

ÁRA 40 FILL.

BODENSEE-BALATON!

VIII. ÉVFOLYAM

15. SZÁM

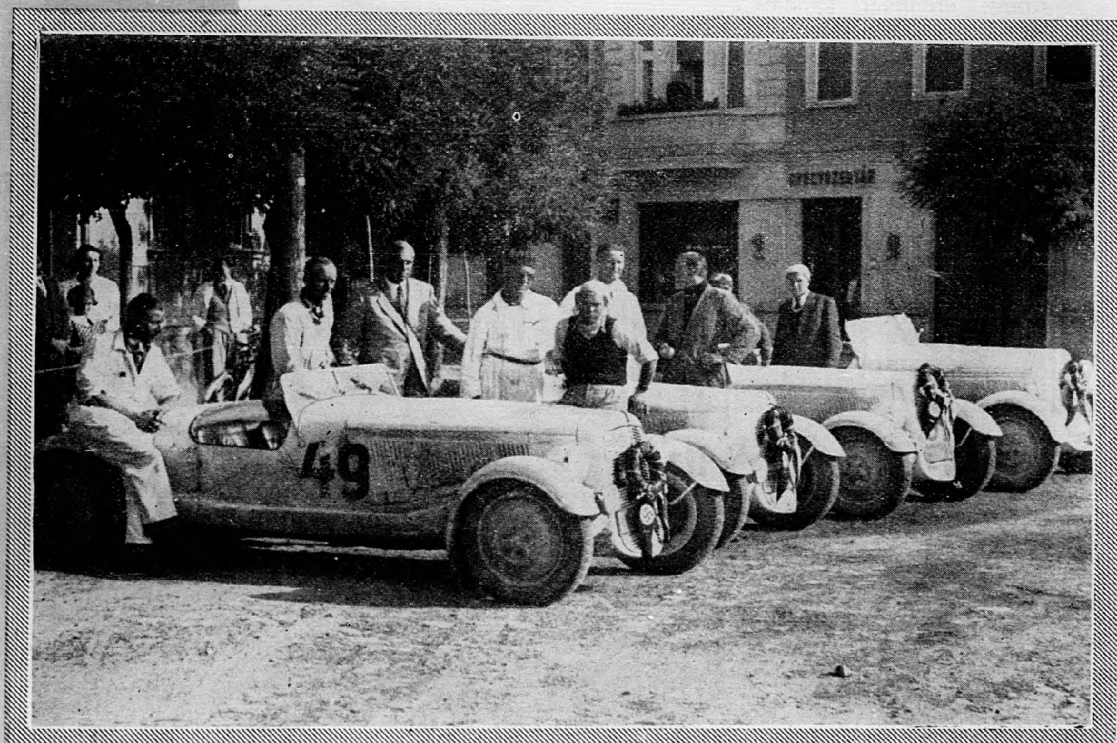
1936. szept. 15.

AutóMotor

A LEGNAGYOBB PÉL.
DÁNYSZÁMU MAGYAR
MOTORSPORTLAP



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



ADLER

Ragyogó sikerrel szerepelt az 1000 km-es Bodensee-Balaton turaiton ez a négy hófehér Adler-Trumpf. Valamennyi hibapont nélkül; közel 60 km-ben előírt maximális átlaggal gyürte le a legnehezebb alpesi hágók sorozatát és a legértékesebb csapatgyőzelemmel gazdagította az idei Adler győzelmi listát. A képen Méray Lóránd igazgató a győztes versenyzők csoportjában örül az újabb Adler-diadalnak.



Bodensee-Balatonverseny 1936

Ujabb, mindent elsöprő Zündapp diadal

Indult... .. 30 motorkerékpár
Beérkezett... .. 16 motorkerékpár
ebből

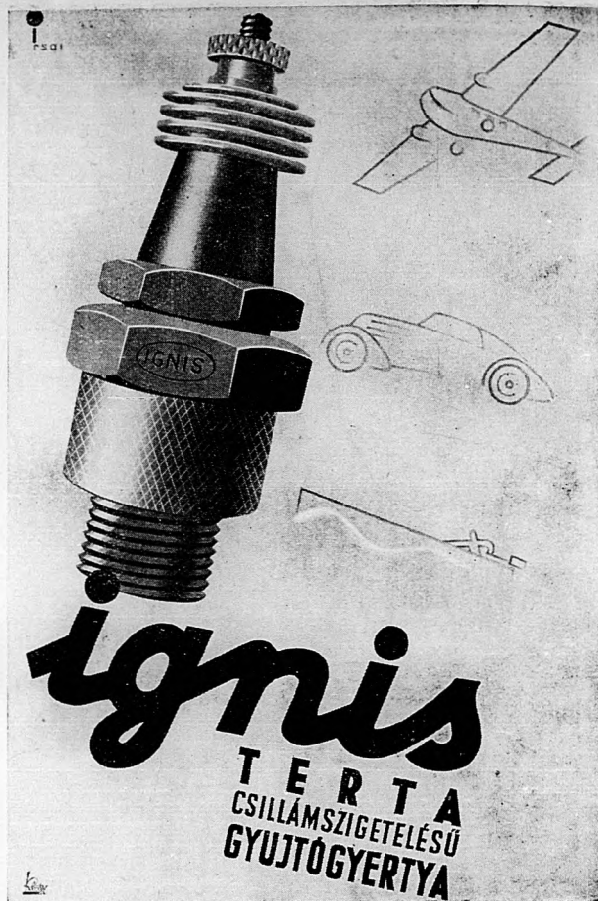
4 Zündapp

Zündapp

előírt maximális átlaggal, hibapont nélkül
arany éremmel győztes!

Vezérképviselet:

PAJOR IMRE, VI, Jókai-u. 28

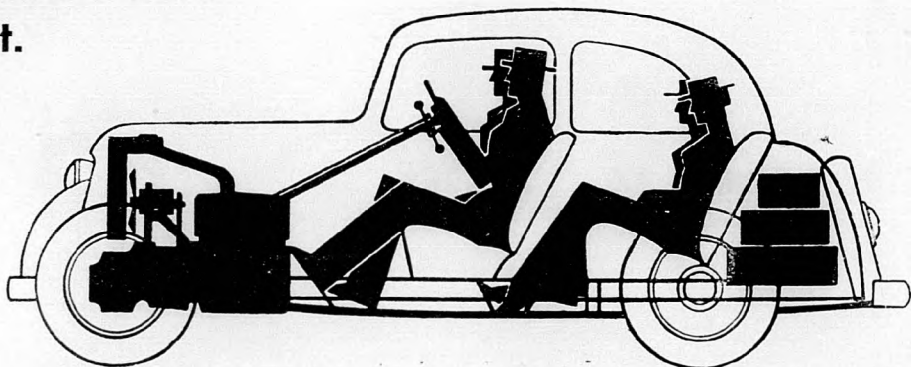


Az igényes közönség döntött:

ADLER

JUNIOR-TRUMPF 1 lit.

TRUMPF 1'7 lit.



Négyen utaznak kényelmesen kofferekkel a kocsiában. Sokat gondolkoztak és sok kocsit néztek meg, mielőtt Adlerre esett a választásuk. Más kocsit mellett nem is dönthettek volna, hiszen az Adler utolérhetetlen gazdaságosságot, üzembiztonságot, kényelmet és eleveiséget biztosít.

VEZÉRKÉPVISELET:

MÉRAY RT

BUDAPEST, V., ZÁPOLYA U. 15. TELEFON: 2-988-88

Előgyújtás

Kis kétfőszázötvenes szülő motorkerékpár áll odatámasztva a járdához az egyik igen széles, igen gyérforgalmú külvárosi főútvonalon. A motor gazdája bement az egyik boltba. Amíg vásárlását végezte, sárfkocsi jelent meg a színen, nekijáratott a motorkerékpárnak, letaposta és több mint kétszázpengős kárt okozott. A csőrömpölésre figyelmes lett a motor gazdája. Meglátta az összetört gépet és — rendőrért szaladt. A rendőr jött, felírt és — jelentett. A motoros idézést kapott. Rendőrbírói tárgyalást rendeztek, melynek az volt az eredménye, hogy megbüntették a — motorost. Természetesen azon a címen, hogy felügyelet nélkül hagyta a motorját. A kocsi — nem büntették meg.

Távol áll tőlünk, hogy kételkedjünk az eljáró rendőrbíró jóhiszeműségében és abban, hogy a legjobb meggyőződése és tudása szerint ítél. Sőt, ítélete formailag is megfelelt a szabályrendeletek szellemének. Mert a szabályrendelet kimondja, hogy járművet felügyelet nélkül hagyni nem szabad. Csakhogy: a szabályrendelet szelleme és az élet nagyon is távol áll egymástól. A szabályrendelet régmúlt időkből származik és hiába vonja be az idő patinával, itt maradt. És él, kísért. Rendőrbírói ítéletek formájában.

Azon a címen, hogy felügyelet nélkül hagyja az utcán a járművét: minden magyar motorost és autóst meg lehet büntetni. Azaz. Ha a szabályrendelet érvényben van: meg is kell büntetni. Kötelességmulasztást követ el az a rendőr, aki nem jelenti fel sorban azokat, akik ellene szegülnek a rendelkezéseknek. És mégis évek múltán el anélkül, hogy rendőrnök észbe jutha ilyen címen marasztaló ítéletet hozni. Mert a rendőr, a rendőrbíró, vagy inkább a rendőrök és rendőrbírák legnagyobb része tisztában van azzal, hogy vannak törvények, melyeket nem szabad, nem lehet betartani. Akár csak Angolországban, ahol még mindig látni azokat a tilalmi táblákat, melyek halálbüntetést ígérnek annak, aki a hidat megrongálja. A tilalom érvényben van, a vonatkozó törvény is érvényben van, de nem akad még angol bíró, aki bírónak küldte volna a gyereket, aki biciklijával befaragja a nevé a hatalmas híd karfájába.

Nálunk — mégis megbüntették a motorost!

Uraim, az Istenért. Ne feledjék el, hogy a magyar versenyeken résztvevő, helyesebben a minap lefutott Bodensee-Balaton túrán résztvevő külföldiek, németek, osztrákok, svájciak mégis csak kedves vendégeink. Akikkel udvariasan kell bánni, akiknek meg kell mutatni, milyen a magyar vendégszeretet és — sajnos — bizonyítani azt is, hogy Magyarország nem — Balkán. Ugy tárgyalni velük, mint örmester az újonccal, deklatív a zsebműszóval, tanító a csínytevő diákkal — nem rájuk vet furcsa fényt.

Az emlétt versenyen — nem úgy bánt a magyar versenybizottság egyik-másik tagja vendégeinkkel, mint ahogyan azt mindenki joggal elvárta volna. Hogy szigor uralkodott, hogy a kondícióvizsgán vizsgálóbírói gondosság és precizitás volt észlelhető: senkinek sem lehet ellene kifogása. De a szigor egyáltalán nem udvariatlanság. És felette udvariasuk vagyunk, de az ott észlelt hangot, fölényes modort csupán — udvariatlanságnak nevezzük és nem gorombaságnak.

Hogy az urak egymás között milyen hangot használnak és az egyik versenybizottsági tag úr miképpen hívja fel a másik bizottsági tag úr figyelmét arra, hogy szűn'esse be a

beszédet — semmi közünk hozzá. De joggal és erélyesen kell tiltakoznunk az ellen, hogy ez a lónus olyanokkal szemben kapjon lábra, akik mint szeretettel várt idegen nemzetbeli sportemberek élveznek vendégjogot Magyarországon. És akiket kellemes és jó impressziókkal a társolyukban szeretnénk visszatérni látni a hazájukba.

Több mint ötven szebbnél-szebb külföldi repülőgép állt glédát a MAC balaton-kilitői repülőtéren. Több mint ötven kis egyszemélyes légióbolha és nagy utasszállító légiócsoda állt sort: mint a balatoni repülő-csillagtúra résztvevője. Olyan repülőgéptömeg, amilyen eddig még sohasem kavarta járadhatatlan propellerével a ragyogó magyar égbolt levegőtengerét.

És ami a legcsodálatosabb: nem jelentek meg hosszú cikkek a lapokban a gulyást tunkoló és hortobágyi mű-tűzről pattant menyecskeket roppogató olajkirályiról, a borjuszájú magyar pilóverbe berámázott ausztráliai kenguruszelídítő jósikerült fényképeivel élénkítve — mint ahogyan azt azokon a bizonyos pikniknek elkeresztelt reklámfelvonulásokon és elnöki tekintélynövesztő légi-ökörösüléseken szoktuk meg.

Csendben folyt a repülőösszejevetel, elmaradt a csinadratta és — annál biztosabb volt az eredmény. Tanulhatnának ebből azok, akiknek még olyan nagyon sok tanulni-valójuk van.

Egy kisméretű kisautósárhányó kiegyengetése és dukózása — 160 pengő. Hogy melyik javítóműhely számlázott ennyit és hogy melyik biztosítóintézet fizette ki ezert a munkáért ezt az összeget — nem fontos. És az sem fontos, hogy ebből a százhatvanból mennyit kapott a karosszériás és mennyit az az úr, akit nevezünk egyszerűen fekete kéznek. Fontos csak az, hogy a munkát a ledrágább karosszériás is szívesen vállalta volna legfeljebb harminc pengőért.

Magyarországban ma világviszonylatban ledrágább az autóbiztosítás. Fantasztikus összegekért lehet csak biztosítást kötni, ami ellen többtízben felemeltük a szavunkat. És ami ellen — most már egyetlen szavunk sem lehet. Mert amíg harminc helyett százhatvan pengőket fizet ki a biztosítóintézet az iparosnak, azaz inkább a fentemlített fekete kéznek, addig ugyan ki csodálkozhatik a magas biztosítási díjtételeken.



Albrecht főherceg lelkes pilóta. Maga indítja be a „Gerle 15“ motorját.

Miért megy a szavatoltan százhuszra képes kocsi leginkább csak százat?

Az autó maximális sebességét csak ideális körülmények között futja ki!

Hogy az a bizonyos gyárműanyag és típusú autó mit „megy”, az leginkább az autóládát és a mazsolát érdeklí. Az eladó felette hatásos fegyvert talál abban, hogy az a tükörfényesre tökéletesített kéltiteres a katalógus szerint százhuszra megy, a mazsola, aki éppen „szédítés” alatt van, pedig nemcsak elhiszi ezt, hanem gyorsan hozzá is tesz vagy újabb huszát — miután aláírta a kötlevelet. Hogy aztán legyen mivel döglezteni a barátait. Miután pedig jól rosszul bejáratra az új kocsi, kiviszi valahová, ahol stoppolni lehet a sebességet, tövig tapossa a gázpedált és bizony csodálkozik, hogy abból a 120-ból legfeljebb ha valamivel több mint száz van meg, hiába mutogat a tahométer tüje kitartóan a 120-as szám felé.

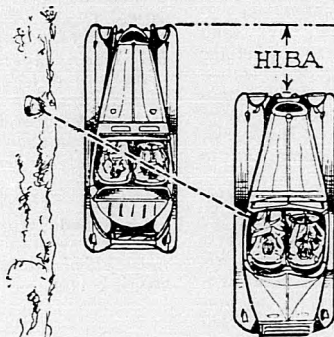
(Legyünk őszinték. Ugyan kinek van szüksége százhuszra sebességre? Hol az a magyar út, ahol életveszély nélkül lehet a cikázó biciklisek, kocsis nélküli gyűhék, keresztbe sétáló nemzetfenntartó elemek, lábák-kacsák között néhány pillanatnál tovább is kivenni a gépből utolsó porcikáját annak a sebességnek, ami benne rejlik?)

Az autó gazdája — a fentemlített próba után — dühösen ront a képviselet portájára és mindenfélét emleget. Pedig nincsen igaza. Hiszen nem gondol arra, hogy a katalógus által megadott maximális sebesség ideális körülményeket feltételez, olyan körülményeket, melyekkel legfeljebb ha Luca napján találkozunk!

Előszörban is nagyon sok függ attól, hogy mekkora távolságon engedjük „kifutni” a kocsit. A legtöbb turakoci aránylag rövid idő alatt éri el legnagyobb sebességének 80—90 százalékát, de hosszú idő kell ahhoz, hogy a még hiányzó 10—20 százalékknak megfelelő sebességre tegyen szert. Az összehasonlító kísérletek alkalmával kitűnt, hogy amíg a százhuszra képes kocsi két kilométeres teljes gáz után eléri a 110-et, újabb közel két kilométer kell ahhoz, hogy sebessége 120-ra szökjék fel.

Általában 4—5 kilométer kell ahhoz, hogy a turakoci elérje valóban maximális sebességét, ha az összes többi körülmények kedvezők. Ugyan, hol találunk erre alkalmas terepet? Ha tövig taposuk a gázt és egy kicsit hagyjuk lendületbe jönni a kocsit, azzal még korántsem tudjuk elérni a maximális iramát.

A másik nagy kérdés, milyen a terep? Milyenek a gumik? A motor által termelt munkának nagyrésztét gördülő ellenállások emésztik fel. A gördülő ellenállás viszont nagy mértékben függ az út felületétől, a pneuk méretétől, a gumik nyomásától. Nem teljesen síma úton sohasem érhetjük el gépünk teljes sebességét, a legkisebb bukkanó is csökkenti a meghajló kerekek adhézióját, túlpörgés áll elő és lényegesen csökken a sebesség. Ha a gumik nincsenek az előírt nyomásnál is valamivel keményebbre felpumpálva, jelentős veszteségek származnak, szintén a sebesség rovására megy. Nagyon sok függ az út felület anyagától is, betonon mindig gyorsabb a kocsi, mint bitumen-



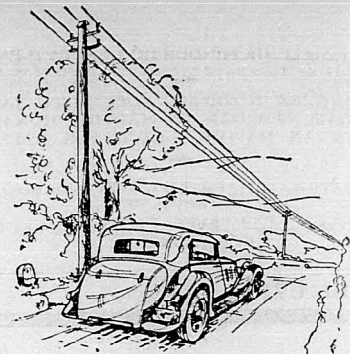
A stoppoló utas a szélvédő oldaltartóján át „vizorozza” be magát. A gép végig egyforma távolságra legyen az útszegélytől, ha távolabb kerül, úgy az utas hamarabb nyomja meg a stoppert, mert más szög alatt látja a mérésnél használt fix pontot.

vagy aszfaltfelületen, ami a beton keményebb voltának következménye.

Légellenállás és karosszéria

A legmindennapibb turakoci által ma elért komoly sebességeknél nagyon fontos a karosszéria idoma és a gép légellenállása. Néhány centiméterrel alacsonyabb vagy keskenyebb, esetleg tökéletesebben áramvonalazott karosszéria óriási sebességbeli különbségekre vezethet. Befolyásolja a sebességet az is, hogy az ablakokat nyitva tartjuk, vagy zárjuk. Nyitott ablakokkal mindig lassúbb a kocsi, mert hiszen légellenállása növekszik. Nyitott kocsinál pedig óriási jelentőségű, hogy az amerikai tetőt felhúzzuk, vagy pedig a teőzsákban hagyjuk. Különös, de való, hogy a nyitott kocsi mindig gyorsabb felhúzott tetővel, aminek az az oka, hogy a szélvédő — ha nem húzzuk fel a teőt — légörvényeket okoz, melyek csökkentik a kocsi sebességét.

Nagyon sok függ nyitott kocsinál attól is, hogy a szélvédőt normális állásban hagyjuk, vagy pedig vízszintesre billentjük. A vízszintesre állított szélvédő néha nem kevesebb, mint 8—10 kilométerrel növeli a sebességet, helyesebben a légáramlatl szemben álló, majdnem függőleges helyzetben levő szélvédő ennyivel csökkenti a sebességet.



Csak pontosan mert távolságon állapíthatjuk meg stopperrel pontosan gépünk sebességét. A sokak által előszeretettel használt telefonpóznák vagy kilométerkövek által határoított távolságok gyakran pontatlanok.

Sok függ ezenkívül a reflektoroktól is, a nagyméretű reflektorok néha 6—8 kilométerrel csökkentik a sebességet, különösen áramvonalazott kocsinál. És az sem mindegy, hogy milyen sárhányókkal van felszerelve a gép, mert a nagyméretű sárhányók igen kitűnő — légfékek.

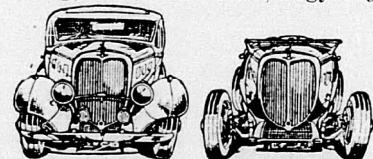
Az oldalszél

Hogy a hátszél fokozza, az ellenszél csökkenti a sebességet: arra felesleges szót vesztegetni. Ennél érdekesebb azonban az oldalszél kérdése. Ha ellenszél vagy hátszél fúj, úgy egyszerűen odavissza futjuk le azt a 4—5 kilométert folgazzal és a két eredmény számtani közeparányosa adja meg a maximális sebességet. Ha viszont oldalszél fúj, úgy gépünk sokkal lassúbbnak fog mutatkozni.

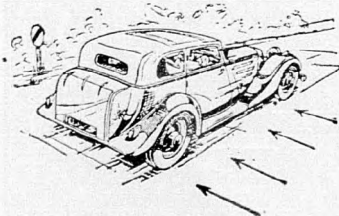
Az o'oldalszél, tehát a menetirányhoz képest többé-kevésbé derékszögben fújó szél bekapaszkodik a karosszériába, a kocsit oldalirányban igyekszik eltolni, miközben erős nyomást gyakorol a gumikra és a kerékagyakra. A nyomás következtében fokozódik a gumik és kerékagy-csapágycsúrlódása, ami tekintélyes sebességcsökkenésre vezet. Ha oldalszélről beszélünk, ne gondoljunk orkányszerű, viharos szélre, az aránylag gyenge oldalszél is elég ahhoz, hogy gépünk sebessége 4—5 kilométerrel csökkenjen.

A barométer és a sebesség

A légköri viszonyok tehát a hőmérséklet, a levegő nedvessége és a barométerállás is nagy befolyással van a sebességre. A motor — mint tudjuk — benzingázból és levegőből álló keveréket szippant hengereibe. Minél nagyobb mennyiségű, illetve súlyú gázkeverék kerül a robbanóterekbe, annál nagyobb munkát teljesít a motor, annál nagyobb a sebesség. A gázok térfogata a hőmérséklet emelkedésével nagyobbodik, melegibb időben tehát a motor kisebb súlyú, tehát gyengébb hatásfokú gázöltést kap, ez az oka annak, hogy nagy



A kocsi szélfogófelületének nagysága erősen befolyásolja a sebességet. Csak természetes, hogy a sárhányókkal, reflektorokkal, csukott karosszériával ellátott baloldali gép lassúbb, mint az ugyanolyan motorral szerelt jobboldali modell.



Az oldalszél erősen csökkenti a sebességet, mert fokozza a csúrlódási veszteségeket.

FIAT
500



*az ideális lengőtengelyes
kisautó*

Ára: P. 2900.—

Service:
VI., Aréna-út 61. T. 2-988-20

Eladás:
IV., Váci-utca 1-3. T. 1-828-48

melegben a sebesség mindig csökken. A külső légnyomás fokozódása csökkentí a gáz térfogatát, nagy légnyomásnál, tehát amikor a barométer magasan áll, tehát jó időt jelez: kisebb a hengerek töltése, kisebb a sebesség. És nem szabad figyelmen kívül hagyni a levegő nedvességét sem, a levegő páratartalmának szintén nagy befolyása van a motor teljesítményére. Minden autós észrevette már, hogy mennyivel jobban megy a gépe nyáriidőben, amikor beáll az alkony, csökken a hőmérséklet és a levegő páratartalma fokozódik. Gyakorlati mérések eredményeképpen kitiűnt, hogy a légköri viszonyok sok esetben 5, sőt 8 kilométerig terjedő sebességkülönbözetet okozhatnak. Ha tehát „szerecséntlen” napon próbáljuk ki gépünk maximális sebességét, úgy sokszor olyan körülmények játszanak közre, melyekre nem is gondolnánk, ha nem vennők figyelembe a most elmondottakat.

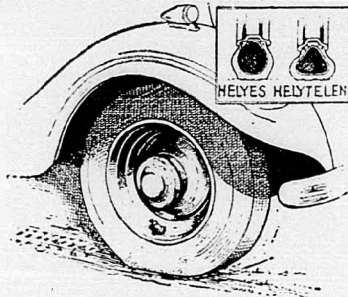
Karburátor állítás

Arról se feledkezzünk el, hogy a szériában forgalomba került túrakocsik karburátorjai úgy vannak beállítva, hogy jó átlagos sebesség és gyorsító képesség mellett takarékos legyen az üzemanyagfogyasztás. Egy-két számmal nagyobb fűvóka, egy kis ügyeskedés a levegőtorokkal, egy kis „tuning” és már is sokkal gyorsabb a gép. Ezt a sebességnövekedést viszont fokozott fogyasztással kell megfizetni. Ma, amikor a gépek fogyasztása igen fontos körülmény, érthető, hogy a gyárak inkább takarékosra állítják be a karburátort akkor is, ha egy kicsit gazdagabb keverék néhány kilométerrel fokozná a sebességét. Az a bizonyos kocsik, mely a gyár szerint százhuszat megy, valóban ment is ennyit, ideális útfelület, szél, légköri s.b. viszonyok mellett, ugyanakkor azonban a karburátort sem állították be takarékosra. Nem szabad tehát csodálkoznunk azon, ha gépünk nem éri el a katalógusban megadott sebességét.

Az előgyújtás mértéke is erősen befolyásolja a gép sebességét. A legtöbb túrakocsi gyujtása úgy van beállítva, hogy a motor ne kapjon túl sok elő-

gyujtást, nehogy hegymenetben, vagy lassú túrában felkopogjon és ezzel reklamációkra késztesse a vevőt. Viszont néhány milliméterrel több előgyújtás minden bizonnyal néhány kilométerrel nagyobb sebességét adna, de hát inkább legyen néhány kilométerrel lassúbb a kocsik, de ne kopogjon, még mazsolakezekben sem. A gyári kocsik viszont, melynek sebességi teljesítménye belekerült a katalógusba — minden bizonnyal annyi előgyujtást kapott, mint amennyit csak elbirt.

A gyertya hőértéke is befolyásolja a sebességét. A maximális sebességhez tekintélyes hőértékű gyertya kell, nyet pedig a gyár nem szerelhet szériában, mert könnyen elolajozódik. Viszont amikor azt a százhuszat mérték, egészen bizo-



A gumi belső nyomása, rajzolata és az útfelület minősége is erősen befolyásolja a sebességét.

nyos, hogy magasabb hőértékű gyertya adta az éltető szikrát.

Hogyan mérjük a kocsik sebességét?

A kilométer-óra csak erősen hozzávetőleg mutatja a kocsik sebességét. A mellett beállítása olyan, hogy mindig többet mutat. Aminek az az oka, hogy tulajdonképpen nem a sebességét mutatja, hanem a kardántengelyeknek, vagy más szerv fordulatszámát, csak éppen a számlapja van kilométer-sebességre beosztva. A fordulatszámából és a kerékátmérőből kiszámítják a sebességét és így kalibrálják a kilométer-órát, közben nincsenek tekintettel arra, hogy a meghajtott kerék a legismább és legkeményebb talajon is tulpörög kissé, tehát a mutatott sebesség mindig több. Rendszerint 8—10 százalékkal mutat többet a tachométer a kocsik valóságos sebességénél és ha a normálpneu helyett tulméretet használunk, úgy tekintettel a nagyobb kerékátmérőre, kilométeróránk „becsületesebb” lesz, kevesebbet fog mutatni a nagyobb gumival, mint a kisebb méretűvel.

A kocsik valóságos sebességét csakis stopperórával lehet pontosan mérni, akkor is csak abban az esetben, ha néhány körülményt veszünk figyelembe. A kilométerkövek legtöbbször nincsenek egymástól pontosan egy kilométernyi távolságban, néha meglepően pontatlan a kilométerizálás. Olyan terepet kell tehát felkeresni, ahol pontosan lement távolságon tudjuk észlelni gépünk sebességét. Nagyon megfelel erre a célra

a világrekord-kísérleteknél használt gyóni pálya, mely az új szegedi nemzetközi úton fekszik vagy 50 kilométerre Budapesttől. Itt a KMAC által hitelesen mért egy kilométeres távon mérhetjük a gép sebességét és ami legalább ennyire fontos, elegendő neki és kifutó áll rendelkezésre. A stoppolást sohase végezze a vezető, ez mindig az utas dolga, aki a mérés tartama alatt nem változtassa testhelyzetét, nehogy látási szöge megváltozzék. A legjobb a szélvédőkeret oldaltartóján át megvizsgálni a kilométerkövet, így nagy févedéseknek vehetjük elejét és nemkülönbön fontos az is, hogy a vezető végig egyforma távolságra tartsa gépét az útszegélytől, mert ha távolodik az útszegélytől, úgy a stopper kezelő utasa előbb fogja lenyomni az óra gombját. Mindig legalább egy kilométeren át mérjük a sebességét. Ha ennél kisebb távon mérünk, úgy nagy févedésnek lehetünk áldozataivá, mert ilyenkor egytől másodperc is jónéhány kilométernyi pluszt vagy mínuszt jelent.

Miután mindenképpen megvilágítottuk a kérdést, látjuk, nem mindig széhhámosság az, hogy gépünk nem éri el a katalógus által megadott sebességét. Sőt, garantálni merjük, hogy csak a legritkább esetben lehet erről szó, anélkül, hogy akár a gyárat, akár a képviselést gáncs érhetné. Természetesen nem vonatkozik ez azokra a bemozdásokra, melyekkel egyik-másik autólado szédíti a vevőt, hiszen sokszor 130—140 kilométeres sebességekről beszélnek, amikor a szakértő nagyon jól tudja, hogy a szóbanforgó gép csak igen szerencsés körülmények között éri el vagy haladja túl hajszára a százast tempót. Nagyon sok „helyrajzi szám” van forgalomba, melyeket csak akkor sikerül igazi értékükre csökkenteni, amikor a KMAC rekordnapokon starhoz áll egy-egy turakocsi. Amikor hamarosan kiderül, hogy hiába beszélt az eladó százharmincéről, hiába mutat a kilométeróra százhuszat, a kocsik legfeljebb százast megy.

Ami viszont a speciális magyar közlekedési viszonyok mellett nemcsak elég, hanem néha — túl sok is.

Hat liter 100 km-kénti fogyasztás mellett hatalmas teljesítményt csak az angol

AUSTIN

kisautó biztosít

Elnyuzhatatlan anyag.
Orvosoknak, modern
üzletembereknek
nélkülözhetetlen!

Kérjük ügyelni új címünkre:

BRUCK

VIII., Tavaszmező-u. 22a

Telefon: 1-370-27

**Minden motoros
vágya teljesült!**

Ismét kapható a

COVENTRY EAGLE

az angol motorkerékpárpár legmodernebb alkotása, 250 cc-es Villiers motorral, nagy világiással, villanykürttel, hátsó ülésel, térsárvédővel

P 1290[—]

Ügyeljen új címünkre:

AUSTIN

angol autóképviselőt

VIII., Tavaszmező-u. 22a

Telefon: 1-370-27

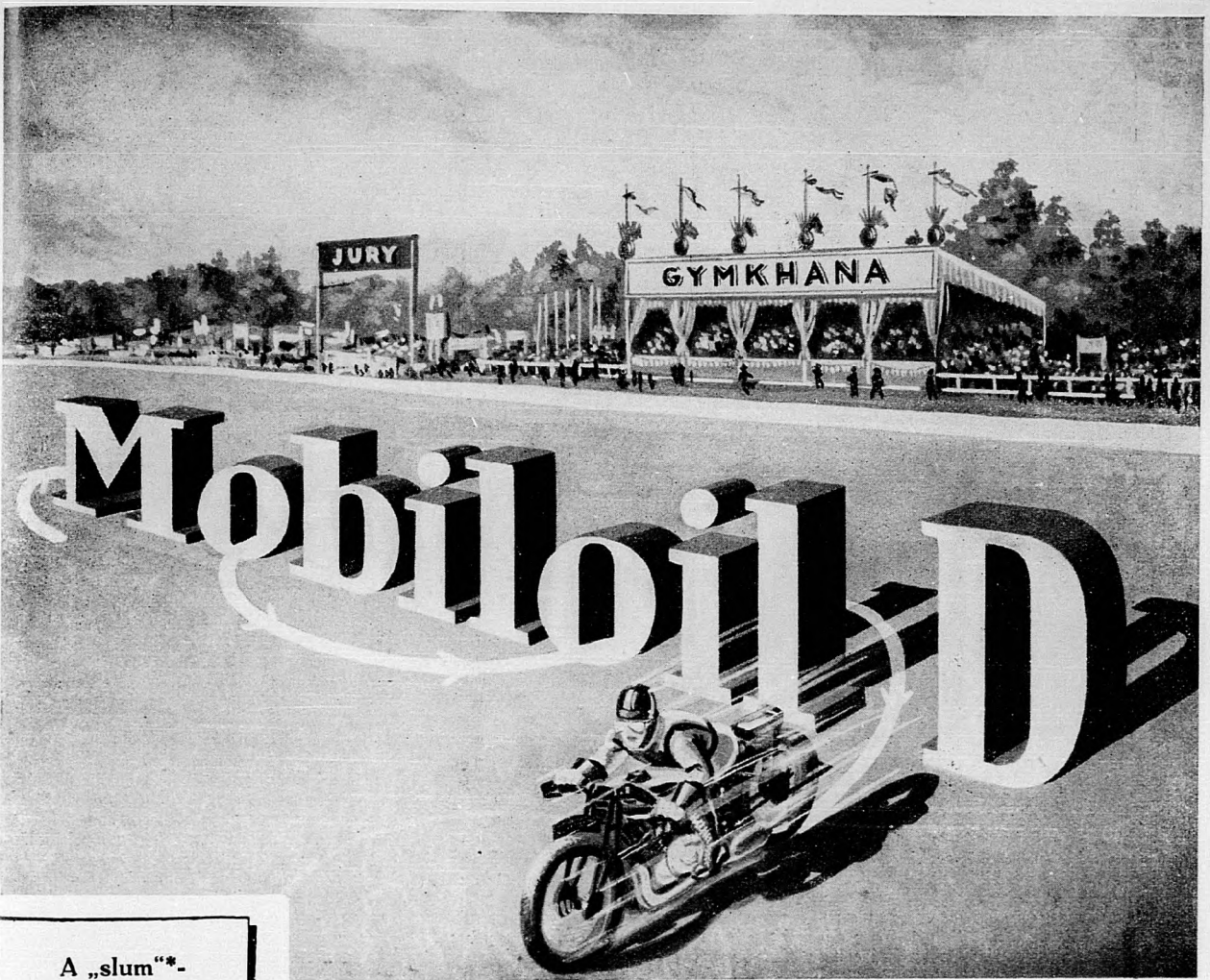
Csuszik a volán, ez már ok
Meggátolja ezt a **BOK**

20% engedménnyel vegyen BOK bőrvonatot a kormányára.
Díjmentes próbádrab.

Autó, motor **kesztyűket** legjobban

OTTENREITER-nél szerzi be

Petőfi Sándor u.3. (udvarban) T.1-897-81



A „slum“-
nélküli olaj!

Az új Mobiloil
„slum“-mentes!

• „Slum“ egy új angol szó a motorolajból származó különböző lerakódások kifejezésére. A „slum“ kifejezés a következő szavakból keletkezett: **sludge** (iszap) és **gum** (ragacs)



Egyszerűbb dolog

a legkönnyebb gymkhána-versenynél is a motorkerékpár helyes kenése. ha Mobiloil „D“-t töltünk a motorba. Akkor városban vagy országúton, sikon vagy hegynek fel, turán vagy versenyen a legtöbbet hozzuk ki motorunkból.

új Mobiloil „D”

BEJEGYZETT VÉDJEGY.

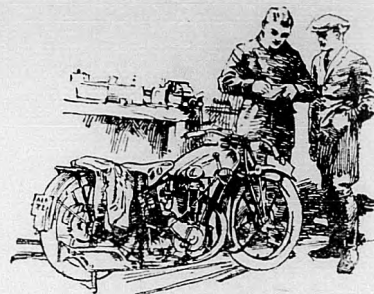
a „tisza“ motorkerékpárolaj

VACUUM OIL COMPANY R.T. BUDAPEST

Mazsolák, ha beszélgetnek

Fülejünk csak oda, sok minden tanulságosat hallhatunk!

Írta: Koenig Rudolf



Csúnya, nedves őszi este volt. A kis, alig cellányi alkalmi garázsban három lelkes mazsola cellengett, a kis garázs három társbőrője, Lukács Jani, a hármak „esze” éppen most jutott a végére a nagy munkának, beállította a Sanyi büszke 350-es sportmodelljének a gyújtását. Sanyi már régen panaszkodott, hogy gépe valami titokzatos lassúsági nyavalyában szenved, amit elválaszthatatlan pótlás-utasa, a szőke, de fölényes Mancsi is panaszozt.

— Amit sehogy sem értek, — vélte Péter, a társaság harmadik tagja — az, hogyan tudta, hogy elállított az előgyújtás beállítása?

Lukács Jani kiegyenesedett, majd zsiros ujjával gyengéden halászta ki Sanyi cigarettafarcájából a sok Levente között meghúzódó egyetlen Extrát.

— Hát tudjátok, — kezdett bele a magyarázatba — ha a sportmotor hirtelen elveszti az erejét, nem hűz jól, lusta és egészen gyenge taposással is visszarugás nélkül gyújt be akkor is, ha a gyújtásabályozóval teljes előgyújtást adtuk, úgy minden bizonnyal a gyújtásbeállítás körül lehet a hiba.

— De hiszen az én géppemmel is meg lehet ezt csinálni — jegyezte meg Péter.

— Igen valószínű, — vágott vissza Péter — de hát ne feledd el, hogy sportmotorról beszéltem. A te géped elsőosztályú túragép. Első osztály — személyronat, rendkívül lassú személyronat. Alacsony kompresszióarányú motorja van, melynek koránt sincsen anynyi előgyújtása, mint Sanyi torpedórombolójának. De ha a szükségesnél több előgyújtást is állítunk be túramotornál, sokkal kevésbé rug vissza kikkstartolásnál, mint a sokkal magasabb kompresszióarányú sportmotor. De azért nem kell megsértődnöd — tette hozzá gyengéden.

Duma közben jól halad a munka. Lukács Jani éppen most húzta meg jó erősen a mágnesfogas anyáját, de még mielőtt felszerelte volna a mágneslánc tokját, úgy vélte, hogy jó volna beindítani a motort.

— Eppen úgy indítsd meg, — fordult Sanyhoz — mint ahogyan azt szoktad. Sanyi nem kérte magát, kinyitotta a benzincsapot, megúszta a jó öreg Amalt, teljes előgyújtást állított, megemele a dekompresszort és jót hágott a

kikkstarterre. Egy pukkanás és Sanyi barátunk majdnem — a levegőbe repült. A motor tisztességesen visszavágott.

— Eppen jól van beállítva, — vélte Lukács Jani — valamivel több gyújtást adtam, mint amennyit a gyári előírás ajánl, kilenc millimétert. Jól fog húzni és pörögni a motor, de persze indításnál vedd vissza az előgyújtásabályozót — és felállásba hozta a szabályzókart. — No most próbáld meg újra!

Sanyi újra nagyot lépett a kikkstarterre és a motor szabályos lassú túrában ébredt életre.

— Légy szíves és magyarázd el, — szólalt meg Péter — mit is jelent az, hogy 9 mm. előgyújtást állítottál be?

— Na fülelj csak ide, — állt kötének Lukács Jani — a mágnesét úgy állítottam be, hogy a platínacsavarok akkor távolodjanak el egymástól és így a gyújtószikra pontosan akkor ugorjék át a gyertya körmei között, amikor a dugattyú éppen 9 milliméterre van sűrítési ütemben a felső holtponthoz.

— És hogyan mérted le?

— Csak éppen beugartam ezt a vastag vörösrézdrótot a gyertyalyukon, a rézdróra előzőleg milliméterbeosztást karcoltam. Szerencsére a masina gyertyanyílása felül van a hengerfejben. Ha oldalt lenne, úgy egy kissé nehezebb volna a dolog és szükség volna speciális mérésre.

— Ami azt illeti, — vélte Péter — jól végeztél el a munkát. En is megpróbálkoztam már az ilyesmivel, de a motor sehogyan sem akart beindulni. Kénytelen voltam betölteni az egyik műhelybe.

— Valahol hibát csináltál, — tanárokodott Lukács Jani — persze biztosan nem tudom, hogy hol. Mert két szarvas-hibát is lehet csinálni a gyújtásbeállításnál. Lehet hogy miközben a mágnesláncok rögzítő anyáját húzad meg, elfordult a mágnes armatúrája, vagy valami hasonló történt. De az is lehet, hogy helytelen irányban forgatad a mágneset, amikor azt a pontot keresed, amikor a szakítóban levő két platínacsavar egymástól elávoznak. De harmadik eset is lehetséges, lehet, hogy a másik felső holtpontra állítottad a gépet. A sűrítési végén levő holtponthelyet a kipuffogási ütem végén levő felső holtponthoz állítottad be.

— Milyen irányban kell forgatni a

mágneset? — kérdezte Péter.

— Mindig abban az irányban — hangzott a válasz, — mely irányban a motor, illetve a mágnes üzemkőben forog. Ezt nagyon könnyen megállapíthatod, egyszerűen rálépsz a kikkstarterre, amikor a mágneslánc burája le van szerelve. De különben is a legtöbb mágnesen a láncok oldalán nyúl mutatója a forgási irányt.

— A helyes felső holtponthoz, úgy-e az, — hangzott Péter kérdése — melyet a dugattyú a sűrítési és gyújtási ütem között ér el?

— Nagyon helyes. Más szavakkal, a dugattyú akkor áll a sűrítési felső holtponthoz, amikor a szívószelep már zárt és amint a dugattyú felfelé halad: mindkét szelep zárva van. De persze a helyes irányban kell forgatni a motort.

— És mi a teendő akkor, — kapcsolódott bele Sanyi a beszélgetésbe — ha a nyújtás kint az országon állítottod el és nincsen kéznél beosztott rézdrót vagy hasonló beállító alkalmatlanság?

— Ilyenkor az ember nem sokat teke-tőrizik. Egyszerűen kétharmad előgyújtásra állítja a szabályzókart és úgy állítja be a mágneset, hogy a megszakító platínái éppen akkor szakítanak, tehát a szikra éppen akkor képződik, amikor a dugattyú pontosan felső holtponthoz van. A felső holtponthoz közhatalmas dróttal keressük ki, drótot dugunk a gyertyalyukba, a drótot vagy csavarhúzóval egyszerűen nekiszorítjuk a dugattyúnak és lassan forgatjuk a motort ide-oda. Ha a dugattyú emelkedik, emelkedik vele a drót is, ha süllyed, süllyed a drót is. Félperc alatt kikereshetjük így a felső holtponthoz.

— Ez a beállítás körülbelül megfelel a legtöbb gépnél, legalább is négyüteműnél. Kézüteműnél okosabb teljes utógyújtásra állítani a gyújtásabályozó héblit és így beállítani a felső holtponthoz, bár sok kézüteműt ismerek, mely ennél valamivel több előgyújtással érzi magát jól.

— És mi van a fix előgyújtásbeállítás kis kézüteműkkel, — kíváncsiskodott Sanyi — ezeknél talán pontosan felső holtponthozgyújtást kell beállítani?

— Semmi esetre sem, — hangzott a válasz — egy kevés előgyújtást feltétlenül be kell állítani, ellenkező esetben a motor lusta és erősen melegszik. Annyi előgyújtást kell a fixgyújtásos kézüteműnél beállítani, hogy a motor akkor se rugjon vissza indításnál, ha egészen lassan és puhán lépünk a kikkstarterre.

Közben állt az eső. A fogasnak ki-nevezett szögekről lekerültek a gumikabátok. Es Sanyi lefekvés után még addig látott maga előtt dugattyúkat és megszakítókat, amíg perccenként vagy harmincas túraszámmal nem kezdett egészen szabadon kipuffogva — hortyogni.

Licsájer János budapesti autórugógyártó és javítóüzeme

Specialista
az autórugók
gyártásában

Telefon:
1-463-51

Mindenféle gyártmányú kocsihoz kész rugók raktáron

Budapest,
VIII. Thék
Endre u. 14.

Telefon:
1-463-51



DKW-FRONT

NÉGYÜLÉSES CSUKOTT SZÉRIAKOCSI

WIESENGRUND FERENC vezetésével
az év legnehezebb távversenye, az 1000 km. en felüli távu
**Bodensee-Balaton turaut
győztese!**

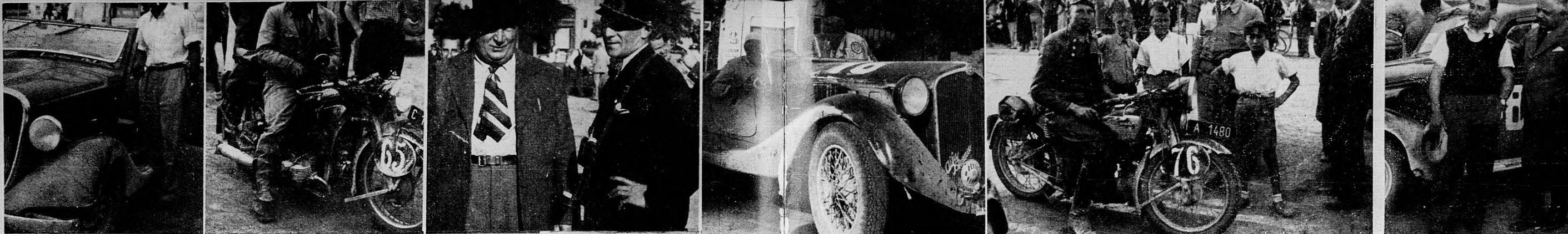
A mezőny legkisebb gépe az előirt
maximális átlaggal, hibapont nélkül abszolválta
az utvonalba iktatott Thurnpass, Arlberg, Tauern stb. hágók között
Európa legmeredekebb kapaszkodóját,
a 28 százalékos emelkedésű hírhedt Katschberget!

DKW győz

a motorkerékpárok versenyében is, v. MILENKOVICS (250 DKW) az
előirt maximális átlaggal **hibapont nélkül győztes!**

Vezérképviselő:

MAJLÁTH M., VI. GRÓF ZICHY JENŐ UCCA 17



Wilhelm György hibapont nélkül hozta célba Fiat-Balillját. — Krenslhner (Zündapp) pompás győzelmet aratott. — Mercedes korifeusok a célban: (Puch) örül a győzelemnek. — Vadas igazgató, Wilhelm Sándor, a Fiat „1500” Kerekein az elmaradhatatlan Cordatic-kal. — Delmár (Alfa) győztesen a célban. Kerekei Cordatic. — Beranek

Az osztrák autókлуб és a KMAC közös rendezésében került lefutásra a szezon egyik legnehezebb túraversenye. A Bodensee partján fekvő Bregenzből este fél tíz órakor startolt el a mezőny, hogy az előírt magas átlagsebességek betartásával erőltetett éjszakai menetben másszák meg az osztrák Alpések leghehettebb hágóit és másnap a kora délutáni órákban fussanak be a Balatoni Sporttér gyújtópontjában álló célhelyre. Siófokra.

A siófoki célhely közönsége már a déli óráktól kezdve feszült figyelemmel várja az útvonalról érkező híreket. Landauer dr. a KMAC agilis vezértitkára tájékoztat a verseny állásáról:

— Bregenzből 94 jármű startolt el a körülbelül 1000 km-es versenyre. A mezőny az Arlberg megmásása után Innsbruckba futott be, majd Kitzbühelen át a Thurn-Pass megmásása után Zell am See felé folytatta útját. Zell am Seeben meglepetés érte a versenyzőket: a Grossglockner egyes hófúvások szakaszairól másfél méteres hótorlaszokat jelentettek úgy, hogy a rendezőség indítatva érezte magát a Grossglockner-strasset törölni az útvonalból. Helyébe a járművekre még nagyobb megpróbáltatást jelentő Katschbergert ikatták be az útvonalba, mely a továbbiakban Klagenfurton, az új Packstrassen és Grácon át vezet a magyar határ felé... Több kiállásról kapunk jelentést, volt defektus és árok egy-

arant szerencsére minden baleset nélkül...

Fullajtár érkezik a telefontól:

— Az első versenyző háromnegyed egykor Szentgotthárdnál átlépte a magyar határt!

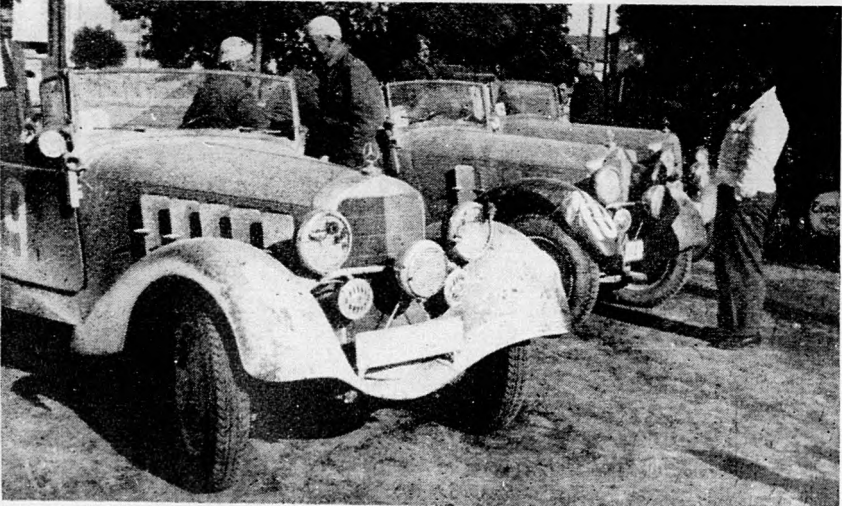
Keszthelyen át robot Siófok felé a mezőny. Az éllóvas, a müncheni Róth hat perccel 2 óra előtt fut célba. Pár perc múlva itt az első motoros is, a gráci Denzel, amíg úti élményeikről beszélnek, egyre-másra jönnek a befutók.

Pompás kép: 4 főhehár elsőkerék-meghajtásos Adler gurul be zárt menetben a célba, Valamennyi hibapont mentes. Csapatgyőztesek! Bíró János (Alfa) az első magyar befutó. Hibapont nélkül. Hartmann magasabb átlagstandardot szeretett volna. Egy másik, alacsonyabbat. Zárt menetben jön a Mercedes-Benz-csapat: Geyer egy elébe ugró parasztyerek kikerülése folytán megjárta az árkot is, arcát flastromozzák, kocsiját a karcolásokra is utazó kondíció vizsgáztatók lepontozzák. Oda a team-győzelem! Wilhelm Fiat-jának is belesétált egy félbolond a reflektorába: oda a makulátlanság, 5 hibapont... Zárt menetben hibapontmentesen végez az Opel-csapat. A Hanomag team elvégzik a kondícióvizsgán. Itt van Wiesengrund, megtapsolják. Megérdemli, a mezőny legkisebb kocsiját, a 680 km-es elsőkerék-meghajtásos DKW-t előírt maximális átlaggal hibapont nélkül hozta át a legnehezebb al-

BODENSEE-BALATON



Denzel hibapont nélkül maximális átlaggal érkezett célba pompás 500-as ohv, BMW masinájával. — Hartmann ezúttal felcserélte a versenykocsit a győztes Steyr limousineval. Természetesen hibapont nélkül végzett.



A kitűnően szerepelt Mercedes-Benz-csapat a siófoki célban.

szigorú kondícióvizsgán esett. A versenyen sok volt a győztes, de bizonyos az is, hogy ilyen győzelemre predestinált pompás kocsiparkot még nem láttunk magyar versenyen! Eredmények:

AUTOMOBILOK 3 LITERIG.

Holtversenyben első 380 maximális ponttal: E. Lessner (Steyr), P. Rieckh (Steyr), H. Dreier (Alfa Romeo), Delmár W. (Alfa Romeo), Bíró J. (Alfa Romeo), A. Hirte (Mercedes-Benz), W. Krauss (Mercedes-Benz), H. Mayer (Chrysler). — Második helyre futott be: E. Schimauek (Steyr) 360, H. Geyer (Mercedes-Benz) 360, K. Haberle (Hanomag) 375, Fr. Bucourt (Hanomag) 375, G. Röhrich (Hanomag) 375 és H. Sauthier (Ford) 374 ponttal. A második helyen végzetek — az egyetlen Sauthier (Ford) kivételével, aki az átlagot nem tudta betartani — a kondícióvizsgán kapták büntetőpontjaikat.

AUTOMOBILOK 2 LITERIG.

Holtversenyben első 380 maximális ponttal: P. Guillaume (Adler), O. Löhr (Adler), M. Schaumburg-Lippe (Adler), Orsich P. (Adler), L. Rübelt (Steyr), E. Kastner (Steyr), Hartmann L. — Mellinger (Steyr), W. Merkl (Steyr), Blankenstein P. (Steyr), C. Guillaume (Opel), J. Krohn (Opel), B. Kohlrausch (Opel), Ch. Meinecke (Hanomag), Glöckler (Hanomag), G. Krickl-Rheinthal (Tatra), W. Mayenburg (Tatra), C. A. Aretin, G. Egloffstein, K. Sandizell, F. Roth, Festetics M., Festetics E. és H. Averbek (BMW-k). — Második helyre futott be: Ottlyk L. (Steyr) 375, Wilhelm S. (Fiat) 375 és P. Schweder (Adler) 345 ponttal. Mindhárom második helyezett a kondícióvizsgán kapta büntetőpontjait. — Harmadik helyre futott be: A. Dietz (Ford) 310 és K. Macher (Special) 314 ponttal. Mindkét versenyző átlag be nem tartása miatt kapta büntetőpontjait. — Befutott még: F. Veit (Adler).

AUTOMOBILOK 1,1 LITERIG.

Holtversenyben első 380 maximális ponttal: Wiesengrund F. (0,680 DKW-Front) Wilhelm Gy. (Fiat Balilla), R. Hunger (Steyr 50), Singer I. (MG), T. Romani (Aero) és H. Lander (Aero). — Második helyre futott be: H. Fuchs (Steyr) 341 ponttal. —

Befutott még: E. Glaserfeld (Fiat) és B. Spira (Steyr).

SZŐLÓMOTORKERÉKPÁROK 250 KCM. FELETT.

Holtversenyben első 350 maximális ponttal: S. Krenslhner (Zündapp) és W. Denzel (BMW). — Második: N. Knoblauch (NSU) 376 ponttal. — Harmadik: S. Hoffmann (Zündapp) 328 és N. Wimbberger (Zündapp) 315 ponttal. — Befutott még: A. Vonjahr (AJS), T. Magnus (Zündapp) és F. Willig (Triumph).

SZŐLÓMOTORKERÉKPÁROK 250 KCM-IG.

Holtversenyben első 380 maximális ponttal: T. Beranek (Puch), W. Milenkovich (DKW), H. Bauer (NSU), K. Basch (NSU), B. Beranek (NSU), K. Bayer (NSU) és O. Spitz (NSU). — Harmadik: Ali Draga (DKW) 346 ponttal.

OLDALKOCSIS MOTORKERÉKPÁROK 600 KCM. FELETT.

Első 380 maximális ponttal: F. Fuhrmann (Harley Davidson). — Második: Chrastek (Harley Davidson) 369 ponttal.

OLDALKOCSIS MOTORKERÉKPÁROK 600 KCM-IG.

Első 380 maximális ponttal: G. Harbourn (Triumph).

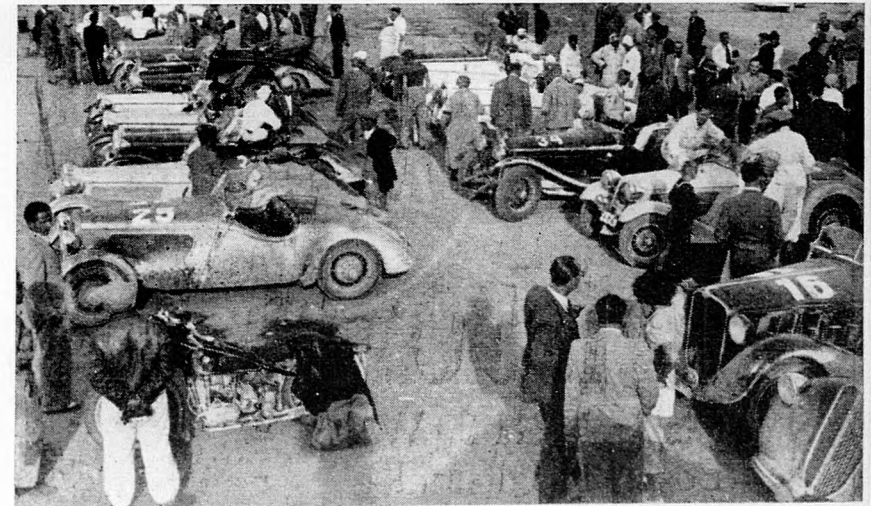
NEMZETEK KÖZÖTTI CSAPATVERSENY

Holtversenyben maximális pontszámmal első: KMAC I. csapata (Delmár, Bíró, Hartmann), DDAC Németország (Egloffstein, Sandizell, Roth), OeAC, Ausztria (Lessner, Markl, Krickl). — Második: KMAC II. csapata (Wilhelm, Wilhelm, Ottlyk).

GYÁRI CSAPATVERSENY

Holtversenyben győztes maximális pontszámmal: Adler-csapat (Guillaume, Löhr, Orsich), NSU-csapat (Basch, Beranek, Beyer) és az Opel-csapat (Guillaume, Krohn, Kohlrausch). — Második: Mercedes-Benz, Steyr, NSU II. és a Hanomag-csapat.

A verseny nagy sikert hozott a Cordaticnak: Bíró, Delmár, Ottlyk, Wilhelm és Blankenstein a legnagyobb elragadtatással nyilatkoztak az általuk használt magyar gumimárka kiemelkedő tulajdonságairól.



Mozgalmas élet uralkodott a siófoki célhelyen.

Bodensee-Balaton-i turaút

Hegyen-völgyön megint csak

CORDATIC

gumié az elsőség

3 literig első: Biró János (Alfa) és Delmár Walter (Alfa)

2 literig első: Blankenstein (Steyr)

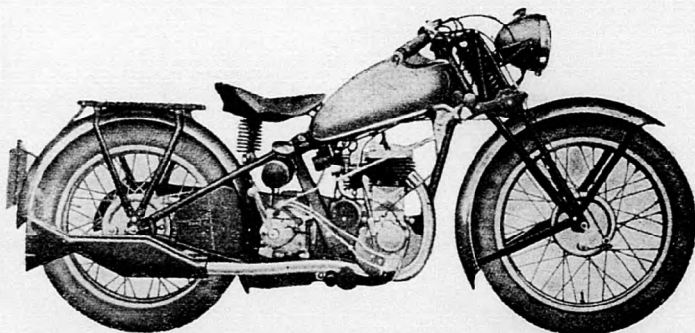
második: Wilhelm Sándor (Fiat) és Ottlyk Lajos (Steyr)

CORDATIC gumiabroncson

GYÁRTJA A MAGYAR RUGGYANTAÁRUGYÁR

AZ ÚJ 350-ES

MÉRAY



már raktárról kapható

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

12 év óta szakadatlanul üzemben levő
Méray motorkerékpárok bizonyítják
azoknak utolérhetetlen tartósságát!

ÁRA P 1550.—

teljes felszereléssel, 30 Wattos
Bosch világítással

MÉRAY Motorkerékpárgyár Rt.
Budapest, V. Zápolya ucca 15. Telefon: 2-988-88

Az izzócső gyújtástól

– a Bosch gyertyáig!

Látogatás a stuttgarteri Bosch-művek gyújtógyertya osztályán

Hajdanában bizony körülményesebb módon oldották meg a gyújtást, mint manapság. Hosszú, porcellánszerű anyagból készült cső torkollott bele a motor robbanóterébe, a cső másik végét kívülről hevítették vörösen izzóra, a tizes cső gyújtotta meg a hengerben összesűrített gázkeveréket. Hosszadalmas előmelegítés, szabálytalan gyújtás volt az eredmény, ráadásul a motorok teljesítménye igen csekély volt, mert ez a gyújtási rendszer nemcsak a fordulatszámot korlátozta, hanem előgyújtást sem lehetett adni.

Multak az évek, az évtizedek és 35 évvel ezelőtt megszületett a modern magas-feszültségű gyújtógyertya. Hogy ma a gyertya a motor legelhanyagoltabb része, melyet beszerelés után 15–20.000 kilométerig nyugodtan el lehet felejtetni — azt nagyrészt a Bosch-műveknek köszönhetjük, ahol harmincöt éve folyik a gyújtógyertya tökéletesítése.

Mit követel a motor a gyertyától? Percenként 2000 erős szikrát kell leadnia minden egyes gyertyának! És percenként 2000-szer változik a gyertya egyes alkatrészeinek hőmérséklete a 100 és 1000 Celsius fok között. A Budapest—Bécs úton minden egyes gyertya közel egy millió szikrát ad le, ami azt jelenti, hogy a hathengeres motor gyertyái ezen az úton nem kevesebb, mint hatmillió szikrát pattintanak át a robbanóterben. Ugyanakkor minden egyes szikrának a másodperc ezredrészeit is terjedő pontos időközben kell átugrania a gyertyák körmei között, 10–20.000 Volt feszültség mellett, 7–10 atmoszférás nyomás mellett!

Most már tudjuk, mit követelünk a Bosch-gyertyától. És meg fogjuk érteni, miért szükséges az a hihetetlen gondosság és precizitás, mellyel a Bosch gyertyák készülnek a városrészeknek beillő hatalmas stuttgarteri gyártelepen. Sokszáz szakmunkás dolgozik a tágas termekben, sokszáz speciális gép, különleges berendezés, a próbapadok tömege: mind azt a célt szolgálják, hogy a Bosch-gyertya becsülettel végezze feladatát a motorban.

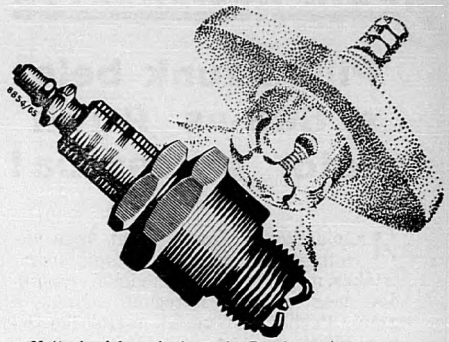
Az egyik hatalmas csarnokban végtelennek látszó hatszögletű acélrudakból ontják az automaták a gyertyaházakat, készen menettel és felirattal. Más termekben a speciális gépek egész ütege készíti a gyertyák acélmagját. A magnak a robbanóterbe torkolló vége speciális nikkelötövet, melyet elektromos hegesztéssel komplikált gépek rögzítenek az acélmaghoz.

Külön épületben készülnek a gyertyák magvának szigetelői. Precíziós mérlegek tízedgrammnyi pontossággal mérik le mázsaszámra azokat az ásványi anyagokat, melyekből a gyertya porcellánya készül. Többszörű égetés, őrlés, tisztítás és nedvesítés után összeálló masszává gyúrnák a nyersanyagot, melyből hidraulikus prések formázzák ki a nyers izolátorokat.

Esztergapadokon, menetvágógépeken kapják meg a nyers izolátorok végleges alakjukat, utána égetőkamencékbe, alagút-kamencékbe kerülnek, ahol igen magas hőmérséklet mellett nemcsak kellő keménységet kapnak, hanem csillogó, üvegkemény külső bevonatot is. Az égetés után mechanikai és elektromos próbáknak vetik alá a kész szigetelőköveket, majd ha minden követelménynek megfeleltek, megkapják a jellegzetes zöld gyűrűt.

A Bosch-gyertyák minden egyes alkatrésze a legkorszerűbb munka-eljárásokkal készül. Ötletes speciál munkagépek, automatikus ellenőrző készülékek, transzportberendezések szolgálják a célt: olesó áron tökéletesen nagy tömegben alkotni. Az összeszerelés előtt újabb ellenőrző gépek során kerülnek át az alkatrészek, önműködő gépek selejtezik ki azokat a darabokat, melyek akár mechanikai, akár elektromos szempontból nem tökéletesek.

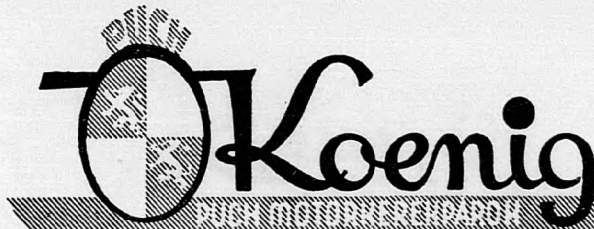
A készen összeszerelt gyertyák újabb ellenőrzés alá kerülnek, megvizsgálják



Mult és jelen: izzócső és Bosch-gyertya.

a menet pontosságát, az elektródok távolságát, majd minden egyes gyertyát 25 atmoszférás nyomás alá helyeznek és így vizsgálják meg a körök között átugró szikra természetét 16.000 Volt feszültség mellett. A hosszadalmas és pontos ellenőrzés után a megfelelőnek talált példányok bekerülnek az ismert narancsvörös szalaggal átragasztott kék papírdobozokba, hogy röviddel később rendelési helyükön végezzék fáradhatatlan munkájukat.

Tágasak és világosak a Bosch művek munkatermei, a gyárak sivár hangulata ismeretlen a stuttgarteri Bosch-városban. Az ablakok ereszein virágcserepek, végtelen szőlőhegyek, gyümölcsösök felé tárul a kilátás. A Bosch-öntödéek magas épületeitől a híres Solitude-kastélyt látni, az Engelberget, melynek gyomrában 320 méteres alagutont át vezet a Stuttgartot Mannheimmel összekötő Reichsautobahn, a pompás, széles, kettős beton német útsodák egyik ere. Ahol a Bosch gyártelepből kikerülő Bosch-gyertyák amúgy alaposan kitombolhatják magukat.



Eredeti PUCH

alkatrészek raktára

PUCH javítóműhely

Budapest, VI., Dessewffy-ucca 26. Telefon: 1-214-00

MORRIS

Az 1 literes kocsit a legjobban bevált kiskocsit Magyarországon.

Az új 1½ literes kocsik raktáron!

Előnyös csere. ★ Hosszu részlet. ★ Modern service

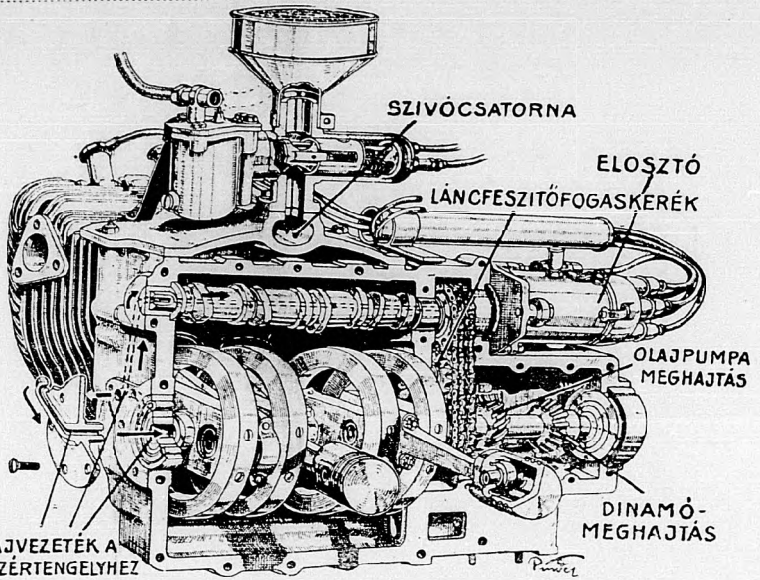
Vezér-
képvislet:

DEMÉNYI ÉS FIA, V., Akadémia-utca 19.

Pillantsunk bele a 800-as Puch motor gyomrába!

Az oldalkocsis územre szánt úgynevezett nehéz motoroképpárok tábora értékes, magaskvalitási modellel szaporodott meg az idén. Marcelino mérnök, a gráci Puch-gyár vezérkonstruktőre ismét kitétt magáért, az idén megjelent 800-as négyhengeres Puch-masina nemcsak olcsó ár, hanem minőség és technikai megoldás terén is tökéletesen fedi azok igényeit, akik megbízható, nagyteljesítményű közlekedési eszközt kíván az oldalkocsis 800-as Puch-gépben vélik megtalálni. A 800-as Puch modellek középeurópai útviszonyokra konstruált robusztus vázára, a tökéletes kényelmet nyújtó szinkronizált differenciál rugózású villára ezúttal nem óhajtunk kitérni, megelégszünk azzal, hogy röntgenszemmel vezessük be olvasóinkat a 800-as modell motorjának titkaiba.

Figyeljük meg a motor felépítését! A csapágy középen át a főteneggel párhuzamosan ketté osztott forgattyúkar nemcsak könnyű kezelhetőséget biztosít, hanem aránytalanul megkönnyíti a félkarterbe behelyezhető főtenegy beépítését és centrozását is. Az egyetlen daraból kovácsolt főtenegy három túlméretezett görgőcsapágyban fut, olajcsatornáin nyomás alatt jut el az olaj a hajtókar-csapágyakhoz. A szokásos lendtömegeket, illetve lendkereket a főtenegyen négy lendtárcsa helyettesíti.



Az a körülmény, hogy a hengerek egymással átellenesen nem 180°-ra fekszenek, hanem párosával enyhe V-alakban hajlanak egymáshoz, egész különös előnyököt biztosít a konstrukciónak: egyszerűsödik általa a kipuffogó vezetés, megrövidül a szelep-mechanizmus, a hengerfalakon könnyebben folyik le az olaj a karterbe.

A könnyű fémdugattyúk három-három gyűrűje közül az alsók olajlehuzó gyűrűknek vannak kiképezve. A széles hűtőbordázatú kettős szürkefém-öntvény hengerblokkokban felszkelnek a szelepek. A hengerblokkok könnyűfém hengerfejükkel együttesen vannak átmenő csapszegyek

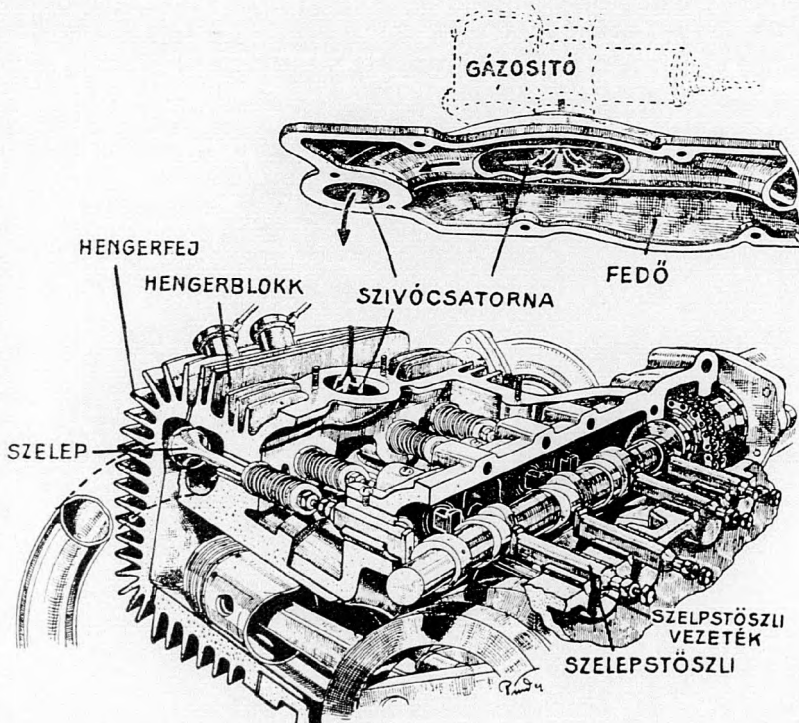
révén a forgattyúházhoz erősítve. A hengerfej-nyak leghajtása után tehát a hengerfejek és hengerblokkok játszi könnyedséggel emelhetők le.

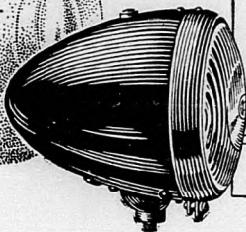
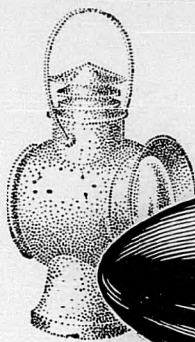
A főteneggel parallel vezértengely hosszában szintén ki van fúrva, olajvezetékek gondoskodnak arról is, hogy a vezérműbüttyök és szeleptöszlítőnyérok felfekvési felületei megfelelő olajozásban részesüljenek. A vezértengely meghajtását duplex lánc révén a főtenegyléről nyeri, az állandó láncfeszültség biztosításáról közbeiktatott fogaskerék láncfeszítő berendezés gondoskodik. A motor beállítását a lendtárcsák és vezértengelyfogaskerék jelzései könnyítik meg. A vezérműmeghajtó fogaskerék mögötti spirálfogaskerék gondoskodik a dinamó meghajtásáról, a harmadik főcsapágy mögötti kúpogaskerék biztosítja az erőátvitelt a sebességváltóhoz.

Mint azt a motor teljes felépítésén megfigyelhetjük, különös gondot fordítottak a gyárban a motor tökéletes olajozására. A fogaskerék-meghajtású kettős hatású szívó-nyomó pumpa a cirkulációs rendszer keretében bőséges olajozást biztosít a csapágyaknak, surlódó felületeknek és a cirkulációs rendszerbe bevont sebességváltónak egyaránt. A dugattyúfalak és dugattyúcsapszeg csapágyainak kenéséről olajköd gondoskodik, a visszaáramló olaj szűrve kerül ismét a kenési helyekre.

A gyújtás szabályozása a mindenkor fordulatszámuk megfelelően centrifugális regulátor révén teljesen automatikusan történik, a motor egyenletes járása tehát a gyújtásszabályozó állítgatása nélkül is tökéletesen biztosítva van. A szelepmechanizmust takaró, könnyen le szerelhető fedőre van erősítve a lejtáramú gázosító, melyből rövid szívóvezetékek útján kerül a gázkeverék rendeltetési helyére.

A 800-as Puch motorról sokat lehetne beszélni. Nézzessük figyelmesen a kitűnő metszetrájakokat, sokat fogunk tanulni belőlük!





ÉV

eredményes munkája a gépjármű ipar fejlődésének szolgálatában. Ez alapította meg a BOSCH-gyújtás elvitázhatatlan jóhírnevét, amely áterjedt az összes BOSCH-gyártmányokra. Ki használ ma már régi lámpákat, amikor sokkal jobb a BOSCH-világítás.

A BOSCH világító-berendezés révén az autóvezető ma már éjszakai útján is biztosan és sokkal gyorsabban haladhat akkor, ha a dynamó, a reflektorok és a hatásos kiegészítő fényszórók gyártmánya:

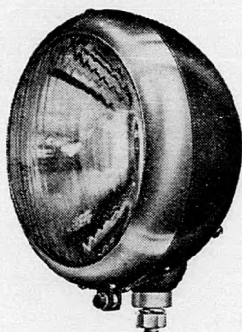
1886: egymaga indul!

1936: hatalmas vállalata teljes lendületben!

BOSCH

Robert Bosch A.-G. Stuttgart

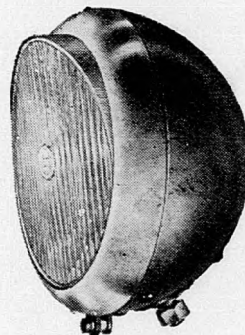
A LEGUJABB KIEGÉSZÍTŐ FÉNYSZÓRÓK:



**1000 méterre világító
BOSCH távfényszóró**

beépített elektromágneses tükörbillentő szerkezettel fénytompítás céljára. 170 mm. tükör átmérőjű. Egyszerű kivitelben ára: P 82.—

Az árak izzólámpa és szerelés nélkül értendők.



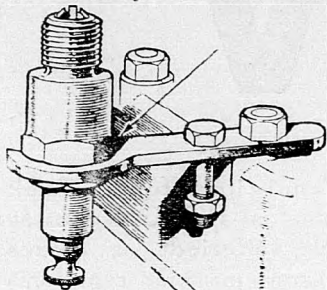
**Nagytipusu BOSCH
köd és kanyarlámpa**

lefelé a kocsni elé vetített fénye szélesen megvilágítja az utat, ködben, áttöri a vizpára alkotta fátyolt. Ára: P 54.—től

BOSCH ROBERT KFT. Budapest, V, Váci-ut 22-24 Tel.: 2-923-38

TIPPEK ÉS TANÁCSOK

Kihagy a motor, elolajozódott a negyedik henger gyertyája — ezt árulja el a szikravizsgáló ceruza. Tartalékgyertyája a takarékos kiskocsó takarékos gazdájának természetesen nincsen. És hiába szedhetők szét a gyertyák, nincsen mivel szétszedni az olajos bűnt, melyek be van égve a menete. Ha el akarjuk kerülni az ilyen bosszantó üzemen-



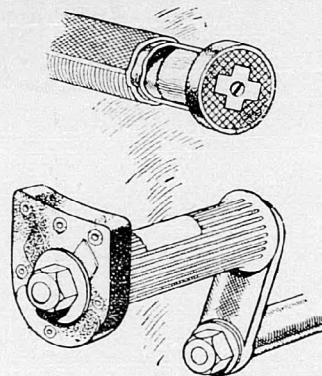
varat, úgy vigyünk magunkkal tűrúra legalább két tartalékgyertyát és — szereljünk hengerblokkunkra gyertyaszétszedő szerszámot. Ez nem más, mint lapos csavarkulcs, melynek mérete megfelel a gyertya kisebbik hatszögének. A csavarkulcs rövid nyelvébe két furatot készítettünk a műhelyben, egymástól vagy 4-5 centiméter távolságra. A nyél végén lévő furat akkora legyen, hogy azon a hengerfej leszorító csavart átbújthassuk és így rögzíthessük a hengerfejhez a csavarkulcsot. A másik furatába anyás-

csavart rögzítünk, melynek az a célja, hogy a csavarkulcs elfordulását akadályozza meg. Már készen is van a gyertyaszétszedő szerszám, melyet állandóan ott tartunk a hengerfejbe rögzítve.

Hányszor kap villamosberendezésünk rövidzárlatot, amikor az akkuhoz tartozó vagy a reflektorhoz, kürtözhöz, kapcsolóhoz stb. vezető kábel szigetelése elkopik. Ennek elkerülése igen egyszerű. Nem kell hozzá más, mint néhány méter olcsó vörös vagy fekete vékony gumicső. A vezetőket belebujtatjuk a gumicsőbe, ami akkor megy különösen könnyen, ha a vezetőket egy kicsit beolajozzuk. A gumicső nagyszerű szigetelő, nem kapunk zárlatot, amellet a gumi a nedvességet is tökéletesen távoltartja.

A legtöbb motoros kétségbeesetten pislog, ha történetesen elszakadt a gázbaudenje. A legtöbb karburátornál egyszerű a segítség, a levegőszabályzó baudent kapcsoljuk át a fojtószelepre. Ha azonban ez lehetetlen, még akkor sem szabad kétségbeesni. Egyszerűen annyira nyitjuk az alapgáz szabályzó csavart, hogy motorunk aránylag vidám fordulatszámmal pörögjön. Természetesen menetközben így nem tudjuk változtatni a motor fordulatszámát és kénytelenek vagyunk vérbeli verseny-kapcsolásokat bemutatni, le ami a legfontosabb: eljutunk hazáig, vagy a legközelebbi műhelyig.

A jó bukkanós másodrendű utakon gyakran megtörténik, hogy valamelyik nagyobb ugratóban egyszerűen lecsúszik a kezünk a kormányról vagy lábunk a lábtartótól, hogy ennek néha igen kellemtelen következményei vannak: nem kell bővebben eszetelni. A segítség viszont egyszerű, titka: a gumisarok. A kormányrúd végének nyílásába keményfa dugaszt préselünk, veszünk egészen kicsiny, kör alakú női gumisarkat és egyszerűen fa csavarral odacsavarozzuk a fa-



dugaszt végébe. Természetesen ez a gumisarkos módszer csak akkor alkalmazható, ha kormányunk végein nincsenek befelé működő szabályzószervek.

A lábtartó megadjuztálása U-alakú gumisarokkal történik, a gumisarkot egyszerűen középen átfúrjuk és becsavarozzuk a lábtartógumit rögzítő csavar, illetve kis társa alá.

WIM
motorkerékpár
láncok

RENOLD-COVENTRY
LISZENC

MINDEN SZAKÜZLETBEN

**A Bodensee-Balaton Turaut
egyetlen**

motorkerékpár

csapatgyőztese

NSU

maximális átlaggal

hibapont nélkül

Biró Jenő

**alkatrész és pneumatik raktára
Budapest, VI., Liszt Ferenc-tér 2**

Robert Bosch 75-ik születésnapjára

Szeptember 23-án ünnepli Robert Bosch hetvenötödik születésnapját és ugyanakkor maga alapította gyára is ötven esztendő múlva tekint vissza. A Bosch név ma fogalom az egész világon, mely a Benz és Daimler nevek társaságában a motorizmus történelmének legragyogóbb ékessége.

Szenteljünk néhány pillanatot Robert Bosch pályafutásának.

1886-ban egy Amerikát és Angliát járt albeicki születésű fiatal sváb mechanikus anállósította magát Stuttgartban. Helyiséget bérelt az egyik ház udvarában, ahol főleg elektrotechnikai cikkek gyártására rendezkedett be. A 25 esztendő Robert Bosch két alkalmazottal kezdte meg üzemét... Az évről-évre rohamosan bővülő műhelyben komoly kísérletek indultak meg a mágnesgyújtás motorteknikai alkalmazására. Az első ilyen gyújtóberendezést egy motoros triciklire szerelték fel — teljes sikerrel!

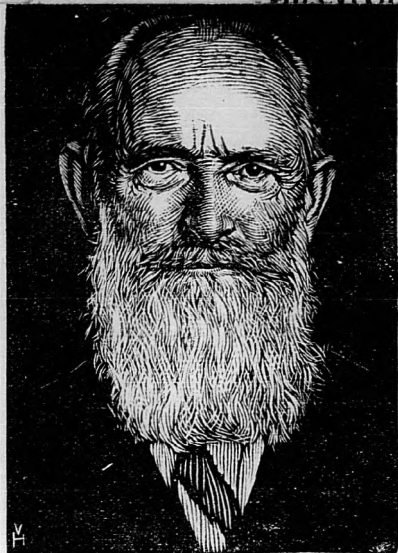
1901-ben már 261 munkással saját gyáreépületében dolgozik az üzem. Honold, Bosch zseniális munkatársa megkonstruálta az első magasfeszültségű gyújtómágnest és 1906-ban a nagy felhívást keltő 8 órás munkaidő bevezetésével egyidejűleg a százezredik mágnes került ki a stuttgarti törzsgyárból, melynek rohamos terjeszkedését főleg az amerikai fiókvállalat eredménydús működése siettette.

A magasfeszültségű gyújtás megfelelő gyújtógyertyát igényelt: Bosch megkonstruálta. A motor fordulatszám emelkedése tökéletesebb olajozást kívánt: Bosch ebből a munkából is kivette a részét. 1913-ban megszületett az első dinamó és elektromos fényszóró, ugyanabban az évben került ki a gyárból az első ólomakkumulátoros önindító berendezés, 1921-ben jött a Bosch-kürt, az előző évben a blendolható távfényszóró, azután a szélvédőtörlő, irányjelzők, szervofékek... Amikor a Dieselmotor probléma jelentkezett, Bosch ismét munkában állott; 1926 óta gyártja csaknem a világ valamennyi gyára számára bespriccelő pumpáit!

Ma 16.000 munkással dolgozik Robert Bosch, akiről munkatársai röviden mint „Vater Bosch”-ról beszélnek. „Szociális érzéke nagyban hozzájárul népszerűségéhez, kiöregedett munkásairól és elhalt munkásainak hátramaradottjairól a 11 millió márka alaptőkével rendelkező „Bosch-Hilfe” gondoskodik.

A háború nehéz helyzetbe hozta a stuttgarti gyárat is, mely 1914-ben produktumának 88%-át külföldre exportálta. A háború folytán memcsak az export csökkent a minimumra, de a külföldön egyre-másra alakultak a konkurens gyárak, sőt a háború után még az amerikai Bosch vállalat is mint konkurens lépett föl.

Ezekben a válságos években is győzött azonban Bosch üzleti elve: „Lieber Geld verlieren als Vertrauen!” Inkább pénzt



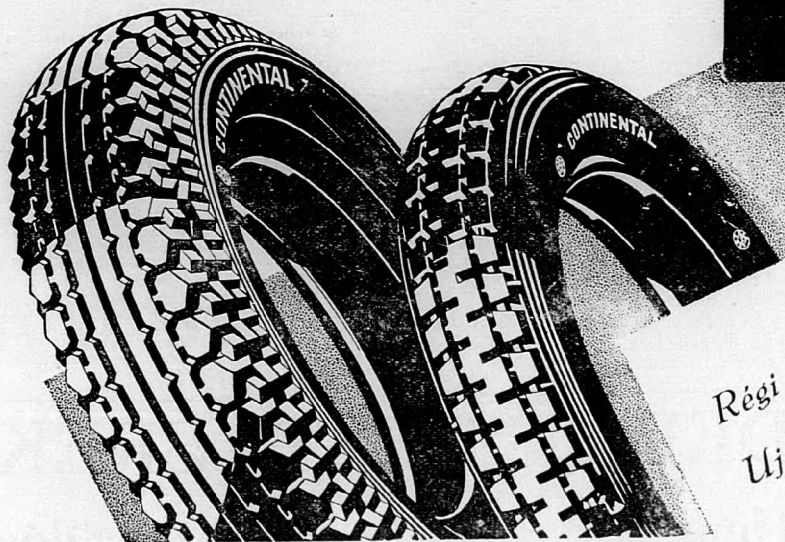
A 75 éves Robert Bosch.

veszíteni, mint bizalmat.

A háborút követő tíz esztendő az elvesztett terrénmok visszahódításával telt el és a 75 éves Bosch büszkén tekinthet vissza erre az időre is, mely alatt ismét jelentékenyen bővült a gyártelep.

— „Grösser werde ich nun wohl nicht mehr” — nagyobb már úgysem leszek, mondogatta, valahányszor bővítette ipar-telepét. Ebben az egyben azonban mindig tévedett...

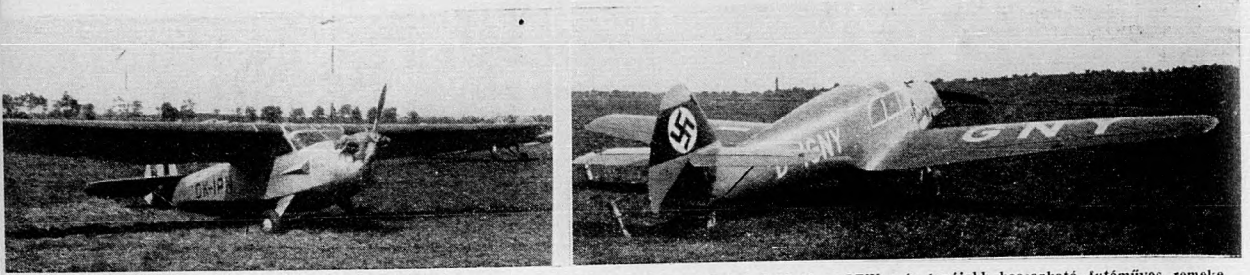
Continental



Régi autósok emlékébe
Új autósok figyelmébe



Continental Gummiáru Kereskedelmi K. F. T. Budapest, V., Balaton u. 2. Telefon: 1-220-42.



A balatoni esillagtúra két legérdekesebb gépe. Balról a kis kéthengeres Praga-Baby, jobbról a BFW-gyár legújabb hecsapható futóműves remeke.

Pompás sikert hozott a siófoki repülő csillagtúra

A MAC motorsport osztálya a Balatoni Sporthét keretében repülőcsillagtúrát hirdetett Siófokra, mely Magyarországon eddig soha nem remélt eredménnyel zárult. A Siófok melletti Balatonkiliti repülőterén a csillagtúra keretében nem kevesebb, mint 54 sportrepülőgép landolt Európa minden részéről, főleg németek, míg 2 angol gép megkéskéve érkezett be. A csillagtúra napján érkezett meg a repülőterre a híres német oceanrepülő, von Gronau, a német Auro Club elnöke is. A valóban internacionális mezőny két legérdekesebb gépe a 36 lóerős, 2 hengeres, 2 személyes kis cseh Praga-Baby és a német BFW-gyár (konstruktor Messerschmidt) pompás vonalú, áramvonalba szabott, 4 üléses, behúzható futóműves egyfedelűje volt, mely mint szeptember 4-én vizsgázott masina a gyár legújabb típusának első modelljét reprezentálta. Érdekes konstrukciót ismertünk meg az egyik nagyteljesítményű francia Caudron és az új ösvényeken mozgó német műrepülőbajnok — konstruktor Fieseler egyfedelű masinájában.

A csillagtúra résztvevői a megtett távot, súlyt és motorteljesítményt alapul vevő formula alapján értékelés alá is kerültek, bár a résztvevők zöme egyáltalában nem versenyszerűen vett részt a csillagtúrán. A három első helyezett a következők voltak:

1. Fuksa (Praga Baby) 113,244 pont. 2. Buzay Á. (Klemm-Hirth 60 R) 92,9416 pont. 3. Czékus F. (Bueker Jungmann) 84,411 pont.

Európa ismét legyőzte Amerikát!

A Los Angelesben lefolyt repülőversenyek legfontosabbja a 241 km-es távon 100.000 néző előtt lefolyt Thom-on-dij volt, melynek starjánál 9 versenyző jelent meg. Európát egyedül a francia Detroyat képviselte 350 lóerős Caudron-Renault masinájával, míg az amerikaiak gépei legnagyobbobbrészt 1000 lóerős felüli gépek voltak, nem kisebb nevek, mint Frank Hawks, Roscoe Turner és mások vezetésével. Detroyat a tréning-eredményeknek megfelelően 425 km-es átlaggal főlényes győzelmet aratott a 399 km-es átlagot repülő Ortmann előtt. Detroyat a versenyen 484 km-es csússsebeséget is ért el, eredménye egyben új rekord. A régi rekordot Doolittle tartotta 405 km-rel.

A műrepülő mutatványok során a német Achgelis aratta a legtöbb sikert.

Norton — verve!

A szezon utolsó nagy motorkerékpár-csataja a svéd G. P. hatalmas meglepetéssel szolgált: a német BMW kettős. Ley és Gall teljesen reális nyílt küzdelemben legyárték az angol élmárka verhetetlennek tartott kerekjeit, a két Norton csatlóst, Guthrie-t és Whitet! Ley elemében volt, egyik körrekordot a másik után futatta és végül is egy perccel márkatársa Gall előtt győztesen fejezte



A Norton-verő Ley (BMW).

be a két és félórás versenyt. Guthrie (Norton) 3 és fél, White (Norton) pláne 7 perccel végzett a győztes mögött.

A startkört az 500-asok közül Gall fejezte be elsőnek 146 km-es átlaggal. Guthrie második. Ley a nyakán. A második körben Ley erősít, az angol elő megy, akit a 4-ik helyen márkatársa White követ. Ley gyilkos tempójának meg van az eredménye: átveszi a kom-

mandót Galltól, aki 2 másodperccel fekszik mögötte, míg Guthrie nemsokára már 2 perc választja el a két élőlovastól! Ley kívágyja a rezet: 151,32 km átlaggal rekordkört fut és 150,8 km-es átlaggal győztesen fejezi be a 377 km-es versenyt! Gall, Guthrie, White, Milhoux (FN) és Steinbach (DKW) az élesoport befutási sorrendje.

A 350-es csoportban a 136,8 km-es leggyorsabb kört fuott Frich (Norton), a 200-esben pedig Winkler (DKW) vitte el, a pálmát Wood (New. Imp.) előtt.

Legújabb határozat alapján a már elparemtalt montekarói csillagtúra megrendezése jövőre is biztosítva van. Starthelyekül kijelölt városok lesznek: Athén, Bukarest, Roma, Reval, Stavanger és Palermo. Az utolsó 1000 km előtti átlaga 50 km lesz, az útvonal többi részén 40 km. Az avionon—montekarói szakaszon egyenleteségi próba, Monte Carloban pedig 300 méteres ügyességi verseny lesz, melynek keretében 200 méter után a kocsival meg kell fordulni és a hátralevő 100 méter hátramenettel tenődi meg.

Az 1000 munkással dolgozó párisi Talbot gyár bezárította üzemét.

A Mercedes-Benz gyár az idén nem indul többé versenyeken. Mint értesülünk, a gyár új, 12 hengeres versenymotorjai már munkában vannak!

A Freiburg melletti 12 km-es erősen kanyargós útvonalon megrendezett német hegyi GP Rosemeyer (Auto Union) diadalt eredményezett, aki 90,1 km-es átlaggal új útvonalrekordot állított fel. Nagyszerűen ment a másik Auto Union menő Delius is, aki mindössze 2 mp-cel végzett „Bernd” mögött. A motorkerékpárok legjobb idejét, 88,9 km-es átlaggal Müller (500 DKW) érte el, megelőntve a Bullus-féle évek óta hiába ostromolt moteros útvonalrekordot. Az oldalkocsis gépek legjobb idejét H. Starkle (NSU) érte el 77,5 km-es átlaggal.

A 60 esztendőös Lecot egy esztendő alatt ellenőrizés mellett 400.000 km-es távot futott be Citroen kocsijával anélkül, hogy a 65 km-es átlagssebességtől cimaradt, illetve a 90 km-es esztendősséget túlépte volna. Tessék utána csinálni!

A világ legkisebb motorját fabrikálta egy elzsiú orvos. A 12x16 mm furatleketű, négyütemű, egyhengeres motor irtartalma 1,8 cm., teljesítménye 1/100 lóerő. A motor 10 cm magas, légűtéses, üzsök gázisítóval és akkumulátorgyújtással működik. Dugattyúján három gyűrűt találunk.

Érdekes, hogy az első, 1911-ben épített Zepplin, a „Schwabenland” motorteljesítménye 450 lóerő volt, ezzel szemben a legújabb „Zep”, a „Hindenburg” 4200 lóerővel dícseszk. Akcióirádusja pedig 14.000 km!

Londonban nemrégiben 100 dieselautobuszt helyeztek üzembe. Az autobuszokon nincs sebességváltó, de nincs kupplung sem! Azaz, hogy van hidraulikus kupplung, mely 0:1-től 1:1-ig minden áttelteli arány fokozat nélküli váltást teszi lehetővé.

DEDICS TESTVÉREK

autójavító specialisták

Henger és főtengely köszörülés

Edzett fogaskerék- és alkatrészgyártás

VIII., Thék Endre u. 15. Telefon: 1-303-45

MÉGIS ÚJ! MÉGIS MAGYAR!

1936. év szenzációja

K.M.B.

Az igazi magyar motorkerékpár. Saját motorral. Négy sebességgel. Kezi és lábkapcsolással. **1250** — **P. BOSCH** villanyberendezéssel. Akkumulátor gyújtással **1450** — **P. Használatok magas áron becserelelünk.** Speciális külföldi mintájú motorkerékpár alkatrészek gyártó üzemünkben bármilyen alkatrészek rakásáról feltárban. Precíziós gépeinkkel hengerek kőszőrülése P 3-80-161. Dugattyúk készítése P 3-50. Generáljavitások legolcsóbban.

Postai megrendelések azonnali legfőbb elintézése.

MOTORKÖZPONT

Vörösmarty ucca 45, KISS
kérje postán díjmentes alkatrész árjegyzékünket.

Kilométerjelzők

sebességmérők, autórórák javítóműhely

Schwarz Testvérek szakorvosok
Budapest, VI., Podmaniczky-u. 59. Tel. 1-296-24.

MOTOROLA
LARDOLINE
RICIT

Megelégedett vevők
tömege dicséri a

Reichfeld

műhely munkáját

RÓZSA UCCA 90.

TELEFON: 12-42-85

Egy megelégedett motoros levele:

Ardies kollégám levelét olvasva én sem zárkózhatom el e nyilatkozat adása elől. Ez év májusában Bauer Tibor cégnél vásárolt 500-as o. h. v. oldal-kocsis Ardiemmal — állandó háromszemélyes terheléssel — tul vagyok már a 10.000 km-en. A fenti cégtől már ez a harmadik, de egyben az utolsó motorom. Annnyira meg vagyok elégedve az Ardieval, hogy tovább nem keresgélek, megmaradok a tőkeletes Ardiénál.
Eger, 1936. szept. 10.

Sporttársi üdvözléssel
BÍRO JÓZSEF
alhadnagy

Igy írnak az

ARDIE

tulajdonosok

K. Bauer Tibor Győző
VI, Izabella-u. 98. Telefon: 1-209-72

ROSEMEYER

Monzában is győztes!

Tizenkét versenyző állott starthoz Monzában, hogy megvívják a 72 körös, azaz 504 km-es olasz GP keretében a szezon utolsó nagy motorcsapját. A favorit Auto Union (Rosemeyer, Stuck, Varzi, Delius) mellett az olasz színeket Alfa Romeo (Nuvolari, Farina, Dreyfus, Pintacuda) és Maserati (Dusio, Trossi, Ghersi, Biondetti) képviselték.

Start után a Nuvolari által szorongatott Stuck vezet a mezőnyt, a harmadik körben azonban Rosemeyer veszi át a kommandót és a verseny sorsát a célíg fölényesen a kezében tartja. Stuckot és Varzit ezúttal balszerencse üldözte, anélkül tüneményesebb menést produkált a versenyről-versenyre fejlődő Auto Union u'ánpótlás, Delius, aki tekintélyes idővesztése ellenére 3-ik helyre hozta be kocsiját. A verseny részletes eredménye a következő:

1. Rosemeyer (Auto Union) 3:43:25 mp. Átlag 135,352 km. 2. Nuvolari (Alfa Romeo) 3:45:20,6 mp. 3. Delius (Auto Union) 70 körrel, 4. Dreyfus (Alfa Romeo) 70 kör, 5. Pintacuda (Alfa Romeo) 68 kör, 6. Dusio (Maserati) 59 kör, 7. Bianco-Trossi (Maserati) 50 kör.

A győztes Rosemeyer Bosch-gyertyákat, Bosch-gyújtást és Continental-gumikat használt.

Az Ulster GP 148 km-es átlaggal Frith (500 Norton) abszolút győzelmét eredményezte, miután legnagyobb ellenfelei Woods (Velocette) és Guthrie (Norton) korai kiállásra kényszerültek. A 350-es kategóriában Thomas (500 Velocette) 139,8 km-es átlaggal győzött, míg a 250-es csoportban gép-gép mellett célba futó New Imperial menők: Wood és Foster 126,7 km-es átlagot értek el.

Seaman az Earl Howe-féle 10 éves ásatag másfél literes Delage volánjánál sok gondot okoz a dialhoz szokott ERA-menőknek. A berni GP-n aratott 141 km-es átlagú győzelmére most a Brooklandson is ráduplázott. Most látjuk csak igazán, mennyire megelőzte korát ez a világbajnokságot is nyert nagyszerű versenykonstrukció. Delagek büszkéek lehetnek rá!

Tennessee USA-államban az autókát szírénával szerelik fel, mely automatikusan lép akcióba, mielőtt a kocsis túlhaladja a 60 km-es sebességet.

Bugatti állítólag ismét intenzíven belekapcsolódik a GP-üzembe.

Modenai jelentés szerint az Alfa Romeo gyár a Scuderia Ferrarival 1939-ig meghosszabbította szerződését. Alfaék ezzel kapcsolatban új versenykocsiszériát terveztek fel. Kiszárgott hírek szerint az új modell hengerirratartalma 5 liter lesz, tehát kerek 1000 km-rel több, mint az utolsó 12 hengeres modellé.

1937 május 21-én, Lindbergh óceánrepülésének 10 éves jubileumán került megrendezésre az első Newyork—Páris repülőverseny.

A Belfast melletti angol autó TT-n 660 km-es távon Hall (4250 Bentley) érte el 120 km átlaggal a legjobb időt. Az évről-évre balesetektől hemzsező verseny ezúttal sem folyt le zavartalanul. Egyik versenyző kifarolt és egy embert halálra gázolt, 16-ot megsebesített. A görög Embiricos és egy francia versenyző 130-as tempóban kerítésnek futottak, a esodával határos módon mindkettő sértelet maradt.

Érdekes adatok jelentek meg az új német autótak forgalmáról. A pompás autótak ügy-szólván korlátlan átlagssebesség elérését teszik lehetővé és éppen ezért teljesítképességük óriási, amire annál inkább szükség van, mert ezen utak forgalma főleg hétvégi viszonylatban már az amerikai autóradatakkal vetekszik. Így például a Köln—Düsseldorf útszakasz megnyitó napján 8 óra alatt 11.040 gépjármű, köztük 9000 személykocsi haladt át az úton, ami annyit jelent, hogy 8 óran át percenként 23 jármű haladt el a megfigyelő előtt! A Berlin—Joachimstahl útszakasz eddigi maximális napi forgalma 11.900, a Halle—Leipzig útvonalé 9.178 gépjármű volt. Egyike a legforgalmasabb szakaszoknak a Frankfurt—Darmstadt útvonal, melynek darmstadti csatlakozásánál 6.224 darabos, mannheimi elágazásánál 5.323, a lorchinál 4.200 és a viernheimnél 4.600 darabos maximális napi forgalmat állapítottak meg. A München—országhatár (Salzburg felé) szakaszon május 22-én 6.339 gépjármű haladt át. Olyan számok ezek, melyek az automobil korszakalkotó szerepét tükrözik vissza, (RDV)



AZ AUTO UNION

versenygépeinek
főlényes megoldásai élnek tovább
a konszernhez tartozó gyárak
kocsijaiban

AUDI

HORCH

WANDERER

**Az elegancia és
üzembiztonság
megtestesítői**

Vezérképvislet:

Hess Ervin, I. Mészáros-u. 15

Tel.: 1-500-90

Városl demutató szalon:

V., Mária Valéria-utca 1. sz.

Tel.: 1-812-59.

Marelli Lucas

vezérképviselőt és service állomást, eredeti elektromos alkatrészek kizárólagos eladását. 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. 290-373

AIR FRANCE

repülőgépei

4 világrészben,

87 városban,

29 országban

naponta 40.000 kilométert repülnek.

Utas, csomag, posta.



AIR FRANCE

BUDAPEST, VÖRÖSMARTY TÉR 2
Telefon: 1-827-23

INDIAN Motocycles

magyarországi vezérképviselőte ifj. SEIFRIED HUGÓ

Budapest, VI., Forgách ucca 10-14.
Telefon: 2-913-24, 2-929-92.
Gyári alkatrészek. Javitóüzem.



SECURO GÉPMŰHELY

magnagyobbított üzeme

V., Kresz Géza ucca 28
TELEFON: 29-17-82
Autó-motor alkatrészek!
Henger-főtengely
köszörülés!

Az őszi motorcsónakversenyek

Budapest-Siófok motorcsónakon

A BMYC a balatoni sporthét keretében rendezte meg 320 km-es Budapest—Baja—Siófok távversenyét. A kétnapos mintang első napján bajai céllal a 174 km-es dunai szakaszt abszolválták a Budapestről startolt versenyzők, míg a második napon a Sió-csatornán vívta meg harcát a mezőny. A verseny végéig Siófokon volt, az értékelés alapján a két versenyszakazon elért összesített idő szolgált, lme az eredmények:

Kismotorok 125 km-ig. 1. Mészáros B. 14:25:25 mp. A kismotorok legjobb ideje! 2. Paulini A. 16:01:00 mp. — **175 km-ig.** 1. Szigeti J. 20:36:15 mp. — **250 km-ig.** 1. Kis B. 16:55:40 mp. 2. Pribeik M. 19:27:30 mp.
Béépített motorok: 1. W. König 8:21:30 mp. A nap legjobb ideje! 2. Gr. Andrassy M. 8:28:25 mp. 3. Gr. Esterházy B. 8:29:00 mp.

Siófok-Tihany-Siófok

A Balatoni Sporthét keretében megrendezett Siófok—Balatonfűred—Tihany—Siófok közötti motorcsónak távverseny a következő eredményekkel zárult:

Béépített motorok. 1. Gr. Andrassy M. 27:30 mp. 2. W. König 32:15 mp., gr. Esterházy B. 32:55 mp. 4. Singer I. 35:05 mp. — **Farmotorok:** 500 km-ig. 1. Iszer J. 54:20 mp. — **175 km-ig.** 1. Sulyok Gy. 1:52:00 mp. — **Oldalmotorok.** 250 km-ig. 1. Kis B. 1:36:25 mp.

Sebességi motorcsónakverseny Siófokon

Meglehetősen gyér érdeklődés mellett, mérsékelt sportsiker jegyében zajlottak le Siófokon a Balatoni Sporthét sebességi motorcsónakversenyei. Az eredmények a következők:

Farmotoros versenyhajók. 1000 km-ig. 1. Lukácvicz F. 8:30 mp. 2. M. Klinkó 9:43:3 mp. 3. P. Baatz 10:33:6 mp. — **660 km-ig.** 1. Dán F. 16:25 mp. — **500 km-ig.** 1. Klein D. 9:31:7 mp. 2. M. Klinkó 11:41 mp. 3. F. Eisenhuber 12:14:3 mp. 3. F. Pfennig 13:50:1 mp. — **175 km-ig.** 1. F. Pfennig 5:24 mp. 2. Foglyos L. 6:23 mp. 3. Feledi S. 6:30 mp.

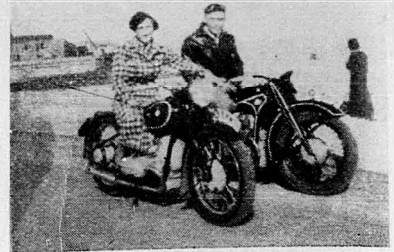
Farmotoros túrahajók. 660 km-ig. 1. Lék J. 15:01:2 mp. — **175 km-ig.** 1. Sulyok Gy.-né 12:10 mp.

Béépített motorok. 1. W. König 11:10:6 mp. 2. Gr. Andrassy M. 12:09:9 mp. 3. Gr. Esterházy 12:58:8 mp. 4. Singer I. 14:30:3 mp.

Oldalmotorok. 250 km-ig. 1. Gömbös J. 9:10 mp. 2. Kis B. 9:46 mp. 3. Szigeti J. 12:18 mp. — **175 km-ig.** 1. Szigeti J. 8:55 mp. — **125 km-ig.** 1. Mészáros B. 7:03 mp. 2. Paulini A. 7:14 mp.

A nálunk is sok vitát provokáló sportkoest szabályzattal világszerte bajok vannak, betartása ügyszólván ellenőrizhetetlen. A francia GP-győztes 3,3 literes, 8 hengeres Bugatti sportkoesti alapját a régi versenykoesti képezte, a koesti szabályszeri felszereléséhez is sok szó fért. A koestiknak például önindítóval kellett felszerelve lenniük, aminek Bugatti eleget is tett ugyan, de a felszerelt akkumulátor oly gyenge volt, hogy minden depómegállásnál ki kellett cserélni, miután kép-telenség volt vele a motort újra beindítani. A humor ott volt a dologban, hogy a kimerült akku-kat nem lehetett a depóban hagyni és így a győztes Bugatti nem kevesebb, mint 3 akkuval — 2 a pótülésen! — futott célba! A franciák sportkoestiszabályzatukkal állítólag a versenyek sebességét akarták csökkenteni, nyilvánvaló azonban, hogy ezek az említett túrakomforttal felszerelt „sportkoestik” egy-kettőre túllestek a 300-on! Mert háiba: sebességet csökkenteni csak henger-úrtartalom- és súlykorlátozással lehet!

Detré francia pilóta Gnome-Rhone motorral szerelt Pöter 50 Special gépen megdöntötte az olasz Donati 1934-ben felállított 14,433 méteres világ-rekordját. Az új rekord: 14,836 méter! A rekord-kísélet másfél óráig tartott.



Sabrnak Oszkárnak jól megy Délamerikában. Meg-nősült s most kettesben BMW-zik! És üdvözi az ithoniakat!

A francia aviatikai szakajtó minőségileg nem tartja kielégítőnek az orosz repülőgépparkot.

A svájci Automobile-Revue híradása szerint a bázei áruinutavásáron két bázei Ford-szerelő 6 perc 45 mp-es rekordidő alatt szerelt össze egy „V-8” Ford-motort. Ezzel a teljesítményükkel 2 perc 15 mp-el javították meg az angol „rekor-dot”.

Angliában kilométerrekordkocsi épül. A koesti 3000 lóerőt fog reprezentálni és állítólag 500 km-es sebességre lesz képes.

Hatalmas meglepetéssel zárult Amerika legnagyobb repülőversenye, a Newyork—Los Angeles közötti sebességi távverseny, melyet egy kitűnő hölgypilóta, Louise Theden nyert meg, aki 14 ó 54 p 49 mp-es kelet-nyugati rekordot repülve nyerte el a 15 ezer dolláros Bendix díjat. A versenyt követőleg 20 körös, azaz 161 km-es távon került sor a Coupe Shilre, melyet H. Neumann nyert meg 358 km-es átlaggal, míg a 100 mérföldes Greve-Trophy 397 km-es átlaggal a francia mű-repülőbajnok, Detroyat (Caudron) zánkányra lett a 362,6 km-es átlagot repülő Neumann és a 361,4 km-t repülő Chester előtt.

General Motors összeszerelő műhelyt helyez izembe Varsóban.

Dr. Ing. von Opel 50 estendő szolgáltatási jubileumát ünnepelte az Adam Opel A.-G. kötelékében. A gyárat — mint gépgyárat — atya alapította 1862-ben.

Motorkerékpár kilsautó csónakmotor

K. BAUER TIBOR GYÖZÖ

B.S.A.- Super X-
alkatrészek, speciális javítóműhely.
VI., Izabella-u. 98. Telefon: 1-209-12.

ALKATRÉSZEK autókhoz, motorkerékpárokhoz és felszerelések

MÁVAG-MERCEDES-BENZ-hez

BAK GYÖRGY

VI., Jókai tér 7. Tel. 1-120-46.

MOTORKERÉKPÁROK javítását, átalakítását, karbantartását, megbízhatóan, legol-
Stein Ármin
csóbban végzi
VII., TAVASZMEZŐ UCCA 24. SZ

1 jó tipp:
Most menjen
Koppányihoz

HERCULEST, VICTORIÁT venni!

Árak P 695—tól. Desseuffy u. 47

O.K. ISGUS km. jelzők, autórak és egyéb műszerek kizárólagos vezérképviselőte **SERVICE**

állomása **DYDA FERENC** prec. óra és műszerüzem, Budapest, V. Kresz Géza u. 32 (volt Igyönek ucca). Telefon: 2-925-09. Állandóan raktáron az összes autóműszer, versenyképes áron, teljes garanciával! Javitások jótállással! — **ORIG. BRUHN W. W. W. és T. T. R.** regisztráló-járatellenőrzők kizárólagos képviselőte és üzeme. Eredeti alkatrész és diagramlap raktár.

Mi újság?

— A Hatnapos Triálra benevezett két ezüst váza csapatra való magyar résztvevők száma az utolsó pillanatban lecsökkent. Komlóssy lemondott, Lukavecz útközben megbetegedett úgy, hogy a magyar triálban a magyar színeket csak Kozma (500 Zündapp), Pathó (BMW old.), Martinek (500 Gilera) és Egerváry Mlínko (500 BMW) fogják képviselni. A verseny első két napja freudenstadti kiindulással a Schwarzwaldban folyik le, majd Garmischba futnak a résztvevők és négy napot át a bajor Alpesek útjain folyik a verseny. A végcél Füssenben lesz.

— *Hallom átköltözött a Bruck cég?*

— Ugyvan. A cégnek szűköseknek bizonyultak Jókai uccai helyiségei, miért is a Tavaszmező ucca 22/a. sz. alá helyezte át üzemét. Az új telepen modern szervice állomás és tökéletesen felszerelt műhely áll a cég rendelkezésére. Ugyanakkor azonban más örömhír is van az Austin-táborban: megjötték az új 1937-es modellek, melyek a balatonj. Sporthét keretében megrendezett balatonföldvári autósportversenyen megérdemelt nagy feltűnést keltettek.

— *Valamit a Zündapp frontról Hébtől ír?*

— A német hadsereg sok százezer kilométeres, alapos próbatút után kiadta a „nagy” rendelést, mely után annyi gyár vágyódott: 3000 db oldalkocsis, 800-as Zündappot vásároltak — „egyelőre...” Ugyanakkor van egy másik Zündapp hírem is! Király Andor mérnök, az egykori Nova motorkerékpárgyár igazgatója ismét aktív motoros lett. Hosszas megfontolás után egy 500-as ohv. Zündappot vásárolt.

— *Mi hír a vidéken?*

— A Székesfehérvári AK auto- és motorosztálya szeptember 20-án csillagtúrát, majd ügyességi versenyt rendez. A versenyt országos elnöki értekezlet követi, melyen az összes hazai autókлубok képviselőitük magukat és szönyegre kerülnek mindazon kérdések, melyek az automobilizmust közelebről érdeklik.



A minap Budapesten járt G. P. Kreider amerikai Harley képviselő szolgáiban használt 1300-as felülvezérelt Harley-jét sokan megbámulták.

— *Hallom, nagy holland rendelést kapott a Gumigyár?*

— Ugyvan. A Rotterdamsche Lloyd hajózási vállalat két hajóját átépíti és ez alkalomból 600 Laticel matracot rendelt. A vállalat hajói főleg a trópusokor közlekednek, ahol felelte fontos, hogy a felmelegedést a lehetőség kiküszöböljék. A szivacszeri porozus Laticel anyag kitűnően szellőzik, tehát nem melegszik át, ami egyenesen predestinálja ilyen célokra.

— *Hallom, az utazási irodalom új, hézagpótló könyvecskéivel szaporodott?*

— Igen, Bodnár Richárd vámszakitűst, a soproni autókлуб titkára „Mi a vámentes útiholm?” címen értékes utazási tanácsadóval ajándékozta meg az utazóközönséget. A tájékoztató füzet célja: az útiholmi fogalmi ismertetésén túlmenően, az utazó közönségnek gyakorlati tanáccsal szolgálni a vám-, deviza- és útlevelevizsgálattal kapcsolatos teendőkről, kezdve a külföldre utazás itthoni előkészítésén. A hasznos füzet 40 fillérért az összes Menetjegyirodában beszerezhető.

— *Egyre több szó esik a „slum”-ról.*

— Igen, a lexikonok és szótárak új kiadásában bizonyára már a „slum” szó is fog szerepelni, hiszen a „slum-mentes” fogalom a motor történetében fontos háttérkövet jelent. Slum jelent mindazon izapos és ragacos lerakódásokat, melyek telítetlen szénhidrogéntartalom következtében, az üzemben álló motornál, a legjobban olajban is képződnek; a „slum” szó az izap és gummi angol meghatározásainak: sludge és gumnek összevonásából van képezve. „Slummentes” az a fogalom, mely a Mobiloilal, az Uj Mobiloilal van összeforva. A híres „Cleorsol”-eljárással, mellyel ezek a kenőanyagok előállítatnak, a „slum”-képződésre hajlamos szénhidrogének kivonatnak. Az eredmény olyan olaj, mely ezt megelőzőleg elképzelhetően lerakódásmentességgel, legmagasabb kenőhatással és kémiai stabilitással bír.

— *Van-e valami érdekes statisztikai adata?*

— Hogyne volna. Érdekes, hogy míg hazánkban 1934-ben 1165 benzintöltő kút 1.845.000 liter benzint és 16.800.000 liter motalkót mért ki, addig 1935-ben 1.117 kút 1.410.000 liter benzint és 18.513.000 liter motalkót szolgáltatott ki.

— *Nagyon dicsérik a Metzeler gumikat!*

— Nem is csoda! A kitűnő gumimárka elsőrangú tulajdonságokkal rendelkezik, melyek a legmótosabb körülmények között domborodnak csak ki teljes mértékben. Így az ideai Alpenfahren, ahol Egloffstein, a német autókлуб elnöke és Arefin sportkocsijai Metzeler gumikkal szerelve vívták ki a verseny főrófeát. a „Gletscherpokalt.”

— *Más újság?*

— Cserépfalvi mérnök megállapodást létesített a Vacuum Oil Co. rt.-vel, mely szerint Zápolya ucca 26. sz. alatti modern autójavitó műhelyén és service állomásán Mobiloil szolgáltatást létesít. A Zápolya uccai Cserépfalvi autószervecse már megkezdte üzemét, bizonyosak vagyunk, hogy Cserépfalvi mérnök szaktudása komoly támasza lesz autósainknak.

— *Más?*

— A Bosch telep szeptember 23-án zárva lesz. A cég akkor ünnepli Robert Bosch 75-ik születésnapját és a vállalati 50 éves fennállását. Más. K. Bauer Tibor cég új helyiséget keres. Az Ardie vevő érdeklődők már annyira felszaporodtak, hogy új, nagyobb helyiség már esedékes.

— *Viszontolvasásra, október 15-én!*

A német Luft Hansa egyik Jumo 205 típusú, diesel-motorokkal szerelt Ju 86 modellű kétmotoros expresszgépe Lipcséből leszállás nélkül 18 óra alatt repült a délamerikai járat afrikai pillérét képező Bathurstba. Az útvonal 6000 km volt, az átlag — 333 km! A repülés pompás bizonyítéka a dieselmotor aeronautikai használhatóságának.

A két, egyenként 1000 km-es futamban lerepült Coupe Deutsch de la Meurthe repülőverseny első utamat Arnoux (Caudron-Renault) nyerte meg 414,5 km-es átlaggal. A második futamot Lacombe 384 km-es átlaggal, ugyanó lett az összesítésből adódó győztes is, 389,4 km-es átlaggal.

A német autokereskedelem idei forgalmát 600 millió márkára becsülték.

A Varsóból indított Gordon-Bennett léggömbverseny, melyet az utóbbi három évben a lengyelek nyertek meg, ezúttal a többszörös GB-győztes belga Demuyter-Hoffmann vezette Belgica névű ballon zsákmánya lett 1710 km-es távval. Második helyen 1560 km-el egy lengyel, harmadik helyen 1525 km-rel egy svájci és negyedik helyen 1500 km-rel egy német ballon végzett. A versenyen öt ország 10 ballonja indult.

Berlin magánjármű állománya 170 ezer darab.

A braziliai parlament 85 szövegű 65 ellenében befiltotta az autószerveyeket. Ok: a ldkülsmeretlenül megrendezett versenyek rengeteg balesetet okoztak.

Az Opel P 4 négyüléses limousin árát 1450 márkára szállították le!

Németországban újabb 200 km Reichsautobahnt adtak át a forgalomnak.

Motorjának minden alkatrészét gyártja a

Magyar fogaskerék, auto-traktoralkatrész és gépgyár kft.

Budapest, VIII., Nagytemplom-u. 34.
Telefonszám : 14.61-55

Henger és löteglyelg köszörülés
Pontos munka
Mérsékelt árak
Gyors kiszolgálás

Autójavitók, műhelyek, cugkésztők figyelmébe

Erdményes, tökéletes javítást **TOLEDÓ ACÉLOK** alkalmazásával érhet el.

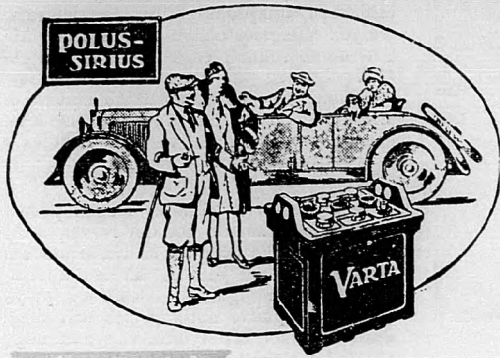
TOLEDÓ ACÉLT vegyen minden alkalommal, minden célra. Automobilacélok speciális nagy raktára

Toledó Acélház

Budapest, V., Visegrádi ucca 47/a.
(Wahrmann u. 15.) Tel.: 2-924-01.

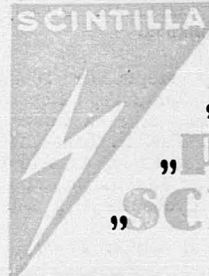
Felelés szerkesztő és kiadó: KRAMER JENŐ.

Autó és motorkerékpár accumulator eladása, javítása, töltés



POLUS-SIRIUS MŰVEK RT.
VARTA-HÁZ
SCINTILLA VEZÉRKÉPVISELET
BUDAPEST, V., BÁLVÁNY-U. 12.

TELEFON: 1-113-51 és 1-113-52.



„VARTA”
„DEAC”
„PERTRIX”
„SCINTILLA”

önindító és világító telepek automobилоkhoz és motorkerékpárokhoz

lúgos örökéletű fémaccumulator motorkerékpárokhoz, lámpákhoz stb.

korlátlan raktárképességű szalmiákmentes száraztelepek, zseblámpatokok,

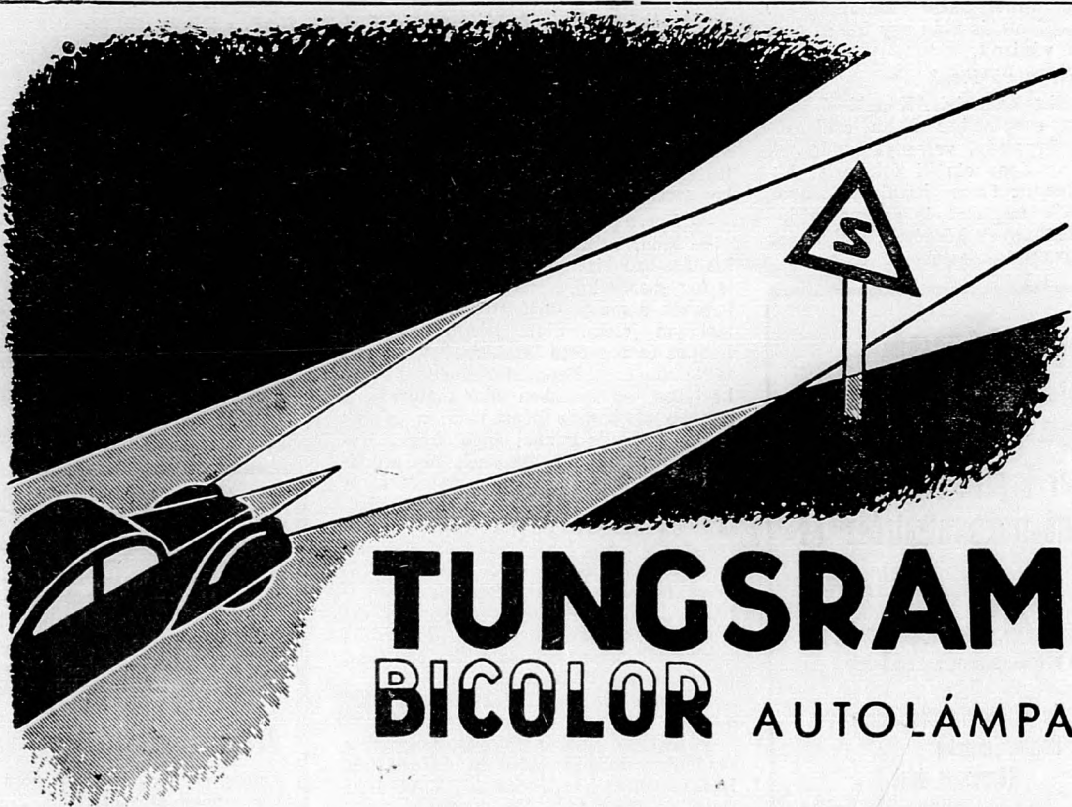
dynamók, mágnesek, vertex mágnesek, indító motorok, indexek, villanófény irányjelzők, kapcsolók, kapcsolószekrények, lámpák, reflektorok, elosztók, gyújtótekercek, vezetékek, ablaktörlők, kürtök stb. stb.

POL örökéletű biztosíték automaták.

IGNIS csillámszigetelésű gyújtógyertyák.

TUNGSRAM és **OSRAM** autólámpák, villamosberendezések alkatrészci. — Ajánlattal készséggel szolgálunk.

Autók villamos berendezésének javítása, karbantartás



TUNGSRAM
BICOLOR AUTO LÁMPA

Fehér távfény, sárga közelfény.