

ARA 40 FILL.

DÖRTTREKK VERSENYEK  
ITT A ZOLLER MOTOR

VI. ÉVFOLYAM

7. SZÁM

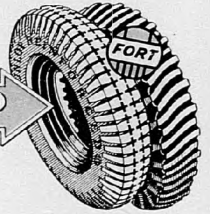
1934. május 15.

# AutóMotor

A LEGNAGYOBB PÉL-  
DÁNYSZÁMÚ MAGYAR  
MOTORSPORTLAP

ANGOL  
**FORT DUNLOP**

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



Kozma Endre (250 Puch)  
a Reznicek-turaut abszolút győztese

Képünk előbeérkezése pillanatában mutatja be népszerű bajnokunkat, amikor éppen ellenőrző lapját adja át a verseny funkcionáriusainak. A 430 km-es igen nehéz turaut pompás Puch győzelmeket eredményezett, hiszen az abszolút győzelem mellett a 250-es csoport első négy helyét is Puch menők foglalták el.



# Legujabb CORDATIC győzelmek:

**HARTMANN LÁSZLÓ** (Bugatti)

a KMAC salakpálya-versenyén e hó 6-án és 12-én, továbbá

**ZAMECSNIK TIVADAR** (Rudge)

az első 500 köbcentiméteres motorversenyben e hó 12-én

**CORDATICON**  
**elsők lettek!**



**A CORDATIC GYŐZ**

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

# AutóMotor

AZ EGYETLEN FÜGGETLEN  
MAGYAR MOTOR SZAKLAPKIADJA AZ  
"AUTO-MOTOR" LAPKIADÓ VÁLLALAT  
SZERKESZTŐSÉG ÉS KIADÓHIVATAL:  
BUDAPEST, V., TÁTRA UTCA 4. SZÁM  
HIVATALOS ÓRA: 9-12-IG  
TELEFON: AUT. 224-07 és 107-68Postatakarékpénztári csekk számla szám: 48.438  
Folyószámla: Angol-Magyar Bank

VI. ÉVFOLYAM

BUDAPEST, 1934. MÁJUS 15.

7. SZÁM

## ELŐGYÚJTÁS

**I**degenforgalom! Felkapott, büvös fogalom lett ebből a kissé magyartalan, kissé nyakatekert szóból, melyet áhitattal suttnognak el azok, akik fontokat, dollárokat és egyéb tilalmasságokat vizionálnak egy-egy Kodak vagy Baedeker láttán. Idegenforgalom — mormolja áhitattal miniszter és hotelportás, szinigazgató és kurtizán és igazuk is van, mert az idegenforgalom fontos gazdasági tényező, láthatatlan export, valutateremtő csodaszer és részben magyar propaganda.

Idegenforgalmunk pompásan meg van szervezve. Van tanácsunk, vannak kirendeltségeink, vizsgázott csicsերոնեink (nem tévesztendő össze a megboldogult háromlányú Csicsónéval), székesfővárosunknál pedig külön tanácsnok törli fíradtra fejét az idegenforgalom fellendítéséért és még arra is hajlandó a szent cél érdekében, hogy magát nagy fene bambuszbotokkal, ruhaszártó kötelekkel, vészes és szakállas fenékhangokkal, valamint egyéb halgyilkos készségekkel lefotografálja, mint Pontykirály jelenjen meg német sportlapok hasábjain, hogy a Balaton hűs, drága, de kulturálatlan hullámai közé invitálja a globetrotterség után vágakozókat.

Alaposan meg vagyunk tehát idegenforgalmilag szervezve. Hála istennek. A megszervezettség azonban inkább elméleti, mint gyakorlati. Amit a százegyhány fasiszta olasz motoros minapi látogatása is igazol.

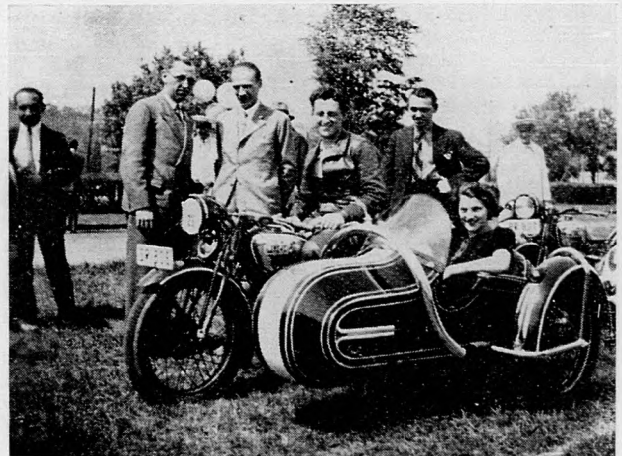
Olasz barátaink megérkeztek, fogadtatás ugyan volt, de ulána nem törődött velük senki, ha az egyik lelkes magyar sportember nem veszi őket védőszárnyai alá, úgy talán el is tévedtek volna Budapesten. Az egyik olasz folyton azt hangoztatta, hogy nézzék meg az Isola Margueritát A Margitszigetet. Nosza megindult a telefonálás a Közmunkatanácshoz, mert autótért egypengőt, motorért harmadfelet ugyan melyik elszánt fasiszta hajlandó megfizetni. A Közmunkatanács azonban nem volt hajlandó ármérséklésre, nem is nézték meg az olaszok a szigetet. Ha már Margitsziget nincs, hát nézzük meg a szigetet. Belülről. Mint élő tilalomfa állta útjukat a szakállas portás, ötven filléreket kövelelőn. Telefon a háznagy hivatalba. Instanciázás. Végre tízpengős átalányban megállapodtak. Közben az olaszok vártak, türelmetlenül kediek, dühöngtek. Melán.

Mi a véleményük az illetékeseknek? Helyes ez a rendszer, vagy helytelen? Ha helyes akkor kár minden szóért. Ha helytelen? Akkor?... Hiszen eleget magyarázzák, hogy az idegenforgalom nemzeti érdek. Hát még akkor, amikor „olasz barátainkról” van szó.

**A**mikor mindenki valami csodateretlően malasztos balzsamot sejtett és sejtetett a benzinnel árába foglalt utadóban, egyedül mi vállaltuk a hálátlan szerepet: szembehelyezkedni a közhangulattal. Pontos kimutatást közöltünk számszerű adatokkal bizonyítottuk, hogy a benzinutadó nem könnyíti a terheken. De nem is ezen volt a hangsúly: atól tartot-

tunk, hogy ezuttal is törököt fognak azok, akik a benzin utadó kortestollát tűzték a kalapjuk mellé. Nos a tények igazolták, hogy az automobilizmus szabadalmazói bojvívói valóban és sojnálatraméltóan igenis megfogták a maguk törökjét. A legfrissebb hírek szerint az illetékes hatóságok olyan tervekkel foglalkoznak, hogy megtarják a „mérsékelt” utadót a maga mai formájában, mellette külön benzinutadót is vetnek ki. Marad tehát a levelezgítés és adófelügyelőségekkel, a bárca, a finánci csiriz és ráadásul: a benzin és motalkó árát is felemelik — utadó címén. A közmondásbeli csöbörből tehát nem is vödörbe, hanem feneketlen kulba esünk, ahol visszaálmodhatjuk azokat a régi szép (?) időket, amikor — csak a bárcát fizettük és szidtuk, a benzinünket még békén hagyták.

**H**err Piffke, derék bajor nyárspolgárhoz méltóan megissza a maga néhány kriglijét a nürnbergi Brauhausban, nagyot szuszogva beszáll a kis BMW-be, vagy DKW-be, elpöfög mondjuk a Götz von Berlichingen Strasse 45 számú ház elé, kiszáll, elzárja a benzincsapot, lakatra zárja az ajtókat, előveszi a kapukulcsot, felmegy a második emeletre, megvacsorázik, hálósapkát rak a fejére, rádióval meghallgatja Göbbels miniszter 58,462-ik propagandabeszédét, elrebeg néhány kreuc donnerverttet, fejére huzza a paplant és elalszik. Kocsiját nyugodtan kint garázsirizza az utcán. A rendőrség nem jelenti fel mint nálunk, hogy „huzamosabb ideig őrizetlenül hagyta a géperejű járművet”. Ellenkezőleg. Háromszáz kiséglőrendőr cikál egész éjjel Nürnbergben, hogy őrizze az utcán garázsirizó autokat. Mert Madách után szabadon: Nürnbergben sok az autó és kevés a garázs. Olyan autótömeg került ujjban forgalomba a hajdani mesterdalnokairól, vasszüzeiről és mostani diszletlen díszműauiról híres városban, hogy a sorban épülő emeletes, modern garázsok sem tudják befogadni a rengeteg kocsit. Pedig nem történt semmi, csak csendesen leszállították az üzemanyagok árát és eltörölték az autódadót. Nálunk pedig. Na igen ...



Ez az 500-as oldalkocsis Puch nyerte a szépségverseny első díját, Bolgár direktor nagy örömmel.

# Mit követelek a vezetőtől?

## Juttassuk szóhoz a gyengébb nemhez tartozó oldalkocsis utast!



**K**EZDE NEX talán leghelyesebb lesz elárulni, hogy mi női utasok eléggé érzékenyek vagyunk, nem rajongunk azért a gondolatért, hogy egyszerűen ballasztnak tekintsenek, melynek nincsen más hivatása, mint lent tartani az oldalkocsis kerekét a földön, különösen balfordulóban. Legtermészetesebb és legfontosabb kívánságunk: biztonságban akarjuk magunkat érezni, azt a vezetőt becsüljük, aki nemcsak ura a gépének, hanem nehéz pillanatokban sem veszíti el a fejét. Mert ha már valakinek el kell veszítenie a fejét, úgy inkább mi vállalkozunk erre, de ennek taglalása túlhaladja a cikk kereteit. Sajnos a legtöbb vezető kenguruerkölcsöket vall. A kengururol tanítja a természetrajz, hogy amikor udvarol, hát nyaktörő mutatóványokba kezd, szaltó-féléket csinál, hogy felkelte a maga

Szerencsére ma már kevesebb bajt okoznak a lófejek. Nem azért, mintha a vezetők erkölcsi javultak volna, hanem mert ritkábbak a lófejek. Vanak ugyanis kellemesebb élmények, mint amikor valami jólsikerült táltos szuszog meieget le az ember nyakán, nem beszélve a náthás lovakról, „akiket” kiskorukban nem tanított arra a mamájuk, hogy tüsszentésnél zsebkendőt illik használni. Volt alkalmam például a villanyrendőr színjátszására várva olyan lóval találkozni, melynek nagyon megtetszett a szalmakalapom és gátlásai nem lévén, egyszerűen lelegélszte a fejemről.

Sokat beszélhetnék arról a szerencsétlen szokásról, hogy a legtöbb oldalkocsis belseje: Hangyatelepbe oltott Telekitér. Kétségtelen, hogy az üres olajskannát, az ócska rongyokat, elnyűtt kabátokat valahol el kell raktározni, ha azonban megkérdeznék, úgy az oldalkocsisnál sokkal jobb tárolási alkalmakat ajánlanék. Hát még ha akadna olyan vezető, aki tisztán tartaná az ülés párnázatát, vagy legalább leporolná, mielőtt beinvítná hölgyét. Az olajfoltos kabát, olajskannától szakadt harisnya a legszébb kirándulás örömeit is tönkreteszti, különösen a hónap végén.

Határozottan állítom: az oldalkocsis utas nem rajong a motortechnika karbantartási problémáért. Például nem szereti kézbe venni a zsiros láncot, amikor a Sanyi segítsen drága felkiáltással a markába nyomja a láncot, amíg megtalálja a patenszemet.

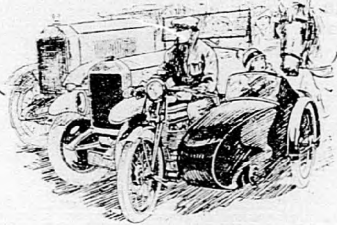
A legtöbb motoros sohasem ült bele saját oldalkocsijába, nem ismeri tehát annak speciális szenzációit. Nem tudja például, hogy ha megáll a forgalomban, úgy a háta mögött levő nagy amerikai tûrökocsinak kipuffogócsöve pont az utas arcára irányítja illatos égéstermeket, melyek nemcsak tüsszentésre ingerelnek, hanem a legvastagabb puderrétegen is áthatolva fekete álarcot varázsolnak az utas hamvasnak mondott arcbőrére. Azt sem tudja a Gyuri, hogy ha hozzá nem is ér fel az előtte haladó autó által felvert por vagy latyak, az alacsonyan ülő utast telibe találja. Sőt azzal sincsen tisztában a Feri, hogy amikor oly eleganciával keresztezi eső után a villamos síneket, úgy a sínek mellett megrekedt kis pocsolyák nagyzási hőbortba esve, gejzírek szerepét próbálják eljátszani.

Mi nem szeretjük a hirtelen fékezést vagy akcelerálást. Nem figyelhetjük a lábpedált, nem tudjuk tehát,

Az oldalkocsishoz nemcsak a harmadik kerék tartozik szervesen, hanem az utas is. Mivel a motorkerék-párosok kevés kivétellel innen vannak a hetven éven: az oldalkocsis utas különösen ilyenkor tavasszal — rendszerint az ügyvezetett gyengébb nemhez tartozik. Az utas pedig — leggyünk ösztintek — nemcsak olvadó pilantásokat vár a vezetőtől, hanem egyéb követelményei is vannak. Juttassuk tehát szóhoz az utastábor egyik szöke képviselőjét, aki annál kiemeltlenebbül ejti le szívével a követ, minél diszkrétebben hallgatjuk el a nevét.

hogy melyik pillanatban kívánczik orrunk beleütközni a szélvédőbe hirtelen fékezésnél, sőt a drégriffet sem figyeljük, éppen ezért csak a kellemetlenül hátracsukló fejünk és a támlától kapott veseper jelzi azt a hatalmas akceleráló erőt, mely az 1934 típusú óhává motor legtitkosabb rekeszeiben rejlik és melyre a Kálmán olyan nagyon büszke.

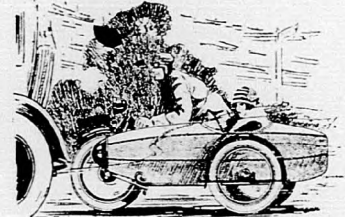
Bár nem tartozik szorosan a cikk keretéhez: nem szeretjük az olyan vezetési technikát, mely az állandó előrepillantás mellőzésével csábmoso-



Vannak kellemesebb élmények, mint amikor a hátunk mögött várakozó szomorú táltos meieget szuszog a nyakunkba.

irányában Miss Kenguru érdeklődését. Ugyan melyikünk nem találkozott még a kengurumotorossal, aki azzal kezd a „főzést”, hogy dörrtrekk pályának képzelet a Hármashatárhegyet, vészesekek akcelerál mint valami angol TT-menő és boldogtalan, ha balfordulóban az oldalkocsis kereké nem lendül másfél arasznyit a levegőbe. Nos, az ilyen vezetőért nem rajongunk, gyávák vagyunk bevalami gyáváságunkat, inkább összeszorított szájjal hallgatunk és Jenő bizony csodálkozik, hogy amikor célhoz értünk, hát nem ragyog a szemünk a csodálattal elegyített rajongástól. És nem érti, hogy a legközelebb röviden, de határozottan lemondunk a motorozás gyönyöreiről.

Kévs vezető tudja, hogyha valami akaratlan „összekötöttés” támad azzal a megelőzni szándékolt túraautóval, úgy rendszerint a harmadik szereplő, az oldalkocsis utas issza meg a levét. Ezért nem szeretjük a mindenáron „bevágni” akaró vezetőt, aki előszeretettel faraltatja a gépét, ha örömeire valahol sáros vagy csuszós utat talál és feltétlenül imponálni akar.



A vezető az ózott szippantja, nekünk pedig az előttünk robogó tarokocsit motalkó-búze jut...

lyokat küld a járdán sétáló kollegáink felé. Itt két faktor játszik szerepet: aki nem néz mindig előre, az nekimegy valaminek, a másik faktor már inkább a nő büszkeségben rejlik, melyet azonban — nehogy elbizba magát a Lajos — ne tévesszünk össze a féltékenységgel. Ha gyalogosan történik ilyesmi, nem nehéz bosszút állni. Az ember egyszerűen utánozza a Miklós „technikáját”. De motoron — más a helyzet. Ilyenkor — és csakis kizárólag ilyenkor — ő az úr, célzserüségi okokból tehát nem ildomos felkelteni benne a dühös — bár leginkább csak morgásra kész — úgynevezett oroszlánt.

**Nem tépi a haját,**  
ha akkumulátor és elektromos berendezését

**Hadamcsik-nál**

javíttatja vagy készítteti  
V., Szabadság-tér 7, fsz. 26  
Bejárát a Sas vagy a Wekerle u.-ból



# A versenyautokonstruálás nagy szenzációja : a másfél literes-hathengeres-kétütemű Zoller-motor 260 féklóerőt teljesít

és nemcsak két kompresszonnal, hanem a legújabb csodával - exhausztorral is fel van szerelve

A német P és Mercedes kocsik mellett a közeljövő versenyein megjelenik a legújabb konstrukció, a *Zoller hathengeres*, mely az autotechnikának legkorszakalkotóbb csodái közé tartozik. Tervezője a világhírű Arnold Zoller, akinek kompresszort ott láthattuk Henne BMW-jén, aki a világrekorder DKW-kat tervezte és a jelenkor egyik legismertebb kétütemű szakembere.

Lijerenként 100 féklóerő: ez volt eddig a motorteljesítmény maximuma és csak kivételesen sikerült megközelíteni a 120 lóerős teljesítményt, Zoller azonban túltett mindenkin: *másfél literes, kétütemű hathengerese kereken 260 lóerőt ad le a fékpadon*, ami lierenként közel 180 lóerős teljesítménynek felel meg.

Zoller motorja sorban hathengeres, hengerenként két dugattyuval a Puch. Két egymástól független kompresszora kivételesen magas nyomás mellett tölti a hengereket gázzal: *a két kompresszor segítségével a másfél literes motorba pontosan annyit gázt kell bepréselni, mint a kompresszor nélküli hatliteresbe*. Fordulatszám nem mozog csillagászati nivón, mindössze 5500 percnként. Érdekesége a kompresszor meghajtásnak, hogy az áttétel változtatható, kisebb kompresszor-nyomás mellett a teljesítmény „mindössze” 130 lóerő 3800 fordulattal mellett, tehát normális szupersportkocsihoz is használható, akár mindennapi üzemben is.

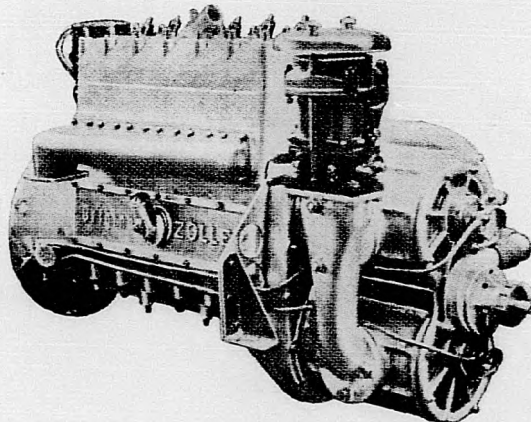
## Mi az exhausztor ?

*Mi a titka a lierenkénti közel 180 lóerős teljesítménynek ?* Nem más mint az *exhausztor*, a motorteknika legújabb szenzációja, melyről elsőnek adhatunk hírt a magyar autós közönségnek.

Hogy az exhausztor célját és működését megérthessük foglalkozunk először a kompresszonnal. A kompresszornak az a célja, hogy a motorba több gázkeveréket préseljen. A normális motor szívja a benzingázt, ami nem csak fékezi a motort, hanem egyttal korlátozza is az elégsre kerülő benzingáz mennyiségét, különösen igen magas fordulatszámánál, amikor a külső nyomás vastag átmérőjű szívócsövek és szelepek esetén is elégtelen ahhoz, hogy a szívási ütemek töredék-másodpercnyi ideje alatt bejuttassa a lóerőket termelő lehető legnagyobb mennyiségű benzingázt. A kompresszor segít ezen a hibán, erős túlnyomás mellett préseli be a gázt, a kompresszoros motorban a hengertöltés nem szívás által jön létre, hanem a kompresszor veszi át az atmoszférikus nyomás szerepét, hatványozott mértékben.

Ne feledjük azonban el: *nemcsak tölteni kell a hengereket, hanem ki is kell üríteni az elégett gázt*. Hiába méretezik vastagra a kipuffogóvezetékét, a kipuffogótorkot, nagyra a kipuffogószelepet, magas fordulatszámánál ugyanaz játszódik le a kipuffogórendszerben, mint a szívóban, a felfelé haladó dugattyu képtelen lefékeződés nélkül kihajtani az elégett gázt, a kipuffogóvezeték nem tud helytállani a fantasztikus áramlási sebességnek, hiába nyitnak a kipuffogószelepek, az elégett gáz egyrésze visszamarad és lehet-

lenné teszi, hogy a henger teljes egészében megteljen a kompresszor által szállított friss gázkeverékkel. Ezen van hivatva segíteni az exhausztor, mely nem egyéb fordított kompresszornál — egyszerű, magas fordulatszámú, szivattyuturbína, mely a kipuffogószelep nyitása pillanatában mondhatni kiszippantja a hengerből az elégett gázt. Az exhausztor közvetlenül a kipuffogósőre van szerelve, meghajtását a motortól kapja és a Zoller motor esetében *kerek 80 féklóerős teljesítményfőbbletet ad*. Az exhausztor meghajtása 20 lóerőt emel fel, marad 60 lóerő, az exhausztor nélküli üzemnél termelt kerek 200 lóerő tehát *260-ra* emelkedik. Hogy fogalmat alkothassunk magunknak arról is, hogy ez a 260 lóerő mit jelent, nem kell másra gondolnunk: normális, másfél literes turakocsi (Steyr, Fiat stb.) lóerőteljesítménye 35-40 Hp.



*Éz a másfél literes Zoller kétütemű motorja. A jobb oldalon láthatjuk a két kompresszort és felettük a hatalmas karburátort. Az exhausztor a képen nem látszik, Zoller ugyátszik nem akarja meg nyilvánosságra hozni, még fényképen sem.*

A Zoller motor másik szenzációja: mindenhol alumínium, a komplett motor kompresszorokkal és exhausztorral, olajtöltés nélkül mindössze *98 kilót* nyom. Természetesen alumíniumból vannak az acélsőbetétes hengerek, csupán a forgattyutengely és a hajtókarok vannak acélból, beleértve a a kompresszor és exhausztor lapátkerekeket.

Zoller mérnök most konstruálja 750-esét, négyhengeres kivitelben, ez valamivel rövidebb lesz, de teljesítménye felül lesz a 120 lóerőn!

Hiába hiszik annyian, hogy elérteztünk a netovábbhoz. Minden év, minden hónap, sőt minden perc meghozza a maga nagy szenzációját, mely mellett megilletődve és csodálkozva áll az automobilista.

## SAJNÁLOM

de én csak „Cellodor” cellulose lakkot fogadok el  
**Wilhelm Fülöp**

festék-, lakk-, kence nagykereskedése  
„Cellodor” cellulose fröccslakkok  
BPST, VIII., RÁKÓCZI-UT 65.  
Alapítva: 1902. Telefon: 316-88.



**akkor sem** tudja olcsóbban és tökéletesebben akkumulátor és világítási berendezését javíttetni, mint

## BERTÁNÁL

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



## ITT AZ IDEJE,

hogy hibás keztyűjét megjavíttassa

**OTTENREITER**  
IV., Petöfi Sándor-utca 3. (Udvarban.)

**Készít és javít**

Jött és  
győzött a

*Steyr Typ 100*



ELADÁSI IRODA:

LEHEL U. 25. TEL : 92-3-40

# Minden motor- kerékpáros

saját érdekében cselekszik, ha  
bevásárlása előtt tájékozódást  
szerez legolcsóbb áraitól.



Az eredeti angol  
Amal karburátorok,  
az eredeti angol  
Sturmey Archer  
sebességváltók,  
az eredeti angol  
John Bull pneumatikok  
stb. stb.

## magyarországi vezérképvisellete

Az eredeti angol  
Burman sebességváltó  
részek,

az eredeti angol JAP  
motorrészek stb. stb.

## magyarországi hivatalos lerakata

# BIRÓ JENŐ

motorkerékpáralkatrész nagykereskedés  
Budapest VI., Liszt Ferenc tér 2.  
Telefon: 28-0-96.

Alkatrészek és felszerelési cik-  
kek a legnagyobb választék-  
ban mindenféle típusu motor-  
kerékpárokhoz.

# HIREK

## Varzi (Alfa) győzött Tripolisban

A Mehalla oázis 13.1 km-es circuitje talán a világ legszebb versenypályája. A legkeskenyebb szakaszokon is 14 m széles útvonalat néhány merész forduló tarkítja ugyan, a hosszú egyenesek mégis érthetővé teszik a kolosszális 186 km-en felüli átlagot, mellyel az Alfa Romeo vezető Varzi az 524 km-es versenyt megnyerte. Kezdjük azonban legelől.

A hatalmas vasbeton tribünön tarka nézősereg várja izgatottan a startot, fenn, félelmetes magasságban van az időmérők és a sajtó „üvegháza“, ahonnan pompás kilátás nyílik a pályára. Ott, az a 40 m magas torony, ahonnan a pálya minden része látható, a versenyfőintéző főhadiszállása, mely állandó összeköttetésben áll az útvonal mentén álló hat kisebb toronnyal. Ebből a toronyból működtetik elektromos úton a tribünnel szemben álló hatalmas időtáblát, melyből a közönség mindig hű képet nyer a verseny állásáról. Van természetesen rádióriporter is, aki rövid hullámon adja le Rómának a verseny lefolyását.

Lennt a starthelyen 28 koei várja Tripolis kormányzójának, Balbó tábornoknak startjelét. Ott áll Chiron, cigarettával a kezében, Varzi pezsgővel kínálgatja. Azután kocsiba ül a mezőny és... Rajta!

Nyomban az Alfa vezető Ferrarimenők vannak az élen, 200 km-es tempóban húznak el a tribün előtt. A két Maserati vezető: Hamilton és Etancelin, valamint Wimille (Bugatti) sem hagyják magukat: ők is az élesoportban futnak, csak a 10-ik körben sikerül az éllovas Varzinak és Chironnak némi előnyre szert tenni. Az amerikai De Paolo Millerjével nem sokat mutat, egyszer már meg is állott, fékeit igazította. Honfitársa, Luo Moore (Miller) sem veszélyes erre a mezőnyre. Kialakul a verseny képe: az Alfa vezetőket az idén Tripolisban nem lehet megverni! Csupán az a kérdés, vajjon Varzi, Chiron vagy az újdonsült nagyágvú, Guy Moll lesz-e a győztes? A 37-ik körben Varzi üzöbe veszi az 500 méter előnnyel az élen nyargaló Chiront... Finis!... Varzi 201.100 km átlaggal új körrekordot fut... Chiron gyújtási zavar miatt 50 mp-et áll... Varzi az élen!... Moll megelőzve az álló Chiront a második helyre nyomul... Varzi győzött!... Taps, olasz himnusz. Végeredmény:

1. Varzi (Alfa Romeo) 2:48:53.8 mp. Átlag 186.149 km. 2. Moll (Alfa Romeo) 2:48:54 mp. 3. Chiron (Alfa) 2:49:16 mp. 4. Etancelin (Maserati) 2:55:39 mp. 5. Biondetti (Alfa) 6. Dreyfuss (Bu-

gatti). 7. De Paolo (Miller). 8. Luo Moore (Miller). 9. Eyston (Alfa). 10. Balestrero (Alfa). 11. Carrasoli (Alfa).

## Kozma (Puch) védi a Reznicek díjat.

Reggel hat órákor startolt a kispesti Kossuth-térről a KAC jubileumi Reznicek vándordíjas bajnoki futárversenyének mezőnye a Cserhát és Mátra útjait beszegő 430 km.-es távra, melyet járműre és kategóriára való tekintet nélkül 45 és 55 km.-es átlaglimiték között tartoztak lefutni a versenyzők. A versenyt erősen megnehezítették az utvonal öt pontján működő ellenőrző állomások, melyek nemcsak az áthaladást, hanem az előírt átlagnak az ellenőrző állomások között való betartását is kontrollálták. A nehéz körülmények, a hosszú táv és nem utolsó sorban a gummidefektusok özöne folytán az indulóknak csupán a fele, számszerint 13 versenyző fejezte be előírászerűen a versenyt. A helyezéseket pontozás alapján állapították meg, *hogy azonban a pontozás milyen kulcs alapján történt, arra nézve a versenyszabályok*

csodálatosképpen semmiféle előírást sem tartalmaztak. Kíváncsok volna, ha a KMAC Nemzeti Sportbizottsága cenzuráján a jövőben hasonló elasztikusnak ígérkező versenyszabályok nem csúszhatnának át pláne akkor nem, amikor bajnoki pontszerző versenyről van szó.

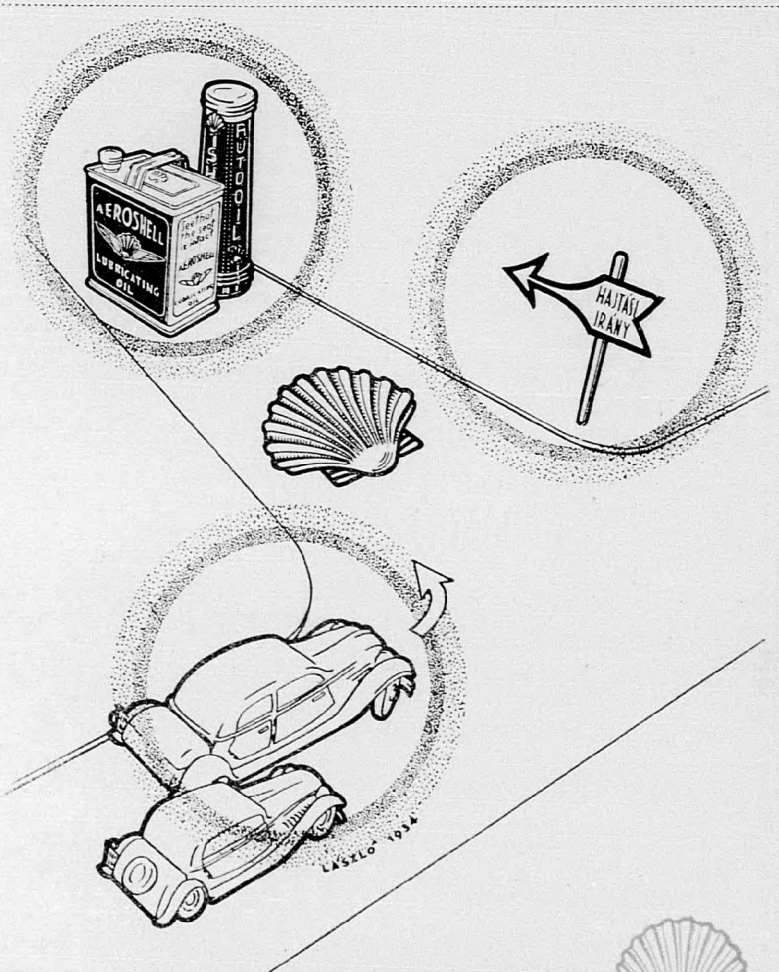
*A verseny hőse és egyben a Reznicek vándordíj ezévi védője Kozma Endre lett 250-es Puch géppel. A verseny részletes eredményei a következők:*

*250 km.-ig: 1. Kozma (Puch) 3 bp., 2. Stern (Puch) 39 p., 3. Hambach (Puch) 43 p., 4. Frömmel (Puch) 109 p., 5. Benkovits (Méray) 207 p.*

*500 km.-ig: 1. Kiss (Rudge) 6 p., 2. Szőlőssy (Ariel) 11 p., 3. Martinek (Gilera) 22 p., 4. Pallós (Norton) 59 p., 5. Bécs (New Imperial) 69 p., 6. Benisch dr. (BMW) 290 p.*

*Automobilok 1.5 l.-ig: 1. Richter (Fiat Balilla) 34 p. 1.5 l.-entelül: 1. Wagner dr. (Lancia).*

Az oldalkvccsis kategóriában nem volt befutó és a 350 es szülő kategória nyolc indulója közül sem érkezett a célba senki.



**Jó úton halad, ha a menefirányt betartja.**

Az elsőkerék-meghajtásos konstrukció újabb világraszóló győzelmet aratott: Citroen, a „francia Ford“ legújabb típusait elsőkerék meghajtással hozta ki. A hír világszerte óriási feltűnést keltett és a szaksajtó egyöntetű megállapítása szerint André Citroen irányváltotatása újabb meggyőző bizonyítéka az immár sokszorososan bevált „Frontantrieb“ vagy „front drive“ korszakalkotó jelentőségének.

A német P kocsik verseny programján egyelőre a francia GP, az Avus verseny, az Eifel verseny, a belga GP és a svájci GP szerepel. A verseny debütetát június 3-án az Eifel versenyen lesz. Az Autó-Uniónnak mint versenyzők Stuck, Leiningen, Sebastian, Burgaller és Momberger állanak rendelkezésre.

A Miláno-Nápoly távversenyen a szőlőgépek sorában Bandini (Guzzi) az oldalkocsis csoportban Opessi (Triumph) győzött. Mindkét versenyző Lodge gertyát használt.

A 100,000 néző előtt lefolyt Marienberg verseny abszolút győzelmét 208 km-es távon 128 km-es átlaggal Rüttchen (600 NSU) szerezte meg egy perccel a nálunk is jól ismert Rosemeyer (500 D KW) előtt. A versenyen bukásból kifolyólag két halálos baleset történt.

Osztatlan érdeklődés kíséri a lábát tört olasz mestervervezető Tazio Nuvolari állapotát. Örömmel közölhetjük, hogy Nuvolari orvosainak nyilatkozatai szerint a „Campionissimo“ balesetét két hónap belül kiheverheti és ha semmi nem jön közbe úgy még az idén volanhoz ülhet.



Capt. Haig az ausztráliai Vacuum Oil Co. repülőiskolai osztályának vezetője európai körútfán Mátýásföldre is ellátogatott a „Mobiloil Dragon“-nal és nagy elismeréssel nyilatkozott a budapesti Vacuum Oil Co. rt. Európában egyedülálló repülőteri kiszolgáló kocsijáról.

**Legolcsóbb**  
az, ami a  
**legjobb**  
**Sunbeam, Norton**  
motorkerékpárok,  
**Seagull (Sunbeam)**  
csónakmotorok  
Koppányinál, Budapest IV., Dessewffy-u. 47

**Révész és Huszár**  
VI., Jókai tér 7. Telefon: 18-9-54.  
DUREX dugattyúk egyedárusítása.  
dugattyugyűrűk, nyers- és kész molszerelemek, fogaskerekek, dugattyucsapok, tömitések, Wippermann és Morse motorkerékpárláncok.

Automobilrugók és spirálrugók gyártása és javítása. Kész rugók raktára.  
**BÁN LÁSZLÓ**  
VII. VÁG UCCA 5. — TELEFON: 91-1-21.

**Ezt várta Ön, 550 cc-es angol Triumph motorkerékpár**  
az 1934-es típusu gépek minden előnyével és nagyvilágítással ... **1.690 P**  
oldalkocsival ... **2.100 P**  
A motortechnika legmegbízhatóbb alkotása!  
**Részletfizetés! Csere!**  
Tekintse meg a technika 1934-évi szenzációját!  
650 cc. OHV. Egyblokkba épített ike hengerekkel.  
**Bruck,**  
Budapest, VI., Jókai-utca 21.

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

**BUDÁNI OLAJ**  
**HELM special és Ricin**  
valamint az összes motorolaj különlegességek  
**GHILLÁNY M.**  
II. Corvin-tér 5. (Fő-u.)

**SABRNÁK**  
VI., LAUDON-U. 5.

# Bemutatkozik a

FIAT *Ardita*

**P**róbaútra az új hathengeres Ardítával? Hogyne mennék. Szívesen!

És máris bennülök a pompás aerodinamikus vonalvezetésű kocsiában, kényelmes ülések, luxuriózus kivitel, Fiaték legújabb remekműve. Irány a Gellérthegy. Az üzlet előtt egy négyhengeres Ardita áll útra készen. Bemutatókocsi. Érdeklődők számára. Szintén a Gellérthegyre készülnek, de kerülőúton.

Lassan haladunk, dél van, nagy a forgalom. A pompásan kiegyensúlyozott motor észrevétlenül dolgozik. Az első útkereszteszénél az orrunk előtt zárják le a forgalmat. De soká kell várni! Mögöttünk már egy tucat kocsí áll. Végre sárga lesz a lámpa: a motor megtűrázik... Zöld: a kocsí megugrik... Jól akcelerál. Van benne erő, alacsony fordulatonál is jól húz: a hathengeres 2.5 l-es motor már 3600 fordulatonál leadja 60 lóerős csúcsteljesítményét. Az Erzsébet hídon suhanunk át és fordulunk be a Gellért rakpartra! Vezetőnk érzéssel kezeli a gázt, mégis csakhamar 80 km.-nél tartunk. De hopp! Itt a Gellért-tér.

— Könnyen felmegy a kocsí 120 km.-re — dörmögí vezetőnk, miközben a Kelenhegyi útra fordulunk be.

Utítársat is kaptunk. Az érdeklődőkkel (vevő jelölt, feleség, unokatestvér, sógor, stb.) megrakott kis Ardítá, mely a Ferenc József hídon át jött, szögödik a nyomunkba. Hátranézek, figyelem! A Kelenhegyi út emelkedője meg sem kottyan neki. Jön a lépcső, utána a hajtúkanyszer. Milyen stabil ez a kocsí. A rugózás meg egyenesen szenzációs, semmi oldallengése nincs a karosszériának, amellel tökéletesen rugózik. Jó tempót megyünk. hátranézek: a kis megrakott Ardítá még mindig a sarkunkban van.

— Nem esoda — mondja vezetőnk hiszen a kis Ardíták is simán futnak 100 km. fölött, hegymászó képességben pedig szintén alig maradnak a hathengeresek mögött, melyeknek sporttípusa a 36 százalékos emelkedővel is megbirkózik.

Pillanatok alatt a Citadella tövében kanyargunk felfelé. Ahonnan legszebb a kilátás, megállunk. Fényképezni akarok, de ilyen pech: lenni maradt a masína! Borzasztóan bosszant! Egymás mellett áll a két Ardítá, a négy és hathengeres, lent a mélyben csillog a Duna, pompázik a város és — nincs fényképezőgép!

Szemügyre vesszük hát a kocsikat. Fiaték ugyancsak kitettek magukért, amikor régi tradícióik — szépség és gazdaságosság — alapján kihozták a páratlan sikert aratott kis Balillák nagyobbik testvéreit, a négy és hat-



hengeres Ardítákat. Az Ardíták teljes fémkarosszériával kerülnek forgalomba, mely megoldás lehetővé teszi a karosszéria és a rendkívül masszívan kimerevített alváz egységes kiképzését. Az egymásba csukódó ajtók kényelmes beszállást, a széles, nagy ablakok a kocsí-interiőr barátságos hangulatát biztosítják. A szabadon felfüggesztett motor modern konstrukciójával harmonizál a négysebességes szinkron-sebességváltó, melynek zajtalan 3-ik fokozatáról speciális berendezés révén játszí könnyedséggel terhetünk át a 4-ikre és visszont.

Indulunk visszafelé. Kocsí, helyesebben utacsere: a négyhengeres vevőjelöltjei hazafelé menet ki szeret-

nék még róbálni a hathengereset. Csak azután döntenek...

Robogunk lefelé az öreg Gellérthegyről. Csak most látszik igazán, milyen stabilak ezek/a kocsik. Szinte ragadnak az úttesthez. A hidraulikus fékek minden pénzt megérnek. Ezekre nyugodtan rábíthatja magát az ember. Mintha csak tudta volna ezt az a bácsi ott az Eskü úton, amikor újságjába temetkezve lelépett a járdáról és példás hidegvért tanusítva, sértált át előttünk az úttesten. A fékek fogtak: a bácsi azonban nem vett tudomást az egészszről, ki sem dugta a fejét a „Napi hírek“-ből... Pedig, ha a fékek nem jók, belőle is „Napi hír“ lehetett volna... Dehat hiába, pesti ember volt....

## Licsájer János budapesti autórugógyártó és javítóüzeme

Speciálísta  
az autórugók  
gyártásában

Telefon:  
46-3-51

Mindenféle gyártmányú kocsikhoz kész rugók raktáron



Budapest,  
VIII., Thék  
Endre u. 14.

Telefon:  
46-3-51

# SPRICCEL A SALAK

A KMAC májusi dőrttrekk-hétében végre a dübörgő acélaripák fölött is kigyultak a tattersali üetőpálya lámpái, talán éppen azért, hogy tűndéri fényekkel mutassák meg azt az utat, amelyen motorsportunk ismét feltápázkodhatik mai levertségéből. Zsufolt tribünök adtak számot róla, hogy a közönség nem zárta ki szeretetéből a motorsportot: a közönség tombolt, izgult mikor spriccelt a salak, szikráztak az acélpapucok, zúgott a motorok hangorkánja és minden futam, minden kör, minden forduló új izalmakat kínált...

Pedig az üetőpálya távoiról sem a legmegfelelőbb otthona a dőrttrekk-sportnak, hiszen túl nagy (1 km.) kerülete, hosszú egyenesei, a tribünök távola a brodszeidelás sok-sok szépségét rejtik el az izguló kíváncsi nézők szeme elől. Új, 400 m. kerületű pályát kell találni a brodszeidek számára, pláne mikor van megfelelő pálya és pláne akkor, amikor azt halljuk, hogy a KMAC-nak az üetőpályatulajdonossal kötött előnytelen szerződése megakadályozza a dőrttrekküzem kifejlődését, mert állítólag a közönség most látott ezrei sem elegendők deficitmentes versenyek rendezésére.

A legtöbb „gubát“, Tella vitte haza, hiszen a második versenynapon minden szülő futamban elindulva, hol Rudge hol meg „kapásból“ kikölcsönzött Puchjával ejtette ámulattól bámulatba a közönséget. A bukása miatt csak az első versenynapon szerepelt Bardas, Killmeyer és Schörg mellett Zamecsnik Tivadaról kell még az igazi nagy ágyuk során megemlékeznünk, aki végre a hazai közönségnek is bemutatathatta, hogy lépést tud tartani az osztrák extraklasszis legeslegjobbjaival is. Hogy tanult meg brodszeidelni? Elmoudka.

— *Három évvel ezelőtt — mesélte — indultam egy salakpályaversenyen, ahol a bécsi bajnok Cserny volt a kerek. A jó szerencse úgy akarta, hogy néhány körön át a székemben roghattam és pontosan elleshettem a brodszeidelás tudományát... A történeti hűség kedvéért teszőgezem, hogy én 350-es Veloval, Cserny viszont 250-es Puchhal indult azon a bizonyos versenyen...*

A DŐRTTREKK-hétnek szenvedő hősei is voltak. Kezdjük Bardassal, akinek kezében az első versenynap 3x3 körös versenyre nyeresre állott, amikor tévedésből elindították a 250-es csapatban is, ahol gumidefektus folytán bukott és olyan súlyos boka zúzódásokat szenvedett, hogy az utolsó futamban nem vevetett részt. Két nap múlva illendőképpen felkerestük a szállodában a sérültet.

— Elment! — közli a portás. *Bardas úr a Balatonra utasított egy hölgy és egy soványabb úr (Killmeyer) társaságában, aki ülben vitt le az autóhoz Bardas urat...*

Két nap múlva a tréningen találkoztunk. Killmeyer a fátan cipelte Bardast, míg csak meg nem unta a ponny szerepét. Ettől kezdve, „Fritz“ egy lábon ugrálva, önmagával játszott kakasviadalt.

BARDAS bukását a téves eredményhirdetés, mint Hambach bukását regisztrálta. És ez a tragikus véletlen játéka volt. Az első versenyt követő tréningen már valóban Hambach bukott a az ambiciózus fiatal versenyző a szegélyező vaskorlát alól nyílt lábtőrrel került kórházba. És itt egyet meg kell jegyeznünk: arra, a vaskorlátra jó lett volna szalmazsákokat kötni... Ugy mint az a régi üetőkorhadat fakorlátján megköveteltett.

Hambach azonban hőiesen viselkedett. Szemrebbenés nélkül tűrte, hogy a mentőben összezsántsza törött sípcsontját, sőt maga intézkedett, hogy melyik kórházba szállíttassák.

SOKOLOFFOT, a hosszú bolgárt, nemcsak szerencsése, de a gépe is faképnél hagyta. Tréningen már az első körben bukott és amíg ő a földön hempergett, gépe kerékreállva akcelerált keresztül a pályán. Ritka látvány volt. — Wells Láthatatlan emberébe illő — de nem érte meg! Szegény Sokoloff ugyanis kulcs-csontrepedést szenvedett és be sem mutatkozhatott a közönségnek gépével a vadonatúj 80 fontos Jap dőrttrekk-masínával.

AZ oldalkocis versenyek izgalmai a bécsi Benesch és Pathó párviadalaiban kulmináltak. A magyar bajnokot méltán ünnepelte a közönség, hiszen bedüthető banking szeidekárjával a fordulókban kimagaslott a mezőnyből. Hogy győzelemre nem igen tellett neki, abban a bécsi ördögösen gyors Saroleája volt a ludas, melynek speedjében a 100 km. hengerűrtartalom plusz ugyancsak kifejezésre jutott.

KILLMEYER határozottan jobban volt Fortunával. A kitünő bécsi az első versenynap három futamából egyet sem nyert meg, az összesítés mégis öt helyezte az élre. Bardas ugyanis két győzelem után bukott, „Zami“ egy diadal és egy jó helyezés mellett bukott, Killmeyer azonban egyszer sem győzött, de — nem is bukott!

ÉRDEKES képet nyertünk, ha az egyes kategóriák leggyorsabb köridejeit hasonlítjuk

össze. A leggyorsabb kör Killmeyer (500 Rudge) nevéhez fűződik 35.2 mp-el, ami 102.272 km-es átlagot jelent! A magyarok közül Zamecsnik a palma, legjobb köre 35.8 mp. volt. A 250-es csoportban Tella (Puch) volt a leggyorsabb 40 mp-es körével. Ezen belül Schörggel az élen, még a 350-es sem tudtak futni! Az oldalkocis kategóriában Pathó (Rudge) futotta a leggyorsabb kört 42.9 mp. idővel, míg nagy ellenfele Benesch csak 43.2 mp-es legjobb körrel dicsekedhetik. Az autóversenyek során Hartmann volt a körrekorder 41.7 mp. idővel.

AZ első versenynap kategóriánkat 3x3 közös futamaiból az elért helyezések alapulvételével számított pontozás a következő végeredményt hozta:

250 km-ig. 1. k. Kiss L. (DKW) 15 pont, 2. Kesjár J. (Rudge) 11 p., 3. Földszin I. (Puch) 7 p. — Öt induló.  
350 km-ig 1. A. I. Schörg (Ardie) 16 p., 2. G. Tella (Rudge) 13 p., 3. Kremm I. (Motosacoche) 8 p. — Hat induló.

500 km-ig 1. L. Killmeyer (Rudge) 15 p., 2. Zamecsnik T. (Z.-Phyton) 13 p., 3. F. Bardas (Terrot) 13 p. — Hét induló.

Oldalkocis gépek. 1. L. Benesch (Sarolea) 9 p., 2. Pathó Gy. (Rudge) 6 p., 3. Bauer I. (Norton) 3 p. — Három induló.

Nemzeti futam. 1. Zamecsnik T. (Rudge) 21 p., 2. Kremm I. (Motosacoche) 17 p., 3. Gutschy K. (Chater Lea) 15 p. — Kilenc induló.

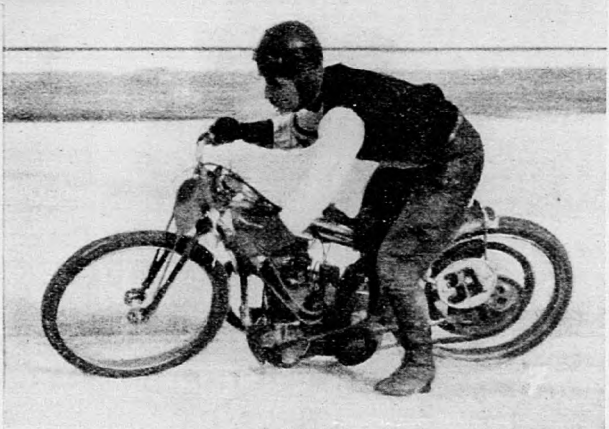
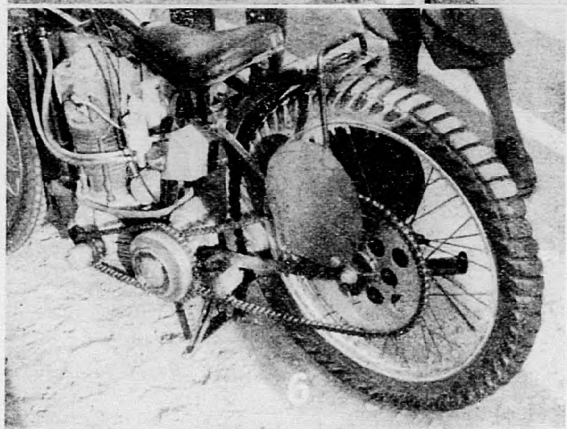
Automobilok. 1. Hartmann L. (Bugatti) 9 p., 2. Bodor I. (Bugatti) 6 p., 3. Lokár R. (Bugatti) 1 p. — Három induló.

A MÁSODIK versenynapon kategóriánként két-két futamot bonyolítottak le négy-négy körös távon. Ezen futamok mint önálló, tehát nem mint pontszerző versenyek számítottak. Ime:

250 km-ig. I. futam. 1. Tella (Puch) 2:53.9 mp., 2. Kiss L. (DKW) 2:59.9 mp., 3. Kesjár J. (Rudge) 3:02.8 mp. Hét induló. — II. futam. 1. Tella (Puch) 2:50.7 mp., 2. k. Kiss (DKW) 2:59.4 mp., 3. Kesjár (Rudge) 3:03 mp. Hét ind.

350 km-ig I. futam. 1. Schörg (Ardie) 2:44.1 mp., 2. Tella (Puch 250) 2:46.9 mp., 3. Kremm (Motosacoche) 2:54.4 mp. Öt induló. — II. futam. 1. Schörg (Ardie) 2:44.5 mp., 2. Tella (Puch 250) 2:45.7 mp., 3. Gutschy (Chater L.) 2:54.2 mp. Négy ind.

500 km-ig I. futam. 1. Zamecsnik (Zami-Phyton-Spec.) 2:30.6 mp., 2. Tella (Rudge 350) 2:35 mp., 3. Killmeyer (Rudge) 2:39.5 mp. Hét



Képek az ügető-tréningről: 1. A Schörg-Zami-Tella trió prudukálja magát. — 2. Zami „kóstolgatja” a pályát. — 3. A startjelző emelvény. — 4. Zami örül a Mobiloilnak, vele szemben Erdődy Zoltán, a KMAC újdonsült sporttitkárja áll. — 5. Bardas (Killmeyer). — 6. Sokoloff dörrtrekk Japjén a gumi sem utolsó. — 7. A bécsi Raab jellegzetes stílusban brodszeidel.

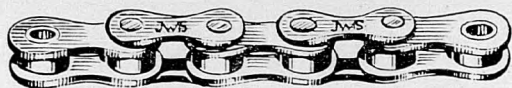
induló. — *II. futam.* 1. Killmeyer (Rudge) 2:33.3 mp., 2. Zamecsnik (Zami-Phyton-Spec.) 2:34.2 mp., 3. Tella (Rudge) 2:36.2 mp. Öt ind. *Oldalkocsik I. futam.* 1. Benesch (Sarolea) 2:57.5 mp., 2. Pathó (Rudge) 3:00.5 mp., 3. Bauer (Norton) 3:03.6 mp. Négy induló. — *II.*

*futam.* 1. Pathó (Rudge) 2:56.2 mp. 2. Bauer (Norton) 3:02.7 mp. 3. Müller (Gillet) 3:04.3 mp. Négy ind. *Automobilok. I. futam.* 1. Hartmann (Bugatti) 3:04.9 mp. 2. Bodor (Bugatti), 3. Lokár (Bugatti). — *II. futam.* 1. Bodor (Bug.), 2. Lokár (Bug.), 3. Hartmann (Bug.).

*Nemzeti verseny. I. futam.* 1. Zamecsnik (Rudge) 2:48.9 mp., 2. Nemes L. (Douglas) 2:52 mp., 3. Gutschy (Chater Lea) 2:53.2 mp. Nyolc induló. — *II. futam.* 1. Zamecsnik (Rudge) 2:43.4 mp., 2. Gutschy (Chater Lea) 2:52.1 mp. 3. Kremm (Motosacoche) 3:00.7 mp. Hét ind.

# J.Wis

## motorláncok



## minden méretben

Kérje tanulságos ismertetőnket

# M·A·K

**MOTOR- ÉS AUTÓKELLÉK RT.  
BUDAPEST, VI. LÁZÁR-UTCA 7. SZ.**

Telefon: 18-3-65.

## Megérkeztek

az 1934. évi

# DKW

### Meister-klasse 701. modellek

Elsőkerékmeghajtás, szabaddonfutó váltó szerkezet, lengőtengelyek, központi olajozás, olaj-lökésgátlók

### 2.60 m. tengelytáv,

négy ülés. A kis kocsi üzemi költségével a nagy kocsik kényelmét, teljesítményét és biztonságát nyújtja.

VEZÉRKÉPVISELET:

*Majláth*

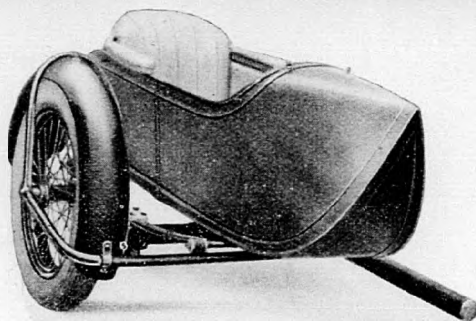
VI., Gróf Zichy Jenő-utca 17.

# 20%-al olcsóbbak lettek

KÖZISMERTEN KIVALÓ  
**CYKLOP MP** JELŰ,  
AZ EGÉSZ VILÁGRA SZABADALMAZOTT OLDALKOCSIJAINK, MELYEK

## **NAGY VÁLASZTÉKBAN**

MEGTEKINTHETŐK RAKTÁRUNKBAN



## **EGYETEMES GÉPJÁRMŰ IPAR**

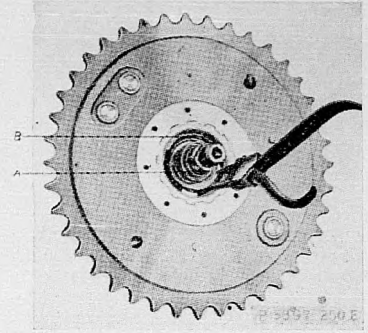
„Varta-ház”

V., Bálvány-utca 12. Tel.: 14-4-76

## PUCH közlemények

# Hogyan szereljük az új 250 S4 és 500 V típusu Puch-ok kupplungját?

Közli:  
KOENIG RUDOLF



Az új 250 S4 és 500 V típusok hátsó kerekei belső expandáló fékekkel és fémlamellás segédkupplunggal vannak ellátva, kupplungjuk szerelése tehát eltér az eddigi motoroknál alkalmazott módszerektől.

A hátsó kereket ugyanúgy szereljük ki a hátsó villából, mint eddig, utána levesszük a kupplung ugynevezett kiemelő fejét. A golyótartó fejet és az alatta lévő balmenetes anyát lecsavarjuk, a féktartó lemez, valamint a fékpofták ezáltal könnyen leemelhetők válnak. A tengelyt most már kihuzhatjuk anélkül, hogy a golyós csapágyat ki kellene szerelnünk.

Normális átvizsgálásnál szükségtelen tovább szétszerelni a kupplungot és különösen fel kell hívnom a Puch tulajdonosok figyelmét arra, hogy a kupplung nyomó-lemezét nem lehet levenni!

Ha azonban okunk van arra, hogy a kupplungot teljesen szétszereljük, úgy semmi esetre se huzzuk ki a tengelyt, mint ahogyan azt az előbb leírtuk. Először a nagy baloldali tengelyanyát (jobb menet) és az alatta lévő kisebb anyát csavarjuk ki, utána a golyóscsapágy fészket tartó 8 csavart vesszük ki és a fészekkel együtt lehuzhatjuk a csapágyat. A csapágy alatt a dugattyú csapszeg biztosítóhoz hasonló rugót (B) találunk, melynek eltávolítása után már kihuzhatjuk a tengelyt és egyúttal levehetjük a nyomólemez. A nyomócsapágy a tengelyen van, a nyomó-ék kiszerezése után a csapágy könnyen lejön.

Az összeszerelésnél vigyázzunk arra, hogy a nyomólemez fogazását az ellenfogazásba pontosan illesszük be. A tengelyt betöljük és a (B) biztosítórugóval rögzítjük, csak ezután tesszük a helyére a kis nyomórugót (A), mely fölé a golyóscsapágyat szereljük fészkével együtt. Ügyeljünk: ne cseréljük fel a jobboldali anyát a baloldallal!

A kupplung lamellákat a nyomólemezbe helyezük be úgy, hogy először egy rézlamellát helyezünk el, utána felváltva acél és rézlamellákat, az utolsó lamella természetesen ismét rézlamella. A kupplungban öt réz és négy acél, tehát összesen kilenc lamella van.

A következő lépés: ráhuzzuk a filcből készült tömítő gyűrűt a tengelyre, utána a kerék ráhuzható a kupplungrésszel összeállított tengelyre. A kupplungkiemelő fej beállításánál figyeljünk: a hátsó tengelyen levő kiemelő fej holtjátéka az új modelleken 1 milliméter és nem 5, mint a régebbi típusokon, az egy mm-es játéknak azonban feltétlenül meg kell lennie.

A legutóbbi számunkban közölt Puch karburátorcikk folytatása anyagtorlódás miatt kimaradt, legközelebbi számunkban sorra kerül. Itt említjük meg, hogy legutóbbi karburátorcikkünkbe sajtóhiba csuszott bele: a 220-as modellek legjobbnak talált fúvókaszáma nem 75×57, hanem 78×50!

Felkérjük a Puch tulajdonosokat, közöljék velünk, miről szeretnének hallani a Puch motorkerékpárokkal kapcsolatban, hogy ennek megfelelő cikket közölhessünk. Aki olyan üzembazarral találkozik, melynek okát, vagy kiküszöbölését nem ismeri: küldje velünk észrevételeit, szívesen adjuk meg az utbaigazítást a hiba megjavítására. Ha a magyarázat közérdekű, úgy cikkben adjuk meg a választ.

A KAC Reznicsek-dijas Jubileumi Bajnoki Futárversenye

# Abszolút győztes

természetesen Kozma Endre

# PUCH

## TYPE 250

Gyári fiók  
PUCH MŰVEK  
FIÓKTELEPE

VI, Lehel-út 25. sz.

A 250-es kategória győztese, 2, 3, és 4. helyezettje Puch!

# HALLOTT MÁR? RÓLA HOGY...

Ha normális előgyújtással haladunk, a kipuffogás hangja mégis feltűnően hangos és patogó, úgy valószínűleg a kipuffogószелеp stószlijének nagy a hézaga. A kipuffogószелеp későn nyit, ami megsokszorozza a motor úgynevezett „egészséges” hangját.

A modern tüvel szerelt fúvókával ellátott karburátor benzinben szegényebb gázkeveréket akkor ad, ha a lűt súlyesztjük, a tű emelése ezzel szemben a keveréket gazdagítja. Figyelem! A fúvókában csuszó tűről van szó és nem az uszótűről.

A motor előgyújtását akkor fokozzuk, ha a mágnes megszakítójának bűtyökgyűrűjét a megszakító forgáshoz képest ellenkező irányban állítjuk el. Az üzemanyag és a motor minél gazdaságosabb kihasználása céljából mindig lehetőleg nagy előgyújtással járjunk, óvakodjunk azonban a tulzásoktól.

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

könnyűfém dugattyút építünk be.

Külföldi mintájú **motorkerékpáralkatrészgyártó** üzemünkben **BÁRMILYEN** motorkerékpárhoz, autéhoz készitünk alkatrészeket, garanciával **RAKTÁRON**: saját, valamint külföldi alkatrészek leszállított árban. Speciális gépeinkkel hengerköszörűlés P 4—Dugattyú készítés P 350 — Szelepek, csapágyak, főtengelyek hajtókarok legőcsöbben.

Modern szerelőüzemünkben bármilyen munka megvárható. Gondos kiszolgálás, Lelkiismeretes munka. — 32 éve fennálló cég.

### „MOTORKÖZPONT“

VI., VÖRÖSMARTY.U. 45. Telefon 14-33-38  
Ezen hirdetésre hivatkozók a kiállított árból 10%-ot levonhatnak. — Kérje legújabb díjtalan alkatrész árjegyzékünket.

„N. S. U.“ „D-Rad“ „MONTGOMERY“ vezérvérviselet; KISS ES FIA, Aradi-u. 26. Vétel. — Eladás — Csere.

## Marelli Lucas

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

### TÓTH ES STERN

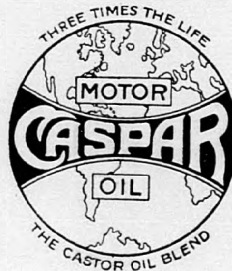
autóelektromos világítás- és gyújtásberendezések precíziós üzeme  
Budapest, VI., Lehel-u. 10/a. Tel. 903-73

Ha a gyújtógyertya körmeinek egymástól való távolsága, úgynevezett szikraköze túl nagy, úgy a gyertya testével összefüggő körmöt vagy körmőket kell hozzáajlítani a középső körömhöz és semmiesetre sem megfordítva.

Fékeink akkor vannak jól beállítva, ha az elsőfék kissé erősebben fog mint a hátsó. Fékezésnél a gép farát a masina eleven ereje tehermentesíti. a hátsókerék tehát könnyen blockiroz és fékhatása így erősen csökken.

Szeleptestőzli hézagokat mindig hidegen kell állítani és sohasem melegen. Ha ugyanis meleg motoron állítjuk a szelepeket, úgy vaktában dolgoztunk, mert a 80 fokos motor is meleg, a 200 fokos is meleg. Természetesen 80 foknál a henger korántsem nyult meg annyira, mint 200 foknál, ha hideg motornál állítunk, úgy nem csinálhatunk goromba hibát. A legtöbb gépnél a szívószелеp egy kell állítani, hogy hézag ne legyen, a stószli azonban könnyen forogjon, a kipuffogószелеpnek azonban már meg kell adni az instrukciós könyv által előirt hézagot.

A krómozott részek tisztogatására ne használjunk fém tisztítót, mert tönkretelhetjük vele a drága krómréteget. Száraz és tiszta, puha rongy a legmegfelelőbb tisztítószér. A fém tisztítóval viszont nagyszerűen felpolirozhatjuk a dukozott részeket, valamint a celluloid szélvédőket.



Eredeti ricinussal komponált pennsylvániai minőségű olaj!

## Olcsó ár!

Visszaváltható kanna

Főbizományi lerakét:

**PAJOR IMRE**  
VI., JÓKAI-U. 28. T. 202-28

Bejárát a Horn Ede-utcból.

A karburátor segéd fúvókájának helyes beállítása nemcsak könnyű indítást és jó lassu turát biztosít, hanem erősen csökkent a fogyasztást is. Ne hanyagoljuk el tehát a segéd fúvókák beállítását abban a hiszemben, hogy az csak másodrendű fontosságú.

## ARIEL

**34-ES MODELLEK  
RENDKIVÜLI ELŐNYEI:**

gumiba ágyazott kormány, zárt szeleprugók, 15 literes kivilágított tank, stb. Kérje legújabb árjegyzékünket.

Kedvező csere, hosszú részlet.



Vezérvérviselet:

## DEMÉNYI ES FIA

Budapest, Király-utca 85. szám.

### KMAC 1934 évi salakversenye

*Aki ott volt az látta,  
Aki nem volt ott, az tudja, hogy a*

## RUDGE

**motorkerékpár  
megbízhatósága  
felülmúlhatatlan**

500 ccm. solo kategória:

Első **RUDGE** Zamecsnik ur  
Második **RUDGE** Kilmayer ur  
Harmadik **RUDGE** Tella ur

Nemzeti futamban:

Első **RUDGE** Zamecsnik  
Tivadar ur

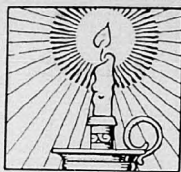
Oldalkocsik futamban:

Első **RUDGE** Pathó Gy. ur  
Szórakozás, sporttelmény nincs  
**RUDGE** nélkül!

**Bruck, Jókai-u. 21.**

## Indian Motocycles

magyarországi vezérvérviselete  
**IFJ. SEIFRIED HUGÓ**  
Budapest, VI., Forgách ucca 10-14.  
Telefon: 91-3-24, 92-9-92.  
Gyári alkatrészek. Javitóüzem.



## Világos,

hogy lőkéletes munkát csak lőkéletes gépeken 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 Willkännál minden alkatrész kapható.

**WILLKÁN M. L.**

Liszt Ferenc tér 6. T. 251 56, 111-37

MOTOROLA

**LARDOLINE**

RICIT



## Hiába

int pirosat a rendőr meg sem állok a

## Dormán

jav.tóműhelyig

AKADÉMIA UCCA 5.

Telefonhívó: 19-6-53



Nagyítóval

sem talál jobb

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

Felelős szerkesztő és kiadó: KRAMER JENŐ.

## Mi ujság Szerkesztő ur...?

— Szerkesztő ur bizonyára kint volt a Nemzetközi Vásáron! Mit látott? Volt-e nagy üzlet?

— Üzlet? Alig. Az autó- és motor-kerékpáreladáshoz nem kell Vásár! Látnivaló azonban akadt bőven. Impozáns volt a Puch stand, tetszettek az új oldalkocsik! A Steyr standon a Typ 100 áramvonalautó vonzott nagy és megeredemelt érdeklődést. Fia ték az autópavilonban Balilláikkal és Ardiáikkal szerepeltek, nagyon tetszett az új Mille Miglia típusú, rendkívül sportszerűen kiállított piros kis Balilla. Az olasz pavilonban látott világrekorder FIAT repülőmotorhoz hasonló szenzációs darab meg éppenséggel nem szerepelt még magyar kiállításon. Gyönyörű példány volt! Az autópavilonban láttuk az Urbach céget. Bannak impozáns autórugó-kollekcióját, míg Boschék produktumaiknak korszerű, gazdag tárházát mutatták be. Volt itt autóba szerelhető rádió, elektromos olló, mely 0.8 mm vastagságig minden lemezt pompásan vág, a német gépeken erősen elterjedt dinastarter, új fényszórók, harsónakürtök, házi akkumulátortöltő berendezés, olajszűrők, a Bosch nyersolajbefecskendező érdekes demonstrációja és magyar gyártmányú Bosch gyertya. Szóval mindaz, ami szem és motornak ingere! Kint volt impozáns standdal a Bíró Jenő cég is, melynek raktárán az összes eredeti Jap alkatrészek minden típushoz rendelkezésre állanak. A Bíró cég hasonló komplett alkatrész-sortimentet rendezett be az eredeti Burman alkatrészekből is. Az Iparcsarnokban láttuk a Gumigyár impozáns standját a Laticel ülésekkel, valamint gazdag Cordatic kollekcióval, melynek egyik kimagasló érdekességü példánya egy hatalmas méretű autóbusz-köpeny volt, amely megerőltető üzemben 163.322 km-t futott le anélkül, hogy a kimagasló teljesítmény nyomai meglátszottak volna rajta.

— *Szerkesztő ur! Anyi bojom van a gyertya mmól!*

— Menjen el Hadamesik mesterhez (Szabadság tér 7.), ott ingyen átvizsgálják gyertyáit és akkumulátorát. A szaktanácsért sem fizet!

— *Hallom új Norton képviselőt van?*

— Jó fiúle van Héblí úr! Koppányi Miklós önállóságának ötödik, szakmabeli működésének tizedik esztendejét ünnepli e hónapban. Jubileumi meglepetésként szolgáljon a hír, hogy a cég a Sunbeam képviselőt mellé megszerelte a Norton gépek képviselőt is, sőt az első Norton szállítmány már gazdára is talált. Koppányi azonban a vízmotorosok számára is gondoskodott esemégeről! Nemsokára megérkezik a Sunbeam gyár kis esónakmotorja, a „Seagull”. A 78 cm-es esodamotoros-ka hihetetlen teljesítményekre képes.

— *A légi forralóban?*

— Május 1-én lépett életbe az Air France nyári menetrendje, amely Párisba és Londonba egynapos összekötést biztosít. Ugyanésak a minap vet-

te fel a forgalmat budapest—bécsi vonalán az egyedüli magyar légitörlemény vállalat, a Malert is.

— *Mondja csak Szerkesztő ur, milyen mágnessel volt szerelve Milhcx 500-as világrekorder FN-je, a világ leggyorsabb egyhengeres gépe?*

— Természetesen Bosch mágnessel!

— *Mikor startol a Frontharcos Turaut mezőnye?*

— Május 26-án reggel 6 órakor a Hősök tereén levő Milleniumi emlékműtől startol a mezőny a 24 óras versenyre. A befutó a Bécsi úton az új vámnál lesz, ahonnan a versenyző gépjárművek csoportonként a Hősök tereére vonulnak, ahol ünnepélyes fogadtatás keretében helyezik el a Hősök emlékkövén a magukkal hozott tölgyfalombot. Kívánatos, hogy a felemelő ünnepségen minél számosabban vegyenek részt.

— Vizsontlátásra június 1-én!

## Elrontott, hibás, lassu

motorkerékpárját felelősséggel, lelkiismeretesen, méltányos áron, meglegedésére kijavítjuk, mindenféle hiányzó alkatrészt elkészítjük, pótoljuk, **vezérműjét** átalkatjuk, hogy gépe gyors lesz. Kőtségvétés, vizsgálat díjmentes. **Ingyen** garanzírozuk, hirdetjük motorkerékpárját, ha eladási vagy javítási megbízást ad.

Calthorpe képviselet

## Klementz és Társa

okl. mérnök, Czulyba-műhely

IX., KÖZRAKTÁR-U. 24. TELEFON 846-27

## SEBESSÉGMÉRŐK

KILOMÉTERSZÁMLÁLÓK, autóórák, autóműszerek szakszerű JAVÍTÁSA

ÓRAGYÁR, Tömő-u. 26

## Cellactern

## szórólakk

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



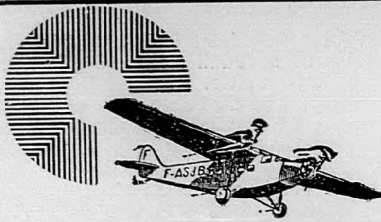
Gyártja:

## Krayer E. és Tsa

lakk- és festékgyár

Budapest, V., Váci-ut 34.

**Olcsó!** Hengercsiszolások, dugattyuk precíz készítése. Motor-kerékpár lánckerekek sebességváltó-kerekek és láncok raktáron **JÓ! SECURO GÉPMŰHELY Megbízható!** VI., Izabella-u. 71. Tel.: 11-7-82.



# AIR FRANCE

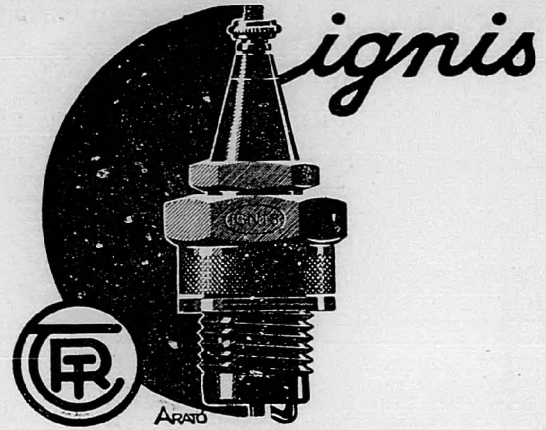
3 motoros repülőgépeivel

	— Wien	1 óra
	— Paris	8 óra
	— London	10 óra
<b>Budapest</b>	— Róma	7 óra
	— Velence	5 óra
	— Bukarest	4 óra



# AIR FRANCE

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



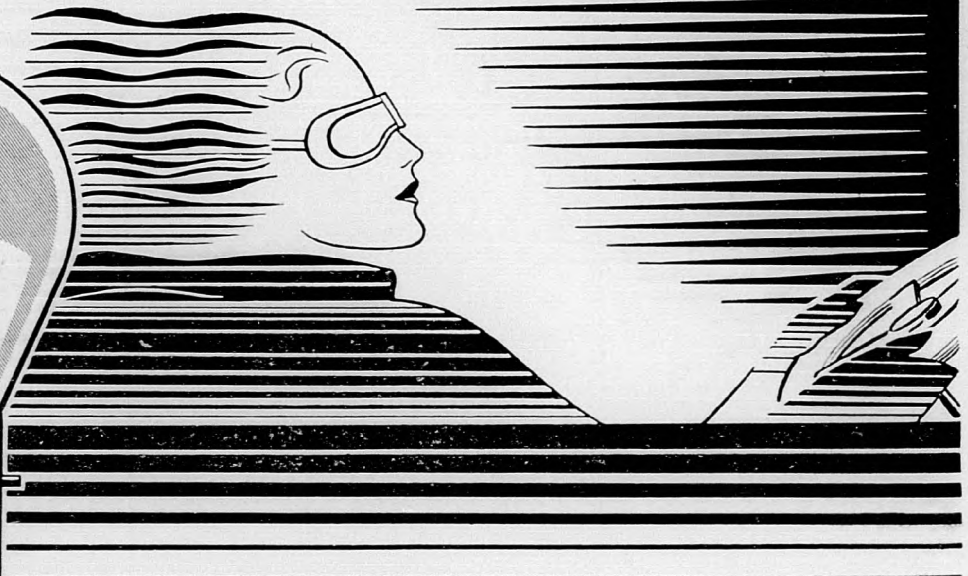
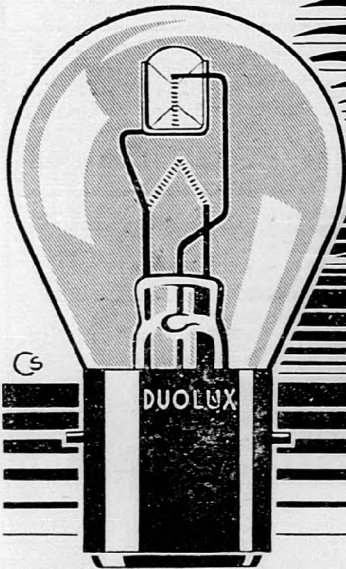
CSILLÁMSZIGETELÉSŰ GYUJTÓGYERTYA

## TÖRHETETLEN

TELEFONGYÁR R.-T. GYÁRTMÁNYA

GYÁRI ELADÁSI KÖZPONT:

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



# TUNGSRAM DUOLUX

## NAGY SEBESSÉGNÉL IS BIZTOS VEZETÉS!