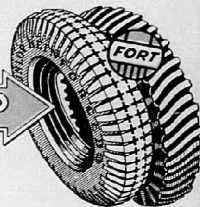


AutóMotor

A LEGNAGYOBB PÉL-
DÁNYSZÁMU MAGYAR
MOTORSPORTLAP

ANGOL
FORT DUNLOP

Képviselet: ATLAS RT.
VI Hegedus Sándor u.2.



LUKAVECZ (PUCH) AZ ETTALERBERGEN

Hogy a nemzetközi hatnapos nem volt sétakirándulás, azt ez a fénykép is bizonyítja, mely Lukaveczt ábrázolja, amint a hírhedt Ettalerberg köves és meredek kapaszkodóján pörgeti fel nagyszerű Puch-ját. Mind a hat nap tele volt tüzdelve hasonló nehéz szakaszokkal, ráadásul folyton esett az eső.





Eredeti ricinussal kompundált
pennsylvániai minőségű olaj!

Olcsó ár!

Visszaváltható kanna

Főbizományi lerakat:
PAJOR IMRE
VI. JÓKAI-U. 28. T. 202-28

Bejárat a Horn Ede-utcából.

Nemzetközi hatnapos verseny

Győztes:

Henne, Stelzer és Mauermayer BMW gépen



a nagyteljesítményű

BOSCH

GYERTYÁK

DIADALA!

DM150G24, DM180G24 a modern motorkerékpár-
párók gyújtógyertyája, amely e nehéz hegyi és
sebességi versenyben a legjobbnak bizonyult.

P 6-40 árban minden szakszerviz szállítja.

Bosch Róbert kft.

Budapest, Váci ut 22-24. Tel.: 923-38.

MÉRAY



MOTORKERÉKPÁRJÁHOZ
KIZÁRÓLAG

SHELL

OLAJAT AJÁNL A

MÉRAY
MOTORKERÉKPÁR-
GYÁR RT.



OKTÓBER, NOVEMBER, DECEMBER, JANUÁR, FEBRUÁR ÉS MÁRCIUS HÓNAPKÁBAN HAVONTA EGYSZER, 15-ÉN

ELŐFIZETÉSI ÁRA EGY ÉVRE 6 PENGÓ KÜLFÖLDRE 10 PENGÓ.

CSAK EGÉSZ ÉVES ELŐFIZETÉSEKET FOGADUNK EL

AZ EGYETLEN FÜGGETLEN
MAGYAR MOTORSPORTLAPKIADJA AZ
"AUTO-MOTOR" LAPKIADÓ VÁLLALAT
SZERKESZTŐSÉG ÉS KIADÓHIVATAL:
BUDAPEST, V. TÁTRA UTCA 4. SZÁM
HIVATALOS ÓRA: 9-12-IG
TELEFON: AUT. 224-07 és 107-68Postatakarékpénztári csekk számla szám: 48.438
Folyószámla: Angol-Magyar Bank

VI. ÉVFOLYAM

BUDAPEST, 1934. SZEPTEMBER 25.

15. SZÁM

ELŐGYUJTÁS

Tízezer magyar motorkerékpáros, a motorkerékpár szakmában működő több ezer kereskedő, tisztviselő, munkás lesi-várja aggódva az útdóreform frontjáról érkező híreket. Mert már frontja is van a méltánytalan és igazságtalan, sőt antiszociális motorkerékpár-útdó rendelkezletnek, sajnos azonban, a fronton nem a tocosnyomas díjak ellen küzdenek a magyar motorizmus szabadalmazott vezetői, hanem egymás ellen. Régi jó, ógörög mintára sajátmagukat meggyőződéssel becsmérik — mint annakidején a Themistokleszek és az Epaminondasok —, de arra, hogy a sok süket de agresszív megnyilatkozás után ki is repüljenek a kardok hüvelyekből — a megfojtással fenyegető közös ellenség meggyűlésére —, számítani sajnos nem lehet.

Néhány nap és itt az október elseje, az utolsó útdó évnegyed. Amikor dönteni kell, hogy leállítsuk tőle a gépet, avagy nem. Hogy a motorkerékpárosok társaságának része a leállítás mellett fog dönteni — nem kétséges, mert hiszen kinek áll módjában pont kétszer, vagy két és félszer annyit fizetni szerény oldalkocsis motorkerékpárjáért útdó fejében, mint a szerencsésebb és bizonyos körök kebeléhez úgyllászik közelebb öltet négykerékű, csukolt kisautós társa. Úgyllászik, hogy ez lesz az egyetlen mód, hogy az illetékesek ráddöbbenjenek útdórendeletük halálos voltára és talán ezen az úton sikerül elérni azt, aminek kivívásához sem a KMAC, sem pedig a többiek nem akarnak segíti kezét nyújtani.

Vannak, akik abban reménykednek, hogy az úgynevezett TESZ alakulás, az automobilizmust és motorizmust pártpolitikai keretében megszervezni akaró úgynevezett nemzeti egységes motoros tábor veszi fel a zászlót. Nos itt sincsen reménykedni való. Hogy mennyire nem, azt igazolja az említett alakulat házi lapjának, a kecskeméti Az Út című lapnak Motoros Ankét! című cikke, mely kivonatolva a következőket mondja:

Motoros Ankét!

A Terézvárosi Torna Club autó- és motorsportszakosztálya tiltakozó gyűlést hívott egybe, mely után fel akarnak vonulni az illetékesek elé azon célból, hogy tiltakozzanak az új közúti adó, de főleg az oldalkocsis motorkerékpárt legérdekenyebben érintő rendelet ellen. A legérdekesebb a dologban, hogy az összes automobil klubok a KMAC-ot kivéve, sőt a legnagyobb létszámot reprezentáló sportegyesületek szakosztályai is távol tartják magukat e tiltakozó felvonulástól, már az elértekezleten sem vettek részt, mivel helytelenítenek minden olyan egyéni akciót, mely esetleg ártalmára lehet a közügynek.

Az egészen érthetetlen, hogy miért a T. T. C. és miért nem a KMAC égisze alatt rendezik a „nagy demonstrációt”, miért nem a sportfőhatósági jogkörrel felruházott club áll az élen. Mert ha már a KMAC helységében az ő tudta és beleegyezésével, sőt támogatásával tartották az elő- és utóértekezleteket, miért nem a KMAC játssza itt

is a vezető szerepet s miért egy sportalakulat szakosztálya. Avagy talán fél a KMAC a kudarcától? Mert jogos volt ezen félelme. Valljuk meg őszintén, hogy a KMAC teljesen tisztában van azzal, hogy pár motorosnál többet nem tudna felvonultatni, mely esetben ezen szereplés kiközösírelhetelen csorbát ütne a „tekintélyén”, hát ezért a TTC a rendező egyesület és nem a KMAC.

Pedig mi azt szerettük volna, ha a KMAC saját cégére alatt rendezzi e tiltakozó felvonulást, hogy hadd látták volna az illetékes körök, hogy a KMAC ma már nem az automobilizmus és motorizmus vezérlo szerve, hanem egy elegánsan berendezett clubhelyiséggel rendelkező és nagy nemzeti ajándékot élvező idegenforgalmi iroda, egy kimondottan jó üzlet, melynek még megmaradt régi patinája adja meg az automobilclub jellegét. Tisztában kell lennünk azzal a körülménnyel, hogy a magyar nemzeti kormány, amennyiben módjában áll, úgy minden tiltakozó felvonulás nélkül is orvosolni fogja az automobilizmus jogos sérelmeit. De, avval is számoljanak azok az urak, kik a tiltakozásszerű feliratot fogalmazták, hogy a kormány minden feliratuk dacára egyedül és kizárólagosan az országos nagy nemzeti célok szolgálatában áll és mint ilyen, magasabb célok szemelőtt tartásával kell az intézkedéseit meghoznia. A magyar autós és motoros társadalom belátja, hogy vannak magasabb célok, melyek áldozatokat követelnek minden magyarok szebb és boldogabb jövője érdekében.

A cikk első része világos és tiszta, sőt igaznak is mondhatjuk minden szavát. Csak éppen az nem helytálló, hogy az akciótól magukat távol tartó sportegyesületek azért nem vesznek részt a motorkerékpár útdójának csökkenését célzó munkában, mert azt a közügyre esetleg ártalmas (?) akciónak tartják. Nos tisztázni kell a régen szőnyegen forgó kérdést, nem a sportegyesületek tartják magukat távol, hanem a sportegyesületi vezetők, részben hiúságból, törtétebsből, sportpolitikai és egyéni célokból. És különben sem szabad összetéveszteni a sportegyesületek tagjait az egyesületi vezetőkkel, például bármilyen összegbe mernék fogadni, hogy mondjuk a Kispesti AC motorkerékpáros tagjai nem helyeslik dalnok-diktátoruk állásfoglalását, mely abban merül ki, hogy a tervbe vett, de tettbe nem valósult tiltakozó gyűlés napján társakirándulást tervezett, úgyllászik azért, mert az előtte álló tükörben megmutatózó képét oly magasztosnak és fontosnak tartja, hogy nem ilhelt le egy asztalhoz például a — KMAC-cal, még akkor sem, ha ez mégis csak érdeke lett volna sokszáz KAC-tagnak.

A cikk utolsó passzusa pedig nem más, mint a tehetlenség nyílt bevallása, ugyanakor a cikkíró nem mulasztja el buzgó lojalitásában azt, hogy kiadósat üssön azok feire, akik megragadták a sokak által megragadott zászlót 10.000 magyar motorkerékpáros érdekében. Országos és nagy nemzeti célokról beszél, de a legjobb akaratral sem vagyunk képesek megérteni, hogy Kecskeméten miért látnak abban nemzeti érdeket és nagy országos érdeket a magyarok szebb és boldogabb jövőjére való tekintettel, ha az oldalkocsis motorkerékpár kétszer annyi útdót fizet, mint az utat jobban koptató csukott autót.

Szomorú, felette szomorú az egész komplexum, a bábák fontoskodó sora, melyek között nem a gyerek, hanem a 10.000 magyar motorkerékpáros vész el.



A Vacuum Oil Co. szolgálati repülőgépe az „Aero-Mobiloil” Mátyásföldön. A remekbe készült pompás masina mellett áll ifj. Farkas Kálmán igazgató Mr. White és Kuhn mérnök társaságában, aki a vállalat egyedülálló mozgó tankkocsját konstruálta. Az Airporttender már készenlétben áll a gép feltöltésére: jön a Mobiloil és a Stanavo benzin, azután az „Aero-Mobiloil” meghódítja a levegőt! Photo W. G. Allenstein.

AVIATIKAI CSEMEGE: A Vacuum Oil Co. szolgálati repülőgépe, az „Aero Mobiloil” Mátyásföldön

Mátyásföld. Sajtóbemutató. A Vacuum Oil Co. szolgálati repülőgépe, az „Aero-Mobiloil” áll a betonon. Sárga-vörös színezésű, mokány építésű masina. Farkas Kálmán igazgató társaságában régi ismerős fogad, Mr. White, a Socony-Vacuum Oil Co. légügyi igazgatója, aki két évvel ezelőtt már megfordult Mátyásföldön. Társaságában van Mr. Faust, akinek kezében összpontosul a konszern tengeri és légügyi eladási szervezete.

Mr. White először röviden bemutatja az európai körúton levő masinát, mely az amerikai magánrepülőgépipítés legújabb típusa. Áramvonalba szabott, 225 lóerős Jacobs csillagmotorral szerelt kétfedelű Beechcraft-gép, mely saját súlyának 97%-át képes felemelni, egy perc alatt 400 méter magasra emelkedik, utazási sebessége 240 km, maximális szpídjé 275 km, sűrített levegővel működtethető, behúzható futóművel van ellátva, önsúlya 800 kg.

— A többi majd a levegőből mutatom be! — mondja mosolyogva, miközben beszáll a gépbe s az önindító gomb nyomására felberreg a légszavár.

Könnyedén gurul a pompásan rugózott masina a repülőtér szélére, szinte álló helyzetben fordul szembe a széllal, azután — startol! A nekiiramodó gép fara felemelkedik a földről, még néhány méter és a kerekek is búcsút mondanak az anyaföldnek. A hátsó kis kerék az első kerékpár tehermentesítésekor automatikusan húzódik be a gép testébe. Ötven méter magasra sines még a masina, amikor a kerekek hirtelen becsapódnak a törzsbe: kész az áramvonaltest! Pompásan emelkedik, a legélesebb fordulóknál is nagyszerűen fekszik, most leszáll, bámulatosan lassan lebeg a föld felé, majd hirtelen, mintha csak meggondolta volna magát Mr. White: ráhúzza a gázt és alacsony, parterre repülésben száguld a tér fölött, hogy egyszerre felkapva a gépet, döbbenetes lendülettel

törjön az ég felé. Nagyszerű volt! Azután landolás éppen olyan lassan, mint amily megkapóan gyors volt a start...

Grosschmied István, a repülőtér parancsnoka száll fel rövid sétarepülésre. A legnagyobb elragadtatással nyilatkozik a gépről, majd engem ér a szerencse Mr. White mellé ülni. Mögöttem Kremm József, a motorkerékpárversenyek népszerű „Kreolá”-ja örül az ilyenkor leküzdhetetlen elfogultsággal az első repülésnek. Megilletődve dül hátra a kényelmes ülésben, mintha csak mi sem érdekelné — belső izgalmain kívül... Amikorra azonban Mr. White először vízi forduloba a gépet, barátunk is előremérészkedik a négyzemélyes utasfülké tágas ablakához. Jobbra néz ki: csak eget lát! Balra néz ki: itt meg csak földet lát! Kremm Józsa barátunk megtanulhatta, hogyan kell bedölni a „kurfmban”... Sok ideje azonban nincs az elmélkedésre, tompa zökkenő figyelmeztet, hogy az anyaföld ismét az ölére fogadott...

Hogy tetszett a dolog Kremm Jósának? Szórol-szóra így:

— Boldog vagyok, hogy végre repülhettem, bár eleinte megvallom, mégis csak drukkoltam egy kicsit. A kényelmes utasfülké megnyugtató, nemkülönben az is, hogy a dolog nem is olyan veszélyes, mint véltem és rövidesen visszanyertem bátorságomat. A levegőben semmi különös érzésem nem volt, gyönyörű simán repültünk, a sebességet alig érzékelné, a felszállást nem tudtam jól megfigyelni — akkor még drukkoltam egy kicsit —, a leszállásnál sajnáltam, hogy már vége... Jó lett volna még egyszer felszállani, akkor több észrevételem is lenne, így alig tudtam hova nézni. Ilyen jól azonban még nem éreztem magam semmiféle járművön sem!

Ezt el is hisszük Kremm Jósának!

Az „Aero-Mobiloil” végig röpül a legfontosabb európai nemzetközi légivonalakat, Mr. White és Mr. Faust a repülőtéri Mobiloil-Stanavo szerviztek tevékenységének fokozhatóságát tanulmányozza.



A nagygyűk Monzában: Fagioli (Mercedes-Benz), Varzi (Alfa), Nuvolari (Maserati), Stuck (Auto-Union), Chiron (Alfa) és Caracciola (Mercedes-Benz)

A MONZAI AUTÓCSATA

● A Mercedes-Benz és Auto Union kocsik feltarthatatlan diadala. ●

FELEDY PÁL dr. helyszíni tudósítása.

A zenekar a Giovinezzát harsogja: libasorban tolják a starthelyre a piros Alfákat. Mindegyiket négy-négy szerelő gurítja, a vezetők kocsijaik mellett vonulnak ki. A fehér Mercedesek a Deutschland, Deutschland über alles ütemeire gurulnak elő, Lord Howenak az angol himnusz mellett a Marsellaise is kijár, hiszen Bugatti színekből indul. Nuvolari az egyetlen, akit kocsijában ülve tölnek ki, miután törött lábával nem vállalkozhatik ilyen paradéra. Végezetül ismét a Deutschland dal kel szárnyra mintha csak jelképezni akarnák, hogy az idén Monzában a németek fogják kimondani az utolsó szót: az ezüstszürke, farmotoros Auto-Union kocsik zárják le a sort. Mint valami kilövésre szánt torpedók!

Startra készen áll a mezőny:

Caracciola	Varzi	Henne
(Mercedes-Benz)	(Alfa Romeo)	(Mercedes-Benz)
Nuvolari	Stuck	
(Maserati)	(Auto Union)	
Fagioli	Trossi	Lord Howe
(Mercedes-Benz)	(Alfa Romeo)	(Bugatti)
Zehender	Memberger	
(Maserati)	(Auto Union)	
BMrauchitsch	Chiron	Straight
(Mercedes-Benz)	(Alfa Romeo)	(Maserati)
Leiningen	Comotti	
(Auto Union)	(Alfa Romeo)	
	Ruesch	
	(Maserati)	

A mezőny egyetlen „szűz” kocsija Nuvolari 3.3 l-es, hathengeres Maserati-ja. Csak másfél napja van a „campionissimo” kezében, bemutatkozását nagy érdeklődés kíséri.

Hogyan győztek a németek?

Start után Stuck nyomban hamisítatlan GP stílusban veszi át a kommandót és vezető szerepet a 116 körös, 500 km-es táv feléig biztosan tartja, ő futja 116.118 km-es átlag a leggyorsabb kört is, átlaga a táv felében közel 108 km. A második helyet az első körök pozícióharcain után Caracciola foglalja el, míg a harmadik helyen Leiningen rakkol, akinek a táv felében nyílt pályán kifogy az üzemanyaga és a verseny feladására kényszerül. A táv felében vannak a verseny sorsdöntő percei.

Stucknak tankoláshoz és kerékeseréhez 2 p. 34 mp-re van szüksége, Caracciola ugyanazt 1 p. 14 mp. alatt végzi el és az élre „tankolva” adja át helyét Fagiolinak, míg Stuck néhány kör múlva ismét leáll, újabb súlyos két és fél perces veszít, helyét a volannál Leiningen veszi át. Stuck pihen, a 89. körben leváltja Leiningent és finisbe kezd. Körről-körre 10—12 másodpercet hoz Fagiolin, hátrányát felére csökkenti, de a Mercedes győzelmet megakadályozni már nem tudja vagy talán — nem is akarja...

Részletes eredmények:

1. Fagioli—Caracciola (Mercedes-Benz) 4:45:47 mp. Átlag 105.175 km. 2. Stuck—Leiningen (Auto-Union), 3. Trossi (Alfa Romeo), 4. Nuvolari (Maserati), 5. Comotti—Marinoni (Alfa Romeo), 6. Chiron (Alfa-Romeo), 7. Mombberger—Sebastian (Auto-Union), 8. Straight (Maserati), 9. Ruesch (Maserati), 10. Howe (Bugatti).

A győztes német kocsik Continental gumival, Bosch mágnessel és Bosch gyertyával futottak.

Miért győztek a németek?

A verseny a német kocsik lenyűgöző fölénye jegyében zajlott le, volt a versenynek olyan fázisa, amikor öt német kocsit futott az élén! A Mercedes-Benz és Auto-Union kocsik mintegy 15 százalékkal gyorsabbak Ing. Jano Alfnál, hiszen másodklasszisú német versenyzők is úgy játszottak a Scuderia Ferrari Alfa-vezető nagygyűiával, mint macska az egérrel. Az idei verseny új cirkuiten került lefutásra, melyet az olaszok — mint mondják — nem csupán azért spékelték tele lehetetlennél lehetlenebb fordulókkal, hogy a tavalyi hármas tragédia megismétlődését a lassabb pályán megakadályozzák, hanem nagyrészt azért is, hogy a német kocsik sebesség pluszát neutralizálják, sőt a vezetőképesség kidomborítására

alkalmasabb pályán esetleg a mérleg serpenyőjét is a maguk javára bilentsék. A terv, ha volt ilyen, megbukott. A német kocsik sebességplusza így is elég volt a verseny eldöntéséhez, Stuck meg Caracciola pedig nem azok a vezetők, akiket zavarba lehetne hozni néhány fordulóval. A hihetetlenül nehéz pálya alaposan kikészítette a versenyzőket, valamennyien a jobb lábukat fájlalták a sok fékezés miatt. A 4300 méteres pályán egy 180°-os forduló mellett még 10 ravasz forduló kedveskedett a versenyzőknek, akik egyenként mintegy 2500 esetben művelhették a verseny folyamán a sebességváltás művészetét! Stuck lába a fékezésektől szinte meg volt merevedve, amikor Leiningen leváltotta, de Caracciola és Varzi is kimerülten adták át márkatársaiknak volánjukat. A kocsik és vezetők csereberélése oda vezetett, hogy a célban alig akadt versenyző, aki ugyanabban a kocsiban finiselt volna, mint amelyikben elindult. A depómunkákat figyelve, nagyszerűen dolgozott a Mercedes-Benz legénység, de a kocsik is első rántásra begyrogattak, szemben a P-kocsikkal, melyeket 10—15 mp-ig kellett kurblizni. A német kocsik úgy rugózás, mint stabilitás szempontjából messze felülmúlták az olaszokat. Amíg a németek mélyen, védve ülnek a kocsiban, fejük mögött is ott van az áramvonalgerinc, addig az olaszok vállal kiint ülnek, mely körülmény feletté fásztó, amit az ilyen hosszútávú versenyen nem szabad figyelmen kívül hagyni. Az Auto-Union kocsijainál a motor hátul lévén, a vezető a leglékésmentesebb helyen, a két tengely között ül, szemben az olaszokkal, akik a hátsó tengely tőzsomszédságában ülve, ugyancsak sínylik a pálya egyenlőtlenségeit.

A 105 km-es átlag, tekintetbe véve a pálya rendkívül nehéz voltát, kolosszálisan magasnak mondható, amilyen magas átlag csak a Mercedes-Auto Union és Caracciola-Fagioli-Stuck mérkőzésből születhetett meg.

SEBESSÉGMÉRŐK
KILOMÉTERSZÁMLÁLÓK,
 autóórák, AUTÓMÉRZEREK szakszerű
 JAVÍTÁSA
ÓRAGYÁR, Tömő-u. 26

AZ AUTOMOBILIZMUS EGYIK RÉGI HARCOSA REGÉL A GÉPHÁZTETŐKRŐL

A rövid gépháztető azelőtt (a) szegénységre, (b) fősvénységre vallott. És ma?

Először kocsimnak nem is volt gépháztetője. Motorja hátul talált rejtekhelyet hatalmas fából készült skatulyában, melynek oldalai szellőző résekkel voltak ellátva a hűtés céljára. Hülni azonban mégsem volt hajlandó a derék motor, ahogyan mondani szokták, tojást lehetett volna rajta sütni. A láda — mint mondtam — roppant terjedelmű volt, pusztán azért, hogy az ember kezei befelejenek. A beindítás ugyanis úgy történt, hogy az ember megragadta két kézzel a zsíros lendítőkereket, és mint manapság a kötelüket vesztett külfarmotóresonakmatador-jelöltek, minél gyorsabban kétszer körülrántotta a lendkereket. Hiába volt roppant nagy a skatulya, az ember csuklói bizony megsínylették a beindítási manővert.

Előnyei mindazonáltal voltak ennek a rendszernek. A roppant ládában kényelmesn elfért a zománcozott lavór, törülköző és szappan, ami azért volt felette praktikus, mert beindítás és egyéb „kezelések” után rögvest kezét moshatott az ember. És mivel legalább minden félórában „kezelni” kellett a masinát, hát jól jött az akkori „gépháztető” higiénikus berendezése.

Vagy hat hónapig roppant büszke voltam a kocsimra és a motort rejtő falada praktikusságára. Kevélységem csak akkor csökkent, amikor megláttam az első Benzem kocsit, melynek motorja nagy meglepetésemre nem hátul, hanem elől volt elhelyezve, Gyönyörű, bádögöl készült fedő takarta a motort, nagyon hasonlított azokra a múzeumi pajzsokra, melyek a besenyők háztartásához tartoztak hozzá oly szerves módon. A bádögöket úgy hívták, hogy gépháztető és hamarosan divatossá is vált.

Hosszúság és logika?

A gépháztető hosszúsága azonban roppant bajoknak volt forrása. Egy kis logikus agytréninggel rögtön rájövünk szavaim mély igazságára. A kis motor olcsóbb, mint a nagy. A kis gépháztető alá nem fér nagy motor. Ergő: ha rövid gépháztetős kocsit látunk, úgy ebből logikusan azt következtethetjük, hogy a kocsis gazdája szegény ember. Természetesen az sincsen kizárva, hogy a rövid gépháztetős autó gazdája gazdag, de fősvény ember és sok ember szemében még mindig értékesebb a fősvény gazdag, mint a szegény. Mégis borzasztó ez az alternatíva. Valahányszor az ember az ilyen kocsival kimegy az utcára, szinte belekiabálja a csavargók, rendőrök, gesztenyéskefák és szállodások fülebe, hogy aki benne ül az vagy (a) szegény ember, vagy pedig (b) gazdag, de fősvény. Ami ugyebár tőrhetetlenül kellemetlen. Attól a pillanattól fogva, hogy a gondatlan konstruktőr megteremtette a gépháztetőt, az akkori autósok szinte kényszerítve voltak arra, hogy hajnali három és négy között Asta Nielsen helyett hosszabb és még hosszabb gépháztetőkről álmodjanak.

De jött a segítség. A gyárak nyújtották a gépháztetőket, mint a réstet. Volt amelyik alatt látni lehetett a motort, de a többség hosszas vizsgálódást és iránytűvel való orientálódást tett szükségessé ahhoz, hogy megtaláljuk alatta a lóerők sovány forrását. Diszkrét vagyok, nem árulom el azt a márkát, mely hosszú, de belül 90%-ig

üres gépháztetőjével puhára főzött. Öröömöm és büszkeségem azonban rövidéletű volt. Nehány kémlelnélküli gyár rátröfölt minden eddigire. Jött a Delage, az Isotta, a Mercedes akkora hosszú gépháztetőkkel, hogy a hűtőhőméret teleszkóppal kellett figyelni és a hűtő elé került borjú nem mutatott nagyobb, hála a perspektivanak, mint egy kisebb kaliberű kutya. Hiába tavarekoskodtam évekig, hiába faragtam le gyermekeim nevelési költségeiből — aminek mellesleg megjegyezve, igen örvendtek a látangok —, hiába nyestem le nagyokat önagysága tüpénéből, pénztárcám sohasem volt elég ahhoz, hogy a megálmódott hosszúságú gépháztetős autó volánjához ülhessek.

De jött a technika adeputusa. És hosszas prédikációkba kezdett, hogy kiverje belőlem a háromméteres gépháztetők iránt érzett szerelmemet. Szerinte gépháztetőre jácson szükség. És ha álmaimról kezdtem beszélni, kegyetlenül mutatott rá, hogy a hosszú kocsit nem praktikus, nehezen lehet vele megfordulni a garázsban, nehézkés a forgalomban és a jánoshegyi



hajtúben. A rövid kocsit szerinte az ideális. Azt magyarázza, hogyha négy személyt akarunk kényelemben elhelyezni, úgy hol van hely tűzoltóletra hosszúságú gépháztetőkre? Kegyetlenségében tovább is ment. Szerinte a motor nem előre, hanem hátra való. Hogy a bűdösség ne csavarja a bennülők orrát, hogy egyszerűbb és könnyebb legyen a transzmiszió, könnyebb az áramvonalazás és ugyanakkora motortól nagyobb sebességet lehet kiesikarni, hogy a csörgés fészket jobb oda helyezni, ahol a hátunk végződik.

Búcsú az álmoktól.

Míndez felette logikus és meggyőző, de a tudatalatti és tudatos vágyakat mindennel inkább lehet kielégíteni, mint logikával. Hiába mesélnek logikus igazságokat annak, aki húsz egynéhány évig sóvárgott olyan hosszú gépháztetők után, mint például Urbach Laci lefektette — háromszor. Kénytelen voltam tehát megelégedni azokkal a fantasztikus rajzokkal, melyek pályát tévesztett rajzolók verejtékéből fakadva jelentek meg a külföldi autósziaklapok hasábjain.

Multak az évek és gyarapodott a pénztárcám. Ma már együtt van az alaptöke, melyből meg lehetne venni a leg-hosszabb gépháztetős Delage-t, vagy Isottát. A kerék azonban ismét fordult. Kiment a divatból a hosszú gépháztető, szegény ma már hosszú gépháztetővel járni. Akinek hosszú a gépháztetője, arról mindenki tudja, hogy régi kocsin jár, a régi kocsis gazdája pedig — mint az elején rájöttünk — vagy (a) szegény, vagy (b) gazdag, de fősvény. Akinek ma autóra telik, az minél rövidebb és minél áramvonalasabb kocsit vásárol, olyan elülső résszel, mint a milléniumi évek zengeraj-művésznoinek hátulsó szekszepilje és olyan meredeken svájfolt farral, mint valami kicsinyített szügrósnác. Ma az olyan kocsit a divat, melyből a két meglégedett are ott tekint ki a széivédőüveg mögül, ahol a hűtő éppen hogy végződik.

Ígazuk van azoknak, akik azt mondják, hogy ma már — álmódni sem érdemes. Legkevésbé hosszú gépháztetőkről.

**Tökéletes technikai megoldások! Számptalan ujtítás!
Utolérhetetlen sebesség!
Pazar kiállítás!**

Ez az idej

RUDGE

motorkerékpár

Vezérképviselő: Bruck Nándor és Fiai, Budapest, VI., Jókai ucca 21. — Telefon: 114-46.

Választhat
különböző típusok között, de
minőségben mindig egyet
kap



VEZÉRKÉPVISELET: FERRO, VAS, MŰSZAKI ÉS AUTÓFELSZERELÉSI RT.
V., VILMOS CSÁSZÁR-UT 28 * TELEFON: 27-3-20.

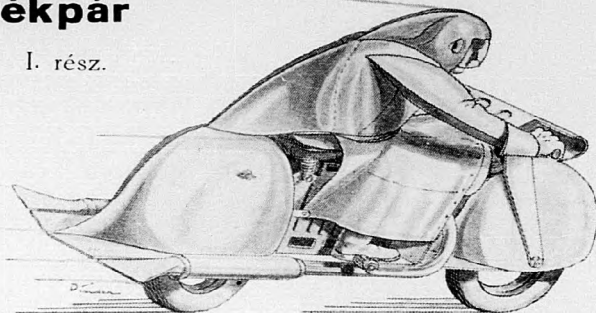
Az áramvonalazott motorkerékpár

Ha végigpillantunk az 1934-es típusú autók során, úgy azonnal szemet szúr: mintha csak ugyanaz a szabó készítette volna a különféle gyártmányok karosszéria-kabátját. Legyen az 1934-es kiskocsis Steyr vagy Mercedes-Benz, Adler, Opel vagy Citroen, mintha ugyanabból a gyárból került volna ki a karosszériájuk. A meglepő és szokatlan uniformizálódás magyarázata felette egyszerű: **áramvonalas karosszériát kaptak a modern kocsik.**

Amikor Járay mérnök 1926-ban kiváltotta a nem kevesebb mint 40 igénypontot megfelelő áramvonalakarosszéria szabadalmát, a svájci „Actiengeesellschaft für Verkehrspatente“ égisze alatt, senki sem hitte, hogy az aerodinamikai elveknek megfelelően épített karosszéria néhány év múlva annyira hozzá fog tartozni az autóhoz, mint nálunk az utadobárca. A forradalmi újításnak ellenzései voltak és rajongói, hogy kik győztek, azt tavaly a Bois de Boulogne, az idén pedig már a Váci-utca forgalma is megmutatta.

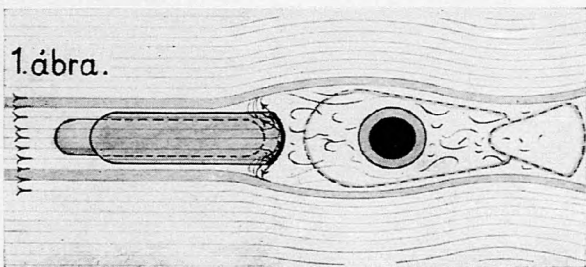
Kétségtelen: nagy előnyei vannak az áramvonalidomú karosszériának, 25–45%-os üzemanyagmegtakarítás, 15–25%-os sebességtöbblet, és mindezt annak köszönhetjük, hogy ha a karosszéria áramvonalba van szabva, úgy az eddiginél lényegesen kisebb munkát kell fordítani a le-

I. rész.



A mai motorkerékpár aerodinamikai szempontból teljesen kezdetleges, menetközben az örvények és légszákok tömege képződik, ami nemcsak erős fékező hatást fejt ki, hanem öszgyűjti az út porát gépre és vezetőre egyaránt. A német Max Herzan szerint — aki évek óta foglalkozik a különféle aerodinamikai problémák megoldásával — a következő pontok érdemelnek különös figyelmet: át

1. ábra.

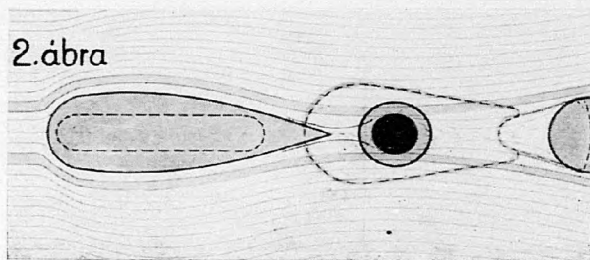


vegő ellenállásának leküzdésére. Az áramvonalidomú karosszéria ezenkívül nem veri fel az út porát, mert nem képződnek mögötte légörvények.

Erthető, hogyha az áramvonalidomú autókarosszéria diadalútját járja: a motorkerékpár-konstruktőrök sem hagyják magukat és így rövidesen meglepő és talán eleinte kissé bizarr meglepetésekre lehetünk elkészülve. A motorkerékpár áramvonalazása semmivel sem komplikáltabb, mint az autóé, gyakorlati megoldásait már láthattuk Simcoek, Wright és Henne világrekord-gépein, de a mindennapi használat céljaira épült túragépen még nem. Pedig folynak a kísérletek. E. Schida német konstruktőr például gyakorlatilag nagyon is használható modelleket épített és speciális áramvonalazásával sikerült egészen 41%-ig terjedő üzemanyagmegtakarítást elérnie, ugyanakkor a gép teljesgáz-sebessége lényegesen emelkedett.

A motorkerékpár áramvonalazásának problémája kettős: **1. csökkenti a levegő ellenállását**, ügyelve arra, hogy a motor kielégítő hűtést kapjon és **2. hatásos védelmet nyújtani az út pora ellen.**

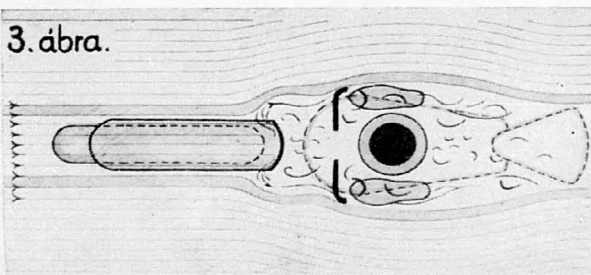
2. ábra



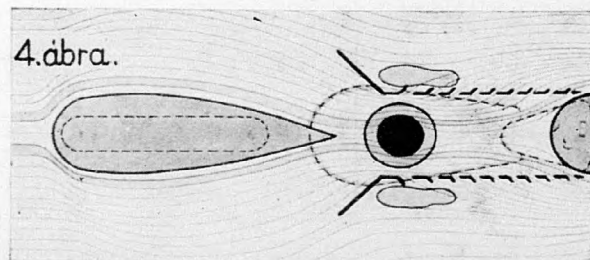
kell alakítani a sárhányókat, speciális lábsárvédőket szerelni, alul és oldalt töközni a gépet, új alakot adni a tanknak és végül kötényszerű áramvonalöltözettel ellátni a vezetőt. Herzan találmánya, az **áramvonalidomú motorosruha**, bármilyen groteszk és szokatlan, mégis nagyszerűen bevált a kísérletek során, kötényszerű elülső része rákapcsolható a tartályra, hátrésze pedig olyan toldalékkal van ellátva, mely a haladás okozta levegőáram hatására taréyszerűen felfúvódik és ugyanúgy hat, mint az a bádögéből készült cukorsüvegszerű alkoimány, melyet Ernst Henne szíjjazott Táton diestelenebbik felére.

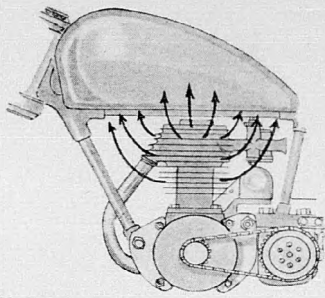
Ismerkedjünk meg először is a normális gép légáramlatviszonyaival. Mint azt az **1. ábrán** látjuk, már az első sárhányó mögött is káros örvények képződnek, a légáramlat megkerüli a motort, ami nemcsak fékező hatást fejt ki, hanem károsan befolyásolja a hűtést is. A sárhányó megfelelő idomú kiképzése, — figyeljük meg a **2. ábrát** — lényegesen segít a sárhányó mögött ismét **konvergáló légáramlás** a szó szoros értelmében odaszívja a levegőt a motorra és megakadályozza az örvények képződését és lehetetlenné teszi a por lerakódását a kerékre.

3. ábra.

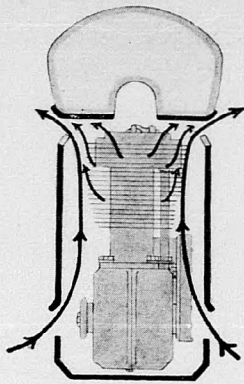


4. ábra.



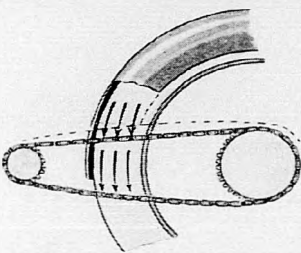


5. ábra.

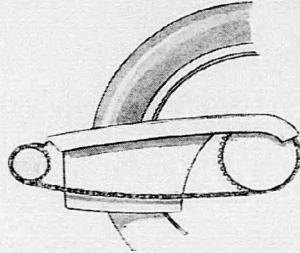


6. ábra.

A széltében használt lábsárvédők — 3. ábra —, aerodinamikus szempontból egyenesen bűnnek tekinthetők. Igaz, hogy esős időben a felfreccsenő sarat távoltartják, a poros országu ton azonban szinte odavezetik a port a motoros nadrájjára, amellett olyan légörvényt támasztanak, hogy a motor által szolgáltatott lóerőből itt is elfogy nem is megvetendő mennyiség. Herzan kísérleteinek kézzelfogható eredménye az áramvonalozott lábsárvédő, mely a gép haladási irányához bizonyos szöveget zár be — 4. ábra. — A Herzan-lábsárvédő mögött nem képződik vákuum és légörvény, szinte töleserszerűen gyűjti a levegőt a forró hengerbordákra, amellett nemcsak a sártól, hanem a portól is véd. Ha a motort oldalsó lemezek



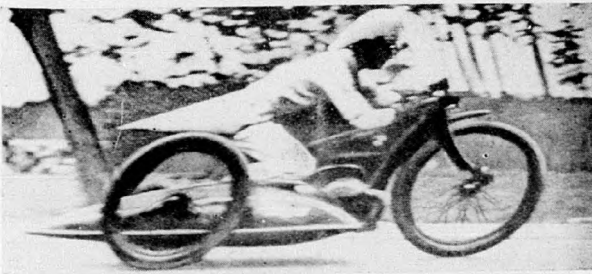
7. ábra.



8. ábra.

védik, úgy gondoskodni kell megfelelő levegőjáratokról az autó gépháztető szellőző bordáinak mintájára, hogy a motort hűtő levegő ismét útát találjon kifelé. Az oldal-lemezeknél arra is kell számítani, hogy a meleg levegő — 5. ábra — felfelé áramlik, a 6. ábrának megfelelőleg kell felül szellőző-járatokról gondoskodni, ugyanakkor alul is útát hagyni a beáramló friss levegőnek.

Hogy a hátsó kerék ráveri a port a láncra, annak is nagyrészt a kerék által okozott légörvény az oka. A Herzan-féle elgondolás szerint a védekezés egyszerű: nem elegendő a lánc külső tokozása, belső tokozásról is kell gondoskodni, védőlemezel elválasztani a láncot a hátsó keréktől, körülbelül a 8. ábrának megfelelő módon. (Folytatjuk.)



Henne és BMW-je egyaránt áramvonalba szabva vágják ki egyik világrekordjukat, természetesen „Mobiloi”-l!

Kipróbált csodarecept!

A hétfégl túrázók szíves figgelmébe!

Végy:

Gyengéd bucsut Rebekától
(Röviden: oldalbordádtól)

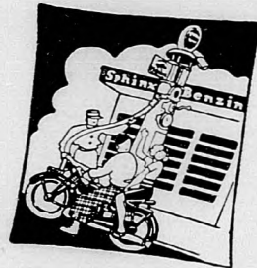


Végy:

Sligovicás fiaskót nagyot
Ettől nő a hangulatod

Végy:

Telivérü röpké mocit
De ne gázolj vele bocit



Végy:

Mely a gépbe izmot ojt
Sphinx benzint és Mobiloi!

Végy:

Szöke, fejes, édes Lilit
Három kötet Pitigrillit



Szavatolt e
csodaszerünk
Motorosok!
Gyerünk,
gyerünk!

A 122, 175 és 220-as Puch motorok hátsó kerékaagyának (sebességváltójának) működése és helyes beállítása

Közlő: Koenig Rudolf.

Sokan fordultak már hozzám, hogy nem jó az első és második sebességük, a legtöbben arról panaszkodtak, hogy hiányzik az üresjáratuk és nem értik a hátsó agy működését. Először tehát elmagyarázom a hátsó agy működését, mert ha azt értjük, úgy a beállítás könnyebben megy.

A 122, 175 és 220-as modelleknek két sebességük és üres járatuk van, a második sebesség az úgynevezett direkt. A fokozatokat a következő alkatrészekkel érjük el: az agy középső részén egymással szemben két csapszeg van beerősítve (A) az agy belső részén erre a két csapszegre egy-egy kúpkerék illeszkedik, a kúpkerékek a csapokon forognak. A másik két kúpkerék az agy oldalsó részéről illeszkedik a középrészhez. A jobboldali kúpkerék a meghajtó lánckerékkel (B) van egybepréselve és lamellás kupplunggal kombinálva. A baloldali szallagos kapcsolótárcsa (C) található. A négy kúpkerék fogai egymásba kapcsolódnak és ezek a kerekék képezik a tulajdonképpeni sebességváltót. Az első sebesség kapcsolására, illetve az indulásra a bal oldalon látható szallagkapcsoló (D) szolgál, a második sebességet a lamellás kapcsoló adja, mely a lánckerék mellé van szerelve.

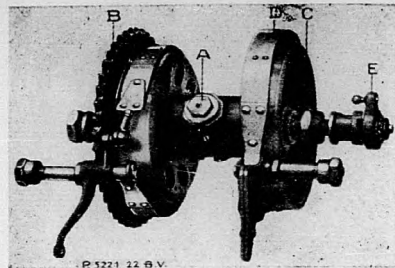
Ha a sebességváltó kar üresjáraton

van, akkor a szallag és a lamellás kupplung oldva van, járó motornál a négy kúpkerék, a lánc és a lánckerék mozgásban van. A kúpkerékek saját tengelyükön forognak, a hátsó kerék és az agy középrésze áll. Ha az első sebességet bekapcsoljuk, úgy a kapcsolótárcsa kúpkerékével a bal oldalon rögzítve van a fékszallaggal (D). Ugyanakkor a lánckerékkel szoros összeköttetésben levő kúpkerék mozgásba hozza a kis kúpkerékeket. Ezek csak akkor tudnak forogni, ha az agy is forogni kezd, mert a szallagkapcsolótárcsába erősített kúpkerék áll. Így kapjuk az első sebességet. A második sebességnél a sebességváltókar oldja a kapcsoló fékszallagot és zárja a lemezes kupplung közvetítésével a nagy lánckerékkel és a kúpkerék mozgása megszűnik.

Legközelebbi cikkemben a hátsó agy javítását és beállítását közlöm.

Breuer B. Armand előadása

Breuer B. Armand okl. gépészmérnök, törvényszéki hites szakértő a nyáron hatásos előadást tartott a Magyar Mérnök és Építésegylet szociálpolitikai szakosztályán. Az értékes előadás azóta nyomtatásban is



megjelent. „A magyar automobilizmus fejlődésének feltételei” címen. A tanulmány rövid visszapillantást nyújt a magyar automobiliparra, majd statisztikai adatokat a szépen induló fejlődésre. Párhuzamot von az egyes gátló rendelkezések nyomában fakadó visszaesésre és végül csokorba köti azon súlyosbító körülményeket, amelyek együttes hatása a magyar automobilizmust mai állapotára süllyesztették. Végül irányt mutat a fejlődés módjának, amelyet főleg a benzinadó bevezetésében és abban lát, hogy az automobilizmusra vonatkozó összes rendelkezések, a vámok, utadók, beszerzési és közlekedési korlátozások revízió alá veendőek és egy, a hatóságok, ipari és kereskedelmi érdekeltségekből alakítandó nagybizottság által újólag és a megváltozott viszonyoknak megfelelően, valamint a fejlődés érdekében álló módon állapíttassanak meg.

Nemzetközi Hatnapos Triál

A verseny 209 indulója közül 61% érkezett célba, ezzel szemben a 12 Puch gép 92%-a fejezte be a versenyt.

A 250-es kategóriában a résztvevő gépek 27%-a volt Puch, az aranyérmeknek azonban 60%-át Puch gépek nyerték

5 Aranyérmeket nyertek:
S. Smyral (Puch 250 S4)
P. Gänther (Puch 250 S4)
G. Stoltze (Puch 250 S4)
F. Stumfoll (Puch 250 S4)
G. Ilgenstein (Puch 500 V)

3 Ezüstérmeket nyertek:
G. Paksun (Puch 250 S4)
O. Steinfellner (Puch 250 S4)
H. Walz (Puch 250 S4)

2 Bronzérmeket nyertek:
H. Göser (Puch 250 S4)
Lukavec F. (Puch 250 S4)
K. Jurich (Puch 250 S4)
súlyos sérülése ellenére is befejezte a versenyt.

... és ez a PUCH kvalitás! ...

Gyári fiók: Budapest, VI., Lehel u. 25

HIREK

Oldalmotoros verseny a Szentendrei sziget körül

Ragyogó szeptemberi vasárnapon, elég kedvező vízállás mellett rendezte meg a BMYC 78 km-es távon Szentendrei sziget körüli oldalmotoros versenyét, melynek 22 indulója közül 17 érkezett az előírt időn belül a célba. A verseny abszolút győzelmét a pompásan szerepelt Istros-gárda élén Gömbös József szerezte meg, aki 250-es motorral szerelt kajakját, a Szentendrei szigetet megkerülve, 22 km-es kitűnő átlaggal hozta célba. A 125-ös csoportban Székely László vitte el a pálmát nehéz, párevezős csónakra szerelt Istros motorjával, 19 km-en felüli átlagot érve el. A 100-as kategóriában Ágoston König-motorral szerelt versenyhajója volt a leggyorsabb, 17 km-en felüli átlaggal. Részletes eredmények:

100 km-ig. Párevezősök: 1. ifj. Oswald J. (Weekend) 5:28:59 mp. — Kajakok: 1. Oswald Gy. (König) 4:47:15,5 mp. — Versenyhajók: 1. Ágoston J. (König) 4:33:34 mp.

125 km-ig. Párevezősök: 1. Székely L. (Istros) 4:04:34 mp., 2. Farkas J. (Istros) 4:20:55 mp., 3. Schön K. (Istros) 4:37:46 mp., 4. Heid J. (König) 5:25:25,5 mp., 6. Barabás G. (König) 5:38:15,5 mp. — Kajakok: 1. Fedi S. (König) 4:29:55,5 mp., 2. Bergsmann B. (König) 4:31:49,5 mp., 3. Eröss Gy. (König) 4:37:35,5 mp. — Gumicsónakok: 1. Sattler K. (König) 5:39:55,5 mp. — Versenyhajók: 1. Fleischer J. (Istros) 4:20:52,5 mp., 2. ifj. Roubal V. (Istros) 4:28:00 mp.

250 km-ig. Kajakok: 1. ifj. j. Gömbös J. (Istros) 3:54:33 mp. — Versenyhajók: 1. Kiss B. (Istros) 4:03:30 mp., 2. Martinek I. (Istros) 4:23:45,5 mp.

Az összes Istros és König motoros győztesek Mobiloil használtak.



A Szentendrei-sziget körül megrendezett 78 km-es oldalmotoros verseny abszolút győztese, Gömbös József boldogan fogadja Lazarus titkár gratulációját. A sikerből természetesen részt kövelet a kitűnő Istros-motor és a Mobiloil is.

Magyar pilóta piknik

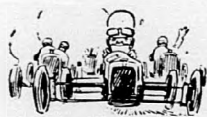
Szeptember derekán az angol Automobile Association és a Royal Aero Club színeiben 9 angol magánrepülőgép látogatott el Mátyásföldre az említett egyesületeknek a Magyar Touring Klubbal karöltve rendezett propaganda jellegű társas kirándulására, a Magyar Pilóta Piknikre. Az angol repülőket Mátyásföldön fogadóbizottság várta, sajnos a közép-európai viharos időjárás úgy szétzórta a társaságot, hogy a bizottság hosszú várakozás után is csupán négy gépet fogadhatott, a többiek csak másnap érkeztek Budapestre. Az angol repülők a Légügyi Hivatal és a Műegyetemi Sportrepülő Egyesülete néhány gépének társaságában ellátogattak Mezőkövesdre, Lillafüredre, Debrecenre, a Hortobágyra és végül a Balatonra, ahol a síófoki repülőtéren a MAC motorsportosztályának voltak a vendégei.

Bukások napja a szegedi dőrtrekken

A Magyar Kerékpáros Szövetség Kisasszony-napján dőrtrekken versenyt rendezett a szegedi SzTK pályán, melyen a fővárosi gárdát Ando és Kesjár (250 Rudge) képviselték. Az előfutamok alapján Ando (Velocette), Metzinger (350 Sunbeam), Kes-

jár (250 Rudge), Bischoff (500 Rudge) és Nott (175 DKW) kvalifikáltak magukat a döntőben való részvételre, míg a tehetséges kezdő Scherer (500 Méray) karburátor defektus miatt kiesett az előfutamokból. A döntő bővelkedett izgalmakban: Nott túlmerészen előzi Metzingeret, a forduló tetején bukna, a háromnegyed körrel vezető Andó a porfelhőben szabadnak látja a pályaforduló felső részét és csak későn veszi észre a történeteket, erejét megfeszítve akarja elkerülni a gázolást, ez sikerül is neki, de hatalmasat szaltózik. A közönség a pályára tódul, az elmaradt Kesjár pedig leintik. Metzinger és Andó sérüléseit a mentők veszik kezelésbe, Andó gépének villája úgy elgörbült, hogy az ujonnan lefutandó döntőben nem tud starthoz állni. A megismételt döntőben Bischoff jó startot véve, öt éves gépével biztosan vezet Kesjár előtt, de az egyik fordulóban hátratekintve, hatalmasat bukik, kulcsonttörést szenved, Kesjár pedig győztesen fut be a célba az öreg Terrotjára átnyergelt Nott előtt. (K. G.)

Singer Imre résztvett a velencei motorcsónakversenyeken, sajnos eredménytelenül, mert motordefektusa elűtötte a sikeres szereplés reményétől.



BUDÁN OLAJ

MARŞ special Lowcarbon

valamint az összes motorolaj különlegességek

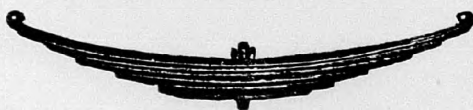
GHILLÁNY M.

II. Corvin-tér 5. (Fő-u.)

Licsájér János budapesti autórugógyártó és javítóüzeme

Speciálista az autórugók gyártásában

Telefon: 46-3-51



Budapest, VIII., Thék Endre u. 14.

Telefon: 46-3-51

Mindenféle gyártmányú kocsikhoz kész rugók raktáron

Szárazföldi repülőgéppel az 500 km-es sebesség-limit közöben

A Clevelandban lerepült Thompson-Trophy keretében a nyolc gépből álló mezőny élén repülő Douglas Davis 492,7 km-es sebességet ért el, ami 1,7 km-el haladja túl a szerencsétlenül járt Weddel, szárazföldi repülőgépek számára ugyanezen versenyen tavaly felállított sebességi világrekordját. Douglas Davis egyébként a verseny folyamán halálos baleset áldozata lett. Világrekordja sem hitelesíthető, mivel a szabályok szerint a Weddel-féle rekordot legalább 8 km-el kell túlszárnyalni ahhoz, hogy új világrekord születessen. A versenyt végül is Turner nyerte meg, hajszálnyira maradvá el a 400 km-es átlagsebességétől.

Fagioli (Mercedes-Benz) spanyol Grand Prix győztes.

A spanyol Grand Prix, mely San Sebastian mellett 17.315 km-es körpályán, 30 körös, azaz 519450 km-es távon került lefutásra a Mercedes-Benz vezető Fagioli zsákmánya lett. Fagioli győztes átlaga 156 km fölött volt, tehát mintegy 20 km-el javította meg Chiron (Alfa) tavalyi rekordát. A mezőny leggyorsabb embere azonban Stuck (Auto Union) volt, akinek 164 km fölötti rekordköre szintén több mint 10 km-el jobb a régi Nuvolari (Maserati) féle rekordnál. Ezekből a fantasztikus számokból képzett alkotóhatunk magunknak a verseny ördögös tempójáról. Start után Stuck futott az élen, a hatodik körben olajpumpa töréssel kénytelen volt kiállni, helyét Caracciola (Mercedes-Benz) foglalta el, akit nyomon követte márkatársa, Fagioli. A 8-ik körben Leningen átadja kocsiját Stucknak, Fagioli erősen szorongatja Caracciolt és a 18-ik körben átveszi a kommandót. Az erős iramot a harmadik helyen rakkoló Nuvolari forszírozza, aki az új 3,2 l-es Bugattival élete fénykorára emlékeztet. A hely-



A népszerű Illés Pista kollégánk is kint volt az „Aero-Mobiliti” mátyásföldi bemutatóján

zet most már mit sem változik, Stuck egyre jobban feldolgozza magát, nagyszerű rekordkört fut, ahhoz azonban már nem marad idő, hogy a győzelem kérdésébe beleszólhasson. Végeredmény:

1. Fagioli (Mercedes-Benz) 3:19:41,2 mp. Átlag 156,225 km; 2. Caracciola (Mercedes-Benz) 3:20:24 mp; 3. Nuvolari (Bugatti) 3:20:48 mp; 4. Leningen-Stuck (Auto Union) 3:21:03 mp; 5. Varzi-Chison (Alfa Romeo) 3:21:56 mp.

A győztes Fagioli, valamint a körrekorder Stuck kocsija gumicsere nélkül, Continental gumikkal futotta le a versenyt. A kocsik Bosch mágnessel és gyertyával voltak szerelve.

Szenzációs eredmények a Manx Grand Prixen

A minap került lefutásra a Man szigeten a Manx GP-re átkeresztelt angol amatőr Tourist Trophy, amely olyan eredményeket hozott, hogy még a profi nagygépek is elgondolkozhatnak fölötte. A 250-es csoportban Mitchell (Cotton) győzött 101,8 km-es átlaggal, míg a 350-es kategóriában a radletti néptanító White (Norton) győzött 121,3 km-es átlaggal. A derék néptanító az 500-as csoportban is indult, két körön át 131 km-es átlaggal vezette a mezőnyt, bukása miatt azonban kénytelen volt márkatársának a londoni műépítész Pirie-nek átengedni a pálmát, akinek éppenséggel nincs miért szégyenkeznie 127,3 km-es átlaga fölött!

Dodson (MG) megnyerte az angol autó Tourist Trophyt

Közel 800 km-es távon, kifejezetten szeriakocsik számára került lefutásra Belfast mellett az angol autó TT, melyet — hála a hendikep versenyegek — a kis „Charlie” Dodson nyert meg egy MG-Magnette volánjánál. A félmilliónyi közönséget azonban sokkal jobban érdekelte a hendikepversenyénél az a titáni küzdelem, melyet Hall vívott egy most debutált és a Rolls-Royce gyárban készült Bentley volánjánál a Lewis vezette 4½ literes Lagondával. A küzdelem folyamán Hall négy ízben döntötte meg a Birkin- (Alfa) féle két éve fennálló körrekordot. A hagyományosan izgalmas verseny ezuttal is bőségesen gondoskodott izgalmakról. Így Prestwich (Riley) a Quarry-fordulóban felfordult,

vezetője kirepült a kocsiból, mechanikusa a kocsival együtt belezuhant a folyóba. Mindketten sértetlenek maradtak. Egy másik Riley kigyulladt, az oltás sikerült. Hodge (Singer) sértetlenül kötött ki egy árokban. Győztesek lettek: Dodson (MG-Magnette) 119,405 km átlaggal, Hall (Bentley) 125,617 km-el, Fotheringham (Aston Martin) 119,567 km-el és Lewis (Lagonda) 124,135 km-es átlaggal. A team-díjat az Aston-Martin csapat nyerte meg.

Guthrie (Norton) letarolta a spanyol TT babérait

A Bilbao mellett lefutott spanyol TT az idei IOM-champion Guthrie (Norton) kettős diadalát eredményezte, természetesen ugyanő futotta a 3,125 km-es sok fordulós cirkuiten 90,285 km-es átlaggal a verseny leggyorsabb körét is. Az egyes kategóriák győztesei a következők voltak: 250 km-ig: (126 km) Simo (Terrot) 1:38:31 mp; 350 km-ig: (142 km) Guthrie (Norton) 1:39:05 mp; 500 km-ig: (158 km) Guthrie (Norton) 1:49:38 mp. Nagy feltűnést keltett az ír Rusk pompás szereplése, aki 350-es Velocette-gépe nyergében alig 53 másodperccel szorult a második helyre az abszolút győztes Guthrie mögött.

Az 500 mérföldes Brooklands miting mipt hendikep-verseny került lefutásra és a kiskocsik győzelmével végződött, aminek oka az volt, hogy a „nagyok” nem tudták behozni időhátrányukat. Győztes lett Dixon (1808 Riley) 168,623. km-es átlaggal. Dixon és a három első helyezett Castrol olajat használt.

***Az utolsó osztályosorsjáték** eredménye nagyban felkeltette az érdeklődést az október 20-án kezdődő új sorsjáték iránt. Aki tehát részt akar venni az új sorsjátékban, biztosítson valamely főarúsfőnök minél előbb sorsjegyet magának már az első osztályra, hiszen későbbi vételnél amúgy is meg kell fizetni a már lejátszott osztályok árát is.

BMVC Szentendre-sziget körüli 78 km-es oldalmotor versenye

ABSZOLUT GYŐZTES

ifj. jákfai Gömbös József ur

ISTROS

motorral, 22 km-es átlaggal!

125 kcm. párevezős kat. **győztese** Székely László ur Istros motorral!

125 kcm. versenyhajó kat. **győztese** Fleischer József ur Istros motorral!

250 kcm. versenyhajó kat. **győztese** Kiss Béla ur Istros motorral!

PAULINI GÉZA „ISTROS” motorgyára
BPEST, THALY KÁLMÁN UCCA 10



Szervisz állomás.
Benzinkút.
Római part,
Csuka
csónakház.



Ne okozzon gondot a
bőrkabát

javítása, vigye

OTTENREITER-hez

IV, Petőfi Sándor u. 3. udvarban

B.M.Y.C. Szentendre sziget körüli versenyén

100 ccm kategória abszolút győztese
Agoston József ur

KÖNIG

motorral

100 ccm kajak kategóriában

125 ccm kajak kategóriában

125 ccm gumicsónak kategóriában

első a König motor lett

Bergmann csónaképítő Izabella tér 6.

APRÓSÁGOK A NAGY TRIÁLROL

LUKAVECZ FERENC ELMONDJA A HATNAPOS TRIÁL ÉRDEKESSÉGEIT

Poros Puch masina áll a szerkesztőségünk előtt. A felé hajlított kipuffogósó az egyes alkatrészekben látható ellenőrző pecsétek nyomban elárulják, hogy az idei Hatnapos Triálon bronzérmert nyert Lukaveczi Feri van nálunk látogatóban... A gépen még rajta van a bajor Alpesek sara, oly sok izgalmas pillanat emlékeként... Bennt Feri barátunkat az asztalra görnyedve ádáz körmölésben találjuk, mint mondá, már egy órája vár reánk, leírta tehát azt, amit el akart még mondani az „Auto-Motor“ olvasóinak. Felolvassuk:

A rendezés kitünő volt, ezzel szemben az étkezés csapnivalóan rossz. A német versenyzőknek irigysére méltó sorsuk volt, a DDAC minden nap új overallt, gumikabatot és egyéb felszerelést bocsátott rendelkezésükre. Ez bizony, ha tekintetbe vesszük az egyre szakadó esőt, felbecsülhetetlen előnyt jelentett számukra.

Valamit a gépekről? Nagyon érdeknek találom az új, kardán meghajtásos *Zündappokat*, melyek négyhengeres motorja BMW-szerű elrendezésben nyert beépítést. A gép sebességváltójában nem fogaskerekek, hanem zajtalan, láncjal hajtott láncok vannak. A megoldás előnye nyilván abban áll, hogy az efajta sebességváltó sokkal elasztikusabb amannál, melynek a fogaskerekek egymásba harapnak. Ilyenformán az út egyenetlenségéből nemkülönbben a motor hirtelen gyorsulásánál fellépő rántásokat ez a sebességváltó kétség-telenül abszorbeálja, letompítja. Érdekes újdonsága ennek a Zündapp-típusnak a teljes tokozás, ami alatt azt értem, hogy tisztításukat az ebédőasztal letörésével hasonlíthatjuk össze. A masinák kimondott túragépek, lassúak, 95—100 km-nél töb-

bet nem mennek. A BMW gépek sorából a nálunk még alig ismert 400 km-es, egy hengeres ohv. masina ragadta meg a figyelmemet nem annyira lemezváza, avagy stabilitása, mint inkább szokatlan gyorsasága folytán, mely alig marad az 500-as, kéthengeres ohv. típusok mögött. NSU 250 km-es ohv. gépei tetszöt-



Lukaveczi Puchja Mobilóval futotta végig a Nemzetközi Hatnapos Triál, éppen úgy, mint a győztes BMW csapat.

sek, bár szép gép akadt itt más is. Igy az 500-as ohv. *Gilerák* is szépek, gyorsak és üzembiztosak, bár azt hiszem ezeket a tulajdonságokat még sok más gyártmánynál megtalálhatjuk, a különbség mindössze az, hogy *Gilerák* drágábban mérik őket. A Rudge motorokkal szerelt holland *Eysink* gépek hamisítatlan TT-masina-k benyomását keltették, gyorsak és bődületesen stabilok. Külön szenzációja volt a Hatnapos Triálnak az alig 120 kilós, 350-es királytengelyes *Norton*, amelyik annyi alumíniummal dícselkedhetett (kerekek, kerékgagyak, stb.), mint öt darab más lekönyített masina együttesen. A cseh *Jawa* gépeket tömör összeépítés és ríktó, ízléstelen színegyveleg jellemezte.

Utójára emlékezem meg a *Puch*-gépekről, melyek gyorsaságukkal, megbízhatóságukkal és a legnehezebb terepek könnyed abszolválásával keltettek feltűnést és vívták ki maguknak az olyan ősi-ellenség kapitulációját is, mint például *Martinek Pista*, aki a verseny után „leveszem a kalapomat a furikod előtt!“ felkiáltással üdvözölte a megpróbáltatásokat üden és frissen kiálló masinám.

Mi tagadás? Az a körülbelül 2400 km-es táv, amit hat nap alatt végig keseregünk, megfelel egy 10—12.000

km-es, rendes országúti „fárolásnak“, tehát mintegy közel egy esztendei használatnak, már pedig kis hengerűrtartalmú motoroknál megvagyunk szokva ahhoz, hogy egy esztendei használat után a motor megérett az új dugattyúra, bolenlira, perselyekre, stb.-re. Ezzel szemben gépem a verseny utolsó órájában Füssenben lefutott sebességi versenyen a leggyorsabb 250-es masina volt és hazafelé is oly vígan kivágta a 110—115-öt, hogy a *Martinek* vezetője *Gilera* a maga 500 km-es felsőbbségét csak az egyenesekben tudta 3—4 km-el megvédeni. Ami a verseny utáni javítást illeti, szót sem érdemel, alig 30 P-t költöttem rá. Természetesen az olajjal, sem a versenyen, sem idehaza nem szokásom takarékoskodni, sem a mennyiséggel, még kevésbé a minőséggel.

Még két apróságot, ami a versenyen megragadta a figyelmemet. Az első a *szegret fektető gumilap*, amely az első és hátsó kerék között oly módon van felerősítve a gépre, hogy a földet súrolja és az első kerék által felállított szegret ismét lefekteti, mielőtt még a hátsó kerék ráfutna. Ez a megoldás felette jó védelmet nyújt a gumidefektusok réme ellen. A másik figyelemreméltó apróságot az *Ariel*-gépeken írgyeltük meg. A gumiba ágyazott kormány hihetetlenül kíméli a csuklókat!

Ezeket az érdekességeket vetette papírra olvasóink számára Lukaveczi Ferenc, aki a jövőre vonatkozólag isméteten hangsúlyozta, hogy az egyéni kiküldetésnek a Hatnaposra alig van létalapja, arra kell törekednünk, hogy jövőre magyar team küzdhessen legalább az Ezüstvázáért, ha már ipari adottságaink lehetlenné teszik azt, hogy csapatot állítsunk ki a Nemzetközi Troféáért folytatott harcban.

Indian
Motocycles

magyarországi
vezérképviselője

IFJ. SEIFRIED HUGÓ

Budapest, VI. Forgách ucca 10-14.
Telefon: 91-3-24, 92-9-92

Gyári alkatrészek. Javitóüzem.



EGYETLEN ember
aki nem tudja, hogy a
Willkänn minden alkat-
rész kapható.

WILLKÄN M. L.

Liszt Ferenc tér 5. T. 251-56, 111-37

lbe

Autópolish

autóját ujjá, tükör-
fényessé varázsolja.

Kapható minden
autószaküzletben.

Gyártja:
Ellinger Lakkgyár Rt.
Soroksár. Telefon: *47-3-60.



Ismét a lengyelek győztek

Az idei Európa Körrepülés pikáns előzménye a leadott hét francia nevezés utolsó pillanatban való visszavonása volt. A tényállás mérlegei-séhez tudni kell, hogy az Európa-Körrepülést öt esztendővel ezelőtt éppen a franciák hívták életre. Különös iróniája a sorsnak, hogy az első két Körrepülés Morzik révén a németek, a tavalyelőtti utolsó verseny pedig az azóta szerencsétlenül járt Zwirko révén a lengyelek diadalát eredményezte. Nem maradt hát más a gloire nemzete számára, mint — vissza lépni? Ez a szempont a sportszerűséget sérti, a másik pedig, amellyel a franciák visszalépésüket indokolják, súlyos kritikát tartalmaz a francia repülőgépiparral szemben. Ezek szerint a versenyre szánt gépek idejére elkészültek ugyan, a próbákon azonban nem elégtettek ki és szükségessé vált átépítésük után — bizonyultak harcképeseknek... Így azután 13 lengyel, 12 német, 2 cseh és 5 olasz gép jelent meg a varsói startnál. Ez a mezőny a célig 6 lengyel, 8 német, 2 cseh és egyetlen olasz gépre zsugorodott össze.

Kik voltak a győztesek? A lengyelek, akik főiskolás repülőik konstruálta felülszárnyalt RWD-9 gépekkel Baján, illetve Plonczynski révén az első két helyet foglalták el a Fieseler-Fi-97 és BFW-108 gépeket vezető németek és a közéjük ékelt kitűnő cseh Ambruz (A-200) előtt. A lengyelek győzelmüket már a tulajdonképeni körrepülés elzajlása előtt bebiztosították, hiszen az elzetes-leszállási, lassúsági, felszállási, üzemanyag-fogyasztási, felszerelési, motorbeindulási, gép szét- és összeszerelési próbákon olyan pontelőnyt szereztek, hogy a tulajdonképeni körrepülésen már nem sok menteni valójuk maradt a németeknek és cseheknek. Érdekes, hogy amíg a közel 10.000 km-es körrepülés elérhető maximális pontszáma 880 volt, addig az előpróbákon 1160 pontot lehetett szerezni és ebből 560 (!) pont a „technikai tulajdonságok” értékelésére esett, míg a maximális sebességi versenyen az elérhető pontszám csak 100 volt.

Mint látható a pontversenyek átka itt is kísértett. Tény az, hogy a IV.

Európai-Körrepülés elsősorban a repülőgépkonstruálás fejlődésének szolgálatában állott és csak azután volt — verseny. A második lengyel győzelem pedig, ha talánunk is szépség-hibákat, de feltétlenül megérdemelt volt.

Technikai próbák. Ezekkel kezdődött a verseny és egyben a lengyel győzelem. Az elérhető pontszám 1160 volt, a legtöbb pontot —994-et — a későbbi győztes Baján szerezte meg. Az első tíz helyezett között, beleértve a három első helyet, hat lengyel RWD-9 gépet, három Fieseler-Fi-97-t és egy cseh A-200-2 masinát találnak. És szabadjon megjegyeznünk, hogy a hat „oly kiváló technikai tulajdonságokkal” rendelkező RWD gép közül csak három érkezett a célba, ellenben a technikai próbákon 14., 21. és 22-ik helyekre lepontozott BFW gépek elsőrendűen megállva helyüket a körrepülésen, valamennyien befutottak a célba, ráadásul — a technikai lepontozás ellenére — az 5., 6. és 10-ik helyekre!

Az Európa-Körrepülés kiírása a túrisztikai célokra szolgáló repülőgépkonstruáció fejlesztését szolgálja, meg kell azonban állapítanunk, hogy a gyárak elsősorban a lengyelek megmutatták hogyan lehet vérbéli versenygépeket családi gépeknek álcázni anélkül, hogy az 560 kilós súlylimitet túllépnék. Mondanunk sem kell, hogy ezek a gépek mindennapos használat céljaira szóba sem kerülhetnek. A kiírás szerinti lassúsági és sebességi próbák olyan gépek építésére kényszerítették a konstruktőröket, amelyek minimális sebessége 60 km., maximális sebessége pedig 250—300 km. körül mozog. Nem könnyű feladat ez, melynek megoldása érdekében egész újszerű szárnykonstrukciókkal találkozunk. Fieseler megoldása a „Roll-flügel” a legelméletesebb, általa a 15.3 m² szárnyfelület 18.5 m²-re növelhető. Érdekes kísérleteket láttunk a Messerschmidt (BFW) és az olasz Breda, valamint Bergamaschi gépeken is. A behúzható futóművek rohamosan terjednek. A fémrepülőgépek propagálását maga a kiírás biztosította, hiszen a fémrepülőgépeket a technikai próbákon felértékeltek,

akárcsak — igen helyesen — az önműködést. Az üzemanyag fogyasztás területén kedvezően alakul a helyzet, a mostani körrepülés több résztvevője a 100 km-t 10—11 kg benzinnel repülte.

Most lássuk a körrepülést, a verseny legfontosabb részét, melynek a jövőben nagyobb szerepet kellene biztosítani a végeredmény kialakításában. Közel 10.000 km volt a berepülő távolság 28 kötelező közbetálló leszállással, a versenyzők Német-, Francia- és Spanyolországon át Észak-Afrika partjait repülték végig, majd Szicília, Olaszország, Ausztria és Csehország átrepülése után érkeztek vissza Varsóba. A verseny ezen fázisában 880 pontot lehetett szerezni. A maximális pontszámot csak három érték el: a német Pasewaldt (Fieseler), a cseh Ambruz (A-200-2) és a lengyel Dudzynski. A győztes Baján a körrepülésen csak 815 pontot szerzett, ennél bizony Francke (855), Osterkamp (870), Plonczynski (868), Bayer (854) és az utolsó pillanatban kiesett Gedgowd (858) is többet szereztek!

A verseny záróakkordja volt a sebességi verseny, amelyet egy 297 km hosszú háromszögpályán bonyolítottak le Varsó közelében 200.000 néző előtt. A sebességi versenyen elérhető maximális pontszám 100, a mezőny leggyorsabb embere pedig a német Osterkamp volt, aki 291 km-es sebességgel repült Messerschmidtjével, de mindössze 81 pont erejéig kárpótolhatta magát a technikai „vizsgán” elvesztett pontokért. Hasonlóan jártak honfi- és márkatársai a 287 km-t repült Francke és a 283 km-t repült Junck, akiknek itt szerzett pontelőnye nem veszélyeztethette a lengyel diadalt. A Fieseler-gépeket vezető németek viszont, akik a technikai próbákon közelebb végeztek a lengyelekhez, a körrepülésen pedig még javítottak pozícióikon, nem voltak elég gyorsak ahhoz, hogy a verseny kimenetelét az utolsó próbán megváltoztathatták volna. A győztes Baján a sebességi versenyen 251 km-es sebességgel ért el.

Mindekzelőre bocsátása után közzöljük a végeredményt:

1. Baján, lengyel (RWD-9) 1896 p., 2. Plonczynski, lengyel (RWD-9) 1806 p., 3. Seidemann, német (Fieseler-Fi-97) 1846 p., 4. Ambruz, cseh (A-200-2) 1822 p., 5. Osterkamp, német (BFW-108) 1810 p., 6. Junck, német (BFW-108) 1806 p., 7. Buczyński, lengyel (RWD-9), 8. Anderle, cseh (RWD-9), 9. Pasewaldt, német (Fieseler-Fi-97), 10. Francke, német (BFW-108). — 34 induló, 17 beérkező.

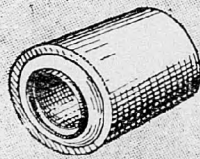
Silentblokk?

Az autó- vagy motorkerékpár-vevő jelölt igen gyakran találkozik ezzel a kifejezéssel, hogy silentblokk. A gyárak katalógusai típusleírásaikban hivatkoznak arra, hogy egyik vagy másik modelljük silentblokkokkal van felszerelve, de hogy ezeknek az alkatrészeknek mi a céljuk, mi a működésük és milyen előnyöket rejtegetnek, — kevesen tudják.

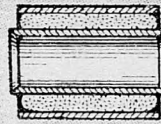
A silentblokk nem egyéb, mint sűrűlódás nélküli lágygumi-csukló. Célja összekötni olyan konstrukciós részeket, melyek üzem közben helyzetüket egymáshoz viszonyítva állandóan változtatják. Az ilyen csuklók régi megoldásai állandó karbantartást, kenést és tisztítást tettek szükségessé, hamar megkoptak és zörejforrásokká váltak, a silentblokk mindezeket a kellemetlenségeket gyökeresen megszüntette.

A silentblokkal szerelt csuklók és csapágycsuklók nem igényelnek semmiféle kenést, nem kell velük törődni és nem kell őket karbantartani, élettartamuk aránylag igen hosszú.

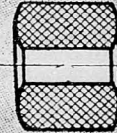
Két koncentrikusan elhelyezett fémhüvely, közöttük lágy gumiréteg —



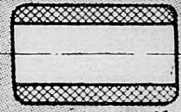
1. ábra:



2. ábra.



3a. ábra.



3b. ábra.

ennyiből áll mindössze a korszakalkotó találmány. A gumianyagot gépi erővel préselik bele a hüvelyek közé. Bepréselés előtt a gumianyag alakja vasos és rövid (3/a ábra), a bepréselés következtében alakja megnyúlik (3/b ábra), falvastagsága felére csökkent. Ha a két fémhüvelyt egymáshoz képest elmozgatjuk, úgy a rugalmas gumianyag bizonyos fokig szabad mozgást enged, ha az igénybevétel megszűnik, úgy a hüvelyek a gumi rugalmassága következtében eredeti állasukba térnek vissza.

A hüvelyek oldalirányú eltolódását az a nyomás akadályozza meg, melyet a magas nyomás mellett bepréselt gumianyag gyakorol a fémhüvelyek falára. Amíg a két hüvely egymáshoz viszonyított elforgatása nem halad túl egy bizonyos fokot, addig a gumianyag nem képes elcsúszni a külső hüvely belső és a belső hüvely külső falán, az elfordulást kizárólag a gumianyag rugalmassága teszi lehetővé. Ha azonban az elfordulás túlhaladja a határértéket, úgy az elfordításra használt erő legyőzi a guminak a fémhüvelyre gyakorolt adhéziós nyomását, a fémhüvelyek elcsúsznak a gumianyagon, sűrűlódás, kopás lép fel, a silentblokk már úgy hat, mint a közönséges csapágy és hamarosan tönkremegy.

A silentblokk igénybevehetőségének határa a gumianyag vastagságától függ. A silentblokkot gyártó Robert Bosch A.-G. részletes és pontos táblékat állított össze az egyes típusok és méretek megengedhető terheléséről, elmozdulási határértékeiről és rezgésfrekvenciáiról, amit azért is jó tudni, hogy esetleges cserék alkalmával a megfelelő típust szerelteshessük.

Mint mondtuk, a silentblokk nem igényel karbantartást, még kevésbé kenést, a silentblokkal szerelt rugószerkezetek és kengyelék például évekig dolgoznak tökéletesen, anélkül, hogy akár reagjuk kellene nézni.

Egy dologra azonban nagyon kell ügyelni és ez az autótulajdonos szempontjából is felelősen fontos, távol kell tartani a gumianyagotól benzint, petróleumot és olajat. Ha gépünk tehát silentblokkokkal van szerelve, ügyeljünk arra, hogy a szokásos kőhathatékú lepetróleumozásnál a petróleum hozzá ne érjen a silentblokkhoz, amit legjobban úgy lehet elérni, hogy azt nedves ronggyal védjük. Különösen

veszélyes a silentblokkra a ma oly népszerű szóró-petróleumozás, feltétlenül fel kell hívni a veszélyre a szervizállomás vezetőjét, nehogy a silentblokkok idő előtt menjenek tönkre.

Hol találunk az autón silentblokkot? A modern autó rugósapjaiban és kengyeleiben, a motor felfüggesztési helyén (úgynevezett gumiba ágyazott motornál), a hűtő és a benzintartány felerősítésénél, a kormányrúd felerősítésénél, hogy az egyéb alkatrészekről ne is beszéljünk.

Marelli Lucas

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

TÓTH ES STERN

autóelektromos világítás- és gyújtásberendezések precíziós üzeme
Budapest, VI., Lehel-u. 10/a. Tel. 903-73

Kényelmes és üzembiztos, tetszetős és takarékos

ezt mondja kivétel nélkül minden

TRIUMPH

tulajdonos.

Az utószezonban erősen mérsékelt árak!

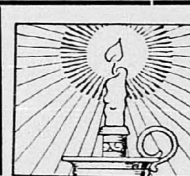
550 kcm-es **Triumph** motorkerékpár, cirk. olajozás 30 W. nagyvilágítással, luxus kivitelben

P 1690"-

Vezérképviselő:

Bruck Nándor és Fiai

Budapest, VI., Jókai u. 21. Tel. 114-46



Világos,

hogy tökéletes munkát csak tökéletes gépeken lehet végezni. Tekintse meg üzemenkét.

Dedics Testvérek

motor- és automobil műhelye
Thék Endre utca 15 Telefon: 30-3-45

Cellactern

szórólakk

autók, kocsik fényezéséhez, kiadós, tartós, könnyen eldolgozható, olcsó.

Gyártja:

Krayer E. és Tsa

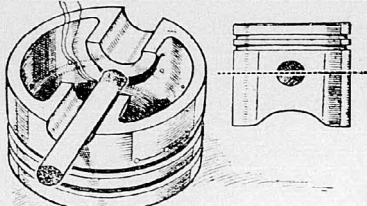
lakk- és festékgyár

Budapest, V., Váci-ut 34.

TIPPEK ÉS TANÁCSOK

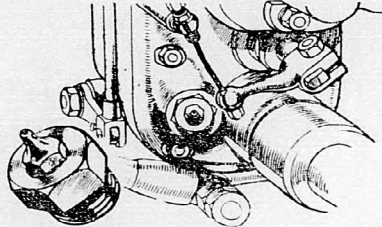
Jön a hűvös ősz, előkerülnek a jó vastag motoros kabátok. A kabátoknak nagy hibájuk, hogy amint nem szorítjuk neki a térdünket a tartálynak, felcsapódik a kabát szárnya és csak úgy lóg a szélben. Kapni speciális szíjjakat, melyekkel össze lehet szíj-

fényesre poliroztatjuk, belül vörösré dukkóztatjuk és máris készen van az izléses és motoroshoz illő hamutartó.



A régi dugattyúból így készítünk hamutartót

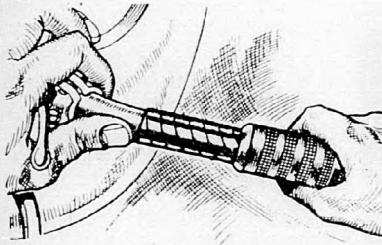
A sebességváltó feltöltése vastag olajjal nem a leglelkesebb munka, a vastag olaj nehezen folyik be a kicsinyre méretezett olajbetöltő lukon, különösen hidegebb időben. Ha az olajbetöltőnyílás zárócsavarját kifúrjuk



A sebességváltó olajbetöltő lukjának anyábjába közönséges zsirónipplit szerelve, megkönnyítjük a váltó feltöltését olajjal.

és közönséges nagyobbfejű zsirónipplit csavarunk a belevágott menetbe: az olajbetöltést zsirupuskánkkal végezhetjük el, ami egyszerűbb és főleg tisztább munka.

Új gumifogantyút szerelünk a drégriffre? Alig tudjuk felgyilkolni a szorosán járó fogantyút. Ha megolajozzuk, úgy könnyen csúszthatjuk fel, viszont a fogantyú állandóan csúszkál a drégriffen és ha a karburátor gázszabályzójához vezető boudenkábelben



Könnyen felszúszthatjuk az új gumifogantyú a drégriffre, ha azt előzőleg néhány csepp ragasztásra használt gumioldattal kenjük meg.

kisebb törés van, vagy a karburátorban levő tolattyú jár nehezen, úgy nem tudunk jól gázt ráadni vagy levenni, mert a gumifogantyú csúszik a drégriff fémcsövén. A legjobb megoldás: kevés gumioldattal, gumiragasztóval bekenni a drégriff fémrészét. A gumifogantyú könnyen felszúszik a gumioldat percek alatt megszárad és a fogantyú jól van rögzítve.



NE
hagyja magát megszédíteni.
MÉGIS LEGJOBB A GROSSMANN ZOMÁNC!
GROSSMANN HENRIK

különleges motorok érékpárománczó
VII., Nefeletjs u. 58. Bejárta a Peterdy uccáról. Alapítva 1897.



Hiába

int pirosat a rendőr
meg sem állok a

Dormán

javitóműhely
AKADÉMIA UCCA 5.
Telefonhívó: 19-6-53

Hengerköszörülés,

dugattyút, lendkereket, kartert, főtengelyt rendelésre **olcsón** készít

MAGYAR SÁNDOR

Miksa ucca 7.



akkor sem tudja olcsóbban és tökéletesebben akkumulátor és világítási berendezését javíttatni, mint

BERTÁNÁL
VII., Kertész-utca 46.
Telefon: 41-5-30

Az emberiség

általában arra törekszik, hogy a hangulatot, a kedvet, a reményt **lokozza**. Ez leginkább elérhető a m. kir. osztálysorsjáték által, mert akinek sorsjegye van, alapos a kilátása, hogy egy kis befektet a sárán megvalósul a reménye és nagy vagyonra tehet szert. **Hol nyerhet 30 ezer, 40 ezer, 50 ezer, 100 ezer, 200 ezer vagy 300 ezer pengőt!** A m. kir. osztálysorsjáték módját, alkalmát ad mindenkinek, hogy kisebb-nagyobb nyereségben részesüljön bárki, mert az **összes sorsjegyeknek egytörten a nyereséi esélye.**

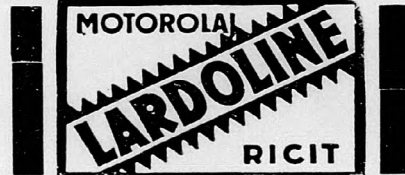
Az új sorsjáték húzása **október 20-án hó kezdődik**, tehát

próba-serencse!

Az I. oszt. sorsjegyek hivatalos ára:

Egész 24 pengő	Fel 12 pengő	Negyed 6 pengő	Nyolcad 3 pengő
-----------------------------	---------------------------	-----------------------------	------------------------------

az összes fővárosi kávéházaknál kaphatók.



Berágódott motorját garanciával javítja ZAMECSNIK TIVADAR

speciális J. A. P. Velocette. Motosachoche javítóműhely
VI., JÓKAI TÉR 7. (az udvarban)
Telefonhívó: 18 9-54.

Mi újság?

— Meglesz tartva a Guggerhegyi verseny a — Hármashatárhegyen!

— *Ne vicceljen Szerkesztő úr!*

— Komoly dolog ez Hébli úr! Az FTC motorszakosztálya a KMAC támogatásával rendezi meg október hó 16-án a Guggerhegyi versenyt, ismétlem, — a Hármashatárhegyen! A Guggerhegyen ugyanis ezen a napon nem lehet versenyt rendezni, mivel ekkor szentelik fel a Pasaréti-úti templomot. A szükség törvényt bont, nem volt mit tenni más, mint a Hármashatárhegyre telepíteni a Guggerhegyi versenyt, melynek időpontját későbbre sem lehetett kitolni anélkül, hogy a szeptember utolsó vasárnapján a cseh GP-n szereplő külföldiek budapesti vendégszereplését biztosítani lehetett volna. Igy hát a csere is feltétlen előnyös és október 16-án a Hármashatárhegyen valóban internacionális mezőny startjára számíthatunk. Hír szerint tárgyalások folynak arra nézve is, hogy az Auto-Union is elindítja valamelyik farmotoros koscsiját Stueckkal vagy mással...

— *Bravo! Bravo!*

— Várjon csak, Hébli úr az éljénzessel, hiszen még nem mondtam el mindent! Mert tudnivaló, hogy a TTC motorosai október 6-án a gödöllői parkon rendeznek hegyversenyt, előreláthatólag népes külföldi részvétellel. Sőt még tovább megyek: október 7-én délelőtt van a Frontharcos csilagtúra befutója, ez azonban nem elég a váratlanul örvendetes agilitás földjére lépő klubjainknak, hiszen ugyanezen nap délutánján a TTC állóstartos kilométer versenyt rendez a Kerepesi-úton, a KMAC pedig néhány napra rá Táton rendez kilométer lanszét, hogy végül is október hó 16-án a Hármashatárhegyen vegyenek búcsút Budapesttől a leránduló német versenyzők.

— *Ez természetesen avval jár...*

— ...avval jár, hogy az „Auto-Motor” képekkel illusztrált versenytudósításával csak október 22-én kerülhet az uccára!

— *Megszoktuk már a késéseket Szerkesztő úr!*

— Ezzel szemben azt is megszokhatta Hébli úr, hogy az Auto-Motor mindig frissen hozza a versenyeket, hiszen a késések oka is abban rejlik, hogy megvárunk egy-egy fontosabb eseményt!

— *Mi hír a Ferro rt.-nél?*

— Éppen a minap újságolta Ker tész direktor, hogy Wakefieldék többek között a Matchless, AJS és Burman gyárral 1935-re megállapodtak a Castrol olaj kizárólagos használatára.

— *Szakmai hírek?*

— A népszerű Lucas service (Toth és Stern) az elmúlt napokban egy elismerőlevelet kapott Angliából, Kora

tavasszal Budapesten járt Sir J. C. Mac Douglas gárdakapitány, kinek Sunbeam autójának gyújtásberendezését a cég vizsgálta át — és mint írja — meg van győződve, hogy a Lucas gyár sem végezte volna alaposabban a kontrollt és túrójának zavar'alanságát nagymértékben ennek köszönheti.

— *Más újság?*

— Lukavecz Ferenc megkapta a KMAC Nemzeti Sportbizottsága aranyérmét sikeres amerikai szereplése emlékére.

— *Hallom Shellék költöztek?*

— Jól hallotta Hébli úr! A Shell Koolaj rt. helyiségeit székházába, V., József-tér 5. sz. alá helyezte át. (Telefon: 83—8—60).

— *Valami osztrák alpesi túraútról regélnek...*

— Igen október 6. és 7-én kerül lefutásra, magyar részről valószínűleg Kozma Endre (250 Puch) részvételével.

— *Érdekes próbaútról hallottam!*

— Igen, a Budakeszi-út meredek

részen, százméter hosszúságban új módszer alapján acélorostélyos burkolatot építenek hatvan ezer költséggel. Ez lesz Magyarországon az első acélút, amely külföldön hegyi útvonalakon már igen jól bevált.

— *Új könyv?*

— Van. Tekintettel a Ganz-Jendrassik rendszerű autó-dieselmotorok egyre növekvő elterjedésére, a Vacuum Oil Co. rt. nagy aldozatkészséggel értékes, a magyar gyártmányú diesel motorok karbantartását felölelő rajzokkal és metszetekkel illusztrált motor ismertetést adott ki. A könyvet a lapunkra hivatkozó érdeklődők számára díjmentesen küldi meg a Vacuum Oil Co. rt. (Bp., V., Zrínyi-u. 7.) Olvasóink figyelmét felhívjuk a könyvre, belőle a dieselmotoroknak nemcsak szerkezeti, de üzemi problémáira vonatkozólag is értékes ismeretekre tehetnek szert.

— *Viszontolvasásra, október 22-én!*

Felélő szerkesztő és kiadó: KRAMER JENŐ
Németországi szerkesztő: S. F. Doros
Berlin W 15, Schepersstr. 22.

FIAT ÚJ ÁRAI:

Luxusadó nincs!

Vizsgadíj beleértve!

BALILLA 7/25 HP (évi utadó 40 pengő)

2 ül. spider	3700 P		4 ül. 2 ajtós luxus-berlina	4800 P
2 ül. luxus spider	3950 P		4 ül. 4 ajtós luxus-berlina	5100 P
4 ül. luxus-torpedó	4350 P		2-4 ül. cabriolet	5800 P

ARDITA 10/45 HP (évi utadó 80 pengő)

4-5 ül. berlina	6900 P		6-7 ül. berlina	8100 P
4 ül. sport-berlina, 16/55 HP	8900 P			

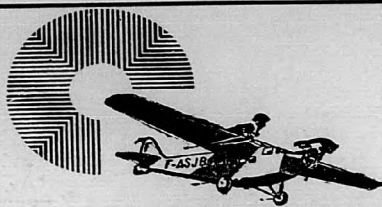
HATHENGERES

ARDITA 16/52 HP (évi utadó 160 pengő)

4-5 ül. berlina	9900 P		4-5 ül. sport-berlina, 16/65 HP	11950 P
-----------------	--------	--	---------------------------------	---------



Budapest, IV. Váci ucca 1. Tel. 82-8-48.



AIR FRANCE

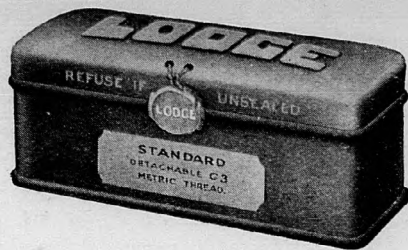
3 motoros repülőgépeivel

	— Wien	1 óra
	— Paris	8 óra
Budapest	— London	10 óra
	— Bukarest	4 óra



AIR FRANCE

Budapest, IV. ker., Vörösmarty-tér 2. sz.
Tel. 82-7-23; 82-7-16



Ilyen leplombált dobozban kerül forgalomba az angol

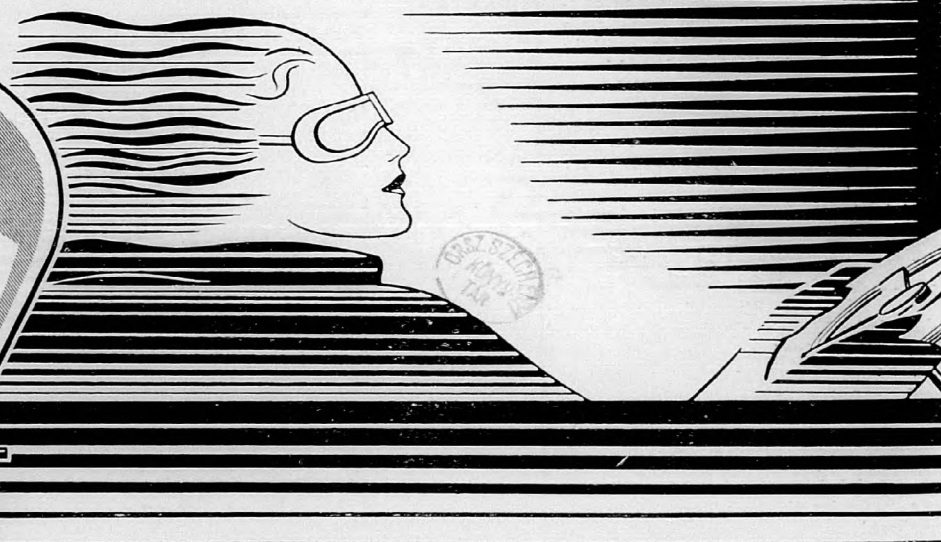
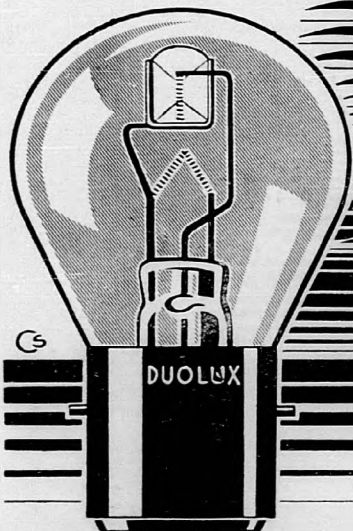
LODGE

gyertya, amelyre minden motorosnak szüksége van!

KÉRJE MINDENÜTT!

BIRÓ JENŐ

alkatrész és pneumatik raktára
BPEST, VI., LISZT FERENC TÉR 2.



TUNGSRAM DUOLUX

NAGY SEBESSÉGNÉL IS BIZTOS VEZETÉS!

Egyesült K5., Könyvnyomda, Könyv- és Lapidó Rt. V., Tátra-utca 4. Telefon: 224-07. — Felelős Reiner Ödön.