

ÁRA 40 FILL.

MAGYAR CSAPAT A HATNAPOSON!

VII.ÉVFOLYAM

13. SZÁM

1935. szept. 1.

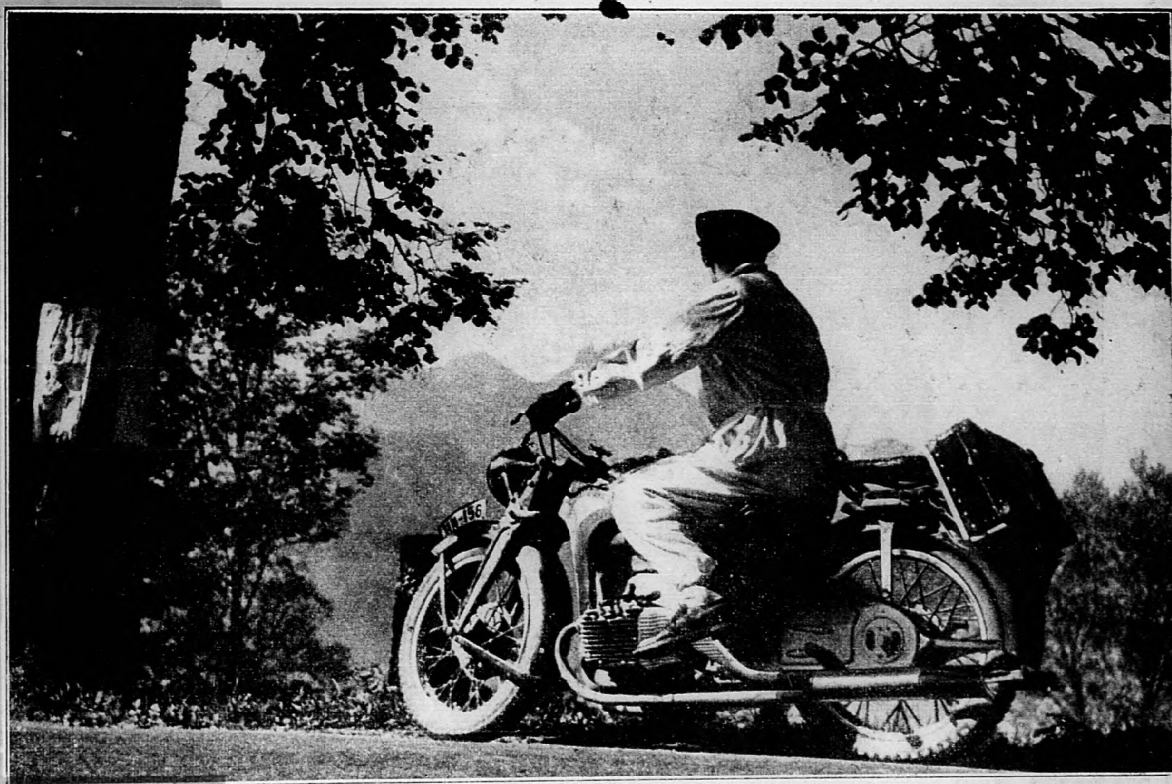
A. M. N. MUZEUM
HIRLAPOSZTÁLYA

AutóMotor

A LEGNAGYOBB PÉL.
DÁNYSZÁMU MAGYAR
MOTORSPORTLAP



VEZERKEPYISELET:
BUDAPEST VI,
LISZT FERENC-TÉR 11.
10-3-90.



==== ZÜNDAPP ====

Turára készül? Meredek alpesi hágókra? Meglátja a kardánhajtásos Zündapp motorkerékpár lesz a leg-hűségesebb utitársa, mely sohasem hagyja eszerben!



FIAT

1500



Előgyűjtés

Összeállt három magyar motorkerékpárversenyző, hogy az egységben az erő elv alapján versenyállót alakítsa próbálkozzanak meg a szorgalmas külföldi versenyzéssel. Három magyar versenyző, az egyik sokszoros magyar bajnok, sokszoros útronalrekorder, a másik jellegtű szereplője a bel- és külföldi triáloknak, a harmadik pedig legeredményesebb olthallocoversenyzőnk.

Nem kértek a KMAC-tól semmit, nem kértek a KMAC nemzeti sportbizottságától semmit, csak éppen annyit, hogy alakulásukat Scuderia Hungariának nevezhessék. Mert hiszen a külföldön ki kell nygobar domborítani az alakulás magyar jellegét. A KMAC, illetve a KMAC nemzeti sportbizottsága természetesen — megtagadta a kérést azzal, hogy a Hungária szó ellen van kifogása. Minden más szót megenged, nevezhetik magukat Budapesti Löcségyenesítőknél, vagy akármi másnak, de a Hungária szó nem dukál nekik — legalább is a sportbizottság „feljegyzése” szerint. Ejnye, ejnye, de sokkal párbábbak a derék urak a pápánál. Hiszen van Hungária mátrágya, van Hungária szikviz, van Hungária futballklub, csak éppen régiek kell lapozni a telefonkönyvet. Igaz, viszont az is, hogy ezeknek a „szakmáknak” az a különös szerencséjük, hogy a KMAC nemzeti sportbizottsága oda még nem eregette be csápjait.

Mondja még valaki, hogy a rendőrségen nem intézik a legudvariassabban a közlekedési ügyeket, hogy nem járunk a kezére annak, aki ügyes-bojcs gépjárműves dolgában odakéngyszerül a Veres Pálné utcába, vagy a főkpüányságra. A főkapitányság főirovosi hivatala tartja az udvariassági rekordot. Aki „nyugvacs” riasgára megy és kopott a fényképe, annak azonnal ajánlanak fotografiust, megmagyarázzák, hol tanúadják a derék iparos és ha ez sem elég, hát odanyomják a markába a cégkártyát, sőt még a tarifáról is felvilágosítást adnak. Akinek pedig történetesen sérre van, annak rögzest sérkeötéssz is ajánlanak. Bizony.

Csathó Kálmán úr, gulyezimű irdalmunknak és állami színművészetünknek ügyvevezett és fémjelzett büszkesége. Szindarabjai hovatarrább a középiskolai kötelező olvasmányok valhallai magaslatait fogják nyaldosni: a jó ugyanis irásimunkáiban mindig győzedelmeskedik a cselekmény során és ha alkalom van hazafias elemek bereggyítésére a drámai kifejezések sorába, hát Csathó Kálmán úr gazdag bőséggel siet a minél nagyobb ontási vegyitgetésre. Előrendő műtésszel minden bizonylag feljegyzendik majdan, hogy ebben néha, különösen szerencsésébb esetekben mondhatni pekári magaslataokra riaszkodott.

Mint a Nemzeti Színház rendezője, három marokkal tépdeste a piss, de legalább másfélszáz évig el nem harradó babért, melyet az elismerés hiánytalanul juttatott agykapónyája homlokzata köré.

De nehegy azt higgyük, hogy Csathó Kálmán úr roppant meretzessü tehetségének szemlenni láráját kizárólag irdalmi és színművészetű kérdések és tettek irányába ontotta. Előrendő clebrajzírói majdan feljegyzdik, hogy minden irdalmi elhivatottságon felül még a gyakorlat embere is volt. Sikeres megoldója nehéz pénzügyi műveleteknek, amit az ismeretes

Unio csődüggyben igazolt be, mint vagyonfelügyelő. Hogy milyen roppant méretű és milyen jeles eredményű volt ezen a téren is Csathó úr munkája, azt az a százezer pengőn felüli vagyonfelügyelői díj igazolja, melyet utánzóhatatlan pénzügyi avatottsága és az Unio hitelezőinek érdekében végzett jel nem becsülhető és sohasem lankadó munkája ellenértékül vett fel.

Csathó úr egyszóval ügyvevezett univerzális tehetség, akinek a részére talán sohasem lett volna feltróni valónk, ha Csathó úr ezáltal merésznek nem mondható, szalto mortaléval nem ruccant volna azokra a mezőkre, ahol a motorkerékpár terem. Mert — sajnos — Csathó úr ruccant. Naggot ruccant. És ruccanása közepette naggot ütött a motorkerékpársport fejére. Nemes és megtörtelt egyszorúsággal halált követele egyes motorkerékpárosok fejére.

...aki motorkerékpárra ül, az amúgy is halálaszánt ember... elmélkedik Csathó úr az egyik reggeli és politikai napilap széles hasábjain. Ami pedig a legszomorúbb, kémeink jelenlése gerint, hárman is vannak, akik elhiszik Csathó úr szorgos életműmányok és nyilván a baleseti statisztikák lelkiismeretes latolgatása után enunciatl szakkvéleményét.

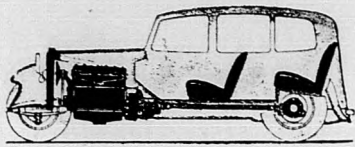
Csathó úrtól nem vitathatjuk el a jogát ahhoz, hogy szintén beleüljön a poétika licencia elefántcsonttornyába, ahová nem hatoltott el még annak a híre, hogy például Angolországban több mint félmillió ilyen halálaszánt van, hogy Németországban több mint millió a halálaszánt motorkerékpárosok száma. Csathó úr — meg vagyunk erről győződve — még sohasem ült motorkerékpárcan, tehát csak hallomásból ismerheti a motorkerékpárral kapcsolatos haln vagy nem halni problémát. Ő csak az újságokból hall néha a motorkerékpárról, a széles ívből repült ki a nyeregéből jellegtű kliséiről, melyet rokonszenves rendőri riporter szakításaink koptatnak föleg ugorokjárés idején, amikor a jóisten-még csak abessziuiá bonyodalomról sem gondoskodik a nagyobb kaliberű cimbetűk munkanélküliségének csökkentése céljából. Megnyugtatjuk ezzel szemben Csathó urat, nemcsak a motorkerékpár nyeregéből lehet széles ívben kirepülni. Ki lehet szárnyalni a némileg keskenyebb ívben is a Nemzeti Színház rendezői nyeregéből is. Amire vonatkozólag — úgy hisszük — némi személyes tapasztalata is vannak a rokonszenves és szobanforgó urak.

A százezer magyar motorkerékpáros maradéktalan rokonszenvel felgyeli Csathó úr irdalmi és vagyonfelügyelői működését. Motorkerékpártechnikai állásfoglalásait viszont annál kevesebb tapssal. Mi a legtisztább és legirabb jóindulattal arra kérjük Csathó urat, ne lépje túl a sors által részére kiszabott mesgyéket.

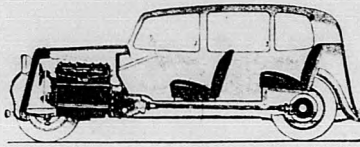
Es ne haragpon oda, ahol az ő számára harapnivaló igazán nem akad.

Hartmann László (Maserati) a Comminges G. P.-n.





A közelmúlt szabványos csukott kocsiján a hűtő az első tengely mögött talált elhelyezést, a hátsó ülés a hátsó tengelyig ért.



A mai modern csukott kocsik motorja és hűtője jóval előre került, a csomagférfőhely kedvéért a hátsó ülések is előbbre csúsztak.



Az egészen előrehelyezett motor és transzmisszió lényegesen növeli a férőhelyet.

A KÉNYELEM JEGYÉBEN...

Az automobiltól ma már nemcsak azt követeljük, hogy megbízható, gyors, takarékos, olcsó és külsőleg csinos legyen, hanem fokozott követelményeket állítunk fel a kényelmesség szempontjából is. Megköveteljük, hogy az a négy személy valóban be is férjen és főleg kényelmesen ülhesse a leghosszabb túrán is. Főleg az utóbbi években hangzik sokat a követelés: **bő férőhelyeket kérünk, tágas és kényelmes üléseket!** A jogos követelés természetesen rengeteg fejtörést okoz a konstruktőröknek, hiszen a gyárosoknak számolniuk kell a vevők kívánságaival, ha nem akarnak

az ütegyenletlenségeket — azt nem is kell bővebben magyarázni.

Különösen azért nehéz a kényelmes férőhely megoldása, mert manapság a kis- és a középkocsi a divatos, szigorúan elhatároltak a méretek és a motor hengerűrtartalma, magyarul olyan cipőt kell szabni, mely **két számmal mutat kisebbet, amellet pedig nem szorít.**

Az áramvonalazott-csukott karosszéria olyan lehetőségeket ad, melyek kihasználásával sokkal kényelmesebbé lehet tenni a férőhelyeket. A karosszéria mondhatni burkolja a kerekeket, ami az ülések lényeges kiszélesítését teszi lehetővé, ami — bár kinyújtott lábál az ilyen kocsiiban sem igen lehet ülni — legalább az illúzióját adja meg a kényelmességnek. Mert azt, ha az ülések szűkek, a beülés után azonnal észreveszük, hogy a lábak kinyújtásához nincsen elég hely, azt viszont csak akkor állapítjuk meg, amikor a bécsi országúton már valahol Komárom táján járunk.

Annyi bizonyos, hogy ha a kis- és középkocsi valóban kényelmes akarják megoldani a tervezők, úgy erőlyes lendülettel **szakítani kell a mai szabványos motor-transzmisszió elhelyezéssel.** Az elsőkerék meghajtás volt az első lépés, mely azonban nem férőhely-problémák megoldásaképpen született, hanem tisztán műszaki és gyártástechnikai szempontok hívták életre.



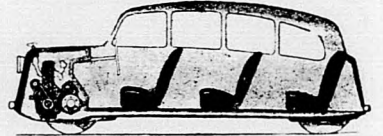
A karosszéria padlója alá rejtett, egymással szembenéző és fekvő hengerekkel megoldott autót az egész alváz karosszálható teszi lehetőséggé.

Jelentős lépés volt a **farmotoros autó** megteremtése, melynek motorja, sebességváltója és differenciálja a hátsó ülések mögött talált elhelyezést. Sajnos, a farmotoros megoldás még mindig nem tudott polgárjogot teremteni magának, egyszerűen abból az okból, hogy az autós közönség erősen fázik minden szerrinte szecessziónak nevezhető újítástól. Pedig a farban elhelyezett motor nem

Miképpen lehet eljutni az ideálhoz. A nagykocsi kényelmét és férőhelyét nyújtó kis vagy középkocsihoz?

befolyásolja károsan a stabilitást, fokozza a kerekek adhézióját, feleslegesen teszi a hosszú kardántengelyt, egyszóval **mászkilag és gyakorlatilag életképes konstrukció,** melynek igen nagy jövőt lehet jósolni.

Az egyik angol tervező nemrég felette érdekes és merőben eredeti elgondolással jelentkezett, bár a gyárak konzervatívizmusa miatt sok viz fog lefolyni a tóban, amíg elgondolása tettebe valósul. A szabványos kis- és középkocsi motorja rövid — ebből indult ki a gondolatmenet. És ha a motor rövid, úgy **egészen jól elfér keresztben,** mégpedig az **első tengely előtt.** Ami azt eredményezi, hogy

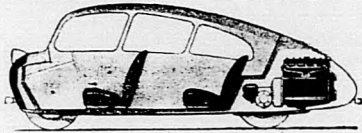


Az első tengely előtt keresztben elhelyezett motor is erősen növeli a karosszálható teret.

jelentős helymegtakarítást érünk el és az üléseket lényegesen meghosszabbíthatjuk. Amellett a kocsi súlyelosztása sem lesz kedvezőtlen, mert hiszen a keresztben épített motort nem kell túlságosan előre vinni, hogy kényelmes karosszériát szerelhessünk. Annyi bizonyos, hogy ez az elgondolás rövidesen a gyakorlatban is megjelenik és könnyen lehetséges, hogy néhány év múlva a **kis-kocsik többsége** ilyen elrendezésű motorral lesz szerelve.

Szintén nem mindennapi és figyelmet érdemlő az a konstrukció, mely az egymással szembeépített fekvő hengerekkel megoldott motort a **karosszéria alatt helyezi el.** A felette lapos motor igen kevés helyet foglal el, az alváz egész hossza karosszálható, ami eddig el nem ért kényelmet és bőséges férőhelyet eredményezhet, ezzel a motorelhelyezéssel a mai nagyságú középkocsiiban **hat,** sőt három sor ülés esetén **nyolc** utas is el lesz helyezhető.

Annyi bizonyos, hogy a maitól eltérő elhelyezési motor sokkal nehezebben lesz hozzáférhető. Ami azonban végeredményben másodrendű kérdés, mert hiszen a modern motor olyan megbízható, hogy ritkán kell hozzányulni.

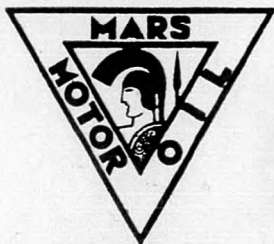


A farmotoros autó igen jó megoldás, sokkal több benne a férőhely.

elhullani az eladási statisztikák haremzezőin.

A tervezők az utóbbi években úgy próbálták megoldani a kérdést, hogy egyszerűen **meghosszabbították a férőhelyeket.** Az alvázat természetesen nem nyújthatták tetszés szerinti hosszúságra, hiszen számolniuk kellett a motor limitált teljesítményével és a súlyhatárral. Ugy oldották meg a problémát, hogy a motort és a hűtőt **előbbre vitték,** mivel az átlagos középkocsinál közel 20 cm-es hossznövekedést értek el. Természetesen más kérdés, hogy ez a megoldás mennyiben szolgálja a külső csín érdekeit, hiszen a **kerekek elé lógó gépháztető és hűtő** nemcsak kissé szokatlan, de nem is szép látvány. Amellett merev elsőtengelyű kocsioknál a túlságosan előrevitt motor és hűtő károsan befolyásolja a stabilitást is.

Mások úgy segítenek magukon, hogy **hátrafelé terjeszthetők és annyira megnyújtották a karosszériát,** hogy a két hátsó ülés a legjobb esetben pont a **hátsó tengely fölé,** de egyes típusoknál még ennél is hátrább került. Hogy ennek következtében a hátsó ülések utasai igen gyakran a **tengeribetegséggel határos élményekben** szenvednek és duplán érzik

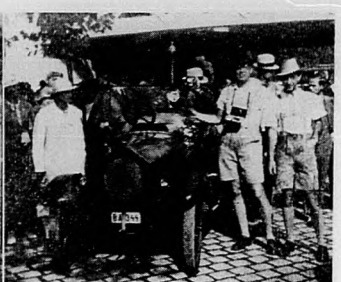


**Lowcarbon
olajak**

Mindennemű Benzol-keverékek

GHILLÁNY

I., CORVIN-TÉR 5. (Fő-utca). — Telefon: 57-0-16.



Start: a mezőny legrégebbi kocsijának vezetői Bányász és Nadas szorgalmasan kurbliznak. — Csonka János gyártotta az első magyar autót! — A verseny nélkülözhetetlen zárókocsija a Cordatit szervizautó. — A stájer ruhába bujt Klein és Singer kettőst Lizonyára éppen úgy megcsodálták az autó veteránok mint ok az oszka tragacsokat.

A veterán autók emlékturája

Augusztus utolsó vasárnapján a balaton-i országtúton megelevenedett az automobil 30 esztendővel ezelőtti hőskora. Hat 30 év előtt gyártott „automobil” állított starthoz reggel 10 órakor az Erzsébet-híd alatti budai rakparton az Autó Veteránversenye, melynek keretében az ásatag vehikulumok 30 km-ben maximált átlaggal tartoztak lefutni Siófokra. Grosztek látványt nyújtottak ezek a motorizált, rozszant konflisok a mai áramvonalba szabott, nesztelenül suhanó limousinek társaságában, amint vékony virstílikereken, kedélyesen pöfögve, köhögő rézkürtjeikkel elzarándokoltak a magyar tengerhez. A mezőny legnépszerűbb indulója kétségtelenül Bányász Gyula volt 1963-ból származó *Oldsmobile*-jával. Korabeli öltözékben, földig érő fehér porköpenyben, girardi szalmakalpalban, jókora zöld autösszeveggel ült a kocsis kormányrúdjához (és nem kerekéhez!), mellette ugyancsak korszerű viseletben Nadas Gyula főmérnök foglalt helyet a valóban muzeális benzín-batáron, melyet annakidején 4200 koronáért vásárolt gazdája. Azután jöttek a többiek: a Horváth-

Bognár-féle *Opel Darraque* 1904-ből, majd a *Csonka-Team* Gubicza Dezsőné 1903-ból, Keresztessy István 1904-ből és Tuzson Tibor 1902-ből származó Csonka kocsijával. Ezek a kocsik még ma is állandó üzemben állanak, akárcsak Paulini Gézők a mezőnytbezerő, 1905-ből eredő *csukott Penhardja*, mintha csak az anyag megmaradás elvét akarnák demonstrálni. Az illusztris menet ebédszünetet tartva, délután négy órakor érkezett meg Siófokra: hiánytalanul! Gratulálunk!

Varzi (Auto-Union) győzött Pescaraban

A nürburg-ringi német GP meglepő eredménye után fokozott érdeklődés fordult Pescara felé, ahol a Coppa Acerbo keretében adott revansot a Scuderia Ferrari a németeknek. Mercedes-Benz a tavalyi győztes, nem jelent meg Pescaraban, csupán az Auto-Union két farmotora vett részt Varzi és Rosemeyer vezetésével a tréningeken, bizonyosságot téve arról, hogy Zwickauba alaposan felkészültek a revansra...

A „nagyok versenyét” a motorkerékpár GP előzte meg, melynek során Taruffi 309 km-es távon 125 km-es átlaggal győztesen vitte célba 500-as Rondine gépét Tenni (Guzzi) és Sandri (Rondine) előtt. Azután jöttek az autóversenyek. Először a „kiesik”, 1500 km alatti. Győzött az angol ERA-vezető Seaman, rekorddal, starttól a célig vezetve. Azután starthoz állottak a „nagyok”. Tav 20 kör, 516 km. Start! Varzi nyargal az élen, már a startkörben 11 mp-t ver Novularira, akit Rosemeyer és Chiron követ. A negyedik körben már több mint 2 perc Varzi előnye. Rosemeyer kereket cserélt, Chiron lemaradt. *Varzi előnye lassan négy percre növekszik*, egyszerre tankol Nuvolarival, aki erősítve az iramot, 3 percnél megközelíti az éllovas, aki viszont csökkentette a tempót. A 12. körben 2 p 21 mp, a 13-ikban 2:10 mp a különbség az éllovasok között, de a 13-ik

kör véget vet a harenak: *Nuvolari túl-hajszolta motorját...* Ezzel azután vége is a versenynek. A bámulatosan egyenletes tempót futó Varzi, aki a táv első felét 1 ó. 51 p. 19 mp. alatt tette meg, 1 ó. 52 p. 26 mp. alatt végez a táv második felével és márkatársa, Rosemeyer előtérbe fejezi be a versenyt. Fa-gioli tavalyi 3:58.56 mp 129.6 km-es rekordja is a múlté! Varzi kerek nyegedőrával javította meg, de Rosemeyer és Brivio is erősen a régi rekordon belül végeztek. A revans sikerült!

1. Varzi (Auto Union) 3:43:45.2 mp. Átlaga 138.480 km., 2. Rosemeyer (Auto-Union) 3:47:07.4 mp., 3. Brivio (Alfa) 3:51:22 mp., 4. Comotti (Alfa) 19 körrel, 5. Tadini (Alfa) 18 körrel, 6. Chron-Pintaucuda (Alfa) 15 körrel.

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

Guthrie (500 Norton), Handley (350 Norton) és Geiss (250 Auto-Union-DKW) nyerték az Európa Grand Prix-t!

A szigetországnak a TT versenyek mellett legjelentékenyebb erőpróbája az Ulster GP, mely az idén, mint a *FICM Európa Grand Prix* versenye került megrendezésre. A verseny a nagykategóriákban a két Norton-menő Guthrie és Handley révén angol győzelmet eredményezett, míg a 250-es kategóriában ezúttal Geiss vitte erős küzdelemben megszokott diadalra az Auto-Union-DKW színeket.

A verseny eredményei következők:

250 km-ig. (330 km.) 1. Geiss (Auto Union DKW) 2:35:21.6 mp. Átlag 127.368 km. Rekord! Leggyorsabb körátlaga 133.868 km. Körrekord! 2. Bouthey (New Imperial) 2:39:31.9 mp. Átlaga 127.159 km., 3. Burney. Átlaga 124.663 km.

350 km-ig. (363 km.) 1. Handley (Norton) 2:38:08.8 mp. Átlaga 133.419 km., 2. Thomas (Veloette) 137.247 km., 3. Duncan (Norton) 136.732 km.

500 km-ig. (396 km.) 1. Guthrie (Norton) 2:42:18. Átlaga 146.386 km. Utvonalrekord! 2. Milhous FN) 143.377 km., 3. Tyler (Veloette) 141.091 km.

Geiss Besch-gyertyával győzött.

CELLAETERN

a luxus autó szórólakkja tükörfényes, igen tartós, olcsó gyártja

Krayer

lakk- és festékgyár

Budapest,
V., Váci-ut 34

Mussolini és a Négus

tökéletesen egyetértenek abban, hogy **LEGÉRDEMESEBB**

SUNBEAM-ET
VENNI

Képviselet:

Koppányi, Dessoffy-u. 47

Licsájer János budapesti autórugógyártó és javítóüzeme

Specialista
az autórugók
gyártásában

Telefon:
46-3-51

Budapest,
VIII. Thék
Endre u. 14.

Telefon:
46-3-51

Mindenféle gyármányu kocsikhoz kész rugók raktáron

Ok nélkül nem melegszik túl a motor! Hol nézzünk körül, ha motorunk a szokottnál erősebben melegszik?

Irta: Lukavec Ferenc

A legtöbb motorkerékpáros bizony zavarban van, amikor egyszerre csak azt veszi észre, hogy motorját, mely eddig szabályosan-langyosan dolgozott, még akkor is, ha túl-erőltette — egyszerre csak *elkezd túlzottan melegedni*. Mindenféle gyanakszik, tetemre hívja a benzint, az olajat és csak a legutóbb esetekben hibáz reá a túlmelegedés valódi okára.

Túlmelegedés esetén feltétlenül *meg kell találni a hiba okozóját*, ellenkező esetben súlyos javítási számlával fizethetünk rá. Az első kérdés: végeztünk valami állítást vagy szabályozást a motoron? A válasz leginkább az, hogy senki hozzá sem nyult, ezt a vallomást azonban illő kételkedéssel kell fogadni.

A túlmelegedésnek oka leginkább *a hibás keverék*, a hibás karburátor-beállítás, vagy a karburátor beállításának megváltozása, vagy éppen megváltoztatása. Ritka esetekben ugyan elállíthatódik a gyújtás vagy a vezérmű, de az ilyen eset, egy életben legfeljebb ha egyszer fordul elő.

Kérdezzük meg a gyertyát.

A túlmelegedés oka leginkább a benzinen túlszegény keverék és a nyomozás rendszeren azzal az eredménnyel jár, hogy a túlmelegedő motor gazdája baráti tanácsra *dünniszonglőrösködéssel* akart takarékoskodni.

Hogy gázkeverékünk helyes avagy sem, arra a választ a gyertya adja meg. Ha körmel szíresak-szutykosak, úgy a motor minden valószínűség szerint benzinen felette gazdag keveréket kap. Ez nem okozhat túlmelegedést, legfeljebb benzinszámlánk emelkedik és gyakran kell gyertyát tisztogatni. Normális gázkeverék esetén a gyertya „szolgálatban levő vége” *simán fekte, de száraz*. Ha ellenkezőleg *szürke* vagy éppen *fehér*, úgy mérget vehetünk arra, hogy keverékünk gyenge, feltételezve, hogy a gyertyát az ajánlási tábla alapján választottuk és a fehéres-szürkés szín nem annak irható a számlájára, hogy *gyertyánk hőértéke túlalacsony*.

A tanulság: *túlzottan nem takarékoskodhatunk az üzemanyaggal és csak addig menjünk lefelé a dünniséggyággal, amíg motorunk nem melegszik túl.*

Ha a motor nem kap rendszeren benzint.

Ha a motor *nem kap rendszeren benzint*, úgy szinte *biztosra vehető a túlmelegedés*. Régi motoros közmondás: *Ha a levegő nem juthat be a tartányba, úgy a benzint juthat ki a tartányból*. Nézzük tehát meg jól a tartánydeklí kis szelelőjét, hogy nem dugult vajjon el. Ha igen, úgy máris rátapintottunk a hiba velejére és vékony tüvel piszkáljuk ki a szelelőkat eldugaszoló piszokot.

Szabodon *áramlik* az üzemanyag a tartányból a karburátorba? Nem *dugult* el kissé a benzinesap, nincsen valami *piszokdugasz* a tartány lefolyó nyílása tájékán? *Tiszta* a karburátor?

Ne csak a fődüznit nézzük meg, hogy vajjon nem dugult el. Lehet, hogy azoknak a buta kis *szűrőknek* valamelyike dugult el ott, ahol a benzineső a karburátorba torkollik. Ezek a szűrőkak olyan aprók és finomak, hogy a legkisebb mennyiségű piszok is megakadályozza az *üzemanyag szabad folyását*. De lehetséges az is, hogy a fő-düzní van részben eldugulva. Annnyira nincsen eldugulva, hogy a motor leálljon, de a kis piszokszemes-e is elég ahhoz, hogy a motor *ne kapjon elég benzint*, szegény legyen a keverék túlmelegedést okozva. A tapasztalataim azt mutatták, hogy a segéd-fűvókákat is meg kell nézni. Ha itt van a hiba, úgy azt a *nehéz beindítás* és a *rossz lassú-túra* már eleve előlulja. Persze vannak motorosok, akik indítás előtt nagyot svimmelnek a karburátoron, félgázt állítanak be és úgy rúgnak a kikstarterre. Ilyen esetben persze nem nyilvánul meg olyan kézzelfoghatóan az, ha a segéd vagy freilaufdüzní van részben vagy egészben eldugulva. Elméletileg a segéd- és indítófűvóka csak kevés gáznál van hatással a keverékre. A gyakorlat ennek ellenkezőjét igazolja, mert a segéd-fűvóka beállítására még *teljes gáznál is befolyásolja a motor gázellátását*.

Mi *gyengítheti* még a gázkeveréket? Talán a szívószelap vezetékének erős kopása. Új szelepvezeték és új szelep — ez az egyetlen gyógyszer. Néha másképpen is jut a motorba hamis levegő, mely gyengíti a keveréket. Lehet valahol tömitési hiba a szívósónél. És a legegyszerűbb benzinhány okot se mellőzzük, hiszen már hallottunk olyan eset-ről is, amikor a *benzineső dugult el* részlegesen.

MORRIS

Európa legnagyobb autógyára.
Évi termelése 100.000 kocsi!

A legújabb típusok megérkeztek!

A legkényelmesebb kiskocsi, szinkron sebességváltó, hidraulikus fékek és lökésátlók, 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

— Minden alkatrész raktáron. — Hosszu részletfizetés.
— Gépcseré. — Használt gépekben nagy választék.
Kérjen ismertetést és árjegyzéket a vezérképvisellettől:

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

A Szentendre sziget körüli kis-motoros verseny

Pápai (175 Könlg) érte el a nap legjobb idejét Paulini (stros) volt a leggyorsabb 125 kcm-es

Az újpesti öböl vízicserkész-telepén élénk élet uralkodik. Még nincs nyolc óra, de a BMYC kismotoros versenyének mezőnye már majdnem együtt van. De csak majdnem. Pedig a versenyszabály szerint a start előtt félórával köteles minden versenyző a műszaki bizottság plombáját a motorján bemutatni, mely időtől kezdve a start pillanatáig a motort beindítani és járni tilos. Úgy látszik, hogy a versenyszabálynak ezt a részét egy-két versenyző nem olvasta át kellő figyelemmel. A B. M. Y. C. pedig ne csak üdvös szabályokat készítsen, hanem szerezzen is azoknak érvényt! Ha a propozíciók a startot álló motorral írják elő, úgy a BMYC-nek kötelessége gondoskodni, hogy a szabály betartassék. Es nem úgy, mint láttuk.

Félkilencor indítják a nyolc hajóból álló 125 kcm-es kategóriát, negyedórával később indulnak a nagyobb motorok, hogy a 78 km-es táv tavalyi 3 óra 34 perces rekordját megjavítsák. Pápai (König), ifj. Roubál (Istros), Enslén (Terta) mind komoly aspiránsai az új rekordnak. Hét hajó áll mozdulatlanul, amikor Lazarus titkár elsüti a „mozsarat.“ Hat hajó ló el a starthelyről. Pápai tűnik el leghamarabb a fordulóban. Már rég kismult a hat propeller fodra a Dunán, amikor a peches Enslén motorja beugrik. Néhány robbanás után a motor újra leáll. Végre hét perces késéssel kiút az öbölből és üzöbe veszi a mezőnyt.

Hat 250 kcm-es hajó áll kilenc órákor a starthoz. Ennek a kategóriának az indulása volt a legszebb. A start után érzéki és tankolás után indul a mezőny üldözésére! a megkésést Fűry. (Versenyszabály?)

Most pedig gyertünk aléjük Vára! Vác. Féltenegy óra. A távolban két hajó. A láteső úthagazít: versenyzők! Nem hagytak magukra vártni! Pápai és Enslén! A 7 perces hátránnyal startolt Terta-menő ledolgozva hátrányát, 50 méterre felzárkózott az élen sikló Pápaihoz! Nem sokkal mögöttük Feledí (König) jön, aki évvel a versennyel biztosította magának a bajnokságot. Székely keskeny szkiffjének hátsó dekkje teljesen víz alatt van, különös látványt nyújt az oldalain lógó mentőbolyákkal.

Gyertünk vissza Pestre, a célba!
Az Illik-vendéglő teraszán gyűlik össze a sok rokon, barát és... az anyagi érdekeltek. Tizenkettő előtt nyolc perccel siklik be Pápai István (175 Könlg), aki közel félórával javította meg a tavalyi Gombös-féle rekordot. A kérdések pergőtüzében alig tud kimászni kajakjából. De azért boldogan válaszol:



1. Üzemben a versenyrendezőség. 2. Startol a 250-es kategória. 3. A verseny egyetlen hőlgyrésztevője és kategóriájának győztese: Pápai Istvánné (König) 4. Lazarus titkár és „az ő mozsárágyuja“. 5. Budai Béla a népszerű Könlg motorok építője gratulál Körmendi (König) sikeréhez. 6. Pápai szerint győzelem után táplál csak a sonkaszemle? 7. Gombös (Istros) a 250-es bajnok

— A motorom azt nyújtotta, amit vártam. Az idő olyan jó volt, mint a motorom, de annál rosszabb volt a Duna. Egy zátonnyal több volt a kelleténél, ezen a zátonyon törött el a csigám. Negyedórát rostokoltam, mert nem mertem tartalékcsigámmal nekivágni az ismeretlen Dunának. Majdnem Vácig Enslén hajója után jöttem. Vác előtt kezdtem csak feccölni. Nagyon bírtam a motorom.

A Szentendre-sziget körüli kismotoros bajnoki verseny a Könlg-motorok győzelmének jegyében zajlott le, 9 kategóriában 8 győzelmet aratott a Könlg-gárda.

A verseny részletes eredményei a következők:

125 kcm-ig. Párevzés hajók. 1. Pesti M. (König) 4:07:40 mp. 2. Agoston J. (König) 4:14:40 mp. — Kajak hajók. 1. Feledí S. (König) 3:40:30 mp. 2. Hevesi E. (Terta) 3:41:15 mp. 3. Kuhn N. (Istros) 4:02:00 mp. 4. Wachsmann F. (König) 4:21:50 mp. 5. Szász A. (Istros) 5:28:00 mp. — Tárahajók. 1. Paulini A. (Istros) 5:39:30 mp. A 125 kcm-es hajók legjobb ideje!

175 kcm-ig. Párevzés hajók. 1. Pápai L-né 5:47:00 mp. — Kajakahajók. 1. Pápai I. (König) 3:07:45 mp. A nap legjobb ideje! 2. Székely L. (Istros) 3:16:30 mp. 3. Enslén J. E. (Terta) 3:17:00 mp. — Speciál hajók. 1. Körmendi N. (König) 3:46:20 mp.

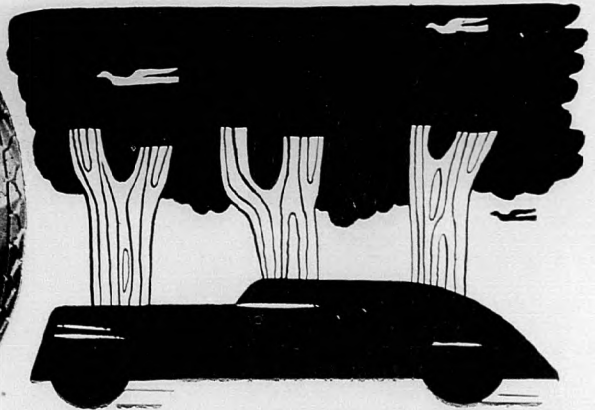
250 kcm-ig. Párevzés hajók. 1. Edinger E. (König) 4:59:50 mp. 2. Fűry Gy. (Istros) 5:29:40 mp. — Kajakahajók. 1. Nagy I. (König) 3:15:50 mp. 2. Borbás L. (Terta) 3:18:55 mp. 3. Gombös J. (Istros) 3:27:10 mp. 4. Foglyos L. dr. (Istros) 3:27:30 mp. — Tárahajók. 1. László Gy. F. (König) 5:29:00 mp.

Hirek Salduróból.

Jenkins munkában, Campbell úton!

Mozgalmas élet uralkodik az észak-amerikai Salt Lake City közelében lévő világrekordpályán. Daytona utódján. Nemrégiben adtuk hírt az angol Cobb szeizációs hosszútávú világrekordsorozatáról, melynek egyik legkimagaslóbb eredménye, az órerekord máris gazdát cserélt. Az új rekord az ismert nevű amerikai hosszútáv-specialista, Jenkins, aki paraszthajszállal szárnyalta túl Cobb szeizációs órerekordját. Jenkins ezenkívül két hosszútávú világrekordot hódított el Cobbtól.

Angliában Campbell kapitány elkészült előkészületeivel és a Maiestic fedélzetén már meg is érkezett az újvilágba, hogy Salduróban rohamozza meg saját 445.896 km-es abszolút sebességi világrekordját. Az ötvenesztendős Campbell kanitánu immár létszer javította meg a világrekordot és most reméli, hogy sikerül elérnie rézi vágyát, a 300 mérföldet, a 483 kilométert. Campbell útjára elkísérte Evston is, aki a hosszútávú világrekordokat készülő megostromolni Salduróban.



Goodrich pneuval
Százhuszas Tempónál sincs veszély

Starmes

ÚJ CÉG! **RÉGI, MEGBIZHATÓ MUNKA!**

autó- és motorkerékpár-javító üzem.

Kezdő árak! Tökéletes munka!

CZULYBA MIHÁLY

FERENC, TER 12. (Bokréta u. sarok).

Mit kell tudni az autó karbantartásáról?

III. rész

Tudnivalók a gyújtásról, a gyújtási rendszerekről, az olajsúszról és a gyertyákról

Copyright by Auto-Motor 1935.

Utánnyomás
kivonatossan is tilos!

Az AUTÓ-MOTOR számára irta:

Mi támadja meg a gumit?

Az olaj, benzin és petróleum erősen megtámadja a pneuk gumianyagát és ügyelni kell tehát arra, hogy az említett anyagok ne érintkezzenek kerekeinkkel, és ami könnyen lehetséges, ha a garázs padlóján *olajtócsák* vannak. Nyilvános garázsokban tisztán tartják a padlót, magángarázsban azonban — főleg olajesere után, vagy ha karterünkől, sebességváltónkból tömitési hiba folytán szivárog az olaj — könnyen olajos lehet a padló, ami hosszabb idő után rongálja a gumikat és esőkkenti annak ellenállóképességét. A kocsimosás után újabban speciális „autómosó”-szerekkel permetezik be a karosszériát. Ezeket egyébként ilyen használható és konzerváló hatású anyagokat azonban *tartsuk távol a pneuktól*, mert ártalmasak a gumianyagra. A petróleumos alvázmosásnál is ügyeljünk arra, hogy a *pneukat ne perme-tezzék le petróleummal*, mely a minden gumin fellelhető apró hasadékokba és folytonossági hibákba beszivárog és puhítja-öldja a gumit.

Ha gumidefektet kapunk?

Befejezésül: ha gumidefektet kapunk, úgy *ne fékezzünk*, ne próbáljunk azonnal megállani, kikupplungozva hagyjuk *kiszaladni a kocsi*. Ha fékeznénk, úgy könnyen ronggyá szakíthatnánk a gumit, ha a kocsi széken simán gurulni hagyjuk, úgy ritkán sérül meg javíthatatlanul a köpeny és tömlő. Természetesen, az úgynevezett *szuperballonok* igen gyakran egyetlen defekt után is megérnek a lomtárra. A szuperballon felülmullthatatlan kényelmet biztosít, simává varázsolja a legrosszabb utat is, de azért fizetni kell. A szuperballon vásznon és gumianyagra a nagyobb rugalmasság elérése céljából *sokkal rékonyabb mint a normális ballongumi*, érthető tehát, hogy defektnél, amikor a kerekabroncs a kerékre ható súly következtében rongyolva és szakítja a gumit: nem tud ellentállani.

Az angol rendőrség — igen helyesen — már évek óta ellenőrzi az autósok gumijának állapotát és aki simára kopott gumival merészkedik ki az országútra, azonnal lefűlelik. Amióta ez a rendszer életben van, azóta a baleseti statisztika kedvező változást mutat fel, ami azt igazolja, hogy a simára kopott gumi nem való az autóra és hogy nagyon is igazza volt annak a bátor reformernek, aki ezt a sokak által anyagi okokból erősen kifogásolt tilalmi rendszert ajánlani és bevezetni merészelt.

A gyújtás.

Amilyen életbevágó, annyira megbízható kelléke a modern automobillnak a gyújtás: bála a műszakilag tökéletes mágnes- vagy dinamó-gyújtásnak és gyújtógyertyáknak. Amíg régebben a defektusok nagy része a *gyújtásra volt visszavezethető*, addig ma igen gyakran soktízezer kilométeres üzem sem produkál olyan *üzemzavart*, mely ne volna pillanatok alatt kiküszöbölhető, illetve kijavítható.

A gyújtási rendszerek.

Amíg hajdanában a mágnesgyújtás uralkodott, addig ma már inkább kezdi kiszorítani az *akkumulátorgyújtás*, másnéven *dinamó-gyújtás*. A két rendszer között a lényegzet tekintve nincs különbség, legfeljebb kivitelben különböznek, az akkumulátor-gyújtás népszerűségét annak köszönheti, hogy szükségtelemnél teszi a külön mágnes és külön dinamó felszerelését és a *dinamó által*

Malcolm Campbell

Campbell

termelt áramot használja fel a gyújtógyertyák táplálására. Amíg a mágnes — mely végeredményben nem más, mint magasfeszültségű dinamó — áramát minden további nélkül felhasználhatjuk a gyertyák táplálására, addig a dinamó áramát *fel kell transzformálni* arra a feszültségre, mely elegendő ahhoz, hogy a gyertyák elektródjai között szikra ugorjék át.

Melyik rendszer jobb?

Sajnos, ma még el nem döntött kérdés, hogy vajjon a *mágnes- vagy a dinamó-gyújtás a jobb, megbízhatóbb, üzembiztosabb megoldás*. Mindkettőnek vannak előnyei, de hátrányai is. A mágnes mai kivitelében abszolút üzembiztos, sokmillió szikrát ad le anélkül, hogy hozzá kellene nyulni, egyedül a *szénkefeket* kell néha megnézni, a csapágyakat ellátni az előírt kenőanyaggal és gondosan ügyelni arra, hogy belső szerkezetéből minden nedvességet távolartsunk. Hátránya — ha ezt egyáltalában hátránynak nevezhetjük — az, hogy mint eléggé komplikált apparátus, *megdrágítja az autót*.

Az akkumulátor-gyújtás előnye az, hogy *feleslegessé teszi a mágnes*, egészen lassú fordulatszámú és *intenzív*, kökővér, tehát a robbanó gázkeveréket hidegen is maradéktalanul felfobbantó szikrát ad. Hátránya viszont az, hogy akkumulátor-gyújtásnál *kettőzött gondot kell fordítani az akkumulátorra*. Amíg ugyanis mágnes-gyújtásnál az akkumulátor független a gyújtástól és ha a telepünk kimerült, úgy legfeljebb nincsen világításunk, de a motort simán be tudjuk gyújtani kurblival, addig akkumulátor-gyújtásnál *nagyon körülményes a motor beindítása akkor, ha a telep kimerült*, vagy pedig csak igen kevés áramot tartalmaz. A dinamó lassú fordulattal ugyanis nem termel elegendő áramot ahhoz, hogy a gyertyákat táplálja, a beindításhoz szükséges áramot az akkumulátorból vesszük. Vannak ugyan ma már úgynevezett feszültségszabályozós dinamók, melyekkel akkumulátor nélkül is be tudjuk indítani a motort, ez azonban inkább elméleti, mint gyakorlati megoldás, mert a tapasztalat azt mutatja, hogy ha kimerült a telep, úgy a nem műszerész autós *aligha boldogul a motor életrekeltésével*.

Jómagam az utóbbi években majdnem kizárólag akkumulátor-gyújtásos autón járok, szerencsére még nem tapasztaltam üzemzavart, igaz ezzel szemben, hogy betartom a gyári utasítás és a józan ész szabályát és *minden két hétben desztillált vízzel feltöltetem az akkumulátort* és ha sokat járok reflektorral, úgy havonta — tekintet nélkül arra, hogy mennyi az áram a telepben — árammal is feltöltetem. Amit autós barátainak nagyon komolyan ajánlok figyelmükbe.

A megszakító.

A gyújtás karbantartásához hozzátartozik a megszakító

CAMPBELL 482 km!

Lapzártakor jelentik:

Campbell Salduróban 482.601 km-es új abszolút sebességi világrekordot futott. Teljesítménye mérföldre átszámítva 298.875 mérföld.

Malcolm Campbell cikksorozata
legközelebbi közleményében

**Az ideális autóról
beszél az Auto-Motor olvasóinak**

vizsgálata és beállítása úgy kéthavonként. A megszakító *kenőhelyeit* zsírozni kell és beállítani a megszakító platina-csavarjai közötti hézagot. Ezt minden villamos műhely néhány pere alatt elvégzi, legjobban ha nem is nyulunk hozzá. Mindenesetre nézzünk a műszerész körmére és csak akkor rendeljük meg az új *platina-csavarok* szerelését, ha azok valóban túlságosan égettek, ellenkező esetben reszeltessük érintkező felületüket simára.

Egyeseknek régi, rossz szokásuk, hogy úgy védekeznek a tolvajok ellen, hogy minden hosszabb leálláskor kiszedik az úgynevezett *elosztó pipát*. Nos, minél többet bolygatjuk a megszakító, annál valószínűbb az üzemzavar, amellet nem felejtjük el, hogy ma már minden tehetségesebb autótolvajnak ott

van a zsebében a megszakítóba való elosztó pipa, ami nem is igényel túlzott befektetést, mert hiszen a kocsik legnagyobb részének gyújtási rendszere ugyanabból a gyárból került ki.

Az előgyújtás automatáról.

A modern autók legnagyobb része automatikus előgyújtás szabályozóval van felszerelve. Ez nem más, mint apró centrifugál regulátor. — akárcsak a gőzgépeken — melynek az a célja, hogy a motor fordulatszámának emelkedésekor hűkössa az előgyújtást. A regulátor automata a megszakító, illetve az elosztó alatt van elrejtve, lényeges alkatrésze két vagy három kis súly és ehhez tartozó rugók. Idővel ezek a rugók kilágyulhatnak, amivel megváltozik az előgyújtás beállítása is. Ha tehát azt tapasztaljuk, hogy motorunk feltűnően lusta és ami még jellemzőbb — kipuffogásának hangja keményebbé és tompábbá válik vagy ellenkezőleg, csilingel, úgy vegyük gyanúba a regulátort és azonnal vizsgáltassuk meg szakértővel.

Két jótanács.

Bár teljes mértékben meg vagyok győződve a gyújtási rendszerek megbízhatóságáról, mégis minden kocsmira *két-tős gyújtótekerécszet* szereltetek. Néha elfelejti az ember ki-
kapcsolni a gyújtást és bennmarad a slusszkules, néha pedig enélkül is megsérülnek a gyújtótekeres szekundér csévéjének hajszálfinom huzaljai — beisó zárlat keletkezik. Ha a kocszi szerelékfalára *tartalék gyújtótekeres* van szerelve, úgy az ember egyszerűen átkapcsolja a három vezetékét és máris vígan haladhat tovább. A gyújtótekeres aránylag olcsó, lelki-nyugalomunk érdekében cselekszünk, ha nem fázunk tartalék-tekeres beszerzésétől, különösen hosszú túrák alkalmából.

Másik bevált tippem — természetesen akkumulátor-gyújtásnál — a *kis tartalék akkumulátor* vagy legalább *erős szárazelem*. Különösen hatvoltage berendezésnél igazán nem foglal helyet a miniatűr rádióakkumulátor, melyet, ha nagy telepünk *kiszült* vagy *kimerült*, egyszerűen a helyébe kapcsolunk és motorunk azonnal beindul. Ha nem akarunk tartalék akkumulátort cipelni, úgy vegyünk *két-három erős száraz-elemet*, — nagyobb fajta botelemek kitűnően felelnek meg — ezekkel is beindíthatjuk telephiba esetén a motort, ha azt az áramkör megfelelő helyébe iktatjuk. Nehéz így elmagyarázni azt, hogy *hová kell kapcsolni indításkor a szárazelemet*, annyiféle ugyanis a gyújtási rendszer, a legjobb, ha szerviszállomásunk villanymatadorával folytatunk ezirányban kétpereces és gyakorlati bemutatóval tarkított tárgyalást. A póttelepet vagy szárazelemet természetesen csak beindításhoz használjuk, ha egyszer már beindult a motor, úgy a dinamó elegendő áramot termel és rövid idő alatt fel is tölti — ha nem is tisztességesen — a kimerült telepet.

A gyertyák.

A gyújtógyertya olyan, mint a hamis fog — bocsanát a furcsa, de felette találó hasonlatért. Amint minden foghíjjas szájba más és más vendégfog való, éppen úgy más és más fajta gyertya való az egyes motorokba. A legtöbb autónak a gyertya — gyertya és ha gyertyacsere alkalmával nem hibáztat rá a megfelelő típusra, úgy méhetetlenül sok bosszankodással adja meg az árát. Pedig ott vannak a gondos kísérletek eredményeképpen összeállított *ajánlási táblák*, melyekből csak ki kell keresni a motorhoz való gyertyatípust. Mégis sokszor láttam, amint az autós az útszéli garázsban egyszerűen gyertyát kért és nem jellelte meg a gyártmányt és modellt. Sőt — ami a legbosszantóbb — a garázsos el is adta a gyertyát anélkül, hogy tudta volna, hogy az milyen motorba kell.

Olajslussz vagy öngyulladás?

Ha motorunkba nem megfelelő gyertyát szerelünk, úgy az üzemzavar vagy gyakori olajslusszban, vagy pedig az úgynevezett öngyújtásban nyilvánul meg. A gyertya üzemi hőmérsékletének olyan magasnak kell lennie, hogy körmei anynyira felmelegedjenek, hogy a *reakjuk preczsno olaj elégjen*, ha hidegebb marad, úgy beáll az *olajzárlat*. Ha viszont a gyertya körmei túlmelegsznek, úgy átizzanak és fellép az *öngyulladás*, ami főleg meredek hegyemenetnél vagy feszírozott tempónál síkon jelentkezik és motorunk erőt veszít, majd leáll. A gyárak a gyertyakörmök anyagának, méretezésének változtatásával *különböző hőértékű gyertyákat* hoznak forgalomba, hogy melyik motorhoz melyik a megfelelő hőértékű gyertya, azt az ajánlási tábla mutatja meg.

Ha tehát azt tapasztaljuk, hogy gyakran kapunk *olaj-slusszt*, úgy ajánlatos valmivel *alacsonyabb hőértékű* gyertyát szerelni. Ha viszont — főleg hegyemenetnél — *öngyulladás* áll be, úgy ellenkezőleg, *magasabb hőértékű* gyertya szerelése indokolt. Ne feledjék azonban el, hogy néha nem a gyertya okoz öngyuladást, hanem a dugattyu koronájára vagy a robbanótérre rakódott *koromréteg*. Hogy biztosak lehessünk a dolgunkban, nézzük meg a gyertyáink belsejét, helyesebben azt a végét, ahol az elektródok, a körmök vannak. Ha a

belső szigetelőanyag fehéres-sápadt színű és a gyertya egészen száraz, úgy a gyertya a *kellő vagy talán éppen túl-magas* hőmérsékleten dolgozik. Ha ellenkezőleg, fekete és zsiros, úgy a gyertya üzemi hőmérséklete *alacsony*. Az előbbi esetben valamivel alacsonyabb, az utóbbiban pedig valamivel magasabb hőértékű gyertya szerelése célravezető, ha ugyan nem a túl gazdag karburátor beállítás okozta a gyertya zsirosságát. A legjobb megbízható szakemberhez fordulni és soha-soha egyszerűen gyertyát vásárolni, hanem az ajánlási tábla alapján kiválasztott ilyen meg ilyen gyártmányú és ilyen meg ilyen típusú gyertyát.

A szikraköz.

A pontos és jó gyújtás szempontjából igen fontos a kellő szikraköz betartása. Szikraköznek nevezük a gyertya középső és külső elektródjai közötti távolságot. Mágnesgyújtásnál általában *0,4—0,5 mm*, a helyes *hőzag*, akkumulátor-gyújtásnál valamivel több. Minden egyes szikra átugrása fogyasztja a gyertya anyagát, idővel tehát fogynak a körmök és *növekszik a szikraköz*, ami túlerőlteti a gyújtásberendezést, de üzemzavarokra is adhat alkalmat. Célszerű tehát kéthavonként kiszerezni a gyertyákat és a szélső — az úgynevezett tesselektrod — körmök megfelelő görbítésével beállítani a helyes szikraközt. A középső körmöt nehogy görbítessük! Kapni megfelelő mérőlapocokat, melyekkel percek alatt elvégezhetjük a beállítást.

Évente új gyertyákat.

A gyertyák élettartama nem korlátlan és mivel a gyertyák jó állapota döntő fontosságú, azt a tanácsot adhatom, hogy *minden tavasszal ajándékozzunk új gyertyaszériát a motorunknak*. A gyertya, hála a szériagyártásnak, ma aránylag olcsó, nem okoz tehát túlzott anyagi megerőltetést, ha évente a szükséges négy vagy hat gyertyát megvásároljuk és a régi-eket a jól kiérdemelt személtládába lökjük.

Ha az ajánlási tábla szerinti típust szétszedhető kivitelben is kapni, úgy részesítsük ezt előnyben a szét nem szedhetővel szemben. A szétszedhető gyertyát ugyanis *könnyű tisztítani*, egyszerűen szétszavarjuk és benzines drótkéffel tisztítjuk meg. A szét nem szedhető kénytelenek vagyunk piszkálgatni, ami nem kellemes és sokszor nem célravezető munka.

Arra a kérdésre, hogy melyik gyertya a jobbik, a porcellán vagy a csillámszigetelésű; egyszerű a válasz. *Minkettő egyformán jó, ha megbízható gyárból való*. A mai porcellán-szigetelésű gyertyák anvaga tökéletesen ellenálló, szinte törhetetlen, hogy megrepedne, vége már annak az előítéletnek, mely egészen jogtalanul a csillámos gyertyát tartotta egyedül jó megoldásnak.

Fényrendelet

Irta: BIRÓ JENŐ

Kovács úr megnősült. Ebben még nincsen semmi csodálatos, hiszen amióta Adám atyánk oldalbordáért könyörgött az Uristenhez, igen sokan csinálták már utána... Hja, egy boldog százat csinál!...

Lujza, a neje, benne volt a legszebb férfikorban. Huszennyolc évesnek mondta magát, hogy harmincnak nézzék, holott legalább harminchatot mutatott.

Viszont testvérek között is megvolt negyven. Mi azonban nem vagyunk testvérei, tehát mondjuk ki kereken, hogy Lujzácska még árnyékban is meg volt negyennyolc! Öreg, szabadságharcos honvédban igen tiszteletreméltó a negyvennyolcas, de menyasszonyban szinte túlzás. Legalább is Kovács úr nem ilyen aráról álmodott egykoron habfahéj leányágyaszkájában, langy tavaszi éjszakákon.

Mert Lujza nem volt igazi szépség. Kis jóakarattal pocskéknak is lehetett mondani. Lujza kövér volt, olyan kövér, hogy nem fért rá az esküvői fényképre. Illetve csak úgy fért rá, hogy Kovács úrnak ki kellett szállni a képből, Lujzácskából még így is ledögött a képről vagy nyolcra kiló. Ezzel szemben stuccoltatta a bajuszát. Sajnos, a tokáját nem stuccoltatta és így e toka kétéről volt, mint a jó pneu és megereszkedett volt, mint a rossz pneu. — Mit meséljek? Kovács úr dejeket is kapott tőle!

A házasság úgy jött létre, hogy Kovács úr egy szép téli estén elment egy pesti színházba. A nézőtérben az ören kívül csak két szék volt elfoglalva.

Ezen a két széken ült Lujzácska egyedül. És Kovács úr mellette. Olyan egyedül voltak abban a színházban és olyan árván, hogy szíveik összedobbantak. A nézőtérben sötét volt és így esett meg, hogy Kovács úr megfogta Lujza kezét.

És Lujza többé nem eresztette el.

Kovács urat úgy cipelték el az esküvőre, hogy előbb leittatták. Amikor az újjára húzták a gyűrűt, úgy érezte, mintha a nyakára húzták volna.

Estére részeg lett. Nagyon részeg. Lujzácska meg akarta csókolni. Ő nem hagyta magát.

Annnyira részeg nem volt.

Erre kapott egy rettenetes pofont. Szikráztak a szemei. Elrohant otthonról. Tíz óra már elmúlt. Szemei előtt fénykarikák táncoltak. Tántorogva ment át az úttesten.

Jött egy autó. Tükkölni nem szabad! Fényjeleket adott le. De Kovács úr nem vette észre. Az ő szemei ugyanis szikráztak a hűvési pofonoktól.

Az autó elütötte.

Csőület. Rendőr. Kovács úr feleség-mélt. A rendőr föléhajolt.

— Hogy hívják?

— Kovács Alajos!

— Foglalkozása?

— Kereskedő!

— No, akkor mesélje csak el, hogy történt a szerencsétlenség?

Kovács úr felült az úttesten.

— A szerencsétlenség úgy történt, hogy... véletlenül megfogtam a Lujza kezét a színházban és el kellett vennem feleségül!



Gall és Stelzer az új 500-as királytengelyes, kompresszoros BMW versenymotorokkal, melyek a német bajnoki Hockenheim körversenyen súlyos vereséget szenvedtek az 500-as DKW-mó 104-től.

Wiley Post †

A közelmúlt napokban szűkszavú, de annál többet kommentált távirat döbbenett meg: Wiley Post, a híres repülő, a „félszemű sas” Alaszkában, útban Szibéria felé, géppével lezuhant és szörnyet halt.

Wiley Post, az indián farmer fia már ifjú korában a levegő meghódításáról álmodott. Baleset folytán elvesztette egyik szemvilágát és a rokkantpénzből megnyitotta álmai kapuját: repülőgépet vásárolt. Neve egyesapásra ismerető lett, amikor 1931-ben Gatty társaságában Lockheed-Orion géppével a „Winnie Mae”-vel 8 nap 15 óra és 51 perc alatt új földkörüli repülő világrekordot állított fel.

1933-ban új meglepetéssel szolgált. Az akkor Chikagóba érkezett olasz hidroplán flottáról készült első fényképekkel egyesegedül vágott neki az Óceánnak, alig 26 óra alatt elérte Berlint, leadta a fotóanyagot és egyesegedül folytatta világhörüli rekordrepülését, melyet 7 nap, 18 óra és 49 perces szenzációs rekordidővel fejezett be. Jutalma a FAI ranyérme volt.

Post azonban nem pihent. Terve szerint 11.000 méter magasan akarta átrepülni a lecsökkenett léggellenállású, híg levegőrétegben az amerikai kontinens. Kísérleteit szabotálták, de bámulatos energiával dolgozott tovább, míg végre rámosolygott a szerencse. Los Angelesből 402 km-es átlaggal 8 óra alatt repült Clevelandba.

— „Rakjanak már géppel együtt múzeumba!” — mondotta, de ezt maga sem akarta, hiszen dolgozott tovább: 520 km-es sebességgel akart a sztratoszférában Los Angelesből New-Yorkba repülni!

Utolsó kísérleteiről szóló híriink lapunk legutóbbi számából helyszürke miatt kinaradt. Most közöljük:

Wiley Post a híres amerikai távrepülő stratoszferikus géppé átalakított híres Lockheed Vegájával a „Winnie Mae”-vel újabb szenzációs kísérleteket folytat. Post gépét teljesen újszerű, magkonstruálta és a Lockheed gyár által kivitelezett futóművel szerelte fel, melyet start után visszadob a földre és ezáltal tetemes súlymegtakarítást ér el. Leszállásnál a gép futómű nélkül, a hasán landol, akárcsak a vitorlázó gépek. Érdekes ember ez a Post és csodálatos gép az öreg „Winnie

Mae”: kétszer repülte körül rekordidő alatt a földet, kétszer döntötte meg az amerikai transzkontinentális rekordot, most pedig immár egy esztendője olyan sebességekkel röpköd a stratoszférában, amelyek gépe építéskor még a fantaszükimok közé tartoztak. Post idei kísérleti repülései a repülőgépjelődés szempontjából óriási jelentőséggel bírnak. Törekvése odairányul, hogy két kompresszorral szerelt Pratt and Whitney „Wasp” motorjának 450 lóerős teljesítményét 11.000 méter magasságban is megtartsa, a híg légrétegben 520 km-es sebességátlagra srofolja fel az amerikai transzkontinentális rekordot. Kísérletei, melyek óriási érdeklődés közepette folynak, mindéideig a kompresszor problémán húsultak meg. Post már számos kompresszorral kísérletezett — haszttalan... De ha egyszer mégis csak sikerül...!”

Nem sikerült neki...

Összetört gépe azonban múzeumba került. Ő maga pedig a levegő vértanúinak panteonjába.

Marelli Lucas

vezérképvisélet és service állomás, eredeti elektromos alkatrészek kizárólagos eladása. Javitunk bármely gyártmányú és rendszerő autóelektromos világítás- és gyujtásberendezést garanciával

TÓTH ÉS STERN

autóelektromos világítás- és gyujtásberendezések precíziós üzeme Budapest, V., Visegrádi u. 50. T. 903-73

MEGBIZHATÓ



OLCSÓ

JO

Motoros csizmak és cipők

„TURÁN”

SPORTCIPŐZEMÉNL kaphatók.

Készíti:

ifj. Ternóczky János

VI., Podmaniczky-utca 49 sz.

Tel. 22-3-53.

Minden sportághoz szükséges cipők, lovagló csizmak kaphatók.



SEBESSÉGMÉRŐK

KILOMÉTERSZÁMLÁLÓK,

autóórák, autóműszerek szakszerű

javitása

ÓRAGYÁR, Tömő-u. 26.

Caracciola (Mercedes-Benz) rekorddal győzött a svájci Grand Prixben!

Négy német kocsi az élen — Hartmann bukott

Az Auto-Union harcosai, Varzi és Ro-kemény pozícióharc után ragadtak a semeyer, a Coppa Acerbón bizonyoságát szolgáltatták már annak, hogy a német kocsik meglepetészerű veresége a Nürburg-ringen javarészt Fortuna számlájára volt írható. Ez azonban mit sem vont le a Bern melletti Bremgartner-Wald 7,3 km-es körülményén lefutásra kerülő 70 körös, 509 km-es svájci Grand Prix kimeattele felé irányuló érdeklődésből, hiszen a nagy meglepetés, a német GP óta ez volt az első verseny, amikor mind a négy GP-márka Auto-Union, Mercedes-Benz, Alfa Romeo és Maserati találkozózt adott egymásnak. A verseny a német kocsik óriási fölénye jegyében zajlott le. *Caracciola* már a startnál átvette a kommandót és azt a verseny végéig biztosan kezében tartva, 144,8 km-es rekorddal vette győztesen célba Mercedes-Benz versenykocsiját, minekelőtte a 11-ik körben 159,8 km-es körrekorddal adta bizonyosságát annak, hogy a mezőny leggyorsabb embere volt. Legerősebb ellenfele az Auto-Union élharcos, Stuck egy időelőltti gumiesérével meghendikepelve, a 12-ik körben jó második helyen kényszerült a versenyt feladni. A helyezésekért vívott küzdelemből kiemelkedett Fagioli párharcra a fiatal Rosemeyerrel, aki a táv feléig híven őrizte Stuck örökségét, a 2-ik helyet, az időközben eleredt eső áztatta talajon azonban meg kellett hajolnia Fagioli nagyobb rutinja előtt és be kellett érnie a 3-ik helyre. Varzi, defektusa miatt visszavetve, csak

4-ik helyet a ragyogó technikájú Nuvolari-tól. Hogy mi történt még a versenyen? Etancelin Maseratijával már a startkörben a homokzsákok közé futott. Chiron a 8-ik körben, a Bethlehem-fordulóban bukott, szerencsére komoly baja nem történt. A magyar részről indult *Hartmann* a 6-ik sorból startolva, a 10-ik körben a 9-ik helyen fekiútt, majd a 25-ik körben *a célegyenesben bukott*, szerencsére minden komolyabb sérülés nélkül. Végeredmény:

1. Caracciola (Mercedes-Benz) 3:31:12 mp. Átlaga 144,8 km. 2. Fagioli (Mercedes-Benz) 3:31:48,1 mp. 3. Rosemeyer (Auto Union) 3:32:20 mp. 4. Varzi (Auto Union) 1 körrel. 5. Nuvolari (Alfa) 2 körrel. 6. Laag (Mercedes-Benz) 3 körrel. 7. Deryfus (Alfa) 3 körrel. 8. Fasina (Maserati) 9. Sommer (Alfa), 10 Howe (Bugatti), 11. Pietsch (Auto Union), 12. Balestrero (Maserati).

A négy első helyezett Continental gumival, Bosch-gyertyákkal és Bosch-mágnessel futott.

Lukavecz újra bajnok!

A wörthi tavon megrendezett osztrák motorcsónakversenyek során Lukavecz Ferenc megnyerte az osztrák authordbajnokságot és 84 km-es átlaggal a verseny leggyorsabb körét futva, a Kékszalagot. A versenyre lerándult magyar versenyzőgárda — Lélek, Lélekné, Singer és Klein — elismerésre méltóan szerepelt.

Pompásan startolt a Fiat „1500”

Alig két héttel ezelőtt érkezett meg Budapestre a Fiat-gyár legújabb remekműve, a torinoiak örökké klasszikus másfélittereseinek legmodernebb reprezentánsa, a Fiat 1500 és máris negyedszáz kocsit talált gazdáira hazánkban. A kocsik nyújtotta technikai tökéletesség és kényelem, a 6300 pengős eladási árral rendkívül méltányos árkalkuláció könnyen érthetővé teszik azt a páratlan érdeklődést, mely a Fiat 1500-at a magyar piacon fogadta. Az újdonsült Fiat-1500-tulajdonosok sorában látjuk a magyar motorizmus egykori bajnokait, Feledy dr-t és Balázs Lászlót, nemkülönben az igényesebb közönség minden rétegének képviselőit, bizonyoságul annak, hogy a Fiat 1500 úgy műszaki, mint kényelmi és esztétikai vonatkozásban is a legszelebb rétegek igényeit elégíti ki.

A minap vettük kézhez a német autópár vezetőszerveinek az RDA-nak jelentését, melyből ösztöngelő képet nyerhetünk az RDA két és fél esztendő munkájáról, melyet a német automobilizmus nagyaránya fejlődése követett nyomon. Az RDA nyújtotta sokoldalú statisztikai adathalmaz, az adományi és közgazdasági laboratóriumok nagy részben elősegítették a fejlődést megindító kormányintézkedéseket: az autódózátás reformját, az új autók adómentességét, a vezetői jogosítvány megszerzésének megkönnyítését és nem utolsósorban az autókerekelem reformját. De kivette a részét az RDA a vasut-autó probléma sikeres megoldásában is akárcsak az egyes alkatrészek normalizálása, nemkülönben a tudományos technikai kutatómunka terén is, ami nagyban elősegítette a német autópár produktumainak konstrukciós tökéletességét. Ugyancsak nagyarányú munkát végzett az RDA vám- és kereskedelmi politikai terén, ahol a német közgazdaság újáépítésének egyik fontos pillére lett. Itt emlékezzünk meg az RDA könyvtárosának Dr. Böhmeinek autószerkezési könyvtárgyosáról, melyben az elhunyt éven megjelent 814 németnyelvű szakkönyvet tárja elénk, tárgyak szerint rendezve szerzői- és jelszó-regiszterrel.



Triple Golden

SHELL

Az ideális
nyári
kenőolajok



angol **John Bull**

olasz **Pirelli**

magyar **Cordatic** pneumatikok

Motorkerékpár felszerelési
cikkek és alkatrészek a
legolcsóbb napi árakban



**Renold
Coventry
Wim**

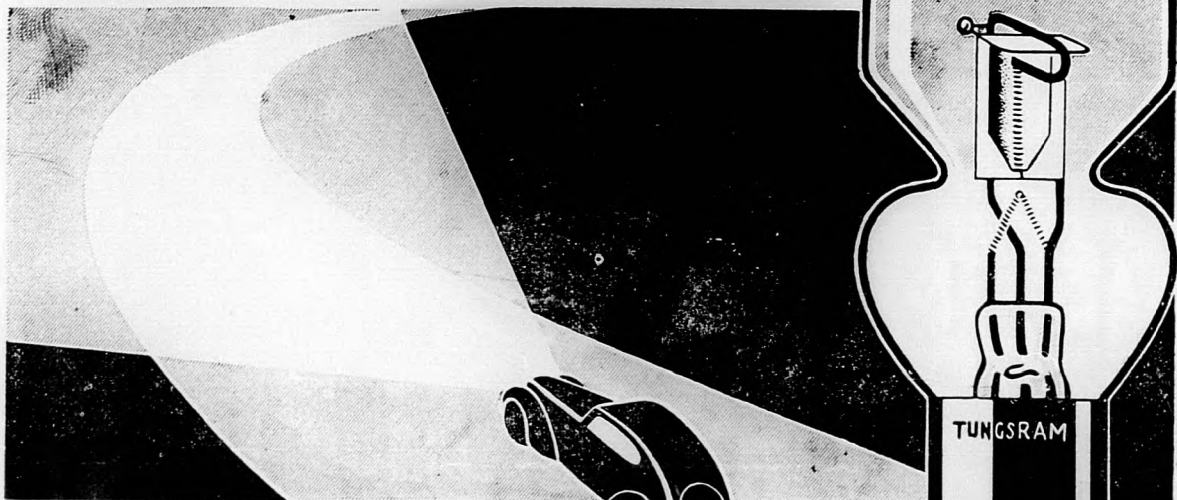
motorkerékpár láncok

BIRÓ JENŐ, BUDAPEST, VI, LISZT FERENC TÉR 2

Telefon : 28-0-96

TUNGSRAM

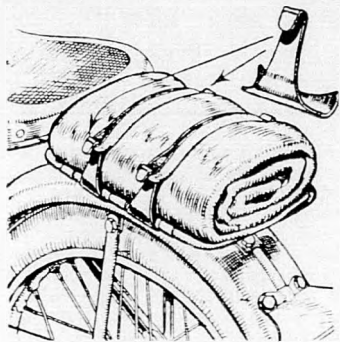
„SÁRGA DUOLUX” LÁMPA



**BIZTONSÁG A KANYARBAN
SZÉLESÍVŰ FÉNYCSÓVA**

TIPPEK ÉS TANÁCSOK

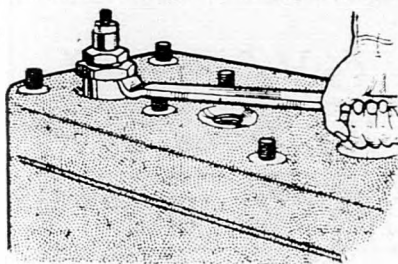
Hová csomagoljuk motoron a vízmentes kabátot vagy egyéb apróbb csomagot. A csomagtartóra felszűjzani veszélyes, mert ha szij megfázul, úgy elveszítjük az egészet. Igen jó megoldás a kis bórönd felcsavarozása, de ha erre időnk vagy bóröndünk nincsen, mégis könnyen segíthetünk magunkon. Nem kell hozzá más, mint négy úgynevezett képhorog és két gumiszalag. A képhor-



Négy képhorog és két gumiszalag: egyszerű rögzítőt készíthetünk vízmentes kabátunk és apróbb csomagunk számára.

got minden kárpitos- vagy vasüzletben megkapjuk néhány fillérért, gumiszalagot pedig régi tömlőből vágatunk magunknak. A képhorogoknak azt a végét, mely a képléhez való, beakasztjuk a csomagtartó keretébe, a képhorog másik végébe pedig a gumiszalag végét akasztjuk be. A képen különben is jól látható ennek a egyszerű tippnek az alkalmazása.

A hengerfejet felszerelés előtt be szokták kenni Hermeticollal vagy más tömítőanyaggal. A henger felmelegszik, a tömítőanyag ráé és amikor le akarjuk venni a hengerfejet, képtelenek vagyunk megmozdítani. Sokan csavarhúzóval feszítenek a henger és a hengerfej közé.

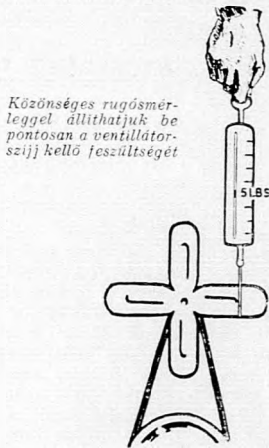


Hogyan erőltetjük le szerelőval a felégett hengerfejet.

amivel nemcsak önkrethetik a hengerfejtömítést, de el is repedhet a hengerblokk vagy a hengerfej. Ha motorunk olyan, hogy gyertyái függőleges helyzetben vannak, úgy, hogy egyik végét beakasztjuk a gyertya hatszöge alá és

középső részét pedig valamelyik megfelelő helyen levő hengerfejesavarrá fektetjük. Aránylag gyenge lefelé irányuló nyomást gyakorolva a szerelővas másik végére könnyen leeróltethetjük a hengerfejet.

Ha az autó ventilátorszíja laza, úgy rossz a hűtés, ha meg feszül, úgy hamarosan megnyúlik: meg kell találni a helyes feszülést. A legtöbb gépen állítható szíjfeszítőt találunk, csak éppen nem találjuk el mindig a szíj feszülésének kellő mértékét. Pedig nagyon egyszerű a megoldás, nem kell hozzá más, mint a háztartásokban használt és akár-



Közönséges rugósmérleggel állíthatjuk be pontosan a ventilátorszíj kellő feszültségét

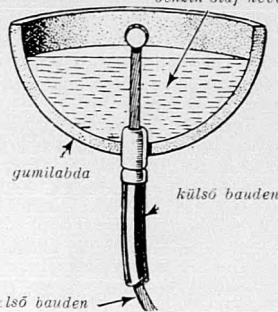
melyik nagyobb áruházban néhány fillérért beszerezhető rugósmérleg. A rugósmérleg horgos részét beakasztjuk a ventilátor egyik szárnyára. Most lassan felfelé húzzuk a rugósmérleget és a szíj akkor van helyesen beállítva, ha a mérleg nyelve két kilót mutat, amikor megmozdul a ventilátor.

Néhányezer kilométer után igen gyakran kellenetlenül csörög az autó fékruadzata. A csörögést könnyű megszüntetni, rövid és könnyű spirálrugódarabra van csupán szükség. A spirálrugó egyik végét horgásra görbítve beakasztjuk a csörögő fékrúdra, a másik végét az alváz valamelyik fix részébe: a rugó annyira rögzíti a fékrudat, hogy nem csöröghet, de szabadon mozoghat.

Gumidefekt után a tömlő visszaszerelésénél igen gyakran hiányzik a féderveisz, különösen az országúton. Ez azzal a veszéllyel jár, hogy a ragasztás helye odaragad a köpenyhez. Egy kis cigarettahamuvál bedörzsölve a ragasztott helyet oldjuk meg a kérdést.

A motorkerékpár baulen huzalait belülről kenni kell, ellenkező esetben

a belső baulden berozsdásodik vagy beszorul. Igen jó olajozószerkezetet készíthetünk körülbelül 5 cm átmérőjű gumilabdából, melyet felébe vágunk. Az egyik félgömb fenekébe megfelelő nagy-

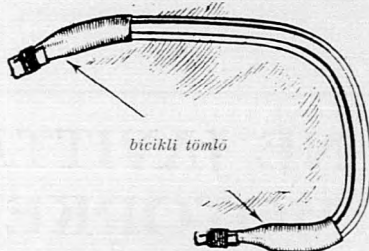


Fél gumilabdából egyszerű baulenolajozó szerkezetet készíthetünk.

ságú nyílást lukasztunk, ide bujtatjuk be a bauldent, olaj- és petróleumkeveréket öntünk a félgömbbe, mely szépen befolyik a függőlegesen felakasztott baulden legbelsejébe is.

Nem elég a robbanóteret kikormányozni!

A kipuffogócső belsejében is sok korom rakódik le, mely szűkíti a cső belvilágát és ellennyomást okoz: melegszik a motor. A legjobb a cső belsejébe lerakódott kormot kioldani, mégpedig erős, vagy 10-20%-os marólug forró oldatával. A kipuffogócső egyik végére biciklitömlőből készült és a végén madzaggal lekötött elzárót húzunk, beöntjük a lúgot, majd a cső másik végét is hasonló-

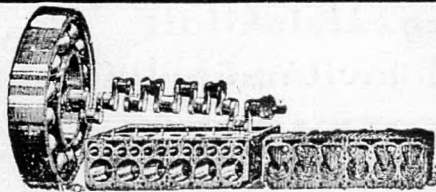


Két biciklitömlőből készült „dugó” egyszerű szolgálatot tesz, amikor maróluggal távolítjuk el a kipuffogócső belsejében lerakódott kormot

módon zárjuk el. Most már könnyen és veszély nélkül rázhatjuk a kipuffogócsövet, hogy a benne levő lúg jól kioldja a koromnak nyomát is.

Erdős Testvérek

automobil és kerosszéria üzem
NASH-PACKARD
 hivatalos service
Budapest, VI., Jókai-u. 34.
 Podmaniczky-utca sarok
 AUTOMÉNTŐ SZOLGÁLAT — SERVICE
Telefon: 25-5-80.



SOLYMOSSY ÉS TÁRSA

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

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

Mit kell tudnia minden Puch tulajdonosnak — a gyújtógyertyákról?

(Befejező közlemény.)

A Puch sportmotorokhoz való gyertya tulajdonképpen fél-versenygyertya, igen magas a hőértéke, amiből következik, hogyha a motor hideg — így beindításnál — olajjal szemben igen érzékeny. Kellő hozzátétellel azonban könnyen küszöbölhetjük ki a gyertyasluszt. Beindítás után zárjuk az indítóselepet és győződünk meg róla, hogy valóban zárva is van. Ha ugyanis túl sokáig hagyjuk nyitva az indítóselepet, úgy a motor tulszivja magát benzinnel, a benzin nem ég el maradéktalanul, és rárakódik a gyertyára és zárlatot okoz. Ha azonban idejében zárjuk az indítóselepet, úgy a motor — amíg egészen fel nem melegült ugyan — egyet-kettőt visszáló a karburátorba és talán rosszul „veszi fel” a gázt, ami végeredményben nem baj.

Beindítás után legjobb a sportmotort stenderen mérsékelt fordulatszámmal jártni, hogy jól felmelegedjék. Feltétlenül kerüljük a hirtelen gázzáradást és visszavételt, ami pedig egyes mazsoláknak szokása, a motor „ropogtatása”, szinte kihívja a gyertyasluszt, mert a karterben lerkódott olajat a hirtelen gázadás felszivja a robbanótérbe, ahol a gyertya elolajozódik.

Indulás után legjobb egyideig harmadikkal haladni, így melegszik fel a legjobban a motor, de 50-nél gyorsabban ne haladjunk, amíg a motor egészen fel nem melegedett.

Sokan panaszkodnak, hogy a sportmodell bejáratásánál gyakran gyertyazárlattal találkoznak. Bejáratásnál a motor langyosabb marad a normálnál, hideg marad a gyertya és nem éri el az öntisztító hőfokot. Bejáratásnál fogadjuk meg a következő kipróbált tanácsot: Sohase haladjunk túl lassan negyedik sebességgel, semmiesetre se járjunk lassabban 35 km-nél, viszont a hatvanas tempót se lépjük túl, legjobb 50 és 60 között tartani a sebességet. Ne olajozzuk túl a motort, nincsen értelme a bejáratásnál többet olajozni, mint normális üzennél, a fontos csupán az, hogy csakis a gyár által ajánlott márkás olajat használjuk. Ha bejáratásnál lassabban akarunk haladni 35-nél, úgy kapcsoljunk vissza harmadikra,

Milyen típusu Puch géphez milyen gyertya való?

Type 250 tura:

Ignis — Puch
Lodge TS 3
Bosch M 145 vagy M 175

Type 500V es 500 L:

Ignis — Puch
Lodge H1 és TS 3

Type 250 sport:

Ignis — Puch special
Lodge H 45
(bejáratáshoz Lodge H1)

Type 500Z és 500N/N2

Lodge H1
Bosch M 145

hogy a gyertya forró maradjon. A karburátort a már közölt módon állítsuk vagy állítsassuk be jól, nehogy a túlgazdag keverék okozzon gyertyazárlatot.

Célszerű a Puch sportmotor bejáratásához a normál gyertyánál alacsonyabb hőértékű típust használni, így az Ignis Speciál helyett egyszerű Ignis Puchot. Ez az alacsonyabb hőértékű gyertya akkor is jó szolgálatot tesz, ha legnagyobb részt városban használjuk sportmodellünket. Ha azonban sebességet akarunk kifejtetni és hegyeket legyőzni friss tempóban, úgy ne térjünk el az ajánlott Ignis Puch Speciál gyertyától.

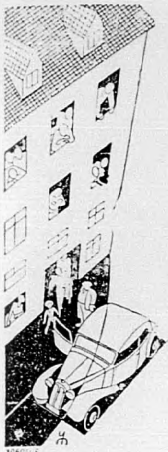
A slusszos gyertyát néhány perces tisztogatással újra üzembe helyezhetjük. Az Ignis Puch Speciál gyertya szét-szedhető, tehát könnyen tisztítható. Ha szét nem szedhető a gyertyánk, úgy a tartalékgyertya mellett tartsunk szerszámaink között úgynevezett gyertyatisztítót. Ez nem más, mint menettel ellátott és belül acéldrót darabkákkal töltött cső. A csőbe néhány csepp benzint vagy motalkót töltünk, beleszárjuk a gyertyát és félpercig rázogatójuk. Az acéldrót darabok behatolnak a gyertya belsejébe és hamarosan eltávolítják az olajat vagy kormot. A tisztítás után természetesen jól kirázzuk a gyertyát.

NE JAVITTASSA MÁSHOL MOTORKERÉKPÁRJÁT

CSAK AHOL GYÁRILAG
KÉPZETT SZERELŐK,
GYÁRI ALKATRÉSZRAKTÁR
ÁLL RENDELKEZÉSÉRE!



Jöjjön, tekintse meg
ujonnan átalakított
PUCH javítóműhelyünket!
VI. LEHEL-UTCA 25



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.

Tizezrek használják és tizezrek fogják használni a

D K W

autókat.



Geyert, Mercedes-Benzek tartalékversenyőjét a svajci GP tréningjén súlyos baleset érte. A d-pók előtti egyesülésben kocsija megviblizott és áttörve a depófalnakot, egy fanak rohant. A kocsí egyik fele az úttestre zuhant vissza, másik felét az erdőszélén találták meg, az életveszélyesen sérült Geyert pedig egy-az erdőben parkoló autó alól húzták ki... A diagnózis agytráz kóros, állománytörés és lábszárcsont sérülés.

A nizzai GP a németek távollétében a Scuderia Ferrari háziversenye volt. Tíznyolcan állottak a 3,2 km-es körkört megrendezett 100 körös verseny startjához. A győzelmet Navolari (Alfa Romeo) szerezte meg 104 km-es átlaggal márkatársai Chiron és Dreyfuss előtt. A három első Alfa 10 mp-en belül ért célba. Az öt első helyezett Bosch-geyert használta. Navolari Englebert pneumogyőzött.

A vitorlázó repülőversenyek történetében mér-földkövet jelentenek a Wasserkuppen megrendezett ezidei rhóni versenyek. Hatvanegy versenyző kapott startjogosultságot és már a második napon új távolsági világrekord született meg. Hoffmann 474 km-t repülve, kerek 100 km-rel javította meg Dittmar 375 km-es távolsági világrekordját. Hoffmann eredményére azonban nem kevesebbet, mint négyen dupláztak rá egyenként 500 km körüli rekordrepülésekkel: Oeltzschner (Condor), Steinhof (Rhönadler), Helmennann (Rhönsepper), Riedel és Bräuntziam (B 10). Szegény Oeltzschner nem soká örülhetett a legjobb egyéni teljesítmény díszeségének, meg a versenyek folyamán halálos kimenetelű baleset áldozata lett...

Chiron megkapta a becsületrendet. Stoppani olasz pilóta, aki hidróplánjával Triestből startolt, 25 órai megszakítatlan repülés után elérte a brit-szómáliai Berberát. A 4966 km-es berepült távolság a vízrepülőgépek számára új világrekordot jelent. A régi rekordot 4395 km-el a francia „Croix du Sud” hidróplán tartotta.

Hűségés, Engedelmes, Megbízható

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

D K W

Csukott Limu-sin modell P 3980-

A szezon kétszétlenül legnehezebb autós meg-bizhatósági versenye a Lüttich-Róma-Lüttich közti 4500 km-es távverseny volt, amelyet 50 km-es átlaggal tartoztak lefutni a résztvevők. Huszonkilenc versenyző állott starthoz, Strassburg, München és Innsbruckon át, azonban csak 14 kocsí érkezett be „örök városba” a visszafelé uton Lyonig ez a szám 11-re csökkent, de ezek a résztvevők azután már hiánytalanul be is futottak a lüttichi célba. A győzelmet holtversenyben egyaránt 20 ponttal a belga Trasenster-Broyx pár (3,9 l Bugatti) és a Lalaye-Quatresous-pár (5,4 l Renault) szerezte meg. A német Maicher-Constant-pár (DKW) az órási konkurrenciában nyolcadik helyre hozta a mezőny legkisebb hengerűrtartalmú kocsiját.



D K W

autókra 50.000 km. motorgarancia!

Vezérképviselet:

MAJLÁTH

Budapest, VI., Gr. Zichy Jenő u. 17

A francia versenykocsí megteremtését előző nemzeti gyűjtés mindössze 500.000 frankot eredményezett, holott a konstruktőrök a szükséges összeg első határát ennek az összegre a tisztere sében limitálták. Hir szerint Laurent-Egnae munkaügyi miniszter vállalta az állami szubvenció biztosítását.

A török hadügyminisztérium 250 darab oldalkocsis DKW motorkerékpárt rendelt katonai célokra.

Gyerekesen humoros megállapításra ragdatta magát Faroux, a párisi „L'Auto” mindentudó útiróvatvezetője. A Caracciola és Branchitsch által megnyert belga GP után lapjában odány-lakozott, hogy a német kocsik kipuffogó gazai a versenyzőknél szengyulladást okoztak! A németek emígy védekeztek: A Mercedes-Benz kocsik immár két éve ugyanazt az üzemanyagot használják és kipuffogóvezetékük is ugyanugy van szerelve. Ha tehát Faroux úr állításra helytálló, akkor a Mercedes-Benz motortörök már kivétel nélküli krónikus szengyulladással körhözban fekü-d-nének. Ezzel ellentétben Fagioli, aki néhány kört Caracciola sarkában abszolvtált, ment maradt a szengyulladástól, míg a „szengyulladást” kapott versenyzők bizony tisztes távolban követtek a németeket... Akik különben megállapították, hogy a pálya lazább részét a rendezőség mesz-szel akarta megkötni, ez nem sikerült, ellenben a felkavart meszpor szengyulladásokat idézett elő, aminek megfelelően most várják Faroux hely-reigazító sorait... No de Faroux úr — hisz ez nem politika...

A Norton gyár vezérkonstruktőrtjét, A. Carollt, aki a mostani NSU-konstruktőr, Moore örökébe lépett, halálos baleset érte.

Németországban júliusban több mint 21.000 da-rab autó került forgalomba. Rekord! Feltűnő a közép-kocsik erős terfoglalása.

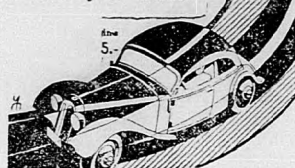
Számos új angol autótípuson állítható kormány-kerék találunk.

A General Motors 50 millió dollárt szavazott meg üzemel bővítésére.



Mindennek a kulcsa

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



Autókállítások. Londoni autókállítás: október 17-től 23-ig. Milánói Szalon: november 9-20-ig. Párisi szalon: október 3-tól 13-ig. Prágai autókállítás: október 19-től 28-ig. — A berlini kiállítás pontos időpontja megismeretlen, előreláthatólag január végén vagy februárban lesz megtartva.

Ausztria gépjárműállománya meghaladta a száz-ezer darabot.

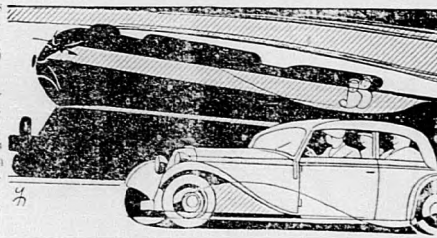
A német légiforgalom ünnepe: az elmúlt év februárjában indult el a rendszeres délamerikai postajárat és augusztus utolsó hetében repülték századszor a transzocéáni vonalat, amelyen eddig négy millió levelet szállítottak 3-3½ nap menet-idevel Délamerikába.

Mercedes-Benz új kocsijai készek! Motor, trans-missio és rugózás maradt a régi, de az új kocsí karcsúbb lett. A motor hátrafelé lejtő helyzetben van beépítve, ami a karlajn mélyebb elhelyezhe-tőséget és vele alacsonyabb építést tett lehetővé. A vezetőülés 5 cm-rel, míg a kocsí fara kerek tíz cm-rel került mélyebb helyzetbe. A kipuffogó-cső a karosszérián át van hátravezetve.

A Continental pneumatikgyár exportmértégre az év első felében a tavalyihoz viszonyítva, 32 szá-zaladok emelkedést mutat.

Az Opel-gyár augusztus második felére 15.000 munkást szabadsgolta. A munkások tizenkét hajóval és számos autóbusszal a gyár vendégei-ként rajnai társasutazáson vettek részt. A gyár legfontosabb osztályai ezen idő alatt 3000 mun-kással dolgoztak.

Az olasz Trossi fölttő érdekös kocsit kon-struált. Az elsőkerék meghajtású kocsí nyolchen-gyeres kitéműli, légnútésos csillagmotorja a kocsí orrában az első tengely elé van beépítve, míg a tengely fölttő két kompresszort találunk. Az al-váz esővekből készült rácsos tartó.



Szereti a gyorsaságot —

a gyorsvonat tempóját, amit régebben csak a drága nagy-kocsik tudtak tartani, ma azonban már az olcsó kocsinak is tulajdona. Hiszen a DKW motorok új mértékét teremtetek a teljesítmény és sebesség számára. A DKW-konstrukciók új fogalmat jelentenek a stabilitás és kormányozhatóság terén. Ha autójától gyorsaságot, biztonságot és gazdaságoságot vár, úgy

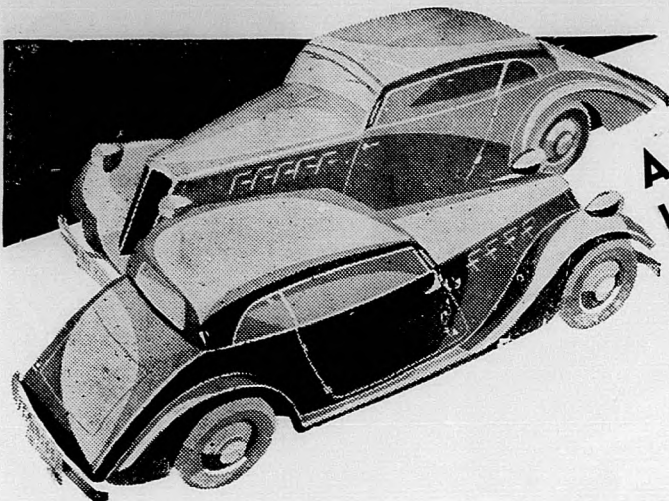
vezessen DKW-t!

Csukott Limu-sin modell P 3980-



1058/66





A gazdaságos lengőtengelyes HANSÁ

4 hengeres Typ 1100
6 hengeres Typ 1700
Rendkívüli stabilitás — Fantasztikus gyorsulás —
Magas átlagssebesség — Snájdig elegáns forma —
és meglepően csekély fogyasztás



Vezérképviselő: BLUMENTHAL TESIVÉREK, Budapest, VI., Nagymező-utca 19 — Telefon: 24-0-07.

MA MÁR
FOGALOMMÁ VÁLT
Reichfeld Géza
HASZNÁLT MOTORKERÉKPÁROK
ÓRIÁSI RAKTÁRA!
OLCSÓ ÁRAK! GARANCIÁVAL!
VI., Rózsa-ucca 97/a. Telefon: 24-2-85.

A svéd Grand Prix

A Malmö melletti 14,5 km-es Saxtorp-cirkuiten került lefutásra a svéd motor-kerékpár GP, amely nem csekély meglepetésre a berlini *Rudge-menő Richnow* győzelmét eredményezte a felette erős, internacionális mezőnyben. Richnow (350 Rudge) 407 km-es távon 123 km-es átlaggal nyerte kategóriáját, míg az 500-as győztes Woods (Husqvarna) ideje többrendbeli megállást betudva, 436 km-es távon csak 122 km-es átlagot eredményezett. Start után 142 km-es átlaggal Ley (500 DKW-Auto-Union) vezette a mezőnyt, de lánctörés folytán kiállásra kényszerült. Csakhamar Malfors (NSU) rogtant az élen, az utolsó körig vezetett is, amikor azonban uszónátörés folytán talomba került. A 250-es kategória az immár megszokott DKW diadalt hozta. Winkler 349 km-es távon 120-as átlagot futva győzött márkatársa, Geiss és az angol Manders (Excelsior) ellen, aki erősen lemaradva futott célba.

Autó- és szántómotor

főtengelyek és hengercsiszolások

és minden e szakmába vágó alkatrész készítése

ÜZV. DEDICS FERENCNÉ

Thék Endre utca 15 Telefon: 30-3-45

Indian
Motocycles

magyarországi
vezérképviselője

Ij. SEIFRIED HUGÓ

Budapest, VI., Forgách ucca 10-14.

telefon: 91-3-24, 92-9-92.

Gyári alkatrészek. Javítóüzem.



Bármilyen gyártmányú motorkerékpárt

olcsón
gyorsan
garanciával

javitok

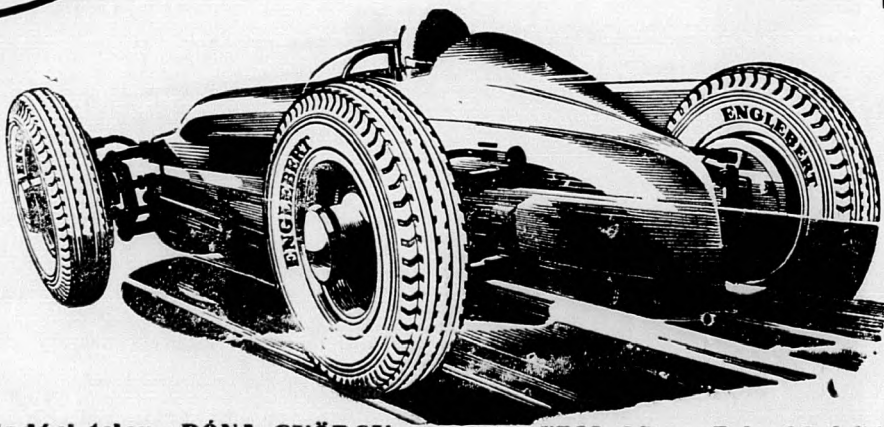
Olajok és eredeti alkatrészek raktáron. Új és használt gépek olcsón, előnyös fizetési feltételekkel.

Douglas és AKD képviselő.

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

Englebert Pneu

minőségben
tartósságban
vezet!



Magyarországi eladási telep: RÓNA GYÖRGY, V., HOLD-UTCA 25. — Tel.: 25-4-73.

Magyar nemzeti csapat a Hatnaposon

Lukavecz (250 Puch) — Kozma (500 Zündapp) — Martinek (500 Gilera) veszik fel az Ezüst Trofeáért a küzdelmet a 14 csapatból álló mezőnyben

A lig egy hét választ el a bajor Alpe-sekben megrendezésre kerülő Nemzetközi Hatnapos Triálólt, a szezon legfontosabb megbízhatósági versenytől, melynek kimenetelére az idén fokozott érdeklődéssel tekinthet a magyar motoros közönség. Versenyzőink a múltban is szinte évente felkeresték a hatnapos versenyt, minek során Martinek (Rex Acme, Gilera), Lukavecz (Puch) és Rostás (AKD) szép sikerrel gazdagították motorsportunk annaleszeit. Az idén azonban egy régi álom vált valóra: Magyarország nemzeti csapatot állít starthoz az Ezüst Trofeáért folyó küzdelemben!

A Hatnapos Triálra mintegy 250 nevezés érkezett: 139 német, 50 angol, 20 holland, 15 olasz, 7 csehszlovák, 6 francia, 5 ír, 3 magyar, 3 svájci, 2 belga és 1–1 svéd, illetve lengyel versenyző áll a leginternacionálisabb verseny startjához. A verseny főküzdeme az

Internacionális Trofeáért

folyik, ebben a küzdelemben minden ország egy csapat — 2 szőlő, 1 oldalkocsis versenyző — indulhat és a versenyzők gépeinek 100%-ig hazai gyártmányúknak kell lenniük. Sajnos, ebbe a küzdelemben a magyar motorsport nem szólhat bele, miután ilyen célra megfelelő hazai gyártmányú gépekkel nem rendelkezünk. Ezt a Trofeát immár egymás után kétszer a németek nyerték meg és a német csapat gerince az idén is a régi marad. A két szőlőmenő Henne és Stelzer mellett az oldalkocsismentő Kraus azonban már az utánpótlásból rekrutálódik, aki éveken át a német team oldalkocsismentőjének, Mauermayernek volt hűséges „Mitfahre-re.“ Németországot szerzett előjoga révén ismét a BMW-gyár képviseli a versenyen, mely már általános meglepetésre, szőlőben 500-as, oldalkocsival 600-as új, királytengelyes, kompresszoros versenymodellel állítja starthoz, miután a 750-es sportmodellek teljesítménye nem bizonyult kielégítőnek. A német csapatnak négy ellenfele lesz: Anglia, Csehszlovákia, Franciaország és Olaszország. Az angolok a tavalyi „bünnőt“, a BSA-menő Perriót kirostálták a csapatból, helyébe Rowleyt (350 AJS) vették vissza, aki Bradley (Sunbeam old.) és Brittain (500 Norton) társaságában fogja képviselni Albion színeit. Csehszlovákia csapatát a Jawa-menők képezik: Brand (500 o'd.), Vitvar (350) és Dusil (350). A francia csapat Boura (500 Motobécane old.), Gauthier (500 Terrot) és Pahin (500 Peugeot) összeállításban áll ki, míg az olasz csapat az 500-as Gilera-menőkből — Villa, Macchi, Gilera — rekrutálódik.

A magyar csapat, mely Lukavecz (250 Puch), Kozma (500 chv. Zündapp) és Martinek (500 Gilera) összeállításban indul, a vezetők nemzetisége szerinti csapatversenyben az u. n.

Ezüst Trofeáért

veszi fel a harcot a nem kevesebb, mint 14 csapatból álló mezőnyben. A magyar csapat kitűnő harcra készséget képvisel: Lukavecz 250-es Puchjával a tavalyi Triálon is megállta a helyét, az idén minden nagyobb versenyen elindult a legnehezebb túráversenyeket győztesen abszolválta; Martinek régi róka a Hatnapos triálkon, az osztrák Höhenstrassenfahrtón

aratott diádala jó előjel a Hatnaposra; Kozma, bár ujone a Hatnaposon, de rutinos versenyző, aki bizonyára éppen olyan jól bele fogja találni magát szerepébe, mint amilyen otthonos lesz az adáz telefontasata eredményeképpen rendelkezésére boesátott debütáló 500-as új ohv. Zündapp gép nyergében, mely típus rajta kívül csak a gyári Zündapp-team révén lesz képviselve a versenyen. Ez a bizalom, mellyel a Zündapp-gyár Kozmát kitüntette, ugyancsak kedvező előjelnek tekinthető. A magyar csapat ellenfele lesz két német csapat, továbbá 2–2 angol, holland, francia és csehszlovák csapat, valamint 1–1 ír, olasz és svájci team.

Az Ezüst Trofeáért induló magyar csapat ellenfelei a következő összeállításban állanak starthoz:

Anglia. A: Perrigo (348 BSA), Povey (348 BSA) Williams (348 Norton).

Anglia. B: Feffries (493 Triumph) Heath (497 Ariel) Mac Gregor (499 Rudge).

Irország. A: Duffin (500 Matchless), Stewart (500 Royal Enfield), Yeates (493 Triumph).

Irország. B: Taggart (490 Norton), Moran (500 Matchless), Griffith (497 Ariel).

Németország. A: Geiss (250 DKW), Winkler (250 DKW), Kluge (250 DKW).

Németország. B: Soenius (494 NSU), Rütchen (494 NSU), Knees (494 NSU).

Csehszlovákia. A: Vitvar (350 Jawa), Dusil (350 Jawa), Houska (250 Jawa).

Csehszlovákia. B: Koch (350 Koch), Pastika (500 BSA), Mucha (500 BSA).

Franciaország. A: Boura (500 Motobécane s. c.), Gauthier (500 Terrot), Pahin (500 Peugeot).

Franciaország. B: Jeannin (350 Prester-Jaunhi), Narey (500 Peugeot), Passet (500 Motobécane).

Hollandia. A: Fijma (497 Ariel), Moejes (497 Ariel), de Rider (499 BSA).

Hollandia. B: Eysink (499 Eysink), Timmer (346 New Imperial), Tecken (497 Ariel).

Svájc: Stauffer (500 Universal), Weider (498 Matchless), Haller (800 Zündapp s. c.).



CORDATIC

AZ AUTOMOBILISTA RÖNTGENKÉSZÜLÉKE

Az automobil többhengeres motorja csak akkor dolgozik szabályosan, ha minden egyes hengere teljesen azonos mértékben veszi ki részét a munkateljesítményből. A laboratóriumi vizsgálatok viszont azt mutatják, hogy ez az ideális állapot legfeljebb új vagy nemrég generáljavított motornál forog fenn és hosszabb-rövidebb üzem után egyik-másik henger elkezd „lazsálni”.

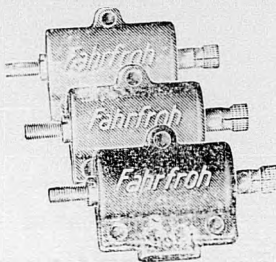
Igen sokféle oka lehet ennek, az egyik hengerben jobban kopnak a dugattyúgyűrűk, a másik hengerben besülnek a gyűrűk, ami által a kompresszió lényegesen csökken. Megváltozhat az egyik-másik szívótelep beállítása, lehet az egyik-másik gyertya szikraköze túl nagy vagy túl kicsiny. Meggyengülhet egyik-másik szeleprugó, beéghet a szelep, elpiszkolódnak az egyik elosztófelület, egyszóval számtalan oka lehet annak, ha egyik-másik hengerünk teljesítménye esik. A gyakorlatban ezt alig vesszük észre, a motor teljesítménye romlik, üzemanyagfogyasztásunk emelkedik és ami a legjellegzetesebb, súlyos üzemzavar fejlődhet ki.

Egyik-másik hengerünk munkateljesítményének csökkenését sajnos eddig nem ellenőrizhettük, legfeljebb akkor eszmélünk rá részben a hibára, amikor kurbli-val indítunk, de akkor is csak a legsúlyosabb kompresszióvesztéseket észleljük.

Az egyes hengerek munkateljesítményét csakis úgy tudjuk pontosan megítélni, ha menetközben is ellenőrizzük a gyújtást, helyesebben a gyújtás intenzitását, mert a legkisebb munkateljesítmény-csökkenés is befolyással van a gyújtásra, helyesebben a gyújtást esz-közli szikra minőségére.

Nemrég jelent meg a külföldi és budapesti autós szakkörökben az az elmés és szinte megbecsülhetetlen ellenőrző készülék, mellyel menetközben is állandóan figyelemmel kísérhetjük az egyes hengerek egyenletes és precíz működését, ami által lehetségessé válik a legkisebb hiba azonnali megállapítása. A „Fahrfröh” néven forgalomba kerülő készülék nemcsak a kompressziónyomás

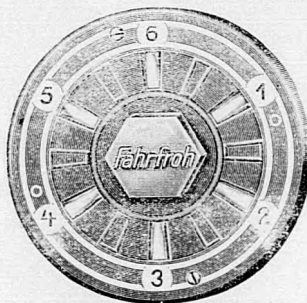
jelzi, nemcsak rosszul tömitő dugattyúkra hívja fel a figyelmet, hanem pontosan jelzi azt, hogy minden egyes henger mennyiben veszi ki részét a munkából, milyen mechanikai állapotban van, milyen állapotban van a gyertya, ponto-



A vándorárammérők a gyertyákon találnak elhelyezést.

san történik a gyújtás, kellő intenzitású a gyertya elektrodjain átptatán szikra.

A Fahrfröh ellenőrző készülék igen szellemes módon a gyújtási rendszerben



Fahrfröh jelzőműszere

fellépő vándoráramokat méri. Minden egyes gyertyának meg van a maga külön vándorárammérője, ahonnan külön vezeték továbbítja az áramot a szerelékfalra erősített műszerhez. Ez a műszer a neonsövegek közül áll, a tapasztalat ugyanis azt mutatja, hogy a vezető sokkal job-

ban képes megfigyelni a neonsövek fényének megváltozását, a fény intenzitásának növekedését vagy csökkenését, mint a mutatóval ellátott árammérő tüjének beállítását. Minden egyes hengernek meg van a maga külön neonsöve, a kis csövek sugarasan vannak elhelyezve és így egyetlen pillantás elegendő annak megállapításához, hogy vajjon mind a négy, hat vagy nyolc henger egyenletesen és kielégítő teljesítménnyel dolgozik vagy nem.

Ha a hengerekben legalább hat atmoszféra kompressziónyomás van, úgy a neonsövek normális intenzitású fényvel jelzik, hogy hiba nincsen. Ha azonban a kompressziónyomás — a bevezetésben fesorolt okok valamelyike miatt — csökken, úgy ennek arányában csökken az illető hengerhez tartozó neonsöve fénye is, jelezve, hogy a gyújtószikra nem találkozik a szükséges ellenállással. Ha a kompresszió mégjobban, két atmoszféra alá csökken, úgy a neonsöve sötét marad. Ilyenkor egészen biztos, hogy valahol hiba van, nem kell találgatni, mert hiszen az óraszerű műszer azonnal megmondja, hogy melyik hengerben kell keresni a hibát.

A Fahrfröh készülék tehát elengedhetetlen segédeszköze annak, aki el akarja kerülni az üzemzavarokat, takarékoskodni akar az üzemanyagával és elejét akarja venni mindannak, ami előbb-utóbb drága javításokat tesz szükségessé. A készüléket különben a M. kir. Technológián alapos kísérleteknek vetették alá. Streihammer Antal kir. műszaki tanácsos, a Technológia igazgatójának szakvéleménye szerint: „... a készülék jó tájékoztatást nyújt a motorban lefolyó munkamenet megfigyelésére és a villanások intenzitásának megváltozásával az egyenlőtlen robbanások okozta hibás járást is jelzi...”

A magyarországi vezérképiselet (Sinka Márton, III. Bécsi-út 171.) lapunkra való hivatkozás esetén díjmentesen küld tanulságos és ábrákkal ellátott ismertetést.



ZÜNDAPP

ZÜNDAPP



pár hónap alatt
meghódította
a magyar motorosokat is

Szépségével
Minőségével
Versenyeredményével
Kardánmegoldásával
Árával

Vezérképiselet:

Pajor Imce

VI., Jókai-u. 28. sz.
Tel. fon.: 202-28.



Képek a Haiz-triálról a német versenyszezon legnehezebb megbíztatási versenyéről Balról: zuhógó esőben kapaszkodók fel a sáros meredéken az egyik Hansa Lloyd kocsi. — Középen: a győztes Hansa team. — Jobbra: Hansa Lloyd kocsik a terepversenyen.

Mi a POL?

Sok bosszúságot, vesződséget és költséget okoz az autósoknak a rövidzárlat. Új biztosítékot kell szerelni és ha ilyen nansen kéznél, úgy a hevenyészett kontaktus igen gyakran komoly tűveszedelemnek lehet az okozója. Az autósvilágnak régi vágya az úgynevezett örökös biztosíték, melyet csak most sikerült a német technikusoknak megoldani. A „Pol”-biztosíték — így hívják az örökös biztosítékot — nem fémszállal van megoldva, hanem hajszálesőben lévő igen vékony higanyzállal. Túlterhelés, rövidzárlat esetén a higanyzáll megszakad, tehát megszakad az áramkör is, akár csak a normális biztosítéknál. Amíg közönséges biztosítéknál újat kell szerelni, addig a „Pol”-biztosítékra elég egy erősebb koppanást mérni, hogy a higanyzáll ismét összefüggővé váljék és az elektromos áramlás ismét helyreáll.

A „Pol”-biztosíték tehát örökös darab, minden autótípushoz és minden áramerősséghez megfelelő típusok állnak rendelkezésre. Elismerés illeti meg a Pneutechnika-céget (Bpest, V., Légrády Károly-utca 12.) mely ezt a házagptól autókelléket hozza forgalomba. A Pneutechnika lapunkra való hivatkozás esetén bárkinek szívesen küldi meg érdekes ismertetőjét.

Gazdálkodj a MOTORBAN

Gyújtóáramfolyamat és kompresszióvizsgáló készülék, mely menet közben örökös a motor hibátlán működése felett. **VILÁGSZABADALOM!** Képviselet: **SINKA MÁRTON** III. BÉCSI-UT 171. TELEFON: 62-9-85. **Kérien díjtalan bemutatót!**

KEZTYŰT

AUTÓHOZ, MOTORHOZ

CSAK OTTENREITERTŐL

vegyünk, mert megbízható és olcsó.

Készít — Javit

IV., Petőfi Sándor-u. 3. (Udvarban)

Révész és Huszár

VI., Jókai tér 7. Telefon: 18-9-54.

DUREX dugattyúk egyedárusítása.

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

Mi újság?

— *Hogy is alakul a Balatoni Sporthét autó és motorcsónak programja?*

— A KMAC külföldi csillagtúrájának résztvevői szombaton, azaz szeptember 7-én reggel 10-én és este 10 óra között tartoznak befutni Siófokra. Ugyanezen nap déli 12 és 1 óra között várható a BMYC Budapest—Baja—Siófok túraversenyén résztvevő autóbordok befutása, míg a kismotoros hajók érkezése délután 3—6 óra között várható a siófoki kiemelő szerkezetnél lévő célhelyen. Szeptember 8-án délelőtt 10 óráig futnak be a KMAC csillagtúrájának magyar résztvevői, majd szépségverseny lesz a Kaszinó előtt. Féltnizenegykor startolnak a Balatonfüred—Tihany—Siófok közötti inboard-verseny résztvevői, míg 11 órakor a kismotoros hajók sebességi versenyeit bonyolítják le egyidejűleg az autóbilok és motorkerékpárok tréfas ügyességi versenyével. 12 órakor az emléktúra résztvevői számára a siófoki kikötőben tréfas (ebben nagyok) csapatúzó versenyt rendez a KMAC... Délután fél négy órakor kerül sor a siófoki sebességi motórcsónakversenyekre, melyek kismotoros, autóbord és inboard hajók indulhatnak. A motórcsónakverseny egyik érdekessége lesz az „egyenletességi” verseny, melyben az összes hajótípusok egyszerre indulnak. Győztes lesz az, aki a teljes távon át legjobban közelíti meg azt a sebességet, mellyel a táv első negyedét lefutotta. A sporthét motórcsónakprogramja elég érdekesnek ígérkezik, ezzel szemben az autós rész méltó a KMAC-hoz. Sem többet, sem kevesebbet nem ígér, mint amennyit a KMAC az idén nyújtott... De majd kárpótlást nyújt a Balaton! Ezt pedig a KMAC rendezései nélkül zavartalanabban lehetne élvezni...

— *Repülőcsillagtúra is lesz Siófokon?*

— Ugy van. A MAC szeptember 6, 7, 8-ára siófoki repülőterére nemzetközi repülőcsillagtúrát hirdet.

— *Más sporthét?*

— A Győri AMC szeptember 8-án rendezi V. nemzetközi Csillagtúráját Győrbe. A túra résztvevői délelőtt 9 és fél 11 óra között tartoznak befutni a városháza előtti célba. Az agilis győri egyesület vendégei számára változatos programról gondoskodott.

— *Szakmai hírek?*

— Új márkával szaporodott a hazai autópia. Az Urbán-cégnél sikerült a népszerű Stoewer mellé a világhírű Graf—Stift-képviseletet is megszerezni. Az első szállítmány már meg is érkezett. Az auto-guarandoknak nem kell külön márká számtalan előnyeit, csak annyit, hogy kvalitásaihoz arányítva, olcsó. A 2,7 literes „hatszámelyes” középkoosi ára 14.500 pengő.

— *Meg tudná-e mondani, Hébli úr, hogy mivel szórakoznak versenyzőink hazai versenyek hiányában?*

— Nem szórakoznak, hanem komolyan készülnek a külföldi versenyekre: Martinek (Gilera), Kozma (Zündapp) és Lukavecz (Puch) készülnek a Hatnaposra, míg Zamecsnik (Rudge) szept. 1-én a morawka-ostrovai nemzetközi körversenyen, szept. 8-án pardubitzti főversenyen az aranyisáskért, szept. 15-én Kriauban a salakon akar dícsőséget szerezni a magyar színeknek. És akkor még azt mondják, hogy nincs komoly verseny. Verseny van, de... sajnos, csak külföldön.

Viszontlátásra, Hébli úr, szeptember 15-én!

APRÓHIRDETÉSEK

Karosszériákat mindenféle kivételben. Átalakítások nyitótól csukottá, Autófényezés, karambolos autók javítása. Használt karosszériák eladók. Boross, Erkel-u. 17. (Kálvin-térmél.)

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

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

Álva vezető járművét, ha Motorskiron közlekedik. Saját készítmény 55 km. kuptungos, 20 kg. özsúly. Ara P. 390.— Motorkerékpárok javítását, átalakítását, kipufogócsövek készítését szakszertben, legelősebben vállalja: Stein motorműhely. VIII., Tavaszmező-u. 24.

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

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

Használt motorkerékpárok óriási választékban, csónakmotorok, javítóműhely. Bauer Tibor Gy., VI., Izabella-u. 98.

Brown György

automobil alkatrészek

Budapest, VI., Jókai u. 17.

Telefonszám: 24-4-77

Alkatrészek MÁVAG

MERCEDES BENZ

és egyéb autobilokhoz.



Motorkerékpár kisautó csónakmotor

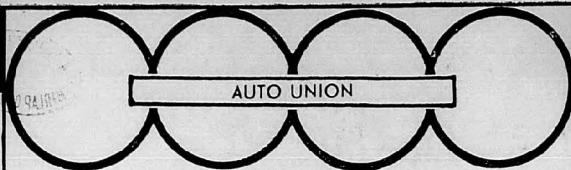
K. BAUER TIBOR GYŐZŐ

B.S.A. Super X.-

alkatrészek, speciális javítóműhely.

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

Felélős szerkesztő és kiadó: KRAMER JENŐ

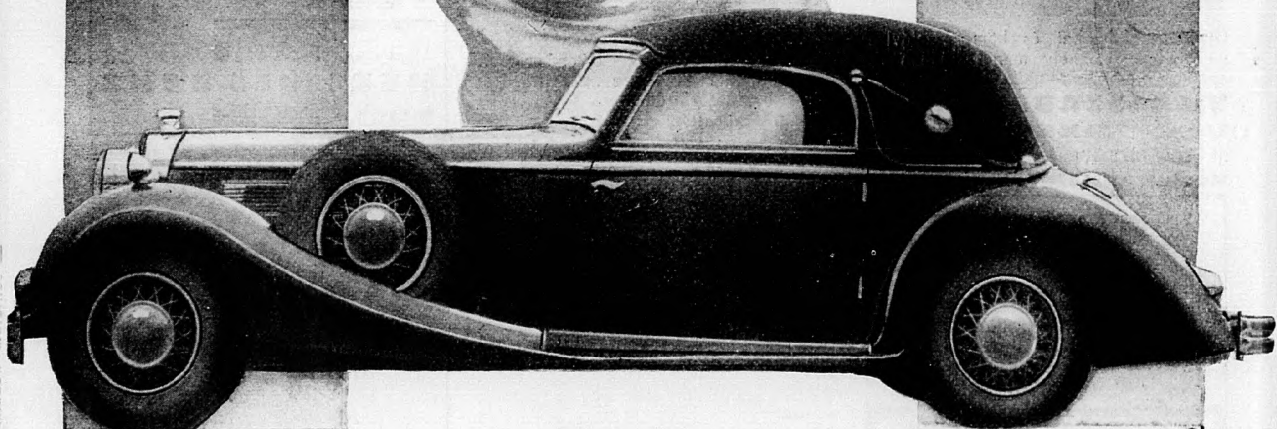
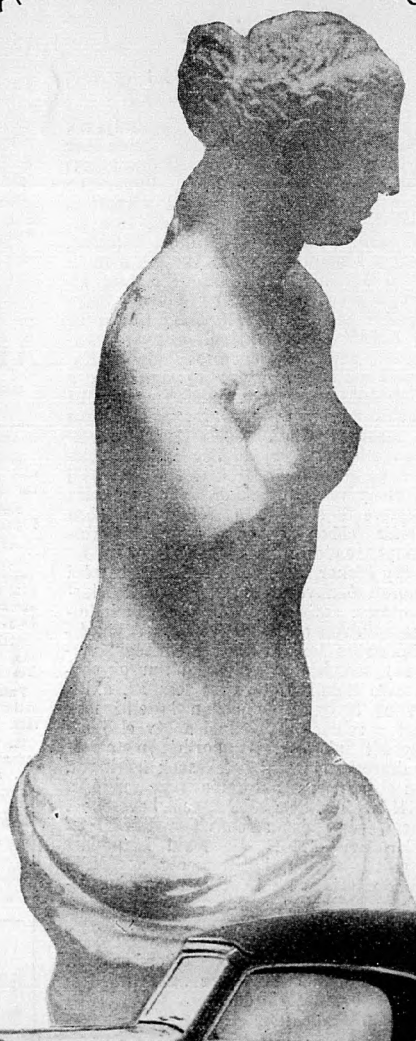


HORCH
8 hengeres

A TÖKÉLETES SZÉPSÉG



WANDERER
6 hengeres



Vezérképviselet:

HESS ERVIN, Budapest, Mészáros ucca 15. Telefon: 50-0-90