

RA 40 FILL.

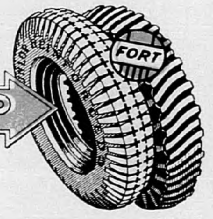
FRONTHARCOS TURAUT
AVUS GP

VI. ÉVFOLYAM
8. SZÁM
1934. június 1.

AutóMotor

A LEGNAGYOBB PÉL.
DÁNYSZÁMU MAGYAR
MOTORSPORTLAP

ANGOL
FORT DUNLOP
Képviselet: ATLAS RT.
VI Hegedűs Sandor u. 2.



Lukavecz Ferenc Istros oldalmotorjával
szenzációs 24 órás világrekordot állított fel.

A hajóra könyöklős Óvári István a csónaktest tervezője, a világ-
rekord-kísérelt előtt az utolsó teendőket beszéli meg Lukaveczel,
aki éppen beindítani készül Istros motorját. Mint ismeretes az
Istros motorok a 125 kes-es kategóriában Lukavecz révén, a
100-as csoportban pedig Martinek révén állítottak fel 24 órás
non stop világrekordot.



ISTROS

Minden motor-kerékpáros

saját érdekében cselekszik, ha bevásárlása előtt tájékozódást szerez legolcsóbb árainról.



Az i. é. Puch-tulajdonosok figyelmét felhívom arra, hogy eredeti gyári Puch alkatrészeket raktáron tartok eredeti gyári áron.

Az eredeti angol Amal karburátorok, az eredeti angol Sturmey Archer sebességváltók, az eredeti angol John Bull pneumatikok stb. stb.

magyarországi vezérképviselete

Az eredeti angol Burman sebességváltó részek,

az eredeti angol JAP motorrészek stb. stb.

magyarországi hivatalos lerakata

BIRÓ JENŐ

motorkerékpáralkatrész nagykereskedés
Budapest VI., Liszt Ferenc tér 2.
Telefon: 28-0-96.

Alkatrészek és felszerelési cikkek a legnagyobb választékban mindenféle típusu motor-kerékpárokhoz.

Motorkerékpárok legnagyobb teljesítménye, a Hősök versenyén **1200 km-t** futott **24 óra** alatt a

RUDGE

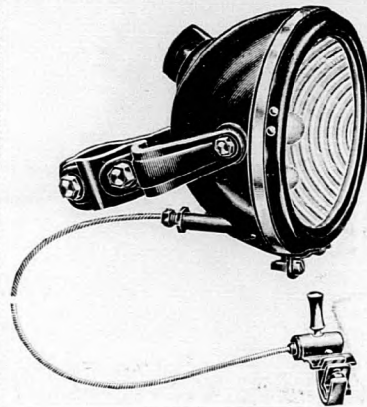
motorkerékpár a legcsekélyebb hiba nélkül. 250 cc. kategóriában 8 induló közül 7 feladta a versenyt és győztes az egyedül befutó

RUDGE

Kesjár János vezetésével. Vegyen **Rudge**-ot, hogy Önnek is a legmegbízhatóbb turagépe legyen!

Bruck, Jókai-u. 21

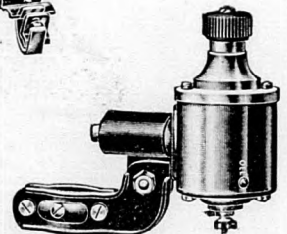
Az új 6 Volt 5 Wattos dörzsvilágítás



ideális könnyű motorkerékpárokhoz és segédmotoros gépekhez, mert: kiapadhatatlan bőséges fénye mindenkor rendelkezésre áll. A fényszóró Bowden állító szerkezete révén kényelmesen lezompitható. A hozzákapcsolható száraz-elemlről álló helyzetben is világíthatunk.

Újleszállított ára:

A dynamó tartóval és kábellel, WE 5/1 ára ... P 28 -
A fényszóró tartó villával és Bowden állítóval ES105x2GS5 tükrőátmérője 105 mm ára P 20 -
Rudelemtok 4 száraz elemmel a várra szerelhető KT4/2 P 12 50



BOSCH

Bosch Róbert kft. Budapest, V., Váci út 22-24. Tel. 923-37, 926-04

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

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

AutóMotor

AZ EGYELEN FÜGGETLEN
MAGYAR MOTOR SZAKLAPKIADJA AZ
"AUTO-MOTOR" LAPKIADÓ VÁLLALAT
SZERKESZTŐSÉG ÉS KIADÓHIVATAL:
BUDAPEST, V., TÁTRA UTCA 4. SZÁM
HIVATALOS ÓRA: 9-12-IG
TELEFON: AUT. 324-07 és 107-68Postatakarékpénztári csekk számla szám: 48.438
Folyószámla: Angol-Magyar Bank

VI. ÉVFOLYAM

BUDAPEST, 1934. JUNIUS 1.

8. SZÁM

ELŐGYÚJTÁS

A napilapok politikai jólétesültjei egyik nap az átadó-esőkkéntes kellemesen sikamlós hájjával kenegetik a hátunkat, a másik napon pedig literenkénti 15 filléres benzínátadók virgácsát suhogtatják felénk. Igaz: miniszteri nyilatkozat, helyesebben jóslat is hangzott el, ez a jóslat azonban olyan sikerült volt, hogy ha feltámasztanánk a dodonai jósdát, hát az apró jóstoncoloknak ezzel a példával magyaráznák a híres, ha akarom vemhes, ha akarom nem vemhes elmélet ideális gyakorlati alkalmazását. Két fő-elmélet van forgalomban 1. megmarad földj mellett a bárca és a benzín árát néhány fillérral felemelik, 2. 13-15 fillérral emelik átadó címén a benzín literjének az árát. Nos, mindkét megoldás enyhén szólva — csütörtök. Ha megmarad a bárca és a vezgatura, úgy nem állítjuk újra üzembe a régi kocikat. Ha pedig 13-15 fillérral sujtják átadó címén az üzemanyag literjét, úgy a most forgalomban levő kocik nagyrészt is leállják. Azaz nem állítják le, nem adják vissza a rendszámot, az anlasszert vagy a kikstartert viszont csak akkor fogják munkába venni, ha nagyon is muszáj lesz.

Nagy az ijedelem a KMAC berkeiben az úgynevezett TESZ akció miatt. Néhány motorsportklub összedült azzal, hogy a Társadalmi Egyesületek Szövetsége égisze alatt ijykezknek olyan alakulatot létrehozni, mely alkalmas az egyetemes automobilizmus és automobilsport érdekeit szolgálni, mindnyájunk ügyét előbbre vinni. Az elgondolás egyszerű: a TESZ kapcsolatai vezető kormánykörökkel közismertek, az ország legnagyobb társadalompolitikai alakulata tehát kiválóan alkalmas arra, hogy adott esetekben a szigorúan hivatalos álláspontnál kedvezőbb légkört biztosítson életbevágó problémák megoldásánál. Azt pedig mindnyáján tudjuk jól, hogy az automobilizmusnak sajnos csupa életbevágó problémája van, ha ugyan életnek nevezhetjük a motorizmus mai szomorú és sivár állapotát. A KMAC berkeiben nagy az ijedelem. Konkurenciától félnek ahelyett, hogy énzettenül azt tennék, ami észszerű: szintén bekapcsolódnának az akcióba. A KMAC nem látja jó szemmel az automobilizmus nemzeti alapon való megszervezését? Talán azt gondolják, hogy ha mindenáron alap kell, hát akkor itt a régi és jól bevált alap? Az üzleti alap?

Már úgy látszott, hogy sikerül megteremteni a motorsport békéjét, hogy mint elmúlt rossz álomra fogunk visszagondolni azokra az időkre, amikor a motorsport vezetői bicskájukkal nem almát hámoztak, hanem egymás hátánhaja felé döfködtek. Megint belerugtak a békesség alig felcsperedett angalkájába — téltalálattal. Azt hisszük, hogy a hírhedt Apponyitéri fűrók rozsdásan hevernek, lederült azonban, hogy ellenkezőleg: jól megolajozták őket. A fűrók ezúttal a Frontharcosok ellen ágaskodtak. Kezdtek azzal, hogy nagyszerű 24 órás futárverseny szabályzatát hidegvérrel hevertették és csak jóval a nevezési zárlat után hagyták jóvá abban a hiszemben, hogy hivatalosan jóváhagyott szabályok nélkül nem fogják megnyitni a nevezéseket. A frontharcosok azonban igen helyesen vállalták a kényserű-szabálytalanság kockázatát és elfogadtak nevezéseket. A KMAC erre azzal felelt, hogy sorra lebeszélte tagjait arról, hogy elinduljanak a versenyen. A versenyzők azonban egyszerűen nem hagyták magukat lebeszélni és elkezdtek készülni a versenyre. A válasz egyszerű volt: a KMAC nem nevezte be a tagjait. Tagjai azonban ezzel sem törődtek, egyszerűen és szabálytalanul önmagukat neveztek, bár a sportszabályzat értelmében nevezésre csakis és kizárólag a versenyző egyesülete jogosult.

A Frontharcosok versenye minden paprikás praktika ellenére pompásan sikerült, egyöntetű megállapítás szerint az ének legkomolyabb és legsikerültebb versenye volt. A KMAC kopott fűrói lepattantak arról a vértetéről, mely az igazi sportszellel ideálját védi meg a lealkörmönfontabban megtervezett, de csúfosan csütörtököt mondott a méltatlan fegyverrel szemben.

Az AIACR hivatalos jelentéséből vehettük tudomásul, hogy a KMAC indokolás nélkül lemondotta az automobil Grand Priet. Az AIACR jelentése nem közöl indokolást. A KMAC sem indokol. Nem magyaráz, csak éppen lemond a rendezéséről. Vannak azonban, akik holmi fűrókat emlegetnek, holmi kézbőlkontrákat. Bár ezt alig hisszük el, inkább azoknak adunk igazat, akik szerint a hajdani GP-k patrónusa, a BSE-motor sportrajongásban dús elnöke — nem ért rá a dologgal foglalkozni. Ugyis mint sportvezér, áuis mint városi vezér. Azt mondják, hogy a tornászvilágbajnokságok előkészületei foglalták le az idejét és a válogatottakkal ellentétben már régebben felült a — magas lóra.



Gyönyörű volt a Puch stand a Nemzetközi vásáron.

Hogyan tehetjük még kényelmesebbé az oldalkocsit?

— hogyan térítjük el az utas feje mellől a kellemetlen huzatot és miképpen szüntetjük meg az oldalkocsis gép néha oly kellemetlen „huzását“

Az oldalkocsis gép vezetője, aki még sohasem ült benne saját „karosszékében“ nem igen tudja, hogy az oldalköci utasa menetközben sokat szenved a „huzattól“, mely főképen az arcát verdesi arról az oldalról, ahol a vezető ül. Ennek a cseppet sem titokzatos huzatnak az az oka, hogy a vezető háta mögött a sebes haladás következtében légörvények támadnak, a keletkező légáramlat pontosan az utas fejét és vállát éri, ami nemcsak kellemetlen, hanem meghülésekre is adhat alkalmat, eltekintve az áramlás által szállított portól és piszoktól. Két megoldás lehetséges: vagy áramvonalaztatja magát a vezető a la Henne-Wright, vagy pedig védőfalat iktat meghosszabbításképpen az oldalköci szélvédőjének arra az oldalára, mely a nyereg felé esik. A legtöbb angol oldalköci gyárilag is felszerelik ilyen oldalszélvédővel, sajnos képviselőink nem ismerve előnyeit és szükségességét, néhány pengős megtakarítás kedvéért mellőzik ezt a felette fontos felszerelési cikket. Képzünk jól láthatjuk a szélvédő oldalhuzat ellen védő meghosszabbítását, melyet minden karosszériás könnyen el tud készíteni.

Bizony ritka az olyan oldalköci gép, mely nem húz, természetesen hűzás alatt itt nem a motor hűzőerejét értjük, hanem azt, hogy ha menetközben a kormányt elengedjük, úgy a gép eltér eredeti haladási irányától és rendszerint az oldalköci felé fordul el. Ha az oldalköci gép húz, úgy az nemcsak a vezető karját fásztja (állandóan húzni kell a jobboldali kormányzárat, baloldalon szerelt szeidkár esetén) hanem fokozza a benzin és gumifogyasztást. Be kell tehát becsületesen állítani az oldalköci ki-

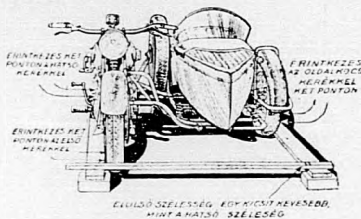
támasztásait, hogy a motorkerékpár és az oldalköci pontosan vonalban legyen.

A beállításához két kb. 2 méteres deszkaszál szükséges, pontosan egyenes és párhuzamos éllel. Az egyik lécezt úgy fektetjük a motorkerékpár két kereké mellé, hogy a két kerekét négy ponton érintse, a másik lécezt az oldalköci kereké mellé állítjuk úgy, hogy azt két ponton érintse, a lécek



A vezető háta által támasztott és az utas arcába csapódó kellemetlen légörvényeket úgy hárítjuk el, hogy a szélvédőnek a vezető fele eső részére meghosszabbítását, úgynevezett huzatvédőt készítsünk.

tehát pontosan párhuzamosan álljanak a motor két és az oldalköci egyetlen kerekéhez képest. A második lépés: mérjük le pontosan a két léce közötti távolságot elől és hátul. A beállítás akkor helyes, ha elől kb. 1.5–3 cm-el kisebb a lécek egymástól mért távolsága, mint hátul, ami egyszerűen azt jelenti, hogy az oldalköci kerekének kissé a motor első kereké felé kell mutatnia.



Hogyan használjuk az egyenes léceket az oldalköci pontos beállításához.

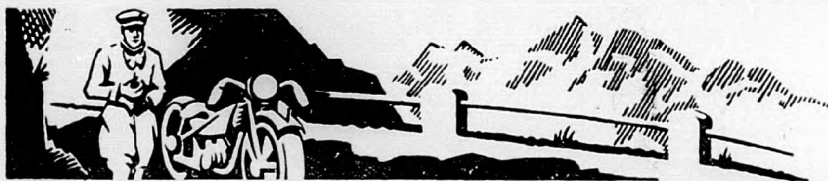
Valami ócska nagyobb anyát kötünk fel vékony madzagra, ezzel a

rögtönzött függő-ónnal állapítjuk meg, hogy a motorkerékpár függőlegesen áll. Természetesen fontos, hogy a gép teljesen vízszintes talajon álljon! A függőónt nekitartjuk a sárhányónak és megállapítjuk, hogy mennyire rogy a gép kifelé vagy befelé. A gép akkor van helyesen beállítva, ha vagy pontosan függőlegesen áll, vagy pedig az oldalköcihez mérten kissé kifelé hajlik. A beállítás egészen rossz, ha a motor az oldalköci felé rogyik, ilyenkor a gép erősen húz és a vezetés fásztató. Ha a motor kifelé rogy, úgy különösen a bogárhátas utakon sokkal könnyebb és kevésbé fásztató a vezetés, a kifelé rogyasztás természetesen igen mérsékelt legyen.

A beállítás maga nem komplikált, egyszerűen megláztjuk jó nagy számmal az oldalköci kitámasztásait és összekapcsolásait és amikor a helyes beállítást megtaláljuk, újra meghúzzuk a csavarokat és anyákat. Nehézséggel csupán az ismert S hajlítást oldalköci támasztóknál találkozunk, mert ezek a támasztók rendszerint elhajlanak. Az S merevítőt tehát vissza kell hajlítani, ezt nagyon óvatosan kell végezni. Nem kell hozzá felmelegíteni a csőanyagot, ha óvatosan végezzük a hajlítást, úgy nem kell töréstől tartani, hiszen a hajlítás egészen minimális. Arra kell csupán gondosan ügyelni, hogy minél hosszabb darabon végezzük a visszahajlítást, ne egyetlen ponton, amikor is a csőanyagot könnyen megerőltethetjük.

Ha már az oldalköci kitámasztásokat tárgyaljuk, szóljunk néhány szót a flexibilis, Harley Davidson típusú oldalköciokről is, melyek kitámasztása nem merev, hanem a beiktatott elülső és hátsó gömbesukló következtében rugalmas. A flexibilis felfüggesztés a gyakorlatban nagyszerűen váltak be, viszont bizonyos fokú karbantartást igényel, ha a gömbesuklók nem kapnak kenőanyagot, úgy beroszadásnak és beszorulnak, aminek esetleg törés lehet a következménye. Az ezzel járó veszedelmet azonban teljes mértékben megakadályozzák a készen kapható fletmentő hevederek, melyek krómborszíjja lehetetlenné teszi az oldalköci leválását.

A 24 órás Frontharcos-verseny tanulsága:



Turára használjunk BOSCH gyertyát

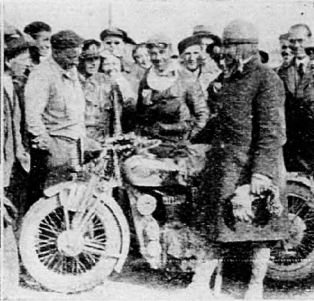
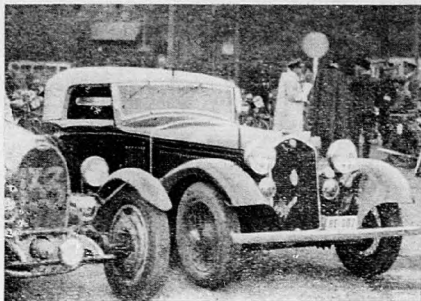


Mobiloil "D"

A motorosok elitje maximális teljesítményt ér el Mobiloil "D"-vel, de a mindennapi motorozásnál is akármilyen gépen, akármilyen rossz úton,

akármilyen rossz időben maximális teljesítményt érhetünk el, ha a motorban Mobiloil "D" van, mert Mobiloil „D” sohasem hagy cserben!

VACUUM OIL COMPANY R. T. BUDAPEST



Starira készen! Ifj. Horthy Miklós sport-Alfója. — József főherceg, Szelnár dr., Delmár és ifj. Horthy Miklós. — Martinek a célban is (csúszik a Mobiloltra) és a Cordallera, Kesjár (Rudge) nagyszerűen szerepelt, vídámán pistog a lencsébe.

FRONT - HÚJ - HAJRÁ!

A 24 órás verseny abszolút győztese Delmár (Bugatti) — Lukavecz (BSA) a legjobb motorkerékpáros

Réggel hat óra. A Hősök terén Árpád vezér seregszemlét tart a Frontharcos-túraút mezőnye fölött. A gépek glédában, a versenyzők startra-készen, még néhány katonás utasítás, azután a kürtös elfújja József főherceg tiszteletére a General-marsot és... Rajta!

Elsőnek az autósok csoportja startol el, az élen hatalmas Mercedesével József főherceg rohog, aki Ceglédig elvezeti a mezőnyt... Azután jönnek a motorosok.

Nehéz, páratlanul nehéz verseny lesz: 24 óra alatt 1200 km-t ledarálni! éppenséggel nem gyerekjáték, pláne akkor nem, amikor az éjszakára a Bakony és kaposolt részei kétes élvezetet kínáló útjai várják a versenyzőket, akik az egész napi motorozás fáradalmaitól megviselve kényszerülnek megbirkózni az éjszaka sok-sok rejtett Schylla és Charibidésével...

— Csak ráadásul esőt ne kapjanak! — nézünk a Stefánián továbbrogozó mezőny után. Pedig a felhőzet nem sok jóval biztat...

Robog a mezőny...

Úton van a mezőny, de mozgalmas élet van a Frontharcosok székházában, a versenyrendezés főhadiszállásán is. Egyre-másra érkeznek az ellenőrző állomások telefonjelentései. Megtudjuk kik, mikor hol futottak át, kik álltak ki. Az első szakaszon, Nagykőrös—Hódmezővásárhely—Makó—Szeged, Atzél (Harley old.), Wokly (Sarolea), Kovács (James) és Schuch (Sun) vérezték el. Szeged után Baja majd Dunaföldvár következik. Dunaföldvár fordulópont: esábitóan közel van Pesthez. Akinek elég volt az alföldi túra, innen könnyen hazajöhet, ahol az éjszakai motorozás helyett a meleg ágy várja. Meg is csappan a mezőny: Pallós, Salgó, Havasy és Mojzes dr. feladják a további küzdelmet...

Szekszárdon át futnak be Pécsre a versenyzők.

Delmár győz a Mecsekken!

Pécs után van a hegyiverseny, fel a Mecsekre. Három és fél kilométeres rendkívül nehéz és veszélyes hegyipálya, 6,4 százalékos átlagos és 12 százalékos maximális emelkedővel. A hegyversenynek különös fontosságú az a körülmény, hogy a túraút végeredményében holtversenyek esetén az itt elért eredmények klasszifikálnak.

A legjobb időt — 3 p. 17,7 mp. — mint várható is volt Delmár Walter érte el kompresszoros Bugattijával, míg a második legjobb időt elért ifj. Horthy Miklós (Alfa Romeo) 3 p. 36,4 mp.-es idejébe egy kifaralást is be kell tudni. A motorkerékpárok legjobb idejét 3 p. 41 mp.-es idővel Lukavecz Ferenc érte el. Ime a hegyverseny eredményei:

- Autók: 1. Delmár W. (Bugatti) 3:17,7 mp. 2. Ifj. Horthy M. (Alfa) 3:36,4 mp. 3. Bodor I. (Bugatti) 3:47,4 mp. 4. Wilhelm S. (Bugatti) 3:53,5 mp. 5. Dr. Halápy J. (Buick) 4: 29,5 mp. 6. Gerő A. (Oldsmobil) 4:43 mp.
- Motorkerékpárok. 500 kem-ig. 1. Lukavecz F. (BSA) 5:41 mp. 2. Schuster V. (Ariel) 6:42,6 mp. 3. Kiss L. (Rudge) 6:57 mp. 4. Martinek L. (Hijera) 7:03,7 mp. 5. Bacs F. (New Imp) 4:15 mp. 6. Rácz A. (BMW) 6:02,4 mp.
- 350 kem-ig. 1. Gutschy K. (Chater Lea) 4:52 mp. 2. Ando A. (Velocette) 4:57,8 mp.
- 250 kem-ig. 1. Kozma E. (Puch) 3:59,3 mp. 2. Kesjár J. (Rudge) 3:53,3 mp. 3. Stern E. (Puch) 4:32 mp. 4. Gelentz M. (Puch) 5:10,2 mp. 5. Frömmel J. (Puch) 5:46,5 mp.

Jön a fekete leves!

Sűrű fellegek tornyosulnak... Vésztőlő időben robnognak a versenyzők Kaposvár felé. Odáig csak havrián, de azután! Kaposvártól Bogláron át Keszthelyig zuhogott a hideg zápor a versenyzők nyakába. Ráadásul Kaposvár és Boglár között agyagos az út... Ez volt a mezőny Waterplooja! Itt bukott Kozma és itt adták fel a versenyt: Rácz, Schuster, Bécs, Gutschy, Ando, Stern, Frömmel és Gelentz. Akik még versenyben maradtak, kitartottak az eső áztatta éjszakai Keszthely—Veszprém—Pápa—Szombathely szakaszon. Szombathelyen Bodor (Bugatti), majd odobb Nagyencsén Halápy dr. (Buick) került

talomba. Győr! Végre a bécsi úton... a pesti cél felé!

Itt a cél!

Befutó. Jóval 6 óra előtt feltűnik a Bécsi-úti vámnál levő celnál Wilhelm Sándor túra Bugattija. Csupa sár, szélvédő nélkül fut be a célba. Leadja ellenőrző lapját és beszél:

— Nagyon, nagyon nehéz verseny volt! A minduntalan a nyakunkba szakadó záporok tönkretették az utakat... Ráadásul start után két órára Félégházánál egy kődarab rípijtásá verte a szélvédőt... A rendezés, az útjelzés nagyszerű volt... Néhol kísérteties fülhathégnél, front, huj hajrázás közepette mutatták az utat... Nehéz, nagyon komoly verseny volt... Nem hiszem, hogy csalódot ha azt fólósom, hogy ennek a versenynek csak bajnoksgát nyert befutói lesznek... Itt mazsolák nem élhettek meg... Nem lesznek meglepetések... Ez a bajnok verseny volt!

Most Delmár fut a célba pompás kompresszoros Bugattijával. Azután nagy urasan Gerő Andor — csakott Oldsmobilon. Őt nem verte az eső... De ki jön most?

Az utolsó ellenőrző állomáson, Győrön heten haladtak át. Három autós Wilhelm, Delmár és Gerő már itt vannak. Ifj. Horthy Miklós sport Alfójával és három motoros Lukavecz, Kesjár és Martinek útban vannak Pest felé. Vajjon ki lesz az első motoros befutó?

Lukavecz! Boldogán száll le pompás BSA-járól. Megéjjenzik, Megérdemli, hiszen Delmár az imént oda nyilatkozott, hogy ezt a versenyt a minimális 24 óra alatt motorkerékpáros aligha fogja lefutni. Lukavecz Franci mégis lefutotta! De csak ő egyedül, mert a még versenyben levő másik két motoros, Kesjár és Martinek a győri jelentés szerint 24 órán belül nem végezhet. Lukavecz pedig miután megkapta a BSA vezérképviselő Urbach Lácitól az ilyenkor szokásos „puszít”, elkezdett mesélni:

— Rettenetes nehéz verseny volt! A rendezés azonban kitett magáért. Eltévedni lehetlenség volt, mindenütt jelezték az utat, éjszaka a legszakadőbb esőben is, voltak büffék, szóval minden ami megkönnyíthette feladatunkat, De azért rettenetes nehéz volt! — Gumi defektusok? — vág közbe valaki.

— Nem volt egy sem! A lehetőséghez képest a kemény átrészeket kerestem vagy a — pocsolyákat. A kemény úton is, a vízben is mindig fekszik a szeg, a poros és sáros részek veszélyesek...

— Mi volt Kozmával? — ostromolják Lukaveczet.

— Kozma Bandi abba a hibába esett, hogy ahol 15 km-es átlagot lehetett menni, ott ő 25-öt ment. Így azután egy agyaggal „javított” útszakaszon elfeküdt és kormányra eltört, úgy, hogy nem folytathatta a versenyt.

De miért nem jön Horthy? Megtudjuk: Gönyü és Komárom között, a céltől 100 km-re defektust kapott. Pech!

Most Kesjár fut a célba. Neki is kijut az éljenzésből. Alaposan rászolgált, hiszen öt még miniatűr világitása is súlyos hendikeppel sujtotta.

Martinek a hatodik és egyben az utolsó befutó. A hátán hatalmas sárfojt.

— Elnyomott az álom... — védekezik.

— Na persze! — replikázik neki Lukavecz, Martinek kényelmes Laticel ülésére mutatva — ha valaki fojtelenben motorozik, az el is alszik!

Együtt a társaság. Folyik a duma. Megtudjuk például azt, hogy Bodor Bugattija a versenyen csodálatos matamorfozison ment át. Mint sportkocsi startolt, de mint versenykocsi érkezett meg Hódmezővásárhelyre: három sárhányója az úton szakadt



Szelnár dr. előtt a három autós befutó: Wilhelm a 2-ik helyezett, Delmár az abszolút győz és Gerő a 3-ik. Mindhármán a Cordatic jegyében győztek. Delmár és Wilhelm Aeroshell olajat használt.

le, a negyediket maga szerelte le.

Megtudjuk azt is, hogy a szegediek illusztris klubelnöke elvárta az áthaladó versenyzőktől azt, hogy kocsijukból kiszállva siessenek üdvözlésére. No persze hiába várta...

De megtudjuk azt is, hogy a következőt a versenyzők részére egyedül és kizárólag Győr városa nem engedte el. Ehhez viszont nem kell kommentár...

Delmár, Wilhelm, Gerő és Martinek dicsérik a Cordaticot, melynek kitűnően megkonstruált profilja a eszűs utakon nagyszerű szolgáltatást végzett. Nagy sikerük volt Boschéknak is, hiszen valamennyi befutó Boschgyertyával futotta le a versenyt.

A rendezés munkájáról maguk a versenyzők nyilatkoztak. Szelnár dr. mint mindég, most is feladata magaslatán állott. Kitűnő segítőtsárai vol-

tak G. Zolnay Endre, Kovács Emil, Hollender Pál, Benits Sándor és dr. Landa Vilmos, nemkülönben a többiek, a rendezés névtelen hősei, akik oly önfeláldozó munkát végeztek a frontharcos eszme dicsőségére. A társklubok sorából főleg a Tolnamegyei AC, a Pécs-Baranyai AC, a Somogy megyei AC, a Dunántuli AMC, a keszthelyi Törökvs SE és a Győri AMC vették ki részüket.

A sportbeli siker is teljes volt. annak ellenére, hogy a KMAC vezetőségében akadtak olyanok, akik a nagymultu klub sportfejlesztő hivatásának nagyobb dicsőségére klubtagjaikat le akarták beszélni a versenyen való részvételtől...

Sorakozó! Felvonulás a Hősök-térre az ünnepélyre. Azután vége!

Ime a végeredmény!

Részletesen kidolgozott eredménytáblázatból tudjuk meg a nagyszerű verseny eredményeit. Ime:

Autók. 1. Delcar W. (Bugatti) 0 p. 2. Wilhelm S. (Bugatti) 0 p. 3. Gerő A. (Oldsmobil) 5 p. — Indult még Ifj. Horthy M. (Alfa), aki 275 ponttal ért célba, továbbá dr. Halápy J. (Buick) és Bodor I. (Bugatti), akik feladták a versenyt.

Cidalkocsis gépek. Atzél A. E. (1200 Harley) feladta. Befutó nem volt!

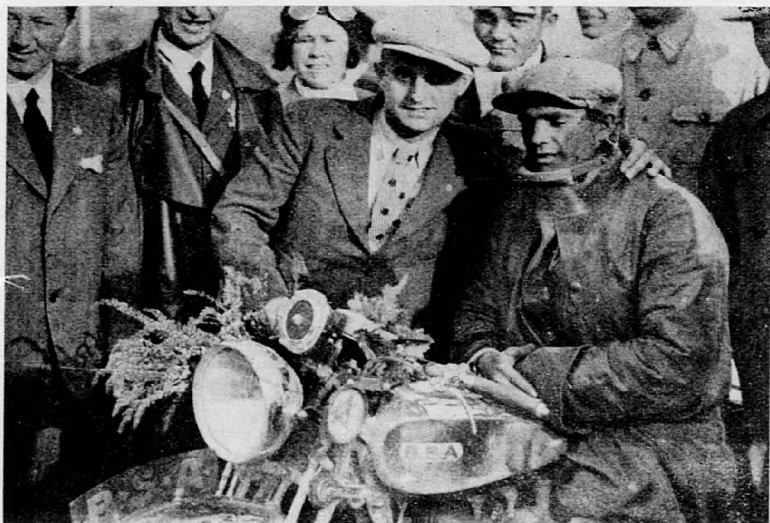
Motorkerékpárok. 500 km-ig. 1. Lukavecz F. (BSA) 10 p. 2. Martinek I. (Gilera) 69 p. — Indult még Kiss L. (Rudge), aki 212 ponttal érkezett célba, továbbá Rácz A. (BMW), Schuster V. (Ariel), Bocs F. (New Imperial), Pallós L. (Norton) és Salgó B. (Rudge) akik feladták a versenyt.

350 km-ig. Gutschy K. (Chater Lea) Andó A. (Veloette), Kiss I. (Veloette), Wokly G. (Sároten) és Kovács B. (James) feladták. Befutó nem volt.

250 km-ig. 1. Kesjár J. (Rudge) 28 p. — Feladták: Stern E. (Puch), Frömmel J. (Puch), Kozma E. (Puch), Gelencz v Miháztz M. (Puch), Havassy G. (Puch), dr. Mojzes L. (Puch) és Schuh I. (175 Sun).

A verseny abszolút győztese és az örökös vándordíj első év védője Delmár Walter lett, míg a teamdíjat a KMAC Delmár-Wilhelm-Gerő összejáratású csapata nyerte.

Huszonnégy induló — 7 befutó, közülük 6 bajnok! Wilhelmnek igaz a volt: Ez a verseny a bajnokok versenyje volt!



Urbach örül Lukavecz (BSA) győzelmének. Lukavecz Mobilolt használta.

HIREK

Unalmas volt a Targa-Florió

A háború utáni évek legklasszikusabb versenye a Madonia-cirkuiten lefutásra kerülő Targa Floriό volt. A múltak hagyományai azonban már-már feledésbe mentek a mai, egyhanjú Targa Floriók mellett, a verseny éveit meg vannak számlálva. Tavaly még 14, az idén már csak 9 versenyző tudott Floriό lovag összehozni, amiben része van annak is, hogy a máj 14. napján tartott verseny a Casablancában lefutott marokkói GP-vel, mely jobban dotált verseny lévén, érthető konkurenciát csinált a Targának.

Zuhogó esőben vezette le a 432 km-es verseny startkörét Pietro Ghersi, aki 58 p. 4 mp-es idővel (73.6 km. átlag) egyben a verseny leggyorsabb körét is futotta. Ghersi a harmadik körig futott az élen, amikor keréktörése visszavetette és Varzi kezére juttatta a győzelmi pálmát. A verseny eredményei a következők:

1. Varzi (3.0 Alfa) 6:14.2 mp. Átlag 69 km. 2. Barbieri (2.6 Alfa) 6:37.14 mp. 3. Magistri (1.75 Alfa) 6:40.02 mp. 4. Balistrero (2.6 Alfa). 5. Page (2.3 Alfa). 6. P. Ghersi (3.0 Alfa). 7. Fiorello (2.3 Alfa).

Chiron—Etancelin—Lehoux viadal Casablancában

Amíg a Ferrari versenvistálló egyik élharcosa Varzi, a Targa Florióban diadalmaskodott, addig a másik kreck Louis Chiron Casablancában a marokkói GP versenyen vezette győzelemre a kooperáló Alfa Romeo és Scuderia Ferrari színeket. Amíg azonban Varzinak istállótársával szemben könnyű helyzete volt, addig Chironnak kétféle menő harcot kellett vívnia a 2 literes félteljesen gyors Maserati menő Etancelinnel, akit a 392 km-es versenyben alig 40 másodpercnyi utasított a 2. helyre, melynek megszerzéséért az Alfa vezető Lehoux is átvizsgálást vívott. A leggyorsabb kör szintén Chiron nevéhez fűződik: 135 km-es átlaggal, míg Etancelin leggyorsabb köre 134.4 km. átlagú volt. Végeredmény:

1. Chiron (Alfa) 2:55:42 mp. Átlag 79 km. 2. Etancelin (Maserati) 3:56:29 mp. 3. Lehoux (Alfa). 4. Straight (Maserati). 5. Comotti (Alfa). 6. Minozzi (Alfa).

Egy Olrich nevű esch technikus a közelmúltban több államban szabadalmaztatta új autómobil motorját, mely dugattyúk és hajtókarok nélkül a gázturbinák alapján működik. Az alig egy liter hengerfűrtartalmú motor teljesítménye feléri a 60 lóerőt! Végeremé-

Jön a magyar benzin?

Nagy horderejű felfedezés foglalkoztatja a magyar műszaki és gazdasági világot. Varga József dr. a Műegyetem kémiai technológiai tanszékének professzora a barnaszénkátránynak benzinné való gazdaságos átalakítását célzó kísérletei döntő stádiumba jutottak. Varga professzor találmányát ingyen a magyar állam rendelkezésére bocsátotta és Péten, a Péti Nitrogén és Műtrágyagyár telepén létesített kísérleti telepen óhajtja a gyártást a rentabilitás színvonalára tökéletesíteni. A péti telep napi egy vagon kátrány átalakítására alkalmas, amiből 8—9000 liter kiváló minőségű, kénmentes mentes benzint nyernek. Ha figyelembe vesszük, hogy hazánk évente körülbelül hateraz vagon benzint fogyaszt, úgy kátránytermel-

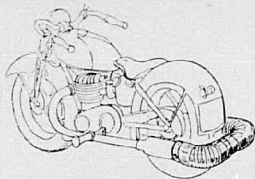
ésünk hat-hétszerezésére fokozásával teljes benzinszükségletünket idehaza állíthatnánk elő, ami barnaszénbányászatunk hatalmas fejlődésére vezetne. A szintetikus benzin előállítására mintegy 300-féle eljárás ismeretes, legismertebb a német Bergius módszere, amelynél 100—200 atmoszféra nyomás alatt közel 500 C° temperaturánál végzik az átalakítást és barnaszénkátrányból 20% ú. n. könnyű motorhajtó olajat sikerült előállítani. Mindezen eljárásoknál azonban a nyert benzin magas kén tartalmával, valamint gyantásodó hajlandóságánál fogva mélyen a Varga-féle benzin minősége alatt marad, mely magas benzol- és tolnol tartalmánál fogva minőségben a jelenleg forgalomban levő kútbenzinckel is felülmúlja. Ezekután jogos érdeklődéssel várjuk a péti kísérleti telephireit!

The advertisement is enclosed in a dashed border and contains several elements:

- A can of Shell Aeroshell motor oil with the text 'AEROSHELL LUBRICATING OIL' and 'SHELL MOTOR OIL'.
- A seashell.
- A sign on a post pointing to the left with the text 'HAJTÁSI IRÁNY' (Driving Direction).
- A car driving on a road, with the text 'KÁSZKÓ 1934' near the wheels.
- Another seashell at the bottom right.

Jó úton halad, ha a menetirányt betartja

Évente 18-szor jelenik meg az „Autó-Motor“!



Két kipuffogó csöves gépnél a két csövet kályhacsővel éppúgy nem lehet összekötni, mint ahogy nem lehet más motorkerékpárt venni,

mint **PUCH**-of.

Puch képviselő:

PAJOR IMRE

VI., Jókai-u. 28. Tel 20-2-28.

Alkatrészek. Javítások. Generáljavítások részlete. Használt gépcseré. Hosszu részlet. — Katonatiszteknek nagy fizetési kedvezmény.

A Pécs—Baranyai A. C. Mecseki-hegyiversenye.

A Frontharcos Túraút résztvevőinek átvonulása előtt jól sikerült hegyversenyt rendezett a Pécs—Baranyai AC a Mecsekre, melyen a helybeli gárda nagyszámú közönség előtt mérte össze erejét a tolnai és somogyi gárdával. A legjobb teljesítményt a 350-es Calthorpe vezető Rozvány György érte el 3 p. 47.6 mp. idővel.

Kitünő eredményt ért el teljesen szeria 250-es Puch-gépén Somogyi László, míg a fővárosból lerándult Ottlik Lajos (Steyr) szintén szép sikerrel szerepelt. Részletes eredmények:

Motorkerékpárok 250 cm-ig. 1. Somogyi L. (Puch) 3:34.4 mp.

350 cm-ig. 1. Rozvány Gy. (Calthorpe) 3:56.2 mp. 2. Paláits G. (Indian) 4:12.6 mp. 3. Schmidt B. (Velocette) 4:22.8 mp. 4. Hangos F. (Triumph) 4:23.1 mp. 5. Géczy L. (FN) 4:40.7 mp.

500 cm-ig. 1. Rozvány Gy. (Calthorpe) 3:47.6 mp. 2. Somogyi L. (Puch) 3:51.5 mp. 3. Paláits G. (Indian) 4:07.9 mp. 4. Schmidt B. (Velocette) 4:12.4 mp. 5. Schmidt K. 4:26.2 mp.

500 cm. fölött. 1. Braun E. (Douglas) 5:33.1 mp.

Oldalkocsis gépek. 1. Szurovy D. (Harley) 4:03 mp. 2. Baranyák N. 4:37.5 mp.

Autók 2 l-ig. 1. Stark L. (Derby) 4:12 mp. 2. Faragó A. (Ansaldo) 4:20.2 mp. 3. Friedmann J. (Steyr).

3 l-ig. 1. Stark L. (Derby) 4:03.6 mp. 2. Ottlik L. (Steyr) 4:18.1 mp. 3. Friedmann J. (Steyr) 4:25.4 mp. 4. Réhling N. (Fiat) 4:48.2 mp.

3 l-en felül: 1. Abaffy Genovéva (Buick) 4:14.2 mp. 2. Abaffy A. Z. (Buick) 4:19.1 mp. 3. Weber K. (Chrysler) 4:30.6 mp.

Itt a kombinált adó ?

Júl. 1-én állítólag életbelép a 4 filléres

benzinadó, de — megmarad az eddigi közuti adó is bárcástól együtt, könnyítés csupán abban lesz, hogy 50 százalékkal lesz állítják a közuti adót, amelyből a 2 l. hengerűrtartalom alatti járművek további 20 százalékos engedményt kapnak, míg a menetrendszerűen közlekedő autóbuzsok és taxik plusz engedményét 40 százalékosan állapítja meg a rendelet. Az állam részéről: ami elvész a réven, kamatostul megtérül a vámon. És a mi részünkről: tovább szaladgálhatunk a bárca után és mintegy 30 százalékkal megdrágulnak üzemeltetési költségeink.

„Coupe Deutsch“

Óriási érdeklődés közepette folyt le a „Coupe Deutsch de la Meurthe“, a kontinens legjelentősebb sebességi repülőversenye. Az etampsi repülőtérről startolt a verseny nyolc főnyi mezőnye — egy angol kivételével csupa francia — a 100 km-es körön lerepülő 2000 km-es versenytávra. A versenyt elsőnek a tavaly 322.8 km-es átlaggal győztes Détré (Potez) kényszerült feladni, akinek gépe a kedvezőtlen terepen ugyancsak megsínylette a kényszerleszállást. Márkatársra Lemoine a magassági exvilágrekorder a 11-ik, Lacombe (Caudron) a 14-ik, az angol Comper (Comp.—Steak) a 17-ik és Delmotte (Caudron) az utolsó körben adta fel a küzdelmet. A verseny győztese Arnoux (Caudron—Renault) 389 km-es átlaggal győzött. Massotte (Caudron—Regnier) illetve Monville (Caudron—Renault) előtt és ugyan repülte 400.446 km-es átlaggal a leggyorsabb kört is.

Ujdonságok? Csak néhányat: csupa mélyszámú gép, a leszálló sebességet csökkentő berendezések, automatikus beálló propellerek (Lavas-seur, Ratier), általános lett a behúzható futómű, csupa léghűtéses motor, a győztes Renault és Regnier motorok lógó hengerekkel, egyedül Potez tart ki a csillagmotor mellett. A motorok fordulatszáma 2500—3200 között mozog, a győztes Renault pl.

Két 24 órás világrekorddal igazolta be az

**ISTROS
OLDALMOTOR**

**üzembiztosságát
és gyorsaságát!**

Vegye Ön is a legjobbat!

Uj előnyös fizetési feltételek!

**PAULINI GÉZA „ISTROS“ motorgyára
BPEST, THALY KÁLMÁN UCCA 10**



Szerviz
állomás.
Benzinkut.
Római part,
Csuka
csónakház.



Megérkeztek a legújabb típus



motorkerékpárok — Mélyen leszállított áron! Vezérképv. Cserépfalvi Lovag-u. 2.

3200 fordulatonál új centrifugális kompresszorával 320 lóerőt ad le, míg a Regnier kompresszor nélkül 217 HP-re viszi.

Németországban legújabban elasztikus utburkolattal kísérleteznek. A Leipzig mellett épült kísérleti utat olyan kátránypreparattal burkolták, amelybe jutaszövetet ágyaztak bele. A kísérlet jó eredménnyel kecsegtet.

Németországnak már tíz olyan pilótája van, akik több mint egymillió km-t repültek be.

**Licsájer János
budapesti autógyártó
és javítóüzeme**

Speciálista az autógókg gyártásában

Telefon :
46-3-51

Mindenféle gyártmányú kocsikhoz kész rugók raktáron



Budapest,
VIII., Thék
Endre u. 14.

Telefon :
46-3-51

Olcsó! Hengercsiszolások, dugattyúk precíz készítése. Motorkerék-**Jó!** SECURO GÉPMŰHELY **Megbízható!** pár lánckerekek sebességváltó-kerekek és láncok raktáron VI., Izabella-u. 71. Tel.: 11-7-82.

Minden autósnek az „Autó-Motor“ táborában van a helye!

SABRNÁK

VI., LAUDON-U. 5.

Révész és Huszár

VI., Jókai tér 7. Telefon: 18-9-54.
DUREX dugattyúk egvedárúsítása.

dugattyúgyűrűk, nyers- és kész motor-szelepek, fogaskerekek, dugattyú-csapok, tömitések, Wippermann és Morse motorkerékpárláncok.



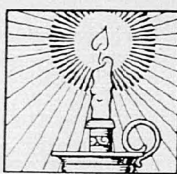
Automobilrugók és spirálrugók gyártása és javítása. Kész rugók reklárá-
BÁN LÁSZLÓ

VII., VÁG UCCA 5. — TELEFON: 91-1-21.

SEBESSÉGMÉRŐK

KILOMÉTER-SZÁMLÁLÓK,
autóórák, autóműszerek szakszerű
JAVÍTÁSA

ÓRAGYÁR, Tömő-u. 26



Világos,

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

Dedics Testvérek

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

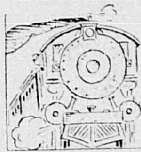


EGYETLEN ember aki nem tudja, hogy a Willkännál minden alkatrész kapható.

WILLKÁN M. L.

Liszt Ferenc tér 6. T. 251 56, 111-37

Új állapotban 750 Harley Davidson, 250 kcm. Puch-ok részlete. — PAJOR, VI., Jókai u. 28. Telefon: 20-2-28



MEGJÖTT

a zipzára-
mo oroskeszlyű

OTTENREIHER

IV., Petőfi Sándor-
utca 3. (Udvarban.)

Készítésjavit

APRÓSÁGOK A NAGYVILÁGBÓL

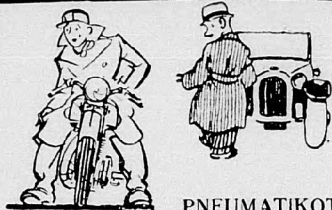
G. Sizaire az ismert francia autó-konstruktőr Párisban meghalt.

A japán dömping-autókról rengeteg hírlapi kaeca látott napvilágot. Tény, hogy legutóbb Törökországot vette célba a japán ipar dömping-autójával, melyről néhány érdekes adat jutott birtokunkba. A „dömping-autó“ a tokiói Jidosha Seigo művekben készül, 750 kcm-es kis-kocsi, mely a próbahasználatok során kvalitást, illetőleg mélyen az európai és amerikai produktumok hívója alatt maradt. Tanulság: olesó húsnaq hig a leve.

A Djurgarden pályán 40.000 néző előtt lefutott finn GP versenyek során Björnstad (Alfa), Lampinen (Rudge) és Ohlson (Husquarna) győztek.

A háromnapos Harz trial 323 indulója közül 205 érkezett célba, míg büntetőpont nélkül csak 43 versenyző végzett. A leküzdött nehézségeket azonban még ezek a számok sem érzékeltethetik eléggé.

Az idei Párisi Szalon október 4-én nyílik és október 14-ig lesz nyitva.



PNEUMATIKOT

CORD

MI CSAK

pneumatik szaküzletben vásárolunk.
Veres és Senyel VI., Jókai ucca 30.
Telefon: 16-1-88.

Indian Motocycles

magyarországi vezérképviselete

IFJ. SEIFRIED HUGÓ

Budapest, VI., Forgách ucca '0-14.
Telefon: 91-3-24, 92-9-92

Gyári alkatrészek. Javitőüzem.



HA A
FEJETETEJERE
IS ALL.



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

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

SAJNÁLOM

de én csak „Cellodor“ cellulose lakkot fogdok el
Wilheim Fülöp

festék-, lakk-, kence

nagykereskedése

„Cellodor“ cellulose fröccslakkok

BPEST, VIII., RAKÓCZI-UT 63.

Alapítva: 1912. Telefon: 316-88



ÚJ FUTÓFELÜLETŰ

GOODRICH

MOTORKERÉKPÁRPNEU

friss
fartós
megbízható
csuszásgátló

tehát
tökéletes!



Érdeklődés esetén a cégeknél hivatkozzon az „Autó-Motor“-ra!

A 15 körös Avus GP szenzációja:

Stuck a debütáló „P” kocsival 10 körön át 210 km.-es átlaggal vezetett, kupplung defektusa miatt mégis Moll (Alfa) győzött 205 km.-es átlaggal!

Mercedes-Benz és Bugatti távellétében: 1. Moll (Alfa), 2. Varzi (Alfa), 3. Momberger („P”) Új körrekord: Momberger („P”) 225:845 km.

— Németországi szerkesztőségünk helyszíni tudósítása —

— Doros Ferenc riportja, Abt István fényképeivel —

Az idei Avus Grand Prix, mely az óvilág leggyorsabb versenvének számított, különös érdeklődésre tartott számot. Hosszú évek után az Alfa Romeo, Maserati és Bugatti kocsik mellett a német Mercedes-Benz és az Auto-Union „P” kocsijait is starthoz várta a világ motoros társadalma. Sajnos a nagy összecsapás — melynek százezrekre rugó szemtanúi élen ott volt Hitler, Papen és Göbbels mellett az egész kormány és diplomáciai testület — kissé összezugorodott, miután Bugatti éjszinkék masinái nem jelentek meg a „nagyok” startjánál, aminthogy a tavaly Avus-győztes 4.9 l-es típust átkonstruálása miatt az idén aligha fogjuk a porondon látni. De még nagyobb meglepetést keltett Mercedes-Benz távolmaradása, amit annál inkább fájlat a közönség minthogy Caracciola 13 hónapos kényszerpihenője után a pompás vágású M. B. volánjánál 230 km-es körátlagokat vágott ki. És mégis M. B. korifeusai még nem látták elérkezettnek az időt a tűzpróbára...

Nem így Porsche dr.! Hiszen Stuck „P” kocsival felállított szenzációs óravilágrekordjánál keveset több próbagaloppot nem is várhatott a konstruktor. Hogy pedig a verseny ránézve erkölcsi diadallal bár, de csak félsikerrel végződött, abban Fortunának is része volt. Igaz ugyan, hogy az esetleges Porsche-diadalt a szakkörök a legnagyobb meglepetésnek tartották volna, hiszen az ujonc német kocsik a 12 éve állandó versenyüzemben álló Alfa falanxal állottak szemben, melynek oldalán a Maseratiak is nyomnak valamit a latba...

Szakadó esőben (de legalább a jég-eső alább hagyott) állott a „nagy kategória” mezőnye a 15 körös, 295 km-es verseny startjához. A kigyó-keskeny, farmotoros, fehér „P” kocsik Stuck, Leiningen és Momberger vezetésével vonulnak fel, az olaszok pirosak, ott van az Alfa team élén Moll, Chiron és Varzi, toronymagas áramvonalidomok, ott van gipszbe rakott lábával Nuvolari, a 16 hengeres Maserati volánjánál és mérges pillantásokat vet a P-kocsik fehér testére. De itt van az amerikai is. De Paolo is négykerékű Millerjével... Közeledik a start ideje, Hühnelein őrnagy a német autó diktátor sorban kezét fog minden versenyző-

vel, a mezőny elé áll, kezében a magasba lendül a fehér startzászló... Pergőtű! — és máris messze az egyenesben dübörög előre a mezőny. Kész az első kör: Stuck vezet! Átlaga 206 km., 48 mp-el fekszik Chiron előtt, akit Varzi, Moll és Nuvolari követnek. A startkörben 48 mp!

A csodálkozás moraja fut végig a nézőseregen... A második körben ugyanez a helyzet. A harmadikban? Stuck már egy teljes perccel vezet! Abbamarad az eső, kibujik a napsugár, a tovarobogó kocsik nyomában szökőkutak száguldanak... A 6. körben Moll speciális áramvonal-karoszszált Alfáján a második helyre dolgozza fel magát, De Paolo és Leiningen kiállanak. Az első P-kocsi kiesett: az olaszok kezdenek vidulni.

— Csak az a Stuck ne volna! — mondják.

Nyolcadik kör: Chiron tankol, Stuck 207.2 km-es átlaggal vezet!

Kilencedik kör: Stuck forszírozza az iramot, átlaga 209.2 km.

Tizedik kör: Stuck átlaga már 210.3 km.! Az olaszok búsak...

A 11. körben leállítják a depónál Stuckot: kerékesere, tankolás, rekordidővel. Aztán ismét rajta!... De mi ez? Stuck Moll mögött lemaradva fejezi be a kört: kupplungdefekt, kiállítás... Momberger is kerekeket cserél. Moll számára megnyílt a győzelem útja! A németek szomorúak. Puff neki... a Popolo d'Italia tudósítója Bojano dr. nagyot üt a hátamba, győztünk, ordítja olyan lelkesen mintha legalább is egy újabb Marcia Su Romáról lenne szó... Már Chiron leállása sem izgatja, Nuvolari kerékesereje sem, hiszen a cél árbónál már készítik az olasz lobogót. Befutó: elől a két Alfa, Moll és Varzi, harmadik a P-kocsis Momberger. Átlagok? 205.3 km., 201.8 km., és 201.1 km. Aztán felharsan a Gi-ovinezza...

A németek is beletörődnek. Gombház... Belátják, hogy kezdetnek ez is elég volt... Eredmények:

15 Fig (10 kör = 195.6 km). 1. Veyron (Bugatti) 1:04:36 mp. Átlag 182.7 km. 2. Burgaller (Bugatti) 1:05:09 mp. 3. Castelbarco (Maserati) 1:08:04 mp. 4. Simons (Bugatti), 5. Fork (MG), 6. Brian (Amilcar), 7. Seibel (Bugatti), 8. Brules (MG).

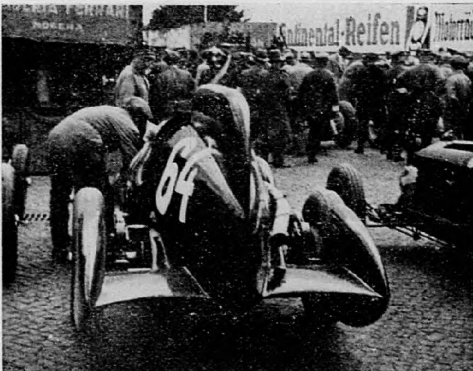
15 l-en felül (15 kör = 294.4 km). 1. Moll (Alfa) 1:27:03 mp. Átlag 205.3 km. 2. Varzi (Alfa) 1:27:30 mp. 3. Momberger (P) 1:27:18 mp. 4. Howe (Maserati), 5. Nuvolari (Maserati), 6. Pietsch (Alfa).



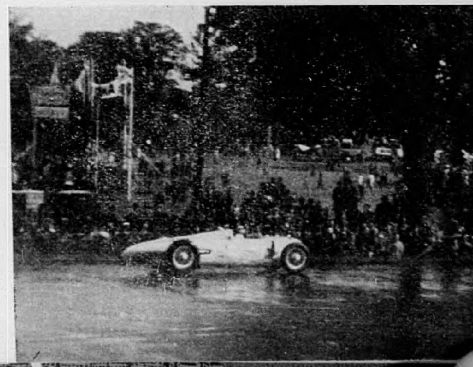
Vigasztalan az idő: zuhogó esőben áll starthoz a mezőny. Elöl egy farmotoros Porsche-kocsi



Nuvolari gipszbe rakott törött lábbal (és kerékeserével, derekasan végigverte a versenyt Maseratijával.



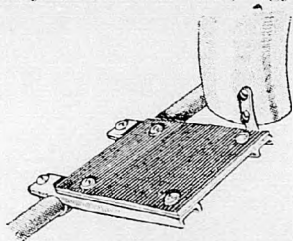
Ugye fantasztikusan néz ki hátulról Mo'l győztes Alfája. Lent Stuckot látjuk P-kocsijával az egyik egyenesben.



TIPPEK ÉS TANÁCSOK

FRONTHARCOS TURAUT 1934

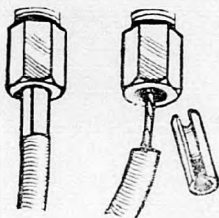
Hogyan készítsünk egyszerű oldal-kocsi felhagót? Vannak magasabb fajta oldalkocsi karosszériák, melyekbe becsillan különösen szűk szoknyában körtülményes, Tekintettel arra, hogy nem



minden oldalkocsi utas mutogatja előszertettel ennivaló térdkalácsait célszerű az ilyen oldalkocsira felhagódeszka szerelni. A legegyszerűbb megoldás: két közönséges szócisz-lábtartóra kis gumiszőnyeggel borított vaslemezt csavarozunk, a felhagó elfordulását úgy akadályozzuk meg, hogy kis kengyel-lel rögzítjük a sárhányóhoz.

Hogyan töltjük fel a sebességváltót olajjal? A tölésér ritkán alkalmas, mert hála a tervezők lángelméjének az olajbetöltő nyílás rendszerint nagyon eldugott helyen van. Kapni jó pénzért pompás olajfröcskannákat, ennél is jobb, főleg olcsóbb megoldás: régi pneumatikszivattyút használni. A pumpából kihúzzuk a dugattyút, befogjuk a cső alsó végét és beöntjük az olajat. A dugattyút helyére teszszük és nyomás alatt préseljük be az olajat a sebességváltóba.

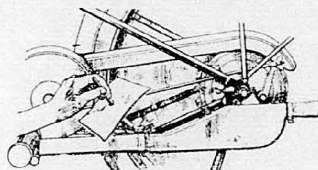
Hosszabb használat után a bouden-huzalok meggyúlnak, amin beállítás-sal segítünk. Ha azonban már tulságos a meggyulladás, úgy képtelenek vagyunk beállítani, ilyenkor rendszerint meg



kell rövidíteni a belső huzalt, le kell vágni a lipplit és jra forrasztani. Forrasztás nélkül is segíthetünk magunkon, megfelelő vastagságú és hosszúságú csodarábkát az oldalán végig felfűrészelünk és mint distancedarabot iktatjuk be: felfűzzük a belső boudenre, hogy nekiszoruljon a külső bouden-huzalnak és az állítócsavar vátatának. A csőnek természetesen megfelelő vastagfalúnak kell lennie, hogy a terhelést bírja.

Ellenőrizni akarjuk a karburátor beállítását? Szereljük le a kipuffogócsövet és sötétben figyeljük meg a kipuffogótorkon kilövelt láng színét. Ha a láng gyenge és színe fehéres-kék, úgy a keverék benzinben erősen gyenge. Ha a láng színe határozottabban, de nem teljesen kék, úgy a keverék kissé gyenge. A jó keveréket a tisztán kék szín és erős lángképződés jelzi. Ha a kék lángban sárgás, esetleg narancsszínű árnyalatok vannak, úgy a keverék benzinben túl gazdag. A lángszín megállapításából leszűrűt következtetéseket a fuvóka nagytításával, vagy szűkítésével korrigáljuk.

A láncot petróleummal szoktuk lemosni, hogy a sarat és port eltávolítsuk. Legjobb ezt úgy elvégezni, hogy első kapcsolunk és a stenderen levő gépet lassan járatjuk, miközben a petróleumban mártott esetet nekiérintjük a lassan pörgő láncnak. Akármilyen óvatosak is vagyunk, a petróleum szétröccsen. Ugy segítünk magunkon, hogy az esetet kis kartonlapra vá-



gott lyukon bujtatjuk át, a kartonlap felfogja a szétröccsenő petróleumot. Ez az eljárás a petróleumozás utáni olajozásnál is beválk.

A motorkerékpár alumínium részeit könnyen tisztogatjuk, egy kevés bécsifehéret keverünk össze híg ammóniákkal péppé, készen van az olcsó és jó tisztítópaszta.

Nem kell kétségbeesni, ha az országúton eltörik a mágnes szénkeferúgója. Minden bizonnyal találunk szerszámaink között tartalék Schrader-szelepet, melynek kis spirálrugója a legtöbb mágneshez mint kisegítő szénkeferug megfelel.

Nem könnyű berúgni a magas kompressziójú sport-egyhengerest, ha elszakadt a dekompresszor bouden-huzala. Ha csak nem játszottunk valamikor bekket képtelenek vagyunk átrúgni a startert a kompresszióján. Segítséget? Bekapcsoljuk az egyik sebességet és hátratóljuk a gépet addig, amíg ellenállást nem érzünk. Ilyenkor a dugattyút a kipuffogási ütem kezdetén áll, ha nagyot rugunk a starterre, — miután freilaufot kapcsolunk — úgy a komprimálási ütemig elég lendületbe jön a motor, hogy a kompresszió ellenállását legyőzhessük

Az 1200 km. turaversenynek, amely közel az egész országon átvezetett, éjjel, nappal, viharban, felhőszakadásban, sártengeren keresztül, magas átlagsebességgel

győztese

LUKAVECZ FERENC

B. S. A.

széria motorkerékpárján

aki az egyedüli volt az összes indult motorkerékpárosok közül, aki az előirt utat előirt 24 órán belül befejezte győztesen és a közbeiktatott Mecseki hegyiversenyen a leggyorsabb időt futotta.

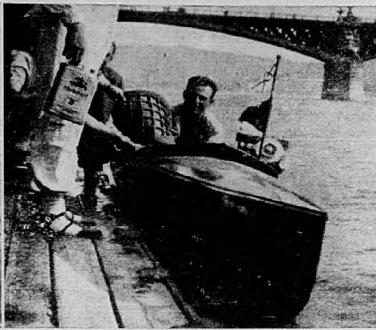
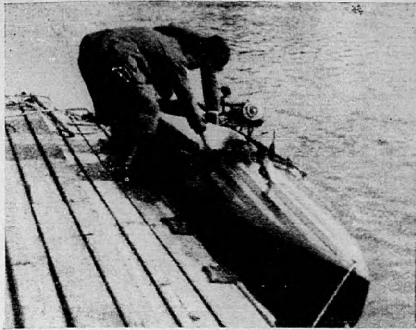
Emlékezetes még az 1930. évi Hősök versenye, ahol az összes indult motorkerékpárosok közül csak egy B. S. A. jutott a célhoz, harminc órás szakadatlan motorozás után.

Sebességi versenyeket gyakran véletlenek döntenek el, de 24 órás magas átlagsebességű versenyek döntik azt el, hogy melyik is a magyar utak tura-gépe, ami ezek után nem kétséges.

Kérjen magyarnyelvű árjegyzéket, az árak felszereléssel együtt már P 1280⁰⁰-tól

URBACH LASZLÓ

VI., HUNYADI TÉR 12



Martinek felkészül az útra. — Mobiloil és Laticel Lukavecz útravalója. — Egyik kör a másik után...

Világrekordok a Dunán

Lukavecz és Martinek bravurja Istros-Óvári csónakokon

Pünkösöd vasárnapján délután minden feltűnés elkerülésével kis motorcsónakos kolónia gyülekezett a MAC margitszigeti csónakháza tujáján. Ott voltak a Paulini testvérek, a nagyszerű Istros csónakmotorgyár megalapítói, mint a magyar csónakmotor építés úttörői. Paulini Károly a konstruktőr, Óváryval a jeles hajótest tervezővel tanácskozik: ők az elkövetkezendő 24 órás világrekord-kísérletekben közelebről vannak érdekelve, hiszen úgy Lukavecz Ferenc 125 km-es Istrosra, mint Martinak István 100 km-es Istrosra Óvári-estre szerelve készülnek, a két oldal-motoros kategóriában 24 órás világrekordokat felállítani. Itt van már a sportbiztos is, nincs miért várni tovább, csónakba szállanak a versenyzők, start és kezdődik a körözgetés a Margitsziget körül.

— Célunk — magyarázza közben Paulini Károly — teljesen széria, leplombált motorokkal 24 órás világrekordot felállítani a 125 és 100 km-es oldalmotor kategóriában s miután a rekordokat non stop menetben akarjuk felállítani, mindkét hajó magával viszi üzemanyagát is. Így például Lukavecz hajójában egy ládában 20 Mobiloil kannát helyeztünk el, minden kannában egy és egytized liter Mobiloil BB-vel kevert benzín van, a Francinak pedig nincs más dolga, mint óránként egy-egy kanna tartalmát felönteni az Istros garatjára! Hangsúlyozom ismét, teljesen széria motorokkal próbálkozunk, minden motor maga táplálta beépített világítással megy...

— Ugyvan! — vág közbe Óvári — teljesen széria motorok, teljesen széria csónaktestekkel. Lukavecz hajója az idén készült, Martinek hajója tavalyi. Egyszerű tárahajók... Mindkettő 90 cm. széles, Martineké 5.5 m.,

Figyeljünk meg az üzemanyag-raktárt Martinek hajójában

Lukaveczé pedig, mely vezetővel és motorral startrakészen nem kevesebb mint 220 kilót nyom, 7 m. hosszú.

Ezek az adatok mindent megmagyaráznak. Sok szerencsét kívánunk és búcsúznak. Holnap reggel érdeklődünk...!

Lukavecznek simán telt az éjszaka. Martinek balszerencés volt. Tizenegy órákor este a tutajról egy kisegítő zseblámpát kért be, túl közel ment a tutajhoz: csigagörbülés. Éjjel egy órákor azonban újra startolt... Újabb 24 órára... De neki is sikerült!

Lukavecz 125 km. motorjával 24 óra alatt 66-szor kerülte meg a szigetet, ami kb 435 km-es távnak és 18 km-en felüli átlagsebességnek felel meg.

Martinek 100-as motorjával 51 kört futott, ami 14 km-en felüli átlagot jelent a 336 km-es távon.

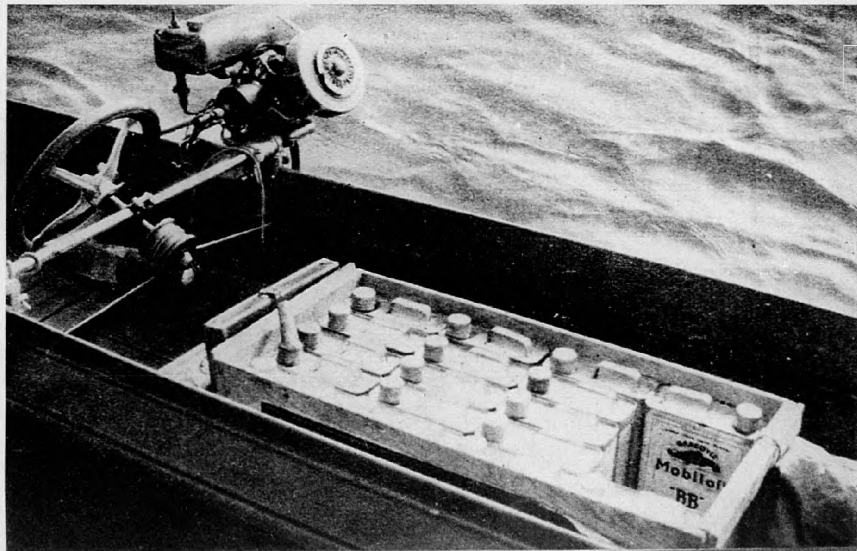
Mit mondanak a versenyzők? Hát tessék!

— Lukavecz: — Az áradó Duna sok galyat hozott magával, amelyek állandó veszélyt jelentettek a csigára. A csiga megóvása illymódon eléggé idegekre menő, nagy figyelmet ki-

vánó feladat volt, pláne éjszaka. A pesti ágban felfelé haladva erős ellenszéllel kellett megküzdeni, ami erősen rontotta az átlagot. Éjjel három hajó közé kerülve, csaknem felborultam. Az idő kissé hideg volt, kényelmünkről azonban a Laticel ülések kitünően gondoskodtak. Egész idő alatt másfél liter feketekávéét ittam. Ugye nem sok?

Martinek: — Az én utam viszonylagosabb volt. Este, mikor kézilámpát kértem a csónakba, túl közel mentem a tutajhoz. Megfeledkeztem róla, hogy a tutajnak lépéscsoje van. Így görbült el a csigám, ezért kellett éjjel egy órákor újrakezdenem az egész 24 órát! De azután már ment mint a karikacsapás. A Laticel ülésről ugyanazt mondhatom, mint Lukavecz, nagyon megkönnyítette számunkra a 24 órás kuporgást!

És kit dicsérjünk mi legelsőnek? A két versenyzőt, az immár 11 éves Istros motorgyárat, avagy Óvári csónaképítő üzemét? Egy kalap alatt végzünk valamennyiükkel, hiszen váltva dolgoztak azon, hogy a magyar sport két újabb világrekorddal gazdagabb lett!



Frontharcos Turaut 1934.

A
mecseki hegyiversenyen
a
leggyorsabb 250-es
motorkerékpár

PUCH

Kozma Endre vezetésével



Gyári fióktelep:
Budapest, VI., Lehel-u. 25.

PUCH KÖZLEMÉNYEK

A Puch karburátorokról!

Hogyan szabályozzuk és tartjuk karban az 500 Z N. 2 és V típusu négyhengeresek gázostóit?

— Közli: Koenig Rudolf —

Sok Puch tulajdonost hallottam panaszkodni, hogy 500-asa sokat fogyaszt: a túlfogyasztás okát néhány perces vizsgálat után a helytelenül beszabályzott üresjárás csavarban szoktam rendszerint megtalálni, szinte hihetetlenül hangzik, de igaz: az üresjárás helytelen beállítása 3—3.5 liter fogyasztási többletet jelent. Az 500-as karburátorok helyes beállítását megtanulni tehát minden Puch tulajdonosnak érdeke. Lássuk tehát a beállítást.

Első lépés: szereljük fel tisztítás után helyesen a karburátort, szedjük le a szívócső régi tömítőgyűrűit és szereljük újakat. A tömítések beillesztésénél a legnagyobb elővigyázattal járjunk el, hogy a pakolás pontosan felfeküdjék a henger beesztergált részébe, ha a tömítés kicsit nagy, úgy egyenletesen reszeljük körül. A tömítésnek azt az oldalát, mely a hengerhez fekszik fel, kenjük be Hermetic-cel. Ha a tömítés helyén van, felszereljük a karburátort, a pakoláshoz felfekvő felületét vékonyan bekenjük Hermetic-cel, majd óvatosan becsusztatjuk a két henger közé, nehogy a tömítések elmozogjanak. Ha a karburátor helyén van, óvatosan elkezdjük felcsavarozását, ha már kezd felfeküdni, óvatosan és gyengéden jobbra-balra mozgatjuk, hogy pontos legyen a felfekvése.

A karburátort jól húzzuk meg, mert ellenkező esetben hamis levegőt kapunk, melynek következménye: melegeedés, egyenlőtlen járás, négyütemezés, lődözés és nagy fogyasztás. Mielőtt a karburátor beszabályozásához fog-nánk, állapítsuk meg, hogy a gyújtás szakítócsavarjai nem égettek, hogy a gyertyák jó állapotban vannak!

A karburátor beállításának módja a következő: Melegítsük be a motort, majd járassuk a legalacsonyabb fordulatszámmal, mely mellett még nem áll le. Csavarjuk kifelé az üresjárás csavart addig, amíg észrevesszük, hogy a motor fordulatszáma emelkedik. Most vegyük le az egyik henger gyújtókábelét, vagy szigetelt végű csavarhúzóval hozzuk zárlatba, figyeljük meg, hogy a másik henger gyújtása teljesen egyenletes-e. Ugyanezt megcsináljuk a másik hengerrel: ha a két henger egyenletesen megy, úgy a karburátor helyesen van felszerelve. Most állítsuk utógyújtásra a szabályzókart és lassú járatban addig csavarjuk kifelé az üresjárás csavart, amíg a motor el nem kezd lődözni, utána fél-háromnegyed fordulattal visszacsavarjuk. Az így beállított motor feltétlenül keveset fogyaszt és kifogástalanul húz.

Ismételten figyelmeztetem Puch tulajdonos társaimat, a karburátor pakolást minden leszerelésnél ujjásik meg, a régi összenyomódott és nem tömít kellőképen!

NB. A lődözésnek nemcsak a karburátor lehet az oka, hanem a gyújtás és a gyertya, ezért kell a karburátorállítás előtt feltétlenül utánanézni a gyújtásnak, nehogy ott keressük a nyulat, ahol az nem is tanyázik.

A legjobb csónakmotor is csak
megfelelő hajótesttel

váltja be a hozzáfűzött reményeket
Lukavecz Ferenc és Martinek István is

ÓVÁRI TESTRE

szereit Istros motorjaikkal állítottak fel
két 24 órás világrekordot!

Ha tura, sport, vagy versenycsónakra van szüksége,
forduljon Óvári István jachtépítő vállalatához
Erzsébet királyné ut 50. — Telefon: 975—89.

Minden Puch-motoros az „Autó-Motor“-t olvassa!



A pesti motorosok bécsi látogatásánál mindíg tárcsáza...a fogya Gerstl-trency!

Mi újság Szerkesztő ur...?

— Milyen versenyre van közelebb-ről kilátás?

— A BMYC oldalmotoros alosz-tálya részére június 17-én Budapest—Vác között távolsági versenyt ren-dező. 100, 125 és 250-es kategóriák ré-szére. Ugyancsen alkalommal Vácott délután 3 órai kezdettel kétszer 2 km-es pályán, azaz 4 km-es távon sebességi versenyeket is rendeznek.

— *Aprópó! Hallotta...?*

— Tudom mire céloz: Óvári eső-naképzítő üzeme Magyarországra sza-badalmaztatta a versenycsónak épít-és legújabb vívmányát, a csónakfe-nék hosszirányú lépcsőzését...

— Szerkesztő úrnak nem lehet újat mondani!

— De nem ám! Hiszen már azt is tudom, hogy Bíró Jenő szabad idejét egy 500-as Puch nyergében tölti. Hol itt, hol ott találkozunk vele az or-szágutakon...

— Hogy sikerült a TTC pünkösdi senmeringi túrája?

— Képzelterti, nagyszerűen! A tú-

rán 62 járművel 246 személy vett részt, akiket a Puchfahrer Vereini-gung csillagtúrája keretében Richard Bernát üdvözölt.

— Tudna-e ajánlani Szerkesztő úr egy megbízható esztergályos üzemet?

— Hogyne, a Securot. A grazi sa-lakversenyre készülő Zamecsnik is itt fúratta hengerét, sőt láncerekeit is ez az üzem készítette Zami legna-gyobb meglegédésére.

— Mi lesz az autó Grand Prixvel?

— Semmi. Megfúrták. Természete-sen. De azért ne búsluljon és ne lo-gassa az orrát Hébli úr...

— Azon búslulok, hogy eltört a bal hátsó rugóm és most várhatok amíg megkaphatom az újat...

— Ön téved Hébli úr! A Licsajer-cég minden méretű rugót készen, a legnemesebb anyagból raktárral szál-lít! Frissen krómoztatott Hébli úr? Csodásan ragyog!

— Szerkesztő úr még nem tudja, hogy Nemes krómozás minden mun-kája ragyogó! Az Auto-Motor olvasói még érkezőmennyben is részesül-nek! Vizontlátásra!



Hiába

int pirosat a rendőr
meg sem állok a

Dormán

jav.tóműhelyig

AKADÉMIA UCCA 5.

Telefonszám: 19-653



sem talal jobb

KRÓMOZÓT, NIKKELEZŐT, mint NEMTS EDE, Budapest, VI., Negymező u. 45
Telefon: 189-80

Cellaetern

szórólakk

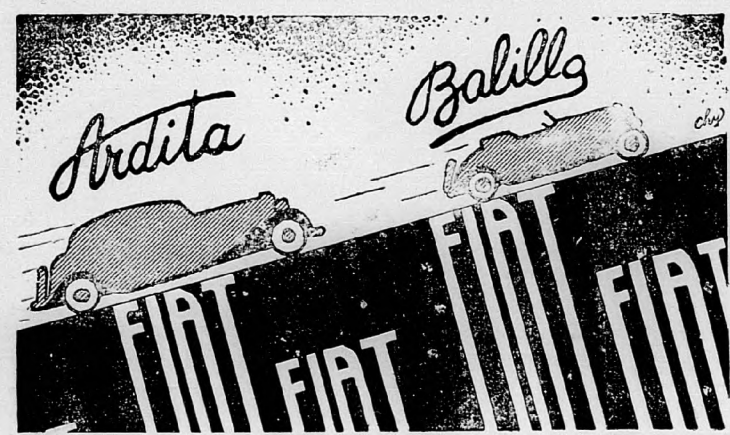
autók, kocsik
fényezéséhez,
kiadós, tartós,
könnyen el-
dolgozható,
olcsó.

Gyártja:

Krayer E. és Tsa

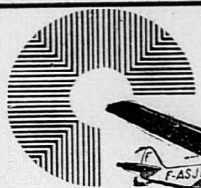
lakk- és festékgár

Budapest, V., Váci-ut 34.



FIAT AUTOMOBILOK MAGYAR ELADÁSI RT.
BUDAPEST, IV., VÁCI UCCA 1-3. TEL. 828-48.

Felolés szerkesztő és kiadó:
KRAMER JENŐ.



AIR FRANCE

3 motoros repülőgépeivel

	— Wien	1 óra
	— Paris	8 óra
Budapest	— London	10 óra
	— Róma	7 óra
	— Velence	5 óra
	— Bukarest	4 óra



AIR FRANCE

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



Eredeti ricinussal komponált
pennsylvániai minőségű olaj!

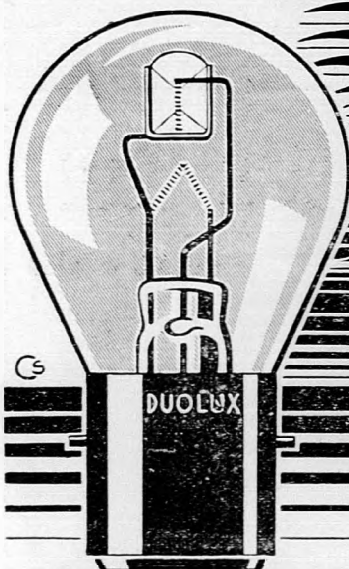
Olcsó ár!

Visszaváltható kanna

Főbizományi lerakat:

PAJOR IMRE
VI. JÓKAI-U. 28. T. 202-28

Bejárat a Horn Ede-utcából.



TUNGSRAM DUOLUX

NAGY SEBESSÉGNÉL IS BIZTOS VEZETÉS!