

ÁRA 40 FILL.

KÉSZ A PORSCHE KOCSI – ÉRDEKES SZAKCIKKEK

A. M. N. MÜLLER
KIRALY UTCA
BUDAPEST

AutóMotor

A LEGNAGYOBB PÉL.
DÁNYSZÁMU MAGYAR
MOTORSPORTLAP ■

VI. ÉVFOLYAM
2. SZÁM
1934. február 15.



Itt a Steyr-áramvonalautó!

A Steyr-gyár tavaszi meglepetésül szánta 1380 km-es lengőten-
eelyes áramvonalautóját, amely e hónapban már be is mutatkozik
a magyar főváros autós közönségének. A 100-as Steyr, mint
ahogyan ez új típust nevezik a legmoderneobb konstrukciós elvek
jegyében született meg és nem utolsó sorban aerodinamikus
harmoniaja révén aránylag kis motorjával jóval 100 km-en felüli
sebességre képes.

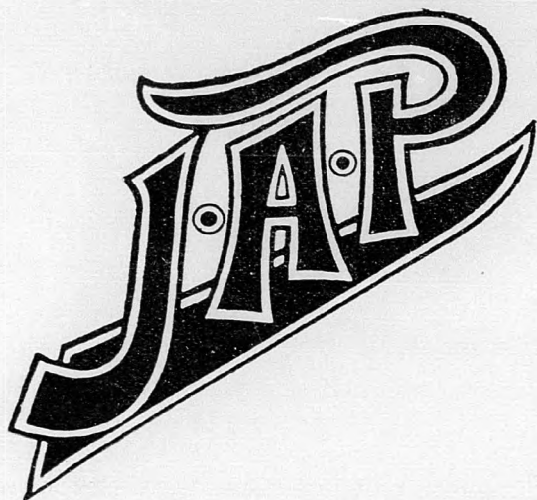
AERO SHELL



LUBRICATING
OIL



Az eredeti angol gyári



motorok és alkatrészek,

Best & Lloyd (Enots)

olajszivattyúk és csapok,

Burman

sebességváltók és alkatrészek Magyarországra területére kizárólagos egyedüli hivatalos lerakata. Továbbá az angol **Sturmev Archer**

sebességváltók és alkatrészek

Amal karburátorok, szabályozók, szabályozófogantyúk, lepszűzők.

Brooks nyergék, pötülések és póllábtartók,

John Bull pneumatikok és felszerelési cikkek.

Lodge gyújtógyertyák

Miller világítási berendezések és cikkek

Robbialac hideg zománc

Terry nyergék és rugók

magyarországi kizárólagos vezérképviselő:

Biró Jenő Budapest

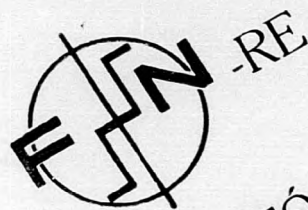
VI., Liszt Ferenc-tér 2. Tel.: 28-0-96

Alkatrészek Harley-Davidson, AJS valamint egyéb gyártmányú motorkerékpárokhoz raktárról szállíthatók a legolcsóbb árak mellett. Saját érdekében mindenki kérjen árajánlatot bevásárlása előtt Magyarországra legnagyobb motorkerékpár alkatrész raktártól.

ELÖNYÖSEN
BECSERÉLJÜK RÉGI
MOTORKERÉKPÁRJÁT
VILÁGMÁRKÁS 1934. MODELLŰ

BSA

-VAGY



-RE

AMELYEKNEK ÁRAI MÁR P 1280.- TÓL
VILÁGÍTÁSSAL (VILLANY-
KURTTEL) KEZDŐDNEK

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

Vásárlásnál részesítsük előnyben az „Autó-Motor“ hirdetőit!

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

ELŐFIZETÉSI ÁRA EGY ÉVRE 6 PENGŐ KÜLFÖLDRE 10 PENGŐ.

CSAK EGÉSZ ÉVES ELŐFIZETÉSEKET FOGADUNK EL

Auto-Motor

FÜGGETLEN KÉPES SZAKLAP

— Képeink és cikkeink utánnyomása 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 107-68

Postatakarékpénztári csekk számla szám: 48.436

Folyószámla: Angol-Magyar Bank

VI. ÉVFOLYAM

BUDAPEST, 1934. FEBRUÁR 15.

2. SZÁM

ELŐGYÚJTÁS

Nyugodjál békében, Dönci bátyánk. Akit olyan sokat támadtunk, működésében és bizony sokszor személyében is. Tudjuk jól, haragudnál is érte reánk és nem akartad sohasem elhinni, hogy a támadásokkal, a bírálatokkal kötelességünket teljesítettük, fájo, szomorú kötelességet. Azt hitted — tudjuk jól —, hogy igaztalanok voltunk Veled szemben, hogy talán személyi ellentétek olajozták írógépünk billentyűit, amikor ellened agskodtak a betűi. Pedig nem így volt. Fogalom voltál és nem személy. Megtestesítője annak az irányzatnak, mely kezében tartotta a magyar motorsportok cezeri pálcáját. Te voltál a látható és hallható feje, szimbóluma annak a rendszernek, mely előtt meghajolni képtelen a derék, melynek horizontján szent célok dőlőbáboznak, mely elfordulva az erkölcsi, anyagi lehetőségek jutányos és széles országútjától az eburafakó sodány, rögzös ösvényén követi a lelkiismeret parancsát.

Meghatottan állunk koporsód mellett, az élenfőnek kijáró tisztelettel és megbecsüléssel a szívünkben, mely azonban oly kevés volt fegyvertársad lelkében fakadt visszhangra. Nem hallottuk a hála és elismerés szavait azok részéről, akik mint a magyar motorsportok alvezérei oly jeles hűséggel forrtak össze Veled akkor, amikor ügyünkben bajukban Hozzád fordultak. Nem hallottuk koporsód mellett cértársaidat sem, akik pedig minden alkalommal a Te derekadra övezték a rohamkést a Te kebledre a céltáblát, ha felharsant a harcra hívó kiált. Nem hallottuk ökel és — bizony szomorú ez — hírmondót is csak keveset látlunk belőlük. Aki pedig a magyar motorsportegyséletek nevében szóra nyitotta ajakát koporsód mellett, az azok közül került ki, akikben Te sokszor vélted az átlaz ellenségét felfedezni a nemes ellenfél helyett.

Né tövődj ezzel Dönci bátyánk. Te megtetted kötelességedet. Lanyhuló erőd teljességét toboroztad harcra, amikor egyesültek érdekei úgy kívánták és nem Te voltál a hibás abban, ha ezek az érdekek nem haladtak mindig töretlen párhuzamban azokkal a célokkal melyek egyik a magyar motorizmus szent céljaitól.

Nyugodjál békében, Dönci bátyánk azzal a tudattal, hogy túl harcán, túl villongáson megőrizzük emlékedet. Megőrizzük azok helyett is, akik fegyvertársaid voltak, de nem morzoltak könnyet a praíd mellett.

Csödöt mondott a motorkerékpár túrabajnoki szabályzat. Melyet zárt ajtók mögött főztek ki sima agyvelők és jeles koponyák. Mely kategóriánként és versenyenként hát-hat résztvevőt körrel, ellenkező esetben nem gílt a dolgot, mehet a bajnokjelölt tetszés szerint hegyezni a zabot, vagy hallgatni a rádióban a Gyula diák szíve búbanatát.

Mert hiába nyeri végig a versenyeket, ha ellenfeleinek kedvük szottyan a kikukoricázásra és kihagyják az utolsó versenyeket, úgy akár Pünkösdtől Husvétig keringhet nyugtalan átlaggal a Millénium oszlop körül, nem akasztják a nyakába a bajnoki érmet. Hogy mennyire csődöt mondott a szabályzat, azt nem csak mi mondjuk. Azok is, akiknek saját varázsfazekukból került ki a pompás és roppant értékű bajnoksági törvény. Folyik a sígás-bűgás, a fogadkozás. Így nem indulunk és amugy nem. Minek induljunk — mondjuk —, amikor bajnokságot csak akkor lehet nyerni hála a kitűnő szabálynak, ha a versenytársak ki-mondják a nihil obstatot. Csak akkor, ha uram bocsáss, nem be'egszik meg véletlenül valaki is a hatos mezőnyt kikerekítő gárdából ha véletlenül nem jelentkezik valami nehezen bár, de mégis kormányozható technika; zavar, mely a bajnokjelöltön kívül meakövetelt ötközül valakit fájo szívvel távolmaradása készlet. Sígnak-bűgnak és nem találnak megoldást. Ahehuet hogu férfiasan megmondani: tévedtünk. Es mikor jobban megeröltetnek magukat, amikor ilyen a közönségnél valamivel, de nem sokkal nagyobb fontosságú ügyben döntenek, mint a magyar motorsport hívatású és vele hozzáértést kanalazott vezetői.

Több mint kétszázan gyűltek össze azon a vacsorán, melyen az ötvenéves Szelvár Aladárt ünnepezték. Akiben a magyar motorsport legjobbjai látják a hívatott vezetőt akit azonban nem akarnak odaengedni a kormánykezekbe azok, akik ezt a volánt oly mohó éhséggel tartják a markukban. Az autó és motorsportolók kivétel nélkül, az egyesületi vezérek túlnuomó többsége, az inar és kereskedelem vezetői csakhamar tartanak ki az állásontjuk mellett: oda kell helyezni Szelvárt, ahol a magyar motorsport iránítóságban a helye. A tönkrement és tönkretett magyar automobilizmus ver nélkülözheti Szelvár tudását, tapasztalatainak hozzáértésének, ügyszeretetének járhatóatlanságának bőségét, mely hívatra van nemcsak megmutatni az új utat, hanem rá is vezetni a sötétben tévelygőket.

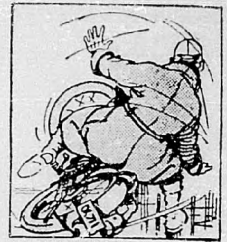


A svatag modern hájója. Reich Duchja is fellé a maga óázisát, mert Shell szerviz mindenhol akad, még a svatagban is.

Az „Auto-Motor“ legközelebbi száma március 15-én jelenik meg.

A stabilitás és jó kormányozhatóság titkai

Az egyik motorkerékpár önmagát kormányozza, a másikat kormányozni kell: elmagyarázzuk hol kell keresni a hiba kulcsát.

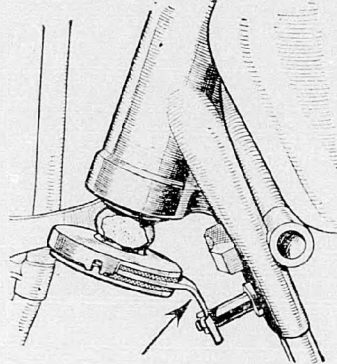


Az egyik masina meglepően jól viselkedik az egyenesekben és mintha *sincken* szaladna úgy tartja meg egyenes útját. A másikat kormányozni kell, tartani kell az egyenes irányt. Ugyan mi lehet ennek az oka? Két körülménytől függ a stabilitás és a kormányhatóság, az egyik a gép *tervezésétől*, a másik a *gazdájától*. Előre kell bocsátanunk, hogy a mai modern motorkerékpár megszületése pillanatában rendszerint stabil és jól tartja útját az egyenesekben, igen ritka az olyan konstrukció, melyet a motorosok közmondásosan „*unstabil*”-nak mondanak. Hogy azonban mégis azt tapasztaljuk, hogy benzínivünk nem viselkedik úgy stabilitás és könnyű kormányozhatóság szempontjából, mint ahogyan azt megszoktuk, úgy *váholol* hiba van. Ha gondosan elolvassuk az alábbiakat, nemcsak megtaláljuk a hibát, hanem ki is küszöbölhetjük.

A stabilitást — feltéve, hogy a gép stabil és a stabilitás befolyásoló pontokban hiba nincsen — nagyban befolyásolja az a *testtartás*, melyet a vezető vesz fel. Ha a vezető nem ül kényelmesen a gépen, hanem össze van görnyedve és testtálya annyira előredől, hogy *ránéhezedik* a kormányra, úgy az *ütegénytelenségek* okozta minden nagyobb rázást *átveszi* a kormány, ami kigyózást, súlyosabb esetben komoly vöblít eredményez. Ha a motoros testtálya teljes egészében a nyeregre és a lábtartókra hat, kezei csak éppen érintik a kormányt, úgy az előbb említett eset nem következhetik be.

A modern szóló motorkerékpár — feltéve, hogy minden „*vonalban*” van, a kormányfej golyócsapágya és a kerékgagyak rendben vannak — *önmagát kormányozza*. A kormány tulajdonképpen nem más, mint a karok támasztéka, mert hiszen a fordulót nem a kormány elfordításával vesszük, mint az oldalkocsin vagy autón, hanem pusztán úgy, hogy a gépet combjainkkal *bedöntjük*, minél *élesebb* a forduló, annál jobban. A szó szoros értelmében csak akkor kormányzunk, ha a gépet tologatjuk, vagy igen lassan haladunk. Nincsen tehát értelme úgy *neamarkolni* a kormányt, mint a földöklő a hozzá tartozó közmondásos származását. A legtöbb gép erővelsen tiltakozik a kormánymarkolatát ellen, tiltakozása jeléül pazar vöblítésben részesíti vezetőjét, ha azonban éppen csak, hogy érintjük a kormányt, úgy tartja az egyenest, mint a

KMAC a sportfóhatóságát. Ez az oka annak, hogy egyes gépeket mazsolkőkörökben „*unstabilnak*” neveznek az-

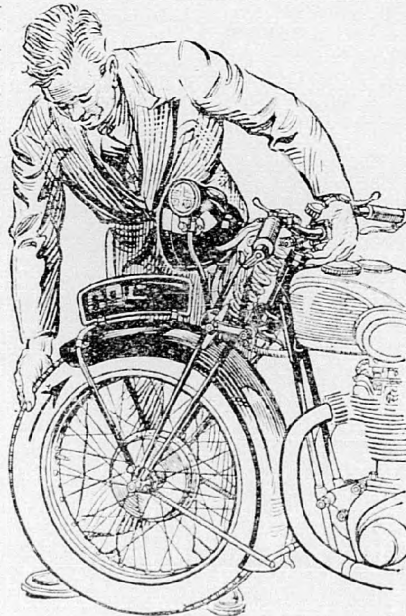


1. ábra. Vizsgáljuk meg a sztíring-demper régi-tett lamelláját. Ha ez nem fekszik vonalban a többi lamellához képest, úgy a kormányszorító nem „*jo*” egyenletesen.

zal, hogy vöblszik. Pedig nem is a gép vöblszik, hanem vezetője vöbliztatja meg.

Kényelmes testtartás.

Elsősorban arra kell törekedni, hogy testtartásunk *kényelmes* és *természetes* legyen, hogy lábtartóink úgy le-



2. ábra. A kormányfej esetleges holtjátékát így állapítjuk meg, az első kereket forgatjuk, balke-zünkkel azonnal megérezzük, ha a csapágy kopott.

gyenek elhelyezve, hogy ha gödörhöz érünk, szinte felállhassunk rájuk és felhasználva lábaink és combjaink természetes rugózását meggátoljuk, hogy a bennünket ért lökést átadjuk a kormánynak. Másodsorban a kormány *alakját és szélességét* kell bonckés alá vennünk. Régen te ijesztően *széles* kormányok voltak divatban, az ember kénytelen volt olyan helyzetben tartani a karjait, mintha tiltakozna valami láthatatlan vádylóval szemben. Ma már szerencsére leszoktak a gyárosok a széles kormányról és nem vagyunk kénytelenek követni a régi receptet, levágni a kormány két végéből 4–5 centimétert.

Nagyon fontos a *kormányrúd hajlása*. A hajlásnak olyannak kell lennie, hogy kezeink természetes helyzetben legyenek. A természetes helyzet pedig az, hogy markunk (inkább függőleges helyzetben legyen mint vízszintesen. Az egyes gépeken még ma is látható teljesen vízszintes végű kormányok fárasztanak, a legjobb megoldás bizonyos itt bővebben nem részletezhető okokból az, ha a kormány markolatai a vízszinteshez képest 50–60 fokos szöget zárnak be és végeik csak kissé hajlanak hátra. Szerencsére a legtöbb gépen a *kormány állítható*, nincsen tehát akadályunk annak, hogy mindenki anatómiájának megfelelőleg állítsa azt be.

Régen elmult az idejük a vaskos kormány-markolatoknak. Egy évtizeddel ezelőtt divatban voltak a 4–5 cm. vastag drégriffek, melyek félórai motorozás után még hüvelykujj göröcsöt is okoztak. A modern markolat vékony, alig vastagabb 2,5–3 centiméternél, ez fáraszt a legkevésbé.

Kormányfej, kormányszorító.

A jó kormányozhatóság legnagyobb ellensége a kopott vagy rosszul beállított kormányfej és kormányszorító. Sajnos még mindig vannak motorosok, akik évekig nem nyulnak a kormányfejhez, talán nem is tudják, hogy a szerény kis nyomócsapágy *milyen fontos a stabilitás szempontjából*. A kopott kormányfej, kopott, esetleg törött golyók teljesen tönkreteszik a stabilitást, de sokat árthat a túlságosan meghúzott és szoruló kormányfej is. Ha itt *fészkel* a gyanunk tárgya, úgy szedjük szét a kormányfejet, mossuk ki a golyókat, vizsgáljuk meg mindent kopásra, szükség esetén cseréljük fel az alkatrészeket. Ha minden rendben van, úgy zsírosz

után szereljük össze és állítsuk be becsületesen. Hogyan? Tegyük néhány téglát, vagy valami ládát a motor forgattyúháza alá úgy, hogy a gép az alépítésen és a hátsó kerekén, illetve hátsó kerékállványán nyugodjék, első kereke teljesen szabadon lógjon. Lendítsünk egyet a kormányon, ilya azt vesszük észre, hogy *szorulás* van annak ellenére, hogy a kormányzorító, a sztiringdemper ki van engedve, úgy

kormány mozgását, hol pedig nem. Ha szétszedjük, úgy a frikciós lamellák egyenletes kopása, azonnal elárulja a rossz beállítást.

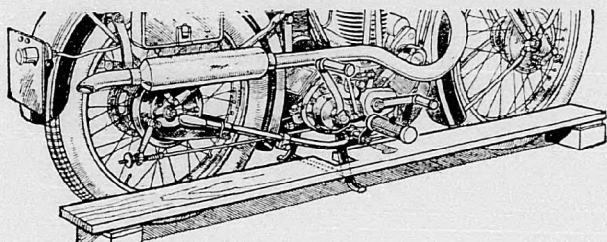
A kerékgagyak.

A stabilitás szempontjából életbevágó fontosságú a *kerékgagyak pontos beállítása*. A legtöbb gépen kuppörgős csapágyakat találunk az agyakban, ezeket úgy kell beállítani, hogy a hé-

és egyéb beállításakor mindig tudjuk, hogy az egyik állítócsavart nem forgattuk tovább, mint a másikat, amikor a *láncceszítés alkalmával* számoljuk a meneteket, hogy a kerékbeállítás helyes maradjon.

A stabilitás szempontjából fontos a gumik helyes belső nyomása, de szerepet játszik a gumik nagysága és rajzolata is. Az első kerékre ne szereljünk soha *mamut-pneut*, a túlnagy gumival sohasem lesz az a stabilitási érzésünk, mint a népszerű 27x3-assal. Nagyban emeli a stabilitást a párhuzamos bordázott első gumí, melynek tulajdonképpen ott a helye minden szupersport gépen. Igaz: *élettartama rövidebb*, mint a jó öreg diszített-rajzú guminak, de aki szeret nagy átlagokat futni és repeszteni, annak nem szabad elsősorban a pénztárcájához intézni indiszkrét kérdéseket.

Hogy a stabilitást a váz elferdülése, a villa elgörbülése befolyásolja, azt talán nem kell bővebben indokolni.



3. ábra. A kerek helyes vonalbeállításához így helyezzik el a párhuzamos ön deszkát. A deszkának helyes beállítását négy esetben egyformán kell érintenie négy helyen a gumikat.

a kormányfej csapágya túlságosan meg van húzva; lazítsuk meg. Ha ellenkezőleg a kormány túl *könnyen* mozog, de a mozgásnak van olyan pontja, ahol az ellenállás növekszik, úgy a látszólag ép kormányfej csapágyban van mégis a hiba. Olyan beállításra kell törekedni, mely mellett a kormány könnyen, de nem túl könnyen legyen elfordítható, a lazítást vagy meghúzást természetesen fokozatosan, állandó próbálgatás közben kell végezni. Holtjátéknak lennie nem szabad, a holtjátékok úgy észleljük a legjobban, ha a 2. *ábrán* mutatott módon hátrafelé forgatjuk az első kereket a jobbkezünkkel, balkezünket pedig úgy helyezzük el a kormányfejen, hogy hüvelykujjunk a kormányrúd közepét, több ujjaink pedig a kormányfejhez tartozó vázrészre érintik, úgy a legkisebb hízogató is azonnal észre vesszük. A próba alkalmával természetesen nem szabad az első kereket felpofozni.

Sókszor a *kormányzorítóban*, a sztiringdemperben van a hiba, mégpe-

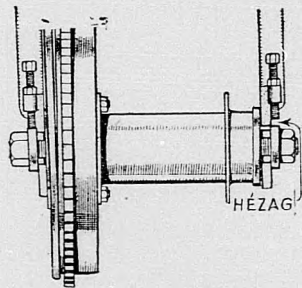
zagnak egy kis porcikája maradjon, 0.4—0.5 mm. a helyes oldaljáték nem az agyban, hanem a kerékabroncsoknál mérve. Arra is szigorúan ügyelni kell, hogy a *gumi „vonalban” legyen az „abroncshoz viszonyítva*. Ennek megállapítása egyszerű, minden pneu oldalsó felületén körkörösén futó kiemelkedő rajzolatot találunk, ha a kereket forgatjuk, úgy egy pillantás meggyőző arról, hogy az abroncsszél és a gyűrűs rajzolat mindenhol egyforma távolságban van egymástól.

Az első villából ki kell küszöbölni minden holtjátékot, a legjobb a gyári instrukciók könnyev segítségével hívni, ha a beállítással nem vagyunk tisztában. A legtöbb villát gazdája elfelejti *zsírítani*, a villaesap beragódik, kikoptatja ágát, holtjáték fejlődik. Tehát itt is tartunk vizsgálatot és zsírzáskor ne elégedjünk meg a zsírpuska nyomogatásával, hanem győződünk meg arról, hogy a kenőanyag valóban bejut rendeltetési helyére.

A kerékbeállítás.

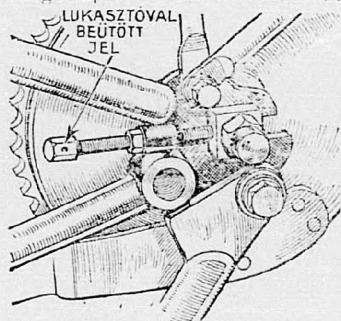
Stabilitásról és jó önkormányzásról szó sem lehet, ha a kerekek nincsenek pontosan vonalba állítva. Hogy a beállítás jó avagy rossz, annak megállapításához szerezzünk egy kb. két méter hosszú egyenes deszkaszálát, melyet a 3. *ábrán* bemutatott módon fektetünk szorosan a kerekek mellé minél magasabban, úgy, hogy mind a két pneumatikot két ponton érintse. Azonnal rájövünk, ha a kerekek nincsenek vonalban.

A kerekek beállítását a hátsó kerekén végezzük, a feladat: úgy beállítani, hogy az az első kerékhez képest — melynek beállítása nem változtatjuk meg — vonalban legyen. Meglazítjuk a hátsó kerék beállító esavarjait, a deszka segítségével vonalba állítjuk a kereket, meghúzzuk a beállító esavarrakat és lukasztóval-kulpacással pontosan ütünk (4. ábra) hatszögeibe. Ez a pontjelzés arra szolgál, hogy lán-



5. ábra. Egyenletesen húzzuk meg a keréktengely anyákat. Ha az egyik anyát teljesen meghúzzuk és a másik teljesen laza, úgy az agy elhúzdódik és a kerék teljesen pörög. Legjobb mindkét anyát felváltva egy-egy felfordulattal meghúzni, míg teljesen meg nem szorul.

Ha nagyobb bukás után azt vesszük észre, hogy a stabilitás nem a régi, úgy azonnal be a műhelybe, mert ezen házilag már nem segíthetünk, legfeljebb a nyakunkat törhetjük ki a legközelebb.



4. ábra. A hátsó kerék helyes beállítása után lukasztóval üssünk pontot az állítócsavarok hat szögű fejebe; hogy láncceszítés esetében mindkét állítót egyformán esavarjuk.

dig annak következtében, hogy annak rögzítő lamellája (1. ábra) nem fekszik pontosan vonalban a frikciós anyagból készült lamellákhoz viszonyítva. Hyenkor a sztiringdemper nem fog egyenletesen és hol fekszi a



Hiába

int pirosat a rendőr
meg sem állok a

Dormán

jav tómhelyig
AKADÉMIA UCCA 5.
Telefonhívó: 19-6 53

A fényképezőgép a motoros hű társa

mely úgy odatartozik a turafelszereléshez, mint a motalkóhoz a spirítusz



Ugyan mi idezi jobban emlékezeinkbe a tavalyi nagy túrát, mint a fényképalbum? Az ember sorjában nézegeti a képeket és újra átéli a gyönyörű napokat, újra mosolyog a rég elfelejtett felemás, ökörló kombinációjú német kor- den, újra maga előtt látja a kölni dómot, a bécsi Rathaus-t, az Eiffel tornyot, azt a kis útszéli esárdát, ahol palira veiték és öt márkát kértek szállásért, a szöke kislányt, aki oly utánozhatatlan gráciával pumpálta bele tartányunkba a benzint valahol Salzburg táján, a morózus vámost a Gloss-glockner tövében, a nagy Mercedest, melyet inaszakadt traktorral vontattak fel a Katschbergre... A távlat ködön megszépülnek az élmények, feltámad az elfelejtett, derű. Az egészsznek a titka pedig semmi más, mint az igénytelen és olcsó kis fényképezőgép.

A fényképezőgép, mely úgy hozzájárult minden benzinpisztóhoz, mint a népszerűsítési szervezet Pekár Gyú-á-hoz. Melyet éppen úgy magunkkal kell vinni túrára, akár a szerszámkészletet, a pótkereket és a fűl elrejtett valútát.

A mai modern fényképezőgépek kezelése nem igényel szakértelmet. Nagyszerű konstrukciójú fényerős lecsere- rendszer, magasérzékenységi negatívanyag gondoskodik arról, hogy akár napsütésben, akár borús szürkületben kifogástalan képeket készíthessünk, egy pillantás a fény- mérőre, egy-két egyszerű beállítás és máris csattan- hat a pillanatgár. És ma- gunk is elesodálkozunk azon, hogy milyen nagy- szerű fényképezők va- gyunk, amikor a fotóboltos elének adja a néhány fillér- ért kidolgozott pompás má- solatokat.

Milyen fényképezőgép felel meg legjobban a motorosnak? A válasz egyszer- rű. Könnyű, kisformátumú, legfejlebb 6x9-es masina, feltétlenül márkás kivitel- ben. Nagyobb gépet nem célszerű használni, drága a negatívanyag, tőrfogata ki- terjedt és — nem teljesít többet, mint a kis gép, hiszen hála a mai nagyszerű objek- tiveknek és tökéletes technikai eljárásoknak, alig lehet megkülönböztetni az eredeti 9x12 cm-es képet a kis „Drei- vier“ 3x4 negatívról nagyított másolattól.

Feltétlenül filmes gépet használjunk, a lemez nem való túrára. [Nínesen helyünk a tucatnyi kazettát hureolni, nin- csen mindenhol sötétkamra, ahol lemezt lehet cserélni és nem kell dobozokat pakkolni, az elhasznált lemezek fény- mentes elesomagolására. A modern tekeres, vagy esomag- film teljesítőképessége semmiben sem marad el a lemez mögött úgy fényérzékenység, mint a színek értékének hely- es visszaadása szempontjából, rég elmúltak azok az idők, amikor a film csak amolyan pótkávé volt. A jó, márkás film ma aránylag olcsó, egy-egy kisalaku felvételre való film alig kerül többé 10 fillérnél, nem kell tehát takarékos- kodni.

Élsőrendű fontosságú, hogy fényképezőgépünk túrán minden pillanatban lövére készen legyen. A jelenetek, a jó megvilágítás, a szép felhőzet, a tájak pillanatok alatt el- suhannak és sok felvételről mondunk le, ha a gép nincs kéznél és azt valahonnan a bőröndből kell kiásni. A leg- jobb olyan bőrtokot vásárolni, melyben nemcsak a gép és a fénymérő fér el, hanem legalább 4—5 tekeres film, a szíjjal ellátott felszerelés helye az utas, vagy ha ilyen nin-

esen, a vezető nyakába akasztva van, ahonnan pillanatok alatt elővehető.

Néhány tanács? Sárga színszűrőt feltétlenül vigyünk magunkkal. A színérzékeny filmek majdnem kivétel nélkül csakis szűrővel adják vissza a helyes színértékeket, a szűrő nélküli tájfelvétel még napsütés esetén is lapos, elvesznek a távoli részletek, nem „ugranak ki“ életteli pompájukban a virágozó eseresznyefák, szürkét mutat a legdúsabb szín- pompájú vasárnapi díszbe öltözött matyó menyecske, vagy tirol jódlibaújak.

Csakis márkás filmet használjunk! A márkás filmet pe- dig csakis megbízható kereskedőnél szerezzük be. E sorok írója még élénken emlékszik arra a bosszúságára, amikor németországi túrájáról visszatérve használhatatlannak vol- tak a felvételei, mert a freudenstadti drogista talán kerek három éve várt arra, hogy a megszükkült, régi filmteker- cset a gyanútlan idegen nyakába sőzsa jó valutáért, a márk- kás filmtekeres esomagolásán ott a dátum, meddig lehet használni a filmet, tehát kellő óvatosság esetén nem fog- nak ócska, a szemétre rég megérett anyaggal megörve- dezteni. A legjobb tehát otthoni fotóboltosunknál besze- rezni a filmet, a kisformátumú filmtekeres olyan kevés he- lyet foglal el, hogy akár húsz tekeresnyi is elfér a gallér- dobozunkban a kamera bőrtokjába rejtett 4—5 teker- csen kívül.

Mit fényképezzünk tú- rán? Az első és utolsó sza- bály: ne „knipseljünk“ ész nélkül. Jó! nézzünk kö- rül és ha valami felvételre ér- demeset látunk, úgy ne ha- bozzunk. Ha személyt, épü- letet, jelenetet akarunk megörökíteni, úgy ügyel- jünk a szép háttérre, szeb- bet fog mutatni az az öreg kispáza, a nagy pipájával valahol Melk környékén a kútnak vagy akácának tá- maszkodva, mintha hapták- ban állítottak volna az út szélére, mennyivel élethűbb képet kapunk a svájci te- hénpásztorról, ha az éppen

az egyik gondozottja nyakát simogatja ahelyett, hogy a mellét düllesztve fixirozná a lencsénket.

Egyes országok határvidékén tilos a fényképezés. Jó az ilyesmit még a határátlépésnél megtudakolni, nehogy valahol a francia vagy olasz határ közelében kengyanuba kerüljünk. Ilyenkor ugyanis nem elégszenek meg holmi nyomozati eljárásokkal, hiába állapítják meg rólunk, hogy nem vagyunk kémek, a felvételeket elkobozzák, vagy ami azzal egyenértékű, felnyitják a filmek esomagolását.

A felvételek kidolgozását bizzuk fotókereskedőnkre. Az előhívás után nézzük át a negatívokat és csak azokról ké- szítsünk másolatokat, melyek technikai szempontból és a tárgyat tekintve nem hagynak kívánni valót hátra. A leg- sikerültebb képeket nagyítsassuk fel, aki nem nagyított az nem is tudja elképzelni, hogy az igénytelen kis képecske mennyi plasztikát, mennyi életet kap, ha levelezőlap vagy 13—18 nagyságra nagyítottjuk.



Nézzé őt, az anyagát — dícséri a kabátot motorosunk ezen a képen. Kell ennél szebb túraemlék?

Sebességmérők

kilométerszámlálók autóórák autó műszerek
szakszerű javítása
ÓRAGYAR, VIII., Tömő-u. 26

Saját érdekeit védelmezi, aki előfizet az „Auto-Motor“-ra.

HIREK

Deghy Ödön dr. halála.

Deghy Ödön dr., a KMAC igazgató-egyesze 55 éves korában meg halt. Nyarai szabadjában, dolgozásai alatt örökliva végzett vele a hatai, melynek onnaga kinata tel etetet: Deghy dr. öngyilkos lett!

Életműveletlen megira, hogy elviseletelen rajdszag és elcianaom rogra el, egészsége megrendult és úgy erzi, kotelessege atadni helyet nana tetereosebb embernek, aki a magyar automobilizmus érdekében trissebb erovel tud dolgozni...

Temetese februar 9-en volt a keresztu temetőben.

Kiírták a túrabajnokságot.

A minap jelent meg az idei túrabajnokság kurasza, mely mint tavaly, 250, 350 és 500-as szölo, illetve hengerűrtartalom korlátozás nélküli oldalkoosi kategóriákban kerül megrendezésre, előzetes nevezési kötelezettség nélkül, het pontversenyben való összertéklés alapján. A bajnoki versenyek a következők: BSE teli verseny (II. 18), Reznicek túraút (V. 6), Frontharcos 24 óras (V. 31), FTC Balatoni túraút (VII. 1), KMAC Triál (VII. 22), TTC megbízhatósági (VIII. 26) és BSE Csillagtúra (IX. 23). Az egyes versenyek csak akkor számitanak a bajnokságban, ha az egyes kategóriákban legalább hatan elindulnak. Az egyes pontversenyek első helyét 5 pont illeti, a további helyezettek rendre 4, 3, 2, illetve az ötödik 1 pontot kap. A bajnokság elnyerésének kritériuma súlyos: legalább 25 pont és három győzelem! A kiírást lapunk vezetőhelyén — méltatjuk!...

Csöti István †

Váratlanul, élete derekán halt meg Csöti István, a „Csöti István Könyv-és Lapterjesztő Vállalat” megalapítója és tulajdonosa, akinek oly sokat köszönhet a fővárosi sajtó publicitása.

Csöti Pista bácsi lelkes barátja volt lapunknak, megindulásunkkor igazi automobilistához illő lelkesedéssel támogatott bennünket a lapvállalkozás legfontosabb frontján, a publicitás megszerzésében és jórésben neki köszönhetjük, hogy lapunk a legkeresettebb motorsportlap lett.

Isten nyugosztalja!

A budapesti Bosch telep gyertyagyártásra rendezkedik be.

A behozatali nehézségek leküzdésére Boschnek már régóta foglalkoznak a gondolatokkal, hogy budapesti telepükön gyertyagyártásra rendezkedjenek be. A tervből most valóság lett, az autómataik már meg is érkeztek Stuttgart-

ból és néhány héten belül már Budapesten készülnek a népszerű Bosch gyertyák a német gyártmányokkal azonos kivitelben, minőségben és azonos anyagok felhasználásával.

A montekarlói csillagtúra.

Lefutották a hagyományos januári montekarlói csillagtúrát, melyből az átfutó versenyzők révén Budapest is kivészi évről-évre a maga részét. Így volt ez az idén is, az Athénból startolt csillagturázók egy napra olyan életet varázsoáltak az Apponyi tere, hogy örömmel volt nézni! Castrol, Shell, Mobiloil kannaikkal szaladgáló versenyzők között az érdeklődés középpontjában állott a Vacuum Oil Co. rt. Mátyasföldről berendelt Air-Port-Tendere, mely perek alatt mintegy 1000 liter üzemanyaggal töltötte fel a versenyzők tartályait. A versenyzők egyhangúlag megállapították, hogy:

— Nehéz az idei verseny, elég magas a 40-es átlag, melyet az utolsó 1000 km-re meg pláne 50-re emelt fel a rendezőség!

Az Athénból (3786 km), Umeából (3784 km), Tallinból (3750 km) és máshonnan startolt 143 versenyző kö-

zül 114 kvalifikálta magát helyezésre Montecarlóban. Abszolút győztes az Athénból startolt Gas Trévoux (Hotchkiss) lett Chauvière-Lanciano (Chenard) és a kiskategória győztes abszolút harmadik Healey (Triumph) előtt, aki Mobiloil-t használt.

Röck István — KMAC igazgató

A Dégly Ödön dr. halálával megüresedett klubigazgatói tisztség teendői végzésével a KMAC igazgatósága ideiglenesen Röck Istvánt, Steyréki budapesti telepének egykori vezetőjét bízta meg.

Szelnár dr. 50 éves

Megható, meleg ünneplésben részesítették barátai és tisztelői Szelnár Aladár dr.-t, a Frontharcosok autóosztályának vezetőjét 50-ik születésnapja alkalmából. Az ünnepi lakoma tucatnyi szónokával az élén több mint 200 autós és motorkerékpáros jelent meg Szelnár dr. üdvözlésére, aki életének felét a motorizmus szolgálatában töltötte el és a magyar motorsport dícső fénykorának elővülhetetlen érdemeiket szerzett előharcosa volt.

AEROSHELL

Budapest, 1934. február 6.

T,

Shell Kőolaj Készvénytársaság.

B u d a p e s t

Mióta Önök szivesek voltak figyelmeztet felhívni az Önök új s p e c i á l i s S h e l l olajára, azóta Rudge és Puch gépeimben kizárólag ezen olajat használom.

Szíves tudomásukra hozom, hogy az általában használt S h e l l olajjal a legkitűnőbb tapasztalataim vannak. Hídeg időben könnyű és biztos inítás mellett magas és erőteljes igénybevételknél is a legkiválóbb tulajdonságokat észleltem.

Röszönetemet fejezem ki azért, hogy figyelmeztet ezen olajokra felhívni voltak szivesek és kszalom, hogy az elkövetkező szezomban turáimban és versenyeimben ezen s p e c i á l i s S h e l l olajat fogom használni.

Teljes tisztelettel

Kovács Endre



Jön az „AEROSHELL“!

A Shell Kőolaj rt., örvendetes meg-
lepetést készít elő a magyar autós és
motorkerékpáros közönség számára.
A konzern az eddigi speciális Single,
Double, Triple és Golden típusok mel-
lé mint *élmárkat* rövidesen bevezeti az
Aero-Shell olajat is, mely a külföldi
motoros közönség körében már régóta
igen nagy népszerűségnek örvend. Az
Aero Shell olaj a legválogatottabb
nyersanyagokból készült, *egyestől ma-
gában az asványi és növényi olajok
minden jóvátagonságát* és olyan elő-
nyökkel rendelkezik, mely a legna-
gyobb teljesítményű motorok fokozott
kivághatóságát is tökéletesen fejei
meg. Az Aero-Shell nem kormoz,
használatra gazdaságos, nincsen üle-
deke, a legnagyobb igénybevételeknek
is elegendő, atszakíthatatlan olajhár-
tyával vonja be a kenésre szoruló fel-
leteket és míg jól folyó halmazálla-
potánál fogva alacsony hőmérsékleten
könnyű indítást eredményez, addig
magas viszkozitását a legmagasabb
üzemi hőmérsékleten is megtartva
mindenkor tökéletes kenést biztosít.
Az Aero Shell olajat a magyar motor-
os társadalom köréből többen kipró-
bálták, így Delmár Walter kompresz-
szoros Bugattijával úgy tóra, mint
versenyelőokra már évek óta ezt az
olajat használja, ezzel aratta tavalyi
Alpenfahrt győzelmét is. Ugyanakkor
Kozma Endre is az Aero Shell kitűnő
kvalitásairól ad számot, hiszen a tél
folyamán Rudge és Puch gépeihez
egyaránt Aero Shellt használt és tö-
kéletes megelégedését mi sem jellemzi
jobban, minthogy a szezon versenyein
is Aero Shell olajat óhajtott használni.

Itália motorkerékpárjai

Olaszország motorkerékpáripárját a
Milanói-Szalón tükrében lehet évről-
évre leghűbebben megismerni. Az olasz
gépek, akárcsak a németek, mindig
előttek az angol normáktól, az olasz
ipart más szempontok vezérik. Mint
ismeretes Itáliában 175 km-ig nem
kellett vezetőigazolvány, ennek foly-
tán páratlanul nagy teljesítményű 175-
ös gépecskék születtek, melyek igen
gyakran még oldalkocsival is futnak.
Az új rendelkezésnek hála, mely szer-
int *motorkerékpárhoz nem kell ve-
zetőigazolvány*, a túlterhelt 175-ösök
helyét 220—250 km-es gépek vált-
ják fel, anélkül, hogy lényegesen drá-
gábbak lennének. *Mint ifjúsági típus*
a 100 km-es gépecskék hódítanak,
melyek szinte kivétel nélkül a német
F&S blokkmotorral vannak szerelve.
Külön atrakciószámba mennek az
500-as versenygépek, melyek élén
Guzzi, Bianchi, Gilera és Benelli álla-
nak. Guzzi királytengelyes kéthenge-
resének egyik hengere előre dülve
fekszik a másik ehhez tompaszög alatt
hátrafelé dül. A 3 és 4 hengeres Guz-
zik visszakerültek a gyár kísérleti

osztályára, hiszen a soros négyhenge-
res, kompreszoros motortól világre-
kordot várnak. Bianchi 500-asa hajtú-
rugós modell, mely La Freccia Gran
Sport néven négysebességű lábkap-
csolással kerül forgalomba. Gilera há-
romszelepes sportgépe mellé kétszele-
pes ohv. típust hozott ki hosszútávú
versenyekre. Benelli 175-öséhez ha-
sonló 500-ast mutatott be. Kuriozum-
ként áll az egyre népszerűbb Sertum,
melynek egymás mellett álló blokkba
öntött kéthengerese feltűnést keltett.
Sertum és Müller tokozott gépeket is
hozta ki, előbbi lemezvázzal kombi-
nálja a tokozást 120—250 km-es két-
ütemű motorokkal szerelt gépein.
Guzzi 500-as modelléről ismert hátsó
rugózása már a 250-esekén is helyet
kapott. Ollearo az egyetlen olasz kar-
dános gép. A vámok kijáratására több
olasz vállalat alkatrészekben impor-
tálja az angol árut, amelyből a köny-
nyen előállítható alkatrészek gyártá-
sa után összeszereli a gépeket és
olasz néven bocsátja piacra. Így szü-
letett meg a So Dei-AJS és az Astra-
Ariel is!

A Castrol-képviselő klub- bajnoki trófeát ajánlott tel

A népszerű zöldkannás olajat képviselő Ferro rt., mely Kertész direktor irányításával nem egyszer üzleti érde-
keit mellőzve sietett a sport megsegé-
tésére, az idén fokozott mértékben kí-
ván a sportba bekapcsolódni. Mint
értesülünk a vállalat díjat ír ki a hi-
vatalos túra bajnoki pontszerző verse-
nyek során legjobban szerepelt klub
számára, ezzel elsőnek valósítva meg
a klubbajnoki vetélkedést. (A nagy ér-
deklődésre számotartó hírre vonatko-
zólag Guttman mérnök a Castrol
osztály vezetője a következőket mon-
dotta:

— *Vállalatunk, mely a múltban is
mindenkor szívesen karolta fel a spor-
tot, az idén még fokozottabb mérték-
ben óhajtt e téren szerepelni. Mint uj-
donságot írjuk ki a hivatalos túra
bajnoki pontversenyek során legtöbb
pontot szerzett klub számára értékes ser-
legünket, mely bizonyos fokig az ezidegi
nélkülözött klubbajnokságot lesz hi-
vatva pótolni. A proposíciók/már min-
kában vannak, gerincét a hivatalos
bajnoki szabályzat képezi, természetesen
klubokra átültetve. Ezen küra-
son kívül a többi, főleg sebességi ver-
senyekre más módokon is segítségül-
re óhajtunk tenni azoknak, akik a
sport előbbreviteltét vallják céljuknak!*

Mindezeket pedig nem valami sport-
meccénás, hanem egy „rt.“ főtisztvisel-
ője mondotta. Ez az a szellem, amely
a Castrolt oly szorosan egybekap-
csolja a sporttal!

Die Kunde

(A vevő című német kereskedelmi szak-
könyv kereskedőkhöz és iparosokhoz inté-
zett tízparancsolata:

1. A vevő kívánsága szent.
2. Ha jól szolgálod ki a vevőt, örökké az
marad, ha nem, csak egyszer.
3. Jó munkával és jó áruval tudsz csak
eredményt elérni, beszéddel nem.
4. Akarod hogy a vevő hű maradjon? akkor
jól szolgálj ki.
5. Csak akkor kérj pénzt, ha biztos vagy
abban, hogy 100 %-os ellenértéket adsz!
6. Nyuítsál kevés pénzért jót, ha nem áll
móddban, inkább mondd meg.
7. Konkurenciája szolid kereskedőnek és ipa-
rosnak nincs, csak a rosszának.
8. Ne szidd a más áruját, mert avval a tied
nem lesz jobb.
9. Kis halak — jó halak
10. Adj mindenképp olcsóbban, mert csak
egy valnak be számításaid.

Ezek az elvek az én elveim is.

PAJOR IMRE

VI., JÓKAI-UTCA 29. (Béjárat Horn Ede-u.)

Puch motorkerékpárok és alkatrészek kép-
viselője. Caspar olajok főbizományosa.
Minden márkához dus alkatrész-raktár.
Modern javítóműhely.

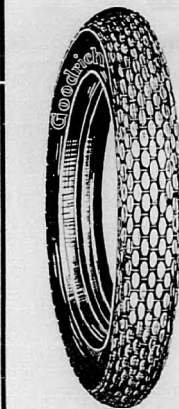
UJ FUTÓFELÜLETŰ

GOODRICH

MOTORKERÉKPÁRPNEU

friss
fartós
megbízható
csuszásgátló

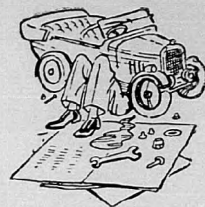
tehát tökéletes!



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



Autós segits magadon!



Mit tegyünk, ha beszorul az önindító?

A modern autó elképzelhetetlen ma már önindító nélkül. A legtöbb kocsinak vagy nincsen kézikurblija, vagy ha van, hát valahol a szerszámtáska mélyén rejtőzik: ha az önindító megmakacsolja magát, úgy kotorászhatunk. Az alábbiakban néhány jó tanácsot adunk azoknak, akik szeretnek „egy gombnyomásra” indulni.

A legtöbb villamos önindítókra szerelt Bendix meghajtás megbízhatósága közismert és csak akkor szorul meg, ha az indító mechanizmus egyes részei kopottak, vagy pedig piszok került beléjük. Ha az önindító mégis beszorul, úgy a következő módon járjunk el:

1. Ha az önindító nincsen tokozva, úgy a fogaskereket úgy szabadíthatjuk fel a legjobban, ha a végét gumikalapáccsal, vagy keményfa darabbal megkopogtatjuk.

2. Ha az önindító tokozott, úgy szereljük le azt a fedelet, mely a starter kommutátor részét borítja. Az így szabaddá tett starter tengely rendszerint négyzetesre munkált végét fogjuk meg franciakupacsal és óvatosan forgassuk, amíg a beszorulás megszűnik.

3. Ha mindkét módszer alkalmazása lehetetlen, úgy kapcsoljunk direkt sebességet álló motorral, kapcsoljuk ki a gyújtást és tologassuk óvatosan előre hátra néhány arasznyira a kocsit.

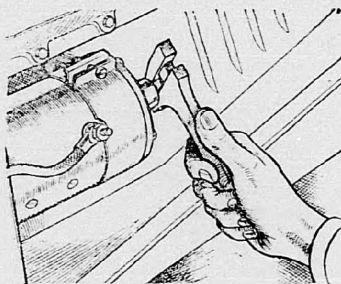
4. Ha mindez nem vezet sikerre, ki kell szerelni az önindítót. Mielőtt bármihez is hozzányulnánk, szereljük le az áramvezető kábelt és zsineggel vagy szigetelőszalaggal rögzítsük olyan helyre, ahol rövidzárlat képződése lehetetlen, tehát nem érintkezhetik a kocsik bármelyik fém-részével, vagy szerelésnél használt szerszámmal.

5. Vannak kocsik, melyeken a starter rugóengellyel van rögzítve, a legtöbb gépen azonban 3-4 csavarral és karmantyúszerű támasával van helyére rögzítve. Mindkét rögzítést megoldjuk és kihúzzuk az indítót. Ha nehezen jönne, úgy egy kis óvatos ütögetés segít.

6. Vizsgáljuk meg a starter forgórészének tengelyét. Ha hajlott, akkor mást nem tehetünk, mint beküldeni a képviselőhöz kiegyengetésre vagy cseréire.

7. Vizsgáljuk meg a Bendix-fogast, legtöbbször itt találjuk meg a hibát, a piszkot, melyet petróleummal mosunk ki, utána néhány csepp, nem túl vastag olaj szolgálja a kenést.

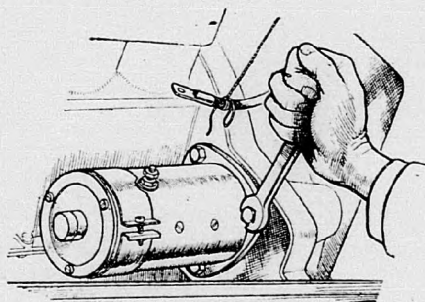
8. Ha a motort leállítjuk, úgy az a négyhengeres két, ha hathengeres három bizonyos ütempontra valamelyikén áll meg. Ezeket a pontokon kopik a lendkerék nagy fogasa az indítás alkalmával, ha a fogak ott nagyon kopottak, úgy a starter Bendix-fogasa nem „kap be” jól. Ha a kopás csekélyebb fokú, úgy egy kis reszelés segít, ha erős, úgy mást nem tehetünk, mint a legközelebbi nagyjavításnál



Ha franciakupacsal tudjuk megfogni a fedél leeresése után a starter tengelyét, úgy egy kis ide-oda forgatás megszűnteti a beszorulást.

levetetni a nagy fogast és régi helyébe képest kissé elforgatva visszazserelni. Természetesen a legjobb új fogaskereket szerelni.

9. A beszorulás gyakori oka az, hogy az önindító nincsen jól rögzítve. Indítás alkalmával a starter elmozdul a helyéből, a fogak nem kapnak jól össze, hanem csúsznak egymáson. Se-



Ha az önindító kiszerezjük, sohasem feledkezzünk meg arról, hogy az áramvezető kábel végét úgy kell rögzíteni, hogy az fémrészhez érve rá okozzon rövidzárlatot

gítség: meghúzni a startermotor kengetelét vagy rögzítő csavarjait.

10. Szokjuk meg: az önindító gombját határozottan és erőlesen kell benyomni. A legtöbb autós fél a várható recsegéstől és úgy nyomja meg az indítógombot, mint a gyengeszívű hóhér a villamos-szék kapcsolóját. Az eredmény gyenge kontaktus, ami bajhoz vezethet. A gombot minden indítási kísérletnél csakis egyszer szabad megnyomni, „morzézni” nem szabad, mert súlyos törés lehet az eredmény. Ha az indító nem indít, úgy várjuk meg míg teljes a csend és újra indítsunk.

11. A legtöbb modern autó motorja olyan halkán pörög, hogy lassú fordulatszám mellett alig hallani, néha nem tudjuk, hogy amíg a rendőrintérsére várunk, leállt a motor vagy sem. Ilyenkor ne „anlasszóljunk” hanem tapossunk rá az akcelerator pedálra. Ha azt látjuk, hogy a motor nem tűrázik fel, úgy biztosak lehetünk abban, hogy leállt és megnyomhatjuk az önindító gombját. Ha az indítót járó motor mellett kapcsoljuk be, úgy „kötés” belső tragédiák történhetnek.

12. A starter beszorulásának oka igen gyakran az, hogy túl sok előgyújtással indítunk. A túlzott előgyújtás miatt a motor visszavág, miközben a starter teljes erejével forgatja a motort az ellenkező irányban, elképzelhetjük, hogy ez nem járhat következmény nélkül.

13. Hideg időben kímélhetjük az önindítót azzal, hogy a szabályozószerveket abba az állásba hozzuk, mely a könnyű beindulásnak a legkönnyebben felel meg. Ha fojtót használunk, úgy fojtjuk le a karburátort mielőtt az indítógombhoz nyulnánk, hagyjuk kétszer-háromszor körülfordulni a motort és csak utána nyissuk ki a levegőfojtót. A henger így zsiros keverékkel telik meg, leoldódik a hidegben ragacsos olajréteg. Nincsen rosszabb szokás, mint jártni az önindító és közben a szabályzókkal, előgyújtással, fojtóval „játszani”. Mindent be kell állítani és csupán gázpedállal játszani addig, amíg az önindító által körülforgatott motor beindul.



Az elmúlt évben csaknem minden második

eladott gép

PUCH

volt.

PUCH MŰVEK FIÓKTELEPE BUDAPEST, VI., LEHEL-U. 25

Eredeti angol

STURMEY
ARCHER

sebességváltó alkatrészek az összes
modellekhez!

Komplett sebességváltók állandóan raktáron.
Egy kedvező gyári megállapodás alapján az
eddigi áraknál

40—50%-kal olcsóbban!

PILGRIM olajozó automata és cirkulá-
ciós olajozó alkatrészek minden modellhez
gyári árakon.

Majláth & Co.

Harley-Davidson, AJS, DKW motorkerékpárok
magyarországi vezérképviselte

Budapest, VI., Grófi Zichy Jenő-utca 17.

Telefon 296-22

AMAL

gázosító alkatrészek.

PNEUMATIK minden méret- és gyártmányban,

KANNÁZOTT MÁRKÁS OLAJOK engedmény-
nyel!

VILÁGÍTÁSI BERENDEZÉSEK. AKKUMULÁ-
TOROK

Garancia mellett, olcsó áron, tökéletesen javít-
juk a Magyarországon forgalomban levő összes
motorkerékpár gyártmányokat.

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



Hogyan kezeljük a 250 L és 250 SL típusok indító-szelepét?

A tapasztalat azt mutatja, hogy a Puch motorosok egy része nincsen tisztában az indító-szelep kezelésével, mely a könnyű és biztos beindítás céljait szolgálja.

A berugás előtt nyitni kell az indító-szelep állítócsavarját vagy félfordulattal. Okadokunk a szelepet erősebben nyitni, nehogy leszakítsuk a visszahúzórugót, mely a szelep zárását biztosítja. Ha a szelep a beindítás után sokáig nyitva marad, úgy a motor benzinen túlgazdag, zsíros keveréket kap, szabálytalanul dolgozik, rosszul hűz, melegszik, esetleg egészen leáll. A beintógyasztás erősen felszökik és igen gyakran gyertyazárlat lép fel.

Ha az indító-szelep visszahúzórugója túlfeszítés következtében leszakad és a szelep nem zár tökéletesen, úgy minél hamarabb új rugót kell szerelni, célszerű ilyenkor a rugó szabad végét a porlasztó betétjéhez hozzáforsztani. Ha nem áll pótrugó rendelkezésünkre, úgy a legjobb az indító-szelep csavarját kézzel elzárni.

Ha a beindításnál nehézségeket tapasztalunk, úgy első lépésünk a megszakító platínacsavarjainak megvizsgálása legyen. A platínacsavarok mindig tiszták és főleg olajtól mentesek legyenek. Ha a platínák jók, úgy tisztassuk meg erősen a karburátort és rugjuk be a motort. Ha mégis nehezen ugranék be, úgy célszerű az indító-szelep csavarja által elzárt kis fűvókanyílást 1,3 mm-re feltűrni. Ehhez természetesen le kell szerelni a karburátort, a fő-fűvókát és az indító-szelep csavarját el kell távolítani.

Ha a motor már beindult, úgy ne hagyjuk sokáig futni nyitott indító-szeleppel, főleg ne hagyjuk ilyenkor maags fordulatszámmal pörögni, hogy — amint mondani szokták — gyorsan felmelegedjék, mert könnyen elflúdad. Amint észrevettük, hogy pörgése szabálytalanra vált, úgy azonnal zárjuk el az indító-szelepet. Ha a motor hideg időben még mielőtt egészen felmelegedett volna visszáló, visszaköp, úgy haladjunk néhány száz métert csak kissé nyitott indító-szeleppel. Ha azonban a motor felmelegedett, úgy az indító-szelepet feltétlenül egészen el kell zárni.

Ne takarékoskodjunk a hengerfestékekkel.

Nincsen szomorúbb látvány, mint az elhanyagolt motoroké, melynek hengerbördái elrozsdásodtak. A rozsdás henger nemcsak mint látvány nem kellemes, hanem erős túlmelegedésekre adhat alkalmat, mert a henger vasanyagából képződött rozsdá mint hőszigetelő réteg veszi körül a hengert, melynek hőjét a bördák így nem tudják kellő gyorsasággal átadni a környező levegőnek. Ha a hengerünk rozsdás, úgy erős spirituszba mártott drótkéfével dörzsöljük le. Hagyjuk megszáradni a megtisztított hengert és fessük be vékonyan, de egész felületén hengerfestékekkel.

Nem minden hengerfesték egyformán jó. A zománccesztékhez hasonló vastag, sűrű festékek bár szép fekete és tartós színt kölcsönöznek, mégis akadályozzák a jó hűtést. Használjuk azt a speciális hengerfestéket, melyet a Puch művek külön erre a célra alkalmaznak.

Puch alkatrészek részletre, javítások gépcserék — olcsón gépcserék használt gépek

Pajor Imre Puch képviselő,
VI., Jókai utca 28.

Apró, de érdekes hírek Grácból...

A 250-es versenymotor hiteles fékpaddeljesítménye 26 lóerő, ami 104 lóerős lített teljesítménynek felel meg. Ha elgondoljuk, hogy az ezres világrekordgépek kivétel nélkül a száz fékloerőn alul vannak, tudjuk csak elképzelni, hogy mit teljesít a kis 250-es Puch versenymotor.

Marcellino, a világhírű Puch konstruktőr legújabb kísérleti darabja egy háromhengeres, 900 cm-es motor. Természetesen kizárólag kísérleti célokból épült és arra szolgál, hogy bizonyos tüneményeket tanulmányozzunk rajta fantasztikus fordulatszámoknál. A motort a fékpadon kilencedfélezer fordulatra percenként pörgették fel anélkül, hogy vibráció lépett volna fel, a motor úgy szaladt, mint valami turbina.

Hogy a gráci Puch gyár mennyire racionalizálta a motorkerékpárgyártást, arra jellemző: egy-egy 250-es luxusmodell elkészítéséhez mindössze 95 munkára szükség.

A gyár kísérleti műhelyében nemrég próbának vetették alá az egyik utánzat dugattyút, melyet az egyik hű Puch vevő küldött be. Alig hatórai teljes terhelésű üzem után erős kopás volt észlelhető, a meg nem felelő anyag következtében a dugattyú koronáján feltűnő égési nyomok képződtek és a motor a dugattyú túlnehéz volta miatt erősen vibrált. Tanulság?...

Hetenként egyszer le az akkumulátor fedelével...

Az akkumulátor annyiban kényes jószág, hogy karbantartást igényel, ha elhanyagoljuk, úgy számolnunk kell az üzemzavarokkal. Az akkumulátor csak akkor tartja meg kapacitását és lemezeit csak akkor maradnak épek, ha a lemezeket a sav teljesen elborítja, ellenkező esetben szulfátosodás lephet fel, sőt ki is eshetik a lemezek tölteleménye. Minden 1000 km után, de legalább egyszer hetenként tehát le az akkumulátor fedelével és mivel üzemközből víz párolog el és nem sav: desztillált vízzel kell feltölteni a cellákat úgy, hogy a folyadék szintje pontosan három centiméterrel legyen alacsonyabb, mint ahogyan a betöltő nyílás fekszik. Desztillált vizet minden drogériában kapni, a vízvezeteki víz tönkretesz (!) a lemezeket.

Stelzmann Mihály szombathelyi gépkereskedelmi cége megszerezte az ottani körzetre a Puch-gépek képviselőt. Az előnyösen ismert Stelzmann-cég az eddigi megbízott — a szintén régi motoros és számos versenyen is szépen szerepelt — Gelencey Mihályt közreműködésével fog a Puch vevőknek minden tekintetben a legelőzékenyebben rendelkezésre állani. A Stelzmann cégnél eredeti gyári Puch motorkerékpár alkatrészek olcsó gyári áronk lesznek állandóan beszerezhetőek, sőt a cég a Puch tulajdonosok kényelmére szerviz-állomást is óhajt berendezni.

Kiss László, a Puch művek műhelyvezetője, az ismert versenyző a minap tért vissza többhetes ausztriai tanulmányútról. Kiss a wieni Puch műhelyben tanulmányozta az új modellek speciális javítását és résztvett azon a tanulmányon, melyet Puchék rendeznek nagy áldozattal abból a célból, hogy a Puch tulajdonosok kiszolgálása minél tökéletesebb legyen.

Bemutatkozott a titokzatos »P« kocsi

Rendkívül széles, alacsony, és aránylag rövid építés, 16 hengeres, 200 lóerős farmotor, bámulatos stabilitás és 250 km.-en felüli sebesség:

ez a Porsche kocsi a »Silbervogel«

Pompás téli napfényben fürdik a Berlin-grünewaldi Avus. Autó autót követ, de nyomban feltűnik, hogy az egész forgalmat az úttest jobb felére terelték. Odébb, a pálya elhagyatottabb déli részén rábukkanunk azokra, akiket keressünk. Néhány autó, mellettük kis csoport, középen Hühnlein örnagy magyaráz. A német autó-diktátor társaságában van a „Kronprinz”, Udet a híres műrepülő, Eggloffstein az új német autókлуб, a DDAC elnöke, Króth sportbiztos és mások.

Ma mutatkozik be a titokzatos P-kocsi!

Porsche dr. a zseniális konstruktor egy csukott teherautó mellett tevékenykedik. Az egész jelenetben van valami bűvésziés amikor a teherautó gyomrából előgurítják az áramvonalba szabott pöttömnyi versenykocsit.

Az újságírók összenéznek: hát ez az?

Igen ez az! Fura kis alkotmány: alig 4 m. hosszú, 1 m. magas, rendkívül széles nyomtávú masina, mely már az ősz folyamán maga mögött hagyott néhány ezer km.-t a nürburg-ringi próbákban a versenymenészertőmérvők Willi Walb, Stuck, Leiningen és Sebastian vezetésével. A szemtanúk csodákat meséltek erről a kis, 200 lóerős poskáró... Műdjáró érváik

Walb ül a kocsiba, a kocsiközép elé került mély ülésből alig látszik ki. Mögötte a benzintartály. Egy pillantás a tachométerre: 300 km.-ig mutat...

— *Donnerwetter!* — csóválja a fejét az egyik kolléga, amikor a montőr a világ legtermészetesebb arcával bekurblizza a kocsífarában a „Heckmotor”-t... Komikusan szokatlan látvány! Az álmélködésbe a kompresszor sír bele, a kocsí dőbbenetesen gyorsulva ugrik tova... A túlsó egyenesen, Wannsee felől már sívít a motor... Brrrr...! Ehhez a hanghoz 16 henger kell!... Brrrr...! És máris továtűnik előttünk ezüstszürke testével a — „Silbervogel“... Walb nem fél a gáztól, a kocsí meg bírja. Nagyszerűen fekszik az úttesten. Idők? Sebesség? Hivatalos időmérés nincs, csak részidők vannak: a tempó messze túlhaladta szegény Czaykovszky rekord-sebességét...

Most Stuck van a soron, a magánmérések 230—240 km-es tempókat regisztrálnak.

— *De a kocsí még sohasem futott föllgázal!* — magyarázzák a gyáriak. Majd Olaszországban, néhány nap

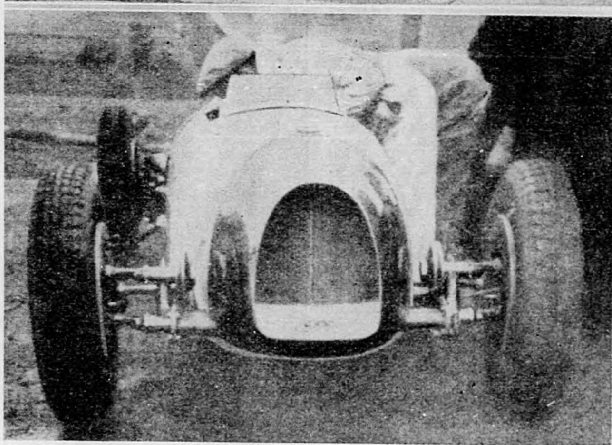
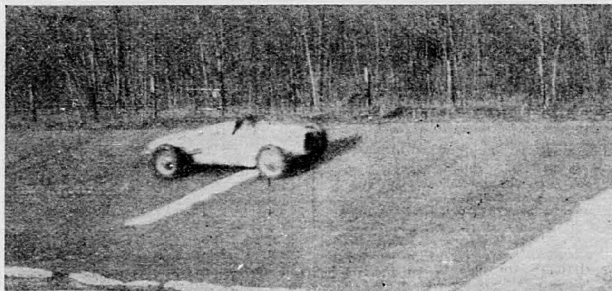
mulva... Leiningen már odalennt várja az expedíciót!

Stuckot, Burgaller váltja fel a volánnál, aki az idén az Auto Union színeiben fog versenyezni, végül Sebastian, majd Oertzen igazgató megy néhány kört. Koradéltánra befejeződik a próba: 500 km. van a kocsí mögött!

A gumik?

A „Silbervogel” pneujai letagadják az ímént lefutott 500 km.-t! Csodálkozva bámulunk egymásra: hát hol az Avus hírhedt gumit emésztő aszfaltbetonja, mely a versenyeken pár kör után cefatokká varázsolja a legszuperabb gumikat is! Porsche dr. kifogott rajta: az észvesztő tempóban abszolvált 500 km. meg se látszik rajtuk!

— *A siker titka* — magyarázza Porsche dr. — *nem egyedül a kocsisúly lecsökkentésében keresendő. Igaz ugyan, hogy a masina az új GP formulának megfelelően a 750 kg.-os súlyhatár alatt van, mindazonáltal a gumik illetően megkímélését a kocsí stabilitásának a tökéletes „Straszenlager”-nak tudhatjuk be.*



Ez a Porsche-kocsi!

Felső képünk fordultában mutatja be a farmotoros »Silbervogel“-t, míg alsó képünkön a P-kocsi elején tehetünk érdekes megfigyeléseket.

Még egy pillantást vetünk a feltéve őrzött masinára, szerte álló drótküllős kerekeire.

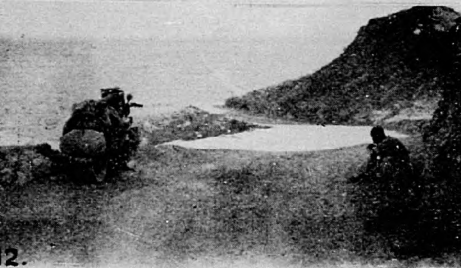
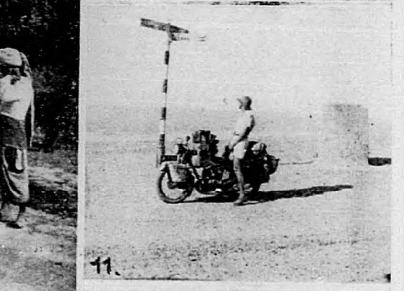
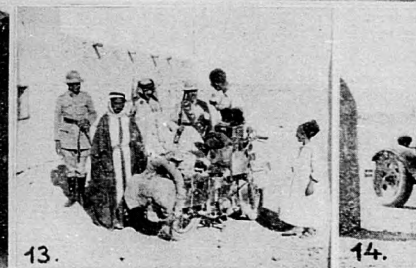
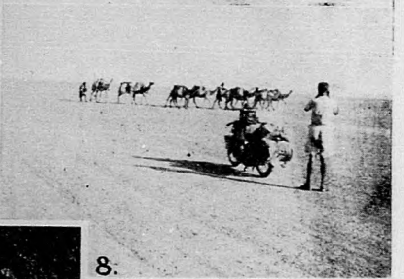
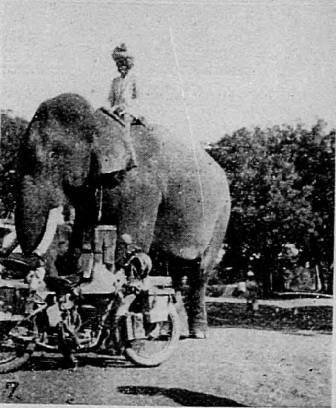
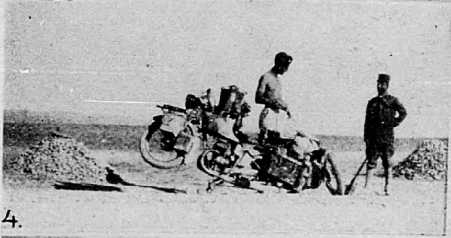
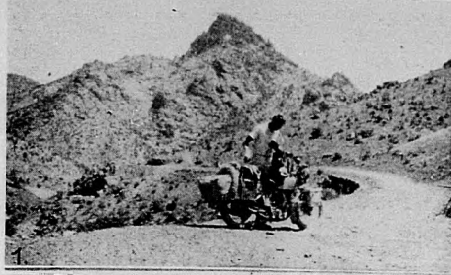
— *Farolás nincs, a kocsí nem ugrál az úton, a kerekek ragadnak az úttesthez, hála a független kerekeknek, nemkülönbén a szabadalmazott torziós rudazatnak, amely az első rugózást van hivatva ellátni. Egyébről most nem is tudok nyilatkozni* — szerénykedik Porsche.

Hogy miért nem volt hivatalos időmérés? Egyszerű. Sem Porsche dr., sem az egykori hadrepülő Oertzen igazgató sem pedig a gyártást vezető Werner nem akarnak az Auto Unionnak előlegezet babérokat gyűjteni. Hanem majd...

Hühnlein örnagy magabizó mosolyal ül kocsijába: az ő keze alatt készül a német autósport reneszánsza. Hiszen néhány héten belül Mercedes-Benz is elkészül új kocsijaival...

És milyen boldogan olvashatta Hühnlein örnagy néhány nap mulva az olasz lapok híreit, melyek szerint:

„A napok óta Monzában tartózkodó német Auto-Union-versenyzők, akik 400 kilométeres napi penzumokat abszolváltak a farmotoros Porsche kocsival a Milano-Varese úton könnyen futják ki a 250 kilométeren felüli sebességeket. A próbákban jelenvolt szakértők a legnagyobb elragadtatással nyilatkoznak a kocsí bámulatos stabilitásáról és a német ipar áttörő konstrukciójáról.”



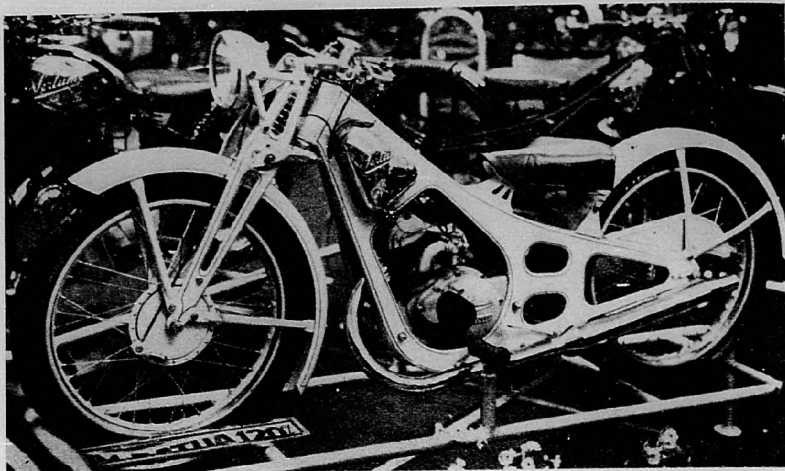
Fotóriport Reisch (250 Puc) egzotikus turájáról

1. A 3000 meter magas perzsa hegyekben. — 2. Szíriában is több az utjelző tábla, mint Magyarországon. — 3. Mezopotámiában 50 fokos volt a hőség, csak védőállarczal lehetett haladni. — 4. A perzsa csendőr is megbámulja a fantasztikusan megrakott 250-es Puchot, mely ráadásul két személyt is vitt. Bevált a babona, a 13-ik ezer kilométeren hat gumidefektünk volt. — 5. Beludzsisztán. Nomád parasztok bámulják a tankra erősített térképet, melyben valami büvszert sejtének. — 6. Perzsiá. Jölesik a pihenő az iráni eglostremló fennsíkon. — 7. India, Melyik a munkabirobb és megbízhatóbb? — 8. Szíria. Halad a karaván, de jó volna egy hús paraván. — 9. Beludzsisztán, Bizony nem is egyszer kellett kiásni a 200 kilónyi masinát az izzó homokból. — 10. India. A gwaltori rajah gepárdjait úgy setáltatják az országuton, mint odahaza a mopszlikat. — 11. Utjelző a 800 kilométeres sivatagi uton Bagdad felé. — 12. Délperzsiá. Utban Douzdrop felé. — 13. Szíria. A Bagdad felé vezető uton csak a rendőrállomásokon és az erődítményekben lehet ételmet kapni és pihenőt tartani. — 14. Mezopotámia. Kiskaliberű ágyúval felszerelt leherautók védik a karavánok útját a beduin hordák támadásai ellen.

Magyar motorosnak az „Autó-Motor“ táborában van a helye!

Csak rajta!... A Henne-féle 244.4 kilométeres motorkerékpár világrekordot ostromló exchampion Wright mellett az idén az olaszok is ostrom alá veszik a német sebességi hegemoniát. Itáliában ugyanis magas pénzdíjat tűztek ki az új világrekordot felállító gyár és versenyző részére. Wright ezidei kísérleteit Hollandiában a Zundersee töltsén épült úton akarja folytatni. Föltétve, hogy a holland hatóságok belemennek...

Yenkik az Óvilágban. Az amerikai autóversenyzők európai szereplése elé a sok balsiker után jogosult kétkedéssel tekintünk ugyan, mégis érdeklődéssel várjuk azt az újvilági expedíciót, mely egy amerikai sportsman, Senly vezetésével áprilisban Európát turnéra indul. A csapat tagjai Kreis és Moore lesznek, akik három Miller-Speciált hoznak magukkal. Első startjuk a 24 órás La Mans versenyben lesz.



A milánói kiállításon feltűnést keltettek a kis, kétütemű, lemezzás Sertum modellek, melyeket a gyár főleg az ifjúság számára ajánl.

Jó vétel? Kaye Don világrekordkocsija a „Silver Bullet” gazdát cserélt. Új tulajdonosa, Jack Field átépíti és megrohamaozza vele Campbell rekordját. Hogy a vétel jó volt-e, majd elváiuk...

Világrekord! Az amerikai Newark légikikötő tavaiyi személyforgalma 126.000 utasra rugott, szemben az 1932. évi 92.000 utassal. Ugyanílyan arányban növekedett a posta- és csomagforgalom is. Mondanuk sem kell, hogy Newark ezen adatokkal világrekordot állított fel, mint a legforgalmasabb repülőtér.

Benoist redivivus. Hatesztendős pauza után ismét volánhoz ül Delage-ék egykor nagynevű krekkje, Robert Benoist, az első autóvilágbajnok. Benoist Bugattihoz szerződött le, ahol Dreyfuss, Wimille, Divo és Brivio társaságában tagja lesz a hivatalos equipének.

Új francia versenyző. Raymond Sommer az idei versenyeken egy új konstrukcióval is meg fog jelenni a startnál. A kocsit S. Briault és A. Dubonnet konstruálták. A nyolchengeres, 2,6 l-es motor 6500 fordulatnál 240 lóerőt ad le.

Új autodromok? Hollandiában, Arnheim mellett igen gyors, 12 km-es versenypálya építést vettek tervebe, míg az angolok Brighton határában, a tengerparton akarnak 9 km-es körpályát létesíteni, ahol 500.000 ember nézhetné lehetőleg már az idei autó TT küzdelmeket. A franciák is tervezgetnek: Dinant mellett a francia Nürburgringet szeretnék felépíteni, Nancy mellé autodromot terveznek!

Alkalmi áron eladó 500-as ohv. AJS motorkerékpár túraoldalkocsival, bizonyíthatóan generáljavitva, kifogástalan állapotban, 30 W Bosch világítással, villanykürttel első tulajdonostól. Érdeklődni az Auto-Motor kiadóhivatalában lehet.

Cellactern

szórólakk

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

Gyártja:

Krayer E. és Isa

lakk- és festékgyár

Budapest, V., Váci-ut 34.

Motorja üzembiztos,

ha abba



-féle

„Optált”

könnyűfém dugattyút építünk be!

Külföldi mintájú üzemenkben készülünk motorokat. Az összes gyártmányú autókhoz és motorkerékpárokhoz alkatrészeket garanciával.

Aránkot leszállítottuk!

Kérle lezújabb

díjtan alkatrész árjegyzékünk.

Hengerköszörülés P 4 — Dugattyú készítés P 350. Köszörülés, dugattyúval, gyűrűkkel komplett P 15 — től 22 — nengőig — Saját gyártmányú, valamint külföldi alkatrészek raktáron — MODERN SZERELŐ ÜZEM.

I egrégebbi cég „**MOTORKÖZPONT**”

Vörösmarty-ucca 45. sz. Telefon: 14-3-39.

N. S. U., D-rad, „MONTGOMERY” vezér-

képviselő: ARADI-U. 26. sz. **KISS.**

VÉTEL ELADÁS CSERE

BUDÁN OLAJ

HELM RICIN és az összes motorolajkülönlegességek. Bosch. Gumi. Fel-szerelés. Johnson. König. Evinrude.

GHILLÁNY MIKLÓS

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



**ÓRÓME LESZ A MOTOROZÁS,
HA URBACHNÁL A JAVÍTÁS.
HUNYADI TÉR 12.**

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

MI UJSÁG SZERKESZTŐ UR...?

— *Hallom Lukavecz Franci Amerikába utazott?*

— Jól hallotta! A KMAC-nak ugyanis sikerült egy magyar versenyzőt a floridai moterosónakversenyekre meghívni és a KMAC Nemzeti Sportbizottságának választása Lukaveczre esett, aki tapasztalatait nemcsak a magyar sport, de az ipar számára is bizonyára hasznosítani fogja, hiszen mint ismeretes, közeli összeköttetésben áll a Paulini-féle Istros csónak-motorgéppel.

— *Más jó hír?*

— Akad! Lóránt Imre a Szilárd Béla cég közserzetben álló főtisztviselője a minap tartotta esküvőjét Aczél Sári-val. Az egész szakma jó kívánsága kíséri életé új útjára.

— *Hogyan alakul Szerkesztő úr az elmúlt évi motorkerékpár cladási statisztika?*

— Puchék állanak a lista élén 91 géppel, ami röviden annyit jelent, hogy az elmúlt évben csaknem minden második eladott gép Puch volt! Mérayék a második helyen állanak 28 géppel, míg a legtöbb forgalomba került angol gép — számszerint 20 db. — BSA volt!

— *Miért esett éppen Röckre a KMAC igazgatóságának választása a klubigazgatói állás gyors betöltésénél?*

— *Úgy mondják, célszerű volt röcktön határozni.*

— *Kocsi fronton?*

— A Brown és Szunyog-cégnél (VI. Jókai-utca 26.) már láthatók a legmodernebb konstrukciójú Chevrolet személyautóbilok, melyek szinchron-sebességváltóval, kombinált gáz- és indítópedállal és számos egyéb technikai újítással vannak ellátva. Így a szabadonfutó-berendezés bekapcsolása esetén — csak az első sebesség kapcsolásánál kell a kupplungot használni, míg ha a kocsi mozgásban van, első-ről, második-, majd a harmadik sebességre való kapcsolás a kupplung használata nélkül is lehetséges.

— *Mi újság a magyar levegőben?*

— Eppen az imént értesített bennünket Szilber dr., az Air France budapesti kirendeltségének igazgatója arról, hogy az Air France magyar vonalán március 1-től életbe lép a tavaszi menetrend, mely szerint az eddig másodnapenkénti járatot mindennapos járatok váltják fel.

— *Moterosónak fronton?*

— A KMAC moterosónaksportolói Andrassy Mihály vezetésével elhatározták a Budapesti Motor Yacht Klub megalakítását, mint olyat, melyre sportbeli, társadalmi, jogvédelmi ke-

reskedelmi és idegenforgalmi szempontból feltétlen szükség van!

— *Mi újság?*

— Legutóbbi számunkba hiba eszött, amennyiben a FIAT Littorina a Vacuum Oil Co. rt. különleges alkal-makkor használatban levő Airport-Tenderből vett fel 1—2 perc alatt 500 liter Stanavo benzint. Ez az egész!

Es mégegy. Manapság sokat hallani a speciális „felső kenőolajokról.” A közelmúltban egyik jónévvű magyar versenyző végzett bámulatos eredménnyel kísérletet a Gargoyle felső-kenőolajjal, melynek használata közel 10%-os üzemanyagcsökkenést eredményezett. A Gargoyle felsőkenőolaj minden Sphinx kútnál és a Mobiloil árusoknál az ország egész területén megfelelő adagoló palackokban áll az autók és motorkerékpárosok rendelkezésére.

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

Rudge megbízhatóságának tanújele!

Budapest, 1934 február 12.

Tek. Bruck Nándor és Fiai
cégnek Budapest.

En is, mint boldog RUDGE motorkerékpártulajdonos kötelességet vélek teljesíteni akkor, amidőn ezen gyártmány fölötti legteljesebb megelégedésemnek adok kifejezést.

Az általam most vásárolt RUDGE motorkerékpár immár a huszadik motorkerékpárom és érthető, hogy mint régi motoros, mielőtt RUDGE vételébe bocsátkoztam volna, ismerőseimnél — kiknek szintén RUDGE-ük van — érdeklődtem, hogy milyen lyártmányú motorkerékpárt vegyek?

Nemesakhogy nem csalódtam barátaim tanácsában, de merem állítani, hogy várakozásom megszűnt, mert a RUDGE motorkerékpárnál megtaláltam.

Már sok motoron ültem és sokféle észleleteim voltak, de annak az erőplusznak, stabilitásnak, gyönyörű vonalvezetésnek, túraképességnek, amit a RUDGE-nél tapasztaltam, más gyártmányoknál csak kis töredékeit észleltem.

Ennélfogva tehát mindenkinek nyugodt lelkiismerettel ajánlom magam is a RUDGE motorkerékpárt és ugyanezzel a lelkiismerettel ajánlom t. Cégüket is motoros társaimnak, mert szokatlan előzenéségel és udvarias kereskedői gondossággal találkoztam, mely minden motorosnak csak előnyére válhat.

A kellemes kapcsolat állandósulását remélem, vagyok

kiváló tisztelettel
Pusztaszery József

Bulyovszky ucca 40.

Szakszerű javítás jutányosan!
Használt gépek generáljavítása részletre.

BRUCK, JÓKAI UCCA 21.

Révész és Huszár

FELŐTT LIBIK ÉS TSA

VI. Jókai tér 7. Telefon: 18-9-54.

Durex dugattyuk egyedüli árusítása.

Wippermann és Morse láncok.

Dugattyu gyűrűk, dugattyu csapok,

tömítések, csavarok, bronzok stb.

legelőcsöbben!

SAJNÁLOM

de én csak „Cellodor”
cellulose lakkot fogadok el

Wilhelm Fülöp

festék-, lakk-, kence
nagykereskedése

„Cellodor” cellulose fröccs/lakkok
BPEST, VIII., RAKÓCZI-UT 65.
Alap lva: 1932. Telefon: 316-88.



Eredeti ricinussal komponált-
pennsylvaniai minőségű olaj!

Olcsó ár!

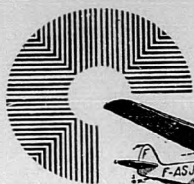
Visszaváltható kanna

Főbizományi lerakat:

PAJOR IMRE

VI. JÓKAI-U. 28. T. 202.28

Bejárat a Horn Ede-utcaból.



Rendszeres
légi járatait télen is fenntartja az
AIR FRANCE
LÉGI FORGALMI RT. (AZELŐTT CIDNA)



UTAS • CSOMAG • POSTA

Mindennemű felvilágosítás:

AIR FRANCE

Budapest, V. ker., Vörösmarty-tér 2. sz.
Tel. 82-7-16 és 82-7-23



ARATÓ

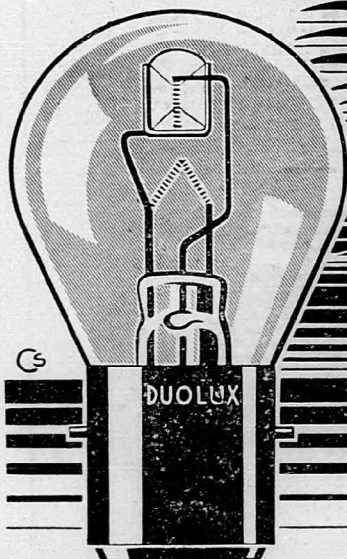
CSILLÁMSZIGETELÉSŰ GYUJTÓGYERTYA

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!