

ÁRA 40 FILL.

VERSENYEK
SZÁRAZON ÉS VIZEN

VII. ÉVFOLYAM
11. SZÁM
1935. július 25.

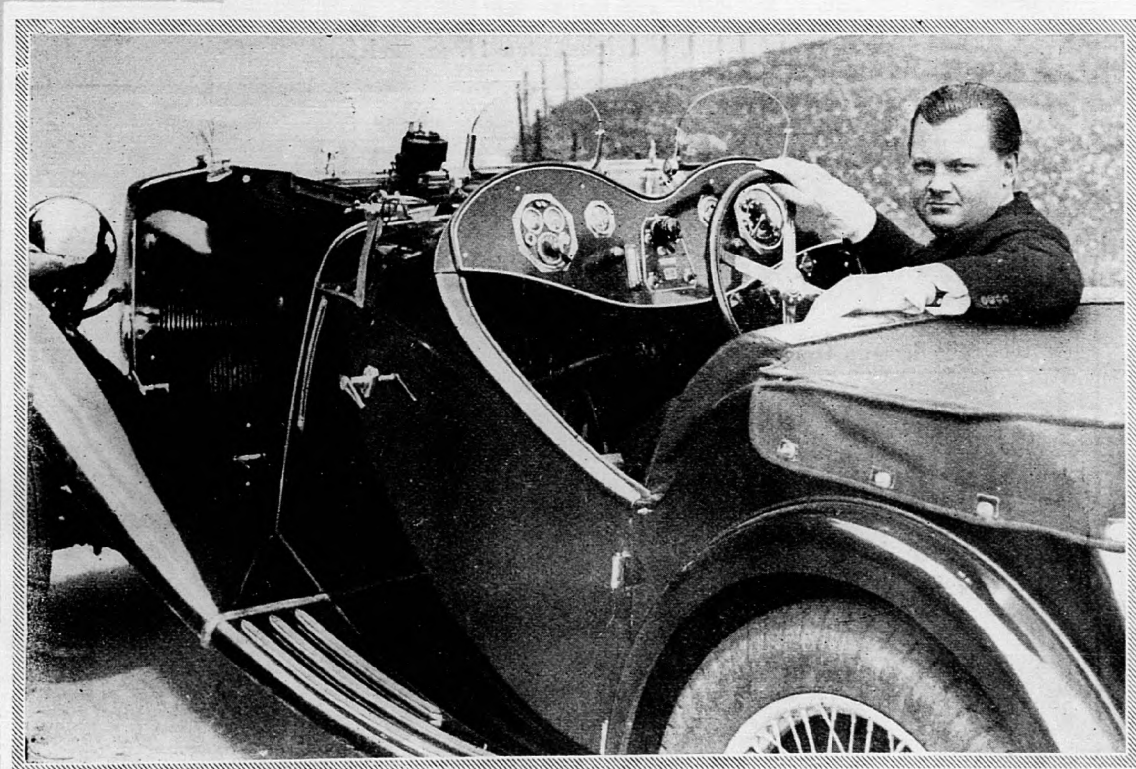
AutóMotor

A. M. N. MUZEUM
KIPLAP OSZTALVA

A LEGNAGYOBB PÉL-
DÁNYSZÁMU MAGYAR
MOTORSPORTLAP



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

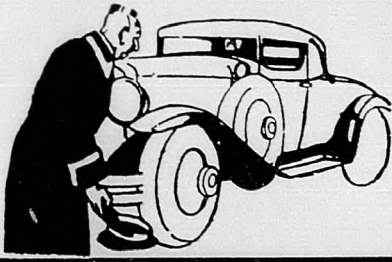


Cappeli film.

MG

Szénásy Alán, a hajdani magyar autóbajnok újra csatasorba áll. Pompás kis 1100-as MG sportkocsiján — mely 150-en felül megy — állandó szereplője lesz a magyar versenyeknek. Fényképünkön bemutatjuk ezt a pompás kis gépet, mely izelítőt ad abból, hogy mit tud produkálni az angol autóipar.





Az autósnek szüksége van:

Vulkanizálóra (Shaler)
Fékbetétre (Raybestos)
Izzólámpára (Tungsram)
Lámpabiztosítékra
Hátsótükörré
Szélvédőtörlőre (Trico)
Hátsólámpára (Hella)
Keresőlámpára
Rozsdapasztára (Whiz)
Fénypasztára (Whiz)

Gyújtógyertyára (Bosch)
Gyertyasapkára
Kéziszerszámokra
Kocsiemelőre (Rak)
Szemvédőüvegre (Triplex)
Ventillátorszijra
Belsővilágításkapcsolóra
Pneufesz mérőre (Edco)
Irányjelzőkre (Bosch)
Szívőkürtre (Bariton)

Villanykürtre (Motorvox)
Márkás kenőolajokra (Vacuum,
Castrol)
Szarvasbőrökre
Szivacsokra
Tisztítóeszközökre
Hűtőhőmérőkre (Motometer)
Pumpára
Zsirzóprésekre (Mewi)

Mindezeket legjutányosabban beszerezheti:

MOTOR ÉS AUTÓKELLÉK RT.-NÁL

Budapest, VI., Jókai-utca 11. sz. Telefon: 18-3-65.

A győzelem útján!

Az FTC 461 km-es futárversenyén

legjobb eredményt elért

Kozma Endre (Steyr 100) és
Andó Antal (Rudge)



MARS-LOWCARBON

olajat és **GHILLÁNY ÜZEMANYAGOT** használtak

GHILLÁNY MIKLÓS

BUDAPEST, II., CORVIN-TÉR 5. (FŐ-U.) TELEFON 57-0-16

ELŐFIZETÉSI ÁRA EGY ÉVRE 6 PENGÓ
KÜLFÖLDRE 10 PENGÓ.
CSAK EGÉSZ ÉVES ELŐFIZETÉSEKET
FOGADUNK EL

AutóMotor

AZ EGYETLEN FÜGGETLEN
MAGYAR MOTORSZPORTLAP

BUDAPEST, 1935. SZEPTEMBER 25.

KIADJA AZ
"AUTO-MOTOR" LAPKIADÓ VÁLLALAT

SZERKESZTŐSÉG ÉS KIADÓHIVATAL:
BUDAPEST, V. TÁTRA UTCA 4. SZÁM

HIVATALOS ÓRA: 9-11 IG
TELEFON: AUT. 224-07 és 107-68

Postatakarékpénztári csekkzámla szám: 48.438
Folyózámla: Angol-Magyar Bank

VII. ÉVFOLYAM

11. SZÁM.

Előgyújtás

Már régen megszoktuk, hogy a szerkesztőségünket amolyan panaszlerakódó állomásnak használják azok, akiket valódi vagy rélt sérelem ér. A nemrég sikeresen (?) befejezett újravizsgák alkalmával majdnem arra voltunk kényszerülve, hogy külön újravizsgáztatási fogadóórákat tartsunk bő és hatóságos lelkiellátások tartásában gyakorlott, sírásmokkal szemben megedzett hivatalos vizsgáztató-munkatársak segítségével. Még ezer szerencse, hogy panaszra siető olvasóinknak csak a lelkiük könnyezett, a szemük nem, ellenkező esetben biztosan árvíz lett volna a Tátra-utca környékén.

Voltak, akik jogos panaszokkal jöttek, voltak azonban olyanok is, akik csupán destruktív hajlamaikat szerették volna kiélni, újravizsgáztatási mazochisták is jelentkeztek és panaszkodtak napestig. A pálmát azonban az úgynevezett négy-milliméteres ember vitte el.

A négy-milliméteres ember, akinek a négykerékfékét jelző vörös háromszöggel volt baj. A rendelet ugyanis szigorúan előírja, hogy a négykerékfékét jelző vörös háromszög szárainak 20 centiméter hosszúknak kell lenniük. Nagyon indokolt ez az előírás, mert hiszen a vörös háromszög arra való, hogy a mögötte haladó meglassa. És ha kisebb a háromszög, hát a mögötte haladó nem látja meg.

A négy-milliméteres ember vörös háromszöge történetesen nem volt 20 centiméter hosszú. Rövidebb volt. Pontosan négy milliméterrel. Hát lehet vagy szabad azon csodálkozni, hogy a szusszemi vizsgáztató, miután szusszemiségét a mérőlécz is alátámasztotta, úgy határozott, hogy mivel négy milliméter hiányzik az előírt hosszúságból, hát nem írja oda a nihil obstatot az aktára.

Hát nem felháborító, hogy a négy-milliméteres ember ezen megakadni merészelt és ahelyett, hogy szégyenkezve megtoldotta volna gépe farának kabalisztikus jelét négy milliméterrel, hát eljött panaszkodni?

Vagy talán a négy milliméter nem sok? Képzelve el csak négy-milliméteres barátunk, hogy mennyire sántítana, ha a cipője például négy milliméterrel volna rövidebb a lábánál? Vagy milyen szomorú lenne, ha a négy millimétert hozzátoldanák az orrához?

Ugyan honnan vette a bátorságot ahhoz, hogy kifogásolni merje a vizsgáztató biztos a törvényes előírásokkal oly összhangban haladó és egészen biztosan teljesen indokolt határozatát? Mert a rend előírja a 20 centimétert. És rendnek muszáj lenni. Hogy legyen rend a budapesti közlekedésben, ha itt is, ott is lecsúsznak négy millimétereket? Hiszen elképzelhetetlen a forgalom sima lebonyolítása, a forgalombiztonság fejlesztése, ha az emberek egyszerűen fittyet hánynak a szabályoknak és négy egész millimétert spórolnak le a vörös háromszögből. Hát nem?

Dudaszó, vagy csontzene? E körül a tagadhatatlan fontosságú akusztikai probléma körül folyik hetek óta a parázs vita. A hatóságok a dudaelenes frontba tömörültek, csend-

rendeletet adtak ki, melynek értelmében a főbb útvonalakon tilos lesz a duda és a mellékutakban is csak kézidudát szabad majd használni.

A rendeletnek kétségtelenül meg lesz a hatása, csendesebb lesz a pesti utca. Nem lesz dudaszó. De kérdés, hogy vajjon a csontzenét is sikerül megszüntetni ezzel a rendelettel? Tisztelettel ellenvéleményt jelentünk be.

Ha a rendelet életbe lép és tilos lesz dudálni, úgy nyilván szép napok virradnak majd a sebészekre. De nemzetgazdasági szempontból egyéb téren is üdvös eredményeket várunk a dudátlanítási akciótól. Határozott konjunktúra virrad majd a kötszerészekre, fellendül a vatta, a szublimát, a jód, a varrósejtem és művégtag ipar, nem is beszélve a Községi Temetkezési Üzem számára nyíló rendkívüli gazdasági lehetőségekről.

Nem akarjuk senkinek sem csorbítani az érdemeit, leleplezéssel kell mégis szolgálnunk. A dudátlanítási akció nem eredeti magyar találmány. Import. Made in Italy. Ahol nagyon is jól válik be, mert — sűrű az autóforgalom. Ahol pedig sűrű a forgalom, ott a gyalogjáró nem is gondol arra, hogy lelépjen a jádáról anélkül, hogy körülnézzen. Hogy az utca kellok közepén olvassa el az Abesszin háborúról írt vérszédítően izgalmas tudósításokat. Hogy az utca közepén végezzen el minden elvégezhető, kivéve bizonyos diszkrétebb jellegű funkciókat. Mint szép Budapest fűdővárosában.

A hivatalos álláspont szerint a rendelet életbeléptetése csak novemberben esedékes, addig majd „nevelik“ a gyalogos közönséget. Három hónapig fogják nevelni. És eredményt várnak a három hónapi neveléstől, amikor öt éves túrelmi időszak sem volt elegendő ahhoz, hogy hozzászoktassák a forgalmi jelzőlámpák színeváltozásának jelentőségéhez.

Azt hisszük, sőt reméljük, hogy a rendelet — nem fog életbelépni. Nem hisszük, hogy az illetékesek ragaszkodni fognak olyasmíhez, amihez ragaszkodni — nem szabad. Mindenki tiltakozik a dudátlanítás ellen, gépjárműves és gyalogjáró egyaránt. Az egyiknek személyi és vagyombiztonságáról, a másiknak életbiztonságáról van szó. Amit aligha fognak akusztikai előnyök érdekében veszélyeztetni, mint amilyen mértékben azt a dudátlanítás veszélyeztetni képes.

*

A készülő rendelet másik pontja a hat kilométer. Utkeresztezésen és befordulásnál hat kilométer lenne a megengedett maximális tempó. Hat kilométer pedig nem több, mint a gyalogos tempó. Kár sokat beszélni erről. Talán elég lesz annyit, hogy ha majd életbe lép a rendelet és a gépjárművek be is tartják, hát egészen felborul majd a közlekedés. Példát? Lemértük azt a távolságot, melyet a jármű megtesz, ha nagy ívben kerül meg az Oktogon-teret. A távolság kikerekítve 60 méter. 60 métert hatkilométeres tempóval megtenni pedig pontosan 36 másodpercig tart. Hát szükséges még bővebben foglalkozni a kérdéssel?

„CSENDAUTÓ”

Lehet, hogy egyszer úgy megy nékem, Hogy kényelmesebb lehetek S valóra válván forró álom; Picinyke autót vehetek.

Lesz rajta óra, index, lámpa Ez minden autós esete.

De az én autóm mégis más lesz, Mert nem lesz neki fekeke.

Az én autóm egy alváz lesz csak S én benne vígan „talpalk”,

Az utca sarkán nem dudálok,

Hiszen „lépésben haladok”

Motorja sem lesz „csendatómnak”

Hiányzik majd az „eleje”,

Sőt mindezekből az is látszik:

Hogy nem lesz neki „teteje”!

Döcögünk halkán, lapva, lassan ...

Hiszen én soh'se sietek,

Legfeljebb néha: terminusokon,

Ha járműadót fizetek.

És estelen, ha h. szatérek

Csak otthagynom az udvaron,

S felöltve kis „kényszerzsekémet”

Nézem a rácsos ablakon.

„akiba”

A BMYC VÁCI VERSENYEI

A Budapesti Motor Yacht Klub váci motoresónakversenyének magasan kiemelkedő része Budapest—Vác között délelőtt lefutásra kerülő távverseny volt, mely főleg a kismotoros kategóriákban értékes eredményeket és szép küzdelmeket hozott. Ezzel szemben a délutáni váci sebességi versenyek sokkal inkább mentek vízikabaré, mint motoresónakverseny számba.

Pápai (König) pompás szereplése a Budapest—Váci távversenyen.

A kismotoros kategóriákban népes mezőnyök állottak starthoz és az erős konkurrencia a nem éppen ideális víz és kellemetlen szél ellenére is kitűnő eredményeket hozott. A kismotoros kategóriákban magasan kiemelkedik Pápai teljesítménye, aki pompás, kis versenytávra nevelt König motorjával a kismotoros hajók legjobb idejét érte el. A Budapest—Váci verseny ragyogó diadalt eredményezett a König-motorosoknak, akik Pápai mellett Ágoston és Feledj révén a 100 és 125 km-es kategóriákban is fölényes győzelmet arattak. A verseny leghévesebb küzdelme a 175-ös kategóriában folyt le, ahol Székely (Istros) mindössze 5 másodperccel előzte meg a König vezető Bánhidit. Az autordórok legjobb idejét Kallós János dr. (500 Laros) futotta. Részletes eredmények:

Kismotorok: 100 km-ig. 1. Ágoston J. (König) 1:5:50 mp., 2. Osváth Gy. (König) 2:09:00 mp., 3. Oswald J. (Weekend) 2:32:20 mp., 4. Csákányi Gy. (Weekend) 2:32:30 mp.

125 km-ig. 1. Feledj S. (König) 1:20:40 mp., 2. Wachsmann F. (König) 1:28:10 mp., 3. Martinek I. (Istros) 1:29:55 mp., 4. Pestő M. (Terta) 1:32:15 mp., 5. Hofbauer A. (Istros) 1:35:10 mp., 6. Fleischer J. (Istros) 1:38:45 mp., 7. Kozma L. (König) 1:41:10 mp., 8. Schön K. (Istros) 1:42:30 mp.

175 km-ig. 1. Székely L. (Istros) 1:14:20 mp., 2. Bánhid B. (König) 1:14:25 mp., 3. ifj. Roubal V. (Istros) 1:16:20 mp., 4. Hevesi E. (Terta) 1:29:05 mp., 5. Rimányi B. (Istros) 1:42:30 mp.

250 km-ig. 1. Pápai I. (König) 09:00 mp. A kismotorok legjobb ideje! 2. dr. Foglyos Zs. (Istros) 1:18:55 mp., 3. Gombos I. (Istros) 2:02:00 mp.

Autordók 350 km-ig. 1. Petyerity I. (Ewinrude v.) 53:20 mp.

500 km-ig. 1. Kallós J. (Laros sp) 34:35 mp., 2. Vermes Z. (Ewinrude sp) 41:55 mp., 3. Singer I. (Ewinrude v) 1:29:50 mp.

600 km-ig. 1. Lélék J. (Johnson t) 36:00 mp.

Inbordok. 1. Müller K. (600 Curtis) 48:55 mp.

2. Takách D. (4.00 Lanca) 1:01:10 mp.

Használati hajók. 1. Márkus A. (1.64 Kovács) 1:00:40 mp., 2. Balogh J. (1.64 Kovács) 1:14:40 mp.

A Kismotorosok mentették meg a délutáni versenyt!

A kétkilométeres körön lefutott sebességi versenyek felette gyenge sportot eredményeztek. A kis motorosok ugyan ezúttal is kitétek magukért a teljes részvétlenséggel küzdő autordó kategóriák versenye azonban egyesítve — 4 kategória, 4 induló (!) — sem nyújtott elfogadhatót. A kismotorosok sorában ismét a König vezető Pápai volt elemében,



Pápai István (König-Bergsmann) Budapest—Vác kismotor abszolút győztese.

ő futotta a kismotorosok legjobb idejét és márkatársai Ágoston, Feledj és Bánhid segítségével az összes kismotoros kategóriákban a König-szűnek számára taroltak le minden babért!

Részletes eredmények:

Kismotorok (2 kör=4 km) **100 km-ig.**

1. Ágoston J. (König) 17:49,8 mp., 2. Osváth Gy. (König) 20:09,3 mp. — **125 km-ig.** 1. Feledj S. (König) 13:53,2 mp., 2. Bánhid B. (König) 13:59 mp., 3. Martinek I. (Istros) 14:21 mp., 4. Kozma L. (König) 22:49,5 mp. — **175 km-ig.** 1. Bánhid B. (König) 11:08 mp., 2. Székely L. (Istros) 11:46,2 mp., 3. ifj. Roubal V. (Istros) 13:48,6 mp., 4. Martinek I. (Istros) 14:02,7 mp., 5. Rimányi B. (Istros) 15:44,1 mp. — **250 km-ig.** 1. Pápai I. (König) 10:14,4 mp., 2. ifj. Roubal V. (Istros) 12:15,4 mp., 3. Martinek I. (Istros) 13:56,3 mp.

Autordók (5 kör=10 km) **350 km-ig.** 1. Petyerity J. (Ewinrude v) 20:46 mp. — **500 km-ig.** 1. Vermes Z. (Ewinrude v) 17:10,7 mp. — **600 km-ig.** 1. Lélék J. (Johnson t) 21:16,1 mp. — **1000 km-ig.** 1. Klein D. (Ewinrude v) 11:00,5 mp.

Inbordok (5 kör=10 km) 1. Takách D. (4.00 Lanca) 22:48,5 mp., 2. Müller K. (6.00 Curtis) 18:42,3 mp.

Használati hajók. (2 kör=4 km) 1. Márkus A. (1.64 Kovács) 9:43,3 mp., 2. Balogh J. (1.64 Kovács) 11:09,2 mp.

Nagy kapacitású, hosszú élettartamu telep.

Minden gépjárműhöz, legyen az motorkerékpár, személy- vagy teherkocsi, kapható megfelelő BOSCH RÓBERT K. F. T. akkumulátor. Nagy energia felhalmozó képességük és hosszú élettartamuk folytán a BOSCH-telepek közkedveltek.

Gyors indításhoz: erős világításhoz.

MORRIS

Európa legnagyobb autógyára.
Évi termelése 100.000 kocsi!

A legújabb típusok megérkeztek!

A legkényelmesebb kis-kocsi, szinkron sebességváltó, hidraulikus fékek és lökésálló, 16×2 1/2-es szuper komfort ballon gumik.

40 pengő évi utadó! Luxusod nincs!

Fogyasztás 8 liter.
Kérje képes prospektusunkat és részleízüetési feltételeinket

MORRIS — MG — A OLSELEY KÉPVISELET

ARIEL

1935-ös típusai raktáron.
Szenzációs újítások!

Cserélhető kerék, mindkét szelepszár központilag olajozva. Special Red Hunter 160 km-es gyári sebesség garanciával, krómnikkel hengerrel! A kis típusok is 500-as vázban és felszereléssel.

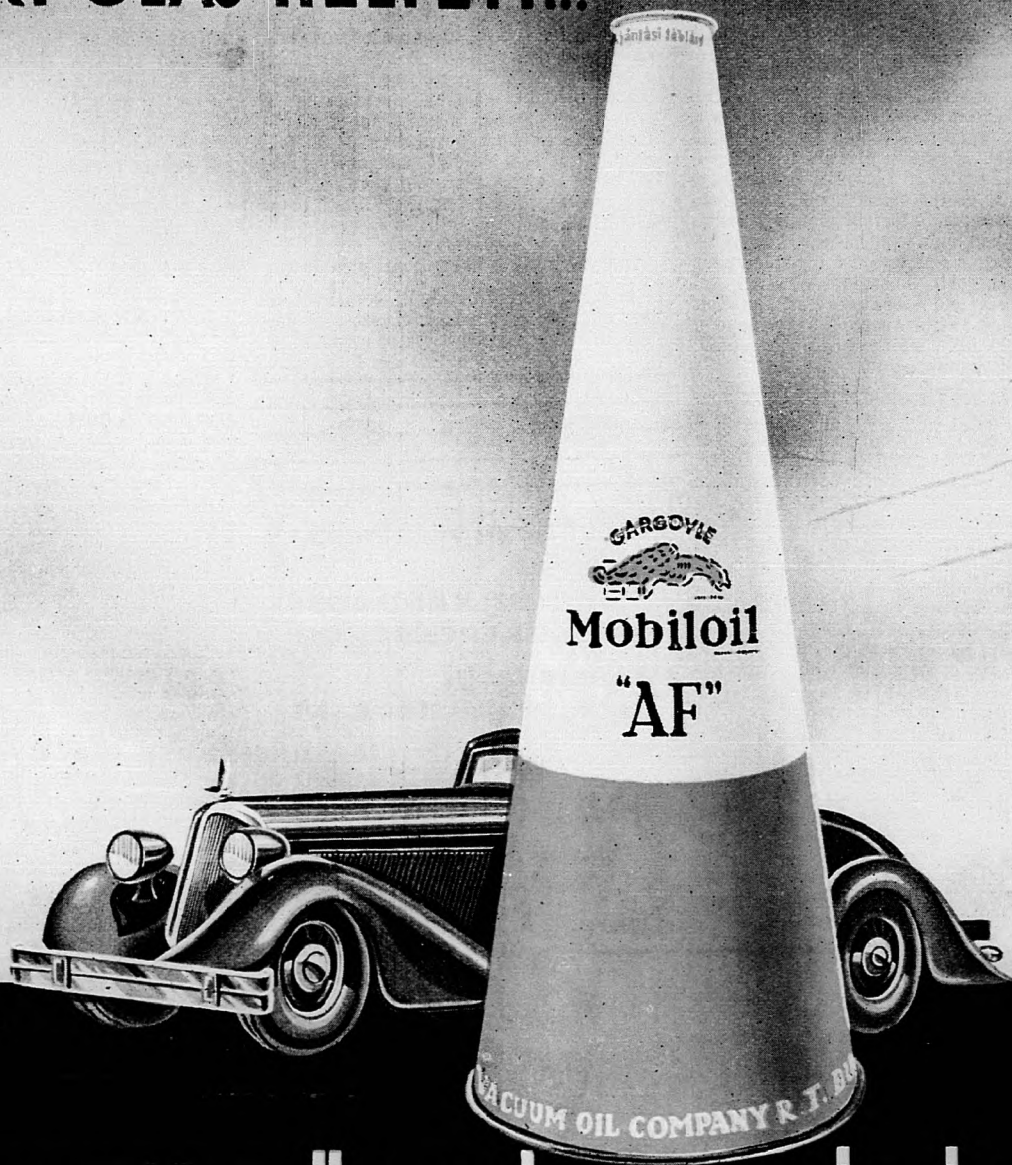
Ariel-Ve'ocette vezérképvislet:

DEMÉNYI ÉS FIA

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

KIMÉRT OLAJ HELYETT...

Vandor



**1 LITERES TÖLCSÉRKANNÁBÓL
A MEGBIZHATÓ**

Mobiloil
MEGBIZHATÓ GYÁRI PLOMBÁVAL

VACUUM OIL COMPANY R.T. BUDAPEST

Befolyással van a pneuméret a motorkerékpár stabilitására?

Milyen gumiméret válik be a legjobban szóló és oldalkocsis gépen?

Irta: LUKAVECZ FERENC

Szinte hihetetlen, hogy a pneumatik mérete, illetve nagysága mekkora befolyással van a szóló motorkerékpár stabilitására és főleg stabil kormányzására. Nagyon kevesen rendelkeznek ezen a téren tapasztalatokkal és ennek „köszönhető”, hogy sok olyan motorkerékpár közlekedik az országutakon, mely *stabilitás szempontjából igen sok kívánnivalót hagy.* A legtöbb motoros tudja, hogy a nagyobb pneuméret kényelmesebbé teszi a motorozást, gondolkodás nélkül nagyobb dimenziójú gumival cseréli fel régi eldobásra megerejt gumiját és fogalma sincsen arról, hogy gépe a gumicsere után miért kevésbé stabil, mint volt annak előtte.

Nemrég próbára kértek fel, hogy állapítsam meg, mi az oka annak, hogy a gép nagyobb sebességben — kis 250-esről volt szó — rejtélyes okoknál fogva, *veszített stabilitásból.* Végigvizsgáltam mindent, csapágyakat, kormányfejet, kerékbeállítás, egyszerűen mindazt, ami stabilitási hibát idézhet elő. Sehol sem sikerült fellelni a hibát, minden a legnagyobb rendben volt, a gép mégsem tartotta becsületesen az egyenes irányt és szó sem lehetett arról, hogy eleresztett kormányval lehessen rajta tempóban motorozni, pedig ha a gép stabil, úgy akkor is megtartja jó úton az egyenes irányt, ha elengedjük a kormányt. Hosszas fejtörés után ráhibáztam a dologra, kitűnt, hogy a gép az eredeti *26x3.00-ás gumik helyett 26x3.25-ös pneukkal volt felszerelve.* Az első kerékre felszereltük az eredeti 26x3.00-ásat és a gép mintha ki lett volna cserélve. Teljesen megszélesült és úgy gurult, mint valami kerekekkel kicsinósított kezes bárány, stabilabb fekvésű és kormányzású gépet nem is lehetett volna kívánni.

Szinte hihetetlen, hogy az egynegyed-hüvelykes (alig 7 milliméter) különbség, a köpeny méretében milyen óriási különbséget tudott csinálni. És talán ennél is érdekesebb, hogy a hátsó kerék gumiját még nagyobb méretűvel cseréltük fel, a stabilitás nem romlott, ami azt igazolja, hogy nagyrészt az első kerék helyes pneuméretének kiválasztása dönti el a problémát.

Hogyan oldjuk meg a problémát?

A nagy külföldi országúti versenyeken használt 500-as gépek majdnem kivétel nélkül három és feles hátsó gumikkal

vannak szerelve, elől hármast találunk. A hátsó keréken elengedhetetlen a három és feles gumi, keskenyebb pneuméret esetén nem volna meg a kellő tapadás a kerék és a talaj között és hirtelenebb gázadásra beállna a keréktulpörgés okozta faralás és csúszás. A mellett a nagyobb pneuméret a versenyző kényelmét is szolgálja, különösen hosszútávú versenyeken fontos az, hogy a versenyző testileg frissen fusson be a sokszor 350–400 km-es versenytávot. A három és feles hátsó gumi amellet nagyon kiméli a transzmissziót, a láncot és ami a legfontosabb, a nagyobb gumit nem kell olyan keményre felpumpálni, mint a kisebb hármás átmérőjűt.

Természetesen, egészen másképpen alakul a helyzet a túramotoros szempontjából. A túramotoros, ha szeret magy átlaggal is haladni, ritkán fut komoly sebességet, viszont a *kényelem töltött fontosságú.* A legjobb megoldás erősen *tulmértézni a hátsó gumit, anélkül, hogy az első pneuál tulajdaba men-nénk.* Ha az 500-ason — például — hátul négyes, elől hármás vagy 3.25-ös gumit szerelünk, úgy a gép kényelmes és stabil is lesz egyúttal. Az országúti rázkódások legnagyobb részét a hátsó kerék szenved el, a motorozás tehát kényelmes lesz akkor is, ha megmaradunk a hármás elsőgumi mellett. Ha azonban elől a hármás vagy 3.25-ös helyett 3.50-est szerelünk, úgy a gép alig lesz kényelmesebb, viszont stabilitása erősen csökken és a vezetést fárasztó lesz.

Annai bizonyos, hogy a hármás vagy ennél is vékonyabb elsőgumi erősen növeli a stabilitást, ugyanakkor azonban jobban átviszi a vezető csuklójára és egész testére az útegyenetlenségek okozta rázást és vibrációt: mégis túracélra is



egyhangu vélemény:

A ZÜNDAPP KARDÁNOS MOTORKERÉKPÁROK

legszebbek, legmegbízhatóbbak!

Vezérképviselőt:

PAJOR IMRE

VI., Jókai-utca 28.

Telefon: 20-2-28.



A 8-hengeres

HORCH

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



A 6-hengeres lengőtengelyes WANDERER

az ideális városi és túragép. Tökéletes rugózás.
Luxusadómentes

Havi autóadó 7 P

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



jobb szeretem a hármast, mint a nagyobb pneut. Ha azonban családi motorozásról van szó és nem akarjuk tulhataladni a 70-, vagy 80-as tempót, úgy nem kell tömi a fejünket a megoldáson, mert a *tálmagy első-gumi okozta stabilitás csökkenés csak jóval 80-on felüli tempóban jelentkezik.*

Ellentmondásnak látszik az, hogy vannak szőlőgépek, melyek elől is négyes pneuval vannak szerelve, gondoljunk csak az FN-ekre és Saroleákra, stabilitás szempontjából mégis teljesen kielégítőek. Nem szabad azonban elfelejteni, hogy ezek első villáját és egész konstrukcióját ehhez a nagyméretű pneuhoz szabták, vázmegoldása, súlyelosztása úgy van megszabva, hogy eleve számoltak a nagy gumik hatásával. Amellett pedig nem tudjuk, hogy vajjon normális, hármast első gumival hogyan viselkednének ezek a gépek. Fogadni mernék, hogy stabilitásuk erősen növekedne.

Párhuzamosan mintázott első gumik.

Amíg hátsó keréknél a legjobb a normális rajzolatú gumi, addig nagyon kifizetődik szőlőgépen elől párhuzamosan bordázott köpenyt használni. A párhuzamosan bordázott első-gumi erősen *fokozza a stabilitást* és különösen a kicsúszást akadályozza meg. Megbecsülhetetlen a párhuzamosan bordázott első-gumi a fellosolt utcákon és a sáros országúton. A bordák belekapaszkodnak a sárba és nem kell tartani az olyan kellemetlen és

néha igen szomorú következményekkel járó elsőkerék kicsúszástól. Azt egy pillanatig sem akarom vitatni, hogy a párhuzamosan bordázott gumi hamarabb kopik, tehát élettartama kisebb és ennél fogva üzemköltsége valamivel magasabb, de vannak pontok, ahol takarékoskodni nem szabad, hiszen végeredményben testi épségünkről van szó.

Az oldalkocsik pneumérete.

Amíg a szőlőgépen életbevágó a helyes pneuméret, addig az oldalkocsinál már másodrendű fontosságú. A nagy oldalkocsis gépeken elől 4-es, 4.40-es, sőt 4.50-es gumit is találunk, különösen a hatalmas amerikai gépeken. Az ilyen elefántgumik simára varázsolják az országutat — feltéve, hogy nem futjuk fel őket túl keményre. Sok nagy amerikai oldalkocsis

gép gazdája abba a hibába esik, hogy nyaklók nélkül fujtatja beléjük a levegőt, pedig tapasztalataim szerint, például a 4.40-es gumikkal szerelt 1200-as Harley első kerékébe nem szabad többet pumpálni 1.25 atmoszféránál és hátra sem való több 1.50-nél.

Az oldalkocsis gép nagy pneuja nem befolyásolja károsan a stabilitást, helyesebben nem befolyásolja észrevehető vagy éppen kellemetlen mértékben. Oldalkocsis gépnél kormányval kormányzunk és nem testtel, mint a szőlőgépen. Sokkal könnyebben, szinte észre nem vehető módon korrigáljuk azokat a csökkenő stabilitásból kifolyólag előálló türeményeket, mint a szőlőgépen és amikor tempóban vesszük a fordulót, nem is vesszük észre, hogy az első kerék bizony hajlamos az úgynevezett „gördülésre“.



CORDATIC

Marelli Lucas

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

TÓTH ÉS STERN

autóelektromos világítás- és gyújtásberendezések precíziós üzeme

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

N.S.U.-D.-Rad

magyarországi vezérlésviseletének külföldi mintájú speciális motorkerékpár javító és alkatrészgyártó üzemében az összes gyártmányú motorkerékpárok alkatrészeinek gyártása, készítése és eredeti gyári alkatrészek nagy raktára. Speciális gépeinkkel

hengerköszörülés 4 D, dugattyúk készítése 3 pengőtől

Bármilyen alkatrészek, láncok, fogaskerekek, dugattyúk, csapszegek, főtengelyek, szelepek golyós- és görgős csapágyak olcsó árban.

Legrégibb szakcég:

MOTORKÖZPONT

Budapest, VI, Vörösmarty-u. 45

Gépüzem és alkatrészgyártás: VI., Aradi-utca 26. (Andrássy-út mellett.)

Vidéki megrendeléseket azonnal a legelőkímesebben eszközlünk — Posta rendelés utánvét mellett — Kérés postán díjmentes képes alkatrész árjegyzékünket. — E hirdetés felmunkái a kiadkudott árból 10% engedményben részesülnek.

PATENT **Castrol** MOTOR OIL

Mi a Patent

Castrol?

PATENT **Castrol** MOTOR OIL

A cambridgei egyetem gépészeti szakosztályának véleménye a „PATENT CASTROL”-ról:

„Tenyleges haladás a kenés tudományában“.

A Castrol név alatt ismert magas minőségű főkéletes olajgyártmányok tudományos kísérletek alapján kémiai úton ellenállóvá tettek magas hőmérsékletnél való felbomlás ellen és anélkül, hogy eddigi ismert jellemző tulajdonságaikat elvesztették volna, egy chromot és ónt tartalmazó vegyület speciális úton való hozzáadásával megnemesítették.

Az új eljárás egyrészt megvédi magát az olajat az oxidáció hatása ellen, másrészt megóvjaa a gépek fémrészait az oxigén és vegyületeinek romboló hatásától,

PATENT **Castrol** MOTOR OIL

a) Milyen módon védi meg az új eljárás a motor hengerét és más gépfelületeket az oxigén és vegyületeinek romboló hatása ellen, mely ugyszólván fejeszi a vastartalmu fémeket.

Megállapítást nyert, hogy a motor hengereinek és a dugattyuk gyűrűinek kopása nemcsak a surlódás következménye, hanem főleg az olaj oxidáló hatásának tudható be. Éppen úgy mint ahogy a vas megrozsdásodik, ha levegőnek van kitéve, anélkül, hogy védve lenne chrom réteggel vagy más módon, úgy a hengerek és dugattyugyűrűk is megrozsdásodnak magas hőmérsékletnél az oxigén jelenléte folytán.

Az oxigén magas hőfoknál sokkal gyorsabban hat a vastartalmu anyagokra, mint rendes hőmérsékletnél és ez oka annak, hogy a kohók vasrudjai és retortái nagy hőfoknál hamar fönkre mennek,

Fontos tehát, hogy a gép hengerét és a dugattyugyűrűket óvjuk az oxigén behatásától. Az ideális védelem egy oly anyag alkalmazása, amely immunis az oxigén romboló hatásával szemben. E célra talán nincs jobb anyag, mint a chrom.

A chrommal való bevonás hasznos volta közismert, hiszen a rozsdamentes acél is vasnak chrommal való keverésével készül és ez az egyedüli vastartalmu anyag, amely az oxigén romboló hatásának ellenáll.

PATENT **Castrol** MOTOR OIL

ANGOL SZABADALOM MAGYAR SZABADALOM BEJELENTVE

PATENT **Castrol** MOTOR OIL

A gépek dolgozó részeinek chrommal való bevonása a gyakorlatban ugyszólván kivihetetlen és így a célt legjobban megközelíti az új találmány, mely szerint a védő chrom anyagot az olajba vegyítve juttatjuk a gépbe. Ezen találmány, valamint az előállítási eljárás kizárólagossági joga a C. C. Wakefield & Co. Ltd. gyár tulajdona. A gyár a szabadalmakat az egész világon bejelentette.

Az eljárás lényege az, hogy a kenőolajba kevert minimális chrom vegyület chrom anyaga hártyszerűen bevonja a géprészeket és ezáltal megvédi a rozsdá maró hatása ellen és meghosszabbítja a gép élettartamát.

b) Hogy védi meg az új eljárás a Wakefield olajat az oxigén romboló hatása ellen.

Megállapított tény, hogy bármilyen tiszták is legyenek az olaj gyártásához felhasznált petroleum nyersanyagok és bármennyire főkéletesen legyenek is azok a legfinomabb növényi olajokkal keverve, az mégis ki van téve a magas hőfoknál felvett oxigén káros hatásának. Ennek elkerülhetetlen eredménye, hogy az oxigén megváltoztatja az olaj kémiai összetételét, lassan megsűrűsödik és végül ragadós iszapot hoz létre. Az így megsűrűsödött olaj hajlandó fel-

ANGOL SZABADALOM MAGYAR SZABADALOM BEJELENTVE

PATENT **Castrol** MOTOR OIL

venni apró fémrészeket, szenet és egyéb szilárd részeket, melyek megsértik a csapágyakat, surlódó felületeket és ami még ennél is károsabb, eltömik a szűrőket és olajvezető nyílásokat.

Oxigén mindig jelen van és összekeveredve az olaj, valamint üzemanyag párával, bejut a gép összes elzárt részeibe, így a robbanó térbe is. Az oxigénnek a gépbe való bejutását meggátolni lehetetlen és ezen körülmény minden esetben, még a legjobb olajok használata mellett is eddig zavarokhoz vezetett.

Évek hosszú során végzett kísérletek főcélja tehát az volt, hogy az olajat az oxigén romboló hatása ellen megfelelő eszközök igénybevételel immunissá tegyék, vagy oly módon, hogy az olajból az oxigént felvevő anyagot kivonják, vagy pedig azáltal, hogy olyan anyagot keverjenek az olajba, amely megakadályozza az oxigén felvételét. Lehetetlennek bizonyult kivonni az olajnak azon részét, amely az oxigént felveszi, mert ez az anyagnak olajváltót szüntetné meg. A probléma tehát arra szorított, feltalálni egy olyan anyagot, amely az oxigén felszívódását megakadályozza anélkül, hogy az olaj kenőképességét elveszítene és ezen anyag mégis feltétlenül keveredve marad az olajjal.

ANGOL SZABADALOM MAGYAR SZABADALOM BEJELENTVE

PATENT **Castrol** MOTOR OIL

Ezen problémát sikerült a Wakefield-gyárnak egy, az olajban egyenletesen elosztott ónvegyületnek az olajba való keverése által megoldani és az egész világon szabadalomra bejelenteni. Ezen ónvegyület főkéletes védelmet nyújt az oxigén ellen, késlelteti az olajnak ragadós iszaposodását és kiküszöböli az ezzel járó káros hatásokat.

A chrom és óntartalmú vegyület különleges eljárással készül és az a „PATENT CASTROL“-ban teljesen egyenletesen szétosztva oly módon lesz vegyítve, hogy sem a chrom, sem pedig az ón az olajból ki nem válhat és ezzel kapcsolatban bármely hátrányos kémiai hatás teljesen ki van zárva.

Forgalomba hozza augusztus 1-től a vezérképviselőt:

FERRO VAS-, MŰSZAKI- ÉS AUTÓFELSZERELÉSI RT.

BUDAPEST, VILMOS CSÁSZÁR-ÚT 28. TELEFON: 27-3-28, 27-3-29.

ANGOL SZABADALOM MAGYAR SZABADALOM BEJELENTVE

PATENT **Castrol** MOTOR OIL

Gargoyle Mobil Products — az automobil külső ápolására

A Vacuum Oil Company nemcsak tökéletes üzemanyagot, nemcsak tökéletes kenőanyagot hoz forgalomba, hanem az automobil külső ápolására szolgáló speciális készítményekről is gondoskodik. Ezek a készítmények eddig nem kerültek Magyarországon forgalomba, a napokban futott be az USA-ból az első nagyobb szállítmány.

Egész sorozatra való speciális automobilápoló anyag áll az automobilista rendelkezésére. A Gargoyle Mobil Wax, a karosszerialakk és zománccelületét nemcsak tükröfénnyel látja el, hanem ami a legfontosabb ellentálló védőréteggel vonja be. A Gargoyle Mobil Wax ásványi és növényi viaszok keveréke, melynek krémszerű konzisztenciája nemcsak nagy takarékoságot eredményez, hanem megőrnyíti a felületek egyenletes bedörzsölését.

A Gargoyle Mobil Gloss kitünő minőségű úgynevezett polírvíz, mellyel nemcsak tükrösíteni lehet a karosszériát, hanem teljesen eltávolít minden piszkot és foltot. A Gargoyle Mobil Top Dressing az autó fekete műbőr tetejének kezelésére szolgál, speciális olaj-bakelit készítmény, mely elasztikus és tartós védőréteget alkot.

A Gargoyle Mobil Touch Up Black speciális fekete, gyorsan száradó zománccfesték, mely a megkarcolt és felrepedt karosszériarészek befestésére szolgál. A Gargoyle Mobil Handy Oil száz céra szolgáló autó- és háztartási olaj, mely jól penetrál, véd a rozsdától és kitünően alkalmazható mindenhol, ahol hig olaj van előírva. Izléses kis fröccs-

kannácskákban kerül forgalomba és elől a szerszámok között.

A sorozat többi tagjai közül megemlíthetjük a Gargoyle Mobil Freezone fagyálló hűtőfolyadékot, a hűtőbelső tisztítósárat és a kazánközt eltávolítására szolgáló Gargoyle Mobil Radiator Cleanert és Gargoyle Mobil Radiator Flush-t, mely nemcsak a kazánközt eltávolítja, hanem tökéletesen kitisztítja a szűk hűtőcsöveket és ami a legfontosabb, teljesen közömbös vegyhatású, tehát nem támadja meg a hűtőrendszer gumi- és fémalkatrészeit.

Komoly sportsiker jegyében zajlott le a KMAC nyári motorkerékpár triálja

A KMAC nyári motorkerékpár triálja, melyet e hó 21-én bonyolítottak le — tulajdonképpen arra szolgált, hogy az őszi nagy nemzetközi kétnapos triálra tervezett újítások életképességét megállapítsák; ami maradéktalanul sikerült is. A verseny túraszakasszal kezdődött, Budapestről — érdekes startpróbák után — hatvanas átlaggal futott a 17 tagú mezőny az Esztergom melletti Strázsahegyre, ahol sebességi terepverseny, újraindulási próba stb. volt műsoron. Érdekes újítás volt, hogy a hill-stop-start próbát a sebességi terepversenybe iktatták, ami a futam érdekességét és sportszerűségét lényegesen növelte.

A strázsahegyi próbák után a mezőny ismét túraszakaszt teljesített. Farkashegy céllal, a cél előtti igen nehéz terepszakason újabb nonsztopszakaszt iktattak be.

A verseny eredményei a következők voltak:

Oldalkocsik: 1. Kiss L. (Puch) 85 p.
Szólómotorok 1000 kcm-ig: 1. Zamecsnik T. (Zündapp) 40 p.
500 kcm-ig: 1. Komlóssy B. (BSA) 7 p.
2. Martinek I. (Gilera) 26 p. 3. Korcsmáros B. (Dormán) 200 p.
250 kcm-ig: 1. Lukavecz F. (Puch) 30 p. 2. Hambach L. (Puch) 141 p.
A verseny abszolút győztese és a Delnár-vándordíj győztese Komlóssy lett, aki a triál kedvéért szőlőgépre nyergelt át. A terepverseny legjobb idejét Lukavecz futotta, aki egyúttal a startpróbából is elsőnek került ki. A rendezés jó volt, a KMAC gárdája elismerést érdemelt.

Megérkezett az új Opel az Olympia kiskocsi

Az 1935. évi berlini autókiallítás legnagyobb eseménye az Opel-Olympia autók voltak, amelynek szállítását a gyár végre megkezdte és az első kocsik Pestre is megérkeztek. Igen izléses aerodinamikus áramvonal jellemzi az Olympiát, amely Allwetter karosszériájával a csukott kocsik és a Cabriolettek előnyeit egyesíti magában. A már jólismert General Motors 4 hengeres, 1,3 literes motor, igen kedvező súlyarányánál fogva, bámulatos gyorsuló- és hegymászó-képességgel bír, a híres syncron-rugózás pedig rázásmentes járást biztosít a legrosszabb utakon is. Az „Olympia” megtestesítője az olympia gondolatnak, amely: „a legjobb kiválasztása”. Ezért is nevezte a General Motors ezt a legújabb gyártmányát Olympiának, mert hasonló teljesítményű, kvalitású és értékű kocsik közt az Olympia típusa a bajnokság.



STOEWER⁸

STOEWER

képviselet

STOEWER

a legtokéletesebb
lengőtengelyes
elsőkerékmeghajtású
kiszfogyasztású

kisautó.

URBÁN ZSIGMOND

V., József-tér 11.
Telefon: 83-6-98.

Fagioli (Mercedes-Benz) győzött Barcelonában.

A barcelonai kiállítási park 3,79 km-es körüli 70 körös távon futották le a barcelonai Grand Prix-t, mely a Fagioli-Caracciola kettős nagyszerű szereplése révén Mercedes-Benz diadalt eredményezett. A győztes Fagioli 2 ó 27 p 40 mp-nek megfelelő 107,234 km-es rekordát-laggal győzött márkatársa, Caracciola ellen, aki mindössze 48 mp-el szorult a második helyre Nuvolari (Alfa) előtt, aki körhátrány nélkül végzett. A rekkenő hőségben 70.000 ember szorongott a tribünökön. Start után nyomban Caracciola tört az élre Fagioli és Nuvolari előtt és a 8-ik körben 110,51 km-es átlaggal körrekordot is futott. A 23-ik kör döntő fordulatot hozott, Fagioli vette át a kommandót Caracciola és Nuvolari előtt és az a sorrend a célig már nem is változott. Az erősen kanyargó, felette nehéz pályán különösen Nuvolari volt elemében, aki sokat reszkirova küzdött végig versenyt és a sebességi pluszukat a nehézpályán kihasználni nem tudó Mercedes-Benz vezetők ellen. Nuvolari egy alkalommal nagy tempóban surlotta a homokszálot és csak kivételes képességein múlott, hogy komoly baleset nem történt.

A győztes Mercedes-Benz versenyzők Continental-gumikat, Bosch-gyertyákat és Bosch-gyújtást használtak.

Serafini (Bianchi) nyerte a Lario-körversenyt.

Az olasz TT szerepét betöltő 255 km-es Lario körverseny az egész vonalon új rekordokat eredményezett. A verseny leggyorsabb körét, 78,673 km-es rekord-átlaggal Aldirghetti futotta Guzzi-gépen, míg az abszolút győzelmet 76,867 km-es átlag árán Serafini (500 Bianchi) kezébe került. Nagyszerűen szerepeltek a 250-es Guzzi-menők, akiknek elharcosa Bigorini 75,153 km-es átlaggal győzött márkatársai Brusi és Prini előtt. A 350-es győztes Rossetti (Norton) 71,470 km-es átlaggal végzett. A Circuito del Lario egyike a legnehezebb pályáknak, ahol a 250-es könnyű, de felette gyors Guzzi pompásan érvényesültek és csupán hajszálon mulott, hogy nem szegényítették meg az 500-as vezetőket!

Az új 500-as BMW versenyző ohc. motorjába be van építve a kompresszor. Hidraulikusan csilapított teleszkópvilla és csőváz jellemzik az új versenymodellt.

Lengyelországban 1931 óta egyre csökken a gépjárműalkotmány. Ezzel szemben a motorke-rékpárok száma állandóan emelkedőben van.

Csak kevesen tudják, hogy a híres óceánrepülő Lindbergh egyben kettős motorke-rekpáros is. 1921-ben négyhengeres Hendersonjával megdöntötte a Chicago-Louisville rekordot.

Kelly Patello, az idei indianapolisi GP győztese tárgyalásokat folytat a Scuderia Ferrarival. Patello minden körülmények között indulni akar Monzában és ha Ferrarikkal megegyezik, úgy Alfa Romeo-színekben áll starthoz, ellenkező esetben saját amerikai kocsijával.



A világhírű Zündapp motorosok Budapesten is áthaladtak.

André Citroën, a híres francia autógyáros meghalt.

A DKW automobilok legújabb afrikai sikereiről kaptunk felette figyelemreméltó híreket. A Macher-Dietrich-pár egy 600 kcm.-es DKW kocsival Berlinből indulva, hét nap alatt tette meg Gibráron át a 6800 km.-es utat Tripolisba és ezzel az egyedülálló teljesítménnyel megnyerte a Tripoliszi csillagtúrát. A kis DKW-kocsi tehát naponta 971 km.-t hagyott maga mögött erőteltet menethet. A DKW-kocsik másik jelentős sikerüket Afrikában az egyiptomi autókлуб 180 km.-es sivatagi versenyen érték el, ahol az elképzelhető legnagyobb nehézségeket legyűrve, ötödik helyen végzett a DKW-Front, maga mögött hagyva a jóval nagyobb hengerirtartalmu kocsikat. Két eredmény, amire büszkék lehetnek Zsehoppauban!

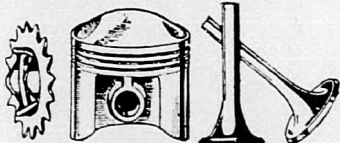
Az Auto-Union versenykocsikat a francia Grand Prixben feltűnő balsiker üdítette aminek okát a hivatalos vizsgálatnak sikerült felderítenie. Mint értesülünk, a balsiker főleg a helytelen fékbeállítás idézte elő, minek folytán a fékek folytonosan surlódtak. Eme súlyos hibához a helytelen karburáció és kompresszor olajozás is hozzájárult. Az Auto-Union vezetősége elhatározta, hogy a német GP kivételével kocsijait mindaddig nem állítja starthoz, amig Zsehoppauban tökéletesen elő nem készítik a kocsikat, ami néhány hetes kényszerpihenőt jelent.



Schleifer Edgár fotoalbumából: kis DKW-n a spanyol Pyreneusokban.

Guthrie (Norton) holland TT győztes!

A Drente-cirkuiten lefutott holland Tourist Trophy keretében a nagyszámú lerándult angol versenyzők két fronton ütköztek meg „kontinentális” kollektívakkal. A 250-es kategóriában a német DKW-kettős, Winkler és Geiss néhány mp. különbözettel elsőnek futottak célba és Winkler 121,8 km-es átlaggal nyerte a 311 km-es versenyt, melynek vert mezőnyében a holland van Hamersfeld (New Imperial), Manders (Velocette) és Tyrell-Smith (Rudge) a németek után két perccel, de egymás között 20 mp-en belül futottak célba. A 350-es csoport nem vonzott túlságosan internacionális mezőnyt, de a 415 km-es távon 131 km-es átlaggal győztes angol Rusk (Norton) győzelmét amúgy sem tehetők volna kétségessé. Az 500-as kategóriában kemény munkát kapott az angol Norton-krekk Guthrie, aki azonban impozáns stílusban, 139 km-es átlaggal vitte diadalra Albion színeit az egyesült FN-Huszvárná falanz ellenében. A holland van Gent (FN) csaknem két perccel szorult a második helyre, míg a harmadik helyet további 40 mp distanciával a svéd Sunngvist (Uusvárná) foglalta el.



„SECURO” dugattyu hengercsiszolás lánckerék

Sebeségváltó alkatrészek, lánckerekek és lánckraktár. JAP részek
Olcso Tökéletes
VI, IZABELLA-UTCA 71.
TEL: 11-7-82

lbe Autópolish

autóját újjá, tükörfényessé varázsolja.

Kapható minden autósza-küzletben.

Gyártja:

Ellinger Lakkgyár Rt.

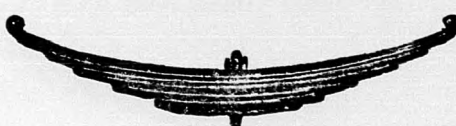
Soroksár. Telefon: *47-3-60.

Licsájer János budapesti autórugógyártó és javítóüzeme

Specialista az autórugók gyártásában

Telefon: 46-3-51

Mindentéle gyártmányu kocsikhoz kész rugók raktáron



Budapest, VIII. Thék Endre u. 14.

Telefon: 46-3-51

Mit kell tudni az autó karbantartásáról?

I. rész

Mikor kormoztassuk ki a motort és mikor kell friss olajjal pótolni a fáradt kenőanyagot?

Copyright by Auto-Motor 1935.

Utánnyomás
kivonatossan is tilos!

Az AUTÓ-MOTOR számára írta:

Az autósokat két egymástól élesen elhatárolható kategóriába lehet osztani. Az egyik kategória az úgynevezett igazi automobilistákból áll, olyanokból, akik érdeklődést tanúsítanak kocsijuk iránt, szeretik az autójukat és becsületesen karban is tartják. Az igazi automobilista gépét azonnal fel lehet ismerni *gondozott külsejéről és sima üzemmel párosult teljesítőképességéről.*

Tévedések elkerülése céljából: ezt a cikket nem ezek számára írtam, bár azt hiszem, hogy az igazi autós is talál mondandóiban olyan tippet, melyet felhasználhat, hogy gépéből annak teljesítőképességét maradéktalanul csikarja ki.

A slendriánok.

A másik kategória — sajnos, ez a csoport még mindig népesebb mint az igazi automobilisták kategóriája — azokból áll, akik gépükben *nem látnak mást, mint közlekedési eszközt.* Ezeket teljesen kielégíti az, ha kocsijuk gurul és üzembiztosan szállítja őket oda, ahol éppen dolguk akad. Ezek azok az emberek, akik nem nagyon törődnek egy-két *horpadt sárhányóval* és oda sem fülelnek, ha egyik-másik meglazult alkatrészt fültépo csörgésbe-zörgésbe kezd. Őszintén szólva, képtelen vagyok ezeket az embereket megérteni és beleélni magamat mentalitásukba. Az autóban *élő és érző lényt* látok, melyet ugyanolyan féltő gonddal és szeretettel kell kezelni, mint — példának okáért — a lovat. Hiszen a legdrágább telivér is csak akkor szolgálja hiven a gazdáját, ha gondolja, tisztán tartja, eteti: *hogyan várhatják az elhanyagolt autótól, hogy telivérteljesítményt nyújtson?*

Minden igazi autós büszke a kocsijára, akár 4000, akár 20.000 pengő is volt az ára. Büszkék azonban csak akkor lehetünk kocsinkra, ha az külsőleg és belsőleg ép: kellőképpen karban van tartva.

A karbantartás csökkenti az üzemköltséget.

Az autó gondos karbantartása egyúttal erősen csökkenti az üzemköltséget is. A karbantartás alkalmával ugyanis számtalan olyan apróságra leszünk figyelmesek, melyet egy-két kézműgárral elvégezhetünk vagy elvégeztethetünk, ha azonban elhanyagoljuk, *úgy komoly üzemzavarokká fejlődhetnek,* melyeket csak drága és hosszadalmas javításokkal küszöbölhetünk ki.

A karbantartás maga nem okozhat gondot. Ma már az egész világon vannak műhelyek, melyek mérsékelt évi általánosságig elvégzik a havi karbantartási munkát, a zsírzást, az olajcserét, a beállításokat, a fékek átívészgálását és szabályozását, az akkumulátor felsavazását, az olajszűrő kicserélését, rugólapok kenését stb. és ami a legfontosabb, *időben figyelmeztetik* az autó gazdáját, ha gépén valami *komolyabb* javítani való akad.

Akik vagy hazudnak vagy hülyék

Sokszor a hideg fut végig a hátamon, amikor autósokat hallok gépükről beszélni. Sokszor csak mesélnek és füllenének, de a legszomorúbb az, hogy néha igazat is mondanak, amikor bizonyítják, hogy kocsijukkal ennyi meg ennyi tízezer kilométert tettek meg anélkül, hogy *„hosszányultak volna a szerzőmökhoz.”* Az egyik *15.000-et* futott anélkül, hogy akár csavarkulesot vett volna a kezébe, a másik *20.000-et* anélkül, hogy a motort *kikormoztatta vagy a gyertyákat megnézte volna,* a gép szerinte *„mégis éppen olyan jól szalad, mint újkorában.”* A harmadik dicséri a kocsiját, hogy nem fogyaszt olajat és fantasztikus kilométerteljesít-

ményeket abszolvál anélkül, hogy olajat cserélne. *„A kocsni mégis jobban fut, mint újkorában.”* Ha a kocsinak nem adjuk meg a szükséges karbantartást és kezelést, úgy nem futhat jobban vagy legalább úgy, mint újkorában, hanem ellenkezőleg, teljesítménye erősen csökken.

Az elhanyagolt motor sokat „iszik.”

Ha hatalmas, komoly erőtartálékkal rendelkező nagy túrakocsiról van szó, úgy talán valóban nem venni észre a teljesítménycsökkenést, mely a gép elhanyagolásának következménye: a felületes autós tehát nem is füllet, amikor kocsijának *nyúzhatóságát* dicséri. Ugyanakkor azonban nem ellenőrizi gépének benzinfogyasztását. Pedig ha mérné, hogy mit *„iszik”* a motor, úgy hamarosan rájönne arra, milyen vaskosat tévedett és hogy a teljesítmény csökkent. De nemcsak ez az eredménye annak, hogy elhanyagoljuk a kocsni karbantartását: minden kilométerrel *közlebb jutunk* ahhoz a *komoly és drága javításhoz,* melyet gondos kezelés mellett elkerülhettünk volna.

Ha a kiskocsiról van szó, melynek motorja erőtartálékkal alig rendelkezik, úgy a karbantartás és kezelés elhanyagolása már szemmel látható *teljesítménycsökkenéssel* jár. A kocsni sebessége, hegymászóképesége, felgyorsulása erősen csökken és a gondtalan autós egyszerre csak arra ébred, hogy gépének egyik másik testvére játszi könnyedséggel előzi meg, ha lábdeszkáig tapossa a gázpédált és kocsija szuszog azon a lejtőn, ahol nemrég még könnyedén suhant felfelé.

Az olajcsere és kikormozás

A karbantartás elemi iskolájához tartozik: a szabályszerű időközökben eszközölt *olajcsere* és a motorkikormozás. Hogy milyen időközökben van erre szükség: motorja válogatja, általános szabályt nem állíthatok fel. Néha két ugyanolyan gyártmányú, típusú és évjáratú motor egészen másképpen viselkedik, az egyiknek 3–4000 km-enként van szüksége kormozásra, a másik csak 7000 km körül jelentkezik, hogy gyérünk azzal a hengerfejléshúzással. Itt nem segít más, mint gondosan figyelni a gép teljesítményét. Ha a teljesítménycsökkenés *első jele* mutatkozik, úgy haladéktalanul el kell végeztetni a kormozást.

A sportmotort gyakrabban kell kikormozni.

Az alacsonyabb kompresszióarányú motor *nem kormozódik el olyan gyorsan,* mint a magas kompresszióarányú gép, melyet leginkább sportkocsiban találunk. Helyesebben a koromképződés egyforma, csak hogy az *elkormozódás hamarabb jelentkezik a magas kompressziójú motornál,* mint alacsonyra komprimált testvérenél. A magyarázat egyszerűen:

Az alacsony kompresszióarányú motorban *több helye van a keromnak,* tehát a motor csak akkor kezd kopogni, amikor már igen sok korom rakódott a dugattyú tetjére és a robbanótér falára. A magas kompresszióarányú sportmotornál sokkal kisebb a kompressziótér aránylag kevesebb korom elegendő ahhoz, hogy annyira csökkentsen a robbanótér térfogatát, hogy *öngyújtás és kopogás* lépjen fel.

Miben nyilvánul az elkormozódás. Ha hegymenetben érejtjük a gépet, vagy síkon teljesen kitaráztatjuk a motort: csilingelést, kopogást hallunk. Ha gépünk hűtőhőmérővel van felszerelve, úgy azonnal megállapíthatjuk, hogy motorunk a szokásosnál jobban melegszik, de mindenképpen feltűnő, hogy a *gép sebessége és hegymászóképesége csökken.*

Malcolm Campbell cikksorozata legközelebbi közleményében

A pneumatikok kezeléséről és karbantartásáról —

A helyes pneu légnyomásról —

A pneumatikfogyasztásban elérhető takarékoságról —

A hűtőről és hűtésről —

A gyújtógyertyákról —

beszél az Auto-Motor olvasóinak

Szelepek, fészkek és vezetékek.

A sportmotort *gyakrabban kell kikormozni*, mint a családi batár lőerőinek fészket. Semmiesetre se várjunk addig, míg a motor „beesenget” a javítóműhely kapuján. Anélkül, hogy szabály volna: *a sportmotort általában 3000, a túramotort pedig 6-7000 km-enként kell kikormoztatni*, már csak azért is, hogy a szelepeket és a szelepek fészket is „tisztába rakathassuk.” A szelepek alá ugyanis könnyen jó adagnyi jut a koromból, ami nemcsak kompresszióvesztést okoz, hanem szelepfészket és szelep égést is eredményezhet, ami már drágább javítást tesz szükségessé. A *szelephézagot* is ilik néha utánaállítani, a legjobb alkalom erre a kikormozáskor adódik, de jól meg lehet vizsgálni a szelepek vezetékét is. Ha a szelepvezetékek kopottak, úgy a motor teljesítménye ugrásszerűen esökken, a kotevős szelepvezetéken át ugyanis *háms levegőt kap a motor*, felborul a karburátor beállítása. Gazdagabb karburátor beállítással ugyan fokozott üzemanyagfogyasztás árán ideig-óráig segíthetünk magunkon, a motor működése azonban nem lesz szabályos és a kezelés csak tüneti, a baj fészket a karburátor szabályozással nem gyógyítottuk meg.

A dugattyúk és gyűrűk

A modern, *levehető hengerfejvel* szerelt motornál a kikormozás és a szelepek becsiszolása legfeljebb egy napot vesz igénybe minden szerelési munkával együtt. Ha a hengerfej nem levehető, úgy már nagyobb munkával állunk szemben, viszont az sem megvetendő előny, hogy az egész hengert le kell húzni, úgy a *dugattyúk és gyűrűk állapotát is ellenőrizhetjük*. Igaz viszont, hogy a mai tökéletes kenési rendszereknek és jóminőségű kenőanyagoknak hála: csak igen ritkán találkozunk beégett dugattyúgyűrűkkel és legfeljebb ha szezononként egyszer kell az ilyen vizsgálatot megejteni.

Az olajcsere

A kikormozásnál legjobban mindjárt az *olajcserét* is elvégezni, kiengedni a régi, fáradt olajat és friss kenőanyagot betölteni. Nem hangsúlyozhatom eléggé, csakis és kizárólag azt az olajgyártmányt és minőséget (típust) használjuk, melyet a gyár előír. A gyárak érthetően jó olajat írnak elő, a jó olaj pedig drágább, mint a gyengébb minőségű — már mint beszerzési árban. *Üzemben azonban az olcsó olaj a legdrágább* és sokan drágán fizették meg a tandíjat, amikor baráti tanácsra vagy a zsebükre hallgatva, beugrottak az egyébként derék garázmesterek, aki nem győzte eléggé dicsérni az

ügynevezett kommersz hordóolaj utólérhetetlen kvalitásait és szükség esetén hét hamis tanút állított, akik áradozva számoltak be nagyszerű tapasztalataikról.

Mikor kell olajat cserélni

Nehogy valaki is félreértse, nemcsak minden kormozásnál kell olajat cserélni, a kormozás csak éppen jó alkalom erre. Tapasztalataim alapján szükségesnek tartom *legalább 3000 km-enként cserélni az olajat*. Sokan talán költséges tanácsnak fogják ezt mondani, ezzel szemben az igazság az, hogy ennél jobb tanácsot adni nem lehet.

Az egyes gépek olajfogyasztása egymástól merőben eltű. Vannak motorok, melyek igen keveset fogyasztanak, vannak, melyek szinte isszák az olajat és volt már olyan kiskocsim, mely 7-800 km-enként elfogyasztotta a maga egy gallon (4,5 liter) olaját. Sok függ a konstrukciótól, a fordulatszámától, az igénybevétel módjától. És az is nagyon sokat nyom a latban, hogy milyen mechanikai állapotban van a motor, mert a *kopott motor sokkal több kenőanyagot igényel, mint a jó állapotban levő*.

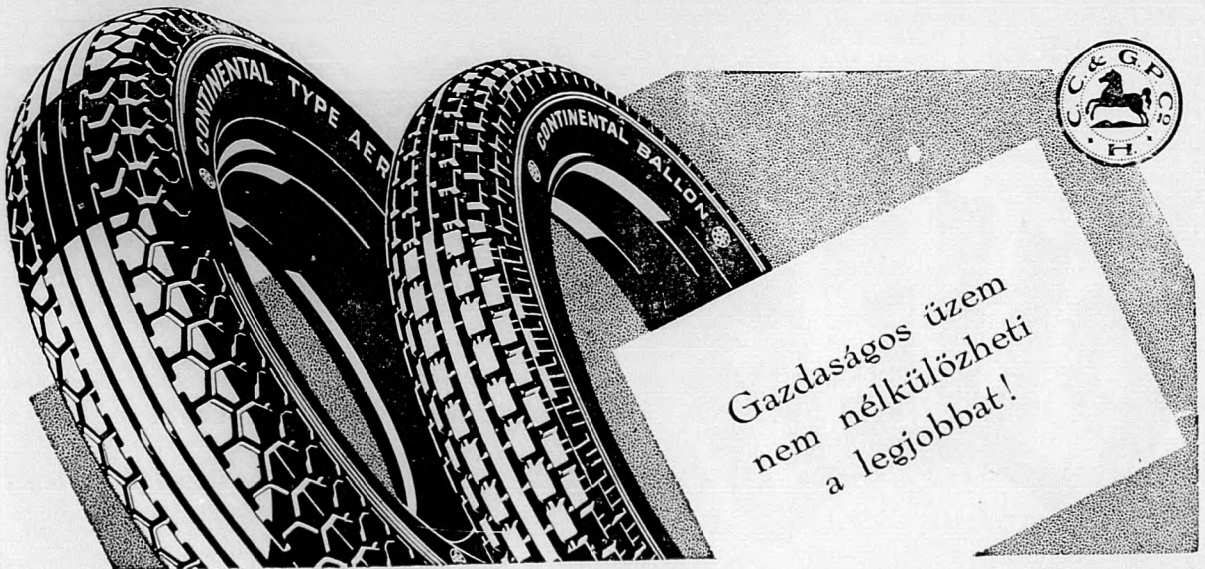
Talán paradox módon hangzik, de a feltűnően kis olajfogyasztású motorokban kevésbé bízom, mint a normális olajszomszágúakban. Különösen a hanyag autós kezében veszélyes az olajban takarékos autó, aki olajcsere helyett egyszerűen mindig feltöltögeti friss olajjal hívóra a motorját és elfelejti azt, hogy két liter fáradt olaj és két liter friss olaj keveréke nem más, mint négy liter fáradt olaj.

Mit kell kibírnia az olajnak?

Merüljünk csak egy kicsit bele abba a kérdésbe, hogyan és állunk a fáradt olajjal. Az olajnak igen magas üzemi hőmérsékletet kell elviselnie, részben elszenesedik, üledékes anyagok válnak ki belőle és a belekeveredett benzingőzöktől elhigul: *kenőképessége erősen csökken*. Amellett a csapágyakból és sűrűlődi részekből óriási mennyiségű mikroszkopikus nagyságú *fémzemcsé* keveredik bele, ami nemcsak csökkenti az olaj kenőképességét, hanem egyúttal kitűnő *csiszolóanyaggá változtatja*. A fáradt olaj tehát nem ken kellőképpen, hanem ráadásul még koptatja is a sűrűlődi részeket. Talán azt fogják mondani, hogy túlzok, amikor azt akarom belevérni a takarékos autós fejébe, hogy a legdrágább olaj is jóval olcsóbb, mint a csapágy és a motoralkatrész, nem beszélve az alkatrészcserehez járuló szerelési munkóról. *A II. részt a következő számban közöljük.*

Continental pneumatik

A világversenyek állandó győztese!



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

Túra vagy sport Puch-ot?

Mi a különbség teljesítmény, használhatóság és kezelés szempontjából a két géptípus között

(Befejező közlemény).

A teljesítőképesebb motor és a nagyobb sebesség azonban áldozatokkal jár, a magasabb fordulatszámú és kompresszióarányú motor üzeme természetesen nem olyan sima, nem olyan rugalmas, mint a túramotoré. Lassú túrában direkt áttétellel nem lehet a sportmotorral lépésben pötyögni, éppen ezért sokat és észszel kell kapcsolni. A sportmotor csak aránylag magas fordulatszám mellett adja le teljesítményét maradéktalanul, ha tehát ki akarjuk használni a motort és jó átlagokat elérni, úgy a motort állandóan fordulatszámra kell tartani.

A sportmotornál életbevágó fontosságú a négysebességes váltó, de nemcsak felszerelni kell a négysebességes „szanszmát”, hanem használni is. Ezért szerelnék sportmotorra lábkapcsolást, mert lábbal egyszerűbben és gyorsabban lehet kapcsolni!

Az elmondottakból adódik, hogy a sportmotor sokkal jobban igénybe veszi a vezetőt, sokkal tökéletesebb vezetési technikát követel, mint a túramotor!

A sportmotor természetesen fokozott gondozást és karbantartást igényel, csak akkor képes egész teljesítményét leadni, ha a jó kenésről gondoskodunk. Nyomatékosan kell rámutatni arra, hogy a modern sportmotor megbízhatósága és teljesítőképessége a helyes kenésnek a függvénye és nem fog megszületni sohasem az a gyors sportmotor, mely a kenőanyaggal szemben nem követeli a maximumot.

Az olajváltások minden fáradozása arra irányul, hogy minél tökéletesebb, kenőképesebb kenőanyagokat gyártsanak, hogy ezáltal lehetővé tegyék a nagyobb motorteljesítményeket. Önként adódik tehát, hogyha forszírozunk a sebességet és megkívánjuk, hogy üzemzavar ne jelentkezék, úgy feltétlenül jól kiválasztott, jól kipróbált speciális kenőanyagot szabad csak használni. Márkás, kannázott és a gyár által jóváhagyott kenőanyagot használjunk és nem olcsó hordóolajat.

A sportmotor bizonyos érzékenységet mutat a gyertyákkal szemben. Elengedhetetlen a magas hőértékű gyertya használata, ellenkező esetben állandó gyertyazavarokkal fogunk küzdeni. A sportmotor erősebben reagál az elkormozódásra,

sokkal több korom rakódik le robbanóterében és a dugattyúja koronáján, mint a túramotornál és amíg a túramotornál az elkormozódás csupán teljesítménycsökkenést eredményez, addig a sportmotornál már komoly üzemzavaroknak lehet az előidézője. Nagyon érzékeny a sportmotor a helyes gyújtás, karburátorszabályozásra, az üzemanyaggal túlságosan takarékoskodni nem lehet, mert ha a robbanó keverék benzinenben nem elég gazdag, úgy elkerülhetetlen a túlmelegedés és dugattyúdefekt. Ugyanez vonatkozik a túl gazdagra állított karburátorra is. Ha az előgyújtás kevés, vagy ha nem szabályozzuk a fordulatszámunk megfelelően, úgy szintén túlmelegedés lehet a nem kívánatos eredmény, látjuk tehát, hogy miért olyan fontos a jó beállítás a sportmotornál.

A sportmotor tehát fokozottabb karbantartást igényel, mint a túramotor. Ehhez gyakorlat, tapasztalat és intelligencia kell, mert a karbantartás nem merül ki a gép külső tisztogatásában, hanem legbelsőbb rejtkeket is munkába kell venni, ha éveken át tartó teljesítőképesség és komoly sebesség a követelményünk.

Befejezésül szólni kell a sportmotorok élettartamáról. Magától értetődik, hogy a fokozott teljesítmény fokozott igénybevétellel jár. A helyes konstrukciós elvek alkalmazása következtében azonban a mai sportmotor élettartama igen nagy és alig marad el a túramotor élettartama mellett különösen akkor, ha a beszívott levegő tökéletes szűréséről gondoskodunk a karburátor szívótorkára szerelt speciális légszűrő segítségével.

A sportmotor üzemanyag- és kenőanyagfogyasztása természetesen valamivel nagyobb, bár a fogyasztást erősen befolyásolja a vezetési technika, az igénybevétel nagysága. Ha a motoros nem veszi ki sportgépéből a benne rejlő összes lőerőket és nem tekeri rá a füllgázt másodikokkal az Istenhegyitűn, úgy benzinszámlája alig lesz magasabb, mint túramotoros kollégájé. Késztelen azonban, hogy a sportmotor üzembeartatása valamivel költségesebb.

Befejezést nyert a Puch-telep javítóműhelyének átszervezése. A műhely teljesen gyári előírások alapján és gyári módszerekkel dolgozik, a szerelőknék rendelkezésükre állanak mindazok a speciális szerszámok, beállító és ellenőrző padok és berendezések, melyek nélkül alapos munka alig végezhető el. Az új rendszer nemcsak alaposan gyorsítja a munkát, nemcsak csökkenti a munkaórák számát, hanem abszolút precizitást is biztosít. A Puch-telep a vevők és javításra várók kényelméről is gondoskodott, kényelmes és lakályos társalgóvárótermet állított fel, ahol az apróbb javításokra várók kényelmesen tölthetik el az időt.

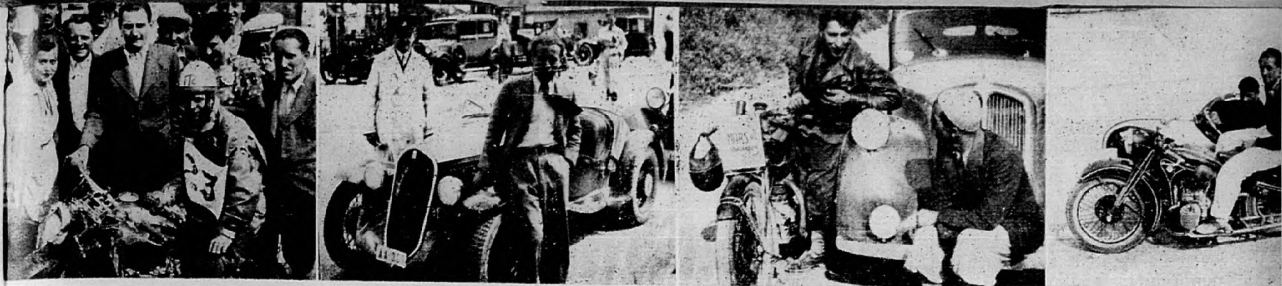
NE JAVITTASSA MÁSHOL MOTORKERÉKPÁRJÁT

CSAK AHOL GYÁRILAG
KÉPZETT SZERELŐK,
GYÁRI ALKATRÉSZRAKTÁR
ÁLL RENDELKEZÉSÉRE!



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

V. LEHEL-UTCA 25



Balról-jobbra: Pieber (Zündapp) az egyedüli 350-es befutó, Hubert (Fiat Balilla) a sportkocsik kiskategóriájának győztese, Andó (Rudge) mesélt Kozmánán (Steyr 100), hogyan sikerült egyedül befutnia szülőbán büntetőpont nélkül, Komlóssy (BMW) az oldalkocsis győztese.

Szörnyen rossz útvizszo- nyok közepette folyt le az FTC Balatoni Futárversenye

Huszonöt induló közül csak 4 motoros érkezett célba: Andó (500 Rudge), Martinek (500 Gilera), Pieber (350 Zündapp) és Komlóssy (750 BMW old.)

Kora reggel startolt el az FTC Balatoni Futárversenyének mezőnye — 22 szülő, 3 oldalkocsis motorkerékpár és 9 autó —, hogy az előírt 60 km-es átlaggal lefussák a 461 km-es, helyenként leírhatatlanul rossz állapotban lévő útvonalat. Az FTC pályáról elstartolt versenyzőknek Zsámbék, Székesfehérvár, Hajmáskér, Balatonfüred, Keszthely, Pápa és Tata érintésével a kora délutáni órákban kellett befutniuk a Budaörsi úton lévő célba. Start után sajnálatos baleset történt, egy vigyázatlan kezdőversenyző Bodó N. nekifutott motorkerékpárjával egy kiforduló autónak és súlyos sérülésekkel került a kórházba.

A Budaörsi-úti célban az alkalmi érdeklődők lelkes éljenzése közben Kozma Endre futott be elsőnek, csukott Steyr 100-asával kerek felőrával az előírt idő előtt, maga mögött hagyva az egész mezőnyt. Delmár, Kovács és Erdélyi után Hubert futott célba kis sport Balillájával, majd Wiesengrund hozta célba DKW tőrakocsiját, a mezőny legkisebb hengertartalmú autóját. Strauss (Fiat) és Makrai befutása után már csak egyetlen autós volt kint az útvonalon: Gerő régi, sok vihart látott Oldsmobiljával. Soká várta magára, közben kiderül, hogy az eddig befutott 8 autós büntetőpontmentesen felelt meg azoknak a súlyos feltételeknek, amelyek a rossz út és 60-as átlag jelentett. De befutott már Gerő is, mint mondja, sokat javított, 14 büntetőpont terhelő lelkiismeretét... De mi van a motorkerékpárosokkal?

Wiesengrund Franci megadja rá a választ:

— Mi négy keréken még csak megemésztettük a rossz utakat, szegény motorosok azonban valóságos tojástartót járva bukdácsoltak a portepete gúdrögös utakon... Szegényeknek van mit rakkolni!

Ezek után elképzelhető milyen lelkesedés fogadta az első szülő befutót a Rudge-vezető Andót. Ellenőrző-lapjáról kiderül, hogy hibapont nélkül futotta le a távot, sajnos, az egyik időellen-



Az FTC futárversenyéről. Felülről lefelé: Viba Gerő Bandi, aki ócska amerikai Oldsmobilejével futotta végig a távot. Wiesengrund (DKW) büntetőpont nélkül vitte célba a mezőny legkisebb kocsiját. Wittenberg hősi elszántsággal tölta be gépét a célba. Strauss (Fiat Balilla) büntetőpont nélkül győzött

őrző állomás szignaturája hiányzik a lapról... Mint mondja, Balatonfüred előtt hatalmasakat bukott és elkábultva továbbmenést inteni vélte az ellenőrző-állomás zászlósát...

Martinek (Gilera) a következő befutó „6 bp.-vel”, majd a két veterán harcos után a fiatal Pieber hozza boldogan célba 350-es Zündappját. És beszél:

— Az útvizszo-nyok egyenesen szörnyűek voltak, Fehérvár előtt véletlen folytán nagyot buktam. Egyik kezemmel hirtelen hátrakaptam lezavult csomagom után, miközben elrántottam a kormányt és máris keblére ölelt az anyagföld... Van ugyan néhány hibapontom, de vizsgaszóra szolgál, hogy egyik bajbajutott versenyzőn akartam segíteni. Ezért késtem... Nagyon hátsó vagyok Kassovitz Józsefnek aki pusztán sportszeretből kölcsönadta gépét a versenyre! Még egyet: sőt befutó nem tesz ezen a versenyen! Szakadtak a kül-lők és horpadtak az abronsok... Nagyon nehéz volt!

Piebernek igaza is volt. Komlóssy (BMW) személyében befut az egyedüli oldalkocsis versenyző 2 szépséghibával, azaz büntetőponttal, azután nincs tovább! A defektust kapott Wittenberg már csak idő után tolja át gépét holtra-fáradtan a célon. Hiába!

A verseny részletes eredményei a következők:

Szülő motorkerékpárok: 350 cm-ig. 1. Pieber E. (Zündapp) 20 bp.

500 cm-ig. 1. Andó A. (Rudge) 0 bp., 2. Martinek I. (Gilera) 6 bp.

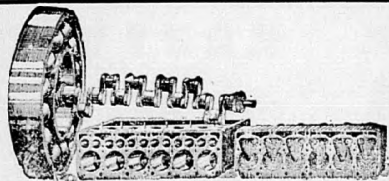
Oldalkocsis motorkerékpárok: 1. Komlóssy B. (750 BMW) 2 bp.

Túraautóbilik: 1.5 literig. Holtversenyben első Makrai (1200 Lancia), Strauss (1000 Fiat) és Wiesengrund F. (688 DKW) 0 bp.-al.

1.5 literen felül. Holtversenyben első Delmár W. (Adler) és Kovács (0 bp.-al, 2. Gerő A. (Oldsmobile) 14 bp.

Sportautóbilik: 1.5 literig. Holtversenyben első Erdélyi (1500 BMW) és Hubert (1500 Fiat) 0 bp.-al.

A rendezés elismerésreméltó munkájából Walter József elnök és Veres János vezetésével derekasan kivette részét az FTC gárdája.



SOLYMOSSY ÉS TÁRSA

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

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

Martinek (Gilera) pompás szereplése az Alpenpokalfahrton

Tizenhét kötelező és kilenc pontszerző hágó tarkította az osztrák Alpenpokalfahrt 1840 km-es útvonalát. — A szezon eme egyik legnehezebb versenyén 29 autó, 36 szülő és 6 oldalkocsis motorkerékpár állott starthoz, melyek sorában a magyar színeket Martinek István és Delmár Walter képviselték. A 250-es szülő kategóriában 11 induló közül Stroinik (Puch) győzött, míg a 250 km-en felüli csoportban 17 főnyi mezőnyből ötös holtverseny után a maximális 800 ponttal győztesek sorában üdvözölhetjük Martineket (Gilera) is aki egy-egy 500-as Puch, 800-as Zündapp, 750-es ohv. BMW és 500-as ohv. AJS vezető társaságában került az első helyre. Az autók sorában Delmár szereplését nem kísérte siker, amennyiben kategóriája 9 befutója sorában 510 ponttal csupán az utolsó helyre tudta behozni Adler-Trumpfját. Kétinösen szerepeltek a Steyrek, a 9 befutó közül 4 Type 120 volt! Martinek nagyszerű szereplését a közelgő Hatnapos Trialra felette biztató előjelnek tekintjük.

Martinek Cordatic gumikkal és Bosch-gyertyával érte el pompás sikerét.

Az új Maserati GP-modellekről befutottak az első autentikus hírek. A kocsik 4400 km-es, nyolchengeres V-motorral készülnek, melyek 5500 fordulatonál kerek 400 lóerőt adnak le. A kocsik mágnesgyújtással, két gázosítóval és Roots-kompresszorral lesznek ellátva, Rendkívül alacsony építés, hidraulikus fékek és áramvonal karosszéria jellemzik az új típusot, mely 745 kg súlyú, nyomtávja 1.33 m., tengelytávolsága pedig 2.56 méter.

A Rémsban lefutott Marni Grand Prix a németek távollétében Drayfus (Alfa-Romeo) győzelmet eredményezett 157 km-es átlaggal, aki ez-szánt küzdelem után győzött markatársra Chiron ellen. Sommer (Alfa), Lehoux (Maserati), Lewis (Bugatti), Hartmann (Maserati) és Ralph (Alfa) volt a további befutó sorrendje. A 7.823 km-es körpályán lefolyt 25 körös versenyt két 15 körös előfutam előzte meg. Hartmann Lászlónak a döntőben elért 7-ik helyezéssel kapcsolatban semmi bővebb hírt nem kaptunk.

A hőlyekek magassági repülőrekordját az olasz Carina Wegrone tartja 12.043 méter magassággal. Rekordját ugyanazzal a speciál-géppel érte el, mint amellyel Donati 14.433 méteres világrekordját állította fel.

APRÓHIRDETÉSEK

Karosszériákat mindenféle kivitelben. Átalaktások nyitottból csukottá. Autófényezések, autóbelsőek, karambolos autók javítása. Használt karosszériák eladók. Boross, Tavaszmező-u. 6.

Alfa vezető járművét, ha Motorskiron közlekedik. Saját készítmény 55 kem. kuplungos, 20 kg. összsúly. Ara P. 390.— Motorkerékpárok javítását, átalakítását, kipuffogócsövek készítését szak-szerűen, legolcsóbban vállalja: Stein motorműhely, VIII., Tavaszmező-u. 24.

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

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

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

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

Indian oldalkocsis motorkerékpár, 600 ccm, jó állapotban, tökéletes felszereléssel eladó. Brown György, autókalktrészület, Budapest, VI., Jókai-utca 17.

400-as oldalkocsis Matchless P. 600.—, 350-es ohv. AJS. P. 600.—, 500-as ohv. Rudge, részletre, Pajor, Jókai-u. 28. Triumph.



Révész és Huszár
VI., Jókai tér 7. Telefon: 18-9-54.
DUREX dugattyúk egvedarusítása.

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

SIESSEN,
mert most már csak egy 500-as ohv.
Sunbeam
—ünk van eladó.
Koppányi, Dessewffy u. 47.

Brown György
automobil alkatrészek
Budapest, VI., Jókai u. 17.
Telefonszám: 24-4-77
Alkatrészek
MÁVAG, MERCEDES BENZ
és egyéb automobiloikhoz.

HUSZÁR GYÖRGY
Autó-motorkerékpár alkatrészek és lánc-technika szaküzlet VI., JÓKAI-UCCA 1.
(Aradi-ucca sarok) Telefon: 24-4-11.
Motorkerékpárláncok, JAP motoralkatrészek, Burman, Sturmey, Moss, Hurt sebességváltó alkatrészek, DUREX dugattyú, dugattyúgyűrűk, szelepek, tömitések, mindennemű alkatrészek nagy raktára.

Indian
Motocycles
magyarországi
vezérképviselője
ifj. SEIFRIED HUGÓ
Budapest, VI., Forgách ucca 10-14.
Telefon: 91-3-24, 92-9-92.
Gyári alkatrészek. Javitőüzem.

Autó- és szántómotor
főtengelyek és
hengercsiszolások
és minden e szakmába vágó alkatrészek é-üzítése
DEDICS TESTVÉREK
Thék Endre utca 15 Telefon: 30-3-45

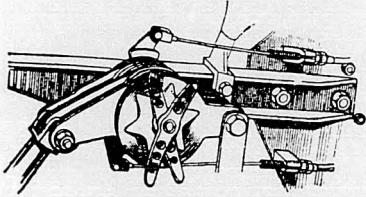
Motorkerékpár
kisautó
csónakmotor
K. BAUER TIBOR CYÓZÓ
B.S.A. Super X.
alkatrészek, speciális javítóműhely.
VI., Izabella-u. 98. Telefon: 20-9-12.

KEZTYŰT
AUTÓHOZ, MOTORHOZ
CSAK OTTENREITERTŐL
vegyünk, mert megbízható és olcsó.
Készít - Javit
IV., Petőfi Sándor-u. 3. (Udvarban)

Tourist Trophy Technikai Tanulságok Táviratstílusban!

Mi jellemezte műszaki szempontból az angol TT-n résztvevő gépeket!

Az angol Tourist Trophy a motorke-
rék-párpár nagy laboratóriuma, ahol
rajzaszatalnál született konstrukciók áll-
ják ki a tűzpróbát, vagy válnak ócska-
cassá. Ami az angol TT-n bevált, az
hamarosan a szériagépeken is polgár-
jog nyert, a mindennapi túramotoros is
sok érdekességet talál az alábbiakban,

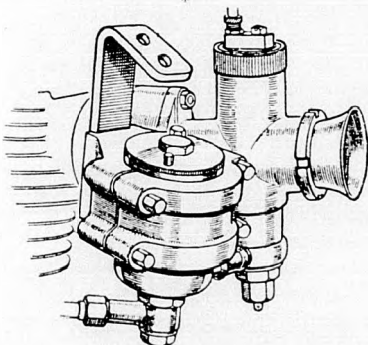


Az 500-as rugósvázú TT Guzzi lökhárítót
baudénokkal lehet a kormányról szabályozni

melyekből kibontakoznak annak a gép-
nek és konstrukciónak kontúrái, mely-
nek nemsokára büszke tulajdonosa lesz.

Soha ennyire ellentétes elgondolásokat
nem vezettek a gyárakot, mint az idén.
Amíg a New Imperial és AJS görgős-
csapágy-ortót rendezett és a főtenge-
lyláncerekekét nem kevesebb mint négy
sor görgővel csapágyazta, nem beszélve
a láncereken kívül elhelyezett merevítő
görgős csapágyról, addig a Velocette
visszatért az egyetlen sor görgőből álló
főtengely-csapágyra. Az egyik gyár
büszkén hirdette, hogy sikerült percen-
ként 600 fordulattal csökkenteni a for-
dulatszámot és mégis féklőerőt elérni, a
másik viszont arról számolt be, hogy
250 fordulattal sikerült emelni a túra-
számot. Ugyan kinek volt igaza?

Az öntöttvas hengerfej, mondhatni,
nyomatlanul tűnt el. Helyét az alumí-
nium, bronz foglalta el. Ez az ötvözet
nagyszerű hővezető. Négy gyártmány
alumínium hengerfejet használt, termé-
szetesen bronzból készült szelepfészke-
ket. Rengeteg kettősfalú henger akadt,
acél hengeres: alumínium bordázattal.
Ezeknek a konstrukcióknak legnagyobb-
része nem volt kivehető csöbettel sze-
relve, hanem az acélsőre egyszerűen rá-
öntötték az alumínium-köpenyt.

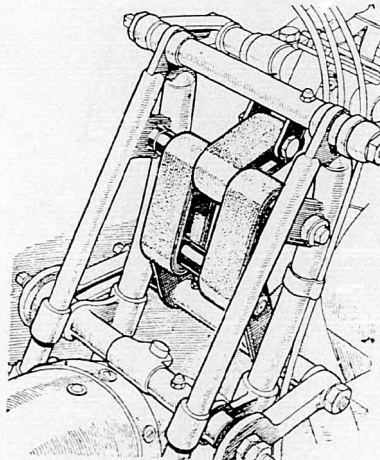


A vibráció okozta üzemenyagutlfolyás meggá-
tlására gumiba ágyazott karburátor üszőházát
alkalmazták

Ami nemrég még rúkaság volt, az
idén már általánossá lett: nagyobb szí-
vó- és kipuffogószelepeket találunk a
legjobb gépen. A négyselepes megoldás

mellett az egyetlen Royal Enfield kivé-
telével csupán a Rudge-motorok tartot-
tók ki.

A győztes olasz Guzzik? A 250-es Gu-
zzi fekvő ohc hengerével lényegéig nem
változott ugyanaz a típus, mellyel évek-
kel ezelőtt Mario Ghersi vett részt a ma-
gyar TT-n, legfeljebb a rugós váz volt
újdoság. Az 500-as már merőben forra-
dalmi volt. Külsőleg nagyon hasonlított
a régi egyhengeres 500-asra, első hen-
gere vízszintes hengerfejjel az első
kerék felé mutat, hátsó hengere 120
fokra van és kissé hátrafelé néz. Ez a
kissé furcsa megoldás nagyon is indok-
olt: a fekvő henger (vízszintes hűtőbor-
dával) nem befolyásolja a hátsó hen-
ger hűtését, amellelt a 120 fokos elren-
dezés nagyszerű kiegyensúlyozást tesz
lehetővé. A Guzzik — öntöttvas henger-
fejjel vannak szerelve, az 500-as maxi-
mális fordulatszámú 8300 percnként és



A DKW 500-asokon gumirugózású
elsővillát szereltek

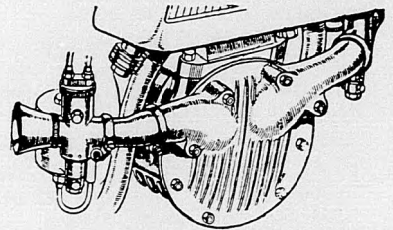
Stanley Woods alapsan ki is használta
ezt a mondhatni, csillagászati túraszá-
mot.

A német NSU-ról csak annyit, hogy
Norton-másolatok, hiszen a Norton kon-
struktor tervezte és építette őket. Szab-
ványos ohc-konstrukciók. A német
DKW-k azonban annál érdekesebbek vol-
tak, két henger: közös robbanótérrel,
alul dugattyús kompresszorral. Kettős
karburátorok, melyekből a gáz kilenc
különböző és egy-egy rugólapocskával
feljegyezett torkocsban áramlik a mo-
torba. A kilenc rugólapocskával elzárt tor-
kocska tulajdonképpen szelepként mű-
ködik és célja megakadályozni a gáz
visszaáramlását. Az 500-as DKW csak
külsőben különbözik kisebb társától,
aránylag nagy áttétellel is fantasztiku-
san gyors volt.

A nagy érdeklődéssel várt 500-as for-
gószelepes Cross-motor nem váltotta be
a hozzá fűzött reményeket, állítólagos
gyertyahibával állt ki a második kör-
ben. Hogy mi volt a kiállás igazi oka,
azt csak a versenyző és Miszter Cross
tudja. Kompresszióaránya 11:1 volt,
nagyszerűen ment — amíg versenyben
volt. Ugy látszik, még mindig nem sike-

rült megoldani a forgószelep problémá-
ját.

A kompresszióarányok ismét növeked-
tek. A 250-esek általában egy a kilenc
és kilenc és félre voltak „felszárva”, a
350-eseknél 9 volt a maximum, míg nem
egy 500-as sem adta alább 1:8.5-nél, Ben-

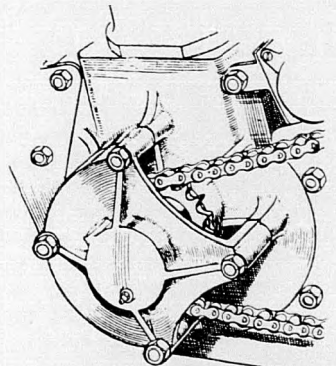


A 250-es TT DKW-n két karburátort találunk
a motor alatt szerelve

zin-benzol keveréssel! A Guzzik kom-
presszióarányát titkolták, elterjedt hí-
rek szerint a 250-es közel volt a tízhez,
az 500-as pedig valahol 1:9 körül sűri-
tette a gázt.

Hiába minden, a legjobb és teljesen
csillapított rugó mégis csak a gumi. Ezt
bizonyították DKW-ék, akik három rend-
kívül széles és vastag gumiszalaggal ol-
dották meg a rugózást. A szalagok sok-
réteűek voltak, aránylag merev anyagból
és belül lazán kötött selyemanyaggal át-
szőve, hogy a gumiszalag táguékony, vi-
szont szakadás ellen kellőképpen bizto-
sított legyen.

A magasfordulatszámú motorok vibrá-
cióját a legmondosabb kiegyensúlyozás
mellett sem lehet kiküszöbölni. A vibráló
motor elbárik a karburátorral, mely a
vibrálás következtében tulfolyik és nem
képes a szükséges szabályos gázkeveré-
ket szolgáltatni. A konstruktorok azon-
ban segítettek magukon. A karburátort
egyszerűen merev felüggesztése helyett
rugalmasan szerelték fel, a New Imperia-
lón például gumiba ágyazták az üsző-
házat és a keverőkamrához gumicsővön
vezették az üzemenyagot; hiába vibrált
a motor, legfeljebb a keverőkamra rez-



Az AJS eken a láncereken kívül külön
merevítő csapágyat szereltek

gett vele együtt, a gumiba ágyazott
üszőház nem vette fel a rezgést és nem
folytatt túl a benzint. Ugy-e, egyszerű
megoldás?

Hogyan gondozzuk az akkumulátort

A mai modern kisautók tulnyomó része akkumulátorgyújtásos. Gyorsabban indul be, kövérebb és forróbb a szikra alacsony fordulatszámnal, tökéletesebb megoldás — ezt hangoztatja a gyáros, a valóság azonban az, hogy az akkumulátorgyújtást olosósága tette életképessé. Az akkumulátorgyújtásnál nincsen szükség mágnesre, a dinamó szolgáltatja a gyertyákat tápláló áramot, a gyár tehát megtakarít néhány tizmarkát, ami ma, amikor 4000 pengő körül autót lehet kapni — igen fontos. Az akkumulátorgyújtás nagy hátránya: ha kimerül a telep, úgy üzemképtelen a motor. Éppen ezért kettőzött gondot kell fordítani a telepre és ismerve a műhelyek egyrészeinek — tisztelet a kivételeknek — slendriánságát, a kisautós nézzen maga utának ennek a fontos, de egyszerű munkának, melynek menete a következő:

1. Tegyük szabaddá a telepet, emeljük fel a lábdeszkát, az ülést vagy a gépházatét aszerint, hogy hol rejtőzik az „akku“.

2. Töröljük tisztára a tetejét a sártól.

3. Ha fedele van az akkunak, úgy szedjük azt le.

4. Csavarjuk ki a cellák porcellán- vagy keménygumi dugaszait. Zseblámpával vagy keresőlámpával világítsunk — sohasem gyufával! — a cellákba és állapítsuk meg, milyen magasan áll bennük a folyadék. Gyufát ne használjunk, mert a cellákban robbanó gáz van!

5. Ha kevés a folyadék, úgy kis üvegtölcséren át töltünk desztillált vizet (patikában kapni) addig, amíg a folyadék kb. egy centiméterre ellepi a lemezeket. Ha közben kicséppent a víz, töröljük szárazra a telepet.

6. Az üvegből készült és néhány pengőért kapható savmérőt a celláknak vízzel való feltöltése után közvetlenül ne használjuk, mert a sav nem keveredett még össze a könnyebb vízzel. A savmérőt csak akkor vegyük elő, ha a cellákban levő folyadék már jól összekeveredett. A savmérő végét bemártjuk a folyadékba, nyomunk egyet a gumilabdán, majd eleresztjük, hogy annyi folyadék kerüljön a savmérőbe, mely a belsejében levő üvegből készült kis úszót felemelje.

7. A savmérőt tartjuk pontosan függőlegesen, hogy az úszó ne tapadjon az üveghez. Ha a telep jó állapotban van és kellőképpen fel van árammal töltve, elektrolitjának sűrűsége helyes,

úgy a savmérő úszója 1,25-től 1,3 fokig mutat. Ha a leolvadás csak 1,20, úgy a telep csak félig van árammal töltve, ha 1,15-öt mérünk, úgy nincsen benne áram, egészen ki van sütvé. Az utóbbi esetben feltétlenül töltessük fel árammal a telepet.

8. Vizsgáljuk meg a telep kivezető elektródjait és kapesait. Ha nagyon rozsdásak és marottak, úgy lazítsuk meg a kapesokat és kaparjuk őket tisztára.

9. Szereljük vissza a vazelinnal bekenet kapesokat és húzzuk meg jól a

csavarokat. Ügyeljünk arra, hogy a szerszámmal ne okozunk rövidzárlatot.

10. Ujabb vazelinadagot kenjünk szét a kapesokon, gondoskodva arról, hogy a vazelin mindenhová bőven jusson el.

11. Vizsgáljuk át a kábeleket. Kiseb kopásra szigetelőszalagot csavarunk, ha a kábel szigetelése valahol egészen lekopott, úgy feltétlenül új kábel szereljünk. Utána úgy helyezzük el a kábeleket, hogy ne dörzsölődjenek és ne kophassanak.

12. Vizsgáljuk meg a telep testkötésének vezetékét, melynek tökéletes kontaktusban, fémes érintkezésben kell lennie az alvázal.

13. Piszkáljuk ki a celladugók levegőző nyílásait, legjobb vékony dróttal átszűrni a lukakat, hogy elejét vegyük az eldugaszolódásnak.

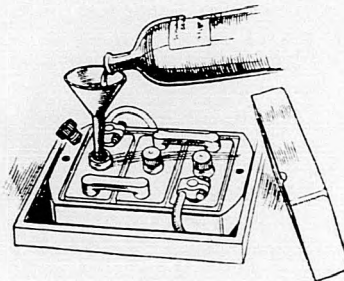
14. Ujra tisztítsuk le a telepet, ügyelve, hogy a cellák felső része teljesen száraz legyen. A nedvesség ugyanis áramszivárgást okozhat.

15. Győződjünk meg arról, hogy az akku szilárdan van tartójában rögzítve. Ha kotyog, úgy vékony gumilappal és sohasem ronggyal tömjük ki a tartót, hogy a telep feszesen és megreven álljon.

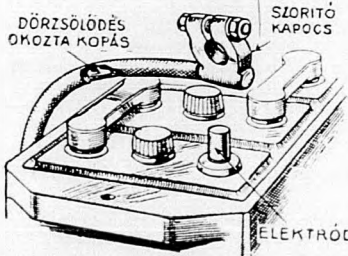
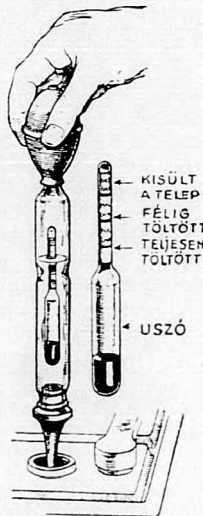
16. Ha a cellákban levő elektrolitból annyi freccsent szét, hogy a desztillált vízzel való feltöltés után a folyadék fajsúlya alacsony, annak ellenére, hogy a telep jól fel van árammal töltve: öntessünk új savat a telepbe. Legjobb megbízható céghez fordulni, speciális elektromos szervizszállomáshoz (Bosch).

17. Ha azt akarjuk, hogy akkumulátorunk hosszú életű legyen ezen a földön, úgy ne égessük feleslegesen a lámpákat, ne hagyjuk a kocsit mozi előtt kitért intőkarral állodálni. Ne restelljük eloltani a számlámpát és ne anlasszóljunk negyedórát, inkább állítsuk be a karburátort. Nyáron kapcsoljuk a világítást feltöltésre, télen egész töltésre. Ha azonban nagy éjszakai turára indulunk nyáron, úgy célszerű előtte egy-két napig egész töltéssel járni.

18. Az akkumulátor az autó leggyorsabban tönkremenő része. Átlag egy-másfél év az élettartama, két év már nagy teljesítmény. Ne kísérletezzünk, ha az akkumulátor már nem „tartja“ az áramot és gyakran kimerül, úgy rakassunk bele új lemezeket, ami nem kerül vagyomba, viszont gyújtásunk nem hagy a vízben.



A desztillált vizet kis üvegtölcséren töltjük a cellákba.



(Jobbra) Feltétlenül használjunk savmérőt, mellyel a telep állapotát a benne lebegő úszó merüléséből azonnal őrésztíthatjuk. (Alul) A kábelek és szorító kapesok tiszták legyenek, kenjük őket vazelinnal. Ügyeljünk a dörzsölődés- okozta kopásokra, melyek rövidzárlatot okozhatnak.

Mi újság?

— Mi hírlék az augusztus 11-ére kiírt pilisi motorkerékpáros körversenyéről?

— Semmit sem hallani róla, Szerkesztő Ur! A csend — gyanús!

— Beszéljen hát valamit a szakmáról, Héblí úr!

— Kezdem a Jókai uccában. Pajor Imrét értékes kitüntetés érte. A motorkerékpár szakmában végzett érdemes munkája elismeréseképpen a Választott Biróságí Központi beválasztotta a szakmai képviselők sorába!

Bravó! Halljuk tovább, Héblí úr!

— Még mindig a Jókai ucca. A Guttmann Vilmos mérnök vezetésével alakult Autóalkatrészkereskedelmi Kft. Jókai ucca 20. sz. alatti gyönyörűen szortírozott raktáráról, mint a General Motors kizárólagos alkatrészkepviseleje látja el a konszern magyar vevőinek Buick, Opel stb. alkatrészszükségletét. A vállalatnak, mely az U. S. Royal pneumatikok és Shell olajok plaszirozásával is foglalkozik, a Révész-u. 5. sz. alatt külön gyári lerakatot is létesített.

— *Menjünk tovább, Héblí úr!*

— Ötletesen oldja meg az Ottenreiter cég a kesztyű nélkül való autóvezetést. Szarvasbőrrel vonja be a kormányt, mely felszívja tenyér izadságát, további előnye, hogy a bőrhuzat mosható és a leszerelése sem iitkőzik akadályba, mivel fűzővel történik a fel- és leszerelése. Ára: a kormány nagysága szerint változik, de semmi esetre sem drágább, mint egy pár kesztyű!

SZERET.

kényelmesen utazni?

Vegyén HARLENT, INDIÁNT, SUPER X-et

Reichfeld-nél

ahol nagy választékot talál amerikai motorkerékpároknál. Puchok, A.J.S., Ariel, Rudge, Gnome, stb. Szóló és oldalkocsi motorok. Kedvező feltételekkel. Használt alkatrészek. RÓZSA-UTCA 97/a. ● TELEFON: 24-2-93.

PUCH

motorkerékpárhoz

legjobb lábkapcsoló

EKS

gyártmány!

PUCH képviselet:

Pajor Imre, VI., Jókai u. 28

Használt és új alkatrészek.

Javitóműhely.

Bármilyen gyártmányú motorkerékpárt

olcsón gyorsan javítok garanciával

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

Douglas és AKD képviselet.

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

KMAC

terepverseny abszolút győztese

Komlóssy Béla

hároméves normál

B. S. A. gépével.

Ujabb bizonyíték

a B. S. A. gépek

megbízhatóságáról és elpusztíthatatlanságáról

URBACH

Hunyadi-tér 12.

— Más újságja nincs?

— De akad egyéb is. A Podmaniczky-uccai ifj. Ternóczky cég berendezkedett könnyű, tartós motoros félcipők készítésére. Nagyigényűeknek is bátran merem ajánlani, mert nemcsak olcsó, hanem megbízható és tökéletes. Más. Brown György cég az összes méretű S. K. F. csapágycakat raktárról szállítja. Ismét más. Veres és Senyeiek most adják ki a legújabb pneumatik árjegyzéküket, mely a piacon kapható összes márkát méretek szerint öleli fel. Igen alapos és könnyen áttekinthető munka. Érdeklődők nek bérmentve küldi. (Cím: Jókai-u. 30.)

— *Látta-e már, Héblí úr, a Sunbeamot, amit a zöld-fehér színekben versenyző Hrabanek rendelt versenyéclra?*

— Nem hogy láttam, de ültem is rajta. Igaz ugyan, hogy a szokatlan méretű tankban nem volt egy cseppnyi üzemanyag sem. Az ambiciózus ferencvárosi versenyző boldogan mutogatja a pompás masinát, bár sajnálja, hogy a sporttípus helyett nem kimondott versenygépet hozott. A gyári tuningról ezen a gépen szó sem lehetett, mivel a gyár nem vállalta a motor felpiszkálását és így a masina csak 136 km-t megy benzín-benzol keverékkel.

— *Hallom, rekordot repült az Air France délamerikai postajárata?*

— Ugy van. Szerkesztő úr, a párisi pósta 68 óra 45 perc alatt érkezett meg az Air France repülőgépein Buenos Airesbe. Vagyis a szombaton reggel feladott levél kedden délután 4 órakor Buenos Airesben van! A teljes vonalat hat gép repüli szakaszonként, az óceáni szakaszon 4 motoros Farman „Centaure” repült.

— *Mi hír az új Mobiloil fronton?*

— Amerika — a korlátlan lehetőségek hazája. A Vacuum Oil Company ott ezen közmondás szószertint értelmében cselekedett, amikor több mint 3 millió dollárt investált egy teljesen újszerű eljárás kísérleti előmunkálataiba és berendezkedésibe, melynek célja a tökéletes autóolaj előállítása volt. Ezen kísérletek új példát statuáltak arra nézve, hogy a

nagyvonalú kezdeményezések nem nélkülözhetik az eredményt, amely jelen esetben a „Clearsol” eljárás, mely szerint most az „új Mobiloil” előállítása történik. Ez az olaj a gyakorlatban kielégíti mindazokat az igényeket, amelyeket az elméletek a tökéletes kenőanyag ideális fogalmával szemben csak felsorakoztathatnak. Az „új Mobiloil” már a tökéletesség fokán áll, amiről minden autós meggyőződhet. Az „új Mobiloil” eddigi soha nem remélt lehetőségeket nyit meg az automobil motorikus teljesítményeinek kihasználhatósága terén, hiszen maga a korlátlan lehetőségek olaja!

— *Mi újság Bosch-éknál?*

— Ujabb nagyszerű Bosch-sikerekről kaptunk hírt. A belga GP kettős Mercedes-Benz-győzelmé Bosch-siker volt, a német motorkerékpár Nagydíj 250-es győztese Winkler (DKW), a holland TT győztesei Winkler (DKW) és Geiss (DKW), a Marne Nagydíj győztese Dreyfus (Alfa) és az angol senior TT győztese Stanley Woods (Guzzi) Bosch-gyújtást, illetve Bosch-gyertyát használt.

— *Mi hír az autó-fronton?*

— Egy új autózsalon portáljával lett gazdagabb a belváros. A pompás Stoewerek új otthonra találtak József-tér 11 alatti elegáns helyiségben, ahol a nagymúltú Urbán Zsigmond személyes vezetése mellett találnak gazdára ezek a remekbe szabott kisautók. Az új Stoewertulajdonosok meglegedése érthető, hiszen Urbán Zsigmond neve és a Stoewer kvalitása garancia erre.

Jó, olcsó, mert saját készítményem!

Szavatolt vízmentes Bilgeri motorszizma, golyózer varrás, „Water-Proof” bőrből P 48” — Háferli motoros félcipő, golyózer varrott, zsíros bagaria bőr, végig 18” — Sport és uccai cipőkülönlegességek olcsó árban!



„TURÁN” SPORTCIPŐZEM Podmaniczky ucca 49. TELEFON: 22-3-53.

Ifj. Ternóczky János

CELLAETERN

a luxus autó szórólakkja tükörfényes, igen tartós, olcsó gyártja

Krayer

lakk- és festékgyár

Budapest, V., Váci-ut 34

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

Sebességmérők, kilométerszámlálók javítása

ÓRAGYÁR TÓMÓ U. 26

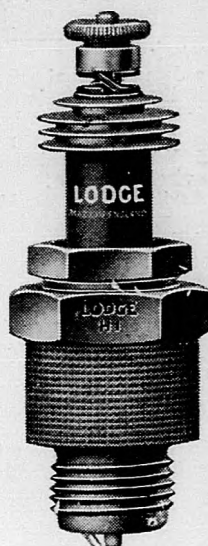
Friss **John Bull, Pirelli** és **Semperit**
motorkerékpár köpenyek **megérkeztek**

Eredeti

BURMAN, JAP, STURMEY

alkatrészek raktáron.

A legkülönbébb alkatrészekből és felszerelési cikkekből szortiro-
zott komplett raktár

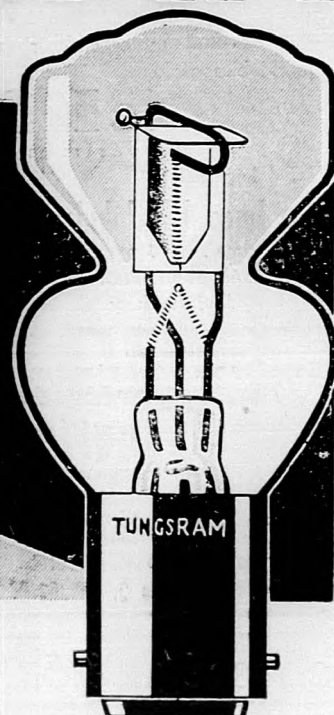


Bicó Jenő alkatrész és pneumatik lerakata

BUDAPEST, VI., LISZT FERENC TÉR 2.

TUNGSRAM

„SÁRGA DUOLUX” LÁMPA



BIZTONSÁG A KANYARBAN SZÉLESÍVŰ FÉNYCSÓVA