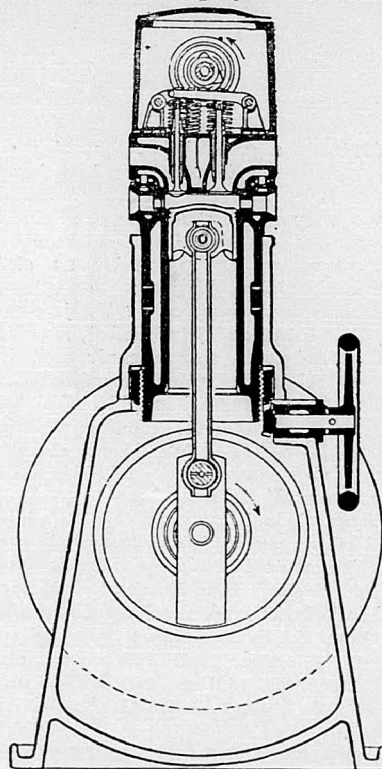
A benzin nem más, mint különböző alacsony forráspontú szénhidrogének keveréke. Kimutatták, hogy a közönséges kútbenzinben több mint száz különböző összetételű kémiai anyag van és minősége erősen függ attól, hogy az egyes értékes vagy értéktelen anyagok mekkora mennyiségben lehetnek fel benne.

Mi különbözteti meg a jó benzint a rossz benzintől. Elsősorban és főleg a kompressziótűrése. A jó benzin jól tűri a kompressziót és csak igen magas kompresszióarány mellett hajlamos detonációs, kopogásban megnyilvánuló tümenyek keltésére. A gyenge minőségű benzin viszont közepes kompresszióarány mellett is kopogást, detonációt okoz. Hogy a detonáció nemcsak kellemetlen, nemcsak motorgyilkos, hanem egyben súlyos munkafogyasztó tümeny, azt az Auto Motor olvasóinak már elégszer magyaráztuk el.

A benzinben két anyag aránya adja meg annak detonációs vagy antidetonációs tulajdonságait, az iso-oktán és a heptán. Mindkét vegyület szintelen, könnyen éghető és szagra szemre megkülönböztethetetlen. Amíg azonban az iso-oktán a legerősebb antidetonációs alkotórésze a benzinnel, addig a heptán ellenkezőleg, a legerősebb kopogást okozó szénhidrogén. És nem is hinnők el, hogy ez a két vegyi anyag egymásnak legközelebbi rokona és az úgynevezett alifás szénhidrogén sorozatnak egymáshoz legközelebb eső, kémiai nyelven homológoknak nevezett tagja.

A benzin minősége tehát főleg at-

tól függ — feltéve, hogy a fajsúlyban nincsen hiba —, hogy mennyi benne az oktán és mennyi a heptán. Ha sok az oktán és kevés a heptán, úgy motorunk nem fog kopogni, ha azonban a heptán túlsúlyban van, úgy a motor aránylag közepes kompresszióarány és igénybevétel mellett



Ilyen motorral állapítják meg a benzin oktánszámát. A jobboldalon látható állítókerékkel emelik és süllyesztk a hengert, amivel a kompresszióarányt változtatják és megállapítják, hogy milyen kompresszióarány mellett állnak be kopogásban nyilvánuló detonációs tümenyek.

is harkály módjára kopog és munka-veszteség lép fel.

Az üzemanyagtechnikusok a benzin minőségének számszerű meghatározására az oktánszámot teremtették meg. Az oktán kopogáselleni kvalitását 100 egységnek, a heptánt pedig 0 egységnek veszik, a két véglét között megállapítják az üzemanyag oktán számát. Nehogy azonban azt higgyük, hogy komplikált kémiai analízist végeznek. Egyszerűen gyakorlati úton natározzák meg az üzemanyag oktánszámát.

Erre a célra furcsa kísérleti motort konstruáltak. Egyhengeres motort, melynek hengerét üzemkőzben emelni vagy süllyeszteni lehet és így kompresszióarányát tetszés szerint emeli vagy csökkenti 3:7-től egészen 8:1-ig. Ennél nagyobb kompresszióarány ugyanis benzinüzemnél szóba sem jöhet. A kipróbálásra szánt üzem-

anyagot egyszerűen betöltik a próbamotor tartányába, beindítják és addig emelik lassan és fokozatosan a kompresszió arányát, amíg a motor hoz szerelt hallókészülékén nem észlelik a detonációt, a kopogás jelentkezését. Megfelelő tábléiák segítségével megállapítják a kompresszióarány alapján a kísérleti üzemanyag oktánszámát, ami annál könnyebben lehetséges, mert a kísérleti motor beállításakor különböző oktán-heptán keverékekkel már kikísérletezték az oktánszám és kompresszióarány közötti összefüggést.

A jó minőségű benzin oktánszáma 63 és 0 között fekszik, a motalkóé valamivel magasabb, ami azonban nem azt jelenti, mintha benne több volna az oktán és kevesebb a heptán, hanem egyszerűen azt, hogy a motalkóba kevert szpiritusz igen jó kompressziótűrő anyag, mely a keverék kompressziótűrését is emeli. A gyenge minőségű benzin oktánszáma rendszerint alatta van a 65-nek, míg a külföldön, főleg Amerikában és Angolországban szeltében használt tetraetilómmal kezelt antidetonációs benzin oktánszáma 70 és 80 között mozog.

Igen kívánatos volna, ha a benzinvállalatok tájékoztatnák a motoros közvéleményt arról, hogy gyártmányainak mennyi az oktánszáma. Így sokkal közelebb jutnánk a vásárolt benzin minőségének felismeréséhez és nem érné meglepetés azt, aki a benzin vásárlásánál nem fektet súlyt a minőségre, a márkás árura, hanem a minél olcsóbbat jelszónak hódol. Látjuk, hogy a benzinnél is legalább olyan fontos a márkás árú, mint az olajnál és amíg ma már szerencsére ritka az az autós-motoros, aki csak éppen olajat vásárol és nem fektet súlyt a kannázott, márkás árura, addig a benzin terén a legrégebbi rókák sem gondolnak arra, hogy nem minden benzin, amit annak mérnek.

lbe
Autópolish

autóját ujjá, tükörfényessé varázsolja.

Kapható minden autószaküzletben.

Gyártja:

Ellinger Lakkgyár Rt.

Soroksár. Telefon: *47-3-60.

Mehetünk?

Keljen fel kedves barátom öt perccel hamarabb, de sohasem tegye meg azt, hogy amikor kifulladásra érkezik a garázsba, kocsijára ügyet sem vetve, nyomja, tapos bele az önindító pedáljába...

Ne tegye ezt sohasem, előzőleg nézze meg, hogyan is áll kocsija víz és üzemanyag dolgában? Ha mindkettő rendben van, úgy nézze csak meg, micsoda foltok éktelenkednek ott a kocsija alatt. Olaj, benzin? Vagy mind a kettő? Talán baj van a tömítésekkel. A gázosítónak nem szabad túlfolynia. No de most már mindegy, látom, nagyon siet, ha majd meleg motorral jön vissza a garázsba, nézze meg honnan csöpög az olaj! De el ne felejtse!

Helyette azonban nézze meg a gumikat. Így ni. Puhák mint a pacal! Jó lesz vigyázni!

Száljon csak be. Az időjárás enyhe, a garázs pláne meleg, a motor könnyen be fog ugrani, ha a gyertyák rendben vannak! De nem ám úgy. A gázszektor ott a volanon túlságosan előre van téve, az előgyújtás is. Húzza csak vissza kissé mindkét szelektort, meglássa, oly lágyan fog beindulni a motorja, mint a vaj. Így. Most pedig jobblábbal lenyomni az indítópédált, a ballal a kupplungpedált, hogy a sebességváltót ne forgassa magával a motor. Látja, máris beugrott! Az önindítót járassa még néhány pillanatig, azután érzéssel egy kissé több gázt és gyújtást! De csak érzéssel! Legfeljebb 800 fordulattal dolgozzék a motor, amíg a szivattyú meleg olajat pumpál és a mozgó-részeken friss olajhártya képződik.

Nagyon helyes. Most hajtson ki



óvatosan a garászból. Jól van! De a kupplungot több érzéssel kell kezelnie. Kint van már az utcán? Haladjon még mindig alacsony fordulatszámúval és legfeljebb harmadikkal. Most vessen egy pillantást az olajnyomásmérőre. Még messze van a mutató a piros vonaltól? Tudja-e mit jelent ez? Az olaj még sűrű, a cirkuláció még nem elég intenzív, nyilvánvaló tehát, hogy a mozgó-részek még fogyatékos a képződő olajhártya. A nélkülözhetetlenül fontos olajhártya képződéséről csakis az olajnyomásmérő nyújthat felvilágosítást, nyilvánvaló tehát, hogy gondosan szemmel kell tartania. Ha elindulás előtt magas fordulatszámúval járta volna motorját, úgy a mozgó-részek fogyatékos olajhártyával, helyelközel talán egész szárazon futottak volna. Az ilyen eléggé el nem ítéhető motorgyilkolás több rombolást végez a motorban, mintha üzem közben órák hosszat magas fordulatszámúval járta.

De figyelje csak az olajmanométer mutatóját. Látja? Most már visszafelé megy a mutató. Az olaj tehát felmelegedett, cirkulál, az olajhártyaképződésnek mi sem áll útjában. Most gyorsíthat kissé és csináljon egy fékpróbát!

Ne csodálkozzon. igen fontos dologról van szó. A hatékony és egyenletes fékműködés felette fontos. Tehát gázt és azután fékezni. Áhá! Látja, a kocsis száraz úttesten is megfarolt. Ennek nem szabadna bekövetkeznie. Nyilván olaj került valamelyik fékjében a fékbetétre. Vagy talán víz? Mosták a kocsit? Igen! Akkor nyomban végére járunk a bajnak! Nyomja csak meg könnyedén a fékpedált és fusson vagy 100 métert. Most engedje ki megint a féket és csináljon egy újabb fékpróbát. Na lássa, minden rendben van már: a fékbetétről elpárologtattuk a vizet!

Alkalmilag azonban keresse fel javítóműhelyét és állíttassa be fékeit, mert a féktávolságot száraz úton is kissé hosszúnak találom. Ugye? Mindenesetre láthatja, hogy a fékpróbának megvolt a magyarázata.

Nézzé ezt a pompás egyenest. Most kieresztheti kissé a kocsit. Váltson sebességet, azután — gázt! Kikuplungozni tehát, pillanatig kivárni, azután váltani. Jó volt. Most pedig szerencsés utat! De ha a garázsba beáll, ne mulassza el utánanézni, honnan is eredtek azok az olaj- és benzinfoltok, amelvek reggel a kocsija alatt éktelenkedtek. Talán az olajleeresztőcsap nem tömít? Bizonyára az utolsó olajcserénél... És a benzin? Túlfolyik a gázosítón? Ugy a tű nem zár! Sürgősen hozassa rendbe, hiszen a benzin pénz. Amellett pedig a párologó benzingázok veszélyesek és megromtítják a garázs levegőjét... Tehát ne felejtse! Vizontlításra!



A 8-hengeres

HORCH



elől, hátul lengőtenyely,
a kényelem, üzembiztoság
és elegancia szimboluma.

A 6-hengeres lengőtenyelyes WANDERER

az ideális városi és túragép. Tökéletes rugózás.

Luxusadómentes

Havi autódó 7 P

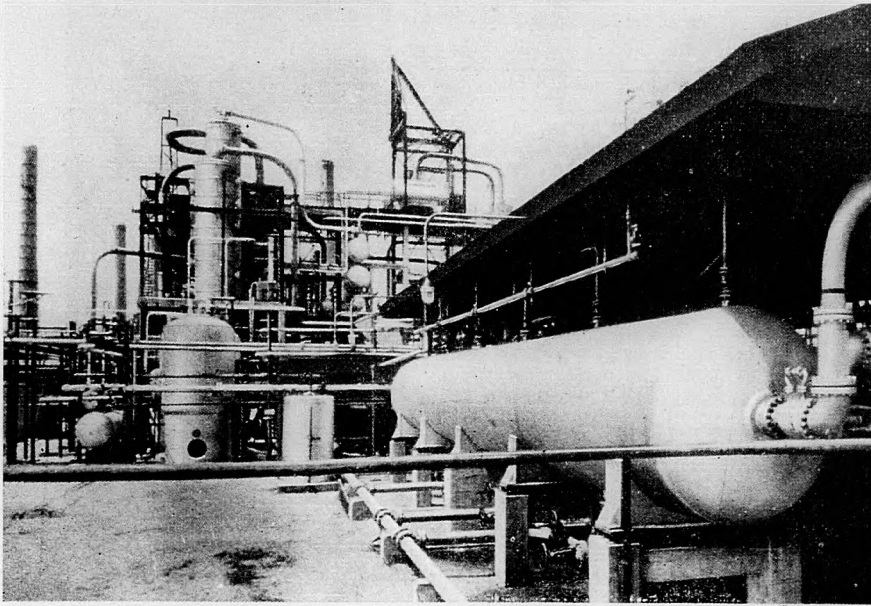
Horch és Wanderer autók vezérképviselője
HESS ERVIN, I., Mészáros ucca 15.
Telefon 513—54



75 év óta a legjelentősebb felfedezés az olajfinomítás terén!

KORSZAKALKOTÓ ÚJ ELJÁRÁS

amely eddig el nem képzelt tulajdonságú autóolaj előállítását tette lehetővé!



Kivonatoló tartány képe (jobbra elől) és az oldatvisszanyerő telep a háttérben.

Ez nem költött túlzás, hanem tudományosan bebizonyított tény. Olyan tény, amely minden autóst érdekel!

Néhány szóban elmondva:

Minden csepp ásványolajban természettől fogva, ragacos és kátrányszerű, meg más, kenést nem nyújtó alkatrészek is vannak, amelyek a motorban lerakódáshoz vezetnek és különböző zavarokat okoznak.

A „Clearsol“-eljárással vált most lehetségessé, hogy az olajat ezektől a tisztátalanságoktól megszabadítsuk.

Világos tehát, hogy az új eljárás eredményeképp egy eddig még el nem ért tökéletességű autóolajat lehetett előállítani!

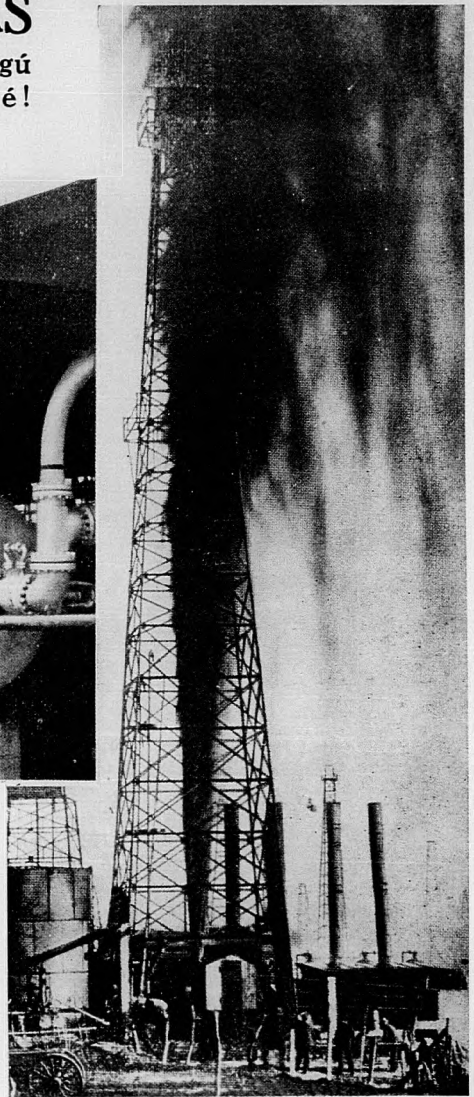
Ez tényleg így is van!

Sikerült a legjobbat még jobbra tenni — sikerült a Mobiloil hagyományos minőségét minden eddigin túl fokozni.

Mobiloil, amely minden fejlődésnek élén haladt, most már megelőzte a fejlődés mai fokát!

új Mobiloil

viszonteladóinknál a régi árban már kapható!



Óriási mennyiségben tör fel az olaj a földből. Hatalmas finomítási és nemesítési telepek szükségesek ahhoz, hogy a nyersolajból az új Mobiloil előállítsák

Eddig nem létezett előnyök!

1. Gyakorlatilag lerakódásmentes!

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

2. Legnagyobb kémiai stabilitás!

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

3. Legtökéletesebb kenés!

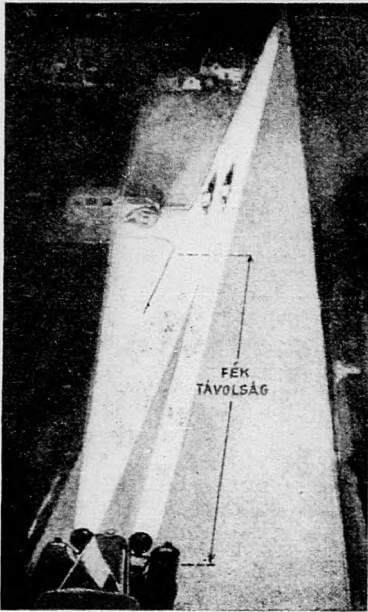
Nincs zavar a kenésnél. — A motort kifogástalan karban tartja. — Maximális üzembiztonság érhető el.

4. Oxidációnak ellenáll!

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

VACUUM OIL COMPANY R. T. BUDAPEST

FÉNYSZÓRÓKRÓL...



A széles bal sugárkéve megvilágítja a kocsii előtti terepet, meglátjuk a keresztút torkolatát és a keskeny jobb kéve pedig jól hat a távolba.

Jól világító és beállított fényszórókkal élvezet az éjszakai túrázás a szabad országúton. Különösen nyáron, amikor a tikkasztó nappali hőség helyett jóleső hűs szellő fujdogál és a nedves levegő szinte megfiatalítja a motort, mely új erőre kapva purrog és falja a kilométereket. Sokan félnek az éjszakai túrától és veszélyesnek mondják: aminek éppen az ellenkezője igaz, mert éjjel jóval kisebb a forgalom, amellet önkéntelenül is jobban figyeljük az előttünk elterülő, jól megvilágított útszakaszt, hiszen minden más sötétben van és így nem kötheti le a figyelmünket.

Előrebocsátottuk, hogy jó fényszórókra, jól beállított és kellő fényerővel szolgáló fényszórókra van szükségünk. Milyen a jó fényszóró? Fénysóváai elég szélesek ahhoz, hogy az országutat egész szélességében megvilágítsák, amellet olyan távolságra világítják meg az utat, mely távolság jóval több, mint kocsi féktávja normális túraátlag mellett. A fényszórót jól beállítani nem művészet. És mégis azt látjuk, hogy az autósok legnagyobb része gondatlan ezen a téren és még talán nem is gondolt arra, hogy elvégezze a saját és a többi országútkoptató szempontjából oly fontos beállításokat.



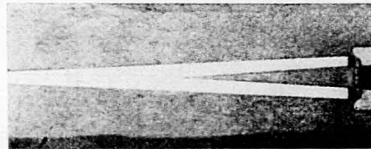
Ha a sugárkéve felfelé világít, úgy nem látjuk meg az alacsony akadályokat.

Hogyan turázhatunk éjszaka is teljes biztonságban?

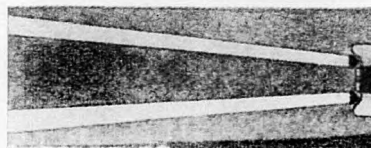
Milyen szempontokat kell figyelembe venni a fényszórók beállításánál? A feladat kettős a) be kell állítani a reflektorok által szolgáltatott sugárkévek vastagságát és b) vertikális, valamint horizontális irányját.

Ha fényszóróinkat úgy állítjuk be, hogy a két fénysóva keskeny, úgy nagyon messzire ható, nagyon erős világítást kapunk, mely azonban csak igen kis körfelületet világít meg. Amellet az ütegyenletlenségek okozta mozgások következtében a két fénypont állandóan ugrál, fásasztja a szemet, ami pedig a legkellemetlenebb: nem világítják meg a kocsii előtt közvetlenül elterülő terepet, sötétben marad az árokcsél, nem látjuk meg idejében a keresztút torkolatát. Keskeny sugárkéveket legfeljebb olyan terepen használhatunk, ahol az út fordulónélküli, ilyen pedig bizony nem igen akad. Amellet a vezetőnek az az érzése, mintha valami szűk alagútban haladna.

Ha viszont a sugárkévek szélesek, úgy a kocsii előtti elterülő terep jól meg van világítva, viszont a fénynek nincsen távolra ható ereje és a megvilágított útszakasz rövidebb, mint a féktávolsága. Amellet rengeteg fény megy veszendőbe, a vezetőnek az az érzése, mintha állandóan nagyon széles zsákutcában haladna, különösen



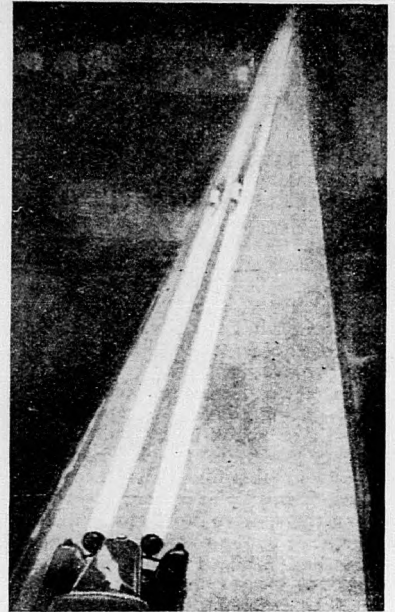
Konvergáló; összehajló beállítás.



Divergáló; széthajló beállítás.

akkor, ha a sugárnyalábok egy kissé lefelé is vannak irányítva.

Milyen a jó sugárnyaláb beállítás? Tekintettel arra, hogy nálunk balra hajtás szabály, állítsuk be úgy a fényszórók sugárnyalábjait, hogy a baloldali sugárkéve inkább széles és rövid, a jobboldali keskeny és hosszú legyen. Ezzel azt érzük el, hogy a kocsii előtti terep jól meg van világítva, azonnal észrevesszük a keresztút torkolatot, az esetleges keresztúti másikat, figyelemmel kísérhet-



Ha mindkét sugárkéve, keskeny, úgy a távoli akadályokat meglátjuk ugyan, de az úttest szélei sötétben maradnak és sötét a kocsii előtt közvetlenül elterülő terep.

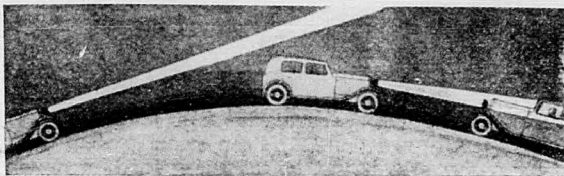
jük az árokpartot, kerékkööröket vagy sövényt, a keskeny jobboldali sugárnyaláb viszont kellő távolsági megvilágítást ad.

A sugárnyaláb szélességének beállítása felette egyszerű, a reflektorban levő izzókörte helyzetének megváltoztatására van csupán szükség. Ha az izzókörtét befelé csúsztatjuk a reflektor csúcsa felé, úgy a sugárnyaláb keskenyebb és hosszabb lesz, ha ellenkezőleg az izzót távolítjuk a fényszóró csúcsától, úgy a sugárnyaláb szélesedik. A legtöbb fényszórón állító berendezést találunk, kívülről csavarral közelíthetjük vagy távolíthatjuk az izzókörte foglatát és így percek alatt elvégezhetjük az állítást. A legjobb szélesre állítani a sugárnyalábot, tehát távolítani a reflektor csúcsától az izzót, majd jól megfigyelve az álló kocsii előtt elterülő terep megvilágítását, fokozatosan szűkíteni a sugárnyalábot addig, amíg a legjobb beállítást nem érzük el a fent elmondottak figyelembevételével.

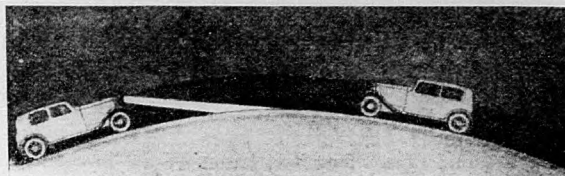
A legmodernebb fényszórók olyan üvegekkel vannak ellátva, melyek mondhatni osztják a sugárkévet, a sugárnyaláb közepét akadálytalanul engedik távolraható útjára, míg a sugárkéve két szélét az üvegben levő domborulatok segítségével szétszór-



A tulságosan lefelé világító reflektor fénye nem világít eléggé a távolba.



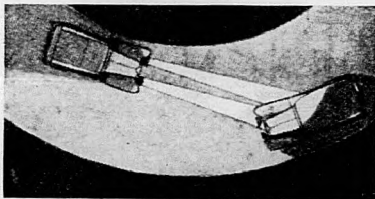
Szamárhátas hídon kapcsolunk ködlámpát, ellenkező esetben a fény nyálábok felfelé világítanak és nemcsak nem látunk, hanem vakítjuk a szembejövőt.



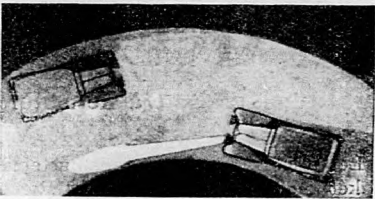
Ha szamárhátas hídon ködlámpát kapcsolunk, jól látunk és nem vakítunk.

ják, az ilyen reflektor konstrukciójánál fogva pontosabb beállítás nélkül is megadja a fent vázolt középutat.

A sugárkéve vertikális és horizontális beállításánál is több szempontot



Ha fordulóban nem kapcsolunk ködlámpát: vakítjuk a szembejövő jármű vezetőjét.



A ködlámpára kapcsolt reflektor jól megvilágítja a fordulót anélkül, hogy vakítaná a szembejövőt.

kell figyelembe venni. A horizontális irányban történő beállításnál arra kell ügyelni, hogy a két sugárnyaláb lehetőleg párhuzamos legyen. Ha a sugárnyalábok konvergálnak, összehajolnak, úgy messzire ható, de csupán kis kört megvilágító fényt kapunk, az országút két széle sötétlen marad. Ha ellenkezőleg divergálnak, széthajolnak a sugárkévek, úgy jól látjuk az országút két szélét, a két megvilágított pont között azonban sötét zóna marad, ami nagyon zavar és veszélyes, mert az országút közepén baktató gyalogost vagy parasztkocsit csak a legutolsó pillanatban vesszük észre. Amellett a széthajló sugárkévek erősen vakítják a szembejövő jármű vezetőjét. Meg kell találni tehát az arany középutat, melyet a körülbelül párhuzamos sugárnyalábok reprezentálnak. A beállítást szintén gyakorlatilag kell megoldani, éjszaka kint az országúton.

A legjobb vagy tíz méterre állani valami fehér fallal szemben és úgy beállítani a fényszórókat, hogy a fehér falon legerősebben megvilágított pontok egymástól mért távolsága alig legyen nagyobb, mint a két fényszórónak egymástól mért távolsága.

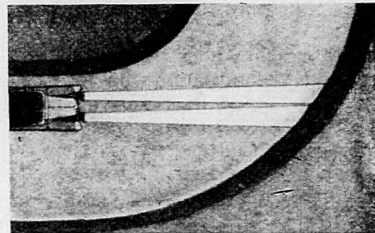
A függőleges irányban szükséges beállítás nem kisebb fontosságú. Ha a sugárkévek túlságosan felfelé világítanak, úgy a kocsni előtt elterülő ter-

rep csak gyengén lesz megvilágítva, rengeteg fény megy veszendőbe és a szemünk hamar kifárad. A túlságosan lefelé világító reflektor életveszélyes, mert az akadályokat, a gyalogosokat vagy kerékpárosokat csak a legutolsó pillanatban világítják meg, amikor már az akadály a féktávolságon belül került, szinte elkerülhetetlen a baleset. A leghelyesebb beállítás a kissé lefelé irányított fénykéve, mely azonban a féktávolságnál messzebb éri az országút felületét.

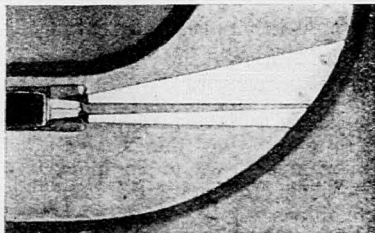
A fényszóró vertikális és horizontális beállításához a fényszóró tartócsavarjának meglazításával fogunk hozzá és két kezünkkel megmarkolva a reflektort könnyen beállítjuk a helyes irányba. Sokan azt ajánlják, hogy a helyes vertikális beállítást úgy ellenőrizzük, hogy oldal és lehetőleg távol állunk a kocsitól és figyeljük a sugárkévek irányát, így azonnal látjuk, hogy milyen messzire a kocsitól éri a sugárnyaláb az úttestet. A beállítás után természetesen jól meghúzzuk a reflektort tartó csavarokat.

A sugárnyaláb vertikális beállításánál arra is figyelemmel kell lennünk, hogy milyen a kocsni terhelése. Ha a kocsni hátsó ülései túl vannak terhelve, úgy a kocsni fara mélyebben fekszik, mint az orra: felfelé irányul az egyébként jól beállított sugárnyaláb. A beállításnál tehát gondoljunk arra, hogy foglalt vagy üres hátsó ülésekkel szoktunk járn.

Természetesen arról sem szabad megfeledkezni, hogy a fényszórók üvegei tiszták és belső krómozásuk tökéletes legyen. Ha az üveg piszkos, vagy pedig a belső reflektáló felület



A keskeny sugárnyaláb nem világít bele a fordulóba



A szabályszerűen beállított — széles bal, keskeny jobb csóva — fényszóró jól bevilágítja a fordulót.

homályos: jó világításunk nem lesz. Ügyeljünk a reflektor üvegének jó tömítésére, mert az esős időben vagy a kocsimosásnál behatoló nedvesség hamar végez a legjobb tükrözéssel is.

A berlini automobilkiállítás REMEKEIT, a

MERCEDES-BENZ

személyautókat
meglepően olcsón

árusítja a

MERCEDES-BENZ AUTOMOBIL RT.

Eladási központ:

VI., Csata ucca 29. szám. Telefon: 90-8-90.

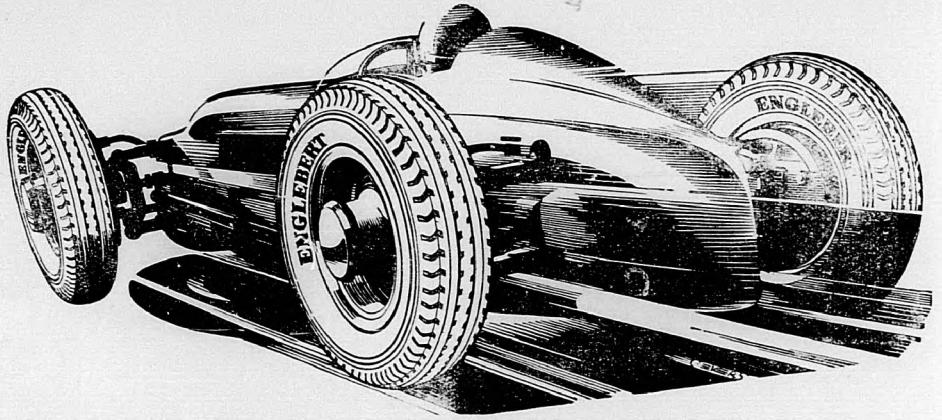
Városi lerakat:

IV., Mária Valéria ucca 10. Telefon: 82-7-32.



ENGLEBERT PNEU

mindenben
az első!



Magyarországi eladási telep: Róna György, Budapest. V., Hold-u. 25, — Tel.: 25-4-73.

26 induló — 8 befutó a TTC rókaversenyén

A régi fehérváriúti vámtól indult a TTC rókaversenynek 26 főnyi mezőnye a Budafok—Tárnok—Sóskút—Bia vonalon menekülő róka üldözésére. A róka, Brown György oldalkocsis Indiánjával ugyancsak próbára tette a mezőnyt: egyetlen autós, sőt oldalkocsis motorkerékpáros sem akadt, aki nyomába szegődve, árkonbokon át, egészen a budaörsi célig tudta volna követni. A 60 km-es útvonal helyenként valóságos triállá varázsolt a „vadászatot” és ennek tudható be hogy a célban mindössze kilenc szülő motorkerékpáros követte a „ravaszdit”, aki oldalkocsijában Veres Jánost, az FTC agilis intézőjét vitte magával ellenőrként. A rókát elsőnek Weinberger Arnold (Veloette) fogta el 50 perces menetidő után. Eredmények:

1. Weinberger A. (Veloette) 50 perc. 2. Steinbock J. (Veloette) 51 p. 3. Békési G. (Scott) 53 p. 4. Schulmacher Gy. (Méray). 5. Morenberg J. (Puch). — Befutott még: Kovács J. (BSA), Hambach L. (Puch), Brichla K. (Rudge) és Bretz F. (Puch).

NSU. D-Rad Magyarországi Vezérképviseletének külföldi mintájú speciális motorkerékpár javító és alkatrészgyártó üzemében az összes gyártmányú motorkerékpárok alkatrészének készítése és eredeti külföldi alkatrészek, felszerelések nagy raktára. **Speciális gépeinkel:** hengerköszörlés négy, dugattyú készítés három pengőtől.

Bármilyen motorkerékpárhoz, láncok, fogaskerekek, dugattyúk, csapszegek, főtengelyek, szelepek, golyós és görögös csapágyvak fél árban.

Legrégibbi szakcég: „MOTORKÖZPONT” VI., Vörösmarty-utca 45, KISS. Gép. üzem és alkatrészgyártás: VI., Aradi-utca 26. sz. (Andrássy-út mellett.)

TELEFON: 14-3-38.

Vidéki megrendeléseket azonnal lekiismeretesen eszközölünk. Postai megrendelések: Utánvétellel.

Kérje postán díjmentesen képes alkatrész árjegyzékünket.

340 km.-t futott a kétmotoros Alfa?

Legutóbbi számunkban ismertettük a két motoros, 6 literes Alfa Romeo rekordkocsi főbb konstrukcióját. Nuvolari időközben már meg is kezdette kísérleteit az új kocsival a Brescia—Bergamo közötti autóstradán. *Mint hírlík, a koci 340 km-en felüli sebességet ért el, míg valamivel alacsonyabb fordulattal 281.250 km-es és 276.923 km-es átlagok adódtak.* Sok gondot okoz az olaszoknak a gumikérdés megoldása miután a koci valósággal eszi a gumikat... A kétmotoros Alfa a hivatalos *Grand Prix versenyeken nem indulhat*, miután az engedélyezett 750 kg-os súlyhatárt a maga 1310 kg súlyával alaposan túllépi. A gyors és nem hivatalos GP versenyek, mint a tuniszi, tripoliszi és az Avus GP szabadon állanak az 540 lóerős masztodon előtt. Hogy azután az Avus betónján miképpen sikerül megoldani a gumikérdést, az más lapra tartozik... Kíváncsian várjuk az első startot!

Hansa Lloyd

automobilok — Új típusu kiskocsik

Blumenthal Testfv. VI., Nagymező u. 19. T.: 24-0-07

Sikerült a Rondine debütálásában Tripolisban

Különös figyelem kísérte Taruffi, az olasz motorkerékpárchampion startját a tripoliszi GP-ben, melyben egy 500-as Rondine gép nyerte meg a versenyt. A 131 km-es körúton az új típusú gépet a leggyorsabb körrel futották. Tenni (500 Guzzi) leggyorsabb körre a 178 km-es átlag határán mozdított. Taruffi adózás után a verseny végén fázisban vette át a vezetést, mely után meg is tartott és 159 km-es átlaggal győztesen fejezte be a 328 km-es versenyt. Telesen elmaradt márkatársai Rossetti előtt. Kategóriagyőztesek voltak: Nocchi (350 Rudge) 145,7 km-es és Pigorini (250 Guzzi) 146 km-es átlaggal. Taruffi Bosch gyertyákkal győzött.

Amerikai becsülés szerint a világ évi üzemanyagfogyasztása meghaladja a 229 millió liter!

Belgiumban az új kocsik két évig nem fizetnek adót.

Rómában az autókárthasználat betiltása nagy arányú esőket eredményezett a balesetstatisztikában. Amíg 1934 januárjában 142 baleset történt, addig az idei év első „kürtenetes” hónapjában, januárban mindössze 59 balesetet regisztráltak a statisztika.

Szovjetország sajtóinformáció alapján az idén elsősorban jelenik meg az orosz autópálya a világpiacon.

Németországban a legfelsőbb sporthatóság (ONS) betiltotta a motorkerékpáros futballt, ugyszintén a repülőgép és autó közötti versenyt.

A Husvétkor lefutásra kerülő Monacoi GP-ben német részről csak Mercedes-Benz indul a kocsival, míg az Auto Union új kocsijainak ezidei első versenye a május 5-i tuniszi GP lesz. Monaco-ban tehát a Mercedes-Benz és a Nuvolarival az élen felvonuló 4 Alfa Romeo között dúl el a verseny, melybe Etancelin (Maserati) szólhat még bele. Nagy érdeklődés várja a Lehoux vezette francia SEFAC kocii debütjét is.

Az egykori híres Targa Floriók örökébe lépő Targa Primavera Siciliáná április 28-án kerül először lefutásra a Cerda melletti 72 km-es Madonia körúton.

A 13.000 kilométeres transzafrikai autóverseny, mely Agades és Johannesburg között kerül eldöntésre, egyre nagyobb port ver fel, ami érthető is, hiszen a 10.000 fontos első díjhoz fogható díjazással eddig még autóversenyben nem találkoztunk.

Gar Wood Miami-ban saját 200.899 km-es motorcsónak sebességi rekordjának megostromlására készül. Hajója a „Miss America X” már Miami-ban van.

Komoly tárgyalások folynak az angol TT versenyeknek a távolos Man szigetről London közelébe való telepítésére. A tervek szerint a Donnington parkban létesítendő országúti versenypálya lenne a híres TT-versenyek új hazája.

A német versenyzők külföldön tudvalevőleg csak az ONS jóváhagyásával startolhatnak. Mint Hühnelein őrnagy, a német autódiktátor kijelentette, fokozott figyelmet szentelnek arra, hogy csak rátermett versenyzők megfelelő gépjárművel bírtokában képviselőkkel külföldön a birodalmi színekre. Figyelemmel kísérik a versenyek fejlettségét külföldi viselkedését és iránymutatást nyújtanak a felburjánzó start szellem kártására, mely megmetyezi a sportot.

Legutóbb hírt adtak az Avuson folyó Adler rekordkísérlet első eredményeit. A kísérletek hat nap és 7 óra menet után véget értek és az 1000 km-es áramvonalba bújtatott Junior-Trumpf Schweder, Hesse, Jaddatz és Guillaume váltott vezetéssel 13 nemzetközi rekordot állított fel. A leghosszabb távon 10.000 mérföldes (16.099 km!) rekord állaga 106.550 km! A rekordokat Bosch gyertyákkal Continental gumikkal és Bosch gyújtóberendezéssel érték el.

A május 12-i tripoliszi GP-t óriási érdeklődés előzi meg. Ezen a rendkívül gyors versenyen kerül az idén először szembe a három élharcos gyár: Auto Union, Alfa Romeo és Mercedes-Benz.

Rekordot ért el az idei év januárjában az USA autógyártása! Az élen nem csekély megelégedésre Chrysler áll 83.865 darabbal, míg Ford 83.695 darabot, a General Motors pedig 74.663 darabot gyártott.



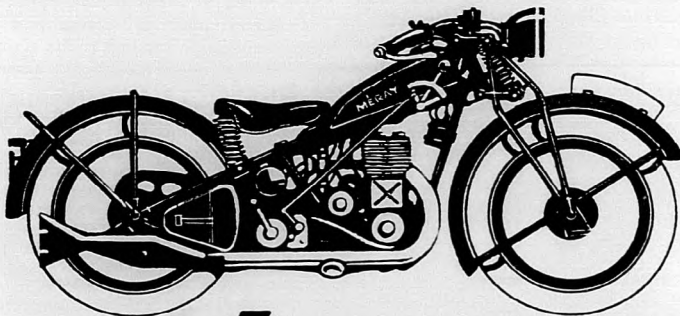
VÉGTELEN ORSZAGUTAKON . . .
Az Air France repülőhajója a végtelen óceánok fölött gyorsan szállítja a postát Délamerikába, Afrikába és a távol Keletre . . .



Amerikában hatalmas autópálya sztrájk kitöréséről tudtunk. Az okok? Amíg 1929-ben valamely munká elvezésén az USA autópálya 250 embert foglalkoztatott, addig az agráncionalizált autópálya ma ugyanezt a munkát 14 emberrel végezteti el! A „Komité Henderson” kezéből kiküldött szakbizottság megállapítása szerint a ma megkívánt munkatempót egészségi okokból csak 40 éven aluli munkások képesek betartani. A kedvezőtlen viszonyokat okozza az a körülmény, hogy az USA autóiparukájának 88 százalékát három gyár: Ford, General Motors és Chrysler állítja elő.

A nemzetközi repülőliga ezidei internacionális troféját a következőknek ítélték. Repülő: Scott, a London-Melbourne győztes, hölgyrepülő: Helene Boucher; léghajós: Lehmann kapitány, a Graf Zeppelin parancsnoka. Kiostásra került még 16 nemzeti díj, melyeket többek között a német vitorlázó repülő Dittmar, az ausztráliai távrepülő Kingsford Smith, az olasz sebességi világrekorder Agello, az Európa körrepülés győztes lengyel Bajan és a svájci Swissair légitársasági vállalat kitűnő műszaki igazgatója az afrikai repüléseiről ismert Walter Mittelholzer nyertek el.

A június 23-án lefutásra kerülő Francia auto GP-re beérkeztek a várva-várt német nevezések. Mercedes-Benz három kocsival nevezett, melyeket Caracciola, Branchini és Fagioli fognak vezetni. Az Auto Union szintén három kocsit állít starthoz Monthleryben. Stuck és Varzi lesznek az élharcosok, míg a harmadik kocii volánját Leiminger, Pietsch vagy a talvaly még motorkerékpár versenyző Rosemeyer kezére bízzák.



MÉRAY

MUNKÁBA · MENNI
TÖBBET · · · PIHENNI
OKOSNAK · · · LENNI
MÉRAYT · · · VENNI

**MÉRAY MOTORKERÉKPÁRGYÁR R.-T.
BUDAPEST**

TELEFON: *98-8-88

V., ZÁPOLYA-UTCA 15

CELLAETERN

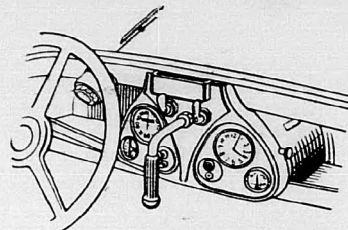
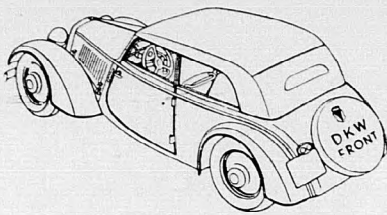
a luxus autó szóró-
lakkja tükörfényes,
igen tartós, olcsó
gyártja

Krayer

lakk- és festékgyár

Budapest,
V., Váci-ut 34

Mit kíván a kocsijától a nagyigényű autótvasárló?



Vegyünk egy kis fáradságot és vizsgáljuk közelebbről, milyen kívánásaink vannak attól a kocsitól, melyet szívesen mondanánk a magunkénak. Ha listába szedjük a nagyigényű autótulajdonos követelményeit, úgy ez a lista a következőképpen fest:

1. Milyen legyen külsőleg a kocsi?

— elegáns legyen és csinos, szép és modern vonalvezetésű. A mellett legyen akkora, hogy megállja helyét a nagy kocsik között is.

2. Milyen legyen a kocsi belseje?

— kényelmes legyen, tág férőhelyekkel nemcsak a vezető, hanem az utasok számára is, hogy hosszabb túra után se szálljunk ki belőle nyüzöztan és összetörve. Amellett természetesen legyen bőséges hely a podgyász részére is.

3. Milyenek legyenek a kocsi tulajdonságai az országon?

— legyen lehetőleg gyors és élénk, könnyen kezelhető, engedelmes, megbízható. Legyen jó hegymászó és stabil a fordulókban.

4. Mit szabad fogyasztania a kocsinak?

— lehetőleg keveset, semmiesetre se többet 10 liter üzemanyagnál 100 km-re. Javításra ritkán szoruljon és a javítási költségek legyenek alacsonyak.

5. Mennyi gondozásra legyen szüksége a kocsinak?

— az idő pénz, a ma embere ki akarja használni minden percét. Ennek megfelelően a kocsi minél kevesebb gondozást igényeljen.

6. Mennyibe szabad kerülnie a kocsinak?

— a válasz egyszerű! — Minél kevesebbe!!!

Hogyan teljesülnek ezek a kívánások?

1. Ha elsuhanni látja a sok DKW egyikét —

— azonnal feltűnik a vonalvezetés eleganciája, a karosszéria izléses és szép kivitele. DKW kocsiára akkor is büszke az autós, ha a Duna-palota vagy a Gellért-szálló parkhelyére áll be a külföldi rendszámú tízezerdolláros autómágnások közé.

2. Négy személy kényelmesen ellér —

— és úgy ülnek a kocsiba, mintha klubfotelben sziesztáznának. Hosszú túra, egésznapos út után is olyan frissen száll ki a DKW utasa, mint amilyen frissen beszállt. Nem kell csuklógyakorlatolni, nem kell nyújtózkodni.

hiányzik a kiskocsiutasok körében oly megszokott zsábás érzés. És nem kell takarékoskodni a podgyással, mert a csukott esomagférőhelyben minden esomagolási „kényszer-racionalizálás” nélkül is elfér minden.

3. Halvas vagy ennél is magasabb átlagot —

— hosszú túrán és rossz úton is könnyű tartani a DKW-val, amellyel a vezető abszolút biztonsági érzésnek örvendhet. Veszedelem nélkül siklik át a DKW a fordulók nagy tempóban is, legyőzzük a hegyeket, vígan siklunk meredek kapaszkodók azzal az érzéssel, mintha csak valami hatalmas nagykocsi kormányánál ülünk.

4. 100 km-re mindössze 6-7 l. üzemanyagot —

— fogyaszt a DKW, természetesen teljes terhelés mellett. Ezzel a takarékságával egyedülálló pozíciót foglal el, hiszen a mai üzemanyagárakat figyelembe véve ez azt jelenti, hogy egy személy üzemanyagköltsége 100 kilométerre alig 47 fillér.

5. Nyugodtan állhat a DKW a szabadban —

— esőben, szélben és fagyban, anélkül, hogy ez meglátszana rajta. Annnyira igénytelen és ellenálló a DKW karosszéria.

Miért épít be kétütemű motort? Miért alkalmaz elsőkerék meghajtást? — az Autó Union DKW gyár?

Nem kell autotechnikusnak lenni ahhoz, hogy megértjük a kétütemű motor nagy előnyeit és lehetőségeit a kiskocsi építésnél. A kétütemű motor előnyei annyira kézenfekvők, hogy akinek valaha is volt kétütemű motorral szerelt autója önkéntelenül profétájává válik ennek a konstrukciónak.

A kétütemű és négyütemű motor közötti különbség az, hogy amíg a négyüteműnél a friss és elégett gáz be- és kibocsátása szelepekkel történik, addig a kétüteműnél csatornák végzik el ezt a munkát. A négyütemű motornál hengerenként több mint 20 mozgó és kopásnak kitett, mechanikai zörejeket keltő alkatrészt találunk — szelepeket, rugókat, himbákat, nyomórúdákat, vezérműbüttyöket, fogaskerekeket stb. — a kétüteműben hengerenként összesen három alkatrész van: a dugattyú, a hajtókar és a forgattyú. A kétütemű motor egész felépítése tehát egyszerű és csendű.

Amíg a négyütemű motor egy-egy hengere csak minden két teljes főtengelyfordulatra ad egy munkaütemet, addig a kétüteműnél minden egyes fordulatra esik munkaütem, innen a simább üzem és a nagyobb teljesítmény! Jobb hegymászóképesség, simább üzem lassú fordulatszámánál, egyenletesebb pörgés: mind kétütemű specialitás. Teljesítmény karakterisztika szempontjából a kéthengeres kétütemű azonos a négyhengeres négyüteművel!

Érthetetlen módon elterjedt az a tévhit, hogy a kétütemű motor nagyobb fordulatszámmal dolgozik, mint a négyütemű és ennek következtében igénybevétele nagyobb. Ez a nézet teljesen hamis. A DKW kétütemű motor fordulatszámja semmivel sem magasabb, sőt alacsonyabb, mint a szabványos négyütemű kiskocsi motorjának fordulatszámja. A nem szakembert ugyan tévedésbe ejti a szaporább kipuffogás, ami azonban nem nagyobb fordulatszámra vall, hanem arra, hogy azonos fordulatszám mellett a kétütemű motorban kétszer annyi a munkaütem, tehát robbanás, mint a négyüteműnél, ami azonban korántsem jelent nagyobb igénybevételt.

Ha a kétütemű motor lényegesen nagyobb teljesítmé-

nyénél fogva szinte kívánkozik a kiskocsiba, takarékos fogyasztása — melyet a Schnürle-féle szabadalmazott ellenőblítéses rendszer biztosít — ideális kiskocsi motorrá avatja.

A DKW ellenőblítéses kétütemű motor nemcsak megépítésében, hanem kezelésében és karbantartásában is igénytelen. Nem kell szelepet állítani és becsiszolni, ismeretlen, a fáradt, törött szelepgugró, a beégett, rosszul záró szelep — ami bizony négyütemű motornál nem tartozik a ritkaságok közé. Csak éppen be kell tartani az egyszerű kezelési utasításokat és a DKW motor modern *rabzolga-ként, félmarék riaszen élő gyorslábú és járhadhatatlan kínai kuli módjára szolgálja gazdáját.*

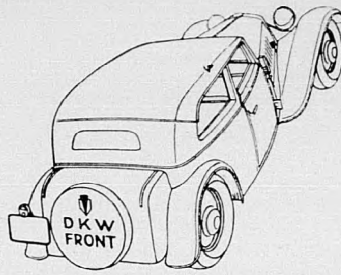
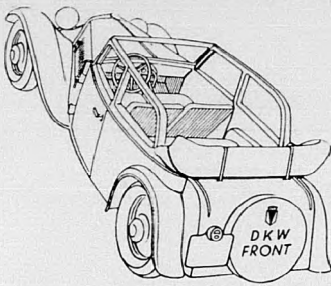
Az elsőkerék-hajtás előharcosa a DKW gyár volt, elsőnek ismerte fel a frontmeghajtás óriási előnyeit és műszaki elgondolását olyan szerencsésen oldotta meg, hogy elsőkerék-meghajtása egyedülálló és utolérhetetlen. Mik az elsőkerék-hajtás előnyei?

a) Feleslegessé válik a súlyos, rezgéstkeltő, munkát emésztő, kopásnak kitett kardántengely, a motor közvetlenül a meghajtott első kerekek mögött van elhelyezve a sebességváltóval és differenciállal együtt — egyetlen blokkban.

b) A kocsi férőhelye tágasabb, a vezető és utasai kényelmesebben ülnek, jobban lehet kikapcsolni a rendelkezésre álló helyet. A kocsi súlypontja alacsonyabb, ami jobb országúti „fekvést” és fokozott stabilitást eredményez.

c) A kocsi jobban fekszik közben, kormányzása könnyebb, nagy tempóban is biztosan vehetjük az éles fordulókat. A nedves és sikos utak réme megszűnik, a meghajtott első kerekek sziklaszilárdan tapadnak a legszikósabb aszfalton is, ami fokozott átlagtartást és lényegesen nagyobb utazási sebességet jelent. Ismeretlen a hátsókerék-hajtásos kocsinál oly kellemetlen tünet: a faralás, sikos úton hirtelen gázadaskor nem áll keresztbe a kocsi, sáros mezei úton sem kell tartani attól, hogy a lattyakban túlbörgő hátsó kerekek hirtelen irányváltozást idéznek elő: mint azt a hátsókerék-hajtású kocsinál tapasztalhatjuk.

Megértjük már, hogy miért előharcosa a DKW a kétütemű motornak és az elsőkerék-hajtásnak?



6. A DKW ára a legmeglepőbb —

— el sem hinnék, hogy a komplett felszerelésű csukott négyüléses modell ára alatta van a 4000 pengőnek, pontosan 3980 pengő. Teljesítményre és külső szempontjából a DKW sokkal többet „mutat” az áránál, mely a gyár hatalmas produkciójának megfelelően ilyen meglepően olcsó.

Hogyan lehetséges mindez?

1. A szép vonalvezetés és elegancia —

— tipikus DKW sajátság! A DKW előharcosa volt az elegáns, hosszú vonalnak, ennek köszönhető előnyös külseje. A DKW alváz és karosszéria egészen új nyomokon haladva készül, enélkül lehetetlenség lett volna megteremteni a tipikus Auto-Union „vonalat”.

2. Keréktáv 2,60 m, nyomtáv 1,1—1,22 m. —

— ez jellemzi a DKW-t. A hosszú alváz nemcsak stabilitást, hanem nagy kényelmet, tágas férőhelyet is biztosít. A speciális DKW motorelhelyezés teite lehetővé, hogy a rendelkezésre álló he-

lyet teljes egészében az utasok kényelmes elhelyezésére fordíthatták.

3. Kétütemű motor, elsőkerékajtás és függetlenül rugózott kerekek —

— ez a titka a DKW kocsik közmondásos sebességének és megbízhatóságának. A kétütemű, ellenőblítésű motor túlerőltetés nélkül, mérsékelt fordulatszám mellett is nagyobb teljesítményt nyújt az azonos hengerűrtartalmú négyüteműnél, innen a DKW nagyszerű hegyászóképessége és tekintélyes csússsebessége. Az elsőkerékajtásnak — melyet mai modern formájában a DKW teremtett meg és melyet csak utánozni tudnak, másolni nem — és az egymástól függetlenül kirugózott, lengőtengelyes kereknek köszönhetjük a nagyszerű országúti „fekvést” és eddig csak sportkocsiknál tapasztalt stabilitást.

4. A DKW kétütemű motor robusztus, egyszerű és megbízható —

— hengerenként csak három mozgó rész, a négyütemű hengerenkénti 20 mozgó alkatrészével szemben! Innen a közmondásos üzembiztonság és egyszer-

rűség és az 50.000 km-es motorgarancia lehetősége. Amellett javítás esetén aránytalanul kevesebb alkatrésze van szükség: nem kapunk háromoldalas számlát. A 20 effektív lóerőt teljesítő DKW motor az ellenőblítéses Schnürle-rendszer alapján működik, az eredmény: minimális üzemanyagfogyasztás.

5. A DKW speciális karosszériájának előnyei —

— A DKW karosszéria könnyű, nem csikorog és nem ropog, hála a speciális anyagnak és megmunkálásnak. A könnyű karosszéria alacsony súlypontot tesz lehetségessé, fokozza a stabilitást és fordulóban hiányzik a nehéz fémkarosszériáknál megszokott „hullámvasút” vagy „kényszerleszállás” kellemetlen érzése. A DKW karosszériák minimális karbantartást igényelnek és hosszú idő után is olyan, mint új korukban.

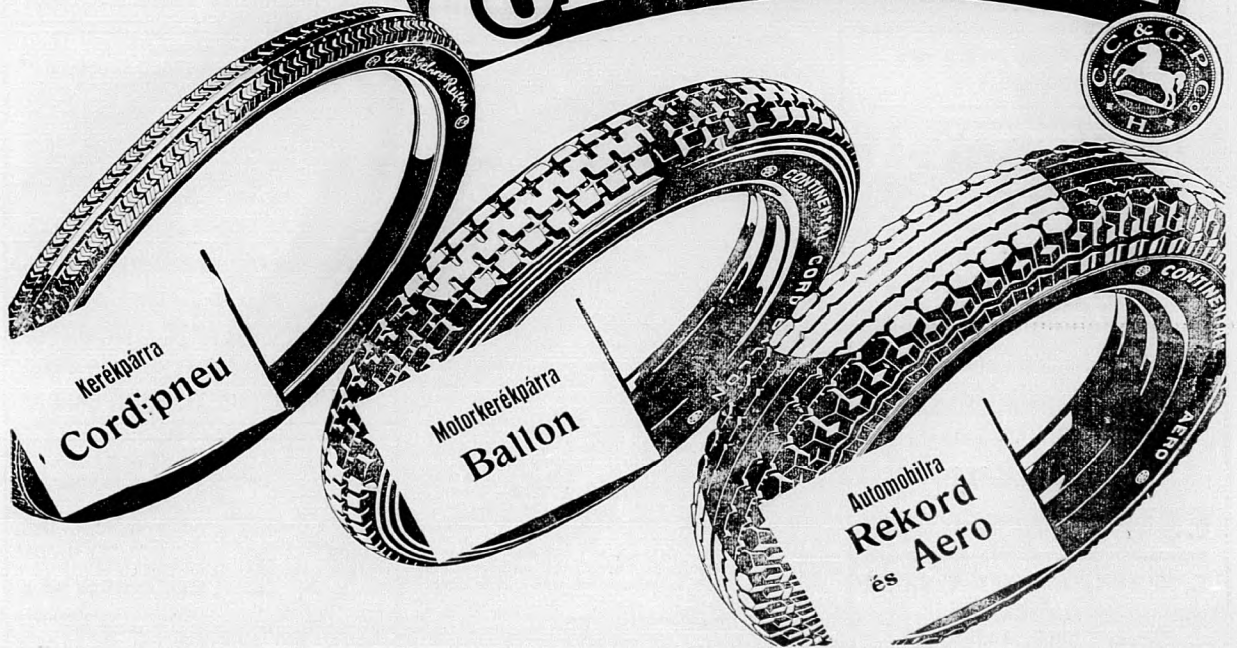
6. Az alacsony ár —

— a tipikusan speciális DKW konstrukciónak és az Auto-Union által termelt hatalmas szériának köszönhető. Hat gyár együttműködése, az Auto-Union rendelkezésre álló üzemek és műhelyek hatalmas sora, a német alapossággal keresztülvitt és eddig nem remélt tökéletességre fejlesztett gyártási racionalizálás — erre vall a 4000 pengő alatt mozgó ár.

A nagyigényű vásárló kocsija tehát: DKW!

Minden járműhöz

Continental



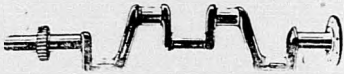
Continental Gummláru és Kereskedelmi K. I. t. Budapest, V., Balaton ucca 2. — Telefon: 22-0-42

HUSZÁR GYÖRGY

Autó-motorkerékpár alkatrészek és lánc-techni-a szaküzlet VI., JÓKAI-UCCA 1.
(Aradi-ucca sarok) Telefon : 24-4-11.

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

Autó- és szántómotor
Főtengelyek és hengercsiszolások
és minden e szakmába vágó alkatrész készítése
DEDICS TESTVÉREK
Thék Endre utca 15 Telefon:
30-3-45



Motorkerékpár kisautó csónakmotor
K. BAUER TIBOR GYÖZŐ

B.S.A. - Super X.-
alkatrészek, speciális javítóműhely.
VI., Izabella-u. 98. Telefon: 20-9-12.

Révész és Huszár
VI., Jókai tér 7. Telefon: 18-9-54.
DUREX dugattyúk egvedárusítása.

Dugattyúgyűrűk, nyers- és kész motorszzelepek, fogaskerekek, dugattyúcsapok, tömitések, Wippermann és Morse motorkerékpárláncok.

ÉN is } tudja, hogy a GRÄTZER
TE is } chromozásnak nincsen
Ö is } párja.
GRÄTZER FÜLÖP
chromozó, nikkellező vállalata
DESSEWFY-UTCA 26. a.
TELEFON: 20-3-47.

MOTOROLA
LARDOLINE
RICIT

Igényének legmegfelelőbb
használt motorkerékpárt

megtalálja CSILLAG motorszalonn

óriási raktárán

CSILLAG motorszalonn

V., SZABADSÁG-TÉR 7. SZÁM

Telefon: 28-0-25.

Nemzeti Bankkal szemben

Rekordhullás az Eilen-riédén

Hetvenezer néző előtt futották le az 5 kilométeres hannoveri cirkuiten az Eilen-riéde versenyt, a szezon első sebességi versenyét, melyen az összes rekordok megdőltek. A 250-es kategóriában az Auto Union Geiss-Klein-Winkler összeállítású DKW-triója diadalmaszkodott 100 km-en felüli átlaggal. Geiss sikerét fokozza a körülmény, hogy két perc idővesztéséget szenvedett. A 350-es kategóriában az NSU menők uralták a helyzetet, aminek megfelelően az angol Mellors (NSU) nyerte a versenyt 108 km-es átlaggal, AJS menő honfitársa Smith előtt, míg német márkatársai Steinbach, majd Mellmann vezető helyen kényszerültek a verseny feladására. Pokoli küzdelemben folyt le az 500-as gépek versenye. Tíz körön át Ley (DKW) nyargalt az élen, kiállása után márkatársa, Mannsfeld vette át a kommandót és a célban 115.6 km-es átlaggal másodpercekkel sikerült megelőznie az ugyancsak DKW menő „Toni” Bauhofert, akit viszont 5 mp-el később Mellmann (NSU) követett. Az oldalkocsis kategóriában Kahrmann (600 DKW) 101.4 km-es átlaggal hatalmas küzdelem után győzött az NSU menők Schneider és Schuhmann előtt, míg a nagy kategória 100.2 km-es átlaggal Erlenbruch (Imperial Jap) zsákmánya lett. A Husquarna menő svédek Gählich (250) és Strömberg (350) igen jól fektüdtek, sajnos motordefektusaik miatt nem tudták befejezni az öldöklő iramú versenyeket. Az összes győztes Bosch gyertyát használt.

APRÓHIRDETÉSEK

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

Ezerkét százas patentkeretű Harley-Davidson kifogastalan állapotban eladó. Cim megtudható a kiadóhivatalban.

Kilométerszámlálók, sebességmérők, autómérők, autószenyelvegek, stopperórák szakszerű javítása. Schwarz Testvérek, Podmaniczky-utca 59. Telefon: 29-6-24

Karosszériákat mindenféle kivitelben. Átalakítások nyitottról csukottra. Autófényezés, autóbélelések. Karambolós autók javítása. Használt karosszériák eladók. Boross, Tavaszmező-utca 6.

Használt 250 Puchok, 500 oldalkocsis Sunbeam, használt Puch alkatrészek olcsón. Pajor, Jókai-u. 28

Koppányi használt gépei értékesebbek, mint máshol az újak. Dessewffy-u. 47.

Kisautóért cserélünk tizembiztos, általunk javított 750-es OEC. Jap motorkerékpárt világitással. Klementz, Közraktár-u. 24. Telefon: 84-27.

Több 250-es Puch motorkerékpárok, valamint más használt motorkerékpárok a vevőtől átvett áron kaphatók Urbaach, Hunyadi-tér 12.

500-, 750-, 1000-, 1200-as Harleyok minden árban, szőlő és oldalkocsis különféle típusú motorkerékpárok nagy választékban. Harley, DKW., D. Rad, JAP és más motorkerékpárhengerek, motor és sebességváltók, mágnesek, dinamók, stb. kiárusítása filléres áron. Reichfeld, Rózsá-u. 97-a.

250-es DKW. kompresszoros eladó, Kiss Laci Keeskemét.

250 kem Puch jó állapotban komplett 4 volt 8 watt Bosch világitással, pótülés, lábtartó 500 P. Megtekinthető Budapest, Lehel-út 25.

Megtalálja nálam az Önnek legjobban megfelelő olajat, Koppenstein, Hajós-u. 16-18.

Magyilóval
sem talá jobb
KRÓMOZÓT, NIKKELFÉZÓT, mint
NEMES EDE, Budapest, VI., Nagymező-u. 45
Telefon: 189-80.

Indian Motorcycles
magyarországi vezérképvisellete
ifj. SEIFRIED HUGÓ
Budapest, VI., Forgách ucca 10-14.
Telefon: 91-3-24, 92-9-92.
Gyári alkatrészek. Javitóüzem.

MAKELLI
LUCAS vezérképviselate és

service állomás, eredeti elektromos alkatrészek kizárólagos eladása. Javitunk bármely gyártmányu és rendszerő autőelektromos világitás-és gyujtásberendezést **garanciával**

TÓTH ÉS STERN
autőelektromos világitás- és gyujtásberendezések preciziös üzeme
Budapest, VI., Lehel-u. 10/a. Tel. 903-73

Lepje meg magát
HUSVÉTRA
egy pár **Ottenreiter**
KESZTYÜ-vel
Ottenreiter, Petőfi Sándor u.3. (udv.)

Automobilrugók és spirálrugók gyártása és javítása. Kész rugók raktára.
BÁN LÁSZLÓ
VII., VÁG UTCA 1. TELEFON: 91-1-21

KOZMA ENDRE-féle
500-as Rudge ELADÓ
Prima állapotban,
kedvező fizetési feltételekkel
ARÉNA-UT 61. TELEFON: 988-20

Elhagyta a menyasszonya?
Rázós kényelmetlen pótnyergétszerélje ki azonnal egy ilyenre
Kapható:
WILLKÁN M I.
autó és motórtechnikai szaküzlet
Liszt Ferenc-tér 6
Telefon: 2-51-56, 11-1-37.

Pintacuda (Alfa-Romeo) rekord- idővel Mille Miglia győztes!

Nyolcvannégy sportkocsi állott Bresciában az 1000 mérföldes verseny startjához. A németek távolmaradtak, de távolmaradt maga a Scuderia Ferrari is úgy, hogy a versenyt legtöbbször az Auto Unionnál szabadságot Varzi (Maserati) zsákmányának tekintették, aki tavaly 114.307 km-es rekordidővel nyerte Alfa Romeo-jával a monstre versenyt. Start után Tadini (Alfa Romeo) ugrik az élre, Varzi és Pintacuda 250 km-ig a sarkában vágatnak, de Florenzában már megváltozik a helyzet: *Pintacuda Alfája kerül az élre, míg Tadini és Varzi leszakadnak sőt utóbbi San Cassianonál, tankhelyén vissza is lép a küzdelemtől.* Az élvonalas Pintacuda előnye egyre növekszik, az „örök várost” 17 perces előnnyel éri el Tadini előtt. Most már nem is forszírozza tovább az iramot, ellenfelei ügyis lassulnak és 114.753 km-es rekordátlaggal biztos győztesként fut be a bresciai célba 40 perccel előzve meg Tadinit. Pompás versenyt nyert az 1100-as csoportban a Maserati vezető Bianco-Bertochi pár 106.137 km-es átlaggal, de sok elismerést aratott az abszolút osztályozás nyolcadik helyét elfoglaló csukott Alfa Romeo limousine is, melyet a Cortese-Severi pár 104 km-es átlaggal vitt célba. Ime az első helyezettek:

1. Pintacuda—Della Stufa (3.0 l. Alfa Romeo) 14:04:47 mp. Átlag 114.735 km. Rekord! 2. Tadini—Chiara (2.6 l. Alfa Romeo) 14:46:38 mp., 169.3 km., 3. Battaglia—Tuffanelli (2.3 l. Alfa Romeo) 15:01:08 mp., 107.2 km., H. Ruesch—Guatta (2.3 l. Alfa Romeo) 15:05:59 mp. 107 km.

Aktuális strófalák

Szegény Grand Prix megszületne,

Akad elég bába,

Sajnos, nincsen se jó helye,

Se ideje rája.

Pedig némely sportvezérnek

Van akkora szája...

Elérne bent könnyűszerrel

Egy jó Grand Prix pálya.

Van már megint újrendelet,

Vizgára kell menni,

Kicsit féket blokkolni,

S a „gubát” letenni.

Mért e vuzli, herce-hurca...

Mely vág vérbe-húsba?...

Akinek e sok cirksuz kell:

Menjen tán a „Busch”-ba.

„— akiba —”

Rejtvénypályázatunk eredménye

Nagy sikerrel zárult az utolsó hibakeresési versenyünk úgy, hogy szerkesztőségünk elhatározta ennek az új és hasznos szórakozásnak rendszeresítését. Mostani számunk egyik hírtetésének egy szavába ékeltünk be egy „n” betűt, miáltal a szó értelme megváltozott. A helyes megfejtők között értékes ajándékutványt sorsolunk ki.

A március 15-i számban az 53-ik oldalon levő Securo hirdetésben a láncokerek szövege volt a „g”-letti eldugva. Nyolcvanhárman fejtették meg helyesen. Ezek közül ingyen hengerlurást kaptak a Securo cégtől: Dezső Sándor tüzoltóőparancsnok, G. Imre Lajos m. kir. rendőrkapitány, vitéz Zaeszkó Zoltán városi számvédező. További 15 megfejtő munkarendelés esetén 20 százalékos engedményben részesül. Városi Ferenc, Noll József, Demartók Béla, Bene Ferenc, dr. Kunzer Béla, Wimmer Imre, Tamás Zoltán, Belovai József, Kreitl Béla, Szele I. és E., Kapos György, Fagyas Géza, Paldauf István, Bock István, Szerdahelyi Sprég István, dr. tansági Fekete Aladár.

Campbell kapitány, aki a minap 445.593 km-es abszolút sebességi autóvilágrekordot állított fel, most ünnepelte 50-ik születésnapját és egyben autóversenyzői karrierje 25 éves jubileumát.

Nem mindennapos incidens akadályozta meg az I. Német Ballon-bajnokság megrendezését. A start előtt keletkezett vihar lehetetlenné tette a verseny megrendezését. A feltöltött ballonok kieresztése közben négy ballont a tartólegénység kezeiből kiragadott az orkán, sőt az egyik ballon a tartólegénység egyik tagját is magával ragadta, aki a földre vízszaluzanva halálra zúta magát.

Stout a jeles amerikai autómérnök „Scarab” márkajelzéssel farnokos áramvonalautót hozott piacra az Újvilágban. A kocsi nyolchengeres V motorral és elmozdítható esőfotelekkel van felszerelve. Asztalt is találunk a különös járműben, sőt a jobb oldalában elhelyezett kánpén még aludni is lehet. A normális nyomtávú, felette tágas kocsiban csak a vezetőülész fix.

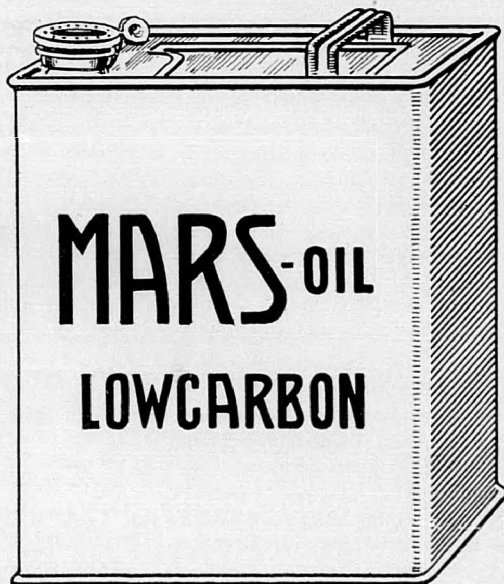
A MOTOROK LELKE

SZÉN, KOROM ÉS ÜLEDÉKMENTES!

VEZÉRKÉPVISELET:

Ghillány Miklós

II., CORVIN-TÉR 5. (FŐ-U.) TEL.: 57-0-16



A kétdugattyús kétütemű rendszer bizonyítványa

A kétütemű motornak vannak rendíthetetlen hívei, de vannak érvek nélkül hangoskodó elenségei is. Az utóbbiak zöme természetesen azok soraiból rekrutálódik, akiknek még nem volt dolguk kétütemű motorral és így alkalmuk sem volt megismerni azokat a felbecsülhetetlen előnyöket, amelyek a valóban szakértő közönség szemében a tökéletesített kétütemű motort a négyüteművel nemcsak egyensúlyba, de sok esetben azok elé is helyezik. A kétütemű konstrukciónak az utolsó évtizedben tapasztalt óriási előretörésében fontos lépést jelentett a Puch-gyár által kezdeményezett és kifejlesztett kétdugattyús rendszer megjelenése, mely rendszermentes a kétütemű motorral szemben felhozott hátrányoktól, ugyanakkor pedig maradéktalanul képviseli a négyütemű motor előnyeit és kiküszöböli annak szerkezeti komplikáltságból eredő súlyos hátrányait.

A minap került a kezünkbe a bécsi „Das Motorrad“ egyik műszaki vizsgálata, melynek keretében a közismert osztrák motor-autoritás E. Schida szakszerű vizsgálat eredményeképpen kimutatja, hogy a Puch gyár teljesen szériászerű 250 km-es S-4 modellje minden tekintetben igazolja a kétütemű motor híveit, hiszen a vele összehasonlított felülvezérelt angol masinák képességeit a vizsgálat egész frontján felülmulta, annak ellenére, hogy árban olcsóbb, konstrukcióban és kezelésben egyszerűbb, a motorkerékpárnál oly fontos igénytelenségében pedig messze vezet négyütemű versenytársaival szemben.

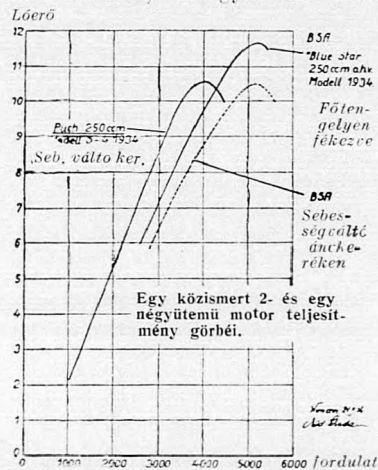
Schida az említett összehasonlítás eredményeit a következőkben foglalja össze.

A teljesítmény

Amikor az S-4 típusú 250-es Puch masinát valamelyik angol négyütemű géppel összehasonlítjuk úgy azt, vagy a katalógus adatok alapján végezzük el, vagy pedig magunknak kell a vonatkozó méréseket, fékpáprobákat elvégeznünk. Az első esetben számolnunk kell azzal, hogy a katalógusok adatai rendszeresen kissé túlzottak, a megadott teljesítmények magasabbak a valóságnál. Le kell szögeznünk, nem rosszakaratú túlzásokról van itt szó, mindazonáltal az ilyen adatok mindig kellő óvatossággal kezelendők, amint-

hogy legtöbbször különösképpen jól sikerült motorokra vonatkoznak, de aligha jelentik a teljes-széria teljesítményátlagát. Eppen ezért mindkét motor katalógusadatok alapján történő összehasonlítása sem tökéletes, mert bekövetkezhetik az, hogy az egyik gyár speciálisan tuningolt motorjának teljesítményét adja meg katalógusában, míg a másik gyár megelégszik egy a szériában igen jól sikerült motor teljesítményével.

Két szériagép teljesítménygörbéje fekszik előttünk. A 250-es S-4 Puch teljesítményét a sebességváltó láncokereken fékeztek, az ugyancsak 250-es



Hasonlítsuk össze a Puch S. 4. teljesítmény görbéjét a 250-es ohv. BSA fékgörbéjével, mely a sebességváltó láncokerekre viszonyítva a Puchal közel azonos eredményt ad. Amíg azonban a Puch már 4000 fordulatonál eléri csúcs teljesítményét, addig a BSA. 5.200-ra kell felporógnom, hogy azonos teljesítményt adjon.

ohv. „Blue Star“ BSA teljesítményét viszont a főtengelyről. Feltétlen figyelembe kell vennünk ezt a tényt, hiszen köztudomású, hogy a sebességváltó láncokereknél legfeljebb 90%-os határfokkal számolhatunk, ami azt jelenti, hogy a főtengelyről fékezett BSA teljesítményét a sebességváltó láncokereken mérhető teljesítményhez viszonyítva, legfeljebb 90%-ának vehetjük, amint azt az 1. ábrán pontozott vonallal ki is jelöltük. E szerint a BSA 10.55 lóerőjével szemben a Puch S-4 10.6 HP-t reprezentál, vagyis a két gépet csúcs teljesítmény szempontjából egyenrangúaknak tekinthetjük. Mint látjuk, a kétütemű kétdugattyús motor meghaladja ohv. versenytársa teljesítményét.

A kétkedőket is meggyőzzük! A fékpadi teljesítmények alapján összehasonlított gépeket azonos körülmények közötti sebességi próbáknak is aláve-

tették, különös figyelmet szentelve annak, hogy a motorok legkedvezőbb üzemi hőmérsékleten abszolválják a próbatutamatokat. Két angol ohv. masina a következő sebességeket érte el:

Ariel 250 kem., ohv.,	
használt	95 km/óra
Royal Enfield 250 kem., ohv., gyárilag tuningolva, jól bejárattott, új állapotban, 1934-es modell	92 km/óra

Puch S-4 gépek

Szériagép mágnesgyújtással	101 km/óra
Puch SL33, az S-4 modellel azonos motorral, használt	100 km/óra
20.000 km-t futott S-4 típus, jó állapotban	97 km/óra
5000 km-t futott S-4 típus, gyenge állapotban	95 km/óra

Mint láthatjuk, ezek az adatok is megerősítik a teljesítménygrafikonból leszárt tanulságot: a Puch S-4 típus legalább is egyenrangú a felülvezérelt gépekkel! A kétdugattyús kétütemű rendszer a szériában gyártott négyütemű sportgépeknek úgy teljesítmény, mint sebesség szempontjából legalább is egyenrangú riválisa.

A Puch S-4 elsorangú utazási sajátosságainak megvilágítására álljon a mellékelt táblázat, melynek adatait egy vezetővel együtt 200 kg súlyú kedvező üzemi hőmérsékleten futó S-4 modell szolgáltatja.

Emelkedés %	I. fokoz.	II. fokoz.	III. fokoz.	IV. fokoz.
40	25			
35	27			
30	29			
24	32			
23		39		
20		45		
15		52		
13		54	54	
10			65	
5			78	76
1				96
0				100
Lejtő				
1				103
4				110

Schida kísérletei során még tovább ment. A fékpadi mérések adatainak ellenőrzésére vízmértekkel (lejtmérő) és mérőléccel felszerelve kivonult a stájerországi Seebergre, melynek legmerevekebb szakasza Mariazell felől megközelítve, közel a csúshoz a balkézre fekvő kőbánya mellett van. Kerek 22% itt az emelkedés! A táblázat értelmében és a fékpadi mérések eredményei alapján, a Puch S-4 hegymászóképessége második sebességi fokozattal 23%-a. A gépnek tehát második sebességgel kell legyűrnie az emelkedést! A masina nyergében a népszerű Mar-

tinakkal beigazolta az adatok helyességét. És itt érdekes megfigyelésre nyílt alkalom. Megállapítást nyert, hogy a megerőltető üzem ellenére a motor-sebesség csökkenése nyilván az emelkedő okozta csekélyebb hűtés miatt, kisebb volt, mint az ütemelkedés 1 százaléka-ra eső sebességesökkenés. Ez a megfigyelés a Puch-gépek kedvező hűtési viszonyainak ékes dokumentuma. Pompás eredménnyel járt a Katschberg-i próba is: a 28%-os emelkedésen 30 km-es átlagot ért el Martinak. A síkon is beigazolódtak a Puch fékpadi adatok: Martinak könnyedén rádőlvé gépe tartányára knapp kifutotta a 100 km-t!

Tanulság: a Puch S-4 hegymászó-képessége igazolja a katalógusban közölt fékpadi adatokat és minden igényt kielégíti!

Hogy viselkedik a gép tartós, megerőltető üzemben? Erre nézve talán a legmegbízhatóbb adatokkal a tavalyi osztrák Alpenfahrt szolgálhat, melyen Martinak szétszedett állapotban kontrollált, teljesen szériagépen startolt, az egyetlen változtatást az akkumulátorgyújtás helyébe szerelt mágnesgyújtás és a nagyobb főfűvőka jelentette. Köztudomású azonban, hogy az akkumulátorgyújtás távolról sem csökkenti a motor teljesítményét, a nagyobb fűvőka is csak a motor fáradhatatlanságát fokozza. Ez a masina az Alpenfahrt előtt 98 km-es, tehát teljesen szériagéphez illő maximális sebességet ért el, míg a verseny után főleg az elormozódott csatornanyílások folytán sebessége 90 km-re csökkent. Ezt a gépet Martinak 1600 km-es megerőltető alpesi út után az összes elindult, tehát nagyobb hengerűrtartalmú szólós és oldalkocsis gépek előtt elsőnek vitte célba és bizony az 500-as ohv. gépeknek is meg kellett hajolniuk ez előtt a teljesítmény előtt, mely 59 km-es szenzációs átlagsebességet jelentett. Hatalmas teljesítmény, melyből a Puch-gépek olajozása is dicsegetes módon vette ki a részét! Pedig Martinak motorjáról csupán a normális Puch-olajozás gondoskodott, a léghűtéses gépekre oly nagy feladat megoldását jelentő alpesi hágók sorozatán...

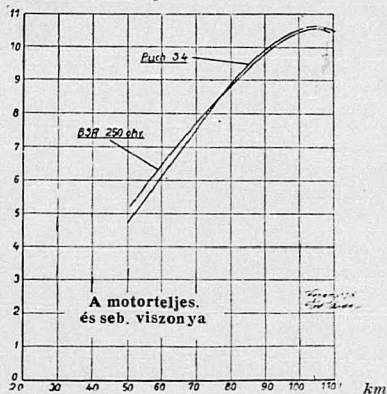
És nemde érdekes, hogy az abszolút győztes Martinak 250-es Puch gépe mellett az elsőnek befutó 500-as szólógép szintén Puch volt, de ugyancsak 500-as Puch volt az első oldalkocsis befutó is... Mindmegannyi léghűtéses kétütemű! Bocsássanak meg érte a drága királytengelyes, felülvezérelt négyütemű kollegák...

És talán éppen itt lesz helyénvaló idézni a német szakíró Ostwaldnak a drezdai „Deutsche Motorzeitschrift“-be írt sorait: „Ha elgondoljuk azt, hogy a mai magas fordulatszámú négyütemű motoroknál az izzó szelepeknek másod-

percek ezredrészei alatt kell nyitniuk és zárniuk, akkor bontakozik ki teljes valójában a modern kétütemű motorok üzemi fölénye, hiszen ezeknél a gázbeömlést fix csatornák szabályozzák...”

Sokan hátrányául hozzák fel a kétütemű motorokkal szemben azok keverék-olajozását. Nem szabad elfelednünk azonban, hogy a Puch-gépek már régóta külön adagolt olajozással készülnek és e téren első között jártak a kétütemű konstrukciói tökéletesítésében.

Lóerő a sebességváltó lánckeréken.



A Puch és BSA közötti fordulatszám különbséget áttételezéssel egyenlítik ki amint azt a teljesítménynek a sebességhez való viszonyát kifejező görbe feltünteti.

Az olajozásra vonatkozólag még egy fontos megfigyelést tettek a kísérletező Schidaék. Egy 250 km-es normális Puch géppel olyan csekély emelkedésű útszakaszon végeztek kísérleteket, ahol follgázzal még éppen kifutotta a masina a 80 km-t. Gyenge minőségű, olésó olajjal 8 perc után leállt a motor, ezzel szemben prima márkás olajat használva, csekély teljesítmény-csökkenéssel 15 percen át bírta a follgázt. Tanulság: ne takarékoskodjunk az olajvásárlásnál!

Még egy érdekes megfigyelés! Az ötperenyi follgáz után hirtelen leállított majd szétszedett motor hengerfalai főleg a kiömlő csatornák közelében olajtól menten, szárazak maradtak. Kollidális grafit alkalmazásával kiküszöböl-

hető ez az ötpercees follgáz után mutatkozó káros jelenség, mivel a vékony grafitréteg a hiányzó olajhártya helyén elvégzi a kenést.

A gazdaságosság

Az üzemanyagfogyasztás terén még nehezebb az összehasonlítás, mint volt a teljesítmény terén. Fontos, hogy az összehasonlítható gépek egyforma jól legyenek beállítva, amiről csakis fékpádp próbák útján győződhetünk meg minden kétséget kizárólag. Schidaék egy kitünően beállított, amúgy is takarékos fogyasztású, 240 km-es ohv. AKD gépet választottak, melyet az összehasonlítás keretében egy nem általuk és nem is gondosan beállított Puch S-4-gyel állítottak szembe. Az üzemanyagfogyasztási próbát azonos körülmények között, sík terepen folytatták le. Az ohv. AKD csúcssebessége 88 km., a Puch L 1933-é 85 km., az S-4-é pedig 98 km. volt. A kísérletről a következő táblázat nyújt érdekes képet:

Tempó	AKD ohv	Puch L33 tura	Puch S-4 sp.
30 km	2.4 lit.	2.4 lit.	— lit.
40 km	2.3 lit.	2.2 lit.	2.7 lit.
50 km	2.3 lit.	2.3 lit.	2.6 lit.
60 km	2.5 lit.	2.7 lit.	2.9 lit.
70 km	3.0 lit.	3.2 lit.	3.3 lit.

Az üzemanyagfogyasztás szempontjából némi hátrányban állanak ugyan a kétüteműek, ez a hátrány azonban az egyszerűbb konstrukción és az ebből eredő lényegesen kevesebb hibaforrás révén bőségesen megtérül, úgy hogy e téren a kétütemű motor gazdaságatlanságáról beszélni balgaság volna! Sohase feledjük el, a gazdaságosság sokkal inkább a javítási számláktól mint pedig az üzemanyagfogyasztástól függ. Es ennek a ténynek tudatában nyugodtan alhatik minden kétütemű motor boldog gazdája...

Az S-4 Puch masina a vizsgálat alapján a kétdugattyús kétütemű rendszert a felülvezérelt motorokkal nemesak egyenrangúvá teszi az egész vonalon, de bizonyos üzemi és gazdaságossági vonatkozásokban még a négyütemű rendszer elé is helyezi!

LÁTOGASSON MEG A MINTAVÁSÁR 259. SZ. PAVILLONJÁBAN

Licsájer János
budapesti autórugógyártó
és javítóüzeme

Specialista
az autórugók
gyártásában

Telefon:
46-3-51

Budapest,
VIII. Thék
Endre u. 14.

Telefon:
46-3-51

Mindenféle gyártmányu kocskhoz kész rugók raktáron

A motorkerékpár leggyorsabb alkatrésze —

a dinamó

Furcsa, de emellett érdekes számok árulják el, mennyit is kell szenvednie a modern motorkerékpárnak!

Gondolkodtunk már azon, hogy a modern motorkerékpár mehanizmusa mekkora szenvedéseknek és megpróbáltatásoknak van alávetve? Hogy élete alatt vajjon hány milliószor kap a dugattyúja akkora dőfést, mely dícséretére válna a mezőgazdasági kiállítás legdíjnyertesebb tenyészbikájának? Egy kis számtan többet árul el minden műszaki fejtegetésnél.

Az alapul vett gép 500-as, felülvezérelt túrasport-motorkerékpár. Lássuk előbb mi történik a házatáján, mondjuk 300 km-es túra alatt.

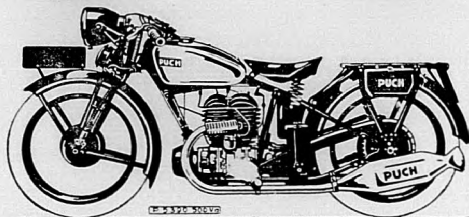
Hátsó lánc a lánckereken pörögve kb. 120 km-es útát tesz meg, mágnesse 426.600-szor fordul meg a tengelye körül és ugyanannyi szikrát ad le. Szívó- és kipuffogószelepe ugyancsak 426.600-szor nyit, miközben azonban mindössze alig 7 km-es útát tesz meg a szelepvezetékben. Kerekai 155.127-szer fordulnak meg tengelyeik körül, az első lánc 240 km-es útát tesz meg. A motor 853.200-szor fordul, kilométerenként tehát körülbelül 2750-szer. A dugattyú a hengerben összesen 160 kilométeres útát tesz, míg a dinamó 1.137.000-szer fordul a tengelye körül, tehát a dinamó a motorkerékpár leggyorsabb része.

Lássuk mi történik akkor, ha kb óránként 100 km-es tempóban repesztünk?

A kerekek felső része a talajhoz viszonyítva kb. 200 km-es sebességgel halad, kerületi sebességük viszont ugyanannyi, mint a gép sebessége: 100 km. A kerekek alsó része a talajhoz viszonyítva áll! Az olajcsőben levő olaj percenként kb. 20 centiméteres sebességgel folyik a motor felé, az üzemanyag áramlási sebessége ehhez képest óriási: 3 méter percenként. A dugattyú sebessége kb. 80 kilométer óránként, az első lánc sebessége (a gép sebességéhez viszonyítva) kb. 70 km. A kerekek percenként 775-ször fordulnak, a motor percenként 4200-szor fordul a tengelye körül, a lendítőkerék kerületi sebessége 170 km.

Megértjük tehát, hogy mit is jelent, ha azt mondják egy gépre, hogy megbízható és mondjuk minden baj nélkül megtett már 60.000 kilométert, közben dinamója közel egy negyed milliárd fordulatot tett meg?

PUCH



a

legtökéletesebb

Gyári fiók: VI., Lehel-utca 25. Tel.: 923—40

MORRIS

Európa legnagyobb autógyára.
Évi termelése 100.000 kocsi!

A legújabb típusok megérkeztek!

A legkényelmesebb kiskocsi, szinkron sebességváltó, hidraulikus fékek és lökésgátlók, 16×25¹/₂-es szuper komfort ballon gumik.

40 pengő évi utadó! Loxusadó nincs!

Fogyasztás 8 liter.

Kérje képes prospektusunkat
és részletfizetési feltételeinket

MORRIS — MG — OLSELEY 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 vezérvérviselet:

DEMÉNYI ÉS FIA

ÚJ CIM: Budapest, V., Akadémia ucca 19

(Zoltán ucca sarok). — Telefon: 19-8-43.



CSILLÁMSZIGETELÉSŰ GYUJTÓGYERTYA

TÖRHETETLEN

TELEFONGYÁR R.-T. GYÁRTMÁNYA

GYÁRI ELADÁSI KÖZPONT,

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

50.000 kilométeres motorgaranciával --

kerülnek eladásra a DKW kiskocsik!

Érdekes és eddig elképzelhetetlennek tartott újítást vezetett be a Majláth cég: 50.000 kilométeres motorgaranciával hozza forgalomba 1935-ös típusú Auto-Union DKW kiskocsijait, a híres Front- és Meisterklasse típusú elsőkerék-meghajtású kétüteműeket. A gyakorlatban ez annyit jelent, hogy a Majláth cég a motor minden üzembavarárt és időelőtti kopását teljesen díjmentesen javítja, a maximálisan két év alatt lefutott 50.000 kilométer üzembavarárt tartama alatt.

A DKW gyár magyarországi vezér-

képviselőtének újítása óriási meglepetést keltett szakmai körökben, hiszen eddig egyetlen gyár sem vállalkozott ilyen időtartamú szavatoságra.

Alkalmunk volt az érdekes újítás kérdésében a DKW képviselő vezetőjével beszélni, aki a következőket mondotta:

-- A szokatlan, kétéves 50.000 kilométeres motorgarancia nyújtása kizárólag azokon a tapasztalatokon nyugszik, melyeket az Auto-Union DKW motorokkal az elmúlt években szereztünk. A kétütemű DKW motor konstrukciójánál, anyagánál és megmunkálásánál fogva olyan élettartamot biztosít, melyhez fogható eddig nem ta-



ALFA ROMEO

VEZÉRKÉPVISELET:

Budapest, VI., Liszt Ferenc-tér 11

Telefon: 10-3-90

pcszaltunk. Nyugodtan adhatjuk tehát az 50.000 kilométeres garanciát, mert tudjuk jól, hogy 50.000 kilométer lefutása alatt csak a legkritikább esetben válik javítás szükségessé a megszokott kisebb beállításokon és szabályozásokon kívül. Az Auto-Union 1935-ös DKW típusai különösen sikerültek, a gyár ügynevezett „nyúzásai” darabjai, — melyeket pedig a legmostohább megpróbáltatásoknak vetnek alá kísérleti célokból — dacoltak annak a próbasorozatnak, mely 50.000-nél jóval nagyobb kilométerszámot reprezentált. A kétütemű DKW rendszer egyszerűsége és elpusztíthatatlansága ismeretében az igazi autósakember nem is csodálkozik szokatlan méretű garanciánkon. mely a kisautóvárlónak nagyon megkönnyíti kiadási büdzséjének előzetes megállapítását.

(A DKW kiskocsik képviselője Budapest, VI., gróf Zichy Jenő-utca 17., érdekes és tanulságos katalógusát lapunkra való hivatkozás esetén ingyen és bérmentve küldi.)

A Veres és Senyei cég a minap kapta meg „Peco”-készülékét, mellyel a lefutott gumik mintázatát percek alatt újjá varázsolja. A Peco a tükörsíma gumit nem recézi, hanem az eredeti gyári mintát marja bele abszolút tökéletességgel a lekopott futófelületbe. A „Pecozás” 75%-al olcsóbb mint az eddigi futózás.



„SECURO”

**dugattyu
hengercsiszolás
lánckerék**

Sebességváltó alkatrészek, lánckerekek és lánckerék. JAP részek

Olcsó Tökéletes
VI., IZABELLA-UTCA 71.
TEL.: 11-7-82



CORDATIC

Mi újság?

— Megjelentek a május 25-én és 26-án lefutásra kerülő III. Frontharcos Túraút feltételei. Az évad legnagyobb versenyének résztvevői 24 óra alatt tartoznak lefutni az 1200 km-es távot és a Balatonfüred—Keszthely — Balatonföldvár — Kaposvár — Pécs (hegyverseny a Mecsekre) Paks—Dunaföldvár — Kalocsa—Baja—Szedged—Makó—Szentés—Szolnok—Eger—Gyöngyös—Balassagyarmat útvonalon tartoznak a kora hajnali órákban az Ujpest határában felállított célba befutni. Szelnár Aladár dr. a verseny spirtusz-rektora mindent elkövet a siker érdekében és bizonyosra vesszük, hogy a május 7-i nevezési zárlat pompás eredményeket fog hozni. A versenyre vonatkozó tudnivalók a Frontharcos Szövetség motorosztályától (Bpest, VIII., Rákóczi út 27. Tel. 34-7-14) szerezhetők be.

— Mit néz olyan elmerülten Hébli úr?

— A vasárnapi versenyek negatív-jait, amiket a TTC rókaversenyén követttem el. És ha bárki bármit mond, a Capelli film utolérhetetlen, akár csak a verseny rókájának motorja. Két évvel ezelőtt vette Brown György a már akkor használt Indiánját a Seifried cégnél, azóta 40.000 km-t abszolált minden komoly javítás nélkül.

— Nem tudja Hébli úr, hogy mit keres Pápai István naponta a Bergsmann csónakházban?

— Dehogy nem. Ma már nem titok, hogy Pápai Pista megvette a tavaly oly szépen szereplő Bergsmann versenykajakot, amivel idén egy spéci Königgel fogja babérait szaporítani. Erkölesi sikereken kívül anyagi érdeke is, mert a König motort már nála is lehet kapni a használt motor-kerékpáralkatrészekon kívül.

— Miért tartja titokban Hébli úr, hogy megütötte a főnyereményt?

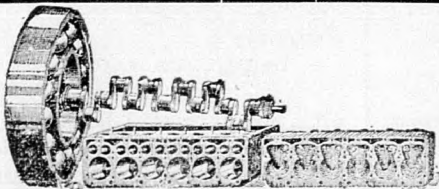
— ?

Jól jár ha,

OLAJAT

KOPPÁNYINÁL VESZ

Dessewffy ucca 47.



SOLYMOSSY ÉS TÁRSA



A Vacuum Oil Co. rt. járművei új köntöst kaptak. Dominálnak a jól ismert kék-fehér-piros színek.

— Uj autót vett.

— Ugyan Szerkesztő úr, nem új ez a kocsi. Néhány száz pengőért vettem a Metró cégnél (Szív u. 59.) még talál náluk ilyen kocsit vagy egy tucatra valót, igaz, viszik is, mint a török-mézet.

— Mi újság a motorkerékpáralkatrész fronton?

— Huszár György — akinek különben az utolsó számukban tévesen közölték a telefon számát, mert a helyes szám 24-4-11 — a közelmúlt napokban motorkerékpáralkatrész raktárát megnagyobbította és ma már nemcsak az autós, hanem a motoros vevőit is ki tudja elégíteni.

Most még elmondok egy nem mindennapi esetet.

— Egy vidéki autószerelő vásárolt az uradalomtól egy nagyon öreg autót, pontosabban huszonhat éves volt. Tessék most figyelni Szerkesztő úr. Amikor a csapágyakat kiépítette, legnagyobb megdöbbenéssel állapította meg, hogy azokat akár újnak is eladhatná, olyan állapotban voltak. Öröme még nagyobb volt, amikor a csapágyakban megtalálta a TIMKEN szócskát. Igaz ugyan, hogy a Timken-nél ez nem nagy csoda.

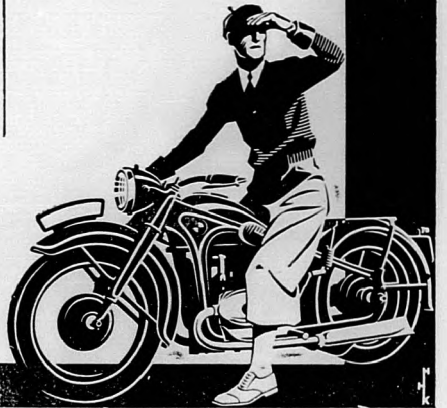
— Tud-e még valami bővebbet Hébli úr a König világrekordokról?

— Hogyne tudnék! Az Oder-Spree csatornán három világrekord született meg a 175 km-es König-oldal-motorok jegyében. Egy mérföldre 63 km., 12 mérföldre 60.4 km, míg 2 órára 53 km, az új rekordátlag, mely esúcsteljesítmények méltán ejtették bámulatba a szakértőket. Ezen König sikerek vezetőhelyre juttatják a König motorokat, melyek bizonyítékát nyújtották annak, hogy úgy sebességben, mint hosszú időtartamú igénybevételek során is különleges kvalitásos.

Még nem kért ajánlatot és magyarnyelvű katalógust a leszállított árakkal??

?

Vezérképviselőt:
URBACH LÁSZLÓ
VI., Hunyadi tér 12.



Preciz henger-, főtengelyköszörülések, dugattyuk, csapszegek, szelepek, stb. készítése, henger hüvelyezések legjutányosabban!

Budapest, VIII., Tavaszmező ucca 6. Telefon: 44-5-55

kat reprezentálnak. A Bergsmann-cég (Budapest, VII., Izabella tér 6.), mely hazánkban a König-motorokat gyártja, előrehaladott tárgyalásokat folytat egy 175 kcm-es nagyteljesítményű motor behozataláról, hogy ezt a motortípust is felvegye gyártási programjába. Mondanunk sem kell, ezen típus bevezetése esetén élénk fellendülés várható a motorosnaksportban, hiszen ezzel megnyílik a lehetősége annak, hogy az olcsó, kisfogyasztású, de nagy teljesítményű veresymotor minél szélesebb rétegekben terjedjen el.

— *Látta-e már Hébli úr Vacuumék átfestett tankocsijait?*

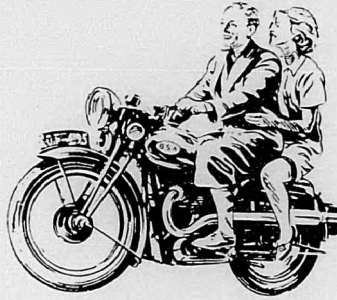
— Hogyne, szerkesztő úr! Az erősen kopott tankocsik és teherautók immár tavaszi mezben rójják az utakat, és pedig nem a régi sárga színben, hanem vörös-fehér-kék színkombinációban, mely színek az útszéli Mobiloil és Sphinx reklámtáblákról annyira közismertek már.

— *Hallom, a MAK erősen kibővítette alkatrészraktárát?*

— Jó füle van Szerkesztő úrnak. A cég kibővített raktárán tartja a legkülönbözőbb méretű tömör és készre dolgozott fogaskerekeket, továbbá kupplung és karburator alkatrészeket, főtengelyeket és golyós csapágycikket. Felszerelési cikkekben is dús választékkal és a cégtől megszokott előzékeny kiszolgálással áll a vevők rendelkezésére a MAK rt.

— *Mit tud Hébli úr a Zündapp képviseltről?*

— Nagy meglepetés! A Pajor Imre cégnek hosszas tárgyalások után sikerült megszereznie a reprezentatív német márka képviselét, melyért az utóbbi hónapok során több pesti cég



És mi még gondolkoztunk a vétel előtt!!!

Kérjen magyarnyelvű leírást a B. S. A. képviseltről:

Urbach László
VI., HUNYADI TÉR 12

valóságos versenyfutást rendezett. A Zündapp gyár Németország motorkerékpáripárában a második helyet foglalja el a DKW gyár mögött, több mint 12.000 darabot gyárt évente! A piacon máris óriási érdeklődés várja a Zündapp gépek érkezését...

— *Mondja meg Hébli úr mindazoknak, akiket illet, hogy következő számunkban részletes leírást közzlünk a karádános Zündapp masinákról, melyek áraí fokozott szenzációt fognak jelenteni! Más képviseltről nem tud Hébli úr?*

— Dehogynis nem! Strauss Frigyes, aki Hollán u. 15. sz. alatti üzemét megnagyította, megszerezte a német Framo kiskocsik képviselét. A formás kis cabriolettek és limousineok rövidesen érkeznek.

— *És mit szól Hébli úr az „új Mobiloil“-hoz?*

— Diadalmas siker! A világhódító diadalútjára indult „új Mobiloil“ motorolaj páratlanul álló sikere kétségtelenül kiváló tulajdonságaiban leli

magyarázatát. Az új „Clearsol“ eljárás révén — mely alapvető eltéréseket mutat az eddig ismert tisztító eljárásoktól — olyan előnyöket sikerült biztosítani, amelyek ezideig elérhetetlennek látszottak. Körültekintő laboratóriumi kísérletek és főleg az egész Észak-Amerikát, északi sarkától, déli polusáig átszelő próbatutak meg nem cáfolható bizonyítékát szolgáltatják annak, hogy ezen új felfedezés fordulópontot jelent a motorkelés technikájában. Mindez azonban nem nyújthatná tökéletes magyarázatát annak, hogy ezen ujdonság iránt nyomban megjelenése után ilyen döbbenetes méretű kereslet nyilvánuljon meg. Az átütő siker nem csupán a minőség csúcspontát jelentő „Mobiloil“ szó varázsa, hanem mindenekelőtt az ehhez a márkához való bizalom biztosította. Amde a bizalomnak is mélyebben fekvő okai vannak. A bizalmat máról-holnapra nem lehet megnyerni! A tapasztalat a múltban gyökerezik! Az „új Mobiloil“ hetven esztendő tapasztalatainak és a hetven esztendő múlt iránti bizalom ragyogó eredménye. A nagyhorderejű felfedezés és jó csengésű patinás név szerencsés összehalmozása, érthetővé teszik az „új Mobiloil“ diadalmas sikerét!

— *Mi hír a szakmában?*

— Hess Ervin, a Horch—Wanderer képviselő a minap ismét kint járt a gyárban...

— *Már megint?*

— Ugyvan! Ugyszólván havonta kell kiutaznia, hogy a Wanderer és Horch kocsik iránt megnyilvánuló hatalmas méretű kereslet közepette a magyar piac számára is biztosíthatson kocsikat! A Horch és Wanderer kocsikat már az automobilizmus gyermekkorában szeretetbe fogadta a magyar közönség és hogy ez a vonzalom ezen elit márkák iránt csak fokozódott, arról az eladási statisztika tanuskodik. Az ok kézenfekvő, a Wanderer és Horch név mindent megmagyaráz...

Unokájára is

tökéletes motort hagy, ha

SUNBEAM -et

VESZ.

KOPPÁNYI: Desseffy-ulca 47

Jó, olcsó, mert saját készítményem!

Szavatolt vízmentes Bilgeri motorcsizma, golyózerer varrás, „Water-proof“ bőrből P 48 —

Háferli motoros félcipő, golyózerer varrott, zsíros bagaria bőr, végig bőrről bélelve P 18 — Sport és uccai cipőkülönlegességek olcsó árban!

„TURÁN“

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

Ifj. Ternóczky János



Elrontott, hibás, lassu

motorkerékpárját felelősséggel, lelkiismeretesen, méltányos áron, megelégedésére kijavítjuk, mindentelosen átvizsgáljuk, megújítjuk, pótoljuk, vezérműjét átalakítjuk, hogy gépe gyors lesz. Költségetes vizsgálat díjmentes. **Ingyen** garanzirozzuk, hirdetiük motorkerékpárját, ha eladási vagy javítási megbízást ad

Calthorpe képvisel: Klementz és Társa

okl. mérnök, Czulyba-műhely

IX., KÓRAKTÁR-U. 24. TELEFON: 846-27

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

PNEUMATIK — VERES ÉS SENYEI VI., Jókai utca 30. Telefon: 16-1-88.

Megérkeztek a friss John Bull gumik!

Eredeti
**BURMAN, JAP
STURMEY**

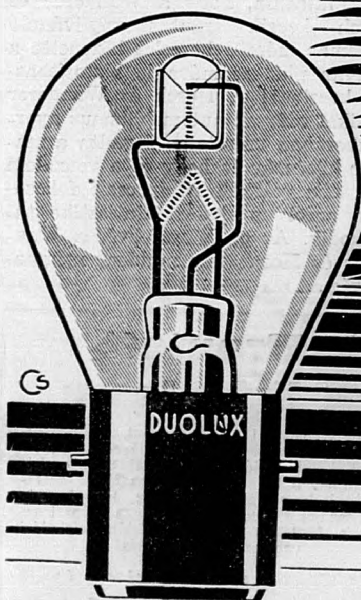
alkatrészek raktáron.



A legkülönbözőbb alkatrészekből és felszerelési cikkekből szortírozott komplett raktárral várjuk a tavaszt!

Biró Jenő alkatrész és pneumatik lerakata

BUDAPEST, VI., LISZT FERENC TÉR 2.



TUNGSRAM DUOLUX
NAGY SEBESSÉGNÉL IS BIZTOS VEZETÉS!

Egyesült Kő-, Könyvnyomda, Könyv- és Lapnyomó Rt. V. Tátra-utca 4. Telefon: 221-07. — Felelős Reiner Ödön.