

ÁRA 40 FILL.

AMIT MINDEN AUTÓSNAK ÉS
MOTOROSNAK TUDNIA KELL!

VI. ÉVFOLYAM

13. SZÁM

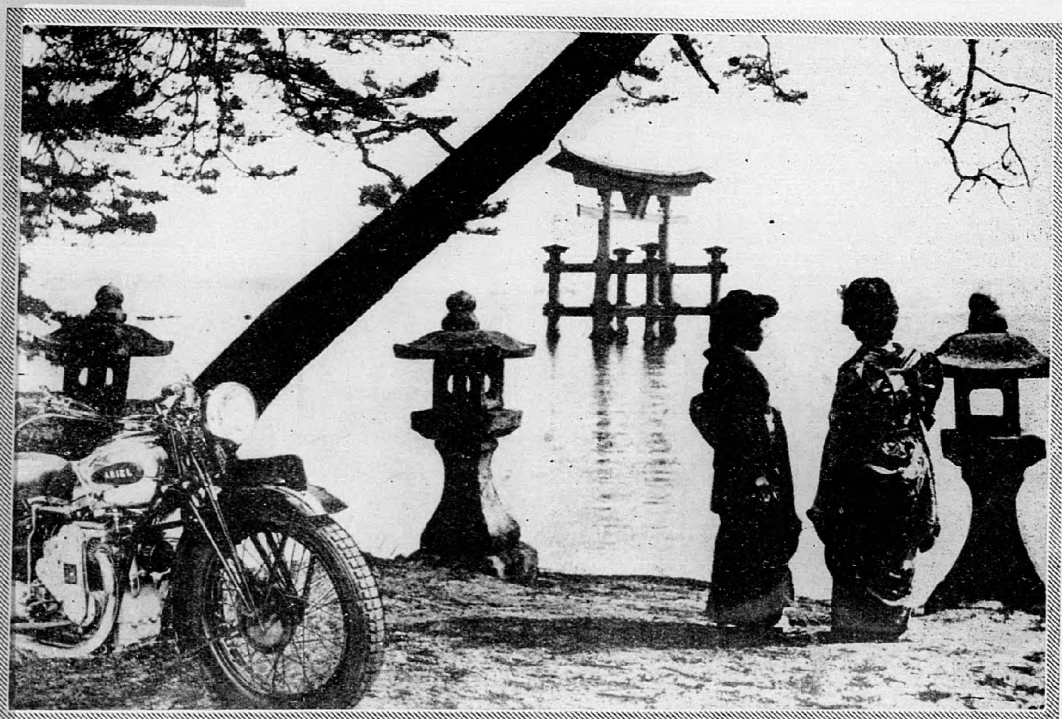
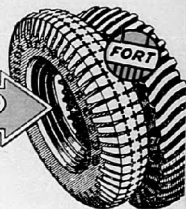
1934. auguszt. 2.

AutóMotor

A LEGNAGYOBB PÉL.
DÁNYSZÁMU MAGYAR
MOTORSPORTLAP

ANGOL
FORT DUNLOP

Képviselet: ATLAS RT.
VI Hegedűs Sándor-u. 2.



Japánban is hódít az Ariel!

A cseresznyevirágok hazájában is polgárjogot nyert már a motorkerékpár, melynek oldalkocsijában azonban ott sem mindig kis „gésákat” fuvaroznak az ivelt szemöldökű gavallérok... A japán hadsereg olasz mintára egész motoros hadosztályt állít fel, melynek oldalkocsijaiban a gépfegyverek és könnyű ágyúk otthonosabbak lesznek a Kelet hölgyeinél.



Megérkeztek a legújabb típusu



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

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



Eredeti ricinussal kompundált pennsylvániai minőségű!

Olcsó ár!

Visszaváltható kanna

Főbizományi lerakat:

PAJOR IMRE
VI. JÓKAI-U. 28. T. 202-28

Bejárat a Horn Ede-utcából.



Hiába

*int pirosat a rendőr
meg sem állok a*

Dormán

javitóműhelyig

AKADÉMIA UCCA 5.

Telefonhívó: 19-6-53



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

WILLKÁN M. L.

Liszt Ferenc tér 5. T. 251-56, 111-37

Marelli Lucas

vezérképviselet és service-állomás,
eredeti elektromos alkatrészek ki-
zárólagos eladása. Javítunk bármely
gyártmányú és rendszerű autóelek-
tromos világítás- és gyújtásberende-
zést **garanciával!**

TÓTH ES STERN

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



akkor sem tudja
olcsóbban és töké-
letesebben akku-
mulator és világi-
tási berendezését
javíttatni, mint

BERTÁNÁL

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



Berágódott
motorját **garanciá-
val javítja**

ZAMECSNIK TIVADAR

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

**Indian
Motocycles**

magyarországi
vezérképviselete
íjf. SEIFRIED HUGÓ

Budapest, VI., Forgách ucca 10-14.

Telefon: 91-3-24, 92-9-92.

Gyári alkatrészek. Javitóüzem.

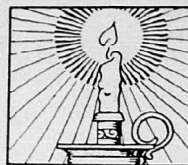
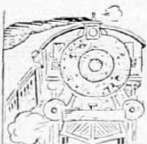


MEGJÖTT

a zipzárás
motoroskesztyű

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

Készítés javít



Világos,

hogy tökéletes
munkát csak töké-
letes gépeken
lehet végezni.
Tekintse meg
üzemünket.

Dedics Testvérek

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

Cellactern

szórólakk

autók, kocsik fé-
nyezéséhez, kia-
dós, tartós, könny-
en eldolgoz-
ható, olcsó.

Gyártja:

Krayer E. és Tsa

lakk- és festékgyár

Budapest, V., Váci-ut 34.



**BUDÁN
OLAJ**

**MARŞ special
Lowcarbon**

valamint az összes motorolaj különlegességek

**GHILLÁNY M.
II. Corvin-tér 5. (Fő-u.)**

Magángarázsban, az új Lipótvá-
rosban szülő- vagy oldalkocsis
gép elhelyezhető. Szülő 5 P, ol-
dalkocsis 10-12 P. Érdeklődni
lapunk kiadóhivatalában V. ker.,
Tátra ucca 4. szám alatt lehet.

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

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

AutóMotor

AZ EGYETLEN FÜGGETLEN
MAGYAR MOTORSPORTLAP

KIADJA AZ
„AUTO-MOTOR” LAPKIADÓ VÁLLALAT
SZERKEZTŐSÉG ÉS KIADÓHIVATAL :
BUDAPEST, V., TÁTRA UTCA 4. SZÁM
HIVATALOS ÓRA : 9-12-IG
TELEFON : AUT. 224-07 és 107-68

Postatakarékpénztári csekk számla szám: 48.438
Folyószámla: Angol-Magyar Bank

VI. ÉVFOLYAM

BUDAPEST, 1934. AUGUSZTUS 20.

13. SZÁM

ELŐGYUJTÁS

Nem vice, ellenkezőleg roppant jellemző valóság ez a kis történet, amolyan alkalmi röntgenapparátus, amelynek segítségével azokba a legbelsőbb zsigerekbe pillanthatunk bele, amelyekről a motorsport halának feje terjeszt oly penetráns illatokat. Történt pedig a következő: az egyik egyesület a körülmények kényszerítő hatása alatt úgy volt kénytelen dönteni, hogy bajnoki pontszerző versenyt elhalasztja. És mivel a szóbanforgó egyesület nem azok közé tartozik, akik ott pillérkednek a magas fűhatóság hóna alatt: megjött tehát a válasz a KMAC-tól, tessék bejelenteni az új terminust pontosan, ellenkező esetben bánja a bánatpénz.

Összeült tehát a derék klub kupaktanácsa és hirtelenzöke ötlettel elkészült a válasz: A versenyt pontosan egy héttel a KMAC triálja után rendezzük meg és kérjük ezen pontos terminus jóváhagyását. Van tehát min derülni, mert köztudomású, hogy a KMAC elhalasztott triáljának sincsen mind a mai napig pontos terminusa.

Ha eddig legalább hivatalosan foglalkoztak a sporttal a KMAC-ban, most már hivatalosan sincsen senki, aki törődne vele. A régi sporttitkár áttevezett a nem kevésbé bokros, de jobban kecsesgató idegenforgalmi vadászterületre, az új sporttitkár pedig néhány heti működése után büdzsésivárágra való hivatkozással menesztették. A garnitúrából bölénynek még megmaradt sportbizottsági titkár pedig javában fűrészelik azért, mert résztvett azon a bizonyos TESz-féle ülésen, ahol nem kizárólag kellemességek hangzottak el az autósport és automobilizmus irányítottaságáról. Ma az a helyzet, hogy aki a KMAC-tól sportkérdésben akar felvilágosítást kapni, azt úgy küldik asztaltól asztalhoz, mint haidanában a menekültsegélyt kérőt a népjóléti.

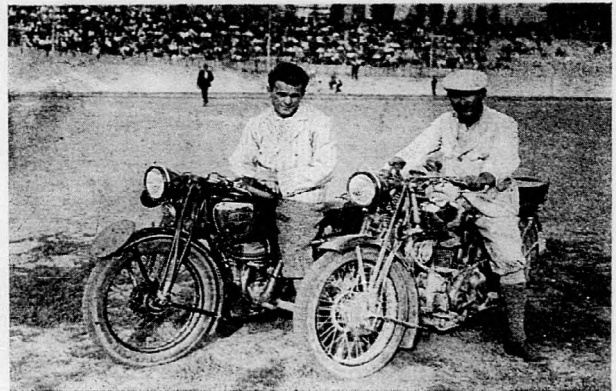
Ki hitte volna, hogy a két öslelenség, a KMAC és a Touring Club — összeborult. Összeborult a fenyegető közös ellenség ellen. Pedig nincsen olyan nagyon messze az az idő, amikor a KMAC elnöke, ama bizonyos Tisztelt Ur megszólítású levelet intézte a MTC elnökéhez. Az összeborulás oka: a TESz-féle megmozdulás, amelynek célja átszervezni az automobilizmus vezetését, beleértve a triptikek problémáját is. Ez pedig húsba vág és ha a hús veszélyeztetve van, akkor... Hát persze... Kiváncsián várjuk, mit tesznek kámacaturingék, mivel tesznek majd a TESz ellen. Legjobb lett volna már a multban többet tenni különös tekintettel a motorkerékpárútdó stb. ügyekre. Akkor nem merült volna fel a TESz-kérdés. Mert a sok ezer autós és motoros szempontjából nem az a fontos, hogy ki tesz. Hogy a TESz tesz, avagy a mai garnitúra. A fő, hogy történjék valami a szónoklatokon kívül is.

Olcsóbb lett az üzemanyag. Egyes kutaknál már 36 fillérről mérik a motalkót. És azt rebesgetik, hogy még olcsóbb lesz. Orosz dömpingről beszélnek, filléres oliról. Hozzánk is elkerül a németeknél DEROP, az angoloknál

pedig a rövidebb ROP jelzésű üzemanyag és olaj. Annnyit pedignak feltétlenül lesz belőle, hogy az üzemanyagárak alacsony nívón fognak stabilizálódni, olcsóbb lesz az autós és motorkeréklitartás, a kilométerköltség. Ha ugyan nem kapnak verszmetet a hatóságok és nem fundálnak ki valamit újabb adóemelést.

A Szent István hét nagy autós idegenforgalma megmutatta, hogy közlekedésrendészetünk és közlekedésirányításunk az elégtelen kalkulust érdemelte ki. Litván, török, német, osztrák, olasz, angol, saarvidéki sőt perzsa rendszámú autót is láttunk, a litvánok litvánul, a perzsák perzsául átkozódtak, a törökök a profétát idézték és a finnek — morogtak. Az úgynevezett tiszta keresztetésekénél. Ahol semmi sem jelzi azt, hogy befordulni nem szabad, de ahol mint süllyesztőből Lucifer, ugrik elő a rend derék öre és félórúig magyarárza zengetes kecskeméti tájszólású németiséggel a perzsának és magyarul a derék török effendinek, hogy mennyiben vétett a „rönd” ellen. A határon túlról ideforgott idegenek még megúszták a dolgot büntetés nélkül, a vidékiek betétlap állományában azonban rendet vágott a tilalomfa nélküli tilalom. Pedig milyen egyszerű volna a segítség. Néhány jelzőtáblára volna csak szükség. Csodáljuk, hogy a főkapitány úr ömlesztésé, akinek gondja még az ucai kukoricafészökre is kiterjed, ilyen fontos közlekedésrendészeti kérdés fölött siklik el — fölényesen.

Hát még az úgynevezett beforduló villamosok. A Ferenc József híd pesti torkolatánál napirenden voltak a kifakadások. Itt ugyanis fölötté sűrű volt a külföldi kocsi forgalma, itt haladtak át a Balaton felé. Ki csodálkozhatik azon, hogy a külföldinek az itt töltött két nap nem volt elegendő annak megtanulására, hogy a 88-as Beszkárt minden jelzés nélkül szépen és hirtelen átvág az úttesten. A vezető rávág kettőt a csengőre és kanyarodása közben csak akkor nem taszítja oldalba a vele félmásodperc előtt még párhuzamosan haladó autót, ha annak jók a fékei. Itt sem volna szükség búbájosságra, egyszerű intőkarra csupán, amelyet a villamosra szerelnének.



Lukavecz (Puch) és Martinek (Gilera) a Six Day's magyar résztvevői.
Hű kísérőjük: Mobiloil „D”

A szerkesztő



UTINAPLÓJA

A zürichi legikötő

Dörög a motor...

Méltóságátjesen üszik a Malert kétmotoros Fokkere a Dunántúl fölött. Az unalomig megszokott bécsi útvonal helyett jól esik a szemnek elkalandozni a Bakony erdők borította vadregényes völgyei, falvai és városai fölött egyre messzebb és messzebb, el a megnagyobbodott horizont széléig, ahol a Dunántúl összeölelkezik a kék levegővel...

Egyre magasabbra emelkedünk, közelednek a Kor-Alpok bércei, melyek helyenként jóval 2000 m fölé meredeznek... Minél magasabbra megyünk, annál nyugodtabban üszik a gép. Egyik útítársunk, egy kis drótszűrő foxi szemmel láthatóan örül neki: az imént félreismerhetetlenül mutatkozta rajta a légbitettség jelei...

...Már Ausztria fölött repülünk, Karintia fölött, amely mint a pesti reggeli lapokból olvastuk, hadszíntér lett... Lent kies fekvésű kis falvak, melyekben elbarikádozott emberek néznek farkasszemet a halállal... Amott két katonai repülőgép portyázik, kémleli a felkelők hadállásait... A távolban felcsillan a Wörthitő tükre, alattunk Annabichl, Klagenfurt repülőtere. Landolunk.

Fényképezni? Azt itt nem lehet! A repülőter körül a leghetetlenebb uniformisokba öltözött szedett-vedett alkalmi alakulatok... (Ezeket nyugszik itt a közbiztonság?)... A büffé verandáján gépfegyver, amott motoros tüzérseg, a hangár bejáratában alkalmi védőr nem túlságos bizalomkeltő szakszerűséggel babrálja a kézi golyószórót... Hadszíntér ez, tegnap dörögtek az ágyuk, kattogtak a gépfegyverek, ütközet volt... Polgárháború!

Búcsút intünk a Velence felé tova-repülő Malert-Fokkernek... Talán mégis jobb lett volna tovább menni...

Mit tagadjuk, az ember nehezen szokik bele ebbe a furesa miliőbe. Fürdőhely — ahol bomba robban...! Üdülőhely — ahol szögös spanyollovasok jelzik a kirándulás irányát...! Játékkaszinó — ahol a rulettbe esetleg Mannlicher golyó téved...! Séfány — ahol karabélyos rendőr szólit fel oszlásra minden egy embernél nagyobb „csoportot”...! Ahol a lakóság úgy vélekedik, hogy:

— Nálunk már a munka nem érdekel senkit sem, csak a politika...

És összesűgnak.

Másnap huszonnégy személyes katonatemetés volt... És a Klagenfurtban letartóztatottak száma elérte a 3000-et... És mind bosszúért kiállt!

Főszezon van, de a fürdővendég, az idegen autó és motorkerékpár kivesszett! Csoda?

A Zugspitze

A Tauern feledhetetlen emlékeivel érkezünk meg Innsbruckba, ahol sajnos kútba esett eredeti útiterünk, mely szerint a Karwendel sziklaláncolatai fölött akartunk Münchenbe repülni. Tekintettel ugyanis a német-osztrák feszültségből folyó gyér utasforgalomra, a Luft-Hansa beszüntette ezt a túrisztikailag oly sokat ígérő vonalát. Bosszantott a dolog részint, mert régi vágyam volt ezt a csodás vonalat megismerni, másrészt lekésve az autóbust — „miszünk” volt a vonattól, ha még oly szép is a Mittenwald-Bahn viaduktokkal telefüzdelte romantikus útvonala. A sors azonban kárpótlásról is gondoskodott és ez a kárpótlás volt a Zugspitze!

Garmisch Partenkirchenből a bajor Alpések eme idegenforgalmi centrumából, a passiójátékairól világhírű

Ime a Zugspitze! „Lent” csaknem 2700 m. magasán a Schneefernerhaus, a csucson, 3000 méter határán a drótkötélpálya végállomása, a München-Haus



Oberammergau kapujából indul a Zugspitzbahn kék-fehér kocsisora. Garmisch; az idei Nemzetközi Hatnapos Triál fókusza, zsúfolva idegenekkel, Amerikától—Japánig minden nyelv képviselve van uccái bábeli hangzavarában. A Nagy Triál csak a hónap végén kezdődik, az angolok közül azonban már sokan megérkeztek, mint mondják mindenáron győzniekk kell!

Gyerünk a Zugspitzre! A menet-térti jegy nem olcsó, 23 márka, mégis úgy tódl a nép a pályaudvarra, mintha ingyen vinnék fel ebbe a meseszerű, havas álmvilágba. *Megér ez minden pénzt!* — mondogatják.

Egyszerű adhéziós vonatként kigyózik be a kék kocsisor a Wetterstein égbenyúló bércei közé, azután jön a fogaskerekű üzem. Sorra marad el a Riessersee, a vadregényes, nehezen járható „Klamm”-járól híres Höllental, a Badersee és Eibsee.

Riffelriss! Most jön a négy és fél kilométeres nagy alagút, amelyben 1000 méter kapaszodik felfelé a fogaskerekű. A Wetterstein sziklakolosszusai-ban, mint csigaházban kanyarog fölfelé a vonat, százméterenként magasságjelző táblák az alagút falán... Micsoda munka lehetett megépíteni ezt a vasutat!

Schneefernerhaus: végállomás — a föld alatt, 2700 méter magasságban! Azután hatalmas üveges terasz és a sötétségből kilépve, vakító fehérségben nyúgözi le az embert a napfényben ragyogó hóföföde sziklacsúcsok tengere. De még nem vagyunk a csucson! Lift visz fel a drótkötélpálya állomásához. Beszállás és máris szédítő mélység fölött lebeg a csúc, a 3000 méter felé a csille, Csúcs állomás, a drótkötéllal lehoronyzott München-Haus. Kilátótorony: lent a mélyben erdők ölen pihen a smaragdölvi Eibsee tükre, odébb a bajor felsők horizontján a müncheni Frauenkirche tornya... Ha az Alpések felé fordulunk, a hegycsúcsok rengetegéből alig lehet kiigazodni. Belátni a Dolomitokba, le egész a Berninaig.

A Schneeferner-Hausban pompás szálloda, folyó hideg-meleg víz, kitünő konyha, tánc...

Feledhetetlen élmény volt a Zugspitze!

A német motorsport

Az új Németországról, a „harmadik birodalom”-ról és annak berendezkedéséről írni nem a mi feladatunk, különben is a napilapok kiaknázták már ezt a területet, feltálatva róla mindent, ami megtörtént és ami nem történt meg. A bennünket érdeklő autós vonatkozások azonban ismeretlenek maradtak, csupán a grandiózus útépitési program, az eladási statisztikák itt-ott napvilágra kerülő fantasztikus számadatai, a Deutschlandfahrt tükreben bemutatkozó tömegsport-megmozdulások, az új életre kelt és máris nagyszerű sikerekre visszatekintő autótversenysport, az Auto Union és Mercedes-Benz kocsi diadalai sejtetnek egyetmást a német motorizmus reneszánszáról.

Münchenben alkalmunk volt elbeszélgetni Hühnlein őrnagy, a német autódiktátorhoz közelálló körökkel, kik a következőkben informáltak a német motorsport újjáépítésének munkájáról:

— Az első lépés a motorizmus szétforgácsolt erőinek tömörítése volt. Így született meg a régi ADAC-ból a DDAC, az új német autókлуб a „Der Deutsche Automobil Club”. A német motorsport gyeplői az ONS kezében vannak, amely testület, mint a „legfelsőbb nemzeti sportbizottság” minden eszközt megragad a letargiába merült német motorsport felrúzására és különös figyelmet fordít a versenyzőnnyá utánpótlására. Az eddigi versenyzőbályok alapos revízió mentek át, mindenütt a sport iránti minél szélesebb körű érdeklődés felkeltésére fektették a főszűlyt. Tömegsportot akarunk csinálni a motorsportból! A versenyek megrendezését a DDAC és az NSKK, a nemzeti szocialista motoros testület, karöltve végzik.

— Versenyek nemzeti, nemzeti, kerületi és helyi versenyekre tagozódnak. Az egyes versenyeken való részvételi jogosultságot szigorúan körülbírtuk. De éles megkülönböztetést teszünk a amatőr és amatőr versenyzők között is. Versenyzőink nemzetközi versenyeken való részvételi jogosultságát nemzetközi licenchez közzük, amelyet legalább három helyi, kerületi vagy nemzeti versenyen elért győzelemhez kötünk. A nemzetközi csillagtűrákon, Monte Carlo stb. való részvételre csak az hazai megbízhatósági versenyeken győztes versenyzők kapnak engedélyt.

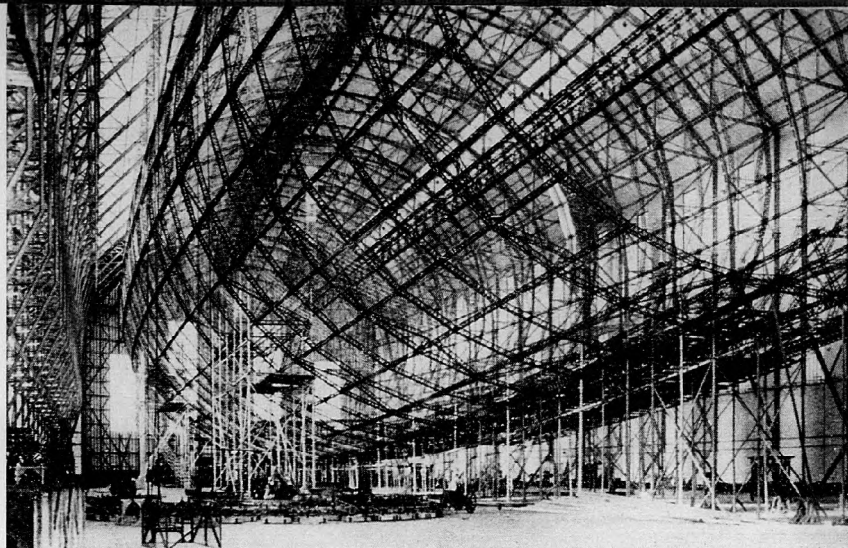
— Az építómunka nehezen megy, számíthat nehézséggel kell megküzdésünk, de a sikerek, hiszen ilyenek is vannak már, megsokszorozzák erőnket a további munkára...

Egy-két nap múlva öles betűkkel olvassuk az újságokban: Caracciola (Mercedes-Benz) új útvonalrekorddal győzött a Klausen versenyen...

Mikor kezdődik el odahaza motorsportunk újjáépítése? Vajon mikor?

Zürich felé...

München. Délután Zürichbe repülünk, mielőtt azonban startolnánk, még átadom a Hofbrauhaus 35 éve idegenbe szakadt magyar portásának, Frikker Feri bácsinak az üdvözlését, amit általam az „otthoniaknak” küld. Repülőtér. A perronon már előállott



Speciális duralumínium ötvözetből épül Friedrichshafenben a 248 méteres új Zepplin, az LZ 129 csontváza

a tavalyi ismerős, a Swissair expressgépe a piros kis Lockheed-Orion. Lesz száguldás!... Indulásig pilótánkkal beszélgetünk gépéről.

— Nagyon szeretem, megszoktam ezt a piros kutyát (roten Hund) mondja gépére. — Élvezet vele repülni. Magasságvesztésnél 360 km-t repül, ha azonban a gravitációt is segítségül veszem úgy 400 km-re is felmegy a sebessége. A leszállásnál jól viselkedik: 400 m-en belül áll! Harántstabilitása bámulatos, pompásan tartja az irányt, nagy sebességnél hirtelen eltéríteni lehetetlen. Ennek tudható be, hogy tavaly az elkapott fecskek két ízben is öklöny hurokat vártak a szárny rászorborításába.

— Mint ismeretes a Lockheed helyszűke miatt rádióberendezés nélkül repül. Ködben, felhőben tehát nem repülhetünk vele, a felhők alatt kell maradnunk. És itt, az ú. n. parterre-repülésnél van az egyetlen bibi: a Lockheed magasságvesztésnél 180 km-en alul nem tud repülni. Képzelnék csak el a lógó felhők alatt 50 m magasan 200-as tempóban nyugatni a fák fölött... Erre már volt példa! Ilyenkor talpon kell lennünk! Egy ilyen nekedőrá azután töltesz a legraffináltabb pszichotechnikai kísérleten is.

A Swissair pilótákban azonban mindenki megbízható, 10—15 évet töltöttek az aviatika szolgálatában több száz ezer km van mindegyikük mögött, úgy ismerik a terepet, akár a tenyerüket, valamennyiük elvégzi a légi akrobatika magaskiskoláját is. Tudnak repülni. A Swissair műszaki felszerelése megpárját ritkítja.

Indulás. Amott a Starnberger See! Most az Ammer-See marad el alattunk, jó vastag levegője van ma a bajor fensíknak, magasan repülünk, ott már csillog a Bodeni tó tükre, bolhányi hajó úszik rajta, aztán halmos-dombos vidék és máris alattunk van Dübendorf, Zürich légi kikötője. Közel 300 km-es átlag! Most már nem sietünk, előttünk három motoros Swissair-Fokker landol...

A légi kikötő teljesen modern, büszkék is rá a svájciak, szeretik Tempelhofhoz hasonlítani. Pláne mióta átlát-hatalan ködben való leszállásra is berendeztek rádió állomásukat...

Hol van ettől a mi szegény Mátyásföldünk...

Épül az új „Zepp”!

Ma van utunk legrövidebb légi etapja. Zürich—Constanz mindössze 25 perc! A Luft Hansa egyik kis Junkerse röpi a Bodeni tó partjára,



Zürichbe érkezik a Swissair Lockheed-Orion expressgépe! — A D-357-es Luft-Hansa gép vezetői Käser és Boltersdorf nemcsak kitűnő repülők, de felelőskeltemes utitársak is

Constanzba, onnan rövid hajójút Fridrichshafen, a Zeppelinek legendás híru otthona...

Az épülő LZ 129 kolosszális méretü hangárja már messziről látszik. A mellette eltörpülő többemeletes igazgatósági épületek között olyan benyomást kelt, mint valami óriás háza a törpék városában.

Bent a hangárban, mint valami kolosszális méretü öslény csontváza pihen a Zeppelin burok nélküli épülő váza. Nyugodtan túri a rajta nyüzsgő munkások százait, a pneumatikus szegecselő kalapácsok pattogását. Nem kevesebb, mint 248 méter hosszú lesz a hajó, legnagyobb átmérője 41.2 méter, tehát testesebb a nálunk is járt „Graf Zeppelin“-nél, amely 236 m hosszúság mellett csupán 30 és fél méteres átmérővel dicsekedhetett. Az épülő 190.000 m³ ürtartalm óriás lég-hajó 16 egymástól független cellájában Helium-gázzal fog repülni. A víz 36 speciális, magas szilárdságú Duraluminiumból készült gyűrűből áll, ezekhez kapcsolódnak a hossztartók. A gondolásban csak a vezető-, rádió- és navigációs-termek nyerne elhelyezést, míg az utas helyiségek — 25 kabin 50 ággyal, nappali stb. helyiségek — a hajótest belsejében kapnak helyet. Az utashelyiségek összterülete 400 m² lesz, szemben a Graf Zeppelin 100 m²ével! Kényelem tehát lesz a délamerikai forgalom lebonyolítására hivatott léghajóban, amelyet négy nyersolajmotor (a régini öt) 4400 lóereje 135 km-es sebességgel fog célja felé hajtani. A hajón 50 utasán kívül 45 főnyi sze-

mélyzet utazik, gyomrában 20—25.000 kg terhet vihet még magával és nem kevesebb, mint 60.000 kg nyersolajat.

A gyártelep rendkívül érdekes Zeppelin-múzeumában érezzük csak át igazán, mire képes az emberi kitartás.

A nálunk is járt „Graf Zeppelin“-hangárja üres. Mint mondják, két nap múlva érkezik Délamerikából...

A nép a birodalom minden részéből ezrével tódul megnézni az épülő lég-hajóóriást. Valóságos zarándokhely ez! A telep kapujánál mindenki boldogan fizeti le a — belépődíjat: építik az új „Zepp“-et...

Az AIR FRANCE szárnyain...

A legszebb utazásról is jól esik a hazatérés: boldogan szállunk be Aspernben az Air France hárommotoros Fokkerébe.

Start! Azután egy éles forduló, elfordul a horizont, mintha minden a fejetetejére akarna állani, azután ismét kiegyenesedik minden és — irány: Budapest. Pár percet a felhők fölött repülünk, napsütésben, a földet nem is látjuk. Azután felhőkben úszunk, simán, szinte észrevétlenül (bámulatosan stabilak ezek a Fokkerék) — gomolygó fehérségben, mintha vattába volnánk csomagolva gépestől, semmit sem lehet látni... A pilóta mellett ülő szikratávírász szorgalmasan dolgozik. Felhő és köd, csupa átláthatatlan fehérség... Tág tere nyílik behunytt szemmel gyönyörködni úti emlékeink színes kaleidoszkópjában, abban a tarka egyvelegben, amelyben emberek, népek, szokások, városok, természeti

szépségek gomolyognak pillanatról-pillanatra bujább, színesebb képeket festve... Azután rongyosodik alattunk a felhőlepedő, az egyik lyukon át Komárom vára rajzolódik ki az öreg föld hátán és alattunk a mélyben a Luft-Hansa hárommotoros, ezüstös Rohrbachja húz el Bécs felé... Mint egy Verne-regény...

... Azután jönnek a dombok, a Hármashatárhegy, a Duna — Budapest!...

Kényelmes és üzembiztos, tetszetős és takarékos

ezt mondja kivétel nélkül minden

TRIUMPH

tulajdonos.

Az utószezonban erősen mérsékelt árak!

550 kcm-es **Triumph** motorkérpár, cirk. olajozás. 30 W. nagyvilágítással, luxus kivitelen

P 1690"-

Vezerképviselő:

Bruck Nándor és Fiai

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

Értesítem az igen tisztelt vevőimet, hogy az eredeti Jap alkatrészek, Burman, Best & Lloyd, Sturmey küldemények megérkeztek, amivel a raktáramat kiegészítettem, úgy hogy az igen tisztelt vevőimet teljes szorított raktáramból tudom kiszolgálni. Friss angol John Bull pneuk és motorkerékpár alkatrész-gumik raktáron.

BIRÓ JENŐ

alkatrész és pneumatik raktára

BUDAPEST, VI., LISZT FERENC TÉR 2. SZÁM

Szakember
ajánlja a

Castrol-t



Ausztriában a gyár és annak vezérképviselője
Dr. STASTNY, a kiváló motorkerékpár-szakember
CASTROL olajat ajánl a PUCH motorkerékpárok számára



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

**Nemcsak teljesítményben
vezet a**

PUCH

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

Minden turateljesítményre alkalmas 250E típusú
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
kiviteli, 3 és 4 sebességű, láb- vagy kézkap-
csolásos gép között.



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

**Hogyan szerelünk új dugattyúgyűrűket a Puch-ba
— és hogyan végezzük el a kikormozást?**

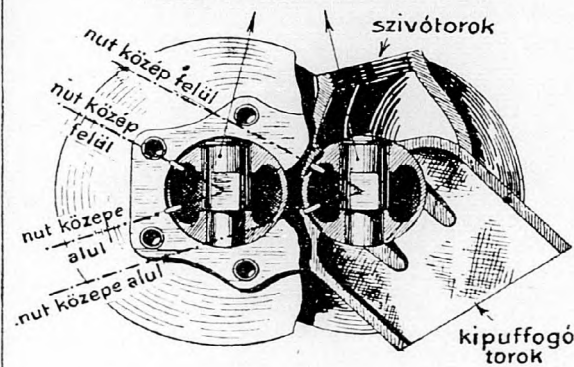
Közlő: Koenig Rudolf

Mikor kell kikormozni a Puch-motort? Pontos adatokat közölnöm nem lehet. Az egyik motor hamarabb kormozódik el, mint a másik. Rengeteg függ a használt olaj minőségétől és főleg a karburátorbeállítástól, mert a fő komortermető nem is annyira az olaj, mint a túlgazdag karburátorbeállítás. Általában akkor kormozunk, ha motorunk kipuffogása kezd halkulni, kopogást hallunk és a gép hegyre nem húz úgy, mint normális körülmények között.

Hogyan fogunk hozzá? Az első lépés: leszereljük a kipuffogócsövet, utána a gázosítót, a gáz- és olajszabályzó kart és nem felejtjük azt sem, hogy a kis olajesőnek is le kell kerülnie. Ha mindez le van szerelve: levesszük a négy hengertalp leszorító csavart és máris húzhatjuk le a hengert. A tartányt nem kell leszerelni, a dugattyúkat a felső holtpontra állítjuk és a hengert oldalt döntve könnyen lehúzzuk.

Ha a hengert eltávolítottuk, úgy leszereljük a dugattyúkat, hegyes fogóval könnyen kivethetjük a csapszeget biztosító rugókat és a csapszegeket egyszerűen kitoljuk. Feltétlenül jelöljük meg, hogy melyik dugattyú melyik hengerfurathoz tartozik, nehogy a „dugaszokat” az összeszerelésnél elcseréljük.

Karburátor felé néző oldal.



Célszerű a dugattyúgyűrűket levenni és belepróbálni a hengerbe annak megállapítására, hogy mennyire kopotnak. A levett gyűrűt belefektetjük a hengerbe és a gyűrű két szabad vége felé mérőlapocot nyomunk. Ha a hézag egytized milliméternél nagyobb, úgy feltétlenül új gyűrűket szerelünk.

A koromtalánítást nem kell bővebben magyarázni, csupán arra ügyeljünk, hogy a gyűrűvájatokból is eltávolítsuk a koromnak és égett olajnak a nyomát is. Legjobb erre hegyesre kőszőrűt régi dugattyúgyűrűdarabot használnunk, amellyel a vájatokat tisztára kaparjuk. Sokan abba a hibába esnek, hogy ha az új gyűrű nem illeszkedik bele pontosan a vájatba, úgy a gyűrűből lecsiszolnak. Ha a gyűrű nem pásszol pontosan, úgy ez nem azért van, mintha a gyűrű vastagabb volna, hanem az az oka, hogy a vájatot nem tisztítottuk ki becsületesen. A gyűrűk ugyanis ezredmilliméterre pontosak, tehát nem bennük, hanem csakis a korommal bélelt vájatban lehet a hiba.

Az új gyűrűk behelyezése után állapítsuk meg, hogy szabadon rugóznak és nem szorulnak vajjon a vájatba. Ha mindezzel készen vagyunk belepróbáljuk a gyűrűkkel felszerelt dugattyút a hengerfuratba, nehogy csak a henger visszaszerelésénél jöjjünk reá valami hibára. Hogy a gyűrűket el kell osztani, azt talán fölösleges magyaráznom.

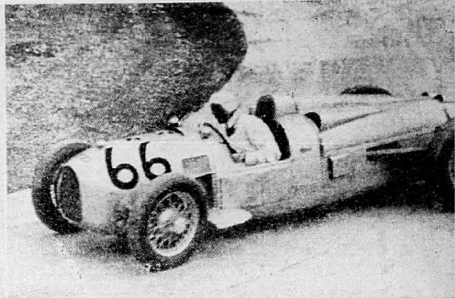
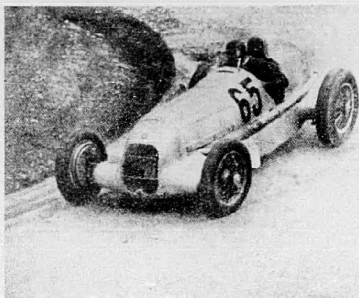
A hengerfej visszaszerelésénél ügyeljünk arra, hogy a gyertyanyílás a kipuffogóval ellenkező oldalra kerüljön. Ellenkező esetben motorunk nem húz jól és melegszik!

NB. A csapszeg visszaszerelésénél ügyeljünk arra, hogy úgy tegyük be, mint azt az ábra mutatja.

HIREK

Caracciola (Merc.-Benz) Klausen győztes!

Sajnos, az időjárás nem kedvezett a Klausen versenynek, a szezon legkiemelkedőbb hegyversenyének, hiszen a résztvevőknek 2000 métertől kezdve még a frissen esett hóval is meg kellett birkózniuk. A verseny hőse a Mercedes-Benz istálló élharcosa, Caracciola volt, aki 15 p 22.2 mp-es útvonalrekordot futva, három másodperccel előzte meg a célban a „hegyek királyát”, az Auto Union vezető Stuckot, aki szintén 25 másodperccel a régi rekordon belül végzett. A sportkocsik legjobb idejét Balestrero (Alfa) futotta 17 p 07 mp-el, Stuck régi sportkocsirekordja azonban megdöntetlen maradt. Hartmann, aki Bugattijával a 3 literes sportkocsi kategóriában indult, 17 p 49.2 mp-es idejével



Figyeljük meg Caracciola (Merc.-Benz) és Stuck (Auto-Union) technikáját a Klausen verseny egyik fordulójában

Balestrero, Dusio (Alfa) és Stuber (Alfa) mögött a 11 főnyi mezőnyben a 4-ik helyen végzett. Az oldalkocsi kategóriában a francia bajnok, Amort (1000 Bernadet-Jap) futotta 19 p 13 mp-vel a legjobb időt, a rekorder H. Stärkle (600 NSU) előtt, aki ezuttal 19 p 19.2 mp-es eredményt ért el. A szőlőgépek abszolút győzelmét Hänni (500 Motosacoche) szerezte meg 17 p 02.8 mp idővel Rosemayer (DKW) előtt, de több mint 20 mp-el maradt el a Bullus (NSU)-féle rekordtól.

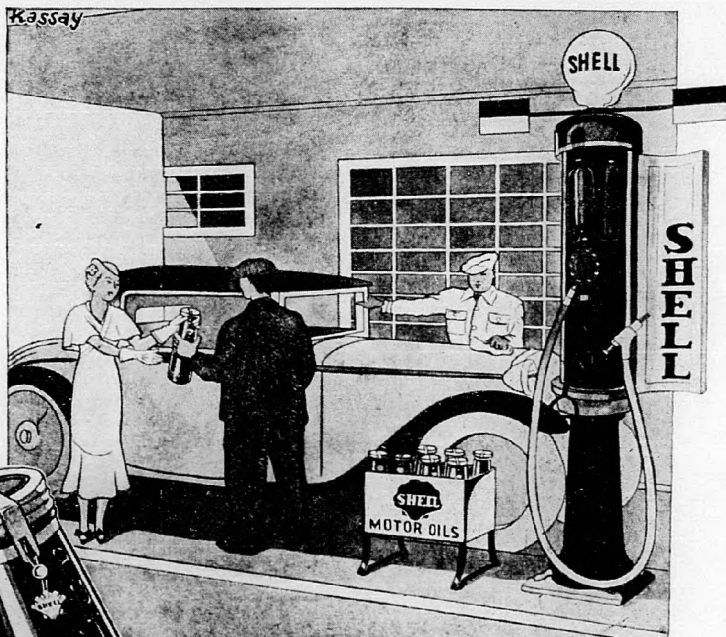
Stuck (Auto-Union) abszolút, Hartmann (Bugatti) sportkocsi-győztes Freiburgban.

Közel négyszáz indulója volt a Freiburg mellett lefutott 12 km-es német hegyi Grand Prix-nek, mely bizonyos tekintetben a Klausen-verseny revansmérkőzésének számított. Legalább is Stuck (Auto Union) számára, akinek 8 p 06.6 mp-nek megfelelő 88.8 km-es rekordátlaggal sikerült revansot vennie a Mercedes-Benz vezető Caracciolán a Klausenen szenvedett vereségért. Caracciola 8 p 32.6 mp-es időt futott ki, ő is saját régi útvonalrekordján belül végzett. A sportkocsi kategóriában Hartmann László pompás sikeréről adhatunk számot, akinek 3 l-es Bugattijával 9 p 10.4 mp-el sikerült a sportkocsik legjobb idejét kifutnia és egyben új sportkocsi-rekordot állított fel. Mögötte a torinói Penati (Alfa) végzett kerek négy másodperccel. Az oldalkocsi kategóriák legjobb idejét Babl (Douglas) érte el 9 p 37.8 mp rekordidővel, míg a szőlőgépek legjobb idejét ugyancsak rekordszámba menő 8 p 38 mp-es idővel Loof (500 Imperia-Python) érte el Roth (Imperia), Rosemayer (NSU), Petruschke (Rudge), Runtseh (NSU) és mások előtt.

Rusk (Velocette) Ulster GP győztes

Negyedmillió néző előtt futották le az IOM mitingek mellett legnagyobb jelentőségű angol versenyt a 33 km-es Clady körúton lefolyt Ulster Grand Prix, mely a legújabb angolok rekk W. F. Rusk (500 Velocette) szenzációs győzelmét eredményezte annak ellenére, hogy a verseny elején tankdefektus folytán időt veszített. A verseny 60 indulója közül 25 jutott célba, a kiesések nagy számát érthetővé teszi a gyilkos tempó, Rusk 148 km-en felüli körrekordja! Az első körben egy tízes tömegbukás keltett megdöbbenést, komoly baleset szerencsére nem történt, bár heten harképtelenné lettek. A harmadik körben Archer (New Imp.) kulcsontját törte. Az 500-as csoportban 12 körös távon Rusk (Velocette) győzött 142 km-es rekordátlaggal, a 350-esben (11 kör) az utolsó versenyt futott Simpson (Norton) győzött 136 km-es átlaggal, míg a 250-es kategória (10 kör) öreg Nott (Rudge) zsákmánva lett. Az abszolút győztes kör- és útvonalrekorder Rusk Castrol olajat használt.

Gaupillat, a jeles francia hosszútávmenő a Dienne-pályán kocsijával bukkott és sérüléseibe belehalt.



**PALACKOZOTT
AUTO-OLAJ**
minden föltőállomáson

SHELL

Kiss (Puch) volt a Millenáris hőse

Az egykor oly népszerű újpesti pályaversenyek izgalmai elevenedtek fel a minap a Millenáris betonkörén, ahol augusztus derekán két ízben is összecsaptak lightweight menőink. Az első, inkább szárnypróbálgatás számba menő miting futamait Baranyai (Puch) és Kesjár (Rudge) nyerték meg. A második versenynap ádáz küzdelem árnyékát vetette előre, hiszen az abszszinai-osztrák brodszeider Tellának kellett volna megütközni a Kiss Lászlóval az élen felvonuló hazai gárdával. A várva-várt összecsapás Tella betegsége miatt elmaradt ugyan, versenyzőink azonban kárpótlást nyújtottak. *Kiss László (Puch) a miting mindhárom 10—10 körös futamát szemképpráztató stílusban nyerte meg, sebessége sok körben túllépte a 110 km-t. Márkatársa, Baranyai szintén pompás szerepelt sport-Puchjával és megérdemelten foglalta el Kesjár (Rudge) előtt az összesítésben a második helyet.*

Magyar sikerek az Alpenfahrton

Az idei nemzetközi alpesi túraútnak 127 résztvevője volt, akik közül 99 érkezett célba. Büntetőpont nélkül fejezte be a mitinget 57 versenyző. Magyar részről két indulója volt a versenynek. *Bíró János (Bug.)* a 3 literes kategóriában végzett hibapont nélkül, míg *Delmár (Adler-Supertrumph)* a 2 literes csoportban szerepelt büntetőpont mentesen. Mindketten a Gletscherpokalt nyerték, Delmár azonkívül tagja volt az Alpenpokalt nyert gyári Adler-csapatnak is.

Az osztrákok lemondták a Gaisberg-versenyt.

A legnehezebb Bécs-Budapest távverseny oldalmotoros győztese az

ISTROS OLDALMOTOR

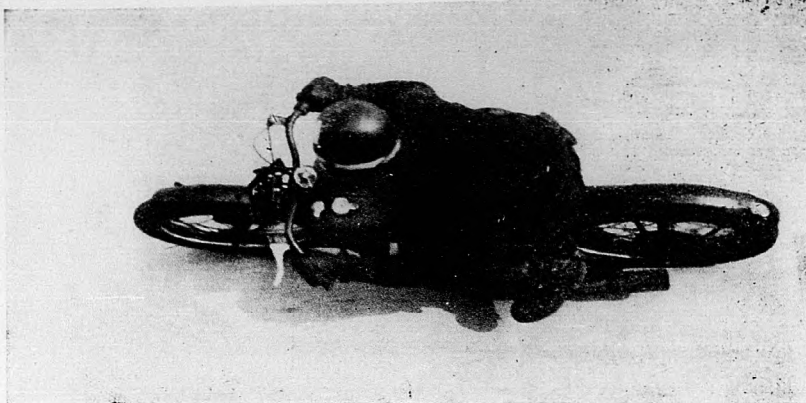
Székely László vezetésével.

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.



Szokatlan látvány Kiss (Puch) fényképe a Millenáris emelt fordulójában

Fagioli (Merc-Benz) győzött — Guy Moll halott!

Hatalmas érdeklődés előzte meg a 25.8 km-es cirkuiten lefutásra kerülő 526 km-es Coppa Acerbót, mely az új Mercedes-Benz kocsik első itáliai szereplése volt és mintegy revans jelleggel bírt a legutóbbi német győzelmekért. A debü sikerült, a német kocsik ismét győztesen hagyták el a porondot, de az ádáz küzdelem súlyos áldozatot követelt: *Moll, a fiatal gárda letehetségesebb tagja halott.*

Start után Caracciola (Merc-Benz) robot az élen, de a táv felében az egyik fordulóban kisodródik a pályáról és ha lélekjelenlétével parírozza is a kritikus helyzetet, sérült kocsijával kiállásra kényszerül. Most márkatársa, Fagioli veszi át a kommandót, aki mögött Moll (Alfa), Henne (Merc-Benz), Varzi (Alfa), Nuvolari (Maserati) és Chiron (Alfa) sorrendben rakkol a mezőny élcsoportja. Ujabb vérfagyasztó jelenet: Chiron Alfája teljes tempóban kigyullad, Chiron kigurik a kocsiból és könnyebb sérülések árán megmenekül a haláltól. A táv végén, amikor Nuvolari hatalmas végszurttal a második helyre nyomult fel, következett be Moll tragikus balesete. Az egyik hosszú egyenesben elvesztette uralmát Alfája fölött, mely nekirohant egy kökörletnek és Mollt holtan húzták ki a kocsis romjaiból.

Végeredmény:

1. Fagioli (Merc-Benz) 3:58.568 mp. Átlag 129,568 km. 2. Nuvolari (Maserati) 4:03.35 mp., 3. Brivio (Bugatti) 4. Ghersi (Alfa) 4:05.27 mp.

A verseny egyik érdekessége a hosszú egyenesében mért kilométer-lanszé volt, melynek során *Caracciola (Merc-Benz)* bizonyult a *mezőny leggyorsabbjának, hiszen 290 km-en felüli átlagot futott ki.*

Hartmann László, a lückendorfi hegyversenyen árokba farolt, baja szerencsére nem történt.

Campbell kapitány a jövő év első hónapjaiban megostromolja saját sebességi világrekordját. Campbell teljesen új kocsival indul rohamra, mely 18 hónapja vajúdik az egyik angol gyárban, technikai ismertetését azonban még nem tették közzé, csupán annyi szívárgott ki, hogy az új „Bleu Bird” új Rolls Royce motorjai 2350 lóerőt adnak le, lóerőnként 312 gramm súlyúak, 2,25 m hosszúak, 77 cm szélesek és 1 méter magasak.

Maag, a tehetséges fiatal svájci automobilista, országúti baleset áldozata lett.

Edith Frisch, a tavaly ősszel Bugattijával nálunk is járt berlini hölgyversenyző halálos kimenetelű baleset áldozata lett.

Az idei utolsó 1934-es

ARIEL

szállítmány beérkezett, szenzációs 500-as, 350-es és 350-es Red Hunter

ARIEL

motorkerékpárok.

Szezonvégi olcsó árak!

**Használt gépet
magas áron bevesszük!**

Motorkerékpár vétele biza'om dolga. Érdeklődjön bármely Ariel tulajdonosnál géperől és a képvislet előzőkenységéről.

DEMÉNYI ÉS FIA
Budapest, VII., Király u. 85

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

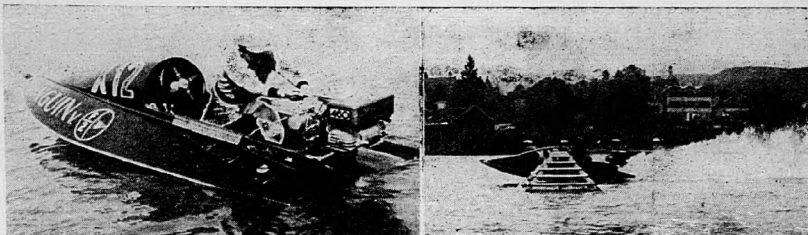
Ez az idej

RUDGE

motorkerékpár

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

Veldenben, a Wörthi tavon rendezte meg az osztrák motoryacht-klub ez évi motorcsónakversenyeit, amelyek keretében a fejlettebb magyar autbordsport képviselői: Urbach és Singer tartottak le minden babért. Urbach 1000-es Evinrudejával rekordátlaggal nyerte az osztrák bajnokságot, míg Singer, ugyanezen futamban második helyet, végzett. Urbach leggyorsabb körét 75 km-es átlaggal abszolválta. A magyarok, ahol indultak, komoly ellenfél hiányában könnyen győztek. Az első versenynapon Urbach az 1000-es, Singer az 500-as csoportban triumfált, a második napon, a hendikepfutamok során a 250—350 és 500-as kategóriát Singer nyerte, az 1000-es csoportban pedig nem indultak a magyarok miután a kitört vihar miatt speciális ver-



Egy rántás — azután jön a győzelem! Urbach, a Wörthi tavi versenyek hőse Mobilioit használt.

senyhajótesttel képtelenség volt megbirkózni a tarajos hullámokkal. Az autbordok szépségversenyét Urbach nyerte Óvári testtel, míg Csonkáné a hölgyek autbord versenyében győzött. Az inbord hajók versenyét Willy Böckl nyerte meg.

Dörrtrekk versenyek Miskolcon

A Miskolci Hét keretében rendezte meg a MAK nemzetközi dörrtrekk versenyét, amelyen a magyar gárda az erős internacionális konkurencia ellenére is, általános győzelmet aratott. Sajnos, a meglehetősen rossz állapotban lévő pálya rengeteg bukást eredményezett, amelyek, ha szerencsére nem is jártak komolyabb következményekkel, de a versenyek realitását erősen befolyásolták. A versenyzők kategóriánként két-két futamot abszolváltak, az ezeken elért helyezések összesítéséből adódott a végeredmény. Kivétel csak a 250-es kategória volt, amelynek 11 indulója két előfutam után hatos döntőhöz állott föl. Győztes lett Kiss (Puch), Zsotér (Méray) és Kesjár (Rudge) előtt, miután legerősebb ellenfele, Tella fölbukott. A 250-es kategóriában Schuster (Velolette) szerezte meg a győzelmet Zoufall (Terrot) és Tella (Puch) előtt. Az első futamot Tella nyerte, a másodikat gázosító hiba miatt, vezető pozícióban kénytelen volt feladni. Az 500-as csoportban ismét Schusternek kedvezett a szerencse, aki nem kisebb nagyságokat győzött le, mint Raab (Jap) és Bardas (Terrot). Az első futamot, a nap legjobb idejét futó Bardas nyerte, a másodikat Raab, Zamecsnik mindkét futamban bukott. Schuster egyszer második, egyszer harmadik lett, az összesítés azonban az „övé” volt. Az oldalkocsik versenyét Pathó (Rudge) nyerte, míg Miskolc város bajnoka Zamecsnik (Rudge) lett, aki így kárpótolta magát balszerencsesorozatáért. Az összes győztes Mobilioil „D” olajat használt.



CORDATIC

Vitorlázó repülőrekord

Heinz Dittmar, a rhöni vitorlázó repülőversenyek során 6 óra 25 perc alatt 375 km-t repült be és ezzel megjavította Wolf Hirsh minap felállított 360 km-es távolsági rekordját. A Wasserkupperól startoló Dittmar a csehországi Liban mellett landolt.

Varzi győzött Nizzában.

A nizzai Grand Prix 18 főnyi mezőnyének éppen a fele futott célba, a kiesettek között volt Nuvolari, Chiron és Dreyfus is. A 3214 m-es városi körkületen lefutott 100 körös verseny győzelmét Varzi (Alfa) szerezte meg 105.8 km-es átlaggal Etancelin (Maserati) és Trossi (Alfa) előtt, de a leggyorsabb kört 111.3 km-es átlaggal Nuvolari (Maserati) futotta.

ÉRTÉKES TANÁCSOKAT AD AUTÓSNAK-MOTORKERÉK-PÁROSNAK LUKAVECZ FERENC, AKI

- a bejáratásról?
- a dugattyukopásról?
- a sebességváltóról?
- az előgyújtásról?

- a dugattyu kezeléséről?
- az áttételezésről?
- a sebesség növeléséről?
- az olajhigulásról?

MOND EL OLYASMIKET, AMIT MINDENKINEK TUDNIA KELL

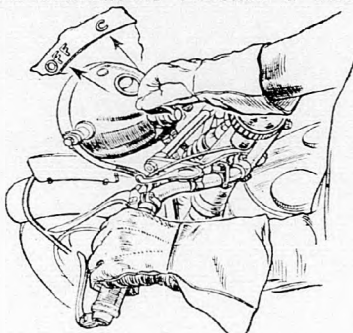
Ki nem ismeri azt a régi közmondást, hogy a motor teljesítmőképessége és élettartama attól függ, hogy az első néhány száz kilométeren hogyan járattuk be. Nos, ez a közmondás is azok közé tartozik, amelyek — *elkoptak* és elveszítették hitelképességüket. Nem mondom, úgy 8—10 évvel ezelőtt valóban ez volt a helyzet, akkoriban ugyanis a hengerek és hengerfejek mai súlyuknak felét sem nyomták, keveset tudtak a könnyűfémekről, a dugattyúanyagokról és kezelésükről, de ma, amikor a konstrukciók alapos modernizálódásának mentek át és magas nyomású olajozás nélkül alig képzelhető el a motor, *korántsem kell annyira félni a bejárási hibáktól.*

Nehozv félreértsenek, törhetetlen híve vagyok a tisztességes és gondos bejáratásnak és nem győzőm hangsúlyozni, hogy gyengéden és óvatosan kell bánni az új motorral, ugyanakkor azonban *főlegesen nagykétségnek* kell minősíteni az instrukciók könyvek előírását: „Az első 800—1000 kilométeren ne haladjuk túl a 40 kilométeres sebességet”. Bejáratás alatt ugyanis nem azt értjük, hogy a motort nem túráztatjuk fel, hanem pusztán azt, hogy *mérsékelt fordulatszám-ban, egyenletesen járattuk a motort és a lehető legjobb minőségű olajat használjuk — minél bővebb adagokban.* Nem engedjük túlságosan melegedni a motort, tehát nem járattuk hosszú ideig freilaufban, nem kényszerítjük fel meredek emelkedésre és a sebességváltót úgy használjuk, hogy a motor ne rángasson lassú turában és ne pörögjön magas fordulatszámmal. Beindítás után félcigarettányi időre szépen lassan ketveztetjük, hogy az olaj jól eljusson oda, ahová való és a motor felmelegedjék.

A gyors henger- és dugattyúkopásnak három oka van: 1. A hideg motor megerőtletése, túráztatása és kényszerítése hegynek fel. 2. A karburátor túlságos megúsztatása, ami azt jár, hogy a benzín lemossa azt a kevés olajat is, amely szerencsére még nem foltott le egészen a hengerfalról. 3. A karterben lévő túlságosan elhígult olaj. Aki tehát nem akar évente hengerfertúrát, az véssé az argába ezt a hármas igazságot.

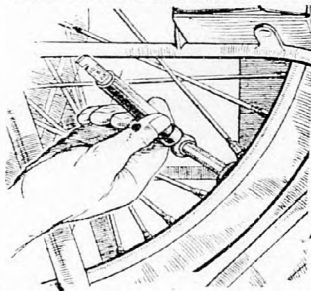
Egyik autós barátom éppen a minap dicsékedett azzal, hogy motorja milven kevés olajat fogyaszt és hogy több mint 3000 km-es út után is alig félcentiméternyit sülvéd a karterben lévő olaj nívója. Válaszom bizony cseppet sem volt parlamentáris. A szerencsétlen ugyanis ártatlanul azt féltelte, hogy ami a karterében a há-

romezer után lötyögött, az még mindig teljes egészében olaj volt és sejtelve sem volt arról, hogy a legtokéletesebben illeszkedő dugattyú is átenged annyi benzint, hogy az alaposan *felhigítsa a karterben lévő olajat.* Az egyik nagy olajkonzern nemrég végzett kísérleteiről olvastam a minap



A töltésre kapcsolt dinamó erőt emészt. Ha tehát gépünk sebességét akarjuk megmérni vagy bemutatni, kapcsoljuk a dinamót a C (Chargé) állásról az OFF állásra.

számszerű adatokat, kiderült, hogy a kísérletre használt és kissé nagy segédfüvőkával szerelt felülvezérelt sportmotor karterében 800 km-es nyugodt üzem után közel 9 százalék volt az olajba átfolyott és azt *felhigította* benzín. Érdekesnek tartom fölemlíteni, hogy nyáron gyengébb a higulás,



A túl puha gumi sebességet emészt. Elő tehát a nyomásmérővel. Egy túl puha 26X3,50-es gumival szerelt géppel végzett kísérletek szerint 50-as tempóban 1/2 órát „csvert” a puha gumi mint télen, aminek az oka egyszerűen az, hogy nyáron a karter jobban fölmelegszik, az olajba keveredett benzín elpárolog és a karter szuszogóján át távozik.

Ha a motorunk új vagy nemrég kőszíreltettünk hengert és szereltettünk új dugattyút, úgy igen okos dolog 200 km-es üzem után kiengedni a karter olaját és újat feltölteni. Ettől csak akkor tekintségünk el, ha cirkulációs olajozásunk *tökéletes szűrővel* van ellátva. Az olajcserének ebben az eset-

ben nem az célja, hogy az elhígult olajat távolítsuk el, hiszen ilyen rövid üzem után el sem hígul a kenőanyag, inkább azért cseréljük az olajat, mert a be nem járt, új súrlódó felületekről rengeteg *mikroszkópikus nagyságú fémrészecske* kopik le. Egyébként azt a tanácsot adhatom, hogy legalább minden 1500—2000 km után ürítsük ki a kartert és ha olajozásunk cirkulációs, ugyanakkor tisztítsuk ki becsületesen az olajszűrőt.

Ami az úgynevezett *felsőolajozást* illeti: nem tartom feltétlenül szükségesnek a különböző szép becenevek alatt kapható felsőolajok használatát. *Megteszi a közönséges motorolaj is,* amelyből igen keveset keverünk az üzemanyaghoz, az eredmény: a szívószelep jó kenést kap, nem nyikorog és szelepvetőjét kétszer annyi ideig használhatjuk, mint felsőkenés nélkül.

Az új vagy generáljavított gép az első néhány száz kilométer után, hogy úgy mondjam: *leülenszik.* A nemrém még jól meghúzott csavarok kissé meglazulnak, a szelepvető mechanizmusa jobban leverődik, mint a szelepek és fészkeik, a kormányfejen kis holtjáték képződik. Kifizetődik tehát végigmenni csavarkulccsal az anyákon és csavarokon. Ha új láncot ajándékoztunk a masinának, úgy néhány száz kilométer után újra be kell állítani, mert a *lánc élete első napjaiban aránylag igen erősen mülk.*

Ha motorunk új vagy pedig új kupplung lamellákat szereltünk régi masinánkba, úgy ne feledjük el, hogy a *lamellák aránylag rövid idő alatt bekopnak,* ami egyet jelent azzal, hogy az elengedhetetlen fontosságú hégag eltűnik, ami súlyosabb esetben azzal jár, hogy a kupplung állandóan csúszik. Néha titokzatosságnak látszó kupplunghibának látszik: minden rendben van, de a kupplung mégis csúszik, annak ellenére, hogy megadtuk a szabályszerű hégagot (bauden holtjáték). A vizsgálat rendszerint azzal a megállapítással végződik, hogy a lamellák nvelvei *nem csúsznak akadálytalanul a kupplungház kivárott vetékeiben.* Ilvenkor egy kis óvatos reszelés azonnal segít.

Mint minden gének, úgy az autónak és a motorkerékpárnak is arány-szabálva: sohasem szabad úgy járattatni, hogy valamelyik alkatrésze lazán lötvőjön vagy csörögjön. Az az alkatrész, amely nem illeszkedik pontosan leeven az lánc vagy kerékany: igen hamar kopik. Különösen a láncoknál követnek el sokan bűnt. Pedig ha a láncok jól vannak beállítva, rendszeres kenést karnak, úgy igen

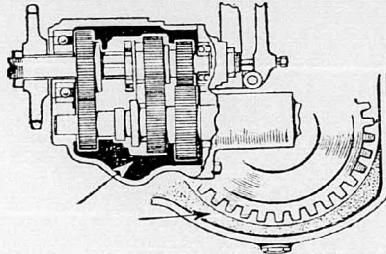
sokáig élnek. A laza vagy túlfeszített és száraz lánc viszont nemcsak igen hamar megy tönkre, hanem hamarosan kikészíti a lánckereket is.

Ami a sebességváltót illeti, a sokak által használt vastag zsír mindenre jó csak éppén arra nem, hogy a sebességváltót töltsük vele fel. A sebességváltófogások *árkokat* marnak bele a vastag zsírba, forgásuk közben a centrifugálódnak róluk az esetleg megtapadt kenőanyag: szárazon fut a belső mechanizmus és a legfontosabb hely, a fogások csapágya nem kap kenést. Aránylag könnyen folyó, de mégis sűrű olajat használunk tehát sebességváltóba, vagy pedig zsírt keverünk olajjal. Nagyszerűen beválnak a speciális sebességváltó olajok, amelyek anyira tapadnak, hogy a centrifugálódnak lehetetlen. Természetesen a sebességváltó tokjának olajmentesen kell zárnia, ellenkező esetben kiverődik a kenőanyag. Igen sok motoros azért használ vastag zsírt a sebességváltójában és azért kénytelen gyakran nagy pénzeket kiadni alkatrészért, mert sebességváltó tokja nem tömít jól és az állandó olajkiverődés miatt nem tért rá „baráti” tanácsra az olcsó, de erre a célra merőben alkalmatlan vastag zsírba.

A motor legnagyobb erőrablója a dugattyú surlódása. Ha tehát új vagy hengerköszörült motorunkról lehúzzuk a hengert, úgy első lépésünk fölfedezni azokat a pontokat, ahol surlódás lépett fel. Könnyű a bűnöst fölteni, a dugattyún büszkén ragyogó foltok árulják el a surlódó részeket, a nem surlódó felületek ezzel szemben szerény szürke színűek. Óvatos munkára és igen finom reszelőre van szükség, a reszelő semmiesetre sem legyen durvább, mint a mágnes platinák reszelésére szolgáló szerszám. Nagyon jó szolgálatot tesz a lapos, úgynevezett olajkő is, amellyel a fényes felületrészeket óvatosan és gyengéden megoldozzuk. Ne essünk azonban a mázolók hibájába: csak ott reszeljünk és csiszoljunk, ahol arra szükség van, az egyenletesen szürke részeket szigorúan hagyjuk békében! Az így kezelt dugattyú csodákat művel. Kevesen tudják, hogy a versenypecek tuningjának legfontosabb része a most leírt dugattyúkezelés, a brooklandi pályagepeket például versenyek előtt legalább feltucatászor szedik szét, hogy

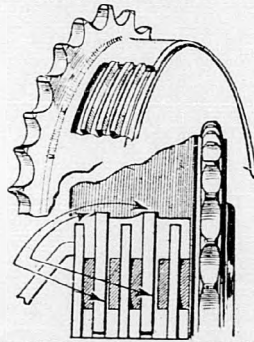
a dugattyúról eltüntessék a nagy erővesztéséget jelentő fényesre kopott felületeket.

A legtöbb motorosnak és autósoknak fogalma sincsen arról, hogy az *előgyújtás kis utánszabályozása* mekkora sebességnövekedést eredményez és milyen jól tesz a motornak. A gyalrak csínján bánnak az előgyújtással pusztán azért, mert jól tudják, hogy a legtöbb motoros teljes előgyújtásra állítja be a szabályozókart és utána elfeledkezik arról, hogy az a világon



Ne használjunk vastag zsírt a sebességváltóban. A fogások árkokat vágnak a zsírba és végeredményben szárazon szaladnak attól a pillanattól kezdve, amikor a gyorsan pörgő fogások a zsírt centrifugálták magukról.

van. Érthető tehát, hogy a gyári beállításnál lényegesen több előgyújtást adhatunk, természetesen sohasem szabad utána megfeleledkezni arról, hogy a szabályozókart csak akkor toljuk teljes előgyújtásra, ha a motor tekin-



Hosszabb idő után a kuplunglamellák barázdákat vágnak a kuplungházba. Ha a barázdák mélyek, a meghajló és meghajlott lamellák keptelenül jól összekapcsolódnak a kuplung csuszik télyes turaszámmal dolgozik. A legjobb kísérletezni különböző beállításokkal, amíg a legjobb beállítást el nem találtuk. Közben ne nyuljunk a karburátorhoz, a szelephézagokon se változtassunk, mert különben nem tudjuk, hogy az újabb előgyújtásállítás vagy pedig egyéb szabályozások az okozói a gép nagyobb vagy kisebb sebességének.

A karburátorhoz csak az nyúljon, aki valóban ért is hozzá. Ha üznit cserélünk üzemanyagváltó vagy a fojtószeleptümagaságot állítunk, ha az üresjárás fűvókát szabályozzuk, sohasem feledjük el, hogy a karburátor egyes szervei egymással összefüggésben vannak és ha az egyik szervet szabályozzuk, úgy az befolyásolja a másik szerv hatását.

A gépek teljesítképességét igen gyakran lényegesen fokozhatjuk, ha egy kissé lefelé meggyünk az áttétel-*lel*, tapasztalataim szerint a legtöbb

motorkerékpár kissé nagyra van áttételezve, tehát kifizetődik próbát csinálni egy foggal kisebb motorláncokkal. Legjobb ezt kölcsönkérni a képviseletől, kipróbálni és ha reményeinkben nem csalatkoztunk: megtartani. Nemrég egy barátom szőlőgépre olyan lánckereket szereltem, amelyet oldalkocsüzemhez használnak. A gép teljesgáz sebessége semmivel sem csökkent, ugyanakkor sokkal jobb átlagot lehetett vele kifizetni a gép *nagyszerűen* *akcelerált*, nem kellett annyit visszakapcsolni, erőlködések nyoma sem volt, jobban húzott hegyre és várakozásnak megfelelőleg az átlagos üzemanyagfogyasztása sem emelkedett. Ez az eset természetesen inkább kivételnek számít, mert a kisebb áttétel mellett a teljesgáz sebesség valamivel alacsonyabb, ugyanakkor a gép *mozgékonyasága* annyira emelkedik, hogy bőven találunk kárpótlást az elvesztett 2—3 kilométert.

Régi tapasztalataim szerint mondhatom: *szabjtk testhez a gépet*. Nem is hinnék, hogy a nyereg, testünknek megfelelőbb elhelyezése, a kormány, a lábtartók, autókna a volán, ülés-párnák stb. elhelyezésének megváltoztatása milyen nagy mértékben teszi kényelmesebbé a motorozást. Sokan abba a hibába esnek, hogy az úgynevezett kényelmi beállítás úgy próbálják ki, hogy stenderre állítva a gépet, ülnek rá. Ez bokros hiba, mert ha a masina állványon van, úgy az eleje lefelé lejt és a testhelyzet más lesz, mint amikor mindkét kerék a talajon pihen.

Befejezésül néhány értékes tanácsot adok azok részére, akik a sebesség iránt érdeklődnek: 1. A gumik belső nyomását nyomásmérővel mérjük és állítsuk be becsületesen, a túlpuha gumi rengeteg *erőt emész*t és a gép sebességét erősen csökkenti. Nagy sebességben a legkönnyebb kormányozhatóság és legjobb stabilitás előfeltétele: nem túlnagy dimenziójú elsőkerék, lehetőleg síma mintájú, tehát parallel bordázatú futófelülettel. 2. A kissé surlódó fék kilométereket vesz le a sebességből! 3. A dinamó több erőt fogyaszt, ha töltésre van állítva, mint ha üresen futna, ha tehát gépünk sebességét akarjuk megmérni vagy bemutatni, úgy kapcsoljuk a világítószabályzót az „off” jelzésre.

Zamecsnik

idei győzelmeinek
titka:

„SECURO“

hengercsiszolás
dugattyú
lánckerékek

Sebességváltó alkat-
részek olcsón raktáron.

SECURO GÉPMŰHELY

VI., Izabella-u. 71.
Telefon: 11-7 82.

lbe

Autópolish

autóját ujjá, tükör-
fényessé varázsolja.

Kapható minden
autószaküzletben.

GYártja:

Ellinger Lakkgyár Rt.

Soroksár. Telefon: *47-3-60.

Mi újság Szerkesztő úr?

Az Országos Frontharcos Szövetség autó- és motorsportostálya október hó 7-n, vasárnap rendezti meg a VI-ik Országos Frontharcos Találkozóval kapcsolatban a már hagyományossá vált „Hősök Csillagtúráját”. A Csillagtúra autó és motoros vezetői bárhol indulhatnak; a díszes emléklapok mindazok megkapják, akik október 7-én, vasárnap délelőtt a budapesti Hősök Terén lévő célvonalon áthaladnak. A túra szabályait, valamint nevezési íveket az Országos Frontharcos Szövetség autó- és motorsportosztálya (Budapest, VIII., Rákóczi út 27. Telefon: 34-7-14.) küldi.

— Dierolf igazgató guászban van?
— Sajnos így van. A budapesti Bosch-telep népszerű kereskedelmi vezetőjét súlyos csapás érte, édesatyja, Ludwig Dierolf hirtelen elhunytával. Dierolf igazgató gyógyását az egész szakma részvéte kíséri.

— Szakmai hírek?
— A Deményi cég legújabb szállítmányában pompás 350-es Red Hunter masina került hazánkba, amelynek méltán járnak csodájára a motorinycsek. A gép annak ellenére, hogy vérbeli high-speed mosina, tet-

zetős, esillogó-villogó, megjelenésével a sokszor elirigyelt kiállítási mesterműveket juttatja eszünkbe. Lábkapcsolásos sebességváltó, izléses vonalban felhajlított kipuffogósó, gumiba ágyazott kormány, megvilágított szerelékfal és krómozott abroncsok jellemzik többek között ezt a pompás luxustípust, amely a motorkerékpár-árp minden vívmányát egyesíti magában. Az Ariel-gyár, amelynek vezetői között államfővel is találkoztunk — Kemal pasának Ariel-je van! — ezzel a modelljével minden igényt kielégítet.

— Mi hír Vacuumék berkeiben?
— Először: megjelent az új, 1934-es Mobiloil ajánlási tábla, amelyet a kenéstechnika legújabb vívmányainak figyelembevételével állított össze a világkonzern műszaki osztálya. Másodsor: rendkívül hasznos és tanulságos Mobiloil „D” brosurát látott a minap napvilágot. A rendkívül izlésesen összeállított és képekkel gazdagon illusztrált szuggesztív erejű kiadvány a Puch, BSA, Méray, Rudge és Triumph gyárak kísérleteinek tükrében mutatja be a Mobiloil „D” minőségét.



A Mobiloil jéggyében állott a miskolci verseny. Balról Zamecsnik, jobbról a Kecskeméti Kiss DKW-ján

— Hova megy Hébli úr?

— Ellenkezőleg, épen most érkeztem egy állami üzemtől, ahol jóleső örömmel tapasztaltam a magyar motorkerékpárlánc kiválóságát. A láncok ma a 12.000-ik km-t futják a motorkerékpárvezetők legnagyobb megelégedésére. — De most tényleg elmegyek a Seifriedékhez, ahol az Indiánom generáljövését ilyen magyar gyártmányú láncsal egészítem ki. — Mi hír Dedicsék-nél?

— Dedics Testvérek cég (Thék Endre u. 15.) egy új speciális hengerköszöriút helyez üzembe a jövőhéten.

— Mi hír a Ghillány cégnél?

— A cég a minap kapta meg első amerikai „Mars-special Lowcarbon” olajszállítmányát, mely olajtípus, mint a kenési technika legújabb vívmánya, világszerte óriási szenzációt keltett. Szabadalmazott eljárással dekarbonizált olajról van szó, mely maradéktalanul ég el a robbanótérben, a koromlerakódás szinte a nullával egyenlő, mentesülünk a kikormozás munkájától és mindazoktól a kellemetlenségektől, melyeknek az elkormozott dugattyú az indító oka.

— Személyi hírek?

— Bókh László, a Steaua rt. főtisztviselője, aki szép versenymúltra is tekinthet vissza — megnősült! Gratulálunk. Eppen így Hild Károlynak is, aki megkapta az osztrák autókлуб arany jelvényét.

— Szerkesztő úr, látta már FIAT-ék ezüstkönyvét?

— Eppen a minap került a kezembe a könyvecske, amelyről meg kell néhány szóban emlékeznünk. Az ezüstkönyv adatai szerint a FIAT gyár 1932 tavasza óta az ideiglenes de-rekáiig mintegy 100.000 Ballilát hozott forgalomba. A kiskocsi problémájának helyes műszaki megoldása eredményezte azt, hogy a legkényesebb igényű vezető is megtalálja a Ballilában a céljainak megfelelő kocsitípust, amelynél az üzemi és amortizációs költségek az eddigi ilyen értelmű kiadások egyharmadára csökkennek. A hosszútávú versenyeken — 5700 km-es olasz „Aranykupa”, Mille Miglia, 10 óras belga GP, Deutschlandfahrt stb.

— aratott szenzációs Ballila diadalo-k minden dícséretnél kifejezőbben beszélnek. Az „Ezüst könyvet” a FIAT Rt. (Buapest, Váci ucca 1—3), a lapunkra hivatkozó érdeklődőknek díjmentesen megküldi.

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

FIAT ÚJ ÁRAI:

Luxusadó nincs!

Vizsgadíj beleértve!

BALILLA 7/25 HP (évi utadó 40 pengő)

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

ARDITA 10/45 HP (évi utadó 80 pengő)

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

HATHENGERES

ARDITA 16/52 HP (évi utadó 160 pengő)

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



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

SZABADON ELŐVEZETVE MUTATJA BE BIRÓ JENŐ —

A VÉSZMAZSOLÁT

MÁS NÉVEN A KÖNNYELMŰ MOTOROST!

Azoknak okulására, akik nem szeretik a jódtinktúrát és hosszú életüek akarnak lenni ezen a földön!

A motorozás a legszebb, legüdítőbb, legférfiasabb és legnemesebb sportok egyike. Sok-sok ezer a lelkes híve és rajongója, de ugyanakkor talán egyetlen más sportágnak sincsen annyi gyűlölködő és esküdt ellensége, mint éppen a motorkerékpárnak.

Vajjon miért?

Nem maradok adós a felelettel és sietek leszögezni, hogy ennek korántsem a jobb sorsra érdemes, tisztességes motorkerékpáros az oka, hanem a felelőtlen, könnyelmű motoros, az úgynevezett vészmazsola.

Több mint 30 éve vagyok szenvedélyes motoros, már a jónak nevezett régi békevilág rossz országútjain motoroztam le kilométereim javát: szárazon, vizen és levegőben — ahogyan azt mindani szokták. És bár az autó világrekordja az 500 km-es sebességet ostromolja, a repülőgépig sem adja 650—700-on, a motorkerékpár 244-en alul, én mégis a lassúság híve vagyok. Az alábbiakban pedig egy kis természetrajzi előadást akarok tartani, amelynek tárgya az ön- és közveszélyes Vészmazsola.

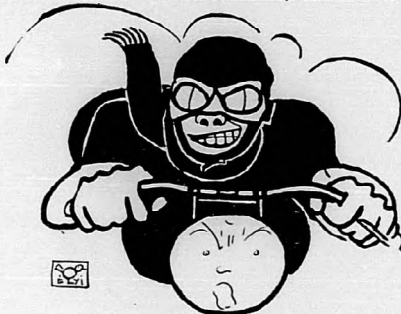
A könnyelmű motoros, ha ráadásul még vad is, tulajdonképpen nem is a homo sapiens kategóriájába tartozik, hanem inkább sorolható az állatvilág agynélküli csoportjába. Tulajdonképpen ötvégtagú csodaszörny, mert egy jobblába, két ballába és főleg két balkeze van. Ami összesen öt darab végtag. A végtagok száma azonban nem állandó jellegű, különös tekintettel a kórházi sebészek ügyes munkájára.

A vésmotoros nem is élőlény. Inkább visszaélőlény. Nemcsak a motorjával él visza, hanem embertársai türelmével is. Halálra izgatja őket kellemetlen, de erőteljes hangjával, amelyet közönségesen szabad kipuffogásnak neveznek. Hangját — akár a tücsök — előszeretettel éjjel hallatja, miután gondosan meggyőződött arról, hogy lehetőleg sokan alusznak közvetlen közelben.

A vészmazsola átlagos életkora a statisztikák tanúsága szerint, rövid. Többnyire fiatalon hal meg, önmaga okozta erőszakos halálammal. Halálát néha hosszú, de még gyorsabban rövid betegség előzi meg, ezt sebességi örületnek hívják és csak nehezen gyógyítható, mint egyedüli gyógymódot a megboldogult Kovács professzor féle magyar narkóztist merem ajánlani, amelynek lényege két vagy három jól irányzott nyakleves. A fentebb elmagyarázott és sajnos, ragályos betegségek különös veszedelme az, hogy főképpen elhanyagolt és gödrös utakon tör ki. Minél gödrösebb az út, annál erősebben fejlődik ki a kórkép.

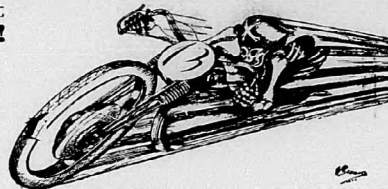
A könnyelmű motorost rendszerint megverik kiskorában, esetleg a dugattyúja körül kergetik, ha nem pont a legsűrűbb porfelhőben előzi, arcán az elengedhetetlen fölünyesen gúnyos mosollyal a előtte vágtaót sportautót. Nem érzi jól magát és lelkiismeretfurdalásai vannak este az ágyban, ha a széles teherautót vagy parasztkocsit nem legalább 100 km-es sebességgel előzi és közben nem rázta fenyegetőleg az öklét.

Vésmazsola barátunk esküdt ellensége az erősfényű, jó reflektornak, inkább a dörzsdinamót favorizálja és nem akarja tudomásul venni, hogy az élet mécesesít igen gyakran a rossz lámpa oltja ki. Egyéb szenvedélyei közé tartozik: bár veszély nélkül haladhatna az út baloldalán, inkább a



középen repeszt és fordulóban hősi elszántsággal vág be a jobboldalra, ahogyan azt az angol TT fényképeken látta. Csak az országút közepén érzi jól magát azon célszerű okból kifolyólag, hogy ezzel a csálhatatlan módszerrel mindenfajta összeütközés sokkal könnyebben és kevesebb fáradtsággal eszközölhető.

Fröccsös fejfel motorra ülni: különös, bár nem ritka passziója a motoros vaddisznónak. A fröccsök hatása alatt ugyanis elhatalmasodik rajta az az érzés, hogy az összeütközés másik szereplőjének van csupán veszélyben az élete.



Ha a vadmotoros sebességről beszél, úgy ez a fogalom feltétlenül a világrekordnál kezdődik. Ez magyarázza azt, hogy sohasem hajt sebesen, de csakis azért, mert a pesti boltokban sajnos, még nem kapni kompresszoros világrekordgépeket. Megelégszik tehát városban 80—90 kilométeres tempóval, túrán azonban óvatos. Mindössze 100—110 kilométerrel cammog, ha száraz az út. Ha latyakos, úgy tréningcélokból eléri a 120-at is. Ha történetesen oldalkocsija is van, úgy szereti azt a magasba lendíteni balfordulóban, különösen akkor, ha utas ül benne.

Német statisztikusok tudományos megállapításai szerint a motorkerékpáros vadgalamb csak igen ritka esetekben tartja be túrán végig a magának megszabott átlagsebességet, a túra elején gyorsan halad, a végén jóval lassabban. Ennek magyarázata főleg az, hogy a túra elején többé-kevésbé motoron halad, a végén rendszerint hordágyon — viszik.

A könnyelmű motoros egyébként vadon tenyészik és szaporodik, ebből a szempontból nagy jelentősége van: a) a híres Weingruber-fordulónak; b) a Gúggerhegynek vagy melegebb májusi éjeleken a Jánoshegy bokrosabb részeinek.

Minden könnyelmű motoros, bármivel is foglalkozzék, mellékfoglalkozására nézve bórkereskedő. Minden túrán bört visz a vásárra. És ami a leg-sajnálatosab, nemcsak a saját börtét, hanem igen gyakran a másokét is.

Tapasztalt és józan motorosok! Segítségét fülönfogni a vészmazsolát és vagy megjavítani, vagy amúgy magyaron elnadrágotni. Erre kér benneteket öreg motoros bajtársatok.

Biró Jenő.

Licsájer János budapesti autórugógyártó és javítóüzeme

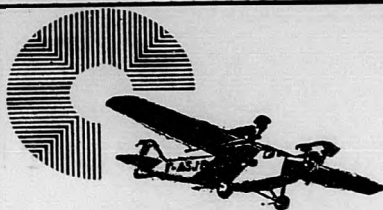
Speciálista
az autórugók
gyártásában

Telefon:
46-3-51

Mindentéle gyárimányú kocslkhoz kész rugók raktáron

Budapest,
VIII., Thék
Endre u. 14.

Telefon:
46-3-51



AIR FRANCE

3 motoros repülőgépeivel

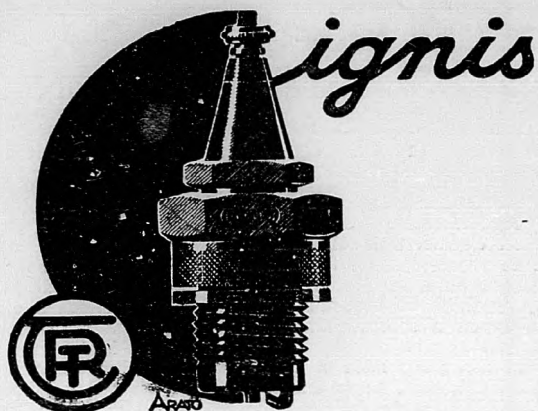
— Wien	1 óra
— Paris	8 óra
— London	10 óra
— Róma	7 óra
— Velence	5 óra
— Bukarest	4 óra

Budapest



AIR FRANCE

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



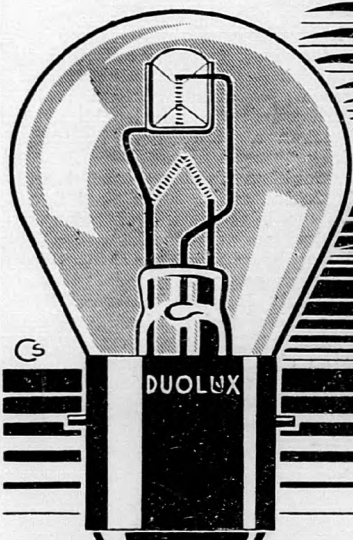
CSILLÁMSZIGETELÉSŰ GYUJTÓGYERTYA

TÖRHETETLEN

TELEFONGYÁR R.-T. GYÁRTMÁNYA

GYÁRI ELADÁSI KÖZPONT:

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



TUNGSTRAM DUOLUX

NAGY SEBESSÉGNÉL IS BIZTOS VEZETÉS!