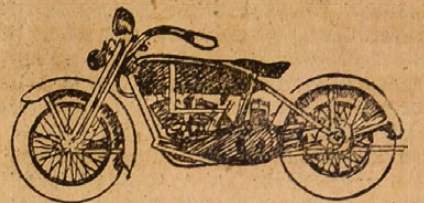
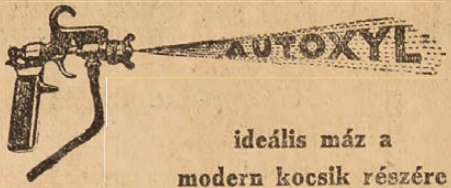


# AUTO-MOTOR



## Auto-spricclakk



ideális máz a  
modern kocsik részére

V. Kozák, Lack-fabrik Prag VII.

xx Autoxyl az autóspricclakkok vezető márkája a csehszlovák köztársaságban. V. Kozák, Prága VII. lakkyára évek hosszú sora óta kísérletezett a Nitro-lakkokkal és ezen kísérlet eredménye, hogy az összes spricclakkok közül az Autoxyl nemcsak a kontinens, hanem az amerikai lakkokkal is egyenrangú, sőt ami a fényt és a lakkozást illeti, a tengerentúliakat is felülmúlja. Az Autoxyl sok évi praktikus munka eredménye és ma is a legtekélyesebb és legmegbízhatóbb autóspricclakk.

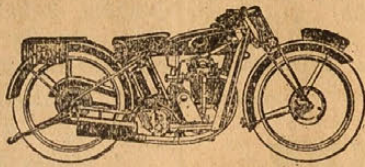
Egy kiváló, új találmány a rossz utak leküzdésére. A ballon-gummik bevezetése dacára, mely jelentékeny javulást és haladást jelentett az automobilizmus terén, a rossz utak elleni panaszok nem akarnak megszűnni. Az országutak sokszor lehetetlenül rossz állapota és a várakozás, egyenetlen kövezete, úgy a motorra, mint a kormányozásra oly kellemetlen és veszélyes módon hat ki, hogy a szakemberek állandóan foglalkoznak a kocsik rugózatának javításán. Mentől lágyabbak a rugók, annál jobban egyenlítik ki és tartják távol a lökéseket. A keményebb rugókkal szemben azonban azzal a hátránnyal bírnak, hogy igen erősen lengenek vissza. Ha hullámos egyenetlenségeknél s huppanóknál rendszeresen ismétlődnek a lökések, a rugók kilengése sokszor oly nagy lesz, hogy a kocsik váza a tengelyre ütdik. Ezen nagyon káros hatás kiküszöbölésére a vezető kénytelen a kocsit sebességét nagy mértékben csökkenteni. A fent említett okok szükségessé tették az ugynevezett lökhárítók alkalmazását, melyekkel külföldön a kocsikat már széleskörűen is felszerelik. A lökhárítók két különböző fajtára oszthatók fel: a szalag-lökhárító és az olló-lökhárító. Az előbbinél egy szalag, vagy acél-sodrony csavarodik fel egy acélkeretben a rugó összenyomásánál. Belső fékhatásuk által a rugó visszalengését jelentékeny mértékben meglassítják. A rugók mozgását tehát csak egy irányban mérséklék. Az utóbbi két ollószerűen elrendezett karból áll, melynek szabad végei a tengelyhez, illetve az alvához vannak rögzítve. A könnyekben nagy, korongalaku dörzsfelülettel bírnak, melyek egy tengelyről szolgáló csavarral vannak erősen egymáshoz szorítva. A rugók táglasánál, vagy összelapulásánál előálló dörzsölés fekezi le a kilengéseket, melyek így lefelé és felfelé is, tehát mindkét irányban lesznek ezáltal csökkentve. Ezek a lökhárítók, melyek Hartford-dörzhárítók néven is ismeretesek, már eredeti formájukban is felülmúlták a szalag-lökhárítókat. Mindazonáltal még ezek is bizonyos kívánni valókat hagytak hátra, melyek egy nagyszabású és általános elterjedtségnek utjában állottak. Elsősorban is a közönséges könyökökkel való hozzáerősítésük a tengelyhez és kerethez sok kellemetlenségnek volt okozója: a kenést akadályozta, a könyökök oldalra nem mozdíthatók, hamar kiakadtak. Ezen a téren óriási hatású a belga Thiry felfedezése: a silentbloc, a dörzsölésmentes felülegesztési csukló. Egy puha-gummi betéttel van a forgópofa a karokkal összekötve, s így a dörzsölés helyett a ruganyos gummi-betét egyenlítő ki a lökéseket. Ezen jelentékeny mértékben javított lökhárítók, melyeknél utánaigazítás csak kilométerek ezrei után válik szükségessé, a Robert Bosch, cég, Stuttgart, által jöttek forgalomba „Silentblockos-Bosch-lökhárító” elnevezés alatt. Ezek módot nyújtanak az autó-tulajdonosoknak arra, hogy kocsijaikat utólag is a rossz utakon való akadálytalan és biztos közlekedésre képessé tegyék, s azok élettartamát nagymértékben meghosszabbítsa. Minthogy már számos világhírű versenyző használja ezeket kitűnő eredménnyel, biztosra vesszük, hogy azok rövid időn belül széles körben fognak elterjedni.

Negyven év óta üzemből lévő autó. A legrégibb automobil kétségtelenül az, amelyet egy kis északfranciaországi község, Belloy St. Leonard plébánosa mondhat magának. Gavois főtisztelendő ur azokban a mesebeli időkben vette a kocsit, amikor az autó a nyilvánosság előtt először megjelent és pedig az Ur 1891-ik évében. A kocsit Panhard-márka, egylőeres motora van és 1800 frankba került. A plébános számtalan defektust élt át a kocsin, a gépet számtalanszor szétszedték és kijavítva újra összerakták, de az ósdi tragacs vasbronzsain most is vígan kocog, noha már veszedelmesen közeledik a negyedik X felé.

SAROLEA

motorkerékpárok

VELOCETTE



MORRIS

automobilok

AUSTIN

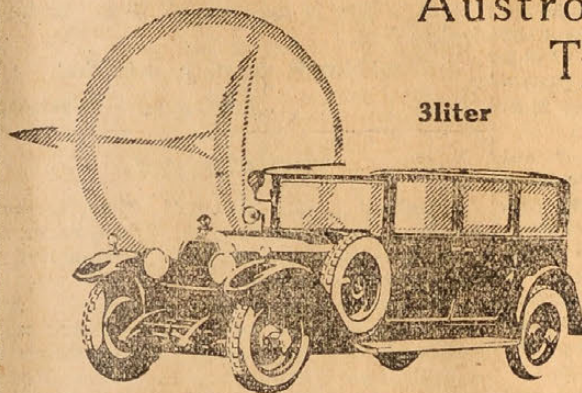
Kérjen kötelezettségnélküli ajánlatot: J. FORMANEK mérnök, Praha-Vršovice, Vinohradská 7

## A nemzetközi automobil kiállítások szenzációja!

Austro Daimler 1928  
Type ADR

3liter

11/70 HP



Csőkeretes alváz szárny-tengellyel.

Ritkaszeűségű karosszériák!

VEZERKEPVISELET:

Svec & Popper, Prag, Pořič 18.

## Golyós- és görcsapágyak

## Fichtel és Sachs

Raktárak:

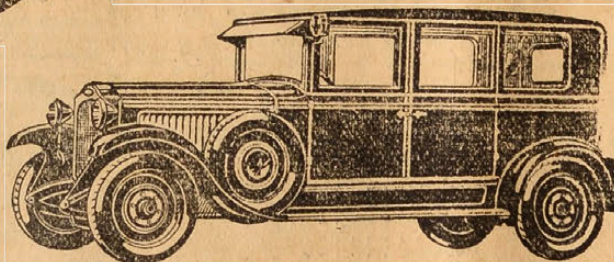
Bratislava: Aigner Ernő és Társa  
Košice: Salomon Adolf, Hlavná ul.  
Levice: Kempfner Izidor  
Nitra: Bogyánsky Max  
Trenčín: Mátyás F. és Mayer V.  
Úžhorod: Danubia G. m. b. H.



Vezérképviiselete  
AUTOMOTOR  
GARAGE  
Košice Légionárius-tér 2

autók

Indián és A. J. S.  
motorkerékpárok



Forradalom az akkumulátorok töltésének terén. Érdekes találmány került ez évben forgalomba „Acculit” néven. Egy új akkumulátorsav, melynek egyik előnye, hogy nem képez az ólomlemezeken sulfátot, sőt a régieket feloldja s így a már alig használható akkumulátorokat újra használhatóvá teszi és utánpótlása is csak desztillált vízzel történik, nem savval. De ez csak a kisebb előnye, a nagyobbik az, hogy az akkumulátor töltési ideje hatvan óra, mint eddig volt a helyett egy-egy perc ez új folyadékkal a töltés. Vagyis új akkumulátorokat 1 óra alatt, utántöltéseket pedig 20 perc alatt el lehet intézni az eddigi napokat igénybe vevő töltés helyett. Ez az előnye, ami forradalmat jelent.

A készülő autótörvényről. Az új automobil-törvény részletes kidolgozásával megbízott bizottság már annyira előrehaladt munkájában, hogy a legközelebbi időben már előterjesztheti azt a gazdasági tanácsnak. A tervezet az ősi tilésszakban kerül a parlament elé s végrehajtási rendelete még ez év végén megjelenik.

A Bugatti-gyárat az idei versenyeken öt klasszisvezető fogja képviselni. Ezek az olasz Minoia, Conelli, Brilli-Peri és Nuvolari, valamint a franciák gyors embere, Chiron. Nagy meglepetés Brilli-Peri gróf újra akcióbálopése. A kitűnő Bugatti-vezető, Emilio Matessari, aki a múlt évben még a Targa Floriában mint gyári vezető indult, most önállóította magát és saját kocsijával fog résztvenni a versenyeken.

Harc a világrekordért. Londonból jelentik: A 15.000 mérföldes világrekord ellen, amelyet a Bruce házaspár alig egy hónapja állított fel, három angol versenyző-pár készül rohamra. A Delley házaspár mellett két-két jóbarát versenyző akartja megszerezni a legérdekesebb hosszútávú rekord védelmét. Érdekes tárgyalások indultak meg abban az irányban, hogy a kísérletezők ne külön-külön induljanak el, mint az eddig szokás volt, hanem mind a három gép egyszerre startoljon. Ez megmenti az ily rekordkísérletet legnagyobb ellenségtől, az unalomtól és versenyszertűvé teszi. Ha két vagy három gép fut egyszerre a pályán, a vezetőkben állandóan ébren



Egyesítse a hasznosat a kellemessel és vegyen

**HARLEY-DAVIDSON**

motor-kerékpárt. Így megtakarít pénzt és időt és egészséges sportot üz!

R. TESAREK, Praha-Karlín, Sadová 5.  
Kérje 38. sz. árajánlatunkat és árjegyzékünket.

van a vetélkedési kedv és ez a tagadhatatlan érték átsegíti őket a legalább tíz napon át tartó rohanás tagadhatatlan nehézségein. Ha a kísérletet sikerült létrehozni, ezzel új lap nyílik a hosszútávú versenyek történetében, aminek eredménye a hosszútávú rekordok megdöntése lesz.

Hat- és nyolchengeres motorok, fényes kiállítású karosszériák jellemezték a newyorki szalon. Rekordlátogatás jellemezte az idei newyorki szalon. Mintegy ötszáz ezer ember bizonyította be megjelenésével, hogy az amerikaiak élénk érdeklődéssel viseltetnek az automobil iránt. A múlt év nem volt kedvező az amerikai iparra nézve. A gyártás majdnem 25 százalékkal csökkent, ez nagyrészt Ford számlájára könyvelendő el. Az amerikaiak mégis nagy reményekkel nézik a jövőt s a tavalyi három és fél millió kocsit helyébe az idén ötmillió kocsit évi gyártását remélik. Persze, nagy kérdés, hogy a remények valóra válnak-e. A kiállításon majdnem minden gyár újításokkal és olcsóbb árakkal jelent meg. Az árszállítás 25 százalék körül mozog. Nemcsak a kis tömeggyártású kocsik, hanem az elegáns hat- és nyolchengeresek is igyekeztek a közönség pénztárcájával számot vetni. Radikális újítások kezdettől fogva nem igen jelentek meg a newyorki szalonban. Ezeket inkább Párisban és Londonban szokták bemutatni. A legtöbb gyár ugyan „uj” típusú mutatott be, de a szenzációhöz látogató kíváncsisága alig elégtelt ki. Nem, forradalmi újításokat ne keressünk Newyorkban. Az új típusok csak kis részletekben különböznek boldogemlékeztető elődeiktől. Általában a kerékvághosszabbítása a kiskocsiknál és az alvázkeret megrövidítése a nagyokcsiknál észlelhető. További előhaladást mutat a könnyűfémek felhasználása motorrészekre. Az alváz központi kenése is térli bódít. Több gyártmány lejjebb helyezte az alvázkeretet. Négy hengerrel már csak hat kocsit volt kiállítva: Chevrolet, Chrysler 52, Dodge, Ford és Star. 54 kocsit volt ezzel szemben hathengeres és 33 nyolchengeres. Egyes cégek már két-háromféle nyolchengeres kocsit is állítottak ki. Egy elsőrendű nyolchengeres ma már 1400 dollárba sem kerül egészen. Egy léghűtéses kocsit kivételével valamennyi többi kocsit vízhűtéses négyütemű motorral volt felszerelve. Tulnyomó az oldalt vezérelt szelepek alkalmazása. Négy márka beépített motorral dolgozik. Általános feltűnést és bámulatot keltett a karosszériák ragyogó színe. A nyitott „touring”-formák kisebb érdeklődést keltettek, a gyártás 80 százaléka ma már a csukott formákra esik. A kabriolett erősen elterjedt az utóbbi években.

Futárverseny az Aggteleki Cseppkőbarlanghoz. Miskolcra jelentik: A Magyar Atlétikai Club motorososztálya szokásos évi autó és motorkerékpáros futárversenyét ezidén május 26-án és 27-én rendezi. A verseny célja az Aggteleki Cseppkőbarlangnál lesz, a óvá Miskolcra át jutnak el a versenyzők.

Szakértők jelenlétében érdekes kísérleteket folytattak annak a tévhitnek megdöntésére, hogy kompresszoros motor több üzemanyagot fogyasztana, mint a kompresszor nélküli. Előre megszabott utat az egyik irányban kompresszorral, a másik irányban kompresszor nélkül tett meg ugyanaz a gép, miközben gyorsasági, rugalmassági és kapaszkodási próbának vetették alá. Az eredmény az volt, hogy kompresszorral jelentősen kevesebb üzemanyagot használtak fel és ennek ellenére minden tekintetben jobb eredményt értek el mint kompresszor nélkül.

5365 „TALBOT”  
francia automobil 4 és 6 hengeres 10/28, 14/50  
DORIOT FLANDRIN PARANT  
4 hengeres, 4 fékes, 7/20 HP, 100 km.-re 8 liter  
benzinfogyasztás — Vezérképviiselet Csehszlovákia részére  
**PENNER a SPOL., Praha II.,**  
Štěpánská ul. 53. Telefon: 25976.