

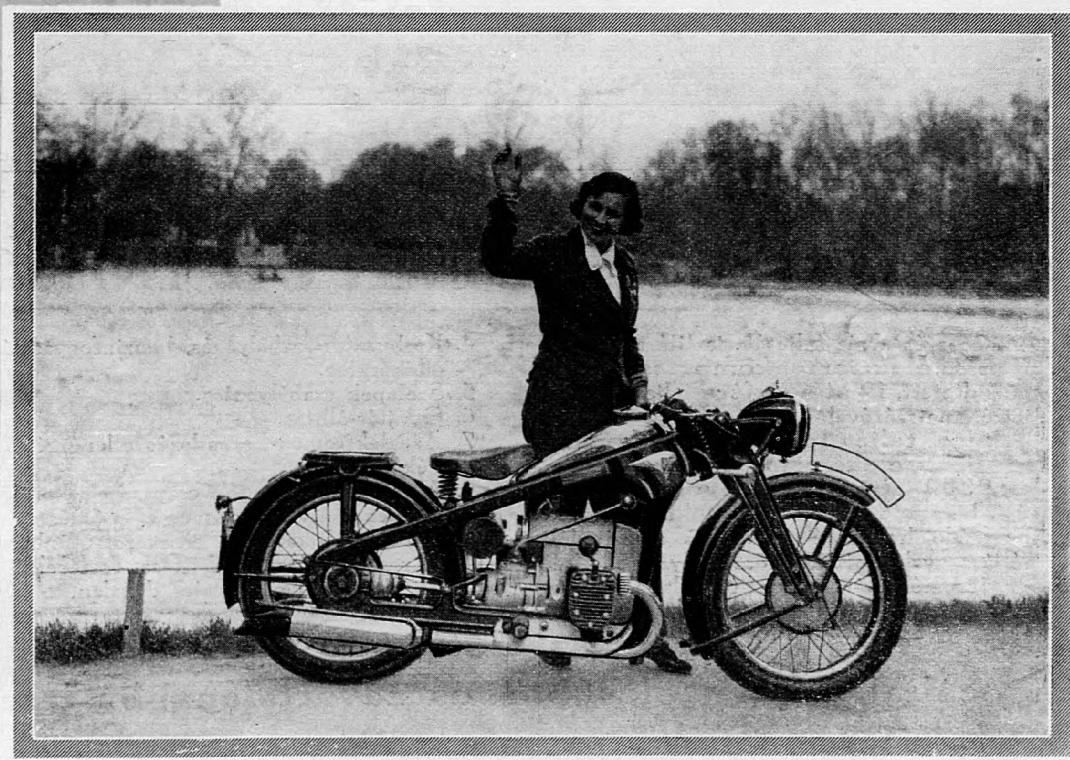
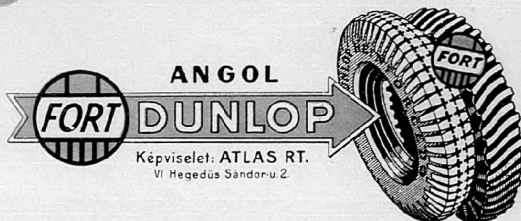
ÁRA 40 FILL.

MIT KELL TUDNI A  
HENGERKOPÁSRÓL?

VII.ÉVFOLYAM  
6. SZÁM  
1935. május 1.

# AutóMotor

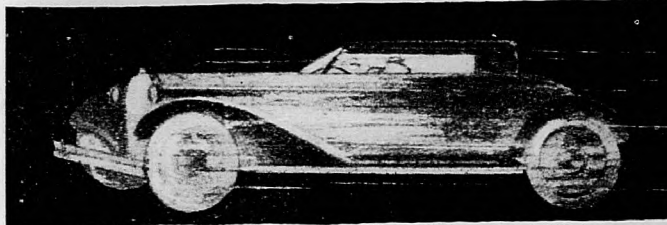
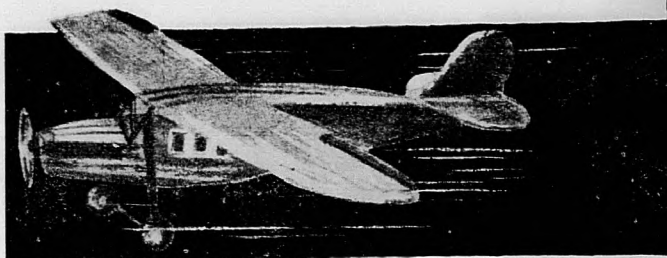
A LEGNAGYOBB PÉL-  
DÁNYSZÁMU MAGYAR  
MOTORSPORTLAP



## == ZÜNDAPP ==

Megjöttek a Zündappok, a híres német kardánhajtásos és elasztikus sebességváltóval szerelt egy, két és négy-hengeresek. A Zündapp gépek iránt óriási az érdeklődés, melyet csak fokoz a kedvező gyári megállapodás folytán a gazdasági viszonyokkal számoló igen olcsó ár.





# AEROSHELL



## SHELL MOTOROLAJ

# AEROSHELL

# Autókarbantartás

1. A motor és alváz teljes letisztítása magasnyomású, **elektromos kompresszor** által működtetett, **12 atmoszféra** teljesítményű petróleum-szóróval.  
A **kocsi teljes lezsírása és kenése speciális elektromos kompresszorral, 360 atmoszféra nyomással.** A régi, beragadt piszok teljes eltávolítása, a megfelelő helyek tisztítása és a zsiradék pótlása gyakorlott kezelőszeméllyel.
2. Rugócsomók zsírása grafitos olajjal.
- 3.
4. Karburátor-szabályozás, benzinfogyasztás ellenőrzése.
5. Szelepek szabályozása.
6. Gyújtás-állítás.
7. Az elektromos berendezés ellenőrzése.
8. Fékállítás.
9. A teljes alváz, rugók, csapszegek, kormány-szerkezet átvizsgálása és ellenőrzése.
10. A meglazult karosszériacsavarok utánhuzása.
11. A rozsdás részek tisztítása, festése.
12. Mindennemű szaktanács díjtalan.

**Előzze meg a kocsi használatából keletkező hibákat és ezáltal üzemét olcsóbbá és zavartalanabbá teszi!**

## **Jurkó és Róna autós-service**

BUDAPEST, V., VÁCI-UT 66. (Bejárat a Vág-utcából) TEL.: 92-5-78 ÉS 90-0-13

== *Olcsó évi áfalányár 60.— pengő, két liter ürtartalomig* ==

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

ELŐFIZETÉSI ÁRA EGY ÉVRE 6 PENGÓ KÜLFÖLDRE 10 PENGÓ.

CSAK EGÉSZ ÉVES ELŐFIZETÉSEKET FOGADUNK EL

# AutóMotor

AZ EGYETLEN FÜGGETLEN  
MAGYAR MOTORSZPORTLAPKIADJA AZ  
"AUTO-MOTOR" LAPKIADÓ VÁLLALATSZERKESZTŐSÉG ÉS KIADÓHIVATAL:  
BUDAPEST, V., TÁTRA UTCA 4. SZÁMHIVATALOS ÓRA: 9-12-IG  
TELEFON: AUT. 224-07 és 107-68Postatakarékpénztári csekk számla szám: 48.438  
Folyószámla: Angol-Magyar Bank

VII. ÉVFOLYAM

BUDAPEST, 1935. MÁJUS 1.

6. SZÁM.

## Előgyűjtés

Folyik a döntő ütközet az üzemanyagárak széles frontján. Ha jó öreg Höfer még működne, úgy a következőket jelentené: Az egyesült kartellhatalmak egymás érdekeit hirtelen felkaroló mozdulattal rajtaütésszerű támadást indítottak és sikerült elfoglalniok a Motalkó-patak melletti 45-ös magvaslatot. Állásaikat azonban nem tudták tartani, a Bornemissza-hadosztály mozgékony tartalékait sikerült rövid idő alatt felvonultatni és harcba dobni, mely alkalommal az Új Stílus tankraj jelét adta kitűnő harcászati képességének. Az egyesült kartellhatalmak a nagy lendülettel keresztülvitt ellentámadás hatására a sajtóközlemények zárotüzének védelme alatt aránylag csekély veszteséget szenvedve vonultak vissza és a Motalkó-hídfőtől délre, a 34-es magvaslat lábánál ásták be magukat előre elkészített állásaikba. A frontszakaszon viszonylagos csend van, csupán nérsékkelt tüzereségi terékenység észlelhető. Felderítőink jelentése szerint, rövid időn belül újabb támadás várható a Kincstári Rézszesedés frontszakaszán.

Igy szólna a jelentés, ha az öreg Höfer élné. Az öreg Höfer azonban, úgy tudjuk, nem él, vagy pedig valahol Grácban nyaral.

Oldalas cikkek jelennek meg az üzemanyagkérdésről. Pro és kontra megnyilvánulások. Hangulatkeltő és hangulatromboló vélemények. Pedig az üzemanyagkérdésnél szimplább probléma még nem adódott. A helyzet egyszerűen az, hogy bármennyire is kívánatos volna, a benzinvállalatok nem tudják ráfizetés nélkül tartani a mai 31—34 filleres motalkó kútlárakat, hiszen minden egyes literre kerekén 24 filleres közteher esik. Ennyit hasít le a kincstár az egy liter motalkóért kifizetett 31—34 fillérékből. Marad tehát 10 illetve 7 fillér. Melynél a beszerzési ár magasabb.

Az üzemanyagok mai alacsony árszintjét mégis biztosítani kell és a legrosszabb esetben 36—38 fillerre stabilizálni. Ami könnyen lehetséges, nem kell hozzá más: jóindulat a benzinvállalatok és a pénzügyi kormány részéről. A vállalatok elégedjenek meg a nagy forgalom kis haszon elvén a minimális üzleti eredménnyel, a pénzügyi kormány pedig szabjon meg méltányosabb kincstári rézszesedést. Mert amíg minden liter motalkóból 24 fillér a közteher, addig olcsó üzemanyagokról almodni sem lehet.

Ugy tudjuk, rövidesen tárgyalások indulnak meg. Bizunk benne, hogy az illetékes körök belátó álláspontra helyezkednek és a kincstári rézszesedés régen esedékes reformja, a benzinvállalatok újra stílizált haszonkulcsával párhuzamosan haladva, elhárítja a magyar motorizmust fenyegető legújabb Damoklész kardot.

A Nemzeti Sportbizottságnak alapszabályszerű jogát, amely szerint örködni hivatott az általános versenyszabályok kapujánál: senki sem veszi tudomásba. Sőt. Köteleessége ügyletni arra, hogy az összes magyar versenyek szabályai párhuzamban haladjanak azokkal a szellemmel, mely a nemzetközi szövetségek, az AJACR és a FICM statútumaiban van paragrafusokba mintázva. Arra azonban sem mandátuma, sem joga nincsen a sportbizottságnak, hogy törvényszabályba bele minden szimatolhatóba, olyan szabályok beiktatására kötelezze az egyesületeket, mely szabályok másra alig alkalmasak, mint a versenyek sportszerűségének, sportértékének és sportetikai háttérének negatív értékkel való felruházására.

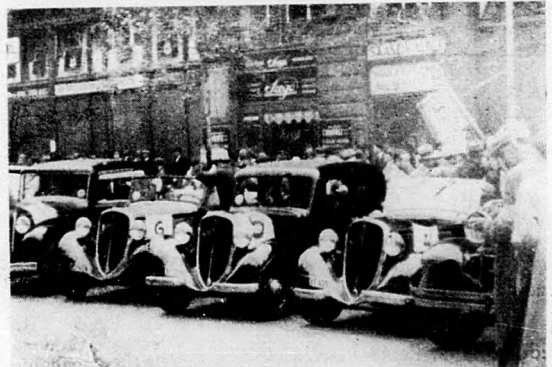
Ott tartunk ma már, hogy ritka madár az a versenyszabály, melynek tollait meg ne tépdeste volna a sportbizottság „befolyása”. Néha csak bosszantó ez a befolyás, néha meg egyenesen dükkítőrekkre készíti az érdekelteket, lesújtó megállapításokra azokat, akiknek szakértelmét és elfogulatlansággal súlyosbítt érdektelenségét még a sportbizottság tagjai sem merészelik kétségbe vonni.

Legutóbb a KMAC kezdőversenyének szabályaiba merítette bele orrát a sportbizottság. Tárnyilagosan meg kell állapítani, hogy ezúttal nem ok nélkül történt a sportbizottsági szaglószervek csatasorba állítása. A verseny értékelési paragrafusát ugyanis a rendesnél is fejlettebb intelligenciájuk is hiába igyekeztek ésszel felérni, a legerősebben rovatkolt agyuk sem voltak képesek kihámozni a minden rendszer nélkül összedobott szavak pongyolája mögé rejtett értelem-idomokat. Hát még az érdekelt mazsolák és mazsolajelöltek, akik úgy belezavarodtak az értékelési szakasz roppant rébuszságába, akár a hatósági rendeletek vagy a biztosítási kötvények szó- és gondolatüvesztőibe.

A sportbizottság — mely eredetileg szó nélkül hagyta jóvá az értelmetlenségnek ezt a világrekordját — utóbb bizonyos hírlapi közlemények hatására fogta magát és beavatkozott. Ahelyett azonban, hogy latba vetette volna keveske még megmaradt gyomorszával és kiemésztette volna a szavak salakjából a valódi értelmet, egyszerűen — új szakaszt teremtett. Nyilván túlságosan fárasztó lett volna belemélyedni a kérdésbe, talán már vacsorára járt az idő. Ki tudja, hiszen a sportbizottsági szertartás kétszer kulcsra zárt ajtókat mögött folyik. Megszületett tehát a szabály, melynek értelmében az értékelésnél nem az a döntő, ki mennyi büntetőpontot érdelem és kap, hanem kinek sikerül szerencsésebb kombinációban csoportba kötni büntetőpontjait.

Szükségtelennek tartjuk bírálni a sportbizottság legfrissebb sütető működését, melynek eredményéről éppen a KMAC egyik köztisztviselőben álló vezető egyénisége mondott lesújtó kritikát, egyszerűen nonszensznek osztályozva a sportbizottsági agyvelőknek ezt a sánta szellemi váladékát.

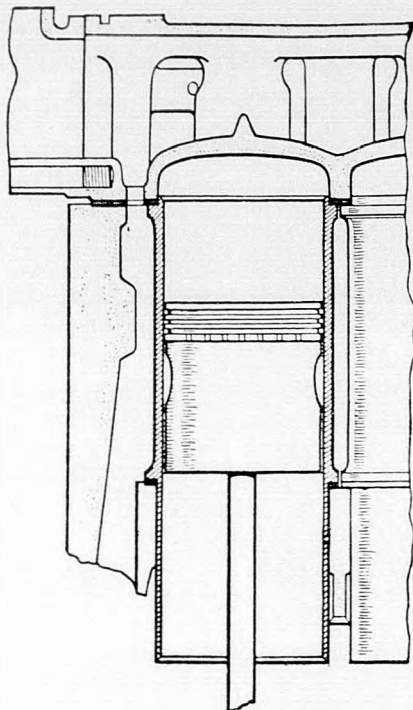
Sürgösen ki kell kapni a sportbizottság büvészinasának kezéből a seprőt, még mielőtt az anyagi vízet hord össze, melybe nemszak a magyar sport fullad bele nyakig, hanem a készülő új Noé bárkájára ügyeskedők csapata is.



Pompásan szerepelt a KMAC kezdőversenyén a Fiat Balilla csapat.

# Mi idézi elő és hogyan csökkenthetjük a hengerek gyors kopását

Milyen előnyei vannak a cserélhető betétes hengereknek?



A nedves hengerbetét metszete. A hűtővíz érintkezik a hengerbetét külső falával, melyet felül alátét, alul gumigyűrű tömit. Az ilyen betétet egyszerűen felülől tolják bele a hengerfuratba.

A míg még néhány évvel ezelőtt 40.000—60.000 kilométerig nyugodtak lehattünk és nem voltunk kénytelenek igénybevenni a hengerköszörűsők és dugattyúkészítők művészetét, addig ma — valljuk be őszintén — nem ritka az a kocsis, melynek motorja csak egy 15—20.000 kilométer után szorul a hengerfelfúrás operációjára. A gyanútlanul boldog autótulajdonos nem is sejtí miről van szó, amikor egyszerre csak olajfogyasztása emelkedik, vizsgálta a motort, megfogadja a szágelynéhány bérmentve adott tanácsot. Amikor azonban már minden tanács csődöt mondott és végül lehűzták a hengereket, kiderül, hogy bizony hengerfúrásra van szükségünk.

Ne csodálkozzunk ezen. A mindenáron való „racionalizálás” a ludasa a hengerfuratok ma oly megszokott feltűnően gyors „fogyásának”. Ma a feléért kapni autót annak az árnak, melyet még nemrég fizettünk, ráadásul a modern mai autohoz hozzájár a szélvédőtől kezdve a szívargyújtóig és intőkarig mindaz, amit nemrég még a felszerelési boltosok táján kellett megvásárolnunk. Ma racionálizálnak a gyárak, filléreket igyekeznek megtakarítani. A fémöntők is kénytelenek olcsóbban szállítani és mivel a henger öntöttvasból készül, elképzelhetjük, hogy a drasztikus takarékoság korántsem válik az anyag minőségének előnyére.

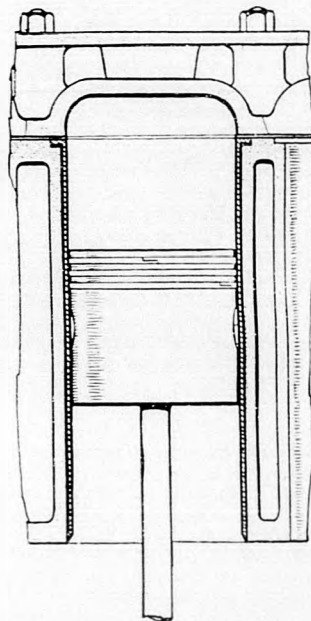
A mellett a ma autója lényegesen erősebben van igénybevéve, hiszen a másfél literen felüli motor már nagykocsinak számít, amellet a mai autós megköveteli kiskocsijától, hogy legalább annyit teljesítsen, mint a hajdani nagy háromliteres. Nagy teljesítményt a kis motortól csak a fordulatszám és ezzel a dugattyúsebesség növelésével lehet kicsikarni. A henger kopása arányban van a dugattyú által a hengerben megtett úttal, azt pedig nem kell bővebben magyarázni, hogy minél nagyobb a fordulatszám, annál nagyobb út tesz meg bizonyos kilométertávon a dugattyú hengerbörtönében. A konstruktőrök számolnak azzal, hogy a nagyobb fordulatszám nagyobb olajfogyasztást okoz, nem akarják azonban fantasztikus olajszámlával büsíteni az autóst, egyszerűen a régieknél sokkal keményebben rugózó dugattyúgyűrűket szerelnek. Az olajfogyasztást így sikerül is kordában tartani, a kemény gyűrűk azonban érthető módon sokkal több hengert „esznek”, mint a régi, lágyabb szaktársaik. Ráadásul a ma általános könnyűfém dugattyú is nagy hengerfogyasztó, az alumínium-ötvözeteknek régen ismeretes az a kellemetlen tulajdonságuk, hogy sokkal erősebben kopatják a hengerfuratot, mint a jó öreg öntöttvas dugattyú.

Pedig a fémkohászok pompás hengeranyagokat ismernek, a nikkel és kromvasat például. Ez az anyag azonban olyan drága, hogy felhasználása mellett képtelenség volna négyezernéhány száz pengőért megkapni ezt az áramvonalas, csukott négyüléssel, komplett pótkerékkel és esetleg elektromos ondulóléköszülékkel felszerelt modern kiskocsit, melynek árban a magy. kir. Pénzügyminiszterium is benne van több mint másfél ezer pengővel vám, fázis és egyéb adók címén.

Igazságtalanság volna azonban kizárólag a fentiekben keresni a ma, sajnos, oly megszokott gyors hengerkopás okait. Legalább ötven százalékban maga az autós a hibás, mert legtöbbször egészen ártatlanul úgy bánik a motorjával, hogy hengerfuratának élettartama a felére csökken. Hányan vannak még mindig, akiknek nincsen türelmük lassan tüzeltatva a motort kivárni, amíg a hűtővíz felmelegszik; nem is gondolva arra, hogy a néhány perces időmegtakarítást milyen borsos javítási számlával kell majd megfizetniük. Persze, lehet ezen is segíteni, például olyan berendezéssel ellátni a motort, mely az indítógomb vagy pedál megnyomására egytálat olajat is fecskendez a hengerekbe, hogy megakadályozza a szárazon futást. Vannak is, akik segítenek, a Rolls-Royce és angol Daimler kocsikon például megtalálják ezt az ügyes mechanizmust az, akinek megvan az ilyen motorszodához szükséges 40—80.000 pengője.

Nagy hengerkopató a karburátor indító fojtószelep. Melyet hidegen indításakor használnak, hogy benzinben gazdagabb keveréket juttassunk a hengerekbe. A henger ilyenkor, mondhatni, fürdik a benzinen, a benzin viszont nem kenőanyag. Ráadásul a legtöbb autós csak akkor nyomja vissza a fojtószelep kis kéziszabályozóját, amikor motorja már „elkapja” a fordulatszámot és már nem kopkód. Vannak kocsik, melyeken automatikus fojtószelepet találni, ahol a fojtószelep automatikusan idomul hozzá a motor fordulatszámához, sőt olyan berendezésekkel vannak ellátva, melyeket mint egészen önálló és kizárólag indításra szolgáló pótkarburátoroknak nevezhetünk, de döröcség volna arra gondolni, hogy a mai úgynevezett filléres autóról erre is találjon fedezetet a gyáros.

A hengerek nagy ellensége: a takarékos autós, aki hordóolajat használ és vétkesen tékozlónak tekinti azt, akinek van szíve nemcsak megvenni a drágább, de márkás és kannazott kvalitás olajat, amellet sem resteli azt időközönként friss olajjal felcserélni, különösen amikor a kocsis új. Az új motorból rengeteg apró fémszemese szabadul fel, belekeveredik az olajba, melyből rövidesen kenőanyag helyet kopatóanyag válik. Ha az autós rászánja magát és az első 500 kilométer alatt legalább kétszer, de még inkább háromszor cseréli az olajat és



A száraz hengerbetét nem érintkezik a hűtővízzel, beszerelése azonban csakis meleg eljárással végezhető el tökéletesen.

**Indian**  
**Motocycles**

magyarországi  
vezérképviselete

ifj. SEIFRIED HUGÓ

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

Gyári alkatrészek. Javitóüzem.



még kétszer cserél olajat, amíg el nem éri a másfélezret: *az ötszörösét takarítja meg* annak hengerfűrésében, élet-tartamban és teljesítményben, mint amennyibe a bejáratáshoz szükséges olaj került.

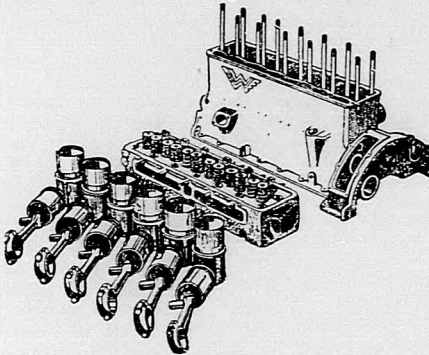
*A kevés olaj is nagy hengerkopató.* Ha a motor kevés benzint kap, úgy dühében köpköd, ha azonban kurtára fogjuk az olajadagját, olyankor úgy viselkedik, mint a költő három árva: sir — magában. Ahhoz talán *sok* a szűken mért olajadag, hogy besüljön a henger vagy kifolyjon a csapág, *kevés* viszont ahhoz, hogy a hengerek és dugattyúk tökéletes kenést kapjanak — a hengerfűrés és dugattyúszobrácsok öröme. A legtöbb mazsola-autós érdekes sajátosság tünetényt sejt az olajnyomásmérő óra mutatójának vad táncában a 0 és a maximum pont között, elfelejtve azt, hogy azt a 0 pontot rövidesen igen drágán fogja megfizetni. Az olajóra legtöbbször elárulja azt, ha kevés az olaj a karterben, a mutató főleg olyankor ugrik vissza a kevés olaj hatására, amikor éles fordulóit veszünk vagy még inkább amikor lejtőn ereszkedünk lefelé, *ne értsük tehát félre az olajnyomásmérő táncát.*

Az *olajszáta* időközönkénti lelkiismeretes tisztítása sokat segít, de ugyan melyik autós vállalkozik erre a szutykos munkára, vagy a tisztítással járó felesleges kiadásra. Vannak kítőnő *levegőszűrők*, melyek a karburátor elé szerelve távol tartják a henger belsejéből az erősen kopató hatású országitó port. A *levegőszűrő* — érthető — csökkenti a motor teljesítményét, mert hiszen lefojtja a gáz szabad beáramlását, a kezdő autós tehát baráti tanácsra leszerelteti a *levegőszűrőt*, amivel nyer néhány kilométer csúcsebbséget és főleg kocsijának gyorsulása javul, ugyanakkor azonban minden egyes dugattyúutemmel közelebb és közelebb jut motorja a hengerköszörülő padhoz.

Megnyugtattuk azonban az olvasót, rövidesen ismét visszatérnek a régi állapotok és rosszul fog menni a hengerköszörülő műhelyeknek. A csodair nem más, mint a mindinkább népszerűvé váló *hengerbetét*. A hengerbetét határozottan rokona annak a lehetényi aranyrétegnek, mely a KMAC bronzból készült versenyplakettjeit minősíti át arannyá. A hengerbetét *egyszerű cső*, mely azonban *legnemesebb anyagból készülhet*, hiszen fala vékony, súlya nem nagy, ára tehát olcsó. A nemes anyagból készült hengerbetét a legolcsóbb hengeröntvénybe préselve is jó minőségű és kopásnak jól ellenálló hengerfuratot eredményez. Másik nagy előnye: ha idővel kikopott és furata oválissá vált, úgy egyszerűen *kiveszik és új betéteket szerelnek*. A mellett nem kell túlméretezett dugattyúkat használni, hanem az eredeti átmérőjű dugattyúkat alkalmazhatjuk. Az sem megvetendő előny, hogy *amíg a betétnélküli hengerek legfeljebb három köszörülést bírnak* anélkül, hogy faluk papírvékonnyá válnék, addig a hengerbetéteket *tetszés szerint igen sokszor cserélhetjük*, tehát a hengerblokk legalább is elméletben korlátlanul hosszú élettartamúvá válik. Tekintettel arra, hogy hengerköszörülni legfeljebb háromszor lehet, az autós nehezen szánja reá magát erre a műtetre, hengerbetétet sokszor cserélhetünk, tehát ninesen semmi akadály annak, hogy *idejében végezzük el a hengerek „frissítését”*, amivel nemcsak az elvégzett munka és a felhasznált anyag

árának ötszörösét takarítjuk meg *motorkóban*, hanem egyúttal számlánk is jelentősen csökken.

Kétféle hengerbetét létezik, a *száraz és a nedves betét*. A száraz betét egész külső felülete a henger furatával érintkezik, a nedves betét külső felülete a vízterben van. A gyakorlatban a *száraz betét jobban válik be*, a nedves hengerbetét szerelésénél a tömítés igen nagy szerepet játszik, ha itt hibát követnek



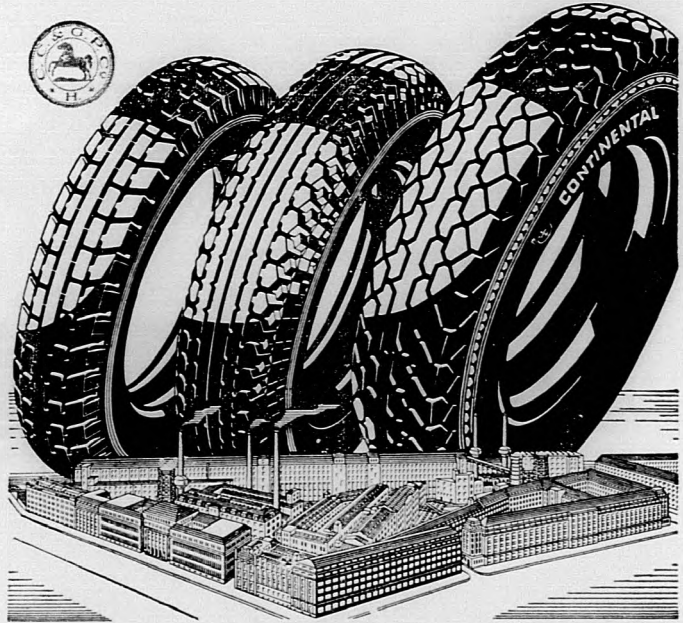
A Wanderer motor cserélhető hengerbetétei.

el, úgy víz kerülhet a robbanótérbe. A hengerbetét — természeténél és céljánál fogva — egészen más anyagból készül, mint a hengerblokk, kiterjedési együtt-hatója is más, mint a közönséges szürkeöntvényé, könnyen történhetik baj. A száraz hengerbetétnél ilyesmi nem adód-

hatik elő, bár ennek szerelése is gyakorlatot és nagy hozzáértést igényel. Ha ugyanis a hengerbetét nem fekszik bele pontosan a hengerbe és a külső fala nem érintkezik teljes pontossággal a henger öntvényével, úgy a *hűtés tökéletlen lesz*. A mai legmodernebb módszerek azonban megkönnyítik a szerelést, a hengerbetétet a normális üzemi hőmérsékletnél jóval erősebben felmelegített és kitágult hengercsőbe préselik bele speciális szerszámmal, a motor üzemi hőmérséklete mellett tehát a *hengeröntvény és a hengerbetét teljes felületében pontosan és hiánytalanul fekszik fel*.

Hengerbetétet nemcsak olyan motorban lehet használni, melyet betétesre konstruáltak, hanem *minden hengert fel lehet szerelni betéttel*. A hengerfűrés alkalmával egyszerűen annyit „húst” köszörülnek ki a hengerből, mely elegendő a hengerbetét befogadására. Ez a megoldás természetesen csak akkor életképes, ha valóban jó minőségű hengerbetét áll rendelkezésre. A nagy nyugati gyárak ma már tökéletes anyagból, mint például *nitrátöntvényből* készült betéteket szállítanak, az ilyen hengerbetét *élettartama legalább kétszer annyi, mint a legjobb minőségű közönséges szürkeöntvényé*.

Remélhetőleg nincsen messze az idő, amikor a gyárak egyöntetűen térnek át a betétes hengerekre. Amivel egyszerűben jelentős lépést tennék a tökéletes motor ideálja felé, hiszen motorunk — már ami a jó kompressziót és jó határfokot illeti — sokkal tovább maradna új, mint manapság.



# Continental

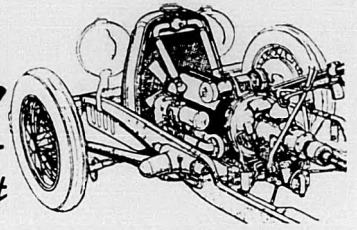
Continental Gummiáru és Kereskedelmi K. F. T.

BUDAPEST, V., BALATON UCCA 2.

Telefon: 22-0-42

# Utópia vagy elérhető valóság,

a belső elégésű turbina, mely forradalmasítani hivatott az egész autotechnikát



Legyünk egészen őszinték! És valljuk be, hogy a belső elégésű benzinmotor mai formájában, legyen az kétütemű, tolattyús avagy négyütemű — nagyon is tökéletlen mechanikai szerkezet. A reciprok mozgást végző részek, a rengeteg surlódó alkatrész, a kiegyensúlyozatlan vagy csak tökéletlenül kiegyensúlyozott tömegek kényszerítenek erre a megállapításra — és hogy a mai benzinmotor többé-kevésbé megbízható, baj nélkül bírja a kolosszális fordulatszámokat és igénybevételt, az csak azt bizonyítja, hogy technikusainknak sikerült kihozni az alapjában véve tökéletlen szerkezeti elgondolásból a legjobb megoldást.

A belső elégésű motor — kevesen tudják — pontosan kétszázharminchárom éves. 1702-ben született meg az első belsőelégésű motor, melyet azonban nem benzin hajtott, hanem — puskapor. Szét is robbant, amivel be is fejezte pályafutását. Jött a benzin, jöttek a benzinmotorok, de eltekintve a lényegbe nem vágó technikai tökéletesítésektől, a mai motor alig különbözik attól, mely atyáinkat pöfögtette végig réges-régen a gyérszámú járható országutakon. Zárt hengerben mozgó dugattyú — ez volt a kezdet és ez a mai helyzet is, amíg a gőzgép — elsősorban a nagy hajógép — megsza- badult a hengertől és dugattyútól és átváltozott turbinává, addig a benzinmotor még nem érte el ezt a fejlődési fokozatot, melyet minden autós és technikus oly nagyon vár.

A turbina előnyei a dugattyús gépekkel szemben óriási. Hiányoznak a reciprok vagy lengő mozgást végző alkatrészek, a géprészek tömegei. A turbina csupán két részből áll, az úgynevezett sztátorból és rotorból, akárcsak a villanymotor. A gőz nyomása lapátokkal ellátott dobra hat, melyet igen sebes forgó mozgásra készítet. A turbina forgó része tökéletesen ki van egyensúlyozva, amit misem bizonyít találóbban, mint az, hogy a nagy tengeri hajók turbinájáról a közvetlenül közelében álló sem tudja megállapítani, hogy jár avagy

mozdulatlan. Tökéletesen egyenletes forgónyomaték, dugattyús gépeknél el nem érhető a rugalmasság, csupán két surlódó és kenést igénylő része van: csupa olyan ideál, melynek értékét az autós-motoros tudja igazán megbecsülni.

Miért nem sikerült mindeddig gyakorlatilag használható benzinturbinát készíteni? Elsősorban nem sikerült elérni az elégetett gázok egyenletes expanzióját és ami a legfontosabb: megoldani a tömítés kérdését. Rengeteg sikertelen és félsikeres kísérlet történt az utóbbi években, főleg Angolországban, szép számban készítettek benzinturbinákat, melyek forogtak és működtek, de mivel a tömítés kérdését nem sikerült megoldani, a gépek nemcsak igen rossz hatásfokúak voltak, hanem néhány perces üzem után menthetetlenül beálltak az üzemzavarok.

A sikertelenségek azonban nem veték el a technikusok kedvét, hiszen a legelőkelőbb szaktekintélyek szerint, a benzinturbina problémája nem megoldhatatlan, sőt ellenkezőleg, nincsen messze az idő, amikor gyakorlatilag is használható alakjában megjelenik.

A benzinturbina forradalmasítani hivatott a motorosvilágot, sohasem remélt magasságokra lendíteni a gépjármű népszerűségét, hiszen a turbina előállítási költsége csak töredéke élettartama sokszorososa lesz a mai motornak. Elfelejtették a dugattyúkat, a szelepeket, a forgattyúkat, rugókat, büttyköket és azt a rengeteg alkatrészt, mely végtelennek tűnő glédába sorakozik a gépháztető alatt. Elmarad a sebességváltó, vagy legalább is sokkal egyszerűbb alakjában fog helyet találni, hiszen a turbina sokkal rugalmasabb lesz, mint a mai dugattyús motor. Megvalósulhat az ideál, az egyetlen szabályozós jármű: mindezt és talán még ennél is többet várnak ettől a nagy ígérettől. Melyet ha mi nem is, de unokáink minden bizonnyal meg fognak érni és éppen olyan fölényesen fogják lesajnálni a ma autósodáit, mint mi a múzeumokban pókhálósodó hajdani egyhengeres benzinkonfliktusokat.

## Jelentem!

Megérkeztek  
az elektromos önindítós



Tekintse meg őket a  
Nemzetközi Árumintavásár Majláth Pavillonjában

Városi bemutató terem:

VI., Gróf Zichy Jenő ucca 17. szám

# Mercedes-Benz győzelemmel kezdte a szezont!

Fagioli (Mercedes-Benz) százezer néző előtt végig vezetve rekordátlaggal triumfált a monacoi Grand Prix-ben!

Fokozott érdeklődés előzte meg az idei Monacoi Grand Prix startját hiszen a sok fordulós 3180 méteres városi körkúten ez a verseny volt a tavaly oly sok diadalt halmozott Mercedes-Benz versenykocsik idei első startja. A pálmák szegélyezte, veszélyes kanyargó néhez pályán a német kocsik sebességi fölénye távolról sem domborodott ki olyan lenyűgöző módon, mint azt a tavalyi évad gyors „grandes epreuves”-jein megfigyelhettük volt. Ez a körülmény azután mindvégig izgalmas, érdekes sportot helyeztet kilátásba annak ellenére, hogy a másik német konzern, az Auto-Unio távolmaradt a versenytől és a várva-várt francia új konstrukció, a SEFAC debüje is bizonytalan időre kitolódott... Az Auto-Unio távolmaradását azzal indokolta, hogy új kocsijai még nem fitték és okulva a tavalyi szezoneljei tapasztalatokon (Avus, Francia GP!) csakis „biztosra mennek”.

Mercedes-Benzre hárult tehát a feladat, hogy új kocsijaival egyedül vegye fel a harcot a német színek képviselőitében. A Caracciola-Fagioli-Brauchitsch összeállítású Mercedes-Benz csapattal szemben a monacoi pályán mindig félelmetes Etancelinnel az élén hat Maserati szállt viadalba a Scuderia Subalpina színeiben, míg a háromszoros monacoi győztes istálló a Scuderia Ferrari négy Alfa Romeo motorját Nuvolari, Chiron, Dreyfuss és Brivio vitték harcba. A mezőny ötödik Alfáját Sommer, az egyetlen Bugattit Earl Howe vezette.

A küzdelem tulajdonképpen már a tréningeken megkezdődött, miután a starthelyeket a tréningben elért legjobb köridők sorrendjében osztották ki. Ismerve a szűk, kanyargós pályát elképzelhetjük milyen ostrom alá került Varzi 1 p. 59 mp-es körrekordja! Hiszen a kedvező starthely a keskeny pályán felbecsülhetetlen előnyt jelent!

A tréningek legjobb köridejét Caracciola érte el 1 p. 56,6 mp. idővel, aki úgy látszik elfelejtette már két év előtti monacoi bukását, melynek eredménye lábtöréssel súlyosbított egyeszetendős kényszerpihenő volt. Mellette Brauchitsch

(1 p. 57 mp.) és Fagioli (1 p. 57,3 mp.) voltak a leggyorsabbak úgy, hogy a startegyenesben a mezőny első sorát három Mercedes-Benz foglalta el. A mezőny többi részéből egyedül Dreyfusnak sikerült beállítania Varzi körrekordját és így Nuvolarival a balján a második startsorban kapott helyet.

A déli órákban határtalan izgalomban lángolt a „szerenese-város”. Százezer ember lepte el a pályát, hogy szemtanúja lehessen annak a küzdelemnek, amelyet a starthelyen dübörgő 15 машина fog megvívni 100 körös, 318 km-es távon.

Egy óra 30 perc: Start!

Fagioli máris az élén nyargal, Caracciola árnyékként követi, mögöttük Dreyfus robot, míg Brauchitsch bentragadt a startnál és 13 mp. késéssel indul a mezőny üldözésére. Elsőnek Fagioli fejezi be a startkört, méterekkel mögötte „Karaces” és Dreyfus néhány másodperc hátránnyal Nuvolari és Chiron vágnak bele a második körbe, míg Brauchitsch depójához állva feladja a harcot. Az élesapat helyzete mítsen változik a 10-ik körig, csupán a két Mercedes-Benz menőnek sikerült egérutat nyernie az üldöző Dreyfussal és Nuvolarival szemben, akit már a Chiron helyére felvonnult Etancelin szorongat. Fagioli fokozza az iramot és a 17-ik körben 1 p. 58,4 mp-el a verseny leggyorsabb körét futja. Előnye Caracciolával szemben 10 mp., akit 40 mp. hátránnyal Dreyfus követ ádáz pozíció-harcot vív a pompásan feltörő Etancelinnel, akinek néhány kör után sikerül is elfoglalnia a 3-ik helyet. Etancelin rohama tovább tart, már Caracciola sarkában van, sőt néhány körön át a „Karaces” elé is megy, de az 56-ik körben a Casinónál levő emelkedésen ismét Caracciola kerül az egyre jobban eihűző Fagioli mögött a második helyre. Fagioli a 63-ik körben tankol, 35 másodperc alatt végez a depónál, úgy hogy továbbra is tetemes előnnyel az élén marad. A 65-ik kör meglepetés: a második helyen futó Caracciola szeleptöréssel kénytelen feladni a versenyt!



Luigi Fagioli (Merc.-Benz) a monacoi győztes

— Csak egy Mercedes-Benz van versenyben! — morajlik végig a tribünökön. És felélednek a latin-győzelem reménysugarai...

Kezdődik a rakkolás. Fagioli tartja az iramot, már tankolt és 40 mp. előnye van! Mögötte ádáz küzdelem folyik Etancelin és Dreyfus között a második helyért... Hiszen ha Fagiolit defektus éri... akkor...

Mest Dreyfus van elől, Etancelin lassul már Brivio is elébe került. A 90-ik kört futják és Fagioli még mindig 40 mp-el vezet. Itt már csak a esoda segíthet...

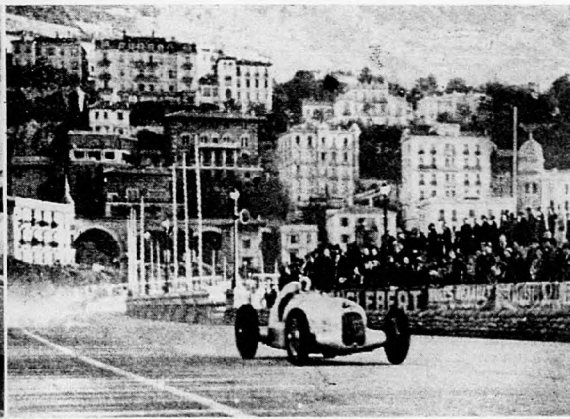
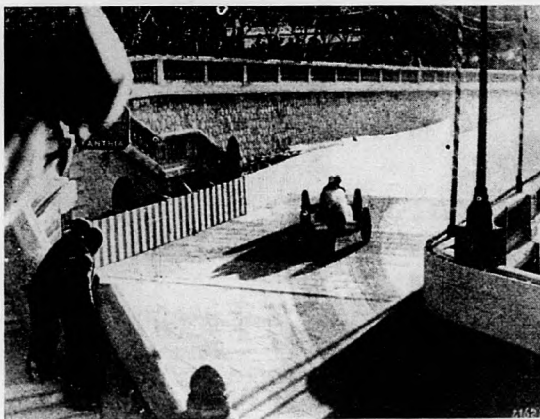
De nem segített! Fagioli starttól a célig vezetve impozáns stílusban rekord-idővel nyerte a versenyt, melynek eredményei a következők:

1. Fagioli (Mercedes-Benz) 3:23:49,8 mp. átlag 93,607 km Rekord!
2. Dreyfus (Alfa Romeo) 3:24:21 mp.
3. Brivio (Alfa Romeo) 3:24:56,2 mp.
4. Etancelin (Maserati)
5. Chiron (Alfa Romeo)
6. Sommer (Alfa Romeo)
7. Zehender (Maserati)
8. Soffietti (Maserati)

Az összehasonlítás kedvéért közöljük a monacoi G. P. versenyek eddigi győzteseit és átlagebességüket:

1929.	Williams	— — —	80,2 km.
1930.	Dreyfus	— — —	86,3 km.
1931.	Chiron	— — —	87,1 km.
1932.	Nuvolari	— — —	89,8 km.
1933.	Varzi (Bugatti)	— — —	91,8 km.
1934.	Moll (Alfa Romeo)	— — —	90,2 km.
1935.	Fagioli (Merc. Benz)	— — —	93,6 km.

A győztes Fagioli Mercedes-Benz versenykocsija Bosch gyujtással és gertyákkal, Essolube olajjal és Continental gumikkal futott.



Fagioli (Mercedes-Benz) a monacoi Grand Prix versenypálya legjellegzetesebb szakaszain.



# Itt a Zündapp!

A Zündapp-gyár négy versenyzője nemrégiben egyedülálló teljesítményt hajtott végre. Az északi sarkvidéken fekvő Spitzbergákról indult útnak egyikük a gyár egyik legnépszerűbb és egyben legolcsóbb típusú gépével egy kis, 7 lóerős 200 km-es, kétütemű masinával, hogy pihenés nélkül természetesen váltott vezetéssel átszelve Európát és Afrikát, annak legdélibb városában a fokföldi Cap Townban fejezzék be a túrát. Hét nap és hét éjszakai szakadatlan rohanás után 71.1 km-es átlagot érve elóriási feltűnés közepette fejezték be a 12.000 km-es demonstratív túrát, melynek hőse a kis 200 km-es DE típus, néhány nap óta már hazánkban is kapható, az ára 990 pengő!

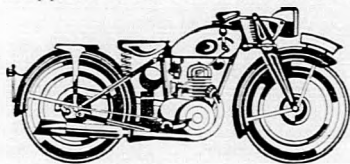
Hogyan lehetséges ez?

A nürnbergi Zündapp-gyár export igazgatója nemrégiben régóta hűződő képviselői tárgyalások perfektuálása végett néhány napig Budapesten tartózkodott és ezen idő alatt megfigyelte a magyar piac helyzetét is. A szerzett tapasztalatok hatása alatt azután jelentős áldozatokkal bár, de olyan rendkívüli árkalkulációt tett lehetővé képviselőténak, mely az egész magyar piac áralakulására befolyással lesz. A hazai piacot megreformáló áralakulás demonstrálására elég megjegyeznünk azt, hogy az 500-as Zündapp-gépek annak ellenére, hogy hazájukban 100 Márkával drágábbak, az egyik közismert ugyancsak német gyártmányú, kardános 400-as kollegájuknál az itteni piacon mégis azonos áron kerülnek eladásra. A kedvező árakat természetesen

a képviselőténak a szociális helyzettel számoló méltányos árkalkulációja is elősegíti. Főlöszleg kihangsúlyoznunk ezen ténynek felbecsülhetetlen horderejét, melyben a vevők érdekeit szolgáló kedvezőbb áralakulás révén azt az utat látjuk kibontakozni, mely motorparkunk annyira kívánatos gyorsabb ütemű felfrissüléséhez fog vezetni.

A rendkívül izléses vonalvezetésű, dús krómózással díszített fekete zománczása Zündapp gépekről valamit? Tessék!

A Zündapp-gyár programja tulajdonképpen két részre oszlik. Az elsővel,



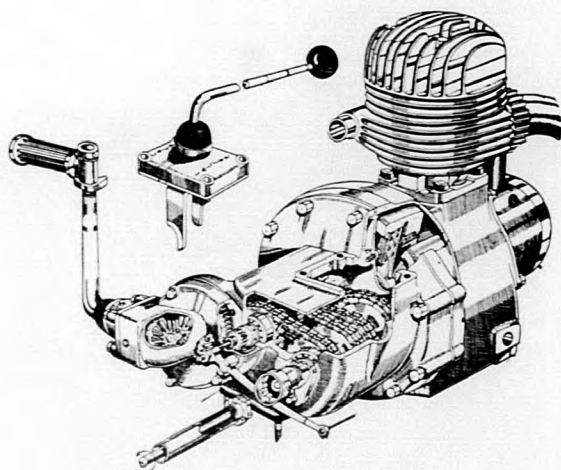
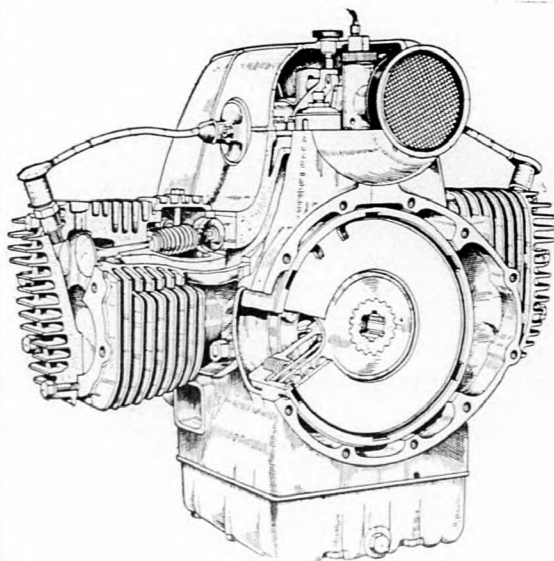
Az elegáns vonalú 200 km-es Zündapp modell.

mely a népszerű 200-as típust foglalja magában, gyorsan végzünk, főbb részleteit az ábrával gapesolatban ismertetjük, bizonyítványt az említett 12.000 km-es legendáshírű túra után könnyű róla adni...

Több időt kell azonban szentelnünk a préselt lemezvázas, kardánhajtásos modelleknek, nemcsak azért, mert ennek a több évizedes gyárnak java produktumait szolgáltatják, hanem főleg azért, mert rajtuk a régóta szorgalmazott kardánmegoldás teljesen kikristályosodva jelent meg. Tudvalevő, hogy a kardánhajtás felette káros merevségének kiküszöbölésére egyes gyárak hosszú éveken



át folytattak kísérleteket anélkül, hogy a sürgető problémát maradéktalanul sikerült volna megoldaniok. A „csörgő kardán” továbbra is a kardánellenes front legfőbb fegyvere maradt, hiszen a kardán merevségét nem sikerült kiküszöbölni, megfelelő méretű Hardy-tárcsa alkalmazása nem volt lehetséges és az atkos „merevség”-et nemcsak a tányér és kúpkerékek, de a sebességváltó fogaskerekei is megsínylették. Ilyen körülmények között korszakalkotó jelentőséggel bírt Küchen mérnök megoldása, aki a Zündapp-gépekbe konstruált és a Zündapp-gyár által nyomban az egész világra szabadalmazott úgynevezett *elasztikus sebességváltóval* az egész vajudó problémát felgöngyöltette és a kardánmeghajtás számára ideális kivitelezést teremtett. Ing. Küchen konstrukciójának lényege az, hogy a sebességváltó fogaskerekei nem illeszkednek egymásba, hanem egész rövid és közel egyenlő hosszú-



Balra: Kompakt egységet képez az 500-as kéthengeres Zündapp-motor. Jobbra: A 350-es Zündapp-motorblokkon jól megfigyelhetjük a Zündapp-gyár híres szabadalmát a gömbcsuklós karral működtethető elasztikus sebességváltót.

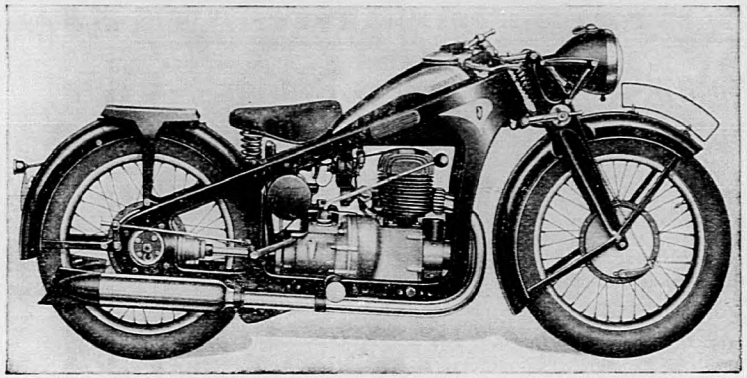
ságú olajban futó deformációmentes Duplex-láncok közbeiktatásával végzik el az erőátvitel feladatát. Erről a megoldásról már első pillanatban nyilvánvaló, hogy ideálisan lökésmentesíti a konstrukció összes szerveit és azok felhasználódását annyira redukálja, hogy a motoriparban eddig merőben ismeretlen 100.000 km-es sebességváltó garancia nyújtását teszi lehetővé! Kűchen mérnök megoldása kétségtelenül drágább az eddigi konstrukcióknál, de felette jó tökébefektetésnek bizonyult...!

A 200 és 350 km-es Zündapp-gépek a gyár szabadalmazott háromesatornás kétütemű két kipuffogócsöves motorjaival vannak ellátva, melyekben ablakos, lapos tetejű dugattyú szabályozza a gázáramlást. A 200-as modell lánc- és kardánmeghajtással készül, míg a lemezvázas 350-es modell csak kardános kivitelben kerül piacra, akárcsak a négyütemű 500-as kéthengeres modell és a motorkerékpárépítés csúcspontjára kíváncskozó 800-as négyhengeres típus. A gépek utolsó részletükig komoly, körültekintő konstrukció béléget viselik magukon és a gyár mérnökeinek korszerű törekvéseit a gépek egész megjelenése mellett nem egy olyan újítás dokumentálja, mint például az olajlökésgátlók, melyekkel a motorkerékpárok világában elsőként találkozunk a Zündapp-gépeken.

A könnyű típusai révén Németországban vezetett DKW-gyár mögött évi 12.000 darab termeléssel a Zündapp-gyár áll a második helyen és ezt az előkelő pozíciót komoly sikerek öregbíthetik. Nemrégiben egy olasz konzern 3000 darab 500-as Zündapp gyártására vásárolt licenct. A 3000 Zündappot állítólag az olasz hadsereg kapja, mint az idevágó nehéz próbákban legjobban bevált masinákat.

A Zündapp-gyár magyarországi vezérképviselőt a Pajor Imre cégnek sikerült megszereznie. Az első kardános Zündapp modellek a minap érkeztek meg Budapestre és kiforrott konstrukcióról tanúskodó, egyszerű, nemes vonalakkal, valamint luxuriózus kivitelezésükkel megérdemelten kerültek az érdeklődés középpontjába. Bizonyosra vehetjük, hogy a kontinens ezen egyik legpatinásabb nevű gyárának gyártmányai csakhamar nálunk is olyan népszerűsége fognak szert tenni, amilyen népszerűségnek a gyár produktumai nemcsak hazájukban, de a kontinens többi országaiban is régóta örvendenek.

Az érdeklődők számára a Pajor Imre cég (Budapest, VI., Jókai-u. 28.) készséggel küld magyar- és németnyelvű, rendkívül izléesen kiállított tanulságos képes műszaki ismertetést.

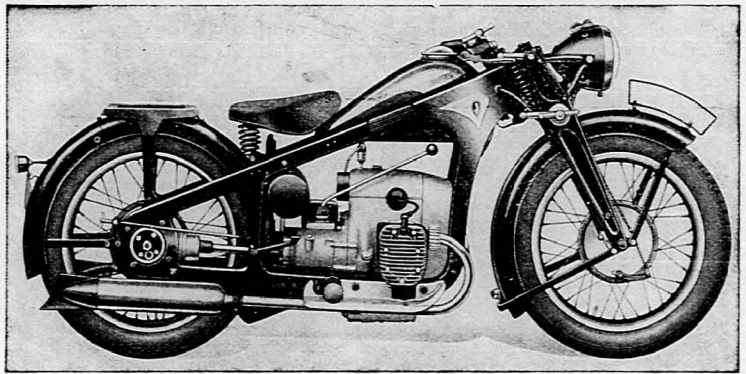


### Zündapp K 350

Kiváló tulajdonságokkal rendelkező túra- és sportgép Kardánmeghajtás. 350 km-es szabadalmazott kétkipuffogócsöves, háromesatornás, kétütemű motor, ablakos lapostetejű, könnyű fém dugattyúval, levehető hengerejjel, 11 lóerő teljesítménnyel. A motorral blokkba épített zajtalan **négyfokozatu elasztikus sebességváltó**, gombsuklós váltóval, Masszív lemezvázas és kettős rugózású lemezvilla beépített lökhárítókkal és kormányfékkel, 12 literes tartány. Egymás között cserélhető **patentkerek**ek, 50 Wattos világítás, Hatásos fényezés, beépített tachometerrel, Villanykürt, Dréhriffek felhajtható hátsó sárhányó Túlmeretezett utánaállítható expanziós fékek, Tolvajelhárító zárral, 26x3,50-es gumikk. Sebesség 115 km. Fogyasztás 3,5 liter. Ára: 1680 P.

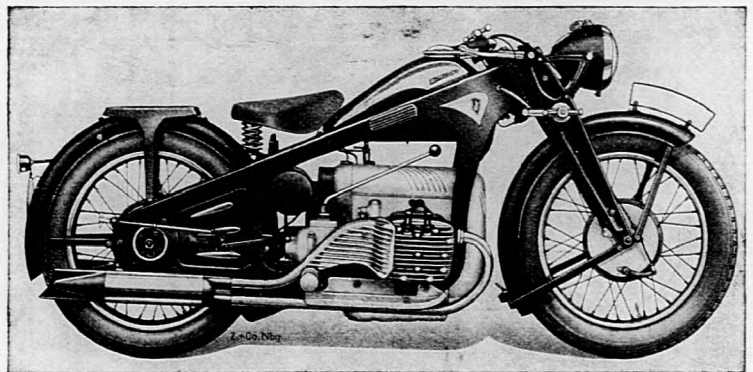
### Zündapp KK 200

A K 350 típusal teljesen azonos kivitelű és felszerelésű 200 km-es kardánmeghajtásos masina 7 lóerős szabadalmazott kétkipuffogócsöves, háromesatornás motorral, 25x3,00-as gumikk. Sebesség 85 km. Fogyasztás 3 liter. Ára P. 1520



### Zündapp K 500

Szóló és oldalkocsis územre szánt ideális túragép, melyben méltán látják sokan a jövő motorkerékpárját. Az 500 km-es, tökéletesen kiegyensúlyozott 15 lóerős kéthengeres, négyütemű motor a vele egy blokkba épített **négyfokozatu elasztikus sebességváltóval** és masszív megépített **kardánmeghajtásával** kétségtelenül egyedülálló helyet foglal el nemcsak a kontinens, de az egész világ motoriparában. A tökéletesen tokozott motor méltán illeszkedik bele a pompás áramvonalú, erőteljes lemezvázasba, melynek villáján a motorkerékpár építésének elcsúszó találkozás az **olajlökésgátlóval**. További jellegzetességek: 50 Wattos világítás, villanykürt, a fényezésbe beépített tachometer, zajtalan bűtyök-törésmeghajtás, egymás között is cserélhető **patent kerek**ek, kormányfék, lökhárító, utánaállítható belső expanziós fékek, felhajtható hátsó sárhányó, tolvajelhárító zár stb., 26x3,50 gumikk. Sebesség 115 km. Fogyasztás 4 liter Ára: P. 2250.



### Zündapp K 800

A motorkerékpárok arisztokratája, a modern motorkerékpár építés minden vívmányát képviselő kardánmeghajtásos túra- és sportgép. Négyhengeres, négyütemű 800 km-es, 22 lóerős motor, egy blokkba épített **négyfokozatu elasztikus sebességváltóval**, Zajtalan dinamó és bűtyöktengelymeghajtás. Levehető könnyűfém hengerejek, 50 Wattos világítás. Különlegesen erős préselt lemez váz és lemezvilla **olajlökésgátlóval**. Kormányfék, Utánaállítható túlmeretezett belső expanziós fékek, **Egymás között is cserélhető patent kerek**ek 26x3,50-es gumikkal, Villanykürt, Fényezésróba beépített tachometer, Lopáselhárító zár. Sebesség 130 km. Fogyasztás 5 liter. Ára: P. 2690.

## Megjelent az új 250-es R, L és S-4 típusú Puch gépek kezelési utasítása

Tanulságos szakkönyvecskével lepte meg a Puch-gyár magyar híveit. A minap került ki a nyomdából az új, 250 cm-es R, L és S-4 típusú Puch-gépek magyarul írt kezelési és karbantartási utasítása, mely rengeteg hasznos tanácsal ajándékozza meg nemcsak a Puch-tulajdonosokat, hanem minden motoros számára érdekes tudnivalókat tartalmaz. Az ábrákkal dúsan illusztrált szakkönyvecskét a Puch-képviselő (Lehel u. 25.) díjmentesen küldi meg mindazoknak, akik lapunkra hivatkozva kérik a könyvet, melyet minden motorosnak legmelegebben figyelmébe ajánlunk. Ugyanakkor közöljük olvasóinkkal, hogy az 500-as típus magyarul írt kezelési utasítása szintén sajtó alatt van már. A könyv iránt máris olyan nagy érdeklődés nyilvánult meg, hogy azok, akik a könyv *díjmentes* megküldésére számot tartanak, jól teszik, ha a Puch-műveknél mielőbb előjegyeztetik magukat.

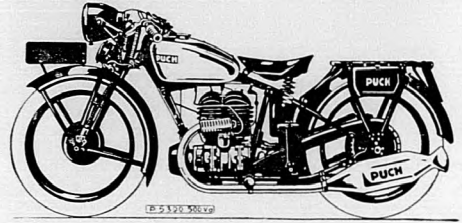
**Érdekes újítást** találunk az új Puch-gépek pótlülésén, mely járszi könnyedséggel állítható be három fokozatban 40—120 kg között az utas testsúlyának legjobban megfelelő helyzetbe.

**Az új Puch-gépek** már nem 30, hanem 50 Wattos világi-tással kerülnek forgalomba. A Puch-gyár tehát a gépek elektromos felszerelése terén is az úttörők élén áll.

**A régebbi típusú Puch-gépek** számára szolgáló pótolaj-adagotók a gyár Lehel-utcai fióktelepén kaphatók. Ezen pótolajadagolók nagyban hozzájárulnak a régi gépek tökéletes olajozásához. Az új gépek már gyárilag el vannak látva pótolajadagolókkal.

**A szegedkörünyéki motorkerékpárosok** körében osztatlan örömet váltott ki az a tény, hogy a Puch-gépek körzetképviselőt Markovits Szilárd okl. gépészmérnök vette át, aki a motorszakma régi, kipróbált és köztiszteletben álló harsosa. Markovits mérnök komplett alkatrészraktárt rendezett be és bizonyosak lehetünk felőle, hogy munkája nyomán a délvidéki motoros élet még rohamosabb fejlődés elé tekinthet.

# PUCH

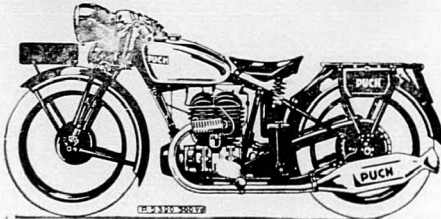


a

## legmegbízhatóbb és legelegánsabb

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

# PUCH



a

## legtökéletesebb

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



**CSILLÁMSZIGETELÉSŰ GYUJTÓGYERTYA**

## TÖRHETETLEN

TELEFONGYÁR R.-T. GYÁRTMÁNYA

GYÁRI ELADÁSI KÖZPONT.

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

# 16.000 kilométer – 55 km-es átlaggal, 38 nap alatt

ilyen az igazi amerikai teljesítménybróba

Sokat hallani azokról a megerőltető üzemi és teljesítménykísérletekről, melyeket műszaki újítások, kenőanyagjodonságok minél tökéletesebb kipróbálása céljából végeznek. A cél: aránylag rövid idő alatt rekonstruálni azt az üzemi teljesítményt, melyet a gép normális használat mellett csak hosszú idő alatt abszolvál és a végsőkéig erőltetett igénybevétellel alkalmat adni arra, hogy az összes lehetséges üzembzavarok jelenhessenek.

Az efajta „hajszolási” próbák sorából is kiemelkedik az a kombinált táv és sebességi kísérlet, melyet a Vacuum Oil Co. rendezett az Új Mobiloil kipróbálására.

Az amerikai A. A. A. választotta ki azt a tíz szériagyártmányú kocsit, mely Detroitból kiindulva, átszelte Északamerikát a legészakibb ponttól a legdélibb pontig. Amit az autó rendes körülmények között egy év alatt teljesít, azt 38 napos megerőltető menettel rekonstruálták, 55 km-es átlagot értek el, közben

gyasztási kísérleteket végeztek és ellenőrizték a kilométerszámlálók helyességét az Indianapolis-verseny időmérő közegének felügyelete mellett.

A próbák elvégzése után Dél felé folytatták a túrát Mexico Citybe. Ez az 1200 km-es szakasz mocsarakon, öserdőkön, sivatagokon és hegysegeken vezetett keresztül. Mexico City után újabb megpróbáltatások vártak a karavánra, sivatagok forróságán verekedték át magukat, amíg elérték Acapulco-t, az autóval megközelíthető legdélibb pontot. Összesen 16.000 km-t tettek meg, iszapos utakon, köves-kavicsos szakaszokon, sivatagi homokon és hóban. Az észlelt hőmérsékletek mínusz 20 és plusz 43 fok Celziusz között váltakoztak. A tengerszinttől az ötödfélezer méteres legmagasabb pontokig, mindenféle magassági pontot érintettek.

A próba után az amerikai Automobil Szövetség műszaki közegének ellenőrzése mellett szétszerelték a gépeket, hogy mechanikai állapotukat felülvizsgálják és pontos méréseket eszközöljenek.



A karaván Amerika legészakibb pontjáról startolt.

csékélyebb olajiszapmennység sem volt észlelhető, ami pedig eddig hosszú túráknál normális jelenség volt.

Az olajszűrők nem tömődtek el, a forgattyúház és a többi részek lerakódás-



(Balról) Acapulco, Mexico legdélibb pontja. (Jobbról) Több mint 300 kilométeres volt az uttalan, mocsaras szakasz.

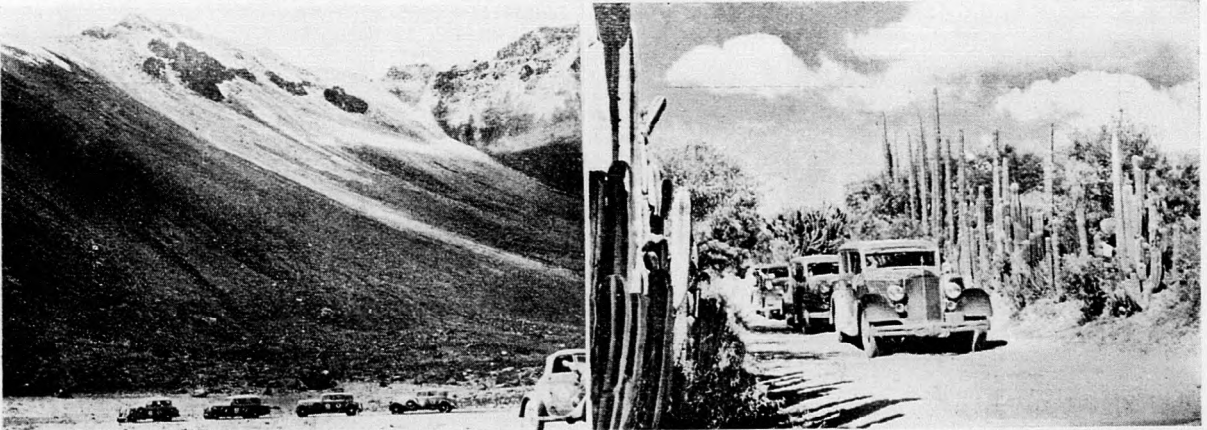
olyan helyeket érintettek, melyek kívül estek minden civilizáción oly közlekedési szakaszokkal, melyeket utaknak nevezni semmiképpen sem lehetett.

Detroitból Minneapolison át vezetett az út Kanada legészakibb pontjáig, a Notekewin telepig. Innen San Antonioba indultak, ahol betonúton sebességi, gyorsulási és üzemanyag, valamint olajfo-

A felhasznált Új Mobiloil nemcsak beváltotta a hozzá fűzött reményéseket, hanem a laboratóriumi kísérletek eredményeit jóval felül is múlta. A felülvezérelt motorok hengerfejei tökéletesen lerakódásmentesek voltak. A dugattyúkon rétegképződésnek nyoma sem volt, a dugattyúgyűrűk a hornyokban szabadon mozogtak. A szelepházakban a leg-

mentesek voltak és a kopási jelenségek olyan csekélyek voltak, hogy azok mérete csak kis százalékra volt a normális körülmények között megtett 16.000 km-es túra után észlelhető kopásoknak.

Vacuum Oil Co. történelmi jelentőségű kísérleti túrája egyedülálló esemény volt és megmutatta: mi is az Új Mobiloil.



(Balról) Mexico City közelében a 4500 méter magas Toluca-hegy kráterében. (Jobbról) Sokszáz kilométert kellett perzselő sivatagon át megtenni.

# Gondozzuk a gumikat!

Nem is gondolja, kedves Barátom, mennyi pénzt takaríthat meg a pneumatikók helyes karbantartásával. A gumik élettartama az utóbbi 10—12 esztendő leforgása alatt tetemesen növekedett, de a minőség javulása által fokozott gazdaságosságot még tovább javíthatjuk, ha a gumik szakszerű karbantartásáról gondoskodunk. Huszonöt évvel ezelőtt, 1910-ben átlagban 2000 km. volt a gumik élettartama, két évvel később már megduplázódott ez a szám, míg a legutóbbi években nem sokkal változott a gumik élettartama. Akadtak statisztikusok, akik kiszámították, hogy amíg 1912-ben pár fillérbe került a gumihasznalet kerekenként és km-ként, addig manapság ez az összeg 0,35 fillérre redukálódott. Sőt megfelelő karbantartással még ez az összeg is redukálhatóvá válik. Fogadja csak meg tanácsaimat!

Mindenekelőtt a helyes légnyomásról essék szó. A túl alacsony nyomással való használat a gumi élettartamának leggyakrabban tapasztalt ellensége. Kivülről mitsem veszünk észre a gumikon, leszerelésükönél azonban két sötét sáv figyelmeztet a bajra, melyek azáltal keletkeznek a pneumatikon, hogy a túl alacsony nyomással való használat folytán a gumi oldalfalai túlságosan betörnek és a vászonbetét a túlzott behajlás hatására elválk a gumitól, hogy végül is bekövetkezzék az, amit úgy hívnak: vászontörés!

Úgy-e fél tőle? Ne mulassa el tehát gumiai légnyomását egy légnyomásmérővel legalább is hetenként kontrollálni. A mai, alacsony nyomású gumik használatában a légnyomásmérő egyáltalában nem fölösleges cseesebecse és távolról se higye azt, hogy ránezés-sel, avagy a gumik megrugdolásával is meg lehet állapítani, elegendő levegő van-e bennük? Hiszen tizedatmoszféráról van szó!

A helyes légnyomást, mely függ a gumi méretektől és a terheléstől, tehát a kocsiától, a pneumatik szaküzletekben megtudhatja. De sohasse jusson eszébe a gumik légnyomását csökkenteni azért, hogy kocsián a rügözást ily módon javítsa. Szereltesen elasztikusabb rügökat kocsiájára és mielőtt a gumikkal később felette köitätséges kísérletekbe bocsátkozni, kérje ki valamelyik megbízható pneumatik szakember tanácsát!

Ugyancsak nagy jelentősége van a gumik élettartamára a kerekek megfelelő vonalba állításának. Jól jegyezze meg, az első kerekek helytelen állása oda vezethet, hogy a vadonatúj gumi néhány 100 km. lefutása után az utolsó vászonbetétig elkopik!

Hogy mi ennek az oka? Figyelje meg! Könnyen beláthatja, hogy az olyan gumi, amely nem fut pontosan a menetirányban, az úgynevezett radirozás-hoz hasonló tünetek között oldalvást esúszva gördül az úton. A nem spurtoló kerék nyomban felismerhető, de gyakran tájékozatlanok vagyunk a jelenséggel szemben, éppen azért mert a nyomot kevéssel a jelenség fellépte előtt kontrolláltuk. A magyarázat pedig egyszerű.

Szöke ismerős integet a járdáról. Eszrevesszük és — természetesen — leálunk. Még pedig figyelmenlenül és észre-

sem vesszük, hogy az első kerékkal ugyancsak oldalba böktük a járdaszegélyt. Es már is megvan az ok, miért nem spurtol a kerék: elgörbült a kormányösszekötő rúd. És ilyenkor elmondjuk, hogy csak nők ne volnának... De jegyezze meg Barátom, a gumik oldalfalának oly fontos megóvása érdekében is mindig óvatosan álljon a járdához!

Látom nagyon nézi kedves Barátom annak az előttünk haladó teherautónak hatalmas ikerkerékeit.

Az ikerkerékek főelőnye abban rejlik, hogy kisebb méretű pneumatikok alkalmazását teszik lehetővé és a hátsó gumik az első kereken is felhasználhatók, sőt a kocsí rakfelülete is mélyebbre súlyeszthető.

Az ilyen egymásmellé szerelt pneumatikoknál igen nagy fontossággal bír, hogy azonos kerületű legyen. Ha például egy új köppenyt egy lefutottal párosítana, úgy az egész terhelést az előbbi pneumatiknak kellene viselnie és idő előtt tönkre menne. Az ikerkerékeknel állandó figyelmet kell szentelni, nehogy



a gumik közé kövek ékelődhessenek. Ugyancsak ügyelni kell arra is, hogy a gumik egymástól megfelelő távolságra legyenek, mivel túl kis köz esetén nagyobb terhelésnél a köppenyek egymásnak feszülnek és gyorsabban használódnak el.

No de álljon meg kedves Barátom, köszönöm, hogy eddig elfuvarozott! És nézze meg ezen a képen ezt a 9.75 X 20-as köppenyt, amely egy nehéz autóbusz hátsó kerekén megfelelő karbantartással 186.000 km-t futott! Figyelje meg milyen egyenletes a gumi kopása!

Viszontlátásra! Ha leáll a garázsba, ne mulassa el kontrollálni kerekei légnyomását! Ne felejtse el: a levegő olcsóbb mint a — gumi!

# Hasznos tanács a motorkerékpár elektromos felszereléséről

Állás közben mindig azonnal kapcsoljunk városi világításra!

Csodoljunk csak arra, hogy az országuti, vagy köd'zú 7—8-szor többet fogyaszt, mint a városi. A motorkerékpároknel használatos kisebb akkumulátor az ilyen állandó terhelés mellett, ha a dinamó nem tölti, hamar kimerül. De menetközben se vegyük igénybe túlságosan a telepet felesleges fogyasztók rákapcsolásával. Egy fényerős reflektor, egy kis keresőlámpa, egy hátsó, vagy stopszám-lámpa, egy szerelőlámpa, oldalkocsi esetében egy oldallámpa minden igényt k elégít.

Egyedül a dinamó pótolja az este lekapcsolt összes égók áramfogyasztását. Ezért ne használjunk feleslegesen túl nagyfogyasztású izzólámpákat!

A motorkerékpár elektromos felszerelésének utólagos kiegészítése tekintetben legjobb szakember tanácsát meghallgatni. A motorkerékpár-üzem minden igényének legmegfeleleőbb a BOSCH akkumulátor, a BOSCH világító és gyújtóberendezéssel együtt.

Ha a felszerelés BOSCH — a motorozás biztos!

# BOSCH



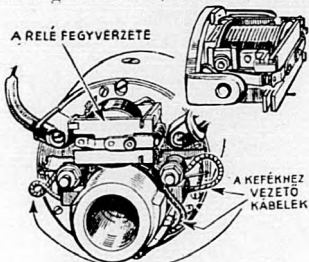


## a dinamó karbantartására Különösen az akkumulátorgyújtásos gépek dinamóját kell időnként „tisztába tenni”

A dinamó igen fontos része a motor-kerékpárnák, különösen az akkumulátorgyújtásos gépnél, melynek a dinamó egyúttal lényegileg mágneses is. Időközönként meg kell tehát vizsgálni és karbantartani a dinamót. Ha az alábbiakat figyelembe vesszük, igen rövid idő alatt végezhetünk ezzel a munkával.

Mielőtt a dinamóhoz nyulnánk, kettőt fontoljunk meg: a) a dinamó irtózik a benzintől és olajtól és b) kapcsoljuk ki az akkumulátor pozitív kábelét rövidzárlat elkerülése céljából.

Az első lépés: leszedni a dinamó kommutátorfedelét, a vörösréz fémszelektéket tisztítsuk meg puha, száraz rongy-gyal. Ha a kommutátor feketére égett, úgy dörzsöljük át egy kis fémtisztító folyadékkal és csak végső esetben használunk csiszolóvásznat. Célszerű a kommutátor vörösréz-szelekték közeit kitisztítani, legjobb erre egy fogpiszkálószert keményfadarab. Ügyeljünk arra, hogy a részelekték meg ne karcoljuk! Tisztítsuk meg a szénkeféket és tartóikat.



A dinamó fegyverzetének sémás rajzán jól látjuk annak egyes részeit.

A keféknek könnyen kell csúszniuk tartójukban, ha szorulna, úgy oldalsó felületüket csiszolóvászonnal dörzsöljük át. Vizsgáljuk meg a keferugókat, ha gyengültek, úgy szereljük újakat. Ha a kefék erősen kopottak és nagyon rövidék, úgy rossz a kontaktus. A kefe leg többször attól kopik el idő előtt, hogy a dinamó kommutátorja elkopott, helyesebben, a rézanyaga kopott, a részelekték közötti csillámszigetelés azonban nehezebben kopik és kiáll belőle: reszelőként támadja meg a keféket. A kiálló csillámot legjobb zsillett pengével eltávolítani és utána igen finom csiszolóvásznat alkalmazni. Új kefék szerelésénél meg kell adni a megfelelő felfekvést, ehhez a kommutátorra igen finom csiszolóvászonszicsót tekerünk, nekifektetjük a keféket a csiszolóvászonnak és addig forgatjuk szép lassan a dinamót, amíg a kefék érintkező vége megfelelő felületet nem kapott.

### A harmadik kefe

Ha a kommutátor piszkos és a kefék nem fekszenek fel jól a kommutátorra: a dinamó szabálytalanul tölt. Ha a harmadik kefe, mely a dinamó áramtermelését szabályozza nem érintkezik jól, úgy a dinamó olyan erős áramot adhat, hogy túlemelegedve megsérülhet a tekerése. A nagyobb, különösen a kéthengeres gépeken a harmadik kefe állítható, elcsúsztatva fokozhatjuk és csökkenthet-

jük a dinamó teljesítményét. Az egyes típusok szabályozását a gyári utasítási könyvecske ábrájának tanulmányozása után azonnal megértjük. Mindenesetre ügyeljünk arra, hogy a dinamó ne töltsön túl, a legjobb beállítás az, amikor az összes lámpákat bekapcsolva, fűrge tűratempóban a dinamó 2—3 amperrel tölt. Aki sokat jár éjjel, az bátran erősebb töltésre állíthatja dinamóját, mint a nappali motoros, ne feledjük azonban el, hogy a túlterhelt dinamó, meglepően rövid idő alatt mehet tönkre.

Hosszabb túra után a dinamó mindig meleg, ez ne aggasszon. Ha azonban azt észleljük, hogy forróvá vált, úgy valahol hiba van és a hibát meg is kell találni. A dinamóban levő drótok szigetelése ugyanis erősen szenved a melegtől, különösen az armatura, a forgórész szigetelése forog veszélyben.

Ha tehát dinamók tulságosan melegszik, úgy állítsunk be kisebb töltést a harmadik kefe szabályozásával. Ha azonban a harmadik kefének nem állítható, úgy valószínűleg annak érintkezése rossz és ez okozza a túlterhelést. Néha zárlat van a harmadik kefénél, néha a kommutátorra rakódott piszok a hibás, meg kell találni a hibát. Ha a dinamó forgórészének egyik-másik tekerésében zárlat van, úgy a töltőáram erőssége csökken és a töltés nem egyenletes, amit az ampérmérő tűjének vibrálása árul el. Ezen csak a villanyműhely segít, át kell tekereselni az armatúrát.

A dinamó csapágyai — feltéve, hogy a port és piszkot távol tartjuk tőlük — korlátlan élettartamúak. Ha tehát dinamónk a motor előtt fekszik, úgy gondoskodjunk megfelelő védőlemezzel. A mellett időközönben — évente legálább egyszer — szedjük szét a dinamót, mossuk ki benzinen a csapágyait és pakoljuk be igen magas olvadási ponttal bíró speciális zsírral. A zsírral ne prédáljunk, ha az bekerül a kommutátorba, egészen biztos üzemzavar lesz az eredmény.

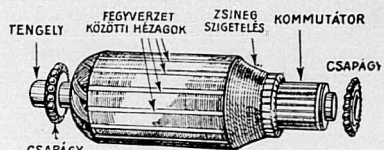
Ha a dinamó a motor mögött vagy jól tokozottan foglal helyet, úgy elég minden 15—20.000 kilométer után megtisztítani és zsírozni a csapágyakat.

Célszerű a dinamó vezetékeit is néha megvizsgálni. Megtisztítani a káposokat,

jól meghúzni a csavarokat — kifeszítődik.

### Ne nyúljunk az automatiku, kikapcsolóhoz!

Az automatikus kikapcsolóról, az úgynevezett reléről elég annyit mondani: hagyjuk szigorúan békében és ne nyúljunk hozzá. A relé nagyon fontos szabályozó készülék, mely kikapcsolja a dinamót, amikor annak fordulatszáma ala-



A dinamó kommutátorjának fedelét úgy kell helyretenni, hogy a kábeleket ne szoruljanak a relé fegyverzetének.

csony és még kevés áramot termel, viszont ha áramtermelése elegendő, az akkumulátor töltéséhez — ismét bekapcsolja. A relé tehát védi az akkumulátort, mely menthetetlenül kisélné, ha alacsony motorfordulatszám mellett is össze volna kapcsolva a dinamóval. A relé nem más, mint kis elektromágnes, melynek fegyverzet mozog és kontaktust nyit és zár. Néha előfordul, hogy a fegyverzetnek rossz a kontaktusa és az áram a kis spirálrugón át áramlik. Az erős áram izzóvá hevíti a rugót és annyira ellágyítja, hogy képtelen megfelelni a feladatának. Az ilyen hiba javítását mindenesetre bizzuk avatott villamos szervizműhelyre, nem amatőrnek való munka.

### Tanulságos párbeszéd

A kíváncsi: *Nmi, egy bivar. Vagy talán csatornatisztító?*

A fölényes: *Nem bivar és nem csatornatisztító. Motorkerékpáros.*

A kíváncsi: *Miért olyan sáros a képe és a kabátja?*

A fölényes: *Mert gépének sárhányói nagyon keskenyek.*

A kíváncsi: *Miért keskenyek a sárhányói?*

A fölényes: *Mert a masinája szuper-sport gép.*

A kíváncsi: *Miért keskenyek a szuper-sportgép sárhányói?*

A fölényes: *Mert a gép keskeny sárhányókkal gyorsabb.*

A kíváncsi: *Miért keskenyek a szuper-keskeny sárhányókkal?*

A fölényes: *Oránként 0.3 kilométerrel. De lehet, hogy 0.4 km-rel.*

A kíváncsi: *De hiszen akkor ez az ember hülye?*

A fölényes: *Ugy, ahogy mondja.*

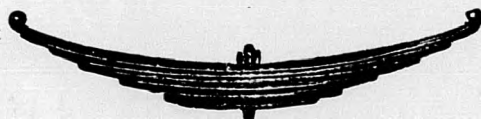
LÁTOGASSON MEG A MINTAVÁSÁR 259. SZ. PAVILLONJÁBAN

## Licsájer János budapesti autórugógyártó és javítóüzeme

Specialista  
az autórugók  
gyártásában

Telefon:  
46-3-51

Mindenféle gyárimányu kocskhoz kész rugók raktáron



Budapest,  
VII. Ték  
Endre u. 14.

Telefon:  
46-3-51

# Pénzbe kerül a sebesség!

Hogyan takaríthatunk meg rengeteg üzemanyagot jó vezetési technikával?

Teta: Lukavecz Ferenc

Ma, amikor a benzin és motorkő árát ismét kegyetlenül sőröfölgatják, ketűzött jelentőséggel bír az üzemfogyasztás kérdése. A benzinvállalatok nem akarják továbbra is ráfizetéssel áruolni az éltető nedűt, a pénzügyminiszter úr önagyméltósága pedig nem hajlandó lemondani a *benzin literenkénti 26 filléres közteheréről*. Mi pedig szegény elgurultjai ennek a szomorú világnak, továbbra is motorozni akarunk. Nincsen tehát más hátra, mint takarékoskodni. Fogunkhoz verni legalább is elméletben, minden deci motorkő.

Két módszerrel lehet üzemanyagot takarékoskodni. A gép megfelelő beállításával és megfelelő vezetési technikával. Ezúttal az utóbbi kérdést tárgyaljuk, legközelebb sor kerül a gép takarékos beállítására is.

Aki nem végzett még kísérleteket vagy nem figyelte pontosan fogyasztását, az talán nem is hiszi el, hogy megfelelő vezetéssel 30–40%-os üzemanyagmegtakarítást érhetünk el. Csak éppen tartózkodni kell a hirtelen gyorsításoktól, fékezésektől és nagy átlagoktól. Egyenletes tūratempó: röviden, ez a titok kulcsa.

A sebesség és az üzemanyagfogyasztás között határozott *párhuzam van* és itt csak másodsorban jön számításba az, hogy magas fordulatszámon a motor azonos távot abszolválva többet „iszik”, mint mérsékelt tempóban. Nagy sebesség, magas átlag eléréséhez, sokszor kell hirtelen *akceleralni*, sokszor kell *fékezni* és igen sokszor *változtatni* a gép sebességét. Akceleraláskor fantasztikus mennyiségű üzemanyag fogy el. Ami érthető is, mert hiszen a sebességhez képest a karburátor fojtószelepe *túlságosan nyitott*, benzinen túlgazdag keveréket kap a motor és bizony több mint a kétszerese fogy el annak az üzemanyagnak, melyet a gép ugyanolyan távolságon fogyasztana el, ha közben nem tekerünk nagyot a drégriffen. A drégriff a legnagyobb benzinfogyasztó! Amíg szektorokkal szabályoztuk a gázt, addig nem változtattuk anynyit a gázt, mint ma, amikor csak egyet kell lendíteni a csuklókon, hogy egyszeriben túlpörögjön a hátsó kerék.

Nagy tempóban gyakran és erőlyesen kell fékezni. A fékezésnél lendület megy veszendőbe. Az a lendület, melyet üzemanyag árán értünk el. Minden egyes fékezésnél tehát a szó szoros értelmében üzemanyagot prédálunk, ráadásul a fékezés utáni újabb akceleralásnál ismét üzemanyagot pocsékolunk el.

Lássunk példát és hasonlítsuk össze az *éles forduló vételeit* gyors tempóban és mérsékelt sebességgel. Gyors tempóban, nagy sebességgel közelítjük meg a fordulót. Le vesszük a gázt, hirtelen *fékezzük* a fordulót előtt, a fordulót bejáratánál *visszakapcsolunk*, majd a fordulóban ismét vadul *akceleralunk*. Normális tempóban szép kényelmesen begurulunk a fordulóra és kigurulunk belőle. Nem kell bővebb magyarázat ahhoz, hogy *miért kerül sok pénzbe a magas tūrátlag*, megértjük, hogy a hirtelen fékezés és akceleralás mennyivel

több üzemanyagot fogyaszt, mint a szelíd fordulóvétel.

Sorozatós összehasonlító kísérletek alkalmával kitént, hogy az egyenletes tūratempó a leggazdaságosabb. Minél kevesebbet változtatni a gázon, minél kevesebbet tekerni a drégriffet, máris meglepően csökken a fogyasztásunk. Az egyik kísérlet kapcsán kiderült, hogy amíg kb. 65–70 km-es átlagnál a szabványos 500-as motorral szerelt gép a Budapest—Kiskunlacházi kb. 40 km-es távon közel *két liter* motorkő ivott meg, addig visszafelé — mindössze 50-es átlaggal haladva — a fogyasztás messze a *másfél liter* alatt maradt, *több mint 30%-ot volt a különbség*. A nagy oldalkoecsis gépeknél még feltűnőbb a különbség, mert hiszen a súlyos gép felgyorsításához — magas átlagot gyakori akceleralás nélkül tartani nem lehet — sokkal több üzemanyaggal megfizetett munka kell.

A kísérletek eredményei azt mutatták, hogy sokkal kevesebb üzemanyagot fogyasztunk akkor, ha lejtőn felfelé *mérsékelt tempóban húzatjuk dírekittel* a gépet, mintha visszakapcsolva, *magas fordulatszámmal pörgetnénk* a motort. Természetesen, itt okkal-móddal kell takarékoskodni és semmi esetre sem szabad

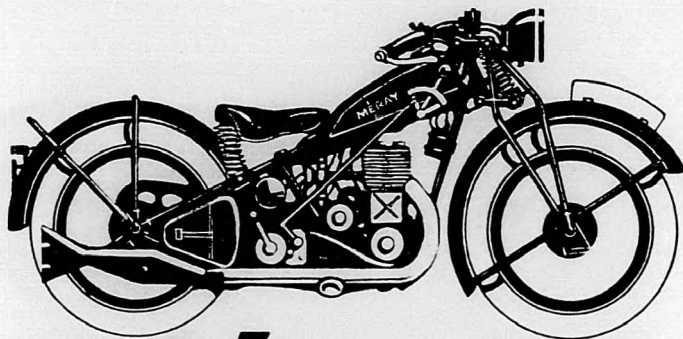
kínlódni hagyni a motort, mert amit üzemanyagban megtakarítottuk, azt kopásban és motornyúzásban sokszorosan fizetjük meg. Az *aranyközéputat* kell választani és akinek megvan a megfelelő motoros érzése, az rövidesen megbarátkozik a leghelyesebb módszerrel.

Igen sok benzint pazarolunk el azzal, hogy nem alkalmazzuk észszerűen az előgyújtást, úgy fogyasztásunk erősen felszökken. Célserű tehát a normális gyári állításnál árnyalattal több előgyújtást adni, de ugyanakkor nem megfelelő a gyújtásabályzóról, mint azt igen sok a mazsolakorból régen kikerült motoros teszi.

Igen sok benzint lehet megtakarítani azáltal is, hogy amikor le kell venni a gázt, hát *teljesen le is vesszük*. Sokan abban a hibában szenvednek, hogy fékezésnél nem veszik le egészen a gázt, csak éppen visszavesszük. Ilyenkor a motor akkor is benzint fogyaszt, amikor arra szükség nincsen, sőt a szó szoros értelmében benzint használunk arra, hogy fékbetéteinket minél gyorsabban koptassuk papírvékonyra.

Ha meredek lejtőről ereszkedünk le, fékeink kímélésére *motorral fékezzünk*. Visszakapcsolunk elsőre vagy másodikra, le vesszük a gázt és szépen leereszkedünk. Csak éppen igen gyakran nem vesszük vissza egészen a gázt, hanem feleslegesen fogyasztunk.

Természetesen sokat jelent a jól beállított karburátor és a jól karbantartott motor is a fogyasztás szempontjából. Ezzel a legközelebbi számban foglalkozunk.



## MÉRAY

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

MÉRAY MOTORKERÉKPÁRGYÁR R.T.  
BUDAPEST

TELEFON: \*98-8-88

V., ZAPOLYA-UTCA 15

**Használt  
motorkerékpár  
alkatrészek**

**PÁPAI** Gr. Zichy Jenő u. 39.  
(Jókai uccánál)  
motorkerékpárok b zományi eladása  
Motorkerékpárokat és roncsokat  
készpénzért vesznek.

**Révész és Huszár**

VI., Jókai tér 7. Telefon : 18-9-54.  
DUREX dugattyúk egyedárúsítása.

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

**Budaörsön épül a  
főváros új repülőtere**

Allítólag dűlőre jutott végre a budaörsi polgári repülőtér régóta vajdó ügye: Az új repülőteret ezek szerint Budaörs határában, 100 holdas területen építik meg, mely a Gellért szállótól mindössze 6 km-re fekszik, vagyis felülre, mint Mátyásföld.

Mintavásáron  
nem veszek részt, de  
Önnek olcsóbban adom a  
**SUNBEAM**-et  
**KOPPÁNYI:** Desseffy-utca 47

**Mercedes-Benz és az  
1937-es versenyformula**

Neubauer mérnök, a Mercedes-Benz versenyzsztály vezetője, a minap érdekes nyilatkozatot tett az új GP-formulára vonatkozólag. Mint mondja az újabbban erosen propagált „2 liter—800 kg” formulának is megiesz a maga hibája, hiszen eddig minden versenyformulának voltak gyengéi. Mután pedig a jelenlegi versenyformulának megfelelő kocsikba hatalmas összegeket investáltak a gyarak, cenrányos volna talán bevarni annig ezek a befektetések amortizálódtak, nehogy az esetleges új formula elkedvetlenedésre vezetessen. Véleménye szerint a GP versenyekbe allitandó mástélliteres kategória híven gondoskodhatik a versenyzo utánpótlásról. A németek és az olaszok egyébként 1937-re a jelenlegi formula fenntartása mellett foglalnak állást.

A Targa 432 km.-es Floriot a németek távollétében Brivio (Alfa Romeo) nyerte 79.1 km.-es átlaggal, márkatársa Chiron előtt. A kiskategóriában 288 km.-es távon Ferrera (Fiat) győzött 65.2 km.-es átlaggal.

A monacói GP után a Mercedes-Benz expedició Neubauer mérnök vezetésével utrakelt Tripoliszba, ahol május 12-én lesz a Grand Prix. Ezek szerint a Mercedes-Benz-gyár a május 5-iki tuniszi Grand Prixen nem vesz részt. A német ipart ezen a versenyen egyedül Varzi (Auto-Union) fogja képviselni.

Fräulein Zangemeister maga tervezte vitorlázó repülőgéppel 13 órát töltve a levegőben, hölgyek részére új világrekordot állított fel. A régi rekord másfél órával volt gyengébb.

Ha Nuvolari sztrájkol... Legutóbb híril adtuk, hogy Nuvolari az új kétmotoros Alfa Romeoval a próbákon közül 340 km.-es sebességet ért el, ugyanakkor azonban bebizonyosodott, hogy a gumik nem bírják az igénybevételt. Ebből kifolyólag Ferrari és Nuvolari között nézeteltérésre került a Sr. minek folytán Nuvolari kijelentette, hogy addig nem hajlandó beleltni a kocsiba, amíg angol speciálgumikat nem boesátanak rendelkezésére. Ferrari engedett és telefonice rendelte meg a kívánt speciálgumikat, amelyeket elkészültük után repülőgépen szállítanak Itáliába. Így meg van rá a remény, hogy a tripoliszi GP-ben starthoz állhasson a szuper-Alfa.

Volt idő, mikor az USA a világ autóállományának 85 százalékát mondhatta magáénak. Ma ez a szám 70 százalékra esökkent.

Hány lakosra esik egy autó? Az USA-ban minden 5 lakosra, Franciaországban 22-re, Angliában 25-re, Dániában 28-ra, Svájcban 37 lakosra esik egy gépjármű. Ezek után jön Belgium, Svédország, Norvégia, Hollandia, Németország (minden 75 lakosra), Olaszország, Finnország, Spanyolország, Csehszlovákia és Ausztria Lengyelországban 1262 lakosra esik egy autó.

A romániai Ford-gyár, Ford legkisebb szerelőgyára évi 3000 kocsit fog összeállítani.

Campbell kapitány nincs meglegedve 445.492 km.-es világrekordjával, sportkarierte végcéljánál a 300 mérföldet (482 km.) tekinti. Campbell hír szerint júliusban ismét rekordostromra indul az Utah állambeli Salt Lake City melletti 18 mérföldes rekordterpen.



**CORDATIC**



**Autópolish**

autóját ujjá, tükörfényessé varázsolja.  
Kapható minden autószaküzletben.

Gyártja:

**Ellinger Lakkgyár Rt.**

Soroksár. Telefon: \*47-3-60.



(1.) Bodonyi Sándor (Ariel) volt az első oldalkocsis a célban. (2.) Koresmáros Béla (Dormán) a célban. (3.) Minárik József (Sunbeam) gratulációkat fogad. (4.) Székely László (Steyr 100), számos Puch győzelem után autón is megálta a helyét. (5.) A Fiat Balillák kitűnő kondícióban értek célba.

## KITUNÓEN SIKERÜLT A KEZDŐK VERSENYE

**25 INDULÓ KÖZÜL 10 BÜNTETŐPONT NÉLKÜL VÉGZETT - A KMAC NYERTE A MOBILLOIL KUPÁT**

Április utolsó vasárnapjának reggelén szokatlan kép tárult az Apponyitér járókelői elé. A KMAC előtti starthelyen startszámok versenyzők sorakoztatták szép glédába gépeiket, melyeket az imént vett át a Kuria utcában működő műszaki bizottság. Kilenc órára van kiírva a Kezdők versenyének startja, van még idő bőven, nézzük csak meg, hogyan történik a gépvétel! A műszaki bizottság példás rendszerrel és gyorsasággal végzi munkáját a jelzőtáblákkal korlátok közé irányított versenyzők átlagban két perennél gyorsabban végzik a gépvételüket, bal csuklójukra plombát is kapnak, hogy az útközben két helyen is titkosan dolgozó ellenőrző bizottság minden vezetősérel járó esetleges visszaélést megakadályozhasson. A gépvételhez hasonló gyorsasággal bonyolódik le maga a start is, csakhamar úton van az egész mezőny, hogy Kőspallag, Drégelypalánk, Szécsény és Zagyvaszántó mint időellenőrző állomások érintésével 300 km-es távot abszolválva fusson be a Megyeri csárdánál levő célba.

Az autómobilok átlaga 55, a 250-es szőlő és 350-es oldalkocsis gépeik 45 km-ben, míg a többi gépeik 50 km-ben volt maximálva, úgy, hogy az első autós befutóknak a 2 óra után kellett célba érkezniük. Ugyis volt. Csaknem egyszerre érkezett be az első három autós befutó — Steyr, Fiat, Lancia — míg a motorkerékpárosok élén, akiknek sokkal nehezebb munkát adtak a rossz utak — Koresmáros Béla futott célba Dormán-gépével. Az első oldalkocsis befutó Bodonyi Sándor (Ariel) volt. Egyre-másra érkeznek a versenyzők, kiválasztunk egyet vaktában, kíváncsiak vagyunk, hogyan vélekedik egy „vérbeli” kezdő első versenyről:

— *Alig háromnegyedéves motoros mult áll mögöttem — mondja Minárik József, egy sv. Sunbeam gazdája — és alig hat héttel ezelőtt kerültem le a műtőasztalról, ahol vakbéletem szedték ki. Még most sem vagyok egészen rendben, ráadásul pechem is volt a benzincsővel. Ötször is megállítottam, amivel mintegy 35 percet vesztettem. Ezt a veszteséget a jeligé rossz utakon behozni természetesen képtelen voltam, de azért — tet-*

*szett a verseny!*

A verseny befutói egyaránt dicsérik az ellenőrzőállomások precíz működését, az útbiztosítást és a rendezés mindazon külsőségeit, melyekről elismeréssel kell megemlékeznünk. Ugyanakkor azonban nem hagyhatjuk bírálat nélkül a propozícióknak az értékelésre vonatkozó lehetetlen passzusát, mely szerint az egyes etapokban szerzett büntetőpontok a célig nem összegeződtek, hanem csakis a legtöbb büntetőponttal sujtott szakaszon szerzett pontok vétették figyelembe az értékelésnél. Ilyen alapon ha valaki az öt etap mindegyikében 9 pontot, tehát összesen 45 pontot szerez, jobb helyen végezhet azon versenytársa előtt, aki csak egyetlen etappon kapott pontokat, de azok száma meghaladja a 9-et, mondjuk 10! Az ilyen átgondolatlan értékelési séma súlyosan befolyásolhatja az egész verseny realitását. Mindenesetre jellemző a sportbizottságra, hogy ilyen melléfogásokat hagy jóvá...

Érdekes képet nyújt az eredmények táblázatos összefoglalása, mely a modern kiskocsik teljesítőképességének ékes bizonyítéka, hiszen a rossz utakon magas átlaggal célbafutó kiskocsik 100%-os sikert arattak, miután az egyetlen kiesett autó egy nagy Marmon volt...

	Elindult	Aranyérem	Ezüstérem	Bronzérem	Helyezett	Kiesett
Autó .. .. .	7	5	—	1	—	1
Szóló motkp.	12	4	—	3	1	4
Old. motkp. ..	6	1	—	—	1	4
	25	10	—	4	2	9

A motorkerékpárokra első látszatra kedvezőtebb a statisztika, nem szabad azonban felednünk, hogy a résztvevő gépanyag javarésze több estendő „példányokból” rekrutálódott, amely körülmény fokozza a motorosok sportteljesítményének értékét.

A verseny részletes eredményei a következők:

**Autómobilok.**  
1.5 l.-en felül, 1 induló, 0 befutó. Kiesett: Fodor J. (Marmon).

1.5 l-ig, (3 induló, 6 befutó). Aranyérem nyert: Gross L. (Steyr 100) 0 bp., ifj. Hubert Gy. (Fiat-Balilla) 0 bp., Kozma L. (Fiat-Balilla) 0 bp., Makrai L. (Lancia-Augusta) 0 bp. és Székely L. (Steyr 100) 0 bp. — Bronzérem nyert: Unterberger O. (Fiat-Balilla) 10 bp.

**Oldalkocsis motorkerékpárok:**  
600 km.-en felül, 1 induló, 1 befutó. Donáth O. (Harley) 42 bp.

600 km.-ig, 3 induló, 1 befutó. Aranyérem nyert: Bodonyi S. (Ariel). — Kiesett: Friedrich I. (Ariel) és Károlyi I. (Puch).

350 km.-ig, 2 induló, 0 befutó. Kiesett: Breitner S. (AJS) és Szentkuti L. dr. (Puch 250 sc.).

**Szóló motorkerékpárok.**  
500 km.-en felül, 1 induló, 0 befutó. — Kiesett: Gaál F. (Cleveland).

500 km.-ig, 4 induló, 3 befutó. Aranyérem nyert: Gódor I. (Rudge) 0 bp. és Koresmáros B. (Dormán) 0 bp. — Bronzérem nyert: Steiner I. (Rudge) 23 bp. — Kiesett: Hans Hahn (Rudge).

350 km.-ig, 5 induló, 3 befutó. Aranyérem nyert: Molnár K. (Sunbeam) 0 bp. — Bronzérem nyert: Vörös I. (AJS) 8 bp. — Befutott: Minárik J. (Sunbeam) 36 bp. — Kiesett: Moritz L. (Raleigh) és Lész T. (AJS).

250 km.-ig, 2 induló, 2 befutó. Aranyérem nyert: Böcz L. (Sun-Jap) 0 bp. — Bronzérem nyert: v. Szomor B. (BSA) 22 bp.

**Csapatverseny.**  
1. KMAC I. csapata (Hubert, Unterberger, Makrai) 0, 10, 0 = 10 ponttal. 2. KMAC II. csapata (Gross, Steiner, v. Szomor) 0, 23, 22 = 45 ponttal. 3. FTC. I. csapata 220 ponttal. 4. FTC. II. csapata 275 ponttal. 5. TTC. csapata 385 ponttal.



A KMAC csapata nyerte a Mobiloil-kupát.

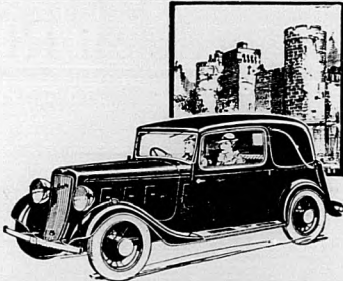
**Az angolok vezetnek**  
a nemzetek versengésében

Az angol

# AUSTIN

vezet a **KISAUTÓK** versenyében  
40— P. utadó, 6 lt. benzinfogyasztás  
100 kilométerre.

Elnyuzhatatlan minőségű anyag.  
Vezérképviselő: Bruck, Jókai u. 21.  
Telefon: 114—46.



**MOTOROLA**  
**LARDOLINE**  
**RICIT**

**Elhagyta a**

**menyasszonya ?**

Rázós kényelmetlen  
pótnyergétszerelje ki  
azonnal egy ilyenre

Kapható :

**WILLKÁN M L.**

Autó és motor/technikai  
szaküzlet

**Liszt Ferenc-tér 5**

Telefon: 2-51-56, 11-1-37.



sem talál jobb

**KRÓMOZÓT, NIKKELEZŐT,** mint  
NEMES EDE, Budapest, VI., Nagymező-u. 45  
Telefon: 189—80.



## ALFA ROMEO

**VEZÉRKÉPVISELET :**

Budapest, VI., Liszt Ferenc-tér 11  
Telefon: 10-3-90

## Mi újság?

Legutóbbi számunk 93. oldalán közölt  
benzinkémiai cikkünkbe két értelemza-  
varó sajtóhiba csúszott be. A középső  
hasáb alulról számított negyedik sorában  
3:7 helyett 3:7:1, a harmadik hasáb 17-ik  
sorában 63 és 0 helyett 65 és 70 értendő.

— A minap jelent meg Mihályi Ernő  
okl. gépészmérnök legújabb könyve, a  
„Hydraulikus fékek, szerkezete, kezelé-  
se és számítása, különös tekintettel a  
Lockheed-rendszerű fékekre” címen. A  
hydraulikus fékek autókön, sínautókön,  
motorkocsikon stb. az utóbbi időben  
oly rohamosan terjedtek el, hogy cél-  
szerűnek látszott immár e berendezések  
szerkezetét és kezelését népszerűen is-  
mertetni, olyképpen, hogy az a veze-  
tőknek, szerelőknak, tulajdonosoknak  
nélkülözhetetlen tanácsadója legyen. A  
füzet ismerteti a Lockheed-fékek lényeg-  
ét, majd részletesen az összes bevált  
és használatos rendszereket. A megér-  
tést igen elősegítik a világos rajzok és  
fényképfelvételek és hozzájárulnak lé-  
nyegesen ahhoz, hogy bárki, már igen  
csékély előképzettséggel, a fékrendszere-  
ket megismerhesse és kezelését meg-  
tanulhassa. A füzet nélkülözhetetlen  
mindenki számára, akinek hydraulikus  
féke van, vagy annak szerelésével  
rendszeresen foglalkozik. Egyszerű, vil-  
gós és érthető stílusban található e  
füzetben mindaz, amire a gyakorlati  
embernek szüksége lehet. A füzet ki-  
állításra kiváló és mindenkinek a leg-  
jobb ajánlhatjuk. A könyvet az  
„Auto-Motor” kiadóhivatala útján lehet  
megrendelni 60 fillér egyidejű beküldé-  
sével.

— Igaz, hogy K. Bauer Tibor cégnél  
motorkerékpárvásár van?

— A hír fedi a valóságot. Az Iza-  
bella-utcai cégnek sikerült egy nagyobb  
tétel használt, de jó karban levő kü-  
lönböző márkájú motorkerékpárt venni.  
A nagy forgalom titka a hihetetlenül  
alacsony árak.

— Miért dühös, Hébli úr?

— Minden okom megvan reá. Tessék  
csak elképzelni, kilenc pengőért vettem  
egy üveg külföldi polirvizet és most  
egészen megszükkült a zománcom.

— Ugy kell magának, miért vesz régi  
áltott és drága tisztítószert, mikor ne-  
gyed annyiért sokkal jobbat és frissebb  
kap. Minden szaküzletben árulják a  
közkezelet „Elbé” Autópolisht. Ha ezt  
használja, nem éri meglepetés.

— Mondja, Hébli úr, milyen sláger-  
cikkeket fog hirdetni a Pajor cég?

— A cég kebeléből nyert értesülésem  
szerint, az Auto-Motor minden számá-  
ban egy-egy slágercikket óhajt hirdet-  
ni. Így egymásután sorra kerülnek a  
legkurrensabb alkatrészek és felszerelési  
cikkek. Minden egyes cikk ára szenzá-  
ció lesz. Ajánlom az olvasóknak, kísér-  
jék különös figyelemmel a Pajor-cég  
ezirányú hirdetéseit.

— Mit tud Hébli úr az olajszakmából?

— Félórával ezelőtt jöttem a Ghil-  
lány cégtől. Nagy a forgalom! Különö-  
sen a Mars-Lowcarbon olajok hódita-  
nak. Az aktuális olajcserét felhasználva,  
egyre többen ragadják meg az alkalmat,  
hogy az általános elismerést aratott  
Mars-olajat kipróbálják. Az olajcserét a  
Ghillányi-cég szakszerűen elvégzi.

## TRIUMPH és RUDGE

angol

### motorkerékpárok

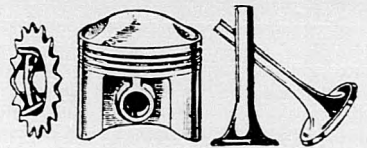
tartósság, kivitel és teljesítmény  
tekintetében

## a világpiac elitmárkái

A piac slágere a 250-es angol  
**Triumph** felülvezérelt, (négysebes-  
séges, nagyvilágításos, luxuskivitelű  
gép 1500— pengő.

**Használt gépcseré,  
eladás.**

Vezérképviselő: BRUCK,  
Jókai ucca 21. Telefon: 114-46.



## „SECURO“

**dugattyú  
hengercsiszolás  
lánckerék**

Sebességváltó alkatrészek, lánckere-  
kek és lánc raktáron. JAP részek

**Olcsó Tökéletes  
VI., IZABELLA-UTCA 71.**

TEL.: 11-7-82

## CELLAETERN

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

## Krayer

lakk- és festékgyár

Budapest,  
V., Váci-ut 34

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

— Mit tud a kiskocsi-frontról?

— Óriási hossz! De nem is esoda! A minap beszéltem egy nagy vasipari vállalat vezetőjével, aki leállítva nagy háromliteres amerikai kocsiját, egy 750 cm-es Austint vásárolt. Új kocsijáról szívesen így nyilatkozott: „Megvallom, kellemesen csalódtam a kiskocsiban, melytől a nagykoeci után kissé fáztam. Tény azonban az, hogy kis 750 cm-es Austin Seven kocsim motorja nagyszérien húz, hegemászó, és gyorsulási készsége már az első utamon feledtette a nagykoecit. A légpárnás belső ülések és egyáltalában a koci belső berendezése a nagykoeci kényelmét biztosítja.“ Az Austin-ok különben Bruck cég által képviselt Rudge és Triumph gépekkel egyetemben a Nemzetközi Vásáron is előkelő standdal vannak képviselve.

— Mi hír Opeléknél?

— Nagy az öröm az Ostpreussenfahrt sikere miatt. A hihetetlenül nehéz ú. n. „Zerleissprobe“-ra mi sem jellemzőbb, mint az, hogy a 453 elindult autó közül csupán 151 (33%) érkezett a célba, míg az elindult 11 Opel-kocsi közül 7 (65%) futotta végig a nehéz versenyt. Az elindult Opel-kocsi egytől-egyig széria-gyártmányok voltak.

— Valamit az „új Mobiloil“-ról!

— Köztudomású dolog, hogy az automobilisták oroszánrésze vajmi keveset törődik mindazzal, ami a pompásan kárpitozott ülések alatt történik. Alig gondolnak a sebességváltóban, a kardánhüvelyben és az ördögös differenciálműben lezajló komplikált működési folyamatokra. Igen kevés figyelmet szentelnek a tengelyek, nyomórúdak, hajtókarok, büttyök és fogaskerekek munkájának, holott ezen szervek mozgásmillióinak eredményeképpen suhan tova az automobil. A technikus generáció legjobbjai vállvetett munkával találmányt találmányra halmozva, tökéletesíve juttatták el a mai autót abba a kellemes helyzetbe, hogy kocsiját gondtalanul vezethesse a tovakigyózó autótutakon. A leglényegesebb találmányok sorában rövid idő óta új szóval találkozunk. Ez az „új Mobiloil“. Amilyen fölösleges a vezetőknek azon gondolkodnia, hányszor teszi meg a dugattyú útját a hengerben azalatt, amíg kocsija maga mögött hogy egy kilométert, éppen olyan felesleges aggódnia ezen dugattyú helyes kenése miatt, ha ezt a feladatot az „új Mobiloil“-ra bízta. Az „új Mobiloil“ a kenőolaj tökéletesítését jelenti, mely oly mértékben sikerült, hogy általa az autó automatizálódása felé jelentős lépést tettünk: Hatalmas lépés ez, mely a vezetőt függetleníti kocsijától! A vezető nem eshetik többé a

# Opel

General Motors gyártmány

## Nemzetközi Gépkereskedelmi Rt.

Budapest, V., Vörösmarty-tér 4. sz. — Telefon: 81-3-34.

## LÉGI UTAZÁS

gyors, biztos, olcsó

Budapest—P a r i s 8 óra

Budapest—Bucarest 5 óra

Használja a légipostát!

## AIR FRANCE

Budapest, IV., Vörösmarty-tér 2.

Tel. 82-7-23; 82-7-16



gondatlanság hibájába, hiszen gondtalanul ülhet a volán mellett!

— Miért ragyog úgy Hartmann Laci képe?

— Hartmann László a Sunbeam berkekben tartotta esküvőjét. Ennek ellenére a volánt nem adja ki kezéből. — Gratulálunk.

— Nagy az öröm a Sunbeam berkekben?

— A KMAC kezdők versenyén a 350 cm kategóriát egy tizenegy éves váztkanos, alulvezérelt Sunbeam nyerte. Ez aztán teljesítmény! Nagyon kevés motor képes 11 esztendei robot után ilyen fényes eredményt produkálni.

Figyelem. Április 15-i számunkban közölt jejtény pályázatunkra 74 megjelítés érkezett. A nyertes Singer Ottó Budapest átvetheti szerkesztőségünkben az utalványt, melyre Schwarz Testvérek cég (Podmaniczky-u 59) egy Alpina stopperórát szolgáltat ki.

KMAC 1935. évi versenyét nehéz terepen hibapont nélkül, aranyéremmel nyeri

## 11 éves SUNBEAM

(350 sv., vezető: Molnér ur)

Képviselet: Koppányi, Dessewffy u. 47

### Jó, olcsó, mert saját készítményem!



Szavatolt Bilgeri motorcsizma, golyózerer varrás, „Water-48“-proof bőrből P  
Háferli motoros félcipő, golyózerer varrott, zsíros bagaria bőr, végig bőrrrel bélelt P 18 —  
Sport és uccai cipőkülönlégességek olcsó árban!

„TURÁN“

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

Ifj. Ternóczky János

Sikerülnek felvételei ha

# CAPPELLI Ultracromatica 26° Sch

filmre készülnek

A legnagyobb teljesítmény. Tökéletes anyag

## FILM-LÉMEZ-PAPÍR

Képviselet: **Salzer Endre**  
Budapest, V., Hold-utca 25. Tel. 25-4-73

# PAJOR IMRE

VI., JÓKAI UCCA 28.

e heti slágercikke  
kézikürt  
állítható  
nikkelezve **2.90**

megrendelhető

1935. május 1-től 15-ig

## HUSZÁR GYÖRGY

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

Motorkerépláncok, JAP motoralkatrészek,  
Burman, Sturmev, Moss, Hurl sebességváltó  
alkatrészek, DUREX dugattyú, dugattyú-  
gyűrűk, szelepek, tomítések, mindennemű  
alkatrészek nagy raktára.

## KEZTYŰT

AUTÓHOZ, M. TORFÓZ

### CSAK OTTENREERTŐL

vegyünk, mert megbízható és olcsó.

Készít - Javit

IV., Petőfi Sándor-u. 3. (Udvarban)

## APRÓHIRDETÉSEK

Szavanként 15 fillér, vastagon szedve 25 fillér.  
Videkiek postabélyeggel egyenlíthetik ki hirdeté-  
sük árát.

Karosszériákat mindenféle kivételben. Átalakítá-  
sok nyitottól csukottá. Autófényezések, autóbé-  
lelések. Karambolos autók javítása. Használt kar-  
rosszériák eladók Boross, Tavaszmező-utca 6.

Megtalálja nálam az önnek legjobban megfelelőt  
olajat. Koppenstein, Hajós-u. 16-18.

Ezerkétszázas patentkerékű Harley-Davidson ki-  
fogástalan állapotban eladó. Cím megtudható a  
kiadóhivatalban.

Kilométerzámlálók, sebességmérők, autómérők,  
autószemlélők, stopperórák szakszerű javítása.  
Schwarz Testvérek, Podmaniczky ucca 59 Tele-  
fon: 29-6-24.

Sunbeam váztanos 500-as, 350-es Tornax, 600 as  
kötő állapotban, Koppányinál Dessewffy-u. 47.

Filléres motorvásár. Harleyk 500-as-tól 1200-as-ig.  
250-500-as Puch Ariel, AJS, 250-es Francis Bar-  
nett sport, Méray, DKW, teherszállító, Harley,  
DKW, használt alkatrészekben óriási raktár. Ol-  
dalkocsik. Kimért márkás olajok. Reichfeld, Ró-  
zsa-utca 97-a.

Rudge, Triumph, Harley, Sunbeam, Douglas,  
AJS. Sároca stb. szőlő és oldalkocsis használt  
motorkerékpárok kifogástalan állapotban részletre  
kaphatók. Bruck, Jókai-u. 21.

A kiállítás járműosztályán kísérje figyelemmel  
munkánkat. Bartha Zoltán vez. Bartha, Rózsá-  
utca 13. Tel: 399-94

Kisautóért cserélünk üzembiztos, általunk javí-  
tott 750-es OEC. Jap motorkerékpárt világítással.  
Klementz, Közraktár-u. 24. Telefon: 846-27.

### Autó- és szántómotor

## főtengelyek és

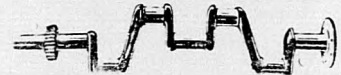
## hengercsiszolások

és minden e szakmába vágó alkatrész készítése

## DEDICS TESTVÉREK

Thék Endre utca 15

Telefon:  
30-3-45



## Bármilyen gyártmányu motorkerékpárt

olcsón  
gyorsan  
garanciával **javitok**

Olajok és ere eti alkatrészek raktá-  
ron. Új és használt gépek olcsón,  
előnyös fizetési feltétellel.

Douglas és AKD képviselő.

Cserépfalvi, Lovag ucca 2. Tel. 159-57.

## Motorkerékpár kicsautó

csónakmotor

K. BAUER TIBOR CYÓZÓ

B S.A.

Super X-

alkatrészek, speciális javítóműhely.

VI., Izabella-u. 98.

Telefon: 20-9-12,

Igényének legmegfelelőbb

## használt motorkerékpárt

megtalálja CSILLAG motorszalón

óriási raktárán

## CSILLAG motorszalón

V., SZABADSÁG-TÉR 7. SZÁM

Telefon: 28-0-25.

Nemzeti Bankkal szemben

1935 május 3-13-ig

# BUDAPESTI NEMZETKÖZI VÁSÁRON

látogassa meg a 174/209. sz. standon kiállított **kerékpárokat**

## NSU

**segédmotoros és motorkerékpárokat**

melyek közfeltűnést fognak kelteni.



## BIRÓ JENŐ

motor, kerékpár és alkatrész nagy raktára, Budapest, VI., Liszt Ferenc-tér 2. szám.

# FIAT

## A CONCOURS D'ELEGANCE-ON

kizárólag széria kocsikkal nyert

két „Grand Prix d'Honneur“-t

három „Grand Prix d'Elegance“-t

egy „Grand Prix“-t

négy „Első díj“-at

**Központ, javítóműhely és service:  
VI., Aréna-út 61. Telefon: 98-8-20**

Városi eladási iroda:

**IV., Váci-utca 1-3. Telefon: 82-8-48.**



# TUNGSRAM DUOLUX

## NAGY SEBESSÉGNÉL IS BIZTOS VEZETÉS!

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

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