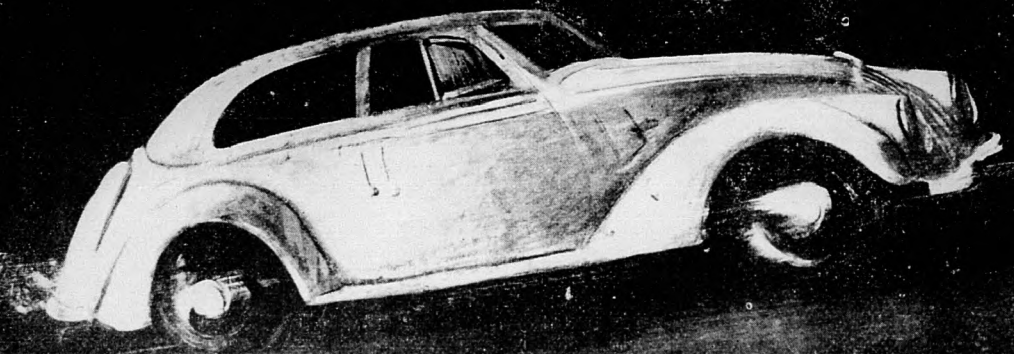




# FIAT 1500

simi



## Előgyűjtás

A világ összes, elismert autóbilklubjaira, mint az egyes nemzetelek sporthatóságaira nézve kötelező erővel bír az AIACR nemzetközi sportszabályzata. Ez a szabályzat többek között kimondja, hogy a versenyekkel és versenyeredményekkel kapcsolatos mindennemű visszaélés vagy hamis reklámozás tilos és büntetendő cselekmény, melyet meggátolni illetve megelőzni az érdekelt ország sportfőhatóságának, tehát elismert autóbilklubjának nemcsak joga, hanem kötelessége.

Magyarország elismert autóbilklubja a Királyi Magyar Autóbil Club, amiből jogosan lehet levonni azt a következtetést, hogy az AIACR szabályai, előírásai és döntvényei a KMAC-ra, mint a magyar autósport főhatóságra is kötelezőek.

A következtetés azonban, úgy látszik, mégsem helyes. Meri a KMAC az AIACR előírásait a versenyeredmények hamis reklámozása terén nem tartja be, amivel teljesen aláássa a versenyek és versenyeredmények komolyosságába relett hitet.

A versenyeknek kétös a céljuk: elődönteni, hogy ki a jobb vezető és melyik a jobb gép. Az AIACR szabályja pedig azért tilalmazza és bünteli a hamis eredmények hirdetését, nehogy a géppel kapcsolatban üzletileg érdekelt elemek maguknak jogtalan előnyt szerezzenek, ugyanakkor azonban másoknak hárt okozzanak.

Tudomásunk szerint a KMAC a múltban és a jelenben minden olyan hamis reklámozási ügyben eljár, melyről beadvány formájában értesítették. Szerény véleményünk szerint, ez azonban nem elegendő, mert a nemzetközi szokásoknak, a sportbeli tisztességnek, a fair play elvének megfelelőleg a versenyeredményekkel való visszaélés nem magánindulmányos deliktum, hanem hivatalból üldözendő cselekmény. Melyet esik-újában elfojtani minden mellékörülményre, vagy kényelmességi együttúttóra való tekintet nélkül, nemcsak joga, hanem egyenes kötelessége a KMAC-nak, a magyar autósport és régeredményben a saját erkölcsi helyzetének megóvása céljából.

A legújabb eset, — amelyről oly sokat beszélnek autós-körökben — a nemrég lejárt cselekedt Alpenpokalfahrttal kapcsolatos. Melyen többek között Delmár Walter is elindult és kilenc befutó közül utolsónak futott be. Előre kell bocsátanunk a következőket: Delmár Walter olyan értéke a magyar autóbilklubnak és autósportnak, melynek jelentőségére és súlyára felesleges szót vesztegetnünk. Mint versenyző és mint sportvezér, régen hevíta nevét a legelsőik közé a magyar autósport aranykönyvébe, jelentőségét és személyének értékét tehát semmiképpen sem befolyásolhatja — versenyeredmény. Viszont annál inkább tarthat igényt arra, hogy neve ne keressék bele hamis reklámozási botrányokba.

Delmár Walter Adler Trumpfján kilenc befutó közül utolsó lett kategóriájában az osztrák Alpenpokalfahrtban. Ami azonban semmiképpen sem befolyásolta az érdekelt kommerciális tényezőket, hogy valóban merésznek nevezhető lendülettel ne léptessék elő az Alpenpokalfahrt nyertesének és ezt az egyik politikai napilap hasábjain írásban és képen ne hirdessék.

A vakmerő — de sajnos, nem is olyan ritka — manővert az egész érdekelt szakma megülközéssel fogadta. De lépést senki sem tett — Delmár Walter személyére való tekintettel. Eigondelésuk pedig merőben helytelen volt. Hiszen éppen ezzel tettek volna szolgálatot Delmár Walternek, ha a szükséges lépések eszközésével meggátolták volna azt, hogy a „sikeren” verszemet kapva, a jövőben mások is belekeverjék Delmár legendás nevét hamis reklámozási akcióikba. Azzal lettek volna jó szolgálatot Delmárnak, ha felhívták volna a KMAC figyelmét a méltatlan ügyre. Es megakadályozták volna, hogy a röviden és simán-halkán elintézhető ügy botrányná dagadjon.

A KMAC — lojálisan elismerjük —, úgy látszik, nem szerzett még tudomást az ügyről. Nyilván nem érdeklik tulságosan a sportbeli kérdések még akkor sem, ha véletlenül a lelküknek ügyéről van szó. Más kérdés természetesen, hogy ez a roppant csigaházba bűvés, ez a Diogenesz-hordóba való hétértőnyedés helyes vagy helytelen.

Reméljük, hogy soraink nyomán megindul a vizsgálát. A magyar autóbilklub sport, autóbilkereskedelem és — last but not least — Delmár Walter presztízisének érdekében. Lehet azonban az is, hogy a KMAC földi zajlások részére elérhetetlen elefantcsonttoronyával együtt egyszerűen a mainál is magasabb felleg tarajára hurrólkodik.

Sajnos, — az utóbbit tartjuk valószínűbbnek. Pedig: nem is vagyunk túlzottan pesszimisták.

A csendrendelet megjelenése óta általános bizonytalanságban van a budapesti autós és motoros közönség. Idegekre menő bizonytalanságban, melyet elosztatni sürgős kötelessége a hatóságoknak.

A budapesti gépjárművezetők nagyrésze megérte a belügyminiszter célkitűzéseit, lelkesen igyekeznek minél kevesebb zajjal járnai a pesti utcákat és napal is, amikor pedig a dudaszó nem tilos — csak a legkritikább esetben használják a kürtjelzést.

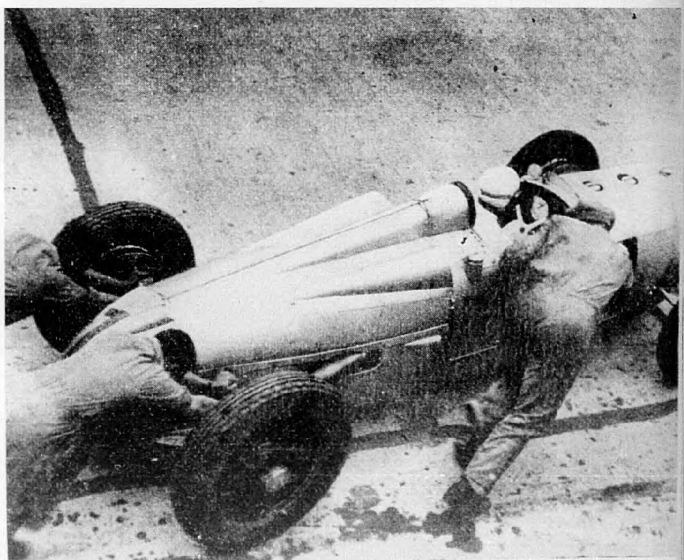
Ezzel szemben még ma is érvényben van a rendelet, melynek értelmében előzésnél, indulásnál, keresztezésnél stb. kötelező a dudu és a bíróságok baleset esetén még mindig per-döntőnek fogadják el: történt kürtjelzés, avagy sem, figyelmiztette a baleset szereződő alanyát, avagy sem.

Sürgősen rendet kell teremteni ebben a nagyjelentőségű kérdésben. Mert a mai helyzet tarthatatlan és felszeg: ugyanarról a hivatalos helyről kifégásolják a kürtjelzést, de egyben még is követelik.

A másik anomália: a reflektor. Este tíztől kürtölni tilos. A vezető úgy segít magán, hogy az útkeresztezésbe belevilágít a reflektorral, illetve ködlámpával. Ami tételes és érvényben lévő rendelet értelmében büntetendő cselekmény. Melyért, ha rendőri feljelentés történik: büntetés jár.

Tisztelettel kérjük a belügyminiszter urat, ossziassa el a ködöt, szüntesse meg ezt a kétös rendelet-csapdát, nem kérrünk mást: mondják meg végre, mit is szabad tulajdonkép-pen?

Starthoz! Stuckot! (Auto Union) megtölik a motörjei



# MILYEN A SZÉP MOTORKERÉKPÁR?

A legujabb irányzat a szép vonal helyett a tömegek összhangját keresi. - Milyen lesz a jövő szép motorkerékpárja?

Ugyan mi az, ami latba esik olyankor, amikor azt mondjuk, hogy ez a motorkerékpár szép, amaz pedig kevésbé? Ugyan mi az a titokzatos szempont, amely két élesen elhatárolható kategóriába osztja a gépeket a külső szempontjából? Nem könnyű erre a kérdésre felelni.

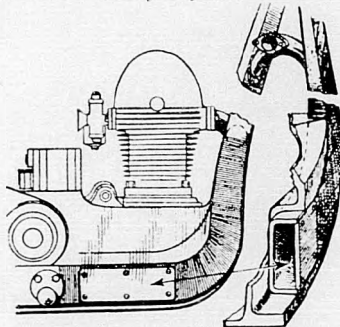
A motorkerékpár fejlődése bizonyos átlagtípust hozott létre, bizonyos átlagos szép és csinos gepet. Vannak gépek azonban, amelyek nem haladtak a korral és a célszerűség követelményeinek alárendelték a külső esztétikát és még mindig jobban hasonlítanak a háború utáni évek hörgős Wandererjeire, vagy szíjjas Triumphjaira, mint az 1935-ös modelleket jellemző kompakt építésű, blokkba szerelt gepre. Es utóvégre azt se feleljük el, hogy az ízlés is változik s haddanában a laposíjjas Stiriát is szép gépként mondták.

Nem könnyű a konstruktőr dolga, amikor össze akarja házasítani a szépet a jóval és a legnehezebb probléma úgy felépíteni a gépet, hogy oldal, elől és ferde nézetben is harmonikus benyomást keltsen.

Nemrég még döntő tényezője volt a motorkerékpár szépségének az elegáns vonalvezetés. Elkerülni a megtört vonalakat, elkerülni a vízszintessel szöveget bezáró vázrészeket, simán és zökkenés nélkül folyamatos vonalvezetést adni — ez volt az arany szabály. Abban az időben azonban kizárólag a technikusok folyták bele a tervezésbe, ma — érdekes titkot árulunk el vele — a vezető gyárak, főleg a németek munkába állították a művészeket is és a tervező mérnököknek hozzá kell igazodni a rajzoló művészeknek ahhoz az idealizált tervezéshez, amely a magas gyárigazgatóság még magasabb tetszését megnyerte.

Hogy a külső esztétika keresése mennyire átalakította a motort, azt az az ábrarozat mutatja a legtalálóbban, amely egymás mellé állítja a motor fejlődésének különböző állomásait 1922-től egészen napjainkig, sőt a jövő motorját is bemutatja. Amíg az 1922-es motor — felülvezérelt motort vettünk alapul — alakja szögletes, hengere valóban hengeres idomú, szabadon elhelyezett nyomórúdjai és hímái erősen diszharmonikusak voltak, addig a következő állomásnál már egymással párhuzamosan, jobban futnak a nyomórudak és a henger a szemnek sokkal kellemesebb körtealakot kapta. A következő típusnál már sokkal harmonikusabb az együttes, a nyomórudak egyetlen csőben vannak tokozva, tokozottak a hímák, de még mindig zavaróan hat a mágnésláncbura. Az 1935-ös királytengelyes motor — az ábra mintegy idealizáltan összevonva jellemzi a típust — már majdnem, de nem egészen sima és szimmetrikusan nyugodt elrendezésű. Az utolsó kép, amely a közeljövő motorját ábrázolja, tagadhatatlanul harmonikusabb, amit a tokozott hengerfej, a szimmetrikusan elhelyezett és kis királytengellyel meghajtott mágnes és dinamó, valamint a csillogás bódázatú forgattyúház biztosít.

Amíg az angoloknál a célszerűség a főszempont, addig a németek már sokkal többet adnak a külsőre. A legdrágább angol gépek, a Sunbeam és a Brough Superior a nyeregtartány, a sok króm és tökéletes zománcra a sima vonalvezetésen kívül, művészi szempontból nem sokat fejlődtek, ezzel ellentétben állítsunk csak egymás mellé például egy mai Zündapport vagy DKW-t. Ugyan mi ennek a titka? Amíg az angolok még ma is kitartanak a vonalvezetés egyedül üdvözítő dogmája mellett, addig a németek a tömegek összhangját igyekeznek érvényre juttatni.



Felelő érdekes az „ideálgép 1936”-nak a prael vázon belül rejtetten vezetett kipufogócsöve, melyen a belső tisztogatás céljaira ablak is van.

Az angol gépek legnagyobb része, mondhatni dícserekszik a — csontvázával. Mert ugyan mi másnak nevezhetjük a vázat, amelynek célja keretbe tömöríteni az egész gépet. Szép, az alapzománctól elütő színű esikokat festenek a vázra, hogy ezzel is kidomborítsák a váznak esontvázjellegét, ahelyett, hogy a vázat is harmonikus egységbe olvasztanák és rejteneék, ahol lehet.

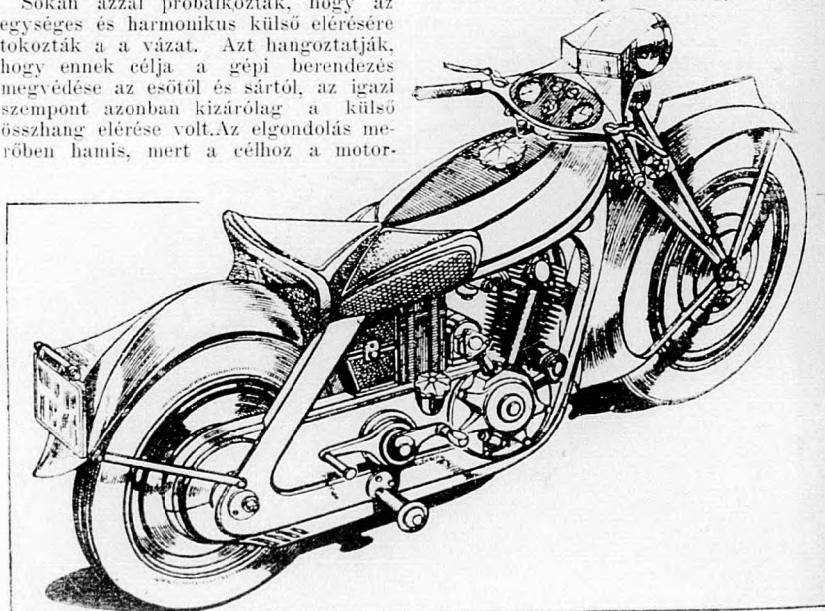
Sokan azzal próbálkoztak, hogy az egységes és harmonikus külső elérésére tokozták a vázat. Azt hangoztatják, hogy ennek célja a gépi berendezés megvédése az esőtől és sártól, az igazi szempont azonban kizárólag a külső összhang elérése volt. Az elgondolás merőben hamis, mert a célhoz a motor-

kerékpár tömegeinek, a motornak, a blokkba épített sebességváltónak, az akkumulátornak, a szárszámításkának, a tartánynak, a nyeregnek stb. egymásba folyó, kompakt egységbe való sűrítése vezet.

A német motorkerékpárgyárak egyik legelőkelőbbike nemrég pályázatot írt ki, amelyben a legelsőbrangú művészek vettek részt. A feladat nem volt könnyű. A pályázóknak figyelembe kellett venniük a műszaki lehetőségeket, az egyes alkatrészek szigorúan körülhatárolt méreteit, számolniuk kellett a célszerűségi, aerodinamikai szempontokkal, ugyanakkor azonban olyan motorkerékpárt megálmodni részletesen és pontosan, műszakilag is helyesen megoldott rajzban, amely esztétikai szempontból is megérdemli a szép jelzőt. Rengeteg pályázat futott be, az egyik csodabogár a másik után. Amin nem is lehet csodálkozni, mert hiszen a művész és a motorteknikus érdeklődési köre meglehetősen távol van egymástól.

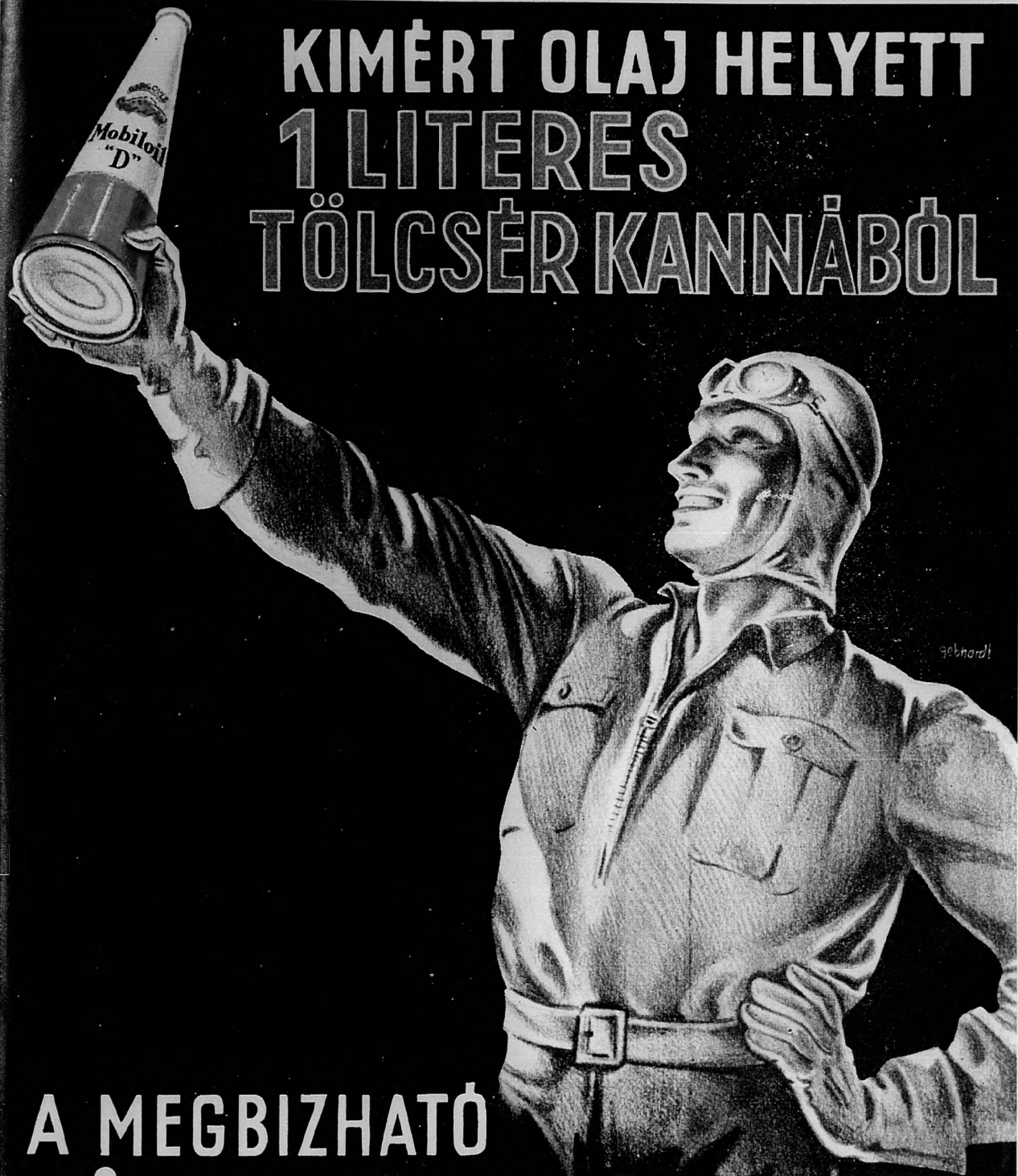
A pályázat nyertese azonban fején találta a szöveget. H a mai szemmel nézve, egy kicsit sececsészios és szokatlan a gépe — amelyet rajzban is bemutatunk — egy pillanatig sem állíthatjuk azt, hogy nem szép, mint a mai motorkerékpár általános típusa, viszont szembezőkő hibái is vannak.

Elemezzük csak a gépet. Haladjunk előlről hátra. Elöl tokozott kerék, melyben a küllők rejtve vannak, sárhányója áramvonalidomú és harmonikusán folyik egybe a kerékagyhöz, illetve a tengelyhez vezető merevítővel. Nagy hiba mindenesetre a sárhányó és kerék kompakt egységéhez nem idomuló villa, amely nemcsak bántja a szemet, hanem — bár méretei teljeseen megfelelnek a normálistnak — a kompakt és nagy tömege-



Valahogy így fog festeni az elkövetkező évek motorkerékpárja — amint azt a pályadíjnyertes német művész-motoros vetette papírra.

KIMÉRT OLAJ HELYETT  
1 LITERES  
TÖLCSÉR KANNÁBÓL

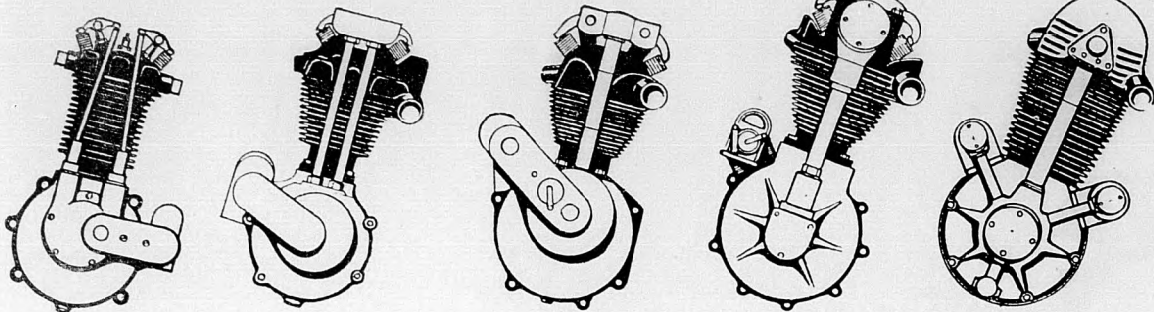


A MEGBIZHATÓ

**új Mobiloil**

MEGBIZHATÓ GYÁRI PLOMBÁVAL

VACUUM OIL COMPANY R.T. BUDAPEST



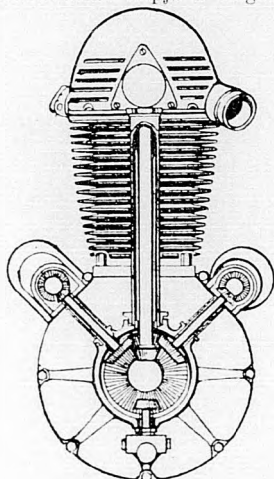
Milyen állomások jellemezték az egyhengeres ohv motor külsejének csinosodását 1922-től mostanáig. A legutolsó kép a közeljövő idealizált egyhengeres-királytengelyesét mutatja be.

ket sejtető kerék és sárhányó mellett gyengének látszik. Főként érdekes a kormány megoldása, amely azonban nem eredeti, hiszen az angol Ascot Pullin gép nyomain halad. A kormány felületi kiképzést kapott, egybe folyik a műszereket magába fogadó szerelékfalal, amely viszont töretlenül folytatódik a kettős tükörrel ellátott fényszórában. A kormányon lévő szabályozószervek szimmetrikusak.

A tartány orra a szerelékfal alatt nyer elhelyezést, amivel egy csapásra megoldotta a tervező a kompakt harmoniát. A préselt acélváz szinte egybefolyjni látszik a tartánnyal, ha ugyan egyáltalában szemet szúr a váz, amely bár tokozatlan, mégis szinte összeolvad a motor és a tokban elhelyezett sebességváltó, a fölötté elhelyezett akkumulátor és szerszámtartó, valamint a teljesen tokozott lánc burájának tömegével.

A nyereg megoldása is érdekes és megnyugtatóan egységes. Orra egybefolyik a tartánnyal, hátul gumiszivacsosál van kitöltve és a nyeregrugók nem is látszanak. A nyereg szinte egységet képez a gumiból készült térdpárnákkal, amelyek vonalai töretlen egységben olvadnak össze a tartány vonalaival. Kipuffogó csövet nem látunk a gépen, a két eső a váz belső profilján belül van rejtve, a lábtartók alatt azonban már

elhagyja a vázat, hogy a vázzal egybeolvasztott hangtompítóba torkoljék. A mágnes és a dinamo kis királytengelyekkel szimmetrikusan kapja a meghajtását,



Egyetlen tányérkerékről királytengelyekkel meghajtott dinamo, vezermű, mágnes és olajszivattyú — Kolumbusz tojása

a karburátor a tartány alatt rejtve van (ugyan hogyan eserélnék az ilyen gépen fűvökát?).

A hátsó kerék szintén tokozott, lánc-

keréknek, féknek stb. nyoma sincsen. A hátsó sármentő áramvonalidomú, sőt a számtábla is tömegszerű kiképzést nyert. Főként harmonikus a lábkapcsoló megoldása és érdekes a lábtartók állíthatóságának megoldása is a három menetes nyílással, amelyek segítségével a lábtartó helyzetét előre, hátra és fölfelé lehet tetszés szerint változtatni a vezető nagyságának és testtartásának megfelelőleg.

Az előre dőlt és az első váztaggal párhuzamosan fekvő motor szinte egybeolvad az egész géppel, amelynek legnagyobb erénye a szinte tökéletes egységesség. Természetesen sokkal művészből módon oldhatta volna meg a rajzoló a kérdést, ha a gyár nem ragaszkodott volna az egyhengeres megoldáshoz, négyhengeres, vagy akár kéthengeres vízhűtéses blokkmotort szinte egybe lehetett volna olvasztani a géppel.

Annyi bizonyos, hogy a pályadíjnyertes német művész megoldása nem lesz hatás nélkül az egyik-másik német márka 1936. évi típusaira — amit örömmel kell fogadni. A mult sötétben való tapogatózása helyett megszületett az az irányzat, amely hovatovább olyan alakot, idomot fog kölcsönözni a motor-kerékpárnak, hogy az esztétikai szempontból felveheti majd a versenyt a legkompaktabb, legerodir amikusabb, legelegánsabb épített autósodával is.



A 8-hengeres

# HORCH

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

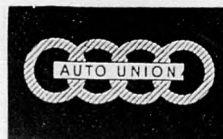


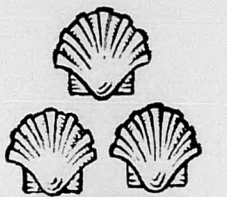
## A 6-hengeres lengőtengelyes WANDERER

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





Triple



Golden

**SHELL**

Az ideális  
nyári  
kenőolajok



**MORRIS**

Európa legnagyobb autógyára.  
Évi termelése 100.000 kocsi!

**A legújabb típusok megérkeztek!**

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

**40 pengő évi utadó! Luxusadó nincs!**

Fogyasztás 8 liter.

Kérje képes prospektusunkat  
és részletfizetési feltételeinket

MORRIS — MG — WOLSELEY KÉPVISELET

**A cserélhető kerekű**

**ARIEL**

motorkerékpárok, melyeknek kivitelezése és minősége a motoros társadalom előtt általánosan ismert, most augusztus 15-től

**lényegesen leszállított áron**

kerülnek forgalomba. — Ne mulassza el ezt a kiváló alkalmat, mert a legjobbat és legszebbet kaphatja hihetetlenül olcsó áron. Soha vissza nem térő alkalom. — Minden alkatrész raktáron. — Hosszu részletfizetés. — Gépcseré. — Használt gépekben nagy választék. Kérjen ismertetést és árjegyzéket a vezérképviselőtől:

**DEMÉNYI ÉS FIA**

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

**FILLÉREKÉRT**

a távirat gyorsaságával  
szállítja leveleit a

**LÉGI POSTA**



Felvilágosítás:

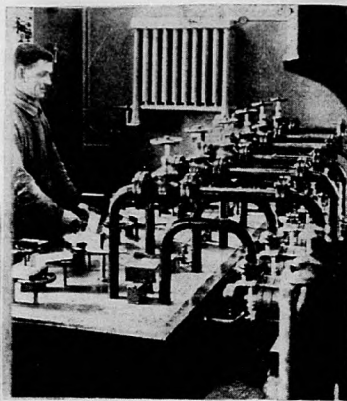
**AIR FRANCE**

LÉGIFORGALMI R.-T.

Budapest, IV., Vörösmarty-tér 2.

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

# UTIMOZAIK



**Tempelhofi képek.**

Munkában a légikikötő rádiósai. — A „Luft-polizei” torony Tempelhofban, a torony tetején szélesbeszégmérő. — A légikikötő madártávlatból. — Üzemanyag centrálé Tempelhofban; itt töltik a repülőter tankkosztjait.

Hogy milyen alapon állítottam össze idei nyári utitervemet? Természetesen az anyagiak fokozott figyelembevételével. Követtem az egyik angol szaklap tanácsait, mely szerint jelenleg Németország egyiké a legtöbb látványosságot nyújtó, legelősebb utazási terümeneknek. Ráadásul az utazási csekknek a márkát mélyen valódi értéke alatt becsájtja rendelkezésünkre a Nemzeti Bank... Az időm szükre volt szabva, a két lapmegjelenés közötti időt jól ki akartam használni: ilyen esetekre mefizethetetlen a repülőgép!

Elő hát a légi menetrenddel és — máris kész a program. Reggel 7-kor indul az első gép, a MALERT járata Bécsbe. Kitérő, hiszen nyolc után már Bécsben van az ember! Itt meg van is valami elintézni valóm, fél egy óraker pedig már az AIR FRANCE Post felől jövő járatával indulhatok tovább Prágába.

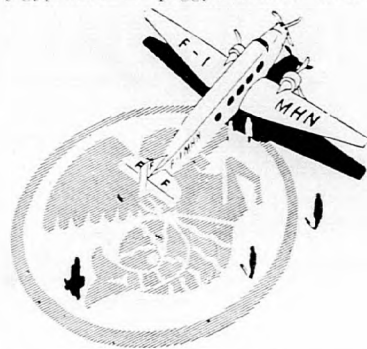
Minden programszerűen folyt le. Reggel kissé nehezen ment a felkelés, helyette Fejes és Beniczky pilóták felette kellemessé varázsolták a kétmotoros, tágas MALERT-Fokkeren a bécsi utat. Tízórai a Stefansdom mögötti Deutsches Hausban (itt van a legjobb bécsi sör!) aztán még egyszer Aspernben, a repülőtéren, (mert itt és étvágy az van ilyenkor!) Azután megjön Pestről az AIR FRANCE hárommotoros Fokkere és indulunk Prága felé... Az úton programellenesség: vihar! Megcibál, meglóbál küssé, végül is 3500 méter magasan szárnyalva, magunk alatt hagyjuk. Menetrendszerű érkezés Prágába. Szép, régi, de piszkos város. És szörvén idegen. Egyedül a „pilsniver” barátokunk meg hamarosan. Utirány: Berlin. Az e'banári úgynevezett szász-sváje romantikus szépségeit egyetlen túrúnak sem szabadna kihagynia. Drezda, a múzeumok, a rend és tisztaság városa. Berlin urvanaz, de 4.5 millió, világvárosi kiadásban...

## Tempelhofban

Tempelhof Berlin repülőtere, Európa legnagyobb légikikötője, valóságos légiforgalmi géopont. A hatalmas, modern állomásépület előcsarnokában élvezett a repülőter kedélyessége, ide már nem a légiforgalmi vállalatok autóbuzsai szállítják ki az utasokat, hanem a taxi, az U-Bahn, a villamos... Mint mondják, a vasutállomásra sem fordulnak ki a vasut az utasait... És valóban, az előcsarnokban valóságos nályaudvari levegő üf meg az embert. Csak a korom hiányzik,

De ott vannak két oldalt az indulási és érkezési táblák, melyekből kitérjük, hogy a repülőter napi 70 menetrendszerű fel- és leszállást bonyolít le a körrepülések és kimondott postagépek nélkül. Ez utóbbiak főleg éjszaka repülnek és gondoskodnak arról, hogy a berlini sürgős üzleti posta reggel rendeltetési helyén már kikébesíthető is legyen. Még vasárnapra is jut 20 menetrendszerű gép Tempelhofban, pedig vasárnap a légiforgalom szünnap. Szerdán éjjel különös eseménye Tempelhofnak a délamerikai postajárat indulása...

Herr Mathias, a Deutsche Luft Hansa kitérő sajtófőnöke kalauzol. Megtudjuk tőle, hogy a hatalmasan megnövekedett forgalom számára máris kicsinek bizonyul az állomásépület, holott nemrégiben már ki is bővítették. Az előcsarnokból a jegypénztár és poggyászfeladás mellett



négy fedett perron vezet ki az induló és érkező gépekhez. Herr Mathias a Luft Hansa hangzáraihoz kalauzol bennünket, melyek előtt impozáns glédába állítva mintegy 30 darab 17 személyes, 3 motoros, ezüstös Ju 52-es Junkers gép pihen. Ezzel a pompás géptípussal repüli a Luft Hansa valamennyi vonalát, kivéve az úgynevezett Blitzstrecke-eket, ahol a behuzható, futóműves négyüléses He 70 típusú Heinkel és a legújabb Junkers-ivadék, a Ju 160 típusmegjelölésű 6 személyes expresszgépek közlekednek.

— Az elmúlt év legjelentősebb eseménye — mondja Herr Mathias — vállalatunknál a 3 motoros Ju 52-es gépek standardizálása volt. Ezzel újszólóan egységes típusú motor és repülőgép parkkát rendelkezünk, aminek előnye máris mutathoznak. Hogy pedig a Deutsche Luft Hansa életébe bepillantást nyerjenek, közzök az 1934-es évről néhány érdekes statisztikai adatot. Az európai menet-

rendszerü forgalomban gépeink 12.066.136 km-t repültek és 130.758 fizető utast, 1270 tonna fizetett csomagot és 794 tonna postát szállítottak. Az utasforgalom növekedése az előző évrhez viszonyítva 30 százalékot tett ki! Tessék ehhez még a körrepülések 250.000 km-ét 74.000 utassal, az Európa és Bremen hajók 36 északamerikai katarantunk repülését, a délamerikai postajáratunk 400.000 kilométerét, továbbá leányvállalataink, a délamerikai Condor 1.5 millió kilométerét és a kínai Eurasia 500.000 kilométerét hozzákalkulálni!

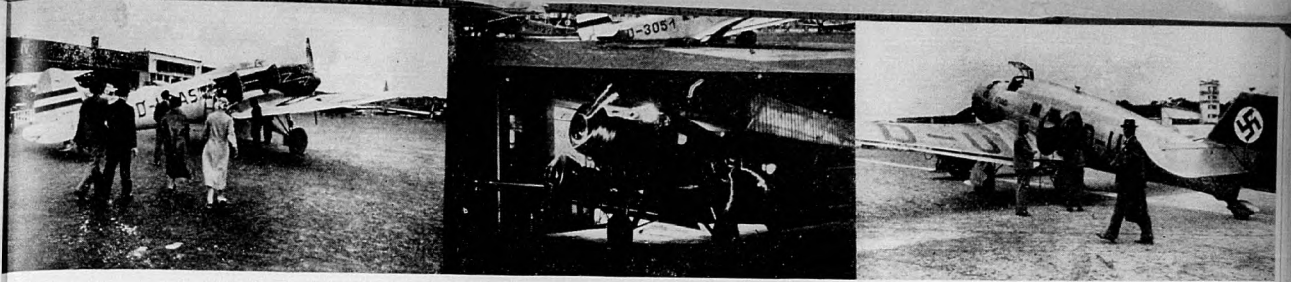
A politikai életben nevezetes gépek iránt érdeklődünk. Hitler gépe sajnos úton van. Göring paprikavörös hárommotoros Junkere azonban ott áll a hangár sarkában. Két feketeruhás, fegyveres SS-legény őrzi a masinát.

Felsétalunk a tetőtéraszra és esakhamar isszuk a tipikus berlini kávét, mely — megóvja szívét. Népes, mozgalmos élet folyik a terrazon, mely a berliniek egyik kedvelt uszonnázó helye. Szívesen fizetik meg a 20 pfennigges „perronjegyét”, megéri, hiszen látványosság akad itt bőven. Sorra indulnak, érkeznek a gépek, a Luft Hansa Junkerei, az Air France Wibeaultjai, a dánok Fokkere, a holland KLM ezüstös Douglasa és végül az utasforgalom zárógépe, a Londonból érkező 4 motoros Junkers G 38. Ugyancsak talpon kell itt lennie a lézirendőrségnek, mely a közlekedési toronyból dirigálja a repülőter forgalmát. De meg minden simán, mint a karika-csapás!

Esteledik.

Kigyulladnak Tempelhof lámpái: piros neoncsövek gyulnak, a tőr szelén is piros fény szegélyezi a repülőter épületeit. Besötétedik és méltóságteljesen előgurul egy „Ju 52”. Kezdődik az esti körrepülés Berlin fölött. Hat márkárkét vesztek a körrepülés jegyeit, utas akad bőven és sokszor háromszor is felszáll egy este a 17 személyes masina. Feledhetetlen élmény egy ilyen esti körrepülés a fényárban úszó Berlin felett. Mikor a széllel szembe eső felszállási irányt jelző reflektor elé áll a gép, mikor kiseretietesen felzúgnak a motorok, két lángot okádnak a kipuffogócsövek és a gép tovaragaskodik a földtől...

Már milyen alattunk a pirosszegélyű repülőter, a gyárkéményeket jelző vörös neon-gyűrűk, már alattunk vannak az esilógó Berlini utcák... A mi pesti Dunapartunk tündéri, ez a látvány, itt alattunk imponálóan nagyszerű... Kár, hogy rövid ideig tart... Amott Tempel-



A DLH négy személyes Heinkel expressgépe. — Fent: Ju 52-es Junkers masinák a DLH standard gépei. Alatta: Indul az esti körrepülés! — Az új Ju 100-as 6 személyes Junkers expressgép mely az u. n. Blüztreckeken repül.

hof neon-szegélye, a reflektor már jelzi a leszállási irányt... Vége, Isteni volt!

### Mi van a Volksautóval?

A Hardenberg-strasse egyik előkelő palotájába székelt a német autóipar irányító szerve, a Reichsverband der Deutschen Automobil Industrie, röviden RDA. Wesemann dr., a sajtóosztály vezetője lekötözött szívéllyel fogad. Informálódik a magyar piac helyzetéről, majd nekiszegézzük a kérdést, amire odahaza olyan türelmetlenül várják a választ: mi van a Volksautóval?

— A Volkswagen jön, — válaszolja Wesemann dr. — sőt, talán már itt is van! A kísérleti modellek már az országutakon robotolnak, ezektől a próbakétfűg, vajjon a két vagy négytűmű típusok mellett döntünk-e? Hogy teljesen ösztinte legyek, azt is elárulom, hogy a próbakocsik között hátul beépített csillogmotoros konstrukció is szalad... Mint láthatják, mindent kipróbálunk, hangsúlyozom azonban, hogy döntés még semmilyen irányban sem történt. Vitás még a hengerűrtartalom is, így még nem tudjuk, hogy 1.1—1.5 liter között milyen űrtartalmú motorral fogunk piszra kerülni a négytűs kisgépek.

— A kocsik ára? Erre nehéz válaszolni. Eredetileg 1200 márkára kontempláltuk az eladási árat, számolnunk kell azonban a nyersanyag, főleg az alumíniumárak nagyarányú emelkedésével úgy, hogy a kocsik felső árhatárát 1500 márkában jelölöm meg. Ennél az árnál azonban bizonyosan olcsóbbak leszünk...

— Persze, Szerkesztő úr még arra is választ szeretne aadni a postai kereskedőknek, hogy mikorra kerülhet exportra a Volksautó? A kocsik legjobb esetben tavaszra kerülhetnek piacra, egyelőre azonban a belföldi keresletet kell kielégítenünk. Exportra csak azután kerülhet a sor. A belföldi piac kielégítése pedig már ma is elég gondot ad gyárainknak, melyek erősen túl vannak terhelve munkával. Gondolja csak el, hogy amíg Amerika gyárai 1932. évi produktumukat 102%-kal, az olaszok 56%-kal, az angolok pedig 47%-kal növelték, addig a német autógyárak 24%-kal emelték 1932. évi termelésüket!

Bücszúságnál esetleg újonnan alakuló német autógyárak iránt érdeklődünk: Wesemann dr. tagadólag rázza a fejét. Kélpve a kapun, valóságos autóáradat fogad. Elgondolkozunk: vajjon csakugyan auto-Amerika lesz-e Németország-ból? Talán! A németek erősen fogadkoznak rá. Sőt Stuttgartban már az egy és többalakos családiházak építési engedélyének kondíció sine qua non-ja, a megfelelő — garázs! Még abban az esetben is, ha egyelőre a lakók nem is akarnak autót tartani...

### „Strasse und Schiene vereint!“

Amióta 1933 szeptember 23-án Hitler a Majna-menti Frankfurtban az első kápvágással megindította az u. n. Reichsautobahn-hálózat építkezését, egyre fokozottabb figyelemmel kíséri a világ ennek

a milliárdokra rüög grandiózus munkának a haladását, mely közlekedéstörténelmi vonatkozásban méltán vetekszik a múlt század második felében lefolyt vasútépítések jelentőségével. Ennek, az évi 400 millió márká költségvetéssel folyó útépítkezésnek elvégzésére a német államvasutak közreműködésével alakult társulat, a „Reichsautobahn“ kapott koncessziót és erre utal az építkezésekkel kapcsolatban sokszor hallható jelmondat is — „Strasse und Schiene vereint“ —, mely szerint már eleve ki van küszöbölve a közút és vasút, az út és vágány konkurenciájából ered-minden háborúság. Az egyelőre épülő és az egész Németországot behálózó 7000 kilométeres Reichsautobahn-Netzen, az államvasút



Elkészültek a Reichsautobahn-Netz első szakaszai.

speciálisan épített nagyteljesítményű Autobahn-omnibuszaival menetrendszerű közlekedést fog fenntartani és bizonyára sor kerül majd az úthálózat kiépült szakaszain egyelőre ingyen közlekedő magánjárművektől beszedendő minimális úthasználati díj bevezetésére is.

A nagyarányú útépítkezéssel kapcsolatban látogatást tettünk az épülő Berlin—Stettin közötti út egyik munkahelyén, ahol impozáns képet nyertünk ezen korszakalkotó munkálatokról.

— Ez én végén — magyarázza kalauzunk — 400 km teljesen elkészült az alaphálózatból. Momenán 1500 km-es szakaszon folyik az építkezés, 1500 km-en az előkészítő munkálatokat végezzük, míg további 2000 km-es útvonal írodai tervei vannak munkában. Jelenleg 100.000 ember dolgozik az útépítkezéseken, 150.000 pedig a köfőjőkben és hídépítkezéseknél.

A Reichsautobahn 7000 km-es alaphálózatának útjai 24 méter szélességben épülnek. Az úttest közepén 5 méter szé-

les pázsit-ereszje sáv húzódik végig, menetirány szerint két részre osztva az úttestet. A menetirányonként rendelkezésre álló 7.5 méter széles útsávot középnyolansztja ketté az előzések szabályozására. Az utak két oldalát 2—2 méteres padka szegélyezi, melyen az esetleg repertatúrara szolgáló kocsikon elvégezhető a javítási munkálatok anélkül, hogy a forgalmat akadályozzák.

— Az útkezesztéseket — folytatta kalauzunk — alul- és feljárókkal oldottuk meg. Az útburkolat megválasztásánál legfőbb gondot fordítottunk arra, hogy az útfeület tapadása nedves és száraz állapotban egyforma legyen. Az alaphálózat egyenesei 6 km-nél seholssem hosszabbak, a nagy átmérőjű — síkon 2000 méter! — fordulók tökéletes biztonságot nyújtanak.

Az óriási munkálatok csodálatában Hitler szavai jutnak eszünkbe, melyeket az utolsó berlini autókiallítás megnyitóbeszéde keretében mondott:

„A Reichsautobahn-hálózat elkészülte után Németország magáénak mondhatja a világ megközelíthetetlen legmodernebb autói-hálózatát.“

Es ezt alá kell írnia mindenkinek!

### Hazafelé

Praha repülőtere, Kbely magaslátan fekszik. Mikor beszállunk a AIR FRANCE derék Fokkerébe, már szinte otthon érezzük magunkat. Hogyne, hiszen mincs több átszállás, ez a gép már hazaröpít Budapestre! Három órán belül otthon vagyunk! Start Bécs felé! Unalmas, légörvényes útszakasz, 2500 méter magasan repülünk. A két oldalsó motor olajnyomas- és fordulatszámmerői jól láthatók az utasfülkéből, de gondoskodás történt az utasfülke számára óróról, magasság- és sebességmérőről is. Így hát van mit nézelődni. Rögtön kész is a diagnózis: motorfordulatszám 1850, magasság 2500 méter, sebesség 160 kilométer. Erdőseg főlé érkezünk, jó levegőt kapunk. A sebességmérő mutatója felmegy 180 km-ig anélkül, hogy a motorfordulatszám emelkedne.

Az órára nézünk: közeledünk Bécshez. Amott már csillog is a Duna! Magasság 2500 méter. Azután megy vissza a magasságmérő tűje, a sebességmérő mutatója pedig előreküszik egész 200 km-ig. Lefelé repülünk: berepülünk Aspernb. Ösztáz méternél lecsik a fordulatszám, a pilóta levette a gázt, csökken a sebesség is, forduló, a propellerek alig kelepnek, landolás.

Aspernb már egészen otthon érezzük magunkat. Pláne, mikor az étteremben összetalálkozunk a nyári szabadságáról Pestre íggyeköz Szilber dr.-ral, az AIR FRANCE budapesti kirendeltségének vezetőjével. Telt ház van a Fokkeren hazafelé! A Hármashatárhegy előtt még elcsipünk egy feketefelhős zivatart, azután vége a nyári utazásnak. Mátyásföldre érkezünk, reméljük, jövőre már nem innen indulunk... Talán egyszer mégiscsak megépül az új, Budapesthez méltó repülőtér!

# Mit kell tudni az autó karbantartásáról?

## II. rész

Tudnivalók a pneuk kezeléséről, karbantartásáról, a helyes légnyomásról és minden a gumikkal kapcsolatos kérdésről

Copyright by Auto-Motor 1935.

Utánnyomás  
kivonatossan is tilos!

Az AUTÓ-MOTOR számára irta:

Malcolm Campbell

Az olajat bőven fogyasztó motornál kevésbé veszélyes a dolog. Az ilyen motort igen gyakran kell feltölteni olajjal, a majdnem naponként betöltött friss olaj nagy mennyiségénél fogva végeredményben jobb olajat eredményez, fokozza a fáradt olaj kenőképességét, ugyanakkor azonban *nem távolítja el a fém- és piszocszemcséket*. A feltöltőjétől függetlenül tehát az ilyen motornál is legalább 3—4000 km-enként cseréljük az olajat.

**A motort olajcsere előtt ki kell öblíteni.**

Az olajcsere alkalmával ki kell tisztogatni az olajszitát. Az olajszitát ugyanis rengeteg idegen részecske gyűlik össze, ha ezt el nem távolítjuk, úgy hamarosan belekeveredik a friss olajba és ott vagyunk, ahol az olajcsere előtt. A legjobb a fáradt olaj kiengedése és a szita kitisztítása után olcsó, úgynevezett *öblítő olajjal* feltölteni a motort, néhány percig járatni, utána kiengedni az utolsó cseppig és csak azután betölteni a friss olajat. Az öblítést *semmi esetre sem szabad petróleummal végezni* — akárhogy is ajánlják egyesek. A petróleumos belső mosás tíz-húsz évvel ezelőtt még megengedhető volt, amikor a cirkulációs olajzás és a mai fordulatszám ismeretlen fogalom volt és az olajat a hajtókarokra szerelt kis kanalak szórták szét. Ha modern nyomásolajozású motort petróleummal öblítünk, úgy a petróleum bekerül a vezetékekbe és mivel eltávolítani teljesen nem tudjuk: *felhigítja a mosás után betöltött friss olajat*.

A fáradt olajat legjobb akkor kiengedni, amikor a motor meleg, a magas hőfok következtében a híg fáradt olajnak utolsó cseppje is kifolyik.

Még valamit. Olajcsere után ne ijedjünk meg, ha olajnyomásmérőnk néhány percig nem mutat nyomást. Néhány perc kell ahhoz, amíg az olaj cirkulációba jön, amíg megtölti a vezetékeket és csöveket, a nyomásmérő pedig csak akkor mutat nyomást, amikor az olaj körforgása már tökéletes.

**A pneumatik**

A pneumatik. — mely az autónak egyik legfontosabb, mondhatni életbevágóan fontos kelléke — ritkán részesül abban a figyelemben és karbantartásban, melyre feltétlenül szüksége van. Pedig a pneuk karbantartani és élettartamát ezzel meghosszabbítani nem kizárólag *anyagilag vonatkozó* kérdés, hanem *életbiztonság dolga is*, mert hiszen igen sok baleset okát kutatva, a végén a hibás és rossz karban levő pneuhoz érkeztünk.

**A meghajtott keréken jobban kopik a gumi.**

Régen egyetlen szabályt ismertünk: időközönként cserélni a pneuk, a hátsó gumikat az elsőekkel felecsereálni, hogy a *kopás egyenletes legyen*. Ma: megváltozott a helyzet, jött a négykerékű és a gumik ennek folytán sokkal *egyenletesebben* kopnak, mert a gumit nemcsak a meghajtó erő koptatja, hanem ennél is erősebben a hirtelen és kiadós fékezés. A mai autók gyorsak, kitünően gyorsulnak, nagy átlagokat futnak, ami csak úgy lehetséges, ha *jól kihasználjuk a fékeket*. A fékezéskor viszont a surlódásnak csak egy része játszódik le a fékdob és frikciós anyaggal bevont fékpofák között, a surlódás orozslánrése a *fékezett kerék gumianyaga és a talaj között lép fel*, ami bizony igen gyorsan fogyasztja a gumit.

Kétségtelen, hogy a meghajtott kerékek jobban koptatják a gumit, célszerű tehát erre figyelemmel lenni és *nem sutba dobni a régi szabályt*.

A gumi karbantartásának két lényeges pontja: a) a he-

lyes légnyomás és b) a futófelület és vászon jó állapotának biztosítása.

**A helyes légnyomás.**

A helyes légnyomás, a pneuba, illetve tömlőbe pumpált levegő mennyisége a gumi méretétől, a kocsi súlyától és terhelésétől függ. erre a célra *szabólag nyomásmérővel* ellenőrizzük, legjobbak az úgynevezett Sebrader-típusú nyomásmérők, melyek egytized atmoszféra pontossággal regisztrálják a tömlőben levő légnyomást.

A légnyomást legalább *hetenként kétszer kell ellenőrizni* és ha levegővesztéséig van, úgy haladéktalanul felpumpálni a gumit. Ha a pneuban sok a levegő, úgy a kocsi *kegyetlenül röz* és az alváz is a megengedettnél erősebben van igénybevéve, sok rugó- és alváztorés „köszönheti” létrejöttét a kőkeményre fúvott guminak. Ha ellenkezőleg, kevés a levegő, úgy a gumi sokkal gyorsabban kopik el, amellet a kocsi *stabilitása*, különösen fordulóban erősen *csökken*.

A gumigyárak légnyomástáblázatai nagyrészt *helytelen* adatokkal szolgálnak, tekintettel arra, hogy a keményre fúvott gumi tovább él és a gumigyárak garanciát, kilométerteljesítmény-szavatosságot adnak, hát saját érdekükben túlzottan magas légnyomást írnak elő. Ebből az következik, hogy különösen akkor, ha kocsinkat nem terheljük túl: valamivel alacsonyabb légnyomás indokolt. Különösen arra legyünk figyelemmel, hogy az *első kerekeket mindig puhábbra fújjuk, mint a hátsókat*. A hátsó kerekek terhelése nagyobb, érhető tehát, hogy több levegőt is igényelnek.

Nagyon fontos, hogy az egy kerékpárhoz, tehát egy tengelyhez tartozó gumik teljesen *egyenlő nyomásra legyenek felfújva*, ellenkező esetben súlyos stabilitásbeli hibák jelentkeznek, a kocsi könnyen oldalát „húzhat” és főleg fordulókban viselkedik rakoncátlan módon.

**A futófelület.**

A pneuk futófelületét hetenként vizsgáljuk át. Emeljük bakra vagy kocsimelőre a kocsit és forgassuk lassan körül a kereket. Hegyes szerszámmal, csavarhúzóval vagy árral *piszkáljuk ki a pneu rajzolatába ékelődött kavicsokat és idegen testeket*, ha valahol anyaghiányt tapasztalunk, úgy azt feltétlenül tömjük el az erre a célra kapható lágy és képlékeny gumianyaggal, vagy pedig vigyük szakértő gumijavítóhoz. Igen jók az újabban kapható *gumitömítő masszák*, gittszerű gyúrható nyersgumiból kevert anyagról van szó, mely vízmentesen tömíti el a kövek stb. által okozott sérüléseket.

**A vászon.**

Ha nagyobb szabású defektet kaptunk és a köpeny vászonig sérült, úgy feltétlenül adjuk javításba és vulkanizáltassuk meg szakértővel. Ha ugyanis luk marad, úgy a nedvesség behatol a köpeny belsejébe és igen hamar *elrothad a vászon kórszövege* és tönkremehet a tömlő is. A legkisebb szögdefekt esetén is vizsgáljuk meg jól a köpenyt és ha a szög nagyobb lukat ütött a köpenyben, ne resteljünk a költséget és vigyük gumijavítóhoz, bőven megtérül a kiadás, mert elejét vesszük a további bajoknak.

**Ne járjunk sima gumival.**

Erősen kopott gumival ne járjunk. Ha rajzolata simára kopott, úgy erősen *csúszik és a féktávolságunk is lényegesen növekszik*. Legjobb a simára kopott gumit újra *futófelületet* tenni, de csakis megbízható céggel, mely az új futófelület vulkanizálását a kellő gyakorlattal és gondnal végzi, anél-

Malcolm Campbell cikksorozata  
legközelebbi közleményében

- A gyújtási rendszerekről —
- A gyújtógyertyákról —
- A gyújtógyertyák kiválasztásáról —
- A gyertyák karbantartásáról —
- A hűtőről —
- A hűtővizről —

beszél az Auto-Motor olvasóinak

kül, hogy túlhevítené a köpenyt. Ha nem akarunk új futófelületet rakatni, úgy legjobb új rajzolatot maratni a gumira. Főleg a nagydimenzójú ballonok „húsa” olyan vastag, hogy amikor már egészen simára lekopott a futófelület, még mindig elég gumianyag áll rendelkezésre, hogy 3–4 mm mély vajjatókat és rovátkákat marathassunk bele a külön erre a célra szolgáló készülék segítségével. Az ilyen gumi még 4–5000 méterre jó, bár kétségtelen, hogy a szög és egyéb defekt valószínűsége nagyobb.

Négy-öt ezer kilométerenként célszerű leszereltetni a köpenyeket és megvizsgálni a vásznat. Ha valahol feldörzsölődést látunk, ha belső kopást észlelünk, úgy azonnal javításba kell adni, ha idejében vettük észre a hibát, úgy könnyű a segítség. A gumijavító egyszerűen manzsettát vulkanizál a köpeny belső része fölé és ha a munkát jól végezték el, úgy a gumi olyan jó, mint újkorában.

A gumi visszaserelésénél ne takarékoskodjunk a síkporral, a féderveisszal. A síkpor arra a célra szolgál, hogy a gumit belüli kenje és megakadályozza azt, hogy a tömlő hozzáragadjon a köpenyhez. Minél több a síkpor, annál jobb, egyenletesen szórjuk, dörzsöljük be vele a tömlőt és a köpeny belsejét.

#### A tömlőszelepek.

A tömlőszelepek belső rugós részeit félevenként cseréljük ki, mert élettartamuk korlátozott. Kiszárad a vékony kis gumikarika, melyre a szelep hat és a szelep kiengedi a levegő egy részét. A szelepbelső rész filléres jóság, a pneu drága, inkább áldozunk filléreket, hogy súlyos ötven és százpengőket takaríthassunk meg. Sokan azt ajánlják, hogyha a szelepbelső rész szivárog, úgy kenjük be egy kis olajjal. Ennél rosszabb tanácsot adni alig lehet, az *olaj ugyanis fel-duzzasztja a gumit* és hamar tönkreszi a szelepbelső részt, mely még erősebben fog szivárogni. Ha az a gyanunk, hogy hibás a szelepbelső rész, úgy haladéktalanul esavarjuk le az újat, az egész munka úgysem tart két percnél tovább.

#### A pótkereket is használni kell.

Sokan estek abba a hibába, hogy a pótkereket csak akkor veszik elő, amikor arra szükség van. A pótkereket sokkal helyesebb szintén bekapcsolni a munkába és időközönként felszerelni, ha a gumi ugyanis hosszú ideig *munka és terhelés nélkül áll*, úgy könnyebben keményszik meg és megy tönkre. Különösen akkor szenved sokat a pótkerek, ha erősen sűti a nap. A fémből készült pótkerékvédők nem sokat segítenek, mert hiszen elzárják a gumitól a levegőt. Sokkal jobbak a

vászonból készült tokok, melyeken át mégis csak átszivárog a levegő.

#### A rozsdás kerékabroncs.

A gumik élettartamát erősen csökkenti a rozsdás kerékabroncs. Mosásnál, vagy sáros-nedves úton beázik a kerék, a nedvesség beszivárog a köpeny és a kerékabroncs közé, rozsdásodás az eredmény. *A rozsdá pedig hamar megeszi a gumit.* Célszerű tehát évenként egyszer-kétszer újrafesteni a kerékabroncsot valami jóminőségű, rozsdamentes festékkel, természetesen előbb ki kell kapartatni a rozsdát, és nem tűrni, hogy a műhelyben vagy garázsban egyszerűen átfessék a rozsdaréteget.

#### A pneu melegedése.

A pneu élettartamát erősen csökkenti a melegedés. Nem minden gumi melegszik egyformán a surlódás következtében és igen sok függ az útfelület anyagától is. Hogy az egyes gumigyártmányok mennyire melegszenek, az függ a gumianyag összetételétől. Minél több a gumiba kevert idegen anyag, annál erősebben melegszik a gumi, ami belső surlódásnak az eredménye. A modern áramvonalazott karosszériák igen gyakran teljesen tokozzák a kerekeket. Szemre igen szép ez a megoldás, nagyobb sebességet is kölcsönöz a kocsinak azáltal, hogy kiküszöbölik a szivó hatást keltő légörvényeket, az *árát azonban a gumi adja meg.* A tokban lévő gumi nem tud úgy hűlni, mintha szabadon járná a levegő, ráadásul gyáron a keréktok mintegy kályhaként szerepel, legtöbbször fekete színű és a gumi forró lesz akkor is, ha a kocsit áll. Különösen *betonos úton haladva* szereztem szomorú tapasztalatokat a teljesen tokozottan áramvonalazott kerekkel, mert nemcsak hamarabb kopik a gumi, hanem igen gyakran úgynevezett *durchdefekt az eredmény.* A forró gumi anyaga meglágyul, ellenállóképessége csökken és egyszerre csak *ronggyá szakad.*

Ha tehát tokoztattak a kerekeink és nagyobb tempót abszolválunk hosszabb időn keresztül forró betonon, úgy nem árt időközönként leállni és megnézni, mennyire forrók a gumik. Ha nagyon átmelegedtek — különösen a hátsók —, úgy tartsunk egy kis pihenőt és ha víz van kéznél, hát *locsoljuk meg őket.* Forró gumival életveszélyes járni, mert a hirtelen beálló durchdefekt okozta légvesztés különösen nagyobb méretű ballonguminál főleg fordulóban olyan megfáradást eredményezhet, mely könnyen az árokba terelheti a kocsit. (Folytatjuk.)

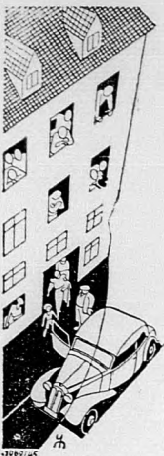


Gazdaságos üzem  
nem nélkülözheti  
a legjobbat!

# Continental



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



## Ön is megengedheti magának,

hogy autótulajdonos legyen! A DKW autók nemcsak gyorsak, üzembiztosak, jó hegy-mászók és elegánsak, hanem a leggazdaságosabbak is. Kérdezze meg a DKW tulajdonosokat és meg fog róla győződni, hogy a DKW-Front 100 km-re csupán 6 literet fogyaszt.

Tízerek használják és tízezrek fogják használni a

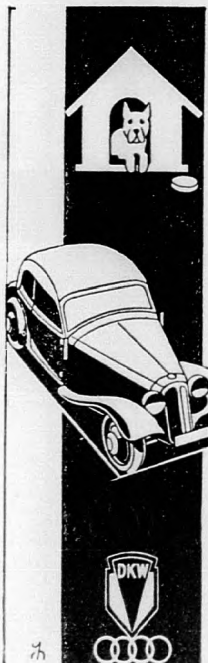
**D K W**  
autókat.



A „Croix du Sud” nevű repülőhajó (képét lásd: VII. évf. 8. szam. 170. old.) 4635 km-es repülésével visszahódította Franciaország számára az olaszoktól a vízrepülőgépek távolsági rekordját. A gépet rekordrepülésre állítottó propellerekkel szerelték fel, melyek lehetővé tették a gép felszállási súlyának 1000 kg.-al való növelését, miáltal 1000 kg.-al több üzemanyagot emelhetett magával a magasba. A „Croix du Sud” az Air France délamerikai postájának óceáni szakaszán repül, a rekordot Cherbourg és Zingichov között repülte. A régi rekord 4135 km. volt. A szárazföldi gépek távolsági rekordja bizony még mindig 6000 km.-el több!

Amerikában lázas kísérletek folynak bizonyos repülőgépmotor üzemanyag érdekében. A polgári aviatikában jelenleg használatos keverékek oktánszáma 77-87 között mozog, ezzel szemben a legjobb amerikai kísérletek 100-as oktánszámú üzemanyaggal folynak. Az eredmények meglepők az egyik 530 lóerős kísérleti motor teljesítménye az új üzemanyaggal állítólag 750 lóerőre szokott fel, csökkent üzemanyagfogyasztás mellett. Hír szerint Franciaországban is folynak hasonló kísérletek.

A tavalyi London-Ausztráliai repülőverseny győztes géptípusa a De Havilland „C-met” volt, melyből három darabot gyártott a gyár, egyikük Black és Scott vezetésével a győzelmet is megszerezte. Mint érdekességet közölhetjük, hogy az egyik masinát a francia légügyi minisztérium vásárolta meg és hosszútávú postagépnek építé át. A második „Comet”-et a spanyolok vették meg, míg a harmadikkal az angol légügyi minisztérium végez kísérleteket. A Havilland-gyár pedig új „Comet”-et épít, melynek átlagssebessége 4800 km.-es akció rádiusz mellett 3000 méteres magasságban legalább 334 km. lesz.



**Hűség,**

**Engedelmes,**

**Megbízható**

a DKW-autó, melyet éppen ezek a tulajdonságok jellemeznek leg-hivebben. A világhírű DKW-motorok teljesítő-képessége, a kicsik köz-mondásos stabilitása, a tágas, elegáns karosszé-riák magyarázzák meg a DKW-autók nagyarányu elterjedését.

**D K W**



Csukott Limu-  
sin modell P 3980-

Az angol John Cobbnak az amerikai Salt Lake Cityben lefolytatott világrekordkíséreltet teljes siker koronázta és 450 lóerős Napier-Railton spe-cial kooszával egész sorozat új világrekordot állított fel. Legkimagaslóbb teljesítménye kétsége-mentesen a 24 órás világrekord, melyet 216 km-es át-tagot futva állított fel és megdöntötte az amerikai Jenkins 189,6 km átlagu rekordját. Ragyogó esze-teljesítménynek számít Cobb új 246,694 km. át-lagu orarekordja is, melyet Stucknak az Avuson felállított 217,106 km.-es orarekordját adta át a multnak. Cobb mintegy 20 világrekordot javított meg Salt Lake Cityben és a természetadta auto-dromot világrekordkíséreltetek céljaira e legideál-sabb terepnek minősítette, melynek talaja, szavai-val élve, tükörsima mint a tőneparkett és kemény mint a tölgyfa!



**DKW**  
autókra 50.000 km. motorgarancia!

Vezérképviselőt:

**MAJLÁTH**

Budapest, VI., Gr. Zichy Jenő u. 17

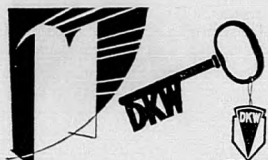
Miután Hühnlein a német autólíktátor vissza-vonta az Alpent 74 német nevezést, a francia autókлуб lemondta a versenyt. A németek vissza-lépést a svájci és olasz hatóságok legujabb le-vizarendelkezesei idézték elő.

Az amerikai Kay testvérek, Fred és Al repülő-gépekkel 653 óra és 35 perccel (kb. 27 nap!) töl-töttek egyfolytában a levegőben és ezzel új vi-lágrekordot állítottak fel a levegőben való tan-kovalás végrehajtott időtartam repülésben. A régi hivatalos rekordot 533 óra és 41 perccel a Hun-ter-ivérek, a nem hivatalosat 647 órával O'Brien és Jackson tartották.

Athen mellett 122 km.-es nehéz távon futották le a görög motorosok 94 bajnoki versenyt, mely-ből Baehauer (Motosveche) került ki 97 km.-es átlaggal győztesen Petratos (Rudge) és Karakassis (AJS) előtt.

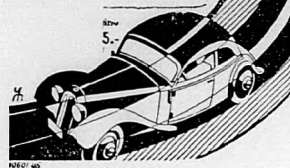
Több mint 125 ezer néző szorongott a 12 km.-es Hockenheim körülten megrendezett nemzetközi motorkerékpár versenyen. A közönség érdeklődése természetesen a Ley vezérletével felvonuló Auto Union-DKW legénység és a Gallal síkraálló BMW menők összehasapásának szolgált. Huszon-nyolc versenyző indult el az 500-as csoportban és Ley nyomban magához ragadta a kommandót. A DKW-menő pokoli iramot diktált és az ördög-15 mpő megköveteli az áldozatait: Gall (BMW) és Krauss (BMW) egymás után kerültek talomba, úgy, hogy az Auto Union-DKW-menő Ley 142,3 km.-es rekordátlagot futva, biztos győzelmet ara-tott. A 350-es csoportban az angol Mellors (NSU) győzött 130,2 km.-es átlaggal, míg a 250-es kate-gória Geiss (DKW) zsákmánya volt 131,5 km.-es átlaggal, márkatársa W. Winkler előtt. Az oldal-kocsis kategóriákban Kahrman (600 DKW) 116,7 km.-es és Braun (1000 Horex) 117,1 km.-es átlag-gal győzött. A verseny összes győztese Bosch-gyertyát használt.

Az Auto Unionnál jubileum volt: a minap ke-rült ki a DKW-gyárból az 50.000-ik elsőkerék-meg-hajtású kocs!



## Mindennek a kulcsa

a DKW autó. Üzleti utjain, kirándulásain mindig megbízható, gyors utitárs, mely többet takarít meg Önnek, mint amennyibe kerül!

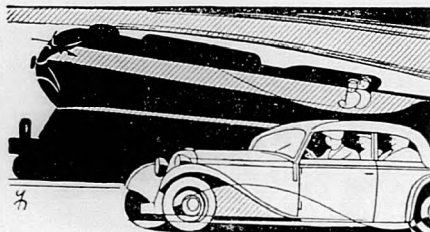


Nuvolari az országai kilométer és mérföld nemzetközi rekordok megdöntésére épült kétmo-toros 6315 km.-es Alfa-Romeo kocsival a repülő startos kilométeren 321,429 km.-es, a mérföldön pedig 323,125 km.-es sebességgel új nemzetközi rekordokat állított fel a 8 literes kategóriában. Az említett rekordok nem esnek egy kategóriába, a Stuck és Caracciola-féle rekordokkal azonban mint országuton kifejtett legnagyobb sebességek regisztrálhatók. A km. rekord 3,859 átlagkm-el mulja felül Caracciola (Merz-Benz) győni rekord-ját, míg a mérföldrekord 2,858 átlagkilométerrel jobb, mint Stuck (Auto-Union) rekordja. Nuvolari egyirányban elért legnagyobb sebessége 336,252 km. volt.

A német országúti autóbajnokságot Caracciola nyerte Stuck és Roseneyer előtt. Caracciola Mer-cedes-Benz kocsija az összes bajnoki futamokban Bosch-gyertyákkal és Continental gumikkal futott.

A francia Auto Grand Prix 1933-ban nem ren-dezik meg.

Szeptember első felében kerül lefutásra a bajor Alpsekben a Hatnapos Trial 2500 km.-re fel-emelt távon. A trial átlag-éndardisait szintén fe-melték, amennyiben is a 175 és 250-es szülőgépek 48, a 350, 500, 750 és 1000-es szülőgépek 55, a 600-as és 1000-es kategóriákban startoló oldalko-csis gépek átlagát pedig 52 km.-ben állapították meg. A trialba a befejező körversenyen kívül a München-Holzkirchen közötti Reichsaubahn szaka-zson sebességi próbat írtatnak be, de lesz még egy sebességi próba rosszabb utvonalon is, a hegy-verseny és terepverseny pedig az összes eddigiék között a legnehezebbé fogják avatni a Triált. Ma-gyar részről Martinek (500 Giler), Lukavecz (250 Puch) és Kozma (250 Puch) indulnak a versenyen.



## Szereti a gyorsaságot —

a gyorsvonat tempóját, amit régebben csak a drága nagykocsik tudtak tartani, ma azonban már az olcsó kocsinak is tulajdona. Hiszen a DKW motorok új mértéket teremtettek a teljesítmény és sebesség számára. A DKW-konstrukciók új fogalmat jelentenek a stabilitás és kormányozhatóság terén. Ha autójától gyorsaságot, biztonságát és gazdaság-ságot vár, úgy

vezessen DKW-t!

Csukott Limusin modell P 3980-



1058/66



# NUVOLARI (ALFA) NÉMET G. P. GYŐZTES

## Brauchitsch (Mercedes Benz) a mezőny élén a cél előtt nyolc kilométerrel gumidefektus folytán lemaradt

Esős időben áll starthoz a Nürburg-réting 22.810 km-es körútiján a 20 körös német GP húszfőnyi mezőnye. Már dörögnek a motorok, az első sorból startoló Stuck kocsiját szerelője kissé hátrább akarja tolni, nehogy idő előtti startért egyszeres büntetéssel sújtsák... A sartlámpa hirtelen zöld lesz; egetverő hőmbőléssel lő el a mezőny, csak Stuck marad a startnál, miután szerelője a koci előtt foglalatoskodik... A szerelő félreugrik szerencsétlenségére a hátulról előrohánó Varzi kocsija elé, mely elkapja és súlyos lábtöréssel dobja félre... Elképezhető, milyen lelkiállapotban vág a két Auto Union-krekk a startkörbe...

Caracciola fejezi be elsőnek a startkört, 12 mp-vel vezet már Nuvolari, Fagioli, Rosemeyer, Brauchitsch és Chiron előtt. Rosemeyer erősít és a második körben már Caracciola sarkában van. Stuck és Varzi is lőtávolban vannak már.

Két Alfa-menő, Brivio majd Chiron, fegyverletételre kényszerül úgy, hogy a Scuderia Ferrarit már csak Nuvolari képviseli a versenyben. A hatodik körben Rosemeyer áll meg javítani depójánál és e pillanatban három Mercedes-Benz rohog az élén: Caracciola, Fagioli és Brauchitsch, akik mögött Rosemeyer és Nuvolari fekszenek. Nuvolari erősít, a 9-ik körben 125-ös átlagot vág ki és „Karacs”, majd Brauchitsch mögött a 3-ik helyre dolgozza fel magát. Mögötte Rosemeyer és Fagioli fekszenek, majd Stuck foglalja el a 6-ik helyet az élvassal szemben 1:40 mp hátránnyal. „Karacs” azonban lassul, a feltörő Nuvolari és a nyomában ragadó Brauchitsch kerülnek az élre. A 11-ik körben páratlanul izgalmas depo-csata folyik le, Nuvolari, Brauchitsch, Rosemeyer és Caracciola ügyszólván egyszerre állanak a depóknál! Kerékesere, tankolás! Vajjon, ki lesz kész leghamarabb? Fagioli egérutat nyer, de a 47 mp alatt tankoló Brauchitsch, az 1:15 mp alatt végző Rosemeyer, majd Caracciola és Stuck a nyomában vannak, míg a 2:24 mp-t időzött Nuvolari kissé visszaesett. A 13-ik körben Fagioli tankol, miáltal Brauchitsch kerül az élre Rosemeyer, Caracciola és Nuvolari előtt, Stuck ismét javít és Rosemeyer is 3 percet tölt a depójánál. Brauchitsch erősít: a 15-ik körben 129,9 km-es átlaggal a nap leggyorsabb körét futja. Ezután már esőkken a tempó. Brauchitsch aggódva figyeli gumijait, kerékeserére azonban gondolni sem lehet, hiszen Nuvolaritól csupán egy perc választja el. És amíg Brauchitsch gumijait spórolva, esökkenti az iramot, Nuvolari 28 kg-al könnyebb kocsijával és a felázott úton utólréhetetlen technikájával, egyre jobban felzárkózik az élvashoz. Utolsó kör: Brauchitsch 28 mp-vel vezet Nuvolari előtt, míg a lassult Caracciola előtt Stuck fut a 3-ik helyen. Drámai pillanat: 8 kilométerrel a cél előtt a vezető Brauchitsch gumidefektust kap és a 44 éves Nuvolari 120-ik versenyét futva, 50-ik győzelmét és éppen legértékesebb diadalát aratja! Végeredmény:

1. Nuvolari (Alfa Romeo) 4:08:40,2 mp. Átlag 121,1 km., 1. Stuck (Auto Union) 4:10:18,8 mp., 3. Caracciola (Mercedes Benz) 4:11:03,2 mp., 4. Rosemeyer (Auto Union) 4:12:51 mp., 5. Brauchitsch (Mercedes Benz) 4:14:17,3 mp., 6. Fagioli (Mercedes Benz) 4:15:58,6 mp., 7. Geyer (Mercedes Benz) 1 körrel, 8. Varzi (Auto Union) 1 körrel, 9. Pietsch (Auto Union) 1 körrel, 10. Ruesch (Maserati) 2 körrel, 11. Zehender (Maserati) 2 körrel, 12. Gherá (Alfa) 2 körrel. — Hartmann (Maserati) 2:07 mp. alatt tankolt és kétszer cserélt gertyákat.

A németeknek fáj a váratlan vereség, de vigaszukra szolgál, hogy Stuck ta-

valyi 123 km átlagu rekordja megdöntetlen maradt. Nuvolarit mindazonáltal lelkes ünneplésben részesítették és Hühnein, a kancellár tiszteletdíjának átadásakor hangsúlyozta, hogy a német sport a becsülettel kivívott rendkívüli teljesítmények előtt mindenkor elismeréssel hajlik meg.

Nuvolari és a 8 első helyezett Bosch-gyújtással, a 2.—12. helyezettek pedig Bosch-gyertyákkal futottak. Nuvolari Englebert gumikkal győzött.

A Coppa Canot Nuvolari (Alfa Romeo), a dierpei Grand Prix Dreyfus (Alfa Romeo) a varesei körversenyt pedig Bahmondo (Alfa Romeo) nyerte meg.

Az USA ezidei autóprodukciónak 5 millió darabra becsülik.

Az Auto Cycle Union a Man szigeti angol TT pályára megrövidítését vette terbe oly módon, hogy a csaknem állandóan ködös hegyi szakaszt kikapcsolják a körútból.



# CORDATIC

# Mit kell tudnia minden Puch tulajdonosnak — a gyújtógyertyákról?

Az egyes motortípusok üzemi viszonyai egymástól merőben eltérők. A gyújtógyertyák tehát merőben eltérő üzemi viszonyok mellett kénytelenek dolgozni, ez késztette a gyertyagyárosokat arra, hogy különböző karakterű gyertyákat hozzanak forgalomba.

A gyertya normális üzemi hőmérsékletének olyan magasnak kell lennie, hogy a körmeire freccsenő olaj azonnal *elégjen* anélkül, hogy olajzárlat képződjék. Ugyanekkor azonban a gyertya körmeinek nem szabad *átizzaniuk*, mert ha átizzanak, úgy nem a szikra gyújtja meg a robbanó keveréket, hanem az izzó gyertyaköröm, ami a legsúlyosabb *üzemzavarokra* vezet.

A gyárak tehát *különböző hőértékű gyertyákat készítenek*, más és más karakterű gyertyát az alacsonyra komprimált vízűtéses és a magasra komprimált, léghűtéses motorhoz. A *túramotorhoz* való gyertyának nagy az *öntisztító* képessége, viszont nem bírja a magas hőmérsékletet; nehezen kap olajzárlatot, viszont túlerőltetésnél beáll az *öngyújtás*. A *sport- és versenymotorhoz* való gyertyának öntisztító képessége minimális, viszont *ellentáll a legmagasabb hőnek is*; könnyen kap olajslusszt, viszont túlerőltetésnél sem okoz öngyújtást.

Látjuk tehát, hogy milyen fontos az, hogy motorunkhoz megfelelő hőértékű gyertyát használjunk. A Puch-művek részletes és pontos kísérleteket végeztek, hogy megállapítsák: *melyik Puch-motorhoz milyen gyártmányú és típusú, hőértékű gyertya a legmegfelelőbb*, saját érdekünkben fogadjuk meg a tanácsot.

A legtöbb bajt a *túlalacsony hőértékű gyertya* okozza, meredek hegyemenetnél, vagy hosszabb ideig tartó teljes-gáz munkánál öngyújtást okoz, a motor olyan tünetek között áll le, mintha *dugattyúi szorultak volna be*. Hogy gyertyánk hőértéke megfelelő, azt magunk is megállapíthatjuk. Kellőképpen felmelegítjük a motort és vagy 2–3 km-es szakaszon,

## Milyen típusu Puch géphez milyen gyertya való?

<b>Type 250 tura:</b> Ignis — Puch Lodge TS 3 Bosch M 145	<b>Type 500V és 500 L:</b> Ignis — Puch Lodge H1 és TS 3
<b>Type 250 sport:</b> Ignis — Puch special Lodge H 45 (bejáratáshoz Lodge H1)	<b>Type 500Z és 500N/2</b> Lodge H1 Bosch M 145

vagy ennél rövidebb meredek útvonalon nekieresztjük teljes gázzal a gépet. A gyújtást kikapcsolva a motornak azonnal le kell állania. Ha robbanásokat hallunk a gyújtás kikapcsolása után, úgy a gyertya hőértéke alacsony, a körmök átizzottak és meggyújtották a robbanó keveréket.

Főleg a sport Puchok tulajdonosai *vélkeznek sokat* a fentebb elmondottakkal szemben. Sokan jönnek panaszra azzal, hogy motorjuk melegszik, teljesítménye néhányperces „nyüzgés” után csökken, rövid idő múlva beragadnak a dugattyúgyűrűk, sőt néha súlyos dugattyúdefektek jelentkeznek. Egy pillantás a motorra és azonnal megállapítható, hogy *a túl alacsony hőértékű gyertya a hibás*. Ha az öngyújtás beáll, úgy ez tulajdonképpen úgy hat, mint a fantasztikusan sok előgyújtás. Nem mindig „döglik” le a motor, nem mindig áll le, de a túlzott előgyújtás következtében *erős túlmelegedés* lép fel, ennek következtében jelentkeznek a fentebb vázolt tünetek.

A túl alacsony hőértékű gyertya ellentéte a túl hideg gyertya. Ez bírja a magas fordulatszámot, a hosszú teljesgáz repesztést hegynek, viszont igen könnyen kap olajzárlatot. A megfelelő arany középutat kell megtalálni, amihez csak kísérletezés útján jutottak el a Puch-művek.

(Folytatjuk.)

## NE JAVITTASSA MÁSHOL MOTORKERÉKPÁRJÁT

CSAK AHOL GYÁRILAG  
KÉPZETT SZERELŐK,  
GYÁRI ALKATRÉSZRAKTÁR  
ÁLL RENDELKEZÉSÉRE!

**Jöjjön, tekintse meg  
ujjonnan átalakított  
PUCH javítóműhelyünket!**

Javítások kedvező fizetési feltételekkel!

**VI. LEHEL-UTCA 25**

## A magyarok közül egyedül Pathó (NSU old.) állta meg a helyét a Grossglockneren!

Hess Ervin elmondja, milyen a most megnyílt Grossglocknerstrasse

A gyér közönségsikert messze meghaladó sportsiker jegyében folyt le a Grossglockner-verseny premierje, melyen tekintélyes magyar versenyző kolónia vett részt, sajnos, felette gyenge sikerrel. A magyarok közül egyedül Pathó állta meg a sarat, aki a 600-as oldalkocsis kategóriában második helyre hozta be a svájci Stärkle (NSU) mögött flexibilis NSU kombinációját. A többiekről nem sokat mondhatunk: az alpesi utakon oly nagy gyakorlattal rendelkező Delmár lassú Adlerével seholsem volt. Bíró János (Alfa) még nem rendelkezik a hegyversenyeken nélkülözhetetlen rutinnal és Wilhelm régi Bugattijával nem is számíthatott átütőbb sikerre. A verseny abszolút győzelmét Tadini (Alfa-Romeo) érte el 7:26 km-es átlagnak megfelelő 14:42,74 mp idővel, míg a sportkocsik legjobb idejét Pintacuda (Alfa) futotta 15:15,79 mp-el, a leggyorsabb motorkerékpáros Schneeweiss (500 AJS) 15:17,57 mp időt ért el az oldalkocsis győztes Stärkle (600 NSU) pedig 18:31,82 mp alatt gyűrte le a 19,5 km-es távot mért emelkedő versenyát. Nagyszerűen szerepeltek az 1100-as sport Fiatok, melyek a nehéz hegyi távon ismét kiváló képességekről tettek tanúságot. Az abszolút győztes Tadini Bosch-gyújtással győzött.

A versenynek 1133 magángépjármű látogatója volt, ami nem nagy szám még akkor sem, ha tekintetbe vesszük azt, hogy már kora reggeltől reménytelenül szakadt a tipikus salzburgi eső, amely éppen olyan jellegzetessége Salzburgnak, mint az ünnepi játékaik...

A versenyt meglekintő magyar kolónia tagjai sorából a Wandererjével nagy alpesi túrát abszolvált Hess Erwin, a Horch—Wanderer-képvisező a következőkben számol be a most megnyílt Grossglockner-strasseréről.

— A Grossglockner-strasse Ferleiten és Heiligenblut között köti össze a két

osztrák tartományt, Salzburgot és Karintiát. Az ut természeti szépségeinek középpontjában a masszívum legnagyobb csúcsa, a 3798 méter magas Grossglockner áll, melynek szikla- és jégkolosszusai imponáns látványt nyújtanak. A tulajdonképpeni Hochalpenstrasse a pinzgauer Bruck mellett kezdődik a Seltzthalban 757 méter magasságban, 10 km-en át dőlg emelkedik, majd gyönyörű kilátást nyújtva, a Ferleitenhalra átlag 10%-os (maximálisan 12%-os) 6 m széles útban vezet fel a 28 km-re fekvő 2571 méteres Edelweisspitzre, ahol 60 kocsis számára van parkhely és ahonnan 37 háromezer méteren felüli csúcsra és 19 gleccserre nyílik kilátás. Innen lejt az útvonal és 48 km-nél 1300 méter magas an ér el Heiligenblutot. Felkeresésre érdemes rövid elágazások vezetnek a Glocknerhaus-hoz és a Franz Josefs-Höhehez. Az útvonal belepótlója autóknek 10 schilling, oldalkocsis gépeknek 2, motorkerékpároknak egy schilling! A pompásan kiépített útvonal egyedüli hátránya, hogy a fordulóknak kevéssé vannak emelve, burkolati anyaguk éppen a nedves időben telpuha.

### Guthrie (500 Norton), Rusk (350 Norton) és Winkler (250 DKW) német GP győztes

Százötvenezer néző előtt futották le a német motorkerékpár Grand Prix-t, mely a 350-es és 500-as kategóriákban a két ir Rusk és Guthrie révén Norton győzelmet eredményezett a svéd Husqvarna menők Strömberg és Sundqvist előtt. A nagy kategóriák 344 km-es versenyében Rusk a 350-es győztes alig 10 mp-el verve Strömberget 119,2 km-es átlaggal győzött míg Guthrie 126,8 km-es átlaggal biztosan utasította a 2-ik helyre Sundqvistet. A 250-es kategória 301 km-es távján az idei szezonban már megszokottá vált nyomasztó DKW főlény domborodott ki, amelynek az ir extraklasszis legjobbjai sem tudtak gátat vetni. Winkler közel 115 km-es átlaggal, fél perccel előzte meg márkatársát, Klugét, míg Tyrell Smith (Rudge) és Stanley Woods (New Imperial) percekkel verve foglalták el a 3-ik és 4-ik ehlyvet.

### Caracciola (Mercedes-Benz) nyerte a belga Grand Prix-t

A 15 km-es, 40 fordulós Spa-Franchorchamps cirkuiten lefolyt belga GP Caracciola révén ismét a német ipar diadalát eredményezte. Ez a küzdelem azonban nemcsak az autópár frontján dőlt el, hanem a gumik frontján is, hiszen az első és második helybefutó Mercedes-Benz kocsikat vezető Caracciola, Fagioli, majd Brauchitsch vezetésével kerékesre nélkül, az eredeti Continental garnitúrával szerelve futották le a felette nehéz 500 km-es versenytávot. Caracciola már a start után átvette a vezetést és azt mindvégig a kezében tartotta. A leggyorsabb kört Brauchitsch (Mercedes-Benz) futotta 165,8 km-es átlaggal. Eredmények:

1. Caracciola (Mercedes-Benz) 3:12:31 mp, átlag 157,5 km., 1. Fagioli—Brauchitsch (Mercedes-Benz) 3:13:01 mp., 3. Chiron (Alfa Romeo) 1/2 körrel, 4. Dreyfus—Marinoni (Alfa Romeo) 1/2 körrel, 5. Benzoni (Bugatti), 6. Lehoux (Maserati), 7. Taruffi (Bugatti).

rel, 5. Benzoni (Bugatti), 6. Lehoux (Maserati), 7. Taruffi (Bugatti).

A motorkerékpárversenyek során az 500-as csoportban a Guthrie—Rusk Norton-kettős szinte holtversenyt futva 142 km-es átlaggal főlényesen verte a Milhoux-val az élükön felvonuló FN-menőket. A 350-es csoport White (Norton) biztos győzelmét hozta, míg a 250-es kategóriában Geiss (DKW) aratott főlényes diadalt márkatársa Kluge és az angol Tyrell Smith (Rudge) előtt.

### Hartmann harmadik lett Commingesben

Két 110 km-es előfutamban előzte meg a Commingesi Grand Prix 165 km-es döntőjét, melyben számos apróbb defektus járult hozzá az eredmény meglepő kialakulásához. Nagy balszerencse üldözte a verseny favoritját, Chiront, aki a döntőfutamban 2-ik körében gyertyacserére kényszerült, a második előfutamban győztes Comotti is defektust kapott, úgyhogy a táv harmadában már Sommer vezetett Lehoux előtt, akinek kocsija pár száz lépéssel a cél előtt végképp felmondta a szolgálatot. A döntőfutamban eredményei a következők:

1. Sommer (Alfa Romeo) 1:03:46 mp átlaga 155,1 km., 2. Rajon (Maserati) 1:06:40,8 mp 3. Hartmann (Maserati) 1:07:47,4 mp 4. Chiron (Alfa Romeo) 1:07:52 mp 5. Villapadierna (Maserati), 6. Etancelin (Maserati), 7. Mme. Hellé—Nice (Alfa R.), 8. Mme. Hier (Bugatti).

## MEGBIZHATÓ

OLCSÓ

JO



Molinosz csizmák és cipők

„TURÁN”

SPORTCIPŐÜZEMNÉL kaphatók.

Kézírti:

ifj. Ternóczky János

VI., Podmaniczky-utca 49. sz.

Tel. 22-3-53.

Minden sportághoz szükséges cipők, lovagló csizmák kaphatók.



## CELLAETERN

a luxus autó szórólakkja tükörfényes, igen tartós, olcsó gyártja

Krayer

lakk- és festékgyár

Budapest,

V., Váci-ut 34

## Licsájer János budapesti autórugógyártó és javítóüzeme

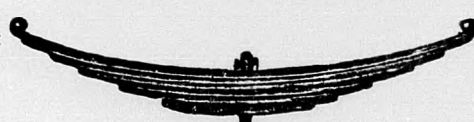
Specialista az autórugó gyártásában

Telefon: 46-3-51

Mindenféle gyártmányú kocskához kész rugók raktáron

Budapest, VIII. Thék Endre u. 14.

Telefon: 46-3-51



ignis

TERTA CSILLÁM

SZIGETELÉSŰ

GYUJTÓGYERTYA

OLCSÓ, TARTÓS, ÜZEMBIZTOS

# Hogyan kell bánni a szerszámmal?

Mit kell tudni mindenkinek a csavar, a pipás és a franciakulcs alkalmazásáról?

A legmodernebb, legdrágább és legpompásabb autó vagy motorkerék-pár gazdája is előbb-utóbb olyan helyzetbe kerül, hogy elő kell szednie a szerszámtekerestet és neki kell állania, akarva, nem akarva, a munkának. A tapasztalat, sajnos, azt mutatja, hogy csak igen kevesen tudnak bánni a szerszámmal, aminek eredményét a sok elnyűtt anya-, csavarhatszög és főleg szerszám sirtatja. A leggyakrabban használt szerszám: a csavarkulcs, a pipás-kulcs és az állítható franciakulcs. Ezekről, illetve ezek alkalmazásáról akarunk rövid iskolát tartani.

## A csavarkulcsok

A kétvégű, lapos csavarkulcs a leghasznosabb és legáltalánosabb szerszám. A nehéz, kovacsolt kivitelű csavarkulcsot választunk, olcsó, préselt kulcsok hamarosan tönkremennek, megtágnak és elnyűzzák a csavarok és anyák hatszögét.

A négy darabból álló szabványos készlet — amellyel minden munkát elvégezhetünk, a gyertyától a tengely-nyáig mindent meglazíthatunk vagy meghúzzhatunk — a következő: 3/16—1/4, 5/16—3/8, 7/16—1/2 és 9/16—5/8 collos.

A csavarkulcsok használatánál ügyeljünk a következőkre:

1. Feltétlenül mindig a megfelelő nagyságú szerszámot használjuk. Ha a csavarkulcs nagyobb, mint a megfogott anya vagy csavar, úgy a szerszám megcsúszik, erőt nem tudunk kifejteni és legömbölyítjük a csavar vagy anya hatszögét.

2. A csavarkulcs pofái a nyéllel szög zárnak be. Eldugott helyen lévő anya lazításánál vagy meghúzásánál sokkal könnyebben érünk célhoz, ha a csavarkulcsot megfordítjuk (lásd az ábrát). Ha keményen akarjuk meghúzni az anyát, úgy a kulcsot fektessük fel rá, hogy a kulcsra gyakorolt erő a kulcsot mintegy rázorítsa az anyára.

3. Sohase húzzunk esővet a csavarkulcs végére, vagy ezzel hosszabb legyen a karja és nagyobb erőt tudunk kifejteni. Az eredmény ugyanis igen gyakran az lesz, hogy eltörik a cső vagy a csavarkulcs, de eltörhet a csavar is, vagy megszakadhatnak a menetek.

4. Mindig érzéssel használjuk a csavarkulcsot, — ami egyébként a többi szerszámokra is vonatkozik. Sohases szabad vad erővel dolgozni, hanem mindig úgy húzni, hogy érezzük azt a pontot, amikor tovább húzni már nem lehet.

## A csőkulcsok

Csőkulcsból is négyrészes, tehát nyolc különböző nagyságot adó típust használunk. Feltétlenül a hosszú, műhely-típusú pipás-kulcsokat használjuk, a vékony anyagból készült rövid csőkulcs hamar tönkremegy.

1. Mindig a megfelelő méretű kulcsot használjuk, a hatszög szorosan simuljon a kulcsba és ne lötyögjön, ellenkező esetben tönkremegy a szerszám.

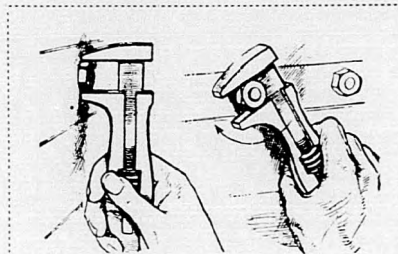
2. Kis csőkulcsokhoz rövid csapot (dorn) használunk, nagy kulcsokhoz hosszút, ellenkező esetben eltörhetjük a kis csavart, vagy nem tudjuk meghúzni kellőképpen a nagyot.

3. Ha a csavar olyan mélyen fekszik, hogy a rövid cső- vagy pipás-kulccsal nem tudunk hozzáférni, úgy a csőkulcs szabad végére teleszkópszerűen húzzhatjuk fel a következő nagyobb kulcsot, ami a duplájára hosszabbítja meg a szerszámot (lásd az ábrát).

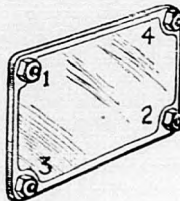
4. Bár a csőkulccsal sokkal gyorsabban tudunk dolgozni, mint a csavarkulccsal, a csőkulcsot csak akkor vegyük elő, ha a lapos csavarkulccsal nem tudunk jól hozzáférni a csavarhoz.

## A franciakulcs

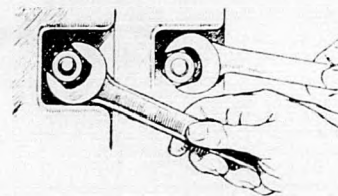
A franciakulcsot kiegészítőszerszámnak kell tekinteni, amelyet csak akkor alkalmazunk, ha megfelelő pipás-, lapos-



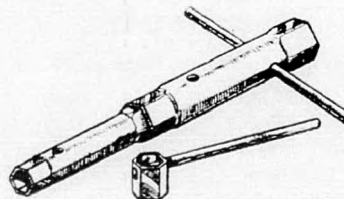
A franciakulcs helytelen és helyes alkalmazása.



Ilyen sorrendben kell meghúzni az anyákat.



Néha könnyebben lehetnek hozzá a rejtett anyához a csavarkulccsal, ha azt megfordítjuk.



Ha rövid a csőkulcs, úgy teleszkópszerűen meghúszhatjuk ráillesztve a megfelelően nagyobbat.

vagy csavarkulcs ninesen kéznél. A franciakulcs ugyanis nagyon rongálja a csavarok és anyák fejét és becsületesen meghúzni sem igen lehet vele. A keskedésekben vásárolható franciakulcsok legnagyobb része használhatatlan, lágy és gyenge anyagból készülnek. Csakis a legdrágább és legjobb acélból készült franciakulcsot vásároljuk, igen jók a kékre futtatott lapos angol (Lucas AKD stb.) franciakulcsok.

1. A franciakulcs menetes részét olajozni kell, de meg kell kenni az egymáson surlódó részeit is.

2. A csavart és anyát sohasem szabad a franciakulcs végével megfogni (lásd az ábrát), mert tönkretesszük a hatszöget és magát a szerszámot is.

3. A csavar fejét mélyen fogjuk meg a franciakulccsal, csúsztassuk fel a kulcsot amennyire csak lehet, húzzuk meg jól az állítócsavarját vagy forgassuk meg jól az állító nyelét és mindig olyan irányban forgassuk a kulcsot, hogy ezzel rázorítsuk a kulcsot a csavarra (lásd az ábrát).

4. Sohase dolgozzunk lötyögős franciakulccsal, az olyant, amelynek pofái elgörbültek: lökjük el. A visszakalapálás nem segít, mert rossz az anyag és csak újra elgörbül.

## Általános tanácsok

1. Mielőtt a csavart vagy anyát vizsgáljuk, tisztogassuk meg drótkéfével becsületesen a menetes részeket. Ha piszkosok, úgy hamar meg fognak lazulni, mert a piszok a vibráció következtében kirázódik.

2. Ha az anya a csavarral együtt fogor és nem férünk hozzá vagy ninesen, aki megfogja a csavart úgy csavarjuk fel az anyát kézzel annyira, amennyire lehet. A csavar fejére csavarjunk fel franciakulcsot és forgassuk a csavart addig, amíg a franciakulcs nyele valamilyen kiálló részhez ütközik. Ezután már baj nélkül húzzhatjuk meg az anyát.

3. Ha az anya alatt rugósálatét volt, ne feledjük azt ki a visszaszerelésnél, mert rugósálatét nélkül az anya kirázódhatik.

4. Ha a csavarkulccsal kupplungot állítunk, vagy más olyan helyen dolgozunk, ahol a szerszám beeshet, úgy kössük a végét madzaggal a csuklónkhoz, hogy ha a szerszám becsúszik is, ki tudunk halászni. Ha erről megfeledkeztünk és bekövetkezik a baj, úgy vagy mágnessel, vagy horgásra görbített merev dróttal horgászhatjuk ki a kulcsot — ha türelmünk és szerencsénk van.

5. Ha hengerfej- vagy hengertalpesavaroakat húzzunk meg, vagy vezérműfedelet szerelünk vissza, úgy ügyeljünk a következőkre: Az anyákat kézzel húzzuk meg, amennyire csak tudjuk és csak aztán használjuk a szerszámot. Anyánként félfedulatot húzzunk csak meg egyszerre és mindig az egymással fordén szembenálló anyák meghúzása legyen a sorrend. Ellenkező esetben ugyanis elgörbülhet a darab, vagy nem fog jól tömíteni a hengerfej.



Angol T. T.-én is  
Német Avus pályán is  
Hősök Emlékversenyén is  
Auto 600 km-es jubilumi versenyén is  
F.T.C. 400 km-es futárversenyén is  
és mindenütt a világon

# RUDGE

van az élen, mert úgy mindennapi  
használatban, mint a versenyeken

**üzembiztos és elpusztíthatatlan**

Triumph 500-as új motorkerékpár ára  
nagy luxusvilágítással **1650** — pengő

**BRUCK, Budapest, Jókai-u. 21.**

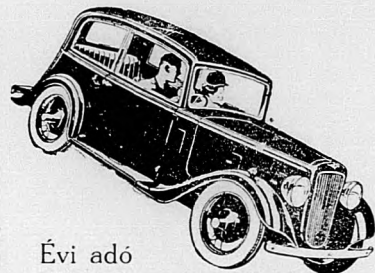
## A kispestiek rókavadászata

Reggel 6 órakor eredt útnak Streit Imre személyében a kispestiek rendezte motoros rókavadászataknak üldözőtt „ravaszdíja”, aki a Budakeszi út, Delmár-keszergő, Hűvösvölgy, Máriaremete, Pesthidegkút, Solymár, Üröm, Budakalász, Pomáz, Csobánka, Pilisvörösvár, Pilisszántó és Pilisszentkeresztben át 77 km-es távot téve meg az új műúton át felrobogott a Dobogókőre. Az üldöző vadászmezőny reggel 9 órakor kerekedett útnak, hogy a róka által serpentinekkel, konfettivel és festékekkel jelzett útvonalon mielőbb elcsipjék rókaomát, mely kerülőket és zsákutcákat formálva, igyekezett megnehezíteni a vadászok munkáját, akik közül Pogány István (Harley) fél tizenkét órakor elsőnek csipte el a ravaszdit. A beérkezési sorrend a következő volt:

1. Pogány I. (Harley), 2. Weinberger A. (Velo-cette), 3. Kovács K. (Aller), 4. Novitzky F. (AJW), 5. Békési G. (Scott), 6. v. dr. Herczeg T. (Mercedes), 7. dr. Mojzes L. (Puch), 8. Török B. (Tomax), 9. Nagela K. (Méray), 10. Kovács J. (Francis Barnettes), 11. Molnár K. (Sunbeam), 12. Steinbock I. (Velo-cette), 13. Molnár J. (Matchless), 14. Minárik J. (Sunbeam), 15. Medgyessy L. (Puch).

# Angol AUSTIN

a világ kiséautó iparának  
**csúcsteljesítménye**  
Fogyasztás 6 liter 100 km-re



Évi adó  
40<sup>—</sup> P.

Elpusztíthatatlan anyag! Hegymászó!  
**BRUCK, Budapest, VI., Jókai-utca 21.**

Telefon: 114—46.

Régi típusokhoz is alkatrésztaktár.

## APRÓHIRDETÉSEK

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

Triumph, Rudge, Sunbeam, James, stb. használt motorkerékpárok garanciával részlete. Új 500-as Triumph 1450.— Bruck, Jókai-u. 21.

Használt motorkerékpár alkatrészek fillérekért. Papai, Gr. Zichy Jenő-u. 39.

Alva vezető járművét, ha Motorskiron közlekedik. Saját készítmény 35 km. kuplungos, 20 kg. össz súly. Ara P. 390.— Motorkerékpárok javítását, átalakítását, kipufogósövek készítését szakszerűen, legolcsóbban vállalja: Stein motorműhely. VIII., Tavaszmező-u. 24.

Kilométerszámlálók, sebességmérők, autó és motorórák raktára és javítóhelye: Schwarcz Testvérek, Podmaniczky-u. 59. Telefon 29-6-24.

Patentkerékű 1200-as Harley kifogástalan állapotban. Megtekinthető: Puchművek, Metropól garázs, Lehel-u. 25.

Poecskolja pénzt, ha Castrol. Mobiloilt nem Koppányinál vásárol. Calthorpe 350-es oldalkocsival vagy anélkül készpénzért olcsón. Dessewffy-utca 47.

Indiánt nagy választékban csak a képviselőnél talál, General javított használt gépek. Seifried, Forgách-u. 10—14.

Indian  
Motocycles

magyarországi  
vezérképviselete  
ifj. SEIFRIED HUGÓ

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

Gyári alkatrészek. Javitóüzem.



Autó- és szántómotor  
**főtengelyek és  
hengercsiszolások**

és minden e szakmába végő alkatrész készítése

**ÖZV. DEDICS FERENCNÉ**

Thék Endre utca 15 Telefon:  
30-3-45

**Bármilyen gyártmányú  
motorkerékpárt**

olcsón  
gyorsan  
garanciával **javitok**

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

Douglas és AKD képviselet.

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

**HUSZÁR GYÖRGY**

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

Motorkerékpárláncok, JAP motoralkatrészek,  
Burman, Sturmey, Moss, Hurt sebességváltó  
alkatrészek, DUREX dugattyú, dugattyu-  
gyűrűk, szelepek, tömitések, mindennemű  
alkatrészek négy raktára.

## NYILATKOZAT

Az egyik Auto-Turisztikával foglalkozó időszakos lap ma-  
nap megjelent számában U. L. aláírással 1935. májusi német  
motorkerékpár eladási statisztika jelent meg.

Nem tudom, hogy a cikkirő miért nem közölte le a tel-  
jes statisztikát, miért szorítottok hézagos és bizonyos má-  
rkára előnyös beállításra, de indíttatva érzem magam az aláb-  
biakban a vezető márkákról az 1935. májusi pontos, hivatalos  
német eladási statisztikát minden „szemponttól” függetlenül  
ismertetni.

	200 km-ig:	200 km-en felül:	Összesen
DKW	3732 (láncos)	1523 (láncos)	5255 db
NSU	2656 (láncos)	1072 (láncos)	3728 db
Zündapp	1911 (láncos és kardános)	581 (kardános)	2492 db
BMW	429 (kardános)	503 (kardános)	932 db

Teljes tisztelettel:  
**PAJOR IMRE**  
VI., Jókai-u. 28.

Zündapp motorkerékpárok  
vezérképviselete

13 LITERES  
ÁÜLÉSES



GENERAL  
MOTOR Opel  
**OLYMPIA**  
**4950:-**

RAKTÁRRÓL  
SZÁLLITJA: NEMZETKÖZI GÉPKER-R-T



angol

olasz

magyar

**JOHN BULL • PIRELLI • CORDATIC**

pneumatikok

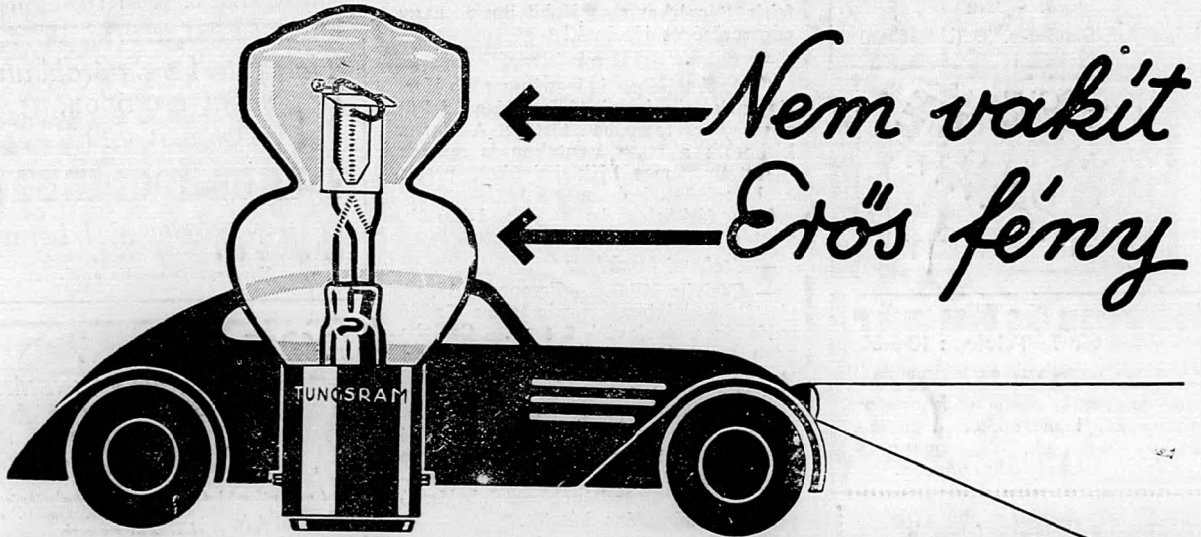
**RENOLD — COVENTRY — VIM**

motorkerékpár láncok

motorkerékpár felszerelési cikkek és alkatrészek  
a legolcsóbb napi árakban

**BIRÓ JENŐ, BUDAPEST, VI, LISZT FERENC TÉR 2**

Telefon : 28-0-96



**TUNGSRAM**

**„SÁRGA DUOLUX” LÁMPA  
KÖZEL- ÉS TÁVVILÁGÍTÁSRA**