

ÁRA 40 FILL.

ANGOL TOURIST TROPHY

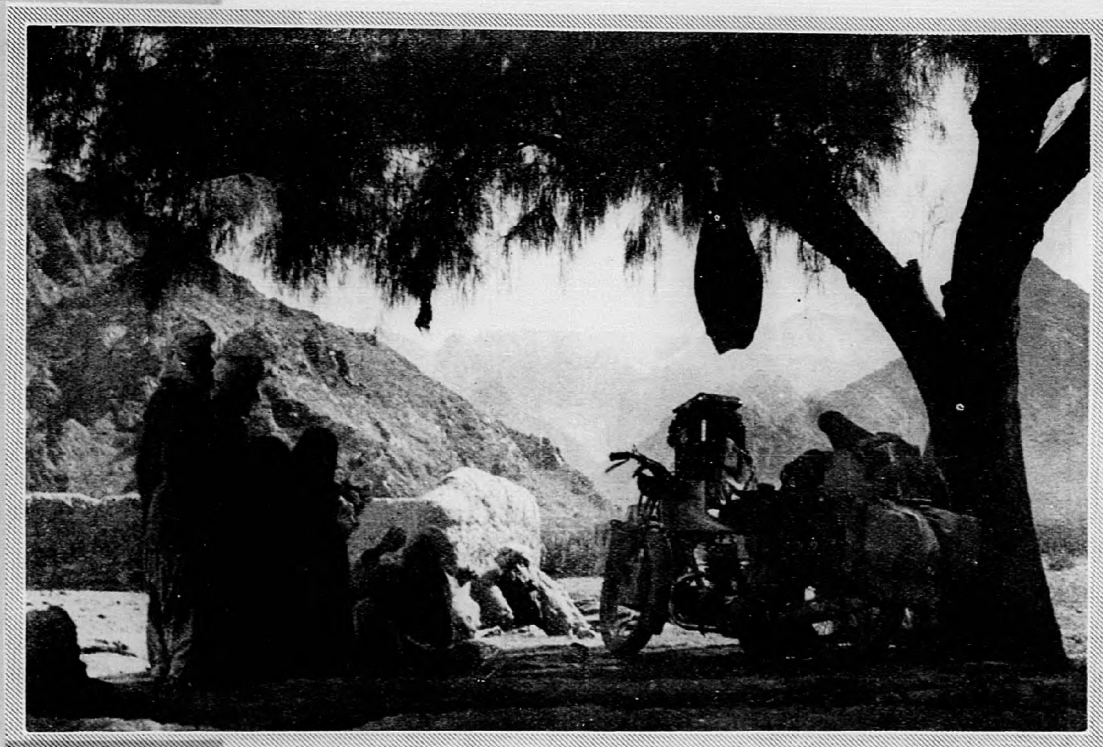
VI. ÉVFOLYAM

9. SZÁM

1934. június 15.

AutóMotor

A LEGNAGYOBB PÉL.
DÁNYSZÁMU MAGYAR
MOTORSPORTLAP



A Reisch-Tichy-féle Puch-expedíció Beludzsisztánban

A beludzsisztáni falvakban mindig nagy szenzáció volt a nagycsomagokkal terhelt 250-es Puch masina mely sok ezer kilométeres utvonalat darált végig perzselő melegben a sivatagok izzó homokján át vezető viszontagságos útján. Mint látjuk Beludzsisztán sem tartozik az ideális motorozási terek közé...



Megérkeztek az 1934. évi

DKW

Meister-klasse 701. modellek



Elsőkerékmeghajtás, szabadonfutó váltó szerkezet, lengőtengelyek, központi olajozás, olaj-lökésgátlók

2.60 m. tengelytáv,

négy ülés. A kis kocsi üzemköltségével a nagy kocsik kényelmét, teljesítményét és biztonságát nyújtja.



VEZÉRKÉPVISELET:

Majláth

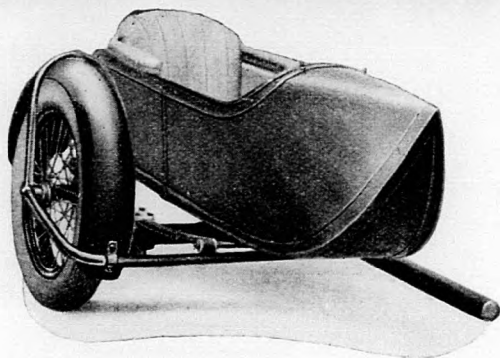
VI., Gróf Zichy Jenő-utca 17.

20%-al olcsóbbak lettek

KÖZISMERTEN KIVÁLÓ
CYKLOP MP JELŰ,
AZ EGÉSZ VILÁGRA SZABADALMAZOTT OLDALKOCSIJAINK, MELYEK

NAGY VÁLASZTÉKBAN

MEGTEKINTHETŐK RAKTÁRUNKBAN



EGYETEMES GÉPJÁRMŰ IPAR

„Varta-ház”

V., Bálvány-utca 12. Tel.: 14-4-76

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

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

AutóMotor

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

VI. ÉVFOLYAM

BUDAPEST, 1934. JUNIUS 15.

9. SZÁM

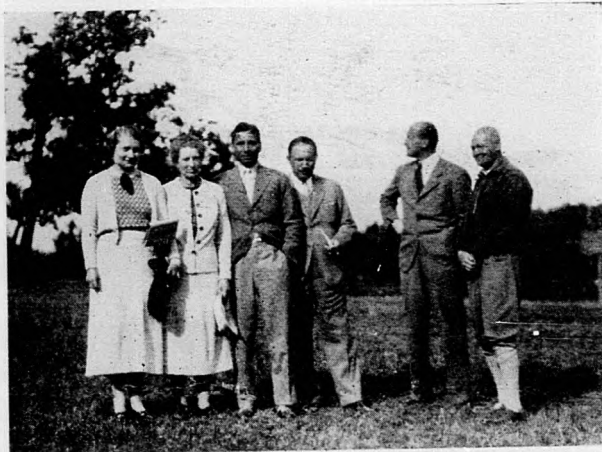
ELŐGYÜJTÁS

Baltoni műút! Kinek nem verődnek össze a fogai, ki nem érez csontot rázó csiklandást a háta mögött, amint eszébe jut ez az idegenforgalom-sztratégiai szempontból oly fontos útvonal. Ki nem átkozta el a Balatont összes hús hullámaival és éégig nőtt tarifákkal dolgozó vendéglőseivel egyetemben akkor, amikor ott kinlódott varrodól Budafok határában a dzsungelnek elefántcsapásait utánzó, rögös országúton. A minap egész csapatra való osztrák alakított balatonellenes ligát, becsületszóra megfogadva, hogy akkor lüssák a Balatont, amikor... Pedig derék szomszédaink ugyancsak hozzá vannak szokva a csont és rugótörő utakhoz. Hogy miért nem építik meg tisztességesen a krinidális útszakaszt? A magyarázat egyszerű. A főváros kitolta a vámhatárt, de nem vette fel építési programjába a toldalék-útszakaszt. Az állam pedig arra az álláspontra helyezkedik, hogy ami a főváros területére esik, azt gondozza a főváros. Versengenek, hogy ki ne javítsa az utat. És közben nagyszabású beszédek hangzanak el az idegenforgalom nagy jelentőségéről.

Furesa pletykák ütötték fel a fejüket a vízimotorosok világában. Titokzatos motorcsónakajándékozási akcióról regélnék. Hogy azt a hajót, mellyel Lukavecz Feri oly világraszóló sikert ért el Amerikában, ajándékképpen adják a fiatal grófnak — érdemei elismeréseképpen. Mi őszintén szólva, elképzelhetetlennek tartjuk, hogy a pletyka igazságot takarjon. A versenyhajó ára nagyrészt Lukavecz Feri startpénzéből és gyűjtésből került elő, olyan köztulajdon tehát, melyből kedves meglepetést okozó ajándékot fabrikálni csak akkor lehet, ha bizonyos sorompókat eltakarítanak az útból. És elképzelhetetlenek tartjuk, hogy valaki könnyelműen hozzányulna az előbb említett sorompókhoz. De ha hozzá is nyulnának, nem tartjuk valószínűnek, hogy a fiatal gróf, aki előzőle a Magyar Motorosok Klub mesterségesen elhamvasztott poraiból megelégedett új vízimotoros egyesületnek — elfogadjon ilyen ajándékot. A hajóra szükség van a magyar motorosok sportnak. Hiszen Lukavecz Ferit jövőre is meghívták Floridába, szorgalmasan kell versenyeznie, hogy tudásban gyarapodva vehesse fel a küzdelmet tavasszal a magyar színekért, ott a hajó, melyet az amerikai bajnokságban a harmadik helyre sikerült bevinnie. Aligha lesz tehát ajándék az amerikai versenyhajóból, nem lehet másnak tulajdon, mint a vízimotoros egyesület összességének. Mely annak a versenyzőnek adja használatra, aki

sportszempontból arra a legméltóbb. Minden protekció és elméleti érdemek mellőzésével. Amire garancia: a fiatal gróf, mint klubelnök. És nem mint — versenyző.

A míg a helyemen lesznek, addig nem lesz több dörttrekk az úton! Ezt a határozott, lapidáris, keménylegényes kijelentési pedig nem valami aktaszagtól elkámpicsordott hivatali nagyság, vagy tüzrendészeti arányoktól gyötört legfőbb csővezető tette, hanem az az általunk is igen nagyra becsült úr, aki a magyar sportfőhatóság sajkáját igyekszik inaszakadva egyensúlyban tartani a különböző áramlatok sodrával szemben. Igaz szolgáljon mentségére, hogy a KMAC ráfizetett az ügétőversenyekre. Hogy elaszott néhány kékhasú bankó abból a gyűjteményből, mely gázsifetés napján oly jeles szolgáltatokat tesz. Ráfizettek? Mondjuk, hogy igen. Az azonban tény, hogy nem kellett volna ráfizetni. Ha kellő gondnal, hozzáértéssel, elővigyázattal, takarékossgal felvértezettlen fogtak volna hozzá, most nem volnánk kénytelenek kellemetlen melléközöngéjü vezérttkári megnyilatkozásokat regisztrálni. Lojálisan meg kell állapítanunk, hogy egyes súlyos tehertertelekben nem a mai KMAC rezsim volt a ludas, helyesebben nem a mai KMAC rezsim ügyvezetője, akinek engedelmesen kellett behabzsolnia a más által dagasztott rosszízú tészta. És éppen ez az, ami gondolkodóba készített. A tészta — hálaistennek — már le van nyelve. Az újabb gyűrásnál pedig már ott lesz a mai ügyvezető, akinek módjában lesz olyan izeket és lekvárokat belekeverni, hogy mindnyájan nagyot esettintiünk majd a nyelvünkkel. Kár tehát fogadkozni, kár hangsúlyozott kijelentéseket tenni. Inkább neki kell állani az újabb munkának és bebizonyítani, hogy jól és rentábilisan is lehet dörttrekk versenyeket rendezni.



A minap Budapestén járt Shell-vezér fia Sir Deterding a svábhegyi golfpályán. A képen balról jobbra: Dorothy Tijzack, Mrs. Deterding, Sir Deterding, Steger Tibor, v. Gyurkovich Béla és Minder Frigyes

HALLOTT MÁR RÓLA HOGY...?

Ha a motor hirtelen beszorul, nem kell mindjárt arra gondolni, hogy a dugattyút „felkentük”, ami alatt be-sütést értenek mazsolanyelven. Az iz-zásba jött alacsony hőértékű gyertya körmei, esetleg izzó olajkokszdarabkák lehetnek ebben a ludasak, mert öngyújtást okoznak.

Ha a dugattyúszorulást nem besülés, hanem öngyújtás okozta, úgy a motor leállása után a kikstarter lenyomása a normális erő kifejtéssel jár, ha besüléssel állunk szemben, úgy nagy ellenállást érzünk. Ha a gyertya a ludas: szereljük magasabb hőértékűt, ha a dugattyú szorult meg, úgy önt-sünk a robbanótérbe (a gyertyanyí-láson át) kevés petróleumot, ami fel-szabadítja a dugattyút. Ha a du-gattyú már könnyen jár, úgy adjunk bőven olajat és ne terheljük túl a motort.

Beszorulni a kellőképpen be nem járt

Ahol indult az angol
TT-n, fölényesen
győzött a

NORTON

Vezérképviselet:
KOPPÁNYI,
Dessewffy ucca 47.

Két 24 órás világre-
korddal igazolta be az

ISTROS OLDALMOTOR

üzembiztosságát
és gyorsaságát!

Vegeye Ön is a legjobbat!

Új előnyös fizetési feltételek!

PAULINI GÉZA, ISTROS' motorgyára
BPEST, THALY KÁLMÁN UCCA 10



Szerviz
állomás.
Római part,
Csuka
csónakház.



és kevés hézaggal szerelt dugattyú szokott. A dugattyúnak azok a részei „kenődnek” fel a legkönnyebben, melyeket a szétzerelésnél fényes foltok árulnak el. A legjobb tehát szelepcsizolásnál kivenni a dugattyút, a fényes foltokat — melyek nem egybe-pek a dugattyú felületének kiemel-kező részeinél — finom részle-vel óvatosan és gyengéden elsimítani.

Ha oldalkocsigépünket veszély ese-tén hirtelen le kell fékezni, úgy a féktávolságot lényegesen csökkenthet-jük azáltal, hogy fékezés közben a kormányt jobbra-balra lendítjük. Természetesen tempóban erre gon-dolni sem lehet, hanem csak akkor, amikor gépünk sebessége alaposan csökkent és úgy érezzük, hogy nor-mális fékezésnél képtelenek vagyunk elég gyorsan megállani.

Ha a kupplungot nehéz kiemelni, ha teljes erővel kell markolni a kupp-lunghéblit, úgy ennek nem mindig az az oka, hogy a kupplungrugó túlsá-gosan kemény. Igen gyakran ott a hiba, hogy a baudenhuzalban törés, sérülés van, vagy pedig a sebesség-váltón levő kupplungkiemelő meha-nizmusba került piszok.

A guminak nagy ellensége a rozsdás abroncsperem. Az abroncsperemről tehát el kell távolítani a rozsdát és vaslakkal átfesteni. Nagyon jól be-vált újabban a schoppoló eljárás, amikor is olvasztott fémpermetét fújva az abroncsra, az rozsdamentes cink vagy alumíniumréteggel borít-ják.

Kevesen tudják, hogy különböző ke-ménységű nyeregrugókat kapni. A nehéz motorkerékpárosnak így módjában van testsúlyához mérten kemé-nyebb rugókat alkalmazni.

A szenzációs halandzsákkal árult „szikraerősítőknek” nem az a cél-juk, hogy erősítsék a szikrát. Csú-pán arra jók, hogy kivédjék a kisebb gyertyasluszokot. Amellett megeről-tenik a mágnest, mert konstrukciójuk nem más, minit kis külön szikraköz.

A gyárak szupersport gépeiket azért szerelik tulnyomó többségben haj-túszeleprugóval, mert az ilyen rugó jobban hül, amellet gyorsabban cse-rélhető. A gyári versenygépek min-den versenyen új szeleprugókat kap-nak.

Ha menetközben azt érezzük, hogy motorunk nem kap benzint részle-ges fúvókadugulás miatt és kihagyó-

gat, úgy adjunk follgázt. A motor a benzinnel együtt rendszerint kiszíp-pantja a fúvókába került kis piszok-szemeket és nem kell odaállani kar-burátort pucolni.

Motorja üzembiztos,

ha abba „SCHÜTZ”-féle

„OPTALIT”

könnyűfém dugattyút építünk be.

Külföldi minteju **speciális motorkeré-pár alkatrész készítő** üzemünkben készitünk: Motorokat, hengereket, hajókáro-ka-t, valamint bármilyen gyárményu mo-torkerékpárokhoz illeszhető, garanciával. **Raktáron:** Saját, valamint külföldi alk-atrészek, leszállított arban. — Specialis gépe-inkel: hengerközörülés P 3.80, dugattyú-készítés P 3.50. — Szelepek, csapágysk, fé-tengelyek, karburátorjevitások legolcsóbban. — Vidéki rendelések azonnalra. — **Modern szerelő üzemünkben** bármilyen munka megvárható — Gondos kiszolgálás. — Lek-li-ismeretes munka. 32 éves cégünknel.

„Motorközpont”

VI., Vörösmarty-u. 45. Tel. 14 3-38.
Kérje díjt. legújabb alkatrészárjegyzékünket.

„N.S.U.” „Montgomery-JAP” vezérképviselet
Aradi utca 26. sz. KISS J. ÉS FIA
Motorkerékpárok vétele, eladása, becserélése

Számolva a rossz viszonyokkal, a hasznomat minimálisra redukálva,

olcsón adom a Sunbeam-et

Árjegyzéki árbkból nagy enged-mény, kedvező fizetési feltételek.

Csere.

Sunbeam || **Koppányi**
Norton

vezérképviselet. Dessewffy-utca 47.

Zamecsnik

idei győzelmeinek
titka:

„SECURO”

hengercsizolás
dugattyu
lánckerekek

Sebességváltó alkat-részek olcsón raktáron.

SECURO GÉPMŰHELY

VI., Izabella-u. 71.

Teléfono: 11-7 82.

Az ujonc német kocsik nagy diadala az Eifelversenyen!

1. Brauchitsch (Mercedes-Benz). 2. Stuck (Auto Union „P“), 3. Chiron (Alfa Romeo)

Hartmann (Bugatti) a másféliteres kategóriában harminc induló közül hetedik lett

Negyedmillió néző a Nürburg-Ringen! Nem csoda, hisz a mult héten az Avuson már a német győzelem előszele lengette a zászlókat, amikor az Auto-Union élharcosa Stuck kuplungdefektussal kiállásra kényszerült. Ma még erősítést is kapott a német csapat: itt vannak Mercedes-Benzék is. De itt van gipszbe tett lábával Nuvolari (Maserati) is, sőt Chiron is Alfa-Monopostójával. Tehát nagy verseny lesz. Negyvennégy kocsi dübörög a startnál.

A két pompás vonalú Mercedes-Benzet Brauchitsch és az olasz Fagioli vezetik. Amott nyitva egy motorház: 3 literes, nyolchengeres motor, kompresszor, két vezértengely, hátul a sebességváltó. Chiron azonban jobban fél a Porsche kocsiktól — (Avus tapasztalatok) — 3 literes, 16 hengeres farmotor, közel 300 lóerővel... A kocsi szpídjé és stabilitása pedig méltó ezekhez a számokhoz... Varzi és Moll nincsenek a startnál, mintha csak az Auto-Union fölötti szerencsés Avus győzelmük nimbuszát félténék, inkább Montreuxbe mentek, ott könnyebb lesz!

Start! Fagioli fut az élen, nyomában Brauchitsch, Stuck és Leiningen, míg Momberger (Auto-Union) már a 3. kilométernél benzinvezetékével bajlódik és kiáll. A startkört Fagioli fejezi be elsőnek, átlag 119.1 km. Brauchitsch és Stuck a sarkában

vannak, 300 m. el mögöttük Chiron rakkol Alfa-Monopostójával. A következő körökben Brauchitsch vezeti a mezőnyt Fagioli és Chiron előtt. A tempó rendkívül erős: Brauchitsch 125.3 km. átlaggal a nap leggyorsabb körét futja. Nuvolari gépe nincs teljesen rendben, kénytelen a 7-ik körben kiállni. Brauchitsch és Fagioli kereket cserélnek, a kommandót Stuck veszi át, de amikor a 10-ik körben ő is kerekeket cserél, ismét a Mercedes-Benz legénység kerül frontba Fagiolinak most a gyertyái sztrájkolnak. Gyertyacsere, az utolsó körben pedig kiállítás. Brauchitsch azonban biztosan állja vezető pozícióját, Stuck meg Chiron-t tartja sarkában. Úgy, hogy a helyzet most már mitsem változik.

Brauchitsch győzelme megérdemelt, szenzációs körrekordjára új Eifel-rekorddal duplázott rá. A Mercedes-Benz debü, amely az Avuson hiába váratott magára, most tökéletesen sikerült és megállapíthatjuk, hogy Caracciolanak akcióbá lépésével az untertürkheimi team — Brauchitsch, Fagioli, Caracciola — felette átütőképes falanxot fog alkotni a szezon versenyein. Az Auto-Union ugyancsak meg lehet elégedve „P“ kocsijaival, Stuck kitünő második helye, melyet a sokfordulós és motorikus szempontból is felette nehéz Nürburgon kivívt, biztos záloga a kocsik harcász-



Stuck az Auto Union élharcosa.

ségének, hiszen ő is erősen a tavalyi Nuvolari (Alfa)-féle rekordon belül végzett, sőt, a harmadik helyezett Chiron (Alfa) is.

A verseny részletes eredményei a következők:

1.5 l-en felül kat. (15 kör = 342 km.) 1. M. Brauchitsch (Mercedes-Benz) 2:47:35.4 mp. Átlaga 122.5 km. Rekord! 2. H. Stuck (Auto-Union) 2:48:56.1. 3. Chiron (Alfa Romeo) 2:53:20.1. 4. Pietsch (Alfa Romeo) 3:04:35.1. 5. Hughes (Alfa Romeo) 3:04:34.1.

1.5 l-ig. (12 kör=273.7 km.) 1. Castelbarco (Maserati) 2:36:23.1 mp. Átlag 104.9 km. 2. Schmidt (Bugatti) 2:36:42.4. 3. Burgaller (Bugatti) 2:37:30.2. 4. Simons (Bugatti) 2:39:04.2. 5. Soyka (Bugatti) 2:45:54.5. 6. Maag (Alfa Romeo) 3:08:14.2. 7. Hartmann (Bugatti) 3:20:40.3. 8. Gaupillat (Bugatti) 3:22:22.4.

800 kcm-ig. (12 kör=273.7 km.) 1. Brudes (MG) 2:50:19.2 mp. Átlag 96.5 km.

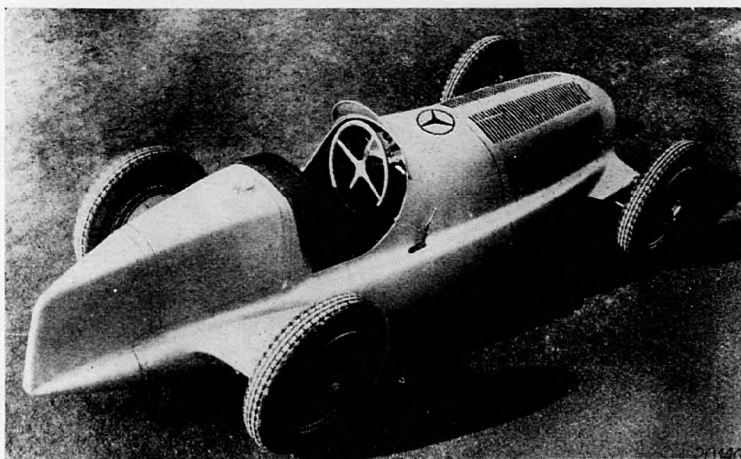
Az Eifel versenyen nagy sikerűk volt a Bosch-gyártmányoknak, hiszen nemcsak Brauchitsch győztes Mercedes-Benz kocsija futotta Bosch-gyújtással és Bosch-gyertyákkal az új útvalrekordot, hanem a második helyezett Stuck (Auto-Union „P“) is Bosch gyújtást és Bosch gyertyát használt,

Bugatti átkonstruált 2.8 l-es kocsikkal jelenik meg a július 1-én lefutásra kerülő francia GP startjánál a Montlheryben.

A Saarlouis mellett lefutott 8 km-es Felsberg versenyt (hegyi- és síkszakasz!) Stuck (Auto-Union) nyerte 147.3 km átlagú útvalrekorddal. A magyar színeket képviselő Hartmann defektus folytán feladta a küzdelmet. A leggyorsabb motorkerékpáros Loof (500 Imperia) volt, aki 130 km-es átlagot ért el.

Nuvolari gipszbe rakott lábai ügylatszik megsínylették az Avus GP-t és az Eifelversenyt, ahol a „Campionissimo“ páratlan sportszerettről téve tanúságot, oroszlánként küzdött. Nuvolari számára hosszabb időre ágvat rendeltek az orvosok.

A Kesselberg versenyen Stuck (Auto Union) aratott abszolút győzelmet Brauchitsch (Merc.-Benz.) előtt. Hartmann kategória második és abszolút hatodik lett.



A pompás vonalú Mercedes-Benz kocsik diadalmasan dobáltak.

AZ ANGOL

Norton Guthrie révén megismételte 350-es és 500-as győzelmét. Nott (350Husquarna)harmadik

Az idei Isle of Man-versenyek nagyjából a papírforma alapján várható eredményeket hoztak. A két nagy kategóriában ismét a Norton-falank győzött ezúttal Guthrie—Simpson összeállításban. A 250-es kategóriában rajtaütésszerűen végrehajtott bravuros Rudge hat-trick a beavatottak számára nem meglepetés, hiszen a reaktivált egykor anynyi diadalt aratott sugárszelepes gépek, olyan vezetőkkel, mint Simpson, Nott és Walker mindenkor győzelmi sánsszokkal állhatnak a starthoz. A svéd és olasz gépektől, — melyek nvergében az angol extraklasszis legjobbjai ültek — többet várt a közvélemény, mint amit nyújtottak: Nott (350 Husquarna) harmadik, Woods (250 Guzzi) pedig negyedik helyen végzett.

Guthrie (Norton) alig 9 mp-el előzte meg márkatársát Simpson-t a 350-es TT finisében!

Az IOM hetet megnyitó junior Tourist Trophy finisében a két Norton élharcos Guthrie és Simpson csaptak össze. A győzemet Guthrie szenzációs 128.895 km. átlagú körrekordjával realizálta ugyan, mindazonáltal a 425 km-es versenyben fennmaradó 9 másodperc időkülönbséget feljogosítja az öreg Simpson, hogy — Isten tudja hányadszor — szemrehányásokat tegyen Fortunának... Mindkét versenyő túlszárnyalta Woods (Norton) tavalyi 125.5 km-es rekordát, Guthrie azonban a tavalyi Woods-féle 127.446 km. átlagú körrekordnál még a teljes távra (7 kör!) is jobb átlagot futott. Kolosszális teljesítmény ez, mely csakis egy ilyen kolosszális áramú versenyből születhetett meg. Itt úgyszólván minden kör rekord-kör volt a legjavából, amit a 128.9 km-es rekordkör és a 127.9 km-es összátlag párhuzamba állítása demonstrál a legfeltünőbbben! A Nott révén elért Husquarna helyezés a legjobb megvilágításba helyezi a kitünő svéd gyár gyártmányait. Eredmény:

1. J. Guthrie (Norton) 3:20:14 mp. Átlag 137.92 mp. Rekord! 2. J. Simpson (Norton) 3:29:23 mp. 3. E. Nott (Husquarna) 3:26:02 mp.



Szenzációs hármas Rudge diadal a 250-es kategóriában, ahol Woods (Guzzi) csak negyedik tudott lenni

Az öreg Simpson (Rudge) első IOM diadalt hozta a 250-es TT

Esőzattata, csúszós pályán futották le a lightweight Tourist Trophyt. A Man szigetre ereszkedett kőd a „Mountaintain” egyes szakaszain olyan sűrű volt, hogy 20 méterre alig lehetett látni. Ez a körülmény magyarázatát adja annak, hogy a Rudge-team élén befutó győztes Jimmy Simpson 2 és fél perccel elmaradt Gleave tavalyi rekordjától. Simpson diadaltól szimpátia kísérí, hiszen a veterán Jimmy tíz egynéhány éve hasztalan kísérletezett a TT trofea elnyerésével, annak ellenére, hogy az IOM-pálya leggyorsabb menői közé számított. Eddig csupán helyezésekkel dicsekedhetett, míg most, végre sikerült neki. Igaz ugyan, hogy Jimmy barátunk TT köreit kevés motor és sebességváltó bírta végig. A gondosan tuningolt, de nem mai Rudge masina azonban kifogott rajta: nem sikerült tegyilkolnia! Legalább is a elég nem. Utána meg biztosan megkegyelmezett neki, ha másból nem is, de halálból... Ime az eredmény:

1. J. Simpson (Rudge) 3:43:50 mp. Átlag 114 km. 2. E. Nott (Rudge) 3:47:07 mp. 3. G. Walker (Rudge) 3:54:13 mp. 4. S. Woods (Guzzi) 3:54:41 mp.

A versenyen az 1929. évi győztes Crabtree halálos baleset áldozata lett.

Az 500-as kategóriában a Norton menők — Guthrie és Simpson — megismélték a junior TT befutóját

Kezdjük a legfeltünőbbel: a szenior TT győztese Guthrie gyengébb átlagot futott, mint amilyennel junior TT diadalt aratta. Ebben természetesen az időjárás volt a ludas! Ez a körülmény mindenesetre vigaszára szolgálhat Stanley Woodsnak az egykori Norton-csatárnak, akinek hét TT győzelem után az idei IOM-versenyekből mindössze 130 km. átlagú pályarekordja is 132 km-en felüli körrekordja maradt fenn. Simpsonnak — végre — beütött: az 500-as csoportban is második lett. Egy IOM-győzelem és két második hely — sok aprópénzt jelent.. Ime az eredmények:

1. Guthrie (Norton) 3:23:10 mp. Átlaga 125.5 km., 2. Simpson (Norton) 3:30:35 mp. 3. Rusk (Velocette).

NEMCSAK

a több évtizedes tapasztalat, nemcsak a több ezer megelégedett magyar B. S. A. tulajdonos bizonyítja a

B.S.A.

MOTORKERÉKPÁR ABSZOLUT MEGBIZHATÓSÁGÁT, TELJESÍTHETŐSÉGÉT ÉS ÉRTÉKÉT

HANEM

az év leggyorsabb turaversenyén elért egyedülálló eredmény is

B.S.A.

volt az egyedüli motorkerékpár mely az 1200 km. Frontarcos versenyt 24 órán belül győztesen végigfutotta.

Árak 1280.— pengőtől teljes felszereléssel

Kérjen magyarul elvű ábrás árjegyzéket

URBACH LASZLÓ
VI., HUNYADI TÉR 12

13.000 km. – dióhéjban

Helyszín: Wien. **Én:** az a bizonyos Max Reisch, aki tavaly az „Auto-Motor“ olvasóinak elmeséltem észak-afrikai túrámat, melyet egy film-pendlizőtől 650 Schillingért vásárolt 3 éves 250-es Puchal és a derék müncheni Schricker barátommal abszolváltam. Mostani *szociális utasom*: Herbert Tichy, elindulásom előtt néhány héttel akadtam rá. Fontos ember, majdnem olyan fontos, mint maga a gép: az átadástál 250-es Puch, mely extra 12 fogas első lánckerekével 4 km-es tempóban is vígan cammogott. A 340 kg-s terhelés alá nagyobb gumik kerültek, végül a gépet hivatalosan leplombálták úgy, hogy csak kikormozást és dugattyúgyűrű cserét végezhettem rajta. **Irány:** India. **Táv:** 13.000 km!

Az első leküzdhetetlennek látszó akadállyal Konstantinápoly előtt kerültünk szembe: még egy utast kellett felvenni a felpakolt Puchra. Szinte lehetetlennek látszott, de a török katonai zónán csak fegyveres katonai kísérettel lehet áthaladni. A kényszer hatása alatt valahogy közben ültettünk egy derék hadfit. Száz kilométert kellett így megtennünk, a katona ordíftot, mintha nyársra húzták volna, de végül mégiscsak Stambulba érkezünk.

Törökország a „Gázi“ kormányzása alatt európaiasodik: elsőnek a bürokratikus copfot utánozták le az öreg Európáról, utólérhetetlen tökélyvel. Minden faluban hosszadalmas igazolattási processzusnak kellett alávetnünk magunkat. Egy alkalommal lovasrendőr lovagolt utánunk (hogy utolért az az anatóliai utakon nem szégyen!) és mindenképpen vissza akart bennünket kísélni Koniába, hogy ottassuk be magunkat. Hiába magyaráztuk neki, hogy elutazásunk előtt tifuzs, kolera, himlő és pestis ellen nyolc oltást kaptunk, nem használt. Nem akart tágítani. Végcsük-

sebben hirtelen megtúráztattam a motort: illa berek... és barátunkat elragadta a lova...

Irak felé menet kellemetlen meglepetés ért, elveszett az útlevelem! Aznap már 40 km-t haladtunk, de nem volt mit tenni más, mint vissza fordulni. Alig bumliztunk pár km-et, tevelovással kerülünk szembe. Utánunk hozta a rendőrségen felejtett útlevelet. Mint mondta, tudta, hogy ról ér! Hiszen ezek a szupertuningolt fehér versenytevék kivágják ám a 30 km-es átlagot! Hol voltunk mi ettől...

A Syria és Irak közötti határváros Abu Kemalt röviddel a beduinok alól való felszabadulása után értük el. Mint mondták, ha egy héttel hamarabb jövünk, befejezhetjük volna útunkat. Így azonban egy gépfegyveres autó fedezete mellett motoroztunk Bagdad felé.

Az egyik oázisban a bennszülöttek-től megtudtuk, hogy egy másik „Almani“ (német) is haladt át a napokban a miénkhez hasonló járművel. Walter Tonn volt Hannoverből, szintén Indiába igyekezett, Indian géppel. Erősítettük a tempót: hátha utolérjük! Kermansahban beértük és mégsem. Néhány nap előtt tifuzsban meghalt... Szomorúan búcsúztunk sírjától...

Teheránban a német kolónia vendégei voltunk. Alig tudtunk megválni tőlük. Kijutott a jóból! Talán éppen azért, hogy annál inkább visszasi-ruk. Mert visszasi-ruk!

Legközelebbi célunk a 2000 km-re levő Zahedan oázis volt. Heteken át motoroztunk ezen a dombos steppeszerű vidéken. Ha karavánnal találkoztunk közönség helyett egy távol-ságot kiáltottak felénk. Például: 12 Farsach! Ez azt jelenti, hogy a legközelebbi ivóvíz 75 km-re van.

A beludzsinsztáni sivatagban a vízviszonyok nagyon rosszak, benzint és Shell olajat könnyebb szerezni, hi-



szen egész benzinnel felpakolt karavánokkal lehet találkozni a pusztaságban.

Mindazonáltal néha 43 liter benzinnel és 14 liter vízzel felszerelve motoroztunk... Nem kerültük el a sivatagi láznyavalyát sem, fejfájás, mintha álomban motoroznánk... A legközelebbi kórház 1000 km... Azután egy a sátrunkhoz merészkedő sakál kidöntötte éjszaka vízkészletünket. Szerencsére egy karaván kisértett a bajból...

Rengeteget darálunk a mély homokban elsővel... Sokszor csak az iránytű segít... A beszáradt sós tavakon azonban ismét visszatér emlékeztünkbe a 60 km-es tempó! Olyanok ezek, mint az aszfalt utak... Azután megint a perzselő sivatag gyötrelmei... Első, első és első... Homok, homok és homok...

Es végül India, ez a csodás meseország, ahol kéjutazássá változik az expedíció... Erről már nem is illik „dióhéjban“ írni... (Többre meg nincs hely! A szerk.)



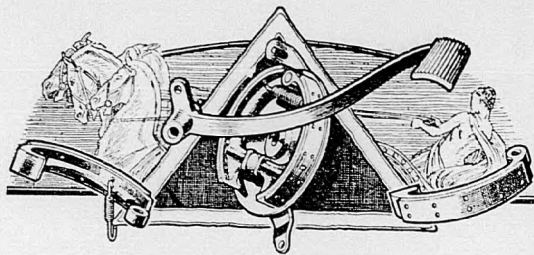
Ej uchnyem...



A hinduknak tetszik a Puch



Nekünk annál kevesebb Beludzsinsztán



TANULJUNK MEG FÉKEZNI!

Mit kell tudni a fékrendszerről és a helyes fékezésről minden motorkerékpárosnak — Ismerkedjünk meg a fékezés elméletével, hogy azt a gyakorlatban hasznosíthassuk!

A motorkerékpár annyira veszélyes vagy veszélytelen, amennyire jó és hatásos a fékrendszere. Ne feledjük el, hogy a *féktávolság a sebesség négyzetével arányos*, 60-as tempóból megállani pontosan kilenceszer annyi féktávolságot igényel, mint 20-as sebességből, megérthetjük tehát, hogy a nagy átlagok, jó túrateljesítmények eléréséhez, a biztonságos városi forgalomhoz a jól konstruált és hatékony fékek éppen annyira szükségesek, mint a jó húzóképeségű, teljesítőképes és gyors motor.

A modern motorkerékpár ma már elképzelhetetlen *belső expandáló* fékrendszer nélkül, a régi szallagfékek, abroncsfékek múzeumba kerültek. Látszólagos ellentmondás ha megállapítjuk, hogy a régi abroncsfék hatásosabb volt, jobban „fogta meg” a kereket, mint a mai belső expandáló, ez az előny azonban csak az úgynevezett Mosonyi-utcai mentalitás szemszögéből jelent értéket. A Mosonyi-utcai vizsgák alkalmával ugyanis a szakértők (?) még ma is megkövetelik azt, hogy a vizsgára kerülő masina fékei blokkirozzanak, amelyik fék nem fogja meg a kereket, az nem kapja meg a rendszámot és a bárcaít. Pedig ideje volna már megtanulniok a tiszteltreméltó vizsgáztatóknak, hogy a *blokkoló fék a legkevésbé hatásos és egyben a legveszélyesebb*. A fék ugyanis akkor a leghatásosabb, akkor csökkenti a legjobban a sebességet, ha a kereket éppen hogy nem blokkozza. Ha a kerék blokkol, akkor a sebességet csökkentő surlódás a pneumatik és a talaj között lép fel bámulatosan kis felületen. Ha ellenben a kerék fékezésnél még nem blokkol, hanem annak éppen a *határán van*, úgy a surlódás a fékdob és a féknapucsnak a frikciós anvaga között lép fel nagy felületen és hatásosan csökkenti a tempót. A blokkoló fék azért veszélyes, mert csuszós talajon majdnem hatástalan, de száraz talajon is olyan faralásokra adhat alkalmat, melyeknek bukás a végük, ha pedig oldalfaralás helyett egyenes csúszás a blokkozás eredménye, úgy a gép egészen alacsony sebesség után is tekintélyes távolságot csúszik álló kerekekkel és a motorosnak nem sikerül megállania az előtte levő akadály előtt.

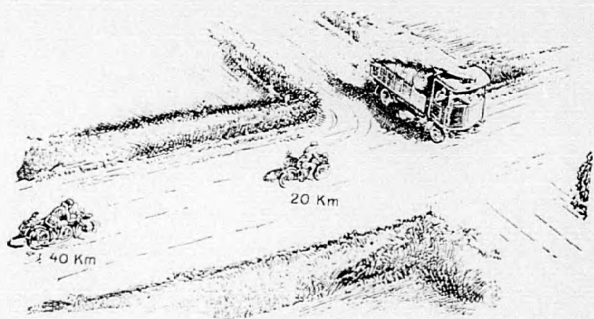
A belső expandáló fékrendszernek amellet, hogy nem hálamos annyira a blokkozásra, mint az abroncsfék másik nagy előnye, hogy teljesen zárt tokban van elhelyezve, véde esőtől-sártól. Amellet sokkal nagyobb a surlódó felülete, ami a surlódás okozta melegedést szorítja korlátok közé.

A fékpaducokat borító fékbetét anyagokról sokat mondani nem lehet. Vannak jó fékbetétek és vannak rossz fékbetétek, az utóbbiak sajnos túlsúlyban vannak. Vannak fékbetétek, melyek nedvesen nem fognak, viszont vannak gyártmányok, melyek csak akkor kezdenek igazán fogni, ha egy kicsit megázna. Fékbetétben nem jó kísérletezni, az egvedüli megoldás: *ugyanazt a gyártmányt használni felüvítésnél, mint amivel a gép mindig fel volt szerelve*. Nem minden fékrendszer egyforma, a gyárak alaposan kikísérletezik a konstrukcióiukhoz legjobban megfelelő fékbetétet, melvtől eltérni még akkor sem szabad, ha az eredeti gyári fékbetét beszerzése, hála a mesterségesen megnehezített behozatalnak, akadályokba ütközik.

Hiába jó a fékkonstrukció, hiába jó a fékbetét, a csatát még csak félig nyertük meg: hogy gyorsan megállhassunk, ahhoz nem csak az kell, hogy jó legyen a surlódás a fék és a kerék között, hanem a *kerék és a talaj közötti surlódás mértéke is fontos tényező*. A pneumatik és az úttest anvaga közötti surlódás sajnos olyan tényezőktől függ, melyek túl vannak a konstruktőr és a motoros tudományán, a kerék és a talaj közötti surlódás ugyanis nemcsak a gumi bordázatától, profiljától, surlódási felületének nagyságától függ, hanem egyben a talaj minőségétől is. Esős időben a szárazon nagyszerűen tapadó aszfalt, vagy bitumen is jégpályává válik, a nedvesen is jól tapadó beton sem ideális felület akkor, ha az előttünk haladó jármű olajfoltokat és csíkokat felejt az úton, olyan tényezőkkel állunk tehát szemben, melyekkel a konstruktőr megbírkózni képtelen.

Hátsó fék — első fék.

A legtöbb motoros azt képzei, hogy az elsőfék csak amolyan segítőeszköz, mely a fékezés alkalmával a hátsóféket segíti munkájában. Ez nagy és vaskos tévedés, mert mint a továbbiakból kitünik, az elsőféknek a *decelerálás* alkalmával nemcsak komoly szerepe van, hanem *talán fontosabb is a hátsó féknél*. Fékezésnél ugyanis a gép eleven ereje a motorkerékpárt átfordítani igyekszik, erre ugyan képtelen, de elég ahhoz, hogy lényegesen megterhelje az első kereket, ugyanakkor tehermentesítse a hátsót. Ezt különben mindnyájan tapasztalhattuk, amikor fékezésnél azt vesszük észre, hogy testünk nemcsak előre lendül, hanem *nagyobb súllyal is nehezedünk a kormányra*. Az első kerékre ható nagyobb súly azt eredményezi, hogy az első kerék és a talaj tapadása és ennek következtében a surlódás is nagyobb lesz, ennek eredménye: hogy egyenlő hatékonyságú fékeknél feltételezve az első kerék fékezése erősebb lesz. A hátsó kereket a fékezés tehermentesíti, a kerék mondhatni fel akar emelkedni a levegőbe, aminek következtében csökken a kerék és a talaj között a surlódás, kisebb a fékhatás, mert a kisebb terhelés következtében a kerék már akkor blokkol, amikor a fékbetétek és a fékdob között még nem lépett fel az a



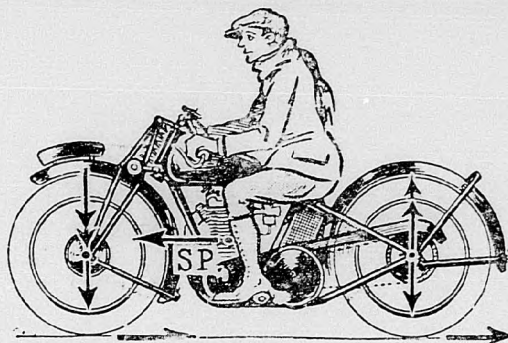
A féktávolság és a sebesség közötti összefüggés. Ha a képen jelzett két motoros egy időben alkalmazza egyforma visszatartó erejű fékeit, úgy a 20 km-es sebességgel haladó még időben megáll az akadály előtt, a 40 km-rel haladó azonban már karambolba csúsz annak ellenére, hogy ennek éppen az ellenkezőjét képzelte el.

maximális surlódás, melyre a gyors megálláshoz szükségünk van.

Most már értjük, hogy miért olyan fontos az elsőfék, miért olyan fontos az elsőfék célszerű alkalmazása, miért akadályozza meg az oly kellemetlen faralást és csuszást.

Sok gyár már régen egybekapcsolt fékrendszert készít, melynél a fékpedál mindkét féket egyszerre működteti, ennek megoldása azonban nem egyszerű, mert több szempontot kell figyelembe venni. Képzelnék el olyan motorkerékpárt, melynek összekapcsolt fékrendszere egyenlően fékezi mindkét kereket. Ha száraz és jól tapadó talajon az ilyen gépet lefékezzük, úgy az előbb ismertetett tünemény következtében a hátsó kerék régen áll, régen le van blokkolva, még mielőtt az első kerék fékje maximális visszatartó hatását kifejtene. Ha pedig úgy állítjuk be a fékeket, hogy az első erősebben fogjon, úgy száraz időben ideálisak lesznek a fékeink, ha azonban az így beállított fékekkel csúszós úton akarunk minél hamarabb megállani, úgy a kerekek és a talaj közötti csökkent surlódás következtében az első kerék terhelése csökken, *menthetetlenül megfaral*, az elsőkerék csúszás pedig tudjuk jól, veszélyesebb mintha a hátsó kerék faral meg. Látjuk tehát, hogy mind a két megoldás helytelen, úgy kell beállítani a fékeket, hogy *gyenge fékezésnél a hátsó erősebben fogjon, mint az első*, amint azonban a közös fékcarra vagy pedálra alkalmazott nyomást erősítjük, erősebben fékezünk, úgy az első féknek fokozatosan el kell érnie a hátsó kerék fékhatását, még erősebb fékezésnél pedig az első féknek jobban kell fognia, mint a hátsónak. Mechanikus szerkezettel, az úgynevezett *kiegyenlített fékrendszerrel* elérni az ideált még alig sikerült, csak éppen megközelíteni a gyakorlatban mégis teljesen kielégítő módon.

Az elmondottakból megismerve az elméletet, misem könnyebbe, mint azt a gyakorlatban biztosítani. Tanuljunk meg tehát: ha teljes mértékben ki akarjuk használni



Az egyetlen nyíltan végződő vonalak a kerekekre ható súlyi jelzők, fékezésnél a hettős nyíltan végződő vonalak mutatják a fellépő erő irányát, az első kerék terhelése fokozódik, a hátsó csökken. A vízszintes nyíltak a gép tehetetlenségi erejének és a fékek visszatartó erejének irányát mutatják, SP a gép súlypontja.

szükség esetén fékeink deceleráló erejét, úgy eleinte fékezünk erősebben a hátsó fékkel, mint az elsővel és amint a sebesség csökken alkalmazzuk erősebben az elsőt. Ezt be kell idegezni és szinte töredékmásodpercek alatt megcsinálni, legjobb gyakorolni és rövid idő alatt mesterei leszünk annak a fékezés művészetnek, melyet kisszámú klasszis versenyzőknél figyelhetünk meg sebességi futamok alkalmával. A jó versenyző úgy fékez le a forduló előtt, mintha valami puha téstábla ütközött volna, a kezdő mazsola nagyokat faral és keresztbe áll, majd hasrafekszik gépestül. Az ok: a jó versenyző ésszerűen használja mindkét fékjét és kihasználja az elsőfék által teremtett lehetőségeket, a kezdő ész nélkül ragadja meg fékeit, nagyot tapos a pedálba, blokkolja a hátsó kerekét, ahelyett, hogy az előbb részletesen elmagyarázott *szi-multán játékot* folytatná hátsó és első fékével.

Önnek is ismernie kell
a hét világeseményét!

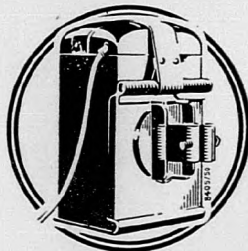
RUDGE

az Angol T.T. legszenzációsabb győztese

Első	RUDGE	Simpson
Második	RUDGE	Nott
Harmadik	RUDGE	Walker

Utolérhetetlen megbízhatóságának hasonló fényes bizonyosságát szolgáltatta a **Rudge** a Frontharcos 24 órás 1200 klm. versenyen, ahol a befutó 250-es **Rudge** kategóriájának az egyedüli győztese. Akinek Rudge volt, már tudja, akinek nem volt, most szintén tudja, hogy anyagban, konstrukcióban a **Rudge** a legmegbízhatóbb motorkerékpár.

Bruck, Jókai-u. 21



**Erős fényű,
jól tömitett
motorkerékpár
akkumulátor**

az elektromos berendezés kiapadhatatlan áramforrása. Feltétlenül biztos sav elzárás, nagy teljesítőképesség és tartós szerkezet jellemzi az AGD 312 A1 típusu 6 Voltos Bosch telepet. Ára: P 27.-. Akkumulátor alkatrészek, csere és javítás legolcsóbban

BOSCH

BOSCH RÓBERT k. f. t., Budapest, V., Váci-út 22-24. sz. — Telefon 923-38, 143



**Nemcsak teljesítményben
vezet a**

PUCH

**hanem méltányos árkal-
kulációja is közismert!**

Minden turateljesítményre alkalmas 250E típusu
7,5 lóerős motorkerék-
pár, 30 Wattos beépített
nagyteljesítményű vilá-
gítással **1280.—P**

500-as N2 modellű 4 hengeres, 16 lóerős, 30 W
világítással, Bosch-kürt-
tel, beépített kilométer
számlálóval és egyéb
tökéletes felszereléssel **1720.—P**

És még választhat 5 különféle luxus és normál
kivitelű, 3 és 4 sebességes, láb- vagy kézikap-
csolásos gép között.



Gyári fióktelep:

Budapest, VI., Lehel-u. 25.

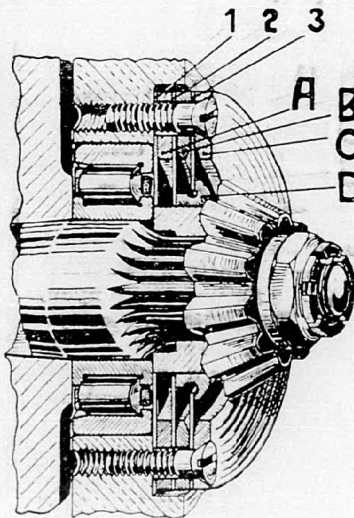
**Mit kell tudni a Puch motorok
speciális tömítéséről?**

Közli: *Koenig Rudolf.*

Mint minden kétüteműnél, úgy a Puch motornál is a karterben történik az előkompresszió, mely miatt a forgattyúházat légmentesen el kell zárni, ellenkező esetben kompresszióvesztés lép fel és a motor visszalődöz. A forgattyúház légmentes tömítése a főtengelynél nem könnyű feladat, tökéletes megoldása: a Puch speciáltömítés, mellyel minden Puch motorosnak meg kell ismerkednie.

A Puch speciáltömítés 1, 2, 3, drb. kerek 0.2 mm. vastag acéllemezből áll, középen 15, 20 és 25 mm. bőségű lukkal. Működése a következő: Az egyik acéllemez membrán ráfekszik a görgős csapágy belső (a főtengelyen levő) gyűrűjére, a másik a mitnehmeren levő gyűrűre illeszkedik, a hátsó a kupkeréken levő csúszógyűrűre. Az első csapágnál 1, illetve 2 lemezből áll, a hátsónál 3-ból. Ha a motor a karterbe gázkeveréket szív, úgy a belső lemez tömít, sűrítésnél a külső lemez illetve lemezek tömitenek. Megjegyzem, hogy az új modelleknél elől csak egyetlen tömítőlemezt találunk, de itt a mitnehmer és a csapágy között csak 0.25 mm. hézag van, amiből 0.2 mm. esik a emmbránra.

A speciáltömítés helyes felillesztése: a motor, szétszerelése után tisztítsuk meg alaposan a kartert, melyről levesszük a speciáltömítést. Állapítsuk meg, hogy a karterben maradt külső gyűrű egy szintben van-e a karter külső felületével. Ha a gyűrű kiáll, úgy a membrán külső szélére nyomást gyakorol és messze eláll a belső gyűrűtől, ha pedig túl mélyen fekszik, úgy nem ér a belső gyűrűig. Miután meggyőződünk, hogy az említett alkatrész pontosan szintben van: beszereljük a lendítőtömegeket és összeszavarozzuk a forgattyúházat. Most megállapítjuk, hogy a belső gyűrű egyenlő magasságban fekszik a külső csapágy-gyűrűvel. Ha nem, úgy lehúzzuk a csapágyat és annyi kiegyenlítő lemezt teszünk alája, amíg a csapágy belső gyűrűje egytized mm-el áll magasabban, mint a külső gyűrű. Most újra szétszereljük és Hermetic-el bekenjük a karter szélét és véglegesen összeszereljük az alkatrészeket. Ügyeljünk arra, hogy a csapágy belső gyűrűje ne álljon nagyon ki, ilyenkor ugyanis szorul a motor és a membránok hamar elkopnak. A pontosan összeállított motorra most már felszerelhetjük a speciáltömítést, arra kell azonban gondosan ügyelnünk, nehogy túl sok Hermetic-et kenjünk fel, ilyenkor ugyanis rossz a fel-fekvés.



A speciáltömítés helyes szerelése elsősorú fontossággal bír, a nem légmentes tömítés ugyanis nemcsak kompresszióvesztéségnek lehet az oka, hanem olajfolyást is idézhet elő, a sebességváltóból nagyon hamar kifogy az olaj. Meg kell említenem, hogy sokan — elég helytelenül — a membrán lemezek közé filctömítéseket raknak és csodálkoznak, hogy a tömítés — nem tömít.

Ez a Puch speciáltömítés 1, 2, 3 számmal jelölve a membránok, A, B, C-vel a leszorított lemezek, D-vel a csúszatógyűrű.

HIREK

Magyar motorosok — idegenben

Amíg idehaza a KMAC vezértitkára azt hangoztatja, hogy „amíg ő a vezértitkár, addig nem lesz több dötttrek verseny” — addig versenyzőink alig győznek eleget tenni a külföldi meghívásoknak.

Grázban Zamecsnik Tivadar (500 Rudge) brodszeidolt szép sikerrel 15.000 néző előtt és Killmeyer (500 Rudge), valamint Hubmann (500 Rudge) mögött egy 2-ik és egy 3-ik helyezést ért el.

Pardubitzban Kremm József próbálkozott 350-es Motosacocheával, sajnos — eredménytelenül.

Krieanban 25.000 ember élén a kormány több tagja is megjelent az ügétópályaversenyen, amelynek első 500-as futama bővelkedett izgalmakban. A futamot Cerny (500 AJS) nyerte meg, de egyetlen másodperc alatt még három versenyző futott a célba: Schnece Weiss (Austro Omega-Jap), Hunzenhauser (Rudge) és Zamces-

nik (Rudge). Azután jött a két Sarolea menő Walla és Gayer! Elképzelhető milyen küzdelem volt... A második 500-as futamban balszerencse üldözte a mezőny egyetlen magyar indulóját, Zamecsniket, aki 2-ik helyen futva, az utolsó körben bukott és a verseny feladására kényszerült. Az oldalkocsis versenyek során Bauer József (Norton) a két bécsi Sarolea menő Benesch és Walla mögött 3-ik helyen kötött ki a népes mezőnyben, míg Pathó Gyula (Rudge) későn érkezve, nem tudott megfelelő üzemanyagot szerezni és így kénytelen volt a versenyt feladni.

Kaye Don balesete

Kaye Don, az ismert angol autóversenyző és motoresónak exvilágrekorder a minap csaknem baleset áldozata lett. Kaye Don MG kocsiával az angol autó TT versenyre trenirozott éjszaka, amikor összeütközött egy magánautóval. Kaye Don régi szereplője nyomban meghalt, ő maga súlyos idegsokkal került kórházba. Kaye Don tehát mint már annyiszor, ismét elkerülte a halált. Egy ízben, amikor 160 km-es tempóban a Brooklandson száguldott, mechanikusa arcába repült egy fecske. Történt volna ez vele... Más alkalommal 200 km-es tempónál kopogtatott a Halál az aj-

taján: csaknem megfojtotta saját sálja. Mechanikusa szerencsére észrevette Kaye Don kétségbeesett arcát s mindkét kezével szétfeszítve a sált, mindkettőjükét megmentette a biztos pusztulástól. Az egyik weybridgei versenyben kocsiától repült ki a pályáról Kaye Don, de semmi baja sem történt. 1929-ben megrepedt az olajtartánya és a forró olaj szemüvegére fröccsent, sőt arcát is érte, de lélekjelenléte most sem hagyta cserben és ismét megúsza a kritikus helyzetet. Két év múlva a vízbeulás fenyegette Kaye Dont, amikor az amerikai Gar Wooddal vívott harcában hajója felfordult és elsüllyedt. Belfastban utolsó pillanatban sikerült kiugrania az égő versenykocsiból, hogy léleknyugalommal sétáljon el a tribünhöz. Csak négy bordája bánta... Legutóbb egy gumija ment rípiytává a Brooklandson, a gumidarabok ugyancsak ugyancsak megbombázták az arcát. Kaye Don hidegvére azonban ismét papírozta a helyzetet... Legutóbbi balesetéért esküdtszék elé állítják. Hiába, mozgalmalms élete van egy autóversenyzőnek!

A Nemzetközi Aviatikai Szövetség 1933. évi aranyérmét a világlörüli repülőkorder Willy Postnak ítélte oda.



Fieseler — a műrepülés világbajnoka

Óriási érdeklődés közepette, száz- ezrekre rugó nézősereg előtt folyt le Párisban a műrepülő világbajnoki torna, melynek győzelmét Fieseler, a német műrepülőbajnok szerezte meg biztos fölényrel a francia Détroyat előtt, akit a harmadik helyen ismét német versenyző Gerd Achgelis követett. A magas nivójú, szemkápráztató, mutatványokat tragikus kimenetelű baleset zavarta meg: a portugál d'Abreut-t mutatványai elvégzése után leszállásnál halálos kimenetelű baleset érte. A verseny díjai 275.000 frankot tettek ki. Eredmény:

Világbajnok: G. Fieseler, német („Tigerschwalbe“ — 400 HP Walter) 645,5 pont. 2. M. Détroyat, francia („Morane“ — 225 HP Gnome Rhone) 522,9 pont. 3. G. Achgelis, német („Focke-Wulf“ — 170 HP Siemens) 537,6 p. 4. Novak, cseh („Avia 122“ — 260 HP Walter) 451,8 p. 5. G. Cavalli, olasz (Gourdon-Hispano 350 HP) 361 p. 6. Colombo, olasz („Breda 28“ — 350 HP Piaggio) 244,8 pont. 7. D'Abreut, portugál (Junkers Junior — 100 HP Genet) 377,3 p. 8. Ambrus, cseh („Avia 122“ — 260 HP Walter) 209,2 pont. 9. Clarkson, angol (Tiger Moth — 120 HP Gipsy) 73,2 p.

Fieseler 10 perc alatt 37 mutatvánnyal bővítte el a nézőket, míg Détroyat ezen idő alatt 27 „fogást“ szervirozott.

Montreux első GP versenye

Monacoi mintára rendezték meg Montreux első Grand Prix versenyt, melynek útvonala, a 3320 m. hosszú circuit a város utcáin vezetett át. A város főteréről startolt a verseny 12 résztvevője, hogy a 90 körös küzdelemben 30.000 néző és 22.000 — homokzsák sorfala között megvívja a nagy csatát. A verseny a Scuderia Ferrari-Alfa Romeo koalíció élet-halál harca volt, az egymagában startoló Maserati vezető Etancelinnel szemben, aki a tréningek hőse volt. Etancelin tudta, hogy a versenyt ellenfeleivel szemben a startnál kell megnyernie. Éppen ezért nyomban az élre tört, az első körökbe már mindent beleadott, úgy hogy sikerült is a táv harmadában 64 másodpercre növelni előnyét, szenzációsan feljavult amatőr márkatársa Straight, továbbá az Alfa-menők, Varzi és Trossi előtt. Etancelin előnye a 35. körben már 73 mp-re növekszik: az olasz ve-

NYILT-TÉR

A nagyérdemű vásárlóközönség és különösen üzletbarátaink esetleges tévedésének kikerülése céljából közöljük, hogy a múlt év folyamán a cégjegyzésből törölt Libik és Társa cég, Jókai-tér 7., amelynek az itt alulírottak is tagjai voltak és akik a törölt cég jogutódai is, tehát annak jogait és kötelezettségét átvették, nem azonos a folyó évben bejegyzett Libik és Társa céggel, amelynek cégelve Budapest, Gr. Zichy Jenő-u. 30. sz.

Révész és Huszár,
Jókai-tér 7. sz.

reség a levegőben lóg! A Scuderia Ferrari vezérkara most Mollt indítja Etancelin üldözésére, de Varzi és Trossi is megkapják a „mindent bele“ parancsot. Varzi most csodákat művel, a 68-ik körben már csak 20 mp. Etancelin előnye, akinek helyzetét megnehezíti az is, hogy hátvédül szolgáló márkatársa Straight küzdelem nélkül kényszerül maga elé engedni a két rettegett Alfát. A végzet azonban Varzit is utoléri: a 69. körben olajat kényszerül cserélni és Etancelinnel szemben teljes kör hátrányba jut. A verseny sorsa eldőltnek látszik. hiszen Trossi a 70-ik körben 67 mp el fekszik az éllovas mögött. A Scuderia-vezérkar azonban nem adja fel a versenyt: még lehet győzni! Trossi

pedig fékevesztetten veszi üzőbe Etancelint, aki Varzi kényszerpihenőjén felbátorodva, kissé csökkenti a tempót, úgy hogy Trossi tíz kör alatt 67 másodperccel 29-re csökkenti hátrányát. A 78-ik kör drámai: Trossi 10 méternyire felzárkózott Etancelinhoz! Ez az utolsó előtti kör! A pálya felső szakaszáról, az állomástól már érkezik a hír: *ádáz küzdelem után Trossi a járdán át előzte Etancelint!* Ugy is volt. Trossi a célban 150 méterrel előzte meg az utolsó előtti körig vezető Etancelint. Eredmény:

1. Trossi (Alfa Romeo) 2:57:25,3 mp. Átlag 101,04 km. 2. Etancelin (Maserati) 2:57:38 mp. 3. Varzi (Alfa Romeo) 2:58:18,1 mp. 4. Straight (Maserati) 2:58:46 mp. 5. Hamilton (Maserati), 6. Zehender (Maserati), 7. Veyron (1,6 l Bugatti), 8. Sommer (Alfa Romeo).

A megbízhatóság tűzpróbája!

FIAT-

BALILLA

796 km-es átlaggal

győztes

a „Coppa del Littorio“, az 1934. év klasszikus 5687 km-es olasz körversenyén, a világ leghosszabb távu turakocsi versenyén, az 1100 kcm-es kategóriában, megelőzve a nagyobb hengerűrtartalmú 1,5 l-es és 3 literen felüli gépeket.

**FIAT AUTOMOBILOK MAGYAR ELADÁSI RT.
BUDAPEST, IV., VÁCI UCCA 1-3. TEL. 828.48.**

A gumidefekt rémének ellensége:

Mit „tudnak“ az egyes cserélhető kerékrendszerek?

Ami a kecskének a kés, az a motorosnak a gumidefekt. A gumidefektnek ráadásul megvan az a kellemes tulajdonsága, hogy éppen a legalkalmatlanabb pillanatban döcögteni meg a gépet és gumink leginkább akkor „ül“ le, amikor sietünk, vagy már megeredt a zápor. Okos és észszerű vezetéssel természetesen nagyban csökkenthetjük a gumidefekt veszélyét, aki száraz időben kerül ki az országút poros szélét, sárban pedig a kátyukat, az ritkábban kénytelen ba-

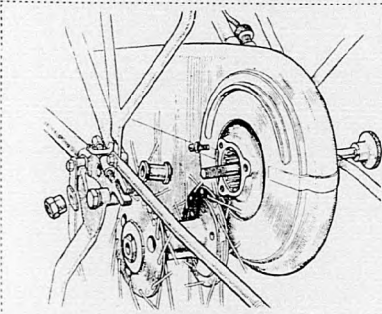


a cserélhető és gyorsan kiszerezhető kerék!

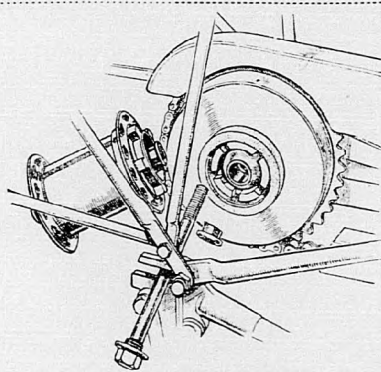
hogy a féket vagy a láncot meg kellene bolygatni.

A legelső ilyen konstrukciók egyikét a Sunbeam vezette be. Itt egyszerűen le kell venni a tengely anyáját, a tengely külön erre a célra készített gomba alakú fejénél fogva a másik oldalon kihúzni, mire a distanctdarab kiesik. Ezután ki kell csavarni három kis csavart — ezek a fékhez és a láncokerekekhez rögzítik a kereket — és máris szedhetjük ki a kereket. Lényegileg azonos ezzel az

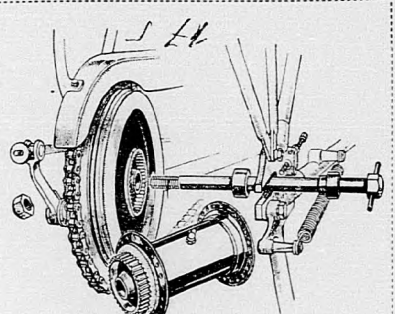
kednek bele, az összeköttetést a meghajtás és a kerék között kizárólag a rovátkák biztosítják. A BSA megoldás majdnem azonos azzal a különbséggel, hogy rovátkák helyett öt bütyökkel illeszkedik össze a kerékagy a fékdobban levő meghajtó mechanizmussal. Az amerikai Harley Davidson cserélhető kerékagy annyiban különbözik a BSA és Triumphtól, hogy míg az előbbieknél a rovátkák, illetve bütyök negatív a fékdobba rejtett meghajtórendszerben van, addig a



A Sunbeam rendszerénél a kerekeket három csavar rögzíti, a kerék kiszerezéséhez meg kell lazítani a tengely anyáját, kihúzni a tengelyt és kivenni a három rögzítőcsavart



A BSA rendszer hasonlít a Triumphhoz, a különbség: nem rovátkák, hanem öt bütyök rögzíti az agyat a láncokerekekhez.



Triumphék apró rögzítő csavarok nélkül oldják meg cserélhető és könnyen kiszerezhető kerekeiket, egyszerűen meg kell lazítani a rögzítő anyát és a tengelyt kihúzni.

rátkozni a pumpával. De hát hiába az elővigyázat és a jó gumi, előbb-utóbb megjön a gumidefekt.

A gumidefekt rémének hathatós ellenszere a könnyen kiszerezhető, esetleg cserélhető kerék — feltéve, hogy konstrukciója jó. Sajnos, ismerünk nem egy olyan könnyen kiszerezhetőnek mondott kerékkonstrukciót, mely azonban azonnal nehezen kiszerezhető konstrukciónak bizonyul, amint megkapjuk a gumidefektet.

Cserélhető kerékre a szőlőmenőnek szüksége nincsen! Szőlőgépen nincsen helye pótkeréknek, a cserélhető kerék és a pótkerék tehát maradjon az oldalkocsis motorosnak.

Az egyes megoldások nagyon hasonlítanak egymáshoz. Lényegük: a kerékagy független a féktől és láncokerektől, a tengely egy-két csavar meglazítása után kihúzható, a kerék egyszerűen kiesik a helyéről anélkül,

AJS rendszer, ahol azonban kivéve a nagy oldalkocsis modelleket, csak a hátsó kerekek cserélhetők ki gyorsan.

A Sunbeam és AJS, valamint az ehhez hasonló Norton rendszereknél jobbakk azok a megoldások, ahol csupán a tengelyt kell kihúzni, a három kis rögzítő csavart a konstruktőr elhagyta. Ennek a rendszernek legismertebb képviselője a Triumph, a BSA, a Harley Davidson. A Triumph cserélhető keréknél rovátkákkal ellátott gyűrű van rögzítve a fékdobba, melybe a kerékagy rovátkái illesz-

Harleynál a kerékagyban van a rovátkanegetív.

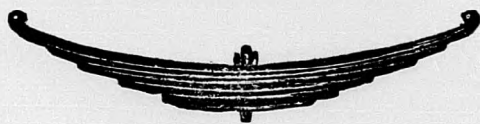
A cserélhető kerekek mai konstrukciója mindazonáltal még nem nevezhető tökéletesnek, aminek oka a hátsó villában rejlik. Abban a pillanatban, amikor a villa helyét préselt anyagból készült egyetlen szárból álló váztag foglalja el a motorkerékpáron is alkalmazható lesz az autómobilok mai kerékfelelősítése, akár a közönséges 6 vagy 8 csavaros, akár a drágább kocsikon fellelhető Rudge-Whitworth egyetlen nagy-anyás rendszerrel.

Licsájer János budapesti autórugógyártó és javítóüzeme

Speciálista
az autórugók
gyártásában

Telefon:
46-3-51

Mindenféle gyártmányú kocsikhoz kész rugók raktáron



Budapest,
VIII., Thék
Endre u. 14.

Telefon:
46-3-51

* Elsőrangú motorkerékpár-cég gyakorlott motorkerékpár-éladót keres. Ajánlatok „Bevezetett” jellegére az „Autó-Motor” kiadóhivatalába (Tátra-u. 4.) küldendők.

„Coppa del Littorio“

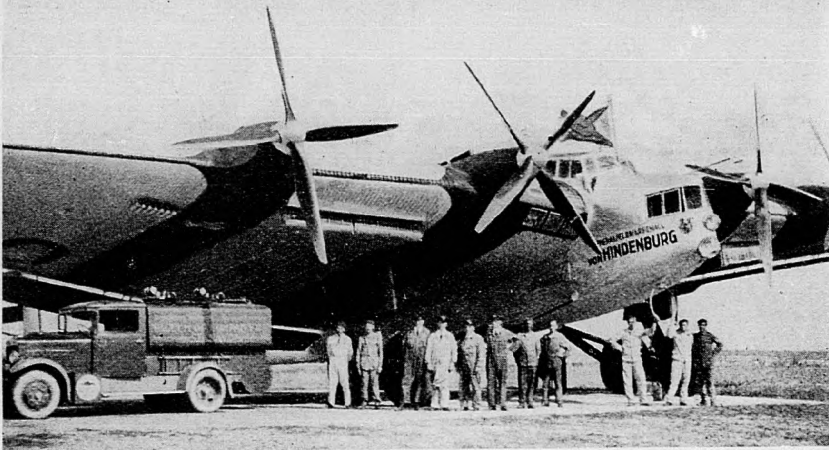
Óriási érdeklődés közepette futot-ták le az olasz túrakocsi-táversenyt, melynek 5560 km-es távját három etapban tartoztak abszolválni a versenyzők. Rómából indult a 199 főből álló mezőny, mely Szicília bebarangolása után Messinában fejezte be az első penzumot. A második etapban Itália keleti partjain érkeztek a résztvevők Milanóba és innen startoltak az utolsó, egyben legnehezebb szakaszra, mely felső-Olaszország bekalandozása után ismét Milanóba, majd onnan az „örök városba“ vezetett, ahová az elindult versenyzők közül 128 kocsi, tehát az indulók 60 százaléka érkezett meg.

A legnagyobb teljesítményt 65 ó. 57 p. 06 mp. időnek megfelelő 86,2 km-es átlaggal a Pintacuda—Nardilli (3.0 Alfa Romeo) pár érte el a Rosa-Comotti (3.0 Alfa Romeo) pár előtt. Szencziácson szerepeltek a kiskocsik is: az Aymini-Brignone pár Fiat-Balilláját 79,6 km-es átlaggal vezette győztesen a grandiózus verseny céljába. Olyan teljesítmény ez, mely a Balilák legékesebb diadalát jelképezi.

A Balillák teljesítményének értékét növeli az a körülmény, hogy a gvöztes Balilla vezetők nemcsak a másfélite-res Lanciákat előzték meg a célban, hanem a 3 literen felüli nagy amerikai kocsikat is.

Cummings győzött Indianapolisban

Lezajlott az újvilág legklasszikusabb autóversenye a 100.000 dollárral díjazott 800 km-es XXII. Indianapolisi Grand Prix. A 4 km-es autodrom betonkörét 135.000 néző vette körül. Kapunyitás előtt százak rohanták meg a nézőteret, megmászták a kerítéseket úgy, hogy a rendet fenntartó nemzeti gárdisták csak számos sebesség árán tudták visszaszorítani a motorzúgásra éhes tömeget. A verseny startjánál 33 versenyző jelent meg, a táv első harmadában Frank Brisko vezette 170 km-es átlaggal a mezőnyt, ekkor azonban Maki Rose állt az élre és 650 km-ig ő nvargal az élen 168 km-es sebességgel. Ekkor kezdett finisbe négyhengeres Beve-Special kocsijával Cummings, akinek sikerült is a táv végén frontba kerülni és 168.480 km-es rekord árán a pálmát és a még annál is fontosabb 20.000 dollárt elragadni. Másfél kilométerrel mögötte robogott a célba Rose nyolchengeres Durey speciáljával, míg a haramdik helyen Lou Mo-



A minap Budapesten járt a világ legnagyobb szárazföldi repülőgépe a Junkers G. 38. A 41 személyes négymotoros gép 2500 lóerőt reprezentál. A hatalmas gépmádár gyomrában 6000 liter benzinnel és 400 liter Mobilolajjal repült el Budapeststről.

ore végzett egy négyhengeres Forema Afelspeciál volánjánál. Rajtuk kívül még tizen fejezték be a versenyt. A verseny folyamán baleset csodálatosképpen nem történt, amely örvendetes körülményt régóta nem jegyezhetők fel az indianapolisi verseny annaleiseibe.

A Garda-tó melletti Desenzanóban a nyilvánosság kizárásával újabb repülő világrekord kísérletre készülnek. Agello, aki 682.403 km-es átlaggal tartja a sebességi világrekordot, a minap elérte a 725 km-es sebességet is készülődései során.

Codos és Rossi francia pilóták, akik tavalyi 9104 km-es Newyork-Rayak (Törökorsz.) repülésükkel távolsági nonstop rekordot állítottak fel a minap Párisból rekordjavításra startol-

tak. Tervük szerint az Atlanti Óceán átrepülése után Amerikán át egész a Csendes-Oceánig folytatták volna útjukat. A terv első része sikerült, Newyorkban azonban motorhiba miatt fel kellett adniok az eredménnyel kecsegtető kísérletet. Az 500 HP Hispano motorral szerelt Bleriot monoplán 7500 liter benzinnel emelkedett 1600 m-es nekifutás után a magasba. Ennyi üzemanyaggal kerek 75 órát tölthetett a „repülő benzintank“ a levegőben. Érdekes megemlíteni, hogy a gép repülősúlya 9500 kg-ot tett ki, amit 500 HP-nek kellett a levegőbe emelni. Ez a súly megfelel egy 24 személyes, három motoros utasgép súlyának, amelyet 1500 lóerőre szoktak rábízni. Nem lehet tehát csodálkozni, ha az 500 HP-s motor letette a fegyvert!

Ne kísérletezzen hamisítványokkal!

Az eredeti

SHALER

folt

mindig megbízható.

Kapható minden szaküzletben.

SEBESSÉGMÉRŐK
KILOMÉTER-ZÁMLÁLÓK,
autóórák, autóműszerek szakszerű
JAVÍTÁSA
ÓRAGYÁR, Tömör-u. 26



A Keszthelyi Törökvs Sport Egyesület motoros osztálya június 29-ére írta ki évente megrendezésre kerülő nagy sikerekre visszatekintő, innár III. Keszthelyi Csillagtúráját. A versenyen bárki, bárhonnán, bármilyen járművel startolhat, egyetlen előírás az, hogy június 29-én d. e. 10—12 óra között Keszthelyen a Hullámszálló előtti célon járó motorral tartozik áthaladni. Nevezési díj strandfürdő belépővel együtt 3 pengő, autónevezés a célnál 4 pengő. Nevezési díjak célszerűen a 3334. sz. postatakarékpénztári csekk számlán fizethetők be június 23-ig. A rendezőség a július 1-ig Keszthelyen tartózkodók számára a keszthelyi, nemkülönben a hévízi szállodákban teljes penziót háromszori étkezéssel napi 5.50 P. árrban biztosított. Propozíciót készségesen küld a rendező egyesület.

— *Bravó! Tehát Péter és Pál napján Keszthelyen találkozunk! Nyári túrát melyik egyesületünk rendez?*

— Természetesen a TTC, melynek agilis motorosztálya alig hogy lebonyolította nagyszerű ausztriai túráját máris nagyszabású olasz túratervezetet dolgozott ki. A TTC július elsején a Hungária AC-al közösen rendezi 2 hetes Dolomit-túráját melynek útvonala Bécs, Wörthi-tó, Albánia, Cortina—d'Ampezzo, Salzburg érintésével a Wachau át tér vissza Bécsbe és onnan Budapestre. A túra iránt máris igen nagy érdeklődés nyilvánul meg, hiszen a rendező

egyesület a járművel nem rendelkezők részére autóbust is indít, valamint olcsó elszállásról és ellátásról gondoskodik. A túrára vonatkozó mindennemű felvilágosítással a TTC titkársága (VI., Hajós-u. 16. Tel.: 270—90) szolgál.

— *Mi hír a szakmában?*

— Bruck Béla hirtelen vakbél-operációnak volt kénytelen alávetni magát. Szerencsére már minden rendben van. Rudgeék szenzációs angol TT diadala természetesen nagyban hozzájárul ahhoz, hogy a régi munkakedv ismét visszatérjen!

— *Új versenygép?*



... melyet évről-évre a kezdőversenyben győztes klub véd.

— Zamecsnik Tivadar új 500-as Rudge versenygépet rendelt, míg Andó Antal a minap kapta meg ugyancsak 500-as speci-Rudgeét! Kíváncsian várjuk, hogyan fog vele vitézni.

— *Hallom Wilkának megnagyobbították üzletüket?*

— Jól hallotta Hébli úr! A nagyobb helyiség megkönnyíti a tökéletesen felszerelt raktár tökéletes szortírozását, aminek előnyét a vevők a pontos és gyors kiszolgálásnál élvezhetik!

— *Új helyiségbe ki költöztö?*

— Kopenstein Benő népszerű olajüzlete a Hajós-u. 16. sz. alá költöztött át, de Klauber Géza közismert hegesztő üzem is átköltözik a szemben levő Dessewffy-u. 40. szám alá. A műhely itt még tökéletesebb, a köz-

mondásosan jó Klauber-hegesztések pedig még olcsóbbak lesznek.

— *Hallom Delmár Walter biztos indulója az Alpenfahrtnak?*

— Ugyvan! De elárulhatom azt is magának Hébli úr, hogy Delmár a napokban Németországba utazott, ahonnan egy Adler-Trumpfot hoz haza. Ezzel és az elmaradhatatlan Aeroshell olajjal készül az Alpenfahrra!

— *Mi hír a Kiss M. Antal cégnél?*

— A cég kitűnően felszerelt műhelye tele van munkával, ami a cég olcsó, precíz és pontos munkájában leli magyarázatát. Kissék a legkülönbözőbb alkatrészek elkészítését, hengerfurást, dugattyúkészítést stb. vállalnak, az anyagot és a munkát nem sajnálják. Ez a cég nagy forgalmának titka. De mondjon most maga valami okosat Hébli úr!

— A Méray gépekről tudok dicséretet zengeni Szerkesztő úr! A Zugliréten egy hentesmester ismerősöm 1926-ban vásárolt egy 350-es Mérayt. Azóta nem kevesebb mint 200.000 km-t futott le a géppel anélkül, hogy csak egyszer is cserben hagyta volna. Leuc-e ennél szebb dicséret? Nem is tudom megérteni azokat, akik elnyúlt, használt gépekre dobják ki a pénzüket, amikor ezeregyhatszáz pengőért valóban elsőrangú, értékálló 350-es masinát kapnak Mérayék-nál!

— *Hallom Nemzeti Autós és Motoros Tábor alakul...*



BUDÁN OLAJ

**HELUM special
és Ricin**

valamint az összes motorolaj különlegességek

GHILLÁNY M.

II. Corvin-tér 5. (Fő-u.)

Cellaetern

szórólakk

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

Gyártja:

Krayer E. és Tsa

lakk- és festékgyár
Budapest, V., Váci-ut 34.



Hiába

int pirosat a rendőr
meg sem állok a

Dormán

javítóműhelyg

AKADÉMIA UCCA 5.

Telefonhívó: 19-6-53

Elrontott, hibás, lassu

motorkerékpárját felelősséggel, lelkiismeretesen, méltányos áron, megelégedésre kijavítjuk, mindentéle hiányzó alkatrészt elkészítjük, pótoljuk, **vezérműjét** átalkasztjuk, hogy gépe gyors lesz. Költségvetési vizsgálat díjmentes. **Ingyen** garázsirózzuk, hirdetjük motorkerékpárját, ha eladás, vagy javítási megbízást ad.

Calthorpe képviselőt

Klementz és Társa

okl. mérnök, Czulyba-műhely

IX., KÖZRAKTÁR-U. 24. TELEFON 846-27

Tankzománcozást felirattal,

dukozást, reklám-
feszítést és minden-
nemű zománcozást

megelégedésre készít

KESJÁR JÁNOS

BUDAPEST, RÓZSA U. 45.



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

WILLKÁN M. L.

Liszt Ferenc tér 6. T. 251-56, 111-37

— Igen, a TESZ kebelében. Ezideig a Hungária AC, a Frontharcosok, a MOVE és a KAMC csatlakoztak a mozgalomhoz, melynek egyelőre körvonalozott hivatása, hogy az általános és gazdasági kérdések tekintetében érdekképviseleti szertvet alkosson és ezzel az egységes fellépést biztosítsa.

— *Mi hír a vidéken?*

— A Középmagyarországi AMC legutóbb Baróthy Béla dr. vezetésével Csongrádon, ifj. Zillich Pál vezetésével pedig Madarason állított fel titkárságokat.

— *Valami vízi motorosainkat érdeklő újság?*

— Junius 2-án nyitották meg a Magyar Vörös Kereszt Mentésügyi Osztálya Dunai viharjelző állomását a Margitszigeten. A jövőben innen irányítják a viharjelző szolgálatot végig az egész Duna mentén. A viharjelző szolgálatot egyelőre szombat, vasár- és ünnepnapokon reggel 9 órától este 9 óráig vezetik be. A Meteorológia viharjelzését a Margitszigeti központi parancsnokság nyomban továbbítja a viharjelző állomásoknak, amelyek azonnal felhúzzák árbócaikra a kék-fehér és fehér-vörös viharokosarat. Ahol még nincs árbóc, onnan a partról, illetve a rendőri motorosnakos mentők motorosánakraikról vöröskeresztes vagy kék-vörös zászló lengetéssel, esetleg szirénázással figyelmzettetik a vizen levőket az azonnali partrátérésre. Itt említjük meg, hogy július 8-án végre a balatoni viharjelző szolgálat is üzembe lép.

— *És motorosának verseny?*

— A váci versenyt gondolja? Arról a következő számunkban írunk!

— *Más?*

— Kesjár János a népszerű 200-as Rudge bajnokversenyző dukozó,

MEGJÖTT
a zipzáras
mo'oroskesztyű



OTTENREITER
IV., Petöfi Sándor-
utca 3. (Udvarban.)

Készít és javít

TEL.: 105-08, 295-18

AUTOMOBILIA

„TECALEMIT”
ZSIROZÁS

„INDIA”
PNEUMATIK

BUDAPEST VI., LISZT FERENC-TÉR 4

AUTÓSZAKÜZLET

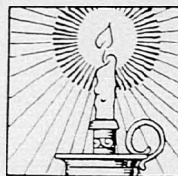
Indian
Motocycles

magyarországi
vezérképviselete

ifj. SEIFRIED HUGÓ

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

Gyári alkatrészek. Javitóüzem.



Világos,

hogy tökéletes
munkát csak tö-
kéletes gépeken
lehet végezni.
Tekintse meg
üzemünket.

Dedics Testvérek

mo'or- és automobil műhelye
Thék Endre utca 15 Telefon
30-3-45



Eredeti ricinussal kompundált
pennsylvaniai minőségű olaj!

Olcsó ár!

Visszaváltható kanna

Főbizományi lerakat:

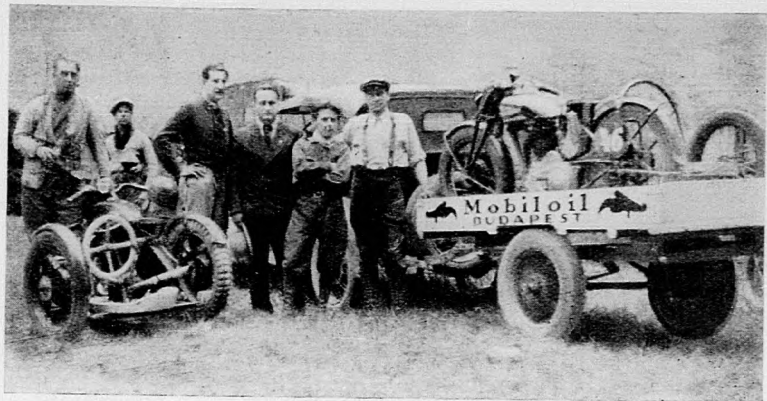
PAJOR IMRE
VI., JÓKAI U. 28. T. 202-28

Bejárát a Horn Ede-utcából

zománczó és reklámfestő üzemét Rózsa-utca 45. sz. alá helyezte át. Ezután is felhívjuk motorosaink figyelmét Kesjár műhelyére, támogassák sporttársunkat, akinek főleg tankfeliratai párjukat ritkítják.

— *Hallom az évek óta vajudó budapesti légikikötő ügye ismét a színre került?*

— De jó füli ember maga Héblí úr! Hát arról van szó, hogy a főváros régóta tervezett légi kikötője az óbudai nagysziget területén jusson révbé. A Csepel-szigeti repülőtér tervét elvetették, miután egyrészt a kikötők tovább fejlesztését megakadályozná másrészt a kikötői magasépítmények között a terület légi kikötő létesítésére amenny sem alkalmas. Ezzel szemben az óbudai nagysziget kombináció annál inkább szimpátiikus, mivel a hidroplán-kikötő egyesíthető volna a szárazföldi repülőgépek állomásával, föltéve hogy a tanulmányok során a sziget repülőtér céljaira alkalmasnak fog bizonyulni. Ha igen, úgy a szigetet a budai parttal hiddal kötik össze. De mennyi víz fog még lefolyni addig a Dunán... Pedig, Isten ugye a kül-



Magyar versenyzők Krieauhan. Baloldalon áll a Pathó-féle bedáthethő oldalocsis Rudge kombináció, mellette utasa és vezetője, Pathó Gyula. Pathó mellett „civilben” Németh Sándor áll, majd Bauerék.

földi repülőterek tanulmányozására kiküldött fővárosi urak tanulmányi jelentésének tízéves évfordulóján jó volna már végre legalább tudni, hol lesz a légikikötő?

— *De mondja miért dülöngél úgy Héblí úr?*

— Na hallja Szerkesztő úr! Koppányiék a fényes angol Norton TT győzelem örömeire leitatják az érdeklődőket. Pedig én Sunbeamre alkudni kísértem be egy barátomat, aki annak ellenére, hogy kevés a pénze, mégis meg fog tudni állapodni Koppányiék. Hiába, nagy az öröm...

— *Mi hír még a szakmában?*

— Nagyszerűen megy a bolt Ghillánynál, a budaiak népszerű olaj- és benzín szaküzletében. Az utolsó szombaton például rekordforgalmat bonyolított le a cég. Ugy látszik megéreztek a motorosok a szép vasárnapot, úgy vitték az olajat, benzint, motalkót és benzol keveréket, mintha ingyen adták volna. Igaz viszont, hogy Ghillány portékáinak minősége mindig első-

rangú. Eppen ennek a körülménynek tudható be az a nagyszámú és egyre szaporodó vevőtábor is, melyet a cég részéről megszokott szolid és pontos kiszolgálás gyűjtött egybe.

Viszontelvasásra, július 1-én.

SABRNÁK

VI., LAUDON-U. 5.

Révész és Huszár

VI., Jókai tér 7. Telefon: 18-9-54.

DUREX dugattyúk egvedárusítása.

dugattyugyűrűk, nyers- és kész motorszalagok, fogaskerekek, dugattyúcsapok tömitések, Wippermann és Morse motorkerékpárláncok.



Automobilrugók és spirálrugók gyártása és javítása. Kész rugós rektára.

BÁN LÁSZLÓ

VII. VÁG UCCA 5. — TELEFON: 91-1-21.



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

BERTÁNÁL

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

SAJNÁLOM

de én csak „Cellozor” cellulose lakkot fogadok el **Wilheim Fülöp**

festék-, lakk-, kence
nagykereskedése

„Cellozor” cellulose fröccslakkok
BPEST, VIII., RÁKOCZI-UT 65.
Alapítva: 1902. Telefon: 316-88.



Marelli Lucas

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

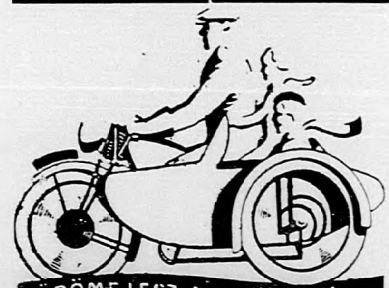
TÓTH ES STERN

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

Megérkeztek a legújabb típusu



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



ÖRÖME LESZ A MOTOROZÁS, HA URBACHNÁL A JAVÍTÁS. HUNYADI TÉR 12.



Irtózatosan

téved ha azt hiszi, motorkerékpárját mind-nütt tökéletesen tudják javítani.

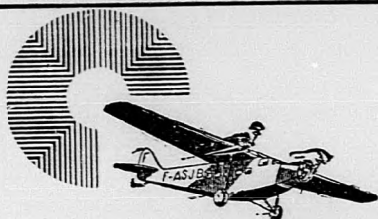
Téved

Speciális JAP, Velocette, Molasscoche javítóműhely:

ZAMECSNIK TIVADAR

motorkerékpá javító műhely
VI. JÓKAI-TÉR 7. udvarban. Telefonhívó: 18-9-54. — Versenyüzemanyag készítése és a motor dímentes beállítása

Felélős 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



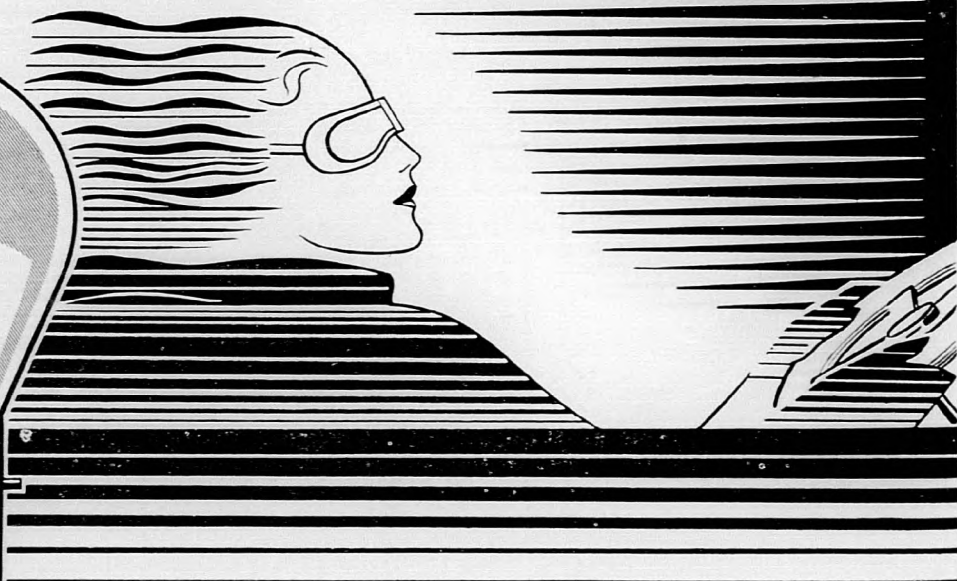
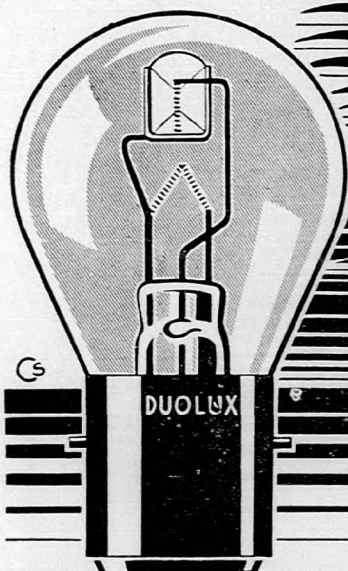
CSILLÁMSZIGETELÉSŰ GYUJTÓGYERTYA

TÖRHETETLEN

TELEFONGYÁR R.-T. GYÁRTMÁNYA

GYÁRI ELADÁSI KÖZPONT:

MÉRAY MOTORKERÉKPÁRGYÁR R.-T.
BUDAPEST, V., ZÁPOLYA-UTCA 15-17



TUNGSRAM DUOLUX

NAGY SEBESSÉGNÉL IS BIZTOS VEZETÉS!