

ÁRA 40 FILL.

CAMPBELL VILÁGREKORDJA

VII. ÉVFOLYAM

3. SZÁM

1935. március 15.

17312

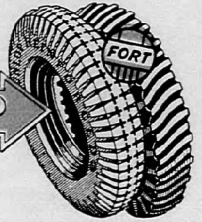
# AutóMotor

A LEGNAGYOBB PÉL-  
DÁNYSZÁMÚ MAGYAR  
MOTORSPORTLAP

A. M. N. MUZEUM  
HÍRLAP OSZTÁLYA

ANGOL  
**FORT DUNLOP**

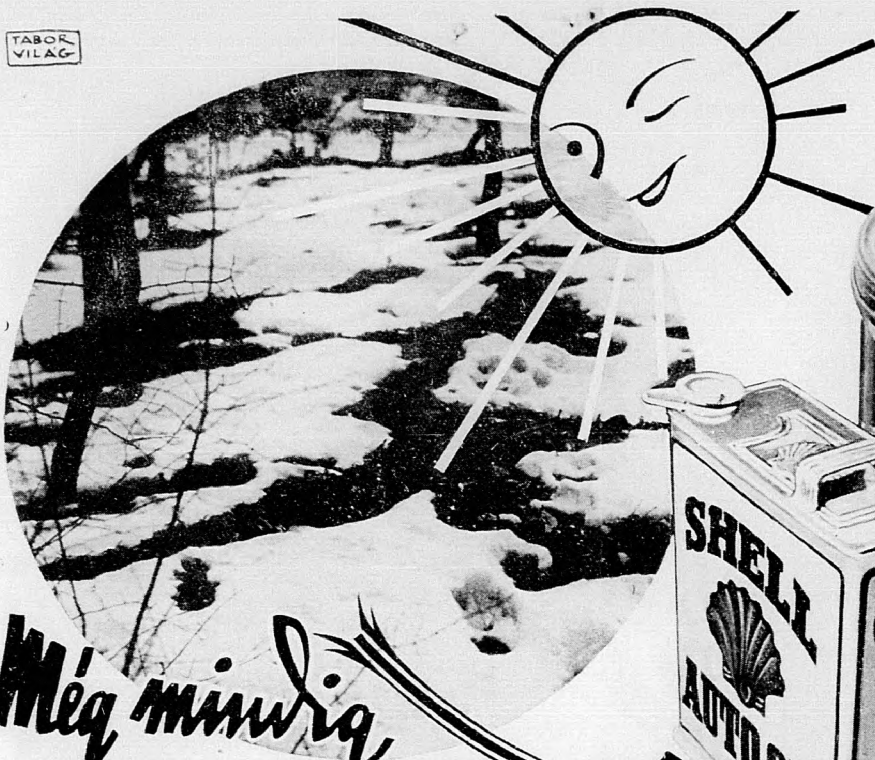
Képviselet: ATLAS RT.  
VI. Hegedűs Sándor u. 2.



## MORRIS

— Tessék beszélni!... És vajjon ki nem fogadná el az ilyen csábító meghívást? A pompás kis Morris kiröpi bennünket a füstös városból a szabad természet ölére, ahol gondfeledeve gyönyörködhetünk a tavasz váravárt ébredésében.





*Még mindig  
téli olajjal*



*Single*  
**SHELL**

*Double*  
**SHELL**

## FIGYELEM!

A tavaszi szezonra való tekintettel  
a kitűnően bevált

# CYCLOP MP

jelű oldalkocsijaink már 360,- P-től  
kezdve kaphatók!

## Előgyűjtés

Amíg idegenben a Grand Prix, az automobil vagy motorkerékpár Nagydíj kicsúcsosodása annak, amit a komoly motorsportok kitermelhetnek, addig nálunk -- sajnos -- hovatovább szimbólum lesz. Tragikomikus szimbóluma a sokat akar a farkatlan szarka komplexumnak, melybe azonban egy kis jön a farkas mellé is vegyül. Két esztendő óta forog a szőnyegen a magyar automobil Grand Prix kérdése és ez a szőnyeg -- a látszat csal -- nem valami előkelő perzsa, hanem talmi, cirkuszi szőnyeg, melynek teregetéséhez a megszokott dummerauguszt mutatóványok is szervesen idomulnak hozzá.

Az objektív állásfoglalás arra kötelez, hogy kijelentsük: a KMAC nem köteles automobil Grand Prix-t rendezni! Éppen olyan jól (vagy rosszul?) fogja szerepét betölteni jelenben és jövőben, ha nem vállalja ennek a nagyszabású versenynek a megrendezését. A Kiskomédia direktióját sincsen joga támadni senkinek, ha nem adja elő a Lear királyt és ambícióit a Körömtanya színrehozatala maradéktalanul elégíti ki: ki merne tehát követ vetni a KMAC-ra. De azt joggal követelheti nemcsak a magyar, hanem a külföldi motorsport is, hogy a KMAC egy kissé fokozott óvatossággal eresse terveinek színesen feleltelen luftballónjait. Nemcsak a magyar, hanem a külföldi sajtó is megemlékezett a magyar automobil Nagydíjról, tárgyalások indultak meg, megbeszélések. Vita folyt le, hogy vajjon induljanak a sportkocsik, avagy nem. Hogy milyenek legyenek a kategóriák, a díjak. Hogy ki jöjjön. Satöbbi. Szabták a Nagydíj mellényét, vasalták a nadrággját, a hőztráger kérdését is sikerrel döntötték el és amikor együtt volt a ruhatár, kiderült, hogy aki viselje, az -- elfelejtett megszületni.

Nem tudjuk -- őszintén megmondjuk --, hogy hol itt a hiba. Mert tudjuk jól, hogy a KMAC bizonyos rétegeiben komoly volt a szándék. De sajnos a réteg fogalma éppen azt valószínűsíti, hogy alatta vagy talán inkább felette van még valami, ami úgynevezett nyomást gyakorol. Hiába akartak nagyot alkotni őrmestertől lefelé, amikor az, aki a vörös lamszát hordja, egy pillanattig sem gondolt komolyan a nagyszabású tervek megvalósítására.

Sokkal helyesebb és főleg észszerűbb lett volna nem elültetni a magot, nem terebélyesedni hagyni a fát akkor, amikor a főkertészek nagyon jól tudták, hogy minden van, csak éppen a talaj, a humusz hiányzik. Megtakarítottak volna sok jogos bírálatot és nem tették volna ki a magyar automobilisportot annak, hogy rövid két év alatt humoros mellékszövegje legyen a Magyar Grand Prix szónak.

Kerek hét hét választ el bennünket a lekötött terméstől. Hivatalos KMAC nyilatkozat még nem hangzott el. Fújják-fújják keservesen a léggömböt ahelyett, hogy egyetlen egyenes karmozdulattal beleszúrának valami jó-fajta, hegyes varrótát ebbe a -- bocsánat a kifejezésért -- hólyagba.

Megjelent a B. M. 174.100. számú rendelet. Melynek értelmében április 1-től június 30-ig minden gépjárművet be kell mutatni az elsőfokú rendőrhataloságnál, mely azokat „forgalomképesség és biztonság” szempontjából megvizsgálja. Lesz tehát ismét tolongás és átkozódás -- persze csak suttogón -- a Mosonyi ucca környékén, mely

hovatovább éppen olyan keserves földrajzi pont lesz a magyar motorizmusnak, mint az öreg Venizélosznak Kréta-szigete.

Hát mit akarnak tőlünk megint? Komoly értelmét látják ennek az újabb vegzaturának? Forgalomképesség és biztonság szempontjából fognak felülvizsgálni? Hiszen ez a gyakorlatban alig jelent mást, mint végiglejtetni a szakértő urak előtt, a régi bevált recept szerint külön blokirozni elsőfékkel és hátsóval és ami a legfontosabb, amivel az egész procedura kezdődik, amitől nem lehet megtagadni a fontosság pálmájának odaítélését: le kell előre szurkolni azokat a bizonyos pengőket. Szaladni a Veres Pálné uccába. Csekket váltani, csekket befizetni, lótnifutni, dühöngeni, sorbaállani, mint nemrég az újravizsgák alkalmával.

Még mindig nem ébredtek tudatára azok, akik ezeket a hatszámjeggyű rendeleteket adják ki, hogy megölik a motorizmust, hogy kiértják azt, aminek régen lerohadt a gyökere? Hogy megfojtják azt a szenge hajtást is, mely az utóbbi hónapoknak reményt ajándékozó árnyalati fel lendülését szimbolizálja? Meggyőződésünk, hogy nem tudják. Hogy nem is sejtik. Ami legfeljebb enyhítő hatású, de a rendelet szenvedő alanyainak vígasznak felette sovánny.

Romániában tehát felépül a fiók Ford-gyár, néhány hónap múlva munkások ezrei jutnak kenyérhez, szaporodni fog az autóállomány és teljes gőzzel megindul az export. Talán hozzánk is elkerül néhány példány. Az európai statisztikában Románia megerősíti pozícióját és nagy lépéssel fog fejlődni az ország oly fontos motorizálódása.

Miért nem nálunk alapították a Ford fiókgyárat? Miért nem mi élvezük az ilyen alapításnak minden magán és közgazdasági előnyét? Miért nem Magyarországot látja el az amerikai tőke munkaalkalommal? Miért nem lehet Magyarország a kiválasztott, ahonnan a Balkán ellátása történik olesó és jó autókkal? Miért nem Magyarországon fog szaporodni az autók száma?

Csupa olyan kérdés, mely fáj és melyre válaszolni -- nem szabad.



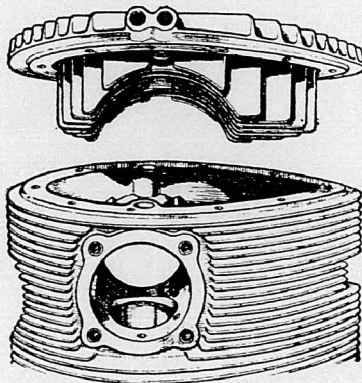
A finn autoclub a jeges tengerre látogató autós és motorkerékpáros turisták számára izléses plakettet adományoz. Az értékes tura-emléket nemrégiben két bécsi Puch-motoros is megszerezte.

# Az angol TT-n mutatkozik be a forgószelepes Cross motor — az utolsó évtized legérdekesebb és legforradalmibb motor-technikai ujitása

A Cross motorról még tavaly számoltunk be az Autó-Motor olvasóinak, részletesen ismertettük az érdekes konstrukciót, mely szakítva a hagyományokkal, nem alkalmaz szelepeket vagy tolattyúkat, hanem a hengerfejen vízintés helyzetben forgó és megfelelő vájatokkal és torkokkal ellátott karmantyúval vezéri a friss gázok beömlését és az elégett gázok kiáramlását a robbanótérből.

Az eddigi Cross modellek kísérleti darabok voltak, most készültek el azok a motorok, melyek az angol TT startjánál jelennek meg, két-két 500-as és 250-es típus. A TT-n dől el a nagy kérdés: mennyiben válnak be a motorok a gyakorlatban? Ha sikert érnek el, úgy el lehetünk készülve a motor-technika teljes átalakulására, mert a

forgószelepes rendszer óriási termodinamikai előnyei a teljesítményben, takarékoságban, rugalmasságban és sima üzemben olyan lehetőségeket nyu-

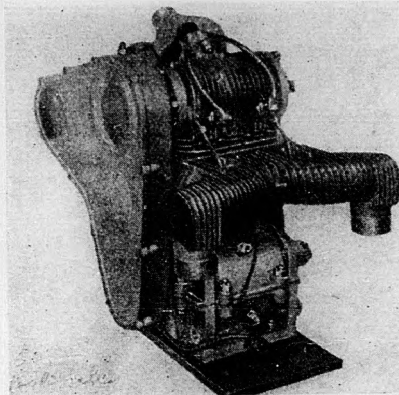


Az 500-as Cross-motor hengerfeje. Látjuk a forgószelep tokját és a belül is hűtőbordákkal ellátott hengerfej fedelét. A forgószelepet hűtővíz veszi körül, a hűtővizet a hengerfejfedél hűtőbordái hűtik.

tanak, melyeket a világ motoripara nem hagyhat kihasználatlanul.

A két típus közül kétségtelenül az 500-as az érdekesebbik és már hengerdugattyú megoldása is egészen forradalmi. Ugy a henger mint a dugattyú teljesen azonos alumíniumöntvényből készült, mégsem kerülhet sor berágódásra, mert a dugattyú nem is érinti a henger falát. A megoldás egyszerű: a dugattyúgyűrűk kb. 0,3 mm-el nagyobb átmérőjűek a dugattyúnál, úgyhogy csupán a gyűrűk surlódnak a hengerhez, a dugattyú még csak is érinti a henger falát.

A motor félvízűtése: a forgószelep víztér borítja és a hűtővizet különleges szivattyú keringtetja a forgószelep belsejébe mart csatornában. külön hűtő nincsen, a kb. két liternyi



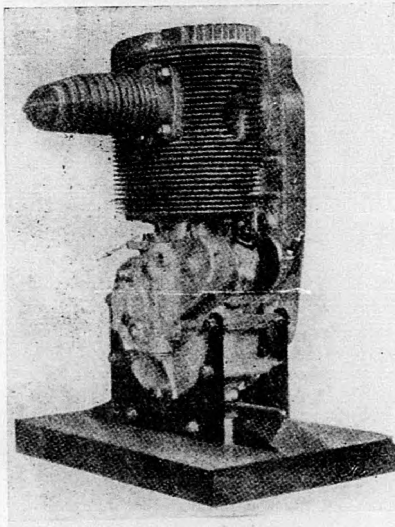
Mérbőben szokatlan látvány a 250-es kéthengeres-kétütemű Cross-motor. Felül látjuk a forgószelep tokját a két gyertyával. A királylánc háromszögletű tokban szalad — nemcsak a forgószelepet hajtja meg, hanem a mögötte elhelyezett és a képen nem látható kompresszort. Elöl látjuk a bőven hűtőbordázott két kipuffogótorkot.

víz a hengerfejben talál helyet és a hengerfej-fedél belül széles hűtőbordákkal van ellátva, hogy a víz annál nagyobb felülettel érintkezze a kívül is hűtőbordákkal ellátott hengerfej-fedéllel.

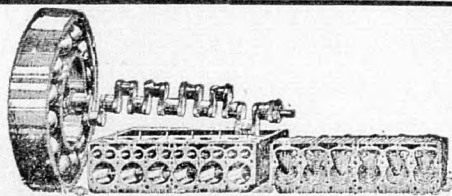
A kompresszióarány 12:1, a forgószelep által lehetővé tett speciális robbanótér alak ellenére közönséges benzínüzem mellett is megakadályozza a detonációt és kopogást, a szabványos motoroknál ilyen kompresszióarány mellett csakis speciális alkoholos üzemanyagokkal lehet boldogulni. A féklőerőt teljesítmény is hatalmas, több mint 45 lóerő, tehát eléri azt a szintet, melyen nemrég az ezres kéthengeresek is csak ritkán emelkedtek túl.

A 250-es: kéthengeres-kétütemű. Már külső alakja is teljesen újszerű, a két henger egymás mellett párhuzamosan fekszik, mögöttük helyezkedik el a Zoller kompresszor a karburátorral. A 250-es motor a fékpadon bejáratás nélkül azonnal 3500 fordulattal pörgetve 9 lóerőt teljesített, két órai üzem után teljesítménye 7000 fordulathál 15,5 lóerőre emelkedett, hat órai üzem után — amikor a surlódó részek bekopása következtében a veszteségek csökkentek — a teljesítmény elérte a 23 lóerőt: majdnem 100 lóerő literteljesítmény!

A Cross konstrukció iránt máris nagy érdeklődés nyilvánul meg gyári körökben és ha a Man-szigeti próba beigazolja a forgószelepes megoldás megbízhatóságát, úgy a világ vezető motorkerékpár és autógyárai is hozzáfognak a Cross rendszer meghonosításához.

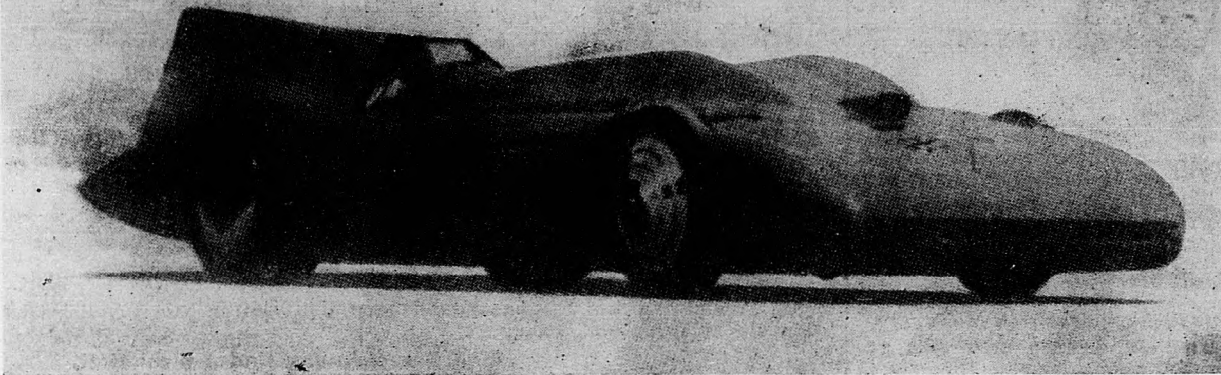


Külsőleg is újszerű az 500-as Cross TT motor, a kép jobboldalán látjuk a királyláncot rejtő tokot, baloldalon a forgószelep hűtőbordázott csapágát.



**Preciz** henger-, főtengelyköszörülések, dugattyúk, csapszegek, szelepek, stb. készítése, henger hüvelyezések légjutányosabbban!

**SOLYMOSSY ÉS TÁRSA** Budapest, VIII., Tavaszmező ucca 6. Telefon: 44-5-55



Rádióképünk a Blue Bird volánjánál rekordostromra induló Campbell kapitányt mutatja be a daytonai fővényen Campbell új világrekordját ismét Castrol olajjal állította fel

# Campbell világrekordja: 445 km!

Daytona, 1935 márc. 7.

Campbell kapitány már hetek óta Daytonában tanyázott legendás-hírű Blue Birdjével, míg végre elérkezett a hivatalos rekordostrom napja. A próbafutamok során a Blue Bird hajszálnyira megközelítette a rekordot s így Daytona már napok óta lázban égve várta a rekordkíséreltre alkalmas idő beköszöntét. Az izgalmat végsőkig fokozta az angol versenyző-egyesület elnökének, Earl Howenak kábeltávirata, melyben a legnagyobb óvatosságra intette Campbell kapitányt. Az otthoniak, Albion fiai féltették Campbellt, nehogy megúvna a hosszas várakozást, nem eléggé síma fővényen kockáztassa életét...

A rekordkísérelt híre futótűzként terjedt el Daytonában. Előző nap még olyan fodros volt a fővény, hogy gondolni sem lehetett a rekordostromra. Maga Campbell kapitány is „kimenőt” engedélyezett magának: elsőízben fordult elő a lázas készülődések óta, hogy éjjélkor még nem volt ágyban! A rekordnap reggelén a dagály ideje alatt egy golfpartit nyert meg a kapitány, majd néhány ismerősével a garázshoz sétált, hogy megmutassa

a készenlétben álló Blue Birdet. Fördőtrikóba öltözött mechanikusai már messze eléje szaladtak, izgatottan ujságolva, hogy a fürdésből jövet a fővenyt jó állapotban találták. Az apály még nem állott ugyan be teljesen, mindazonáltal már megállapítható, hogy a dagály ezúttal jó útmesternek bizonyult. Campbell szemé felvillant. Kocsiba ült és végigrobogott a rekordpályán. Nem találta ugyan kifogástalannak, de kiadta a parancsot:

— *Ki fogjuk próbálni az új lökés-gátlókat és a beszíjazást...!*

Beszíjazás! Erre a próbafutamok során határozta el magát a világrekorder, akit egyik futamában a kocsis annyira feldobott az ülésből, hogy szemüvege orrára-szájára csúszott és tragikus eseményeknek lehetett volna okozója. Most hát feszesen az üléshez szíjaztatja magát...

Kísérelt! Campbell ezen szavára Daytona összes telefonjai megszólaltak... Daytonában félbemaradt a „lunch” és abbamaradt a munka. Minden épkezláb rendőrt és strandmunkást mozgósítottak: két óra alatt rekordkész állapotban volt a fővény. Zászlók jelölték az útvonalat, szirénazúgás figyelmeztetett a készülő eseményre. Campbell két órákor rögtönzött lunchhöz ült, szerelői szendvicsekkel kezükben fürkészték végig a kocsit...

Lady Campbell saját kocsijával, 130-as átlaggal érkezett meg az időmérőtoronyhoz: mint gondos feleség ő maga is végigfutotta a pályát.

Négy óra 12 perc! Itt a döntő pillanat! Menydörögve zúg el a Blue Bird a starthelytől... A futam végén mintegy 200 méteren át elfaralva seprti a homokot... De Campbell ismét lúrrá lesz a gépszörny felett! Keze is megsérül és fájós kézzel startol a második futamra...

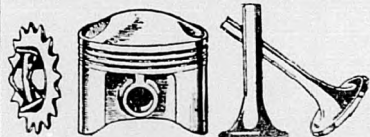
Lady Campbellt figyeljük. Saját órájával magánmérést eszközöl a mérőföld távra.

— *Nagyon gyorsnak látszik!* — ujjong lelkesen, mikor a Blue Bird elől elöttünk, faképnél hagyva a kerekei nyomán serkenő 10—12 m. magas homokgejzireket... Pár száz lépéssel a kitűzött táv után a közönség megrökönyödésére hatalmasat ugrik a kocsis, mintegy 10—12 m-en át összes kerekei a levegőben pörögnek... De nincs baj! Megvan az új rekord, a közönség ünnepel, tombol, a mechanikusok csak hosszas munka után tudják biztonságba helyezni a Blue Birdet...

Ime az új rekordok:

Táv	Új rekord	Régi rek.
1 km.	444.341 km.	438.350 km.
1 mérf.	445.396 km.	437.914 km.
5 km.	431.974 km.	414.146 km.
5 mérf.	404.496 km.	390.669 km.

Campbell kapitány a mostanihoz hasonló kedvezőtlen fővényviszonyok mellett még sohasem hajtott végre rekordkísérelteket; ez a körülmény az eredmények mérlegelésénél feltétlenül figyelembe veendő. Campbell ezúttal is, mint mindig, Castrol olajat használt. KLG gyertyák, Dunlop gumik, Smith műszerek, Timken csapágycsok egészítették ki a Blue Bird felszerelését.



## „SECURO“

dugattyu  
hengercsiszolás  
lángkerék

Sebességváltó alkatrészek, láncok, láncok és lánc raktáron. JAP részek  
**Olecsó Tökéletes**  
**VI. IZABELLA-UTCA 71.**  
TEL.: 11-7-82



## Autópolish

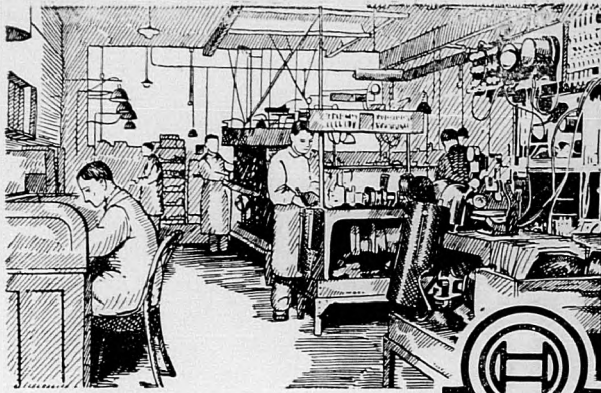
autóját ujjá, tükörfényessé varázsolja.

Kapható minden autószerelőben.

Gyártja:

**Ellinger Lakkgyár Rt.**

Soroksár. Telefon: \*47-3-60.



## Műhelyünk teljes berendezése a gépjárművek elektromos felszerelésének biztonságát szolgálja!

A szervezettség és rendszeresség következménye, hogy  
speciál üzemenkben készült **minden javítás  
olcsó és tartós**

### 1. A vizsgálat

nem felületes, hanem az összes belső alkatrészekre is kiterjed. Ennek gyors lefolytatásához rendelkezésre áll minden szerelőszerszám és próbakészülék. Alaposságaért az szavatol, hogy csak csoportvezető, régi Bosch-műszerész végzi.

### 2. A költségvetést

megelőzi a vizsgálat, ezért ajánlataink az elképzelhető legpontosabbak. Ha előzetes költségvetést ker, biztos, hogy reális és gondosan kidolgozott ajánlatot adunk.

### 3. A javítás

akár Bosch-, akár más gyártmányú a készülék, eredeti alkatrészek felhasználásával készül. Nálunk rendelkezésre áll az összes szüksége, kéziszerszám és géberendezés, mert felszerelés nélkül még a mi szakavatott és gyakorlott műszerészeink, akik nem töltik az időt kísérletezéssel és tanulmánnyal, sem dolgozhatnak gyorsan és pontosan.

### 4. A próba

abból áll, hogy vizsgálóberendezésekkel a javított készüléket lehetőleg ugyanazon körülmények között figyeljük meg, mint az a motoron dolgozik. Az általunk kipróbált szerelvény tehát biztosan jól működik majd üzemközben is.

Hibás az autó, vagy motorkerékpár  
villamos gyújtó-, világító- és jelző-  
berendezése? **Megjavítja:**

# BOSCH ROBERT

K. F. T.

BUDAPEST IV., VÁCI UT 22-24. T. 923-37.

**Bosch szolgálat Budapesten:**  
**BARTA KÁROLY, VIII., VAS UCCA 16.**  
Telefon: 39-3-73.

# MORRIS

Európa legnagyobb autógyára.  
Évi termelése 100.000 kocsi!

## A legújabb típusok megérkeztek!

A legkényelmesebb ki-kocsi, szinkron sebességváltó,  
hidraulikus fékek és lökésálló, 16×25<sup>1</sup>/<sub>2</sub>-es szuper  
komfort ballon gumik.

## 40 pengő évi utadó! Luxusadó nincs!

Fogyasztás 8 liter.

Kérje képes prospektusunkat  
és részletfizetési feltételeinket

MORRIS — MG — WOLSELEY KÉPVISELET

# ARIEL

1935-ös típusai raktáron.

## Szenzációs újítások!

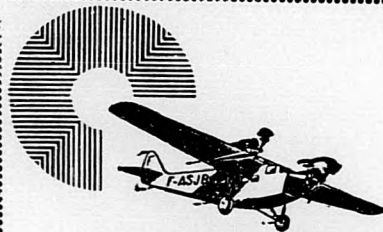
Cserélhető kerék, mindkét szelepszár központilag olajozva. Special Red Hunter 160 km-es gyári sebességgaranciával, krómnikkel hengerrel! A kis típusok is 500-as vázban és felszereléssel.

Ariel-Velocette vezérképviselőt:

## DEMÉNYI ÉS FIA

UJ CIM: Budapest, V., Akadémia ucca 19.

(Zoltán ucca sarok). — Telefon: 19-8-43.



# AIR FRANCE

— Wien	1 óra
— Paris	8 óra
— London	10 óra
— Bukarest	4 óra



AIR FRANCE LÉGIFORGALMI R. T.  
Budapest, IV., Vörösmarty-tér 2.  
Tel. 82-7-23; 82-7-16

# Itt a „filléres” versenyautó

**a 750-es, kompresszoros csillag-farmotoros, 160-165 km-es sebességre képes IMPERIA: melynek ára alig 3500 márka, de „csekély ráfizetéssel” 180-on felüli tempóra is képes motorral kapható!**

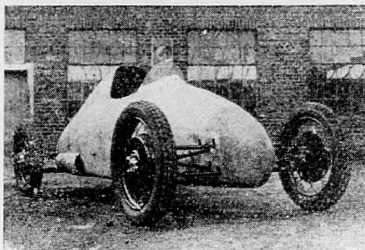
A motorkerékpárversenyző eddig szent borzalommal nézte autóversenyző kollégáját, akinek bukszája elég tág ahhoz, hogy valami jófajta Bubus-ért lefizethesse azokat a bizonyos több-tízezernyi pengőket. Eddig — ezen van a hangsúly. Mert ma már nem kell du-nakotrónak, tripla háztulajdonosnak, bőrgrofnak avagy bádogkirálynak lenni ahhoz, hogy az ember beállhasson azok sorába, akiket a versenyprogramm a sokatigéző versenyautók főcím alatt, mint a menü végére felszolgált csemegét tálal a versenyek rajongó közönségének csillogóan lelkesült szeméi elé.

Itt a filléres versenyautó, a kilométerfaló tantusz — gondoskodtak róla a németek, illetve a motorkerékpárversenyeiről oly jólismert Imperia-gyár.

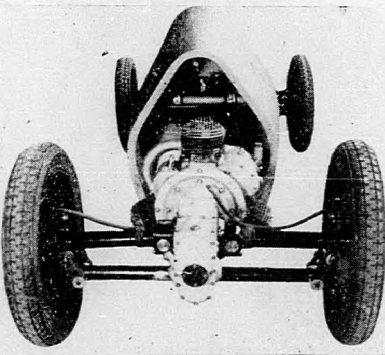
Németországban hihetetlen mértékben fejlődött az autóversenysport, gondoskodni kellett tehát olyan kocsiról, melyet az is megvásárolhat és ami talán még fontosabb, üzemben tarthat, akinek finánciális tudománya nem haladja túl a jó öreg 500-as verseny-motor tolerancia nélküli limitjét. Így születet meg az Imperia Licht-Sport-wagenje.

A koei merőben elit minden eddigi-től és forradalmian újszerű. Együléses, akáresak a legvéresebb monopozstók. Motorja háromhengeres csillagelrendezésű és a koei farában van elhelyezve. Kompresszoros, ellenőblítésű és az elégett gázokat sűrített levegő távolítja el a robbanótérből, az eredmény: minden különösebb tuning nélkül 45 féklór-erő. Váza acéleső, elől hátul egymástól függetlenül rugózott lengőtengelyekkel.

Speciális, tökéletesen csillapított, ön-rezgés nélküli gumirugózás, ami eddig el nem ért stabilitást eredményez an-



Ilyen az Imperia kisversenycoksi.



Az Imperia háromhengeres csillag-farmotorja.

nak ellenére, hogy a nyomtáv elől 120, hátul csupán 110 cm(!). Olajfékek, koei-hossz 3700 mm, a koei legmagasabb

— ontja csak 1100 mm-re van a talajtól és figyelembe kell venni, hogy ez a leg-magasabb pont a vezető feje felett van, mert az áramvonalazott karosszéria szorosan a Gyónon megcsodált Carac-ciola-féle Mercedes nyomain halad. A koei teljes súlya nem több mint 280 kilo, a felette kedvező löerősúly arány-nak köszönhető, hogy a koei sebessé-gé 160—165 kilométer: minden tun-ing nélkül. A legnagyobb szenciáció pedig az ára, mindössze 3450 márka!

A gyár külön rendelésre szupertun-tingolt motort is szállít, tekintettel a szériamotor 165 km-es sebességére, jog-gal tétélezhetjük fel, hogy a speciáli-san kiválasztott, felpiszkált és előkészí-tett modell sebessége nem marad el a 180 km-től, ami már a világrekord hat-árain mozog. Emlékezzünk csak visz-sza Gyónra, ahol a pompás Burgaller-féle kis Austin állította fel világre-kordjait, valamivel 180 felett és ugyan-csak 750 kcm-es motorral. Ha ezt fi-gyelembe vesszük, értékeljük csak ig-zán azt a teljesítményt, melyet az Im-peria-gyár 4000 márkás ár körül bo-csát minden autóversenyzőjelölt ren-delkezésére. Mert Burgaller Austinját nem négy, hanem tízennyézer márká-ért sem lehet megvásárolni.

Az Imperia-gyár kisversenyaútoja megmutatta azt az utat, melyen a ver-senysport fejlesztése céljából haladni kell. Ki kell ragadni a versenykoeit abból az elszigetelt ketrecből, melynek kulcsát nem igen lehet húsz ezer pen-gőnél olesóbban megszerezni. Hozzá-férhetővé kell tenni a versenykoeit mindenkinek, aki tehetséget és kedvet érez a versenyzéshez. Lehetővé kell tenni a tehetséges motorkerékpárver-senyzőknek, hogy megpróbálkozzanak a volánnal. Imperiaék fején találták a szeget és reméljük forradalmi lépésük gondolkodóba ejti a többi gyárat is, hogy végül bekövetkezhessék az ideál, az automobilsport demokratizálódása.



A 8 és 12 hengeres

**H O R C H**

a kényelem, üzembiztosság  
és elegancia szimbóluma  
—Lengőtengelyes kivitelben is—



A 6 hengeres, lengőfengelyes  
**WANDERER**

az ideális városi és túragép!  
Tökéletes rugózás  
Luxusadómentes. Havi autóaaó 7 P

Horch és Wanderer autók vezérképviselete  
HESS ERVIN, I., Mészáros u. 15. Tel. 513-54

# Hogyan biztosítjuk a selymes-sima üzemet?

Írta: LUKAVECZ FERENC

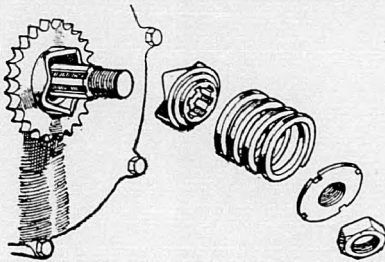
Nincsen kellemetlenebb és fárasztóbb, sőt bosszantóbb, mint a kemény, rángató gép, melyre fokozott gonddal kell ráadni a gázt, hogy ne kopogjon, mellyel művészet — tegyük hozzá fárasztó művészet — lassan haladni a forgalomban. Az ideális motorkerékpár üzeme sima és selyemlágú, ha ráadjuk a gázt, kopogás nélkül, puhán akecelről ki, forgalomban direkttel is lassan haladhatunk és nem kell folyton kuppungot csúsztatnunk. Bátoran állíthatom, minden modern gép üzeme lágy — ha kellőképpen gondozzuk és karban tartjuk.

Három szervvel kell foglalkoznunk a lágy üzem szempontjából: a motorral, a transzmisszió lökhárítóval és a láncokkal.

Ha a motor kompresszióaránya túl magas, úgy ne is számítsunk sima üzemre, a szupersport beállítású motor ráadásul elefántdűznivel szerelve, csak bizonyos aránylag magas fordulatszám-regiókban éri magát „otthonosan”, különösen akkor, ha közönséges üzemanyagot használunk. Ha a kompresszióarány csökkentése céljából alátétet teszünk a henger talpa alá és kisebb — azaz normális — dűznit szerelünk, úgy a vérbeli sportmasinával is simán pötyöghetünk akár a legsűrűbb forgalomban.

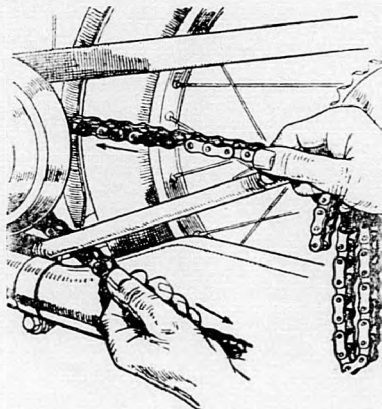
A kemény és rángató üzemek leginkább az elhanyagolt lánc és transzmisszió lökhárító a ludasa. A lánc — ha kellőképpen van keuve — maga is lökhárító, hiszen a láncszemek és görgők között levő kenőanyagréteg bizonyos rugózást eredményez, ha a lánc száraz, sőt rozsdás, úgy a rugózó hatás nemcsak elmarad, hanem a nehezen mozgó görgők és az egymáson elfordulni csak nehezen képes lánc-oldallemezék megfosztják a transzmissziót az elengedhetetlen lágyiságtól. Sajnos köztudomású, hogy motorosaink közül ritka madár az, aki láncait kellőképpen gondozza, pedig az Autó-Motor éppen eleget dicserít a fagygyuszák és a speciális láncok anyagok nagy előnyeit. Sőt a jól beállított lánc is ritka, pedig ha a lánc túl feszes, úgy a transzmisszió kemény lesz, ha viszont lógó láncal já-

runk, úgy rángatás lesz az eredmény, valahányszor ráadjuk a gázt vagy elveszjük, egy-egy rángatás lép fel, amint a lánc feszül vagy ellenkezőleg ellazul. Igen gyakran a láncok jők és a lánckerékeket kezdte ki az idő vasfoga.



Ezekből az alkatrészekből áll a motor lánckerékre szerelt transzmisszió lökhárító. Szétszerelés előtt jelöljük össze a bütykötárasákat a lánckerékkel, hogy az összeszerésnél minden a régi helyére kerüljön. Nem azt szétszerelésnél feljegyezni az egyes alkatrészek sorrendjét.

Hiába teszünk új láncot a kopott, sőt néha már horgas lánckerékre, olyan ez, mintha az odvas fogra aranykoronát tétetünk.



Ha új láncot szerelünk, úgy kapcsoljuk össze az új lánc egyik végét a régi láncal, patentszem segítségével. Így nemcsak könnyen fűzhetjük be az új láncot, hanem egyuttal nem piszkoljuk össze a zsiros láncot a padlón.

Ne feledjük el: a legjobb lánc sem tart örökké, ha egyenlőtlenül nyúlt meg, úgy dobjuk el, vagy használjuk motorlakathoz közönséges lánc helyett. Aki gondozza a láncát, az 15—20.000-et is abszolválhat egy garnitúrával, aki nem gondozza, annak jó lesz folyószámát nyitni — láncereskedőjénél.

A transzmisszió lökhárítóról a legtöbb motoros azt sem tudja, hogy a világon van. A leggyakoribb típust a motorfőtengelyen találjuk a motorlánc-kerékkel egybeépítve, de igen sok gépen a sebességváltóban vagy a hátsó agyban találkozunk ezzel a nélkülözhetetlen berendezéssel, melynek célja: bizonyos rugózó elemet belevinni a transzmisszióba és mint azt a neve is mutatja, megvédeni a transzmissziót a

Ha a motort és a transzmissziót gondozzuk, úgy nem lesz okunk panaszkodni, hogy gépünk rángat.

lökésektől, megakadályozva ezzel a rángatást és fokozva a transzmisszió szerveinek, főleg a láncnak az élettartamát.

A motorfőtengelyre szerelt transzmisszió lökhárító nem más, mint bütykölökkel ellátott tárcsa, mely a lánckerékbe vágott vajatokba illeszkedik bele. A tárcsát rugó szorítja neki a lánckeréknek és a lökhárító hatás onnan származik, hogy a bütykök kis mértékben elfordulni képesek a lánckerékbe mart vajatokban. A rugó beállítása igen fontos és talán még fontosabb az, hogy a transzmisszió lökhárítót tisztán tartjuk, nehogy a bütykös rész beragadjon a sár és por hatására. Célszerű minden 6—8.000 kilométer után szétszedni és megtisztítani. Leszerelése egyszerű, lecsavarjuk a rögzítő anyát, de mielőtt bármibe is hozzákezdünk tintaceruzával összejelöljük a bütykötárcsát a lánckerékkel, hogy visszاسzerelésnél ugyanazok a bütykök ugyanazokba a vajatokba kerüljenek vissza.

Az anyát óvatosan csavarjuk le, legjobban az első sebességet bekapcsolni, hogy az anyával együtt ne forgassuk a motort. Az utolsó menetkénél vigyázzunk, nehogy a kemény rugó „lelőjje” az anyát az alatta levő alátéttel együtt. Leszedjük az összes alkatrészeket, alapos petróleumos mosást végzünk, ha rozsdások, úgy igen finom csiszolóvázzal távolítjuk el a rozsdás foltokat. Utána töröljük tisztára a részeket, kenjük őket át sűrű zsírral és helyes sorrendben rakjuk őket vissza. A rugót az anya keményebb vagy lágyabb meghúzásával szabályozzuk, a legjobban az a beállítás, amikor kézíerővel már éppen nem tudjuk elmozdítani a bütykötárcsát a lánckeréken.

Vannak gumis lökhárítók, melyek a hátsó agyban foglalnak helyet: az úgynevezett Enfield-agyak. Ezek nem igényelnek karbantartást, csak éppen arról illik néha meggyőződni, hogy a gumik valóban megvannak-e még és nem koptak-e esetleg krumplivá.



**ALFA ROMEO**

VEZÉRKÉPVISELET:

Budapest, VI., Liszt Ferenc-tér 11

Telefon: 10-3-90

Igényének legmegfelelőbb

**használt motorkerékpárt**

megtalálja CSILLAG motorszalón

óriási raktárán.

**CSILLAG motorszalón**

V, SZABADSÁG TÉR 7. SZÁM

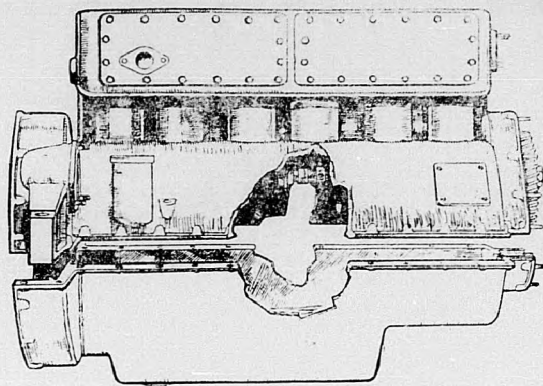
Telefon: 28-0-25.

Nemzeti Bankkal szemben.



# Drága mulatság a gondatlanság

**Szomorú és főleg drága „eredmennyel” jár. ha nem vesszük figyelembe idejében azokat a tüneteket és zörejeiket, melyek előbb-utóbb súlyos üzemzavarokkal járnak!**

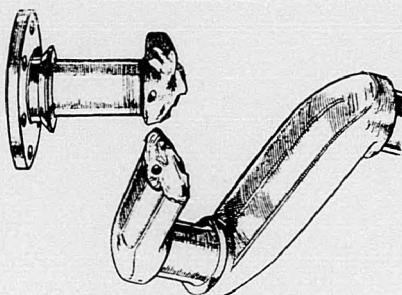


A motor gazdája nem töltötte fel szintig olajjal a kartert: besült az egyik csapágó. Hajtókártörés az eredmény, ráadásul a törtött hajtókar kivágta a karter oldalát.

— *Víz szivárog a karterbe* — ezzel a panasszal állít be a képviselőt a pompás másfélliteres-hathengeres-áramvonalazott-freilaufos Csudamobil gazdája — *nem értem az okát, bár azthiszem, hogy a vízpumpa szivárog.* És keserű ábrázattal szemez Vezérképviselő Urral, aki annak idején azzal adta el neki a kocsit, hogy az feltétlenül tovább fog futni, mint a vevő által aláírt részletváltók.

Hogyan kerül víz a karterbe? Az esetek 90%-ában a hengerfejen képződött, szabadszemmel alig látható hajszálrepedésen. Amikor a motor hideg, a hajszálrepedésen átgyöngyözik a hűtővíz és mivel a dugattyúk hideg állapotban nem tömítenek teljesen, a víz — mely a robbanótérben gyűlt össze — szépen leszáll a „földszintre”. Ha a repedés aránylag erősebb, úgy Csudamobilunk gazdája csodálkozva dicsekszik barátainak, hogy kocsija nem fogyaszt olajat, ellenkezőleg valami titokzatos módon emelkedik állandóan olajnívója, napról-napra magasabb olajállást mutat az olajszint ellenőrzésére szolgáló fémpálcá. Közben elkerüli a figyelmét, hogy az olajnyomásmérő csökkent olajnyomást mutat és amikor az olajmutató pálcát kihúzza a karterből, azon a normális

és értenek is a mesterséghez, úgy nem nehéz fellelni a repedést és megállapítani pontos helyét. Ha a Csudamobil gazdája gondatlan, úgy egészen bizonyos, hogy néhány héttel — esetleg nappal — később komoly üzem-



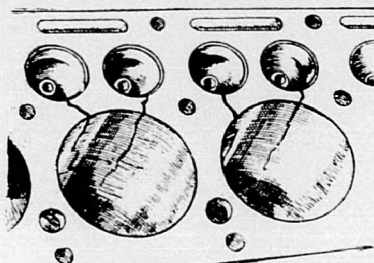
A vezető nem vette észre a kopogást. Kifolyt a csapágó és eltört a főtengely.

zavar jelentkezik. De nem elég megjavítani a repedést, rá is kell jönni, hogy mi az oka, hogy az ismétlődést elkerüljük. Helyi túlmelegedés mellett a leggyakoribb oka a hengerfej-repedésnek a helytelenül meghúzott hengerfej. Sajnos még ma is igen ritka az olyan javítóműhely, mely szelepcsizolás után helyes sorrendben húzná meg a hengerfejet rögzítő csavarokat vagy anyákat. Pedig minden gyári instrukciós könyv pontosan megadja a sorrendet, ha ezt nem tartják meg, úgy olyan feszülések lépnek fel, melyek előbb-utóbb repedést okoznak.

— *Rosszul húz a motorom* — panaszkodik a másik alkalommal barátunk. Körülforgatva a kézikurblit, megállapítható, hogy a motor kompressziója csökkent. A Csudamobil gondatlan gazdája azonban nem viszi műhelybe, hanem tovább jár. Az erővesztéses fokozódik, a Lánchidon is vissza kell már kapcsolni. Lehúzzák a hengerfejet és kiderül, hogy a szelepfészek beégett. Talán valami piszkoszem, vagy korom került a szelep tányérja alá: mindegy, ha azonban idejében húzták volna le a hengert, úgy néhány pengővel megúszható lett volna a hiba.

Kevés a hűtővíz? Gyakran ez az oka a hengerrepedésnek, Mazsola úr gondatlan volt és valahol Lepsény táján a kútból töltötte fel hideg vízzel a forró motor hűtőjét, most csodálkozik, hogy új hengerblokkot kell szerezni, vagy a legjobb esetben hosszadalmas és drága hegesztési proceszusba kezdeni.

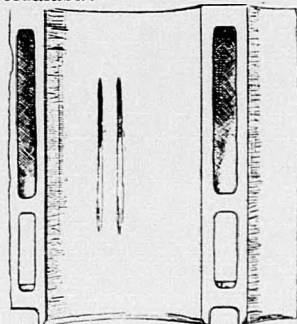
— *Elég lesz az olaj a határig, majd Bécs előtt feltöltjük a kartert* — győz Mazsola úrban a lustaság. És annyira élvezi a Csudamobil vidám purrogását, hogy azt a gyenge kopogó hangot, mely már Győr után kezdődött és Moson—Magyaróvár határában már kopácsolássá fokozódott, nem akarja észrevenni. Már éppen a titkos valutáit rakosgatja felkutathatatlan helyekre a mitfárer, amikor csattanás hallatszik és a motor leáll. Sebtiben felnyitja a gépházat és könnyei potyognak, amint a karter falán képződött lyukon át végre alkalmat nyílik belekukkantani a motor belső titkaiba és meglátja a törött hajtókart. Kevés volt az olaj, kifolyt vagy besült az egyik csapágó, eltört a hajtókar. És mi az egy törött hajtókarnak hatalmas lukat vágni a karter oldalába?



Hideg vízzel töltöttük fel a forró motor hűtőjét. Ennek köszönhetően a repedt hengereket és szelepfészkeket.

síma olajhártya helyett buborékos olajsepppek talál. A „titok” nyitja: víz gyűlik a karter fenekén és ennek következtében emelkedik az olajnívója.

Ha a képviselőt jól fel van szerelve



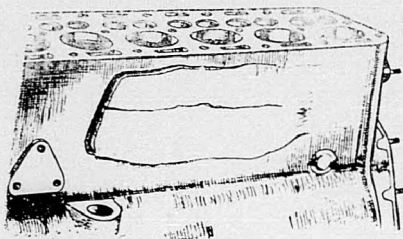
Kifejezték a javításnál az egyik dugattyú-csapárgó biztosító sapkát vagy rugót. A boleni két párhuzamos barázdát már ki a henger belső falából.

Garantáltan fűtött garázs — harsogja a körlevél. Mazsola úrnak azonban fogalma sincsen arról, hogy János bácsi egyedül nem győzi tologatni a kocsikat és inkább kint állítja glédába mosás előtt a kocsikat az udva-

ron, bármennyire is csikorgatja a fogát a hideg. Az eredmény: befagy a hűtő. Amikor reggel elindítjuk a motort, minden ép, csak amikor a jég olvadni kezd és tágul, akkor roppan valami a gépházattal alatt és a hengerblokk oldala szétnyílik mint a rózsa. A garázs tulajdonosa mossa többnyire piszkos kezeit, legfeljebb titokban vágja hozzá a fentebb említett János bácsihoz a kocsimosó csizmát — később, amikor már tiszta a levegő.

Szelepcsizolás, szelepfészekmarás után vagyunk. Kevés a kompresszió. Ami természetes is, mert a szelepek nem verődtek még le. Majd kétszáz kilométer után rendben lesz minden — ezzel a mondattal nyugtázza a javítás árát a Mérnök Úr. Lefutjuk a kétszázát, a kompresszió azonban nem javul és amikor a kurblival lassan körülforogatjuk a motort, azt látjuk, hogy abban a fránya harmadik hengerben van a hiba. Vissza a műhelyben. A Mérnök Úr fölényesen hívja az öreginast: beállítani a harmadik henger szelephézagát. Ez sem segít. Ha a Mérnök Úr „üzletember“, akkor halandzsázik egyet, ha azonban még pislog a lelkében a tisztesség parázsának valami ottfelgett szikrája, akkor lehuzatja a hengerfejet. Nincsen hiba. Le a hengerblokkal. Hát bizony a harmadik henger belső falán két szép és párhuzamos „rissz“ látszik. Mintha csak résóval martak volna bele két egyenes vonalat. A mér-

nök úr dilemma előtt áll: vallja be, hogy a Sándor inas — aki órabér helyett pofonokat szokott kapni — elfelejtette helyre tenni a dugattyúcsapszeg biztosító sapkáját vagy rúgóját és a két „rissz“-t a kibújt boleni marta bele a hengerfalba? Néhány percnyi vívódás után elkezd mesélni az olajba jutott piszokról, az út poráról és a



Befagyott a hűtővíz. Mint a narancs héjja, úgy „nyílt“ ki a hengerblokk fala.

negyven rablóról és gyorsan levegőszűrőt ajánl mint ritka alkalmi vételt és hitelt tesz a 80 fillérért vásárolt és három pengőért vesztegetett utólérhetetlen és fuvarlevelekkel igazolhatóan Pennsylvaniából származó Drekolin KK olaj kitünő minősége mellett, mely természetesen csakis és kizárólag náluk kapható és felette alkalmas ilyen hengerfúrást, új dugattyút stb. követelő „üzemzavarok“ megelőzésére.

Mazsola úr eltévesztette a „házsza-mot“ és második helyett rückvercet kapcsolt! Az eredmény igen gyakran:

repedt sebességváltóház és még jó, ha a fogaskerekek nem adják meg az árát. Szerencsére ritka az ilyesmi, mert hiszen a sebességváltó elsősébe nem veszi be egykönnyen a hátramenetet, de, sajnos, volt az ilyesmire is eset. Javítás közben — mondjuk éppen a kupplungrúgókat húztak meg — beesik valami csavar vagy éppen szerszám. Mindenhol keresik és nem gondolnak arra, hogy a motor belsejében rejtőzik. Néha ennek köszönhetjük, hogy hatalmas javítások válhatnak szükségessé.

Gondos elővigyázat: ez a titka az ilyen esetek elkerülésének. Az okos autós azonnal megáll, ha kocsijának valamelyik része szokatlan hangot ad. Inkább nevesse az autós, ha a végén kiderül, hogy nem a motor csilingelt, hanem Mazsola úr bal nadrágzsebében a kulcsesomó volt a zörej forrása. Ha szokatlan zörejt hallunk, azonnal megállani és mindent megvizsgálni! Ha meg nem jövünk rá a hibára, úgy haladéktalanul be a javítóműhelybe. És itt derül ki azonnal, hogy gondos az autós vagy gondatlan. A gondos autós nem tér be zugműhelybe, hanem megkockáztatja a valamivel drágább munkabért, olyan kezekbe adja gépét, melyekben megbízhatik. Ahol azonban végeredményben még mindig olcsóbban dolgoznak, mint abban a műhelyben, ahol a fentemlített mérnök úr fejti ki gazdasági szempontból kétségtelenül hasznos működését.

# A versenyévad startja az idei Cordatic győzelmek startja

**A KMAC TÉLI MEGBIZHATÓSÁGI VERSENYÉN**

**Martinek István** az 500 cm<sup>3</sup>-es kategóriában (hólánc nélkül)

**Lukavecz Ferenc** a 250 cm<sup>3</sup>-es kategóriában

**Kozma Endre** a 1.5 literes autókategóriában

**ELSŐK**

**CORDATIC-ON**

## Sebességi körversenyt rendez a KMAC

A KMAC a téli verseny útvonalába is bekapcsolt, Pülsvörösvár melletti tizegykötény kilométeres országúti körpályán júliusban sebességi körversenyt óhajt rendezni motorkerékpárok számára. A terv szép és életrevaló. Ósztintén kívánjuk a motorkerékpárosoknak, hogy ne járjanak vele úgy, mint az autósok bekonferált GP versenyükkel...

### Nem lesz autókiallítás

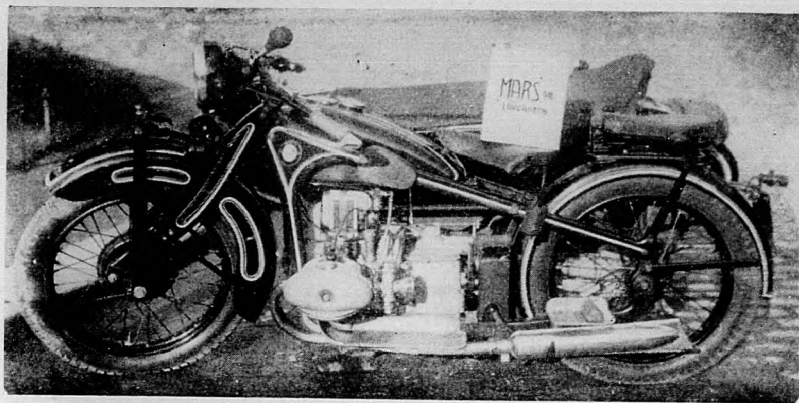
Füstbe ment a tervezett autókiallítás. A Nemzetközi Vásár érdekeltége ugyanis odahatott az illetékes ténylezőknél, hogy a vásár időpontja körüli hetekben más hasonló eseményt ne rendezhessenek a fővárosban. Ugy véljük, az autókiallítás semmi körülmények között sem lett volna „hasznos” a Vásárhoz, másrésztől meg vagyunk győződve róla, hogy a komoly, motorkultúrális eseményszámba menő kiállítás elmaradása lényegesen kisebb nyereség a BNV, mint veszteség a magyar automobilizmus számára. És éppen ezért a megfelelő hállával tartozunk...

### Szaporodnak a GP-formula tervezetek

Az 1937. évben életbeléptető GP-formula megalkotása egyre szélesebb rétegeket kavarr fel. Legújabbban az amerikai automobil szövetség (AAA) terjesztett proposíciót az AIACR sportbizottsága elé, mely szerint a jenik 1.5—2 l-ben szeretnék maximálni a hengerűrtartalmat, el akarják tiltani a kompresszort, a kocsisúly számára pedig minimális súlyhatárt kívánnak. Ezzel szemben az angol automobil klub 2000 kcm-es hengerűrtartalom maximumot, 800 kg alsó súlyhatárt, szabad kompresszorhasználatot proponál és elvet minden az üzemanyag minőségére és mennyiségére vonatkozó korlátozást.

Az új GP-formula megalkotásának szükségességében az összes érdekelt egyetértenek, hiszen a végnélkülinek látszó sebességnövekedésnek határt kell szabni éppen a sport érdekében. A jelenlegi formula, melynek egyetlen kikötése, hogy a kocsik gumik, olaj, üzemanyag és víz nélkül nem lehetnek 750 kg-nál súlyosabbak, teljesen idejét multa és árnyékában olyan sebességek találtak melegágyat, melyek a sport fogalmával nehezen hozhatók összhangba. Pláne, ha hitelt adunk a legújabb híreknek, melyek szerint az olaszoknak 4.5 l-es versenymotort sikerült a 750 kg-os súlylimittel összhangzásba hozni, melyekkel kapcsolatban már 380 km-es sebességről beszélnek...

Sebességnövekedésre már nincs szükség. Az alvázak is tökéletesek. Ellenben szükségünk van még fokozottabb teljesítményű kis hengerűrtartalmu motorokra... És ezt várjuk az új, 1937-es GP-formulától!



Eljött márkák ha találkoznak: a pompás 750-es ohv. BMW gazdája meglegedett, hiszen a kütűnő masinához kütűnő kenőanyagot, szenteleniett Mars Lowcarbon olajat használ!

### Sport- és turakocsi bajnokságokat irt ki az idén a KMAC

Legutóbbi számunkban ismertettük az idei motorkerékpár bajnokság feltevéleit, melynek jóváhagyása a KMAC Nemzeti Sportbizottsága legutóbbi plenáris ülésén történt meg. A sportbizottság egyidejűleg jóváhagyta az idei automobil bajnokság kiírását is, mely két csoportban, külön tura- és sportkocsik számára, mindkettőben két-két kategóriában — 1500 kcm-ig és 1500 kcm-en felül — kerül lebonyolításra. A sportkocsik számára külön kiírt bajnokságot örömmel kell fogadnunk, hiszen kiírását többoldali érdeklődés alapján határozta el a sportbizottság és ez a körülmény fákllyafényt jelenthet motorsport-életünk éjszakájában. A sportbizottság célja az autóbajnokság megosztásával az, hogy az a néhány versenyző, akinek ma gyors sportkocsija van, ne álljon oda a turakocsik sorába, már a startnál elvéve amazoktól a bajnokság elnyerésének lehetőségét. A gondolatot örömmel üdvözöljük és reméljük, hogy a sport és turakocsi jelleg pártatlan elbírálása nem fog a multakhoz hasonló disszonáns hangokat vegyíteni az egészséges motorberregésbe... A turakocsik bajnoki futamai lesznek:

május 5: Reznicsék turaút, május 25—26: a 24 órás Frontharcos turaút, június 23: az Autó c. szaklap jubileumi turaútja, június 30: az FTC futárversenye, októberben: a TTC turaútja és gödöllői hegyiversenye, nemkülönben az október 26—27-re kiírt kétnapos KMAC trial. A sportkocsik számára az első két futam azonos lesz a turakocsibajnokság pontszerző versenyeivel, a további futamok pedig a következőképpen alakulnak: a Frontharcosok októberi svábhegyi versenye, a TTC októberi hegyiversenye és állóstartos kilométerversenye, a KMAC őszi gyóni repülő- és állóstartos kilométerversenye és a KMAC Hármashatárhegyi versenye. Esetleges holtversenyek esetén a motorkerékpár-bajnokság szabályzatához hasonlóan az utolsó futamot követő 30 perces sebességi próba dönti el az elsőséget. A bajnokságért nevezni nem kell, a kocsik szabadon cserélhetők, csupán a kategóriát nem lehet változtatni. A pontozás oly módon történik, hogy az 1. helyezett öt, a 2-ik négy, a 3-ik három, a 4-ik kettő és az 5-ik egy pontot kap. Magyarország automobilbajnoka csak az lehet, aki legalább 18 pontot szerz és legalább háromszor a legjobb eredményt éri el bajnoki kategóriájában.

### ÚJ FUTÓFELÜLETŰ

# GOODRICH

MOTORKERÉKPÁRPNEU

friss  
fartós  
megbízható  
csuszáságló

## tehát tökéletes!



# Mi a magyarázata a



# gépek hatalmas népszerűségének?

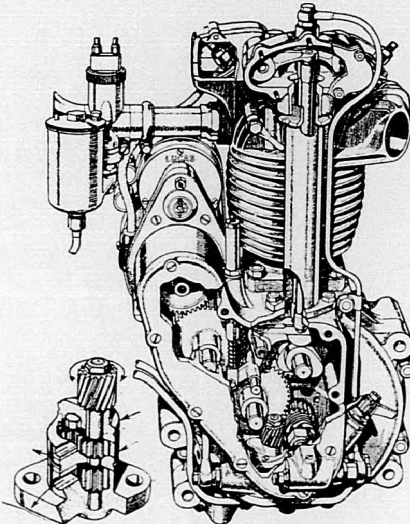
— Mai napság már minden motor-kerékpár jó, rossz motor már nem is létezik, legjeljebb csak rossz vezető! — halljuk lépten-nyomon és meg kell állapítanunk, hogy ebben a néhány szóban van is valami igazság. De akad benne tévedés is! Egyet a népszerű szállóige hangos hirdetői is elismernek, azt, hogy valamely gyár több évtizedes gyártási tapasztalatai a gyártmányok elbírálásánál semmi esetre sem hagyhatók figyelmen kívül. Oly messzi évtizedekre visszatekintő tapasztalatokkal azonban mint a birminghami angol BSA-gyár, csak igen kevés gyár dicsekedhetik. Pedig a motorkonstruálás mai fejlett korszakában éppen ezek az évtizedes gyártási tapasztalatok adják meg az illető márka utolérhetetlen varázsát, azt a titokzatos vonzó erőt, amit legtalálóbban talán a női „szekszepille” hasonlíthatunk össze.

Az ellenállhatatlan női „szekszepil” azonban még senkit sem jogosít — bizalomra. Sőt...! És itt a különbség. A BSA név vonzóereje évtizedes gyártási tapasztalatokban kikristályosodott konstrukciókban gyökerezik, éppen ezért, maradéktalanul szolgálja meg azt a bizalmat, amelyet a földkerekség minden táján, mint a legelterjedtebb motorkerékpár márka élvez.

A BSA-gyár már régóta túl van azokon a problémákon, melyek megoldása oly sok fiatal gyárnak okoz fejtörést. A BSA konstruktőrök azonban nem pihennek, nem elégszenek meg a sikerrel, dolgoznak tovább. Mert, amiként ma már az autópáriban is csak a legraffináltabb kényelmi megoldások, a gombnyomásra elektromos motorral működő kabriolet tető vagy a villanyárammal működtethető beépített kocsisemelő és más hasonlóságok emelnek ki egyes márkákat úgy a BSA gépeket is hasonló, egyenként talán jelentéktelennek tűnő megoldások helyeznek az élre, melyek összesítve a közmondásosan megbízható BSA motorokkal a legkényesebb

motoros igényeket is túlszárnyaló tökéletes masinákat eredményeznek. A praktikus újítások közül néhányat szemléltető rajzban mutatunk be olvasóinknak, mások jelentőségét viszont gyakori esetek kapcsán világítjuk meg.

A legtöbb motorosnak volt már dolga a gyertyadefektusok azon kelle-



A 250 kcm. és 350 kcm. luxus model motormetszete a kettős olajpumpával. Jól látható a szellemesen megoldott himba és nyomórúd olajozás.

metlenebb válfajával, amelynél a tartalékgyertya — az üzleti pultban maradt. A szétszedhető gyertyát egy francia kulccsal nem lehet megtisztítás végett szétszedni. Franciakulcsunk meg csak egy van... Mit tesz ilyenkor a BSA-motoros? Nem esik kétségbe, nem bizony, mert a gyár konstruktőrei számoltak ezzel az esettel is! Minden BSA gépen van vala-

hol a gyertya hatszögének megfelelő nyílás, nem kell hát mást tenni, mint a gyertyát ebbe behelyezni és a francia kulccsal befogva a kiserelhető gyertyarészt játszi könnyedséggel szedhetjük szét a gyertyát!

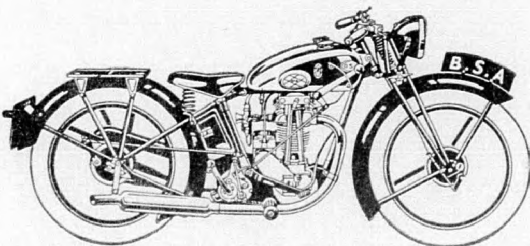
Más. Gyakori eset, hogy elkalkulálva a benzinfogyasztást, éppen az országúton fogy ki a benzinünk. Mit lehet ilyenkor tenni? Várni a jószerencsét... A BSA motorossal azonban ez nem fordulhat elő. A dupla nivójú benzincsap megkíméli ettől, hiszen ha kifogy a benzin, egyszerűen átállítjuk a csapot a tartalékra és a legközelebbi benzinkútnál egészíthetjük ki készletünket.

Ismét más. Hegyre való indulásnál, emelkedéseken sokszor szükségét érző a motoros az autókéhoz hasonlatos rögzíthető féknek. A BSA motoros ebben sem szenved hiányt! A fékrögzőt egyetlen karhúzásra kienged és teljesen veszélytelenül teszi a meredek hegyiterepen való motorozást.

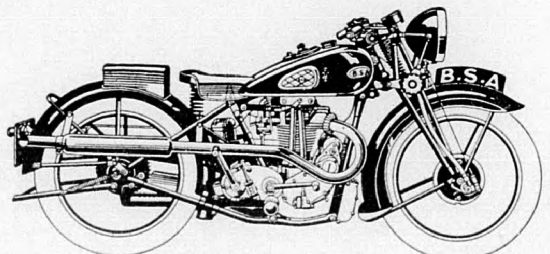
Más praktikus megoldások. A kuplung bowden szabadalmazott kapcsolószerkezettel van az emelőhöz erősítve. Ez a megoldás megtízszerezi a bowden élettartamát, de szakadás esetén minden forrasztás nélkül is célt érünk pár perces munkánkkal.

A nagyobb típusok természetesen patent, kiserelhető hátsó kerékkel vannak ellátva, amely megoldás gumidefektus esetén lánccsere nélkül teszi lehetővé a kerék kiemelését. Ugyanakkor az első kerék kiserelhetősége is teljesen le van egyszerűsítve.

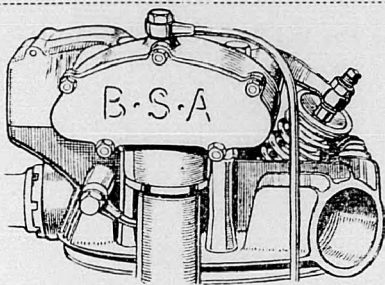
A szülő motorosok számára áldás az új stender, amely minden 250 kcm-en felüli típus standard tartozéka. Jól tudjuk, hogy a csomagokkal megrakott, nagyobb szülőgép stenderre hűzése nem gyerekjáték, de erre az új BSA tulajdonosoknak nem is lesz szükségük, hiszen a hátsó villára szerelt oldaltámasz lábball lenyomható s a megdöntött gép ráfektethető. Ugyanekkor természetesen az első és hátsó stender is megmaradt a gépeken, gon-



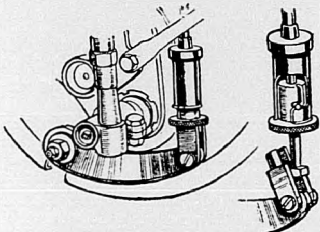
250 kcm es ohv. BSA. Ára P 1450 —



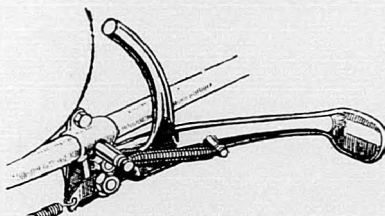
500-as ohv. Blue Star BSA



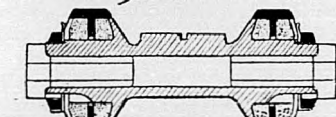
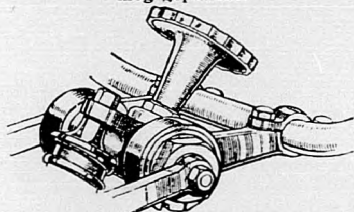
Ideálisan tokozott hímák, teljesen zárt szívószelep.



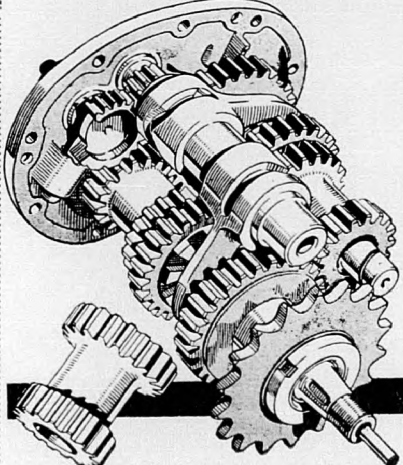
Kézzel kiakasztható első fék, az első kerék könnyű kiszérésehez.



Régi hiányt pótol a segédstender, mely-lyel erőfeszítés nélkül támaszthatjuk meg gépünket.



Hatszáz km. után sem érez fáradtságot karjában a vezető, hála a gumiba ágyazott kormányának.



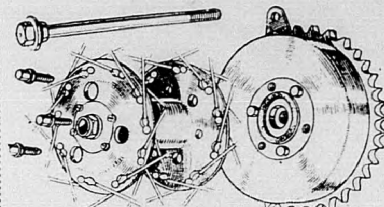
Egy emberélet tartamára vannak méretezve a B.S.A. sebességváltó fogaskerékek

doskodva az esetleges kerékkiszérelés lehetőségéről.

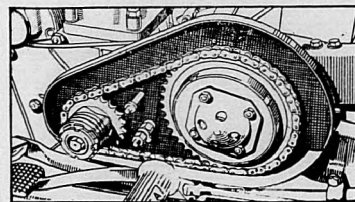
Különösen a túrázók fogják örömmel fogadni a gumiba ágyazott vibrációmentes kormányt. Az ohv. gépek teljesen tokozott szívószelepei, nemkülönbén a sv. típusok szelepeinek pormentes tokozása a motor élettartamát növelik. A jól hozzáférhető helyen lévő lökhárítók, a négyfokozatú sebességváltó, az olajban futó első lánc, a helytelen kerékbeállítás lehetetlenné tevő BSA rendszerű, szabadalmazott hátsó lánc állítás, a cirkulációs olajozás, a Fort gumik egyaránt olyan előnyök, melyeket joggal követelhetne meg a motoros minden masinától, megtalálni azonban vajmi kevesen fogja!

Talán utoljára említjük meg a kitűnően bevált BSA rendszerű látkapcsoló automatát, mely a Blue Star típusok rendes tartozéka, felárral azonban bármely modellre felszerelhető. Ezt a felárat pedig kár megtakarítani, a látkapcsolás, pláne a szóló motoros számára felbecsülhetetlen előnyt jelent.

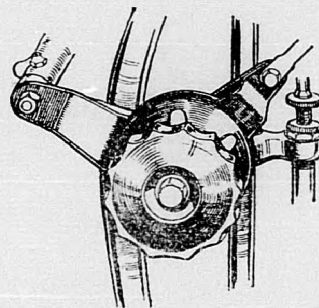
A BSA-gyár 1935. évi gyártási programján tizenöt különféle típus szerepel, melynek keretében megtalálhatja a gusztusára és pénztárcájához szabott modellt. Ebben leli magyarázatát az a körülmény, hogy Angliában minden más márkájú motorkerékpár eladására három BSA eladás esik! A magyar eladási statisztika szerint a BSA gépekből ugyanannyi került forgalomba, mint a statisztikában utána következő három angol márkából együttvéve. Ez a nagyarányú forgalom teszi lehetővé a képviselő számára azt, hogy kitűnően felszerelt műhelye teljes alkatrésztárral állhasson a BSA tulajdonosok rendelkezésére.



Patent kiszérelhető hátsó kerék a BSA gépek egyik nagy előnye



Az olajban futó első lánc jelentőségét nem kell bővebben magyarázni a szakavatott motorosnak



Kézzel állítható hatékony villa lökhárító

## A B. S. A. motorkerékpárok műszaki adatai és árai:

ÜRTARTALOM VEZÉRLÉS	FÉKPAD-LÓERO	GÜMI-MÉRET	OLA-JOZÁS	SEBESSÉGV. KAPCSOLÁS	LEGNAGYOBB SEBESSÉGE	ÁRAK
149 kcm. OHV.	6.8	25×3	Automatik	3 sebesség kézi kapcsoló	85 km.	1300. —
249 kcm. Sv.	6.8	25×3	"	3 sebesség kézi kapcsoló	85 km.	1380. —
249 kcm. OHV.	9.2	25×3	"	3 sebesség kézi kapcsoló	96 km.	1480. —
249 kcm. OHV. Luxus	11.8	*26×3.25	Cirkulációs	4 sebesség kézi kapcs.**	105 km.	2050. —
348 kcm. OHV. Luxus	13.1	*26×3.25	"	4 sebesség kézi kapcs.**	105 km.	2150. —
348 kcm. OHV. Blue-Star	18	*26×3.25	"	4 sebesség látkapcsolás	125 km.	2350. —
499 kcm. Sv.	13.2	*26×3.25	"	4 sebesség kézi kapcs.**	100 km.	2200. —
499 kcm. OHV.	18	*26×3.25	"	4 sebesség kézi kapcs.**	112 km.	2300. —
499 kcm. OHV. Blue-Star	28	*26×3.25	"	4 sebesség látkapcsolás	136 km.	2450. —
499 kcm. OHV. Special	33	*26×3.25	"	4 sebesség látkapcsolás	160 km.	2650. —
595 kcm. Sv.	16.2	*26×3.50	"	4 sebesség kézi kapcs.**	100 km.	2550. —
595 kcm. OHV.	26	*26×3.50	"	4 sebesség** kézi kapcsoló	130 km.	2650. —
498 kcm. OHV. kéthenger	22	*26×3.50	"	4 sebesség látkapcsolás	130 km.	2720. —
985 kcm. Sv. kéthenger	25	*27×4	Automatik.	4 sebesség kézi kapcsoló	112 km.	3200. —

\* Kívánatra felárral túlméret gumival is szállíthatók.

\*\* Kívánatra felárral látkapcsolóval is szállítható.

Az árak kötelezettség nélküli, a fázisadó és a vizsgadíj külön felszámításával értendők, azonban magdynos világítás, villanykürt, BSA hűsülős, szerszámok az árakban bennfoglaltak.



A „Péter“ c. nagyszerű film főszereplői sorában természetesen a Mobilól is szerepelt.

**Figyelem! Pályázat!**

Szerkesztőségünket rejtvénypályázataink nagy sikere arra indította, hogy a jövőben minden számban jelentessen meg valamilyen nyereménytárggyal egybekötött pályázatot. Jelen számunk egyik hirdetésében „C“ betű helyett szándékosan „G“ betűt szedettünk. Tessék március 28-ig megnevezni a hibás hirdetést, a sikeres hibakeresők között praktikus ajándék átvételére jogosító utalványt sorsolunk ki.



**Hány sorsjegyszámmal van érdekelve az új osztálysorsjátékon? . . .**

Aki csak teheti, igyekszik több sorsjegyet venni, mert így sokkal nagyobb a **nyerési esélye. Reménységet** szerez, aki vesz osztálysorsjegyet. Számos kis nyereménnyel kívül 10.000, 15.000, 20.000, 25.000, 30.000, 40.000, 50.000, 100.000, 200.000, 300.000 pengőt, sőt szerencsés esetben 500.000 pengőt is nyerhet egyetlenegy sorsjeggyel. Rendeljen **még ma** bármelyik főárusítónál, fizetni ráér az április 13-án kezdődő húzás előtt.



**Motorkerékpár gyártása: Ipar, Mesterség. Sunbeam létrehozása: Tudomány, Művészet.**

Vezérképviselő: KOPPÁNYI, VI., Dessesffy ucca 47.

**Érdekességek**

A Daimler-Benz Ag. januári forgalma a tavalyinak kétszeresére emelkedett. Németországban januárban 9394 személy, 2891 teherautó és 2231 motorkerékpár talált gazdára.

Amerikában több mint másfélmillió autó van rádóval felszerelve. Ezek szerint minden 18-ik kocsinak van rádiónévésző készüléke.

Nuvolari (Alfa Romeo) 83,9 km-es átlaggal győzött Pauban a GP versenyen. Második Dreyfuss lett. A németek nem indultak.

A Wanderer-gyár az idén ünnepi fennállása ötvenéves jubileumát.

Nyugat felé túrazó autósaink örömmel fogják üdvözölni a Saargebiet—Stuttgart—München—Salzburg autót megnyitását. Az út neve előreláthatólag „Nibelungenstrasse“ lesz, minthogy a monda szerint a Nibelungok ezen az úton vonultak Wormsból Attila udvarába.

A március 3-ig meghosszabbított Berlini kiállítás — melyről lapunk legutóbbi számában osztatlan elismerést kiváltott tudósítás jelent meg — a szokásos „kürtkoncerttel“ zárta be kapuit. A kiállításnak 880.000 látogatója volt. A 700.000-ik látogató egy 200-as Triumphot, a 775.000-ik egy 250-es NSU sportgépet, a 800.000-ik egy 500-as pompás Zündaport, a 875 ezredik pedig egy DKW kocsit kapott, aki kocsimosó lévén, ezentúl saját kocsiján fog munkahelyére utazni. Az egy milliódik látogató számára kiírt díj, a Mercedes-Benz kocsit nem került kiadásra.

A Scuderia Ferrari számára két szuper versenykocsi épül, amelyek mindegyike két-két 8 hengeres 3 literes motorral lesz szerelve. A kb. 1000 kg. súlyú kocsik így 540 lóerőt fognak reprezentálni és 330 km. fölötti sebességeket várnak tőlük. A kocsikkal az olaszok Stuek legújabb 320 km-es rekordját óhajtják megostromolni Viareggióban, de ezek a kocsik fognak futni a gyors tripoliszi Grand Prixben is.

A francia SEFAC versenykocsik debütje állítólag az április 22-i monacói GP-ben lesz, ahol Leloux fog az egyik kocsit volánjánál ülni. Az ellenfelek közül négy Alfa — Nuvolari, Chiron, Brivio és Dreyfus — biztos, Bugatti, Maserati és a németek (Auto-Union, Mercedes-Benz) még nem döntöttek.

Angliában az elmúlt évben 234.000 kocsit talált gazdára.

Az autópár világszövetsége a „Bureau Permanent“ Schippen dr.-t a Daimler-Benz Ag. igazgatóját választotta meg elnökül.

Április 9-én futják le az 1000 mérföldes olasz körversenyt a Mille Miglia, mely előreláthatólag az olaszok háziversenye lesz. Az Alfa menők a régi 1922-es típusú kocsikkal startolnak, míg az 1-es startszámmal induló Varzi az Auto-Union szabadságotra erre a versenyre és így Varzi egyik legáltalabb típusú Maserati volánjánál áll a starthoz. A bolognai gyárban erősen bíznak benne, hogy GM, Mercedes-Benz és Alfa Romeo után a Maserati név is bekerül a Mille Miglia győztesek listájára. Varzin nem fog mulni, szerelője ismét Bignani lesz, aki egyike a legmegbízhatóbb olasz versenyzereknek. Varzi egyébként a Mille Miglia a Scuderia Subalpina kötelekében indul ostromra tavalyi győztes 114.307 km-es rekordja ellen!

Az időre kiírt 29. olasz autóverseny díjai 2.163.000 lírára rúgnak. A monacói olasz GP 200.000 lírával lesz gazdára!

Július 28-ára kiírták az Osztrák Touren Trophéet, mely már évek óta nem került lefutásra. Es mi van a mi TT versenyünkkel?

**Sportruházkodás**

A tavaszi nagytakarítás idején előkerülnek a mult emlékek. Majdnem mindenkinek van két-három pár kezttyűje, de sajnos nem igen alkalmas már másra, mint motortisztításra. Ha a kezttyűknek csak varráshibájuk van, úgy érdemes még javítani, de a tenyérben található nagyobb folytonossági hiányra már nincs orvosás. Ebben az esetben a legtanácsosabb felkeresni Ottenreiteréket, Petőfi Sándor-u. 3. (udvarban), ahol dús és olcsó választék áll rendelkezésre a legjobb minőségű kezttyűkből.

NSU, D-Rad Magyarországi Vezérképviselőtének külföldi mintájú speciális motorkerékpár javító és alkatrészgyártó üzemében az összes gyártmányú motorkerékpárok alkatrészeken készítése és eredeti külföldi alkatrészek, felszerelések nagy raktára. Speciális gépeinkel: hengerköszörülés négy, dugattyú készítés három pengőtől.

Bármilyen motorkerékpárhoz, láncok, fogaskerekek, dugattyúk, csapszegek, főtengelyek, szelepek, golyós és görög csapágyak fél árban.

Legrégibbi szakcég: „MOTORKÖZPONT“ VI., Vörösmarty-utca 45, KISS. Gép, üzem és alkatrészgyártás: VI., Aradi-utca 26. sz. (Andrássy-út mellett.)

TELEFON: 74-3-38.

Vidéki megrendeléseket azonnal lelküismeretesen eszközünk. Postai megrendelések: Utánvétellel.

Kérje postán díjmentesen képes alkatrész árjegyzékünket.

**Jó, olcsó, mert saját készítményem!**

Szavatolt vízmentes Bilgeri motoreszima, golyózerer varrás, „Water-proof“ bőrből P 48—



Háferli motoros félcipő, golyózerer varrott, zsíros bagaria bőr, végig P 18—bőrrel bételez. Sport és uccai cipőkülönlegességek olcsó árban!

„TURÁN“ SPORTCIPŐÜZEM Podmaniczky ucca 49. TELEFON: 22-3-53.

Ifj. Ternóczky János

Használt **motorkerékpár** alkatrészek

**PÁPAI** Gr. Zichy Jenő u. 39. (Jókai uccánál) motorkerékpárok bizományi eladása Motorkerékpárokat és roncsokat készpénzért veszek.

**Révész és Huszár** VI., Jókai tér 7. Telefon: 18-9-54. DUREX dugattyú egyvedarúsítása.

Dugattyúgyűrűk, nyers- és kész motorszzelek, fogaskerekek, dugattyúcsapok, tömítések, Wippermann és Morse motorkerékpárláncok.

Autó- és szántómotor **főtengelyek és hengercsiszolások** és minden e szakmába vágó alkatrész készítése **DEDICS TESTVÉREK** Thék Endre utca 15. Telefon: 30-3-45



# Mi újság?

— Most jövök Boschéktól! Megnéztem a Bosch-autórádiót. Boschéknak sikerült megoldani mindazokat a problémákat, melyek a tökéletes autórádióval voltak kapcsolatosak: ezt véleményezte Amerika egyik legelső rádiószakértője a Bosch autórádióról. Két típusban készül a készülék 6 és 8 csöves kivitelben, beépített dinamikus hangszűrővel. Hat hangolt kör gondoskodik a tökéletes szelektivitásról, automatikus hangerőszabályozó, úgynevezett néma hangolás, tökéletes zavarcsűrő berendezés — mely a mágnes, dinamo és gyertyák zavaró hatását teljesen kiküszöböli — jellemzik a készüléket, amelynek üzembentartásához elegendő az autó akkumulátortelepének energiaforrása, a 6 vagy 12 Voltos telepáramot speciális berendezés váltakozó áramná alakítja át, melyet olyan feszültségre transzformál át a készülék, hogy az a mai modern, igen magas anódfeszültséget kívánó nagyteljesítményű végerősítő üzemét teszi lehetővé.

— *Költözködés, üzletnyitás, nagyobbtítás?*

— Van az is. Pápai beköltözött a motorosnegyedbe. A Gróf Zichy Jenő-utca 39 alatt (Jókai-utcánál) a régi-nél sokkal nagyobb helyiséget bérelt, ahol használt alkatrészekraktárát felfrissítve várja vevőit. Szektortól vázig minden megtalálható az új helyiségben. A Révész és Huszár cégből kivált népszerű Huszár György önállósította magát a Jókai-utca 1 alatt. Az új cég több külföldi autóalkatrész céget képvisel. És végül a Révész és Huszár cég megnagyobbította Jókai téri helyiségét.

— *Tudna-e még ilyen jó újságot mondani Héblé úr?*

— *Hogyne... Itt van rögtön a Kiss M. Antal cég fiatal főnöke, Kiss*

Károly, aki a töle megszokott ambióciával vezeti tovább boldogult apja üzemét. Megalapodott a D—Radékkal és a vámházban tárolt összes alkatrészeket átvette, hogy jóval az árjegyzéki áron alul adhassa. Koppányi barátunk megkért, hogy tudassam mindazokkal, akik Sunbeamot szándékoznak venni, hogy most jelentsék ezt be nála, mivel két gépre kapott behozatali engedélyt és nem szeretne olyan típust hozatni, amilyenre nincs mostanában érdeklődő.

— *Mondja szerkesztő úr, van-e már új sorsjegye?*

— *Még nincs...*

— Akkor vegyen sürgősen, mert a fényes eredmények, melyeket sok résztvevő az osztálysorsjáték utolsó főhúzásain elért, nagyban hozzájárulnak a fokozott vételkedv emeléséhez azok körében is, akik előbb a barátai és ismerősei által elért eredményeket várták meg. Ne késlekedjék!

— *Látta-e már Héblé úr az új Steyr—Puch bemutatóhelyiséget a Váci utca és Vörösmarty tér sarkán?*

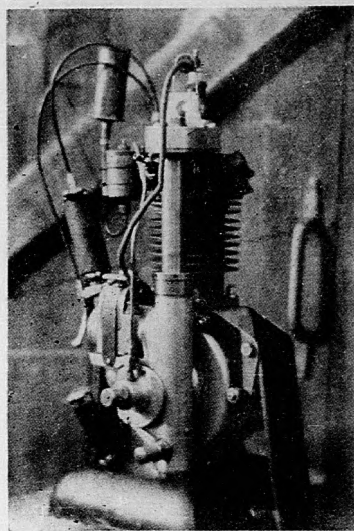
— Ott voltam a megnyitón! A helyiség valóban reprezentációs, a benne levő Steyr kocsi, nemkülönben egy pompás oldalkocsis Puch masina rengeteg bámulót vonz. Adja Isten, hogy a Steyr—Puch szalont motorizmusunk sebb jövőjének előhírnökeként üdvözölhessük.

— *Milyen pletykát tud még Héblé úr? Látta a walesi herceget?*

— Láttam bizony és alaposan szemügyre is vettem. Még azt is tudom, hogy a kocsija Englebert gumikkal volt felszerelve!

— *És mondja Héblé úr, mi a véleménye a sport- és túrakocsik számára kiírt autóbajnoksággal kapcsolatban?*

— Élénk mozgalom tapasztalható. A gyors MG kiskocsikat képviselő Deményi cégnél a bajnoki kiírás folytán



Vollák József nagykanizsai olvasónk forgószelvényes motort konstruált, melynek szelepe a hengerrel nem derékszögben, hanem vele egy síkban dolgozik. Érdekessége, hogy a forgószelvény szerelt gyertya a szeleppel együtt forog. A motorral végzett házi próbák kedvező eredménnyel jártak, kíváncsian várjuk a félépróba és tüzetes műszaki vizsgálat eredményét.

már is volt érdeklődés egy felette gyors kis MG.Midget irányában.

— *Más híre nincs?*

— Azaz, hogy igen! Kovács Kálmán, aki a tavalyi KMAC triálon 100-as Steyrjével szépen szerepelt, az idei szezon versenyein egy 2 1-es, 120-as Steyr volánjánál fog starthoz állani.

— *Bravó! De most mára elég volt. Héblé úr! Április 1-én új hírekkel várom. Tudja, hogy most már kéthetenként jelenünk meg!*

## APRÓHIRDETÉSEK

szavanként 15 fillér, vastagon szedve 20 fillér. Vidékiek postabélyeggel egyenlíthetik ki hirdetésük díját.

Jó karban levő Triumph, Velocette, háromkerékű kisautó, oldalkocsik Tóthnál, Práter-utca 47. sz.

Harley és DKW autó, motor, szállítójármű, alkatrészek, szülő- és oldalkocsis motorkerékpárok nagy választékban, szolid áron, Reichfeldnél, Rózsa-u. 97-a.

Új és használt Puch gépek, generáljavítások részletre, használt alkatrészek, Sunbeam, BSA oldalkocsis gépek részletre. Pajor Imre, Puch képviselő VI., Jókai-u. 28.

Használt Triumph, Rudge, Puch, JAP, Douglas, Sarolea, BMW, garanciaképes motorkerékpárok. Gépesere, vétel, használt gépre előleget folyósítunk. Bruck, Jókai-u. 21.

Eladó 350-es Douglas 1931 typ. új gumikkal, világítással, generáljavítva, Balog Dezső, Szécsény.

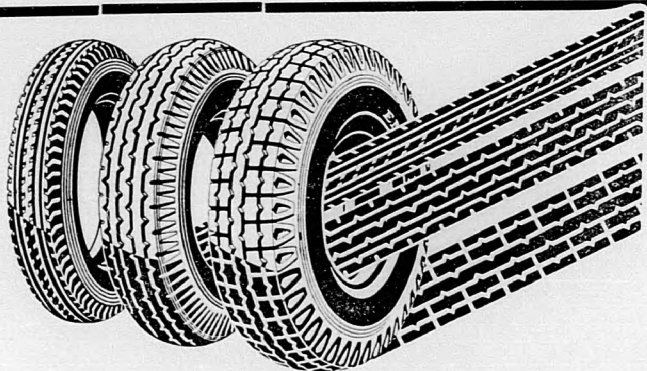
Kilométerzámlálók, sebességmérők, autómérők, autóműszerek, stopperórák szakszériajavítása. Schwarz Testvérek, Podmaniczky-utca 59.

Pneumatik új és használt, minden méretben. Veres és Senyel, Jókai-u. 30.

Ezerkétszázas patentkerékű Harley-Davidson kifogástalan állapotban eladó. Cim megtudható a kiadóhivatásban.

Karosszériákat mindenféle kivitelben. Átalakítások nyitottól csukottá. Autófényezések, autóbélések. Karambolos autók javítása. Használt karosszériák eladók. Boross, Tavaszmező-utca 6.

Felelős szerkesztő és kiadó: KRAMER JENŐ  
Németországi szerkesztőnk: Doros Ferenc.  
Berlin W 15, Schaperstr. 22.



Az 1935-ös új típusu

# ENGLEBERT

PNEUK megérkeztek!

Magyarországi eladási telep:

Róna György Budapest, V., Hold u. 25. T. 25-4-73

*Megérkeztek a friss John Bull gumik!*

Eredeti  
**BURMAN, JAP  
STURMEY**

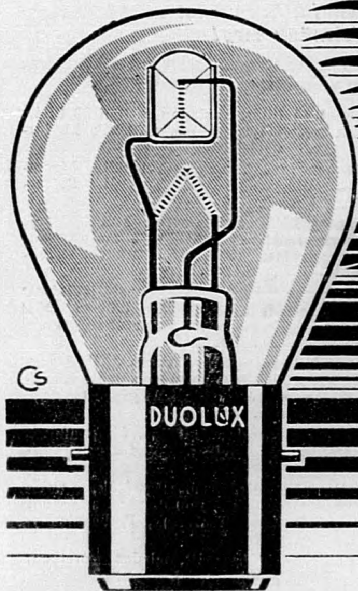
alkatrészek raktáron.



A legkülönbözőbb alkatrészekből és felszerelési cikkekből szortirozott komplett raktárral várjuk a tavaszt!

*Birá Jenő alkatrész és pneumatik raktára*

BUDAPEST, VI., LISZT FERENC TÉR 2.



**TUNGSTROL DUOLUX**  
**NAGY SEBESSÉGNÉL IS BIZTOS VEZETÉS!**