

ÁRA **40** FILL.

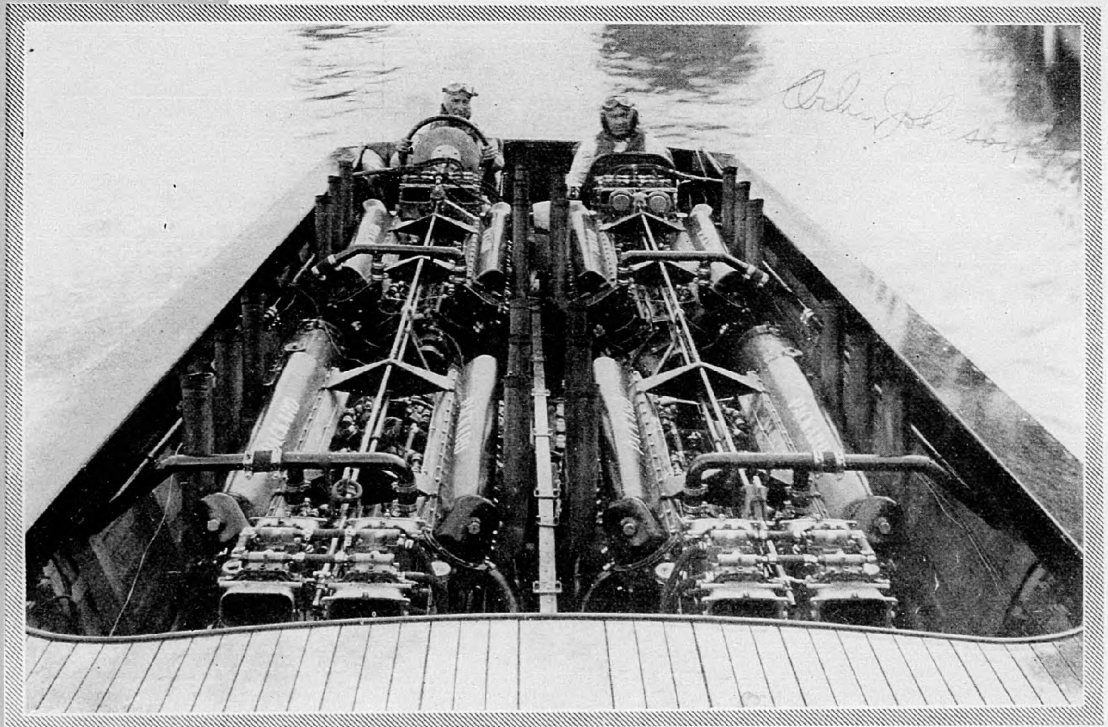
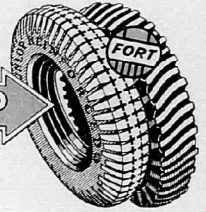
14312.
VI. ÉVFOLYAM
5. SZÁM
1934. április 15.
LUKAVECZ AMERIKÁBAN
MEGINDULT A VERSENYÜZEM

15

AutóMotor

A LEGNAGYOBB PÉL.
DÁNYSZÁMU MAGYAR
MOTORSPORTLAP

ANGOL
FORT DUNLOP
Képviselet: ATLAS RT.
VI Hegedűs Sándor u. 2



Félelmetes látvány Gar Wood világrekorder hajója a Miss Amerika.



Négy hatalmas repülőgép motor, égnék meredő nagy kipuffogó csövek erdeje, a volán mellett szikár amerikai: Gar Wood. Orly Johnson a műszereket figyeli amikor a hajó 200 km.-en felüli tempóban nyargal a vizen. Brrrr!...





ENGLEBERT

VEZÉRKÉPVISELET: RÓNA GYÖRGY, BUDAPEST, HOLD UCCA 25. SZÁM. TELEFON: 25-4-37

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: 48.438

Folyószámla: Angol-Magyar Bank

VI. ÉVFOLYAM

BUDAPEST, 1934. ÁPRILIS 15.

5. SZÁM

ELŐGYÚJTÁS

Hiába volt a sok hűhó, hiába kürtölték és kommunikáltak szerzte: egy évi átadományosságot kap az, aki a tavaszi vásáron vesz autót. Egy kis kutatás, egy kis nyomozás: máris kiderült, hogy ilyen intézkedésről szó sincsen. Ha szon nélkül való azonban nem volt az ügyesen kolportált jótékony hírecske. Ha másra nem, hát kedvet csinált. És nem is annyira az autót vásárlásra, mint a tavaszi vásáron való részvételre. Ami ugyebár végeredményben gazdasági érdek, ha már nem is a köz gazdaságának, legalább szűkebb körök „gazdaságának” érdeke.

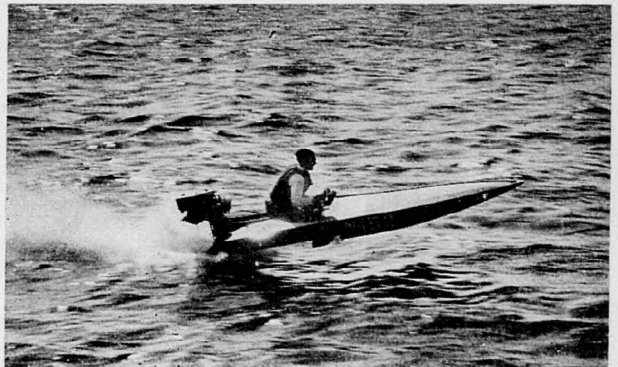
És ha már érintettük a kiállítás problémáját, hát kár volna elsiklani felette. Tény és való: kiállításra szükség van. Be kell mutatni az új modelleket, odarakni a világ szeme elé a legújabb autót és motorkerékpárokat. Kétségtelen az is, hogy az autósakmának áldozatot jelent a kiállításra való részvétel, melyet behozni csak szerencsés esetben sikerül. A különböző helypénzek és kiadások egész kerek summákat emésztenek fel, ezek az összegek maradéktalanul elvesznek az automobilizmus számára, mert a kiállítást nem az arra hivatott autós szerv rendezi, hanem a tavaszi vásár szervezete. Mi annak az oka, hogy a K.M.A.C. húzódozik a rendezéstől? Vagy talán nem jönne jól az elérhető bevétel, melyből végeredményben a sport is részese-dik? Nem tudjuk és — nem is akarunk magyarázatokat elfogadni. Az egyetlen okos és logikus teendő: 1935-ben az automobilizmus saját rezsijében rendezze a tavaszi kiállítást és ne játssza át az autósakmát a nemzetközi vásárnak, mely lehet akármilyen altruista intézmény, az automobilizmus megakviralása által elérthetetlennek eddig egyetlen petájkját sem juttatta vissza az automobilizmusnak.

Csak a minap köszöntük meg előgyújtásilag a touring klub díszvacsoráján felszólaló miniszter úr önagyméltósága jóindulatát azzal a kérelemmel, hogy értékben eléggé fel nem becsülhető jóakarátát inkább a szövegi részben juttassa kifejezésre, nem pedig abban a dallamban, mely saját szavai szerint jóakarátának há kifejezője. Nos — hiába kértünk. A minap kiadott rendelet — mely beszűnteti az átadóhatalékok részletfizetési kedvezményét — szövegi részében ugyanis a legszorgosabb kutatás ellenére sem tudunk olyasmit fellelni, amit közelebbi vonatkozásba lehetne hozni a jóindulattal. Mert a legfázásabban hódolatelti felfogás sem nevezheti jóindulatának azt az intézkedést, mely az ezer teher mellett talán egyetlen kedvezményt is elvonta az automobilizmustól.

Veszedelemes motorkerékpár tolvajbandát tett értelmetlenné a minap a rendőrség, a gang tagjai lakat alatt hűsölnek, remélhetőleg elmeny a kedvük attól, hogy folytassák a kétségtelenül jövedelmező, ha nem is kockázatmentes ipart. Ugy lopták ezek a motalkószarkák a motort, mint a mecseki szatírok a csókot, elég volt néhány percig lakatta-

lanul kint hagyni a motort: három nap múlva már kiterjedt kínálat mutatkozott a legális és kevésbé legális piacon alkatrészben, a gépeket ugyanis kiszigerelték és alkutrészekre bontva árusították. Itt egy kartert amott egy karburátort passzoltak el, mindig akadnak zugok, ahol egy-egy suttymban felkinált motorrész vevőre talált. Ami a dologban a letragikusabb, az úgynevezett „tisztos” ipar egy-része is bekapcsolódott az üzembe, a rendőrségi jegyzőkönyvek tanúsága szerint az egyik mellékutcai cég például 14 pengőért vásárolta meg „kéz alatt” a felkinált Puch karburátort és tachométert. A Puch karburátor értéke közel 70 pengő, a tachométert sem adják negyvennél olcsóbban, a 14 pengő alapon megkötött üzlet jöhízemésége még akkor is legalább kétséges, ha az eladó mestere a máltai tolvajrendnek és kormánytanácsosi kinevezésének szövegét már ki is szedték az állományomban. Ha a kisebb cégek — tisztelet a kivételnek — nagyobb lelkiismeretességgel és körültekintéssel végzik el „beszerzéseiket”, úgy hamarosan elmenne a kedvük a tolvajoknak attól a munkától, melyet minden tisztességes embernek megakadályozni kötelessége, nem pedig holmi kitűnőnek ígérkező bolt reményében lelkiismeretlenül elősegíteni.

Ha valamelyik időmúlómos a motoros vészmaszolák erőlistáját akarná összeállítani, úgy az élhelyre ezennel javaslatba hozzuk a K.M.A.C. kezdőversenyének azt a résztvevőjét, aki az Apponyi-téren kezdte és néhány perc múlva a Rókusban végezte. A derek Woods-jelölt roppant startszámmal a hátán, akkora lelkes izgalommal abszolválta a versenyek annáleszeiből oly hírhedtnek ismert Károly körút — Vilmos császár út kanyart, hogy jobb célpont hiányában motorostul belesodródott a deákteri földalatti állomásnak majdnem egészen a jegypénztáráig. Szerencsére nem történt komoly baja, annak ellenére, hogy hordágyon vitette fel magát a Rókus második emeletére és csak akkor nyugodott meg egy kisse, amikor a pápaszemes doktorok rövid konzilium után úgy vélték, hogy mivel feladtuk kizárólag a sérült testrészek rendbehozása, a szakadt nadrág földözása irányában tehát átadják a szerepet a szabóiparnak. Es ebben meg is egyeztek.



Lukavec versenyhajója az amerikai bajnokság nagy erőpróbián többet volt a levegőben, mint a vizen.

Az „Auto-Motor“ legközelebbi száma május 1-én jelenik meg.

ÉS MÉGIS HARMADIK LETTEM!

NEW SMYRNA—PALM-BEACH:
1. TENNES, 2. ELLSWORTH, 3. LUKAVECZ!

LUKAVECZ FERENC ELMONDJÁ AMERIKAI ÉLMÉNYEIT A MOTORCSÓNAKOS LOOPINGTÓL A HARMADIK HELYIG

A pályaudvaron, mikor a dohogó mozdony mögötti kocsisorból előkerült az Amerikát járt Lukavecz Franci, abban állapotunk meg, hogy holnap „bejön”. . . Tudniillik a szerkesztőségbe!

Másnap, kellő mennyiségű tiszta papir fedezéke mögött, jól hegyezett ceruzákkal vártam várva-várt látogatókat, aki túl a tengeren, oly derekasan megállta helyét, büszkségére hazájának, dicsőségére a magyar sportnak!

Megérkezett. Csendesen, szerényen, ahogyan szokott. Elővette naplóját és beszélt. Sorra elevenedtek meg előttem a nagy ut mozzanatai: az óriás óceánjáró, az elutazás izgalmái, a tenger és a tengeri betegség, a megérkezés, a felhőkarcolók és soron kívül a nők, az amerikai misszek. . . . Franci csak beszél, beszél már egy órája, de ugylátszik az Ujvilág hölgyproblémáján napestig sem fogunk átvérgődni. Jónak látom a sport vágányaira terelni a beszédet. Hogy is volt hát azzal a végeredménnyel, azzal a pompás harmadik hellyel?

Ez már sport! Franci barátunk faképnél hagyja a misszeket és nekihevülve magyaráz:

— A verseny tulajdonképpen nyolc futamból álló pontverseny volt, a kilencedik futam, melyben csakis az egyes futamok győztesei indulhattak, csupán az első helyezést döntötte el. Az amerikai motorcsónak szövetség, az „APBA” ilyen alapon rendezt versenyeit és ez az alap évek tapasztalatai szerint mindenkor igazságos eredményt biztosít. Az első három versenyt New Smyrnában, a többi Palm-Beachban futottak le. A végeredmény? Ime:

Hivatalos bulletint tesz elém mely szerint: 1. Tennessee (Evinrude) USA, 1961 ponttal, 2. Ellsworth (Evinrude) USA, 1845 p., 3. Lukavecz (Evinrude) magyar, 1752 p., 4. Gandara (Soriano) francia, 1667 p., 5. Oldenburg (Evinrude) svéd, 1611 p., 6. Turner (Evinrude) angol, 7. Dupuy (Soriano) francia, 8. Ewerett (Evinrude) USA, 9. Rotschild (Soriano) francia, 10. Giro (Soriano) spanyol, 11. Barella (Soriano) spanyol, 12. Sanerberg (Evinrude) USA, 13. Treglown (Laros) angol.

74 — . . . és megjegyzem — teszi hozzá — az egész

társaságból egyedül én indultam 1000-es motorral, a többiek az unlimited úrtartalmu motorok előnyeit élvezték!

Brávó Franci! És milyenek voltak az impressziók amikor először kerültél szembe vetélytársaidal? A tréningen?

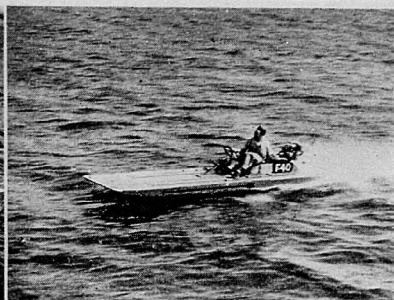
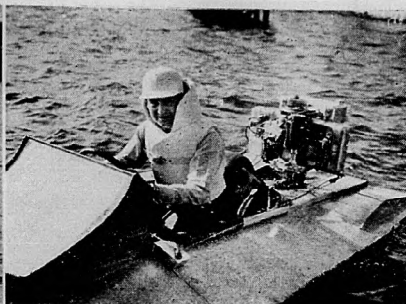
— A legrosszabbak! Fantasztikus sebességek, óriási felkészültség. Igen nagy hatást gyakoroltak rám a spanyol és francia Soriano versenyzők, akik gyönyörűen megépített alumínium hajóikban 10-15 km.-rel gyorsabbak voltak a többieknél. Sajnos, megbízhatóság dolgában sok kívánni valót hagytak hátra. Ennek tudható be lemaradásuk is. A Soriano motorok igen érdekesek. A spanyol Giro szerint az ő tippjét valószínűleg meg a francia Soriano, a hűség kedvéért azonban megemlítem, hogy erről a „fajleméletről” a franciák hallani sem akarnak. A hathengeres, királytengelyes, részben négy, részben két szelepes motorok két propellert (húzó-nyomó) pörgetnek. Hengerúrtartalmuk kinyomozhatatlan, 1000-1500 kcm. között lehet. . .

A versenyekről:

— A versenyek mind hatkörös, körönként 2-7 km-es távon kerültek lefutásra. A versenyek során elért legjobb átlag 54 mérföld volt. Legjobb eredményemet az utolsó palm-beachi versenyek egyikén értem el amikor a harmadik helyen végezve, alig 200 méterrel végeztem a győztes Tennessee mögött! A legnehezebb versenyem? Ézt is Palm-Beachban futottam! A roppant hullámos víz ugyancsak kikészített, hajóm pláne sima vízre épült, térdemen szétpedezett a bőr, a leszakadt akkumulátoromat lábbal tartottam, de végig futottam a versenyt. Ez után a verseny után a Soriano vezetőik kivételével valamennyien gémberedett tagu hullák voltunk. Nekik könnyű volt! Hiszen ülve vezették hajóikat, nem úgy mint mi. . . A bukásom, amiről az Auto-Motor már megemlékezett? Hát igen, New-Smyrnában történt, mindjárt az első versenyen, amikor közvetlen célbafutásom után, egy a pályára befutó beépített motoros hajó hullámaiba kerültem, csónakostul együtt olyan loopingot mutatva be a közönségnek, hogy elállt szemük szájuk! Magam sem tudom hogyan történt, görcsösen megkapaszkodva



Tipikus start! Az összedolgozó amerikai és francia versenyzők félkör-formációval zárják be a mezőnyt. A kép jobb oldalán a feltérő Lukavecz látható!



Lukavecz follgázszal . . .

Jean Dupuy a francia Soriano gárda egyik erőssége volt. Ellsworth hullámos vizre épült hajójával.

mindvégig a hajóban maradtam, a közönség tapsolt, a bajt okozó motoros vezetője sajnálkozott, az én bokám azonban merev-kötésbe került és így meghendikeppelve kényszerültem a négy következő versenyt lefutni, hiszen pontversenyről volt szó, semmit nem lehetett kihagyni. Looping-produkcióm mindazonáltal jó befektetésnek bizonyult, kétségtelenül népszerű ember lettem New-Smyrnában . . .

Sima viz, hullámos viz . . . Mi volt hát ezzel a hajóval?

— Vegyük sorra. Négy hengeres, 1000 kcm.-es, 460-as racing típusu Evinrude motoromat Mr. Townsend, az APBA elnöke közbenjárására szállította a gyár, mely szerint a motor tiszta benzinnel 58 mérföldre, ethyl-gasolinnal 62-65, special keverékkel pedig 72 mérföldre képes. A csónaktestem tavalyi típusu, tehát teljesen modern, sima vizre épült Flowers test volt, melyet a gyár a 2. vagy 3. hely elérésére alkalmasnak tartott. Ami már most a sima és hullámos vizre épült testeket illeti, a különbség óriási! Tessék:

És elém tesz egy fényképet. Hullámos vizre épült hajó. Két lépcsős, széles nyújtódeszka, a vezető szabadon ül. . . Furcsa jószág!

— Ilyenformán már érthető, — folytatja — hogy a nagyobbára hullámos vizen nagy hendikeppal kellett megküzdenem! De eleinte a sima vizen is baj volt ám! Csónaktestem ugyanis a szállításnál elhúzódott és ugyancsak sok fejtörésbe került amíg a hibára rájöttem!

Halljunk valamit a többiekről, az amerikaiakról?

— A négy főből álló jenki csapatot válogató versenyek során jelölték ki a csillagos lobogó képviselőre. Azután a gyárak álltak mögöttük. Mindenük megvolt, testek, motorok, szerelők, kényelem. Akárcsak a franciáknál. Ezek több vaggonra rugó felszereléssel érkeztek. Motorjaik tucatszámra voltak. . . . A versenyeken? A startnál? A taktika döntött. Az amerikaiak mindig összedolgoztak a franciákkal és szabályos taktikázásaikkal a startnál mindenkit hátrébe szorítottak.

Valamit a siker titkáról?

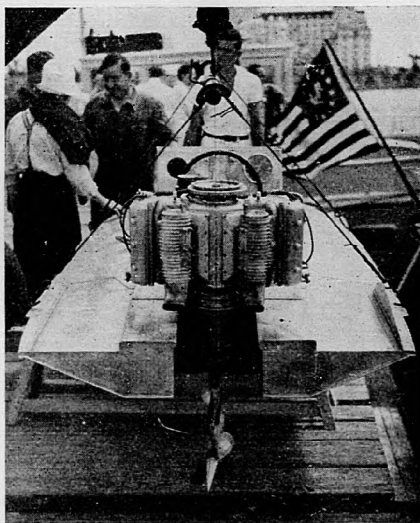
— Először: A motort a sebesség csökkenése nélkül is mindig sikerült üzembiztossá tennem, egyetlen verseny kivételével mindet végigfutottam, itt is csupán külső akadály, uszó fától szenvedett csigatörésem kényszerített kiállásra. Azután meg sokat is tanultam a versenyek folyamán. . . — hunyorit ravaszul.

— Másodszor: mint a siker egyik osztályrészesét emelem ki Harsányi Istvánt, — kísérőmet — aki éppen olyan jól reprezentált, mint amilyen jól tolmácsolt és ha kellett — pedig gyakran kellett! — szerelt. . . Nagy segítségemre volt Willy Böckl, az osztrák motor-jacht klub alelnöke, aki Sipőly Zsigmond követségi tisztviselőnk tolmácsolása szerint levélben szőlította fel klubját, hogy részemre készítse elő a legnagyobb sportteljesítményért kijáró kitüntetésüket, amit mielőbb személyesen remél átadni. Hálával gondolok Ghyka György főkonzulunk támogatására, aki már most akcióba lépett, hogy a jövő évi kiküldetésem esetén kellő tréninggel és támogatással vehessen részt a versenyen.

Érdekes emberek, akikkel találkozott?

— Mr. Evinrude, az autbord sport előharcosa örömet fejezte ki afölött, hogy az Evinrude-menők sorában üdvözölhetett, de megismerkedtem a világrekorder Gar Wooddal és kitünő munkatársával, Orlyn Johnson mérnökkel. Még mindig a tavalyi világbajnoki futamon rágódnak, melyen az angol Kaye Don tudvalevőleg felborult hajójával. Az angolok azért azért mert Gar Woodék keresztettek. Ezzel szemben az amerikaiak repülőgépről készült filmfelvételekkel igazolják, hogy Kaye Don akart keresztetni. . . . Az angolok szerint a felvételek hamisak. . . . Tessék igazságot tenni. . . .

Eljárt az idő! Bucsuzunk. Lukavecz Franci amerikai versenyével beérkezett a világnevek sorába. Kivánjuk neki, hogy idehaza is elismerjék azok is, akik méltatlannak tartották a kiküldetésre. Hiszen harmadik lett a 13 főből álló világbajnoki mezőnyben!



Alumínium hajóra szerelt Sariano motor

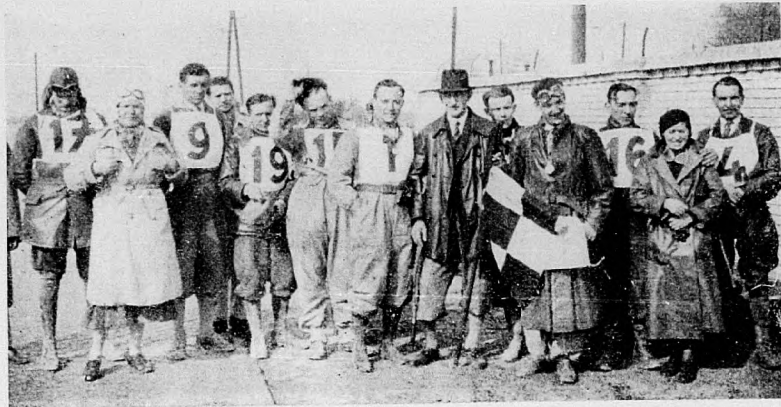
Jól sikerült a Kezdő-Verseny!

Húsvét vasárnapján reggel motoros-megszállás képét mutatta az Apponyi-tér: gyülekeztek a KMAC kezdő-versenyének résztvevői, csupa ismeretlen arc, a szemekben gazi sportilekésdedés, csupa ambíció. Ők az — „utánpótlás”...

A KMAC helyiségei előtt sorakoznak fel a felstartozó versenyzők, mögöttük másik, újszerű merevszifal kék papírmáséból készült szerelők, kezükben egy újszerű proszammával. Jó ötlet: úgy látszik a reklámhadjárat is olyan jó lesz, mint maga az olaj — állapítják meg azok, akik az új piroskannás Aeroshell olajat már kipróbálták. Pedig vannak már néhányan, a kezdőverseny résztvevőinek a zöme az Aeroshellre esküszik...

A versenyzők a Budapest—Vác—Nagyymaros — Szob — Vámosmikola — Drégelypalánk — Rétság — Balassagyarmat — Szécsény — Alsótd — Pásztó — Zagyvaszántó — Aszód — Galgamácsa — Vác — Budapest közötti 293 km hosszú útvonalat 50 km-es átlaggal tartoztak lefutni, oly módon, hogy az előírt átlagot — öt perc toleranciával a közbeeső ellenőrzőállomások között is be kellett tartaniok. Ha nem sikerült...? Jöttek a büntetőpontok!

« A cél Ujpesten a megyeri esárdánál



A kezdő verseny résztvevői a célban. Középen Zajác bácsi.

volt, ahová a verseny tizenhét indulója (közül nyolcan — Puhár (Puch), Szakállas (Rudge), Bécs (New, Imp.), Schmidt (AJS), Toperczer (Méray), Ulechla (BSA old.), Hendlein (AJS old.) és Tulesik ((Puch old.) büntetőpont nélkül) jutottak be, ami tekintve a verseny nem éppen könnyű útvonalát és előírt átlagát, kezdő versenyzők számára biztató eredmény. Végeredményben a 17 induló között a 10. pozícióknak megfelelően 10 versenyző érkezett a célba és jutott helyezéshöz.

A hivatalos eredménylista a következő:

Szögépek 250 kcm-ig. 1. Puhár 8.

(Puch) 0 ponttal, 2. Trömmel J. (Puch) 5 p., 3. Lehner J. (Puch) 41 p. Indult még: Kovács J. (Francis-Barn.), 350 kcm-ig. 1. ifj. Szakállas P. (Rudge) 0 ponttal. Indult még: Fenyvessy L. (Calthorpe), Dózsa Farkas A. (Farkas Spec.), Hajós B., Salgó B. és Takács D. (Velocette).

500 kcm-ig. 1. Bécs F. (New Imperial), Schmidt K. (AJS) és Toperczer A. (Méray) holtversenyben egyaránt 0 ponttal. Indult még: Lelky A. (Gillet).

Oldalkocsis gépek 600 kcm-ig. 1. ifj. Ulechla K. (BSA), Hendlein L. (AJS) és Tulesik I. (Puch) holtversenyben egyaránt 0 ponttal.

Nemcsak teljesítményben vezet a

PUCH

hanem méltányos áralkulációja is közismert!

Minden turatelsítményre alkalmas 250E típusu 75 lóerős motorkerékpár, 30 Wattos beépített nagyteljesítményű világítással

1280.— P

500-as N2 modellű 4 hengeres, 16 lóerős, 30 W világítással, Bosch kürttel, beépített kilométer számlálóval és egyéb tökéletes felszereléssel

1720.— P

GYÁRI FIÓK:

VI., LEHEL-UTCA 25.

És még választhat 5 különféle luxus és normál kivitelű, 3 és 4 sebességű, láb- vagy kézkapcsolásos gép között.

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

HIREK

Varzi nyerte a Mille Migliát.

Megtörtént a start. A grandiozus, 1600 km-es országúti sebességi verseny mezőnye Bresciából Róma felé robot. Az autókлубban lázas izgalmas, végre megjön az első hír, Bologna jelenti: 234 km után az Alfa Romeo vezető Tadini-Barbieri kettős vezet 154 km-es átlaggal, 3 perccel a két Bonetto Alfája előtt, akiket harmadik helyen a Varzi-Bignani pár (Alfa) követ 4 perces hátránnyal! Nuvolariék a 7. helyen futnak.

Csupa Alfa, csupa Alfa! A verseny azonban még így is izgalmas, pedig csak telefonjelentések mozaikjából rajzolódik ki az az óriási küzdelem, amelyet a hatalmas felkészültséggel sikraszálló Scuderia Ferrari versenyzők ellen egymaga vív meg az öreg Nuvolari.

Firenze jelentkezik! Első, második, harmadik ugyanaz, mint volt Bolognában, de — Nuvolari már 4-ik!

A Scuderia Ferrari és Nuvolari harc kezd kialakulni. Mindenki Varzi-Nuvolari végküzdelmet vár. Az eredmény vitás, az Alfa győzelem biztos: Varzi 2.6 literes Alfán fut, Nuvolari a régebbi 2.3 literes típusal. Varzi, a Ferrari krekki tehát már itt előnyben van. A közönség szíve Nuvolariért dobog.

Róma! 697 km után következő a helyzet: 1. Tadini, 2. Varzi, 3. Nuvolari. Bravó, öreg Tazió! Most jön ám a fekete leves: az Appeninek! Rómától kezdve az Appeninek kanyargós útjain át ismét Brescia felé közeledik a mezőny. Jönnek a tankolások is! Ki vezet?

— *Varzi! Éppen az imént jelentettek Terniből! — újságolják. — De... Nuvolari keményen a sarkában van! Alig két perc van közöttük!*

Kezdődik a drukk. Egészen furesza dolog ez, óránként érkező helyzetjelentésekből végig izgulni egy ilyen sebességi versenyt.

— *Nuvolari 56 másodpercere nyomult fel Varzihoz! — jelentik a spoletói híradást! No most!*

De nehezen jön Ancona... Végre!

— *Nuvolari vezet!*

Az anconai (1028 km) jelentés szerint Nuvolari 35 másodperc előnyre tett szert Varzival szemben. Az összes olasz rádióadók ezt újságolják! Egész Olaszország a kontinens két legkitünőbb autóversenyzőjének titáni küzdelmét figyeli...

Forli jelentkezik: 1175 km. Nuvolari egy másodperccel vezet Varzi előtt!

Cccc!... Cccc!...

Bolognát másodszor értik a versenyzők. Helyzet: Nuvolari csaknem három perccel vezet Varzi előtt! Varzi parancsot kapott Ferrariéktől: mindent bele! Ferrara felé sik, egyenes az út, Nuvolari hívei féltik Taziót. Hisz Varzi 2.6-osa mégis csak jóval gyorsabb...

Igy is volt! Ferrarában már Varzi vezetett 2 perccel és ez a differencia a célig 8 percre emelkedett. A győztes Varzi lett, de a közönség Nuvolarit ünnepelt!

Végeredmény: 1. Varzi-Bignani (2.6 l Alfa) 14:08:05 mp. Átlag 114.307 km.
2. Nuvolari-Siena (2.3 l Alfa) 14:16:58 mp. 3. Chiron-Rosa (2.6 l Alfa) 15:24:01 mp. 4. Battaglia-Bianchi (2.3 l Alfa) 15:29:34 mp. — Az 1100-as kategóriában a Taruffi-Bertocchi pár alig

egy literes, új 4 hengeres Maseratijával 15:39:01 mp-nek megfelelő 103.237 km-es átlaggal végig vezetve főlényesen győzött.

Mint érdekességet közöljük a Mille Miglia eddigi győzteseit:
1927. Minoia-Morandi (OM) .. 77.2 km
1928. Campari-Ramponi (Alfa) 84.1 km
1929. Campari-Ramponi (Alfa) 89.7 km
1930. Nuvolari-Guidetto (Alfa) .. 100.5 km
1931. Caracciola-Sebastian (Mercedes) .. 101.2 km
1932. Borzacchini-Bignani (Alfa) .. 109.8 km
1933. Nuvolari-Campagnoni (Alfa) .. 108.6 km
1934. Varzi-Bignani (Alfa) .. 114.3 km
Ugy-e, érdekes? Ez aztán fejlődés!

Próbálja ki az új piroskannás

AEROSHELL

olajat!

MEG LESZ ELÉGEDVE!



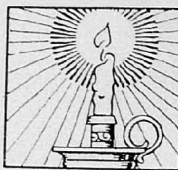
Mindenütt kérje...

Mindenütt kapja...!

Felelős szerkesztő és kiadó:
KRAMER JENŐ.

Az „Auto-Motor“ szakszerű hirszoigálata vezet!

ELLOPTAK EE 234 rendszámu 350-es ohv. egykipuffogócsőves nyeregtankos Sunbeam gépet. Nyomravezetőnek 50 P jutalom. Verehály. Verpeléti-u. 24. Tel. 595-32.



Világos,

hogy tökéletes munkát csak tökéletes gépek lehet végezni.

Tekintse meg üzemünket
Dedics Testvérek

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



EGYETLEN ember aki nem tudja, hogy a Willkánál minden alkatrész kapható.

WILLKÁN H. L.

Liszt Ferenc tér 6. T. 251-56, 111-37

MOTOROLAJ
LARDOLINE
RICIT

SAJNÁLOM

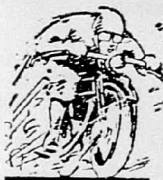
de én csak „Cellodor” cellulose lakkot fogadok el

Wilheim Fülöp

festék-, lakk-, kence
nagykereskedése

„Cellodor” cellulose fröccslakkok
BPEST, VIII., RÁKÓCZI-UT 65.

Alapítva: 1902. Telefon: 316-88.



Hiába

int pirosat a rendőr
meg sem állok a

Dormán

javitóműhelyig

AKADÉMIA UCCA 5.

Telefonhívó: 19-6-53

Autszeider győzött Monacóban.

Nemhiába a szerencse városa Monte Carlo: a monacói Grand PRIX-en is Fortuna győzött, aki az alig 23 esztendősen tehetséges de ja Chiron, Varzi, Nuvolari, Dreyfuss quartett mellett mégis csak autszeidernek számító algiri Guy Moll volánja mellé szegődött. A verseny az Alfa Romeok és Bugattik párvíadalának indult, a némi változtatásokon átment Alfa-Monopostok főlénye a 2.8 l-es Bugattik fölött azonban monotonná tette a miting lefolyását.

Start után nyomban Chiron nyargalt az élen, lördögösen gyors Alfa-Monopostjával. Márkatársa Varzi gyertyazavarokkal küzdve visszaesett, míg az ugyancsak Alfa vezető Trossi 95.400 km-es átlaggal a nap leggyorsabb körét futva megdöntötte Varzi (Bug.) 93.836 km-es körrekordját. Meglepően szerepelt Maseratijával Etancelin aki a távfelében a második helyre verkedte fel magát, sajnos kollízióba kerülve a homokzsákokkal kocsija megsérült és kénytelen volt feladni a küzdelmet. *Chiron győzelme egy pillanattig sem volt kétséges, a 98-ik körben azonban nekiment a homokzsákoknak, három percet veszített és a nem minden szerencse nélkül a második helyre került Moll győztesen húzott el mellette, Nuvolarinak rossz napja és lassú kocsija volt: az ötödik helynél jobban sohasem feküdt! A 100 körös 318 km-es verseny eredményei a következők:*

1. Moll (Alfa) 3:31:31,4 mp. Átlag 90.192 km., 2. Chiron (Alfa) 3:32:33,4 mp., 3. Dreyfuss (Bugatti) 3:32:39 mp., 4. Lehoux (Alfa), 5. Nuvolari (Bugatti), 6. Varzi (Alfa), 7. Straight (Maserati), 8. Siena (Maserati), 9. Veyron (Bugatti), 10. Howe (Maserati). — 15 induló.

A győztes Moll, a második helyezett Chiron, nemkülönben a 4-ik Lehoux egyaránt Englebert gumikkal futották le a rendkívül nehéz versenyt.



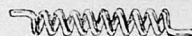
A KMAC kezdőversenyre kiírt Mobiloil örökös vandorkupa

Révész és Huszár

VI. Jókai tér 7. Telefon: 18-9-54.

DUREX dugattyúk egvedárusítása.

dugattyugyűrűk, nyers- és kész motorszerepek, fogaskerekek, dugattyúcsapok, tömítések, Wippermann és Morse motorkerékpárláncok.



Automobilrugók és spirálrugók gyártása és javítása. Kész rugók rektára.

BÁN LÁSZLÓ

VII. VÁG UCCA 5. — TELEFON: 91-1-21.



Eredeti ricinussal komponált pennsylvániai minőségű olaj!

Olcsó ár!

Visszaváltható kanna

Főbizományi lerakat:

PAJOR IMRE
VI. JÓKAI-U. 28. T. 202.28

Bejárta a Horn Éde-utcaból.



sem talál jobb

KRÓMOZÓT, NIKKELEZŐT, mint NEMES EDE, Budapest, VI., Nagymező u. 45.
Telefon: 189-80

Bármily gyártmányu motorkerékpárt

olcsón
gyorsan
garanciával

javitok

Olajok és eredeti alkatrészek raktáron. Új és használt gépek olcsón, előnyös fizetési feltételekkel.

Douglas és AKD képviselő.

Cserépfalvi, Lovag ucca 2. Tel. 159-57.

Gyakorlati tanácsadó:

Halljunk még valamit a láncokról!

Ujabb tanácsokat adunk a láncok beállítására, kezelésére és javítására.

Az illetékes kormányzszerő a magyar motorlánc ipar (?) védelmére megtiltotta a láncok behozatálát, addig lehet tehát márkás angol vagy német láncot vásárolni, ameddig a készlet tart. Kettős tehát az oka annak: miért kell fokozottan karbantartani és kezelni láncainkat.

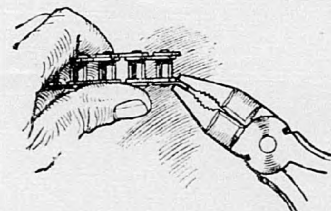
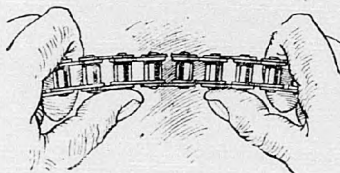
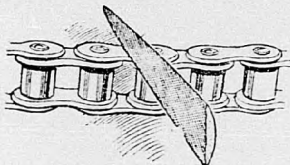
A jóminőségű, márkás és karbantartott motorlánc élettartama legalább 20.000 kilométer, az elhanyagolt lánc 5000 km. után már ócskavas. A jó lánc nem olcsó, aki tehát nem szereti a pénztét ügy szórni, mint a titokzatos pénzügyalványokat küldözgető bécsi töltőtörökirály, az szenteljen néha időt a karbantartásra.

A lánc élettartama és lánchajtás zavartalan tökéletessége három körülménytől függ: (a) a láncokerekek pontos beállításától, (b) a megfelelő kenéstől és (c) a láncok helyes beállításától. Ha csak nem görbült el a vázunk, vagy nem történt másvalami fura eset, az első lánc, tehát a motort a sebességváltóval összekapcsoló lánc, illetve a láncokerekek beállítása nem változik. Nagyon egyszerű meggyőződni a helyes beállításról, nem kell hozzá más, mint hosszú vonalzó, melyet az 1. ábrán bemutatott módon fektetünk neki a láncokerekeknek, ha a beállítás rossz, úgy a vonalzó nem illeszkedik fel pontosan. Mindenesetre vizsgáljuk meg jól a vonalzót, mert ha görbe, úgy természetesen a próba nem vezet eredményre.

Gyakoribb eset, hogy a hátsó lánc láncokerekeinek beállítása hibás, ami legtöbbször onnan származik, hogy a láncfeszítőnél nem húztuk meg egy-

lāncbőrát és a gép háta mögé állva, azonnal meglátjuk a beállítási hibát, különösen akkor, ha stenderre tett hátsó kereket megforgatjuk.

Sokszor sor kerül arra, hogy láncunkat meg kell toldani, törött részét pótolni. Sokan abba a hibába esnek,

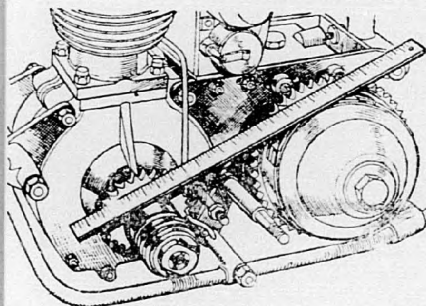


Ha nincsen kéznél láncbontó, úgy reszelővel és laposfogóval segíthetünk magunkon. A lánc egyik oldalmezének közepét — 2. ábra — átrészelfük. A vele szemben levő lemezt — 3. ábra — eltörjük és a szégesen maradt lemezdarabokat — 4. ábra — laposfogóval lehúzzuk.

hogy a régi láncot új láncdarabbal toldják meg. Ha elgondoljuk, hogy a régi lánc megnyúlt, az új pedig még nem, úgy azonnal rájövünk, hogy épesebb motoros nem követ el ilyen szármarságot. Az új láncdarabbal megtoldott régi láncot beállítani nem lehet, ha az új rész feszességeinek beállítása helyes, úgy a régi rész lötyög, ha pedig a régi részt állítjuk be a kellő feszességre, úgy az új rész fog szorulni. Az egyedüli megoldás: barátunk vagy törzsműhelyünk ócskaságai közül ki-keresni egy olyan darab régi láncot, mely körülbelül ugyanannyit nyúlt meg, mint a mi láncunk.

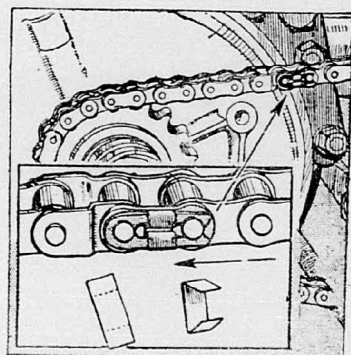
A láncjavításhoz szükségünk van láncbontóra, a legjobb a Coventry gyártmányú, ha azonban ilyen nincsen kéznél, sem kell kétségbeesni. Ha akad a szerszámkészletben reszelő és laposfogó. Egyszerűen átrészelfük az egyik láncszem lapos összekötő lemezét (2. ábra), pontosan a középpontján, a két láncgyűrő között, majd (3. ábra) a másik lemezt egyszerűen eltörjük úgy, hogy a láncot két kezünkbe vesszük és elroppantjuk az ép lemezt, a végeket pedig a (4. ábrán) bemutatott módon laposfogóval egyszerűen letépjük, amire azonban ritkán kerül sor, mert az ép lemez legtöbbször nem törik, hanem egyszerűen lejön a szégesről.

A lánc toldásánál ne kövessük azok tanácsát, akik a szégeselést ajánlják, ha nincsen kéznél megfelelő lukasztó, úgy a szégeselés nem lehet tökéletes és láncszakadás az eredmény. Sokkal helyesebb úgynevezett patentszemet beiktatni, nem baj, ha két patentszem is van a láncban, csak arra kell ügyelni, hogy a patentszem rugólemezkeje úgy legyen felszerelve, hogy zárt vége a lánc mozgásának irányába mutasson, ellenkező esetben a patentszem menthetetlenül és leginkább sötétben szétnyílik. Lehetünk reklektorral keresni az árokparton. Legjobb a toldásnál használt második patentszemet — minden láncban eredetileg egy patent-



1. ábra. Így állapítjuk meg vonalzóval, hogy az első lánc láncokerekei jól vannak vonalba állítva. Ha nem, úgy a sebességváltót mozdítjuk vissza eredeti állásába.

formán és egyenlő menetszámmal a hátsó villába szerelt láncfeszítőket. Legokosabb gyanú esetén leszedni a



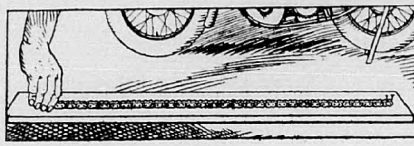
5. ábra. A patentszem biztosító rugólemezkejét vékony sárgaréz lemezből készült kengyelkével rögzítjük.

Olcsó! Hengercsiszolások, dugattyúk precíz készítése Motorkerék-**Jó!** SECURO GÉPMŰHELY Megbízható!
pár láncokerekek sebességváltó-kerekek és láncok raktáron VI. Izabella-u. 71. Tel.: 11-7-82.

Évente 18-szor jelenik meg az „Autó-Motor“!

szem már van — biztosítani, erre a célra jó a vékony sárgaréz lemezke, melynek alakra görbítését és felszerelését az 5. ábrán látjuk világosan és érthetően. A biztosított patentszem leszerelése természetesen nem olyan egyszerű, le kell venni a biztosító lemezkét is, de mivel egy patentszem már van a láncban, a másodikhoz ritkán kell nyulni.

Ilyenkor tavasszal nem árt meggyőződni arról, hogy a láncunk mennyire nyúlt meg. Ehhez deszkára van szükség, a száraz láncot deszkára helyezük és az egyik végét az utolsó görgőnél két szeggel rögzítjük. Megjelöljük ceruzával a lánc másik végét a deszkán, majd meghúzzuk és megjelöljük, mennyire nyújtható ki. Elvégezzük ennek az ellenkezőjét: a láncot amennyire csak lehet összetöljük vigyázva, hogy egyenesen fekiődjék, megkapjuk pontosan a lánc nyúlásának mértékét. Ha ez méterenként több mint 2 centiméter, úgy a lánc megégett arra, hogy motorlakatnak vagy ócskavasnak használjuk, illetőleg végszükség céljaira tartalékként tegyük a szerszámtáskába. Egyet azonban ne feledjünk el: mielőtt új láncot veszünk, vizsgáljuk meg lelkiismeretesen kopásra a lánckerekeket. Ha a láncokérok kopott, úgy az új lánc néhány hét alatt tönkremegy, az új láncához ilyen esetben feltétlenül új lánckerekeket is ajándékozunk a motornak.



Igy mérjük le a lánc nyúlását. Ha a nyúlás méterenként több 2 cm-nél: elő az új láncsal.

Ami a láncok kenését illeti: ne használjunk zsírt, hanem csakis *vas-tag olajat*. A zsírt a lánc pörgése igen gyorsan *lecentrifugálja* és a lánc száraz marad, amellett a zsír nem is tud behatolni a láncgörgők belsejébe, pedig itt van igazán szükség kenésre. Ha a görgők belül olajosak, úgy az sem baj, ha kívülről száraznak látszik a lánc, kenése mégis van. A zsír-

nak egyébként kellemetlen tulajdonsága, hogy összegyűjti a port és piszkot és kenőanyag helyett a poros orszáigúton félóra múlva olyan pasztával van megrakva a lánc, melyet szükség esetén szelvényezőszóra is nagyszerűen felhasználhatunk.

A láncoknak veszélyes ellensége a nedvesség, különösen, ha kenésük nem történt lelkiismeretesen. Az eső és a mosásnál használt víz behatol a görgők belsejébe, rozsdá képződik, ami színzűn kítő szelvényezőanyag. Még szerencse, hogy ha a rozsdás láncot jól megolajozzuk, úgy az olaj hamarosan kimossa a görgők belsejéből a rozsdát. A rozsdá ellen a legjobb védekezés grafitos fagygyúval megtölteni a görgők belsejét, a láncot forró grafitzsírban kifőzzük és csak a teljes kihűlés után vesszük ki a grafitzsírosbödönből, a felesleget lekefeljük.

Az új lánc beszerzésénél vigyázzunk. Csakis márkás láncot vásároljunk. Igen sokféle lánc van forgalomban, annál kevesebb a jó lánc. A legokosabb azt a gyártmányt vásárolni, mellyel a gép újkorában volt felszerelve, nem érhet meglepetés, mert a gyáros kiismeri magát a láncok minőségében. És mivel sajnos rövidesen a márkás külföldi lánc ritkább lesz a barna aludtelnél, hát kezeljük és tartsuk karban becsületesen, a saját érdekünkben.

Marelli Lucas

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

TÓTH ES STERN

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

Az 1934-es év legutóbbi napjaiban az alábbiak döntöttek

ARIEL

mellett és vásároltak a legszebbnek és legmodernebbeknek elismert Ariel típusokat:

Fehér Gyula, Tiszalök
Simonffy Ernő, Debrecen
Schönfeld Gyula, Debrecen
Bubula György, Budapest
Kanyár István, Budapest
Varrany József, Debrecen
Sántha Albert, Törökszentmiklós



Ariel és Velocette vezérképviselőt:

DEMÉNYI ÉS FIA

BUDAPEST, VII., KIRÁLY-UTCA 85. SZ.

A minőség és a beszerzési forrás megbízhatósága fölött a vevők ítélkeznek!

1934 évben a következők ítelték a **RUDGE**-öt a legmegbízhatóbb motorkerékpárnak, mert ők is új **RUDGE**-öt vásároltak.

Pusztaszeri József, Budapest, Bulyovszky-u. 40.
Feregő és Blahó, Bolyok.
Andó Antal, Budapest, Tátra-u. 15.
Csengey Lejos, Soltvadkert.
Pakay István, Budapest, Maglódi-ut 29.
Bozzay Bozzay György, Győr.

1934 évben a következők ítelték a **TRIUMPH**-ot a legmegbízhatóbb motorkerékpárnak, mert ők is új **TRIUMPH**-ot vásároltak.

Némethy László mérnök, Budapest, Bercsényi-u. 5.
Bihary László mérnök, Budapest, Eötvös-u. 37.
Gerő Tibor szerszámgyáros, Újpest.
Ulrich János művezető, Amerikai-ut 83.
Szabó Lajos lelkész, Ricse
Piedl Kornél, Budapest, Váci-u. 10.

Ezek után Önnek sem lesz nehéz a választás!

Ar és részletfizetési kedvezmény!

Használt gépét új gép vételénél bevesszük!

Használt generáljavított gépeket részletre árusítunk

BRUCK, JÓKAI-U. 21.

Saját érdekeit védelmezi, aki előfizet az „Autó-Motor“-ra!

PUCH KÖZLEMÉNYEK:

Mit kell tudni a Puch kuplungról?

Írta: König Rudolf, a Puch művek műhelyvezetője.

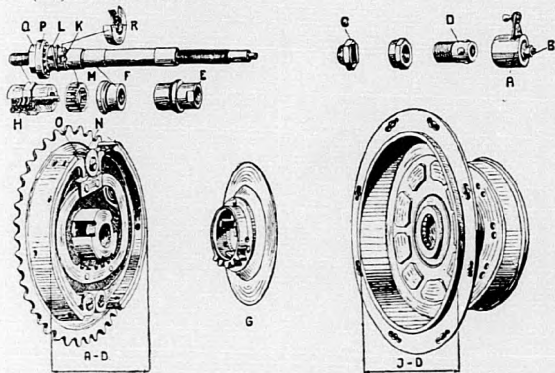
A legtöbb kuplungesűzásnak elzsírosodott parafa az oka. Különösen a régebbi típusoknál, ahol még zsírozó fej var a hátsó agyon. Nem egy esetben jöttek már hozzám, hogy nem értik, már három teljes zsírozópumpával préseltek bele zsírt és még mindig nem jött ki az agy oldalán, sem a kuplung mellett. Es azt sem értik, amikor elindultak hazulról, még jó volt a kuplung, most pedig csuszik.

Ilyen esetben semmiesetre sem próbáljuk meg a parafákat lemosni, mert úgy sem tudjuk teljesen zsírmentesíteni és a kuplung mégis csúszni fog.

Pár fillérbe kerül csak a parafa, ne sajnáljuk tehát a kiadást, mert legalább nem kell újra szétszednünk a kereket és azután ügyis csak parafát cserélnünk.

A fékpofákat semmiesetre sem mossuk le sem benzinnel, sem petróleummal; mert akkor csak új kuplungpofa betét segít a csúzás ellen.

Nem szabad a kuplungpofákat gyantával megkenni vagy gyantaport rászórni. Ez csak az első pillanatban segít a csúzáson, de már a másik pillanatban nincsen szabad futása a kuplungoknak, mert a pofák ráragadnak a kuplungdob (ID) belső felületére.



A (G) nyomólap felületét semmiesetre sem szabad reszelővel érdessé tennünk, mert a kuplung továbbra is csúszni fog és a parafák is lecsiszolódnak.

Első teendők, ha már új parafákat tettünk a parafatartó-lemezbe, mérjük meg a szétfeszítetlen pofáknak (AD) külső átmérőjét és a kuplungdob belső átmérőjét (ID).

Amennyiben a pofáknak az átmérője kisebb, fel kell emelni a pofákat.

A pofák felemelését úgy végezzük, hogy a pofán, a kapcsolókuleson (N) fekvő (6) lemezt levesszük és vagy vastagabb lemezt, vagy a régi lemez alá teszünk megfelelő vastagságú vaslemezt, míg a pofa külső mérete (AD) eléri a kuplungdob belső méretét (ID).

Azután reszelővel annyit veszünk le egyenlően, míg a kuplungpofák mérete (AD) 0,1 mm-rel kisebb lesz, mint a kapcsolódobé (ID).

Az új típusú 500 N és 500 N2 motoroknál a kuplungpofákat (AD) kívülről a lánckeréken is lehet állítani, illetve emelni.

Az így megjavított kuplungnak feltétlenül jól kell működnie.

A régi típusú hátsó kerekeknél 43.000 motorszámig nagyon kell figyelnünk arra, ha a kuplungpofákat emeljük (AD) ne felejtjük el a pofabétezt szétlét fentről cca 3 mm-re az alusil pofáig ferdén bereszelni, mert a pofák széle felfekszik az agy belső részén a parafát tartó lemez által odaszorított küllővédő karikához és akkor hiába cseréljük ki a parafákat és emeltük fel a pofákat (AD), csúszni fog, mert a kapcsolódobra (ID) nem engedi a küllővédő karika a pofákat (AD) felfeküdni. Figyeljünk a szétszerelésnél, mert az állítható kónusz (E) 51.000 motorszámig jobbmenetű 51.000-en felül pedig balmenetű.

MEGELÉGEDETTEK A CORDATIC VEVŐK!

Győr, 1934. március hó 3.

Cordatic Magyar Gumiabroncs Rt. Budapest.

Készséggel közöljük Önökkel, hogy Ford személykocsinkra 1930 évben szállított 4.50×21 méretű, 93451 sz. Cordatic köpeny a mai napig 47.856 km-t teljesített. Kocsink meglehetősen rossz útviszonyok között, maximális terhelés mellett van üzemben és ilyen szép teljesítmény produkálását nem is vártuk a köpenytől. Midőn ezeket Önök szíves tudomására hozzuk, egyben örömmünknek adunk kifejezést, hogy a magyar gumiipar Cordatic produktuma teljesítményében felülmúlja a legjobbnak elismert külföldi márkák teljesítményét is. Végül kérjük, hogy Ford kocsinkra 2 db. 4.75×21 méretű köpenyt és 2 db. tömlőt tetszerelni sziveskedjenek.

Teljes tisztelettel

SCHMIEDL-PANNONIA

Egyesült Csokoládé- és Kekszgyár Rt.

Budapest, 1934. febr. 22.

T. Cordatic Magyar Gumiabroncs Rt.

A B.S.E. február 18-án megtartott téli megbízhatósági versenyén, mely egyszersmind az idei szezon első bajnoki versere is volt, első ízben vettem részt 350 kcm-es Velocette szőlő motor-kerekpáromon, motor Cordaticon.

Szükségesnek tartom, hogy azokról a reám nézve meglepő és rendkívüli tapasztalatokról melyeket a versenyen tetten: beszámoljak.

A gépemre szerelt Cordaticok a csuszás szempontjából meglehetősen veszélyes terepen nemcsak hogy kifogástalanul megállották helyüket, hanem markáns profiljuk lehetőlegényebb ellen-súlyozója volt az egyébként könnyű gépnél oly veszélyes csúzásnak. Nyugodt lélekkel állíthatom tehát, hogy elért kitünő helyezésemet jórészt a használt Cordatic motorkerekpárköpenyek kitünő tulajdonságainak köszönhetem és ezért azok használatát motoros társaimnak legmelegebben ajánlhatom.

Tisztelettel

Andó Antal s.k.

Budapest, 1934. január 26.

CORDATIC MAGYAR GUMIABRONCS RT.

Budapest

Nagy örömnkre szolgál, hogy készséggel igazolhatjuk, amelyeket hosszu esztendőök óta ugy eladott kocsiparkunkhoz, mint bérfuvarozási osztályunk kocsiparkjában levő autók tulajdonos részéhez használunk fel — a legteljesebb mértékben meg vagyunk elégedve.

Statistikai adataink tanúsága szerint a Cordatic ugy minőségben, mint árban méltó versenytársa a külföldi gumik legjobbainak, viszont az az elszékenység és a lekötötelező üzleti, vagy kereskedői gondosságon tulmenő figyelem és szeretet, amelyet eddig is élvezni szeretencénk volt, oly példás, hogy azt csak viszonzoni lehet.

Amikor buzgó munkálkodásukra, amelyet a Haza és vállalatuk javára fejtenek ki a Mindenható további áldását kérjük, vagyunk magunkat ajánlva megkülönböztetett tisztelettel

UNITAS

Automobil Ipar és Kereskedelmi Rt.

Saját érdekeit védelmezi, aki előfizet az „Autó-Motor-ra”!

Ha eredeti angol gyári

AMAL karburátort
karburátor alkatrészt
szabályozót

Best & Lloyd olajpumpát
csapokat
szerelvényeket

Brooks pótüléseket
pótlábtartókat

Burman sebességváltókat
sebességváltó
alkatrészeket

Coventry és Renold
láncbontókat, láncokat

John Bull pneumatikot
felsz. cikket

Lodge csillámszigetelésű
gyújtógyertyát

Pilgrim olajszivattyút, olaj-
szivattyualkatrészt

Robbialac hideg-
zománcot

Smith sebesség- és
kilométermérőórákat

Sturmey Archer
sebességváltókat, sebességv.-alkatrészeket

óhajt vásárolni, akkor forduljon bizalommal

BIRÓ JENŐ Bpest, VI., Liszt Ferenc tér 2

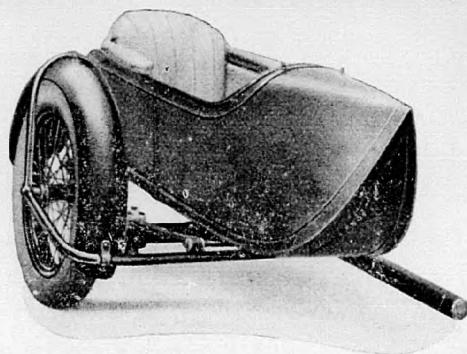
motorkerékpáralkatrész nagykereskedőhöz, mert szükségletét ott szerezheti be a legelőnyösebben.
Valamennyi gyártmány — közöttük Harley-Davidson, AJS, DKW — motorkerékpárokhoz alkatrész
és felszerelési cikk.

**20%-al
olcsóbbak lettek**

KÖZISMERTEN KIVÁLÓ
CYKLOP MP JELŰ,
AZ EGÉSZ VILÁGRA SZA-
BADALMAZOTT OLDAL-
KOCSIJAINK, MELYEK

NAGY VÁLASZTÉKBAN

MEGTEKINTHETŐK RAK-
TÁRUNKBAN



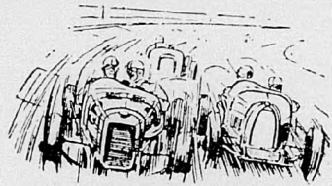
Keresse fel kiállításunkat
a Nemzetközi Vásáron!

EGYETEMES GÉPJÁRMŰ IPAR

„Varta-ház”

V., Bálvány-utca 12. Tel.: 14-4-76

* 250 pengőért eladó üzembépes, 500-as, oldalkocsis, négyszzelepes, négyszésségű Rudge motorkerékpár világitással. Érdeklődni: Lelhel u. 25.



BUDÁN OLAJ

HELM special és Ricin

valamint az összes motorolaj különlegességék

GHILLÁNY M.

II. Corvin-tér 5. (Fő-u.)

Motorja üzembiztos
ha abba „SCHÜTZ“-féle
„OPTALIT“

könnyűfém dugattyút építünk be.

Külföldi mintájú motorkerékpáralkatrészgyártó üzembiztos **BÁRMILYEN** motorkerékpárhoz, autóhoz készítenek alkatrészeket, garantáltan **RAKTÁRON**: saját, valamint külföldi alkatrészek leszállított árban. Speciális gépekkel hengerköszörítést P 4 — Dugattyú készítés P 350 — Szelepek, csapagyak, lötegegyek hajtókárok legelőszobában.

Modern szerelőüzembiztos

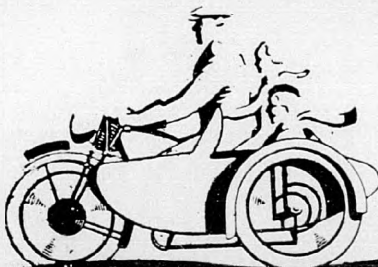
bármilyen munka megvárható. Gondos ki-
szolgálat. Leiktismeretes munka. — 32 éve
fennálló cég.

„MOTORKÖZPONT“

VI., VÖRÖSMARTY U. 45. Telefon 14-3-38

Ezen hirdetésre hivatkozók a kialakított
árból 10%-ot levonhatnak. — Kérje legújabb
díjtalan alkatrészt árjegyzékünket.

„N. S. U.“ „D-Rad“ „MONTGOMERY“ vezér-
képviselet: **KISS ES FIA, Aradi-u. 26.**
Vétel. — Eladás. — Csere.



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

APRÓSÁGOK A NAGYVILÁGBÓL

Amerikában erősen fogadkoznak Campbell 437914 km-es abszolút sebességi világrekordjának megdöntésére. Abe Jenkins számára már épül is a hiperversenykocsi, melynek motorja a kiszivárgott hírek szerint nem kevesebb mint 3000 lóerőt ad le, tehát 400 HP-vel többet, mint a Campbell-féle Blue Bird.

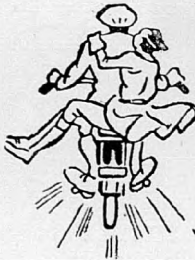
Április végén a FICM Genfben tartja tavaszi kongresszusát, amelyen többek között tárgyalás alá kerül a KMAC beadványa is, melyet a Martineket ért tavalyi Six Days-sérelem ügyében nyújtott be a legfőbb sporthatóságokhoz.

Az idei esztendőben ugyancsak szaporán fognak bemutatkozni az új versenykocsik, amiből joggal következtethetünk az autósport nagyméretű fellendülésére. A német Mercedes-Benz és Autó-Union, a tökéletesített Alfa Romeo és Maserati kocsik mellé már épül Gennevilliersben a francia versenykocsi, sőt a spanyolok is új típusú jelennek meg, amely továbbfejlesztése lesz a kitűnő „Nacional-Pescará“-nak. A 16 hengeres, 4 literes motorral szerelt kocsi négykerék meghajtással és automatikus sebességváltóval kerül a porondra. Hír szerint közel 500 lóerő rejtőzik a masina méhében.

Az Egyesült Államokban 2300 repülő-tér van!

Az **AJS gyár** megalapítói, a Stevens család, mely néhány évvel ezelőtt bücsent mondott a motorkerékpár gyártásnak, úsmét aktivitásba lépett. Egyelőre 250-es masinákat gyártanak és — versenyzettni is fognak.

A **Kudge gyár**hoz új pénzcsoport és éra köszöntött be. Első teendő a szelnek eresztett híres versenyistálló restaurálása lesz. Simpson az angol TT-n egy 250-es Rudge nyergében indul...



NE vigye

törött autó
és motoral-
katrészeit
olyan
messzire.

mikor a város szívében talál
egy 25 éves hegesztő üzemet.

**Speciális hegesztéseket — alumíniumot is —
garanciával vállalunk!**

KLAUBER GÉZA

Budapest, VI., Jókai ucca 14. Tel.:
12-2-21. Bejártat a Dessewffy uccából.



Mivel az olaj
BIZALOM kérdése
én is **KOPPENSTEIN
BENŐNÉL**

szerzem be szükelegtelmet. **Már-
kás és pensylvániai olajok
ricinus nagy raktára.** Tel.
270-90. **Hajós-u. 15.** Operánál

Indian Motocycles

magyarországi vezérképviselete
IFJ. SEIFRIED HUGÓ

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

Gyári alkatrészek. Javitóüzem.

SABRNÁK

VI., LAUDON-U. 5.

SEBESSÉGMÉRŐK

KILOMÉTER-ZÁMLÁLÓK,
autóórák, autóműszerek szakszerű
JAVÍTÁSA

ÓRAGYÁR, Tömő-u. 26

Cellactern

szórólakk

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

Gyártja:

Krayer E. és Tsa

lakk- és festékgyár

Budapest, V., Váci-ut 34.

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

Főpróba a Tattersalban

Killmeyer nyilatkozik



Este kilenc óra. Fényárban úszik a tattersalli ügetőversenypálya. Kissé megkéstünk. A megafonok már beszélnek:

— A Királyi Magyar Automobil Klub mely évtizedek óta propagátója a motorsportnak elhatározta, hogy május 7-én este 9 órakor nagyszámú külföldi versenyző részvételével rendezendő versenyen megismerteti a magyar közönséget a külföldön oly népszerű dörtrétek sporttal, a salakpályán lefutott motorkerékpárverseny-zéssel.

— Mi a dörtrétek sport? A sportok egyik legizgalmasabbika, abszolút látványosság és abszolút sport, ahol az emberi ügyesség, bátorság, lélekjelenlét hatványozott mértékben jut kifejezésre. Aránylag kis pályán futják a dörtrétek versenyeket, nagy pályára nincsen szükség, mert a legizgalmasabb jelenetek a fordulókban játszódnak le. Az országúti motorversenyeken a versenyzők lassítanak a fordulókban és csökkentett sebességgel igyekeznek simán kikerülni a kanyarból, a salakpályán ellenkezőleg a fordulón van a hangsúly, ahol az avatott salakmenők teljes gázzal mennek és a centrífugális erőt úgy küzdik le, hogy gépjüket keresztbe fordítják: ez a bródszeidolás.

— Mai bemutatónk célja megismertetni a közönséggel a dörtrétekversenyzés izgalmas fortélyait, azt a speciális stílust, mely oly jellemző erre a sportágra. A most következő bemutatón a két leghíresebb bécsi salakmenő, az osztrák Killmeyer és a Bécsben élő absztriai Tella fogják Rudge gépjüket bemutatni a különböző stílusokat,

a bródszeidolásnak különféle módjait. És már dörögnek is a motorok. A két bécsi örült iramban nyargal bele a fordulóba, félelmetesen, szikráznak a vaspapucsek, tüzet okádnak a kipufogócsövek, impozáns látvány... A második kör már 40 mp-en erősen belül van...

A megafon humorizál, Híjdnak jó napja van:

— Az osztrákok fele leált! — hangzik a tölesérből a bemozdás.

Csakugyan! Killmeyer áll. Gyorsan egy interjút; addig Pathó (Rudge old.) produkálja magát banking-szeidkárjával gyönyörű stílusban. Azután az autósok, három Bugatti — Hartmann, Fodor- és D'Elson — viaskodnak, Killmeyer beszél:

— Aki már látott Angliában dörtrétek versenyt, az bizonyára olyan benyomásokat szerzett, melyeket nem fog egyhamar elfelejteni. A fényárban úszó „Speedway”-kbe özönlő közönség feledhetetlen élményekkel hagyja el nap-nap után a motoros gladiátorok salak-arenáit. A látványos, páratlanul izgalmas sport, a tökéletes „broadside” attrakciója óriási közönséget vonzódott magának. Természetesen a bródszeidoláshoz megfelelő gépekre van szükség. Tessék megfigyeln!

És már magyarázza is a lemeztelepített Rudge-én...

— A normális országúti versenygépek építésükénél és súlyuknál fogva alig használhatók a dörtréteken, melynek fordulóban az ilyen gépek speciális farulatása igen nehéz. A dörtrétek specialisták más gépeket konstruáltak. A vérbeli dörtrétek masina kicsi, mo-kány építésű és főleg könnyű! Milyen

lepipített motor, az első kerék csúszását megakadályozandó meredek villa, jó kapaszkodást biztosító nagy, de keskeny és könnyű kerekek, miniatűr tankok arulják el azt, hogy valóban vérbeli dörtrétek géppel állunk szemben.

Közben valóságos gyűrű veszi körül a kitűnő bécsi bajnokot és mikor beszedének legérdekesebb részébe kezd, szinte lélegzet visszafojtva figyel szavaivra drukker és versenyző egyaránt.

— A multban az a technika öröndött a legnagyobb népszerűségnek, mellynél a vezető letott lábát mintegy maga után húzta. A kevésbé alkalmas talajú pályákon született meg a „Steherstief” (ezt a stílust a kontinensen Killmeyer fejlesztette a legnagyobb tökélyre! Szerk.) mellynél a vezető szinte a nyeregben állva farulatja gépét. Ez a technika a következő: — A versenyző teljes gázzal vágat az egyenesben és amikor a forduló elé kerül nem fekezi, nem lassít, csupán pillanatra veszi vissza a gázt és bal-lábara mintegy ráállva, gépét bedöntve szinte beledobja teljes gázt adva a kanyarba. A teljes irambal pörgő hát-só kerék elfaral, söpri a salakot, szinte beléassza magát, a gép keresztben állva faralja végig a forduló. A fordulóban a gép természetesen majdnem vízszintes helyzetbe kerül, a versenyző lábát csúsztatva tartja az egyensúly helyzetet, ez magyarázza, hogy a gép látszólag minden fizikai törvénnyel ellentétben megmarad két keréken. Ez a broadside...

Szinte meglevenednek előttünk a „Speedway”-k izgalmai...

— A közönség megtalálja amiért jött: az izgalmas sportot! Képzelmük csak el, mikor az indulók nevének felolvasása után, az örjöngő motorok mögött eldördül a startot jelző világitó pisztoly, szakad a startszalag, a tribün elsötétül, bögnek a motorok, füst, salak... Lehet izgulni, hiszen izgalmasabb látványt, mint az éles fordulóban keresztben állva vágató, foralva, csúszó, salakot magasra seprő, teljes fordulatszámú pörgő motorok és versenyzők munkáját elképzelni is alig lehet, különösen akkor, amikor nagyrészt egyenlő erők küzdelméről van szó...

Altenstein Gyuri, Vacuumék agilis propaganda meneszere vet véget a beszélgetésnek két Mobilio!l kannával. Tankolnak a bécsiek... Azután ismét rajta!

Egy biztos: Május 7-én este 9 órakor mindannyian kint leszünk!



Meg van elégedve?

eddigi alkatrészkereskedőjével

Még jobban meg lesz elégedve

ha a

Motor= és Autó Kellék R.=I.=nál

Badapest, VI., Lázár-ufca 7. sz. alaff szerzi be szükségletét

Az összes motorkerékpár és automobilkellékek, pneuk raktára



— Versenyzők figyelmébe! A KMAC Apponyitéri helyiségében április hó 25-én este fél hét órákor nagysikerűen igérkező előadó-estét rendez, melyen Méhes Zoltán műegy. tanársegéd

„A Budapest—Szegedi automobilút építése és az új nemzetközi rekord-pálya **„Smerletése”** címmel, vetített képekkel és filmelőadással kísért előadást tart. Belépődíj nincsen!

— *Olasz vendégekre van kilátás?*

— Igen. A bécsi lapok bolognai jelentése szerint április 29-én a faszta légió 150 motorkerékpárosa turára indul Bécsbe és Budapestre. Az egyes motorok között az előírt távolság, 50 méter úgy, hogy a motorkerékpárosztag hét és fél kilométeres oszlopban fog haladni. Az olaszok május 7-én érkeznek Bécsbe, ahonnan Budapestre folytatják útjukat.

— *Szakmai hírek?*

— Neu Andor eddigi állásától megválva a Fuchs Emil precízios műszergyárban vállalt megbízást.

— *Eladó versenygépet nem tud véletlenül Szerkesztő úr?*

— Dehogynem! A Zamecsnik-féle 350-es TT Rudge, mely új korában 2800 pengőbe került, kitűnő állapotban féláron eladó. A Gép a Bruck-cégnél tekinthető meg.

— *Más újság?*

— Egy helyreigazításunk van. Legutóbbi számunkban megjelent Bosch hirdetésbe sajnálatos hiba csúszott. Az 500 N és V típusú Puch masinákba természetesen nem a hirdetésben tévesen közölt DM 180 G 24 jelű Bosch-speciálgyertyák válnak, hanem a DM 150 G 24 jelűek. Jól jegyezze ezt meg minden 500-as Puch-tulajdonos!

— *Mi hír a TTC-ben?*

— Elkészült a Terézvárosiak olasz túrájának részleges programja: indulás június 3. érkezés június 17. Útvonal: Bécs, Semmering, Wörthi tó, Venecia, Triest, Abbázia. A részletes túraterv a titkárságnál (IV. Hajós-u. 15. Tel.: 270—90) megkapható.

— *Új gépek?*

Tankzománcozást felirattal.

dukozást, reklámfestést és mindenemű zománcozást

megelégedésre készít

KESJÁR JÁNOS

BUDAPEST, RÓZSA U. 10.

— Jönnek! A közeli napokban érkezik meg a Koppány céghez az első új Sunbeam szállítmány. A katalógusok már meg is érkeztek, csodásak lesznek az új masinák. Kíváncsi rájuk? Kérjen katalógust a képviselőtől: Koppány, VI., Dessewffy-u. 47.

— *Az Urbach-portán?*

— Delmár Walter új 500-as special BSA-t vásárolt, régi 350-es Zbóray Ferenc kezébe került. Az új 500-as spéci „Basa” 33 lóerőt ad le!

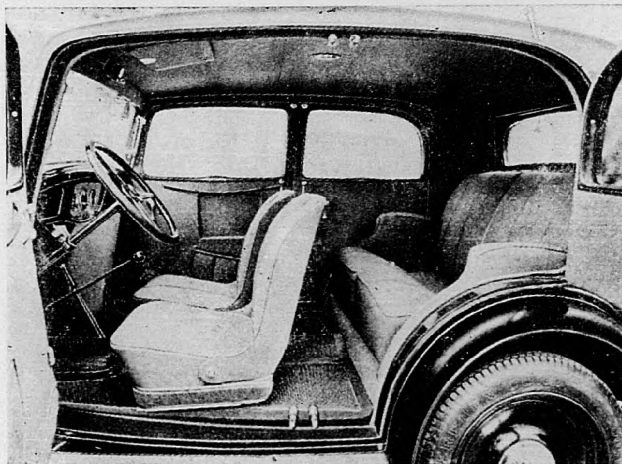
— *Szerkesztő úr adjon tanácsot, hol javíttassam Indiamotort?*

— Csakis Seifriednél, a hivatalos

képviselőnél. A Seifried cég műhelye mintaszerűen dolgozik, jellemző a műhely modern felszerelésére a próbapad, ahol akár csak a springfieldi gyárban kétszer 24 óráig járatták be a generáljavított masinákat.

— *A gummizsakmában?*

— Englebérték új árjegyzéke nagyarányú árszállításai révén általános meglepetést és örömet keltett. A több magyar bajnokságot is nyert kitűnő gumimárka legújabb típusa ellenálló, csuszásgátló, a legmodernebb elveknek megfelelő futófelületével a legmesszebb menő igényeket elégíti ki.

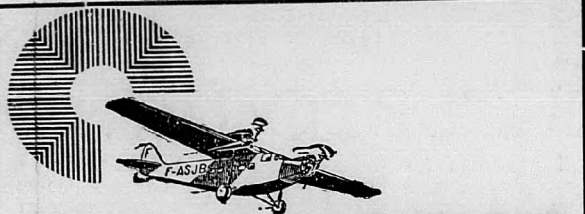


Megérkezett a 4 ajtós Balilla is!

TEKINTSE MEG!

FIAT

**AUTOMOBILOK MAGYAR ELADÁSI RT.
BUDAPEST, IV., VÁCI UCCA 1—3.**



AIR FRANCE

tavaszi járatai

naponta

Wien felé 15.25 órakor,
 Belgrád, Bukarest felé 11:20 órakor
 Wienből közvetlen járat Prága, Párizs,
 London felé!

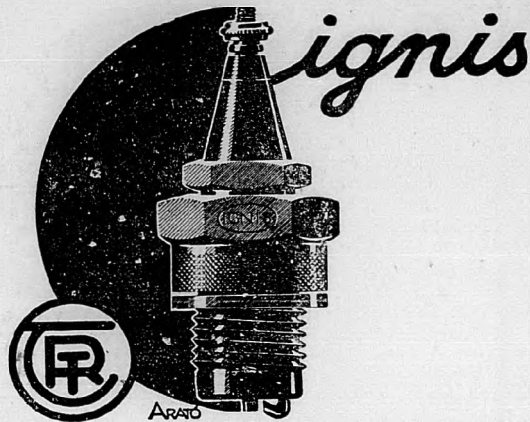


UTAS • CSOMAG • POSTA

Mindennemű felvilágosítás:

AIR FRANCE

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



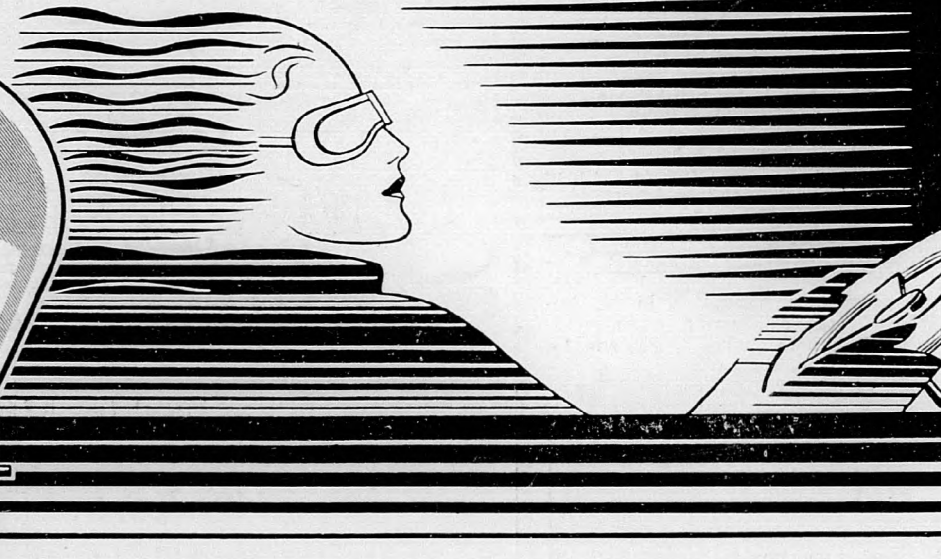
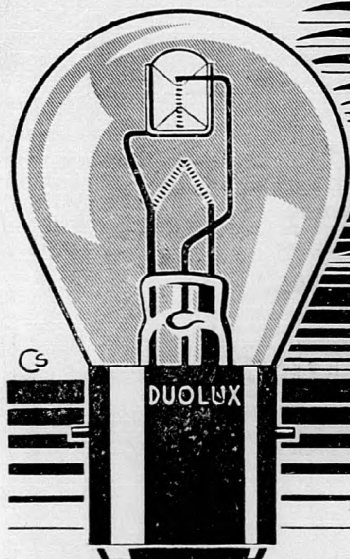
CSILLÁMSZIGETELÉSŰ GYUJTÓGYERTYA

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!