

AutóMotor

A LEGNAGYOBB PÉLDÁNYSZÁMÚ MAGYAR MOTORSPORTLAP



VEZÉRKÉP VISELET:
BUDAPEST VI.
LISZT FERENC-TÉR 11.
1-1 J3-90



Vizsgálják a Méray-Puch 200-ak...
Hosszú sorban állnak a Méray-Puch 200 modellek, a vizsgáztató bizottság munkáját várva. Az olcsó és magyar népmotorkerékpárok iránt nagy érdeklődés nyilvánul meg, folyik teljes gőzzel a szorgos munka — az ország motorizálásáért...



**VEZETÉSBEN,
MEGBÍZHATÓSÁGBAN**



**F I L M
A JELSZÓ!**

„GUMBURIAN“
törvényesen védett

**GUMMI
ESŐKÖPENY**

motorosok részére, igen erős,
fekete gummirozott szövetből,
különleges, jól bevált szabással

**szabadalmazott
HÁTSZELLŐZŐ
berendezéssel**

(magyar szabadalom 106.097 sz.)
mely a megizzadást kiküszöböli

Gyártja:

BURIAN ERNŐ
GUMMIKERESKEDELMI RT. ESŐKÖPENYGYÁRA

a gummiköpenygyártás magyarországi megalapítója

**BUDAPEST, IX.,
Thaly Kálmán ucca 18.
TELEFON: 1-441-66.**

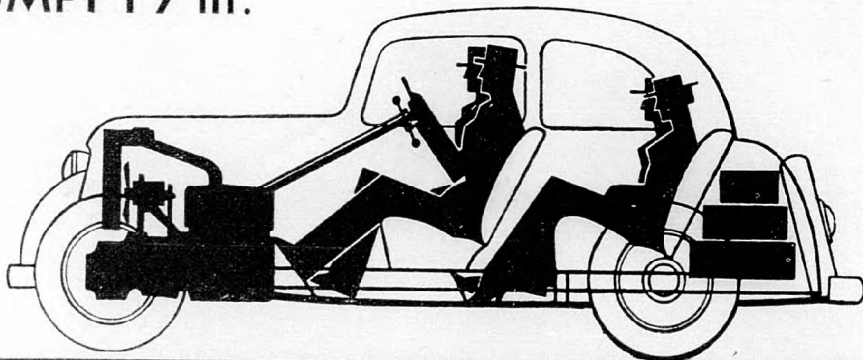
Az igényes közönség döntött:

Adler

JUNIOR-TRUMPF 1 lit.

TRUMPF 1.7 lit.

Négyen utaznak kényelme-
sen, kofferekkel a kocsiban.
Sokat gondolkoztak és sok
kocsit néztek meg, mielőtt
Adlerre esett a választásuk.
Más kocsi mellett nem is
dönthettek volna, hiszen az
ADLER utolérhetetlen
gazdaságosságot, üze-
m-
biztonságot, kényel-
met és eleveiséget biztosít



VEZÉRKÉPVISELET:

MÉRAY RT

Eladás: V., Dorottya ucca 1. Telefon: 1-856-15

Service és javítóműhely: V., Zápolya ucca 15. Telefon: 2-988-88

Előgyújtás

Folynak az „újravizsgák”. A vizsgáztatók számára vígan, a vizsgázók számára annál szomorúbban, olyan a Mosonyi ucca környéke, mint Kiskunlacháza az országos vásár alkalmával. Folynak az alkuk a fékek, a kormányholjtatók körül és ünnepet ülnek a vizsgáztató urak, ha sikerül egy-egy rosszul működő számlámpakapcsolót tettenérni az újravizsgák létjogosultságának fényes bizonyítékul.

A szakértői szemle igen rendszeres és körültekintő, mert hiszen a rendszers körületekintésre átlag legalább öt-tíz percnyi idő áll rendelkezésre, beleértve az aktázást: ennyi idő pedig — ugyebár — annak is elegendő a forgalombiztonsági kórisma felállítására, aki bár szakértő, annyira azonban nem értője a szaknak, hogy egyben tagja lehessen az Országos Gépjárművizsgáló Bizottságnak. Viszont ennek ellenére is tisztában van azzal, hogy a fékek kitűnőségének korántsem a blokirozás a csalahatatlan, de hatóságilag mégis előírt ismérve.

Csodálatosképpen a forgalombiztonság egyik legfontosabb kellékére, a helyesen beállított tompított fényre nem terjed ki a vizsgáztatók figyelme, pedig ezt legalább is olyan fontosnak tartjuk, mint azt, hogy vajjon a dűda megnyomtatása a magas c-ét, vagy a mély d-ét varázsolja elő. A szakértő urak nyilván ritkán járnak éjjel az országúton, nem tudják, hogy a legtöbb kocsi tompított fénye úgy van beállítva, hogy éppen úgy vakítja a szembejövőt, mint a legvadabb reflektor. Itt: valóban volna mit tenni. Nem kellene hozzá más, mint valami fehér lepedő, árnyékos hely és másfél perc.

Ha legalább annyi hasznunk volna az újravizsgákból, hogy megszűnne az országúti vakítás, úgy talán könnyebben szívvel szűrnánk le azokat a két pengőket. És egészen biztosan kevesebb volna az elkápráztatások okozta baleset.

A Nemzeti Sportbizottság újabban véstörvényeskedni játszik. Csak éppen nem húznak a fejükre vérvörös csuklyát a derék bizottsági tagok és egyelőre szakavatott hűhért sem szerződtek, bár: ami késik, az nem mindig múlik.

Legutóbb valami egészen jelentéktelen téves — bár lehet, sőt valószínű, hogy nem is téves — reklámügyből kifolyólag javasoltak nem kevesebbet, mint hogy tiltsák el a versenyzést azokkal a gépekkel, melyek a feljelentő szerint hamisan hirdető cég vevőinek tulajdonai. Félórán át vitatkoztak, hogy milyen szankciókat al-

kalmazzanak, arról azonban megfeledeztek, hogy talán illenék meghallgatni azt, akit a feljelentő gyanúsított meg. Hát persze, hogy megfeledeztek erről és a hamis reklámozással gyanúsított kereskedő csak úgy tudta meg az egész ügyet, hogy az egyik, nyilván jóérzésű sportbizottsági tag, névtelenül és titokban informálta telefonon.

A sportbizottságnak azonban nyilván ez sem volt elég. Valaki — nem akarjuk az ügyet nevek felvonultatásával elmagasztalni — felfedezte azt, hogy — szerinte — nemcsak a képviselőt reklámozott hamisan, hanem maga a gyár is. Nagyteljesítményű górcsővel vizsgáltattak holmi fényképléseket és kiderítették (?), hogy a gyár tisztességtelen versenyt (?) követett el. És félt, hogy most már azon fognak vitatkozni, hogyan tiltsák el a versenyzéstől a gyárat egész Európában, beleértve a Fidzsi-szigeteket.

Lehetséges, bár alig valószínű, hogy az eltűnt egész Európa területén sikerül a nagyhatalmú sportbizottságnak, a Fidzsi-szigetek kérdésében azonban erősen támáskodni vagyunk kénytelenek. Ajánljuk a sportbizottságnak, hogy testületileg szőljön ki az említett szigeten. Talán sikerül erre a célra pénzt kapnia a KMAC-tól. A sportnak ugyanis óriási haszna volna ebből a helyszíni szemléből, különösen a Fidzsi-szigetek jeles étvágyú emberevőire való tekintettel. Akiknek nem kényes a gusztyuk és ha meg tudják émszteni a krokodilt és a majomszigert, nyilván nem kapnak gyomorajtást a sportbizottság egyik-másik tagjától sem.

Még mindig folyik a harc a benzindó körűl. Ma már nyilván nem is arról van szó, hogy a kétszeresét vagy háromszorosát fizessük a mai utadónak, hanem a benzindó kitűnő fegyverré vált a KMAC-ban és a KMAC körül dúló személyi intrikák és hajszák kellemetlen illatú csatájában.

Hírlapi nyilatkozatok és ellennyilatkozatok puffannak, köszörülnek a nagy fúrókat, kovácsolják a pajzsokat és a szegény Ballila, Adler Junior, DKW stb. tulajdonosok csak azt látják, hogy valami készül, ami nem jó, ami ellen védekezni kellene.

Kíváncsiak az urak arra, hogy az igazi érdekelek, az autósok és motorosok hűgven vélekednek az árdragító törekvésekről? Hát — kérdezzék meg őket. De a válaszokat a közérkölsiség érdekében — ne hozzák nyilvánosságra.

Az Esti Kurir egyik multheti számában olvastuk az alábbi hírt, melyet minden kommentár nélkül az alábbiakban közlünk:

„VESZÉLYES KALANDJA akadt egy angol kormányhivatalnoknak az indiai Assam államban. Miközben autóján hivatalos úton volt, az országúton egy hatalmas elefánt megállásra kényszerítette. Az elefánt megtámadta az autót, amelyet az ormányával nagy távolságra visszalökött. Az autó nem borult fel, ellenben karburátora kilyukadt és a kilyűvelő forró vízugár az elefánt szemé közé lövelt. Az elefánt annyira megijedt a forró tusztól, hogy hátat fordított és elmenekült a helyszínről.”



Az Ellenriede-verseny hősei: Gall (89) és Lev, a BMW-gyár két krekkeje biztos indulója a magyar Grand Prix-nek.

Gőzerővel folynak az V. Magyar Grand Prix előkészületei!

Német, olasz, angol és osztrák versenyzők a startnál. — Európaszerte óriási érdeklődés kíséri az idei magyar versenyszezón legkiemelkedőbb eseményét.

Európaszerte élénk érdeklődés kíséri a magyar motorsportszezón ezidei reprezentatív eseményét a népileg körpályán május 9-én délelőtt 1/210 órai kezdettel lefutásra kerülő V. Magyar Motorkerékpár Grand Prix lázas előkészületeit. Nap-nap után érkeznek be a versenyintézőségéhez az újabb nevezések, melyek hatalmas küzdelem árnyékát vetik előre. *A magyar versenyzőgárda legjava mellett német, angol, olasz és osztrák krekkek szerepelnek a nevezési listán és a tömegesen érkező nevezésekből már most nyilvánvaló, hogy a versenyrendezéséig kénytelen lesz néhányat visszautasítani.* A nemzetközi szabályzat értelmében a pályára ugyanazon futam keretén belül legfeljebb annyi versenyzőt engedhetők, mint a pálya méterekben mért legkisebb szélességének és a pálya kilométerekben kifejezett hosszúságának szorzata. Jelen esetben a 8 méteres minimális szélesség és 5 km-es hosszúság legfeljebb 40 versenyzőt indításra nyújt módot. A rendezőségnek természetesen jogában áll egyes nevezéseket a versenykomolyosságának megóvása érdekében indokolás nélkül visszautasítani, ugyanakkor pedig a május 7-i és 8-i tréningnapokon a tréningkörök alapján is selejtezés alá kerülnek a benevezettek.

Ezek előreboesátása után lássuk a nevezési listát!

A szolómenők.

A 250-es csoportban a német Winkler (DKW) a favorit, annál is inkább, mivel a Guzzi-menő olasz Sandri startja még kétséges. Az újdonsült angol sebességi világrekorder Fernihough, aki Excelsior színekben startol, még nem döntött, hogy a 250-es, avagy a 350-es kategóriában startoljon-e. A 250-es csoportban nagyszámban vonulnak fel a Puch-menők, az osztrákok közül Cmyral és Novotny Lukaveczel egyetemben régi kompresszoros gépeken, míg két osztrák, Raschner és Fessl, továbbá Földszin János sportmasinákkal neveztek. A gyors bécsi Bohmann (Delta Gnom), honfitársa a saját Jap-beépítésén induló Sobotka és kecskeméti Kis László (DKW) egészítik ki a pompás mezőnyt.

A 350-es csoportban egyelőre teljesen nyílt a versenykimentele, miután az NSU-gyár hivatalos menőit még nem nevezte be. A kategóriában 9 osztrák — Deimel (Velocette), Schörg (Terrot), Faltner (Sarolea), Karner (Sarolea), Arthaber (Sarolea), Fassl (NSU), Beranek (NSU), Link (Norton) és Pölzl (Velocette) — mellett 2 magyar, Czulyba (BMW) és Steinbock (Velocette) nevezett be, míg az angol Fernihough is a valószínűség szerint ebben a csoportban fog starthoz állni.

Az 500-as kategória pazar küzdelem árnyékát veti előre! A két gyári BMW-menő, Gall és Ley, munkáját elsősorban a gyári DKW-exponens, Bodmer, fogja megnehezíteni, de a helyezésekért vívott küzdelemben a bécsiek — a kéthengeres Husqvarna-menő Roigk és Cerny (AJS) — mellett a magyarokat is látni fogjuk. Kozma (BMW) mellett a teljesen széria sportgépeken startoló két Zündapp-menő Egerváry-Mlinkó és Andó lesznek a magyarok főerősségei, míg Komlóssy (DKW) megbetegedett, Czulyba pedig esetleg a 350-es csoportban indul el. Zamecsnik startja még bizonytalan.

Az oldalkocsisok.

A 600-as kategóriában öt osztrák nevezést találunk: a favorit Abarth (FN), Mach (Sarolea), Wolf (New Hudson), Müller (Gillet) és Bernhard (Austro Omega) kemény küzdelmet fognak vívni a Pathó (NSU), Abt (Norton) és Bauer (Ariel vagy Norton) trióval.

Az 1000-es csoportban a gyári DKW-menő Kahrman a favorit, tőle az abszolút oldalkocsis győzelmet Fernihough (Brough Superior) és a bécsi Medwenitsch (Jap) aligha hódíthatják el.

A verseny lefutása.

Először kerül sor az oldalkocsis gépek 20 körös, azaz 100 km-es versenyére, melyek osztályonként egyszerre startolnak, azután futják le a szológépek ver-

senyét. A szológépek szintén kategóriánként egyszerre indulnak. A 250-es gépek távja 35 kör=175 km, a 350-eseké 40 kör=200 km, az 500-asoké pedig 50 kör=250 km. Az egyes szolókategóriák versenyzői fehér, zöld és piros sisakhuzzattal startolnak.

Landauer dr. nyilatkozik...

Lapzárta előtt alkalmunk volt Landauer dr.-ral, a KMAC vezértitkárával beszélni, aki a verseny előkészületeiről a következőket mondotta:

— *A verseny útvonalán az útjavítási munkálatok már előrehaladott stádiumban vannak, a fordulókat és veszélyes pontokat, áldozatot nem kímélve, homok- és szalmazsákokkal fogjuk burkolni, a közönség kényelmére három átjáróhidat építünk, egyszóval mindent elkövetünk az Európa-szerte nagy érdeklődéssel kísért verseny sikere érdekében. Sajnos, a május 7-én és 8-án reggel 8–10 óra között előírt hivatalos tréningeket ezúttal a nyilvánosság teljes kizárásával kell megtartanunk, miután a rendőrség a májusi eseményekkel kapcsolatban roppantul igénybe van véve és a nyilvános tréningek módfelett megnehezítenék a rendőrlégénység amúgy is nehéz beosztását.*

— *A verseny ugyan csak 1/210 órakor kezdődik, ajánlatos azonban, ha a közönség helyét a torlódások elkerülése végett a start előtt jó órával elfoglalja!*

A rendezőség a Simor uceai egyesens torkolatában két tribünt emeltet, melyekről a közönség körönként kétszer láthatja a tovarobogó versenyzőket. A tribünyek ára a helyszínen 10 P, elővételben 7 P, míg az egész útvonalra érvényes, egységes korzójegyek ára a helyszínen 1.50 P, elővételben pedig 1 P.

JÖN

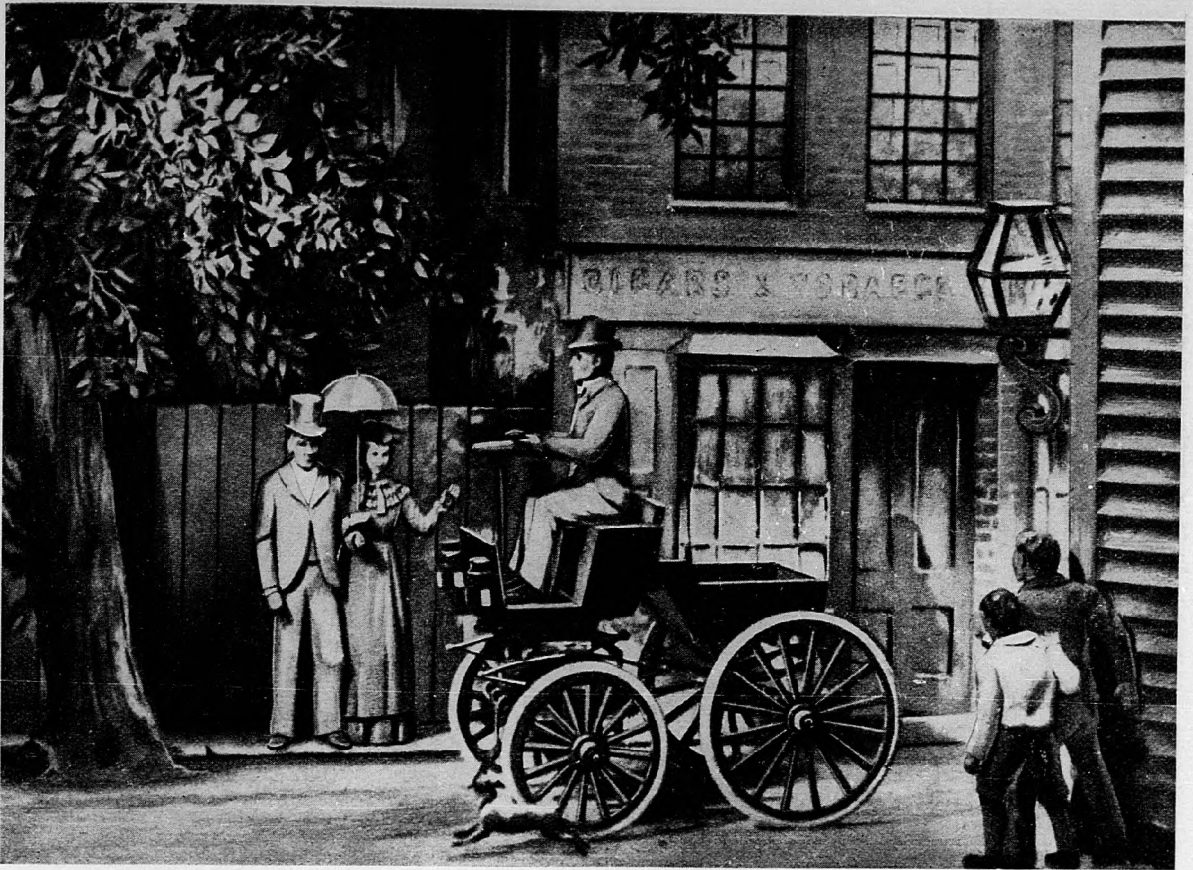
LANCIA
APRILIA

Rövid szállítási határidő

BÁRDI

V., Kresz Géza-u. 15
Nyugati p. u. mellett

T.: 119-643



Szenzáció volt . . .

Szenzáció volt, mikor 1877-ben George Selden első autójával a New-York állambeli Rochesterben megjelent. Bizonytalan volt, hogy az új találmány csak kuriózum vagy használható közlekedési eszköz lesz-e? Csupán egy csekélység hiányzott: a helyes kenéshez szükséges megfelelő olaj.

A dolog eldőlt, amikor Selden összeköttetésbe lépett a Vacuum Oil Companyval, mely az első megfelelő kenőolajat szállította kocsijához.

A Vacuum Oil Company ott állott a technika évszázadának bölcsőjénél; neve egybefonódott az automobilizmus fejlődésének minden szakával.

Egyre újabb laboratóriumi kísérletekkel, mérnökei tapasztalatai révén úgy a próbapadon, mint a bejárató pályákon és a legszigorúbb üzemi próbákon óriási munkával, fáradsággal és pénzáldozattal állította elő azt a Mobiloilt, amely az egész világon a minőség és megbízhatóság jelképe. Az autósok milliói járnak Mobiloikkal, nyugodtan . . . biztosan . . .

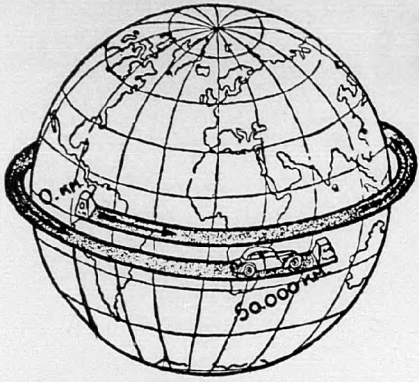


Mobiloil

BELEGY ZETT VEDJEGY

*UJ MOBIL OIL — a Cearosol-
eljárással készül — legnagyobb a
kémiai állandósága — nem oxidál-
dik — a legnagyobb kenő-
hatást biztosítja — változatlan
a legmagasabb hőmérsékleteknél
— a legnagyobb üzembiztonságot
nyújtja.*

VACUUM OIL COMPANY R. T. BUDAPEST



DKW

1¹/₄-szer a föld körül

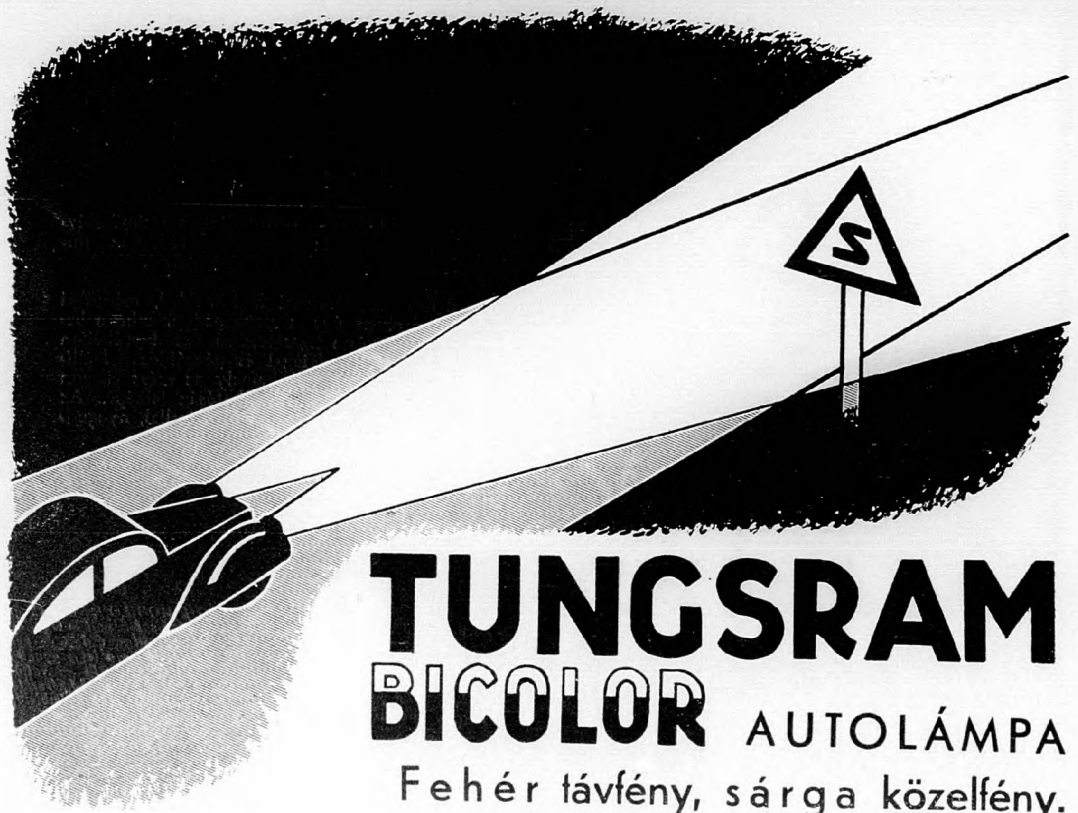
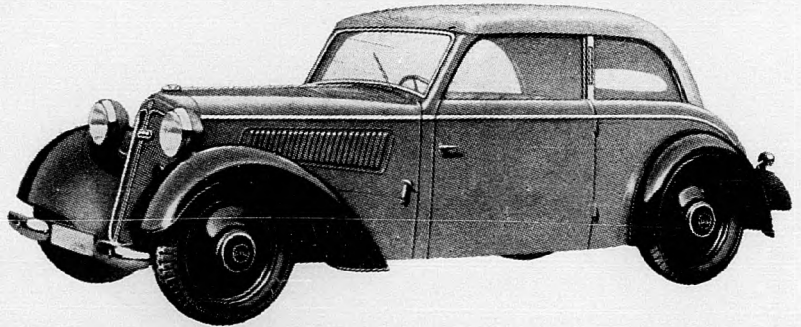
Legújabb modell, négyszemélyes,
teljesen csukott karosszériával P **3980.-**

50.000 kilométer
(2 évi) motor-garancia

Vezérképviselet:

MAJLÁTH

VI., GR. ZICHY JENŐ-UTCA 17.



TUNGSRAM

BICOLOR

AUTOLÁMPA
Fehér távfény, sárga közelfény.

Amit minden autósna tudnia kell... Hogyan melegítjük be a hideg motort?

Ha rászánunk egy óracskát és megfigyeljük reggel a garázsban, hogyan indítják és melegítik be a kocsikat, úgy két egymással határozottan ellentétes hitet valló kategóriát különböztethetünk meg. A legtöbben beindítják a motort és félpercnyi késedelem nélkül zúgnak ki forgó-elsővel a garázs kapuján. És, hogy a motor vállalkozzék is erre, hát egészen kihúzzák a szívatót. A másik hiten élők beindítják a motort és utána öt-tíz percig szépen, lassan alapgázzal járatják, amíg a hőmérő nem mutat vagy 30–40 fokos hűtővíz hőmérsékletet. Ha feltesszük a kérdést, hogy melyik módszer a helyes, úgy a „műveltebb” autósok kivétel nélkül az alapgázzal bemelegedő rendszer hívének adnak igazat és gyilkosnak mondják azt, aki hideg motort vágtat ki a garászból. Nos, fel kell világosítanunk az olvasót, hogy az egyik módszer sem helyes, ami különbözik a következőkből tünik ki.

A kenőolajnak közismert az a tulajdonsága, hogy melegen sokkal hígabb, mint hideg állapotban, amint a hőmérséklete emelkedik, elveszíti testességének, sűrűségének, úgynevezett viszkozitásának nagyrészét. A modern, márkás és speciális eljárásokkal készült olajoknál ez a viszkozitáscsökkenés kisebb, mint a közönséges kommersz-olajoknál, de minden vegyész ügyesség csődöt mond az olaj alaptermészeténél fogva. Ha tehát olyan olajat akar a vegyész előállítani, mely a motor aránylag magas üzemi hőmérsékleténél is megfelelő testességgel és ennek következtében kielégítő kenőképességgel bír, úgy meglehetősen sűrű olajat kell készítenie.

A hidegen aránylag sűrű olaj viszont csak nagyon nehezen képes cirkulálni, az aránylag vékony olajvezetékek — melyek a motor kenésre szoruló részeihez vezetnek — erősen fékezik az olaj áramlási sebességét, korlátozzák a kenési helyekre áramló olaj mennyiségét, a hideg motor tehát nagyon kevés kenőanyagot kap. A főtengely, a dugattyúk, stb. aránylag „szárazon” futnak addig, amíg a motor fel nem melegedett és az olaj fel nem hígult annyira, hogy akadály nélkül végezhesse cirkulációját.

Ráadásul hideg motornál nagyon rossz a karburáció, a hideg motort csakis úgy tudjuk mozgásban tartani, ha benzinben rendkívül dús gázkeveréket juttatunk a hengerekbe, úgyhogy a szívatót működtetjük. A benzinben túl gazdag gázkeverék egyrésze lecsapódik a henger felső részén, ami különösen azért káros, mert úgy a lecsapódó harmatcseppek, mint a túl gazdag keverék égési termékei erősen savanyú vegyhatásúak és maró hatást gyakorolnak a fémekre. Különösen motalkőüzemnél erős ez a maró hatás, melynek nyomai minden hosszabb ideje üzemben álló motor szétszedésénél észlelhetők. De ha benzinben nem is túl gazdag a keverék, ha a motor hideg: mindenképpen fellépnek ezek a korróziós tünetnyek, melyek a motor élettartamát erősen csökkentik.

Kézenfekvő tehát, hogy a leghelyesebb eljárás: minél gyorsabban felmelegíteni a motort, ami azzal a kívánatos eredménnyel jár, hogy az olaj cirkulációja és következményeképpen a jó kenés hamarosan helyreáll, ugyanakkor sokkal kevesebb ideig képződnek a maró gőzök.



*mindig jó kocsi volt,
ma szép is!*

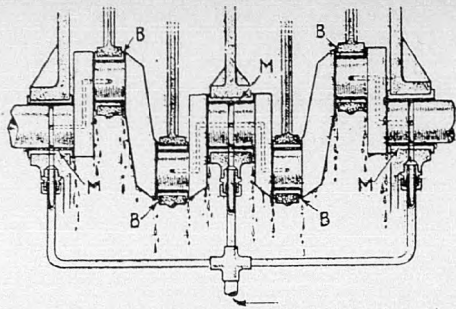
TEKINTSE MEG!

Főképviselet:

Hahn Arthur és Társai
Budapest, VI., Andrásy út 10. Tel.*1-136-19



MOTORJÁT MEGÓVJA!



Vékony vezetékeken át cirkulál az olaj a motorban. A hidegen sűrű olaj nem tud eljutni a kenési pontokhoz, kenési zavarok lépnek fel.

A gyors felmelegítés érdekében a legjobb módszer a termosztát alkalmazása, mely elzárja a hűtővíz cirkulációját és lehetővé teszi azt, hogy a motor néhány perc alatt érje el üzemi hőmérsékletét. Sajnos, bármennyire olcsó is a termosztát, a gyárak mai árcsökkenő hajlandósága a még ennél is olcsóbb és talán vitálisabb jelentőségű alkatrészek felszerelését is mellőzi, termosztátot tehát a ma népszerű, olcsó kocsikon nem találunk, ha pedig utólag akarjuk felszerelni, úgy ez aránylag nagy kiadást jelent. Az egyedüli célravezető módszer tehát a motor helyesen végzett, gyors felmelegítése.

Ha beindítás után hosszabb ideig alapgázzal járattuk a motort, úgy az csak nagyon lassan melegszik fel. Ha pedig belelépünk nyakló nélkül a gázba, úgy a motor előkődik, de kenést nem kap: szárazon fut. A helyes megoldás: az aranyközéput. Nem alapgázzal, hanem valamivel több gázzal járattuk a motort, mintegy 1000 fordulattal, ami körülbelül megfelel annak a motorfordulatszámának, mellyel az átlagos egy-kéltiteres kocsik direktben kb. 20–30 km-es tempóban futva pörög. A legjobb megszakításokkal, óvatosan meg-megnyomintva a gázpedált az alapgáznál frissebb túraszámra hozni a motort és amint a hűtővíz csak egy kissé felmelegedett: útnak indulni. Természetesen ilyenkor nem szabad erőltetni a motort, nem szabad túráztatni vagy kínlóva húzhatni lassú tempóban direktben, hanem másodikkal vagy harmadikkal simán, erőltetés nélkül pörgetni mérsékelt fordulatszámmal. A hűtővíz meglepően rövid idő alatt éri el a helyes üzemi hőmérsékletet. „Erzés” dolga az egész ez nem kell hozzá bűvészi hajlam, hogy ez az érzés kifejlődjék.

Buchi győzelmei

Németországban és Ausztriában!

A gráci Puch-gyár a legutóbbi német és osztrák versenyeken ismét értékes babérokat font győzelmi koszorújába. Bécs környékén terepversenyyel kombinálva megrendezett „Rund um Wien” megbízhatósági verseny a Puch-menők valóságos diadalútja volt. A verseny győztes klubcsapata 250-es Puch S4 típusú gépeken szerezte meg a trófeákat, de a legjobb eredménnyel végzett márka-team is 250-es Puch S4 típusú szériagépeken aratott diadalt. A versenybe iktatott rendkívül nehéz te-

repverseny ugyancsak Puch diadalt eredményezett. Raschmer S4 típusú Puch gépén a 250-es csoport legjobb idejét futotta. A 250-es S4 típusok ragyogó szereplése mellett azonban az 500-as Puch-menők is értékes eredményeket értek el. Schachhuber 500-as Puch-gépével a terepverseny legjobb idejét érte el.

Nagyszerű Puch-győzelmet eredményezett a Berlin környéki Schildhorn mellett megrendezett terepverseny is, mely miting a terepnehézségeket illetően méltán sorako-

zik az úttalan-utakon megrendezett hírhedt német „Geländefahrt”-ok mellé. *A verseny 250-es kategóriájában, igen erős konkurrenciában, Stumfoll aratott Puch S4 típusú géppel kiemelkedő győzelmet, melynek értékét még fokozza az a körülmény, hogy időeredménye 32 mp.-el volt jobb a 350-es kategóriában győztes idejénél!*

A Puch-menők mindeme fegyvertényeiket teljesen szériagépeken hajtották végre. Hiszen tudvalevő, hogy a gyár már évekkel ezelőtt beosztotta a versenygépek gyártását és a sporteseményeken csupán széria-gépekkel képviselteti magát.

WIMPASSING-REITHOFFER MOTOROSKÖPENY



Az ismert kiváló sportszerű szabás, hátszellőzővel, első-rangu vízhatlan anyagból

BUDAPEST, VI., ANDRÁSSY-UT 8.

Szab. szer. magyar gyártmányok

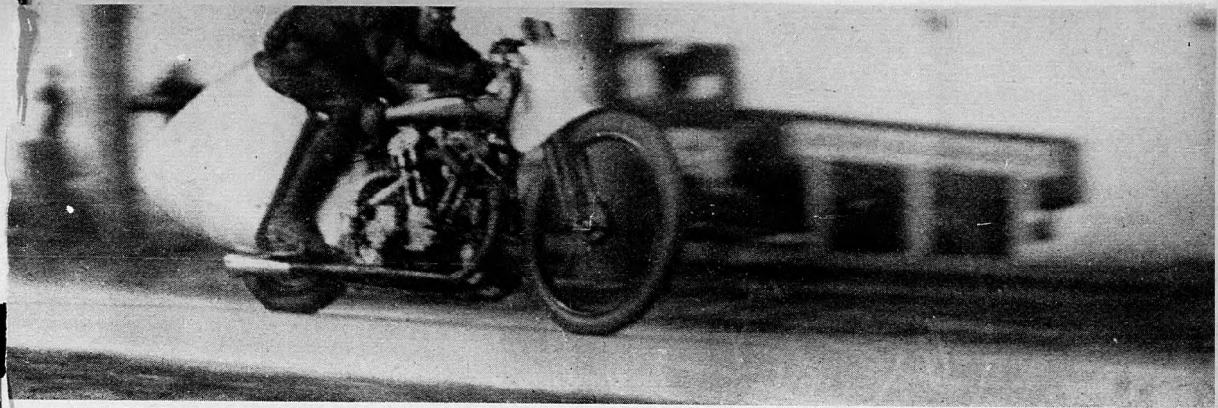
HARDY BURGESS BRAMMER

csuklótárcsák hangtompítók tagolt gumiékszíjak

Egyéb saját gyártmányaink: zsírzóprések, légszivattyúk, kerékfelerősítő csavarok, vulkanizáló prések stb. stb.

DÉNES ÉS FRIEDMANN R.-T.

BUDAPEST, VI., DESSEWFFY-UTCA 29. Tel.: 128-986



Fernihough teljes Iramban. Ez az egyedül létező fénykép, mely az angol abszolút világrekorderről, a mért szakaszon belül, világrekordfutama alatt készü

Fernihoughé a szó!...

mit mond az új abszolút motorkerékpár és oldalkocsis világrekorder?

(E. C. Fernihough, az ismert angol versenyző háromszori kísérlet után, merőben kedvezőtlen körülmények között, erős szélben megjavította a Henne-féle abszolút motorkerékpár világrekordokat, a gyóni pályán ezres Brough Superior Jap szőlőgépen 273.244 km-es átlagot ért el a repülőstartos kilométeren, oldalkocsival ugyancsak a távon 220.655 km-es, ugyancsak abszolút világrekordot futott. Ráadásul megjavította a repülőstartos szőlő mérővilágrekordot 270.983 km-re, a repülőstartos mérőoldalkocsis világrekordot 217.519 km-re. Fernihough tehát jelenleg a világ leggyorsabb motorosa. Halljuk, mit mond a kettős világesemény hőse.)

— Talán furcsán hangzik, de a világrekordot nem a gyóni pályán javítottam meg, hanem még a télen a Brookland-pálya melletti műhelyemben. Ahol hárman hónapokon át mást sem csináltunk, mint alumíniumbádogot kalapáltunk és hegesztettünk. Az Auto-Motor által tavaly készített szpidképek alapján terveztem meg gépem áramvonalidomát, egészen egyéni elgondolásban. Nem akartam, mint Henne,

„tojásba” bújni, céloim áramvonalazott motorkerékpár volt és nem kétkerekű autó. Tudtam, hogy gépem motorja le-

I am very pleased to have made the Gyón Road the World's Fastest for motorcycles & would like to thank all my Hungarian friends for their great interest & help.
Erie Fernihough

(Nagyon büszke vagyok, hogy a gyóni úton a világ leggyorsabb motorkerékpársebességét futottam és köszönöm nagyon magyar barátainak nagy segítségüket.)

Erie Fernihough)

adja azt, ami a világrekordhoz kell. Magam dolgoztam rajta, amolyan háziilag összevegyített modell volt. A motor hengerfejei például dörttrek Japmotorokról valók, sebességváltóm pé-

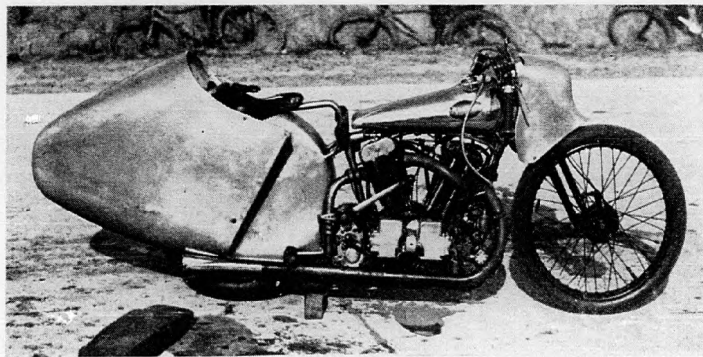
dig — ugye nehéz elhinni — 1928-as típus volt.

— Az előzetes kísérleteket a Brookland-pályán folytattam le, tegyük hozzá gyorsan, hogy sikertelenül. Nem tudtam kiengedni a gépet, de éreztem, hogy képes arra a 280 km-es sebességre, melyre számítottam. És melyet ki is futottam volna Gyónon, ha nem fújt volna olyan kegyellenül a szél.

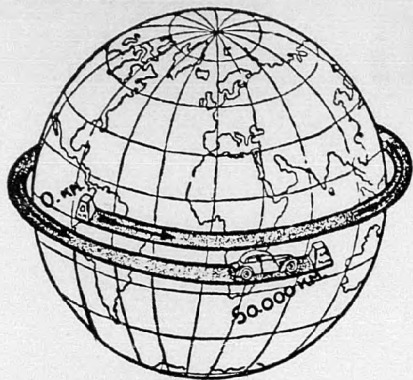
— Gyónon azután kiderült, hogy a háromhónapi kalapálásból legalább kettő felesleges volt. Nem tudtam használni az áramvonalidom előlő részét, mert túl nagy felületet nyújtott volna az oldalszélnek. Aki valaha az életben elérte a 200-as tempót, az ugyanis tudja, hogy mit jelent ilyen tempóban a hirtelen, oldalról jövő szélökökés.

— Nagyon lehangolt voltam, amikor az első napon meglazult a motorlánc-kerekem, odafelé túlhaladtam a repülőstartos kilométeren a 280-at és visszafelé már nem tudtam menni. Hej... ha nem ért volna ez a kellemetlenség, — mert akkor ugyanis lelkileg is teljesen fitt voltam. Amit nem állíthatok határozottan a világrekordfutammal kapcsolatban, mert hiszen az egyik melegítő futam alkalmával olyat vöbliztam, hogy még most is ráz a hideg, ha rá-gondolok. Hát még akkor hogy rázolt, de... ne emlegessünk akasztott ember házában kötelet.

— Össze visszajövök Gyónra, addig ugyanis Henne minden bizonnyal újabb világrekordot állít fel. Szeretném elérni az óránkénti 300 kilométeres sebességet, aminek véleményem szerint nincsen akadálya. Ha gépem félig áramvonalazva túlhaladta a 280-at, úgy teljes tokozásban a 300-at elérni nem megvalósíthatatlan álom.



Ime, a világ leggyorsabb motorkerékpárja, az ezres, Zoller kompresszoros Brough Superior Jap. Figyeljük meg a kettős mágneset, az áramvonal-idomfarkot és azt a házimunka-jelleget, mely a gépet jellemzi.



DKW

1¹/₄-szer a föld körül

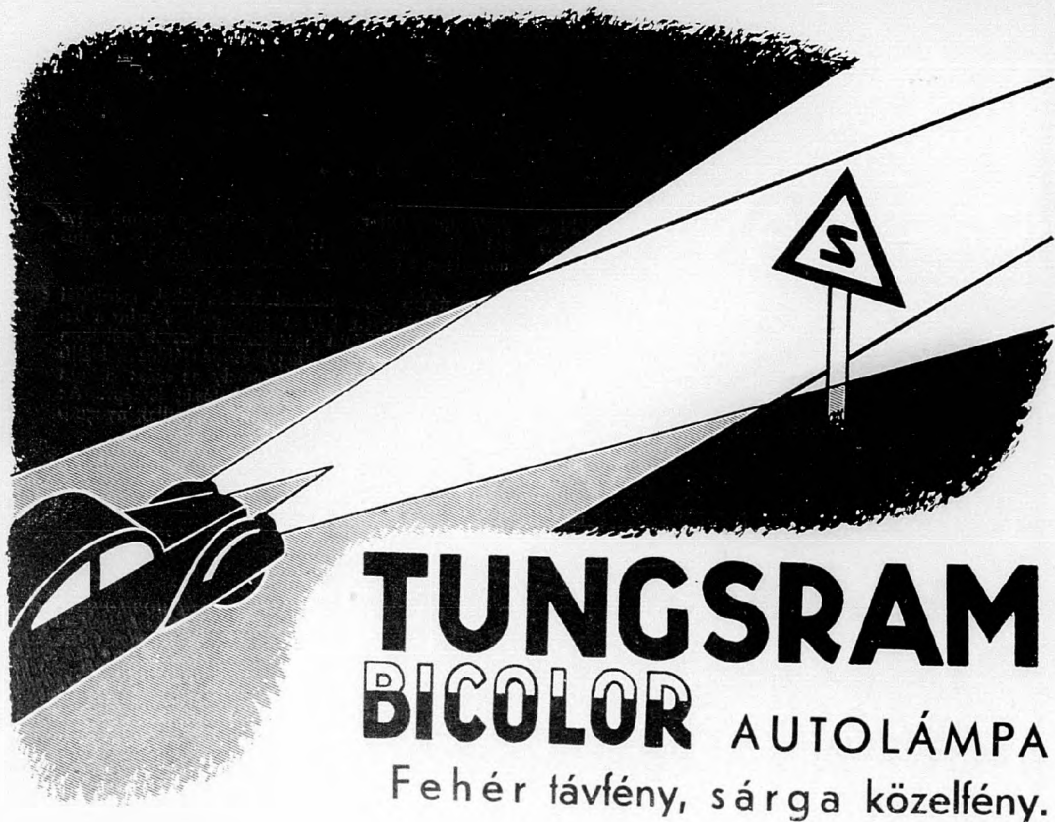
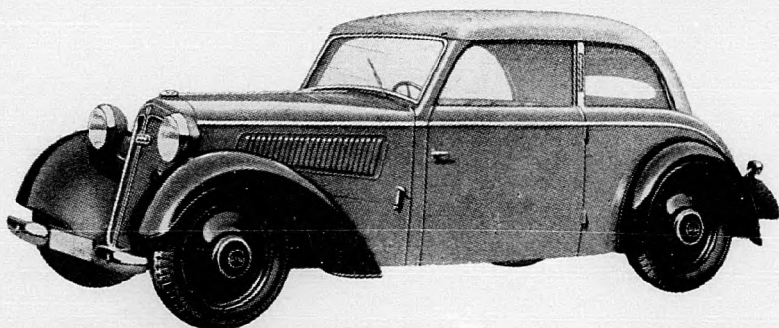
Legújabb modell, négyszemélyes,
teljesen csukott karosszériával P **3980.-**

50.000 kilométer
(2 évi) motor-garancia

Vezérképviselet:

MAJLÁTH

VI., GR. ZICHY JENŐ-UTCA 17.



TUNGSRAM

BICOLOR

AUTOLÁMPA
Fehér távfény, sárga közelfény.

Néhány mesterfogás -

azok számára, akik szeretik a fokozott sebességet!

Élreértések elkerülése céljából: cikkünkben nem a titokzatos „tuning-gal”, nem a gyárak kísérleti műhelyeiben zárt ajtók mögött mesterkedő adeptsok munkájával foglalkozunk, melynek egyedüli célja mindendron még 40-50 lóerőt kicsikarni abból a **versenymotorból**. Ellenkezőleg: azoknak adunk néhány útmutatást, akik csupán annyira vágyódnak, hogy a kocsijuk éppen hogy néhány, mondjuk 8-10 kilométerrel **legyen gyorsabb**, mint annak ikerestvérei.

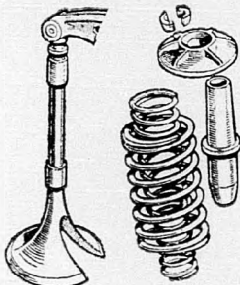
A sebesség fokozásának legegyszerűbb módja a **kompresszióarány** növelése és a normálisnál keményebb, esetleg kettős **szeleprugók** szerelése, máris jónéhány lóerővel fokozzuk motorunk teljesítményét.

A legtöbb alulvezérelt automobilmotor **kompresszióaránya** eléggé szerény, minden további nélkül elbir egy kis fokozást, különösen ha figyelembe vesszük azt, hogy a nálunk általában használt motorközi szesztartalmánál fogva jobban áll ellent a magas kompresszió okozta **detonációs kopogásnak**, mint a tiszta benzín. A kompresszióarány fokozásának két módja van: vagy **legyalultatunk** a hengerejéből, vagy pedig a normálisnál **vékonyabb hengerej-tömítést** alkalmazunk. A gyaltatás költséges munka és ha nem abszolút precizitással végzik, úgy tönkretelheti a motort, a gyakorlatban tehát csakis az utóbbi módszer kerül szóba. A legtöbb motorban aránylag **vastag a hengerej rézaszbeszt tömítése**, egyszerűen vékonyabb anyagból készítettünk tömítést és máris lényegesen fokoztuk a kompresszióarányt, fokoztuk a motor teljesítményét, vi-

gerfej **hővezetőképessége** lényegesen fokozódik, jobb lesz a hűtés, nem áll be túlmelegedés és kopogás még akkor sem, ha az eredetileg, mondjuk 6:1 arányú kompressziót 7.5:1-re emeljük. A galvanizálást a legtöbb ügyes nikkelzőműhely el tudja végezni, nagyon fontos, hogy a bevonandó felületeket a részürdőben való kezelés előtt tisztességesen tisztítsák meg.

Természetesen mindenre nincsen szükség akkor, ha **könnyűfém-hengerej**et tudunk szerelni. A legtöbb gyár szállít ilyesmit és a könnyűfém-hengerej rendszerint úgy van méretezve, hogy **magasabb kompresszióarányt** ad.

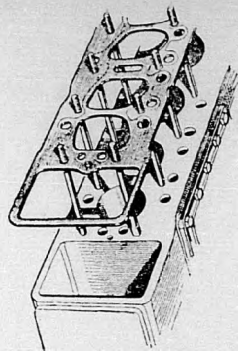
A sebességet növelő egyszerű beavatkozások másik fázisa: a **szeleprugók kicserélése**. A mai olcsó kis-kocsik szeleprugói többnyire nem készülnek a legkeményebb anyagból, viszont a szeleprugó akkor is aránylag **gyorsan lágyul ki**, ha a legdrágább speciális acélból készül. A kilgyullt



Ha a fáradt szeleprugókat felújítjuk, máris fokozzuk a sebességet. Ha szert tudunk tenni keményebb, esetleg kettős szeleprugókra, úgy ennek lényeges fordulatszám-emelkedés lesz a következménye.

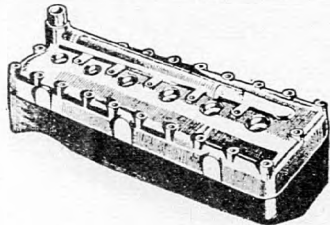
szeleprugó **rugalmassága csökken**, a szelepek nem követik késlekedés nélkül azt az utat, melyet részükre a vezérmű ír elő, a szeleprugók csökkent rugalmassága következtében a szelepek nem zárnak olyan hirtelen, a gáz-töltés és kiürülés tökéletlen. Ezen csakis úgy segíthetünk, ha új és lehetőleg a normálisnál **keményebb**, vagy éppen kettős szeleprugókat szerelünk. Sajnos, Magyarországon nem igen lehet ilyen szeleprugót kapni, mindig akad olyan barát vagy ismerős, aki hajlandó ilyesmit külföldről hozni, hiszen a legtöbb gyár raktáron is tart extra kemény szeleprugót. Attól azonban mindenkit óvunk, hogy kísérletezők és nem gyári szeleprugókkal próbálkozzék. A szeleprugó törése ugyanis igen kellemetlen dolog, a gyári szabványos szeleprugó is törik néha, az idegen szeleprugó erre még hajlamosabb.

Hogy a karburátor megfelelő beállításával is sokat tehetünk a sebesség fokozása érdekében, az nem is szorul bővebb magyarázatra. Ha a kompresszióarányt lokoztatuk, úgy a fordulatszám is emelkedik, célszerű tehát **valamivel nagyobb fűvókát** szerelni a porlasztóba. Általános tanácsot adni nem lehet, ki kell kísérletezni azt a beállítást, mellyel a legnagyobb a sebesség, néhány különböző nagyságú fű-



A normálisnál vékonyabb hengerejtömítés szerelésével emelhetjük a legegyszerűbben a kompresszióarányt.

vóka, stopper és néhány kilométernyi egyenes, zavartalan országút kell ehhez. Ilyenkor nem árt a **gyújtással kísérletezni** és ha motorunk valamivel nagyobb előgyújtást „bir” el, úgy ez is lényegesen érezteti a hatását. Az természetes, hogy ha emeljük a kompresszióarányt, növeljük a fordulatszámot, több előgyújtást adunk és nagyobb fűvókát szerelünk: **motorunk nem lesz olyan selyemsima lassú tőrőben**, mint annakelőtte, viszont azért a néhány plusz kilométerért valamivel meg kell fizetni. Az, hogy többet kell kapcsolni és motorunk nem lesz hajlandó direktben lépésben is rángatás nélkül húzni: természetes következménye a teljesítmény fokozásának, amiért azonban bőven kárpótol majd az, ha az országúton játszki könnyedséggel surranunk el a testvérkocsik mellett, vagy vigabban surranunk fel a Kékesre, mint mások.



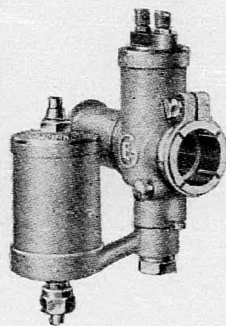
A könnyűfém-ből készült hengerej gyárilag úgy van méretezve, hogy emeli a kompresszióarányt, ugyanakkor biztosítja a jó hűtést.

szint nem emeltük a kompresszióarányt olyan mértékben, hogy ennek következtében túlmelegedés és kopogás jelentkezne.

Ha a vékonyabb tömítés következtében mégis detonációs kopogás jelentkezik, úgy ennek kitűnő ellenszere a hengerej **galvanizálása** annak előrebocsátásával, hogy erről csakis **alulvezérelt** motornál lehet szó. A hengerej-et egyszerűen galvanikus úton vörösréz réteggel vonjuk be, a réteg nem legyen vastagabb 0.2-0.3 milliméternél és csak természetes, hogy a gyertyák befogadására szolgáló furatokat és a hengerblokkhoz illeszkedő felületeket galvanizálásnál védőréteggel vonjuk be, nehogy ott is lerakódjék a rézréteg. A rézzel galvanizált hen-

Grätzin
karburátorok

Hajot
olajpumpák



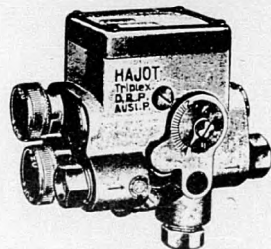
motorkerékpárokhoz a legtekintélyesebbek

Vezérférviselet:

M. A. K.

MOTOR- ÉS AUTOKELLÉK R.-T.
Budapest, Iókai ucca 11.

Telefon: 12-68-34.



Amit minden autósna tudnia kell... Hogyan melegítjük be a hideg motort?

Ha rászánunk egy óracskát és megfigyeljük reggel a garázsban, hogyan indítják és melegítik be a kocsikat, úgy két egymással határozottan ellentétes hitet valló kategóriát különböztethetünk meg. A legtöbben beindítják a motort és félpercnyi késedelem nélkül zúgnak ki forgáz-elsővel a garázs kapuján. És, hogy a motor vállalkozzék is erre, hát egészen kihúzzák a szívatót. A másik hiten élők beindítják a motort és utána öt-tíz percig szépen, lassan alapgázzal járatják, amíg a hőmérő nem mutat vagy 30–40 fokos hűtővíz hőmérsékletet. Ha feltesszük a kérdést, hogy melyik módszer a helyes, úgy a „műveltebb” autósok kivétel nélkül az alapgázzal bemelegedő rendszer hívének adnak igazat és gyilkosnak mondják azt, aki hideg motort vágtat ki a garázból. Nos, fel kell világosítanunk az olvasót, hogy az egyik módszer sem helyes, ami különben a következőkből tűnik ki.

A kenőolajnak közismert az a tulajdonsága, hogy melegen sokkal hígabb, mint hideg állapotban, amint a hőmérséklete emelkedik, elveszíti testességének, sűrűségének, úgynevezett viszkozitásának nagyrészét. A modern, márkás és speciális eljárásokkal készült olajoknál ez a viszkozitáscsökkenés kisebb, mint a közönséges kommersz-olajoknál, de minden vegyészti ügyesség csődöt mond az olaj alaptermészeténél fogva. Ha tehát olyan olajat akar a vegyész előállítani, mely a motor aránylag magas üzemi hőmérsékleténél is megfelelő testességgel és ennek következtében kielégítő kenőképességgel bír, úgy meglehetősen sűrű olajat kell készítenie.

A hidegen aránylag sűrű olaj viszont csak nagyon nehezen képes cirkulálni, az aránylag vékony olajvezetékek — melyek a motor kenésre szoruló részeihez vezetnek — erősen fékezik az olaj áramlási sebességét, korlátozzák a kenési helyekre áramló olaj mennyiségét, a hideg motor tehát nagyon kevés kenőanyagot kap. A főtegel, a dugattyúk, stb. aránylag „szárazon” futnak addig, amíg a motor fel nem melegedett és az olaj fel nem hígult annyira, hogy akadály nélkül végezhesse cirkulációját.

Ráadásul hideg motornál nagyon rossz a karburáció, a hideg motort csakis úgy tudjuk mozgásban tartani, ha benzinben rendkívül dús gázkeveréket juttatunk a hengerekbe, úgyhogy a szívatót működtetjük. A benzinben túl gazdag gázkeverék egyrésze lecsapódik a henger felső részein, ami különösen azért káros, mert úgy a lecsapódó harmatcseppek, mint a túl gazdag keverék égési termékei erősen savanyú vegyhatásúak és maró hatást gyakorolnak a fémekre. Különösen motalkőüzemnél erős ez a maró hatás, melynek nyomai minden hosszabb ideje üzemben álló motor szétszedésénél észlelhetők. De ha benzinben nem is túl gazdag a keverék, ha a motor hideg: mindenképpen fellépnek ezek a korróziós tünetények, melyek a motor élettartamát erősen csökkentik.

Kézenfekvő tehát, hogy a leghelyesebb eljárás: minél gyorsabban felmelegíteni a motort, ami azzal a kívánatos eredménnyel jár, hogy az olaj cirkulációja és következményeképpen a jó kenés hamarosan helyreáll, ugyanakkor sokkal kevesebb ideig képződnek a maró gőzök.

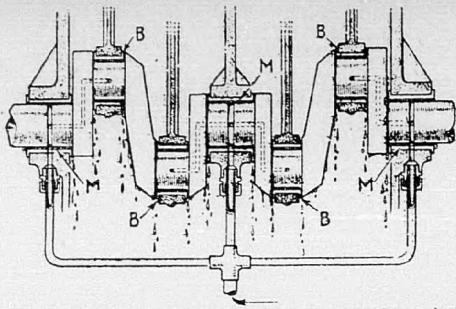
Ford
mindig jó kocsi volt,
ma szép is!
TEKINTSE MEG!

Főképviselet:

HAHN ARTHUR ÉS TÁRSAI
Budapest, VI., Andrásy út 10. Tel.*1-136-19

WAKEFIELD
PATENT
Castrol
MOTOR OIL

MOTORJÁT MEGÓVJA!



Vékony vezetékeken át cirkulál az olaj a motorban. A hidegen sűrű olaj nem tud eljutni a kenési pontokhoz, kenési zavarok lépnek fel.

A gyors felmelegítés érdekében a legjobb módszer a termosztát alkalmazása, mely elzárja a hűtővíz cirkulációját és lehetővé teszi azt, hogy a motor néhány perc alatt érje el üzemi hőmérsékletét. Sajnos, bármennyire olcsó is a termosztát, a gyárak mai árcsökkenő hajlandósága a még ennél is olcsóbb és talán vitálisabb jelentőségű alkatrészek felszerelését is mellőzi, termosztátot tehát a ma népszerű, olcsó kocsikon nem találunk, ha pedig utólag akarjuk felszerelni, úgy ez aránylag nagy kiadást jelent. Az egyedüli célravezető módszer tehát a motor helyesen végzett, gyors felmelegítése.

Ha beindítás után hosszabb ideig alapgázal járatjuk a motort, úgy az csak nagyon lassan melegszik fel. Ha pedig belelépünk nyakló nélkül a gázba, úgy a motor erőlködik, de kenést nem kap: szárazon fut. A helyes megoldás: az aranyközéput. Nem alapgázal, hanem valamivel több gázal járatjuk a motort, mintegy 1000 fordulattal, ami körülbelül megfelel annak a motorfordulatszámnak, mellyel az átlagos egy-kélliteres kocsik direktben kb. 20–30 km-es tempóban futva pörög. A legjobb megszokásokkal, óvatosan meg-megnyomintva a gázpedált az alapgáznál frissebb tűrszámba hozni a motort és amint a hűtővíz csak egy kissé felmelegedett: útnak indulni. Természetesen ilyenkor nem szabad erőltetni a motort, nem szabad túráztatni vagy kioldva húzatni lassú tempóban direktben, hanem másodikkal vagy harmadikkal simán, erőltetés nélkül pörgetni mérsékelt fordulatszámmal. A hűtővíz meglepően rövid idő alatt éri el a helyes üzemi hőmérsékletet. „Erzés” dolga az egész és nem kell hozzá bűvészi hajlam, hogy ez az érzés kifejlődjék.

Buch győzelmei

Németországban és Ausztriában!

A gráci Puch-gyár a legutóbbi német és osztrák versenyeken ismét értékes babérokra font győzelmi koszorújába. Bécs környékén terepversenyyel kombinálva megrendezett „Rund um Wien” megbízhatósági verseny a Puch-menők valóságos diadalútja volt. A verseny győztes klubcsapata 250-es Puch S4 típusú gépeken szerezte meg a trófeákat, de a legjobb eredménnyel végzett márkacsoport is 250-es Puch S4 típusú szériagépeken aratott diadalt. A versenybe iktatott rendkívül nehéz te-

repverseny ugyancsak Puch diadalt eredményezett. Raschner S4 típusú Puch gépén a 250-es csoport legjobb idejét futotta. A 250-es S4 típusok ragyogó szereplése mellett azonban az 500-as Puch-menők is értékes eredményeket értek el. Schachhuber 500-as Puch-gépével a terepverseny legjobb idejét érte el.

Nagyszerű Puch-győzelmet eredményezett a Berlin környéki Schildhorn mellett megrendezett terepverseny is, mely miting a terepnehézségeket illetőleg méltán sorako-

zik az úttalan-utakon megrendezett hírhedt német „Geländefahrt“-ok mellé. A verseny 250-es kategóriájában, igen erős konkurenciában, Stumpfoll aratott Puch S4 típusú géppel kiemelkedő győzelmet, melynek értékét még fokozza az a körülmény, hogy időeredménye 32 mp.-cel volt jobb a 350-es kategóriában győztes idejénél!

A Puch-menők mindeme fegyvertényeiket teljesen szériagépeken hajtották végre. Hiszen tudvalevő, hogy a gyár már évekkal ezelőtt beosztította a versenygépek gyártását és a sporteseményeken csupán szériagépekkel képviselteti magát.

WIMPASSING-REITHOFFER MOTOROSKÖPENY



Az ismert kiváló sportszerű szabás, hátszellőzővel, első-rangu vízhatlan anyagból

BUDAPEST, VI., ANDRÁSSY-UT 8.

Szab. szer. magyar gyártmányok

HARDY BURGESS BRAMMER

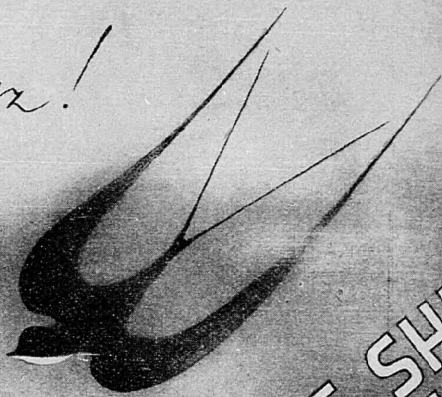
c s u k l ó t á r c s á k h a n g t o m p í t ó k t a g o l t g u m i é k s z í j á k

Egyéb saját gyártmányaink: zsírzóprések, légszivattyúk, kerékfelerősítő csavarok, vulkanizáló prések stb. stb.

DÉNES ÉS FRIEDMANN R.-T.

BUDAPEST, VI., DESSEWFFY-UTCA 29. Tel.: 128-986

Itt a tavasz!



TRIPLE SHELL
GOLDEN SHELL

A KMAC közgyűlése

A közelmúlt napokban tartotta a Királyi Magyar Automobil Klub 36-ik rendes évi közgyűlését Andrassy Sándor gróf elnöklete alatt. Gróf Andrassy Sándor elnök megnyitó beszédében rövid összefoglalást adott az elmúlt év eseményeiről, hangsúlyozva, hogy a KMAC egészé alatt rendezett versenyek, elsősorban az *I. Magyar Automobil Grand Prix sportsikere nagyban öregbítették a klub tekintélyét.* A KMAC idegenforgalmi tevékenysége körül örvedetes fejlődés mutatkozik és ebben az irányban a klub a jövőben is tevékeny munkát ohajt kifejteni.

Gróf Teleky János alelnök, aki tudvalevőleg egyben a Közhasznú Gépjárművek Egyesületének az elnöke, meleghangú táviratban mentette ki halaszthatatlan hivatalos elfoglaltsága miatti távolmaradását. Teleky gróf táviratában örömmel állapítja meg, hogy „az egész

magyar automobilizmus minden változatában megbonthatatlan egységben áll egymás mellett“, amivel utalt az automobilizmus vezető tetteiben uralkodó egységre.

Andrassy Sándor gróf elnök kitért a benzinadó kérdésére is és leszögezte az Elnöki Tanács legutóbbi határozatát, amelyet a KMAC választmánya is magáéva tett és itt is megállapította, hogy a benzinadó kérdése a fontos indokoknál fogva most nem időszerű és az időszerűség kérdésében is majd az Elnöki Tanács fog annakidején határozni. Andrassy grófnak a benzinadót illetően tett megnyugtató nyilatkozatát mindenesetre örömmel üdvözljük, hiszen alkalmas a kedélyek megnyugtására, melyeket a benzinadó-kérdésbe óvatlanul beledobott tüzesőva idézett fel az autós és motoros társadalom legszélesebb rétegeiben.

Kepes Ferenc rádióelőadás

Az autós és motorosokat körül érintő tárgykőről tört igen érdekes rádióelőadás Kepes Ferenc. Régi motoros mja, nagyon kellemes és humoros előadásai zálogai voltak „Klekedésrendészeti visszapillant éim alatt április 6-án megtartott előadása sikerének. Kepes hallgatói hiteles adatok felsorakoztatásával visszavezette a mult századba, bizonyítva, hogy pl. az egyirányú forgalmat már száz évvel ezelőtt rendelte Lugos város „Tekintetel Tanácsa“. Nagy érdeklődésre tart számot az az érdekes és nagy körtekintéssel összeállított nemzetközlekedési kodex is, melynek száraz adatait csak Kepes Ferenc eteti humorra tudta élvezhetővé tni. Előadásának befejezéséül rántatott arra a sarkalatos és előrelhatólag megoldhatatlan közlekedési problémára, hogy az egyre nagyobb forgalmat csak a modern széles uccákkal, alul és felüljárókkal felépített Jövő városaiban lehetne ideálisan lebonyolítani.

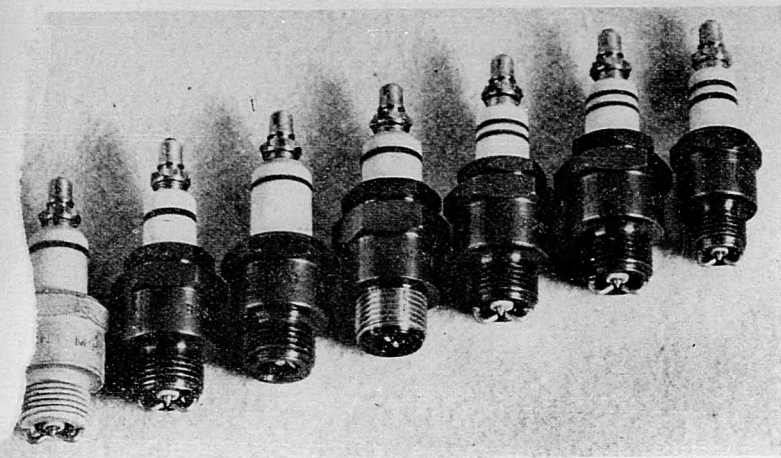
Az elhangzott felette nívós előadás után reméljük, hogy Kepes Ferencet, aki hivatásánál fogva a Detektív Testület egyik értékes tagja — legjobb ismerője a közlekedési kérdéseknek, a közeljövőben ismét alkalmunk lesz a rádióban hallgatni.

Koenig

BUDAPEST, VI, JÓKA-UTCA 28. (HORN EDE-UTCA SAROK)

Megjöttek az új 200-as

MÉRAY-PUCH GÉPEK



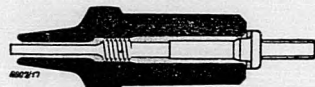
A népszerű Bosch gyertyasorozat néhány képviselője.

A legtöbb motoros és autós csak akkor törődik a gyertyáival, ha ill az olajslussz és hozzá kell látni szűtőfőhöz. Ha a motor gyújt, úgy e sem néz a jobb sorsra érdemes tyának és azt képzeli, hogy az dők végtelenjéig tudja ellátni ne feladatát. Tévedés ez a javából, a gyertya éppen úgy fog, éppen öregszik, éppen úgy „kifárad”, minden mechanikai alkatrésznél is indokolt tehát az, hogy bizonyos szolgálati idő után a gyertyát újakkal kell felcserélni. A gyertya szabb üzem után ugyanis úgy „mechanikailag”, mint kémikailag elváltozásokat szenved, már nem képes ellátni feladatát, mint amikor még es erejében volt, aminek teljesítménycsökkenés és a gyújtóberendezés érheisése az eredménye.

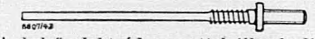
Miért „fog” a gyertya?

Fondoljuk csak el, hogy mit kell vnednie, mit kell eltűrnie a gyermeknek. Az átlagos, percenként 3600 dulatszámú, négyütemű motorban gyertya például percenként 1800-szor megcsúszik fel, 700—1000 és ugyanannyiszor hűl le vagy 100 Celziusz fokra. kétütemű motorban még keservebb

a gyertya sorsa, percenként 3600-szor kell elszenvednie ezt az óriási hőmérsékletingadozást, ezt a szinte pergőtűznek mondható „gyilkolást”, melynek a gyertya porcellán- vagy csillám-



Igy illeszkedik a középső elektród a szigetelőtestbe.



A belső elektród menettel illeszkedik a szigetelőtestbe.

szigetelőtestének és elektródjainak kötelességük ellentánni.

Közismert az a fizikai tünemény, hogy a testek melegben tágulnak és a hidegben összehúzódnak. 15—20.000 kilométeres üzem alkalmával gyertyánk vagy 25—40 millió szikrát ad le. És ugyanannyiszor melegegett fel és hűlt ismét le a gyertya szigetelőtestének alsó része, mely beér a robbanótérbe. Ugyan hol az az anyag, mely ilyen igénybevételnek, ilyen hihetetlen hőmérsékleti különbségeknek ellen tud állani anélkül, hogy kifáradna, anélkül, hogy ez a bombázás nyomokat

Az öreg gyújtógyertya nagyon is... újított gyertya!

Miért tanácsos legalább évente egyszer felújítani a sokszor csak láthatatlanul „megfogyott” és aggk...

te egyszer felújítani a sokszor csak láthatatlanul „megfogyott” és aggk...

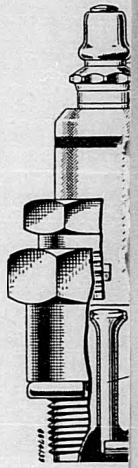
hagyna benne? Elképzelhetetlen, hogy a gyújtáskor fellépő óriási hő, a magas, sokszor 25—30 atmoszfériai nyomás, majd a szívási ütemben beáramló hűvös friss gáz okozta hirtelen lehűlés ne hagyna eltörölhetetlen nyomokat a gyertyában, különösen akkor, amikor ez a folyamat milliószor és milliószor ismétlődik. Lehetséges, hogy valamikor felfedezik azt a szigetelőanyagot, mely ellenállani lesz képes ennek a kíméletlen rombolásnak, ma azonban sajnos a technika és kémia nem ismer ilyen szigetelőanyagot. Nagyon is érthető, hogy az állandó tágulás és összehúzódás következtében hajszaállínom, szemmel nem is látható hajszaürepedések képződnek a gyertya szigetelő testében, különösen annak felületén. A hajszaürepedésekben égési termék, korom, olaj, ólom és kén rakódik le, aminek következtében a gyertya szigetelő testének elektromos ellenállása csökken, már nem szigetel olyan tökéletesen, mint újkorában, amikor 1000 fokos üzemi hőmérsékletben is biztosan ellenáll akár 30.000 Voltos feszültségnek is. A mágnes vagy transzformátor által termelt magasfeszültségű áram már nem jut teljes mennyiségében a gyertya körmeihez, egyrésze a szigetelőből vezetővé vált izolátor-testben kúszik át és a szikra intenzitása, tehát gyújtási képessége csökken.

Sokan azt képzelik, hogy ha benzinen alaposan lemosózzák és ledrótképezik a szétszerelt gyertya belső magját, illetve szigetelő testét, úgy eredeti frissességét állították helyre. Igaz, hogy a benzines lemosás és a drótképezés részben kiszedi a hajszaürepedésekből a lerakódott és az izolátor szigetelőképességét károsan befolyásoló égési termékeket, csak éppen azt felejtik el, hogy ezzel a repedéseket nem szüntették meg és néhány órai üzem után a hajszaürepedések éppen úgy megtelnek égési termékekkel, korommal stb., természetesen ismét ott tartanak, ahol a tisztítási manőver előtt.

Hogyan „tompulnak” az elektródok?

Nemcsak a gyertya szigetelő teste „fog”, hanem talán még ennél is erősebben „vénül”-nek az elektródok, melyek ugyanannak a bombázásnak vannak kitéve, mint a gyertya szigetelő teste, ráadásul azonban ebben a pokolban még elektromos munkát is kell végezniök.

A gyertyagyártás legnagyobb problémája olyan középső elektródot készíteni, mely a hatalmas nyomással dacolva, lég- és gázmentesen, ugyanakkor azonban rugalmasan van rögzítve a gyertya szigetelő testében. A mai modern középső elektród csavarmentel illeszkedik a szigetelő testbe, az a veszély tehát nem áll fenn, hogy a gyújtáskor fellépő hatalmas nyomás következtében egyszerre csak nyíl



Ilyen a Bosch gyertya szerelvénye.

1. kábelrögzítő
2. pyranit
3. nagy anyagi
4. hatszög
5. gyertya-test
6. középső elektród
7. csavarmentel
8. test elektród

5. anya szigetelőtest csavar

6. elektród

7. elektród

8. elektród

9. elektród

10. elektród

11. elektród

12. elektród

13. elektród

14. elektród

15. elektród

16. elektród

17. elektród

18. elektród

19. elektród

20. elektród

21. elektród

22. elektród

23. elektród

24. elektród

25. elektród

26. elektród

27. elektród

28. elektród

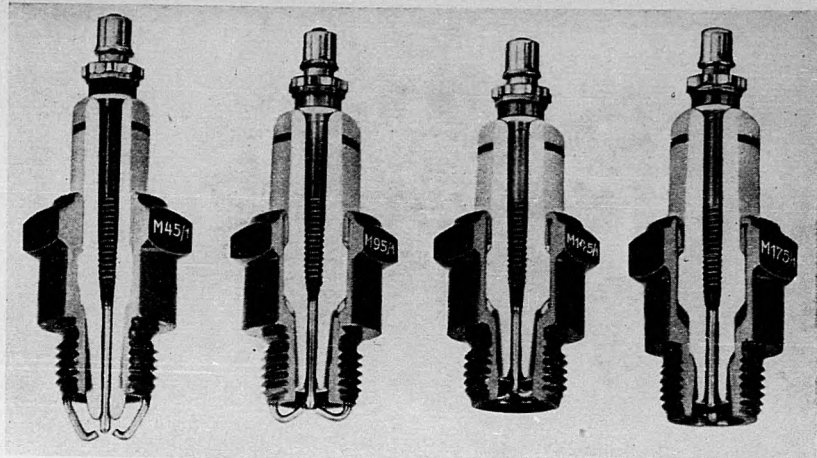
módjára ló a magasba. A mechanikai szilárdság azonban nem elegendő, gondoskodni kell arról is, hogy a középső elektród abszolút gázmentesen illeszkedjék bele a szigetelő testbe, ugyanakkor úgy kell megválasztani az anyagát, hogy tágulási együtthatója teljesen azonos legyen a szigetelőtest tágulási együtthatójával, ha ugyanis az elektród a hő hatására erősebben vagy gyengébben tágul a szigetelőtest anyagánál, úgy a repedés elkerülhetetlen.

Mivel lehetetlenség a középső elektródot közvetlenül gázmentesen rögzíteni a szigetelő testbe, a gyárak kénytelenek gitt-szerű anyagot használni, mely az elektród és a szigetelőtest közötti hézagot légmentesen tölti ki. Ennek a gittnek a vegyi összetétele szigorú gyártási titok, mert hiszen nemcsak gázmentességet kell biztosítani, hanem jól kell vezetnie a hőt és ki kell egyenlítenie a végtelen sorozatban egymást követő felmelegedéseket és lehűléseket. Nagyon is érthető, hogy ez a gittanyag képtelen az idők végtelenjéig ellátni a feladatát, idővel elfárad, repedésre hajlamos, törékeny lesz, elmeszesedik. Ha ilyenkor csak éppen mikroszkópikus nagyságú hajszaürepedés képződik a gittben, úgy a hatalmas nyomás könnyörtelenül ágyúzza ezt a repedést, az égési anyagok kíméletlenül rongják-marják a támadási kaput, ami hamarosan arra vezet, hogy a középső elektród meglazul és a gyertya használhatatlanná válik.

Minden egyes szikra egyben csökkenti az elektródok fémanyagát. Minden egyes szikra egy-egy meghatározhatatlanul kicsiny fémrészecskét szakít magával az elektródok anyagából. És mivel sokmillió szikráról van szó, akármilyen kicsiny egy-egy ilyen letepett fémrészecske, azt többmillióval megszorozva, egészen tekintélyes anyagvesztéssel kell számolnunk.

A gyertya elektródjai főképpen nikkeltartalmú ötvözetből készülnek, melyhez egy kevés mangánt és földalkáli-fémeket, főképpen báriumot vegyítettek. A báriumnak az a célja, hogy az elektródok közötti szikraközt ionizálja, aminek következtében a szikraköz elektromos ellenállása csökken, a szikra könnyebben ugorja át az elektródok közötti távolságot, tehát lassú tűrában és hidegen jobban gyújt a motor. Ezzel az ionizáló anyaggal azonban a gyárak itt bővebben nem részletezhető okokból az elektródoknak csakis a legvégső részét láthatják el, ha ez az anyag elfogy, úgy elmarad az ionizáció is, ami a gyakorlatban azt jelenti, hogy a kivénült gyertyával szerelt motor nem indul olyan frissen hidegben, mint amikor a gyertyák még életerősek voltak.

Az üzemanyagban levő szennyezések kémiai hatása is hozzájárul ahhoz, hogy a gyertya idővel kifáradjon. Akárhogyan is tisztítják a benzint vagy



Különböző hőértékű Bosch-gyertyák. Balról jobbra alacsony, közép, magas és legmagasabb hőértékű típus. Figyeljük meg a szigetelőtestek hosszát és az elektródok alakját.

motalkót, a kén nyomait belőle eltávolítani nem tudják, a kén viszont megtámadja az elektródok fényanyagát, belemarja magát és tönkreteszi.

nak végei kelkáposztára emlékeztető módon ráncosodnak, ez az elváltozás a kén hatására történik, ha az üzemanyagban sok a kén, úgy az elektródok sokszor megrepednek, sőt szét is robbanhatnak. A nikkellez kevert mangánfémnek éppen az a feladata, hogy a nikkelt a kén romboló hatásaitól megvédi, sokat segít, viszont teljesen nem tudja közömbösíteni a könnyörtelen ellenség támadásait.



Gyöngyszera olvadék jelzi, ha a gyertya hőértéke túlalacsony.



Hosszabb használat után „elfogy” a középső elektród.

Az elektródok anyaga főképpen nikkelt, melynek a kén halálos ellensége. A nikkelt a kén hatására szivacsos és törékeny lesz, az elektród élettartama erősen csökken. Igen gyakran észre vesszük, hogy a gyertyánk elektródjai

GENERAL MOTORS Opel



NEMZETKÖZI GÉPKERESKEDELMI R.T.

V. VÖRÖSMARTY-TÉR 4. T. 1-830-88.

ALUSIL DUGATTYÚK

ISMÉT KAPHATÓK MAGYARORSZÁGON

280 az új típus

Vezérképviselő: SZILÁRD BÉLA BUDAPEST, VI., NAGYMEZŐ-UTCA 15

MOTORKERÉKPÁRVÁSÁRLÁSNAI

2 DÖNTŐ

tényező szerepel

1. Minőség
2. Ár

mindkettőben
a



ZÜNDAPP

VERHETETLEN

ZÜNDAPP DB 250-es
modell, nagyvilágítás-
sal, villanykürttel
P 1080.—

Vezérképviselet
PAJOR IMRE
VI., Jókai-utca 21 sz.
Tel.: 120-228

CÍMVÁLTOZÁS!

DEMÉNYI ÉS FIA
I D E I G L E N E S
ÜZLETHELYISÉGÜNK
1937. május 1-től
Gr. Zichy Jenő-u. 21

A Z A N G O L

MORRIS

A U T Ó K

A LEGJOBBAN BEVÁLTAK!

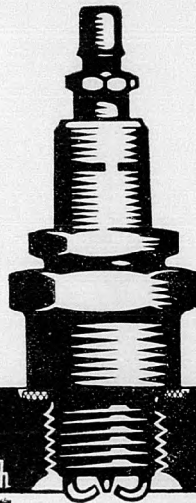
1, 1½ és 2 literes
kocsik raktáron

ELŐNYÖS CSERE HOSSZÚ RÉSZLET
MODERN SERVICE.—ALKATRÉSZRAKTÁR

„E kettő kell nekem,
hogy gyújtásom
erős legyen“:

B O S C H

gyertyákat



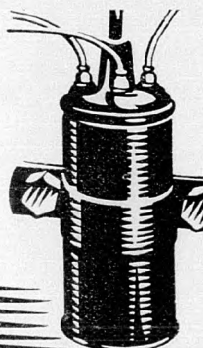
Évtizedek óta a gépjármű-
tulajdonosok milliói kedvelik.
Hasznos tanács: 15.000
km megtett út után egy sor-
zat új BOSCH-gyertya kevés
kiadásért valósággal meg-
ifjítja a motort!

Bármely szaküzlet szállítja
a megfelelő típust és az új
gyertya lexikon alapján
tanáccsal szolgál.

BOSCH

B O S C H

gyújtótekerecs



Már az induláskor erőteljes
szikrát ad, amellel áram-
felvétele kevés, ezért hasz-
nálata gazdaságos.

Fokozott teljesítményű típusok
nehezen induló motorokhoz!
Szaküzletben kérjen BOSCH
gyújtótekerceszt az új
leszállított árban!

BOSCH

KIS tanácsok NAGY túrákra

Kétségtelen, az autózás élmény, de a túrázás még ennél is több. Az autózást megtanulhatod a sofőriskolában, gyakorlatban. Az autózást, az autótúrázást is tanulni kell. Mit vigyél magaddal? Hogy csomagold azt? Ezek ugyan kicsi, de igen fontos problémák, melyeknek helyes megoldása teljessé teszi az autózás örömeit. Íme néhány hasznos kis tanács a nagy útra:

1. Sok fehérenemű fontosabb, mint a sok ruha. Kabát, térdnadrag, sporting megleszi egész napra. Estére egy sötét ruha is elegendő.

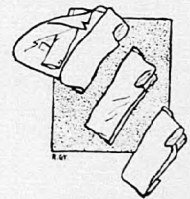
2. Oriási bőröndök az autó tetején — ez persze még a régi szép időkben volt. Ma portól, esőtől és nem utoljára a bőröndtölvajok nagy szomorúságára, jól védett helyen, a kocsik belsejében, a bőröndtartóban kapnak helyet. Bár a bőröndök jóval kisebb méretűek, de számuk nem csökkent. A helyes bőröndbecsomagolást szintén meg kell tanulnod, nehogy este a hideg szállodaszobában a hálóruhák keresése közben a bőrönd egész tartalmát ki kelljen szedned, amikor is eszedbe jut, hogy pizsamád a másik bőröndben van a cipőd között.

A ruháid legkevésbé gyűrődnek, ha azokat legfelülre teszed (okvetlenül vigyél magaddal egy kis útvásalót, mert ilyesmit útközben a legrikkább esetben kaphatsz). A cipőt, fehéreneműt helyezd el legalul. Üvegnumit ne csomagolj soha egymásmellé. Toalettfelszerelésedet lehetőleg egy erre a célra készült, impregnált vagy gumirozott kis dobozba helyezd el. Befejezésül még csak annyit: kárba vész a gyönyörű munkád, ha a bőröndöt a tetejére borítod vagy oldalát állítod.

3. Miért vannak zsebek a kocsik ajtaján? Úgy van, a térképért, a kis útvarrókeszletért, a tartalék biztosítékokért, egy kis drólerért, a kézigyógyszertárért, a tartalékgyertyáért, de nem a szemüvegért, az ennivalóért, a dohányneműért és hasonlókért — ezek mind a szerelékfalba sülyesztett kis szekrénykébe valók. A vezetői jogosítvány, az összes úti papírok és tartalékkulcsok — ez utóbbiak majd olyan fontosak, mint a vezetői jogosítvány — a vezetőnél legyenek, mégpedig mindig annak a kabátjának a legbiztosabb zsebében, amelyikben vezetsz. A vezetői ülés mellett adjál helyet a termoszpalcacknak, de — alkoholszegény tartalommal!

4. Így csomagold a zakkodat. (Egy nehéz probléma könnyű megoldása.)

5. Ne feledkezzél meg a csomagolásnál a pulloverről és a takaróról, amit az utasok lábai fognak megköszönni. Még a legnagyobb hőségben is vigyél magaddal köpenyt. Erre legalkalmasabb anyag a batiszt vagy az ölhaut; ezeket a kabátokat szivar-doboznyi nagyságra lehet összehajtogatni.



6. Meleg napokra és forró vidékekre a ruházat kényelmes és könnyű legyen! Rövid nadrag, — a hölgyeknek is, — rövid ingujjak, nyitott gallér. Könnyű és gyors mosása miatt igen ajánlható a lenvászon-ruházat. A cipők anyaga porózus, szabása szellős legyen. És akárhogy kúszik a higan a hőmérőben, ne vezess sapka és kesztyű nélkül. Ne feledkezz meg kevés tartalék hűtővizről sem. Igen jól megfelel e célra egy rendszeren kitararított kélliteres olajkanna.

És végül egy arany szabály: az utas ne zavarja a volán mögött ülőt ilyen és ehhez hasonló tanácsokkal: „Vigyázz, kanyar!” „Útkeresztezés jön!” „Túl nagy a tempó!”... Minderre semmi szükség sincs, annál is inkább, mert ezeket a vezető is látja és tudja, hogy mi a tennivalója, míg az állandó figyelmeztetés csak zavarja és idegesíti. És ha az utas még olyan jól is tud vezetni — a fedélzeten csak egy kapitány lehet; mindig az, aki a volán mögött ül. Aki nincs hozzá bizalommal, az ne utazzon vele. Ha váltott vezetővel túrázol, úgy még az indulás előtt határozd meg az etapok hosszát, amit aztán be is kell tartani.

Ha ezeket a tanácsokat betartod, kellemesebbé teszed az autózást. Jó utat és szerencsés kéz- és lábtörést kíván

— ergyé —

*Michelin
Stop*



LAMELLÁS PNEU
NEM CSÚSZIK, NEM FAROL

TAVASSZAL...

MARS-oil LOWCARBON

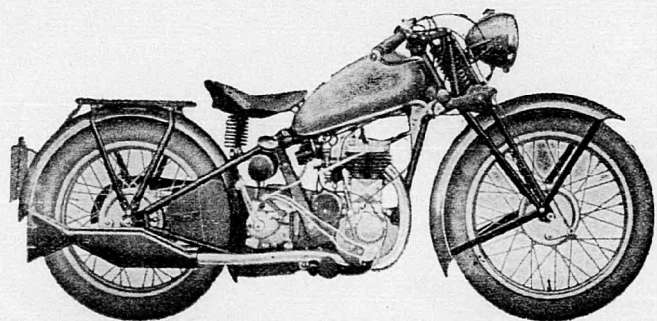
Nr. 100 vagy 125-ös

OLAJCSERE-SERVICE DIJMENTES

KÉPVISELET:

GHILLÁNY MIKLÓS

II., CORVIN TÉR 5. TELEFON: 1-570-16, 1-514-80



AZ ÚJ 350-ES

MÉRAY

már raktárról kapható

Krómozott áramvonal-tank, olajban futó tokozott lánc, utólérhetetlen stabilitás

12 év óta szakadatlanul üzemben levő MÉRAY motorkerékpárok bizonyítják azoknak utólérhetetlen tartósságát!

MÉRAY
MOTORKERÉKPÁRGYÁR RT
Budapest, V. Zápolya u. 15. Tel.: 2-988-88

ÁRA **P 1550.-**

teljes felszereléssel, 30 Wattos
BOSCH világítással



Írta: BIRÓ JENŐ

Gáz (egyedül ül a kávéházban, kopog a poháron): Pincér!
Pincér (odajön): Tetszik parancsolni?

Gáz: Szeretnék enni valamit!
Pincér: Nagyon szép bőrös borjúcombunk van.

Gáz: Hát hozzon egyet, de bőr nélkül.
Pincér: Csak úgy csúszson?

Gáz: No és? Legfeljebb, ha az a borjú szégyenli magát csúszpon, húzzon rá egy bricseszadrágot.

Pincér (elmegy).
Gáz (bejön): Jónapot, Gáz úr!
Gáz: Szolgája, Ragyám! Hol volt, hogy olyan régen nem láttam?

Ragya: Sok dolgom volt. Tudja, úgy megszerettem a motorszakmát, hogy feladtam a régi üzletemet és erre a szakmára tértem át.

Gáz: S pedig?
Ragya: S pedig elváltam a STEYR képviselétét.

Gáz: És bejött?
Ragya: Hová?

Gáz: Steierországban mint képviselő.
Ragya: Gázkám, maga megint keveri a fogalmakat. Először is a képviselést nem Steierországban van, hanem Kisvárdán.

Gáz: Maga az előbb azt mondta, hogy Steyr képviseli.

Ragya: Steyr, de Kisvárdán!
Gáz: Ezt nem értem! Hogy jön maga ahhoz magyar állampolgár léte, hogy egy idegen országot képviseljen Kisvárdán?

Ragya: Idefigyeljen, maga tenyészvadászi kiállítási cikk... STEYR az egy autó!

Gáz: Ne meséljen! Eddig azt hittem, hogy egy ország!

Ragya: Ország is, de autó is!
Gáz: Hogy lehet egy ország autó? Képzelve, ha én felülnek Albániára és elkezdenék rajta gurigázni.

Ragya: Mondja, maga hülye, miért nem iratkozik be a Frimm-intézetbe... Maga ott tandíjmentes lehetne. Hát nem érti, hogy a Steierországban gyártott autókat is STEYR-nek hívják. És ezeket árulom én Kisvárdán.

Gáz: Szóval vigéc lett! Miért nem beszél magyarul?... Maga egészen beleszédült ebbe a motorszakmába.

Ragya: De mennyire... Tudja mit csináltam tegnap?

Gáz: Nem tudom.
Ragya (büszkén): Repültem.

Gáz: Hja, ha valaki vigéc, akkor ezzel számolnia kell.

Ragya: Maga teve, én a Hármas-határhegyen repültem.

Gáz: Ott akart eladni autót?
Ragya: Ott tanulok repülni. Hej, az micsoda passzió... Felültem egy vitorlásra, azután usgyi, csak úgy szálltam a levegőben.

Gáz: Nézze Ragyám, azt még bevetem valahogy, hogy maga Kisvárdán mint képviselő elárulta Steierországot, de hogy egy vitorlás csónakkal maga usgyi repült... ezt mesélje a nagymamájának.

Ragya: Gázkám, most komoly lesznek!... Ha maga olyan meleg lenne, mint amilyen buta, akkor én rohscheibnit pirítanék a hátán... Nem vitorlász csónakkal repültem!

Gáz: Hanem? Kétpárevezőssel?
Ragya (ordít): Nem!

Gáz (félve): Szandolinon?
Ragya: Vitorlázó repülőgépen, amit a szél hajt.

Gáz: A belügyminiszter?
Ragya: Maga hülye, a vitorlázó gép csak akkor repül, ha a szél fújja.

Gáz: Maga most be akarja nekem beszélni, hogy a belügyminiszter úr odaállt fújni a maga vacak tragacsát.

Ragya: Reménytelen, hogy ezt megértse! Hagyjuk!... Térjünk vissza az autószakmára... Hallotta, hogy újabban már „Adler”-rel járok?

Gáz: Melyik Adlerrel... Akinek harisnyaüzlete van a Király utcában? Ismerem... Olyan csunya kis vörösbajszos.

Ragya: Nem bajszos.
Gáz: Leborotváltatta?

Ragya: Gázkám, az „Adler” nem ember.
Gáz: Nekem mondja? Két éve tarto-

zik húsz pengőmmel és ne adj Isten, hogy megüzesse... Az ilyen nem is ember! Pedig jól megy a harisnyaüzlete...

Ragya (veri az asztalt): Mondja, maga szépmivű ökör, maga még sose hallott az „Adler-Trumpf”-ről?

Gáz: Először is nem Adler Trumpf, ha már harisnyaüzletéről van szó, hanem Adler-Trumpf.

Ragya (ordít): Trumpf!
Gáz (szelíden): Strumpf, Ragyám. Maga nem tud jól németül.

Ragya: Nézze, maga szomorú ökör, én nem arról beszélek... Ez az Adler egy négycilinderes...

Gáz: Akkor az Adler anzagolt magának!... Négy cilinder? Egy vacak micispakát hord már tíz éve és az is olyan zsíros, hogy ha a resóra teszi, palacsintát lehet sütni benne!

Ragya: De ember, hát nem akarja megérteni, hogy én arról az Adlerről beszélek, amelyik a Muráti Lilié volt és én most megvettem a feleségemnek...

Gáz: Megvette a vörös Adlert a feleségének? Ragyám, erre csak egy szavam lehet: pluj!

Ragya: Miért, mi van ebben?... Én nem érek rá foglalkozni a feleségemmel, de most, hogy van neki ez az Adlere, egész nap vele szaladgál...

Gáz: Karonfogva?
Ragya: Az esze tokáját!... Rajta ül.

Gáz: Júj! Es ez maga túri?
Ragya: Miért? Gyakran én is melléülök.

Gáz: És az a kis Adler ezt bírja?
Ragya: No hallja?... Tíz mázsával is vigan szaladgálna.

Gáz: Ki hitte volna róla?
Ragya: De most egy kis baj van vele... A feleségem annyira igénybe vette, hogy belül elrepedt valami és úgy eresztli a gázt, hogy nem lehet kibírni!

Gáz: Látja erről ráismerek.
Ragya: De ma este munkába veszem, alábújok és megjavítom.

Gáz: Alábújik a Samu alá?
Ragya: Micsoda Samuról beszél?
Gáz: Az Adler Samuról.

Ragya: Hallja, most megint komoly lesznek... Ha maga olyan édes lenne, mint amilyen hülye, én kímérem magát sacharinnak a Párisi előtt. Hát nem vette észre, hogy én folyton egy autóról beszélek? Hogy lehet összetéveszteni a kettőt?

Gáz: Mert az adatok stimmeltek... Mindkettő kicsi is, vörös is. Az a gázdolog is stimmelte...

Ragya: De csak nem tételezi fel rólam, maga piszok, hogy én pénzelem a feleségem udvarlóját?

Gáz: Ez látja igaz... Hol van magának annyi pénze?

LICSÁJER JÁNOS

BUDAPESTI AUTÓRUGÓGYÁRTÓ ÉS JAVITÓÜZEME

Specialista az autórugók gyártásában

Telefon: **1-463-51**

MINDENFÉLE GYÁRTMÁNYU KOCSIHOZ KÉSZ RUGÓK RAKTÁRON

BUDAPEST, VIII., Thék Endre u. 14.

Telefon: **1-463-51**



Firestone

MOTORKERÉKPÁR-PNEU
ÚJ TÍPUSAI

a vezérképviseletnél:

PNEUMATIK ÉS GÉPJÁRMŰKELLÉK
BEHOZATALI KFT.

IV., VÁRMEGYE-U. 7 ♦ TELEFON: 18-24-01

Ügyvezető: Vajda András

TÁVIRATCÍM: FIRESTONE

1937. STANDARDOK

gyönyörű 500-as királytengelyes
és 350-es sv. modelljei
raktárról kaphatók

KOPPÁNYI, Desseffy-u. 47

Május 1-től már

U, VISEGRÁDI-U. 11/a

alatti új helyiségemben
vagyok

Reichfeld Géza

Jegyezze fel új telefonszámomat 1-279-06

KESJÁR ZOMÁNCOZÓ

RÓZSA-UTCA 45
Telefon: 13-07-65

ARDIE

KVALITÁS

MOTORKERÉKPÁROK

1937 TIPUSAI

RAKTÁRUNKRA

BEÉRKEZTEK

K. BAUER TIBOR GYŐZŐ
VI, IZABELLA-U. 98. TEL.: 120-912

Ísmét kaphatók az Alusil dugattyúk

Az utóbbi esztendőkhöz hozatali nehézségei közepette eltűntek a magyar piacon a világhírű Alusil-dugattyúk is, melyek hiánya a magyar motorizmus egyre égetőbb problémája lett. Az *Alusil dugattyúk* nálunk is fogalmat jelentettek, hiszen az előállító neckarsulmi gyár a könnyűfémdugattyúk gyártásában már 1921 óta úttörő szerepet vitt és a másfél évtizedes gyártási tapasztalatok egész különálló helyet biztosítottak az Alusil név számára. A gyár teljesítményének legjavát nyújtotta az új „280”-as dugattyútípus forgalombahozatalával, melynek ötvözetét mintegy 2000 kísérleti ötvözet kipróbálása után állította elő. A „280”-as különleges dugattyú-ötvözet 73%-ban alumíniumot, továbbá szilíciumot, rezet, nikkel, kobaltot, mangánt, magnéziumot stb. tartalmaz, nagy szakítószilárdsága, kiesiny sűrűdési együtthatója, nagy keménysége és kopási ellenállása, csekély súlya és magas hővezető-képessége tökéletes dugattyú-ötvözetet reprezentál. A magyar autós és motoros társadalom osztatlan örömmel fogadta a hírt, hogy az öntési munkákban vezetőhelyen álló *Hubert és Sigmund gyár* áldozatot nem kímélve, megszerezte az *Alusil dugattyúk gyártási jogát* és az összes autó, motorkerékpár, repülőgép, sőt Diesel-motor méreteket is forgalomba hozza a magyar piacon vezérképviselete, a Szilárd Béla cég útján. Az Alusil dugattyúkhöz sebességi világrekordok és GP győzelmek mellett még egy pompás fegyver-értény fűződik: a transzeceáni forgalmat lebonyolító „Graf Zeppelin” óriásléghajó immár egymillió kilométert repült le Alusil dugattyúkkal szerelt Maybach-motorokkal. Végetül: az Alusil dugattyúk kvalitását jóval több mint ötmillió (!) üzemben levő dugattyú dicséri...!

Festetics nemzetközi debüje Surinban

A turini Valentino park 2926 méteres körén a német gyárak távollétében futották le az idei olasz versenyevad szezonnyitó körversenyét. A másfélitteres kocsik csoportjában a norvég Björnstad (ERA) győzött 40 körös távon 89,8 km-es átlaggal Dreyfus (Maserati) előtt, aki 15 mp-cel végzett az élvonal mögött. *A nagykocsik 60 körös versenye a Ferrari legénység által vezetett Alfa Romeok biztos zsákmánya volt.* Brivio 93,6 km-es átlaggal vitte célba győztes Alfáját márkatársai, Farina, Trossi és Pintacuda előtt. A verseny egyben a magyar *Festetics* (Maserati) külföldi debüje volt, az ambiciózus versenyző bár a győztesrel szemben 12 körrel adós maradt, *telkesen végigküzdötte a versenyt* és bizonyára sok hasznos tapasztalattal verteze fel magát a további küzdelmekre. A verseny tréningjén Nuvolari bukott, bordatörésrel szállították kórházba.

AUTO UNION HÁROM REMEKMŰVE



AUDI FRONT

Tökéletesen megoldott
elsőkerék meghajtás



H O R C H

A kényelem és
az elegancia szimboluma



WANDERER

az ideális városi és turagép
luxus adoments

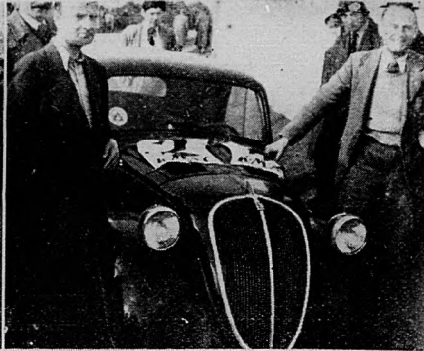
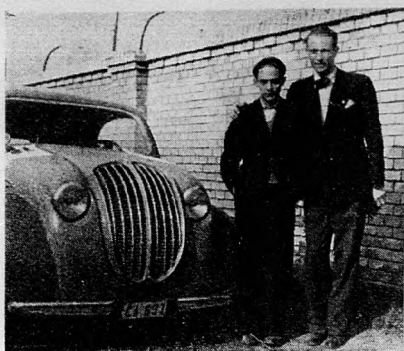
Vezérképviselet:

HESS ERVIN AUTÓKERESKEDELMI ÉS IPARI Kft.

I., Mészáros-utca 15
Telefon: 150-090

Városi bemutató:

V., Mária Valéria-utca 1.
Telefonszám: 181-259



Az ismeretlen Oderwald és a közismert „Steyr 50” a megyeri célban, mint a másféliteres kategória győztesei. — A mezőny egyetlen oldalkocsis motorját, az 500-as óhV Zündappot büntetőpont nélkül hozta célba Csepregi Gyula. — A mezőny legkisebb automobilja volt Stern József Fiat 500-a. De a teljesítménye messze kimagaslik, bizonyítva a kis Fiat kvalitását és a képjobbsarkában mosolygó Stern mérnök vezetési rátermettségét.

A kezdők versenye

A sötétszürke gomolygó felhőket csak nagyritkán tudja áttörni az erőtlen napsugár, csipős szél kergeti az ümmenti port a megyeri csárdánál. Már nem sok hiánvzik a nyolc órától, a starthelyen nyüzsgés az élet. Kiabálástól, motorbögéstől hangos a környék. Majd minden „kezdőnek” van valakije, aki segít az előkészületeknél, gumit pumpálnak, olajat töltenek, térkép fölé hajolva vitáznak és — kölcsönkérnek. Igen, kölcsönkérnek, gumi-szalagtól óran, motoroscsizmán keresztül szemüvegig mindent. A kiabálástól jó hangosan, hiszen túl kell kiabálni a szomszéd vadul pörgő motorját.

A műszaki átvételt és a vezető azonoságát igazoló plombálást láthatólag nem zavarja semmi, amíg... az „őreg kezdő” be nem jelenti, hogy az egyik kollégájának nincs is — jogosítványa! Szerencsére (vagy előrelátásból?) ketten neveztek ugyanazzal a géppel és így vezető és... csizma csere esete forog fenn. Ugyanis a jogosítvány nélküli van beöltözve a versenyre, most pedig át kell adnia ragyogó új motoros csizmáit a félcipőben topogó „tartaléknak”. Nagy sikert arat az a jelenet!

Kilenc órától startolnak az autóbilok, számszerint nyolcan (tavaly egy sem volt), majd a tizenhat motorkerékpáros résztvevő. A táv 390 km, mely beszegei a Börzsöny-, Cserhát- és Mátravidék útjait. A kategóriánként 50—60 km. között előírt átlagot több közbeeső ellenőrző állomás kontrollálja. Minden megkéséit percért egy büntetőpont jár...

Félháromkor már nagy izgalom uralkodik a megyeri csárda környékén, mindenki esküszik valakire. Vajjon ki lesz az első befutó? Félnégy után tetőfokára hág az izgalom: ott jön itt van már! A 4. startszámú „Steyr 50” csendesen siklik célba, két utasa örömtől ragyogó arccal felel a sok kérdésre. Mire félre állnak, hogy a műszaki vizsgát megejtessék, már egy Adler Trumpf is a célban van. Egymásután jönnek az autók, motorkerékpárok. Az első motoros befutó Balázs Ádám (500 BMW), akit a célban nemcsak a győzelem, hanem kéihetes felesége is várja. Miután a viszontlátás viharos örömein áttesnek, odaállítjuk ezt a tehetséges motorost olvasóink elé:

— Hat éve motorozom évi 25—30.000 km. teljesítménnyel. Ez a verseny? —

kérdez vissza — szép volt és elég komisz, tegnap kaptam a baloldali dugattyúmat és ezért nem is tudtam azt nyújtani, min’ amit első szereplésemre



Amikor a 13-as szám szerenését jelent. Méltóan képviselte Balázs Ádám a BMW színeit, 0 büntetőponttal, mint abszolút-győztes vidáman mosolygott a célnál.

tartogattam. Azt kérdezi, fogok-e versenyezni idén? Hát ha csak rajtam múlna, úgy minden versenyen indulnék, de nem tudom, hogy mit szólna hozzá a feleségem... És a vállalatom... Tudniillik bányamérnök vagyok és csak a vasárnapjaim szabaddok. Igyekezni fogok az összes akadályokat legyőzni!

A mezőny egyetlen oldalkocsis motorját, egy pompás Zündappot, ugyan-csak büntetőpont nélkül hozza a célba Csepregi Gyula. Befutott már a többszörös magyar kerékpár bajnok, Vida László is, aki Sunbeamja nyergében az abszolút helyezést negyedik helyét foglalja el. Nagyszerű 250-es kategóriagyőzelmet aratott az újonc Puch-gárda, élén Domján Károly is, de a kategória 2. és 4. helyét is Puch-motorosok, Kovács és Gircsis foglalták el.

Részletes eredmények:

AUTOMOBILOK:

1500 km felett: 1. v. dr. Herczeg T. (Adler) 25 bp. 1500 km-ig: 1. Oderwald T. (Steyr) 7 bp., 2. Király J. (Steyr) 21 bp., 3. Virág Gy. (Fiat) 59 bp., 4. Beer O. (Lancia) 59 bp., 5. Stern J. (Fiat).

OLDALKOCSIS MOTORKERÉKPÁROK:

600 km-ig: 1. Csepregi Gy. (Zündapp) 0 bp.

SZÜLŐ MOTORKERÉKPÁROK:

500 km-ig: 1. Balázs A. (BMW) 0 bp., 2. Vida L. (Sunbeam) 6 bp., 3. Leszl T. (Sunbeam) 66 bp., 250 km-ig: 1. Domján K. (Puch) 3 bp., 2. Kovács J. (Puch) 32 bp., 3. Simó P. (NSU) 111 bp., 4. Gircsis J. (Puch) 132 bp.

Autó-esapatversenyben: 1. KMAC (Stern, Oderwald, Király), 2. FTC (Weil, Szegeti, Virág).

Motorkerékpáros-esapatversenyben:

1. KMAC (Vida, Döri, Leszl), 2. FTC (Balázs, Kovács, Nádasdi).



A szépen szereplő Puch „kezdő” a startnál. A 27. Domján Károly itt még szerényen a háttérben húzódik meg, délután mint kategória-győztes hozta célba öreg sport Puchját.



Nem gyártunk versenygépeket

**VERSENYEREDMÉNYEINKET SZÉRIA-
GÉPEINKKEL ÉRJÜK EL!**

EZ A MINŐSÉG IGAZI BIZONYÍTÉKA!

Figyelje meg e lapban a

P U C H

versenyeredményeket!

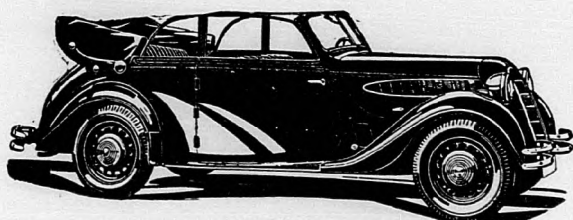
Puch-művek fióktelepe: BUDAPEST, V., LEHEL-U. 25. SZÁM.

Városi lerakat:

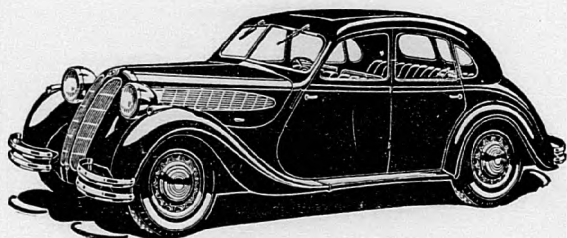
KOENIG RUDOLF, Budapest, Jókai-utca 28. szám.

BMW

KÉT SLÁGERE:



50 HP BMW Kabriolé



50 HP BMW Limuzin

**AZ AUTÓIPAR
CSÚCSTELJESÍTMÉNYE**

VEZÉRKÉPVISELET: MAJLÁTH, BUDAPEST, GR. ZICHY JENŐ-UTCA 17

Mi újság, Hébli úr?

— Javában folynak már a május 29-én megrendezésre kerülő V. Frontharcos Túrautó előkészületei. A versenyt az OFSZ autó- és motorsport osztálya ezúton is mint 24 órás versenyt rendezi meg, melynek 1285 km-es útvonalát az első 11 órán át 60 km-es, a további 13 órán át pedig 50 km-es átlaggal kell végigfutniuk a versenyzőknek. A versenystartja reggel 6 órakor lesz. A túrába ismét beiktatásra kerül a 3 km-es

meesekei hegíverseny. A versenypropozícióit az Országos Frontharcos Szövetség autó- és motorsportosztálya (Budapest, VIII., Rákóczi út 27) készségesen boesátja az érdeklődők rendelkezésére. A hagyományos sikerű verseny iránt, melynek útvonala az egész országot bezege, máris óriási érdeklődés mutatkozik és minden remény megvan rá, hogy a teljes létszámú magyar versenyzői gárda mellett német, olasz és osztrák résztvevők is startoloz álljanak. A versenyrendezőségnek máris igen sok értékes tiszteletdíj áll rendelkezésére. Az útvonal rendezehozataláról már kereskedelmi miniszteri rendelet intézkedett, a posta állandó telefonszolgálatot rendelt el, egyszóval minden ügy megy, amint azt a verseny spiritus rectórától, Szelnár Aladár dr.-tól már megszoktuk!

— *Hallom, Hébli úr, jönnek már a Lancia-gyár világszerte óriási sikert aratott új típusának első modelljei?*

— Úgy van, Szerkesztő úr! A Lancia „APRILIA” május elején már hozzánk is beérkezik. Az Aprilia az, akiknek külföldön már alkalma volt megismereni, valóságos technikai csodaként emlegetik. Felgyorsulásban, stabilitásban, műszaki kivitelben csodálatosat nyújt. Az elegánsan áramvonalazott, kényelmes, 4–5 ülése kocsit fogyasztása 100 km-ként kb. 10 liter, évi adója 60 P. sebessége pedig eléri a 125 kilométert. Az Aprilia a Lancia-gyár vezérképviselétől, a Bárdi cégnél (V., Kresz Géza-u. 15.) lesz megtekinthető és kipróbálható

— *Más érdekesség?*
— A miskolci államépítészeti hivatal ezúton is közli az érdekelteket, hogy a polgári Tiszapontonhid ismét megkezdte üzemét. A híd üzembehelyezése a miskolci-debreceni utat mintegy 30 km-rel rövidíti meg.

— *Hallom, átköltözött a Deményi és Fia cég?*

— Félig-meddig! A Deményi és Fia cég ugyanis tudvalevőleg megvásárolta a Gróf Zichy Jenő ucca 17. sz. alatti házat saját üzeme céljaira. Tekintettel azonban arra, hogy az üzemépület még nem beköltözhető, a Deményi és Fia cég üzemét ideiglenesen május 1-től július 1-ig a Gróf Zichy Jenő ucca 21. szám alá helyezte át.

— *Mit szól Hébli úr a nagy Ford-írváziohoz?*

— Igen, a szép autók kedvelői igaz gyönyörűséggel szemlélik a budapesti forgalomban nemrég felűnt új Ford-Eifel kisautókat, melyeknek áramvonalas vonalvezetése és gyönyörű karosszériája méltóan egészíti ki a Ford-motorok közzmondásos kiváló minőségét. Ennek tu-



A világ legtermékenyebb autógyára most készítette el a 25.000.000-ik motorját. Természetesen ez nem lehet más, mint a Ford. — Képünk Henry Fordot és fiát, Edsel Fordot mutatja a 25.000.000-ik Ford-motorral.

lajdonítható, hogy napról-napra több ilyen szép és jó kocsit kerül forgalomba.

— *De mi az, Hébli úr, maga még ebben a zuhogó esőben is megnyergeli szülő Indiánját?*

— Két nagyszerűen bevált trükk-el operálok. Az egyik az, hogy mindkét gumimat megreccztettem a Cyklop-garázsban, a másik trükk még egyszerűbb: vettem egy eredeti Wimpasing-Reithoffer gumikabátot az Andrassy út 8. sz. alatt. Ez az egész. Hallotta már, Szerkesztő úr a kis Pieber szomorú esetét? Április 21-én összefutott egy szabálytalanul beforduló autóval. Láb-töréssel, fejsérüléssel és zúzódásokkal tarkítva vitték a mentők az új

KÁR KISÉRLETEZNI...

végeredmény
úgyis

B.M.W.

Kérjen ismertetést

URBACH

VI., Hunyadi-tér 12



LEGYEN ÖN IS
MEGELÉGEDETT. VEGYEN
KŐFALVI-NÁL
OLDALKOCSIT
VIII., Nagyfuvaros-utca 15
Telefon: 1-383-97

Kilométerjelzők,

autóműszerek

javitása

STERN RICHÁRD
Lehel ucca 10a.

TELEFON: 2-921-35

DEDICS TESTVÉREK

autójavitó specialisták

HENGER ÉS FŐTENGELY KÖSZÖRÜLÉS

Edzett fogaskerék VIII., THÉK ENDRE UCCA 15. SZ.

és alkatrészgártás

TELEFON: 1-303-45

Indian
Motocycles

magyarországi ve-
zérképviselése:

ifj. SEIFRIED HUGÓ

Budapest, VI., Forgách-utca 10-14., sz.
Telefon: 292-992. Gyári alkatrészek. Javítóüzem.



**Raktárról
azonnal
szállíthatjuk az**

angol motorkerékpár
ipar büszkeségét, a

R U D G E - t

és a
modern préseltvázas
250 kcm-es

COVENTRY-EAGLE-t

BRUCK NÁNDOR és FIAI
VIII., TAVASZMEZŐ-U. 22. TELEFON: 1-370-27

B I Z A L O M

dolga a motorkerékpárjavítás
FRÜHWIRTH LENDER SÁNDOR

javítóműhelyében olcsó, gyors és jó
munkát kap. Kérdezze meg vevőimtet

Dessewffy-u. 26. Telefon: 12-44-36

HUSZÁR GYÖRGY

Autó-motorkerékpár
alkatrészek és lánctech-
nikai szaküzlet.

VI., JÓKAU-I. 1
(Aradi-u. srok)
TEL.: 1-244-11.

Motorkerékpárlánccok, JAP motorkerékpáralkatrészek, Burman, Sturmev, Moort, Hurt sebességváltóalkatrészek, DU REX dugattyú, dugattyúgyűrűk, szelepek, tömítések, mindennemű alkatrészek nagy raktára.

„CYKLON” vulkanizáló
megelőlt vezérképviselése.

LÁSZLÓ ANDOR B. T.

GENERAL MOTORS hivatalos ja-
vító üzeme.
V., Révész-u. 5. T.: *2-988-33.



KILOMÉTERJELZŐK

sebességmérők, autórórák javítóműhelye
TELEFON: **Schwarz Testvérek**
szakorások, Budapest, VI.,
1-296-24 Podmaniczky ucca 59. sz.

berobogtam megintogatom. AKKOR mesélte az ápoló, hogy amikor a főorvos összeigazította a törött csontokat, a Pieber-gyerek fájdalomra előzva azt sziszegte a fogai között, hogy kár babrálni azzal a rossz lábbal, legfeljebb a bal láb-tartóját két centivel magasabbra szereli. Izzig-vérig motoros ez a gyerek, remélem, pár hónap múlva újra nyeregben lesz. Pieber harc-keptelensége erősen meggyengítette a Zündapp-istállót, hiszen — mint emlékezetes — Pieber 200-as gépével tavaly a 250-es csoportban szép és komoly győzelmeket aratott. Az idén, hogy a Zündapp-gyár kihozta 250-es modelljeit is, Pieber szereplése elé fokozott érdeklődés fordult, balesete, sajnós, érdekes küzdelmeiktől fogja megfosztani a tavaszi verseny-évszót.

— *Olvasta-e már Hébli úr a negyedévi eladási statisztikát?*

— Igen és nagyon érdekes dolgokat vettem észre, így pl. meglátszik, hogy a legalkalmasabb kezekbe került végre a Hansa-kocsik képviselése. A negyedévi eladási statisztika szerint majd 40%-kal több Hansát adott el a Bardi cég, mint a tavalyi képviselő. Ez a körülmény is élénk fényt vet a Hansa-kocsik új képviselőjére, aki méltán meg is érdemli a vevők bizalmát.

— *Mi hír az újvizsgáztatások körül?*

Az újvizsgáztatásokkal kapcsolatban minden autótulajdonos érdeke, hogy az előírások szerelvények, melyek ellenőrzése a vizsga folyamán sorra kerül, kifogástalan állapotban legyenek. Dupla költséget és idővesztést jelent, ha pl. az elektromos felszerelés hiányosága, vagy elhanyagolt állapot miatt a kocsit a vizsgáról visszautasítván, újabb vizsgára kénytelen jelentkezni. Mindez megelőzhető, ha a gépjármű elektromos világító-és jelzőberendezését szakmühelyben előbb átvizsgálattjuk. A Bosch-ház felkészültségében és személyzetének szakavatottságában most is megbízhat. Raktáron vannak az előírások megfelelő irányjelzők, minden kocsishoz alkalmas nagyságban, számlámpa-kikapcsolók, rendszám-lámpák, továbbá pótkocsiosszekőkábelek és dugaszok, stb., melyek olcsó árban kaphatók.

— *Hallom, a Lipótvárosi Polgári Kaszinó házversenyt rendezett a Kékes tetőn?*

— Úgy van! A kitünően sikerült megbízhatósági autóversenyen 18 kocsit indult, a túrát hibapont nélkül Muráti Lili, Halmy Béláné, Berényi Géza, Gömörv Pál, Gedeon Andor, Gruber György, Hirsch György, Káldor Hans, Roboz Aladár, Rothausner Dénes, Vaskó Siegfried, dr. Weinfeld Artúr és Weisz Artúr fejezték be.

— *Mit tud Hébli úr Bornemisza miniszter gépkocsidefektúrájáról?*

— A budapesti lapokban napvilágot látott az a hír, hogy Bornemisza Géza iparügyi miniszter kocsiját Hódmezővásárhelyen a megyei úton rugótörés érte. Megállapítjuk utólagosan, hogy nem az iparügyi miniszter úr magántulajdonában lévő Austin-kocsit érte a kellemetlen defekt, hanem a kinstári gépkocsit, mellyel hivatalos útját végezte.

szemének higgye el, hogy a

200-as VICTORIA

kategóriájának kimagaslóan
legjobb gépe.

Nézzze meg!

Kedvező
feltételek!

Legmodernebb laposdugattyús two-
port motor, nyomás alatt forrasztott
elpusztíthatatlan váz, olajfürdő, tel-
jesen tokozott erőátvitel, 4 sebesség,
lábkapcsolás, testsúlyra állítható Vic-
toria lengőnyereg, beépített motor-
zár, nagy elektromos berendezés,
tachómeter, 2/3 l fogyasztás stb. ...

KOPPÁNYI Dessewffy-u.47

Marelli Lucas

vezérképviselő

és service állomás, eredeti elektro-
mos alkatrészek kizárólagos eladása.
Javítunk bármely gyártmányú és
rendszerű autóelektromos világítás-
és gyújtásberendezést garanciával

TÓTH ÉS STERN

autóelektromos világítás- és gyuj-
tásberendezések precíziós üzeme

Budapest, V, Visegrádi u. 50. T. 290-373

Látogasson meg a

B. N. V. ruházati pavillonjában!



Szavatolt vizmentes **BILGERI**
motorosizma, golyóer
varrás, „Water proof”
bőrrel ————— P **48.-**

Háteri motoros félcipő,
golyóer varrott, zsíros
bagaria bőr, végig bór-
rel bélelve ————— P **18.-**

Sport- és uccai cipőkiállítás-
ségek olcsó árban!

„TURÁN” SPORTCIPŐÜZEM

PODMANICZKY-UTCA 49. Telefon: 122-353.

Ifj. **TERNÓCZKY JÁNOS**

Autókesztyű... P 6.80

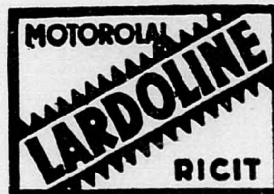
kocsimosóbőrök és szivacsok
a legnagyobb választékban

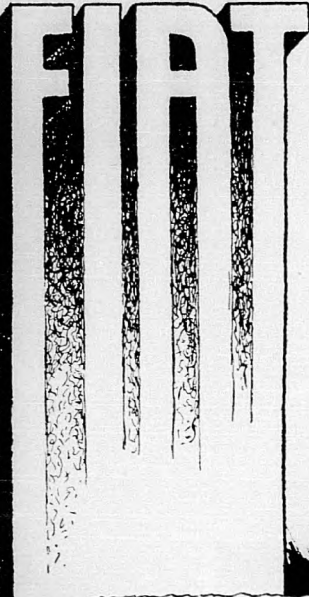
OTTENREITER

KESZTYŰS ÉS BŐRÁRUK

Petőfi Sándor-utca 3. Telefon: 189-7-81.

Minden darab OTTENREITER minőség





FIAT

500

Balilla

1500

Városi mintaterem: VI., Váci-utca 1. T.: 182-848 Eladás és service: VI., Aréna-út 61. T.: 298-820