

ÁRA 40 FILL.

BENZINMEGTAKARITÁS — AZ AUTÓ 1934.

P. M. N. MUSEUM  
NYILAP OSZTÁ

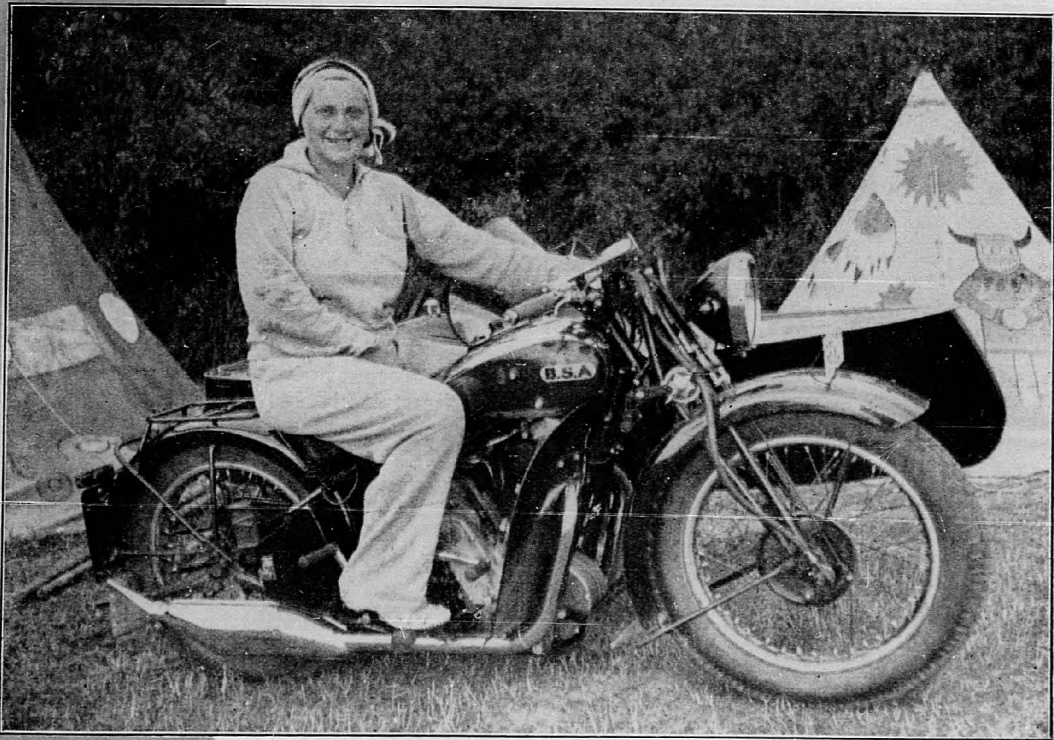
6732

17.312

# AutóMotor

A LEGNAGYOBB PÉLDÁNYSZÁMÚ MAGYAR  
MOTORSPORTLAP ■

VI. ÉVFOLYAM  
1. SZÁM  
1934. január 15.



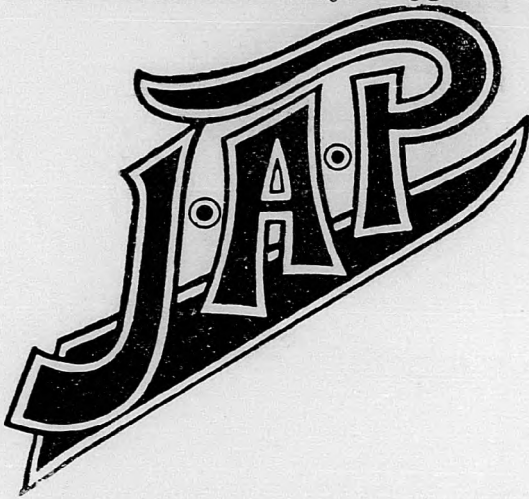
Tavasz a télben ...

Jól esik a zord januári napokon a fényképalbumban lapozgatva feleleveníteni a tavalyi weekendek derüs emlékeit. Gondoskodjon Ön is a kellemes hétfégi kirándulások zavartalan örömeinek biztosításáról és vásároljon egy pompás 1934-es BSA-t.



**B. S. A.**

Az eredeti angol gyári



motorok és alkatrészek,

**Best & Lloyd (Enots)**

olajszivattyúk és csapok.

**Burman**

sebességváltók és alkatrészek Magyarország területére kizárólagos egyedüli hivatalos lerakata. Továbbá az angol

**Sturmey Archer**

sebességváltók és alkatrészek

**Amal** karburátorok, szabályozók, szabályozófogantyúk, legszűrők.

**Brooks** nyergek, pöttyelések és pótlábtartók,

**John Bull** pneumatikok és felszerelési cikkek.

**Lodge** gyújtógyertyák

**Miller** világítási berendezések és cikkek

**Robbialac** hideg zománc

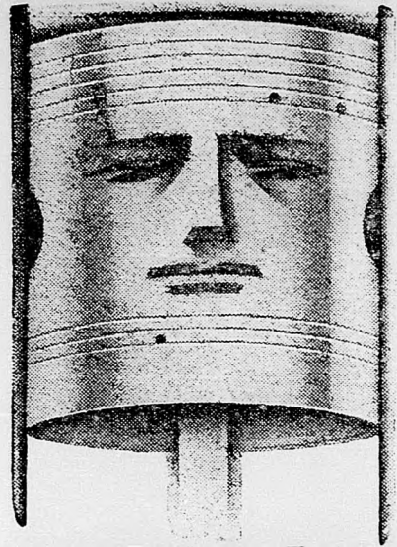
**Terry** nyergek és rugók

Magyarországi kizárólagos vezérképviselate:

**Biró Jenő Budapest**

VI., Liszt Ferenc-tér 2. Tel.: 28-0-96

A kateszek Harley-Davidson, A S valamint egyéb gyári motorok motorkerékpár-kezo rektarió szállithatók a legocobb árak mellett. Saját érdekeben mindenki kérjen a tájékoztatást b-v sár as e öit Magyarország legnagyobb motorkerékpár alkatrész r kiárától.

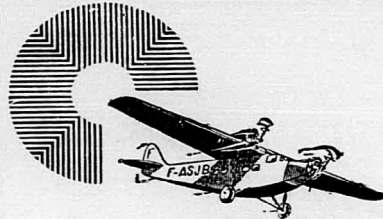


**AJÁNDÉK!**

Hengerköszörülés, kokilla-electral dugattyuval gyűrűkkel együtt ... P **25'-**

**URBACH LÁSZLÓ**

HUNYADI-TÉR 12



Rendszeres

légi járatait télen is fenntartja az

**AIR FRANCE**

LÉGI FORGALMI RT. (AZELŐTT CIDNA)



UTAS • CSOMAG • POSTA

Mindennemü felvilágosítás:

**AIR FRANCE**

Budapest, V. ker., Vörösmarty-tér 2. sz.

Tel. 82-7-16 és 82-7-23

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

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

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

# Auto-Motor

**FÜGGETLEN KÉPES SZAKLAD**

— Képeink és cikkeink utányomása tilos. —

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

VI. ÉVFOLYAM

BUDAPEST, 1934. JANUÁR 15.

1. SZÁM



I busz-ról az utóbbi időkben sokat olvashattunk. Most a LÓBUSZ van soron. Hogy mi a LÓBUSZ? Ne tessék semmi rosszra gondolni, nincsen ebben a furcsa kifejezésben semmi rejtett vértus. A LÓBUSZ a közlekedés-pénzügyi politika legújabb vívmánya, melynek — akárcsak a neve mutatja — az eleje ló, a hátulja busz. Szülőanyja részben valószínű ismeretlen kanca, részben pedig az útdobárca. Sőt a beavatottak szerint a LÓBUSZ megszületésénél az útdobárca volt túlnyomó részben szerepe.

A dallamos és sokat sejtető nevű LÓBUSZ-t a Makói Friss Újság leplezte le, melynek egyik legutóbbi számában jelent meg ennek a minden lochnesszi lazacevő tengerszemszörnyet megcsúfoló közlekedéspolitikai herkenyűnek a felette sikerült természetrajzi ismertetése. De adjuk át a szót makói kartársunknak, aki szószerint a következőket írja a LÓBUSZ-ról:

Szibériai hideg, opálos színekben ködlő téli táj. A Magyarbánhegyes — kunágotai úton különös jármű gurul eszikorogva: eleje ló, a vége autóbusz. A lovacskák csendesen poroszkálnak a szikrázó hóban, mögöttük autó fényszóró tükrében villog a napsugár, a lövött kétlőerős, zabmotalkós, négyütemű motor mögött pedig autóduda harsog és parancsolja tiszteletteljes kitérésre a szembejövő műveket.

Az autóbusz széles gumikerekei panaszosan esikorognak, nyikorognak, majdnem úgy panaszkodnak, mint a különös Ford-lóbusz lósofförje, aki ostornyelű jelzi ép most, hogy jobbra akar térni. Jobb útra, jobb jövő felé...

A didergő utasoknak elmondja a lóbuszos, hogy nem bírta már a magas autódódot, leszállította az autóbusz motorját s áttért a természetbeni lőerőre. Most csak az évi 24 pengő útdódot kell fizetnie. Leszállította a menetdíjat is egy pengő húsról egy pengőre. Ezzel szemben felemelte a nyújtott élvezetet: húsz perc helyett közel másfél órán át gyönyörködhetnek a lóbusz utasai a téli táj sarki szépségeiben és a bánhegyesi táj kilátásaiban. Szép kilátás: sőt szép kilátások...

Diadalmasan harsogva dudál a lósofför autótülke, esikorognak a fékesavarok. Egyet fordul a Ford lóbusz. Balra fordul, miként a sorsa. Megérkezünk a trolleybusz-pályaudvarra. A kétlőerős eleven motort a sofför letakarja pokróccal s zabmotalkós tarisznyát akaszt a karburátor beszívó végére.

— Hogy ki ne hüljenek, mert aztán nehezen lehet begyújtani őket...

Igy fest ma a gazdasági helyzet: Autóbuszba oltott lóvasút, vasút nélkül...

Hát ez a LÓBUSZ. Sajnos az ismertetésből nem derül ki, hogy a lósofför valószínű kormányozza a lőerőket, vagy pedig jó falusi módra csálét kiált, ami az ökrészetben ugyanazt jelenti, mint a volán jobbfelé fordítását akkor, amikor motalkóban rejtőzik a vitamin. De hiszen ez nem is fontos. Pusztán technikai kérdés. Aki felfedezte a LÓBUSZ-t, az biztos erre is talált kádenciát.

A párizsi utca forgalma úgy aránylik a pestihez, mint egy mai motorkerék-párkereskedő Weiss Fülöp-höz. És amíg nálunk csendreleletek hoznak, eltöltik a Boschdudát a Belvárosban, addig Párizsban büntetés terhe mellett kötelezik a teher- és busz-tulajdonosokat, hogy rádió megafonokkal erősítsék fel villanydudáik hangját. A párizsi rendelet különben január elsején életbe is lépett és az első heti kimutatás szerint a gépjárműbalesetek száma 47%-al csökkent. Amikor ezt ezúton is figyelmébe ajánljuk az illetékeseknek, meggyújtjuk az olvasót. Nem fogják visszavonni a csendrendeletet.

A német kereskedelemügyi minisztérium hivatalos kimutatása szerint 1933-ban megduplázódott a forgalomba került autók száma. Amíg 1932-ben 38.710 gép került forgalomba, addig 1933-ban nem kevesebb mint 76.443 autó kapott rendszámot. Nálunk? Nem közlünk számokat, nem akarunk rémhírterjesztők lenni. Németországban eltörölték az új kocsi útdóját, olcsóbbá tették a benzint. Nálunk? Bevezették a bárcát, toronymagasok az üzemenyagárak a horribilis kincstári részesedések miatt. Amikor ezt ezúton is figyelmébe ajánljuk az illetékeseknek, meggyújtjuk az olvasót. Nem fogják csökkenteni a közterheket.

A mikor az ország automobilizmusa végnapjaihoz közeledik. Amikor újra kiállnak a konfliktusok a standra. Amikor egyes benzinvállalatok tank-kocsijait benzin helyett lóhúzza. Amikor megjelenik a magyar szótárban a lóbusz fogalma. Amikor minden legénynek ki kellene állania a gátra: idegenforgalmi célkitűzések üzleti lebonyolítása a KMAC legfőbb gondja. Nem nyújt számszámot a vízbefelő felé, hanem nagyszabású tranzakció-boltokról mereng. Pedig ideje volna valamilyen komoly akcióba kezdeni, persze nem a tavalyi autós-nagy-(?)-gyűlés-féle szertartásra gondolunk. Amidőn újolag figyelmébe ajánljuk ezt a KMAC-nak meggyújtjuk az olvasót. Nem fog történni semmi.



A „Liltorina” Fiat sinautó egyszerű vezetését ragyardzzák a próbatéren résztvevő Fabinyi miniszternek.

Az „Auto-Motor” legközelebbi száma február 15-én jelenik meg!

# Hatalmas sikerrel zárult 700 P=ős karácsonyi rejtvénypályázatunk —

384-en állapították meg több-kevesebb sikerrel, hogy milyen alkatrészekből állították össze az ellopott motorkerékpárt.

A mikor karácsonyi számunkban közreadtunk „Kié az ellopott motorkerékpár?” címen szokásos pályázatunkat, kissé félve gondoltunk arra, hogy a probléma szokatlanul nehéz volta vissza fogja riasztani lapunk olvasóit a rejtvénymegfejtéstől. Örömmel állapíthatjuk meg, hogy félelmünk nem volt alapos, amit legjobban bizonyít: 384-en küldtek be megfejtést és csak igen kevesen voltak, akik ne ismerték volna fel, legalább is részben, a tíz különféle alkatrészből összeállított gép nacionáléját. Nagy örömről szolgál, hogy a vidék a magyar motorizmus legdúsabb termőtalaja, ismét a szokottnál is erősebben vette ki a részét annak ellenére, hogy a vidéki motoros kevesebb gépet lát, tehát jóval nehezebb munka megfejteni a kérdést. A vidékiek hivatkoztak is erre a hendi-kepre, legtalálékosabban „panaszkodott” Eltetto Ferenc nagyharsányi olvasónk, aki a következőket írta: *Nekünk, falusi motorosoknak kétszere-sen nehezebb volt a probléma. A pestiek-nél könnyű a dolguk, naponta többszáz gépet látnak az utcán és a képviseletnél, nálunk sajnos, csak öt ma-sina van, abból is három le van állítva. Hát tessék most kitalálni, hogy melyik rész honnan való?...*

Hogy a különféle alkatrészekből összeállított gépek motorja, tartánya, stb. milyen gyártmányú, azt a fénykép aláírásában olvashatjuk. Itt csak röviden akarjuk vázolni, hogy hol akadtak meg többen. A motort például sokan MAG-nak nézték és a hátsó sárhányót Puchnak tippelték, amiben a fehér csik volt a ludas. Hogy a vázat sokan NSU-nak nézték, azt nem róttuk fel hibapontnak, mert hiszen ki ne tudná, hogy az NSU bő lelkiismerettel változtatta le az angol Norton-nak nemcsak a vázát.

A megfejtők között jól szerepeltek az autósok is, így pl. Kiss Vilmos dr.

autós létére is „telitalálatos” megfejtést küldött be a motorkerékpárosok közül pedig voltak — így különösen Kozma Endre — akik nem tíz, hanem húsz alkatrészt ismertek fel. A rekordot — persze a fantázia terén — az az olvasónk tartja, aki a láncról megállapította, hogy az Coventry. Gratulálunk a sasszemekhez! Ugyanezzel a farsággal megállapíthatta volna, hogy a nyereg mögött utójára egy platina-szöke démon ült.

A befutott pályázatokat a találatok alapján pontoztuk és az ötven díjat ennek megfelelően a következők kapják: **Nagydíj:** 1 drb Bosch keresőlámpa, 1 drb André sztiring demper, 1 garn. Puch hajtólánc, 1 drb Brooks közmelegítő (adja a Puch művek rt.); Stern Endre, Budapest.

**2. díj:** 1 drb Puch pótülés lábtartóval, 1 drb André sztiring demper (adja a Puch művek rt.); ifj. Barakovits Gyula, Rákospalota.

**3. díj:** 1 pár Brooks motorkerékpár oldaltáska (adja a Puch művek rt.); Kozma Endre, Budapest.

**4. díj:** 2 drb komplett Puch dugattyú (adja a Puch művek rt.); Kozma Ferenc, Budapest.

**5. díj:** 1 drb Harley életmentő oldal-köcsi heveder (adja a Majláth cég); Benedek Ferenc, Szombathely.

**6—8. díj:** Egy-egy kétliteres kannna Castrol olaj (adja a Ferro rt.); Szabó Sándor, Orosháza, Verebely Bálint, Budapest, ifj. Fehér Ferenc, Győr.

**9—10. díj:** Egy-egy motorkerékpár utazóbőrönd (adja a Puch művek rt.); Fekete Ödön, Miskolc, Einhorn Barnabás, Disznóhorvát.

**11. díj:** Öt liter márkás motorolaj (adja a Klementz és Tsa cég); Kiss Vilmos dr., Aszód.

**12—14. díj:** Egy-egy André sztiring demper (adja a Puch művek rt.); Sin-

ger Ottó, Budapest, Karabinszky Géza, Miskolc, Modra Pál, Szolnok.

**15. díj:** 1 drb Harley közmelegítő (adja a Majláth cég); Trembeczky Sándor, Budapest.

**16—25. díj:** 1—1 drb Bosch gyújtógyertya (adja a Bosch Kft.); Eltetto Ferenc, Nagyharsány, Babics Sándor, Keszthely, Czigliédy László, Budapest, Gutmann Árpád, Budapest, Horváth Antal, Szolnok, Kürthy Károly, Pilis, Lukács László, Budapest, Némethy László, Budapest, Putnik Pál, Kiskörpád, Váradi Ferenc, Öcsöd.

**26—28. díj:** 1—1 drb napvédő szemüveg (adja a Puch művek rt.); Stágl Nándor, Budapest, Szabics Nándor, Szentos, Réb Bertalan, Budapest.

**29—30. díj:** 5—5 drb Puch dugattyúgyűrű (adja a Puch művek rt.); Ham-bach László, Budapest, Hauser Lajos, Durd.

**31—40. díj:** 1—1 drb Bosch szikra-vizsgáló ceruza (adja a Bosch Kft.); Heller Lajos, Budapest, Balogh Dezso, Szécsény, Fekete Gyula, Szolnok, Steiner Mátyás, Budapest, Pathó Gyula, Budapest, Klein Dezso, Budapest, Kontra József, Pécel, Maultasch Vilmos, Budapest, Mihocza József, Sopronkövesd, Schneider Román, Pápóc.

**41. díj:** 1 drb mentődoboz és hővédőszemüveg (adja a Puch művek rt.); Schusztter Vilmos, Kispeszt.

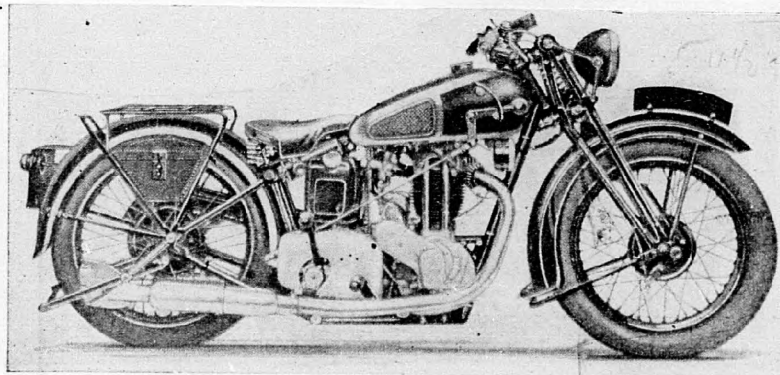
**42. díj:** 1 drb Puch ceruza és hővédőszemüveg (adja a Puch művek rt.); Rosta József, Vásárhelykutas.

**43—50. díj:** 1—1 hővédő szemüveg (adja a Puch művek rt.); Héder József, Budapest, Keresztes N. János, Szentos, Kraszsa László, Budapest, Láng Emil, Sopron, Reininger Sándor, Budapest, Rostás Ferenc, Budapest, Valkay Lajos, Székesfehérvár, Gerő Andor, Budapest.

A díjazottakon kívül a legjobb ötven megfejtést beküldötték és díszíretet érdemlő megfejtők a következők:

Bartoschonsky Tivadar, Berger György, Bittner István, Blahos Rudolf, Dezső Sándor, Ficzek

Etel, Gaáli Sándor dr., Gröger György, Hartmann László, Horváth Antal, Jungi László, Klébert Géza, Kovács László dr., ifj. Matyó Pál, Martinek István, Mészáros Kálmán, Mihálics Aloizia, Mrázik Károly, Müller György, Nádassy József, Oszwald Ferenc dr., Orbán János br., Oeskó Lajos, Pataky Ferenc dr., Piskovszky János, Plesovszky Pál, Rein Imre, Rengő Zoltán, Réthy Mihály, Rein Lajos, Sáray Bertalan, Seinfeld Lajosné, Steiner József, Suhajda Kálmán, ifj. Szabó Antal, Szabó Géza, Szabó Mihály, Szarvas Istvánné, Szegi Lajos, Szegedy László, Spérg István, Kis-Tóth József, Tornallyay Sándor, Takács Ilona, Tulok Jenő, Tóth Imre, Takács Ferenc dr., Takács Imre, Tancos Károly dr., Vattay József.



Milyen részekből építették össze ezt a motorkerékpárt?

A motor Ariel, a kipuffogósó Sunbeam, a tartány Rudge, az első villa Triumph a váz Norton, az első sárhányó AJS, a hátsó Matches, a csomagtartó Brough Superior, a hátsó stender Velocette, a rugós hátsóvilla Vincent-HRD. Ugye nem volt nehéz.

Az „Auto-Motor“ a magyar motorizmus zászlóhordozója.

# Tökéletesített porlasztás = kisebb benzinfogyasztás!

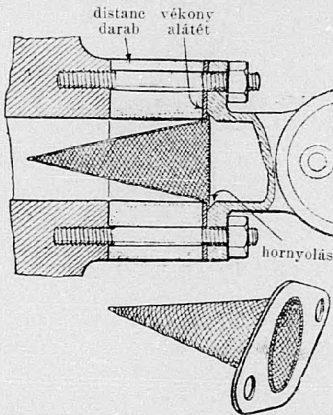
Próbáljuk ki ezt az egyszerű, házilag is elkészíthető pót-porlasztót, mellyel jelentősen lefaraghatjuk benzinszámlánkat.

A mai benzinárak mellett az üzemanyagszámla a legnagyobb tételünk. Az üzemanyag minden grammjával takarékoskodni kell, helyesebben ki kell használnunk maradéktalanul minden cseppnyi benzint-motalkót, amiért pénzt adtunk. A tapasztalat azt mutatja, hogy sokan vétkesen könnyelműek ebben a kérdésben, a szívárgó benzincsapok és rosszul beállított karburátorok regényeket tudnának beszélni egyesek hanyagságáról. Ezáltal azonban nem ilyesméről lesz szó, hanem arról: miképpen lehet a karburátorban elporlasztott üzemanyagot a szokottnál is tökéletesebb apró részecskékre bontva eljuttatni a motorba, hogy ezáltal a benzinben rejlő energia minél tökéletesebben váljék lőerővé.

A tökéletes porlasztás kisebb üzemanyagfogyasztást eredményez. Ezt a tételt a tapasztalat ezerszerre igazolta, sajnos azonban a karburátorok nagy része képtelen az üzemanyagot olyan apró, molekuláris részecskékre osztani, hogy tökéletes porlasztásról beszélhessünk. Vannak azonban módszerek, berendezések, melyeket a karburátor és a motor szívócsöve közé iktatva annyira tökéletesíthetjük a porlasztást, hogy az üzemanyagfogyasztás észrevehető mértékben csökken.

A legegyszerűbb, de egyben hatásos, házilag is könnyen elkészíthető pótporlasztó berendezés nem más, mint a karburátor és a motor közé iktatott szitaszövet. Nehogy azonban arra gondoljunk, hogy elegendő valami finom, fémből font szitát beforsztani a szívócsövébe. Az ilyen berendezés — melyet sokan a karburátorba „viszálvó”, kéthengeres karburátorjának begyulladása ellen ajánlanak — rengeteg erőt vesz el a motortól, fojtja a gáz szabad áramlását, mert szűkíti azt a teret, melyen át a gáz halad. Más megoldáshoz kell folyamodni, önként kínálkozik a *küpalakura szabott szita*.

Tekintettel kell azonban lenni a következőkre: 1. A szitakup sodronyszövetében legalább annyi szabad hézagnak kell lennie, mint amennyi a szívócsöve metszete területének felel meg. 2. A kup nyitott végének átmérője akkora legyen, hogy a gáz áramlását a karburátorból a motorba ne gátolja. 3. A szokottnál valamivel kisebb számú fuvókát kell használni, mert a tökéletesebb porlasztás miatt a régi dízmi alkalmazása esetén a keverék túl „zsírossá” válnék, ami nemcsak akadályozná a benzin megtakarítást, hanem



A felső metszetrész mutatja, hogyan kell beszerelni a szita-kupot a karburátor és a motor szívócsöve közé. A rajzon az esetleg szükséges distanccdarab is fel van tüntetve. Az alsó rajz ábrázolja az egyszerűen elkészíthető kupot a rögzítésre szolgáló felforrasztott alátételezzel együtt.

hamarosan elpiszkítaná a gyertyát is. *Hogyan készítjük el a kupos szitát?* A legjobb nyersanyag a közönséges

## Figyelem!!

Az „Auto-Motor“ VI-ik évfolyamába lépve, páratlanul kedvezményes előfizetést hirdetünk. Mindazon olvasóink akik 1934 február 10-ig előfizetnek az „Auto-Motorra“, illetőleg a 6 P évi előfizetési díjat címükre beküldik, avagy 48,438 sz. postafelraképzéstarti csekkzámlánkra befizetik, további 1 pengő postás-kezelési költség beküldése ellenében teljesen díjmentesen kapják meg lapunk eddig megjelent öt évfolyamának még rendelkezésünkre álló példányait. Megjegyezzük, hogy lapunk eddig megjelent 85 számából több példány az utolsó darabig kifogyott ugyan, mindazonáltal a még rendelkezésre álló 50—60 példány tanulságos minden motoros számára nélkülözhetetlen szakeikkeinek garmadájjával, érdekes cikkeivel, képeivel olyan ajándék, amely nem hiányozhat egyetlen motoros könyvtárából sem.

Az „Auto-Motor“ kiadóhivatala.

benzinszűrőhöz használt sárgaréz szitaszövet, ugyanaz, melyből a tartánydeklék alatti sziták készülnek. Természetesen ennek a szövése túl sűrű, amin úgy segítünk, hogy minden második és harmadik szálát eltávolítunk. Ezt könnyen elvégezhetjük úgy, hogy szilárd alapra helyezve a szitaszövetet éles késsel rányomunk a felesleges szálra és azt ügyesen kipiszkaljuk. Ha sikerül a rendes szitaszövetnél jóval durvább, tehát *nagyobb líkász* szitát szereznünk, úgy ezt a munkát megtakaríthatjuk.

A kupot, mely minél hosszabb legyen, de semmiesetre se érjen be a hengerbe úgy, hogy a szelepekkel érintkezzen, kemény papírból formázzuk ki, ebbe helyezük a kellő alakra vágott szitát, melynek két szélét lehetőleg kevés cín felhasználásával összeforsztjuk, majd lehúzzuk róla a papírfóliát. Egy vagy félmilliméteres vörösrézlemezről megfelelő alakú alátétet vágunk (lásd az ábrán alul) erre forrasztjuk rá a kupot. Ha a szívócső nagyon rövid, úgy célszerű néhány centiméteres úgynevezett *distanccdarabot* beiktatni, legfőbb szűrő azonban ez szükséges.

A szitakupos benzintakarítóval régi 250-es oly, sportmodellén kísérleteztünk, mely Amal karburátorral volt ellátva. A pótporlasztó beszerelése után — miután valamivel kisebb fuvókát tettünk a karburátorba — azt tapasztaltuk, hogy a motor usztatás nélkül is a szokottnál könnyebben indult hidegen, ami annak a jele, hogy bár a fuvókát és ezzel a fogyasztást kisebbre vettük, a motor mégis benzinben gazdagabb keveréket kapott, mint azelőtt. A szita-kup a gyorsulást nem befolyásolta, az *akcelerálás* éppen olyan jó volt, mint azelőtt. A *teljesgáz sebesség* nem csökkent észrevehető mértékben, a pontosan mért fogyasztás ezzel szemben közel 15—20%-os csökkenést mutatott.

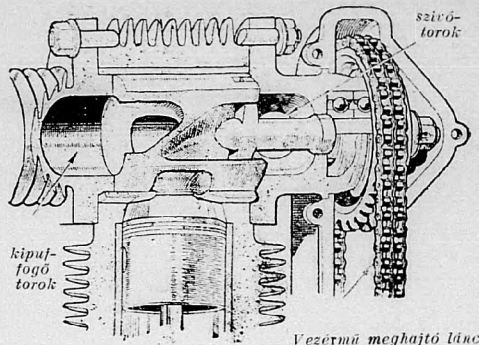
A szitakupos pót-porlasztót 1100 kem-es négyhengeres kisautóan is kipróbáltuk, teljes sikerrel, a motor *élenksége* nem szenvedett, a fogyasztás lényegesen csökkent.

Tekintettel arra, hogy a motalkó megtámadja a rezet, ajánlatos a szelepszilások vagy egyéb karbantartási munkák alkalmával jól kitisztítani a szitát, aki nem akar ezzel bajlódni, az *bearynyozthatja* a szitát, mely esetben évekig tisztán marad, a legtöbb galvanizáló műhely nem is túl drágán elvállalja ezt a munkát.

# VÉGRE MEGSZÜLETETT A FORGÓSZELEPES MOTOR

135 km-es sebesség, 100 km-enként 3 literes fogyasztás, a 11:1 kompresszióarány ellenére is rugalmas, zajtalan, sima üzem jellemzi a

## 250 km-es Cross-Rudge motort!



Tavalyelőtti évfolyamunkban röviden már ismertettük az angol R. C. Cross kísérleteit, amelyek célja megteremténi a régen várt ideált, a forgószelepes motort, amelyben a szabványos tulipánszelepek helyett a hengerfejen elhelyezett tengelyre körül forogó „szelep” végzi a gáz be- és kibocsátását. Cross kísérletei befejezést nyertek, beidőztetetlen táblákat nyitva az autós- és motorkerékpár-konstruktőrök részére. Angolszági tudósítónk az alábbi érdekes riportban számol be az új csodáról.

Coventry, december hó.

Tegnap este együtt ebédeltünk a King's Arms-ban Burfield barátommal, a jól ismert Velocette triálművel. Miután megbeszélte mindent megbeszélhető, bevezetés nélkül új témát vetett fel:

— Ha van kedve, elkísérhetne Odd Down-ba — invitált — nincsen mesze Bath-tól. Meglátogatjuk az „öreg” Mister Crosst. A motorkonstruktőrök forradalmárát, akinek forgószelepes motorjáról már annyit hallunk. Holnap reggel találkozó a Charing Cross állomáson.

Másnap délelőtt már ott ültünk az „öreg” íróasztala mellett. Az „öreg”, nem is öreg, alig negyvenes. Szívart rág.

— Nincsen ebben semmi csodálatos, mármost a forgószelepes motorban — kezdi magyarázatát — azt is beismertem szívesen, hogy a gondolat nem az én fejemből való. Már 15 évvel ezelőtt mutattak rá, hogy a tulipánszelepek helyett egyetlen forogó szeleppel ellátott motortól sokkal kedvezőbb hatásfokot lehet elérni.

— Sokan próbálkoztak a gyakorlati megvalósítással, sikertelenül. Mert nagyon nehéz problémát kellett megoldani. A forgószelep ugyanis nem más, mint a robbanótér tetéjére a hengerrel derékszöget bezáró tokban elhelyezett, oldalán megjelelő vajatokkal ellátott fémhenger, mely forogva a dugattyú állásának megfelelőleg hol nyitja a robbanótér útját a karburátor felé, hol pedig a kipuffogósó felé nyit szabad utat az elégett gáznak. Hogy a forgószelepes rendszer hatásfok szempont-

jából minden eddigig felülmúl, azt pontosan kiszámították már akkor, amikor gyakorlati modell még nem létezett. A robbanótér alakját az ideális gömb, illetve félgömb alakban lehet megoldani, nem zavar a szelepek elhelyezése a rendelkezésre álló szűk helyen, sokkal nagyobb területen folyik a ki- és beáramlás, magasabbra lehet venni a kompresszióarányt detonáció veszélye nélkül, ami pedig a legfontosabb a vezérlés teljesen pozitív. A tulipánszelepeknel a vezérmű tudvalevőleg csak a szelepek nyitását szabályozza, a zárás a szeleprugók feladata. Akármilyen kemények a szeleprugók, számolni kell a tehetetlenségükkel, ami a motor termodinamikai hatásfokát erősen leontja.

Ernest H. Arnott, a hajdani nagy versenyző. Mистер Cross társa veszi át a szót:

— Nagyon nehéz problémát kellett megoldani. A forgószelepes motor ugyanis csak akkor életképes, ha a forgószelep légmentesen zár, ellenkező esetben nagyon a veszteségek. A forgószelepek légmentesen kell beleilleszkednie tokjába, csakhogy mivel közvetlenül a robbanótérrel érintkezik, a hő hatására olyan tárgulások lépnek fel, melyek a pontos illeszkedést gátolják. Ha pedig csak néhány ezredmilliméteres hézag képződik, úgy a gáz „kifúj”, ami nemcsak erővesztést jelent, hanem eltávolítja az olajat is, a forgószelep szárazon szalad és pillanatok alatt besül.

— Amilyen nehéz volt a probléma, olyan kolumbuszozója volt a megoldás. Rugalmas, speciális foszforbronz ötvözetből készítették a forgószelepet és a tokot, tehát olyan fémanyagból, mely kiegyenlíti a hő okozta tárgulásokat. A megoldás tökéletes, egyik forgószelepes motorunk, mely részben padon részben országúton túl van a 10000 mérföldes teljesítményen, olyan pontosan zár, hogy ha benzint öntünk bele, 24 óra múlva sem szívárgott ki belőle egyetlen csepp.

Átvonultunk a műhelybe. A próbapadon ott áll az egyik Cross-Rudge forgószelepes motor. Forgatványháza szabványos TT replika 250-es Rudge, hengere és hengerfeje egészen újszerű.

A hengerfejen menetirányhoz derékszögben bőven hűtőbordázott kis henger foglal helyet, ebben rejtőzik a forgószelep, melyet a la AJS alumíniumtokban pörgő királylánc hajt meg.

Kinyitják a benzinesapot, megindul a ventilátor, begyújtják a motort. Néhány perces melegítés, 4—500 fordulót mutat a Heenan-Froude dinamómetér fordulatszámolója. Lassan kezdik ráadni a gázt. Csodálatosképpen a szabad kipuffogó dacára sem jelentkezik a versenymotorok jellegzetes kemény hangja, mechanikai zörejt a királylánc susogásán kívül nem hallani. A dinamómetér tűje lassan mozog, 4, 5, 6000 fordulat, 7000. És nem áll meg, amíg el nem éri a 10.000-ot. Ekkora fordulatszámmal még nem járt benzínmotor. A féklőerőtjeljesítmény? Mистер Cross becsületeszavunkat vette a halgatás, annyit szabad csak elárulni, hogy tíu voít a 20-on.

Az egyik 250-es Cross motorral szerelt Rudge gépet F. P. Milsom, a mű hely hivatalos „tester”-je vitte ki a országútra. Autón követték. Néhány kilométerrel edőbb elhagyatott másfél kilométeres betonegyeneset találni.

Egy kis melegítés után Milsom kiengette a gépet. Elsuhant mellettünk simán, durva durrögás helyett fátvolos, purrogás volt a hangja. Amikor lezárt 85 mérföldet óránként mutatott a kilométeróra maximum mutatója.

Néhány mutatóvány. Direkttel indul útnak Milsom. Balkezét levezti a kormányról, hadd lássa mindenki, hogy nem nyul a kuplunghoz. Autóknak melléje szegődik, 8 mérföldes sebességet mutat az óra, tehát alig 13 km-t. Amikor pedig ráadja a gázt a gép kigyorog minden kopogás, erőlködés nélkül. Pedig kompresszióaránya 11:1. Több mint amit a TT-n használnak. Legfeljebb a világrekordgépeket komprimálják ilyen magasra.

Hazatérőben Mистер Cross viszi a szót a volán mellől:

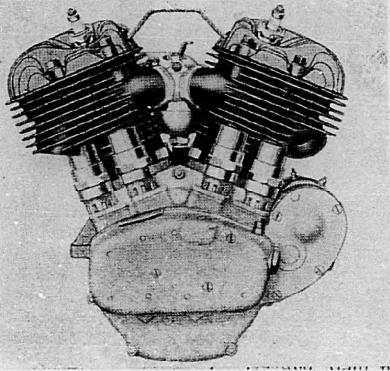
— Ha minden jól megy, nyárra már szériában gyártja az egyik nagy gyár a motoromat. Hogy melyik? Sajnos ezt üzleti okokból nem árulhatom el. — És titokzatosan mosolygott hozzá. E. K.

Sebességmérők

kilométerszámlálók  
autóórák autós műszerek

szakszerű javítása

ÓRAGYÁR, VIII., Tömös-utca 26.



Az új Harley motor

**Az új nagy Harley Davidsonok motorja 36 féklóerőt teljesít!**

Több mint három év telik el azóta, hogy alkalmunk volt látni az amerikai motorkerékpárgyártás legújabb termékeit: 1931-ben érkeztek utóljára Harley-Davidsonok, azóta csak katalógusokat tudtunk böngészni. A napokban érkezett meg a nagy izgalommal várt 1934 Harley Davidson szállítmány, a szebb jövő előhírnöke. Alkalmunk volt a legfrissebb sütetű 1200-asokat alaposan megvizsgálni. Ami az első pillanattól feltűnik: a gyár hű maradt elveihez, szecessziós ujitások helyett a bevált nyomokon halad és külsőleg az új színezésen, az új megoldású kilométeróra meghajtáson és a lakattal zárható pótkeréken kívül újítást alig látni. Az újítás a motorban rejlik. Az új NT motor, akár elődei 1200 kcm-es, szürkevas helyett azonban alumínium dugattyukkal van ellátva és a réginél kissé magasabb fordulatszám mellett 36 lóerőt teljesít a fékpadon, ami nem kevesebb mint 8 plusz lóerőt jelent, sebességben legalább 10 km-el nagyobb tempót, az új Harley tehát o'dalkocsival, utassal komplett terhelve valószínűleg könnyen haladja túl a 110 km-es tempót.

A motor a legmodernebb konstrukciós elvek szerint épült. Szívótorkai V alakban egyesülnek rövid szívócsővé, ami a gázaramlást megkönnyíti a Ricardo típusú motor így a tûragép megbízhatósága mellé a sportgép elevenségét, meglepő felgyorsuló képességét kapta. Sajnos a bejáratlan motort nem lehetett próba alá vetni és így egyelőre számszerű adatokat nem közölhetünk a sebességre és akcelerálóképességre vonatkozólag.

18,665 m.

Pünkösdi királyságzászámba ment az orosz sztratoszfera repülés 18.400 m-es magassági világrekordja, melyet alig két hónapos fennállása után az amerikai Settle hódított el Acronban 18.665 m-es magasság árán Prokofieféktől, akik új kísérletre készülnek.

Malcolm Campbell kapitány egyik legutóbbi nyilatkozatában kijelentette, hogy nem vonul vissza rekordkísérleteitől mindaddig amíg el nem éri a 300 mérföldes (482.7 km.) sebességet. Ezen nyilatkozat nyomán szemfüles újságírók máris kiszimatolták, hogy Reid Railton felügyelete mellett kezdetét vette a legendás „Blue Bird“ átépítése. A kiszivárgott hírek szerint a 2600 lóerős hiper-versenykocsi alvázat és áramvonal karosszériáját alakítják át elsősorban és ha Reid Railton elejtett szavainak hitelt adunk úgy az átalakítások révén a Blue Bird percenként több mint öt mérföldet fog maga mögött hagyni, amely sebesség erősen megközelíti már a bűvös 300 km-es speed-limitet!

Campbell előreláthatólag a nyár folyamán júliusban vagy augusztusban indul rohamra saját 437.914 km-es világrekordja ellen.

A motor korszakába illő hőstettet hajtottak végre Karácsonykor a holland légitörzsi vállalat, a KLM pilótái. Két pilóta, egy rádiós és egy mechanikus a „Pelikaan“ nevű normális hárommotoros Fokkerrel 4 nap, 4 óra és 35 perc alatt vitték le a hollandusok 500 kg-os karácsonyi postáját Amsterdamból a Jáva szigetére levő Bataviába. A Pelikaan a 100 óras összmenetidőből 75 órát repült és a 14.373 kms-es utat 16 közbelső leszállással 193 km-es átlaggal repülte be a lehető legrosszabb időjárási viszonyok között. A bravuros repülés sikerén felbuzdulva a KLM komolyan foglalkozik azzal, hogy a jövőben heti kétszeri expresszszolgálatot iktat be jávai vonalán, melyen a normális járatok menetideje 8-9 nap szokott lenni, sőt még Deckman pilóta rekordja is pontosan hét nap volt.

A Pelikaan útja korszakalkotó a közlekedési aviatikában.

**DELMÁR WALTER**  
OKL. MÉRŐNHŐZ  
 BUDAPEST, KÁROLY KIRÁLY UT 17  
TELEFON: 48-92  
 48-93

Budapest 1934. január 16.

T.

S n e l l Kóla J.R.T.

B u d a p e s t . -

Van szerencsém szives tudomásukra hozni, hogy az elmúlt esztendőben külföldi és belföldi versenyeim és túráimon, melyek során "BUGATTI" kocsimmal cca. 50.000 Km-t futottam le, az Önök speciális Shell olaját használtam.-

Az olajuk a legforcirozottabb igénybevételek mellett is a legkiválóbb tulajdonságokat mutatta, úgy hogy azzal a legteljesebb mértékben meg voltam elégedve, - s azt mindenkinek a legmelegebben ajánlom.-

Teljes tisztelettel:

*Walter Delmár*

# A MA AUTÓJA!

## Mi jellemzi az „automobil 1934“ köntösét?



Irta: Doros Ferenc

A modern csőhűtő meghűdította az autót is. A csőhűtővel megoldott karosszériában bőségesebb a férőhely, egyszerűbb és tökéletesebb a tisztántartás.

**A** Párizsi l'Auto autóröportvevője, a híres Faroux a minap kérdést intézett André Citroenhez:

— *Milyen szenczácókat rejteget az automobilisták részére az újszandó?*

— *Belülről ninesen már semmi új a Nap alatt* — hangzott a nagy André válasza — *kivülről pedig az automobil formája még mindig a megalkotásra vár!*

Mi jellemzi az Automobil 1934-et? Érdekes, nagyrészt apró újítások, fokozott kényelem, esztétikusabb külső, harmonikusabb konstrukció — ennyi az egész. A nagy technikai újítási láz mintha *alábbhagyott volna*, mindössze a *frontantrieb kontra kardán* per folyik tovább változatlan energiával. Az újítás és modernizálás terén a *karosszéri elhagyta konstruktort*, hiába, kezd az autó nagyon is kényelmi cikké válni, ezért van a modernizálásban a karosszérián, a hajdan oly igénytelen és ormótlan „kasztin” a hangsúly.

Mi jellemzi a modern karosszériát, az 1934 év karosszériáját?

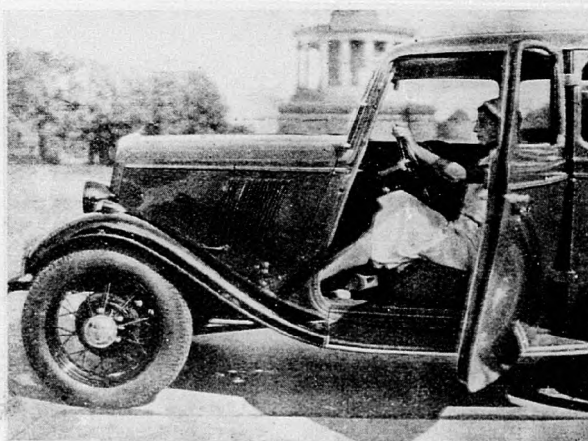
Az *áramvonalkarosszéria* hűdit és különösen a németeknél már a legkisebb, legszerényebb autósokkákon is megtaláljuk habár primitíven és kissé szecsessziós megoldásban az *aerodinamikai elvek* figyelembevételét. Az áramvonalidomú karosszéria főleg a kiskocsikon jelent előnyt. Ahol a minél kisebb fogyasztás és önsúly kedvéért minden egyes hengerirtartalom köbcéntiméterrel takarékoskodni kell, ott igazán indokolt az a karosszéria, mely szerény teljesítmény mellett is elfogadható sebességet kölcsönöz a kocsinak azáltal, hogy annak *légellenállását*, a legnagyobb munkafogyasztót korlátok közé szorítja. Egyik képünkön bemutatunk egy ilyen áramvonal idomba szabott kiskocsit. Megfigyelésre méltók a zárt sárhányók, a beépített irányjelző, az elől gondosan és mindenütt legömbölyítet, hátul pedig lehetőleg csucsan végződő karosszéria. Ennek a kiskocsinak — bár kevesen sejtik — *a motorja nem elől, hanem hátul van beépítve*, elől, a „motorházban” sártól-por-tól védve a pótkerék rejtőzik, vízszintesen elhelyezve a vezető előtt. Ugyanitt lappang a bőséges nagyságú benzintartány, a szerzámkészlet és a kisebb esomagok részére

fenntartott férőhely. A kis 400 kem-es kétütemű motor hátul pörgeti le a maga/percenkénti 3200 fordulatót, megbízható, kétütemű, igénytelen jószág, ninesenek hűtési és szelepvézérlési zavarái, egyszerű turboventillátor szállítja hűtőbordájára a friss levegőt. Négyszemélyes terheléssel száz-kilométerenként alig hat és fél literes benzinfogyasztás mellett hála áramvonalidomu karosszériájának *75 kilométeres tempót* vág ki olyan eleven fűrgeséggel, mely dícséretére válnék sok kimondhatatlan literes hengerirtartalmu amerikai bárkának. Az ára? Mindössze 2500 pengő. Persze nem Budapesten, hanem 'ab gyár. Mire hozzánk kerül hála a vámoknak, legalább is kétszerannyi az ára, ha a kereskedő egytuttal lemond minden tisztos polgári hasznáról.

Feltűnően szaporodnak az amerikai mintára *egyajtós karosszériák*, az egyetlen ajtó aránylag igen nagy felületű, hogy a szunyognál valamivel testesebbek is beszállhassanak. Az egyetlen ajtó lényegesen olcsóbb gyártási költséget jelent és izlőses kivétel esetén nem befolyásolja a kocsí szépségét. Ezzel szemben vitathatlan előnye, hogy az egyetlen ajtó egyetlen zörgési fészket jelent. Az ajtó egyébként ivben előre lendülő idomot mutat, amit nagyszerűen egészítenek ki a szintén ferde motorház szelelők, esetleg a felette népszerű és divatos *ferde hűtő*, mely egymaga is alkalmas a rendkívüli sebesség sejtítésére. Az ajtó sok esetben egészen leér, egészen a karosszéria legalsó részéig, ahol síma vonallal folyik át az ideális vonalvezetésbe.

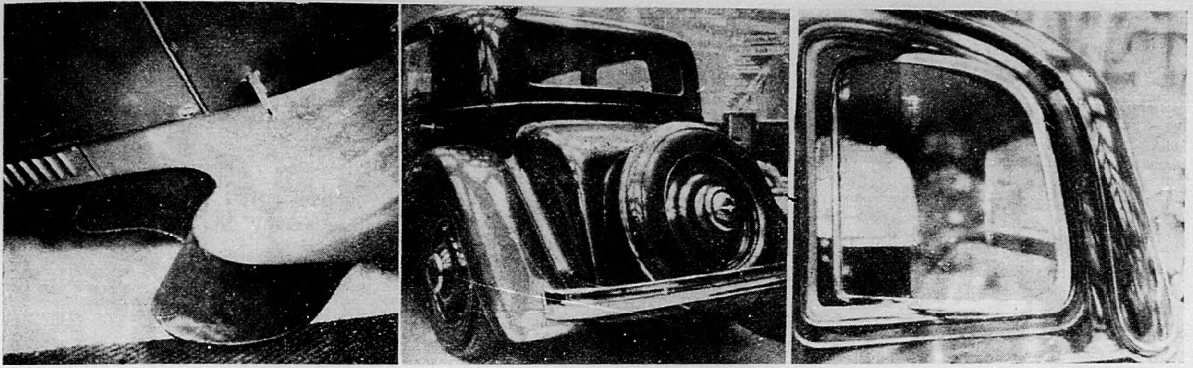
A megszokott kurbli ablakok tünőben vannak, helyüket az úgynevezett *sarok-ablakok* foglalták el. A sarok-ablakok középvonaluk tengelyében bizonyos fokig *fűggőlegesen elforgatható* táblák, melyek rendkívül praktikusak és ami a legfontosabb oly jól vannak gumiba ágyazva, hogy mégakkor sem zörögnek, rezonálnak, ha a motor véletlenül nem érdemel egyest a kiegyensúlyozottság tantárgyából. Tökéletesen záródnak, megakadályozzák az oly kellemetlen huzatót.

A kocsik hátára ragasztott, többé-kevésbé ormótlan



Merész ferde hűtő, vele parhuzamos gépbánszelelők, nagyméretű ajtó. A beszállásnál nem kell görnyednie az evészabjoknak sem.

Minden autósnak az „Autó-Motor” táborában van a helye!



Balról jobbra: Megoldatlan a nagy kérdés: futódeszka vagy sim. A sárhányókra szerelt gumilebernyegek nem szépek. A karosszériával együtt, egy darabban préselt koffer belülről tiszta, stílusos és szép. Figyelemre méltó a pótkerek beagyazása. A „kurblis” ablakok helyét elfoglaló, tengelye körül elforgatható ablak üveges és praktikus ajtós.

kofferek eltűntek, a régi szörnyek helyébe a beépített „bőröndök” kerültek, ami nemcsak olcsóbb kivitelű tesz lehetőségessé, hanem stílusosabbá teszi a vonalvezetést. A régi rendszerrel nagyon nehéz volt megtalálni a karosszéria és a koffer közötti sima és egységes átmenetet, a karosszéria hátfala és a koffer közötti keskeny hézag *gyűjtőhelye volt a pornak és piszoknak*. A mosáskor becsurgó víz száraz időben is sármasszával töltötte ki a közt, ami megtámadta a lakkot, bőrt és fát egyaránt. A modern beépített kofferrel legelőnyösebben természetesen a teljesen fémből készült karosszériák láthatók el, a hatalmas prések egyetlen darabban sajtoltják ki sima fémlemezből a karosszériát kofferestül. A beépített koffer kívülről *kihúzó ajtóval* nyitható, belülről pedig a hátsó ülések támláinak kiemelése után válik hozzáférhetővé a mindig tiszta, bőven méretezett csomagfőrhely.

Hosszas vita, a pro és kontra érvek végtelen felsorakoztatása előzte meg a *felhágódeszkák eltűnését*. Kétségtelen, hogy a mai modern, földöncsuszó, alacsonyépítésű autónál a felhágódeszka nem egyébb hagyomány nál, a karosszéria olyan alacsony, hogy a beszálláshoz nincsen szükség hágesóra. Ma már az autóra nem fel kell szállni, nem is be, hanem a szó szoros értelmében le kell szállni, az ilyesmire pedig nem kell lépcső. A hágesó emellett nemcsak *megkönnyíti az egységes vonalvezetést*, hanem egyúttal megdrágítja is a karosszériát. A gyakorlatban azonban kiderült, hogy korai volt az öröm, a két sárhányót összekötő deszka nem felesleges. Sáros, lúcsos időben hatalmas foltok, ablaküvegig érő sárröccsök éktelenítik el a felhágódeszka nélküli legszebb karosszériát, a száraz országúton pedig a kavicsok, jobb sorsra érdemes úgynevezett fiziológiai hulladékok röppentek fel szöcskéké módjára a kilátás szépségében és a sebesség élvezetében elmerült utasok szeméi előtt. Mint ideiglenes segítséget az első sárhányókra rögzített *gumilebernyegeket* alkalmazták, ez a megoldás hasznos, de nem szép. Vége egyszeriben a szép, töretlen vonalnak. Egyes ravaszabb konstruktőrök oldalt teljesen zárt sárhányókat szereltek fel. Ez a megoldás távol tartja a sár és piszkot, amellett nem is csúnya. Csakhogy a sár nem hagy magán kifogni, szépen beédeszlik a szép, szabályos *sár-kagylókba*, ahonnan azután ember legyen a talpán, aki vízestömlővel vagy lövarkaróval tisztálja rejtkehelyéből.

Korunk divatos bútordarabja, a *csőbútor* az autót is meghódította. Könnyű súlya, jó rugózása, olcsó előállítási ára pormentes kordszövet huzata szinte predestinálja arra, hogy megtaláljuk, különösen a kiskocsiban, ahol minden egyes centiméternyi helyet jól ki kell használni. A csőbútorral megoldott ülésekkel felszerelt kisautóban *bősége-sebb a férőhely*, a hátsó ülések utasai elkerülhetik azokat a sajnos, ma megszokottkényserhelyezteteket amelyek inkább méltóak hindu fakirokhoz, mint a ma modern, kényelem-szerető emberéhez. A csőbútoros karosszériában nem kell a lábakat a nyakunkba venni és a legnagyobb lábbon élők is kényelmesen kinyújthatják végtagjaikat.

Mindent egybevetve megállapíthatjuk, hogy a gyárosok és tervezők serényen dolgoztak és eleget törték a fejüket az újestendő autójának bölcsőjénél. A mai ízléssel vizsgálva az Autó 1934-et azt kell mondanunk, hogy valóban *nehéz lett volna szebbet produkálni*. De kérjük, ugyanazt fogja mondani az unokánk, aki néhány évtized



Ez a kisköcsi farmotórral van szerelve! Tipikus az oldalt zárt sárhányó, a erdő ajtó, a karosszéria orrában láthatatlan elhelyezett pótkéek.

mulva ugyanazzal a szent borzalommal fogja nézni, mint mi azokat a förtelmes benzin-fiákereket, melyeken a háború előtti években láttuk a hatalmas szörmebundás automobilistákat, pápaszemesen és nyakig olajosan.

## Magyar Abroncs és Kerékgyár Rt.

BUDAPEST, VI., JÓKAI-UTCA 8.  
Telefón: 13-3-56

### Raktáron:

Motorkerékpár és automobil abroncsok, kullók, kész kerekek.

Motorkerékpár és automobilkerekek javítása, centrirozása, átalakítása és modernizálása.

Szakszerű, független, harcos, élénk, képes és színes az „Autó-Motor“!



**Alkatrész árainkat lényegesen  
leszállítottuk,  
vásároljon kizárólag  
**PUCH****

**védjeggyel ellátott ere-  
deti gyári alkatrészeket**

ELÖNYÖSEN  
BECSERÉLJÜK RÉGI  
MOTORKERÉKPÁRJÁT  
VILÁGMÁRKÁS 1934. MODELLŰ

**B.S.A**

-VAGY -RE  
AMELYEKNEK ÁRAI MÁR P 1280.- TÓL  
VILÁGÍTÁSSAL (VILLANY-KI-  
VITEL) KEZDŐDNEK

KÉRJEN AJANLATOT MÉG MA  
URBACHLÁSZLÓ  
VI. HUNYADI-TÉR 12  
T.: 11-6-28

Vásárlásnál részesítsük előnyben az „Autó-Motor“ hirdetőit!

## A jövő expresszvonatát üdvözlöttük a FIAT „Littorina“-ban.

A vasutak gazdasági válságának közepette hozta ki a torinói FIAT-gyár „Littorina“-nek védjegyzett expressz sínautóit 24, 48, 60 és 80 személyes típusokban. A Littorina elnevezés onnan ered, hogy a köcsik ünnepélyes felavató útján Mussolini Rómából Littorióba, az új olasz városba utazott a pompás sínautók egyikével. A minap hazánkat is meglátogatta Fiaték egyik európai propaganda úton levő Littorinjája. *A látottak alapján nem nehéz a Littorinában a jövő expresszvonatát felismerni*, melyet tölrhetetlen kvalitások predestinálnak a jövő olcsó és gyors személyforgalmának lebonyolítására. Köztudomású, hogy a vasúti üzem gazdaságossága szempontjából döntő fontosságú a holt súlynak a hasznos terheléshez, személyvonatról lévén szó, mondhatjuk az ülések számához való viszonya, mely viszony a gőzüzemi



Egész Európa vasúti köréinek figyelmét magára vonzotta Fiaték expressz-sínautója, a „Littorina“, melynek egyik típusát Budapesten is bemutatta a gyár.

vasutaknál pláne személyszállító vonatknál a maga 800—1000 kg.-jával fellette kedvezőtlenül alakul. Nos a Littorinánál az ülésenkénti önsúly alig éri el a 250 kg.-ot, benzín és olajfogyasztása gazdaságosabb a mozdonyok szénfogyasztásánál, csekély számú kísérő személyzetet igényel, elérhető sebessége pedig a németek Fliegender Hamburgerének képességeivel vetekszik. Mint hírlik, Fiaték 140 személyes típusban is kihozták a Littorinát, mi által az öt típusból a forgalom mértékével megfelelően bármely gyorsvonat pótlása lehetővé válik ezzel a gyors, kényelmes, kellemes, biztos és gazdaságos közlekedési eszközzel. A Budapesten is megfordult Littorina közép-európai bemutató útján az összes vasúti rekordot halomra döntötte. Az ismert 25%-os emelkedésű semmeringi vonalon például 80 km-es átlagot vágott ki a Littorina, holott az egyéb sínautók csupán 28 km.-ig vitték ezen a nehéz szakaszon. A Lengyelországi próbák 147 km.-es maximális sebességeket eredményeztek míg a hazai próbaúton, melyen Fabinyi Tihamér kereskedelemügyi miniszter is részt vett a Littorina Budapestről 91 perc alatt kényelmesen, visszatartva szakadt fel Győrbe, 3 óra alatt érkezett Bécsbe, ami 80 km.-es átlagnak felel meg. A Littorina Shell üzemanyagokkal futott.

### v. Gyurkovich Béla Shelléknél.

Ime, az újév első meglepetése! Nemcsak a szakmában, de az egész magyar motoros világban élénk feltűnést fog kelteni a hír, miszerint v. Gyurkovich Béla útvörk megvált a Castrol képviselőnél viselt vezetőállásától. *Gyurkovich Shellék meghívására a Shell-olajosztálynál vállalt fontos megbízást*, amely minőségében már meg is kezdte munkáját. Meg vagyunk róla győződve, hogy Gyurkovich Béla az olajszakmában szerzett évtizedes tapasztalataival, népszerűségével és sport-szerű gondolkodásával a jövőben bizonyára hathatósan fogja elősegíteni a hatalmas világvállalat kagylóval védjegyzett gyártmányainak hazai terjedését.

### Sarkis hat-trickje a délafrikai TT-n.

Joe Sarkis az IOM versenyekről jól ismert délafrikai motorkerékpárversenyző pompás sikerrel kezdte meg az évet. A Port Elisabeth közelében lefutott „South African TT“-n, mely a szezon első klasszikus versenyének számít, nem mindennapos bravurt hajtott végre. Mindenekelőtt 500-as Sunbeam gépen *128 km.-es átlaggal a rekkenő hőségben új útvonalrekordot futott*, hogy pedig a hat-trick teljes legyen OK Supreme gépével megnyerte a 250-es kategóriát és a 350-es kategóriában pedig ugyancsak OK Supreme gépen rekordidővel győzött. Mind-ezekről örömtől sugárzó levélben tudósított bennünket az OK gyár Budapesten is ismerős népszerű direktora Mr. Humphries.

## Boldog Újévet!

Boldog új évet kívánok  
Tiszta szívből a szakmának  
Intsünk búcsút az elmúlt év  
Száz gondjának és bajának.

Légyen üdvözölve minden  
Barátom és ellenségem,  
Mindegyiknek azt kívánom,  
Amit Ön kívánnak nékem.

Növekedjék a forgalom  
A piac ne legyen csendes,  
Motorkerékpár és autó  
Legyen melőbb vámmentes.

Az utadó csökkentésnek  
Módját végre megtalálják  
S miként attól joggal fázunk,  
Benzinbe ne kalkulálják.

Árut korlátlan adhasson  
Nékünk New-York, London, Páris  
Szabadság fel számunkra  
A tilalmi listát máris.

Korai tavaszt kívánok,  
S hosszú nyári szezont főleg,  
S dubióz adások helyett  
Primajó készpénz vevőket.

Általános fellendülést  
Szegényeknek, gazdagoknak,  
Hogy mindenki áldozhasson  
A gyönyörű motorsportnak.

Mindnyájunknak békés munkát,  
Bizalmat egy szebb jövőben,  
Teljesedjen minden vágyunk,  
Ebben az új esztendőben.

Hallgassa meg a magas Eg,  
Mindnyájunknak hó imáját,  
Áldja meg a magyar Isten  
Magyar kezünk fáradságát.

BÍRÓ JENŐ.

# Cellactern

## szórólakk

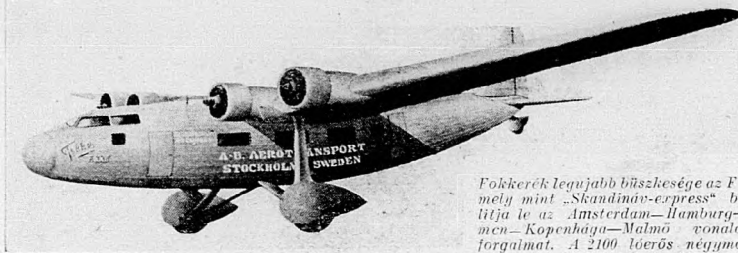
autók, kocsik  
fényezéséhez,  
kiadós, tartós,  
könnyen el-  
dolgozható,  
olcsó.

Gyártja:

**Krayer E. és Tsa**

lakk- és festékgyar

**Budapest, V., Váci-ut 34.**



Folkkerék legnagyobb büszkesége az FXXII, mely mint „Skandináv-expressz” bonyolítja le az Amsterdam—Hamburg—Bremen—Kopenhága—Malmö vonalon a forgalmat. A 2100 lóerős négymotoros gépnélár négy főnyi személyzetet kívül

22 utas számára nyújt kényelmes férőhelyet.

### Ősautók a startnál!

Hatalmas érdeklődés közepette rendezték meg nemrégiben Angliában az autó-veteránok versenyét, mely esemény évről-évre az angol motorsportélet legkedvesebb epizódjait varázsolja a nézők elé. A verseny kiírása már egymagában véve is sokatmondó, hiszen a propozíciók értelmében a mitingen csakis 1905 előtt forgalomba került vehiklumok állhatnak starthoz. A 77 kocsit számláló mezőny legrégibb tagja egy 1894-ben Cannstadtban épült Daimler volt, amelyik mellett Kay Don 1899-es keletű ösmonstruma már a fejlődés mérföldes lépéseit bizonyította. A verseny győztes kocsiját tulajdonosa egy fontért vásárolta meg az ócskavasástól, de a kocsit 50 km-es átlaggal lefutott versenye után bizonyára szép haszonnal fogja továbbadni az Alfa és

Maserati monoposztók ásatag őst, Derékasan viselkedtek azonban a többi veteránok is, a 77 indulóból mindössze hatan maradtak az úton, startnál pedig már az első kurbilízásra csaknem valamennyien beindultak... A verseny hízeles történetéhez tartozik még az a tény, hogy a mitinget követő napon egy gazdátlan hűtőt találtak a verseny útvonalán...

### Miklós Andor meg akarta szervezni az országúti telefonszervizt.

A nagy emberek igazi nagysága igazi nagyságában haláluk után szokott kibontakozni. A tragikusan elhunyt Miklós Andor példája is bizonyítja ennek a mondásnak örökbecsű és igaz voltát. Illés István kartársunk, az Autó kitűnő főszerkesztője „leplezte” le

érdekes cikkében Miklós Andornak azt az akcióját, amelynek keretében országúti telefonszervizt akart ajándékozni a magyar automobilizmusnak.

Tízkilométerenként kék-sárga póznán kis telefónfülke, minden utazó zsebében a hozzávaló kules, rövid hívásra néhány perc múlva ott terem a környékbeli műhelyek szerelője. Alomnak is szép, valóságának pedig — álom.

Miklós Andornak szívügye volt az országúti telefonszerviz. Költségvetéseket készítettett, tárgyalt. Titokban, esendben. Elkészült a reprezentatív és idegenforgalmi szempontból legfontosabb bécsi útvonal „telefonizálásának” teljes terve. A tragikus sors azonban mást akart. A megvalósulás küszöbén átvázoltott bele a nagyvonalú tervbe a kéréllhetetlen végzet.

Gyönyörű álommal lettünk szegényebbek.

**Hangszóró a rendőrsisakban.** A londoni rendőrség újfajta egészen könnyű és újformájú file-csákokkal kísérletezik: a kalap belső részén kis miniatűr hangszórót helyeznek el úgyhogy a szolgálatban lévő rendőr a legközelebbi őrszoba vagy a Scotland Yard minden utasítását azonnal és egész London területén megkapja. A „Manchester Guardian” ehhez még azt fűzi hozzá, hogy az éjjeli szolgálatot teljesítő periferiális őrszemeknek zenét is lehetne közvetíteni, ami által jobban megvédhetők lennének az elhőbiskolástól és idő előtti kimerüléstől.

## Itt az alkalom,

hogy sebességváltóját olcsón rendbehozza és hibás alkatrészeit kicserélje.

Eredeti angol

# STURMEY ARCHER

sebességváltók és alkatrészek árait

**40%-kal leszállítottuk!**

*Majláth & Co.*

HD, AJS, DKW motorkerékpárok Magyarországi vezérképvisellete  
Budapest, VI., Gróf Zichy Jenő-utca 17.  
Telefon 296-22

**PILGRIM** olajozó automata és cirkulációs olajozó alkatrészek minden modellhez gyári áron.

PNEUMATIK minden méret- és gyártmányban,

KANNÁZOTT MÁRKÁS OLAJOK engedménnyel!

VILÁGÍTÁSI BERENDEZÉSEK, AKKUMULÁTOROK.

Garancia mellett, olcsó áron, tökéletesen javítjuk a Magyarországon forgalomban levő összes motorkerékpár gyártmányokat.

Díjtalanul vizsgáljuk át gépét és végezzük el annak pontos üzemi beállítását.



## Eredeti gyári Puch alkatrészek árszállítása.

Örömmel hozzuk t. Vevőink tudomására, hogy az eredeti gyári alkatrészek eladási árát f. é. január 1-ével lényegesen leszállítottuk.

A Puch motorkerékpárok nagymérvű elterjedtsége — tudvalegyően nem csak hazánkban, hanem több más közep európai államban is évek óta a mi márkánké a motorkerékpár forgalomban a vezetőserep — és az immár üzemben lévő gépek tízezrekre menő mennyiségének arányában emelkedő alkatrész szükséglet lehetővé tette, hogy gyárunk az egyes részeket igen nagy szeriákban, az eddiginél kisebb önköltségek mellett állíthassa elő. Nem is kell talán külön hangsúlyoznunk, hogy az alkatrészekhez a gyár, az árszállítás ellenére is változatlanul az ismert kiváló, speciális nyersanyagokat használja fel.

Magyarországi t. Vevőinknek a Puch márkához való ragaszkodását gyárunkkal karöltve azzal igyekezzünk viszonozni, hogy a magyar piac számára az árakat olyképpen állapítottuk meg, hogy azoknak alacsony volta bizonyára kellemes meglepetésül fog minden t. Vevőinknek szolgálni. Ha t. Vevőink figyelembe veszik, hogy mi az alkatrészeket mily magas vámtételek mellett vagyunk kénytelenek importálni, vagyis árainkat a súlyos vámköltségek ellenére mérsékeljük ennyire, úgy itt megnyilvánuló áldozatkészségünkről kellő képet fognak nyerni.

Most, hogy az eredeti gyári alkatrészek valóban minímális áron állanak t. Vevőink rendelkezésére, ismét hangsúlyozni kívánjuk, mily rendkívül fontos a PUCH motorkerékpárok helyes és zavartalan működése érdekében,

hogy szükségessé váló alkatrészpótlások esetében kizárólag eredeti Puch alkatrészeket szerezenek be. Csak ezen alkatrészek készülnek ugyanis abból a kiváló minőségű anyagból és azzal a gondos megmunkálással, melyet a gépek szerkezője megkíván.

Arra a tényre is rá kívánunk mutatni, hogy idegen, utánzott alkatrészek alkalmazása illetve beszerelése esetében minden szavatossági kötetettségünk megszűnik még akkor is, ha a mutatkozó sérülések vagy hibák ezen idegen részekkel közvetlen összefüggésben nincsenek.

Ova intünk tehát minden Puch motorkerékpártulajdonost ily utánzott alkatrészek beszerzésétől.

Eredeti Puch alkatrészeink kevés kivétellel (mint rugók, csavarok) gyári jegyzésünkkel ellátva kerülnek forgalomba és minden Puch motorkerékpártulajdonosnak fontos érdeke, hogy a neki esetleg megtevéstázi szándékkal felajánlott gyári jelzés nélküli alkatrészutánszkatokat érelyesen visszautasítsa. (Puch művek rt.)

**Kozma Endre** jövőre új 250-es versenygépet kap, de szó van arról is, hogy 500-as speciálgépet készít számára a Puch gyár. Hogy az 500-as milyen lesz, azt nem árulhatjuk el, annyi bizonyos, hogy óriási lesz a meglepetés, mert a gép által a próbapadon leadott féklőerőteljesítmény felülmúlta a várakozást.

**Nagy hidegben nem árt aszbesztzsinórral** körülesavarni az olajvezetékét. Husz fokos hidegben a téli olajok egyrésze is kásává fagyhat, ha szabadon érheti az olajcsövet a hideg levegő. Aszbesztzsinórt minden műszaki boltban kapni, de mi is vállaljuk néhány fillérért a körülfacsizást.

## Rövid szabályok az akkumulátorok karbantartásához

1. Az akkumulátorok túlságos kisütése mellőzendő, mert a túlságos sulfátképződés a lemezeket rongálja.

2. Ügyeljünk arra, hogy az akkumulátort ne kapcsoljuk fordítva a töltőhöz (töltővezeték pozitív pólusa az akkumulátor pozitív pólusával kötendő össze!).

3. Az akkumulátort kellő időben töltjük fel desztillált vízzel.

4. A savval való gyakori utántöltést mellőzzük; a túlerős sav árt a negatív lemezeknek.

5. Az utántöltéshez kizárólag desztillált vizet (kapható minden gyógyszerárban vagy drogeriában) használjunk. A nem desztillált vízben lévő tisztáltsátságok ártanak a lemezeknek és az önkisülést segítik elő.

6. Használaton kívüli akkumulátorok minden négy héten utánaöltendők.

7. Túl magas, 40° C meghaladó hőmérséklet mellőzendő.

8. Az akkumulátorokat külsőleg is tisztán és szárazon tartjuk.

## Perzsa elismerés a Puch-műveknek.

Gyárunk egy Teheránban lakó vevőjétől a fent eredetiben ismertetett levelet kapta. (A perzsa eredeti fordítása a következőképpen hangzik.) „Teheran, perzsa kelet. Austro Daimler Puchműveknek. Három évvel ezelőtt egy Puch motorkerékpárt (250 kcm) vásároltam Önöktől. A gép Teheránba jól érkezett meg és azzal eddig minden perzsa utat, melyek 3000 méterig emelkednek, simán bejártattam. A gép gazdaságos üzemével is nagy megtakarításokat értem el. Ezennel elismerésemel fejezem ki Önöknek. Kiváló tisztelettel Alaam & Fiui.”

**A gépvásárlásnál** nemcsak azt kell figyelembe venni, hogy mennyi annak az ára, hanem azt is, hogy mibe kerülnek a szükséges alkatrészek. A Puch alkatrészek árának jellemzésére talán elegendő megemlíteni, hogy egy darab dugattyú 9 pengőbe kerül, egy dugattyúgyűrű 70 fillérbe. A Puch műhely 30 pengőért vállalja a hengerfűrészt dugattyúkkal és gyűrűkkel.

**250-es luxusmodellű gépek magyar nyelvű ismertetése.** Megjelent a luxusmodellű „250L” és „250SL” típusú Puch motorkerékpárok leírását, üzemi — használati — valamint karbantartási utasításait tartalmazó magyar nyelvű könyv, melyet bizonyára minden t. Vevőnk örömmel fog üdvözölni. Mi a könyvet minden t. Vevőnknek, aki luxuskivitelű gépet vásárolt a tölték, még a megjelenés napján postán díjtalanul megküldöttük, de amelyben említett t. Vevőnk közül valaki a füzetét nem kapta volna meg, szíveskedjék hozzánk fordulni és mi azt készséggel fogjuk rendelkezésére bocsájtani.

**A krómzott Puch tartányt** sohasem szabad fémtisztító pasztával fénvesíteni. Tiszta, puha ronggyal dörzsöljük le róla a piszkot, az olajat legjobb keves benzinnel eltávolítani. A krómzás nem igényel nagyobb karbantartást, mert ellenáll a nedvességnek és nem homályosodik meg úgy, mint a nikkelezés.

Handwritten Persian text, likely a translation or commentary on the advertisement, including a signature at the bottom.

# APRÓSÁGOK A NAGYVILÁGBÓL

**Grand Prix a bécsi Ringen** Az idei osztrák versenyprogram legkiemelkedőbb eseménye a szeptember 16-án lefutásra kerülő bécsi autókörverseny lesz, amelynek útvonala a Ring és a Donau-Kaj lesz! Ezt azután megnevezük!

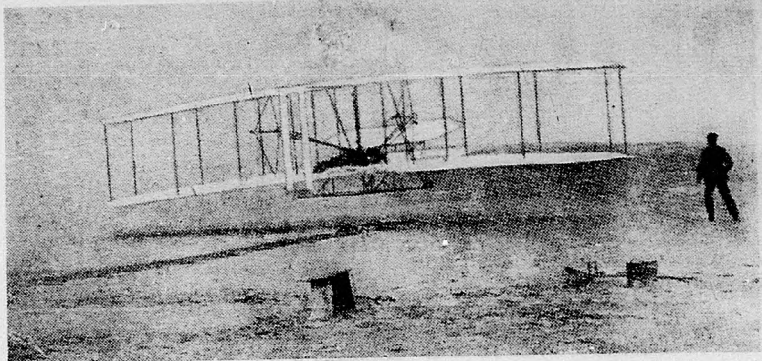
**Audiencia** Hitler kancellár kihallgatáson fogadta a nálunk is jól ismert német oldalkocsivesenyző Möritzet, akinek személyesen adta át Németország „arany-bukósiskák”-ját.

**Csak öt literrel!** Érdekes üzemanyag-fogyasztási versenyt rendeztek a minap Franciaországban. A feltételek szerint az a kocsi győzött, amelyik 5 liter benzinnel és négy utassal a legnagyobb távot futta be. Első helyen 90.61 km-rel egy kis 750 cm-es Rosengart végzett, második egy Peugeot lett, míg a harmadik helyen egy 1000-es Balilla kötött ki 81.383 km-rel.

**Ismét a startnál.** A milanoi Bianchimotozereképgyár a jövőben ismét teljes versenyaktivitásba lép. Teamje főmagalli vezérlete alatt reméli a Nuvolari-korszakban aratott babérokat öregíteni.

**Szovjetipar.** A moszkvai „Sztalin” autóművek produktivitása egyre nő. Az idén, amerikai mintára teljesen átszervezett gyár a „Gorkij” osztállyal egyetemben 1934-re 70.000 teherautót, 10.000 személyautót és 100.000 különféle benzintmotort fog gyártani.

**Monlhery vezet.** Méltán tartják a Monlhery autódromot a világ leggyor-



*Történelmi jelentőségű ez a fénykép, melyet abból az alkalomból közlünk, hogy a minap volt harmadik évfordulója annak, hogy az Eszak-Karolinai Kitty Hawk dűnáj fölött levegőbe lendült az első motoros repülőgép. Az első szárnyon harsal Orville Wright, aki a kormányzás mellett a gép hosszanti stabilizálásában is közreműködik. A 25 HP motorral szerelt, lánc-közbenjéttel meghajtott két propelleres masina éppen az imént hagyta el a képen már nem látható starter-árványzatot, a kép jobb sarkában Wilbur Wright örül a sikernek. Az első motoros repülés érdekes eredményei a következők: Időtartam 12 mp., táv 36,57 m., magasság 3,04 m. és sebesség 10,972 km. Harmine év utáni rekordok pedig: Időtartam üzemanyagutánpótlás nélkül 84.10 p., levegőben tankolással 647 óra távolság 10.600 km., magasság 13.661 m. és sebesség 6824 km. W. Wright már meghalt. Orville a Daytoni Wrightrepülőgép és motorgyárban tevékenykedik. Első gépük a Kensington-múzeum díszé...*

sabb körpályájának, hiszen a 217 nyílvántartott autó-világrekordból 204 itt született meg míg Daytona öttel, az Avus négyvel, Drylake kettővel, a Brooklands és Ninty Miles Beach pedig egy-egy világrekorddal dicsekedhetik. Ha figyelmen kívül hagyjuk a strandokon futott rekordokat, úgy a leggyorsabb világrekord is a Montlhery 234.861 km-rel. Érdekes, hogy ezt a rekordot az angol hőlgyversenyző, Mrs Stewart futotta Derby-Millerén.

**Ez is valami!** A hanyattrepülés világrekordját az olasz Falconi tartja 3 ó. 06 p. 39 mp. idővel. Falconi augusztusban hanyattfektetett géppel repült St. Lousból Chicagóba.

**A Bugatti-team.** A hivatalos gyári Bugatti team két krekktjét Dreyfust és Wimillet Ettore Bugatti nem csupán versenyzésre szerződtette le, hanem mo'sheimi gyárában is alkalmazta őket. Az újfajta szerződtetéssel Bugattinak az a célja, hogy versenyzői aktív részt vegyenek a kocsiknak az egyes versenyekre való előkészítésében is.

**Még egy „Heckmotor.”** A Mercedes-Benz művek érdekes és merész konstrukciójával lepték meg újra a szakvilágot. Négyhengeres, farmotoros, másfélliteren aluli áramvonal-autó az új „MB 130”, amelyet Renault és Tatrához hasonló orr, hátul pedig esücsben összefutó motorház jellemez.

**Degradálva?** .. A Balbo-féle csapatrepülést eredetileg S66 típusú hárommotoros Savoia-Marchetti gépekkel akarták lebonyolítani. Az idő rövidsége miatt azonban a jobban kipróbált kétmotorosok jutott osztályrészül a csapatos óceánrepülés diadala. A Balbo számára készült hárommotoros S66-ok most a Róma-Palermo-Tunisz illetve Róma-Genova-Barcellona-Gibraltár vonalon mint egyszerű utasszállító gépek fognak közlekedni.

**Allamosítva.** Európa leggrandiózussabb körpályájának, a Nürburg Ringnek tulajdonosul szereplő G. m. b. H. állami kezelésbe kerül.

**Uj iskola...** Melyben nem latin vagy vagy számítan lesz a főtantárgy, hanem a motor nélküli repülés, a szigorú osztályfőnök szerepét pedig Robert Kronfeld, a jeles osztrák légi vitorlázó fogja betölteni. Az osztrák vitorla-repülő-iskola Salzburgban Kronfeld vezetésével előreláthatólag a tavasszal fog megnyitni.

**4000 km.** Az olaszok felbuzdulva a tavalyi német 2000 km-es monstre túraverseny sikerén hasonló 4000 km-es versenyt terveznek az idén március végén tíra- és sportkocsik részére, amelyet hat nap alatt, egy pihenőnappal fognak lebonyolítani. A versenyt egy hét múlva a sport- és versenykocsik számára fenntartott Mille Miglia követi.

**Költözködés...** — A Dornier-művek friedrichshafeni üzeme a mecklenburgi Wismarba költözik át.

**Itt a szenzáció!** — Megjelentek a német Porsche versenykocsik: hátul két 8 hengeres motorral!



Eredeti ricinussal kompondált pennsylvániai minőségű olaj!

## Olcsó ár!

Visszaváltható kanna

Főbizományi lerekét:

### PAJOR IMRE

VI. JÓKAI-U. 28. T. 202.28

Bejárata a Horn Ede-utcából

# BUDÁN

## OLAJ

**HELMUS RICIN** és az összes motorolajkülönlegességek. Bosch. Gumi. Fel szerelés. Johnson. König. Evinrude.

**GHILLÁNY MIKLÓS**  
II., CORVIN-TÉR 5. (FŐ-U.) TEL.: A. 570-16

Minden autósoknak és motorkerékpárosoknak az „Autó-Motor” táborában van a helye!

— *Milyenek az autó Grand Prix megrendezésének kilátásai?*

— Szóserint idézzük a KMAC ezirányban leadott hivatalos nyilatkozatát. Ime: „A verseny megrendezése igen sok körülménytől függ. Nagyon sok akadályt kell elintézni addig, amíg egy ilyen versenyt komoly feltételekkel meg lehet rendezni.“ Ebből a nyilatkozatból nem sok jót olvashatunk ki s aligha csalódunk amikor azt állítjuk, hogy mentől jobban közeledik a verseny napja, annál több lesz a leküzdendő akadály, míg végül is az egyikben végérvényesen elbotlik a szép terv.

— *És mi a helyzet az új km-lanszé pályával?*

— A május 8-i rekordnap már nem a tati szakaszon kerül megrendezésre hanem átmenetileg a Monor és Pilis környékén kijelölt szakaszon. Ez lesz a km. versenypálya egészen októberig, amikorra elkészül az öröknyi betonpálya.

— *Nincs változás a legutóbbi számban közölt versenynaptárban?*

— De igen! a KMAC június 15—17-ére kiírt motorosoknak versenyeit egy hónappal elhalasztották, míg a BSE őszi hegyversenye helyett — csillag-túrát rendez...

— *Mi hír a TTC-ben?*

— A Terézvárosiak olasz túrája július 1-én indul és Bécs, Semmering, Klagenfurt, Triest, Venecia, Padua majd ismét Triest érintésével fut be Abbáziába ahonnan 4—4 napos pihenés után Piumén és Grácon át tér vissza július 15-én Budapestre. A táv 2000 km., a napi átlag kb. 200 km. A túrán két autóbusszon a járművel nem rendelkező tagok és vendégek felettle kedvezményesen áron vehetnek részt. Felvilágosítással a TTC úv. elnöke Koppenstein Benő (Bpest, VI., Hajós-u. 15.) szolgál.

— *Más TTC hír?*

— A klub tavalyi házi bajnokságát Spitzer József (Ariel) nyerte 354 ponttal, második Cverko N. (Ridge) lett 332 ponttal, harmadik Seinfeld Lajos (Montgomery) 285 ponttal.

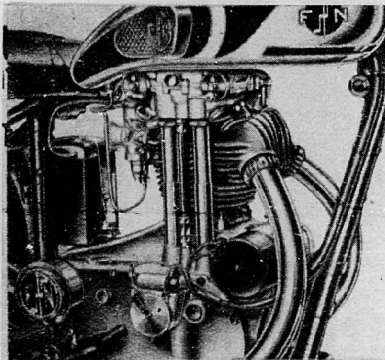
— *Bravó! Mondja Szerkesztő úr mi az a „double range“ olaj?*

— Nem más mint speciális gyártási eljárással készített különös követelményeknek megfelelő kettős képességű kenőolaj. Ilyen a Mobiloil Arctic, mely a leghidegebb télen is könnyű indítást és tökéletes kenést biztosít. A Mobiloil Arctic minőségére jellemző, hogy már a Magyarországon forgalomba hozott Baillák részére is Mobiloil Arctic a féli előírás.

— *Szakmai hírek?*

— Kettő is van! Egyik szerint az 1934-es Rudge modellek már úton vannak Magyarországra felé. Jellemző, hogy

a versenyeken elsőséghez szokott Rudgek a tradícióhoz más irányban is hűek maradtak, amennyiben a magyar piacon az első 1934-es gép is Rudge volt! A pompás 34-es Ulster már hónapok óta Győrben fut. Mint érdekesség-



Az 1934-es FN szupersport motorok hímzárt tárcsákkal állíthatók.

get közöljük, hogy a legújabb Rudge tulajdonos Piskor József 14-ik gépével egy 500-as Rudget választott.

— *A másik szakmai hír?*

— Keresztény István okl. gépészmérnök kitünően berendezett autó- és motorjavító üzemet VIII. Hajtsár u. 145. (tel. 96-9-26) sz. alá helyezte át.

— *Hallom vitorlázó repülőter létesült a Hármashatárhegyen?*

— Ugy van. A minap avatták fel az Ulbrich Hugó mérnök vezetése alatt álló cserkész repülőgárda hat gép befogadására épített hangárral felszerelt repülőterét.

— *Más újság?*

— Most jelent meg az 1933. évi sikereket felölelő Castrol könyvecske. Reugeteg fénykép illusztrálja azt az utat, amelyen a Castrol-olaj szárazföldön és levegőben Campbelltől a repülő

világrekorder Agelloig diadalt diadalra halmozott. A Castrol-képviselőt (Ferro Rt., Budapest, Vilmos császár út 28.) a lapunkra hivatkozónak készségrrel díjmentesen megküldi a tanulóságos, pompás kiállítású 50 oldalas könyvet.

— *Mi újság a gyertya fronton?*

— A KLG-gyár legújabb közleményében vezetőszeret játszik Kingsford / Smith London—Ausztráliai rekordrepülése, amelynek során a KLG-gyertyák ismét tökéletesen beváltak a hozzájuk fűzött nagy reményeket. Más érdekesség is szerepel a KLG Bulletinben: a legutóbbi számunkban hírül adott Eyston-féle Diesel sebességi világrekord szinten KLG-fűtőgyertyák jegyében született meg.

— *Mit tud Szerkesztő úr az alkatrészszakmábról?*

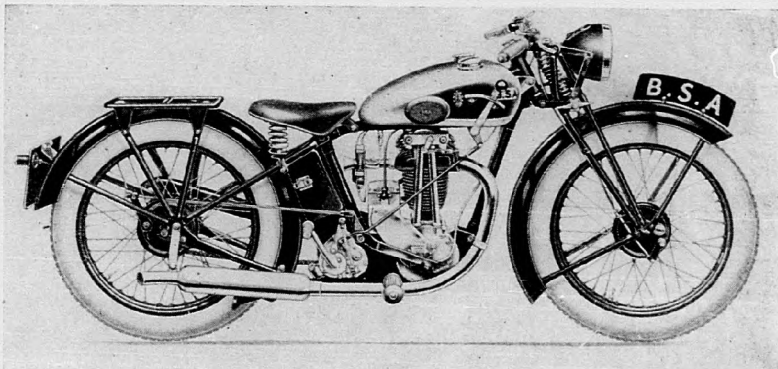
— Itt mindig van érdekesség! Ezúttal ismét Bíró Jenő gondoskodott róla. Figyeljen hát, Héblí úr, magát pláne érdeklí a dolog mint megrögzött Japmotoros! Bíró Jenő megszerezte a Jap gyár kizárólagos gyári lerakatát és olyan alkatrészraktárt rendezett be, melyben az összes Jap típusok pótalkatrészei rendelkezésre állanak. De van ám még újság! Hasonló lerakatot létesített Bíró Jenőnél a Burman gyár és Best and Lloydék is. Tekintse csak meg a pompás raktárat!

— *Jó sebességmérőre volna szükségem...!*

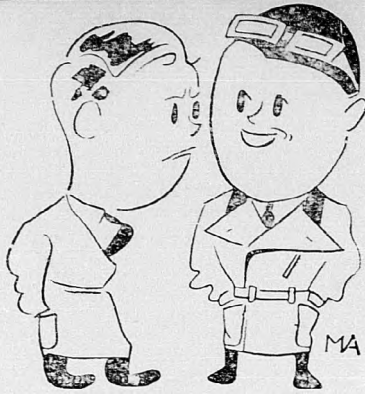
— Talált! Rohanjon csak Urbach Lacihoz a Hunyadi-terre ahol soha visszamenetérő alkalmi áron vásárolhat eredeti angol Smith sebességmérőt potom 35 pengőért. Tovább nem is sorolom Urbach reklámciókkeit úgy se várná be a végét, eszeveszetten rohanna a Hunyadi térre...

Viszontolvasásra február 15-én!

Felol szerkesztő és kiadó: KRAMER JENŐ  
Németországi szerkesztőnk:  
Doros Ferenc belvár



Az 1934-es 250-es BSA modellék ára felettle alacsony. A f nti chv. masina ára 30 w. megdynos világitással P 1480, az sv modellé ára P 1380.



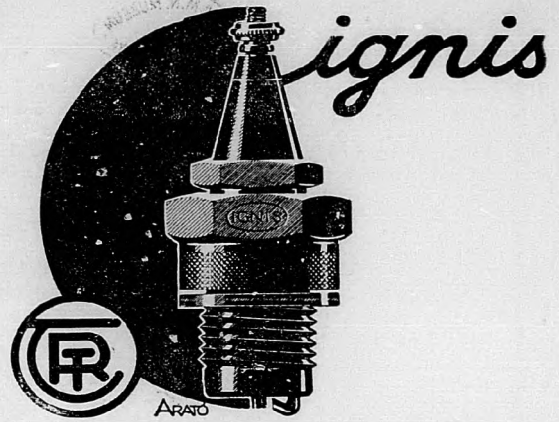
— Hogy van az, hogy az én motorom szebb, gyorsabb is, mint a tied, mégis nagyobb sikereid vannak a hölgyek körül...?

— Ja barátom, én Gerstl-trenchet viselek!

# Gerstl trench

ára Schilling 38'50

Prospektust és árjegyzéket szívesen küld:  
Kleiderhaus Gerstl, Wien, Mariahilferstr. 136.



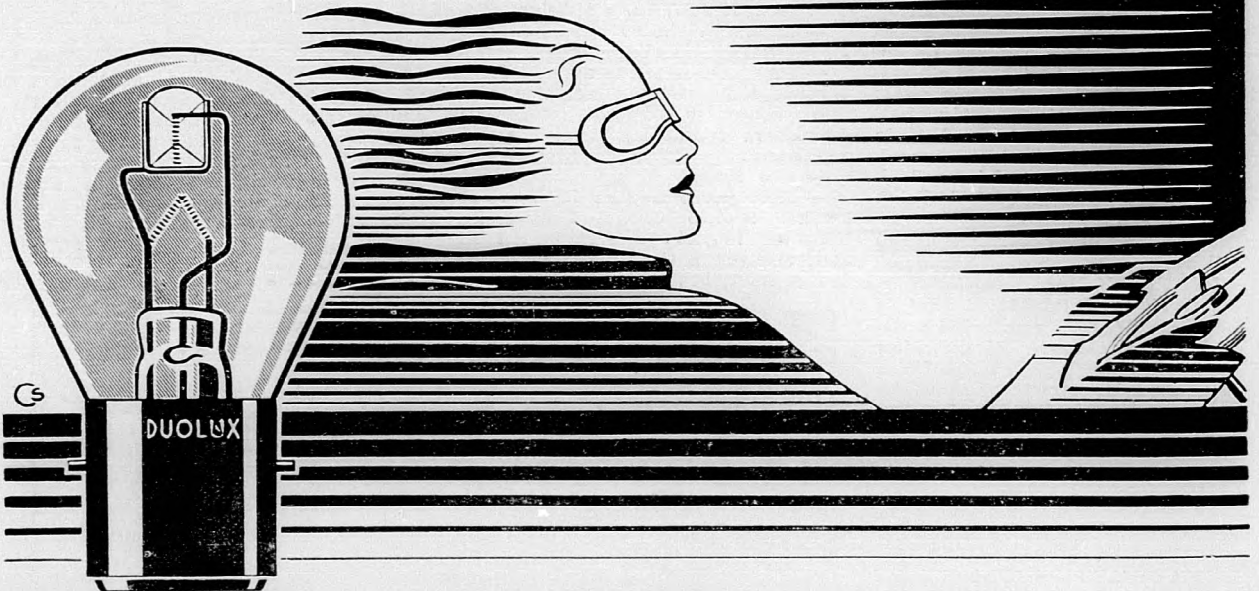
CSILLÁMSZIGETELÉSŰ GYUJTÓGYERTYA

## TÖRHETETLEN

TELEFONGYÁR R.-T. GYÁRTMÁNYA

GYÁRI ELADÁSI KÖZPONT:

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



# TUNGSRAM DUOLUX

## NAGY SEBESSÉGNÉL IS BIZTOS VEZETÉS!