

ÁRA 40 FILL.

HÁRMASHATÁRHEGY —
GUGGERHEGY

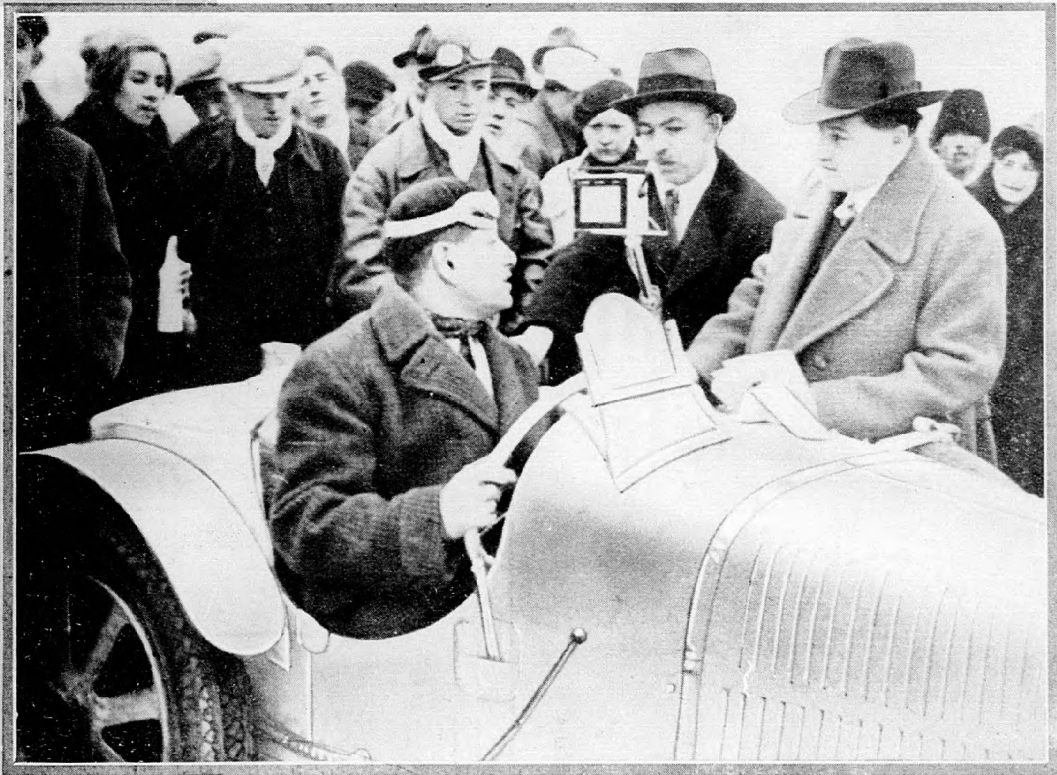
17312
VII. ÉVFOLYAM
17. SZÁM
1935. nov. 20.

Autó Motor

A LEGNAGYOBB PÉL-
DÁNYSZÁMÚ MAGYAR
MOTORSPORTLAP



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



CORDATIC

Hartmann (Bugatti—Cordatic) megnyerte a bajnokságot

Hartmann László megérdemelten nyerte az 1935. évi magyar nagy-sportkocsi bajnokságot, az utolsó bajnoki versenyen, a győni lanszén is a nap legjobb idejét futotta, éppen rádió beszédet folytató Pihár Istvánnal, a magyar rádió népszerű sportriporterével, Hartmann összes bajnoki futamait Cordatic pneuval abszolválta, a Cordatic sikon-hegyen, kétszázas tempóban állta meg fényesen a helyét.



A takarékoság,
kényelem és
megbízhatóság jele



Négyülékes csukott
Limousin komplett

P 3980.-



MAJLÁTH

VI, GRÓF ZICHY JENŐ-U. 17



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

B. S. A. tulajdonosok figyelem!

Eredeti

B. S. A. alkatrészeket olcsó áron
raktárról szállít

K. Bauer Tibor Győző

Speciális

B. S. A. javítóműhely. Használt motor-
kerékpárok nagy választékban!

Tel.: 20-9-12.

Izabella-utca 98



HIRDESSEN

az *Auto-*

Motor-ban



Marelli Lucas

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

TÓTH ÉS STERN

autóelektromos világítás- és gyuj-
tásberendezések precíziós üzem

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

Előgyűjtés

A törv. hat. biz. tag úr, aki hajdanában-danában oly jelesül forgatva kelevézt, lámadt neki mindent áttörő elemi lendülettel annak a bizonyos plakátbeli csecsemőnek és elsőrendű nemzetmentő és haladéktalan megoldás után ordító problémának vélte ama bizonyos és hiányos öltözeti, szeméremértő plakát-csecsemőnek mielőbb eszközözendő hatályos felruházását: újra hallatott magáról. A törv. hat. biz. tag úr az egyik műnapján közgyűlésen felkérte a főkapitány urat arra, hogy tiltsa el a motor és autóversenyeket a főváros területén.

Hogy miért van kifogása a törv. hat. biz. tag úrnak a versenyek ellen: nem tudjuk, nem értjük. Mert hiszen a törv. hat. biz. tag urat általában mint fővárosunk műszaki képzettségű és gondolkodású, haladó szellemű „atyját” ismerik és így aligha képzelhető el, hogy komoly elvi gátlási lennének a haladó szellemet, a modern műszaki világméretet jelképező motorsporttal szemben. Viszont azt sem tudjuk elképzelni, hogy a felszólalás csak éppen azért történt volna, hogy alkalom adódjék a hangszálatnak egy kis tornamutatványára. Egyszóval rejtély a javából ez a felszólalás. Rejtély, mely azonban nem épít, ugyanakkor azonban ezeknek okoz keserű perceket. Ezeknek, akik nem a legkiterőbb rokonszenvvel fogadják a törv. hat. biz. tag úrnak ezt a legújabb keleti szellemi expedícióját.

Talán nem tudja az igen sőt mélyen tisztelt törv. hat. biz. tag úr, hogy a nagy nyugati városok úgy versengenek klasszikus autóversenyekért, mint annak idején ama bizonyos hét görög város a sohasem létezett Homéroszért? Nem tudja felmérni a törv. hat. biz. tag úr azt a roppant energiájú idegenforgalmi, propagandabeli, nemzeti értékű átütő erőt, melyet egy-egy jól megrendezett nemzetközi autó- vagy motorverseny jelent? Róma, Nizza, Montecarlo, Ulster nemcsak megtéri, hanem egyenesen szorgalmazza azt, hogy falai között autóversenyeknek álljanak sűrű sorfalat, hogy hatalmas attrakcióval szolgáljon, hogy magára irányítsa a világ érdeklődését. Ha mindezt nem tudná a törv. hat. biz. tag úr, úgy mély tisztelettel felhívjuk reá a nagyrabcsúlt figyelmét.

Kétszeresen fájdalmas a törv. hat. biz. tag úrnak ez a minden aprópó nélkül, de talán nem is egészen átfontolt megnyilvánulása mert hiszen végre 1935-ban megrendezésre kerül a magyar automobil Nagydíj a Népligetben. Világesevénynek ígérkezik ez a verseny, nagy magyar propagandát ajándékoz, kultura fellendítő, idegent vonzó attrakciónak, melyet íme, csirájában akar elfojtani a rövidlátás.

De informálódjék csak egy kissé a törv. hat. tag úr. Ránduljon ki a Guggeregyre és kérdezze meg a hegy Guggereket, milyen karát látták eddig az ott megrendezett versenyeknek. Egészen biztosan azt fogja hallani, hogy amióta az autóversenyek nyomán megismerte a közönség a fővárosnak ezt a gyönyörű pontját: emelkedtek a telekárak, sorba szökcentek a gyönyörű villák, kulturált lett a nemrég még sivár környék, amit nagyrészen a motorversenyeknek köszönhetnek az érdekeltek.

Mint értesülünk, a KMAC beadvány formájában próbálkozik meg azzal, hogy mindent tudomásra hozza az illetékeseknek. Kemélni akarjuk, hogy az akció eredményes lesz. Es nem fog győzni az a rövidlátás, mely már oly sok életnek fojtotta el könnyelműen a csiráját.

E vással jön az étvágy — tartja a német közmondás és úgy látszik, a teherautófuvarozás „szabályozásának” kényerén (vagy kalácsán?) élők nagyokat és kiadósakat emészthettek, amikor úgy halljuk, hogy újabb nemzetmentő (vagy mármentő?) ötlet fogant a felette (és saj-

nos!) termékeny agykoponyákban. Eddig csupán a vállalkozászerű teherautófuvarozásba kapcsolódott bele a Mateosz, ez a furcsanevű szerv, melynek működése tagadhatatlanul, sőt felette áldásosnak bizonyult a MAV és talán nem kisebb mértékben a Mateosz vezetői szempontjából. Viszont hogy mennyire áldásos a teherautófuvarozók szempontjából, arra nem mi vagyunk hivatva nyilatkozni, hanem a teherautófuvarozók. Akiket viszont nem merünk megszálltatni, attól való félelmünkben, hogy minden valószínűség szerint, felette imparlamentárisnak ígérkező mondatok hangzanának el.

A legújabb ötlet: „szabályozni” a nem vállalkozászerű teherautóforgalmat, beleavatkozni abba, hogy a nem fuvarozó, tehát csupán saját szállításaikat eszközölő vállalatok teherautói hogyan és miképpen közlekednek. Merre, milyen távolságon, milyen útvonalon stb. És minden bizonytalán ide is be szeretnék vezetni a drága pénzen mért fuvarigazolványok rendszerét.

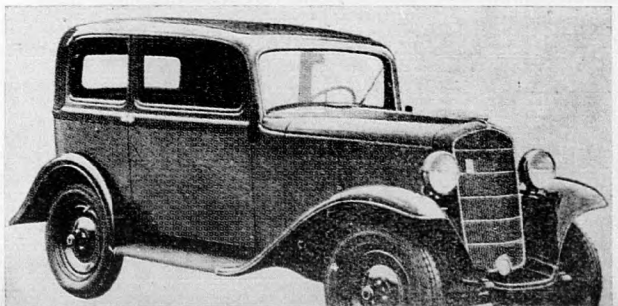
Az érdekelte ipar és kereskedelem joggal hördült fel a hírek hallatára és reméljük, hogy a közmegegyezés nyomán hamarosan lekerül a napirendről a jó urak cseppet sem tudat alatti vágyálmá. Viszont azt is tudjuk jól, hogy a „jó” ötlet még sokáig fogja bírvgálni azok fejét, akik az ilyen bírvgálsokra nagyon hajlamosak. Ami viszont azt jelenti, hogy a legújabb sütetű veszedelem még nem mult el egészen.

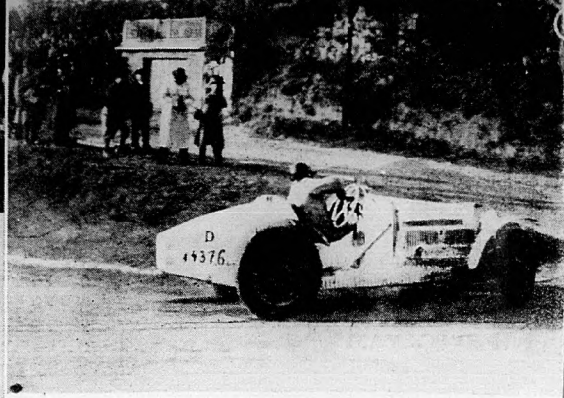
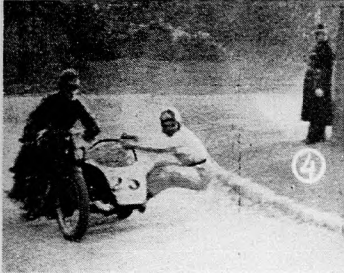
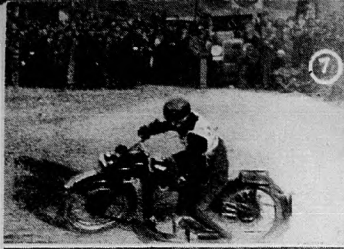
Nyilatkozatok hangzanak el tevékeny és hatékony hatósági faktorok részéről: szerintük bevált a csendredeklet-kísérlet. Amiből joggal következtethetjük azt, hogy erecti elgondolásuk, a jelzőkürtök teljes elnémítása a főváros területén ismét kísért.

Szögezzük le: semmi kifogásunk a csendredeklet ellen, a kürttilalom igenis keresztülvihető, ha ugyanakkor gondoskodnak arról, hogy bevezessék azokat a közlekedési reformokat, melyeket beígértek. Ha lehetetlenek teszik azt, hogy a gyalogjárók szabálytalanul közlekedjenek, ha bevezetik azt a joggyakorlatot, hogy a szabálytalanul közlekedő gyalogos baleset esetén magánjogi igényt nem támaszthat, ha megmástitják a veszélyes üzem című középkori jogelvet — úgy senkinek sem lehet kifogása a csendredeklet ellen.

Sajnos, azonban ilyen irányban még csak kísérlet sem történt. A fővárosi gépjárművezetők mindegyike szignum laudiszt érdemel, hogy nem nyúlik végtelen hosszúságúvá a baleszt statisztika, hiszen — amint az legtöbb stopperrel a kézben állapítottuk meg — az egyik legforgalmasabb dudatiltalmas ponton, a Tisza István út és a Vilmos császár út keresztezésén, rövid tíz perc alatt nem kevesebb mint 87 gyalogos haladt át szabálytalanul tilos jelzés mellett — két rendőr asszisztenciája mellett. Es rendőri beavatkozás a tíz perc folyamán csak akkor történt, amikor az egyik tilosban sétáló hölgy mögött hirtelen fékező kocsiba nagy roppogással belesúszott a mögötte haladó autó. A rendőrség erre beavatkozott: elvették az autós betétlapját. Természetesen.

Megjelent az Opel gyár új 1100 kcm.-es négyhengeres kiskocsija, mely 1650 Márkás árával méltán vindikálja magának a legolcsóbb német koci címét. Az új „P4” típusjelzésű négyüléses limuzin konstrukciója ugyanaz, mint volt az 12 literes kis Opelé, melyből 100.000 darabot gyártottak, csupán a hengerirtartalmát csökkentették száz köbcentivel, anélkül azonban, hogy ez a motorteljesítmény rovására ment volna.





1. Zamecsnik (Zündapp) a célfordulóban. 2. Libasorban a versenygépek. 3. Hartmann (Bugatti). 4. Noviczky (AJW) nagyszerű időt futott.

Részletes eredmények: Szóló motorkerékpárok.

250 kcm-ig. 1. Lukavecz F. (Puch) 1:59,39 mp. 2. Anders E. (Rudge) 2:04,39 mp. 3. Hambach L. (Puch) 2:15,65 mp. — Fennálló rekord: 1933. Kozma E. (Puch) 1:50,05 mp.
350 kcm-ig. 1. Zamecsnik T. (Rudge) 1:59,19 mp. A nap legjobb motorkerékpáros ideje! 2. Szűcs L. (Calthorpe) 2:22,32 mp. 3. Kugler L. (Velocette). — Fennálló rekord: 1933. Zamecsnik T. (Rudge) 1:48,23 mp.
500 kcm-ig. 1. Komlóssy B. (BMW) 2:01,08 mp. 2. Rösler K. (Rudge) 2:01,28 mp. 3. Bauer J. (Norton) 2:16,86 mp. 4. Bekési G. (Scott) 2:25,32 mp. — Fennálló rekord: 1933. Kozma E. (Rudge) 1:47,89 mp. Motorkerékpáros útvonalrekord.
1000 kcm-ig. 1. Zamecsnik T. (800 Zündapp) 2:01,07 mp. — Fennálló rekord: 1933. B. Rosmeyer (NSU) 1:50,07 mp.

Oldalkocsis motorkerékpárok.

600 kcm-ig. 1. Bauer J. (Norton) 2:00,64 mp. — Fennálló rekord: 1933. Pathó Gy. (Rudge) 1:55,92 mp.

1000 kcm-ig. 1. Noviczky F. (AJW-Jap) 2: 03,50 mp. A nap legjobb oldalkocsis ideje: 2. Abt I. (500 BMW) 2:07, 58 mp. — Fennálló rekord: 1933. L. Benesch (Saroica) 1:56,24 mp.

Turakocsik.

750 kcm-ig. 1. Radanovits Gy. (680 DKW) 2:51,57 mp. — Fennálló rekord: 1933. Szolossy (Austin) 2:33,78 mp.

1100 kcm-ig. 1. Bossányi P. (Adler) 2:25,49 mp. Rekord: 2. Jakab (Fiat) 2:31,09 mp. — Régi rekord: 1933. Feledy P. (Fiat) 2:30,95 mp.

1500 kcm. fölött. 1. Gál (Bugatti) 2:25,34 mp. 2. Wilhelm S. (Stoewer) 2:29,00 mp. — Fennálló rekord: 1928. Wöllner A. (Steyr) 1: 54,90 mp. Turakocsis útvonalrekord.

Sportkocsik.

1100 kcm-ig. 1. Feledy Gy. (Fiat) 2:09,31 mp. 2. Hubert Gy. (Fiat) — Fennálló rekord: 1933. W. Bäumer (Austin) 2:09,00 mp.

1500 kcm-ig. 1. Wilhelm S. (Bugatti) 1:59,20 mp. — Fennálló rekord: 1933. Hartmann L. (Bugatti) 1:51,41 mp.

1500 kcm. fölött. 1. Hartmann L. (2,3 Bugatti) 1:47,78 mp. A nap legjobb ideje. Sportkocsi rekord! 2. Bíró János (Alfa Romeo) 1:52,77 mp. 3. Singer I. (Bugatti) 2:08,68 mp.

— Régi sportkocsi rekord: 1933. Lehmann (Mercedes-Benz) 1:50,17 mp.

Versenykocsik.

750 kcm-ig. 1. W. Bäumer (Austin) 1:50,25 mp. Rekord! — Régi rekord: 1933. B. Kollrausch (Austin) 1:51,22 mp.

1500 kcm. fölött. 1. Hartmann L. (Maserati) 1:48,29 mp. — Fennálló rekord: 1933. Hartmann L. (Bugatti) 1:43,12 mp. Guggerhegyi útvonalrekord!

A verseny rendezéséért elsősorban a TTC motorosait illeti elismerés, de meg kell emlékeznünk a felette élnék, színes és oktató megafónhírszolgálatáról is, melynek szpikeri tisztségét Hild Károly jóízű sporthumoral fűszerezett, szakszerűséggel látta el.

A verseny nyolc kategóriagyőztöse, mint Lukavecz (250 Puch), Zamecsnik (350 Rudge), Bauer (600 Norton old.), Feledy György (Fiat), Wilhelm (Bugatti), Hartmann (Bugatti) és a mögötte második Bíró (Alfa) egyaránt Cordaticummin aratták értékes sikereiket, újabb bizonyosságot szolgáltatva a magyar gyártmányú Cordatic-aroncsok kivételes kvalitásáról.

A GUGGERHEGYI VERSENY

Egyperces néma eseméssel áldozott az őszi verőfényben fürdő guggerhegyi szerpentineket zsúfolásig megtöltő közönség a versenyt megelőző tréningnapon halálos balesetet szenvedett müncheni autóversenyző, Rudolf Steinweg emlékezetének. Némáságba meredő ezek előtt elevenedett meg egy rövid percre az autóversenyzés minden misztériuma, a győzelmek, a babérok, a technikai fejlődés elősegítése, a sportszenvédelem, a sebesség, az izgalmak és — szegény Steinweg sorsa, amely oly gyakran lelekedik és oly sokszor csap le kérelhetetlenül a volán művészeire... És ha már úgy kellett lennie, ez a némaságában oly sokatmondó perc is hoztátartozott a guggerhegyi versenyhez. Éppen úgy, mint a csendet megtörtő motorűbörgés, mely a starthelyen újult rohamra vezényelte a versenyzőket...

A szológépek vannak soron! Lukavecz gépfegyverhangú Puchjával biztosította magának a 250-es kategóriagyőzelmet. Nem ment rekordra, nem reszkított, hiszen ellenfelei pillanatig sem veszélyeztethették győzelmét. Következett verseny legpikánsabb csemegéje: Zamecsnik és Komlóssy párviadala! Ebből a párviadalból kellett megszületnie a nap legjobb motorkerékpáros idejének, annál is inkább, mivel Kozma az oldalkocsis versenyző Pathóval egyetemben Martinek Pista felügyelete alatt a hegyoldalban ülve, páholyból nézte végig a versenyt és köszörlültek a tarkukat a — következő vasárnapi hármashatárhegyi versenyre... „Zami” van a plansom: 800-as családi sv. Zündappjával motoros művészetének megfelelő pompás időt fut ki. Azután Komlóssy Bélán van a sor. Gyári szerelő hozta, vattába csomagolt, királytengelyes, kompresszoros speciál verseny BMW nyergében áll starthoz. Lent, a startnál felzúg a motor:

— *Most startol!* — rikoltja a megafón.

Jól hallani, mikor éri el az első hajtút, a másodikikat... A közönségsorfalak előredűlnek: csupa kíváncsiság mindenki! Jön! Jön! És azután egyszerre a csalódás moraja fut végig a tömött sorokon, mikor a célfordulóban Komlóssy bizonytalanul imbolyogva, pöttyögő mo-

torral civickél át bereklámozott gépével. A célegyenesben ráhúzza a gázt: felbőg a motor — már késő. „Zami” ideje az sv. géppel jobb. Pedig most jön csak a 350-es Rudge-ével. Impozáns stílusban zúg végig a pályán, nyilvánvaló, hogy újabb vereséget mér Komlóssyva. Már itt is az eredmény: a nap legjobb motorkerékpáros ideje! Brávó Zami!

A megafón jelenti:

— *Komlóssy (BMW) versenyen kívül újra indul!*

Minden hiába. Most még rosszabb az ideje.

Az oldalkocsis fronton is áll a harc. A fiatal Noviczky mesteri kézzel hozza célba a Reichfeld műhely által újraépített, nehéz 1000-es AJW masináját és a nap legjobb oldalkocsis idejét futva megelőzi a sport BMW vezető Abtot. De Abt nem nyugszik.

— *Abt (BMW) versenyen kívül újra indul!*

Minden hiába. Most még rosszabb az ideje.

Eddig még fiarekordot sem futottak. Bossányi (Adler) és Bäumer (Austin) azonban nem hagyják annyiban: az eredmény két kategóriarekord! Bäumer csöppnyi speciál verseny-Austinja szörnyen tetszik a közönségnek, megtapsolják Radanovitsot (680 DKW) is, aki a mezőny legkisebb hengertartalmú kocsiját viszi célba, majd Wilhelm biztos vezetésében gyönyörködhetünk. Feledy György kategóriagyőztesként vezet célba Fiatját, Bíró János elrontja a célkanyart és csaknem az árokba fut. Meleg pillanat volt...

Es Hartmann? Mint mindig, ezúttal is kitett magáért. Kétszer lépett a porondra. Bugatti sportkocsijával a nap legjobb idejét futva megismétezte két év előtti abszolút győzelmét. Ideje kitűnő, alig pár másodperccel maradt el két év előtti pompás versenykocsirekordjától, melyet ugyanezzel a kocsi-val, de akkumulátor, önindító és sárhányók nélkül futott ki. Maserati versenykocsija volánjánál másodperetredékekkel elmaradt sportkocsiidejétől: könnyű, gyors Maserati-ja a sokfordulós guggerhegyi pályán nem tudta kifutni magát.



A technika birodalmából: —

Mikor kell felfuratni a hengert?

Mikor kell új dugattyúgyűrűket szerelni?

— mindezt jó tudnia minden motorosnak és autósnek!

Sokszor felvetődik a kérdés: szükség van már új dugattyúgyűrűkre, megérett már a henger a felfúrássra? Néha nagyon nehéz eldönteni a kérdést, mert a műhelyek nagy része szívesen fúrja fel a hengert, szívesen cseréli a dugattyúgyűrűket, hiszen végeredményben ebből él és olyan motort még nem láttunk, melynek ártott volna ez a beavatkozás. Mert a hengerköszörülés, az új gyűrűk szerelése akkor sem árt, ha nincsen még szükség rá. Más kérdés viszont az, hogy használ-e. Természetesen más az, ha a motornak használ, vagy pedig csak a műhely gazdájának.

A legtöbbször azzal döntenek el a gyűrűcsere szükségességét, hogy megnézik — mennyi a hézag a gyűrűk slicce körül. Leszedik a gyűrűt a dugattyúról, beteszik a hengerbe és ha a gyűrű két vége között nagy a hézag, úgy új gyűrűt ajánlanak. Ez az elgondolás merőben helytelen, mert hiszen a gázvesztesség orozslánrésze nem a sliccen át, hanem a rosszul illeszkedő gyűrű-felületeken át történik. Különben is a gyakorlat tapasztalatai szerint a tágabb slicc jobb, mint a szűkebb, mert ha nagyon kevés a hézag, úgy melegedve a két gyűrűvég egymásnak szorul, kifelé tágul és erősen kopik, valamint koptatja a henger falát.

Hogy megérett a gyűrű a cserére, azt csak úgy dönthetjük el, ha alaposan megvizsgáljuk, hogy nem ereszt át túlsok gázt. Ahol gázátfúvás van, ott a gyűrű felületén barnás-feketés foltokat találunk, azt jelezve, hogy ezen a ponton nem illeszkedik a gyűrű pontosan a hengerbe, tehát nem is tömít becsületesen: ki vele. A hézag tehát egyedül nem dönt, bár sokan szeretik a gyűrűt olyankor nyugalmazni, amikor a hézag — melyet a hengerbe tolt gyűrűn a két vége között mérünk — a kétszeresével lett nagyobb az eredeti hézagnál. Ha pl. a kb. 80 mm-es gyűrű eredeti hézaga újkorában háromtized mm. volt és kilenczire koptott, hogy új gyűrűt ajánlanak.

Mikor érett a henger felköszörülésre?

Hogy mikor kell hengert felfúrni vagy felköszörülni, azt csak mérésrel lehet megállapítani, tudni kell mindenesetre pontosan, hogy újkorában mennyi volt a henger és a dugattyú átmérője. Tekintettel arra, hogy a puhább alumínium dugattyú sokkal lassabban kopik, mint a keményebb, vasöntvényből készült henger: a dugattyú jelzi legjobban, hogy mikor kell „kórházba” küldeni a hengert.

Az általános szabály szerint a 80 mm-es furatú hengert akkor kell felfúrni, amikor a henger és a hideg dugattyú közötti hézag 0.25 mm-el nagyobb, mint volt újkorában. Ha hengerünk átmérője kisebb vagy nagyobb, úgy a 80 mm-es méretűhöz képest át kell számítani ezt az adatot, ha furatnak mondjuk csak 60 mm, úgy 0.18 mm-es hézag-növekedésnél kell köszörülni.

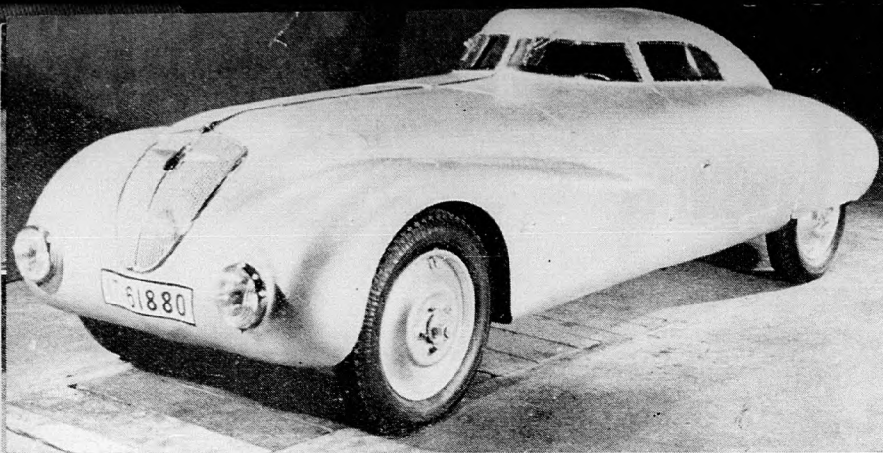
Ha nem áll módunkban megállapítani, hogy motorunk újkorában mennyi volt a dugattyú és a henger közötti hézag, úgy megközelítő adatot kaphatunk oly módon, hogy azon a részén mérjük a henger átmérőjét, ahol a dugattyú csapszeg jár fel-alá, itt kopik ugyanis a legkevésbé a henger. A dugattyút is a csapszeg mellett mérjük, természetesen az így nyert adat nem teljesen megbízható: a legjobb utána nézni a gyári utasításban és leírásban.

A hengerfurat és a dugattyú pontos méretét mikrométerrel kell megállapítani, minden jobb műhelyben találni ilyesmit, a hengerfurat méretéből levonjuk a dugattyú átmérőjét: megkapjuk a hézagot.

Sohasem szabad abba a hibába esni, hogy hengerköszörülés nélkül szereljünk új dugattyút. Az egyedüli kivétel az, amikor a dugattyú besült úgy, hogy azért nem sértette meg a henger furatát, helyesebben a hengerfuratra rákenődött alumíniumot puha szerszám segítségével le tudjuk hámozni.

OSRAM
BILUX "S" LÁMPA
recézett üvegfalal és fekete sapkával

Rázkódtatásnak ellentáll - Jó látási lehetőség ködben
Egyszerű fénycsatlós
Közelvilágításnál:
Szélesebb megvilágítás - Nagyobb fényerő



Ez az Adler kocsí volt a legutóbbi nemzetközi rekordok hőse mely az Avuson váltott vezetéssel 96 órán át 123,7 km-es átlaggal róta körét és 9 nemzetközi rekordot állított fel. Egyik legkiemelkedőbb rekordja a 126,3 km-es átlagu 10,000 km-es csúcsteljesítmény volt.

Én és a motorom . . .

Írta: Biró Jenő

(Egy kezdő motoros naplójából).

(Ezt a naplót véletlenül találtam a Svábhegyen. Gazdája elhagyhatta, név nem volt rajta és ezért itt adom közre, talán írójá fel fogja ismerni és jelentkezik érte.)

A napló.

MÁJUS 5.

Barátaim unszolására vettem egy motorbiciklit. Természetesen részletre. Váltót is adtam rá. Egy elméleti tankönyvet is vettem, már kezdem ismerni az alkatrészeket. Tudom például azt, hogy ami csöpög, az a karburátor, ami kipukkad, az a pneumatik és amiért felírja az embert a rendőr, az a kipuffogó. A sebességváltót még nem ismerem!

MÁJUS 10.

. . . Szépen haladok. Elméleti tanulmányaim közben olyan valódi motorosstílust szerettem fel, hogy magam is meglepődtem. Például, merő szórakozottságból, a pincérnek a kávéházban is adtam fel a rendelést: „Hozzon nekem kétszáz köbcentiméter kávé! Jé! barnán, talpas dugattyúban. Egy személyét is adjon, de ha nagyon komprimált lesz, visszaviszi! Na, kapcsoljon rá és direkttel hozzá!” A pincér megértette a rendelést. (Régi motoros!)

Este áttanulmányozom a sebességváltót, mert ezt az egyet még mindig nem értem.

MÁJUS 20.

Ma ültem először a gépre. A következő pillanatban már a gép ült rajtam. Ugyanis, elfelejtettem begyújtani. Megmagyarázták, hogy anélkül nem indul, azt is megmutatták, hogyan kell „berugni” a motort. Rugtam egyet, a pedál visszaringott. A második rugásnál lejött a cipőm sarka, a harmadikkal megütöttem a bokámat. De én rugtam, rugtam rendületlenül. Egy félóra múlva éreztem, hogy a lábam dagadt és nyúlik a részem. Begyulladtam. De rugtam. A motor

nem gyulladt be. Most a ballábbal kezdtem rugni. Leütöttem a balbokámat is. Az orvosok szerint két hétig nem szabad járnom. De sebjaj, hiszen van motorom, majd azzal járok. Persze előbb meg kell tanulnom a sebességváltó szerkezetét . . .

JÚNIUS 5.

Tudok motorozni. Barátaim addig unszolták, hogy menjek ki a szabadba géppel, hogy mily csodás a természet lágy öle, amíg kimentem. Tapasztalatom: a természet lágy öle nem is olyan lágy. Legalább is az az ő!, amelybe egy kanyarnál belepottyantam, szürös volt és nedves. Ez az ő! ugyanis egy árok fenekén terült el. A sebességváltót még mindig nem kezeltem elég precízen. Motorom néha váratlanul előregrik, néha váratlanul megtorpan. Első esetben hanyagtesem, utóbbi alkalommal az orronra.

JÚNIUS 10.

. . . Óriási peck. Megfeledeztem arról, hogy lejárt az első váltóm, amelyet a motorra adtam a képriséletnek.

Visszont most már tisztában vagyok régre azzal, hogy mi is az a „sebességváltó”. A sebességváltó az egy olyan váltó, amit az ember a motorképriséletnek ad és amely olyan sebesen lejár, hogy mire az ember észreveszi magát, már nyakig ül az orvatólásban. Kiderült az is, hogy a motort meg lehet fékzni, de a motorképriséletet nem. Az agyerdőjűkben nagyon nagy a kompresszió.

JÚNIUS 11.

Ma levizsgáztam. Elhatároztam, hogy nagyobb túrát tesztel. Vettem megfelelő mennyiségű benzint. Injektálásom előtt a képrisélet nonfizetés címén visszavette a gépet.

Most itt állok levizsgálva, dagadt bokákkal, tipplékekkel és flekkökkel, azanként öt liter benzinnel.

Kár volt a benzinnel!!!

A prágai autókiállítás

A magas védvámokkal körülbástyázott cseh automobilipar úgyszólván egyedül töltötte be a prágai autókiállítás standjait. Ez a körülmény azonban fokozott mértékben növelte a kiállítás érdekességét, melyben a cseh autóipar tagadhatatlanul érdekes jellegzetességei így zavartalanabban domborodhattak ki. A cseh autógyárak haladó szelleme, mérnökeik iniciatívája mindig érdekességet biztosít új konstrukcióknak és elég utalunk Ledwinka memók munkásságára, akinek kétségtelenül nagy része volt a modern konstrukciós irányok, a lengőtengely, a centrális csöváz, a farmotor és áramvonal karosszériák megalkotásában. A kiállítás tükrében feltűnő az az igyekezet, mellyel a cseh autóipar a kiskocsigyártást sietett felkarolni. Ninesen o'van cseh gyár, amely legalább egy típussal ne gazdagítaná a cseh kiskocsipar dús választékát. Jawa, Aero és Zet az elsőkerék meghajtás mellett törttek lándzsát, Jawa DKW-licenstet épít, a másik két gyár saját konstrukciót gyárt de mindhárom a kétütemű motorban látja a kiskocsi erőforrását. Meglepő, hogy például az Aero 998 km-es, kéthengeres motorjából 3200 fordulatnál 30 lóerőt hoz ki. Zet-gyár kéthengeres 980 km-es típusa mellett egy 1,5 literes négyhengeres, kétütemű modellt is hoz piacra.

A független kerék-konstrukciók teljesen meghódították a cseh autógyártást is, egyedül Wikor és Walter tartanak ki a merev tengelynél. A Praga-gyár újában spirálrugókkal kísérletezik, ezzel a szerkezeti elemme' oldja meg úgy 1,6 literes négyhengeressel a „Super Piccolo”-nak, mint pedig 3,9 literes hathengeresnek a „Gold'n Praga”-nek első rugózását. Igen szék a „Skoda”-modellek, a 975 és 1380 km-es négyhengeresek, nemkülömben a 2,5 literes hathengeres típus melyek ugyanazon konstrukciós elveket táruva élénk, torziómentes központi csövázsal és négy független kerékekkel épülnek. A kis egyliteres „Popular” modell sebességváltója a hátsó tengely mellé került. Tatra nem hozott ki újdonságot, a farmotoros „Tatra 77” áramvonal karosszériája azonban ma is a legfokéletesebb, amit ezen a téren eddig alkottak. Szép áramvonal megoldások mutatott be a Skoda-gyár és a Bohémia karosszériagyár is, holott ezek még nehezebb feladatra vállalkoztak, hiszen nem farmotoros alvázakat kellett aerodinamikus formákba öltöztetni

SI

és szerelvényei.
Rugóskötések,
szerelések
legolcsóbban.

PÁPAI

VI. GRÓF ZICHY JENŐ U. 39

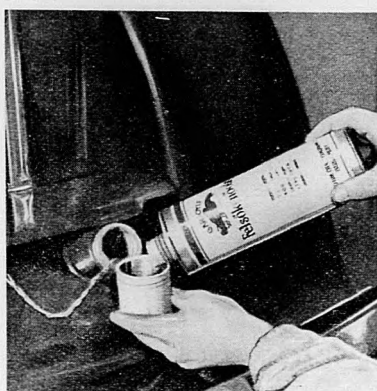
Készüljünk fel télre,

mert a hideg időjárás az automobilistának mindig gondot okoz. Nehezebb a motor beindítása, az akkumulátor hamarabb kimerül, a karburátor beállításra szorul, nehéz a kapcsolás, az eső és a hó megviseli az alváz részeit.



Könnyű indítás

a legnagyobb hidegben is — az olaj azonnal eloszlik a mozgó részek közé — tökéletes kenés a meleg motornál is — ezt nyújtja a MOBIL OIL ARCTIC, Hidegben nem túl sűrű, melegben nem túl hig, kiméli az akkumulátort, véd a kopás ellen.



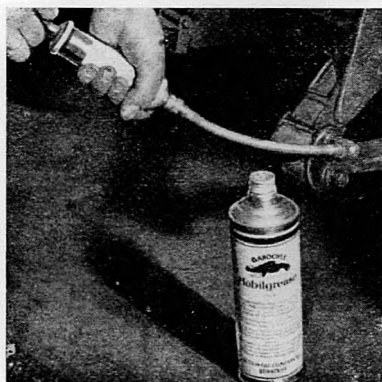
Felsőkenés

védelem az ellen, hogy a téli sűrűbb gázkeverék lemossa az olajat a hengerfalról. A benzinhez keverendő GARGOYLE FELSŐKENŐOLAJ jól megtapad a felső holtpont körül és a szelepszárat is keni. A motor simábban jár, könnyebben indul, jobban huz.



Könnyű a kapcsolás

speciális téli sebességváltó-olajjal, míg a meg nem felelő és télen túl sűrű olaj ellenáll a fogaskerekek elmozdításának, a sebességváltó és differenciálművet részben kenetlenül hagyja úgy, hogy a fogak egymást csiszolják. A MOBIL OIL „CW” (illetve „EPW”) télen át folyékony marad — könnyű a kapcsolás, elmarad a kopás és a zajos járás.



Eső, hó,

göröngyös utak igen előveszik az alvázat. Ez ellen nem véd, ha a csapszegeket, rugólapokat, kormányművet autózsirral végigkenjük. A MOBIL GREASE No 1. folyékony — télen a zsírozó préseken át adagolható — eső, sár, hó, meleg nyomás dacára megtapad — biztosan ken, kopás és törés ellen véd.



A hűtő tisztítására

nagy gondot fordítsunk. Az eltömött hűtő különösen télen veszélyes, mert az összeszűkülő csövekben könnyebben megfagy a víz. Vízkő, rozsda, zsír tömi el idővel a hűtőcsöveket, ezeket a tisztátalanságokat még a fagyálló folyadék betöltése előtt kell eltávolítani. A hűtő kitisztítása eddig napokig tartott, a MOBIL RADIATOR FLUSH-sal csak 30–40 percig.

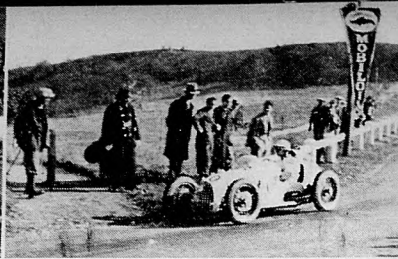


Fagyálló folyadék

hijján a hűtővíz megfagy és — kiterjedve — felrepszetheti a hűtőt és a hengereket. MOBIL FREEZONE igen hatásos fagyálló folyadék, amellyel a fém és gumicsövet nem támadja meg, a rozsda- és vízkőképződést is gátolja. Nem párolog úgy mint az alkohol és nem tisztán, hanem a hűtővízzel felhígítva használandó.

Ha kocsiját a fent megjelölt **téli specialitásainkkal** látja el, akkor bármilyen hidegnek nyugodtan nézhet elébe az automobilista, nem érheti meglepetés akár a városban jár, vagy az országutat rója — télen át is öröme telik kocsijában

VACUUM OIL COMPANY R.T. BUDAPEST



(Balról) Rajtjelölt. (Középen) Baumer (Austin) kis babakocsijával a nap legjobb versenykocsiját idejét futotta. (Jobbról) Lukavecz és Pathó haditanácsot tart

A nedves, csuszós uttest meg-hiusította a rekordstromot a

Hármashatárhegyen

Schneeweiss (Austro-Omega), Kozma (NSU) és Abarth (FN old.) voltak a nap hősei

Hosszú, végtelen sorokban kígyózik fel a közönség a Hármashatárhegyre. A ragyogó napsütés, a november derekán ritkaságszámba menő meleg délelőtt, a verseny külföldi nevekkel dúsan spekkelt startlistája biztos záloga volt a közönségsikernek, a mondhatni táblás háznak, amilyenből még sohasem jutott ki a hármashatárhegyi versenynek. Ezekre és ezekre lépik el a fordulókat, az útvonal érdekesebb pontjait. Csupa öröm a szemekben: hát mégsem kellett versenyek nélkül búcsúzni az idei szezontól, mely külföldön oly bőségesen ontotta a szebbnél-szebb sport attrakciókat. Mindenki örül, hogy a guggerhegyi verseny után még egyszer randevút kapott az immár búcsúzó esztendőben a motorsporttól... Ma mindenki szakértő itt a hegyen, mindenki tippel és latolgatja az esélyeket:

Ki lesz a győztes?

— Vajjon sikerülni fog-e Kozma Bándinak az abszolút győzelem? Talán! Hiszen Hartmann defektust kapott, Maseratijával nem indulhat, Bugattiját is az éjszaka hozták versenyképes állapotba, az éjjeli Bécsből lehozott új alkatrészekkel... Más pedig nem is lehet veszélyes rá! Pláne, ha az alsó és erdei nedves, csuszós szakaszokat figyelembe vesszük! Ezekkel csak Kozma technikája birkózhatik meg... Hogy fog ezen a nagy gépstabilitást kívánó szakaszokon Komlóssu BMW-je táncolni... Brrr... Zami barátunk, régi 350-es Rudge gépével nem lesz ezen a pályán elég gyors... De ott van ám Schneeweiss! Az ási, Schneeweiss! Nagyon tud ez a bécsi fiú! Azután meg kétszer is indul Austro Omega-Jap gégnén. Először az 500-as csoportban azután hengeresere után 600-as géppel! Ez veszélyes!... Nehéz dolga lesz Kozmának! Mennyivel könnyebb Lukavecz Feri feladata, őt ugyan kompresszoros Puch gépe nyertében ma senki meg nem verheti... Külön nikanterrája lesz azonban a 250-es kategóriának a Puch sportgépen másodszor is startoló Lukavecz párhúca az ugyan-csak sport Puch nyertében induló Kozmával... Hogy ki fog azonos? Bizonyára amelyiknek pillanatnyilag gyorsabb lesz a géne... Az oldalkocsis kategóriákban is aláz küzdelem várható... Pathó és a bécsi FN-menő Abarth a favoritok! Az autósoknál tisztább a helyzet. A tréningdrukkerek már tudják, hogy Hartmannva ebből a mezőnyből senki sem lehet veszélyes! Bäumer miniatűr Austiniával és Bíró János Alfa Romeójával azonban közel végezhetnek hozzá...

Hogy lesz-e sok rekord? Erre a vízes útszakaszok adják meg a választ: nem!

A drukkerek „dumájának“ a verseny kezdetét jelentő megafón vet véget. Brod kollégánk, a jeles bécsi sportújságíró keresetlen szavakkal üdvözlö a verseny német résztvevőit:

— Gott schütze Ungarn! — kiáltja búcsúzóul a mikrofonba és a starthelyről feldörömböl a motorberregés. És megindul a rekordstrom.

A két évvel ezelőtti Hármashatárhegyen vizitelt DKW-trió — Rosemeyer, Winkler és Geiss — rekordjai hála a csuszós útnak, visszavernek minden ostromot. Egyetlen rekordjukat sem sikerül megdönteni pedig az összes szótó-kategóriák rekordjait ők tartják, Rosemeyer pedig ráadásul a hármashatárhegyi abszolút útvonalrekorddal is büszkélkedik! Minden hiába, nincs új rekord! Lukavecz (250 Puch) és Zamecsnik (350 Rudge) megérdemelten könyvelik el maguknak kategóriagyőzelmeiket, Schneeweiss (500 Omega-Jap) fölényesen bánik el a kompresszoros, királytengelyes BMW-vezető Komlóssyval. Most jön Kozma a Pathó-féle 600-as NSU nyergében: ideje öt másodperccel jobb az 500-as győztes Schneeweiss idejénél. Hátra van még Schneeweiss 600-as gépével. Valószínűtlennek látszik, hogy megverhesse Kozmát!

Átmenetileg autók futnak célba. Előlt már az oldalkocsisverseny is. A bécsi Abarth féltelmetesen gyors odalkocsis FN-gépével a nap legjobb oldalkocsis idejét futja a flexibilis oldalkocsival szerelt NSU-vezető Pathó előtt. Oda az első magyar reménység! Vigaszul szolgál, hogy a fiatal Novieky nehéz AJW gépével pompás idővel győz az 1000 sáncar-kategóriában. A rekordok azonban itt és az egész vonalon állanak.

A túrakocsik sorában Moser (Steyr 120) briliroz, az ambíciózus Kovács Kálmán Adlerével nagyon tetszik, míg Blum Béla rakkozását pompás időeremlény kíséri. Viszont a korlátra kent sárhányója bánia... Köhner Augustza (BMW) és az Aero-vezető Kreml kitünő időt érnek el.

A sportkocsik? Hartmann éri el Bugattijával a legjobb időt, mely kategóriakerdésben, de elmarad Kozma idejétől, akinek abszolút győzelme most már biztosnak látszik. De most jön 600-as motorjával Schneeweiss! Ismeri Kozma idejét tudja, hogy csak úgy győzhet ha mindent belead... Meg is teszi. És sikerül neki! Három tized másodperccel üti el Kozmát az abszolút

győzelemtől! Szörnyű pech de — ez is versenyző sors!

Wilhelm (Bugatti) rekorddal nyeri a másféliliteres sportkocsikategóriát, Feledy György (Fiat) győz az 1.1 l-es csoportban miután Köhner Istvánné gyors Riley sportkocsijával falknak ment és első kerekében nyolccsal bár, de még mindig jó idővel vezetni célba súlyosan sérült kocsiját. Baumer a tőle megszokott enlannal viszi célba remekbe készült kis Austin versenykocsiját, míg a versenykocsis kategóriában indult Bíró János gyors Alfa Romeo sportkocsijával aratot megérdemelt elismerést.

A verseny részletes eredményei a következők:

Motorkerékpárok.

250 kcm-ig. 1. Lukavecz F. (Puch) 3:07.04 mp. 2. Kozma E. (Puch) 3:28.73 mp. 3. Lukavecz F. (Puch) 3:38.96 mp. 4. Hambach L. (Puch) 3:40.54 mp. — Fennálló rekord: 1934. W. Winkler (DKW) 3:00.89 mp.

350 kcm-ig. 1. Zamecsnik T. (Rudge) 3:01.05 mp. 2. K. Basch (NSU) 3:17.57 mp. 3. Gutsehy K. (Velocette) 3:39.36 mp. — Fennálló rekord: 1934. A. Geiss (DKW) 2:58.56 mp.

750 kcm-ig. 1. M. Schneeweiss (600 Austro Omega-Jap) 2:49.51 mp. A nap legjobb motorkerékpár ideje! 2. Kozma E. (600 NSU) 2: 49.86 mp. — Fennálló rekord: 1934. B. Rosemeyer (DKW) 2:44.38 mp. Motorkerékpáros útvonalrekord.

Oldalkocsis motorkerékpárok.

600 kcm-ig. 1. K. Abarth (FN) 3:10.96 mp. A nap legjobb oldalkocsis ideje! 2. Pathó Gy. (NSU) 3:16.05 mp. 3. Bauer J. (Norton) 3:58.31 mp. — Fennálló rekord: 1934. H. Schumann (NSU) 3:06.01 mp. Oldalkocsis útvonalrekord!

1000 kcm-ig. 1. Noviecky F. (1000 AJW-Jap) 3:20.59 mp. 2. Abt L. (700 BMW) 3:41.53 mp. 3. Giréth K. (Puch) 4:39.60 mp. — Fennálló rekord: 1934. J. Möritz (Victoria) 3:06.36 mp.

Túrakocsik.

1100 kcm-ig. 1. G. Kreml (Aero) 4:13.30 mp. 2. Bossányi P. (Adler) 4:36.89 mp. 3. Jakab L. (Fiat) 4:41.01 mp. — Fennálló rekord: 1934. „Farkas Péter“ Alméy (Fiat) 3: 29.73 mp. Túrakocsis útvonalrekord.

1500 kcm-ig. 1. Köhner Augustza (BMW) 4:10.10 mp. Kat. rekord! 2. Makrai L. (Lancia) 4:15.81 mp.

2000 kcm-ig. 1. A. Moser (Steyr 120) 4:06.58 mp. Kat. rekord! 2. Kovács K. (Adler) 4:15. 58 mp.

3000 kcm-ig. 1. Blum B. (Lancia) 3:55.76 mp. Kat. rekord! A túrakocsik legjobb ideje! 2. Gaal F. (Bugatti) 4:40.10 mp. — Régi rekord: 1931. Schwabel 4:04.63 mp. Hartmann 4:10.68 mp.

Sportkocsik.

1100 kcm-ig. 1. Feledy Gy. (Fiat) 3:45.71 mp. 2. Köhner I-né (Riley) 3:50.58 mp. — Fennálló rekord: 1934. A. Brudes (MG) 2:58. 96 mp.

1500 kcm-ig. 1. Wilhelm S. (Bugatti) 3:13.14 mp. Kat. rekord. — Régi rekord: 1934. Bodor T. (Bugatti) 2:43.04 mp.

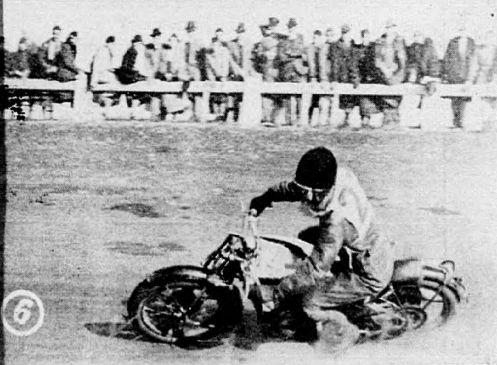
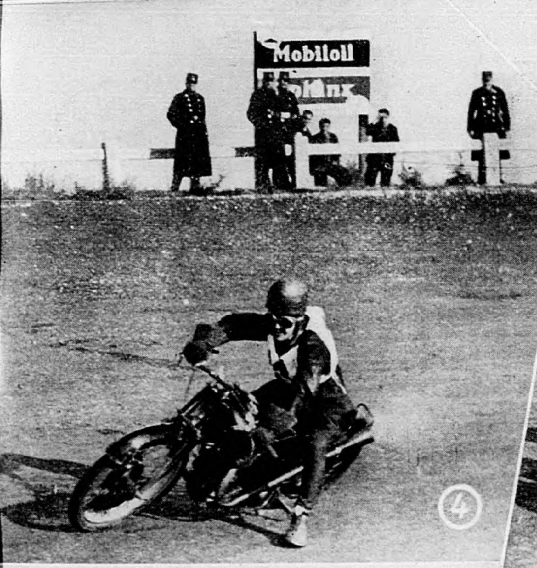
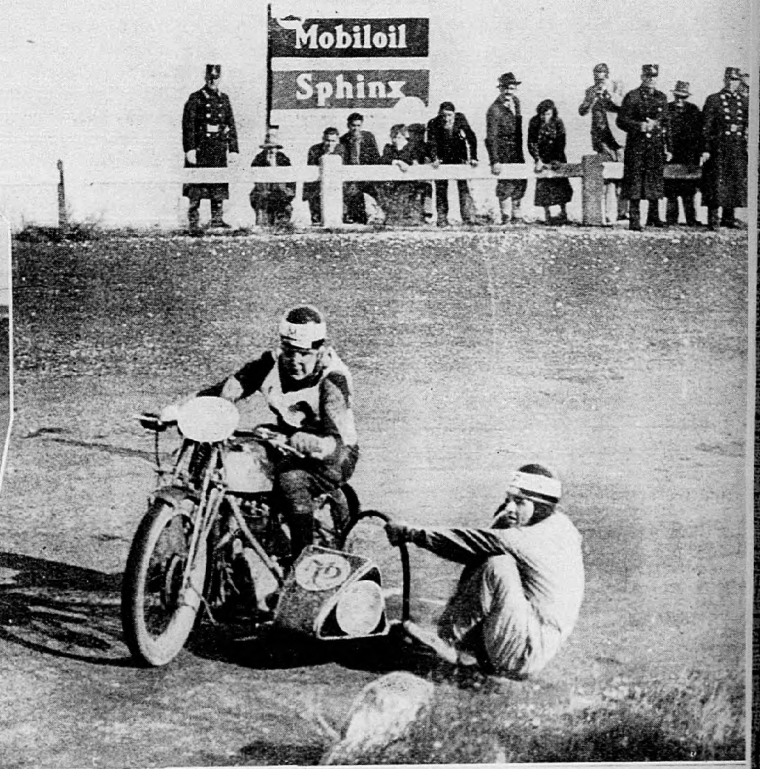
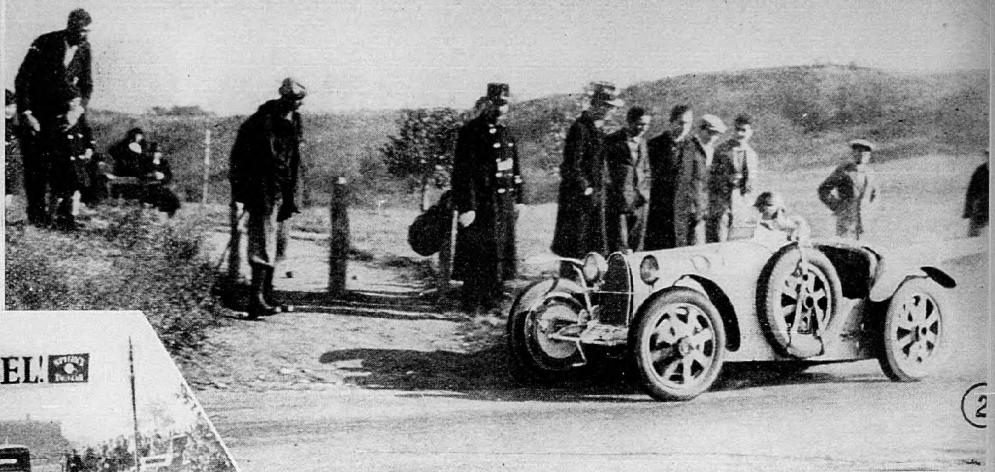
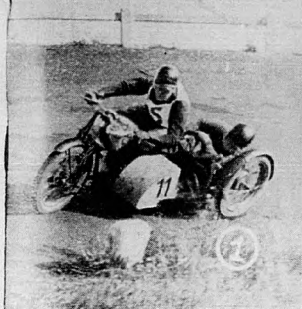
2000 kcm-ig. 1. H. Muzik (Bugatti) 3:16.71 mp. Kat. rekord!

3000 kcm-ig. 1. Hartmann L. (Bugatti) 2:51. 07 pm. Kat. rekord! A nap legjobb automobil ideje! — Fennálló sportkocsis útvonalrekord: 1931. R. Caracciola (Mercedes-Benz) 2:44.76 mp.

Versenykocsik.

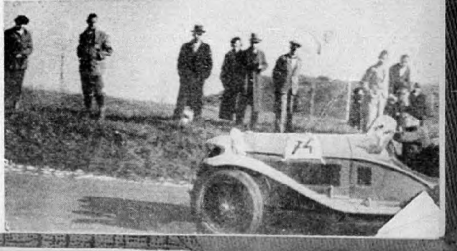
750 kcm-ig. 1. W. Bäumer (Austin) 3:00.10 mp. Kat. rekord! A nap legjobb versenykocsis ideje.

3000 kcm-ig. 1. Bíró János (Alfa Romeo) 3:02.15 mp. — Fennálló rekord: 1931. Hartmann L. (2,3 Bugatti) 2:48.56 mp. Fennálló versenykocsis útvonalrekord: 1931. Arco-Zinneberg (5,0 Austro Daimler) 2:48.00 mp.



Háromashatárhegyi fotóriport

(1) Pathó (NSU) „rogyós” oldalkecsijával a fordulóban. (2) Hartmann (Bugatti) a nap legjobb autós idejét futotta. (3) Bos-sányi (Adler) a célban. (4) Zamecsnik (Rudge) bródszeidol. (5) Az abszolút oldalkecsigyőztes osztrák Abarth (FN) akrobata utasa félve nézi a szegély-követ. (6) Kozma (NSU) fordulóban. (7) Moser (Steyr) mint hegyiversenyző is megállta helyét. (8) Feledy (Fiat Balilla) győzött kategóriájában. (9) Bíró (Alfa) elsőklasszisú menést produkált.

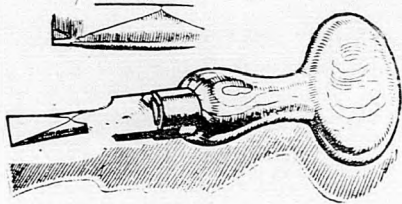


Néhány értékes tanács —

az amatőr-mechanikus kollégáknál,
akik nem fáznak a szerszámoktól

— Irta: KOENIG RUDOLF —

Ugyan melyik motoros kolléga nem próbálkozott meg még az amatőr mechanikus mesterségével, ki nem próbálkozott meg kisebb-nagyobb javítások *házi elkészítésével*? A motorost éppen az különbözött meg az autóstól, hogy szeret a gépén maga pepecselni és nem szalad minden aprósággal műhelybe, ami nemcsak lényeges anyagi megtakarítással jár, hanem egyben olyan *közel hozza gazdájához a gépet*, hogy a tura közben előálló defektusokkal könnyen képes megbirkózni. Sokan vannak, akik a kormozást, a beállításokat, a gyűrűcserét maguk végzik, ezeknek az amatőr mechanikusoknak célom néhány jótanácsot adni.



Ha a csavarhúzó végét laposra kőszőrüljük, úgy az nem fog nagyobb erőfeszítésnél kiugrani a csavar barázdájából

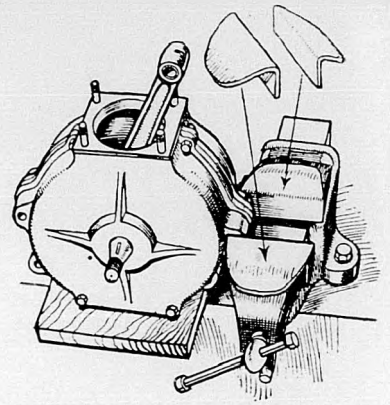
Az első a *jó szerszám*. A jó szerszám drágább, mint a rossz szerszám — a beszerzési árat vizsgálva, a használatban azonban a jó szerszám mindig olcsóbb: nem szabad tehát takarékoskodni. Az olcsó préseltvas szerszám helyett minden körülmények között a krómikkeltől készült komoly darabok mellett döntünk. Nemesak nagyobb az élettartama, hanem például a prómnikkelt acél-

ből készült villáskulesok vékonyabbak is, tehát jobban hozzá tudunk férni az eldugott helyen rejtőző csavarfejekhez. Ugyan mi bosszantóbb, mint amikor az olcsó anyagból készült pipáskules elcsorbul és elhnyzza a csavarfejet vagy az anyát? Jó szerszám: ez legyen a jelző.

Igen ritka az olyan csavarhúzó, melyet *ajusztálás nélkül lehet használni*. A csavarhúzó legnagyobb része nagyobb erőltetésnél kiugrik a csavar barázdájából azért, mert lapjai egymáshoz képest kónikusak. Könnyű a segítség, egyszerűen úgy kell megkőszőrülni a csavarhúzó, hogy felületeinek kőncitása csak igen kevés legyen, amit különben az ábra is megmutat. Igen jók a lapos markolattal ellátott csavarhúzó, a lapos nyelet ugyanis kőszőríttyuba vagy franciakulesba is befoghatjuk, ami igen célravezető olyankor, amikor erősen meghúzott vagy beszorult csavarral találkozunk.

Ha a csavar nem enged

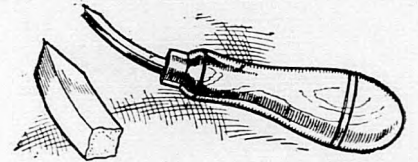
Sokszor találkozunk olyan csavarral, melyet a legnagyobb erőfeszítéssel sem tudunk megindítani, ilyenkor többet kell ésszel dolgozni, mint erővel. Legjobb rövid vörösréz vagy más lágyabb fémből készült rudat nekifeszíteni a csavarnak és kettőt-hármat mokányan odakalapálni a rézrudra. Vannak gyilkos hajlamú motorosok, akik erre a célra a csavarhúzó használják, az eredmény ugyan nem marad el, a csavarhúzó és a csavar azonban tönkremehet. A kalapácsos módszert hatszögletű csavaroknál is alkalmazhatjuk, még könnyebben jutunk célhoz, ha előzőleg egy kis petró-



Igy kell befogni a kartert a satuba, melynek pófát vörösréz vagy ólomlemezből készült pofabéléssel horitjuk, nehogy megsértsék az alumíniumból készült darabot

leumot cseppentünk a makacs csavarra.

Felette hasznos szerszáma az amatőr-mechanikusnak a csavarhúzónyélbe foglalt és hegyesszögűre kőszőrült dugattyúgyűrű darabka. Ez a szerszám megbecsülhetetlen a kikormozásnál, amikor a dugattyúgyűrű vajatokat akarjuk tisztába



Régi dugattyúgyűrű darabkából — melynek végét hegyesszögűre kőszőrüljük — igen jó gyűrűvajat tisztító szerszámot készíthetünk

tenni. Azt említeni sem kell, hogy ugyan olyan méretű ócska gyűrűből készítsük a szerszámot, mint amilyen méretű gyűrűvel a dugattyúink fel vannak szerelve.

Az olv motorok gazdái sok vesződséget takaríthatnak meg, ha *szeleprugó összesenyomó* szerszámot készítenek vagy vásárolnak. Az ábrán bemutatott típus házilag is elkészíthető, nem kell hozzá más, mint megfelelő nagyságú és a robbanótérbe illeszkedő társával felszerelt deszkadarab, melybe valami régi *szelephimbartartótól* fabrikált villás és az ábrán látható kettős acéllemezéből készült apparátus van beszarozva. Az ábrán ennek a nagyon hasznos szerszámnak az alkalmazása is látható, aki azonban nem akar fabrikálni, az vegyen Terry vagy más gyártmányú szeleprugó összesenyomót, melyet Biróéknál néhány pengőért kapni. A speciál szerszámmal szórakozás a szeleprugók ki és visszazserelése és a virgonc szeleprugó egészen biztosan nem fogja kiütni a szemünket.

Jó *satu* nélkül komoly munkát végezni nem lehet, a jó satu parallel pofás és masszív építésű. Természetesen gondos kodni kell vörösrézből vagy ólomból készült pofabélésről, nehogy a kemény acélból készült satupofák megsértsék a befogott darabot. A „pofabélést“ és annak alkalmazását ábrán is bemutatjuk, az így felszerelt satuval bátran foghatunk be alumínium alkatrészt, kartert vagy egyebet, nem kell attól tartani,

Koenig

**Eredeti PUCH
alkatrészek gyári raktára**

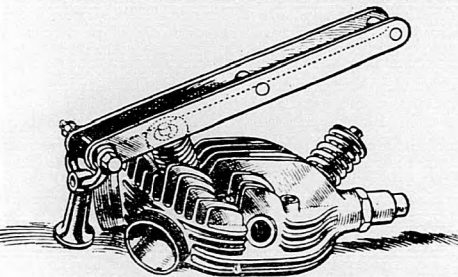
Speciális PUCH javítóműhely

Budapest, VI., Dessewffy-ucca 26. Telefon: 21-4-00

hogy a darab megsérül. Az említett ábra különben azt is megmutatja, hogy karterszerelésnél miképpen kell az befogni a satuba. A satu mellé megfelelő vastagságú deszkadarabot teszünk, ezen nyugszik a karter feje, a karter fülét egyszerűen befogjuk az ólom vagy vörösréz pofabélésekkel ellátott satuba.

Mire jó a satu?

A satu igen jó szolgálatokat tesz a hengerfej kikormozásánál vagy a torkok kipolirozásánál. Egyszerűen ócska gerytyát csavarunk a hengerfejbe, a gerytyát pedig hatszögénél fogva befogjuk a satuba; a hengerfej fixen áll, nem fog leesni a munkapadról és sokkal job-



Ez a szeleprugó összenyomó szerzőszám sokkal többet ér, mint amennyibe az elkészítése vagy megvásárlása kerül.

ban tudjuk elvégezni rajta a munkát.

Nagyon jó szolgálatot tesz a satu a szeleprugók szerelésénél is. A szeleprugót a satu pofái közé fogva összenyomjuk és erős vörösrézdróttal összekötjük; játszi könnyedséggel tudjuk beszerelni. Miután a rugót beszereltük és elhelyeztük az éket — el kell távolítani a kötődrótot. Sokan a tartalék szeleprugót már összenyomva viszik magukkal tárrára, az országuton sokkal könnyebb az ilyen rugót beszerelni, különösen akkor, amikor megfelelő szerzőszámok nincsenek kéznél.

A szeleprugóékek eltávolítására igen hasznos szerzőszám a közönséges, de nagyobb méretű csipesz, mellyel könnyen húzhatjuk ki, vagy helyezhetjük vissza az éket, medikus barátunk minden bizonynyal, szívesen gondoskodik ilyesmiről.

Hogyan készítünk papírtömítéseket.

Szerencsére a legtöbb modellhez késszen kapunk papírtömítéseket, henger- talp stb. alá való papírpakolást. Ha azonban gépünk nincsen képviselve, vagy a képviselőt vérszegény, úgy mi-

nékünk kell a tömitést vastag papírból vagy itatósból kivágni. A régi rendszer szerint a papírt ráfektetjük a darabra és kalapácsal ütögetjük körül a darab kontúrjait követve. Ez a kalapácsos módszer azonban brutális, főleg ha erről van szó, melynek lágy alumíniumanya- ga megsínyli a kalapáclást. A legjobb ilyenkor a ceruzához fordulni. Ha például mágnéslánc vagy vezérműfedél alá készí- tünk papírpakolást, úgy a fedelet te- gyük reá a papírra és igen hosszú he- gyű ceruzával kanyarítjuk körül a dar- ab kontúrjait. Nagyon jó módszer be- olajozni a darabot és így rászorítani a papírra, pontos lenyomatot kapunk, mel- lyet követve éles ollóval könnyen ki- vágthatjuk a szükséges alakot. A papírt helyezzük síma üveglapra vagy más tel- jesen síma alapra, ellenkező esetben ugyanis nem lesz szabályos kivágott pa- píridom.

A papírtömítésen meg kell jelölni a csavaroknak való lyukak helyét, ha a darab vastag, úgy a leghegyesebb ceru- zával sem tudunk beférni a furatba, hogy a lyuk helyét kirajzoljuk. Nagyon célravezető módszer a darabot rögzítő csavarok egyikének végét olajba mártani és a megfelelő furaton át nekiprés- selni a papírnak, pontosan megkapjuk azt a helyet, ahol késhággal kell ki- vágni a lyukat.

Az AIACR német, olasz és francia bizottsá- got delegált, amelyre nem kisebb feladatot bí- zott, mint a „sportkocsik” fogalmának precí- ziozását. Végre a sportkocsiknak álcázott ver- senykocsikra is rájár a rúd!

A francia autópár krízise nemcsak Citroen vergődéséből tükröződik vissza... Most De- lahaye és Delage fuzionálnak, de további „ra- cionalizálási” folyamatok is várhatók. A fran- cia piacot ma még talán Renault uralja. Pen- geot a nagy konkurrens...

Campbell világrekordja az amerikaikat sem hagyja nyugodni. Az egyik nagy amerikai gyár vállalta a világrekorder jelölt masina megépítését, amennyiben a motort illetőleg megnyugtató megállapodás jön létre. August Duesenberg, a jeles konstruktőr oda nyilatko- zott, hogy Campbell világrekordja minden bi- zonyval amerikai kezekbe fog kerülni.

A jövő évi francia Grand Prix 1000 km-es távon, sportkocsik részére írják ki. Sport- kocsik? Ime a definíció. A jövő év első felé- ben legalább 20 darabot kell gyártania a gyár- nak belőle és 13 pontban meg kell felelniök a kocsiknak a kereskedelmi katalógusok ada- tainak. Tülkomprimált motorok kizárva, az üzematyagot a rendezőség adja!

Campbell kapitány világrekorder kocsiját, a „Blue Bird”-öt, mellyel 484 km-es sebességet ért el, 100.000 dollárért eladta. A vevő Charles Sandford, egy gazdag amerikai...

Az AIACR és a konstruktőrök egyesülete közös bizottságot delegált a két testület kö- zötti kívánatos együttműködés fokozat kiépí- tésére. A bizottság napirendjén szerepel a ver- senyszabályzat betartásának ellenőrzése. Tes- sék urak, hisz Budapest oly szép...

Dudálni tilos

de kötelező a jó fék

Megmaradnak betélapjai, ha

KLINGER



formába sajtolt, fémszálmentes

fékbetétet

szerezlet autójába.

Ismeri

minden szakember

Ajánlja

minden szaküzlet

Szereli

minden javítóműhely

az eredeti

KLINGER



fékbetétet

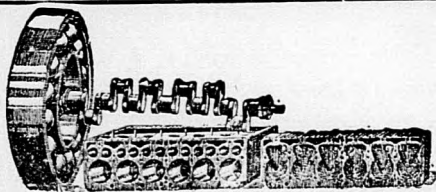
Fékhátásban,

tartósságban

utolérhetetlen!

Vezérképviselőt:

**Fodor Mihály és Társa, VI.,
Jókai-u. 6. T. 21-4-34, 23-8-19**



SOLYMOSSY ÉS TÁRSA

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

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

KÉSZÜLJÜNK FEL GONDOSAN A TÉLRE!

Aki zavartalanul akar megbirkózni a télel-faggyal, annak gondosan elő kell készítenie kocsiját arra az időre, amikor a hőmérő higánya fázósan bújik a 0 pont alá. Néhány nap és itt a fagy, tehát most kell elvégezni mindent, hogy vidáman nézhessünk szembe a télel

A tére való előkészületek menete a következő:

1. Vizsgáljuk meg a gumikat, a simára kopott pneu selejtezzük ki, vagy ha vászna még jó, úgy felületeztesük. Télen kettőzötten fontos az ép gumi, hiszen a havas-fagyos utakon kettős a faralás veszélye. Ne feledjük el, hogy ha simára kopott pneunk gumianyaga elég vastag, úgy néhány pengőért csúszásgátló mintázatot marathatunk bele.

2. Helyes légnyomást a gumikba. Jól vannak beállítva a lökhárítók? Ha lökhárítóink hidraulikusak, úgy töltsük fel őket az előírt folyadékkal és jól húzzuk meg a betöltőnyílás zárócsavarját. A lökhárítók folyadékkal való feltöltése előtt a betöltőnyílást és környékét tisztítsuk meg tisztességesen, nehogy piszok kerüljön bele a mechanizmusba.

3. Fékállítás, fékkiegyenlítés! Ha a fékek nem fognak egyenletesen, úgy hirtelenebb fékezésnél latyakos úton biztos a megcsúszás. Ha fékeink hidraulikusak, úgy ügyeljünk arra, hogy a fékfolyadéktartány legalább háromnegyedrészig legyen teli. Ha fékünk mechanikus megoldású, úgy gondoskodjunk arról, hogy minden csuklója és húzalja szabadon működjék. A fékhuzalokat kenjük le, különösen ott, ahol görgők és csatornák vannak.

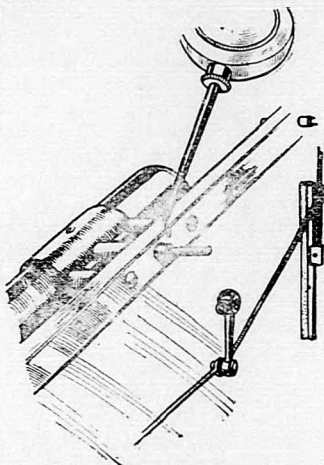
4. Ha a szélvédőtörő gumicsíkja repedt és a töröl csikokat szánt a szélvédőn: szereljünk új gumit. Ha szélvédőtörőnk pneumatikus — azaz a motor szívása hajtja — úgy vizsgáljuk meg a csővezetékét, ha valahol repedt vagy kemény, úgy feltétlenül új csövet kell szerelni. Ha a töröl lustán dolgozik, úgy cseppentsünk egy kis olajat a tengelyére, a szívás eljuttatja az olajat oda, ahol reá szükség van.

5. Az oldaltáskába rejtünk vagy háromtényrnyi portörölöröngyöt, mellyel a belül megharagosodó szélvédőt töröljük tisztára.

6. Állítsuk be jól a reflektorokat, azok a fényszórók, melyek a fák koronáján oly szépen megfigyelhető és elha-

dál lenyomására felvillan vajjon a fényre.

8. Mindig vigyünk magunkkal legalább egy fényszóró- és egy számlámpavárosi izzókörtét tartaléknak. A körtéket olyan helyre csomagoljuk, ahol legkisebb a törési veszedelem. Azt említeni sem kell, hogy biztosítékot is vigyünk tartalékba.



Ha a pneumatikus szélvédőtörő lustán mozog, úgy cseppentsünk egy kis olajat a tengelyére. Természetesen előbb le kell szerelni a karját.

9. Ne feledkezzünk meg a fagymentesítő folyadékról, a szeszartalmú fagymentesítőket kerüljük. A legjobbak a glicerines, glikolos anyagok, tetszés szerint használhatunk speciális keverékeket, vagy házilag is készíthető 30%-os glicerinkeverék (3 liter glicerin — 7 liter víz = 10 liter fagymentes hűtőfolyadék).

10. Idejében szerezzünk be hűtőtakarót. Nem az a jó hűtőtakaró, melynek dívatos a színe, ennél sokkal fontosabb, hogy vastag is legyen.

11. A motort kétszeres gondnal tisztítsuk meg petróleummal, majd töröltessük tisztára. A motorra és a vele összefüggő fémalkatrészekre rakódott piszok kellemetlen gőzöket fejleszt, ha a motor felmelegszik. Télen nem szellőztetjük a kocsit menetközben, ha zárva tartjuk az ablakokat, akkor fejfájást kapunk a büztől, ha nyitjuk — fülzaggatást a huzattól.

12. Ki a vastag nyári olajjal! Elő a hígabb teli minőséggel. Különösen a téli olajoknál büdösköt a fokozott óvatosság, mert a legmárkásabb téli olaj sem ken úgy, mint a nyári, hiszen vékonyabb és kenőképesége gyengébb. Télen tehát az is kizárólag márkás kannaolaj mellett döntsön, aki nyáron még hajlott a garázsmeister tanácsára és hordóából méretre ki kocsijának a — padlóolajat.

13. Ha kocsink történetesen nyitott, úgy hozassuk rendbe az oldalfalakat. A celluloid nem olyan drága, hogy ne lenne érdemes felújítani a régi és átlátszatlanra homályosodott oldalfalakat.

14. A képviselői szervizállomás igénybevételével vizsgáltsuk meg ke-

rekeinket, hogy jól vannak vonalba állítva. Az előírtas „spurt”-ban levő ke-rekek kevésbé hajlamosak faralásra.

15. Hólánccot nem az utolsó pillanatban illik vásárolni. A hólánccot jól be-szírozva raktározzuk, de felszerelés előtt töröljük le róla a zsirt, mert a zsir nem használ a pneuk gumianyagának.

16. Akkumulátorsavazás és töltés. Télen rövidke a napok, nehezebben indul a motor, tehát sokkal nagyobb az áram-fogyasztás. A fokozott igénybevételnek csak a jól karbantartott akku tud meg-felelni.

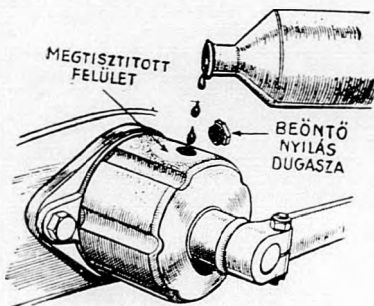
17. Ha nyáron még elnéztük a szervizállomásnak a tovtovtörsir használatát, télen ne türjük a „sárga zsirt” a zsirpuskában. A tovtovtörsir ugyanis nem is zsir, hanem szappan, mely fagyban kőke-ménnyé mered és nem ken.

18. Az előrelátó autós arra is gondol, hogy a tél beköszöntésekor kimosassa a sebességváltót és a hátsó hidhoz tartozó részeket (diferenciál stb.). Az elhasznált kenőanyag eltávolítása után alapos petróleumos öblítés következik, majd utána a friss kenőanyagot töltetjük be. Télen célszerű valamivel hígabb speciális kenőanyagot alkalmazni.

19. Ne sajnáljuk a kiadást: szánjuk reá magunkat a villamos szélvédőmelegítőre. Az úgynevezett defroster alig fogyaszt áramot, mégis olyan melegez tartja a szélvédőnek a vezető előtt levő részét, hogy arra pára vagy jégvirág nem rakódhatik le.

20. Termostát szerelése nagyon kifzetődik! A termostát lényegesen megrövidíti a bemelegítést, mindig a kellő hőmérsékleten tartja a motort, tehát üzemanyagot takarít meg és csökkenti a kopást. Ne feleljük el, hogy a kocsik 90 százalékának túl van hűtve a motorja, amin a termostát gyökeresen segít.

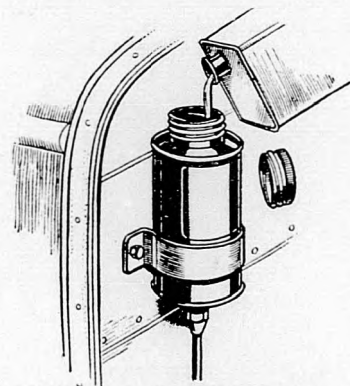
21. Felsőkenőolajat! Amikor télen beindítjuk a hideg motort, már az első



A hidraulikus lökhárítókat töltsük fel az előírt folyadékkal.

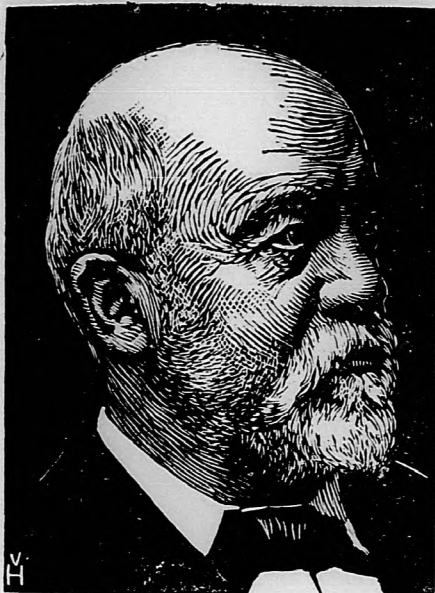
gyott fészkeket világítják meg, csak arra jők, hogy sötétben hagyják az úttestet és vakítsák a szembejövöket.

7. Működik a stoplámpa? Biztosan akad önfeláldozó barátunk, aki a kocsii mögé áll és megállapítja, hogy a fékpe-



A fékfolyadékok tartalmazó tartányoska legalább háromnegyedrészig legyen teli. Csakis az előírt fékfolyadékokat használjuk!

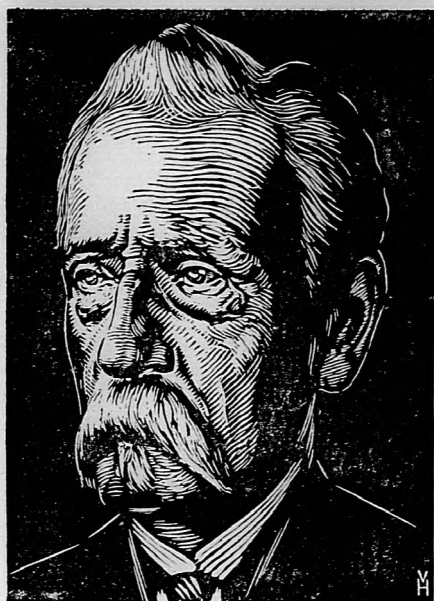
robbanás után száraz a henger. És száraz marad addig, amíg az olaj fel nem melegszik. Ha felsőkenőolajat használunk, úgy az üzemanyagba kevert olaj végzi el a motor kenését addig, amíg a fellepedett olaj eljut a hengerfalakra.



Ing. Gottlieb Daimler † 1900



1885-1935



Dr. Ing. Karl Benz † 1929

Az automobil, az önmagát mozgó jármű utáni vágy éppen olyan régóta élt az emberiségben mint a levegő meghódítása utáni vágy. Az automobilról álmódott Archimedes, Heron pedig már a taxamétert is feltalálta, hiszen szekerére olyan szerkezetet szerelt, mely a megtett távolságot regisztrálta.

A középkorból ismeretesek olyan kísérletezések melyek az emberi izomerőt állították a jármű meghajtásának szolgálatába, Leonardo de Vinci, aki talán nagyobb mérnök volt mint festő, teoretikusan igyekezett megoldani az akkori értelemben vett automobil problémáját. A mai automobil fogalmát fedő megoldással azonban csak évszázadok múlva Daimler munkája nyomán találkozunk.

Gottlieb Daimler. Neve mellé odatartozik egy másik német neve is: Karl Benz. Ők ketten voltak az automobil szülőapjai, kettőjük munkája bélyegét viseli századunk az automobil, a motor százada!

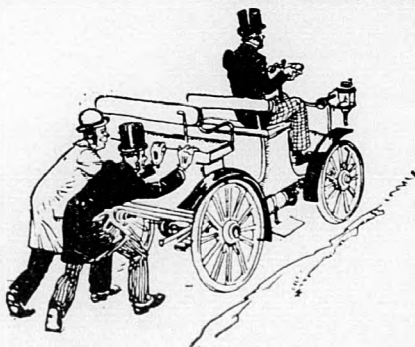
Alkotó erejük valóra váltotta az emberiség ősi vágyát, mely ott volt a Heliodoros által megénekelt görög templomi kocsikat meghajtott rabszolgák soraiban, melynek álma ott lebegett a középkori Nürnberg uccáin, ahol Hautsch műkovács kézzel hajtott kocsija óránként 2000 méteres sebességgel gördült végig. De ugyanerről álmódott a XVI. században vitorlaskocsijával bajlódó hollandus Stevinus is, valamint a XVIII. század derekán gőzkocsizó francia tüzerőtiszt Cugnot is, akinek kocsiján a kazánt minden negyedórai menet után ugyanannyi ideig kellett táplálnia.

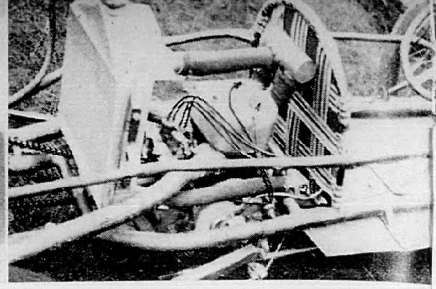
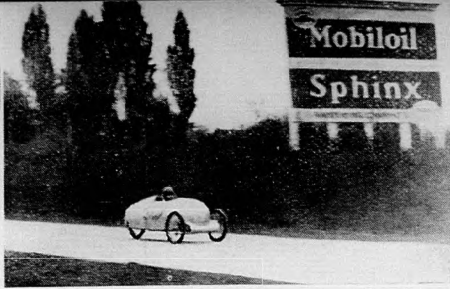
A gőzkocsi túlságosan súlyos, nagyméretű gépezete miatt a közúti közlekedés problémáját az amerikai Evans, Watt és Trevithik munkája nyomán sem oldhatta meg. Ezeket a hátrányokat küszöbölte ki Daimler és Benz akik ugyanazon karlsruhei gyárból kikerülve egyéni utakon, függetlenül dolgozva, szinte egyidejűleg nyitották meg a csekély súlyú, kis-méretű, de gyorsjárata révén nagy

teljesítményű motor feltalálásával a közlekedés új korszakát.

Gondolataink Cannstattba visznek, ahol az ötven év felé közeledő Daimler kitűnő munkatársával Maybachal hónapokon át bezárt ajtók mögött éjjel-nappal dolgoztak abban a kis, titokzatos műhelyben, mely a motor bölcsője volt. Titokzatos dorombolás zaja hallatszott a kis műhelyből, hamispénzgyártásról suttogtak a cannstatti „spiszek” és egy sötét éjszaka rendőrség szállta meg a műhelyt, melyben a világ első motorja először került összeütközésbe a rend azóta is túléber őreivel... Kilencszáz fordulatig jutottak el Daimlerék az első motorokkal és 1883. december 16-án Daimler 28,022 szám alatt kiváltotta szabadalmát. Az első motor a müncheni Deutsches Museumban őrzött vasbroncsos kétkerekű favázba építve rólta az utakat 30 km-es sebességgel. Ez volt az első motorkerékpár amely a biztonság kedvéért oldalain 1-1 kis pótkerékre támaszkodott. Csak két esztendővel később 1885-ben született meg, helyesebben születtek meg az első automobilmek, amikor Daimler négykerekű és Benz háromkerekű járművei megjelentek Cannstatt és Mannheim uccáin. Egyidőben velük jelent meg a Neckar hullámain a Daimler gyártotta első motorcsónak is míg a levegő motorikus meghódítására csak később kerülhetett sor. Az automobil bölcsője Németországban ringott, mégis — miután senki sem próféta a maga hazájában — úgy Daimler mint Benz, Franciaországban voltak kénytelenek értékesíteni találmányaikat és az automobil francia földön serdült fel, hogy azután meghódítsa a világot.

Ötven év múlt el azóta. És ezalatt az automobil lett az a varázseszköz mely áthidalja a távolságokat, amely mélyebb értelmet ad a közlekedés fogalmának, amely uralja a harcmezőket és amelynek lelke a motor hozzásegítette az embert a levegő meghódításához.





(Balról) Mörítzet elindítják. (Középen) Mörítz teljes iramban furcsa kis világrekorder DKW motoros szeiklárján. (Jobbról) Mörítz szeiklárja — lemeztelenítve

A gyóni rekord hullás

Reggeltől sötétségig szakadatlanul folyt a rekordostrom Gyónon és a KMAC őszi rekordnapja 4 világrekordot, ugyanannyi nemzetközi rekordot és 21 magyar rekordot eredményezett. *A világrekordok mint pedig a nemzetközi rekordok a müncheni Mörítz névéhez fűződnek, aki DKW motorokkal szerelt maga tervezte három és négy kerekű konstrukcióival a 350-es cyclecar és 500-as versenykoesi kategória kilométer és mérföld rekordjai között vitt nagy tisztát végbe. Nagy érdeklődés előzte meg Schwab Károly startját 3 literes áramvonalba szabott impozáns Tátra családú omnibuszán, mely a repülőstartos km-en kifutotta a 137 km-es sebességet. Wiesengrund lestrapált kis csukott DKW turakocsijával 3 magyar rekordot ért el, Krem 1000-es kétütemű Aero turakocsijával túhaladta a 103 km-t. Bossanyi (Adler) és Kelemen (Tátra) magyar rekordja mellett kiemelkedik Wilhelm 1.5 literes sport Bugattijával elért 150 km-en felüli repülőstartos mérföld rekordja. Komlóssy a repülőstartos km-en kompresszoros király tengelyes speciál BMW-jével túhaladta a 192 km-t állóstartos kísérleteinek azonban sorozatos defektusok vetettek véget. Schneeweiss (Omega) a 750-es kategóriában 132 km-es állóstartos kilométerrekorddal gazdagította a magyar rekord listát. Ine a részletes eredmények:*

Repülőstartos eredmények:

Szólógépek 350 kcm-ig: K. Basch (NSU) Km: 134,078 km. Mérf.: 134,470 km. — **500 kcm-ig:** Komlóssy B. (BMW) Km. 192,307 km. Mérf. 192,192 km. — **750 kcm-ig:** M. Schneeweiss (600 Austro-Omega-Jap) 168,618 km. Mérf. 167,736 km.

Oldalkocsis gépek 600 kcm-ig: K. Abarth (FN) Km. 138,728 km. Mérf. 138,603 km.

Cyclecarok. 350 kcm-ig: J. Mörítz (Mörítz Special-DKW) Km. 122,950 km. vil. rek. Mérf. 121,408 km. vil. rek.

Turakocsik. 750 kcm-ig: Wiesengrund F. (DKW) Km. 87,544 km. magyar rek. Mérf. 87,510 km. magyar rek. — **1100 kcm-ig:** G. Krem (Aero) Km. 103,344 km. magyar rek. Mérf. 103,162 km. magyar rek. — **Bossányi P. (Adler) Km. 97,218 km. Mérf. 97,168 km. — 2000 kcm-ig:** Kelemen L. (Tátra) Km. 98,928 km. Mérf. 98,850 km. magyar rek. — **3000 kcm-ig:** Schwab K. (Tátra) Km. 136,989 km. magy. rek.

Sportkocsik. 1100 kcm-ig: Felely Gy. (Fiat) Km. 121,600 km. Mérf. 121,345 km. — **1500 kcm-ig:** Wilhelm S. (Bugatti) Km. 150,356 km. Mérf. 150,112 km. magy. rek. — **3000 kcm-ig:** Singer I. (Bugatti) Km. 129,543 km.

Versenykocsik. 500 kcm-ig: J. Mörítz (Mörítz Special-DKW) Km. 142,152 km. uk. rek. Mérf. 140,981 km. nk. rek. — **750 kcm-ig:** W. Bäumer (Austin) Km. 169,731 km. Mérf. 169,676 km. — **3000 kcm-ig:** Hartmann L. (Maserati) Km. 213,523 km. Mérf. 213,314 km.

Állóstartos eredmények:

Szólógépek. 500 kcm-ig: Komlóssy B. (BMW) Km. 121,192 km. — **750 kcm-ig:** M. Schneeweiss (Austro Omega-Jap) Km. 132,110 km. — **Kozma E. (NSU) Km. 113,851 km.**

Oldalkocsis gépek. 600 kcm-ig: K. Abarth (FN) Km. 107,334 km. — **Pathó Gy. (NSU) Km. 107,142 km. Mérf. 118,430 km. — J. Mörítz (Mörítz Special) Km. 106,536 km.**

Cyclecarok. 350 kcm-ig: J. Mörítz (Mörítz Special DKW) Km. 91,324 km. vil. rek. Mérf. 90,312 km. vil. rek.

Turakocsik. 750 kcm-ig: Wiesengrund F. (DKW) Km. 69,914 km. — **1100 kcm-ig:** Bossányi P. (Adler) Km. 70,257 km. magyar rek. Mérf. 71,787 km. magy. rek. — **2000 kcm-ig:** Kelemen L. (Tátra) Km. 73,770 km. Mérf. 79,714 km. magy. rek.

Sportkocsik. 1100 kcm-ig: Felely Gy. (Fiat) Km. 87,304 km. Mérf. 87,634 km. — **1500 kcm-ig:** Wilhelm S. (Bugatti) Km. 96,870 km. — **3000 kcm-ig:** Hartmann L. (Bugatti) Km. 122,178 km.

Versenykocsik. 500 kcm-ig: J. Mörítz (Mörítz Special DKW) Km. 106,140 km. nk. rek. Mérf. 110,470 km. nk. rek. — **750 kcm-ig:** W. Bäumer (Austin) Km. 119,800 km. Mérf. 133,908 km.

Figyelmeztetés!

Mindazokkal közlöm, akik a szezon folyamán 200 kcm.-es ZÜNDAPP iránt érdeklődtek és akikkel közöltem, hogy behozatali nehézségek miatt ezen típus nem tudom szállítani, hogy

1935. dec. 31-ig

néhány gépet behozhattam és fenti időpontig kaphatók.

ZÜNDAPP

motorkerékpárok vezérképviselője:

PAJOR IMRE

VII., Jókai ucca 28. Tel.: 20-2-28

200 DE típus 30 wattos villanyvilágítással, villanykürttel P 990-

7 lőerő, 2½ liter fogyasztás.

A FICM kongresszusa.

November első hetében tartották meg Párisban a FICM ezidei őszi kongresszusát, amely már bevezetőben foglalkozott a jövő évben ismét Németországban megrendezésre kerülő Hatnapos Trial szabályzatával és azt az angol sajtóhadjárat ellenére is az ideai feltételekhez hasonlóan hagyta helyben, de kikötötte, hogy az útvonal jövő év júniusáig végérvényesen fixrozandó. Megszigorították a startorfordítást, míg a rövidszakaszi hegyi és tereppróbak standardidejének megállapításául a németországi versenyeken szokásos eljárást fogadták el. Ezek szerint valamely kategória standardidejének az öt leggyorsabb időeredmény középértéke szolgál. Megszigorították, illetve bevezetik a gépek naponkénti technikai kontrollját is, tehát a jövő évi triál még az ideinél is nehezebb lesz. A kongresszus további folyamán megszigorították a bukósákhitelesítést, előírták a kötelező tréningköröket, továbbra is fenntartották az 50%-ben és 50%-benzol üzemanyagformulát, de elvetették azt a német javaslatot, mely a világrekordlista megreformálását célozva külön akarta választani a világrekordokat a kategóriarekordoktól. Marad tehát — 400 világrekord... Végezetül a versenynaptár megszerkesztésére került a sor, melynek internacionális jelentőségű eseményei a következők lesznek:

- Június 15. 17. 19. Angol Tourist Trophy. — 18. Bolja Grand Prix.
- Július 5. FICM Europa Grand Prix Németországban. — 11. Holland Grand Prix
- Augusztus 9. Francia Grand Prix. — 16. Svéd Grand Prix. — 22. Ulster Grand Prix.
- Szeptember 6. 8. Spanyol Tourist Trophy. — 17. 22. Nemzetközi Hatnapos Trial Németországban.

Hartmann és Wilhelm bajnokok

A hármashatárhegyi versennyel befejeződött a magyar sportkoesi-bajnokság pontversenye. A másfél literes kategóriában Wilhelm Sándor (Bugatti), a másfél literes felüli csoportban pedig Hartmann László (Bugatti) szerezte meg az 1935. évi magyar bajnoki címet. Itt jegezzük meg, hogy Wilhelm Bugattiját a Magyar Fogaskerék, Autó-, Traktoralkatrész és Gépgyár Kft. generáljavitotta.



Váratlan meglepetést

az időjárás nem okoz, mert az utra nehezűd köd alatt átvilágít; az útkanyart is egész szélességében bevilágítja a

BOSCH KÖD- és KANYARLÁMPA

A Két adu...



ELADAS : IV., VÁCI-UCCA 1-3. TEL. : 82-8-48 — SERVICE : VI, ARÉNA-UT 61. TEL. : 98-8-20.

PUCH

győzelmek minden fronton!

Guggerhegyi verseny 1935

Lukavecz Ferenc vezetésével

PUCH TYPE 250

győztes

Háromszathatárhegyi verseny 1935

Lukavecz Ferenc vezetésével

PUCH TYPE 250

győztes

A háromszathatárhegyi verseny

EGYETLEN TEAM GYŐZTESE

Lukavecz—Kozma—Hambach vezetésével

PUCH

PUCHMŰVEK FIÓKTELEPE BUDAPEST, VI, LEHEL-UCCA 25.

APRÓSÁGOK A NAGYVILÁGAÓL

Az AIACR idei aranyérmét amerikai javaslatra az angol Eyston kapta meg, aki nemrégiben új óra- és 24 órás világrekordokat állított fel.

Az 1936. évi nemzetközi versenynaptár szerint július 30-ára az Olympiász alkalmából Berlinbe grandiózus csillagúrát hirdet a német autókлуб.

Az Auto Union, amely tavaly Rosemeyer személyében kiténő volán-művész fedezett fel, tovább folytatja tehetségszűrő munkáját. A gyár expedíciója hosszabb idő óta a Nürburg-ringen tartózkodik, a próbatúrák során hár szerint főleg Bgálke és Simons nyerték el a szakértők elismerését.

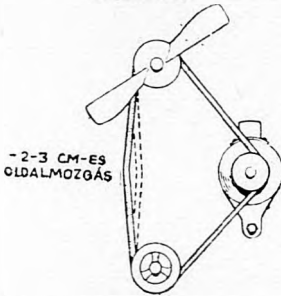
Az Opel gyár kocsijaira november 15-től december 14-ig 8%, december 15-től január 15-ig 6% és január 16-tól február 14-ig 4% külön rabattot ad, hogy a gyár foglalkoztatottságát télen át is fenntartsa. Az említett engedmények az új „P 4” típuson kívül, az összes modellekre érvényesek.

Olaszország 1935. évi autóbajnokai Tufaneli (1100 kem), Berrone (1500 kem), Pintacuda (3000 kem) és Nuvolari (5000 kem fölött).

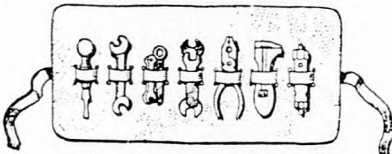
Az amerikai autóiparúkeció az idei év első hét hónapjában 370.000 db-os havi átlaggal dolgozott. Az augusztusi kvantum ezzel szemben a jenki nagy megdöbbenésére alig érte el a 250.000 darabot.

Róhr, az Adler-gyár egykori konstruktőre Daimler-Benz kötelékébe lépett.

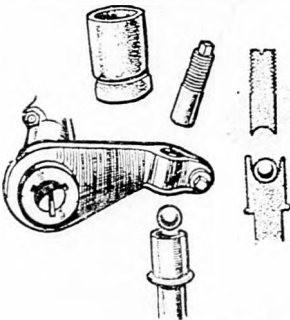
Három típ



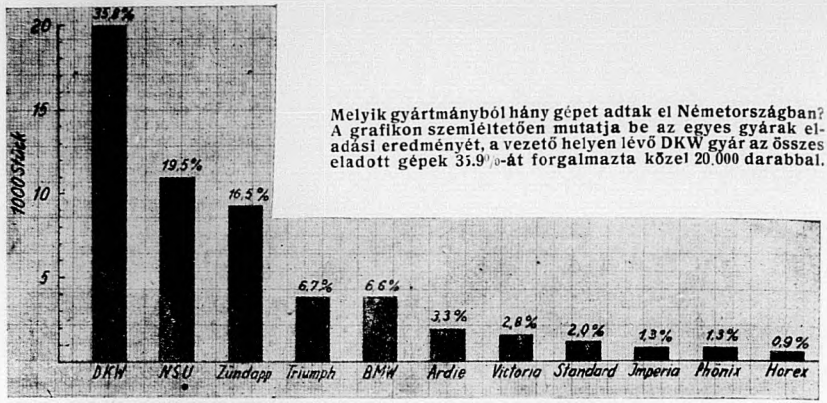
Mennyire legyen megfeszítve a ventilátor-szj? Felette fontos a ventilátorszj helyes beállítása az olyan gépeknél, ahol a ventilátor és a dinamó közös szjiról kapja a meghajtást. Ha feszes a szj, úgy nagy az erővesztés és a szj hamar tönkremegy ha laza, úgy csuszki és a dinamó nem tölt eleget. A szj akkor van helyesen beállítva, ha az ábrán jelzett ponton 2-3 centiméter a szj oldalmozgása.



Hogyan készítünk jó szerszámkereszt? Megfelelő nagyságu négyzetleges bört vágnak, bele párhuzamos hasítékokat metszünk és a nyílásokba meanderszerűen fűzünk be vékony szjzat. A szj jól rögzíti a szerszámokat és kisdésűk is könnyű.



Ha az ohv motor nyomórúdjának a vége „elfogyott”, úgy egyszerűen megfelelő nagyságu csapágygolyóval „toldjuk”, miután a golyó részére homorúra formáltuk a himba és az állítócsavar végét.



Melyik gyártmányból hány gépet adtak el Németországban? A grafikon szemléltetően mutatja be az egyes gyárak eladási eredményét, a vezető helyen lévő DKW gyár az összes eladott gépek 35,8%-át forgalmazta közel 20,000 darabban.

Kevesen tudják, hogy Campbell kapitány legutóbbi rekordjai közül a km. rekordot a célkontaktus gyanús működése miatt az AIACR nem hitelesítette. Izen a tavon telát Campbell 444 km-es daytonai rekordja érvényes, a motor 33 távon azonban eltelestették Salduroban elért 482 km-es kolosszális abszolút sebességi világrekordját.

Az Alfa Romeo gyár versenyző expositurája Nuvolari, Dereyus, Tadini és Marinoni a konstruktőr Jano mérnök vezetésével alapos kísérleteket folytatott az új 4 literes 8 hengeres versenykocsikkal a Livorno melletti Monte nero Kórpályán. Jano mérnök nyilatkozata értelmében az új Alfa versenykocsi monzi szerelésük óta jelentős változtatásokon mentek át.

Az angol motorkerékpárgyárosok szövetsége kimutatása szerint a világon 2,913,181 motorkerékpár van forgalomban.

Amerikában 1924-ben 1239 dollár volt az eladott autók átlagára és ez az átlag tavalyig 497 dollárra csökkent. A csökkenés tíz év alatt 64%-ra rugott.

Jövő év októberében rendezi meg a francia aero club 22.000 km-es Paris—Indochina—Paris repülőversenyt. A távot a résztvevők 30 óra alatt tartoznak berepülni, ami 243 km-es óraatlagnak felel meg. A versenyben résztvevő gépek akcióradusát 3700 km-ben minimálták, a győztes 1,201,000 frankot kap. A versenyzők az indochinai Saigonban fordulnak, ahol két pihenőnap áll rendelkezésükre.

Az amerikai Stevens és Anderson „Explorer II” sztratoszféra ballonjakkal 22.000 méteres magasságot értek el, ami új magassági világrekordot jelent.

Kész az Auto Union team! Jövőre ismét a Stuck, Vanzl, Rosemeyer együttes fogja képviselni a Porsche-kocsikat a világrekordversenyben.

Mért marad 1937-re is érvényes a mostani GP-formula? Azért, mert Enrico Ferrari, a híres modenai versenystálló vezetője beadványt intézett az olasz autókлубhoz, hogy hasson oda az illetékes nemzetközi szervnél, hogy a jelenlegi GP-formula még 1937-ben is érvényben maradjon. Ferrari meglepő lépését azzal indokolta, hogy az új Alfa Romeo-kocsi csak az idei szezon végére készültek el és teljesen lehetetlen, hogy az általa megvásárolt hat kocsi ára az 1936-os versenyeken amortizálódhasson. Ehhez szüksége van az 1937. évi versenyekre is. Ferrari indítványához az Auto Union és Mercedes-Benz is csatlakozott, úgy hogy az ellenzék képviselői franciák végül is deferáltak.

Lurani 500 kem-es Guzzi motorral szerelt maga konstruálta versenykocsijával megdöntötte Mörtnznek a minap Gyónon felállított álló-és repülőstartos kilométer-és mérföld-rekordját. Lurani repülőstarttal 162,2 km-es, álló starttal 104,9 km-es átlagot ért el a kilométeren. A kocsiba épített kompresszornélküli Guzzi motor 7500 fordulattal 50 lóerőt ad le.

Legutóbbi hírnök, amelyet Chironnal kapcsolatban közöltünk, már teljedésbe ment. A jeles francia versenyző Mercedes-Benz színekben lép jövőre a prondra és Caracciola, meg Brauchitsch társaságában az untermük heimi gyár élesapatát fogja alkotni, míg Fa glioli búcsút mondott a versenysportnak.

Érdekes, hogy a BMW gyár legújabb 750-es ohv. R 17 modelljénél magáévá tette a Zandapp megoldást és a billycengely, valamint a dinamó megújításával roví láréok közbeiktatással gondoskodik.

Jövő évre Genfnek is meg lesz a maga autó Grand Prix je, amelynek finanszírozását sorsjáték útján oldják meg. A tiszta nyereség kétharmadát díjjak, egyharmadát jétékony célokra fordítják. A 10 frankos sorsjegyek egyben belepőgyűl is szolgálnak a versenyre. A húzásnál először az indulók számának megfelelően 20 sorsjegyet húznak ki. Az ílymódon kihúzott először az indulók számának megfelelően 20 sorsjegyet húznak ki. Az ílymódon kihúzott először az indulók számának megfelelően 20 sorsjegyet húznak ki. Az ílymódon kihúzott először az indulók számának megfelelően 20 sorsjegyet húznak ki.

Japán autóiparúkeciója 1931-ben 434 darab, 1932-ben 840, 1933-ban 1790, míg 1934-ben 2500 darab volt. Mint látjuk, a tavaly előtti években a japán autóiparúkeció évről-évre megduplázódott, tavaly azonban a produkció növekedése már nem mutat ilyen nagyarányú emelkedést, noha Japán valóban dömpigárákkal igyekszik lábat vetni az exportpiacokon. A közélet számokból nem vitás, hogy a „sárga veszedelmest” nyugodtan alhatik úgy Ford, mint Louis Renault és a többiek...

A francia aeroklub 1937-ben megrendezendő földkörüli repülőversenyének díjazására eddig 10 millió frank áll rendelkezésre. A győztes 5 millió frankot kap, a többin a helyezettek osztokodnak.



Nem tüntetni megünk, hanem Bauer Tibor Győzőhöz (Izabella-uca 98) eredeti gyári BS A alkotásukat vásárolni.

Versenyzők, hivatásos vezetők és úrvezékek állandóan használják a külföldön is bevált

Parsimon

benzinmegtakarító tablettát

PARSIMON 20-30% üzemanyagmegtakarítást, a motornak könnyű, csendes, egyenletes járást eredményez. Emeli a benzin (motorkő) robbanóképességét, elégeti maradék nélkül a gazkeveréket s ezáltal megszünteti a kormozódást. A motorrészeket üzemeltetés és tisztá állapotban tartja s így az olajfogyasztást is a legkisebb minimumra csökkenti. 1 doboz (20 tabletta) a 50 liter benzineshez P 150

Képviselet: **TECHNIKAI ÚJONSÁGOK VEZÉRKÉPVISELETE, BUDAPEST, III. Bécsi-ut 171. Tel.: 62-9 85**

KÉPVISELŐT KERESÜNK

TÉLI TANÁCSOK írásban és képből

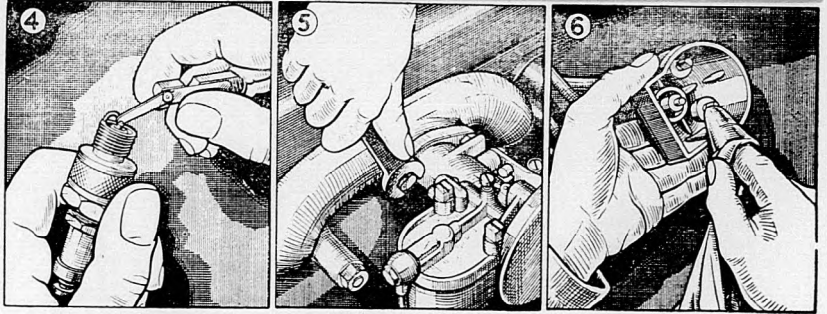
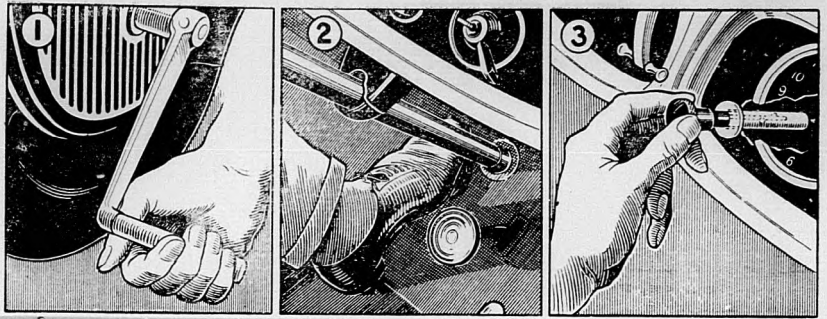
(Ezt a cikket nem elegendő elolvasni és — elfelejteni. Minden autós vésse az agyába az elmondandókat és egyben végeztesse is el ezeket a fontos munkálatokat.)

Négy csoportba oszthatjuk mindazt, ami télen fontossággal bír az autós szempontjából: (a) segíteni kell az önindítót nehéz munkájában, (b) gondoskodni kell arról, hogy a motor könnyen induljon be, (c) a hűtési rendszert összhangba kell hozni az alacsony téli hőmérséklettel és végül (d) figyelemmel kell lenni a kétszeresen igénybevett világitási berendezésre.

Az angol *Austin Magazine* nyomán filmszerűen a következőkben foglaljuk össze mindazt, ami a fentiekre vonatkozik.

Hogyan segítjük az önindítót?

1. Könnyítsük meg a starter munkáját azzal, hogy a hidegen-índításkor előbb kézikurblival forgatjuk körül háromszor-négyszer a motort, hogy a dermedt olajtól beragadt dugattyút felszabadítsuk. 2. Az önindító gombját csak akkor nyomjuk meg, ha a kupplung ki van emelve: taposunk tehát rá a kupplungpedálra és csak akkor eresszük ismét vissza, amikor a motor már beindult. A kikupplungozás megszünteti a kapcsolatot a motor és a sebességváltó között, az amúgy is túlterhelt önindító tehát nem kénytelen a nehezen forgó motorral kapcsolt sebességváltót is megforgatni a benne levő kásává dermedt, sűrű olajjal együtt. 3. Indításkor húzzuk ki a levegőfojtó vagy starterszelep gombját. Ezzel a motor pontosan megkapja azt a keveréket, melyre indításakor szüksége van. A fojtószelepet csak akkor engedjük vissza, ha a motor már felmelegedett és szabályosan működik.



Hogyan gondoskodunk könnyű beindításról?

4. A gyújtógyertyák tiszták legyenek és szikraközük helyes. A legjobb mérőlapoccal meggyőződni arról, hogy a gyertya körmei az előirt távolságra vannak egymástól. Ha a szikraköz túl nagy — a szikra ugyanis fogyasztja a gyertyák körmeit — úgy a külső körmöt kell egy kissé hozzáhajlítani a belső elektródhoz. 5. Jól húzzuk meg a karburátor rögzítő csavarjait, hogy a hamis levegő útját álljuk. A hamis levegő nagyon meghiúsítja a beindítást, mert legyengíti a benzín-ázkveréket, indításhoz pedig tudvalegőleg benzinben gazdag keverékre van szükség. 6. Az elosztó (megszáktító) minden érintkező része tiszta legyen, szigetelése mindenütt ép. A szénkefeket jól tisztítsuk meg benzines

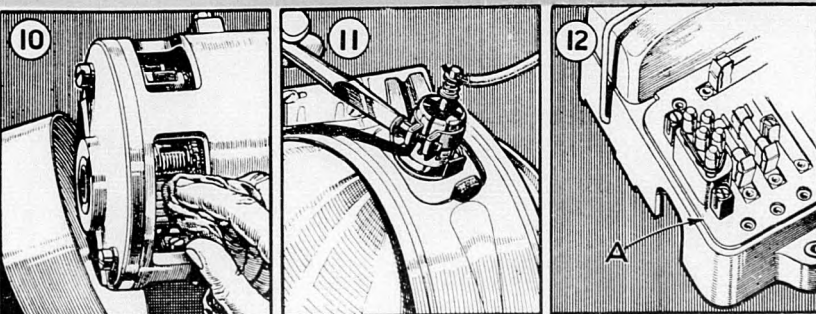
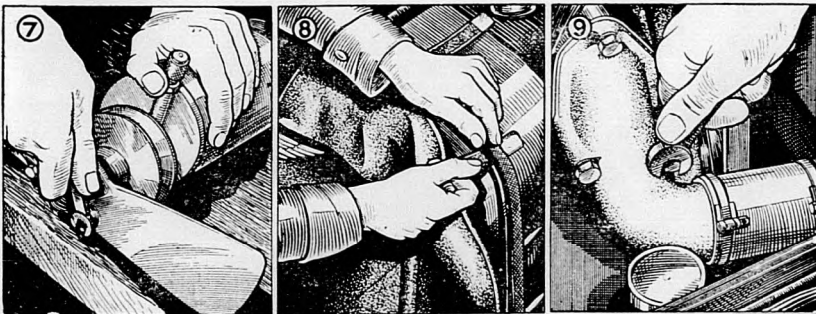
ronggyal, az érintkező csapokat is „rakjuk” tisztába.

Hogyan hozzuk összhangba a hűtőrendszert a téellel?

7. Igen jó megoldás télelre levenni a ventilátort, különösen akkor, ha motorunk a mai szokásnak megfelelőleg kissé túl van hűtve. Ha a ventilátor a dinamóval van egybekapcsolva, úgy le kell szerelni a dinamót és csak így szedhetjük le a ventilátor szárnyait. Ha a ventilátor szíjhajtásos, úgy egyszerűen csak a szíjat kell eltávolítani. 8. A hűtőtakarót úgy szereljük fel, hogy fémlemezeit a gépháztetőt párnázó nemezcsikok alá bujtatjuk, majd visszahajlítjuk. Sok modern kocsinál — főleg az áramvonalas típusoknál — a hűtő rejtett helyen van. Ilyenkor speciális hűtőtakaróra van szükségünk, vagy pedig megelégszünk a hűtő mögé drótozott egyszerű kartonlappal, mely távoltartja a levegőáramlatot a hűtőtől. 9. Mielőtt a drága, fagymentes hűtőfolyadékot töltenék be: húzzuk meg jól a hűtővíz csővezetékének csavarjait és a gumicsövek rögzítő gyűrűit. Ha hűtőrendszerünk ugyanis valahol szivároг, úgy hamarosan elfogy a fagymentesítő folyadék, ha jól tömit, úgy csak az elpárolgott vizet kell pótolni, mert az előnyösen használható glicerines fagyvédőanyag nem párolog.

Hogyan gondozzuk a villamosberendezést?

10. A dinamó áramtermelése bőségebb, ha kommutátorját (így hívják a vörösréz szeletekből összeépített dobot, mely az áramszedő szénkefékkel érintkezik) tisztán tartjuk. Benzinben megnedvesített, szálat nem hagyó rongyot szoritunk neki a kommutátornak, miközben segítőnk kézikurblival lassan körülforgatja a motort. A szénkefék jó állapotban legyenek és könnyen csúszzanak vezetőjükben. 11. Ha új fényszórókörtét szerelünk, úgy álltassuk fókuszba a fényszórót, ezt minden nagyobb elektromos műhely percek alatt végzi el. 12. Ha külön ködlámpát szerelünk kocsinkra, vagy pedig keresőlámpával lépünk meg magunkat, úgy a biztosítékszekrényből külön kábellel vezessük hozzá az áramot.



Megkezdődött a nagy Puch Afrika expedíció.

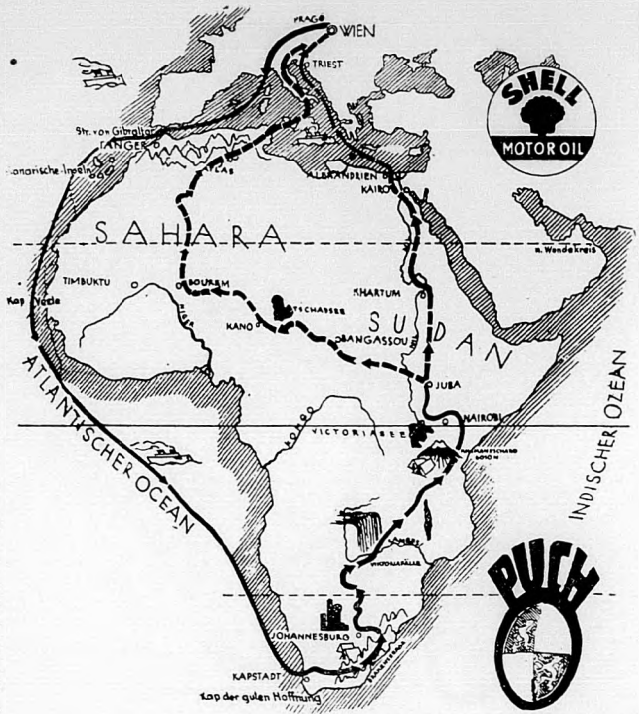
Méreteiben hatalmas expedícióra vállalkozott hat bécsi motoros, nem kisebb feladatot tűztek ki maguknak, mint hosszában átszelni egész Afrikát. Az expedíciót a nemrég befejezett északsarki túrájáról ismert Böhmer és felesége vezetik, társaik: Schott, Krenek, Slanar tanár és Klemm műszerész, valamint három 500-as oldalkocsis Puch motor-kerékpár.

A tervezett útvonal Fokvárosból indul ki és Afrika legnehezebb és részben még nem is járt terepein vezet, Kairo, illetve Algír a cél, még nem döntöttek ugyanis, hogy melyik pontján érik el a Földközi tengert.

A gépek felszerelése számol a rendkívüli követelményekkel, 44 literes benzín, 15 literes olaj, 14 literes ivóvíztartány került minden gépre, a sátrak, felszerelési tárgyak, műszerek, filmgépek, fegyverek stb. gépenként nem kevesebb, mint 600 kilós súlyt képviselnek.

A minap befutott jelentés szerint a Puch-expedíció elérte Fokvárost, ahonnan a túra megindul. Böhmerék jelentése a következőképpen hangzik:

— Négy napig vesztegeltünk a Bálna öbölben, közben a térképet és a vidéket tanulmányoztuk, fel akartuk keresni a Namib sivatagban levő régi német települést. Az egész 70 kilométeres „sétautat” jelentett és hiába beszélt le bennünket a hajóskapitánytól kezdve le az utolsó matrózig mindenki: nekivágtunk. A kirándulás 12 km-es homokos szakasszal kezdődött a parti fővenyen, mely száz méter magasságban húzódik a tenger mellett. A homok olyan mély és laza volt, hogy a gépek minduntalan szinte elsüllyedtek, akrobatikus mutatvány volt leküzdeni 3 óra alatt a 12 km-t. Végre keményebb „útra” kerültünk, szerencsétlenségünkre azonban hamarosan elvétettük a „pad”-ot, ahogy itt az ünyomot nevezik. Ismét homokba kerültünk, a karburátorok fojtószelepei tele lettek homokkal és ráadásul 50 fokos volt a hőség — árnyékban. Késő este mégis elértük a célunkat, 9 óra alatt tettük meg a 70 km-t. A visszatkozás már „kellemesebb” volt, mert megmutatták nekünk a helyes „pad”-ot. Így mutatkozott be Afrika!



Egynapi késéssel értünk Fokvárosba, ahol az Automobile Association of South Afrika kiküldöttje üdvözölt bennünket az osztrák konzul társaságában.

Holnap indulunk Afrika legdélibb fokára, ahol kezdetét veszi a nagy túra a fekete kontinens legbelsejébe pusztaságokon, öserdőkön, homoksvatagokon keresztül.

Reflektorfénynél . .

Mindazok, akik éjszaka az országúton a szembejövő autók vakító reflektorain bosszankodnak, helyesebben tennék, ha először meggyőződnenek arról, vajjon saját reflektoraik rendben vannak-e, helyes izzólámpák égnek-e bennük, megfelelnek-e a követelményeknek úgy, mint azt az Osram-Bilux lámpáknál tapasztalhatjuk.

Azok, akiknek már módjukban állott meggyőződni ezen lámpák előnyeiről, a hatásos blendolás játszi egyszerű voltáról, azok bizonyára mindenkinek ezeket az izzókat fogják ajánlani, annál is inkább, mivel az Osram-Bilux lámpák az

útfelület egyenetlensége folytán fellépő rázkódásoknak tökéletesen ellenállanak és a gyakorlati élet számára éppen ezért a legmesszebbmenő megbízhatóságot nyújtják.

Az izzólámpák ezen magasnívójú kvalitását a felhasznált anyagok minősége és a gyártás precíz volta biztosítja. Egyik fontos jellemzője ezen lámpáknak azok az izzószálat tartó elektródok, melyek szabadalmazott fémötvözetűek a lámpák ellenállóképességét oly nagy mértékben fokozza. Ezért van az, hogy az Osram-Bilux lámpák a nehéz autószerkezetekben és keményrugózású teherautókban is pompásan megállják helyüket, noha igen intenzív rázkódásoknak vannak kitéve.

A fehér fényt szolgáltató kristálytisztított Osram-Bilux lámpák mellett most sárgafényű Osram-Bilux lámpák is kerülnek forgalomba, melyek az autós közönség körében nagy népszerűsége tetek szert, mert sokan a sárga fényt kellemesebbnek, kevésbé fárasztónak találják. Ezek a lámpák különösen ködben biztosítanak nagy előnyöket, mivel általuk megakadályozható az ún. n. fátyolképződés, mely a látást erősen korlátozza.

Az egyik német gyár Diesel-motorral szerelt próba személykocsijai már az országúton futnak. Kimondott közepkocsiról van szó. Berlinben a notorius közlekedési kihágók kocsiját sárga kereszttel jelölik meg.

Kilométerjelzők

sebességmérők, autórak javítóműhelye

Schvarcz Testvérek szakorások
Budapest, VI., Podmaniczky-u. 59. Tel. 29-6-24.

CELLAETERN

a luxus autó szórólakkja tükörfényes, igen tartós, olcsó gyártja

Krayer

lakk- és festékgyár

Budapest,
V., Váci-ut 34

A gúggerhegyi versenyen

kompresszoros királytengelyes gépeket utasított maga mögé

Zamecsnik (350 kcm. Rudge) aki a nap legjobb motorkerékpáros idejét futotta

A hármashatárhegyi Verseny

kategoria győztese

SECURO GÉPMŰHELY-ben készítetté dugattyuját.

Ez a pontos munka eredménye!

VI., Izabella-u. 71. Telefon: 11-7-82.

NOVICZKY FERENC

ur a gúggerhegyi versenyen a legjobb időt futotta az oldalkocsis motorok között. Ugyanezzel a hét éves

elavult géppel

nyerte a hármashatárhegyi versenyen kategóriáját.

Ezt az egyszer már pozdorjává törött

A. J. W.-t

mi építettük újjá és készítettük elő a versenyekre, amelyeken új sport és királytengelyes motorokat hagyott maga mögött.

REICHFELD GÉZA

Rózsa ucca 90. Telefon: 24-2-85

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 motorszalagok, fogaskerekek, dugattyúcsapok, tömítések, Wippermann és Morse motorkerékpárláncok.

Brown György

automobil alkatrészek

Budapest, VI., Jókai u. 17.

Telefonszám: 24-4-77

Alkatrészek **MÁVAG**

MERCEDES BENZ

és egyéb autobilokhoz.

GLADIATOR PENGE VEZET!

SEBESSÉGMÉRŐK

KILOMÉTERSZÁMLÁLÓK,
autóórák, autóműszerek szakszerű
javítása

ÓRAGYÁR, Tömő-u. 26.

Indian
Motocycles

magyarországi
vezérképviselése

ifj. SEIFRIED HUGÓ

Budapest, VI., Forgách uca 10-14.

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

Gyári alkatrészek. Javitóüzem.



MOTOROLIA
LARDOLINE
RICIT

Autó- és szántómotor

főtengelyek és hengercsiszolások

és minden e szakmába vágó alkat-
részek felszerelése

ÖZV. DEDICS FERENCNÉ, VIII.,
THÉK ENDRE-U. 15. TEL.: 30-3-45.

Mi újság?

— A TTC eredetileg november 17-re kiírt megbízhatósági versenye december 1-én kerül lefutásra, mint az ideai magyar túrakocsi- és motorkerékpárverseny zárófutama.

— *Volt-e már Hébli úr Koenig Rudi üzletében?*

— Hogyne lettem volna! Meg kell adni, jól felszerelte a műhelyét! Nagyszerű speciális Puch szerszámkészlet, dinamóvizsgáló készülék, elektromos mérőműszerek, a speciális tömítések kipróbálására pedig speciális nyomásmérő áll megbízható, szakképzett szerelői rendelkezésére. Koenig eredeti komplett Puch alkatrésztárolt Mobiloil és Bosch service, Continental gumileraak, bőséges Coventry, Wim és Diamond lánckészlet stb. egészíti ki. Koenig Rudolf műhelyét máris sok motoros keresi fel, a Puch-tulajdonosok körében elismert komoly szaktudása széles vevőkört biztosít számára. De most sietek tovább, Szerkesztő úr!

— *Alljen meg! Hová siet úgy, Hébli úr?*

— Reichfeldhez gratulálni. Új helyiségében megtekintem óriási alkatrésztároltát és újonnan felszerelt műhelyét. Ehhez is akarok gratulálni, azután meg a minap született kisfiához. A boldog apának azonban sok baja lesz a csendrendellett, mert a kis Gabi már most teli torokkal bömböl...

— *A Pajor cégnél nem járt mostanság?*

— Dehogynem! Pajorék nagyobb kvantum 200-as Zündappra kaptak behozatali engedélyt, amit az egész szezon folyamán nem tudtak kivívni! A 200-as Zündappok iránt igen nagy érdeklődés van, amit csak fokoz a gépek rendkívül olcsó ára. Olyan forgalom van Pajor Imre üzletében, akárcsak a szezon derekán. Nem is csoda: a 200-as Zündappokat fölösleges dicsérni, a gyár szigorú ellenőrzés mellett váltott vezetőkkel lefolytatott távrekordkísérletek alkalmával 12.000 km-t 72 km-es átlaggal futotta be az egyik 200-as masina. Az érdeklődők sieszenek, mert a cég az engedélynek megfelelően csak december végéig importálhatja a 200-as típusot.

— *Túl van-e már Hébli úr az őszi olajcserén?*

— Hogyne! Széntelenített Mars Low-carbon olajat tankoltam ismét Ghillányinál. Nagyon meg vagyok elégedve az olajjal, ajánlom, próbálják ki minél többben, erre most kitünő alkalom az őszi olajesere. A Mars-olajok téli típusai a „100” és „125” teljes megelégedésükre fog szolgálni.

— *De mi ez a sziszegés, kigyókat tart a motortető alatt?*

— Annál is rosszabb! Kifúj a hengerfejtömítésem.

— *Ejnye, Hébli úr, hát maga nem tudja, hogy ilyenkor mi a legradikálisabb gyógyszer? „Klingerit 1000” tömítéssel kiküszöböl minden tömítési hibát.*

Ezt már magának is illene Mondja el még búcsúzóul a legriszebb szakmai híreket?!

— A Koppányi cég közli mindazokkal, akik Sunbeam motorkerékpárok iránt érdeklődnek, hogy már most jelentsek be ezirányú igényüket, mert a behozatali akadályok folytán az 1936-os bőlesővázás típusokból csak két sport masinát hozat egyelőre. Más, a Bown György cég (Jókai uca 17. szám) elektromos cikkekkel és SKF. csapágyakból nagy rendezett raktárral áll vevői rendelkezésére. Most azután már visszavonhatatlanul megyek! Viszontlátásra, szép legyen a karácsonyi szám!

— *December 18-án az uccán lesz!*

Douglas tulajdonosok!

Hengerfúrára és eredeti öntésű, hőkezelt, felülméretezett, köszörült dugattyukra kérjen ajánlatot. Alkatrészeket raktárról szállítunk. — Vadonatúj

AKD motorkerékpárok

szezonvégi áron, előnyös részletre! — Douglas és AKD vezérképviselét:

Cseréptalvi, Budapest, VI., Lovag-u. 2.
TELEFON: 159-57

MEGBIZHATÓ

OLCSÓ



JO

Motoros csizmák és cipők

„TURÁN”

SPORTCIPŐZEMNÉL kaphatók.

Készíti:

ifj. Ternóczky János

VI., Podmaniczky-utca 49. sz.

Tel. 22-3-53.

Minden sportághoz szükséges cipők, lovagló csizmák kaphatók.



APRÓHIRDETÉSEK

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

Eredeti BSA alkatrészeket raktárról olcsón szállít vidékre utánvétellel Bauer, Izabella uca 98. szám.

Négysebességű Royal Enfield 500-as oldalkocsival P 500.—, Douglas 350-es szoló P 200.—, Puchművek, Lehel uca 25.

Koppányitól használt gép: fogalom, Sunbeam, Tornax, Motorscoche, AJS, Triumph, Dessewffy uca 47.

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

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

Állva vezetni járművet, ha Motorskiron közlekedik. Saját készítmény 35 km. kuplungos, 20 kg. össz súly. Ara P. 390.— Motorkerékpár javítását, átalakítását, kipuffogócsövek készítését szakszertien, legolcsóbban vállalja: Stein motorműhely. VIII., Tavaszmező-u. 24.

Felelős szerkesztő és kiadó: KRAMER JENŐ.

Redakción für Deutschland: ing. FRANZ DOROS.

Berlin, Schaper strasse 22.

angol **John Bull**

olasz **Pirelli**

magyar **Cordatic** pneumatikok

Motorkerékpár felszerelési
cikkek és alkatrészek a
legolcsóbb napi árakban

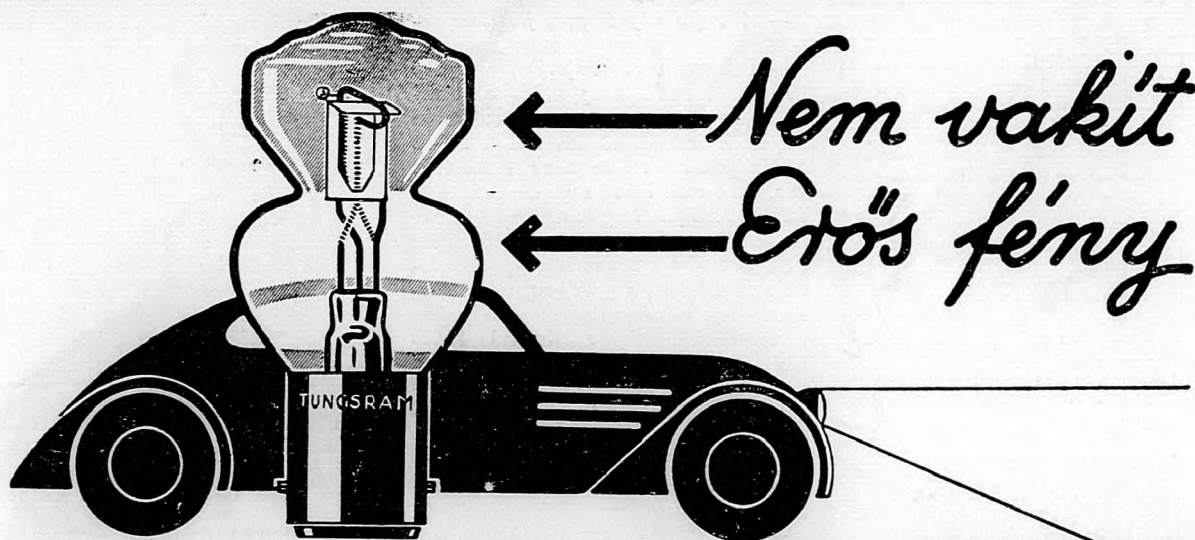


**Renold
Coventry
Wim**

motorkerékpár láncok

BIRÓ JENŐ, BUDAPEST, VI, LISZT FERENC TÉR 2

Telefon : 28-0-96



TUNGSRAM
„SÁRGA DUOLUX” LÁMPA
KÖZEL- ÉS TÁVVILÁGÍTÁSRA