

Előgyújtás

Hol volt, hol nem volt, volt egyszer egy derék és angol statisztikus. És mivel minden statisztikussága mellett egyben ráérő dzsentlém is volt, hát kiszámította, hogy az automobil üzemében összesen 476 féle különböző defektus, illetve üzemzavar adódhat elő. A statisztika végén megjegyezte angolunk, hogy ennél több üzemzavar-okról nem tud és aki a négysszázhetvenhatokhoz még hozzá képes valamit adni, az — örvendezzék. Nos, a napokban itt járt a szerkesztőségünkben az a fiatalember, aki felfedezte a 477-ik számú üzemzavart. A nyakkendő- (!) defektust.

Es ne gondoljunk arra, hogy ez a nyakkendő-defektus úgy esett, hogy barátunk talán nagyon mélyre talált görnyedni a karburátor fölé, melynek szívótorka beszippantotta a nyakkendőjét. Egészen más történt. És kapcsolatban volt az olasz és német kocsik zárainak ahhoz a rejtélyéhez, mely miatt naponta vagy húszszor kell körülkeringünk a kocsinkat, mint völégény a menyasszonyt.

Barátunk kiszállt a kocsijából, szépen elzárta kulccsal a jobboldali ajtót, majd átment a kocsis másik oldalára, hogy bezárja a baloldali ajtót, miután belül felnyomta a kilincset, mely megakadályozza azt, hogy az ajtó kívülről nyíljon. És miközben becsapta az ajtót, a szellő bevitte nyakkendőjének szármait az ajtó és az ajtófélfá közé és mire az ajtó becsapása után barátunk odébb akart állni, hát nem engedte az ajtóba csipett nyakkendője. Kinyitni az ajtót nem tudta, átmenni a másik oldalra és kulccsal nyitni a jobboldali ajtót szintén képtelen volt, mert nem engedte a nyakkendő. Mit tehetett mást, mint kívánni valami jószándékú és humorra hajlamos gyalogjártót, aki a kulcs átvétele után vállalkozott a zár kinyitására. És hepiendet riggyentett a tragikomédia végére.

Nem mulaszthatjuk el, hogy a nyakkendő-eset kapcsán ne szóljunk néhány szót arról, hogy miért nem kapunk olyan kocnikat, melyek zára a helyes oldalon van. Németországban és Olaszországban a jobb oldalon hajtának, ott megfelel a kulccsal záródó jobboldali és a belső retesszel csukható baloldali ajtó. Nálunk azonban bal oldalon hajtának és a vezető, miután

kiszállt a kocsijából, kénytelen megkerülni a kocnik és így lezárni. Még kellemetlenebb a nyitás, hiszen a nem-autós is naponta csodálkozik azon, hogy minek végez akrobatikus mutatványokat az autós, amikor a jobboldali ajtót, kigyót mimelön, mélyen bebújva igyekszik oldani a baloldali ajtó belső reteszét.

Milyen egyszerű lenne a segítség! A képviselőknek egyetlen levelükbe kerülne és a gyárak átráknák a zárat a másik ajtóra. És megkímélnének bennünket a gumiberekhez méltó, groteszk behajlongásoktól és az önkéntelen kocsikörülsetálgatásoktól.

*

Csodabogár kell? Akad akár minden nap. Gondoskodik róla a napisajtó, melynek hasábjain még ma is előkelő hely jut a motor- és autóbaleseteknek. Jellemző ez nagyon. Mert mi mást gondolhatunk, amikor a jégrekerült Benes utódjáról — akinek „természetrázza” mégis csak érdeklő egy kissé a közönséget — csak egyhasábos cikk számol be, viszont ugyanabban a lapszámában kéthasábos cikk foglalkozik az egyik motorbalesettel.

Es milyen cikkel Búszke lehet rá a koradélutáni lapnak nemcsak a szerkesztője, hanem szerkesztőségi szolgálja is. Még akkor is, ha a cikket — ő írta. (Mármost a szerkesztőségi kifutó!)

Mert más aligha nyomdafestékezhette volna meg a papirost ezzel a cikkel, mely nem kevesebbet mond, mint — szösz szerint — a következőket:

...egyszerre csak lezuhant a gépről, mely sebesen vágatva tovább vitte az oldalkocsiban ülő fiatalasszonyt. S...nében szerencsére volt annyi lélekjelenlét, hogy a vezető nélkül maradt motorkerékpárt lefékezte s elzárta a benzint, a gép azonban még így is nekirohant egy lámpaoszlopnak...

Kérjük a szóbanforgó lapot, hogy „szerkesztői üzenetek” című rovatában, mingyárt félbalra az **Idült Székrekedés Orvoslása** című állandóan ismétlődő hirdetéstől, válasszon a következőkre:

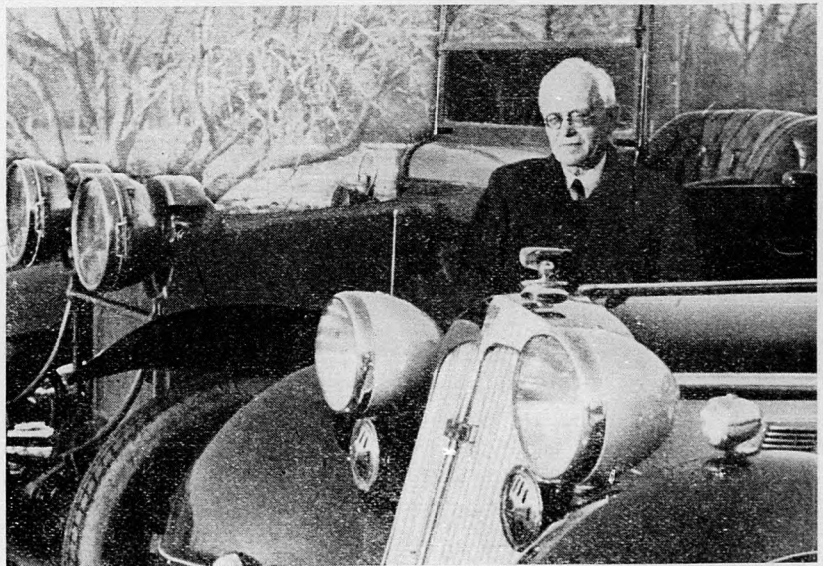
1. Ha az oldalkocsiban ülő fiatalasszonynak olyan hosszú volt a lába, hogy elérte és letaposni volt képes a fékpedált, hány éves akkor a — propellerkapitány?

2. Ha történetesen nem a pedált taposta, hanem a kormányzáron levő fékkart húzta be anélkül, hogy a gép körülperdült volna — hányszor kell körülbiálni a petrencét, amikor az ember a fűszút udinalja?

3. Ha elzárta a benzint és a gép továbbrohant (hála a karburátor úszóházában levő elég tekintélyes mennyiségű üzemanyagnak) — vajjon indokolt esetben az újságírókamara felvételemnél eltekintenek-e az érettségi bizonyítvány mellékelésétől?

*

Elmarad a Hartmann-émlékverseny, el a gyóni, el a hármashatárhegyi verseny. Nem lesz triál. Egyáltalában nem lesz már verseny az idén. És ami a legtragikusabb — még csak a KMAC-ot sem lehet érte szidni.



A 70 esztendő Dr. August Horch, a híres autókonstruktőr munkássága ráütötte bélyegét az automobil fejlődésére. A háttérben levő 1905-ben épült Horch-Phaeton még ma is üzemképes.

A HŰTŐ

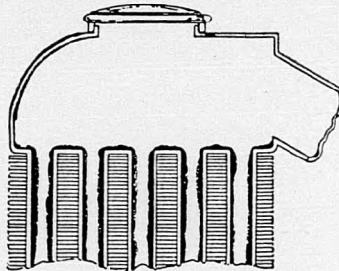
az automobil
legelhanyagoltabb része!

A legtöbb autós alig valamit törődik a hűtővel, de nem igen törődnek vele az autókARBANTARTÓ szerviszek sem. Pedig a hűtő egyik legfontosabb alkatrésze a kocsinak és elhanyagolása igen komoly üzembiztosokra adhat okot.

Megszokott dolog: ha a hűtő vizsgálása alacsony, úgy a garázmester belelőttint annyit, hogy a hűtővíz szintje elérje a túlfolyót. És elteletti, hogy ezzel a művelettel tulajdonképpen nagy kárt okozott, mert hiszen a kazánképződést segítette elő. A hűtőből ugyanis a víz párolgás és elforrás révén fog. Ha az elpárolgott és eltorított vizet friss vízzel pótoljuk, úgy a hűtővíz szilárdanyag tartalmát növeljük. Az ilyen hűtővízben több lesz a méz és egyéb szilárdanyag, nagyobb lesz a lerakódás, mely eldugaszolva a hűtő vékony járatait, csökkenti a cirkulációt és a hőt nagyon rosszul vezető réteget iktat a hűtővíz és a hűtő közé. Az elmondottakból tehát önként következik, hogy akkor járunk el helyesen, amikor a hűtővíz pótlása előtt kiengedjük a hűtő egész tartalmát és csak ezután töltjük fel friss vízzel.

A hűtő hatékonyságát erősen csökkenti a lerakódott rozsda és egyéb tisztátalanság. A rozsda vastag réteget iktat a hűtő és hűtővíz közé, a hűtőhatás csökken, túlmelegedés lép fel. A rozsdat és egyéb anyagokat, valamint a hűtő belső falaira rakódott zsíros anyagokat el kell időnként távolítani. Ez nem könnyű feladat, mert olyan oldószert kell alkalmazni, mely nem-

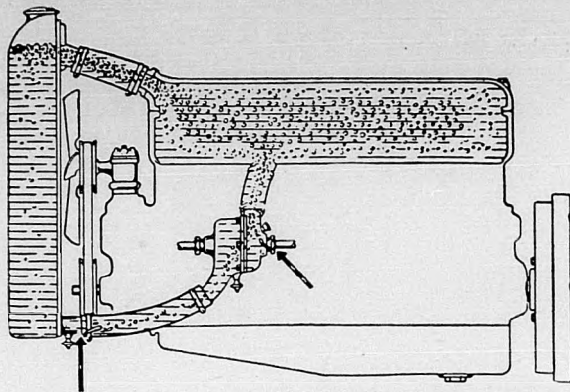
csak a rozsdat távolítja el, hanem a zsírt is oldja. A legjobb két fázisban elvégezni a munkát. Először a zsírt kell eltávolítani, ezt úgy érjük el, hogy a hűtővízhez kétféle közönséges mosószódat keverünk és így használjuk a kocsi néhány óra hosszat. A forró szódás lúg kioldja a zsírt és meglazítja a rozsdat, sötétvörös színű, sűrű levet folyathatunk ki a hűtőből, amikor a szódás mosás után nyitjuk a leeresztő csapot. A szódás mosást nem árt meg-



A hűtő belsejére rakódott kazánkö és rozsda hőszigetelő-réteget képez, a hűtő hatékonysága a felére csökken. Ilyenkor túlmelegedés és üzembiztos áll elő.

ismételni és utána tiszta vízzel való alapos átöblítés után ecetes vízzel — félliternyi erős ecetet keverünk tizlítőnnyi hűtővízhez — feltölteni. Az ecetes töltéssel újabb egy-két órát tartjuk üzembiztos a kocsi, az ecetes hűtővíz részben oldja a rozsdat, eltávolítja és fellazítja a kazánkövet, úgyhogy hűtőnk belül aránylag tiszta lesz. Az ecetes vizet végül alaposan ki kell mosni és öblíteni a hűtőből, melyet végül tiszta vízvezetékű vagy lágy kútvízzel töltünk fel. Nem árt a hűtővízbe néhány kristálynyi szódát adagolni, különösen akkor, amikor csak kemény víz áll rendelkezésre.

A hűtő alapos belső mosásához sokan erős kenő szappanos vizet is használnak. A szappanos víz is jól oldja a zsírt, viszont hatása nem olyan gyökeres, mint a szódás tisztítószere. Kapni speciális hűtő-tisztító folyadékot-



A rosszul tömített vízpumpa légbuborékokat juttat a hűtővízbe, a levegővel telített hűtővíz sokkal erősebben támadja meg a hűtő fémrészeit és erősebb a rozsdaképződés is.

kat, így a Mobil Radiator Flush-t is, mely igen jó szolgálatokat tesz.

A hűtő belső elrozsdásodása igen gyakran arra vezethető vissza, hogy a vízpumpa tömítése nem tökéletes. Ilyenkor a pumpa a tökéletlen tömítés miatt levegőt szív be, ez a levegő mintegy habot alkotva, elkeveredik a hűtővízzel. A légbuborékokkal telített hűtővíz sokkal erősebben támadja meg a fémrészeket, elősegíti az oxidációt, mert hiszen a rozsdásodáshoz szükséges oxigén a légbuborékokból mondhatni első kézből kapja. Ügyeljünk tehát arra, hogy vízpumpánk jól legyen tömítve és csapágyait az előírt vízmentes zsírral kenessük.

Fényképét vezető jogosítványhoz, azonnal, 2 darab rendelésnél, **darabja 48 fillér**
FOTO PÁRISI, Párisi Nagy Áruházban

Packard-Nash
Hivatalos szervice
ERDŐS TESTVÉREK
autobiljavító- és karosszéria-üzem
AUTÓKARBANTARTÁS
VI., JÓKAI UCCA 34. TEL.: 129-672, 125-580

AUTOSERVICE
és KARBANTARTÁSOK
két- és négyütemű autók szakszerű javítása. Hengerköszörülés, dugattyú készítés
LŐRINCZ
IX., Ferenc tér 6. Tel.: 141-017

VICTORIA

100-as (Sachs-motoros)
200-as és
350-es O. H. V.

Ezidőszerint
azonnal szállíthatók!

KOPPÁNYI, DESSEWFFY UCCA 47

MOLNÁR JÓZSEF

AUTÓKAROSSZÉRIA ÜZEME
HŰTŐTAKARÓK KÉSZÍTÉSE

Budapest, V., Wahrman ucca 23.
(Csáky u. sarok) TELEFON: 293-855

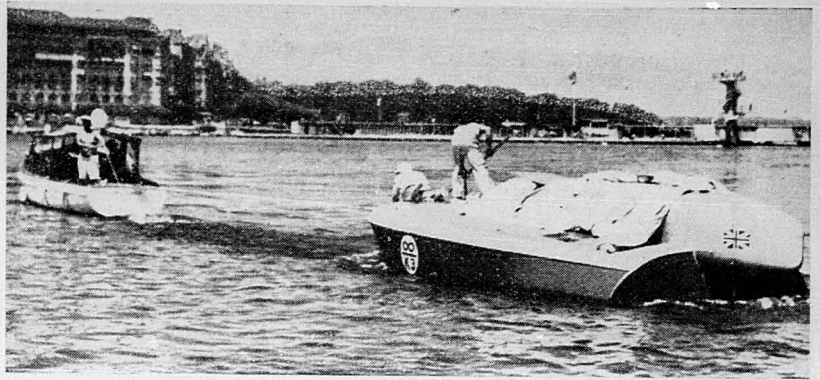
DEDICS TESTVÉREK

autójavító specialisták

HENGER ÉS FŐTENGELY KÖSZÖRÜLÉS

Edzett fogaskerék VIII., THÉK ENDRE UCCA 15. SZ.
és alkatrészgyártás TELEFON: 1-303-45

Campbell vizen: 210,67 km!



A világrekordkíséret startjához vontatják Campbell kendőke pályázott vízi „Blue Bird”-jét.

Svájceban a Hallwilersee partján ütött tanyát Campbell kapitány expedíciójával, várva a kedvező időt, mikor Blue Birdjével megostromolhatja saját, Lugano mellett a Lago Maggiore tükre felállított abszolút sebességi motoresónak-világrekordját. A Wakefield-Castrol olajvállalat által finanszírozott, nagy felkészültséggel rendelkező expedíciót a kedvezőtlen idő napokon át féltenségre kárhoztatta. Campbell kapitány keményen kitartott elve mellett:

— Csakis abban az esetben megyek, ha a kilátások sikerrel kecsegtetnek: a tónak tükörsimának kell lennie!...

Végre így történt. A főhő elállt, a tó fölött tökéletes szélesend uralkodott. Campbell kiadta a parancsot: vízre engedni a hajót! Délután 3 óra 40 percekor beindították a Blue Bird hatalmas motorját. Motormelegítés: félóra... Közben

az időmérők is elhelyezkednek a bójánál... A távolban feloldít a Blue Bird motorja... A hajó még csak távesövön át látszik... de jön, egyre nagyobb lesz... egyre szilajabban bög... pár perc és már szabadszettel is ki lehet venni... Campbell kapitány mentőzubbonyban ül a volánnál... itt van és — máris ott van!...

Forduló: visszafelé abszolválja a távot... Brrr!... Zzzz!... Nem is motoresónak ez már — repülőgép! Nem is a vízre zúg tova, inkább — a víztükör fölött suhan el!

De miért a hosszúra nyúlt arcok az időmérők csoportjában? Talán nem sikerült? Az lehetetlen! Úgy is van: az első izgalom hevében az

időmérők számítási hibát ejtettek, de a kontroll mindent kiderített és — felderített! Campbell kapitány boldogan könyveli el legújabb világrekordját: 210.67 km! Azután beszél:

— Életem legrosszabbul sikerült futama volt! A Blue Bird valahogyan megbillent, a legnagyobb erőfeszítéssel tudtam csak egyenesben tartani!

Az expedíció mérnökei és szerelői már kutatják is a billenés okát. Talán a propeller forgató nyomatéka, avagy a vízpumpa okozta? Vagy talán nem egyéb, mint a kolosszális sebesség kísérő tünete... Majd rájövünk! — hajtogatják. Most a világrekordnak örülnek...



AUDI

MINŐSÉG
KÉNYELEM
MEGBIZHATÓSÁG!



HORCH

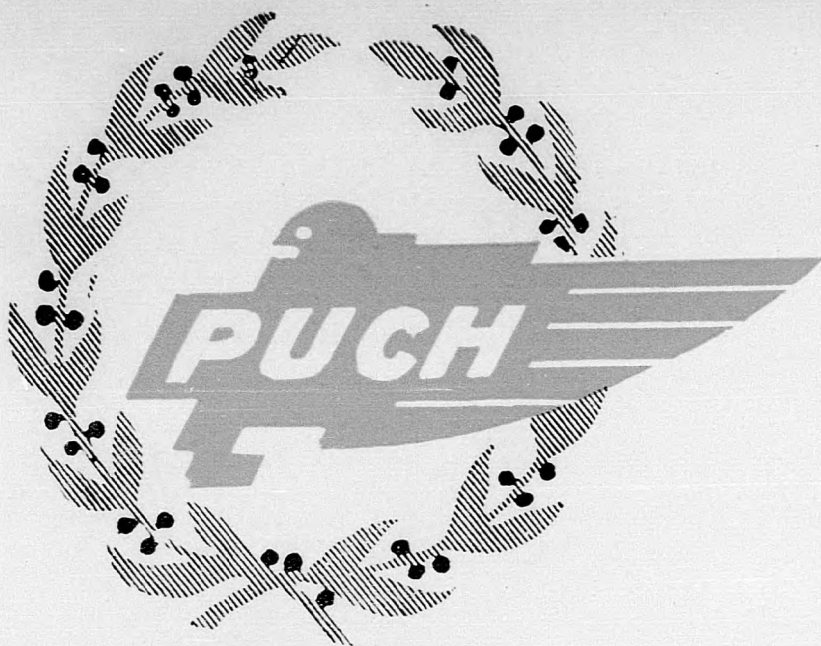


WANDERER

HESS ERVIN AUTÓKERESKEDELMI ÉS IPARI KFT.

Bemutatóterem: **Budapest, IV., Mária Valéria ucca 1.** Telefonszám: 181-259

Iroda és service: **Budapest, I., Mészáros ucca 15.** Telefonszám: *150-090



350 GS

EGY PRÓBAÚT
MEGGYŐZI A
CSODÁLATOS
TELJESÍTMÉNYRŐL!

Néhány ütem a sebesség rapszódiajából!

Érdekességek az Eyston és Cobb-téle sikeres világrekordkísérletek köréből

563 kilométer óránként ... 575 kilométer óránként ... 563 ... 575 ... Két szám ez csupan, két halott és semmit sem moudo szám, melyet a mindennapi ember — aki megiesziti a bicepszeit, amikor a balatoni orszaguton kilométer-órajának tuje eléri a százás jelet — nem ért és nem tud „izlelni“. Hiszen az ekkora sebessegek birodalmában lassu a szem, lassú az idegreakció, lassuak az érzékek. És ha lelki szemekkel el is tudjuk képzelní Eyston Thunderboltjának vagy Joe Cobb Railtonjának masztodoni méreteit ebben a vágatásban, képtelenek vagyunk felfogni, hogy mit is jelent ez a sebesség a gyakorlatban. Mert hiába számolgatunk, hogy ebben a tempóban egy perc alatt kerek tíz kilométernyit vágat a kocsí. És hogy egy másodperc alatt — tehát anynyi idő alatt, amíg kimondjuk azt, hogy tepertő — kerek százhetven métert hagy maga mögött — mindez csak szám. És hogy ez a szám a gyakorlatban mit jelent, azt csak Eyston és Cobb tudja. Helyesebben tudná, ha a végtelen sötakaróra festett fekete vonal és a fordulatszámérő figyelésén kívül — nem beszélve a kocsí egyenesben tartásáról — másra is maradt volna idejük az alatt a tíz másodperc alatt, míg az egy-mérföldes távval végeztek.

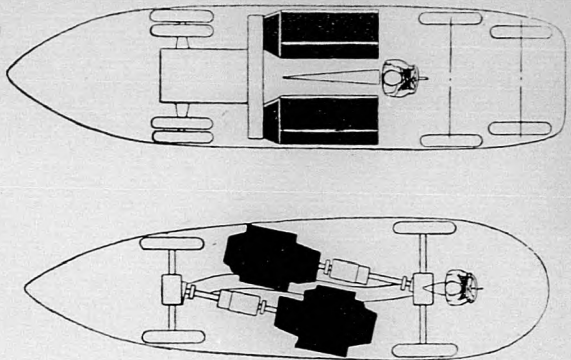
A világrekordok sorozata még augusztusban kezdődött, amikor George Eyston kétirányban 556.010 km-es átlagot ért el a Thunderbolttal. Ezt követőleg Joe Cobb próbálkozott meg nagy Railtonjával és nem adta alább 563.592 kilométernél. Eyston természetesen nem hagyta magát, újabb kísérletekbe fogott, mert érezte, hogy kocsijában van még néhány kilométer. Azzal kezdte, hogy eltávolította a Thunderbolt hűtőjét. Helyébe jéggel töltött tartány került. A kocsí orra így keskenyebb és jobban áramvonalazott lett. Eltávolították a hátsó stabilizáló oldalkormányyszerű úszófarakat. Négy futamot teljesített így és az

új világrekord 575.340 kilométer lett óránként.

Eyston azonban telhetetlen volt. Tovább kísérletezett. Amíg egyik futamában nem repedt le hátsó bal gumijának futófelülete és csak a vakszerenese mentette meg a szörnű végzettől. Mit tehetett más, mint követve Cobb példáját, csomagolni és hazautazni.

Rendkívül érdekes összehasonlítani a Cobb és az Eyston-féle kocsit. Cobb kocsija — melyet Reid Railton tervezett — két motorral van szerelve, összesen 47.8 liternyi hengerűrtartalommal, természetesen kompresszorokkal súlyosbítva. A gép súlya mégis alig valamivel több 3000 kilónál, tehát nem sokkal nehezebb, mint azok a hatalmas luxuskosik, melyek egyes amerikai gyárakból kerülnek ki. Érdekes a motorok elhelyezése, mindkét motor egy-egy kerékpárt hajt meg és a kocsí hossztengelethez képest, ferdén vannak beépítve. A motorok kupplung közbeiktatása nélkül hatnak a háromsebességű váltókra, csupán szabadonfutó berendezést iktattak közbe. A hátsó kerek nyomtávja lényegesen kisebb, mint az első kereké, a vezető egészen elől ül és a megszokott fékeken kívül légfékkel is csökkentheti a kocsí sebességét. Ez a légfék függőleges és a menetiránnyal szemben elhelyezett, szabályozható felület, melyet Cobb pedálynomásra hozhatott működésbe. A kocsinak hűtője ninesen, jégsekreányból kapja a hideg hűtővizet. Az indítás megtolásal történt és a karosszériát minden egyes futam előtt és után le kellett szerelni és a vezetőt mintegy „beletemetni“ a kocsiba.

Eyston kocsija — bár méretre alig nagyobb — lényegesen nehezebb. Súlya közel hét tonna, éppen ezért nyolc kerekekkel van szerelve, a két Rolls Royce motor — összesen 73.2 liternyi hengerűrtartalommal — a hátsó négy kereket hajtja meg. A kompresszorral szerelt



Felül a Thunderbolt, alul Cobb Railtonja. Látjuk, hogy Cobb kocsija alig kisebb, bár súlya éppen a fele Eyston Thunderboltjának. A sémás képeken jól megfigyelhetjük a motorok, a kerek és a vezetőülés elrendezését.

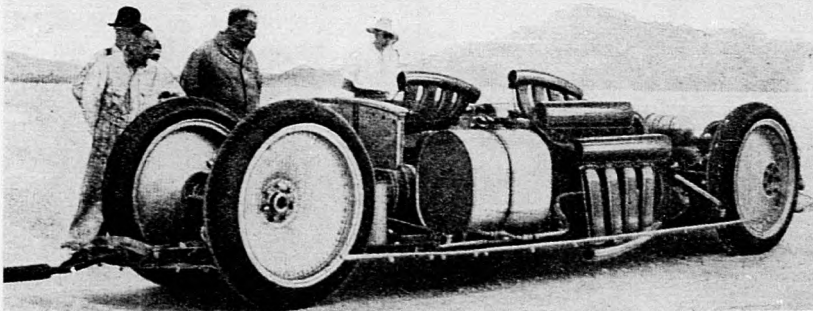
motorokat nem „fésülték“ fel, tehát nem adták le maximális lőerőteljesítményüket. Eyston gázmaszkkal a fején teljesítette a futamokat, mert félo volt, hogy a motorok égési termékei gázmérgezést okozhatnak. Minden egyes futam után mind a nyolc kereket ki kellett cserélni, mert a külön erre a célra gyártott pneuk — 180 darabot szállított a gyár — egyetlen futamnál többet nem bírtak ki.

Mit mondott Eyston kapitány a sikeres futamok után?

— A Thunderbolt nagyszerűen viselkedett — kezdett hozzá a barátságos arcú pápaszemek kapitány —, igen könnyű volt egyenesben tartanom, hiszen nem kellett mást figyelnem, mint a vastag fekete vonalat. Csak éppen a hegyek látszóttak kissé közelelnék. A Sierra Nevada kopár karsztja ugyan vagy tízenöt kilométer távolban tört az égnek, mégis mindig az volt az érzésem, mintha a kezemmel érném el. Maga a pálya rendkívül furcsa volt. Ha gyalog sétált rajta az ember, úgy ropogó hangot hallott, mintha kristálycukron lépdelt volna. És valahogyan rossz érzés volt elképzelni azt, hogy a néhány méteres száraz söréteg alatt feneketlen terül el. Huszonkétszázalék sötétaltmú víz, melynek fenekén, a legendák szerint, teljes épségben rejtőznek az örökre elnyelt áldozatoknak sötét konzervált holttestei.

— A legmeglepőbb volt gépem hihetetlen gyorsítása. A meghajtott kerekék egész árkokat vájtak a sötakaróba és kénytelen voltam teljes gőzzel gyorsítani, ellenkező esetben ugyanis nem tudtam volna teljes sebességbe hozni az aránylag még mindig nem elég hosszú terepen. Kapcsolni rendkívül nehéz volt. Másodíkról harmadikra villámgyorsan kellett átvágni a kart, nehogy a sebesség csökkenjen.

— Ötszázon felüli tempóban a kocsí olyan vibrációba került, hogy látni alig lehetett. Anyyira rezgett minden, hogy még a fekete irányvonalat is egészen elmosódottan láttam és csak ösztönösen tudtam tartani az irányt. És az is igen kellemetlen volt, hogy a fejem fölé kapcsolt szélvédő teljes iramban veszedelmesen kezdett lefejlődni. Nem bírta a hatalmas légnyomást. Ekkora tempóban a légnyomást elképzelni is alig lehet, elég erről annyit mondanom, hogy a futamok után a karosszéria fava egészen deformálódott és a légnyomás egészen elcsavarta a kocsí farkát, úgyhogy mindig egyengetni kellett.



Csupa-motor — ez volt Cobb kocsija. Középen oldalt látjuk az üzemenyagartányt. Figyelemre érdemes a hátsó kerekék igen kis nyomtávja.

Hogyan veszi Ön a fordulót?

— Egy kis stílusgyakorlat kezdő és „tanár” motorosok számára —

Írta: LUKAVECZ FERENC

Akár Mazsola Jánost, akár pedig Karl Gallt kérdeznék meg: hogyan veszi a fordulót, nagyon nehezen tudnánk emészthető választ kapni. Mert a legtöbb motoros — szőlőmotorosokról van szó — sohasem tanulmányozta a saját fordulótechnikáját, sohasem elemezte, amit fordulóban csinál, hanem csak éppen „veszi” a fordulót ösztönösen.

Hogyan kell „szabályosan” és stílusosan venni szőlőgépen a fordulót? Nagyon nehéz erre válaszolni, mert többféle technika is létezik, és van aki az egyikre esküszik, van aki egyedül üdvözítőnek a merőben ellentétes stílust tartja. Legokosabb tehát végiglelni a különféle technikák és stílusok egész szénakazlát.

Általában azt tartják helyesnek, ha az ember fordulóban kissé akceleral, egészen gyengéden valamivel több gázt ad. Ehhez azonban elengedhetetlenül szükséges az, hogy a fordulót olyan tempóban érjük el, hogy a hajszálnyi gyorsítás még nem juttat bele az árokba. A gyorsítás ugyanis bizonyos stabilitásbeli pluszt kölcsönöz, a gyorsuló gép hátsó kereke jobban tapad a talajhoz. Természetesen csinján kell bánni a gázzabályozóval és igen fontos, hogy szabályzóknak ne legyen holtjátéka és a motor a legkisebb gázadásra is tisztességgel reagáljon, ami jó karburátorbeállítás nélkül nehezen képzelhető el. Azt se feledjük el, hogy minél jobban pörög a motor, minél simábban és egyenletesebben húz, annál simábban és szebben „élünk” a fordulóban. Ez az oka annak, hogy oly sokan még vasárnap délutáni öröm-motorozásaik alkalmával is harmadikra kapcsolnak vissza, amikor a pilisvörösvári kanyarba „teszik” bele büszke S4 Puch sportjukat.

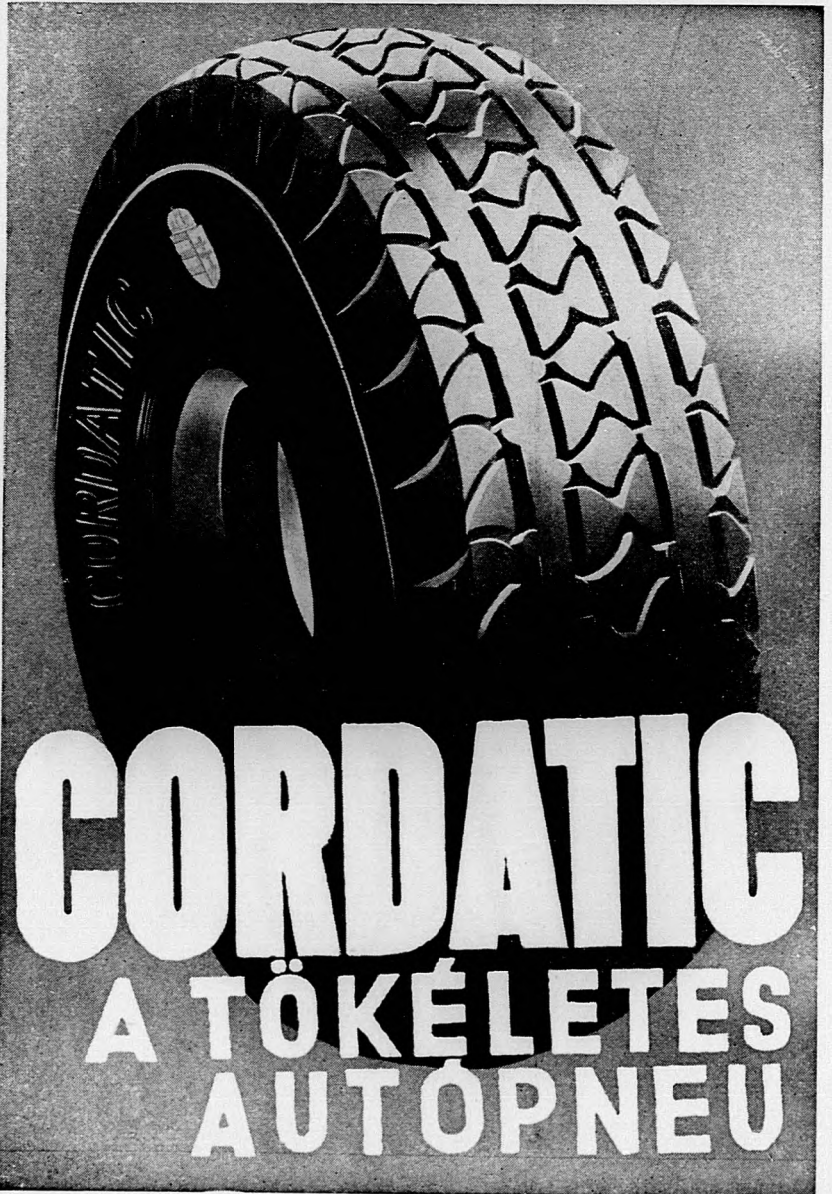
Az ellentétes technika: egészen enyhén megsimogatni a hátsó féket működtető pedált. Aki ezt a technikát űzi, annak kétszeres elővigyázatosságot kell ajánlani, mert fordulóban erősen fékezni igen gyakran a bukással egyenlő. De akár fékezve, akár gyorsítva vesszük a fordulót, sohasem feledjük el, hogy a bedőlés fokát nagyon jól szabályozhatjuk akár a fékkel, akár a gázzal.

BEDÖLNI VAGY NEM DÖLNI — EZ ITT A KÉRDÉS

Amikor a motorozással kapcsolatban bedőlésről beszélünk, nem arra a bedőlésre gondolunk, mely a költével aláírásában éri el csúcspontját. A fordulóban való be- vagy ellenkezőleg visszadőlés régen vitatott és el nem döntött probléma. Láthatjuk a — ritka — sebességi versenyeken, hogy vannak, akik merőben ellentétes technikával dolgoznak, de láthatjuk ezt a balatoni országúton is. Kozma Bandi például a bedőlés híve, együtt dől gépével a fordulóban, mondhatni egyetlen vonalban van a dereka a géppel. Magam inkább egyenesben igyekszem tartani a testemet és törzsem függőleges hely-

zetben marad akkor is, amikor a gépet merész szögben döntöm meg a fordulóban. Hogy melyik technika a helyes — nem merem eldönteni, izlés és érzés dölga. Aki azt állítja, hogy a Kozma-féle rendszer helytelen, az nagyot téved, mert például a világ egyik legelismertebb motorosa, az angol Stanley Woods együtt dől a gépével, amiről az angol TT fotográfia tanuszkodnak. A testnek a fordulóban való egyenesben tartása kétségtelenül elegánsabb és jobban megfelel a fizika követelményeinek és nem helyezi oly távolra a stabilitás szempontjából oly fontos súlypontot.

Gyakorlati szempontból foglalkoznom kell azzal a kérdéssel is: mi a teendő olyankor, amikor hirtelen kell lassítanunk, illetve fékeznünk, amikor gépünket jól beledöntöttük a fordulóba. Bedöntött géppel fékezni — fékezés alatt valóban komoly fékezést értek baleset stb. elkerülésére — majdnem biztos megfáradást, kicsúszást és bukást jelent. Aki megtanult bródszeidolni, azt nem kell félteni, az leteszi a lábát, beletapos a fékbe és csúszik kifelé. Aki azonban nem tud bródszeidolni, annak a bőre bánja. Vészfékezés esetén az egyedül helyes stílus a következő: amilyen gyorsan csak tudjuk, hozzuk függőleges állásba a gépet, taposunk bele mokányul az első és hátsó fékbe, néhány métert haladjunk egyenesen, majd csökkentve a fékhatást, döntjük be ismét gépünket. Természetesen ehhez megfelelően széles útsík és szabad hely kell. Aki azonban ésszel bír, az sohasem vág bele olyankor a keskeny fordulóba, amikor megfelelő hely nem áll rendelkezésére.



Meier (BMW) Európabajnok!

Hogyan folyt le a monzai motorcsata?

Monzában, az olasz motorkerékpársport oroszlanbarlangjában adott az idén egymásnak utoljára randevút a nemzetközi versenyző-gárda extraklasszisa, a németek és olaszok, míg az angolok legjobbjai, miután egyelőre nem rendelkeznek versenyképes gyors gépekkel, távolmaradtak a szezon eme nagy érdeklődéssel várt erőpróbájától.

A fő attrakciót megelőző 250-es és 350-es masinák versenye sokat vesztett érdekességéből azáltal, hogy az idei szezont végiggyőző gyári DKW-csapat nem indult el a versenyen. Sőt az új 250-es és 350-es kompresszoros NSU-gépek is távolmaradtak a starttól, miután a gépek még nem fittek! A 250-es kategória ilyenformán az olasz Benelli-menők háziversenyévé zsugorodott, a félelmetesen gyors Soprani—Martelli—Rosetti trió a Guzzi-menő Tenni által üldözve, pompás iramban futotta le a versenyt. A győztes Soprani 140 km-es nagyszerű átlagával a 350-es győztes Velocette-menő angol Mellorst is verte, akit a 250-es kategória második helyezettje, Martelli (Benelli) is megelőzött.

Ezután került sor a nagy összecsapásra, a német-olasz viadalra, a BMW—Gilera—Guzzi trió élethálá harcára! A BMW expedíció hasznosította a tréning-tapasztalatokat, kifogták a monzai betonon, mely a gumikat féldoldalt koptatja le, ezáltal befolyásolva a gépek stabilitását. A BMW istálló azonban ravasz

volt: a tréningeken féldoldalt bizonyos mértékig lefutott gumikat a versenyre megfordítva szerelték fel, úgyhogy a gépek a táv második felében, mikorra már a vezetők fáradtak voltak, fokozott stabilitással rendelkeztek.

Start után a Gilera-vezető Serafini nyomult az élre, Meier (BMW) pár méter távolságból követte az olaszt, kinek szökési kísérlete még a 3-ik körben kivágott 160.758 kilométeres körrekordja árán sem sikerült, mert Meier hajszára ugyanazt a körrekordot futotta ki! Serafini azonban ezzel el is lötte minden puskaporát: motordefektussal a verseny feladására kényszerült... Meier vezetőpozícióját ezután senki sem veszélyeztethette többé, sorra körözte le ellenfeleit és hatalmas iramának az elindult 16 főnyi mezőnyből 12 versenyző áldozatául esett. Kraus (BMW) a második helyen követte márkatársát, biztos fölényrel verve vissza a Guzzi-vezető Tenni támadását, mely végül is a meghajszolt Guzzi defektusával végződött. A két BMW mögött csupán két Gilera fejezte be a versenyt. Íme az eredmények:

250 kcm-ig: 1. Soprani (Benelli) 2:08:45.2 mp. Átlag 140.27 km., 2. Martelli (Benelli) 2:08:46.0 mp., 3. Rossetti (Benelli) 2:10:33.0 mp., 4. Tenni (Guzzi) 2:10:34.6 mp. — 11 induló, 9 befutó.

350 kcm-ig: 1. Mellors (Velocette) 2:10:11.2 mp. Átlag 138.585 km., 2. Cora (Velocette) 2:10:54.0 mp., 3. Bänder (Velocette), 4. Loyer (Velocette). — 16 induló, 9 befutó.

500 kcm-ig: 1. Meier (BMW) 1:54:49.0 mp. Átlag 157.136 km., 2. Kraus (BMW) 1:57:35.0



Az Európabajnok Meier (500 BMW) a szezon hőse.

mp., 3. Vařlati (Gilera) 1 körrel, 4. Farnagalli (Gilera) 1 körrel. — 16 induló, 4 befutó.

Az abszolút győztes Meier BMW gépe Continental gumikkal, Bosch gyertyákkal és mágnessel volt szerelve.

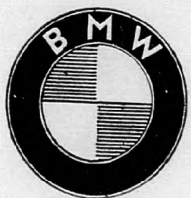
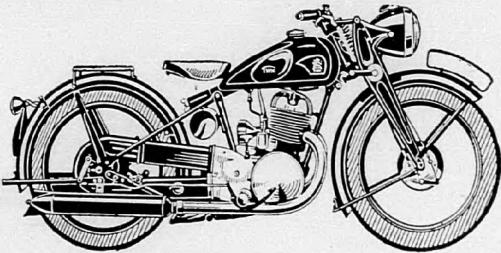
Monzában eldőlt az idei Európabajnokság sorsa is. Bajnokok lettek: Meier (500 BMW), Mellors (350 Velocette) és Kluge (250 DKW).



NÉMET TRIUMPH (T.W.N.)

(TRIUMPH WERKE NÜRNBERG)

1939-es modeljei a legjobb és legszebb kétüteműek, raktárrói szállíthatók.



AZ ELISMERT LEGJOBB NÉGYÜTEMŰ,
GYŐZTESE AZ EZÉVI 500KCM. EURÓPABAJNOKSÁGNAK

Minden model raktárról szállítható.

Kérjen gyönyörű kivitelű magyar nyelvű katalógust a képvisellettől

URBACH, HUNYADI TÉR 12



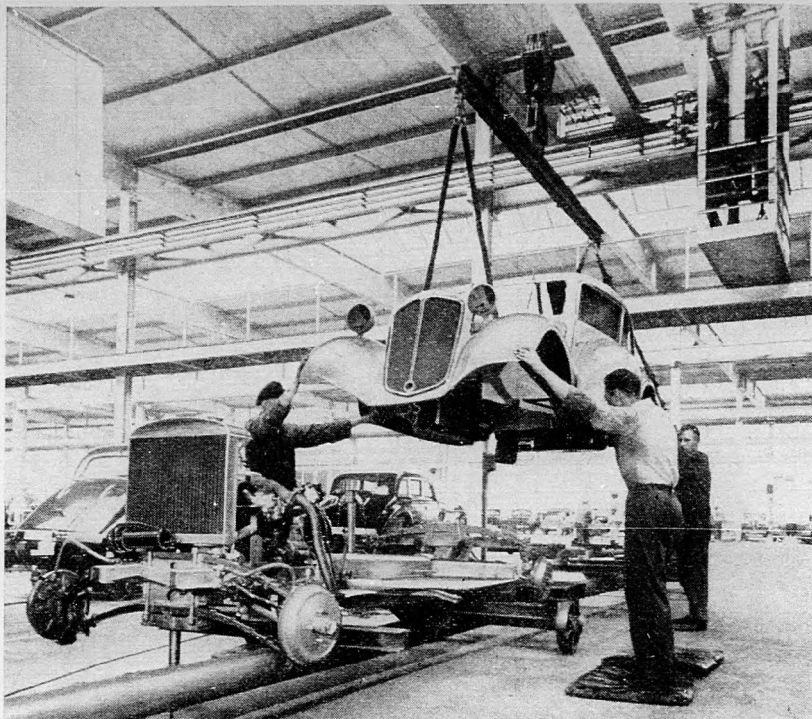
HIREK

„Follgáz” alatt a Puch-gyár

A hátsóvillarúgózású 350 terepjáró sporttípus a Puch-gyár legvérmesebb reményeit is felülmúlta. A gráci gyárnak minden lehetőséget meg kellett ragadnia, hogy lépést tudjon tartani a kereslettel. Csak egyet említünk: Grazban az idén még a leltározásra sem lesz idő, minden napra, minden órára szüksége van a gyárnak, hogy az egyre növekvő kereslettel meg tudjon bírkozni.

Külföldön élő hazánkfia, Asbóth konstruktőr, a csavarszárnyú repülőgépek egyik úttörője újabb sikereket ért el. Mint értesülünk, az egyik nemrégiben alapított frame a vállalat, a „La Société des Hélicoptères Asbóth” most készült el legújabb Asbóth-rendszerű modelljével, melyet egy 180 lóerős motorral szereltek fel. Az Asbóth-helikopterek két, egymásföli elhelyezett csavarszárnyval vannak szerelve. Mint ismeretes, az Asbóth-Szabadalom felhasználásával az angol Blackburne motorgyár is foglalkozott helikopterek gyártásával. A legújabb Asbóth-rendszerű helikopter másodpercenként emelkedőképessége 7,5 méter, csúsebessége pedig 210 km. A helikopterek iránt újabban ismét nagy érdeklődés nyilvánul meg, az angol légügyi minisztérium a több rekordot tartó német Focke-Wulf-gyárral is összeköttetésbe lépett, miután az autogiro néhai feltalálója, a spanyol de la Cierva, angliai telepét, avagy a Hafner autogiro gyárat óhajtja a kísérleti munkák céljaira beállítani.

Aldington az idei montekarlói csillagtúra kapcsán nálunk is ismét angol versenyző teljesen szériakéllításhoz felhasználású 2-ies BMW sportkocsijával 172,3 km-rel új sportkői Brooklands-órarekordot állított fel.



Bensőséges ünnepség keretében avatták fel a Hansa-kocsikat előállító Borgward-gyár Bremen-Sebaldsbrückenben épült új telepét. Képvünk a 240 m. hosszú és 136 m. széles nagy szerelőcsarnokban azt a pillanatot mutatja be, mikor a futószalagon az alváza rákerül a karosszéria. Érdekes adat a gyár történelméről: Borgward 1918-ban 20 munkással indította meg üzemét, ma 6000 embert foglalkoztat.

Ford dearborni pneumatikgyára napi 4000 autógumit állít elő. A termelését napi 6000 darabra akarják fokozni.

Az USA hadseregében megjelent a gépfegyverrel szerelt páncélos motorkerékpár! A hadiállapotban élő Japánban a „civil” kocsik naponta csak kilenc liter üzemanyagot kapnak.

Lord Nuffield, a Morris-konzern elnöke, átvette az utóbbi időkben nehézségekkel küzdő Riley-gyárat. A Riley-kocsikat tovább fogják gyártani.

Az év végére Németországban már 3000 km. kettős pályájú birodalmi autóúthálózat lesz üzemben. A bennünket legközelebből érintő Wien-Salzburg szakaszt 1941-ben adják át teljes egészében a forgalomnak.

Németországban az autógumék árát 1½ százalékkal csökkentették. Az olasz gumigyárak ármérséklése pláne 13 százalékot tesz ki!

A Hanomag-gyár, mely személykocsik mellett kítőnő traktorokat is gyárt, a minap készítette el 25.000-ik traktorját.

Angliában a júniusi autóeladások 25,7 százalékkal maradtak el a tavaly júniusi eladásoktól, míg a július szintén 23,2 százalékos visszaesést mutat.

Anglia kontra USA! Anglia a gumielexport piacán fájdalmas csapást mért az USA gyáraitra. A tavalyi 1.375.000 darabos angol gumielexport alaposan felihült az USA 1.016.000 darabos rugó exportját.

Olaszországban mindössze négy gyár — FIAT, Alfa-Romeo, Lancia és Bianchi — gyárt személyautókat. A gyártott típusok fele hathengeres, független, első és hátsó kerékmegoldásos konstrukció. Az üzemanyag-tartány, egyes kísérletektől eltekintve, a kocsik farában van elhelyezve.

Németországban (az Osztrák nélkül) minden 21 emberre jut már egy autó. Tavaly 1:24 volt az arányszám. Szászország Brandenburg és Württemberg területén 1:18, Bajorországban és Hannoverben 1:19, Berlinben pedig — meglepetést! — 1:20 az arányszám.

Köhl kapitány, a híres német oceanrepülő, aki néhán flühenfeld báró és az ir Fitzmaurice társaságban először repülté át 1928-ban kelet-nyugati irányban az Atlanti oceanát, meghalt.

A német népautógyártás előkészítésére alakult társaság berlini székhellyel Volkswagensellschaft mbH-ra változtatta át nevét és alapítókéjét 50 millió márkára emelte fel, hogy a Fihrer által a német Arbeitsfrontnak népautók előállítására, fejlesztésére és eladására vonatkozó megbízását végrehajtsa.



RIV

GOLYÓS ÉS GÖRGŐS CSAPÁGYAK

autókhöz, motorkerékpárokhoz

Árjegyzéket kívánságra díjtalanul küld:

SZILÁRD BÉLA

Budapest, VI., Nagymező u. 15

TELEFON: +125-336

Urvezetők! Hölgyszervezők!

mer csak itt vezethet 1938-as típusú autókön kívánsága szerinti időben. Csak itt mutatják be Németország világfilmjét 5000 méteren, ahol az autó üzeme, szerkezete és kezelése látható szemléltetőleg. Garantált vizsga, Műhelygyakorlat. Részleírtetés. Saját szakkönyv. Kérjen tájékoztatót: legmodernebb VIKTÓRIA AUTÓSZAKISKOLÁTÓL, BUDAPEST, VI., ANDRASSY ÚT 2. SZÁM. TELEFON: 120-814

ÚJ ÜZEMANYAGOK. – MIT TUD A RICINUSZ? – SIMA CSAPÁGYAK

Adig folytatták kísérleteiket az angol vegyészek, amíg nem sikerült olyan szintetikus üzemanyagokat előállítaniok, melyek sokkal használhatóbbak és jobbák a természetes, tehát a nyersolajból desztillált benzinnél. A British Chemical Society egyik ülésén például olyan szintetikus motorhajtóanyagot mutattak be, mely 40%-kal nagyobb munkateljesítményt ad és 30%-kal takarékosabb a gyakorlatban, mint a természetes benzinek legjobbika. Nagyban előállítási költsége valamivel magasabb, mint a benziné, de fokozott munkateljesítménye és takarékosága következtében a gyakorlatban olcsóbb.

Előkelő gazdasági és műszaki tekintélyek szerint ezek az új üzemanyagok idővel arra fognak vezetni, hogy az amerikaiak abbahagyják a nyersolajnyerést. Mert ha a természetes nyersolajból olyan benzint akarnak majd előállítani, mely a szintetikus üzemanyagok kiaknázására tervezett — néhány év múlva biztosan megjelennek az ilyen motorok — erőgépekhez alkalmas lesz, úgy ennek a természetes benzinnel az ára lényegesen magasabb lesz a szintetikus üzemanyag áránál.

A legmodernebb szintetikus üzemanyagokat természetesen még nem hozták forgalomba, az angolok féltékenyen őrzik ezek előállításának titkát. Csupán annyit tudni, hogy detonáció nélkül égnék el olyan motorokban, melyek kompresszióaránya 16 vagy 18 (!) az egyhez. Hogy ez milyen forradalmi átalakuláshoz fog vezetni, hogy milyen hihetetlen teljesítménynövekedést fog eredményezni: azt csak az tudja, aki valaha is magas dugattyút szereltett a motorjába. Ha az 1:6 kompresszióarányú motor szárnyakat kapott az 1:7 vagy legfeljebb 1:8 kompresszióarányú adó dugattyútól: mekkorák lesznek például a szárnyai annak az egyliteres négyhengeresnek, mely 1:18-ra lesz felkomprimálva?

*

jó öreg ricinusolaj új korszakához közeledik. Kezdték kimenni a divatból és a jó ricinus-szag — melyet annak idején annyit szagolhattunk a TT-n — ma már csak emlék. Most újra polgárjogot nyer az aerotechnikában. A nagy légi masztodonok redukciós áttételeinek ugyanis ez az egyetlen használható kenőanyaga. A légszavarak redukciós áttételében ugyanis sokszor több mint 1000 lóerős terhelés hat néhány aránylag kisméretű fogaskerékre és a legjobb ásványi olaj alkalmazása esetén is néhány órai terhelés után olyan a fogasok felülete, mint a himlőhelyes gyermek arca. A ricinus azonban bírja ezt a terhelést is és alkalmazása esetén a fogak tükörsimák maradnak és nem kopnak. Hogy mi ennek az oka, azt mind a mai napig nem tudták kifizűkésni a kenéstechnikusok.

*

ezetben vala — a sima csapágy. Melyet hosszú évek után a golyós csapágy szorított ki csupán azért, hogy helyét adjon a görgős, a kúpörgős és tű-csapágyaknak. Ma már szinte tökéletes görgős és golyós csapágyakat készítenek, hála a hihetetlen szakítási szilárdságú modern acélaknak. Hiszen a modern technika ma már olyan acélt gyárt, mely négyzethüvelyenként 150 tonnás terhelés alatt sem szakad. És olyan kemény, hogy a hihetetlen túlterhelést is baj nélkül bírja.

Ugyanakkor forradalmi átalakulást ígérnek a modern sima csapágyak. Így például nagyszerűen válnak be az új amerikai ólom-bronz, valamint a legmodernebb eljárásokkal gyártott ezüsttövezett csapágyak. Ezeknek a csapágyaknak óriási előnyük: felületük olyan természetű, hogy a legnagyobb nyomás sem képes elszakítani a modern kenőanyag által rajtuk képezett olajfilmet. Az amerikai kísérletek eredménye szerint a speciális ezüsttövezetből készült sima főtengely- és hajtókarcsapágyak élettartama megközelíti a félmillió kilométernyi üzemet. Vederemo...

1·8—2·7 Volt . . .

Nem kell mérőműszert a telep ellenőrzésére vásárolnia. Mi karbantartjuk akkumulátorját, hogy hosszabb élettartama legyen. Szakembereink rendelkezésére állanak, ha generáljavításra, újtelepre, vagy töltésre van szüksége.

BOSCH
BOSCH RÓBERT K. T.
akkumulátor servicek az ország minden nagyobb városában.

HANSA

1.1 l.
2.0 l. típusok
3.5 l.

1 tonnás teheralvázak

VEZÉRKÉPVISELET: **AGREEMENT**
IPARI ÉS KERESKEDELMI R. T.
BUDAPEST, VI, ANDRÁSSY ÚT 47. TEL.: 114-579.

KISKOCSI VAGY KÖNNYŰ-KOCSI?

Az amerikai automobiliparra nézve katasztrófát jelentő idei év az újvilág autópárának figyelmét fokozott mértékben irányítja az óvilág felé, hiszen ideát, ha jóval kisebb méretek között is, de határozott prosperitásnak örvend minden, ami az autóval összefügg. Megértük azt, hogy Amerika autógyársai irigykedve kutatnak az európai gyárak varázseszköze után, melynek segítségével ideát akkor is emelkednek a gyártási statisztikák, amikor odaát tavalyról az időre kerek 50 százalékos visszaesést regisztrálnak a jenki statisztikusok.

Megértük azt, hogy Amerika Európát figyeli és felfigyel akkor, mikor Emile Mathis francia autópáros amerikai tanulmányútja során olyan gyárat látogatott meg, amely repülőgépek számára kis csillagmotorokat gyárt. És Amerika máris szelnek indította a hírt: Mathis csillagmotorral szerelt farmotoros autót akar gyártani és a kocsikat Amerikába is exportálni fogja... A hír minden francia cáfolat ellenére is tartja magát és a jenki idegességét csak fokozta a svéd iparmágnás, Alex Wenner-Gren állítólagos nyilatkozata, mely szerint még ezévből piacra kerülnek a kocsik...

Amerika rólunk . . .

Megértük azt, hogy Amerikában a sokszor megmosolygott európai konstrukciós irányzattal ismét foglalkoznak, bár a nyilvánosság felé saját szájuk íze szerint. De foglalkoznak vele, mert ma már benne kutatnak azután a titokzatos valami után, mely ismét fellendíthetné az USA autópárának alaposan megfenelelt prosperitását. Oldsmobile összehasonlítást tesz, hogy mit kap ugyanazon pénzért az amerikai és mit az európai vezető. Összehasonlítják a 919 dolláros kétajtós, hathengeres Olds-limuzint négy — sajnos — meg nem nevezett azonos áru európai típus átlagárterkeivel. Emígy:

	HP	Heng.	Súly (kg.)	Teng. táv. (m.)
Európai átlag	32,6	4	862	2,48
Oldsmobile Six	35,0	6	1485	2,97

Hasonló eredményre jutottak Oldsnál a nyolchengeres típus összehasonlításánál is, megjegyezzük azonban, hogy a jenki az összehasonlításnál nyilvánvalóan az Európára leghátrányosabb adatokat eredményező kocsitípusokat szemelték ki...

Érdekes Pontiac érvelése is. A gyár 1926-os 1050 kg. súlyú modellje 825 dollárba, tehát kg-ként 35½ centbe került. Ezen alapon az 1938-as Pontiac 1178 dollárba kellene hogy kerüljön, mégis 735 dolláros árban, mint mondják, az 1926-os ár 62 százalékában kerül piacra...

Erről hallgatnak odaát . . . !

Az amerikaiak azonban mindegyre ötletes, bár sokkal inkább üzletszerű fogásoknak, mint technikai érveknek mondható számításokból figyelmen kívül hagyják az üzembentartási költségeket, melyek az európai kocsiknál lényegesen alacsonyabbak. Ma pedig már Amerikában is fejtörést okoz az a tény, hogy a kisebb kocsijánál az újabb néptérmegek automobiliázódására szánt kocsinál a beszerzési ár redukciójával párhuzamosan az üzembentartási költségek redukciójáról is — kellene gondoskodni...

Amerika azonban mindezeidig nem tudta magát rászáni a császármetszésre — talán az idei 50 százalékos visszaesés majd segít — és félmegoldásokkal kísérletezett. A gyárak popularis, egyszerűbb kivitelben, de ugyanolyan üzembentartási költségekkel hozták ki olcsóbb modelleiket. Most ugyan már beszélnek kisebb típusokról is, egyelőre Willys és Ford, később Chevrolet és Plymouth hoznának ki kisebb modelleket, míg a Crosley Radio és Murray Corp.-al kapcsolatban szabályszerű kiskocsit is emlegetnek. Mindeme kősa hírek a dekonjunktúras amerikai autópáros súlyos helyzetéről tanuskodnak. Ford valószínűtlennek tartja azt, hogy kiskocsival az amerikai piacot fel lehetne rázni, szerinte az amerikai nagy kocsikhoz szokott hozzá! Ford az Amerika számára követendő utat — és most Amerika felezi fel Európát — a kimondott kiskocsi helyett a könnyű építésű kocsiban látja... Vagyis az európai iskolát ajánlja, a súly és anyagmegtakarítás módszereit, a könnyűfémeket, melyek az amerikai racionalis termelési lehetőségek és óriás szeriák révén, még olcsóbb eladási árakat és azontúl olcsóbb üzembentartási költségeket is eredményeznének. Mert más a kiskocsi és más a könnyű építésű kocs! Ford az utóbbi mellett szólott.

Miért könnyű építés?

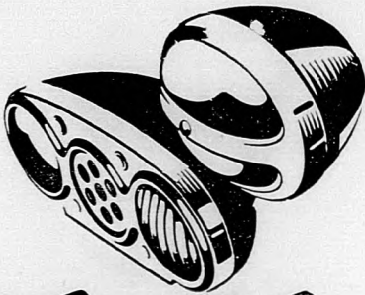
Igy Amerikában. Angliában a súlycsökkentési irányzatnak már régen vannak hívei, Franciaországban a Bureau International des Applications de l'Aluminium érdekes táblázatot dolgozott ki a súlycsökkentés üzemi hatásának igazolására. A franciák középerős személykocsin mutatták ki 200 kg súlycsökkentés 100 km-enkénti üzemanyagmegtakarítási lehetőségeit síkon, emelkedőn és indulásnál. A síkon szerzett tapasztalatok a következők:

	60 km/ó.	90 km/ó.	120 km/ó.
1400 kg. súly	10,8 l.	15,0 l.	21,0 l.
1200 kg. súly	9,6 l.	13,8 l.	19,8 l.
Megtakarítás 100 km-re	1,2 l.	1,2 l.	1,2 l.

Alapos kísérletek igazolják, hogy az üzemanyagmegtakarítás átlagos értékét minden 100 kg súlymegtakarítás után 100 km-enként 0,8—1,2 liternek vehetjük. Analog alapon 200 kg súlymegtakarítás 10—15 százalékkal jobb gyorsulást, rövidebb fektávót és hosszabb gumieleltartamot eredményez.

Röviden érintve a kiskocsival szembeállított könnyű építésű kocsit világszerte sok vitát provokáló problémáját az utóbbi győzelmeire fogadhatunk, annak előrebocsátásával azonban, hogy Európában a kiskocsi számára mindig marad megfelelő terep, melyet természetesen egyfelől teherbírása, illetve befogadóképessége, másrészt csústeljesítménye bizonyos korlátok közé szorít. A vastkosabb pénztárcákkal kacérkodó, nagyobb teljesítményű típusok méreteinek kerek és tengelytávjának csökkentése azonban a stabilitás rovására menne. Ezeknél indokolt a könnyűfémkonstrukciók alkalmazásával elért külső méretesökkentés nélküli súlymegtakarítás!

A ma konstruktorje számára e téren nyíló lehetőségek iskolapéldaszerű kihasználását tükrözi vissza a KdF kocs, mely 4,20 m hossz és 1,55 m szélesség mellett mindössze 650 kg! Vagy egy másik 2,5 literes német kocs példája, melynek alváza ma 850 kg, szemben az 1926. évi 1100 kg-al...



Bosch

STOPSZÁMLÁMPÁK

biztosítják a gépjárművek előírászerű hátsóvilágítását. Élénkfényű ablakaik formásak és foglalatuk erős szerkezetű. Szaküzletekben kérje a megbízható BOSCH stopszámlámpát, fém, rendszám és hátsóvilágítással (kb. P 6.50—P 12.—), vagy a különösen célszerű BOSCH hárszámlámpát (kb. P 32.—) beépített hátravilágító fényoszóróval.

BOSCH RÓBERT KFT. BUDAPEST

ANGOL



90 HP
140 km. **AUTÓ** 2.3 liter
sport, saloon és cabriolet
típusok raktáron

DEMÉNYI ÉS FIA

GRÓF ZICHY JENŐ UCCA 17. SZÁM.

TELEFON: 117-360

MG, MORRIS, WOLSELEY képviselő

SUNBEAM

350-es O. H. V.

500-as O. H. V.

RAKTÁRON!!

KOPPÁNYI, DESSEFFY UCCA 47

SEBESSÉGMÉRŐJÉT

megjavítja: **ÓRAGYÁR**, Tömő ucca 26

Kilométerjelzők,

autóműszerek

javítása

STERN RICHÁRD
Lehel ucca 10a.

TELEFON: 2-921-35

Autórugók és spirálrugók

BÁN LÁSZLÓ V., Vág ucca 5. — Telefon: 291-121.
Gyártás és javítás, kész
rugók minden márkához raktáron.

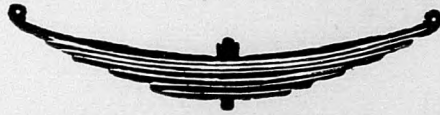
LICSÁJER JÁNOS

BUDAPESTI AUTÓRUGÓGYÁRTÓ
ÉS JAVÍTÓÜZEME

Specialista
az autórugók
gyártásában

Telefon:
134-555

MINDENFÉLE GYÁRTMÁNYU KOCSIKHOZ KÉSZ RUGÓK RAKTÁRON



BUDAPEST,
VIII., Thék
Endre u. 14.

Telefon:
134-555

Elmaradnak az
őszi versenyek!

A már lemondott őszi bajnoki triál után a KMAC most közli a sportkedvelő közönséggel és az összes illetékesekkel, hogy a Magyar Automobil és Motorkerékpár Sportnaptárban szereplő és még hátralévő versenyek az *illetékes felsőbb hatóságok* utasítására elmaradnak.

Ime a motocsónak
világrekordok!

Az internacionális motocsónak-világrekordlista legtöbb érdeklődésre számotartó értékei az egyes kategóriákban elért csússebességek, melyeket többnyire a repülőstartos kilométeren érték el. A rekordok érdekes összehasonlításokra nyújtanak alkalmat és híven tükrözik vissza a csónakmotor- és csónaktest-konstrukció mai fejlettségi fokát. Ime:

AUTBORD REKORDOK:

Jun. A-kat. Pfennig, német (Pfenning-König)	63.04 km
A-kat. Herring, USA (Jacoby-Johnson)	77.65 km
B-kat. Ferguson, USA (Jacoby-Johnson)	84.47 km
C-kat. Neal, USA (X-Johnson)	95.59 km
X-kat. Davie, USA (Jakoby-Draper)	125.71 km

INBORD REKORDOK:

400 kg. kat. Carnagnani, olasz (X-BPM)	112.70 km
800 kg. kat. Vasseur, francia (Bugatti-Bug.)	133.83 km
1200 kg. kat. Rossi, olasz (X-Isotta Trase.)	146.43 km
Unlim. kat. Campbell, angol (Rolls-Royce)	210.78 km

HIDROKLISZÖRŐK (légesavaros csónak):
Fischer, francia (Farman-Lorraine) 137.80 km

Mint látható, az autbord hegemónia az USA kezében van, Európa viszont az inbord csústeljesítményekkel és Campbell kapitány révén az abszolút sebességi világrekorddal diadalmaskodhat.

SPEEDOIL —
az üzemanyagban?



Fogyasztását csökkenti!
Motorja sebességét és rugalmasságát fokozza!
A savképződést megakadályozza!
Óvja hengerét és dugattyúját!
Meghosszabbítja gépének élettartamát!

Tehát

SPEEDOIL-t
az üzemanyagba!

OLAJ KFT., Bpest V., Gyöngyház u. 4

TEL.: 290-382



AUTÓT ÉS MOTORKERÉKPÁRT
jól javít, olcsón javít

SZABÓ ÉS SZEIFT, IPOLY UCCA 20
Olcsó motorkerékpár-service

Felelős szerkesztő és kiadó:
KRAMER JENŐ

Altalános Nyomda, Könyv- és Lapkiadó Rt.
Nyomdaért felelős: Dr. Uj István.



Kilométerjelzők, sebességmérők,
autó- és stopperórák javítóműhelye és raktára
óra- és inómmechanikai ipar

SCHVARCZ TESTVÉREK

Aranyéremmel kitüntetve
Budapest, Podmaniczky ucca 59. Telefon: 12-96-24

6 LITERES FOGYASZTÁS 4 SZEMÉLLEL

90 KM-ES SEBESSÉG A LEGROSSZABB ÚTON!

20 km-es sebesség direktben, rángatás nélkül. Szabadonfutó berendezés. Zajtalan önindító. Utolérhetetlen úttartás és kanyarbiztonság. Független rúgózás és függőtengely.

50.000 km-es
(2évi) motorgarancia

MINDEZT EGYÜTT CSAKIS A

DKW

AUTÓK NYUJTJÁK!

Ha véleményt akar hallani, kérdezze meg a több mint 1000 megelégedett magyar DKW tulajdonost!

VEZÉRKÉPVISELET:

MAJLÁTH BUDAPEST, VI, LEHEL U. 2