

ÁRA 40 FILL.

A SZEZONNYÍTÓ AUTÓCSATÁK

VII.ÉVFOLYAM

7. SZÁM

1935. május 15.

AutóMotor

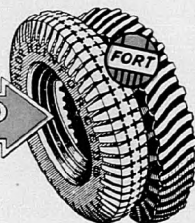
A. M. N. MUZEUM
HIRLAP OSZTÁLY

5

A LEGNAGYOBB PÉL.
DÁNYSZÁMU MAGYAR
MOTORSPORTLAP

ANGOL
FORT DUNLOP

Képviselet: ATLAS RT.
VI Hegegy Sasor u. 2.

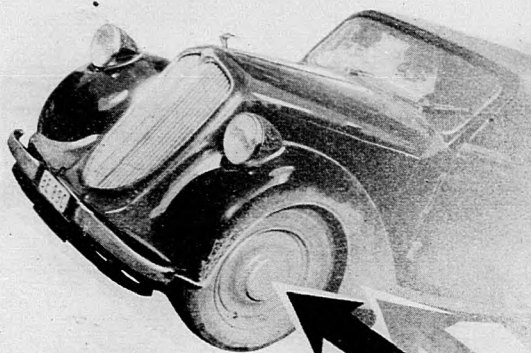


Cappelli film



A kispesztiek 430 km.-es bajnoki turaversenyén pompásan szerepelt a Steyr-csapat. Az előkelő helyezést elért Steyr vezetők Kovács Kálmán és Székely László között ül áramvonalas Steyr 100-as kocsiján az abszolút autó

1935

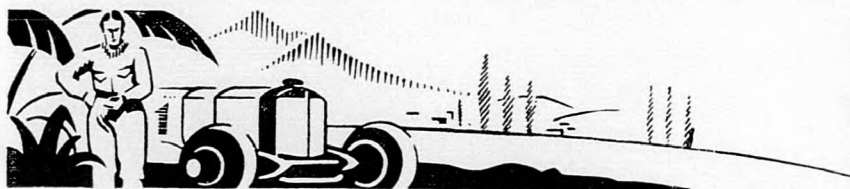


lépést tartott

Shell mindig

AZ AUTÓ - OLAJ - FETIKÓDÍSTÁ

1905



Három világraszóló verseny:

Monaco-i nagydíj
első: Fagioli (Mercedes Benz)

Tunis-i nagydíj
első: Varzi (Autó Union)

Tripolis-i nagydíj
első: Caracciola (Mercedes Benz)

BOSCH-gyújtással és BOSCH-gyertyával



háromszoros

BOSCH GYŐZELEM

Előgyűjtés

Hálánk és elismerő köszönetünk oroszánrészt itt adjuk át Kemény Gábor rendőrtanácsos úrnak, aki a minap — mint azt az egyik delutáni lapban olvashattuk — pandurból rablóvá vedlett, három detektívjével együtt négytagú autótolvajbandát szerzett és kipróbálta az autótolvajok nehéz, de sikeres iparát. Kemény tanácsos úr műkedvelő tolvajkörünyitja teljes és ragyogó sikerrel járt. Megállapította, hogy az Emke, a Royal, a Japán kávéház, az Opera, a Rádus és Scala mozik előtt, tehát a főváros legforgalmasabb parkhelyein, kedvére lophatta el azt az autót, mely éppen megtett volna. A tanácsos úr két kerekeket szerelgettek le és fel és megállapították, hogy például a Royal elöl három amerikai tégis kocsi könnyen el lehetett volna lopni, csupán bicikáril kellett volna átvágni „az amerikai tetőhöz tartozó Máriaüveget”.

Nem akarunk vitába szállni a tanácsos úrral, akit — hiszünk az abban — az abszolút jóindulatú és ügybuzgalommal is gyökeresebb jószándékok vezéreltek. Csak éppen azt nehezményezzük, hogy a diagnózis helyes felállítását után a tanácsos úr egészen egyoldalú és így csak félig hatásos gyógy-szerelésre határozta magát. Megállapították ugyanis, hogy az autótulajdonosok, legnagyobb része nem ügyel a kocsiára, tehát rendszeresen fogják a „tolvajkörünyit” hasonló razziaikat, hogy kellőképpen kioktassák az autótulajdonosokat, hogyan kell az utcán hagyni a kocsijukat. Ugyanakkor azonban megállapítást nyert az is, hogy a tanácsos úr négy álrabló-jával zavartalanul járhatott a tolvaj szerepét, zavartalanul szerelgethetett le és fel pólkerekeket, háborítatlanul nyitogathatta az autók ajtaját, próbálhatta átkulcsokat, türelmetlenül a motorokat — rendőr alig akadt a láthatáron. Sem az Emke, sem a Royal, sem a Japán kávéház, sem az Opera, sem a Rádus, sem a Scala mozik előtt. Ahol pedig volt, ott a rendőrök egészen nyugodtan ellophatták az autót. Nem akarjuk ezzel azt mondani, hogy talán a rendőrök nem tettek eleget kötelességüknek, melybe az adófizelő polgárok vagyonának védelme is beletartozik, nyilván túlzottan elfoglalta szemüket a sáros rendszertáblák kémlelése, fülüket a hangos kipuffogók viaggása. Csakis ezzel magyarázható meg az, hogy hat forgalmas helyen jolyt az „autólopás”, anélkül, hogy egyetlen rendőrnek is eszébe jutott volna érdeklődni az álkulcsokkal manővrozók irányában.

Mélyseges és teljes tisztelettel felkérjük tehát a tanácsos urat, végezzen — egész munkát. És miközben razziaik rendszeresítésére határozta el magát, gondoljon arra is, hogy miután az autótulajdonosokat már kioktatta, lát oktassa ki a rendőröket is. Akiknek elvégre mégis talán mesterségük kereteibe tartozik annak a „működés”-nek megakadályozása, melyből a tanácsos úr és négytagú gárdája adott egy kis élethű izelítőt...

Már megint ezek a rejtélyes autó-halálsugarak. Hol egy német, hol egy francia és hol egy olasz úriember szorgalmaskodik azon, hogy gyökeres hatású sugarai segítségével megállíthassa az országutakon haladó autókat. A titokzatos sugarak adeptsza egyszerűen megnyomja a gombot, mire a közelben és távolban megáll minden autó, szárnyasgelen, mint valami bukott képviselőjelölt.

Legutóbb már Marconit is beletartott ebbe az évenként ismétlődő sajtóságos játékba, aki — a lapok szerint — a Róma és Ostia közötti országúton ontja magából a csodáknak ezt a gazdag zuhatagát.

A legújabb kiadása autóhalálsugár azonban túlhalad mint csuda minden eddigieket. Amíg eddig ugyanis csak éppen megálltak a halálsugaraktól szívdöfött autók, addig a legújabb motordöglésztő apparátusnak az a legjelesebbik tulajdonsága, hogyha a sugarak hatása megszűnik, az autók önmaguktól újraindulnak.

Hát ez az, miért kell nagyon ügyelni ezekre a rejtélyes sugarakra. Mert ha megállítani képesek ugyan az autót, hát ebből nagy baj nem származhatik, legfeljebb némi késedelem ilyenkor békeidőkben. De nagy cirkusz származhatik abból, ha a derék halálsugár-matador valami nagy garázs- vagy taxistand mellett jeleskedne és a kocsik csak úgy maguktól megindulnának, nekilendülének a szabadjukra eresztett lóerők, a kocsik meg szépen kísédtálnának az emeletes garázs ablakain.

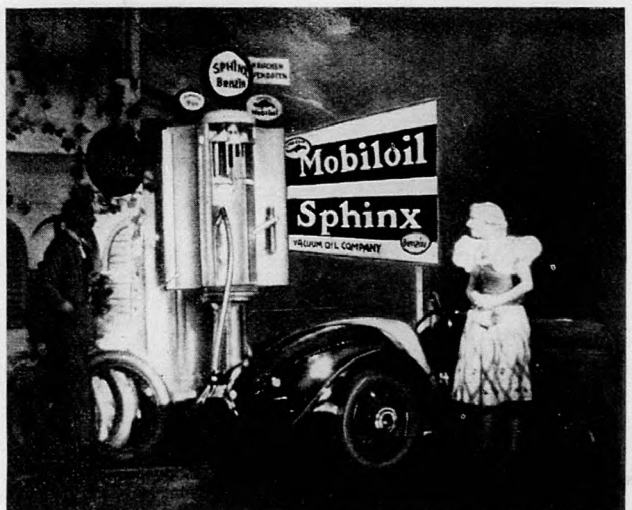
Egy kis óvatosságot kérünk tehát a halálsugarakkal vagy inkább az azokról szóló híradásokkal kapcsolatban.

Az idegenforgalom fejlesztése ma már nem jelszó, hanem fontos nemzeti érdek. Gyönyörű és drága prospektusok csábítgatják Magyarországra a külföldet, hatalmas summákat emésztő apparátus mágneskedik azon, hogy idevonzza a valutát és életszintjében a hazai viszonyokhoz még le nem görnyített idegent. Gyönyörű képek mutatják be a Balatont nap-sütésben és holdtűtésben, hogy kedve kerekedjék az olaszoknak, a németeknek, a csehnek és osztráknak egy kis balatoni kirándulásra.

A propaganda megtermi gyümölcsét, jönnek az idegenek, csak éppen megközelíteni nem tudják és nem akarják a Balatont. A Balatonhoz vezető műutat ugyanis nagy szakaszon lezárták. Javítás céljából. Hatalmas kerülővel és néhány rugótöréssel lehet csak eljutni Székesfehérvárra és ember legyen az autóján, akinek közben nem száll le a veséje az ehangyalt, csmány mellékutakon.

Hát pont most kellett lezárni a Balatonhoz vezető utat? Három éve rossz az a bizonyos utaskasz, három év alatt csak találhattak volna két olyan hónapot, amikor fontos nemzeti érdekek veszélyeztetése nélkül lehetett volna elvégezni a javításokat. Például március-április hónapban. Amikor alig van balatoni forgalom. De mondjuk, hogy általunk nem ismert, de annál jelentékenyebb szempontok készítették arra az illetékeseket, hogy pont májusban javítsák az utat. Ilyesmít is el tudunk ugyanis képzelni, bár nehezen. De ha így is áll a dolog, hát nem lehetett volna nyugateurópai módszereket alkalmazni és szakaszonként javítani? Szakaszonként és az út fél szélességében dolgozni? Mondjuk egyszerre egy-két kilométer utat javítani félszélességben, hogyan azt minden kulturállamban szokták? Talán néhány nappal tovább tartana így a munka és két munkással többre volna szükség. Két zászlós emberrel, akik a lezárt rövid szakaszon szabályozzák a forgalmat.

Erdemes ezért a csekélységért fontos érdekeket veszélyeztetni és izolálni a Balatont?



A Fiat-Balilla még a szinpadon is új Mobiloil és Sphinx benzint tankol.



Mohaček (350 Velocette) a Czulyba műhely által generáljavitott gépével pompás stílusban nyerte a Reznicek vándordíját! — Versenyzők a célban: Mohaček (Velocette), Andó (Rudge), Czulyba (Calthorpe), Kiss (Rudge) és Pallós (Rudge). — Strausz (Fiat-Bailla). Foto Rohrmann.

Mohaček József (350 Velocette) nyerte a Reznicek vándordíját a KAC 430 km-es turaversenyén

Pontosan félszáz versenyző vágott neki május első vasárnapjának reggelén a kispesti Kossuth-téren felállított starthelyről a KAC Reznicek vándordíjas versenye 430 km-es távjának. Budapesten át futott ki a verseny mezőnye, hogy Vácon áthaladva bekalandozza a Börzsöny, a Cserhát és a Mátra festői útjait. Autósok és motorosok számára egyaránt 45 km-ben volt minimálva és 55 km-ben maximálva a betartható átlag. Győztesek lettek azok, akik az 55 km-es átlagot legjobban megközelítették a start és cél között. Miután pedig ilyen, hála versenyzőink örvendetes készségének, tucatjával akadt, következett a rosta, mely elsőfokon az ellenőrző-állomások közötti átlagbetartás, másodfokon a hengerűrtartalom, továbbá szelepvezérlés és végül az Eger—Mátrafüredi szakaszon elért átlag figyelembevételével volt hivatva eldönteni a holtversenyeket. Az Eger—Mátrafüredi szakasz volt a verseny legnehezebb etapja, ahol a poros parádi szerpentinek ugyancsak próbára tették a versenyzők képességeit.

A verseny abszolút győzelmét Mohaček József (350 Velocette) szerezte meg és ezzel büntetőpontmentes védője lett a verseny főtrofeájának, a Reznicek Imre alapította vándordíjának. Pompás eredménnyel szerepelt az 500-as Rudge menő Andó Antal is, aki a verseny másik büntetőpontmentes befutója volt s a vándordíj elnyerésétől csupán gépének nagyobb hengerűrtartalma ütötte el. A Rudge menőknek különben is jó napjuk

Félsikerrel járt a Hanomag debü!
Kozma (Steyr 100) nyerte
az autók versenyét.
Jól szerepeltek a Rudge menők!

volt, hiszen Andó 500-as győzelme mellett Kesjár (Rudge) győzött a 250-es kategóriában, ahol a második helyet is márkatársa Anders Erich foglalta el. Az oldalkocsis verseny kellemes meglepetést hozott: az egy héttel előtte még kezdőversenyt nyert Bodonyi Sándor győztesen hozta célba pompás oldalkocsis 500-as olv. Arieljét. A verseny- és hadiszerenese forgandó, és ezúttal Martinek Pista, Lukavecz Feri, Kiss Laci és az ördögös „Zami” kénytelenek voltak beérni az előkelő helyezésekkel...

Az autók versenyében Kozma Endre egyetlen büntetőpontot szerezve, győztesen vezette célba csukott, 100-as „Stromlinien-Steyr”-jét, melynek volánjánál ezúttal debütált. A kezdőverseny autós aranyérmese, Makrai, ezúttal is megállta a sarat, előkelő második helyre hozva be Lancia Augustáját, melyet egyetlen pont hátránnyal Strausz Sándor Fiat-Ballilája követett a célban. A 2,3 literes Hanomag még Wiesengrund Ferenc szakavatott kezeiben is nagy csalódot keltett és több büntetőpontot szedve össze, a nálánál jóval kisebb hengerűrtartalmú kocsiknál csupán régi, rozangos amerikai kocsikat tudott megelőzni.

A verseny 50 indulója közül 34 futott célba. Ime a hivatalos eredménylista:

Szóló motorkerékpárok:

250 km-ig. 1. Kesjár J. (Rudge) 3 bp., 2. Anders E. (Rudge) 4. bp., 3. Lukavecz F. (Puch) 6 bp., 4. Schusztar V. (Puch) 9 bp., 5. Rösler K. (Rudge) 21 bp., 6. Stern E. (Puch) 69 bp., 7. Mojzes L. dr. (Puch) 129 bp., 8. Dommanich J. (Puch) 136 bp.

350 km-ig. 1. Mohaček J. ifj. (Velocette) 0 bp., A verseny abszolút győztese! 2. Czulyba M. (Calthorpe) 6 bp., 3. Málner K. (Velocette) 146 bp., 4. Kovács J. (Velocette) 153 bp.

500 km-ig. 1. Andó A. (Rudge) 0 bp., 2. Martinek I. (Gilera) 3 bp., 3. Kiss La. (Rudge) 3 bp., 4. Zamecsnik T. (BSA) 3 bp., 5. Pallós L. (Rudge) 5 bp., 6. Abt I. (BSA) 9 bp., 7. Korcsmáros B. (Dormán) 85 bp.

Oldalkocsis motorkerékpárok:

1. Bodonyi S. (500 Ariel) 15 bp., 2. Kiss L. (500 Puch) 29 bp., 3. Noviczky F. (1000 AJW) 29 bp., 4. Hrabanek I. (500 Puch) 64 bp., 5. Sztepanov J. (1200 Harley) 94 bp.

Túra autók

1500 km-ig. 1. Kozma E. (1380 Steyr) 1 bp. Az autók abszolút győztese! 2. Makrai L. (1196 Lancia) 5 bp., 3. Strausz S. (994 Fiat) 6 bp., 4. Kovács K. (1380 Steyr) 6 bp., 5. Székely L. (1380 Steyr) 7 bp.

1500 km fölött. 1. Wiesengrund F. (2900 Hanomag) 7 bp., 8. Gerő A. (3122 Oldsmobil) 14 bp., 3. Szabó I. (4600 Buick) 77 bp.

Sportautóautók.

1500 km-ig. 1. Bodor I. (1500 Bugatti) 8 bp.

Csapatverseny.

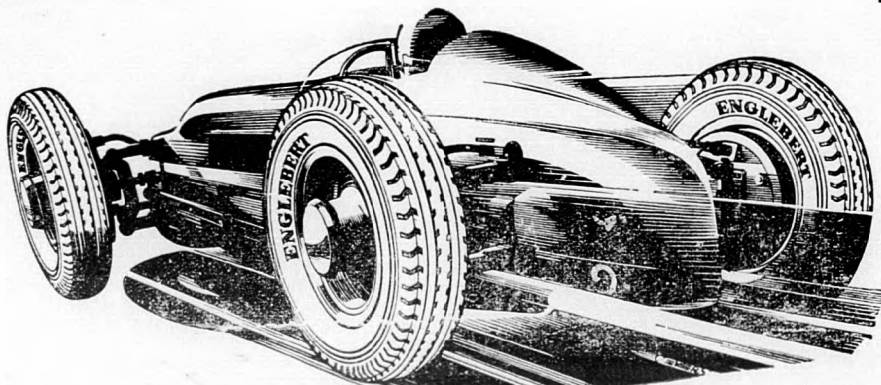
Motorkerékpárok: 1. KMAC csapata (Martinek, Zamecsnik, Lukavecz) 3+3+6=12 bp., 2. Győri AMC csapata (Kiss, Pallós, Rössler) (3+5+21=29) bp.

Autóautók: 1. KMAC I. csapata (Bodor, Makrai, Strausz) 8+5+6=19 bp., 2. KMAC II. csapata (Wiesengrund, Gerő, Kovács) 7+6+14=27 bp.

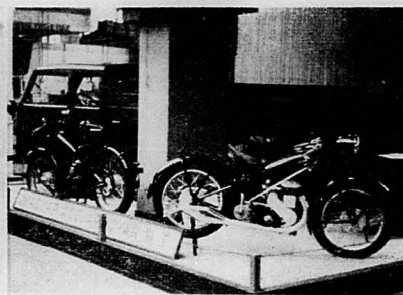
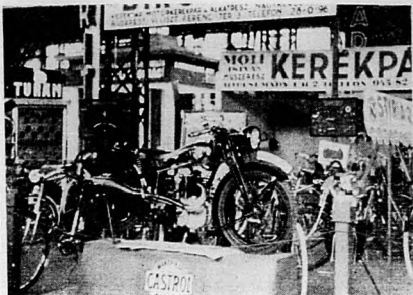
A mütng az idei autó- és motorkerékpár-bajnokság első pontszerző versenyé volt. A rendezőség munkáját teljes siker koronázta.

Englebert Pneu

minőségben
tartósságban
vezet!



Magyarországi eladás telep: RÓNA GYÖRGY, v., HOLD-U. 25, — Tel.: 25-4-73.



Bíró Jenő standján feltűnést keltettek az NSU gépek. — A Puch stand! — Az új, saját motorral szerelt Méray gépeknek sok bánulójuk akadt. Háttérben egy Méray teherszállító jármű.

A Nemzetközi Vásár

Csaknem 700.000 látogatója volt az idei Budapesti Nemzetközi Vásárnak, amely az autó- és motorszakma szempontjából az eddigi vásárok sorában talán a legjelenteklenebb volt. Főleg az autós cégek zöme teljesen hiányzott, mintegy válaszul az önálló autókiallítás elgáncsolására. Az idei vásár a maga tormásvirtlis-borkóstolóival ismét igazolta azokat, akik a komoly, tanulságos és szakszerűen nevelő, önálló autókiallítás előharcosai. Reméljük, hogy a rendelkezésre álló esztendő eredményeképpen jövőre a külföldi kiállítások kicsinyített mású szolgáló keretek között fog randevut adni a magyar autókereskedelem a komoly vevőközönségnek és a szakszerű érdeklődőknek.

Séta a vásáron

Az Iparcsarnok motorkerékpár-uccáját Pajor Imre két egymással szemben felállított izléses pavillonja nyitja meg. Egyikben a Puch-gépek állják az érdeklődők vizsgálódó pillantásait, másikban az új kordános Zündapp-gépek mutatkoznak be a magyar közönségnek. A Pajor-féle Puch-stand gépei a „Puch Special Pajor” modellek csukott láncburával pompáznak, amely láncbura megvédi a láncot a porától és sártól, miáltal a lánc élettartamát megnégyszeríti. Nagy sikert arattak a gyönyörűen tokozott és árban olcsó Zündapp-gépek, amelyek zseniálisan megszerkesztett elasztikus sebességváltója nagy tetszést aratott. Jellemző motorosközönségünk éleslátására, amellyel nyomban felfogta a Zündapp-szabadalmú elasztikus sebességváltó óriási előnyeit, amely kiküszöbölte a kardán fölötté káros merevséget, új irányokat mutat a motorkerékpárépítésben a kardán-megoldás számára.

A Puch-stand modelljeiről, a gyönyörű oldalkocsikról aligha kell ismertetőt adnunk, a gráci gyár gépei a magyar motorosközönség szeretetét maradéktalanul kiérdemelve, a vásáron is nagy sikert arattak, ami jókora kötelevesemóiban jutott pregnánsan kifejezésre.

Látványosságként ment az Iparcsarnokban felépített Bosch-kiállítás és az autós és motorosközönség nem is mulasztotta el az izlésesen felépített bemutató állványokon és modelleken látható mindazt megtekinteni, ami a gépjárművek elektromos berendezésével kapcsolatban világviszonylatban is újnak tekinthető. Bosch megszerezte a százszázalékkal nagyobb mágneses erejű „Alni” acél gyártási jogát, amelynek

nagy jelentősége, hogy majd az összes normális mágnesacélból készült gépek kisebbre méretezhetőek, ami végeredményben nagy térfogat- és súlycsökkenést jelent. Bosch konstrukciós törekvése tehát ismét egy úton halad a kisautók szerkesztésével világszerte foglal-

vonalas formája az új karosszériához idomul. A legkisebb gépjárművektől a leghatalmasabb motorokig az elektro-mos szerelvények mind itt találhatóak. Ezek sorozatát betetézük a nyersolaj gépkolosszusokhoz való hatalmas indítómotorok, dynamók és nyersolajszivattyúk, amelyek nálunk a Lang-motorokban láthatók, de Angliában, Franciaországban és az egész világon, megbízhatóságuk folytán elterjedtek. Bosch testvérvállalatai a kiállítás keretén belül bemutatták különböző filmvetítő gépeket, az Eugen Bauer G. m. b. H., Stuttgart-Untertürkheim gyártmányait és a világhírű Blaupunkt rádió legutóbbi típusait, amelyek az Ideal Werke, Berlin gyártmányai.

A magyar rugókészítő-ipart az idén jubiláló Licsájer János rugókészítő cég reprezentálta. A cég pavillonjában felsorakoztatta az összes népszerű autómárkák rugóit. A precíz munkáról tanuskodó kiállított rugókötegek sok autóst és motorost vonzottak a pavillonhoz. Megérdemelt érdeklődést keltett a rugókészítés folyamatos, oktató demonstrációja, nemkülönben a nagy választékban kiállított hűző- és nyomórugók, valamint szeleprugók, amelyek árban és minőségben egaránt felveszik a versenyt a legjobb külföldi készítményekkel is. A Licsájer cég, mint a magyar ipar 25 esztendőös harcosa, megérdemelt sikert aratott a Nemzetközi Vásáron!

A Telefongyár Rt. pavillonjában a két nagyszerű fiatal magyar márka, az Ignis gyújtógyertyák és a Terta esónakoldalmotorok adtak randevut a motorostársadalomnak. A csillámszigetelésű Ignis-gyertyák éppen olyan jó ismerősök a magyar autósoknak és motorosoknak, akárcsak a tavalyi emlékezetes 24 óras világrekordjukkal közfelfűnést kellett Terta esónakmotorok. Mindkét gyárt-



Austin, Rudge és Triumph gépek a Bruck-cég standján.

kozó autómobil iparral. Ujfajta indító motor is látható, amely elektro-mos energia helyett a lendítő erő elvén alapul. A vezetőszék biztonságának és kényelmének jegyében készült a kormánykerékbe beépített óraszerkezet, amely automatikusan kikapcsolja bizonyos idő elteltével az irányjelzőt, valamint a kormányzó, amely az autópálya gátolja meg. A vezetőszék szórakoztatásáról az amerikai Bosch által készített autórádió gondoskodik. Kitéűnőek az oldalszórású és távoli fényhatású fókuszlensés fényszórók, amelyeknek az áram-

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 gyártmányú kocsikhoz kész rugók raktáron



A Pajor Imre cég
Zündapp
és Puch standjai.



Az Ignis-gyertyák és Terta csónakmotorok a Telefongyár standján.



Az Istros csónakmotorokat gyártó Paulini-cég pavilonja.



Az útépitési osztály élhelyén állott a Shell-pavillon.

mány a Telefongyár szolid munkáját dicséri.

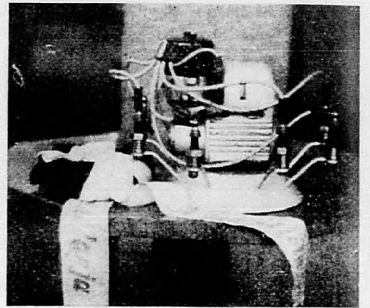
A Magyar Ruggyantaárugyár hatalmas pavilonjában az autós vonatkozást ezúttal az európszerte hódító Latic ei gyártmányok képviselték. A kényelmes, önmagukat rugózó gummiülések a súlymegtakarításra dolgozó kiskocsivilágban felbecsülhetetlen előnyöket jelentenek a konstruktorok és karosszéria-építők számára.

A Majláth-cég impozáns standján a pompás A udik mellett a DKW-kocsik legkülönbözőbb típusai állottak az érdeklődés középpontjában. Különös tevényt aratott a hazánkban ezúttal bemutatkozó fémkarosszériás kétüléses sportkormány, amely modellre a cég több rendelést kapott. Az elektromos önindítás DKW motorokékpárok a kényelem legújabb vívmányát nyújtják a motorosok számára.

A Magyar Acélárugyár standján sok látogatója volt az új Méray-masínának, amelyek a magyar gyártmányú sv. motorokkal tökéletesen kiforrott gépek benyomását keltették. Mérayék kitaró, szívós munkája megtermette a gyümölcsöt, erre bizonyítékul szolgálnak ezek a mokány építésű pompás masínák.

A Bíró Jenő cég standján meglepetést keltettek az NSU-gépek legújabb típusai, amelyek sorra valamennyien gazdára is találtak. Nagy meglepetést keltett a 250-es öhv. típus, amely 1280 pengős áron ügyszólván ajándéknak számít.

Hatalmas méretű standdal szerepelt a Bruck cég is, amely az Austin kocsik mellett két elit motorokékpár képviselővel, a sportszerű Rudge gépekkel és a megbízhatóságukról közismert Triumph masínákkal vonult fel. A régi Austin tulajdonosok körében általános örömet keltett az új képviselő, amelynek az üzleti tárgyalások folya-



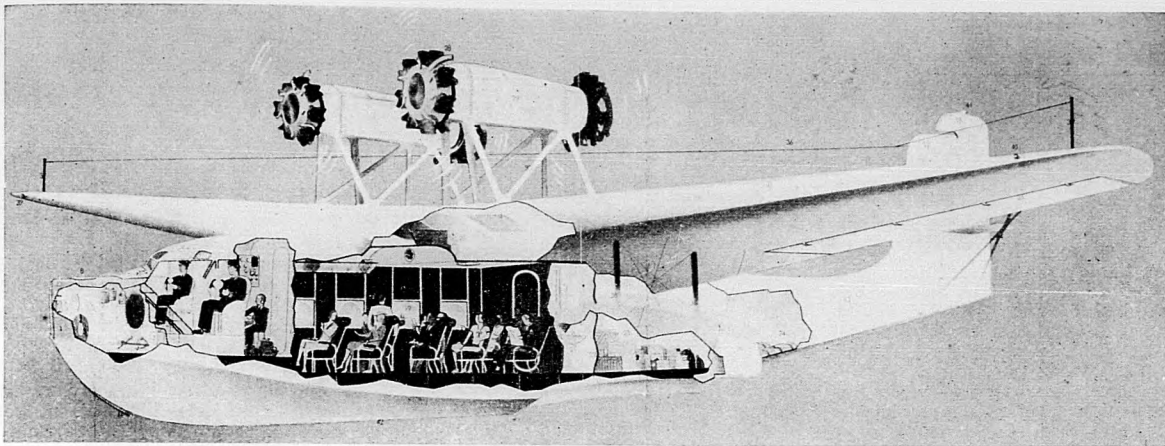
A világrekorder Bosch-mágnes a vásáron.



Az Ellinger lakkyár standja.



A Bergsmann-cég által kiállított König-motorok és csónaktestek iránt óriási érdeklődés nyilvánult meg.



Sok bámulója volt az Air France standján a Földközi tenger fölött közlekedő négymotoros Lioré et Oliv ier repülőhajók metszetrajzának.

1. Húllamtoró. 2. Horgonykivető ablak. 3. Kötélzet. 6. Horgony. 7. Tűzoltókészülék. 8. Csapóajtó. 10. Hágszó. 12. Első pilóta. 13. Másodpilóta. 14. Rádió-tiszt. 15. Rádió. 16 és 22. Légmentes válaszfalak. 17. vontatókötél. 18. Utasülke 11 utas számára, szellőztet őssel és fűtéssel. 19. Vízmentesen záró ablak. 20. A mosdóülkébe vezető ajtó. 21. Mosdó- és toalette-ülke. 23. Csomagkamra. 24. Gumicsónakok. 25. Indító készülék. 26. Oldaluszó. 27. Motorok. négy Gnome Rhone K7 típusú léghűtéses motor 1420 lóerő összteljesítménnyel. 28. Kipuffogósövek. 30. Tartórudazat. 31. Szárnyak. 32. Vertikális irányítók. 33. Oldalkormány. 34. Merevítőrudak. 35. Bal esőró felület. 36. Antenna. 37. Antenna árbócok. 38. Az oldaluszók tartói. 39., 40., 41. Jelzőlámpák. 42. Kiill. 43. Farok.

mán lépten-nyomon alkalma volt meggyőződni arról, milyen jó nevet vívtak ki az Austin gyárnak azok a kocsijai, amelyek hat esztendővel ezelőtt kerültek a magyar utakra és azóta közmondásos megbízhatósággal szolgálják megelégedett gazdáikat.

A vásár tanulságos útépitési osztályán élhelyen szerepelt a **Shell-pavillon** a maga bitumenes útburkoló anyagaival. A vásár utazási osztályán a repülővállalatok és pedig az **Air France**, valamint a magyar közlekedési aviatikát reprezentáló **MALERT** standjai vonzottak sok érdeklődőt. Utóbbi a Deutsche Luft Hansa, az olasz Ala Littoria és az angol Imperial Airways légiforgalmi társaságokat is képviseli Budapesten.

A szabadban felállított pavilonok sorában különös érdeklődést vonzottak a csónakmotorok. A **Bergsmann cég** ízléses standján a kis 125 kcm-es König farmotorok állottak az érdeklődés középpontjában, hiszen ezek a motorok valóban az ideai vízimotorsport-szezon szenzációjaként kerültek piacra. A König-motorok rendkívüli előnyeit fölsőleges volna külön felsorolni, hiszen ezen kismotorok tökéletessége köztudomású, ezért garantál a König-gyár több évtizedes múltja. Mint látványosság, méltán figyelmet érdemelt a standon egy áramvonalú, farmotoros Bergsmann csónaktest, nemkülönben egy beépített motoros, négy személyes Bergsmann túrahajó. A Bergsmann cég fölötté sikeresen összeállított kiállítás anyagának minden darabja magas színű álló csónaképítő-és csónakmotor-iparunk beszédes bizonyítéka.

Paulini Géza „Istros” csónakmotor-üzemének pavilonja előtt állunk meg. A cég a magyar csónakmotorépítő ipar úttörőjének számít. Három oldalmotortí-

pus és ugyanannyi kéthengeres farmotoros típus reprezentálja a gyár munkaprogramját. A 100 kcm-es oldalmotor ára mindössze 300 pengő, de fölötté mérsekelt árkalkuláció jellemzi a nagyobb

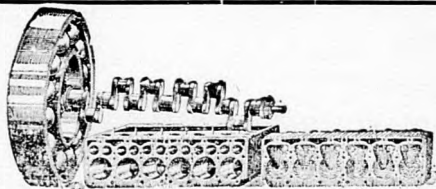
A vásár keretében megrendezett és a rendező Magyar Aero Szövetség hibáján kívül eléggé sivár „repülőgépkiallítás” kiemelkedő látványosságai a „Karakán” nevű nagyteljesítményű vitorlázógép és



A negyedszázados jubileumát ünneplő Licsájer-cég rugókészítményei d'szére vállanak a magyar iparnak.

oldalmotor, valamint farmotor típusokat is. A gyár azonkívül egy kéthengeres 12 lóerős beépíthető motortípust is szállít. A legregibb magyar csónakmotorgyár gyártmányait az elmúlt évek versenysikerei a legjobb megvilágításba helyezik.

egy FIAT CR 32 típusú versenygép voltak. Sajnos, a kiállítás célja, a repülés gondolatának népszerűsítésére szolgáló utasgépeket, amelyek a laikus közönséget legkönnyebben hódíthatják meg az aviatikának, teljesen nélkülöztük.



SOLYMOSSY ÉS TÁRSA

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

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

Miért fontos a hűtővíz kellő hőmérséklete? Miért hátrányos a motor túlűtése?

Mit kell tudnia az autósoknak a hűtővíz hőmérsékletének szabályozásáról és a termosztátról, amely közvetve üzemanyagot takarít és fokozza a motor élettartamát?

Ugyan melyik nem egészen friss sütető autós felejtette el azokat a nem is túl régi és nem is túljó idöket, amikor ha a szokottnál és erkölcsösnél kissé virgoncabb iramban kapaszkodott fel az öreg Svábhegyre, utána — ahogyan azt mondani szokták — vígan főzhetne keményre a tojást a szorgalmasan rotogó hűtővízben. Csak egy kicsit kellett „nyüzni” az elmúlt évek autóját, csak egy kicsit hosszabb ideig kellett darálni fel a hegynek, hogy felforrjon a hűtővíz, különösen akkor, ha a karburátor nem volt egészen jól beállítva, ha egy kis hátszél fújt, vagy a motort egy kissé megviselte, már az idő vasfoga. Az elmúlt évek autójának hűtési rendszere nem rendelkezett megfelelő hűtési tartalékkal. Jól végezte dolgát normális körülmények között, de ha az üzemi hőmérséklet csak egy kissé felszökken, úgy menthetetlenül felforr a hűtővíz.

Különösen az amerikai kocsiak szenvedtek ebben a hibában és nem volt ritkaság az osztrák házők táján tucatnyi gőzölgő hűtővel felfelé vándorló nagy amerikai batárt látni.

Ma megváltozott a helyzet, nagyobb víztér, nagyobb hűtő váltotta fel a régi konstrukciókat, azzal az eredménnyel, hogy a mai kocsiak legnagyobb része *tul van hűtve*. Amíg megerőltető üzemből van szó, amíg hágókat kell mászni és például a Stelvio végtelen hurkain történi felfelé, addig jól jön ez a túlűtés. A mindennapi üzemben azonban inkább hátrány a túlűtés, mint előny.

Sokan azt mondják, hogy a túlűtés „előnyös hátrány”, ha ugyan ilyesmi elképzelhető. Annyi bizonyos, hogy a túlűtés nem olyan hiba, mint az elégtelen hűtés, végeredményben azonban hiba, melyet ki kell küszöbölni.

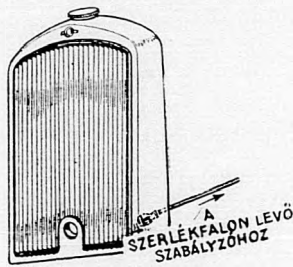
Mire szolgál a hűtés?

A benzínmotor akkor adja le maradéktalanul teljesítményét, akkor dolgozza fel a legkedvezőbb hatásfokkal az üzemanyagot, akkor húz a legjobban, akkor fogyaszt a legkevesebb üzemanyagot és alkatrészt, ha a *legkedvezőbb üzemi hőmérsékleten dolgozik*. A hűtés pedig azt a célt szolgálja, hogy a legkedvezőbb üzemi hőfokon tartsa a motort.

A motor üzemi hőmérséklete, helyesebben a motor által termelt hő mennyisége igen sok körülménytől függ. Befolyásolja a terhelés, a motor fordulatszáma, a külső hőmérséklet, hogy csak a legfontosabb faktorokat tárgyaljuk. Önként adódik tehát, hogy a *motor üzemi hőmérséklete nem állandó*, hanem olyan külső tényezőktől függ, melyek felett hatalommal nem rendelkezünk. Ha viszont a motor által termelt hő mennyisége változik, úgy magától értetődik, hogy a motor optimális üzemi hőmérsékletének biztosítása nem könnyű feladat. Ha a hűtő hatásfoka megbírkózik a megengedett legnagyobb hőmérséklettel, úgy természetesen ala-

csnyabb hőtermelésnél *túlűti a motort*.

Hogyan működik a motor hűtőrendszere? A beszívott gáz robbanása által termelt hőnek egyharmada energiává alakul, másik harmada a kipuffogott gázokkal távozik. A fennmaradó hőmennyiséget a henger fala veszi át és átadja a henger falát öblítő hűtővíznek, mely azt a hűtőbe szállítja a hűtővíz cirkulálása által. A hűtő maga számta-



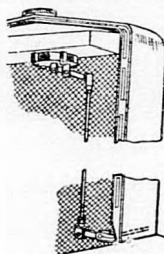
A hűtőrendnyit a szerelékfalhoz vezető huzallal le szabályozni.

lan vékony esőből áll, melyen a forró víz átáramolva melegének nagyrészt átadja a kősi haladása és a ventilátor által gerjesztett levegőáramlatnak.

Mint látjuk, a *vízűtéses motor is tulajdonképpen léghűtéses*. A víznek csupán az a szerep jut, hogy elvezeti a hőt a henger faláról a hűtőbe, tehát szerepe csupán *közvetítő*. A hűtést maga a levegő végzi, a levegő illetve a légáramlat hűtő hatása viszont számtalan körülménytől függ.

A külső hőmérséklet és a levegő nedvessége

Hogy a hűtőn átáramló levegő mennyi hőt képes elvezetni a hűtőből, az nemcsak attól függ, hogy hűtőn mennyi levegő áramlik át, hanem attól is, hogy



A hűtőrendnyőhöz

A hűtőrendnyit hozzá lehet kapcsolni a speciális önműködő szabályzóhoz.

a levegőnek *milyen a hőmérséklete és a páratartalma*. Kevesen tudják, hogy a levegő nedvességének milyen óriási hatása van a hűtésre, a *nedves levegő ugyanis jó hővezető*, a száraz levegő viszont hőszigetelő. Ez magyarázza még azt a hosszú ideig magyarázhatatlannak tartott üzemzavart, melyet néhány év előtt az egyik sarki expedíció alkalmával tapasztaltak. A kemény fagy miatt

léghűtéses motorokat szereltek, de hiába volt átlagosan hűszokos a hideg, mégis túlmelegedtek a motorok, a *sarki levegő páraszegénysége* — a nagy hidegben a pára ugyanis azonnal lecsapódik — *kedvezőtlenül befolyásolja a hűtést*.

Megértjük tehát, miért olyan nagy probléma a tökéletes hűtés. A hűtőrendszernek egyaránt meg kell állania a helyét a *ködös téli reggelen*, de jól kell működnie az *angusztusi kánikulában* valahol a legszárazabb Alföldön is. Fagyban és 35 fokos melegben. Abszurdum tehát azt követelni az egyszerű hűtőrendszerrel, hogy ilyen merőben ellentétes körülmények között is megállja a helyét.

Ma, amikor filléres verseny folyik a gyárak között, csak a drágább kocsioknál találunk olyan hűtőrendszert, mely a merőben ellentétes körülmények között is megállja a helyét. A gyárak egyszerűen úgy segítenek magukon, hogy a *legnagyobb gyakorlatilag előálló üzemi hőmérsékletre mérezték a hűtési rendszert*, aminek az az eredménye, hogy amíg a legnagyobb forróságban, a legmeredekebb kapaszkodón és a legnagyobb terhelés mellett sem forr fel a hűtővíz, addig *normális üzemi körülmények között a motor túl van hűtve*.

Mik a túlűtés hátrányai?

A motor túlűtésének komoly és költséges hátrányai vannak. Elsősorban a motor, mely optimális üzemi hőmérséklete alatt dolgozik, *nem használja ki gazdaságosan az üzemanyagot*. Ha a motor nem elég forró, úgy lehetetlenülé válik a benzin tökéletes *elportasztása*, hiányos a karburáció. Emelkedik az üzemanyagfogyasztás, és mivel a robbanóterbe cseppfolyós üzemanyag kerül, *hamar elhígul az olaj*, ami fokozott kopást eredményez. A hengerek igen hamar elkopnak, gyakran kell cserélni a dugattyúgyűrűket, erős kormorozás lép fel, egyzóval a *motor sokat fogyaszt és hamar megy tönkre*. Ráadásul igen sokáig tart a motor bemelegítése, télen egészen rövid időn után is melegeníteni kell: túl van terhelve az önindító. Szóval esupa egyáltalában nem kellemes következményekkel jár a túlméretezett és ugyanakkor szabályzóberendezéssel el nem látott hűtés.

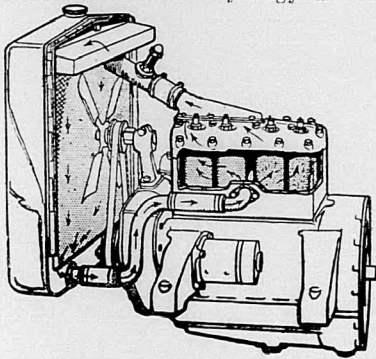
Szabályozni kell a hűtést

A hűtés problémáját sikerült tökéletesen megoldani. Az ideális megoldás: *túlméretezett, tehát a legnagyobb hőmennyiséggel is megbírkózni képes hűtőrendszer* — megfelelő önműködő vagy a vezető által kezelt *szabályzóberendezéssel*, mely lehetővé teszi az optimális, körülbelül *85 Celsius fok* körüli üzemi hőfok egyenletes és állandó betartását.

A hűtést kétféleképpen lehet szabályozni. Vagy a hűtőben cirkuláló víz *áramlási sebességét* befolyásoljuk, vagy pedig a hűtőn áramló *levegő mennyé-*

ségét szabályozzuk. Mindkét szabályozás elképzelhető és elvégezhető a vezető által, vagy pedig önműködő szerkezettel. A két szabályozó módszert kombinálni is lehet, ugyancsak kézi vagy automatikus rendszerrel.

A legegyszerűbb megoldás a kézzel szabályozható hűtőredőny vagy a víz-



Termostizfonos hűtésnél a termostizfátot egyszerűen a felső hűtővíz vezetékbe kell iktatni.

csőbe iktatott ugyancsak a vezető által szabályozható szelep. A hűtőhőmérő pontosan mutatja a hűtővíz hőmérsékletét, ha az a normális fölé emelkedik, úgy a vezető egyszerűen tágabbra nyitja a hűtőredőnyt vagy a vízcsőbe iktatott szelepet. Ha pedig azt látja, hogy a hűtővíz nem éri el az optimális hőmérsékletet, úgy addig szűkíti a redőnyt illetve a vízszelepet, amíg a hűtővíz hőmérséklete fel nem emelkedik.

A vezetőnek azonban éppen elég megfigyelni valójá akad és vagy ugráló gyalogosokat kerülgét és alvó kocsisokat ébresztget, vagy a hűtőhőmérőt figyelgeti. Amellett a leglelkismeretesebb vezető is megfélekedezhet arról, hogy hűtővizének hőmérsékletét szabályozza.

Hogyan működik a termostizfát?

Az ideális megoldás a jól megkonstruált és jól beállított termostizfát. Ez a ma már olcsó és a legtöbb gépbe gyorsan és egyszerűen beszerelhető kis-

készülék speciális alakú és anyagú fémet tartalmaz, mely a hő hatására tágul és a hideg hatására összehúzódik. A hőérzékeny fémbetét szeleppel van összekötve, ha a fém tágul, úgy nyitja a szelepet, ha szűkül, úgy zárja. A szelepet a hűtővíz vezetékébe iktatják, ha tehát a hűtővíz hőmérséklete emelkedik, úgy a termostizfát hatására gyorsabb körforgásba kezd a hűtővíz, ha pedig a hűtővíz hőmérséklete az optimális pont alá száll, úgy a termostizfát önműködőleg korlátozza a hűtővíz körforgását. A termostizfátot a hűtőredőnyvel is össze lehet kapcsolni, amikor is az nemcsak a hűtővíz körforgását szabályozza, hanem egyben a hűtőn átáramló levegő mennyiségét is.

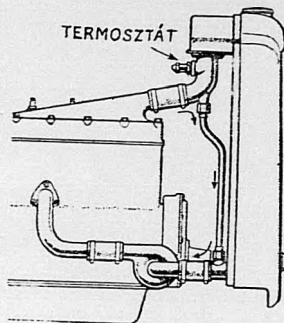
A termostizfát felszerelésének módja attól függ, hogy a hűtővizet szivattyú cirkuláltatja, vagy pedig a hűtés szivattyú nélküli termostizfoncs rendszerű. A termostizfoncs hűtésénél — melynél a hűtővizet a motor és a hűtő közötti hőmérsékletkülönbség hozza körforgásba — a termostizfátot egyszerűen abba a hűtővíz-vezetékbe iktatják, mely a hengerfejből vezet a vizet a hűtő felső részébe. A szivattyús hűtőrendszernél azonban összekötő csőről kell gondoskodni, hogy a pumpa akkor is cirkuláltathassa a vizet a hűtő megkerülésével, amikor a termostizfát a víz útját zárja. Az összekötő cső egyik végét a termostizfát és a felső hűtővezeték, másik végét a szivattyú és az alsó hűtővezeték közé iktatják.

Természetesen igen fontos a termostizfát pontos beszerelése. Tekintettel arra, hogy ma már igen sokféle termostizfát van forgalomban, erre általános utasítást adni nem lehet, legjobb ezt olyan szakemberre bízni, aki nemcsak a termostizfátokat ismeri, hanem az egyes autótípusokkal is tisztában van.

Nyáron is fontos a termostizfát!

A termostizfát előnye télen a legszembeszökőbbek. Amíg termostizfát nélkül fagyban negyedóraig is kell melegíteni a motort, addig termostizfátal néhány perc után már vígan kihajthatunk a ga-

rázsból. A termostizfát ugyanis addig tartja kiiktatva a hűtőben levő nagymennyiségű hideg hűtővizet, amíg a henger vízterében rejtőző hűtővíz mennyiség felmelegedett. Amíg tehát termostizfát nélkül a motor csak akkor melegszik fel, amikor a hűtőben levő hűtővíz mennyiség felmelegedett, addig termostizfát beiktatásával a motor már akkor meleg, amikor a hűtőben levő víz még egészen hideg. Óriási előny ez télen, amikor rövi-



Szivattyús hűtésnél termostizfát szerelése esetén összekötő cső gondoskodik arról, hogy a szivattyú akkor is dolgozhassék ha a termostizfát zárja a víz cirkulációját.

debb megállás után nem kell újra hosszú ideig melegíteni.

Nyáron nem oly szembeszökő a termostizfát szerepe, mert a túlhűtést az autós nem igen veszi észre. Pedig pontos kísérletek alapján kiderült, hogy a legtöbb motor nyáron is csak ritkán éri el a kb. 85 C° fokos hőmérsékletet és alig 65—70 fokon dolgozik. A legtöbb autós, — aki nincsen tisztában a hűtés fizikájával — csodálatosképpen nagyon örül és eldicsekszik fűnek-fának, hogy a motorja milyen langyosan dolgozik és nem melegszik. Ha azonban elgondolkozik az elmondottak felett, hamarosan ráeszmél, hogy a motorjának langyos üzeme nemcsak pénzbe kerül, hanem a mai gazdasági viszonyok között oly fontos élettartamot is jelentősen csökkenti.



A 8-hengeres

HORCH

elöl, hátul lengőtengely,
a kényelem, üzembiztosság
és elegancia szimboluma.



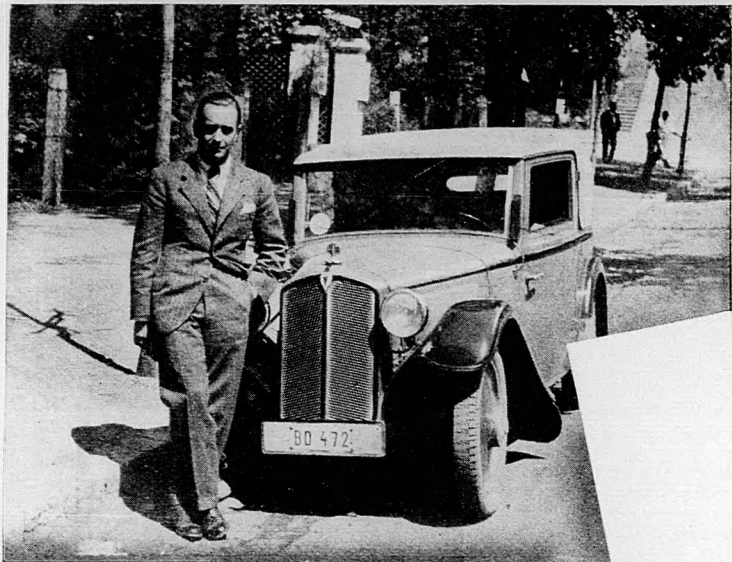
A 6-hengeres lengőtengelyes WANDERER

az ideális városi és túragép. Tökéletes rugózás.
Luxusadómentes

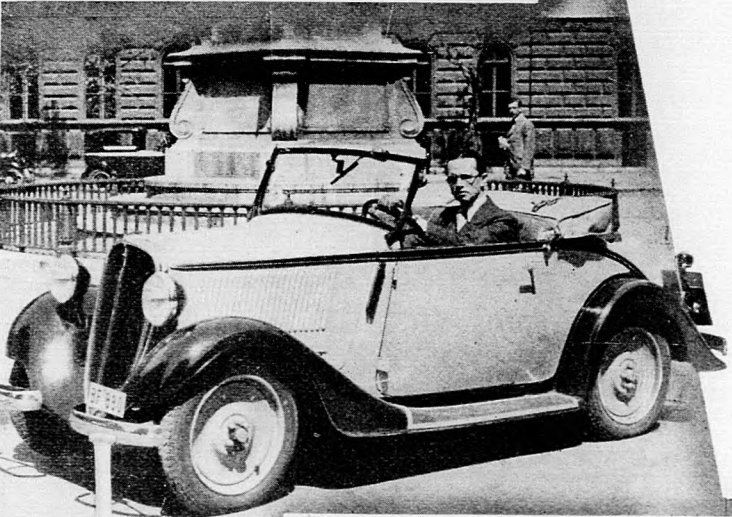
Havi autódó 7 P

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





AZ ORVOS: ... Mióta új Mobiloilt használok, ... erős hegyemenetek ellenére túlmelegedés nem jelentkezett ... hiányzott a — sajnos — megszokott koromlerakódás ... Dr. Schindler Tibor.



A MŰSZAKI KERESKEDŐ: ... hosszú út után is teljesen tiszta és üledékmentes volt. Az új Mobiloil kenőképesége mitsem csökkent ... Salzer Endre, Capelli fotocikkek vezérképviselője.



ITT A TAVASZ ÉS AZ ÚJ MOBILIL!
A Vacuum Oil Company új pros-fehér töltőállomásai élénk új színeket varázsolnak a magyar országutakra.

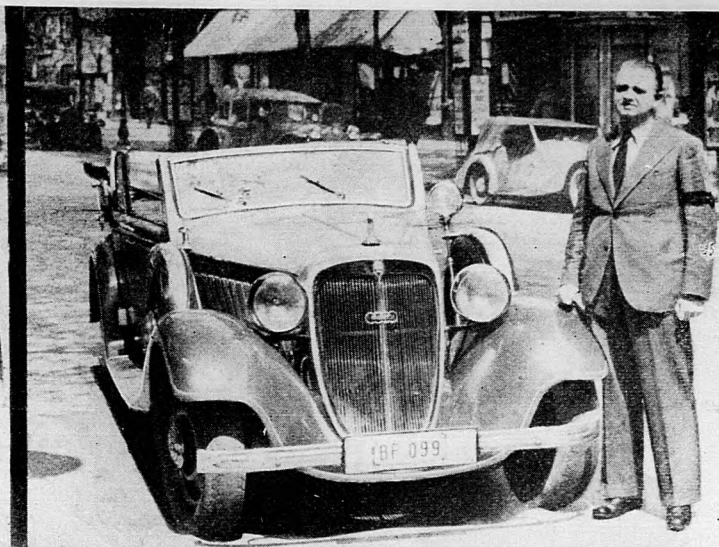
Magyar automobilisták nyilatkoznak az új Mobiloilról!

MÁRCIUS 30!

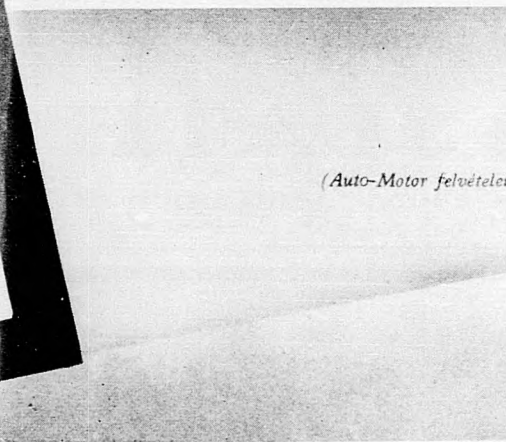
E napon olvastak a magyar automobilisták a lapokban először a „Clearosol”-eljárással gyártott „új Mobiloil”-ről. A visszhang óriási volt! Még sohasem fogadtak autólajjat ilyen szívesen, ... még sohasem érdeklődött ennyi automobilista ... dicsérték ... közölték észleleteiket ... Az automobilista felismerte az ujdonság horderejét! Az új eljárásához sokévi előmunkát volt szükséges, több, mint 3 millió dollár összegű befektetést igényelt, de ... új utakat nyit meg, megkezdte az ásványolajgyártás új korszakát.



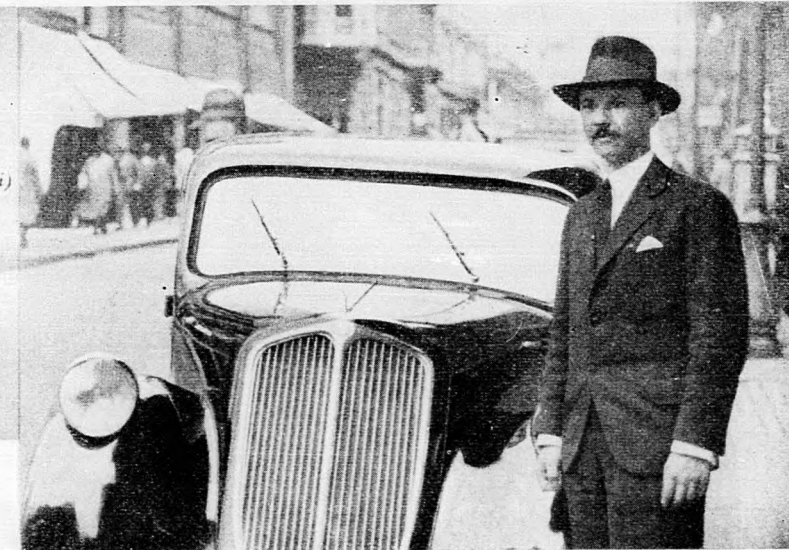
A TISZTVISELŐ: ... megállapíthatom, hogy az új Mobiloil AF olaj fogyasztás és teljesítmény szempontjából minden elismerést megérdemel ... Dr. Bordán Oktáv m. kir. keresk. min. titkár.



A KERESKEDŐ: ... meglepett az új Mobiloil tökéletes lerakódásmentessége és a kifejezetten alacsony fogyasztása ... Fáth Károly nagykereskedő.



(Auto-Motor felvételei)



AZ ÜGYVÉD: ... gratulálok! Mióta új Mobiloilt használok, mintha kicserélték volna motoromat és a fogyasztás minimális. Dr. Vértessy Ferenc.

Még ma próbálja ki az „új Mobiloil”-t: ez, ma még nagyobb mértékben, mint eddig, — a világ kvalitásolaja!

új Mobiloil

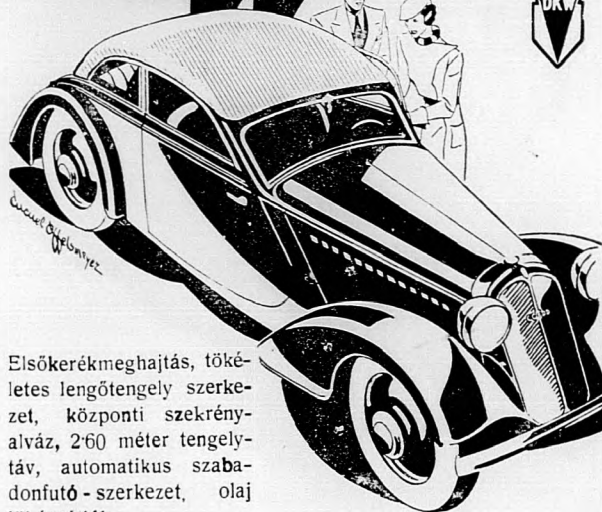
a „Clearosol”-eljárással gyártva,
a régi árban kapható!

V A C U U M O I L C O M P A N Y R. T.

AZ AUTO UNION
VILÁGHIRŰ GYÁRIMÁNYA

Üzemköltségben a legolcsóbb
teljesítményben legnagyobb
az összes kisautók között

DKW FRONTANTRIEB



Elsőkerékmeghajtás, tökéletes lengőtengely szerkezet, központi szekrényalváz, 2,60 méter tengelytáv, automatikus szabaddonfutó - szerkezet, olajlökésgátlók.

95 kilométer sebesség

7 liter üzemanyagfogyasztás

Havi adó 3 P

50.000 km. üzemi motor garancia

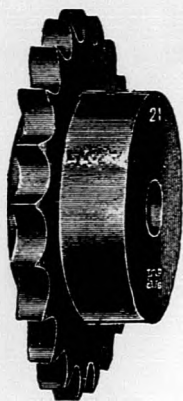
Limusin (teljesen csukott) négy üléses

ára **3980.-** pengő

Vezérfékezővel:

MAJLÁTH

VI., Gróf Zichy Jenő ucca 17.

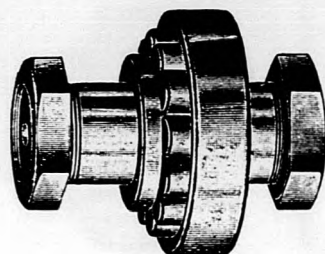


Lánckerekek

minden méretben

főtengely
csapágyak

a legkülönbözőbb motortípusokhoz!



Fisk pneumatik
Shaler vulkanizáló
Raybestos fékbetét
Tungsrám izzólámpák
Hella hátsólámpák

Whiz fénypaszta
Bosch gyertyák
Gyertyasapkák
Kéziszerszámok
Triplex szemüvegek

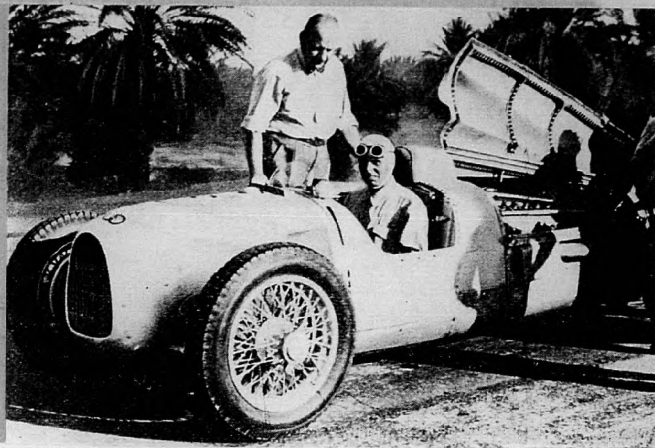
Edco légnomásmérő
Kürtök
Márkás kenőolajak
Tisztító eszközök
Mewi zsirzóprések
stb. stb.

Mindezeket legjutányosabban beszerezheti

MOTOR ÉS AUTÓKELLEK RT-nál
BUDAPEST, VI., JÓKAI-UTCA 11. — TELEFON: 18-3-65.

Autócsaták Afrikában

Tuniszban Varzi (Auto Union) Tripoliszban Caracciola (Mercedes-Benz) győzött — Hartmann (Maserati) Tuniszban hetedik —



Varzi (Auto-Union) impozáns győzelmet aratott Tuniszban.

A szeszonyító monacói Mercedes Benz után fokozott érdeklődés kísérte az északafrikai Grand Prix versenyeket, melyek folyamán Tuniszban sor került az új Auto Union kocsik debütjére, majd egy hétre rá Tripoliszban a szezon első Auto Union—Mercedes Benz összejáratására, melynek keretében sokan Nuvolari és Chiron kezeiben a tűzvonalba küldött új, kétmotoros Alfa Romeo betörését várták. A győzelmes monacói Mercedes Benz bemutatkozó után Tuniszban még impozánsabb körülmények között debütált az új Auto Union kocsi, hiszen Varzi egymagában képviselte az Auto Union színeket és vitte biztos diadalra új márkáját. És ezután jött Tripolisz! Varzi az utolsó körben egy teljes perccel vezetett, amikor gumidefektussal teljesen lelassítva kénytelen volt átengedni a biztos győzelmet Caracciolának. „Karacs” győzelme így is megerdemelt volt, de éppen olyan szerencsés is! Az Auto Union—Mercedes Benz küzdelem nem dőlt el, folytatása lesz az Avuson...

Lássuk a két afrikai GP lefolyását:

Diadalmasan debütált a Varzi—Auto Union kettős Tuniszban!

A 12,6 km-es Carthago-körpálya starthelyén az Alfák, Maseratik és Bugattik sorában egyetlen kocsit képviselte a német autópárt, de ez a kocsit, mely azonos volt a Stuck-féle világrekorder Auto Unionnal, ezúttal Varzi kezeiben nagy favoritként indult a küzdelemben. A monacói GP-n még nem indultak az új Porsche-konstrukciók, mert még nem voltak fitték, az Auto Union pedig biztosra akart indulni. Úgy látszik, elérkezett az idő...

Start: Varzi nyomban az élen nyergel, már az első körökben két kiállást jelentenek, a 12-ik körben pedig maga a Ferrari-istálló élharcosa Nuvolari is fegyverletételre kényszerül. Körrel-körre fogy a mezőny, a 20-ik körben, az 504 km-es táv felében Varzi 164,6 km-es átlaggal rohog az élen, a tribünök előtti

egyenesben közel 210 km-es sebességgel zug végig. Wimille, Dreyfuss tavalyi 3,3 l-es Bugattijával az egyetlen, aki úgy amennyire lépést tart az élvossal, ámbar Etancelin sem adja meg egykönnyen magát hathengeres Maseratijával. Varzi azonban feltartóztatlan győztesként debütál új márkája színeiben.

A verseny részletes eredményei a következők:

1. Varzi (Auto Union) 3:05:40,2 mp., Atlaga 163,4 km. Rekord! 2. Wimille (Bugatti) 3:09:29,8 mp. 3. Etancelin (Maserati) 3 körrel, 4. Comotti (Alfa Romeo) 3 körrel, 5. Farina (Maserati) 3 körrel, 6. Chambost (Maserati) 5 körrel, 7. Hartmann (Maserati) 6 körrel, 8. Raff (Alfa Romeo) 8 körrel.

A győztes Varzi Bosch-gyújtást és Bosch-gyertyákat, valamint Continental gumikat használt.

Tripoliszban Varzi volt a gyorsabb, Caracciola a szerencsésebb: Ő győzött!

Huszonkét kocsit áll a starthelyen: Lehoux a SEFAC versenykocsival hiányzik, talán nem is fog az idén már megjelenni a nagy érdeklődéssel várt francia konstrukció a startnál. Helyette azonban itt vannak a tréningek leggyorsabbjai, a két Auto-Union-torpedó Stuck és Varzi vezetésével, a Mercedes-Benz trió — Fagioli, Caracciola és Brauchitsch — és itt vannak nagy kérdőjelként a kétmotoros szuper Alfa Romeoók! A két Alfa azonban csak külsőleg egyforma: a Nuvolarié 6320 km-es, a Chironé csak 5810 km és valamivel lassúbb. Ez a két kocsi és az Auto-Union másik 16, három Maserati 6, a többi kocsit 8 hengeres konstrukció.

Lázás izgalom vesz erőt a 13,1 km-es Mellaha-církuit nézőterein: mi lesz?

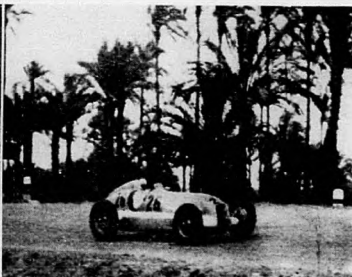
Start után Caracciola pokoli iramban vezet a mezőnyt, Varzi azonban a sarkában van, sőt a 7-ik körben átveszi a kommandót is és a 10-ik körben 35 másodperccel vezet Stuck előtt, akit Caracciola és Fagioli követnek nyomon. Nyilvánvaló, hogy a verseny a két német

márka párviadalává váltott. De ki lesz a győztes? Óriási a hőség, Varzi 218 km-es kört fut, Stuck vizet tankol, azután Varzi gumit cserél, Caracciola is követi példáját s így Fagioli kerül az éltre, de a 17-ik körben Varzi ismét az éltre nyomul mögötte Fagioli, Stuck, Caracciola sorrendben fut az élcsoport. Őt kör lefutása után Caracciola feldolgozza magát a második helyre, de Varzival szemben másfél perc hátránya van s a következő öt körben is ugyanez marad a helyzet. A 30-ik körben Stuck kocsija a nyílt pályán lángbaborul, Stuck idejében kizúrik és a gyorsan közelelépő tüzoltóság megmenti a kocsit. Varzi úgy dül képviseli az Auto-Union színeit, erősíti az iramot és két perc előnyre tesz szert Caracciolával szemben. Finis! A Mercedes-Benz menők Caracciola és Fagioli, rohamra mennek! Maga Neubauer mérnök vezeti a jeladásokat. „Karacs” elemében van, 220,177 km-es átlaggal új körrekordot fut, de az utolsó kört így is egy teljes perc hátránnyal kezdi meg Varzi mögött, aki látható figyelemmel kíséri gumijait. A közönség helyéről felemelkedve készül Varzi ünneplésére, de helyette óriási meglepetésre Caracciola száguld át a célvonalon elsőnek. Varzi 2 kilométerrel a cél előtt gumidefektust kapott és kénytelen volt Caracciolát maga elé engedve, lassú tempóban másodiknak begurulni a célba, hogy beérje az 524 km-es verseny erkölcsi győzelmével, melyért a közönség óriási ünneplésben részesítette.

Íme a végeredmény:

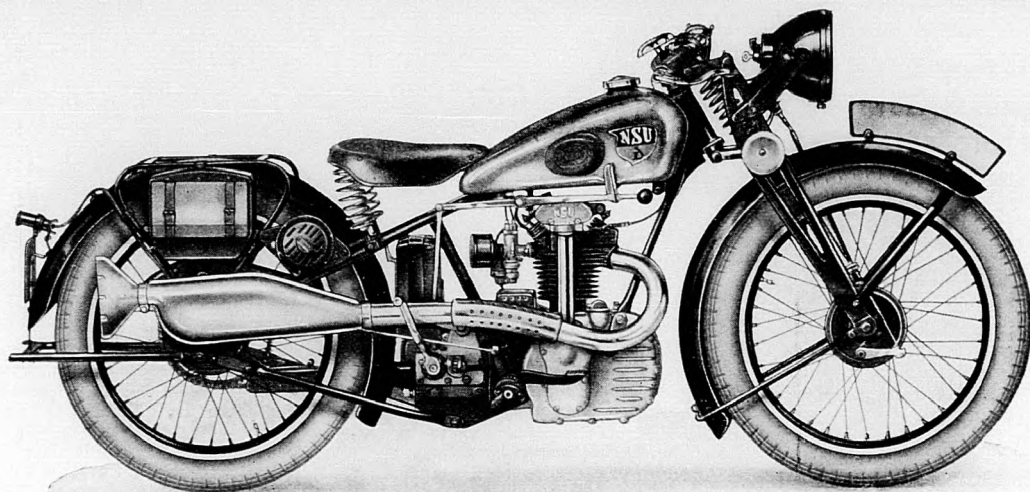
1. Caracciola (Mercedes-Benz) 2:38:47,6 mp., Atlaga 197,993 km. Rekord! 2. Varzi (Auto-Union) 2:39:54,2 mp., 3. Fagioli (Mercedes-Benz) 2:41:03,8 mp., 4. Nuvolari (Alfa-Romeo) 2:47:36,4 mp., 5. Chiron (Alfa-Romeo) 2:49:14 mp., 6. Dreyfus (Alfa-Romeo) 2:49:15,4 mp., 7. Sommer (Alfa-Romeo) 2:50:20,2 mp., 8. Widgren (Maserati), 9. Zehender (Maserati), 10. Carrasoli (Maserati), 11. Tadini (Alfa-Romeo).

Caracciola Bosch-gyertyát, Bosch-gyújtást, Continental gumikat és Essolube olajat használt.



A tripoliszi Grand Prix startja. — Caracciola (Merc-Benz) örül a győzelemnek. — Caracciola a tripoliszi pálmák szegélyezte církúten.

Megérkeztek az 1935-ös típusu **NSU** motorkerékpárok!



250 kcm. ohv NSU

250 kcm. ohv P 1280'—

350 kcm. ohv 1600'—

Kérjen díjmentes képes műszaki ismertetőt!

BIRÓ JENŐ alkatrész és pneumatik raktára
Budapest, VI., Liszt Ferenc tér 2.

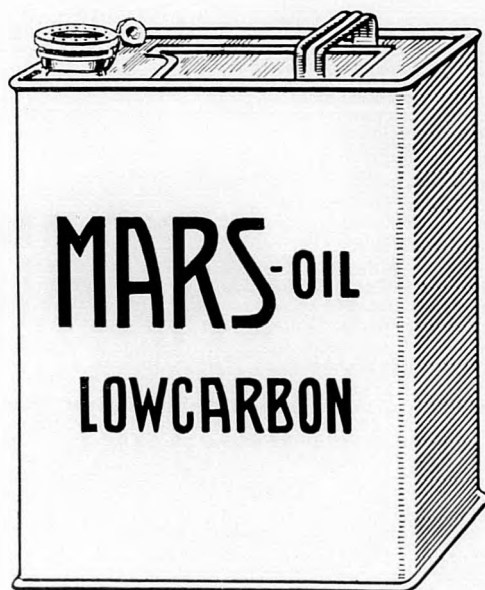
A MOTOROK LELKE

SZÉN, KOROM ÉS ÜLEDÉKMENTES!

VEZÉRKÉPVISELET:

Ghillány Miklós

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



Hogyan „szigorlatoztatjuk“ le a használt motorciklit?

Félórára, de rendszeres vizsgálat pontosan elárulja a megvételre kínált használt motorkerékpár gyenge pontjait

Használt gép megvásárlása mindig bizonyos kockázattal jár és nehéz feladat kiválasztani a sok értéktelen, de drágán kínált ócska tragaes közül a valódi értéket. A legtöbb használt gépet vásárló kizárólag a külső után ítél és ha a gép zománcozása és krómozása rendben van, úgy már nem is sokat gondolkodik, feltéve, hogy az ár megfelelő. Itt követik el legtöbbször a szarvashibát, mert a gép értéke nem a külsőtől, hanem a mechanikai állapottól függ.

Rá kell tehát szánni magunkat legalább félórára rendszeres vizsgálatra. Ennek a „szigorlatnak“ megejtése egyszerű, ha figyelembe vesszük alanti tanácsainkat.

Az Eldorado motorszalóban, vagy adjuk a Csetete-utca 27/b szám alatt megmelegítettük azt a jövőgású öhv. Mat, melyre régen vásott a fogunk. Az is megfelelő, gyártmánya márkás, a lája becsületlen embernek látszik, külsőre eléggé gondozott úgy a tulaj, mint a gép. Nézzük tehát át gondosan a gépet. Először is a vázat vizsgáljuk át. Egyenlőt nézzük át a váz klónbjait, főleg a kormányfej környékén keresünk repedéseket. Ha valahol gyausan új zománcbekeget találunk és az egyébként simaületű vázon göresős részeket látunk, úgy bátran gyanakodhatunk hegesztésre. Minden rendben van? Egy lépést hátra, úgy pillantás a kerekekre, hogy pontosan honban állnak. És fel a komoly munka.

Legjobb a gépet bakra emelni, forgatógézháza alá kannát vagy valami fatönköt teszünk, hogy első kereke szabadon legyen. Megpörgetjük az első kereket. Szabadon és könnyen forog? Nincsen ketyogás az agyban? Nincsen nyolcása a kefékabroncsnak? Nincsenek kihólyagosodó részei a guminak, ami belső vázontörésre utal?

A fékek?

A fékdobon levő fékkar sokat árul el a fék belsejének állapotáról. Ha megpörgetjük a kereket és meghúzza a féket, azt látjuk, hogy a fék már akkor kezd fogni, amikor a fékdobon levő kar majdnem derékszögben áll a fékrúdhoz képest, úgy biztosak lehetünk benne, hogy a fék nemrég kapott új ferodót.

A villa? Legtöbbször árul el a villacsapok állapota. Egyik ujjunkat rátesszük a vizsgált villacsapnak kiálló részére és megemelgetjük a sárhányónál fogva a kereket. Ha kopás és ketyogás van, úgy azt azonnal észre vesszük. Ugyanígy állapítjuk meg a kormányfej kopását, fel és le mozgatjuk a villát, a ketyogást azonnal megérezzük. Meglazítjuk a kormányrögzítőt (sztring demper) és ide-oda lengtetjük a kormányt. Ha seholsem szorú és nem hallunk kellemetlenül ropogó hangot, úgy elhíhetjük, hogy a kormányfej csapágában nincsen hiba. Még egy pillantás a villarúgókra és már végeztünk is a gép „frontjával“.

A hátsó keréken a féket és a gumit vizsgáljuk, itt nincsenek túlsok vizsgálni való.

Jöhet a „szerkezet“. Beindítjuk a motort. Furesa csörgő hangot hallunk, mely azonban néhány perc után — amikor a motor már felmelegedett — megszűnik. Ettől ne ijedjünk meg, mert minden jól bejárt alumíniumdugattyús csörgő egy kicsit, amíg hideg. Csak akkor fűleljünk

jól, amikor a motor már felmelegedett.

A vizsgált gépen szerencsére kivágott elsőlánc bura van, hozzá tudunk tehát férni a motorláncokhoz, ellenkező esetben ugyanis le kellett volna szerelni a burát. Rügjük át a kikstart, amíg a motor nincsen kompresszióütemben. Emeljük meg a dekompesszort és a motorláncoknál markolva a főtengelyt forgassuk lassan ide-oda a motort. A nagyobb kopást és ketyogást azonnal megérezzük. Fel- és lefelé mozgatjuk, illetve mozgatni próbáljuk a motorláncoknál fogva a főtengelyt, hogy a főtengely csapágyak állapotával jöjjünk tisztába. Oldalirányban a főtengelynek kb. 2 mm-es játéka szabad lennie, ez ugyanis normális játék.

Jól nézzük meg a vezérműhimbákat. Nem ketyognak? Nem kopottak?

Láncok és láncok chek?

Ujra beindítjuk a motort, közben megállapítjuk, hogy nem csúszik a kupplung.

Sorban kapcsolgatjuk az egyes sebességeket. Nem hallunk szokatlan és kellemetlen hangokat?

Egy pillantás a mágnes megszakító palatináira. Nem kopottak, nem égettek? Nem szorulnak újításra?

Alaposan vizsgáljuk a láncerekeket. Nem koptak horgasra, nem vékonyodtak el túlságosan a fogak? Jók a láncok? Egyenletesen nyúltak és nem törtek az egyes szemek görgőit?

Jó állapotban van a benzintartány? Nem szívárog vagy folyik? Rendben van a szerszámkészlet? Jól tölt a dinamó? Rendben van a gép tulajdonjoga? Nincsenek utadóhátalékkal terhelve? Nincsenek fentartva a tulajdonjog? Okmányai rendben vannak? Mikor vizsgázt? Hány tulajdonosa volt? Mert minél kevesebb volt a gazdája, annál valószínűbb, hogy jó kezekben volt.

Végül befejező jó tanács. Vigyázzunk az úgynevezett szakértőkre. Akik között — tisztelet a kivételnek — sok az olyan lelkiismeretlen fráter, akinek csak a vévőjelölt által ígért díj és az eladó által suttogva bejelentett provízió a fontos.



CORDATIC

Csak megbízható helyen, eredeti PUCH alkatrészek felhasználásával javíttassunk !

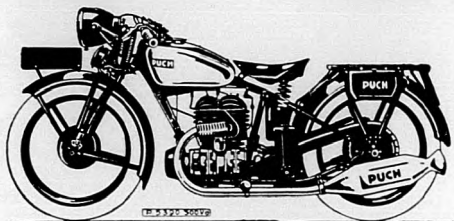
Kellemetlen incidens zavarta meg egy vas megyei motoros ausztriai turáját, aki 250-es Puch gépével Salzburg közelében hajtókartörést szenvedett. Ausztriában úgy szólnak minden helységben van alkatrészekkel felszerelt Puch javító-műhely, így hát szenvedő hősünk is egy ilyenhez folyamodott. Kötélvégre került a hajtókarja szakadt masina és bekerült Hans Schmirli salzburgi hivatalos Puch-javító-műhelyébe, ahol mint azt Hans Schmirli a bécsi központnak levélben jelentette, szenvedő hősünk legnagyobb megdöbbenésére, a következő megállapításokat tették.

Dr. L. N. 47.449 számú motorját az egyik szombathelyi műhelyben generáljavították, minek során a hengert abnormisan 47 mm-re furták fel és saját gyártmányú túlnéhéze sikerült öntöttvas dugattyúk kerültek a motorba. A túlnéhé dugattyúk folytán elfáradt a hajtókar anyaga, bekövetkezett a szakadás és a hajtókarosonk a furatok közötti vékony hengerralba verve, roppant pusztítást vitt végbe. A motor rendbehozatala Salzburgban 147 schillinget tett ki, mely összeget dr. L. N. joggal követeli a generáljavítást végző szombathelyi műhelyen.

Az eset legyen intő példa arra, milyen kellemetlen következményekkel járt dr. L. N.-re az a körülmény, hogy motor-kerékpárját idegen, a Puch-gépek javításában gyakorlatlan műhelyre bízta.

A Puch-művek budapesti fióktelepe a hasonló kellemetlenségek kiküszöbölésére külföldi minta szerint, a vidéki mechanikusok és javítóműhelytulajdonosok részére az őszi hónapokra díjtalan kurzusokat tervez, melyeken a jelentkezők gondos kiképzést nyerhetnek a Puch-motorok speciális javítását illetően. Azon műhelyek, melyek gyárilag kiképzett szerelőink vezetésével ezen tanfolyamokon résztvesznek és kellő szaktudásról tesznek tanúságot, úgy hogy vevőinknek nyugodtan ajánlhatjuk, megkapják a külföldön már oly jól ismert zöld-fehér táblát, mely minden érdekeltnek tudtul adja, hogy ide nyugodtan hozhatja be motorját, mert azt a kellő szaktudással, eredeti gyári alkatrészekkel fogják rendbehozni.

PUCH

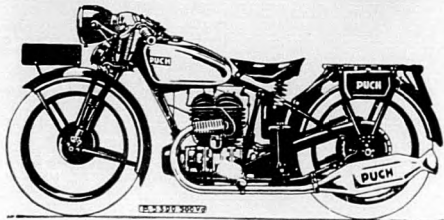


a

legmegbízhatóbb és legelegánsabb

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

PUCH



a

legtökéletesebb

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

Puch-Ignis

Kísérletek alapján megállapítást nyert, hogy túra típusú Puch-gépeinkhez az Ignis CS, sportgépeinkhez pedig az Ignis CSS gyújtógyertyák jól beválnak. Ezen gyertyák, melyek ki-mondottan Puch-gépek számára készülnek, Lehel-uccai tele-pünkön előnyárban szerezhetők be.

Műhelyünk nyári munkabeosztása

Felhívjuk a Puch motorkerékpártulajdonosok figyelmét arra, hogy javítóműhelyünk a nyári hónapokban szombati napokon csak délután 2 óráig dolgozik, ajánlatos tehát a weekend előtt esetleg szükségessé váló javítási, vagy kar-bantartási munkálatokat kellő időben elvégeztetni. Ugyan-csak kérjük az alkatrészszükségletet is lehetőleg szombat déli 2 óráig beszerezni.

Uj Puch tulajdonosok, figyelem !

Felkérjük mindazon t. vevőinket, akiknek utóbbi hóna-pokban 500/V vagy 500/L típusú motorkerékpárokat szállít-tottunk, saját érdekükben feltétlenül tegyenek eleget már az átadás időpontjában is hangsúlyozott kérésünknek, hogy a gépet az első 1500 kilométer léfutása után, hozzánk felül-vizsgálatra hozzák be. Ezen felülvizsgálat alkalmával netán észlelt, a bejáratás alatt bekövetkezett esetleges hibák így még könnyen kiküszöbölhetők és a gépek további zavartalan működése ezáltal biztosítható.

Gomblyuk jelvény

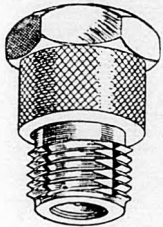
Közöljük, hogy sikerült néhány száz darab Puch gomb-lyuk-jelvényre behozatali engedélyt kapnunk, és ezekből szí-vesen juttatunk a Puch motorkerékpártulajdonosoknak. Akik tehát a jelvények iránt érdeklődnek; forduljanak hozzánk és egy-egy jelvényt postafordultával díjmentesen megkapnak.

Puch alkatrészraktár Pécsen

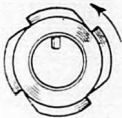
A Baranyamegyei Puch motorkerékpártulajdonosok bizo-nyára szívesen veszik azt a hírt, hogy Hamerli József kft. pécsi nagykereskedő cég Puch motorkerékpáralkatrészekből állandó nagy raktárt tart, ami nemcsak azt jelenti, hogy ottani t. vevőink alkatrészszükségletüket a helyszínen szerez-hetik be ugyanolyan árban, mintha a vásárlás közvetlenül nálunk történe, hanem Fehér Ferenc cég is gyorsabban tudja javítási megbízásait, valamint alkatrészrendeléseit el-intézni.

Tippek és tanácsok...

A mai modern, igen magas fordulatszámú kiskocsimotornál igen gyakran beszorulnak a gyertyák a menetükbe, ami az igen magas üzemhőmérséklet rovására írható. A beszorult gyertyát bizony csak kifúvás után csavarhatjuk ki különösen akkor, ha az nehezen hozzáférhető helyen van. Egy kis petróleum rendszerint segít, a legjobb azonban megelőzni a bajt és tisztán tartani a gyertya befogadására szolgáló nyílás menteit. Erre a célra egyszerű szerszámot készíthetünk,

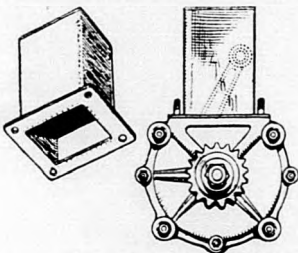


A megfelelően megreszelt és keményre edzett gyertya kitűnően alkalmas a hengertejben levő metetek tisztítására.



nem kell hozzá más, mint valami régi, szétszedhető gyertyának külső testrésze. Az ábrán látható módon három-négy rovátkát reszelünk a gyertya meneteibe oly módon, hogy a rovátkák élei mintegy menetvágóként legyenek kiképezve, élükkel abban az irányban, mely irányban a gyertyát becsavarjuk. A kész szerszámot szalmasárgára hevítjük kovacsütőhelyen és hideg vízbe mártva megdzzük.

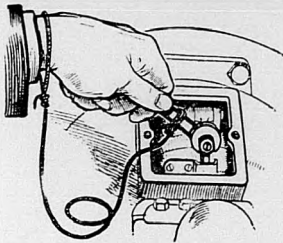
Korozásnál, vagy amikor egyéb okból lehűzzük a hengert: könnyen piszkos kerül a motorba. Legtöbbször egyszerűen piszkos rongyot raknak a csapszájra, amivel távoltartják ugyan a piszkot, viszont a rongy egész piszkát beül-



Ez a papendekliből vagy bádogból készült „védőkalap” távoltartja a hengerlehűzésnél a motor belsejéből a piszkot.

latják a forgattyúházba. Sokkal célravezetőbb papírlemezéből, vagy pedig vékony bádogból elkészíteni az ábra szerinti „védőkalapot”, mely arra is jó, hogy megvédi a kartert az odacsapódó hajtókartól, ha véletlenül valaki elfordítja a főtengelyt.

A kupplung utánállítása és a kupplungrúgók meghúzása aránylag egyszerű munka a legtöbb autónál. Csak éppen ügyes kéz kell hozzá, hogy a nehezen hozzáférhető és szűk helyen dolgozva a csavarkules ki ne csúszson a kézről és bele ne essék a kupplung belsejébe. Ha ez ugyanis megtörténik, úgy legtöbbször



Nem eshet bele a kupplungba a csavarkules, ha azt madzaggal a csuklónkhoz kötjük.

egészen ki kell építeni a kupplungot, ha csak nem akad valaki, aki mint horgász is megállja a helyét. Igen egyszerű megelőzni a bajt, egyszerűen madzagot kötünk a szárszámra, a madzag másik végét pedig a csuklónkra kötjük.

Nincsen kellemetlenebb dolog, mint ha a napfény a motoros szemébe süt. De nemcsak a napfény vakít, hanem a szembejövő kocsis reflektorja is, a magyarországi utcai közlekedés ugyanis, sajnos, még mindig nem oly kifinomult, hogy a reflektorral haladó büszke autós kikapcsolja fényszóróját, ha valami árva motoros közeledik. A legjobban célra vezet fény-

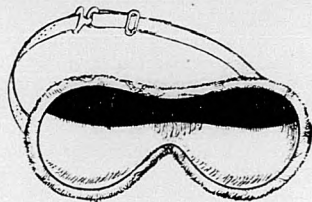


ALFA ROMEO

VEZÉRKÉPVISELET:

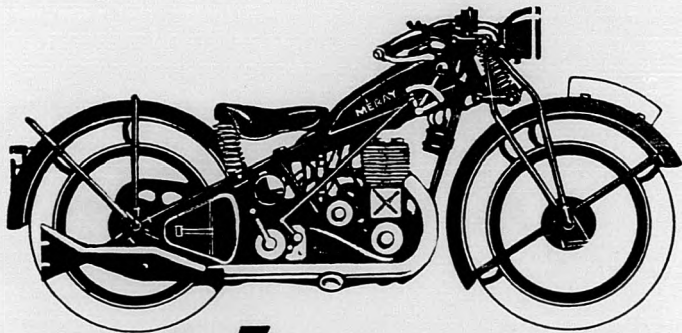
Budapest, VI., Liszt Ferenc-tér 11

Telefon: 10-3-90



A reflektorfény vagy napsütés ellen így védjük meg a szemünket.

védő ernyőt festeni a celluloid szemüvegre. Egyszerűen fekete dukóval vagy zománccfestékekkel belül befestjük a pápaszem celluloidjának felső részét, máris gyökeresen megoldottuk a problémát.



MÉRAY

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

MÉRAY MOTORKERÉKPÁRGYÁR R.T.
BUDAPEST

TELEFON: *98-8-88

V., ZÁPOLYA-UTCA 15

Itt az új GP-formula!

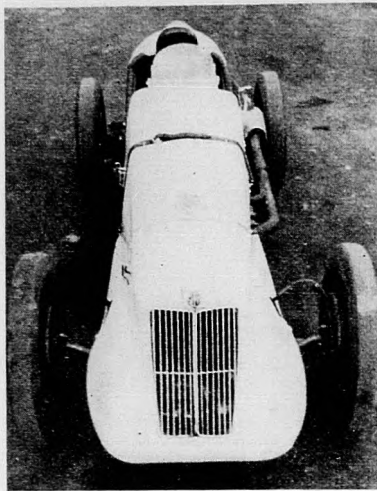
A minap tartotta meg Párisban Németország, Franciaország, Olaszország, Anglia, Monaco, az USA, Belgium és Svájc képviselőinek részvételével az ALACR nemzetközi sportbizottsága nagyjelentőségű ülését, mely hosszas előcsatározások után hivatva volt megállapítani az 1937, 1938 és 1939 évekre érvényes Grand Prix-formulát. A sportbizottság hosszas vita után a következő formulát szövegezte meg:

„A konstruktőrök számára a hengerűrtartalmat és üzemanyagot, valamint a kompresszor alkalmazását illetően teljes szabadság adatik; ennek ellenében viszt a kocsik eddig gumik nélkül 750 kg-os maximális súlya oda módosították, hogy ebbe a súlyhatárba beleértendő a 300 km-re elégséges üzemanyag, olaj és víz súlya is.”

Röviden: marad az eddigi formula, de az üres kocsisúlyhatár felső értékét mintegy 150 kg-al 600 kg-ra redukálták. Ez a redukció természetesen könnyebb, tehát kisebb hengerűrtartalmú motorok alkalmazását fogja maga után vonni, ami (legalább is egyelőre) a GP-kocsik sebességesökkenését fogja eredményezni.

Közvetlen az új formula megszületése előtt alkalmunk volt kikérni az arratalan leghivatottabbak egyikének, Porsche dr.-nak a véleményét, aki a következőket mondotta:

— *Nagyon természetes, hogy mint konstruktőr, minden intelligens formulát*



Ez a rekorder MG kocsi!

Bobby Kohlhausch a kintinó német versenyző 750 km-es MG-Magic kocsiával a minap négy nemzetközi rekordot állított fel Gyonon az álló és repülőstartos km. és mérföld távokra, Kohlhausch a km. lánsszén 210 km. fölötti sebességet ért el. Kohlhausch Continental gumikat használt.

örömmel látok, tehát minden olyant, amely a versenymotorok fejlődését szolgálja.. Le kell szövegeznem azonban, hogy a versenyek célja mindig a sebesség fokozása kell, hogy maradjon. Ezen cél elérését, természetesen kombinálhatjuk a kocsisúly maximálásával, azagy előirt üzemanyaggal, de elvetendőnek tartok minden olyan törekvést,

amely a hengerűrtartalom korlátozását célozza. Az olyan formulát, amely a kocsisúlyhatás csökkentésével egyidejűleg a hengerűrtartalmat is korlátozni akarná, teljes abszurdumnak tartok, hiszen az ilyen formula gátat vetne a fejlődés elé!

Hogy az új GP-formula hogyan fog bevállni, az majd eldől 1937-ben, amikor majd az első olyan versenykocsik jelennek meg a startnál, melyek gumik nélküli startkész súlya 750 kg alatt lesz és 300 km-nél előbb nem fognak tankolni... Vederemo!

A délfrikai vasutak igazgatósága immár a negyedik hárommotoros Ju 52 típusú Junkers-repülőgépet helyezte üzembe a Fokföld légi országútján. Ugye furesa? De korszerű!

Dr. ing. Adam Opel a minap ünnepelte hatvanadik születésnapját az Opel gyár pedig, miután a rüsselsheimi telepek már nem képesek a produktót fokozni Brandenburgban új gyártelep létesítését határozta el. Szép jubileum!

Az angol MG gyár új 750 km-es kompresszoros versenykocsijait letagadhatatlanul német konstrukciós hatás alá kerültek. Az egymástól független kerekek Porsche-féle torziós rudazat al alkalmazásával oldják meg a rugózás problémáját.

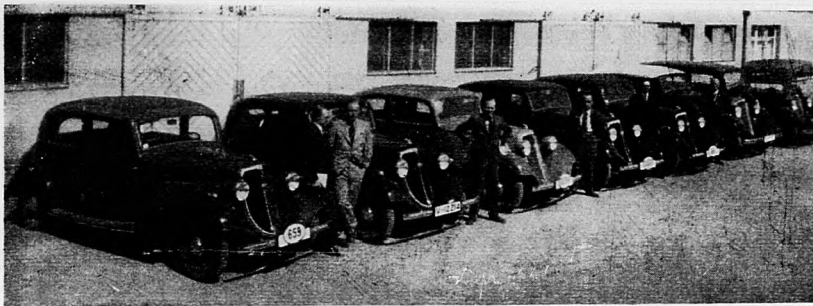
A német ballonhajókasságot 13 résztvevő közül a favorit Bertram nyerte meg, aki „Chemnitz VIII” nevű ballonjával 1047,9 km-t repült.

A barcelonai GP a portugál Black (500 Norton) abszolút győzelmet eredményezett 95 km-es átlaggal, miután a 250-es csoportban 91 km-es átlaggal győztes és a magyar TP-ről jól ismert Hans Winckler bukott és könnyebb koponyasérüléssel kórházba került. Az oldalkocsis verseny 83 km-es átlaggal az NSU vezető Stärkle házaspár nyerte egy másolperccel az ugyancsak NSU-ra átiyergelt Möritz ellen.

A 861 km-es Milano-Nápoly távversenyt Tenni (500 Guzzi) 108 km-es rekordátlaggal nyerte. Az egyes kategóriákban Brusi (250 Guzzi) 100 km-es, Rossetti (350 Norton) 96 km-es és Grana (Gilett old.) 77 km-es átlaggal győztek.



Kozma Endre (Steyr 100) a kispesztiek 430 km es túráversenyének abszolút autós győztes Mars Lowcarbon olajjal és Cordatic gumikkal győzött.



Indulás Budapestre! A Horch-Wanderer képviselőt tengeren hozza kocsijait Zwickhauból Budapestre. Előtt Mattig az exportosztály vezetője, Hess Ervinnel a budapesti Wanderer-Horch képviselővel, majd sorra Brezorosky Tibor, ifj. Csermely Károly, Szávai Gyula és Prockl Vilmos az indulás előtt Zwickhauban.

Mi újság?

— A Budapesti Motor Yacht Club ez idei versenyét május 26-án kezeli meg, amely alkalommal a Csepel-sziget körül 110 km-es távolságon oldalmotoros motorosnakversenyt rendez. A versenyen 125—175 és 250 kem-es motorokkal indulhatnak a versenyzők. A multhoz képest újítást jelent, hogy a brüsszeli Motor Yacht Unio által nemzetközileg elismert junior A. 175 kem-es oldalmotorok ezen a versenyen vesznek részt először magyar vizeken. A versenyeket május 26-án reggel fél 8 órakor kezdik meg és tekintettel arra, hogy a Csepel-sziget körüli táv 110 km, délután 3 óra körül

fejezik be. A verseny startja a nagy Dunán a Kvassay-zsilip torkolatánál elhelyezett tutajnál, míg a verseny célja a soroksári Dunaágban lévő lévő Somogy-csónakháznál van. Az eddigi nagy érdeklődésre való tekintettel a BMYC a nevezési zárlatot május hó 22. déli 12 órára tüzte ki.

— Mit tud Hébli úr a Keszthelyiek csillagtúrájáról?

— A Keszthelyi Törekvés SE motorosztálya eredetileg július 14-én kiírt csillagtúráját június 9—10-ére, a pünkösdi ünnepekre helyezte át. A klub vezetősége a husvétii soproni osztrák Filiusfahrt alkalmából megegyezt az ÖMV vezetőségével, hogy az idei IV. keszthelyi csillagtúrába az is b kapcsolódniak és „Balaton-Sternfahrt-Keszthely” címen hivatalos kirándulást vezetnek Keszthelyre. Így kell idegenforgalmat csinálni!

— Maga biztosan azt is tudni fogja Hébli úr, hogy mit néze'ődnek az emberek a Tavaszmező-utcában, talán bizony pénzt osztogatnak?

— Hát éppen pénzt nem, de nem mindennapi érdekességet látni. A neve Motorskiro. Hasonlít a gyermekek játékszeréhez, a hollandi biciklihez. Lényegileg ez ugyanaz, csak nem kell talpalni, hanem motor hajtja. És hogy nem ráz, arról a 8 zollos pneu gondoskodik. Nem utolsó sorban az is kényelmet nyújt, hogy nincs újravizsgáztatásnak, felírásnak, stb.-nek kitéve, mert összsúlya 20 kg., tehát vizsga-, jogosítvány- és adómentes. Készítője a Stein motorműhely (VII. Tavaszmező uca 24.) érdeklődőkeek díjmentesen bemutatja. — De nem tudná megmondani Szerkesztő úr, hogy mit épített a Securo cég?

— Nem épített semmit, csak a műhelybejárót kellett annyira szétbontani, hogy az új hengerköszörüléget be tudják szállítani.

— Egy olvasónk érdekődik, hogy hol szerezhetne be egy használt D-Rad első-cüllát?

— Küldje Szerkesztő úr a Reichfeld céghez (Rózsa uca 97/a), ahol nemcsak a D-Rad-hoz, hanem minden márkájú motorhoz talál használt alkatrészt filléres áron.

— Látta-e már Hébli úr a Framo kiskocsikat?

— Sőt! Ültem is benne! Mondhatom Szerkesztő úrnak, el vagyok ragadtatva a kis 300 kem-es önindító DKW motorral szerelt izéles kis kabriolettól. Két felnőtt és két gyermek, illetőleg csomagok számára bőségesen van benne hely, a kocsik kivitelezése rendkívül izéles, felette szellemesen és hatásosan van megoldva a rugózás, míg a kocsik farában elhelyezett felette teljesítőképes 360 kem-es kétütemű motor úgy gyorsul, mint végebsesség szempontjából meglepő kvalitásokat biztosít a kiskocsinak. A Framo-gyár már évek óta úttörője a kiskocsi-építésnek és ezen modelljei olcsó üzemművel, alacsony árukkal igénytelenségükkel is egyszerű kezelhetőségükkel valóban hivatottak arra, hogy széles rétegeket kapcsoljanak be a motoros társadalomba. A Framo-képviselő Strausz Frigyes (Budapest V., Hollán u. 15.) a lapunkra hivatkozónak szívesen



Autópolish

autóját újjá, tükörfényessé varázsolja.

Kapható minden autószaküzletben.

Gyártja:

Ellinger Lakkgyár Rt.

Soroksár. Telefon: *47-3-60.



Goodrich pneu

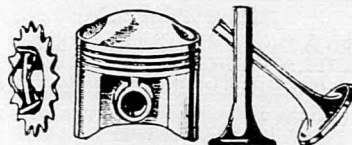
friss

tartós

megbízható

kilóméter

teljesítménye egyedülálló



„SECURO“

dugattyu

hengercsiszolás

lánckerék

Sebesérváltó alkatrészek, lánckerékek és lánckraktáron. JAP részek

Olcsó

Tökéletes

VI., IZABELLA-UTCA 71.

TEL: 11-7-82

CELLAETERN

a luxus autó szórólakkja tükörfényes, igen tartós, olcsó gyártja

Krayer

lakk- és festékgyár

Budapest,
V., Váci-ut 34

küldi díjmentesen illusztrált tanulságos műszaki ismertetőt.

— A vidéki motorsportélet köréből nincs valami hír?

Marelli Lucas

vezérlésviselet és service állomás, eredeti elektromos alkatrészek kizárólagos eladása. Javitunk bármely gyártmányú és rendszerű **autóelektromos** világítás- és gyújtásberendezést **garanciával**

TÓTH ÉS STERN

autóelektromos világítás- és gyújtásberendezések precíziós üzeme

Budapest, V., Visegrádi u. 50. T. 903-73

Indian Motocycles

magyarországi vezérlésviselete Ifj. SEIFRIED HUGÓ



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

Használt motorkerékpár alkatrészek

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

Révész és Huszár

VI., Jókai tér 7. Telefon: 18-9-54.

DUREX dugattyúk egvedárusítása.

Dugattyúgyűrűk, nyers- és kész motorselepek, fogaskerekek, dugattyúcsapok, tömítések, Wipperman és Morse motorkerékpárláncok.

Jó, olcsó, mert saját készítményem!

Szavatolt vízmentes motorcsizma, golyózerer varrás, „Water-proof” bőrből P 48 — Háferli motoros félcipő, golyózerer varrott, zsiros bagaria bőr, végig bőrrrel bélelte P 18 — Sport és uccai cipőkülönlegességek olcsó árban!

„TURÁN” SPORTCIPŐÜZEM Podmaniczky ucca 49. TELEFON: 22-3-53.

Ifj. Ternóczky János



Elhagyta a menyasszonya?

Rázós kényelmetlen pótnyergétszerélje ki azonnal egy ilyenre Kapható:

WILLKÁN M L.

autó és motortechnikai szaküzlet

Liszt Ferenc-tér 5

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

— Dehogynis nincs! A minap találkoztam a vidéki versenyzőgárda egyik erősségével, Zsótér Bertalan dr.-ral, aki érdekes részleteket mesélt el a szegedi egyetemi klub a KEAC pályáépítkezéséről. Az épülő pályán, dőrttrékk versenyek céljaira 9 m széles, 500 méteres rövid egyenesekkel rendelkező salakpálya is épül, amelynek szélessége szükség esetén 15 m-re bővíthető. A szegediek remélik, hogy őszre az első verseny megrendezésére is sor kerülhet az új pályán.

— Mi hír a gumifronton?

— Az Englebert képviselet nagy szállítmány motorkerékpár-pneut kapott! Az Englebert motorkerékpár-gummi legelőbb típusa 4 vaszonbetétes kivitelben készül, amely megoldás természetesen felbecsülhetetlen előnyöket biztosít a motorkerékpár méreteiben szokásos 2 vaszonbetétes megoldásokkal szemben.

— Hallom, az újparvizgőztűzással kapcsolatban a Szilárd Béla cégnél hatalmas forgalom van Jurid fékbetétekben?

— Ugyvan. Szerkesztő úr! De ez érthető is, hiszen a statisztika bizonyítja, hogy a baleseteknek igen nagy százaléka arra vezethető vissza, hogy a fék felmondja a szolgálatot, vagy pedig nem biztosított olyan gyors megállást, amely a baleset elkerülhető lett volna. Ez a körülmény rendszerint abban leli magyarázatát, hogy a nem elsőrendű anyagú fékbetét a hirtelen való fékezésnél fellépő magas hőfokot nem bírja el, illetőleg magas hőfoknál elveszti fékezési képességét. Végeredményében tehát a fék éppen akkor nem fog, amikor arra a legnagyobb szükség van. A Jurid fékbetéteknél, amelyek már hosszabb idő óta Magyarországon is igen népszerűek és amelyeket a Szilárd Béla cég (VI. Nagymező ucca 15.) vezetett be, ez az eset nem fordulhat elő, mert ez a gyártmány olyan különleges impregnáló eljárással készül, aminek következtében a fékhatás 360 fok celziusz terjedő hőmérsékletig állandó. Ez biztosítékot nyújt arra, hogy veszély esetén, tehát amikor a gyors megállás a legfontosabb, a fék hirtelen fékezés miatt bekövetkező felmelegedés dacára sem mondja fel a szolgálatot.

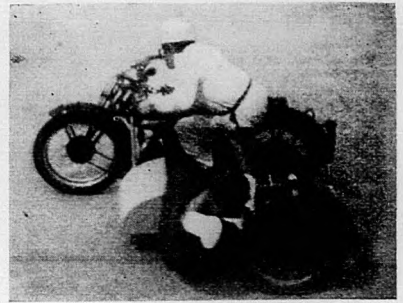
A Jurid fékbetét megbízhatóságát jellemzi, hogy pl. az Austro-Daimler, Steyr, Graef & Stift, Tátra, Prága gyárak eredetileg is ezt a gyártmányt építik be kocsijaikba, nem is említve a legdrágább német kocsikat, mint Mercedes-Benz, Horch stb.

— Még egyet. Szerkesztő úr! Köszönöm az Auto-Motor utolsó számának a Jurkó és Róna géhez szóló díjmentes karbantartási próbaszelvényét. Ugy rendbe szedték érte a kocsimat, hogy öröm!

— Ugy hát hárja fel Hébli úr ismerősei figyelmét is a szelvényre, hiszen a Jurkó és Róna cég a szelvény ellenében a 2 l.-en aluli kocsikon teljesen díjmentesen végzi el az „Auto-Motor” utolsó számában felragasztott szelvény alatt felsorolt 12 féle munkát!

Van-e még valami híre, Hébli úr?

— Van bizony, ennek pedig helyet is kell szorítani Szerkesztő úrnak a lapban. Illés István lapja, az „Auto” 25



Abt István a Millénáris betonján a minap rendezett versenyen

esztendő jubileumát 600 km-es nagyszabású túrával ünnepli meg. A június 23-ára kiírt túrától 60 km-es átlaggal kerül lefutásra, míg a hajdúszoboszlói egyenesben 10 km-es gyorsasági, a bükk-ségi szepinteneken pedig 26 km-es hegyi verseny lesz. A belügyminisztérium engedélye folytán a túrától résztvevői hatvanas átlaggal abszolválják a hatszáz kilométer hosszú útvonalat és ilyenformán az „Autó” által kiírt túra új színeket hoz a magyar automobilisportba. Jellemző, hogy csak két nappal ezelőtt jelentek meg a versenyszabályok s máris igen sokan leadták nevezésüket. Biztos indulók a túraúton: Delmár Walter, Ba-

Elrontott, hibás, lassu

motorkerékpárját teelősséggel, lelkiismeretesen, méltányos áron, megelegedésére kijavítjuk, mindentéle h ányzó alkatrészt elkészítjük, pótoljuk, **vezérműjét** átalakítjuk, hogy gépe gyors lesz. Költségtérviszsgát ad díjmentes. **Ingyen** garázsirvizuk, hirdetéjük motorkerékpárját, ha eladást vagy javítást megbízást ad

Calthorpe képviselet:

Klementz és Társa

okl mérnök, Czulyba-műhely

IX., KOZRAKTÁR-U. 24. TELEFON: 816-27

KEZTYŰT

AUTÓHOZ, MOTORHOZ

CSAK OTTENREITERTŐL

vegyünk, mert megbízható és olcsó.

Készít — Javit

IV., Petőfi Sándor-u. 3. (Udvarban)

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 javítok garanciával

Olajok és ere eti alkatrészek raktáron. Új és használt gép-k olcsón, előnyös fizetési feltételekkel.

Douglas és AKD képviselet.

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

LÉGI UTAZÁS

gyors, biztos, olcsó

Budapest—Paris 8 óra

Budapest—Bucarest 5 óra

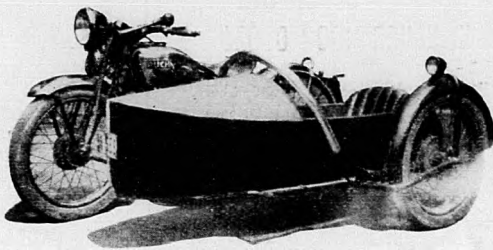
Használja a légipostát!



AIR FRANCE

Budapest, IV., Vörösmarty-tér 2.

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



Mindegy,

hogy a motor milyen fajta

Fő, hogy

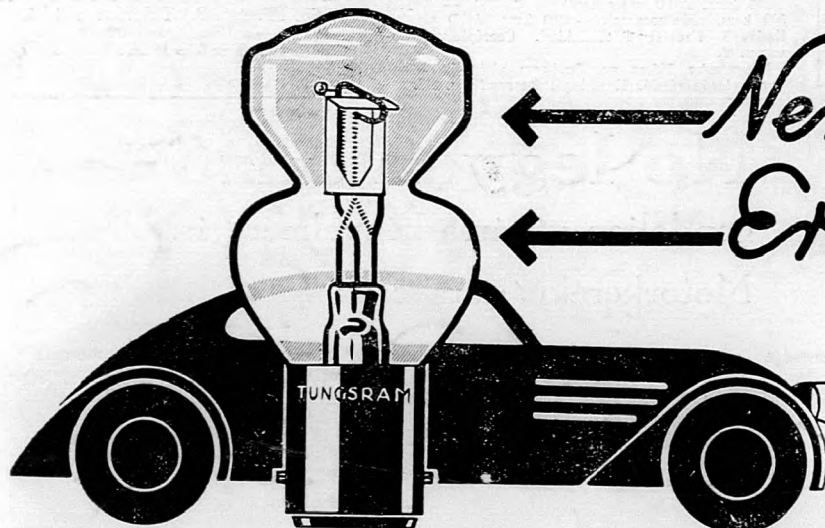
Rizzányi oldalkocsi

legyen rajta

Könnyű! Olcsó! Szép!

Rizzányi Péter Nagyfuváros u. 15

Telefon: 35-5-43



Nem vakít
Erős fény

TUNGSRAM

„SÁRGA DUOLUX” LÁMPA KÖZEL- ÉS TÁVVILÁGÍTÁSRA