

ÁRA 40 FILL.

MEGKEZDTUK CAMPBELL  
CIKKSOROZATÁNAK KÖZLÉSÉT

VII. ÉVFOLYAM  
9. SZÁM  
1935. június 20.

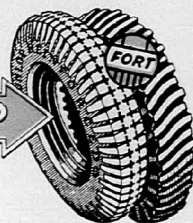
# AutóMotor

A. M. N. MŰZÉUM  
HIRLAP OSZTÁLYA

A LEGNAGYOBB PÉL-  
DÁNYSZÁMÚ MAGYAR  
MOTORSORTLAP

ANGOL  
**FORT DUNLOP**

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



Cappelli film

## ISTROS

*Iff. Roubal Vilmos 175 km-es Istros oldalmotoros csónakján megismételte a Wien—Budapesti közötti 287 km-es távversenyt a tavalyi Istros diadalt. Roubal 28 km-es átlaggal nyerte a kismotorok versenyét és ezzel a teljesítménnyel pompás bizonyítékát adta az Istros motorok megbízhatóságának és gyorsaságának.*

**AEROSHELL**  
LUBRICATING  
OIL



# Mindig az élen



**DOUBLE  
GOLDEN  
TRIPLE**

**CSÓNÁK  
MOTOR  
OLAJOK**

Friss **John Bull, Pirelli** és **Semperit**  
motorkerékpár köpenyek **megérkeztek**

Eredeti

**BURMAN, JAP, STURMEY**

alkatrészek raktáron.

A legkülönfélébb alkatrészekből és felszerelési cikkekből szortiro-  
zott komplett raktár



*Birá Jenő alkatrész és pneumatik lerakata*

BUDAPEST, VI., LISZT FERENC TÉR 2.

## Előgyújtás

Ugyilátszik, még sokáig fog tartani, amíg a benzín árkedésben kimondják az utolsó szót és lecsendesedik a részben szelek által körbécsoolt, részben pedig mesterségesen, tég tudókkal fújtatott úgynevezett vihar. Mely azonban — komolyan így van! — viharágában nem is olyan vérmes. A beavatóttak szerint — szarukihető emberek állítják — harc tört ki a kereskedelmiügyi miniszter és a benzínvállalatok között. Igaz, hogy kardok csattogása nem hallszik, petárdák nem robbannak, diadal és vészkiáltás nem harsog, de ha azt mondják, hogy dúl a harc, hát leggyűnk jó fiúk és hügyük el. Annyi azonban bizonyos, hogy ennek a harcnak nem valami gyilkos a virulenciája, de sovány a babérja is, mert mint tudjuk, a benzinesek 40 fillérré akarják stabilizálni a motalkó árát, az árvizsgáló bizottság viszont 38 filléres árat tart jogosnak.

A benzinkérdésben mindenki siet állást foglalni. Ki a kormánytapsol és a benzinesekről kapargatja le a kereszvizet, ki pedig kalkulációs gimnasztikával igyekszik kimutatni, hogy a szegény árva benzinesek tönkremennek, ha elfogadják a 38 filléres árat. Van, aki összeköti a hasznost a kellemessel, mint a közérdek rettenthetetlen Szigfridje, vagdalkozik „Rockefeller és Deterding úrék” ellen, ugyanekkor azonban nem utasítja vissza fenséges és felháborodó göggel az ugyanazon Rockefeller és Deterding úrék felől csurrando cseppeket.

Mi — nem foglalnok állást. Mert tudjuk jól, hogyha tényleg kitört a harc, hát ezt a harcot meg fogják vívni az arra illetékesek nélkülünk is. Minket nem érdekel kalkuláció, árvizsgáló bizottság, pro és kontra szakvélemény. Bennünket csakis egy érdekel: az olcsó üzemanyag. Melyet azonban — sajnos — hangulatkeltéssel kiverekedni nem lehet.

Sőt, egyenesen káros is a pro vagy kontra hangulatkeltés, mert mellékvágyainkra tereli a kérdéskomplexumot. Mert nem a kétfélelreken mülk az olcsó üzemanyag. Hanem mülk a szeszkartelen és mülk a kincstári részesedésen. És érdekes, hogy azt a szót, hogy szeszkartel, eddig egyetlen egyszer sem hallottuk a nagy viták búcsúján.

Mert az olcsó üzemanyag kulcsa: a szeszkartell kezében van. A szeszkartel kezében, a Krauszok és Moskovicsok marékában, a Leipzigerék és Gschwindtek nadrágzsebében, akik szép csendesen meghűződa mezőgazdasági érdek címén gyűjtik azokat a milliókat, melyek a motalkóból illetve a motalkóba bebecsstenített spirítusból fakadnak. Itt kellene fülöncsipni az egész árkedést. A mérgegrágra szesz árat leszállítani, ha már tényleg olyan fontos nemzeti érdek az, hogy szeszt kavarjanak az üzemanyagba. Itt is kellene egy kis árvizsgálót végezni, egy kicsit belekukkantani a szeszmandarinok könyveibe, egészen biztosak vagyunk, hogy nem volna hiábavaló a munka.

Es meg kellene reformálni a kincstári részesedést is, leszállítani arra a nívóra, melyet a közönség teherbíróképessége elviselhet. Ha sikerül a benzineseket rászorítani a kétfélelres engedményre, két fillért levágni a Leipzigerékből, újabb két fillért

lért — szerények vagyunk — a literenkénti 26 filléres kincstári részesedésből, úgy ez végeredményben már 34 filléres motalkó-árat jelentene.

Az egész üzemanyagkérdés sokkal nagyobb szabású és sokkal fontosabb nemzetgazdasági probléma, minthogy könnyelműen volna szabad vele foglalkozni. Ha valóban harc folyik a kormány és a benzinesek között, úgy ki kell várni a harc végét, melynek kimenetele nem lehet kétséges, mert hiszen az államhatalomnak megvan az ereje és hatalma ahhoz, hogy akaratát diadalra juttassa.

Az azonban egészen bizonyos, hogy a benzín vármjának felfüggesztése — melyet a minap adott hírül a napisajtó — nem vezet a kérdés megoldásához. Legjeljebb arra lesz ez jó, hogy olcsóbb üzemanyaghoz juttassa a köz- és nagyüzemeket. Melyek rendelkeznek a szükséges tárolási berendezésekkel. A magánembert, a motorkerékpár, a kis- és középkocsi megütadóztatott, bárcával bélyegzett, orvosilag újrávizsgált, gépileg újrávizsgáltatott, betétlapokkal búsított és adóvallomási ívek rovatával inzultált tulajdonosát ez azonban alig érinti, ha ugyan szabad óráiban nem építet magának privát benzinkútát vagy nem alakította át nachtkasztiliát benzines hordóvá. Akinnek nem jut a vámmentes benzínből, pedig ez a kategória teszi ki a fogyasztás oroszlanrészét.

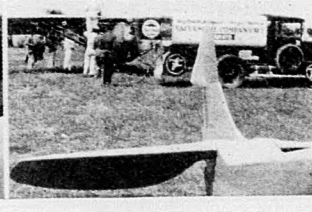
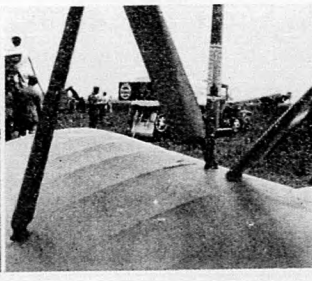
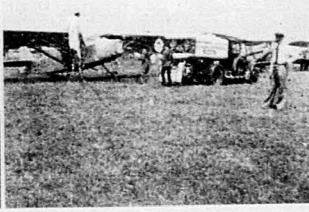
Furcsa egy kitalálmány az igazolólap. Ez a kis celluloidtokba rejtett zöldeskék színű és harmadfél pengőbe kóstáló „közokirat”. Ördöge volt, aki kitalálta. Céja az, hogy az autó tulajdonosa igazolhassa vele a tulajdonjogát. És ennek megfelelőleg a hatósági rendelkezések értelmében — oda kell erősíteni az autó szerelékjára. Hogy igazoltatás esetén az is igazolhassa vele tulajdonjogát, aki történetesen lopta az autót.

Mondják meg őszintén az illetékes urak: nem jutott még eszükbe, mennyire sánta ez a rendszer, mekkora lovat ad a tolvajok alá?

Az autólópások száma veszedelmesen szaporodik. Úgy lopkodják az autót, mint a csókot a Margitszigeti romok mögött razziamentes időkbén. A meglopott elmegy a rendőrségre és bejelenti a lopást. Körözik a kocsi, kiadják a rendszámot a rendőröknek, hogy csipjék nyakon. Hogy ez milyen eredménnyel jár, azt érekel ezelőtt mutattuk be, jól sikerült jénképekkel, amikor a főkapitányság előtt posztoló rendőr elkergette a körözött rendszámú autót azzal, hogy arra a helyre csak a főkapitány kocsijának van joga beállni. Szóval, csak véletlen adja rendőrkézre a kocsi. Azaz adná. Ha az igazolólapot az autós a zsebében hordaná és nem volna arra kényszerítve, hogy plombástól rögzítse a kocsi, hogy igazolási lehetőséget nyújtson a tulajdoni, ha történetesen füstöl vagy megvirnyli a jó öreg Tolvajnak János keserűen jelles képességeit.

Ha már ragaszkodik ahhoz a közlekedési hatóság, hogy az igazolólapot rögzíteni kell a kocsi, úgy legalább kötelezze az autósokat arra, hogy forgalmi könyveiket tartsák zsebbén. Hogy igazoltatás esetén a rendőr azonnal tisztázhassa a tulajdonjogot. Vagy adjon ki valami más erre a célra szolgáló igazolólapot.

De semmi esetre se könnyítse meg ennyire a tolvajok munkáját!



z osztrák Aero Club a pünkösdi ünnepek alatt sikerült körrepülést rendezett, mely minden versenytől mentesen kizárólag turisztikai esemény volt. A vorarlbergi Altheim repülőtérén gyűlekezett a körrepülés 28 résztvevő gépe, osztrákok, magyarok, franciák, angolok, hollandok és svájciak. Innsbruck, Salzburg, Zell am See, Linz és Wien voltak az első állomások majd Budapestre és Siófokra is elirandult a repülő kolónia, hogy végül is Grácon át Wienbe repülve, befejezzék a programot. Képeink a mátyásföldi repülőtérén készültek a körrepülés résztvevőiről.

# Egy motorkisasszony naplójából

Írta: BIRÓ JENŐ

Távol innen, Kódos Angliában születtem egy gazdag, fényes gyárban. A híres J. A. P. családból származom. Udvarlóm szerint, abszolút modern és feltűnően csinos jelenség vagyok. Kísportolt atakom 330 km.

Rövid gyermekkor után hamarosan eladó sorba kerültem és sok bálulón akadt egy budapesti cég fényes kirkatában. Sokan fixiroztak a járókelők közül, de ezek legnagyobb része közönséges aszfaltbetyár volt, minden komoly vételi szándék nélkül. Pedig képességeimet tekintve, igazán nem kerültem sokba. Schasem voltak nagy igényeim. Egy kis benzín, jóminőségű olaj és egy szakképzett férj után vágyakoztam, akire nyugodtan rábízhattam minden porcikámat...

Egy napon bejött az üzletbe leendő férjem. Már az első pillanatra megtetszettem neki. Ő nekem kevésbé tetszett. A dressze, bőrmellénye, fejrédője minden vadonatúj volt rajta. Kikent piperkőc. Rógtón láttam rajta, hogy m a z s o l a, mert komoly, régi motoros ritkán jár így.

Először alkudni próbált, majd kifizette a vételáramat és nyomban magával vitt. Nászútunk Egerbe vezetett, ahol férjem lakik. És már itt kezdődtek szenvedéseim.

Erős, fiatal és minden porcikámban egészséges voltam. Telve nagyszerű benzinnel és olajjal, csak úgy remegtem a munkavágytól. Hozzáértő ember maximális teljesítményt hozhatott volna ki belőlem. Ezzel szemben ő...

...már az üzlet előtt, az indulásnál teljes előgyújtást adott, viszont elfelejtette a benzincsapomat is kinyitni. Én figyelmeztetésül alaposan visszarugtam. Erre ő úgy megtűráztatta a motoromat, hogy a dugattyúnk majdnem elővált. Én hangos zajjal ellenkezni próbáltam. Ő kinyitva erőszakoskodott. A járókelők csoportba verődtek körülöttünk, míg végre akaratom ellenére el tudott indulni.

Ez volt az első összekoccanásunk. És innen kezdve ostoba tudatlanságból rongálni kezdte a szervezetemet. A kapcsolásnál a kuplungot nem nyomta ki rendesen, mire sebességváltómban romlani kezdtek csiszolt, gyöngyörű fogaim.

A városn keresztül bekapcsolta a harmadik sebességet, viszont egészen lassú tempóra kényszerített, mire remegni kezdtem és csapszegeim erősen koptak a belemfújtott nagy erőfeszítéstől.

Az egri országúton végre fellélegtettem, de sorsom most sem lett jobb. Az a gyilkos a 3. sebességről a 2-ra kapcsolt, természetesen kuplungomat most sem nyomta rendesen ki. Sebességváltóm hangos zörgéssel figyelmeztette erre, de hiába.

A síma úton olyan türelemmel hajszolt, hogy egyre fokozódó hőemelkedést kaptam, és természetes, hogy így szemjúságomban sokkal több benzint és olajat fogyasztottam, mint rendes körülmények között.

Az olajjal egyébként is baj volt. En addig csakis a... olajat fogyasztottam. Ő azonban oktalanul akart spórolni. És csak egy olyan mazsolára, mint ő, lehet rászógni azt a szörnyű cacak keveréket, amit pár fillér árkülönbség miatt belém hagyott tölteni.

Émelyegtem, a gyomrom kavargott és munkaképességem erősen csökkent a rossz olaj miatt.

E mellett a jobb felé való előzésekkel, valamint eső után a csiszós fordulóba nagy turával való beemenésével mindkettőnk életét állandóan veszélyeztette.

Gyöngyösön azután utolért bennünket a Végzet.

Délután volt és a korzón sétálgattak éppen a szebbnél szebb hölgyek. Szoknyavadász férjem velem nem törődte, rohanás közben hátrafordult egy csinos, karsú boka után és hagyta, hogy kétségbeesésben fejfel szaladjak a falnak azaz egy előttünk haladó parasztszekérnek.

Férjemnek szerencséje volt. Ő az eséstől csak megütötte magát én azonban sebesültem, ajultan terültem el a kövezeten.

És ekkor jöttem rá, hogy mennyire kicsinyes és mennyire nem szeret. Ötven fillér árkülönbség miatt nem egy diplomás mechanikus doktorhoz vitt, amilyen pedig ma már minden magyar városban, sőt faluban is kiváló akad, hanem egy korvácsmester kuruzslóhoz. Ez primitív eszközeivel és szakértelem hiányával azután úgy össze-vissza kalapált, hogy órák múlva, kimelegedve, elgörbülten, összedrótózva alig tudtam tovább ránszorongni.

Közben már a 94-es kőnél ránksötétedett. Innen kezdve állandó remegésben voltam, mert általa beszerzett, gyér, alig szeblámpa erősségű lámpám alig 1—2 méterre világította meg orrom előtt az utat. Csak a jó Isten mentett meg, hogy valami kórkásba vagy más akadályba bele nem szaladtunk.

A 112-es kőnél már alig volt olajom. Még szerencse, hogy az este hideg volt és mazsola férjem szórakozottságában a tűráztatásom számát is csökkentette.

Hazaérve azután nem zárta el a benzincsapomat, mire legnagyobb elkeseredésemre minden csepp még bennem levő benzín lassanként kifolyt.

Motoromat nem kapcsolta ki, csak sebességváltómat. Mikor így felhevülve, agytűráztatva a garázsba tolt, szörnyen rosszul éreztem magam. Olajom elfogyott és amitől féltem, csapágyam kicicelt és dugattyúnk tönkrement.

Most folyik a válóperünk.

Ő persze, mindenért engem okol. Már másnap hosszú szemrehányó levelet íratott szüleimnek Angliába. Szüleim azonban tudják, ami egyetlen szakember előtt sem kétséges, hogy én — ártatlan vagyok!

Isten mentse meg sorslárszömeit olyan férjtől, aki mazsola. És aki szakértelem nélkül, pláne spórolni akar!

U. i.: Tehát a tanulság e két közmondás legyen:

1. Hideg fej, — Hígey motor.
2. Mindig jó olajjal járj, hogy motorod hosszú életű legyen e földön!



A 8-hengeres

# HORCH

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



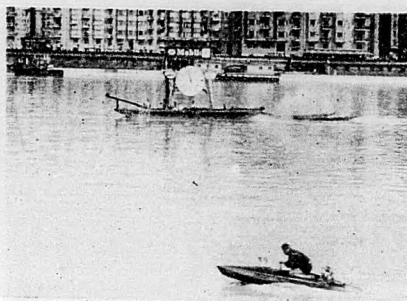
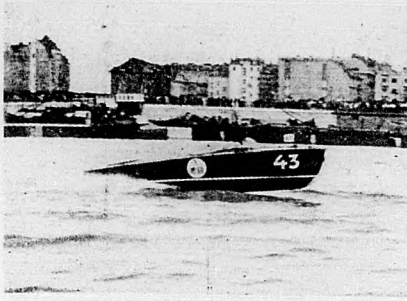
## A 6-hengeres lengőtengelyes WANDERER

az ideális városi és túragép. Tökéletes rugózás.  
Luxusadómentes

Havi autóadó 7 P

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





Foest—Monshof (Dart) volt az inbord versenyek hőse. — Bergsmann vezetésével pompásan debütált a kis 175 km-es König farmotor. — Klein (Ewinrude) igyekszik.

# A dunai motorcsónakversenyek

Június közepén lázas előkészületek után sok igyekezettel rendezte meg a Budapesti Motor Jacht Klub évente szokásos motorcsónakverseny sorozatát, melynek ezidén a versenyek legnehezebbje, a Duna Kék Szalagjéért vívott Wien—Budapest távverseny volt a magasan kiemelkedő eseménye. A Szentendre sziget körüli verseny maroknyi mezonyt felőrölték a Duna hullámai, melyekről a déli szél bőségesen gondoskodott. A másfélnapra nyújtott és a Margitsziget pesti Dunaágában megrendezett sebességi versenyeket az oldalmotoros számok szép küzdelmeket eredményező népes mezonyei mentették meg, míg az autbordversenyzés magasabb tudományából Lukavecz Ferenc nyújtott ízelítőt a pesti partot ellepő potya-publikumnak.

A versenyek tükrében oldalmotor-sportunk is iparunk egyaránt az egészséges fejlődés útján halad, amiben nemcsak az efajta felette teljesítőképes motorosok olcsó beszerzési ára, hanem főleg a BYMC céltudatos versenyszervező munkájának van döntő része. Ezzel szemben a feltűnési viselkedésből serkent költségesebb autbord-sportunk százféle nyavalyában sínylődik és ezek közül az anyagi nehézségeknél is súlyosabb betegség az egészséges sportszellem teljes hiánya, ami nélkül fejlődő sportág el sem képzelhető!

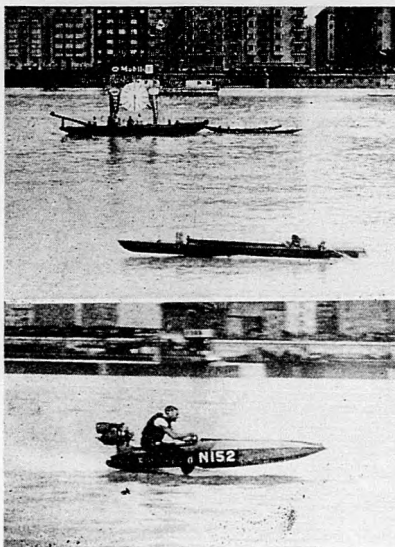
## Foest-Monshof (Chrysler-Dart) másodszor is megnyerte a Duna Kék Szalagját

Tikkasztó melegben szorongott az Erzsébet-híd mellett a Wien—Budapesti 287 km-es távverseny közönsége. Nagy sikere volt a verseny lefolyását jelző táblának, mely a wien—budapesti Duna-szakaszt tüntette fel és rajta a közbeszó állomások telefonjelentései alapján kis papírhajókkal rögzítették le a verseny pillanatnyi állását. A közönség körében miként már tavaly is főleg a talán kelletténél erősebben bereklámozott olasz Rossi gróf szereplése iránt nyilvánult meg a legnagyobb érdeklődés. Sajnos, a telefonjelentésekből kiderült, hogy Rossi ásatag repülőgépmotorral szerelt légesavaros hidrokliissörje 40 km-el Bécs alatt motordefektust szenvedett és feladta a versenyt.

— *Sebaj,* — jelentették ki a verseny korifeusai a reklám érdekében — *a vasárnapi versenyekre teherautón hozatjuk le!* (Pedig dehogy akarták lehozatni...)

A verseny a tavalyi győztes Foest-Monshof (Chrysler-Dart) abszolút győ-

zelmét eredményezte, aki a kedvező magas vízállás mellett 56,5 km-es rekord-átlaggal nyerte el a Duna Kék Szalagját, kerek öt kilométerrel javítva meg tavalyi győztes átlagát, amire szüksége



Roubal (Istros) a startóra előtt. Lukavecz: fogláz...!

is volt, hiszen egymást szorongató honfitársai Boeckl és Seilern gróf ugyancsak veszélyeztették diadalát. A farmotoros versenyzők közül, akárcsak tavaly, ismét a pozsonyi Ludwig (Elto) hajója bizonyult a leggyorsabbnak, 51 km-es átlagot futva ki. A kis oldalmotoros esónakok sorában 28 km-es pompás átlagával ezúttal Roubal ismételte meg a ta-

valyi Istros győzelmet. Pedig mint elmondta, csigájával is volt baja, meg a hullámos víz is sok galibát okozott. Másodiknak Bergsmann (175 König) futott a célba, majd nemsokára Smolik Raymond 123 km-es Tertájával. Szinte süketen tápázkodott ki esónakjából: 11 óra hozs-zat berreget fülebe a motor...

A verseny részletes eredményei a következők:

**Beépített motorosok.** 1. A. Foest—Monshof (5 l. Chrysler—Dart) 5:02 p. Rekord! 2. W. Boeckl (3 l. Universal) 5:09 p. 3. gr. A. Seilern 5:09 p.

**Farmotorosok.** 1. Ch. Ludwig (975 Elto) 5:41 p. Rekord! 2. Lélek J.-né (500 Johnson) 7:23 p. 3. Lélek J. (660 Johnson) 9:09 p. 4. Deveszeri—Bodo (1640 Kovács) 9:13 p. 5. v. Varga (1640 Kovács) 9:50 p.

**Oldalmotorosok:** 1. Ifj. Roubal V. (175 Istros) 10:13 p. 2. Bergsmann S. (175 König) 10:40 p. 3. Smolik R. (123 Terta) 10:57 p. 4. Gömbös J. (250 Istros) 11:00 p. 5. Wachsmann F. (125 König) 11:19 p. 6. Feleli S. (125 König) 11:35 p. 7. Paulini A. (125 Istros) 11:40 p. 8. Martinek I. (125 Istros) 11:42 p. 9. dr. Foglyos L. (250 Istros) 11:48 p.

## Rieger (1000 Laros) nyerte a Szentendre sziget körüli távversenyt

A Margitszigettől startolt el a Szentendre-sziget körüli 86 km-es távverseny maroknyi mezonye. Az erős déli szél reménytelenül felborzolta a Duna tükkrét és ez a körülmény az eredménylistában is éreztette hatását: a győztes ideje messze maradt a tavalyitól, a célba pedig mindössze 3 versenyző érkezett be a többiek élükön a Klein-Singer kettőssel valamennyien talonba kerültek. A pozsonyi Ludwig hajzára megközelítette tavalyi idejét, jól épített túrahajója mitsem szenvedett a hullámoktól, melyek a lapos fenekű, lépcsős sporthajókat ugyancsak megtáncoltatták. Eredmény:

1. Rieger A. (1000 Laros sport) 2:05:40 mp. 2. Ch. Ludwig (975 Elto, turn) 2:06 p.

## Licsájer János budapesti autórugógyártó és javítóüzeme

Specialista  
az autórugók  
gyártásában

Telefon:  
46-3-51

Mindenféle gyártmányú kocsihoz kész rugók raktáron

Budapest,  
VII. Thék  
Endre u. 14.

Telefon:  
46-3-51

**Lukavecz (Evinrude) nyerte a Dunabajnokságot**

A Margitsziget melletti pesti Dunaágban megrendezett sebességi versenyeket másfél napra nyújtotta ki a rendezőség, mindazonáltal az első versenynap délutánján csupán néhány futamot lehetett lebonyolítani, mivel a versenyzők vonakodtak a hullámos vizen starthoz állani.

A második versenynapon már az első futam izgalmasabban bővelkedett. Alig startolt el a kis oldalmotoros kategória népes mezőnye, amikor Smolik motorja kigyulladt. A lángok nyaldosta versenyző szerencsére nem vesztette el lélekjelenlétét, hanem könnyű kajakjával oldalra billenve befordult a vízbe és elejét vette a súlyosabb balesetnek. Az izgalmas start után a verseny lefolyása is mindvégig érdekes volt, amint hogy az oldalmotoros mezőnyök küzdelme, ellenében az autbordokkal, mindig izgalmas versengést eredményezett. Ez úttal különösen a König-menőknek volt jó napjuk: a 125 és 175 kcm-es oldalmotor kategóriát, egyetlen futam kivételével, König-motorosok uralták.

Az autbord-kategóriák versenye az unalom jegyében folyt le. Andrassy motorja már a verseny legelején harképtelen lett, az igyekvő Klein pedig pillanatilag sem volt komoly ellenfele autbordgárdánk egyetlen klasszisversenyzőjének, Lukavecz Ferencnek. A történetesen Budapesten tartózkodó angol Minshall kölcsönmotorral indult és pár nappal a verseny előtt aligha sejtette, hogy valaha autbord versenyzőt is csinálnak belőle...



**Ha reggel kirándulásra indul**

egésznap üdülése, pihenése, szórakozása csak úgy zavartalan, ha azt a visszafordulással nem kell korán fébeszekítani. Nyugodtan estére is

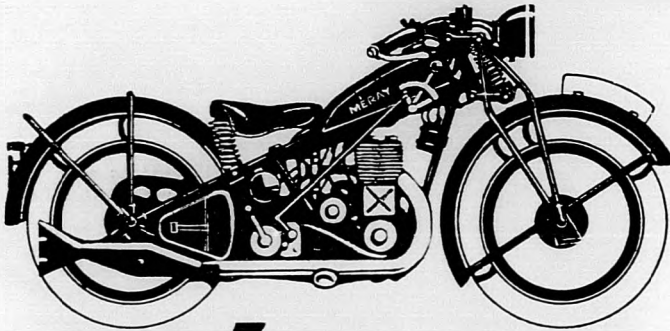
helyesíthatja a visszatérést, ha motorcsónakjára az előírt **BOSCH-Eisemann hajójelzőlámpákat és minden irányban forgatható fényszórót** szerelteti fel.

Minden csónakmotorhoz

**BOSCH gyertyák, akkumulátorok** állandóan raktáron

**BOSCH RÓBERT** K. F. T.

Budapest, V., Váci út 22-24. — Telefon: 923-38



**MÉRAY**

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

**MÉRAY MOTORKERÉKPÁRGYÁR R. T.  
BUDAPEST**

TELEFON: \*98-8-88

V., ZÁPOLYA-UTCA 15

A beépített motorosok versenyén a forduló-bojával kacérkodó Boeckl szerzett néhány izgalmas pillanatot. A győzelmet viszont ellenfele, Foest-Monshof szerezte meg gyorsabb hajójával.

Részletes eredmények:

**Kismotorosok** 125 kcm.-ig. 1. Feledi S. (König), 2. Bánhidi B. (König), 3. Wachsmann F. (König), 4. Agoston J. (König), 5. Martinek I. (Istros), 6. Smolik R. (Tetra), 7. Petyerity J. (Istros). — **175 kcm.-ig.** 1. Nagy I. (König), 2. Hevesi E. (Tetra), 3. Bergsmann S. (König), 4. Feledi S. (König), 5. Felhő S. (Eva), 6. Agoston J. (König), 7. Rombal V. (Istros). — **250 kcm.-ig.** 1. Gömbös J. (Istros), 4. Rombal V. (Istros), 5. Pápai I. (König), 6. Hevesi E. (Tetra).

**Használati autbordok.** 1. Révfőkap. I. (Kovács), 2. Révfőkap. III. (Kovács), 3. Révfőkap. II. (Kovács).

**Turaaltdordok 500 kcm.-ig.** 1. Lélek J.-né (Johnson), 2. Pribék M. (Evinrude), 3. v. Simon L. (Penta). — **600 kcm.-ig.** 1. Lélek J. (Johnson). — **1000 kcm.-ig.** 1. Ch. Ludwig (Elto).

**Versenyaaltdordok 500 kcm.-ig.** 1. Minshall Merlin (Evinrude), 2. Klein D. (Evinrude). — **1000 kcm.-ig.** 1. Lukavecz F. (Evinrude), 2. Klein D. (Evinrude).

**Dunabajnokság.** Táv. 15 kör. 30 km. 1. Lukavecz F. (Evinrude) 31:28:20 mp., 2. Klein D. (Evinrude) 34:22:40 mp.

A sebességi versenyek leggyorsabb körét a Dunabajnokság futamában futotta Lukavecz Ferenc 1 p. 51.49 mp.-nek megfelelő 64,6 km-es átlaggal.

**Szépségversenyek.** Kismotorok. 1. Smolik R. (Ovári-Tetra), 2. Felhő S. — **Autbordok:** 1. v. Simon L., 2. Ch. Ludwig. — **Inbardok:** 1. Foest-Monshoff (Dart), 2. Quittner F. (Ovári), 3. W. Boeckl.

\*

A Dunabajnok Lukavecz Ferenc Evinrude motorja magyar gyártmányú, DM 175/23 jelű, Bosch-gyertyákkal futott, de nem hiányzottak a csónak standard felszereléséből a Titelflex-csövek és Laticel-párnák sem.

\*

A versenyt követő „díjkiosztó” lakomával jóindulattal nem foglalkozunk.

# Mi is tulajdonképpen a versenyautók sokat emlegetett pneumatik problémája?

*Mi az oka annak, hogy a pneuk képtelenek lépést tartani a versenykocsik sebességének fejlődésével?*

A mikor tavaly első ízben haladták túl az országúti versenykocsik, a Mercedes-Benz és az Auto-Union autósodái a 300 km-es sebességet: egyszerre csak felította a fejét a nagy probléma, a *gumikérdés*, melyről oly sokat hallani és melyről oly kevesen tudnak érdemlegesen.

Mi is tulajdonképpen a sokat emlegetett pneukérdés? Nem más, mint olyan gumit találni, mely a motor által fejlesztett több mint 300 lóerőt átadja a talajnak. A fantasztikus sebességénél a hátsó meghajtott kerekeknek *fantasztikus a fordulatszámuk*. A nagy fordulatszám következtében óriási centrifugális erő lép fel, mely arra törekszik, hogy a *gumi futófelületét letépje a kordvászorról*. A centrifugális erő arányban van a forgó gumi tömegével, ha tehát normális, vastagbűsű gumit használnának, úgy talán perecekig sem élne a pneu. A konstruktor tehát úgy kénytelen magán segíteni, hogy minden rajzolat nélküli és *alig 2-3 mm vastag gumitéteget öntet a kordvászorra*. Az ilyen gumit ellenáll a centrifugális erőnek, viszont olyan vékony, hogy aránylag igen hamar elkopik, élettartama igen rövid, különösen akkor, ha a kocsí a pályák betontalaján vágat.

## Mit kell kibírnia a guminak:

A minap lefutott Avus-verseny mutatja meg, hogy a gumik terén elértünk a netovább határhoz és ha a gumikonstruktoroknak nem sikerül valami gyökeres és hatásos újítást és konstrukcióbeli javítást elérniök, úgy a versenyek átlagsebességét aligha fog sikerülni fokozni. Képzeljük el az Avuson vágató kocsit. Mely minden körben kétszer is

300 km feletti sebességre gyorsul fel, melyet az erős északi és déli kanyarban, valamint a híres S-kanyarban 130, illetve 90 kilométeres sebességre kell érelyesen lefékezni csak azért, hogy utána ismét vad akceleralás fogyassza a hátravékony gumitéteget. A beton egyenesen *falja a gumit*, láthatuk a gyóni betonon Caracciola és Stuck kísérletei alkalmával, hogy a startvonalnál *mélyjekete csíkok maradtak a túlpörgő kerekek nyomán*, könnyű elképzelni, hogy néhány ilyen gyorsítás után a *kétmilliméteres gumiból csak hátrya marad vissza*.

Sokan úgy próbálták megoldani a kérdést, hogy *kettős hátsó kerekeket szereltek*. Az amerikai Indianapolis pályán már régen futnak a duplakerekes versenykocsik, csak hogy a megnövelt kigurózatlan súly igen károsan befolyásolja a stabilitást, amellet pedig szinte lehetetlenség a kocsit a két ráadás kerekekkel beszorítani a 750 kilós GP formulába.

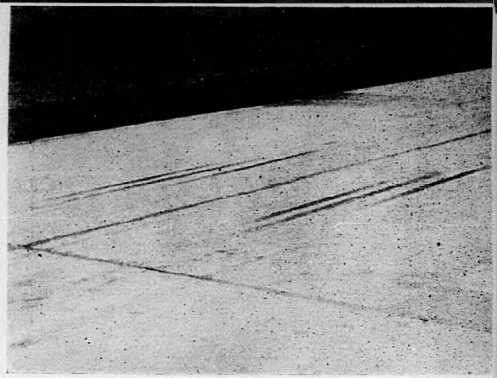
Mercedesék az Avuson úgy segítettek magukon, hogy *szándékosan csökkentették a motorfejlesztiményt*, egyszóval lemondtak a nehezen kiharcolt lóerőkről, ami végeredményben megoldás, de nem haladás, hanem visszafejlődés.

## Amikor ravaszkodás segít

A gumikérdést jelenleg úgy oldják meg, hogy igen gyakran cserélnek kereket verseny közben. Ez természetesen az átlagsebesség rovására megy és bizonyos fokig *veszélyeztetni a versenyek realitását*. Aki ugyanis haziárdíroz és halogatja a gumicserét, az értékes időt nyer, viszont a *nyakát kockáztatja*. Az autóversenyeknek pedig semmi közük a bika- viadalokhoz és amúgyis nagy veszélytényezőt fokozni semmi körülmények között sem szabad.

Néha a ravaszkodás is segít, amint az Avus-győztes Fagioli példája mutatja. Sőt a vezetési technika is célhoz vezet, amit viszont a másodiknak helyezett Chiron példája mutat. Fagioli nagyon ravaszul oldotta meg a kérdést. Az előfutamban nem ment győzelemre, hanem csak éppen arra törekedett, hogy bejusson a döntőbe. Nem erőltette az iramot, nem akcelarált vadul, minden törekvése arra irányult, hogy *pneujainak futófelületét egészen vékonyra koptassa*, hogy a centrifugális erőnek kitett gumitömegeket a minimumra csökkentse. A ravaszkodás segítette, a döntőben Fagioli mondhatni *gumijának selyemkord rétegén szaladt és*, bár az egyenesekben 305 km-es tempót futott, minden baj és kerékesere nélkül ért célhoz. Chiron hatalmas kétmotoros Alfáján a második helyre ért: szintén kerékesere nélkül. Az ezer kilónál jóval nehezebb kocsiját olyan művészi *gyengédséggel* vezette, ogy *kíméletesen* dolgozott, hogy baj nélkül fejezhette be versenyét.

Akik nem ravaszkodtak, akik belementek, azok bizony ráfizettek az Avuson. Így a *P kocsik kerekeiről csak úgy repült a gumi*, ami érthető, mert a nagy-szerű Porsche kocsik *legjobban a 200 km-es sebesség régiókban akcelarának*, ilyenkor tehát nemcsak a nagy surlódás,



Caracciola (Mercedes-Benz) állóstartos világrekord kísérletei után vastag gumisávok maradtak a gyóni betonon

nemcsak a kerék nagy fordulatszámát állta előidézt centrifugális erő falja a gumit, hanem a fantasztikus gyorsulás is. De nem járt jobban az olasz bajnok Nuvolari sem, aki már az előfutamban nem bírt a gumijával.

## Mit jelent a defekt 2-300-as tempóban

A laikus azt hiszi, hogy 2-300 km-es sebességben gumidefektet kapni a katasztrófával egyenlő. Hiszen minden autós tapasztalhatta, hogy 60-70 km-es tempóban mennyire kormányozhatatlanná válik a kocsí úgynevezett durchdefekt esetén és főleg elsőkerékdefekt esetén a kocsí erősen sodródik kifelé az úttétről. A versenykocsik vezetői azonban művészek, művészei a vezetésnek, akik megfelelő lélekjelenléttel és gyakorlattal rendelkeznek ahhoz, hogy el ne vesztik a fejüket és *kiparírozák a gumidejekt következményeit*. Ráadásul nem is lehet összehasonlítani a hasán csúszó modern versenykocsí stabilitását a szabványos túrakocsival. Az Avuson éppen elég durchdefekt volt 200-on felüli sebességben, gumidefekt okozta baleset mégsem történt és egyetlen versenyző sem vesztette el uralmát gépe felett.



**ALFA ROMEO**

VEZÉRKÉPVISELET:

Budapest, VI., Liszt Ferenc-tér 11

Telefon: 10-3-90

## Zündapp

Gesellschaft für den  
Special Maschinen  
m. b. h. Nürnberg

## Pajor Imre urnak

Budapest, VI. Jókai-u. 28

Örömmel közöljük, hogy a tavalyi 12.000 db-os rekordforgalmunkat az ideai szezonban 82%-al felülmultuk és feljogosítjuk Önt arra, hogy ezen fényes bizonyítékot a Zündapp motorkerékpárok mellett, — hirdetéseiben felhasználja.

Teljes tisztelettel

**Zündapp Gmbh**

Nürnberg

**lbe**  
**Autópolish**

autóját ujja, tükörfényessé varázsolja.

Kapható minden autószaküzletben.

Gyártja:

**Ellinger Lakkgyár Rt.**

Soroksár. Telefon: \*47-3-60.

# A szelepcsiszolás magasiskolája!

Mit kell tudnia és mire kell ügyelnie a motorosnak, aki házilag akarja elvégezni a szelepcsiszolást?

A jó motorteljesítménynek előfeltétele a jó kompresszió. A jó kompresszió pedig nemcsak a jól záró dugattyú és gyűrű az előfeltétele, hanem a jól záró, tehát jól becsiszolt szívó- és kipuffogószelep. Ha tehát kompresszióvesztéssel észlelünk, indításkor a szokottnál kisebb ellenállást fejt ki a kikkstarter, úgy nem árt megvizsgálni a szelepeket és ha szükséges, szelepcsiszolást végezni. Előre kell bocsátani: csak feltétlenül szükség esetén csiszoljunk szelepet, mert minden egyes csiszolás fogyasztja a henger, illetve hengerfej anyagát, tehát egyenesen káros minden egyes henger kikormozásakor feleslegesen szelepet csiszolni! A szelepcsiszolás ma már ölesó mulatság, vannak azonban motorosok, akik szeretnek maguk dolgozni. Ezek részére adunk vezérfontalat, melyből azonban — tisztelet adassék a kivételeknek — sok úgynevezett „előkelő” műhely *motorgyilkos daliái* is tanulhatnak.

Legjobb először a kipuffogószelepet munkába venni, mert jobb a munka nehezén az elején túlesni.

A kipuffogószelep rendszerint *égett* és felfekvéfelülete erősen *csorbult*. Ilyenkor az egyszerű csiszolás nem segít, sőt egyenesen káros, mert feleslegesen kopattja és fogyasztja a szelepfészkek anyagát. Ha a csorbászélű kipuffogószelepet addig csiszoljuk a fészében, amíg becsületesen felfekszik, úgy ennek a szelepfészkek *adja meg az árát*, mert kizsibesedik. Ilyenkor a szelep a normálisnál *mélyebben ül*, a szelep emelése a normálisnál kisebb lesz: túlmelegedés, erővesztésig lesz az eredmény. Segíteni pedig csak komplikált munkával lehet, a szelepfészkek körül képződött „lépesőt” el kell esztergáltatni, vagy pedig felhegeszteni a szelepfészket és új felfekvést kimarni.

A legjobb *újra vágni* a szelep tányérját. Ehhez speciális *marószerszám* kell, legjobb tehát műhelyhez fordulni. Ugyanez vonatkozik a szelepfészkekre is, ábránkon be is mutatjuk ezt a *szerszámot*, mellvel percek alatt lehet elvégezni

a szelepfészkek és szelep felújítását. Ha azonban mindenáron magunk akarjuk ezt a munkát is elvégezni, úgy *védni kell a szelepfészket*. Legjobb középfinom csiszolóvászorból megfelelő nagyságú négyzetet kivágni, közepére lyukat és éven át bujtatni a szelepet, úgy, hogy a vászon érdes felülete a szelep tányérja felé legyen fordítva. A smirglivászonnal felszerelt szelepet bebújtjuk a vezetékébe és a 2. ábrán bemutatott módon csavarhúzó segítségével addig forgatjuk mérsékelt nyomás mellett a szelepet, amíg a smirgli *szép simára* nem koptatta a szelep tányérjának felfekvést. Ha munka közben a smirglivászonról lekopik a smirgli, úgy egy kis csiszolópasztát kenhetünk fel, vagy ami még jobb: egyszerűen *cseréljük a csiszolóvászondarabot*.

A legtöbb szelep tányérjában rovátká van, melynél fogva csavarhúzóval forgathatjuk csiszoláskor a fészében. Vannak azonban erősen töleszerű alakú szelepek, főleg az ohv. masinák egy részében: ezeken nem találjuk a csavarhúzó végének befogadására szolgáló barázdát. Az ilyen szelepet a *s áránál megfogva kell csiszolni*, de kapni ölesó áron olyan szerszámot (3. ábra), mellvel a szelep szárát befoghatjuk. Ha ilyesmit nem akarunk beszerezni, úgy kis *kézisikattyúval* is megfoghatjuk a szelep szárát, előzőleg azonban tegyünk a sikattyú po-fái alá *kétrét hajtott* és érdes felületével kifelé álló *smirglivásznat*.

Ha a csiszolást csavarhúzóval végezzük, úgy feltétlenül rakjunk a szelep tányérja és a szelepvezeték közé *gyenge rugót* (4. ábra). A rugó gyenge legyen, de elég erős ahhoz, hogy ha a csavarhúzóval nem nyomjuk a szelepet, úgy azt felemelje fészekéből.

## Néhány értékes aranyzóbálya

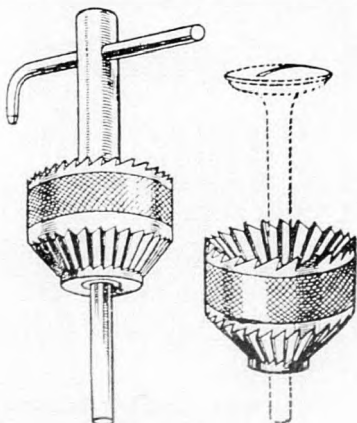
A szelepcsiszolásnak két aranyzóbálya van: a) *takarékosan és egyenletesen kenjük fel a csiszolópasztát* a szelepfészkekre, illetve a szelep tányérjának érintkező felületére, amit legjobb mutatóujjunkkal elvégezni és b) *oldalirányban ne mozgassuk a szelepszárát* különösen akkor, ha a szelepvezeték kopott és a

szelepszár kotyog a vezetékben.

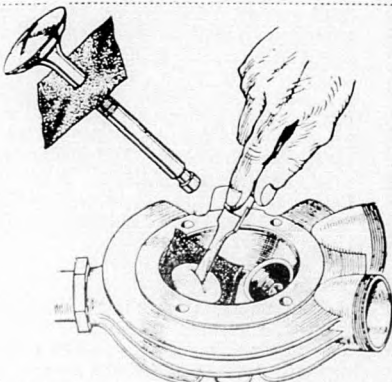
A csiszoláshoz legjobb a készen kapható *csiszolópasztát* használni. A kis bádogdobozokban kétféle minőséget találunk: *durva és finom pasztát*. Ügyeljünk arra, hogy a pasztát munka előtt pálcával jól keverjük fel, a nehéz karbon-dumpor gyakran és főleg hosszas állás után *leszáll a fenékre* és ami felül van az nem más, mint tiszta zsír vagy vastag olaj. Igen jók a zsír- és olajmentes, tisztán vízzel, illetve gyárilag glicerinnel kevert paszták, melyek ha beszáradtak, úgy egy kis vízzel hígíthatók.

Az első lépés, mutatóujjunkkal *kenjük körül egyenletesen* a durvábbik pasztával a szelepfészket, bujtassuk bele a szelepet vezetékébe, hogy felfekdjék a fészében. A szelep fejn levő barázdába dugjuk be a csavarhúzót és egyenletes nyomás mellett, minden oldalirányú mozdítás elkerülésével forgassuk a szelepet *egyharmad fordulatra balra, majd ismét jobbra*, mintha csak a drégriffel játszanánk. Folytassuk ezt a játékot vagy hat-hétszer, utána *emeljük fel* a szelepet — ha rugó van alatta, úgy ha nem nyomjuk a csavarhúzót, a szelep magától felemelkedik — és forgassuk el egyharmad vagy fél fordulattal, hogy a csiszolás egyenletes legyen, majd folytatjuk a csavarogatást. Időnként kenjük fel *új csiszolópasztát* és addig folytatuk a csiszolást, amíg úgy a szelepfészkek, mint a szeleptányér érintkező teljes felülete nem egyenletesen fényes. Ha úgy látjuk, hogy ez bekövetkezett, úgy benzines ronggyal töröljük le a gomba pasztát és folytassuk a munkát a finomabb pasztával, természetesen sokkal enyhébben nyomva a szelepet a fészébe. Ha nagyon lelkiismeretesek vagyunk és tökéletes munkát akarunk végezni, úgy a befejező csiszolást fémtisztító folyadékkal (a Sidel jól megfelel) végezzük, tehát a sorrend: gomba paszta, finom paszta, fémtisztító folyadék.

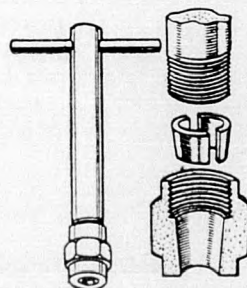
Sokan meglepészenek azzal, ha a szelepfészkekben és a szelep tányérjának érintkező felületén *fényes gyűrűt* csiszolnak. Ez is jobb a semminél, de igazán jól csak akkor zár a szelep, ha a *teljes érintkezőfelülete fényes és sima*. Sokan



1. ábra. Ilyen szerszámmal lehet új szelepfészkek és szelepfelfekvé felületet vágni.



2. ábra. Szelepfészkek vagy szelepmaró hiányában smirglivászonból kivágott négyzetes darabbal is segíthetünk magunkon.



3. ábra. Ilyen szerszámmal fogjuk meg a szelep szárát a csiszoláshoz, ha a szelep tányérján nincsen a csavarhúzó élének befogadására szolgáló barázdá.

— főleg egyes műhelyek suszterei — nem alkalmazzák az ide-oda csavargatással való fárasztó csiszolást, hanem egyszerűen állandóan forgatják a szelepet, sőt a gyorsabb munka érdekében kis amerikaiébe fogják bele a szelepszárat. Végeredményben ez is szelepcsiszolás, de azzal a veszéllyel jár, hogy a paszta *körkörös gyűrűket* vág a szelepfészekbe és a szelepebe, látszólag jól fekszik fel a szelep, csak hogy nem zár légmentesen.

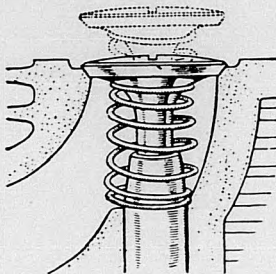
### Szelepcsiszolás után

A szelepcsiszolás befejezése után alapos és lelkiismeretes *benzines mosás* következik, ha a csiszolópasztának csak nyoma is marad, úgy bekerül a szelepvezetékbe, a vezeték és a szelepszár igen gyorsan elkopik. Tehát ne takarékoskodjunk a mosóbenzinnel vagy petróleummal és inkább *fél óráig mosogassunk, kefélgessünk*, minthogy slendriánosságunk drága alkatrészcsereket tegyen szükségessé!

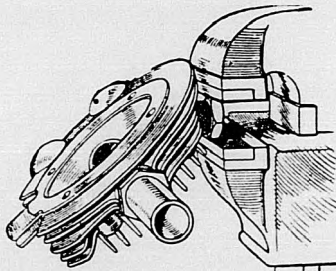
A szelepcsiszolás után kellő gonddal szereljük vissza a szelepeket. Legjobb a szelepszáratok jóminőségű *grafitos zsírral*, vagy magas olvadáspontú másféle zsírral bekenni és úgy helyrerakni. Ha a szeleprugó — főleg a kipuffogószelep rugója — rugalmassága csökkent, vagy éppen megrövidült a rugótekeres, úgy feltétlenül *szereljük új rugót*. A mazsola nem is hinné, hogy a kellő keménységű szeleprugó milyen mértékben befolyásolja a motor teljesítményét, hiszen minden azon mulik, hogy a rugó hogyan és milyen gyorsan vágja vissza a szelepet a fészekbe a szelepnýtás után. Ha a rugó gyenge, úgy a zárás nem történik a kellő pillanatban és a

*teljesítmény meglepő mértékben csökken.*

Hosszabb túrán néha előfordul, hogy az útmentén kell szelepet csiszolni. Egy kis koromszemcse ment a szelep alá, valami kis kavicszemet szívott be a kar-



4. ábra. A szelep alá rakott könnyű rugó nagyon megkönnyíti a csiszolást.



5. ábra. Az ohv. hengerfejnél a szelepcsiszolás úgy a legjobb elvégezni, hogy becsavarjuk a gertyát, vagy erre a célra szolgáló menetes „dornit” és így fogjuk be a hengerfejet a satuba.

burátor: nincsen kompresszió. Ilyenkor nincsen kéznél csiszolópaszta, ha ugyan lőtávolon belül nem találunk műhelyt. A legjobb ebben az esetben valami *üvegdarabkát porrá törni* és a finom port motorolajjal elkeverni. Szükség esetén ezzel is be lehet csiszolni a szelepet, sőt a leszakadt szelep helyébe rakott új szelepet is becsiszolhatjuk ezzel a módszerrel. Ha a baj faluban ér utol, úgy smirglivásznat könnyen szerezhetünk, erről késsel levakargatjuk a karbonrúdumport és az így nyert port keverjük össze olajjal rögtönzött csiszolópasztának.

Azt talán említenünk sem kell, hogy aki véletlenül *felcseréli a szelepeket* és a kipuffogószelep helyébe a szívószelep rakja, az igen hamar ráfizet könnyelműségére. Az angol szelepeken az in. vagy inlet jelzés szívószelepet, az ex. vagy exhaust jelzés kipuffogószelepet jelel. A szívószelepek egészen *más az anyaga*, mint a kipuffogószelepeké, jóval kevésbé van igénybevéve, tehát a gyárak *olcsóbb anyagból készítik*, mint az állandó tüzes lánggal nyaldosott és igen gyakran állandó sötétvörös izzó állapotban dolgozó kipuffogószelepet.

Végül: hiába csiszoljuk tökéletesen a szelepeket, ha *vezetékük vagy szárúk erősen kopott*. Ilyenkor a szelep ketyog a vezetékében és egyenlőtlenül fekszik fel. Nem segít más, mint új szelep és új vezeték szerelése. A legolcsóbb megoldás csupán új vezeték szerelni, különösen akkor, ha eredeti gyári szelepet nem tudunk kapni. A szelepvezeték anyaga nem különleges, minden gépműhely el tudja készíteni.

# Continental

## pneumatik

### A világversenyek állandó győztese!



Continental Gummláru Kereskedelmi K. F. T. Budapest, V., Balaton u. 2. - Telefon: 22-0-42

## Guzzi angol TT győztes!

A Man szigetén 425 km-es angol Tourist Trophy-versenyek szenzációja a lightweight kategória versenye volt, amelyből *starttól a célig vezetve a Guzzi-vezető Stanley Woods került ki győztesen.* Az IOM-versenyek történetében az első eset, hogy nem angol márkájú géppel nyertek angol Tourist Trophyt. A Guzzi-gyár megérdemelten jutott az értékes troféához, hiszen a „British Supremacy” ellen intézett rohamai során Pietro Ghersi és Arcangeli révén már kétszer szereztek meg a második, illetve harmadik helyet a lightweight TT versenyeken, míg végül Guzzi konstruktőr és Parodi mérnök álma beteljesülhetett. Csaknem 10 év kellett hozzá.

A junior TT óriási Norton főlény jegyében zajlott le. A Norton-menők már a harmadik körben átvették a kommandót és ettől a pillanattól kezdve monotonná vált a verseny, amelyből végül is *Guthrie került ki győztesen a pompás Norton team élén,* 2 mp-cel maradván a saját rekordjától. A 350-es gépek versenyében halálos baleset történt: Macdonald Union Millnél falmak rohant gépével és azonnal meghalt.

**Junior TT. (350 km.)** 1. Guthrie (Norton) 3:20:06 mp., Atlaga 127,364 km., 2. Rusk (Norton) 3:21:22 mp., 3. White (Norton) 3:22:42 mp., 4. Pirie (Velocette) 3:24:01 mp., 5. Nott (Velocette) 3:24:20 mp., 6. Thomas (Velocette) 3:24:57 mp. — 29 induló.

**Lightweight TT. (250 km.)** 1. Woods (Guzzi) 3:41:29 mp., Atlaga 114,496 km., 2. Tyrell-Smith (Rudge) 3:44:17 mp., 3. Nott (Rudge) 3:48:30 mp.

## Bármilyen gyártmányu motorkerékpárt javítok

olcsón gyorsan garanciával

# JAVITOK

Olajok és ere eti alkatrészek raktáron. Új és használt gépek okción, előnyös fizetési feltételekkel.

Douglas és AKD képviselőt.  
Cserefalvi, Lovag ucca 2. Tel. 159-57.

Autó- és szántómotor

## főtengelyek és hengercsiszolások

és minden e szakmába vágó alkatrész készítése  
**DEDICS TESTVÉREK**

Thék Endre utca 15 Telefon: 30-3-45



sem talál jobb

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

**MOTOROLAJ**  
**LARDOLINE**  
**RICIT**



## Utánozhatatlan Utólérhetetlen

Kérjen magyar nyelvű katalógust:  
URBACH, VI., Hunyadi tér 12.

Az 1000 km-es Prága—Brünn—Pozsony és vizsza versenyt Kubicek (Bugatti) nyerte meg 97,06 km-es átlaggal.

A 24 órás Le Mans versenyt a Lagonda vezető Hindmarsh-Fontes pár nyerte meg 125,3 km-es átlaggal.

Biondetti az olasz versenyző-konstruktőr lég-hűtéses, 12 hengeres motorjának alkatrészeit a Norton-gyár készíti.

Alberti (175 Benelli) a Lucca melletti autósradán Bonazzi (MM) és Geiss (DKW) több 175 km-es világrekordját adta át a multnak. Alberti a km-lancén 181,818 km-es átlagot ért el, ami 20 átlag km-el jobb Bonazzi régi rekordjánál!

Bugattiék új GP kocsik előmunkálatain dolgoznak.

## Motorkerékpár kilsautó csónakmotor

**K. BAUER TIBOR CYŐZŐ**

**B.S.A. Super X.-alkatrészek, speciális javítóműhely.**

VI., Izabella-u. 98. Telefon: 20-9-12.

**ÉN is** tudja, hogy a GRÄTZER chromozásnak nincsen párja.  
**TE is** GRÄTZER FÜLÖP chromozó, nikkelező vállalata  
**Ő is** **DESSEWFFY-UTCA 26/a.**  
TELEFON: 20-3-47.



## Elhagyta a menyasszonya?

Rázós kényelmetlen pótnyergőt cseréljéki azonnal egy ilyenre

Kapható:  
**WILLKÁN M. L.**

autó és motortechnikai szaküzlet

Liszt Ferenc-tér 5  
Telefon: 2-51-56, 11-1-37.

## A cél: Salt Lake City ..

A Rocky Mountain lábánál elterülő Salduro kiszáradt sóstavainak medre egy 20 km-es egyenessel és egy 18 km-es természetes körpályával hívogatja a sebesség bajvivóit. Az amerikai Jenkins 24 órás világrekordja után nagy forgalom indul meg a Salt Lake Citytől mintegy 180 km-nyire levő természetadta autódromban és Angliából máris négy expedíció készül Salduroba.

Elsőnek a nyurga londoni pamutke-reskedő *John Cobb hajózik át* az újvilágba C. J. P. Dodson, az ismert angol TT menő társaságában. Kocsijuk az 500 lóerős Napier-Lion repülőmotorral szerelt Raitton-féle konstrukció már útban is van Salt Lake City felé... A Cobb-féle expedíció célja mindenképp a Jenkins-féle 24 órás világrekord megdöntése, azután kerül sorra a 3, 6 és 12 órás rekord...

Júliusban *Malcolm Campbell is útra kel* Salduroba, hogy Blue Birdje volánjánál végre megvalósítsa versenyzői karrierje bevallott célját, a 300 mérföldes, 480 km-es sebességet. Campbell pontosan 10 évvel ezelőtt elsőnek érte el a 150 mérföldes sebességet és erősen bizik benne, hogy tíz év multával sikerülni fog megdupláznia akkoriban óriási szenzációt keltett csústeljesítményét.

Augusztusban *G. Eyston vezetésével a harmadik expedíció is útra kel* Salt Lake City felé! Eyston a Stuck-féle órerekord megdöntését tűzte ki célul special kocsijával, de víz magával az expedíció Diesel-motoros kocsit is...

A háttérben teljes csendben *Freddy Dixon*, az átkonstruált Silver Bullet volánjánál a Campbell-féle világrekord megrohanására készül. Természetesen — Salduroban!

Ugyalászik, Salduro lesz a világrekordok autódromja...

Siker  
Siker  
Siker

a **PUCH**

csukott láncburás  
modelekkel.

Egyedül kapható:

**PAJOR IMRE, Jókai u. 28**

Puch képviselőt. Alkatrész.  
Javítás. Használt alkatrészek.  
Gépcseré. Részlet.

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

# HOGYAN KERÜLHETJÜK EL A BALESETEKET?

Copyright by Autó-Motor 1935.

Utánnomás  
kivonatossan is tilos!

Az AUTÓ-MOTOR számára írta:

Malcolm Campbell

A gépjárműforgalom fejlődésével természetesen szaporodik a balesetek száma is. A baleseteknek bizonyos százalékát a gyalogjárók vigyázatlanságára és könnyelműségére vezethetjük vissza. Vannak esetek, amikor a leggyakoribbabb és leghidegvebb vezető sem tudja elhárítani a balesetet, sajnos azonban, nem ritka az olyan gázolás, melyet el lehetett volna kerülni, ha az automobilista jobban figyelt és gyorsabban reagált volna.

A gyalogosok legnagyobb része: modern hős. Aki nem törődik veszéllyel, vakon rohan a vesztébe, nem néz széjjel, amikor lelép a járdáról és életét rábízva az autósok ügyességére a „vigyázzon az autós” elmélet alapján. Érthető, hogy igen sokan drágán fizetnek rá könnyelműségükre. A jó autósnak tehát számolnia kell a gyalogjáró természetrajzával, erre vonatkozólag akarok néhány gyakorlati tanácsot adni.

## Inkább hármat dudálni, mint egyet sem.

Ha az autós gondosan figyeli az előtte elterülő úttestet, úgy azonnal felfedezi azt a gyalogjárót, aki tekintet nélkül a forgalomra, át akar lépni előtte az úttesten. Az ilyenre a legjobb rádudálni, még mielőtt lelépne a járdáról. Ha a gyalogos nem reagál a kürtjelre, úgy azonnal rálépni fékre, mert néha egyetlen másodpercen múlik a baleset elhárítása. A jó autós ösztönszerűen megérzi, ha a gyalogos át akar cívte sietni az úttesten és szinte önműködőleg lassít.

A magam részéről inkább háromszor nyomom meg a kürtöt, mint egyszer sem. Sok autósnak az a véleménye, hogy a kürtjét sokat használó vezető ideges. Ennek éppen az ellenkezője igaz, mert minden esendrendelet ellenére is meg kell szólaltatni a dudát, ha gyalogjáró van lőtávolon belül. Természetesen nem akarom ezzel védeni azokat, akik visszaélnék a dudával és feleslegesen kürtöinek, ugyanakkor vad-dísznó módra vágatnák.

## Aranyszabály és a „süket” gyalogjáró.

Régi autós aranyszabályt eleveníték fel: Ha az autós azt látja, hogy előtte gyalogos akar átkelni az úttesten, úgy a vezető minden esetben a gyalogos mögött maradjon és so-hase próbáljon eléje vágni. Ilyenkor a legjobb egyáltalában nem használni a dudát, nehogy a gyalogos az utolsó pillanatban megijedjen és tánchba kezdjen és egyenesen belerohanjon a kocsiába.

Tegyük fel példának okáért, hogy valami gondolataiba mélyedt gyalogos át akar kelni az úttesten. Léle a járdáról és észébe sem jut körülnézni. Már megtette útjának egy-harmadát, amikor dudaszót hall és látja a feléje haladó autót. Ha a vezető ilyenkor lassít és intéssel jelzi a gyalogosnak, hogy folytassa az útját: nem történhetik baj. Ha a vezető azonban nem csökkenti az iramot, úgy a gyalogos nem tudja, hogy mit tegyen, ideges lesz, forog és ha a fékek nem tökéletesek, hamarosan ott terem a mentő és a rendőr.

Azt se feledjük el, hogy nem minden gyalogos hall jól és ritka az olyan járőkelő, aki olyan gyorsan tudja gondolatát tettebe valósitani, olyan gyorsan tud reagálni a helyzetekre, mint a forgalomban gyakorlott autós. Mindezekkel a tényezők-kel számolni kell.

## Amikor az álló villamos előtt bukkan fel a gyalogos

Rendteleg balesetet okoz az álló villamos vagy autóbusz előtt felbukkanó gyalogos. Az

autós nem sejtheti azt előre és gyanútlanul hajt és egyszerre csak ott áll közvetlenül előtte a gyalogos. Hiába fékez, kiesiny a távolság, balra nem térhet ki az álló villamos vagy autóbusz miatt, jobbra a szembejövő forgalom állja el az útját, szóval reménytelen helyzet adódik. A jó vezető jól ismeri ezt az

esetet és nemcsak lassít, hanem erősen dudál akkor, amikor járda mellett álló járművet előz. A legjobb jól nyitva tartani a szemet, a magam részéről mindig fokozott óvatossággal előzöm az álló járművet és különösen arra figyelek, nem-e lép le gyalogos a járdáról az álló jármű mögött. Igen gyakran az árnyéka is elárulja a még nem látható gyalogost. Természetesen vannak esetek, amikor a gyalogos a haladó villamos előtt szalad át az úttestre és egyszerre ott találja magát a villamossal párhuzamosan haladó autót előtt. Ilyenkor alig van segítség, célszerű tehát villamos előzésekor erősen dudálni és jól kinyitni a szemet már 10–20 méterrel a villamos előtt.

A legnagyobb figyelemmel és óvatossággal hajtunk a villamos- és autóbuzsmegállóok táján. A villamosról fel- vagy leszálló gyalogos nem gondol másra, mint minél gyorsabban ki- vagy beszállni és ha jelépett a villamosról, igyekeznek minél gyorsabban átvágni az úttesten, ha történetesen az utca másik oldalára törekszik.

## Mire ügyeljünk befordulásnál?

Igen sok karambol történik a következő módon: Az autós a szabályszerűen lassúbb, mondjuk 30-as tempóban halad az úttesten. Utkeresztezéshez közeledik, ahol a megfelelő jelzés után befordul nagy ívben a mellékutcára anélkül, hogy látránézne, vagy legalább a hátrapillantó tükörről megállapítaná, hogy mi van mögötte. Ha történetesen valamivel gyorsabb iramban haladó kocsit van mögötte, úgy annak vezetője gyakran képtelen elkerülni a karambolt és de-rekban kapja el a látszólag szabályosan beforduló, valójában azonban lelkiismeretlen másik vezető kocsiját.

Ha a karambol megtörtént, úgy rendszerint a következő párbeszéd hangzik el: Az egyes számú vezető azt mondja a kettes számúnak: „Egyedül maga a hibás. Hát nem látta, hogy jeleztem a befordulást és kinyújtottam a karomat vagy átcsaptam az indexet?” Az egyes számú vezető ugyanis azt képzeli, hogy nem tartozik felelősséggel, mert megadta a jelzést.

Pedig a karambolt egyedül és kizárólag a saját lelkiismeretlensége okozta! Mert senkinek nincsen joga ilyen befordulási manővert elkövetni és behajtani a mellékutca-ba, mielőtt meg nem győződött arról, hogy ezzel nem veszélyeztet a többieket. Ha azt látja a vezető, hogy mögötte olyan gyors iramban halad a másik jármű, hogy képtelen lestop-polni, úgy adja meg az előzési jelt és csak akkor forduljon be, ha az már elhaladt mellette. Különösen ügyeljünk a nagyívben való befordulások-nál, amikor nemcsak a mögöt-tünk haladókra kell figyelem-mel lenni, hanem a szembejő-vőkre is.

## Ki az országút?

Ha minden autós úgy kezelné sorstársait, mint amilyen bánásmódot maga is megkíván, úgy a balesetek száma alapo-san csökkenne.

Vannak vezetők, akik azt mondják: „Az országútnak a fele az enyém és erről a jo-

## Ha a kocsit faral?

Hogyan vezessünk nedves uton?

Miért faral az egyik kocsit erősebben, mint a másik?

Mit kell tudni az egyes utburkolatok tulajdon-ságairól?

Milyen a helyes fékbeállítás?

Milyen hatással van a pneu légnyomás a faralásra?

Hogyan parirozzuk a faralást és csuszást?

Milyen a jó lökhárító?

Hogyan állítjuk be a lökhárítót?

Mi biztosítja a kocsit könnyű kormányzását?

— ezekre a minden autóst érdeklő kérdésekre ad feleletet legközelebbi számunkban Sir Malcolm Campbell, cikksorozatának második közleményében

gomról nem mondom le, történéjk bármi is. A szembenjövők az országút másik fele, ott ok az urak, ezen a térfelen én vagyok a császár." Az ilyen vezető nagyot téved. Mert az országút másik fele korántsem az övé, hanem csak annyi helyre tarthat igényt, melyen elfér és ahol folytatja az útját. Az ilyen országúti vaddisznót mindenki ismeri. Szép komótosan halad az úttestnek majdnem a közepén és ha látja, hogy a szembejövő kocsit egy másik előzi akarja: eszébe sem jut letérni szorosan az úttest baloldalára. Egy tapodtat sem enged és azzal sem törődik, ha ezzel a magatartásával kellemetlen helyzetbe hozza sorstársait.

#### Amikor az utcasarkon felügyelet nélkül áll a kocsí.

Gyakran látni felügyelet nélkül hagyott kocsit pontosan az útkeresztelés sarkán. Alig ismerek ennél nagyobb veszedelemet. Először is gyalogjáró bukkanhat fel előtte, de gyakran karambol történik, ha ellenkező irányból jövő kocsik találkoznak ezen a helyen.

Ha valamilyen esoda következtében egy szép napon arra ébrednek, hogy a törvényszéki tárgyaláson én vagyok a bíró, hát gondolkodás nélkül dutyiba küldeném azt az autóst, akinek felügyelete nélkül az utcasarkon hagyott kocsija miatt történt a baleset.

#### Az indexekről.

Ha egy szép napon kineveznenek a közlekedési minisztérium államtitkáranak, úgy első dolgom a különböző nyilas indexek betiltása volna. Szinte érthetetlen, hogy a rendőrség még mindig tűri ezeket az apró, alig látható nyilas-tárcsákat, a vörösszínű vagy fekete nyilat sokszor már tíz méterről sem látni, helyesebben találgatni lehet csak, hogy a nyíl jobbra vagy balra, vagy pedig felfelé mutat. Az egyedüli helyes megoldás a legalább tíz hüvelyk (25 centiméter) hosszú és nappal kivilágított intőkar, a legjobb pedig az olyan intőkar, melyben a lámpa fűkterve világít, vagy pedig vízszintes helyzetben lévő ingaszzerű mozgást.

#### Vigyázat! Taxi!

A taxisokra különös figyelemmel kell lenni. Ezek a szerencsétlenek állandó versenyben éneik. Sietniök kell, hajszojniok kell a kenyeret. Furakodniok kell a forgalomban és sokszor nagyon kíméletlenek, nem törődnek a többiekkel, csak éppen arra vannak figyelemmel, hogy minél gyorsabban érjék el a céljukat. Ocska batárjaik igen rosszul akcelerálnak, tehát igyekeznek nem veszíteni semmit iramukból: csak akkor stoppolnak, ha elkerülhetetlen. Ha taxi mellett haladunk, vagy taxit előzünk, nyissuk ki a szemünket és ne felejtsük el, hogy éppen a taxisoknak régi rossz szokásuk, hogy jelzés után úgy fordulnak be útkereszteléseken nagy ívben, hogy egyetlen pillantásra sem méltatják a mögöttük haladókat.

#### Ügyeljünk a teherautókra és buszokra!

Minden rokonszenvem az autóbusz és nagyteherautó sofőröké. Egész nap rázatják magukat, kormányok nehezen jár és ötször kell fordulásnál körülhajtani. Kuplungjuk csak bekrúgásokra reagál, érthető, hogy már délelőtt tíz óraker holtfáradtak. Természetes tehát, hogy ezeknek bizonyos előnyt kell juttatni, különösen kint az országúton, ahol a szembejövő, emeletnyi magasságban megrakott Ford a keskeny és bogárhátú országútnak igyekszik a közepén maradni. Az ilyen előtt térjünk le egészen az út baloldalára és nyugodjunk bele, hogy az országút közepét foglalja el. De célszerű is ebbe belenyugodni, mert a nehéz teherautó vagy busz karambol esetén rendszerint „győztesen” kerül ki a maga négy-öt tonnányi súlyával és ha oldalba legyint, úgy rendszerint nem neki történik különösebb baja.

#### A fényszórókról.

Igen gyakori baleset-forrás a vakító fényszóró. Minden-napi az olyan országúti haramia, aki nem tompítja le a fé-

nyét, ha szembejövő járművet pillant meg. Különösen az országúti teherautók a ludasok ebben, de vannak úgynevezett úrvezetők is, akik azonban csak nevük után ítélve urak. Ha velünk szembe vakító reflektorral jármű halad, semmiesetre se igyekezzünk „bosszút állani” és jól bevilágítani a szemébe abban az elképzelésben, hogy talán így szoktatjuk rendre. Ilyenkor a szembejövő szintén elvakul és kész a baleset. Sokkal okosabb ilyenkor, amennyire csak lehet, kitérni az út baloldalára és ha az iram nem túl gyors, egészen leállani. Utána nem árt felírni a számát és feljelenteni.

#### Hogyan előzünk?

Ha fordulóban találkozunk szembejövő teherautóval, úgy maradjunk szorosan a baloldalon. A nagy teherautót körültérni a fordulóban, nagy testi megerőltetést jelent és a teherkocsí miatt is érthető, ha annak vezetője kénytelen az úttest közepét is használni. Ha teherautót vagy buszt akarunk előzni, úgy mindig gondoljunk arra, hogy az nagy terhelése miatt a bogárhátú országúton nem mindig képes teljesen letérni a baloldalra, különösen akkor, ha emeletnyi magasan van megrakva és fél a felfordulástól. Az ilyen járművet csak akkor előzünk, ha arra intéssel jelt ad és mindig gondoljunk arra, hogy rossz úton a nehéz teherautó sokszor „megdobja a farát”, tehát illő távolságra előzünk. Mas az eset, ha a teherautó vezetője szándékosan nem enged előzni. Ilyenkor semmiesetre sem szabad erőszakosan előzni, hanem ki kell várni az alkalmas pillanatot, eléje kerülni és ha az országút poros, hát rá kell szánni tíz percet és szorgalmasan porolni az orra alá — büntetésül.

#### Az országút haramiái

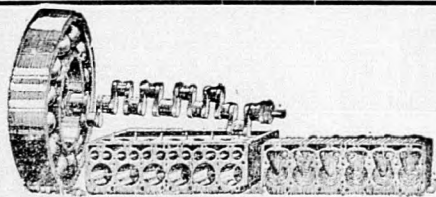
Egyes vezetők sportot csinálnak abból, hogy a hátuk mögött hangzó dudaszóra megadják a jelt, hogy a mögöttük haladó előzjön. De ugyanakkor betapoosnak a gázba. Az ilyen vezető megérdemelne, hogy jól elrajkják, vagy legalább is elvegyék a vezetői jogosítványát.

Vannak autósok, akik lenézik a motorkerékpárt és nem gondolnak arra, hogy a két- vagy háromkerekeű kollégának is éppen olyan jogai vannak, mint az előkelő csukott kocsinak. Ne feledjük el, hogy a motorkerékpáros az igazi sportember, akit különösen rossz úton kell előnyben részesíteni és semmivel sem menthető az az autós, aki gondatlanul előz motorost, vagy éppenséggel előzés közben kiszorítja neki az árokpartnak.

#### A bogárhátú hidak

A tapasztalt vezető mindig lassít, ha bogárhátú hidhoz közeledik, vagy pedig az országútnak olyan nyergéhez ér, melynek tuisó felét be nem látja. Ilyenkor nemcsak lassítani, hanem egyben erősen dudálni is, mert sohasem tudhatjuk, hogy ki vagy mi közeledik a bogárhát vagy nyereg másik felén. Gondosan tartzuk be a baloldalt és csak akkor adjuk rá ismét a gázt, ha tiszta az út. Ami különben abból a szempontból is kifizetődik, hogy nem kaptunk rugótörést, ami pedig nem ritka olyankor, ha iramesökként nélkül akarjuk átugratni a bogárhátú hidat.

A balesetek elkerülésének legbiztosabb módja: hideg fej-jel, józanul gondolkodni. Semmit sem kockáztatni és csak ott vágtatni, ahol szabad az út. A jó autóst arról lehet felismerni, hogy ésszel és meggondoltan vezet, a kezdőt arról, hogy örült módra száguld. Le kell kopognom, eddig még nem volt karambolom és még sohasem gázoltam annak ellenére, hogy több mint húsz éve vezetek és országúti teljesítményem megközelíti az 500,000 kilométert. Amellett pedig nem tartozom az úgynevezett lassú emberek közé — amit remélem, mindenki elhisz nekem.

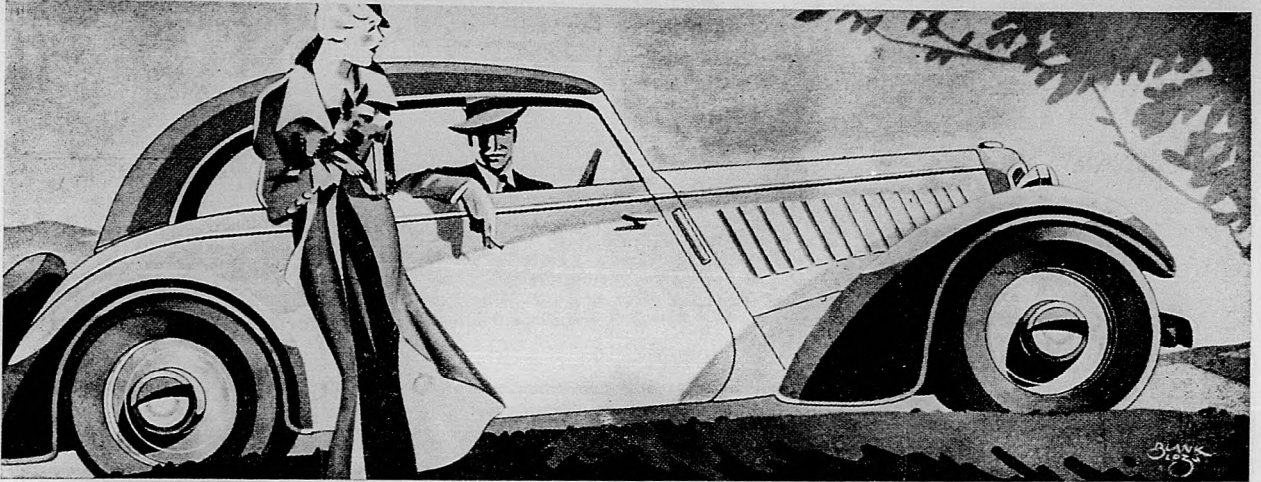


**SOLYMOSSY ÉS TÁRSA**

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

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

# NEMES FORMA \* TAKARÉKOS ÜZEM



## DKW



Minden gondtól mentesül a képviselet által adott 50.000 km-es, illetve 2 éves motorgaranciával.

A DKW-kocsik feltűnő sajátága a finom sportszerű vonalvezetés, de e tekintetben különösen kiemelkedik a remekbeszabott Meister-klasse. Ugyanaz a magas technikai készség alkotta, amely az Auto-Union Audi kocsijainak világhírét alkotta meg. A Meister-klasse teljesítménye mindenben lépést tart a vonal szépségével. A szelep nélküli húsz lóerős, kétütemű motor, az alacsony súlypont, a karosszériával egybeépített alváz, az első kerékmeghajtás, elöl a függetlenített rugózás, hátul a többi modelleknél már oly kitűnően bevált „függőtengely” — mindezek szokatlanul kitűnő menetsajátságokat eredményeznek.

A belső tér megosztása a lehető legerősebben, csésébb; négy ember kényelmesen elfér a lágy kárpitozású üléseken, és külön előny hogy elöl se kapcsoló, se kézifék nem veszi el a nehezen nélkülözhető helyet. Az összes ülések a tengelyek között a legjobban rugózott térben fekszenek és hátul még mindig bőven van hely a nagyra méretezett csomagtartó és kofferek számára. De ami mindennél fontosabb, a DKW-Meister-klasse meglepően gazdaságos üzemből. A gazdaságosság nem megy a teljesítmény rovására. A kocsi minden igényt kielégít, megbízható, gyors és emelt üzemeltetési költsége meglepően csekély.

**VEZÉRKÉPVISELET : MAJLÁTH, VI., GRÓF ZICHY JENŐ-UTCA 17.**

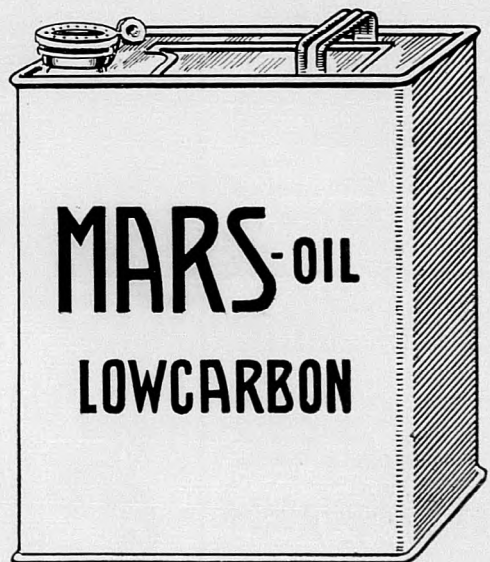
# A MOTOROK LELKE

SZÉN, KOROM ÉS ÜLEDÉKMENTES!

VEZÉRKÉPVISELET:

**Ghillány Miklós**

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





*ignis*

**TERTA  
CSILLÁM**

SZIGETELESŰ

**GYUJTÓGYERTYA**

OLCSÓ, TARTOS, ÜZEMBIZTOS

## KEZTYŰT

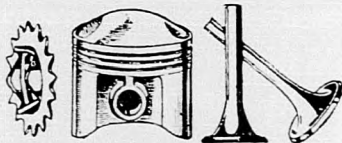
AUTÓHOZ, MOTORHOZ

**CSAK OTIENREITERTŐL**

vegyünk, mert megbízható és olcsó.

Készít - Javit

IV., Petőfi Sándor-u. 3. (Udvarban)



**„SECURO“**

dugattyu

hengercsiszolás

lánckerék

Sebes-égváltó alkatrészek, lánckerek és lánc raktáron. JAP részek

**Olcsó Tökéletes**

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

TEL.: 11-7-82

**Marelli**

**Lucas**

vezérképviselet 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

## Jól sikerült a keszthelyi csillagtúra

Teljes siker jegyében zajlott le a Keszthelyi Törökvas Sport Egylet motoros szakosztálya által Keszthelyre hirdetett csillagtúra, melynek keretében 117 gépjármű (99 osztrák) látogatta meg a Balaton melletti kedves fürdővárost. A leghosszabb távra kiírt díjakat F. Buchta (Puch) Kufstein, Z. Schmidt (Chater Lea old.) Kufstein és J. Schwartz (Austin) Melk nyerték el, míg a legtöbb járművel résztvevő klub díját a „Rapid” SC nyerte el 28 gépjárművel. A magyar résztvevők díjait Krause A. (AJS) Magyaróvár (340 km), Hódsági L. (FNold.) Kiskunfélegyháza (330 km) és Kovács Károly (Steyr 100) Debrecen (470 km), nyerték meg.

Törökországban az évi egy font utadót utépítési munkáknál is le lehet dolgozni. Tavaly 10.000 ember rőtta le munkában az adóját. Nem mind jószántából.

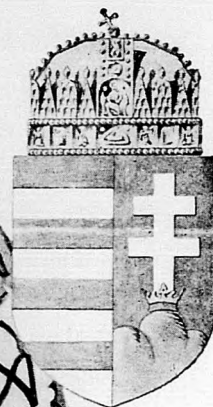
Az angol motorkerékpáros rendőrök évi átlagos km. teljesítménye 40.000 km.

Az 500-as NSU sportgépek hajtászeleprugókkal vannak ellátva. A hajtűrűgök alkalmazását hosszú évekkal ezelőtt az olasz Frera-gyár kezdeményezte.

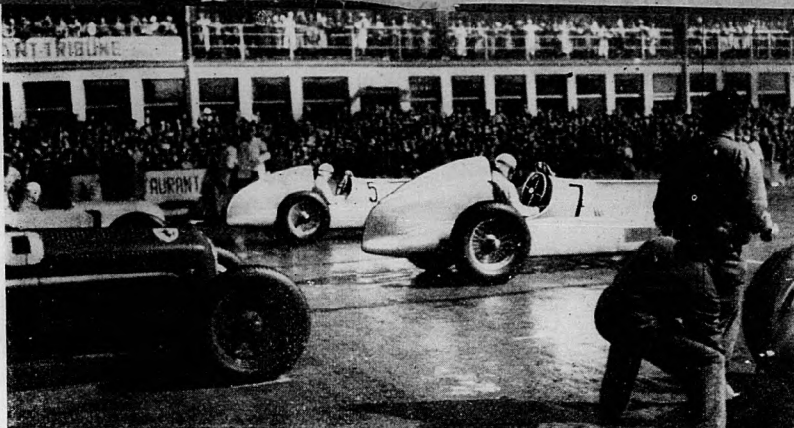
A svéd Husquarna-gépek könnyű fémből készült hengerfejeit egy nürnbergi német gyár önti speciális ötvözetből.

A nürnbergi Zündapp-gyár, mely a német motorkerékpár gyárak sorában elastikus sebességváltós kardanhajtásos gépei megjelenése óta a DKW-gyár után a legtöbbet forgalmaz az év első negyedében a tavalyihoz viszonyítva 83 százalékkal növelte produktóját.

Az első horizontális kéthengeres motorkerékpár motort 1919-ben építette az angol ABC-gyár, míg az első kardanhajtással a motorkerékpár prehisztorikus korában egy FN típusnál találkozunk.



# CORDATIC



Az Eifel verseny startja: az 5-ös a győztes Caracciola (Merc-Benz), a 7-es márkatársa Brauchitsch. Jobboldalon egy farmotoros Auto-Union kocsit kurbliznak be, balra Chiron Alfája.



Caracciola (Mercedes-Benz) győzött!

# Az Eifel verseny

**Caracciola (Mercedes-Benz) csupán pár méterrel verte az ujdonsült Auto-Union krekket, Rosemeyert!**

Nagy érdeklődés közepette futották le a Nürburg-Ringen az Eifel-versenyt, mint a Francia Grand Prix előtti utolsó internacionális összecsapást. A verseny az Auto Union szempontjából különös fontossággal bírt, miután ennek kimene telétől tették függővé, hogy a francia GP-n és az azt követő versenyeken is képviselje Stuck és Varzi mellett a team harmadik tagjaként a konzern színeit. A kérdés eldőlt: a tavaly még motor-kerekpárversenyző és nálunk is jól ismert fiatal Rosemeyert a 250 km-es táv utolsó méterein tudta csak Caracciola néhány méterrel megelőzni és a már elvitathatatlanul látszó győzelemtől megfosztani. *Rosemeyer ezzel a versenygel beérkezett a krekkek sorába*, az Auto-Union megalálta benne teamjének méltó harmadik tagját, a német versenysport pedig Stuck és Caracciola klasszisának méltó örökösét. A verseny első hét körét Brauchitsch (Mercedes-Benz) vezette, motordefektusa után azonban Caracciola, majd Rosemeyer vették át a kommandót, hogy „Karacs” az utolsó körben a verseny leggyorsabb körét futva, elhódítsa a győzelmet. Hartmann (Maserati) a 11. helyen végzett, a verseny után azonnal Bolognába utazott, mert alváza két helyen is eltört. Bajnokunk a kocsit megjavítása után még több német és francia versenyen óhajt starthoz állani.

Az Eifel-verseny részletes eredményei a következők:

1. Caracciola (Mercedes-Benz) 2:08:02 mp. Átlaga 117,6 km., 2. Rosemeyer (Auto Union) 2:08:02,4 mp., 3. Chiron (Alfa Romeo) 2:09:34,4 mp., 4. Fagioli (Mercedes-Benz) 2:12:44,2 mp., 5. Lang (Mercedes-Benz) 2:13:48,3 mp., 6. Pietsch (Auto Union) 2:14:49 mp., 7. Dreyfus (Alfa Romeo), 8. Etancelin (Maserati), 9. Varzi—Leiningen (Auto Union).

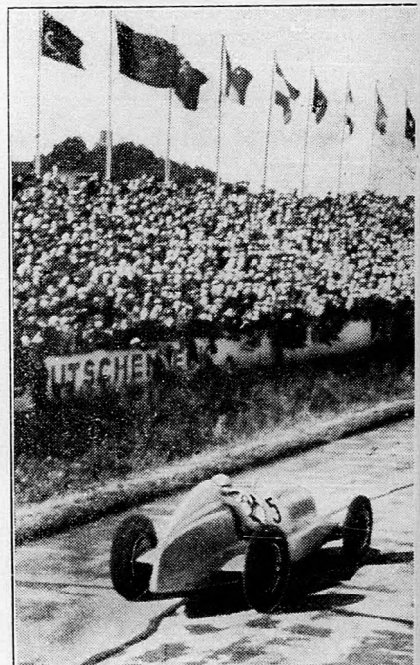
A 750 km-es versenykörös kategóriát 182 km-es távon Kohlrausch (MG) 99 km-es, az 1,5 literes kategóriát ugyancsak 182 km-es távon pedig Mayes (ERA) nyerte 111 km-es átlaggal. A motor-kerekpárok abszolút győzelmét Ley (Auto Union DKW) nyerte meg 137 km-es távon 100 km-es átlaggal.

A győztes Caracciola Bosch gyertyákat, Bosch gyújtást és Continental gumikat használt.

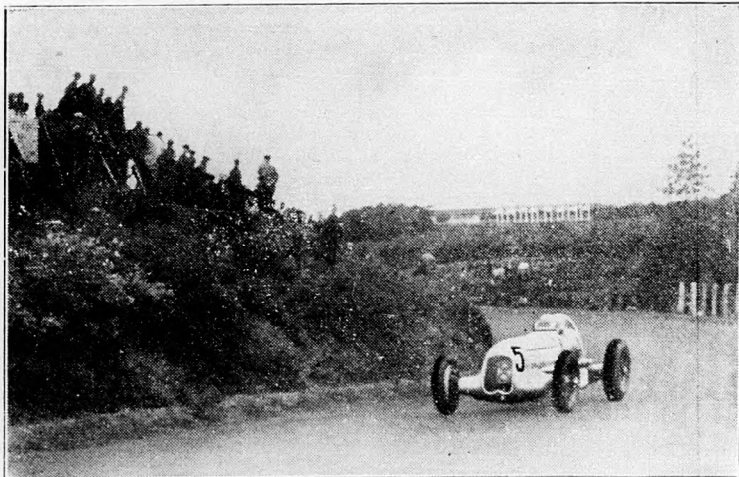
Az északfranciaországi Chimay mellett 10,8 km-es körpályán lefutott 217 km-es verseny abszolút győzelmét 123 km-es átlaggal Steinweg (1,5 Bugatti) szerezte meg Veyron (1,5 Bugatti) és Müller (1,5 Bugatti) előtt. A két literen felüli kategóriában indult Hartmann (Maserati) 117 km-es átlaggal kategóriagyőztes és abszolút negyedik lett.

A 24 órás Bol d'Or motor-kerekpáros győztese René Boura (350 Norton) 2056 km-es eredménnyel győzött, ami 85 km-es átlagnak felel meg!

Kaliforniában hír szerint szanatóriós motor-kerekpár világrekordkísérletet készítettek elő. Allitólaz egy 6 hengeres Plymouth-motort szerelt 700 kg. súlyú masinával fogják megrohmozni Henne világrekordját.



Caracciola (Mercedes-Benz) a zászlódiszben álló főnézőtér egyenesében



Caracciola (Mercedes-Benz) az egyik fordulóban.

## Az Indianapolisi G. P.

Az USA május hó 30-ai nemzeti ünnepén került lefutásra az újvilág legnagyobb autósatája a 100,000 dollárral díjazott 800 km-es indianapolisi Grand Prix. Az indianapolisi élet-halálharc, sajnos, az idén is megkövetelte a maga áldozatait. A tréningen három, a versenyen egy ember maradt a betonon... A győzelmet Kelly Petillo szerezte meg 170,940 km-es átlaggal. A verseny tempójára jellemző, hogy Cummings tavaly felállított körrekordja 168 km átlagú volt... A versenyt az idén immár egymásutánban tízedszer nyerték Bosch gyújtással. Ennyit a XXIII-ik Indianapolisi Grand Prixről.

### Révész és Huszár

VI., Jókai tér 7. Telefon : 18-9-54.

DUREX dugattyúk egvedárusítása.

Dugattyugyűrűk, nyers- és kész motor-szelepek, fogaskerekek, dugattyú-csapok, tömítések, Wippermann és Morse motor-kerekpárláncok.

## Mit kell tudni az új Puch 500L és 500V modellek gázosítójáról?

Az idei újtípusú 500 cm-es négyhengeres Puch-modelleken némileg átdolgozott gázosítót találunk, a különbség a régebbi típusokkal szemben azonban főleg a fűvőkák újszerű kiképzésében rejlik.

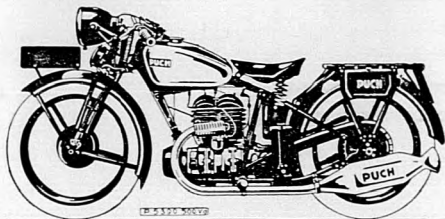
A fűvőka-test az üszóház leszerelése után könnyen hozzáférhető és egyszerű módon csavarható ki. A csőalakú test felső végén levő 0,65 mm-es furat az üresjárat fűvőka. A fő-fűvőka három, egyenként 0,6 mm-es furattal van kiképezve a fűvőkatest kónikus részén, ott, ahol a felső vékony csőveeske a vastagabb középrészbe megy át.

A három csőveeske ugyanúgy dolgozik, mint a 250-es típusok gyűrűfűvőkája és azt a célt szolgálja, hogy a karburátor által szolgáltatott benzingáz-levegő keverék a legkülönbözőbb fordulatszám-regiókban is teljesen egyenletes és megfelelő arányú legyen.

Természetesen a három kis furatból álló fűvőka eldugulás iránt érzékenyebb, mint a legtöbb gépen megszokott egyetlen vastag fűvőka-furat és sokszor a tökéletes benzinszűrő ellenére is piszok kerül be, ami főleg új gépeknél dugulásokra vezethet. Leginkább csak az egyik furat, vagy legfeljebb kettő dugul el, a motor még dolgozik, de igen sovány keveréket, kevés benzint kap. Azonnal észre vesszük a dugulást, mert a motor teljesítménye csökken, nem veszi be a fogláztt és kevés gázzal jobban megy, mint sok gázzal. Ha a Puch gazdája nem veszi észre ezeket a tüneteket, idejében nem avatkozik be és hosszabb útát tesz meg benzinszegény keverékkel, úgy a motor hamar túlmelegszik, ami kellemetlen defektusokra vezethet.

Ha tehát a fentebb említett tünetek jelentkeznek, úgy azonnal ki kell tisztítani a karburátort, illetve a főfűvőkát, helyesebben az eltömődött furatokat. Legjobb vékony dróttal átököni a furatokat, jól megfelel erre a célra a bandenek belső huzalát alkotó drótfonat egy szála. Utána benzinben jól kimossuk a fűvőkát, nehogy piszok maradjon benne, ami ha-

# PUCH



a

## legmegbízhatóbb és legelegánsabb

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

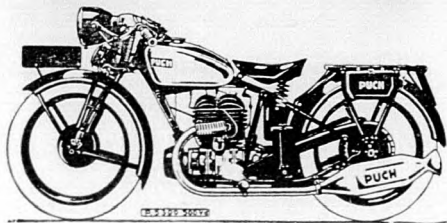
marosan újabb dugulásnak válik az okozójává. Ugyanakkor nem árt körülnézni, hogy mi is okozta a dugulást. Ha azt látjuk, hogy az üzemanyagban volt a tisztátalanság, úgy legközelebb ne vásároljunk annál a kútnál, ahol a szennyes benzint vagy motalkót mértek.

A fűvőka-furatok kitisztogatása után nem árt újraállítani a freilauf, az üresjáratfűvőkát és különösen arra ügyeljünk, hogy a fűvőka ne szolgáltatson túlerős keveréket (ha az állító-csavart befelé csavarjuk, úgy benzinben gazdagabb lesz a keverék). Ha az üresjáratfűvőka túl sok benzint ad, úgy nemcsak üzemanyagfogyasztásunk emelkedik tekintélyes mértékben, hanem gyakran gyertyazavarok is jelentkeznek. Természetesen gyenge se legyen a keverék, az viszont veszélyes túlmelegedésekre vezet.

A beállítást legjobb a következőképpen eszközölni: a dré-griffel a lehető legalacsonyabb fordulatszámot állítjuk be és az üresjárat szabályozó csavart úgy állítjuk, hogy a motor teljes utógújtás mellett állóhelyben szabályosan és igen lassú fordulatszámmal dolgozzék. Inkább szegényebb keveréket állítsunk be, mint túl zsirosat és ne felejtjük el, hogy a mostani modelleken az átáramló esatornákban finom szítát találunk, melynek az a célja, hogy benzinszegény keveréknél ne lépjen fel a kellemetlen köpködő hang, a motor tehát nem „jelzi”, ha túl szegényre állítottuk be az üresjáratfűvőkát.

A PUCH MŰVEK fióktelepe Lehel-utcai Puch motorjavító műhelye a közel napokban már teljesen átalakítva és wien mintára átszerveve fogja fogadni a Puch-motorosokat. A műhelynél kényelmes váróhelység fog a közönség rendelkezésére állani és a műhely munkarendjének átszervezése a Puch-tulajdonosok fokozottan gondos kiszolgálását fogja előmozdítani. Az őszre tervezett, vidéki műhelytulajdonosok számára tartandó speciális javítóanfolyamok résztvevőit, tehát már a megnagyobbított, átszervezett és tökéletesen felszerelt műhely fogja várni úgy, hogy az eredményes munka minden előfeltétele biztosítva lesz. Bizonyos, hogy a műhelyátszervezéssel kapcsolatos tetemes befektetés nagy mértékben hozzá fog járulni a Puch márka további népszerűsítéséhez és az átalakított műhely kellemes meglepetés lesz a Puch-tulajdonosok számára.

# PUCH



a

## legtökéletesebb

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

# Mi újság?

Wien—Budapesti 280 km., a Szentendresziget körüli és a Margitszigeti sebességi versenyeken

## BERGSMANN CSÓNAKKAL

és

## KÖNIG MOTORRAL

számos I., II. és III. díjat nyertek.

Ön is ezt vegye BERGSMANN-nál  
Izabella tér 6. sz.



## Erdős Testvérek

automobil és karosszéria üzem

### NASH—PACKARD

hivatalos service

Budapest, VI., Jókai-u. 34.

Podmaniczky-utca sarok

AUTOMENTÓ SZOLGÁLAT — SERVICE

Telefon: 25-5-80.

## Indian Motocycles

magyarországi  
vezérképvisellete

ifj. SEIFRIED HUGÓ

Budapest, VI., Forgách uca 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.

## CELLAETERN

a luxus autó szórólakkja  
tükörfényes,  
igen tartós, olcsó

gyártja

## Krayer

lakk- és festékgyár

Budapest,

V., Váci-ut 34

A KAMC június hó 29-ére országos csillagtúrát hirdet a Félégyházi napok alkalmából Kiskunfélegyházára. A csillagtúrára vonatkozó minden útmutatással és prozocióval, készséggel szolgál a KAMC kiskunfélegyházi osztálya, Hódsági László titkár, Kazinczy uca 2. szám.

— Nem akar olcsóbb jegyeket mozi-lr. Héblí úr?

— Köszönöm, Szerkesztő úr, de ilyen melegbe nem járok moziba, inkább felülök Indiánomra és kint a szabadban magam készítem a mozifelveleimet a 4 1/2 és 13 mm Capelli szuperizokrom fordítófilmre. Nálam ez a márka vált be a legjobban.

— Érdekes esetnek jöttem a nyomára. Az utóbbi hónapokban olyan részeges lelt a motorom, hogy nem győztem elég „szeszt” önteni bele. Hosszas kísérletezés után rájöttem, hogy nem a benzinesvön távozik az éltető nedű, hanem egyszerűen „megszívják” a benzintartályt a garázsban.

— Ezen könnyen segíthet, Héblí úr. *Allítsa be motorját a kertész-utcai Cyklop garázsba, ahol ilyesmi nem fordulhat elő.*

— Miért rázza folyton a kezét, Héblí úr?

— Nem jár máskülönbben a karorám...

— Ha nagyobb figyelemmel olvasná az apórhirdetéseket, akkor tudná, hogy ilyen pausszal Schwartz Testvérek céghez kell fordulni. — Uj képviseletéről nem hallott, Héblí úr?

— Dehogynem! Az Urbach-cég megszerezte az angol AJS motorkerékpárok vezérképviselését. Sőt, még tovább is terjeszkedik: az amerikai Ewinrude és Elto csónakmotorok képviselete is a Hungaryi térre vándorolt át!

— Maga mindig tud valami újat, Héblí úr!

— Ugy van, Szerkesztő úr, ime meg egy újság! Német Sándor, a közismert kitűnő sportember, aki a volán mellett is aratott már szép sikereket, eljegyezte

## APRÓHIRDETÉSEK

Patentkerékű 1200-as Harley kifogástalan állapotban. Megtekinthető: Puchmávek, Metropoli garázs, Lehel-u. 25.

Karosszériákat mindenféle kivételben, átalkalások nyitottól csukottra. Autófényezés, autóbélések, karambolos autók javítása. Használt karosszériák eladók. Boross, Tavaszmező-u. 6.

175 km AKD motorkerékpár P 500.— Zenith 500 km. oldalkocsival, 300 km. AKD olcsón. Kedvező fizetési feltételekkel. Cserefalvi, Lovag-u. 2.

Indian oldalkocsis, szülő kitűnő állapotban. Speciális Indian javítóműhely, ifj. Seifried Hugó, Forgách-u. 10—14.

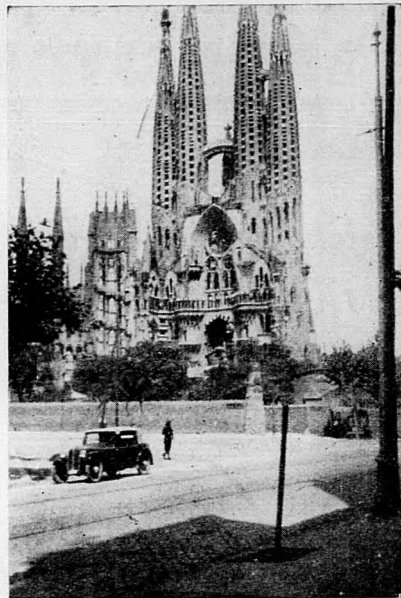
509-es generálból kijött négyszemélyes nyitott Fiat-autó eladó, 750-es oldalkocsis BMW vagy hasonló márkáért elcsereplém megegyezés szerint. Gazda tüzemester, Kaposvár.

Triumph, Rudge, Sunbeam, AJS, Villiers használt motorkerékpárok kifogástalan állapotban garanciával részletre. Motóreszre, készpénzért használt gépet vesz, előleget ad Rudge képviselet. Jókai-u. 21.

Kilométerszámlálók, sebességmérők, autó és stopperórák raktára és javítóműhelye: Schwarz Testvérek, Podmaniczky-u. 59. Telefon 29-6-24.

Ford nyitott négyajtós 29.000 km futott, 1 1/2 éve leállítva, teljesen jókarban, gumik jók, olcsón eladó dr. Faulstich Egyed orvos, Németboly.

Allva vezető járművét, ha Motorskiron közlekedik. Saját készítmény 35 km. koplunoz, 90 kg. összsúly. Ara P. 390.— Motorkerékpárok javítását, átalkalítását, kipuffogócsövek készítését szakszertien, legolesőbban vállalja: Stein motorműhely, VIII., Tavaszmező-u. 24.



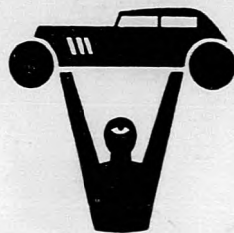
Barcelona emléké Schleifer Edgar fényképalbumából. Elöl a régi de hűséges DKW.

Haraszi Hrabanek Boriskát, a kitűnő hölgyűszót, a motorkerékpár-versenyző Hrabanek lugát. Ez csak elég sportszerű házasság lesz.

— Ujabb Opel-sikerekről is hallottam.

— A háromnapos Mittelgebirgs- (Harz) Fahrtra gondol. Szerkesztő úr, ahol az Opel volt az egyetlen márka, amelyeknek kiesés nélkül futottak célba indulói. Sőt! 11 induló közül 7 maximális pontszámot ért el!

## CYKLOP



## GARAGE és SERVICE

VII., Kertész u. 24. Tel.: 37-2-93, 37-2-95

Egy érkező

## SUNBEAM

(500-as O. H. V.)

még eladatlan...

K pviselet: KOPPÁNYI, Dessewffy uca 47.

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

# LÉGI UTAZÁS

gyors, biztonságos, olcsó

Budapest—Paris 8 óra

Budapest—Bucarest 5 óra

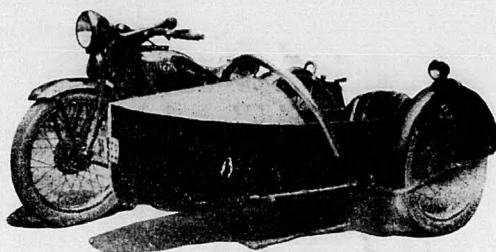
**Használja a légi postát!**



## AIR FRANCE

Budapest, IV., Vörösmarty-tér 2.

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



Mindegy,

hogy a motor milyen fajta

Fő, hogy

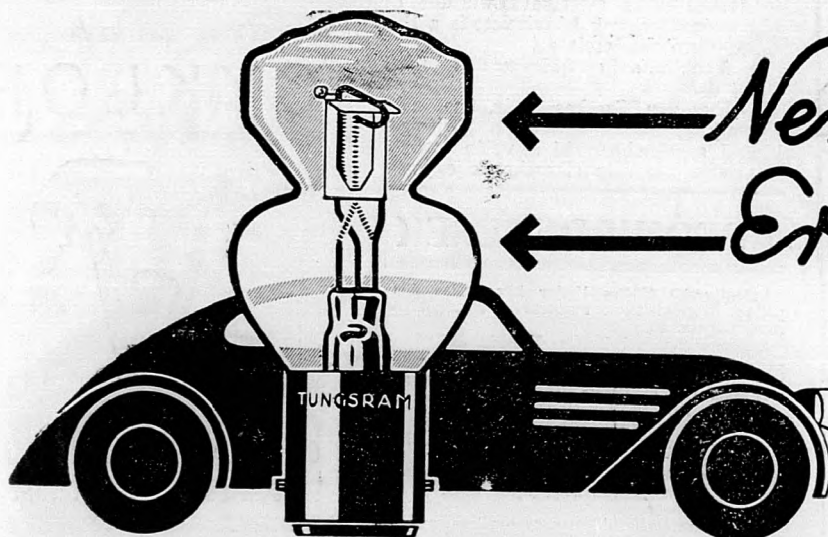
**Rizsányi oldalkocsi**

legyen rajta

**Könnyű! Olcsó! Szép!**

**Rizsányi Péter Nagyfuváros u. 15**

Telefon: 35-5-43



*Nem vakít*  
*Erős fény*

# TUNGSRAM

## „SÁRGA DUOLUX” LÁMPA KÖZEL- ÉS TÁVVILÁGÍTÁSRA