

ÁRA 40 FILL.

ANGOL TT ÉRDEKESSEGEK
VIZIMOTOROS ESEMÉNYEK

VI. ÉVFOLYAM

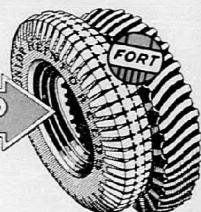
10. SZÁM

1934. július 1.

AutóMotor

A LEGNAGYOBB PÉL.
DÁNYSZÁMU MAGYAR
MOTORSPORTLAP

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



Hogyan születik a világrekord ?

Pompás kettős világrekordot állítottak fel a minap a Dunán. Kovács Emil (Terta-Ignis) és Smolik S. Raymund (Terta-Ignis) a 100 és 125 km-es oldalmotoros 24 órás időtartam világrekordot javították meg megszakítás nélküli menetben. Smolik hajóját a 24 óra múltával Enslén mérnök vette át és további 9 órán át körözött megállás nélkül a Margitsziget körül. Az üzemanyagpótlás és élelmezés menetközben történt. Érdekes képünk azt a pillanatot ábrázolja, amikor Enslén mérnök éppen elkapja segítőjétől a sonkszöveget tartalmazó csomagot. A két világrekord újabb dicsőséget jelent a népszerű Terta motoroknak és Ignis gyertyáknak.



TERTA
MOTOR ÉS
IGNIS
GYERTYA



"A mi BOSCH gyertyáink kibírják!"
A tapasztalt szerelő már eleve örült Brauchitsch
/a jobb oldali alak/ győzelmének a Nürburg Ringen
lefutott Eifel versenyen. Éppen a népszerű BOSCH
kocsik csavarja be, mert a Mercedes-Benz és "P"
adal. "Ha a berendezés BOSCH - az utazás biztos!"

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

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

AutóMotor

AZ EGYETLEN FÜGGETLEN
MAGYAR MOTORSPORTLAP

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 száma szám: 48.438
Folyószámla: Angol-Magyar Bank

VI. ÉVFOLYAM

BUDAPEST, 1934. JULIUS 1.

10. SZÁM

ELŐGYÚJTÁS

Megriadt csapat néhány nap óta a magyar motorke-rékpárosok tábora, értetlenül vizsgálják lelkiismeretüket és ajakukra feltolul a nagy kérdés: Mit követtünk el?... mi a nagy bűnünk?... hogy a magas államhatalom nyilván magas állami érdekből így megbüntetett bennünket. Amitől féltünk és ami ellen kerek egy éve felemeltük az ünneprontás kockázatát vállalva a szavunkat — bekövetkezett. Kegyetlen nemtörődomséggel felemelték a motorke-rékpárok utadóját olyan magaslatokra, melyről szé- dűiten vagyunk kénytelenek kikiabálni a miérteket.

A pénzügyminiszter tapsokat arató férfias nyíltság-gal jelentette ki költségvetési expozéjában, hogy hóna alá nyúl a gépjárműforgalomnak és leszállítja az utadó for-májában jelentkező közterheket. Megindultak a tárgyalások, összeültek a referensek, a szakértők, a technika és pénz elhivatottjai, a nagy nekiduralkozásból megszületett a tragikus 104.000—1934. számú rendelet, mely leszállítja a kis és középautók utadóját, a motorke-rékpárokat pedig felemeli.

Őszintén kell nagyon beszélni erről a témáról, az ügy fontossága lehetetlenné tesz minden köntörfalazást. Ró kell mutatnunk, hogy minden ellenkező híreszteléssel szem-ben a motorke-rékpárok fantasztikus utadótarifáját nem hideg rontási vágy szülte, hanem kizárólag a hozzá nem értés. Bizonyítéka ennek az, hogy néhány érdekelt tiltakozó savára azt a kinyilatkoztatást tette a magas pénz-ügyminiszterium egyik döntő faktora, hogy hát mit akar-nak a motorke-rékpárosok, amikor leszállították (?) az utadójukat. Pedig egyszerű kalkuláció dolga az egész, a négy számtani alampüveget magaslatait meg nem haladó aritmetikai probléma, melynek titkai azonban ügylatszik még fel nem derítettek egyes még ma is lelki madzag-os-hosszúalsókban járók részére. Hát nem a hozzánem-értés fényes, sőt sajnos tragikomikus bizonyítéka az, hogy egészen öt literig, 5000, mond és irdó ötezer köb-centiméterig terjedő motorke-rékpár kategóriákat szere-peltettek a tarifátáblázatban? Hogy kihagyták a legnép-szerűbb 350-es hengerűrtartalom kategóriát? Csupa olyan tényező, csupa olyan mozzanat, melyből akaratlanul is arra kell következtetni, hogy akinek tollából az égig nőtt a motorke-rékpár utadók tarifája, az a motorke-rékpárt legfeljebb ha kalandorregényekből ismeri.

Az egyliteres autó az új rendelet szerint évi 10 pengőt fizet, az ugyanolyan hengerűrtartalmú oldalkocsis motor, mely a utat kevésbé koptatja 80-at, tehát pont a dupláját. Amihez járul a benzín literenkénti 2 filléres adóplusz. Százalékban kifejezve a legnépszerűbb kategó-riák 33-tól 121%-ig fizetnek többet, mint azokban a „bol-dog” időkben, amikor még nem hangzott el a lelkesítő pénzügyminiszteri nyilatkozat.

Az oldalkocsis után külön 20 pengőt kell fizetni, tekin-tel nélkül a gép nagyságára. Mi az értelme ennek az utadónak? Amikor az autó arra való tekintet nélkül fizeti utadóját, hogy két, négy vagy hatüléses. Vagy talán azt hiszik pénzügyi vezéreink, hogy az oldalkocsis gép job-ban koptatja az utat? Ugyan ki tudna behatolni azokba az agyszöcsettani rejtelmekbe, melyekben görög mitológiai mintára kipattant az oldalkocsis különadó istenszéknek szánt roppant skálájú ötlete. És nem kevésbé sérelmes az oldalkocsis különadó gyakorlati alkalmazása. Többen mo-torosok elhatárolták, hogy lekapcsolják az oldalkocsit, visszaadják az oldalkocsira kötelező második rendszámot azzal, hogy a jövőben szőlőmotorosokká vedlenek. Oda is járultak illő respektussal az illetékes rendőrhatalóság elé, ahol azt a felvilágosítást kapták, hogy csak akkor térhet-tek át szőlőüzemre, ha a gépet kiviszik a Mosonyi-utóba és miután lefizették a horribilis díjat, újra levizsgáztat-ják a masinát. Nem akarunk arra kitérni, hogy technikai szempontból mit jelent a vizsga, hogy a vizsgáztatók kö-zül hányan ültek életpihen motorke-rékpáron és hogy há-nyan tudnának megbízható felvilágosítást adni például a királyiengyeres motorok anatómiájáról vagy — igényeink ne legyenek túlzottak — az akkumulátorgyújtásról. Ért-hetetlen és bosszantó álláspont az ujravizsgáztatási kö-vetelés, ami egyet jelent azzal, hogy ha a gép oldalkocsi-al megjelel a forgalombiztonsági követelményeknek, úgy szőlőben talán nem. Ha még ráülhének a gépekre a tisz-teletreméltó kékkabátos bácsikák és folgázzal vágatná-nak végig velük a táti betonon annak megállapítására, hogy az oldalkocsis üzem következtében elhúzódott vagy nem húzódott el a víz? Hogy ennek következtében a nor-málisnál könnyebben vagy nehezebben röblizik meg a masina? Mert ha a megismételt vizsga jogosult, úgy ezt a szempontot kell elsősorban bírálni és vállalni a kocká-zatot, hogy az oldalkocsisüzem következtében forgalom bi-ztonságában csökkent masina úgy leveti a hátáról Szabó bácsikát, mint a mozihiradók megadult tehenei a derék nyugatamerikai ökorhajsárok.

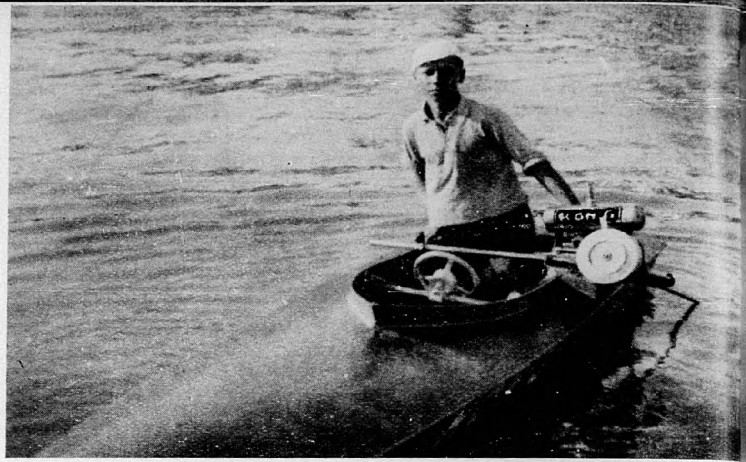


A nemrégiben Budapesten járt Austro-Daimler Afrika-expedició.

Motorcsónak- verseny Vácott!



Bulanda
125-ös
König
motorjával
múltán
kellett
fellépni
a Váci
versenyen



Június derekán, mint a programból künik, a „gróf Andrassy Mihály elnökele alatt álló“ Budapesti Motor-Jacht Klub motorcsónak-versenyeket rendezett a Dunán. A verseny nap délelőttjén futották le a Budapest—Vác közötti távversenyt, délután pedig gyarló rendezésben felszervízták „sebességi-versenyekkel“ szórakoztatták Vác közönségét

78 km-es átlag a váci távversenyen!

Az újpesti vasúti hídon állunk. Az óbudai sziget felső csúcsánál már köröznék a hajók. Sorra startolnak az oldalmotoros kategóriák, azután az autbordok, végül a versenyhajók. Impozáns kép innen felülről nézve a felfejlődött mezőny, amint eldördög atlantuk. Klein (Evinrude) és Rieger (Laros) a két rivális már kiugrottak a mezőnyből, egyvonalban vágatnak Vác felé. A küzdelem azonban nem tart sokáig. Riegernek elszakadt a gyújtás kábelje és amíg a hibát megavítja, ellenfele közel 78 km-es átlagot futva már a célban van. Klein könnyű győzelmet aratott, hiszen Rieger lemaradása után senkiesem volt a mezőnyben, aki veszélyes lehetett volna a pompás Óvár-testre szerelt rendkívül gyors Evinruder.

A sporthajók legjobb idejét Pécsi Edith (Johnson) érte el, miután a favorit Andrassy zátonyra vitte hajóját. A túrahajók versenyét a Szántó—Kömlyös pár nyerte meg.

És hogyan végeztek az oldalmotorosok? A 100-as kategóriát a Tertamenök uralták, akik más csoportban nem is indultak, kizárólag ezt a kategóriát favorizálták, hozzátehetjük teljes sikerrel, hiszen élharcosuk Patz Károly 17 km-es pompás átlaggal abszolválta a Duna sodra ellenében a 30 km-es távot. A 125 km-es kategória a König-motorosok nagy diadalát eredményezte, övök volt a három első hely, de a 17 befutó sorából nem kevesebb mint 12 helyet foglaltak el a König-motorral serelt hajók, amely körülmény híven igazolja a König-motorok megbízhatóságát. Az Istros-menők a 250-es csoportban triumfáltak, ahol Gömbös József ré-

vén az oldalmotorok legjobb idejét érték el, de a két kisebb kategóriában is szép helyezéseket szereztek. Íme az eredmények:

100 km-ig: 1. Patz K. (Terta) 1:46:00 mp. Atlaga 17 km. 2. Ifj. Kertész F. (Terta) 1:58:45 mp. 3. Schmolik R. (Terta) 2:04:46 mp. 4. Schwarz E. (Weekend) 2:10:53 mp. 5. Oszvalda J. (Weekend) 2:13:20 mp. 6. Vermes Z. (Terta) 2:14:10 mp. 7. Frischmann F. (Weekend) 2:21:32 mp. 8. Kuhn N. (Istros) 2:22:40 mp. 9. Friedmann Fr. (Weekend) 2:24:05 mp. 10. Heringer J. (Terta) 2:32:50 mp.

125 km-ig: 1. Ifj. Nagy J. (König) 1:35:58 mp. Atlaga 18,7 km. 2. Bulanda J. (König-Bergsmann) 1:38:15 mp. 3. Bergsmann S. (König-Bergsmann) 1:39:24 mp. 4. Stücker S. (Istros) 1:40:05 mp. 5. Farkas J. (Istros) 1:42:19 mp. 6. Agoston J. (König-Bergsmann) 1:48:25 mp. 7. Paulini A. (Istros) 1:50:20 mp. 8. Busch F. (König-Bergsmann) 1:51:25 mp. 9. Szehényi A. (König-Bergsmann) 1:54:00 mp. 10. Vitéz A. (König-Bergsmann) 2:00:06 mp. 11. Sárkány Gy. (Istros) 2:08:40 mp. 12. Petyerity L. (Titán) 2:10:35 mp. 13. Dr. Rott P. (König-Bergsmann) 2:14:05 mp. 14. Sattler N. (König-Bergsmann) 2:14:15 mp. 15. Dr. Serényi L. (König-Bergsmann) 2:17:33 mp. 16. Révész Irén (König-Bergsmann) 2:23:35 mp. 17. Petsarka K. (König-Bergsmann) 2:26:28 mp.

250 km-ig: 1. j. Gömbös J. (Istros) 1:20:26 mp. Atlaga 22,2 km. 2. Kiss B. (Istros) 1:46:15 mp.

Túrahajók. 350 km-ig: 1. Csuka A. (Lockwood) 1:19:05 mp. — **500 km-ig:** 1. v. Simon L. (Penta) 0:50:40 mp. — **600 km-ig:** 1. Szántó L. (Johnson) 0:45:05 mp. Atlaga 40 km. A túrahajók legjobb idejét: 2. Lelek J. (Johnson) 0:49:30 mp.

Sporthajók. 350 km-ig: 1. Süly S. (Johnson) 0:49:25 mp. — 2. Bodó Ius (Evinrude) 0:50:43 mp. — **500 km-ig:** 1. Pécsi Edith (Evinrude) 0:40:15 mp. Atlaga 44,8 km. A sporthajók legjobb idejét:

Versenyhajók 350 km-ig: 1. Petyerity J. (Evinrude) 0:59:32 mp. — **500 km-ig:** 1. Klein D. (Evinrude) 0:23:11 mp. Atlaga 77,8 km. A nap legjobb idejét: 2. Balogh L. (Evinrude) 0:30:20 mp. 3. Jimmel F. (Laros) 0:34:20 mp. — **600 km-ig:** 1. Dán F. (Johnson) 0:50:50 mp. — **1000 km-ig:** 1. Rieger A. (Laros) 0:58:22 mp.

Gyarló rendezés rontotta le a váci sebességi versenyek értékét

Program mint délután 2-kor kezdődött volna a váci Dunasztány men-

tén kitűzött egy km-es bója-bázison a sebességi körverseny mégis örülünk, amikor végre négy óra felé felberregtek a motorok. A rendezés elejétől-végig rossz volt és ez a körülmény beáramította a verseny sportsikerét is. Pedig sportszempontból akadt érdekesség. A 100-as oldalmotor kategóriában ismét a Terták győztek, a 125-ös kategóriában pedig Bulanda vezette diadalra márkatársai előtt a pompás kis König-versenymotort, mely múltán kellett feltűnést. Az autbord-versenyek során visszattetszt szült Balog diszkvalifikálása, aki a startnál a startbóját kívülről kerülte meg. A diszkvalifikáció Kleint juttatta győzelemhez, aki a célban egy orrhosszal Balog mögött végzett. Ugyanakkor egy másik hajó vezetője ugyancsak szabálytalan startert egy kurta, „Te marha, diszkvalifikálunk...! aposztrófálással bár de diszkvalifikálás nélkül izzta meg a szabálytalanságot. Részletes eredmények:

100 km-ig: 1. Patz K. (Terta) 1:45:18 mp. 2. Schmolik R. (Terta) 1:50:14 mp. 3. Vermes L. (Terta) 1:54:29 mp.

125 km-ig: 1. Bulanda (König) 1:10:31 mp. — 2. Ifj. Nagy J. (König) 1:24:57 mp. 3. Bergsmann S. (König-Bergsmann) 1:31:31 mp. 4. Stücker S. (Istros) 1:34:88 mp. 5. Bergsmann B. (König-Bergsmann) 1:39:07 mp. 6. Paulini A. (Istros) 1:40:02 mp. 7. Busch F. (König-Bergsmann) 1:42:55 mp.

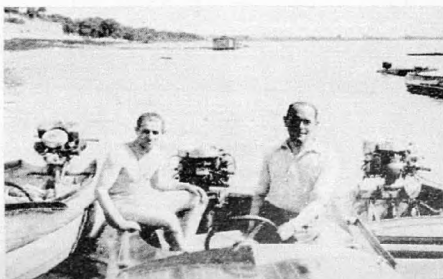
250 km-ig: 1. Ifj. Budai B. (König-Bergsmann) 1:28:29 mp.

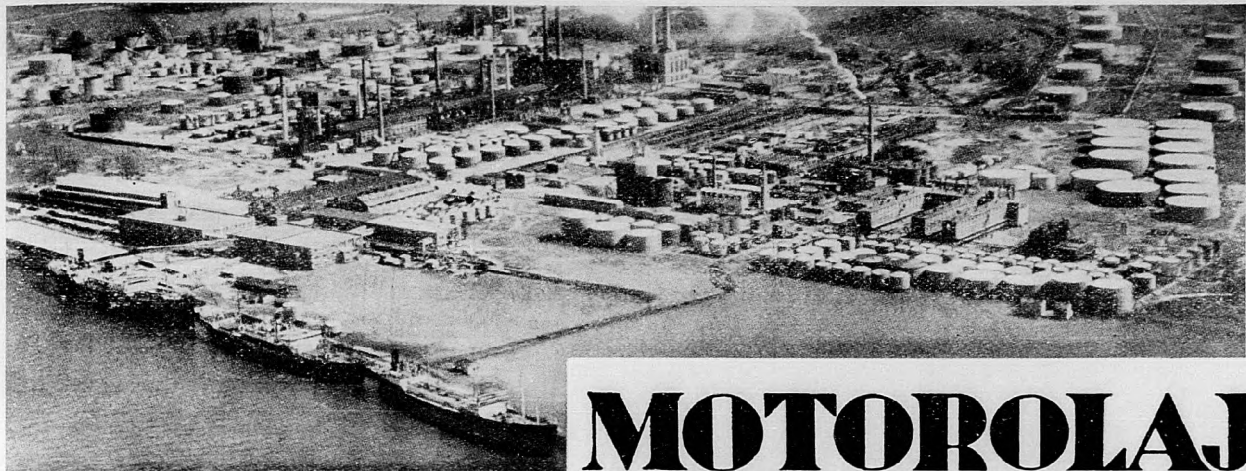
Túrahajók. 500 km-ig: 1. v. Simon L. (Penta) 1:14:40 mp. — **600 km-ig:** 1. Szántó L. (Johnson) 1:23:39 mp. 2. Lelek J. (Johnson)

Sporthajók. 350 km-ig: 1. Süly S. (Johnson) 1:43:07 mp.

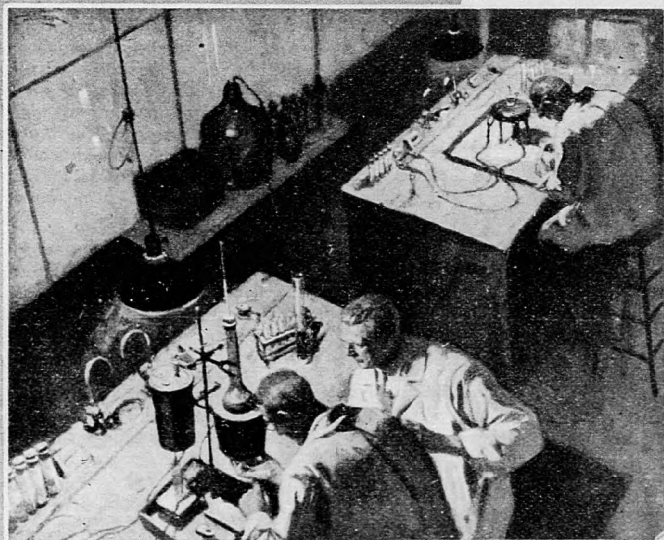
Versenyhajók. 350 km-ig: 1. Petyerity J. (Evinrude) 1:35:47 mp. 2. Dünn L. (Johnson) 1:38:14 mp. — **500 km-ig:** 1. Klein D. (Evinrude) 1:58:29 mp. 2. Rieger A. (Laros) 2:01:47 mp. 3. Balogh L. (Evinrude) 10:58:54 mp.

A Szántó—Kömlyös pár nyerte a távverseny túrahajókategóriáját. — Teljes gáz az újpesti hídon. — Morgalmal az élet a tutajnál.





MOTOROLAJ NEM TEREM, AZT GYÁRTANI KELL!



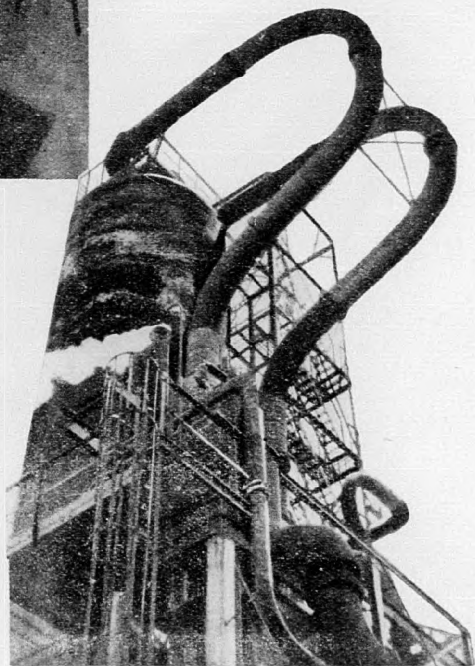
Megfelelő nyersolajból sem készül mindig jó autóolaj. A finomító felkészültsége, a gyártási tapasztalat, ahogy a kenőanyagot a felhasználási célra különösképpen alkalmassá teszik — ez mind fontosabb, mint akármilyen jó nyersolaj. Autóolajat azóta gyártunk, amióta egyáltalán automobil létezik. Az egész világon gyűjtött üzempasztalatokat, az összes gépjárműgyárak megállapításait, szakmérnökeink java tudását — és persze a legcélszerűbb nyersanyagokat adjuk bele a Mobiloilba. A Vacuum Oil Company a világ autóolaj-specialistája, a Mobiloil pedig a világ speciális autóolaja.

Mobiloil

REGIÓZETT VEDLEŐ

SOHASEM HAGYJA CSERBEN!

VACUUM OIL COMPANY R. T. BUDAPEST





A kettősgyújtású gépekről - Az átkozott szelepekről - A kéthengeresek előnyeiről -

beszél Mr. H. R. Williamson,
aki nem mindennapos TT
érdekességekről számolt be.



Birmingham, június 24.

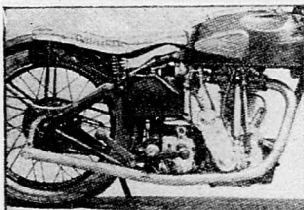
Odahaza kevesen ismerik H. R. Williamson nevét. Nem versenyző, nem világrekorder, a lapok nem igen írnak róla, ő az „ember a háttérben“. Aki gyári köteleken kívül dolgozik és specialista a TT gépeknek. Ha váratlan és megoldhatatlannak látszó probléma üti fel a fejét az X vagy Y gyár versenyzőstályaán az új TT modellel kapcsolatban, úgy Williamst hívják, aki levelezőlap vagy telefonhívásra jön házhoz és bizonyos eléggé tekintélyes fontok ellenében bocsátja rendelkezésre kivételes szak tudását. Sok TT győzelem köszöni születését Miszter Williamsonnak, sok ragyogó konstrukció viseli magán motorzsenijének bélyegét, a gyárak szívesen veszik igénybe szolgálatait, mert nemcsak konstruálni és lőerőket teremteni tud, hanem hallgatni is, ami legalább is olyan fontos, mint az a plusz 3 lőerő, ami az útvonalrekordhoz kell.

H. R. Williamsont éppen rajztáblája mellett találtam, újfajta hengerfej konstruálása közben, mely szerinte annak ellenére, hogy a szokásos nagyságú szelepekkel szerelt egyhengeres 500-as versenyzőgépre való, mégis 10:1 kompresszióarányt enged meg közönséges benzolos keverékkel — detonáció és túlmelegedés nélkül.

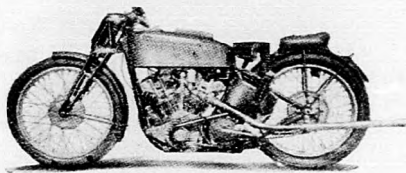
— Különleges robbanótér kiképzés — magyaráz — és speciális magas hővezetőképességű fémötvözet: ennyi az egész. És ha nem megy szíjjel, hát jó is lesz — mosolyog.

(Meséljen valamit a TT gépekről. Valamit az érdekességekről. Az újdonságokról?)

— Igazi, korszakalkotó újdonságokról beszámolni — csak szeretnék. Az lesz az igazi újítás, ha végre szemébe dobhatjuk az átkozott (bloody) szelepeket. Képzelve el kérem, a minapi TT-ken, ami defektus volt, abban mindig a szelepek vagy a szeleprezálás volt a hibás. A királytengelyesek még valahogyan jobban viselkedtek.



A Velocetteken nyereg helyett hosszú gumimatracot láttunk



Ez a híres 500-as Husqvarna

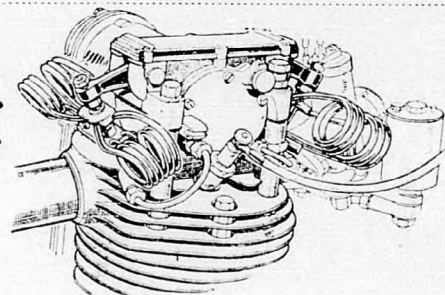
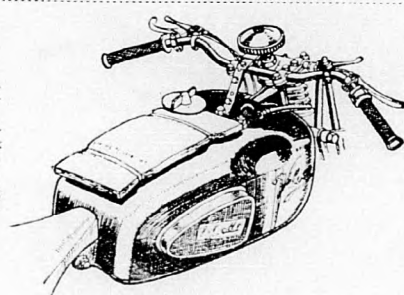
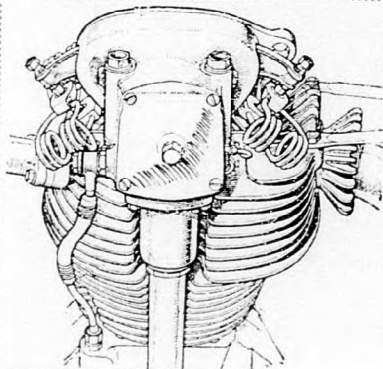
— Néhány szóval jellemezni az 1934-es TT gépeket? Hát kérem a legfontosabb volt az alumíniumraktárakban végzett pusztítás. Alumínium hengerfejek, hengerek — természetesen acél vagy vas csöbötéttel — hajtó-

karok, kerékabroncsok, tartányok. A rekordot ezen a téren az 500-as svéd kéthengeres Husqvarna motorja viszi, melynek súlya mindössze 18 kiló. Könnyűfém hengerrel volt szerelve a Norton, a Husqvarna, a New-Imperial, az AJS, az Excelsior, ráadásul a JAP, a Sarolea, a Sunbeam, a Royal Enfield könnyűfém hengerfejjel büszkélkedett. A magam részéről nem rajongok a könnyűfém hengerfejt. Igaz, hogy könnyebb, jobban hűl, ha azonban mégis hűtési zavarok lépnek fel, úgy a baj sokkal nagyobb, mint ha közönséges vashengerfejjel állnánk szemben. Nyugodtan mondhatom, hogy a szériagépeken a következő 20 év alatt hiába keressük a könnyűfém hengerfejet. Nincs is szükség rá.

— Amikor hét évvel ezelőtt sikra szálltam a hajtászeleprugók mellett, mindenki tamaskodott. Ma már közönséges ez a nagy előnyökkel rendelkező konstrukció, még a konzervatív Norton gyár is átvette a „hair-pin“-eket, az AJS éppenséggel szelepenként két-két hajtűrügőt alkalmaz.

(Mi az álláspontja az egyhengeres kontra kéthengeres „perben“?)

— Feltétlenül a kéthengeres versenygép mellett tartok ki. Bár néhány évvel ezelőtt többen azt javasolták, hogy a kéthengeres TT gépeknek hengerűrtartalom előnyt kell adni az egyhengeresekkel szemben. A kéthengeres konstrukciónak óriási előnyei vannak, elsősorban a magasabb kompresszióarány lehetősége. Az egy-



Balról: hajtászeleprugók a Nortonton. Középen: az 500-as Velocettek 20 literes tartánnyal voltak szerelve. Jobbról: az AJS is behódolt a hajtűrügőknek és a neofiták buzgalmaival szelepenként 2-2 rugót alkalmazott.

hengeres motorban — itt természetesen 350-es vagy 500-asra gondolok — aránylag óriási szelepeket kell beépíteni, hogy a hengertöltés és öblítés megoldható legyen. A kéthengeres egy-egy hengere kisebb, alacsonyabb nyitása, kisebb szelepekkel is beérhetjük, ami a kompresszióarány emelését teszi lehetővé. A gyakorlat igazolta az elméletet. Woods 500-as kéthengeres Husqvarnájának kompresszióaránya 9.8:1 volt, a Nortonoké csupán 7.25:1. És nem is volt baj a motorral, ha az öreg Stanleynak nem foy ki az utolsó körben az üzemanyaga, úgy egészen biztos lett volna Guthrie mögött a második helye.

(Mi igaz abból, hogy egyes masinák kettős gyújtással voltak ellátva?)

— Az elmúlt évek TT-in sok baj volt a gyújtással, alig volt versenyző, aki legalább kétszer ne cserélt volna gyertyát. Az idén ritka volt az elolajozódott gyertya, hála — a kettős gyújtásnak. Többek között a Nortonok, a junior és szenior Velocettek voltak két gyertyával felszerelve, mindkét gyertya természetesen ugyan abban a töredékpillanatban gyújtott. Jobb gyorsulás, precízebb gyújtás, nagy fordulatszámban volt az eredmény és ami a legfontosabb, a kettős gyújtású motorokkal nem volt gyújtási hiba. Ha az egyik gyertyának rövidre is égett a körme, a másik szabályosan gyújtott tovább, Simpson motorjának egyik gyertyája a befutó után teljesen használhatetlen volt, a másik mégis bevitte a célba. Tekintettel arra, hogy helykihasználás miatt az egyik gyertyát veszedelmesen kö-



Akik „taroltak“ A kétszeres győztes Guthrie (2) gratulál az öreg Simpsonnak (6) a szenior befutó után (foto Motor Cycling)

zel kellett szerelni a szívótorokhoz, a kettősgyújtású motorok valamivel több előgyújtást kaptak. Ha a versenyző azt vette észre, hogy a motorja erősebben felkopogott, úgy biztos lehetett abban, hogy az egyik gyertya felmondta a szolgálatot, ilyenkor kicsit vissza kellett vennie az előgyújtást.

(Milyen irányban várja a TT gépek fejlődését?)

— Nem a nagyobb motorteljesítmény kiharcolása a legfontosabb feladat. Ellenkezőleg, a menővel kell

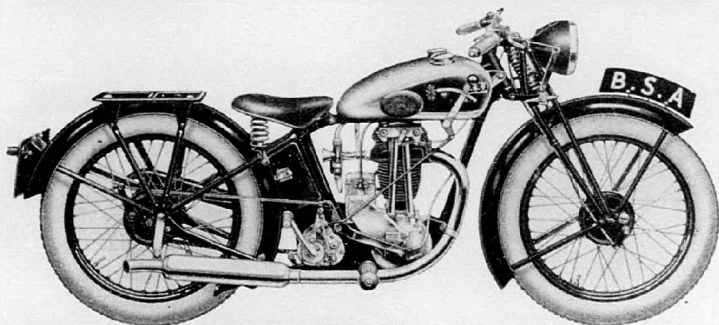
törődni. Meg kell adni részére a lehetőséget, hogy aránylag kényelmesen futhassa körét és kibírja órák hosszát a vad 130 km-es átlagú vágatást a tekervényes és bizony veszedelmes pályán. Bár a gyárak tagadják, a TT ma már inkább a versenyzők, mint a gépek küzdelme, az ember háttérbe kezdi szorítani a mechanizmust. Olyan gépet konstruálni, mely szétmenés nélkül bírja órákon át a folytonos kapcsolást, akceleráltatást, gázrisszavételezt és amellett foggázzal 180-ra képes — nem művészet. De művészet ilyen tempóban végigvinni a gépet. A konstruktor sokat tehet a menő kényelme dolgában, a Velocettek nyeregpió gumiátráca, mely a tartánytól egészen a hátsó sárhányó közepéig terjed: nagyszerűen bevált. A Nortonok gumiba ágyazott kormánymentesítette e menőket a csuklófádalomtól, ami igen fontos az olyan versenyzőnél, aki egy héten három TT-t fut végig.

Mr. Williamsont telefonhoz hívják. Félperc múlva a kalapját keresi. Elbűcsúzunk. Ügylátszik valamelyik versenysztyályban tanácsra van szükség.

Új Diesel-autó sebességi rekord

A Diesel motorok előnyomulása-nak újabb fontos határkövét jelzi az angol Eyston 192 km. átlagu rekordja, melyet a Montlhery autodromban állított fel. Eyston egy Aec Diesel motorral érte el kimagasló teljesítményét, melynek kenésére Castrol olajat használt.

250 km. felül-vezérelt **B. S. A.**



P 1480

teljes magdynos felszereléssel. — Kérjen ajánlatot a képviselőtől:

URBACH LÁSZLÓ VI., Hunyadi tér 12

HIREK

Magyar sikerek az osztrák alpesi turaúton.

A közelmúlt napokban megrendezett Nemzetközi Osztrák Alpési Túraútnak több magyar résztvevője volt, akik az 1590 km-es távon teljes sikerrel bírkóztak meg a *Alpesi utak nehézségeivel*. A magyarok közül Lukavecz Ferenc (500 BSA), Martinek István (500 Gilera), Delmár Walter (Adler) és Feledi Pál (Fiat-Ardita) büntetőpont nélküli győztesekként szerepeltek, egyedül Kozma Endre útját kísérte balszerencse, aki eltévedve a verseny feladására kényszerült. A versenyen nagyszerűen szerepeltek a Steyr 100-asok nemkülönbén a Puchmenők, akik nem kevesebb, mint 11 győzelemmel öregbítették a gráci márká nimbuszát.

Ley (DKW) nyerte a német GP-t

A szászországi rendkívül nehéz Hohenstein—Ernstthal cirkuiten futották le az idei német motorkerékpár Grand Prix-t, melynek két halálos áldozata is volt. A belga Noir és a kitűnő svéd Husqvarna menő Kalen egyaránt koponyatöréssel kerültek kórházba, ahol sérüléseikbe belehaltak. Az 500-as csoportban Ley (DKW) szerezte meg a főlényes győzelmet, Sundquist (Husqvarna) előtt. *Ley a 435 km-es távon 118,2 km-es átlagot ért el és ezzel a nap legjobb idejét futotta.* Simpson (Norton) a 350-es kategóriában 117,6 km-es átlaggal másodpercekkel verte Nottot (Husqvarna) míg a 250-es kategória a Rudge vezető Tyrell-Smith zsákmanya lett 109,2 km-es átlaggal Geiss (DKW) előtt.

A csapatos német körrepülés

Az idei Deutschlandflug mint csapatverseny került lebonyolításra teljesen újszerű feltételek mellett. A versenyen 3. 4. 5 és 7 tagú csapatok startoltak a négy etapban lerepülő 4700 km-es távra. Újszerű és figyelemreméltó volt a kiírás azon része, mely szerint ha valamely csapatból, mondjuk egy ötös teamből valamelyik versenyző kiesett, úgy a csapat büntetőpont nélkül versenyezhetett tovább, mint négyes-team föltéve, hogy a négyes teamok számára előírt átlagssebességet elérte. Ezen, a csapatversenyek történetében korszakalkotó újítás lehetővé teszi azt, hogy valamelyik csapat egy tagjárak kiesése folytán ne kényszerüljön az egész csapat feladni a versenyt. *A versenyen 23 csapat startolt 107 géppel,*

míg a célba 21 csapat érkezett be 91 masinával. Kis sportgépekről lévén szó, az eredmény elsőrangúnak mondható, hiszen a résztvevő gépek összesen 450.000 km-t repültek be és 2500 alkalmi leszállást végeztek. A versenyt a hannoveri repülő csapat — Weigand, Bode, Esche — nyerte meg 80 lóerős Hirth motorokkal szerelt mélyszárnyú Klemm gépeken. A győztes csapatnak Göring miniszter személyesen adta át vándordíját.

A versenyt megnehezítették az alkalmi repülőtereken előírt „kényszerleszállások”, nemkülönbén 60 olyan megjelölt helynek a felkutatása, ahová 100 m. magasból jelzést voltak kötelesek ledobni a résztvevők. A verseny egyik érdekes pontja volt Hitler berchtesgadeni házának megkerülése. A Berchtesgadenbe vezető szűk völgyben oly módon oldották meg a „közlekedési előírást”, hogy a gépek odafelé 100 méter, visszafelé pedig maximálisan 300 méter magasságban tartoztak repülni.

Vízimotorosaink győztek Pozsonyban

A pozsonyi nemzetközi motorke-rek-párversenyekre felrándult népes magyar kolónia pompás sikerekkel megrakodva tért haza. *A versenyek legizgalmasabb futamai Lukavecz és Andrassy párharca jegyében állottak.* Lukavecz az amerikai csónak testére szerelt Andrassy-féle régi 660 km-es Johnsonnal startolt, míg Andrassy saját csónaktestére azt az 1000 km-es Ewinrude motort szerelte, mellyel Lukavecz pompás amerikai sikerét érte el. Lukavecz hendikepje azonban alig bizonyult elégségesnek, mert egyik futamban főlényes győzelmet aratott a csavarjával barba került Andrassy fölött. A bajnoki futamban pedig csak hajszállal szorult a második helyre, amikor jóval lassabb, helyenként tarokkozó motorjával is ügyesez ki tud-

ta használni a bóják körül Andrassy fogyatékos forduló technikáját. *A versenyek leggyorsabb körét a 2 km-es pályán 1:37 mp-nek megfelelő 75 km-es átlaggal Lukavecz futotta.*

Klein ügyetlenségéből kifolyólag hajójával verseny után egy ponton alá került, szerencsére úgy őt mint a hajót kivontatták. Pribék hajója egy a pályát verseny közben átszelő hajó hullámaiba kerülve, fatönknek ütközött, hajója léket kapott, elsüllyedt.

A verseny részletes eredményei a következők:

Az első versenynap eredményei:

Oldalmotorok versenye (4 km): 1. Smolik S. Rajmund (Terta) 17:27 mp.

Túraautobdók 1000 km-ig (8 km): 1. Slezák 12:14 mp. 2. Lélek 12:43 mp. 3. Szakár 13:38.

Versenyautobdók 500 km-ig (8 km): 1. Klein 8:45 mp. 2. Pribék 11:58 mp.

Versenyautobdók 1000 km-ig (8 km): 1. Lukavecz 8:15 mp. 2. Klein 8:22 mp. 3. Rieger 9:55 mp. 4. Pribék 11:19,8 mp.

A második versenynap eredményei:

Oldalmotorok (4 km): 1. Smolik (Terta) 15:41,3 mp. 2. Enslén (Terta) 16:25 mp.

Túraautobdók 100 km-ig (8 km): 1. Slezák 11:22,8 mp. 2. Lélek 12:45,5 mp. 3. Weiss 14:34,9 mp.

Túraautobdók bajnoksága (16 km): 1. Slezák 23:27 mp. 2. Lélek 29:43,5 mp. 3. Frommel 41:34,9 mp.

Versenyautobdók 500 km-ig (8 km): 1. Klein 8:20,4 mp. 2. Pribék 10:47,4 mp.

Versenyautobdók 1000 km-ig (8 km): 1. Lukavecz 7:47 mp. 2. Andrassy gr. 9:55,4 mp. 3. Rieger 15:36,4 mp.

Versenyautobdók bajnoksága (16 km): 1. Andrassy gr. 15:01 mp. 2. Lukavecz 15:03 mp. 3. Klein 16:19,6 mp. 4. Rieger 17:35,3 mp.

A Pesaro cirkuiten lefutott olasz motorkerékpár Grand Prix kategória győztesei Lama (175 MM), Cavacciati (250 C. F.), Pignorini (350 Guzzi) és Tenni (500 Guzzi) voltak. Meglepetésként hatott a 250-es C. F. vezető Cavacciati győzelme Panella (Guzzi) fölött.

ÚJ FUTÓFELÜLETŰ

GOODRICH

MOTORKERÉKPÁRPNEU

**friss
tartós
megbízható
csuszáságfló**



tehát tökéletes!

Mindig az élen



**DOUBLE
GOLDEN
TRIPLE**

**CSÓNÁK
MOTOR
OLAJOK**

NEMZETKÖZI OSZTRÁK ALPESI TURAUT 1934.

*Meredek hágók!
Nehéz alpesi utak!
Magas átlagok!
1600 km es táv!*

11 PUCH

győztes

*a 250-es és 500-as szóló, valamint az
oldalkocsis kategóriában.*

Gyári fiók
PUCH MŰVEK
FIÓKTELEPE
VI, Lehel-út 25. sz.

Chiron (Alfa) nyerte a francia Grand Prix-t

A Montlheryben lefutott 500 km-es francia Grand Prix a táv negyedéig azt nyújtotta, amit vártunk tőle: az ujonc német P. és Merc-Benz kocsik a Maseratik és az átkonstruált 2.8 l-es Bugattik hatalmas ostromát a hegemonia urai az Alfa Romeok ellen. A táv negyedéig páratlanul izgalmas volt az összecsapás, melynek kimeneteletét megjósolni alig lehetett volna. A táv negyede után, 150 km-nél azonban összeroppant az ostrom-falanx az ujonc német P. és Merc-Benz kocsik, a azok a gyermekbetegségek, melyek az Avuson is oly sok galibát okoztak az Eifel versenyen azonban elmaradni látszóttak. A németek kiesése után az Alfa-vezetők lehengerelték a megrikkult Bugatti-Maserati legénységet.

Start után nyomban a 3-ik sorból kiugró Chiron (Alfa) tör az élre, de 200 m. után Stuck (Auto Union) már előtte van. Néhány km. után ismét Chiront látjuk az élén, míg Stuck visszaesett úgy, hogy az élvonal sarkában Caracciola (Mercedes-Benz), Fagioli (Mercedes-Benz), két Alfa-Varzi és Trossi — majd Brauchitsch (Mercedes-Benz) robognak. Stuck csakhamar ismét felgyorsul úgy, hogy a startkör Chiron, Caracciola, Fagioli, Stuck és Varzi befutóval végződik. A második körben Stuck fokozza az iramot, sorra előzi Fagiolit és Caracciolát; ismét Chiron sarkában nyargal, majd körrekordot futva a víztorony-nál leelőzi Chiront és átveszi a kommandót. Az ötödik körben jól állanak a németek: Stuck vezet Chiron előtt, akit a két Mercedes-Benz menő Fagioli és Caracciola követnek, mögöt-

tük Varzi és Branchitsch rakkolnak. A kilencedik körig változatlan a helyzet. Most Fagioli vág ki egy rekordkört, Stuck azonban visszaesik: Chiron ismét vezet és elsőnek fejezi be a 125 km-t. Pozíciója azonban korántsem biztos, ami a 150 km-nél mért részdőből kiviláglik:

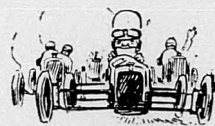
1. Chiron 1:02:56.5 mp., 2. Fagioli 1:02:57.9 mp., 3. Caracciola 1:03:51.6 mp.

Stuck visszaesve a 7-ik helyen fekszik, Brauchitsch kiállott. A Chiron-Fagioli viadal páratlan izgalmakat kínál. A 13-ik körben mindketten új körrekordot futnak és most, a legizgalmasabb percekben hirtelen vége szakad a pompás versenynek: Fagioli egy szörnyű wobbliból sérült fékvezetékekkel hozza ki nagy bravúrral kocsiját és kénytelen a versenyt feladni. Vele egyidejűleg Caracciola és Mombberger is talonba kerülnek. Ezzel Chiron győzelme biztos lett, a többi Alfa számára pedig megnyílt a helyezések lehetősége. Stuck még egyszer rohamra viszi ugyan kocsiját, felnyomul ismét a harmadik helyre, de a 36-ik körben kénytelen feladni a versenyt, mely a következő végeredményt hozza:

1. Chiron (Alfa Romeo) 3:39:14.6 mp. Átlaga 136.881 km., 2. Varzi (Alfa) 3:42:31.4 mp. 3. Moll-Trossi (Alfa) 3:43:23.8 mp. 4. Benoit (Bugatti).

Demuyter (FN) FICM Grand Prix győztes!

Pompás küzdelem színtere volt a hollandiai 17.3 km-es rendkívül gyors Drente circuit, ahol a FICM Grand Prix verseny keretében ütközött meg az európai extraklasszis. A nagy attrakció, az 500-as gépek versenyé során eleinte a kétszeres angol TT győztes Norton vezető Guthrie vezetett a Husqvarna vezetők Sundquist és Woods előtt. Woods már a 2-ik körben talonba került, Guthrie csak a 16-ik körben követte sorsát, előzőleg azonban 143 km. átlaggal új körrekordot állított fel. Ezután a tavalyi győztes Husqvarna vezető Kalen vette át a kommandót, a 23-ik körben azonban a verseny feladására kényszerült. Ezzel megnyílt a belga győzelem útja: Demuyter (FN) 415 km-es távon 135.2 km-es rekordátlaggal nyerte a versenyt. A 350-es csoportban titáni küzdelem után az angolok élén Simpson (Norton) vitte el a pálmát, míg a 250-es német DKW duett élén Winkler az angol Archer (New Imp.) Mellors (Excelsies), Davenport (Bayliss Thomas) és Tyrell-Smith (Rudge) fölött aratott győzelmével öregbítette nimbuszát.



BUDÁN OLAJ

HELUM special és Ricin

valamint az összes motorolaj különlegességek

GHILLÁNY M.

II. Corvin-tér 5. (Fő-u.)

Indian
Motocycles

magyarországi
vezérképviselő

ifj. SEIFRIED HUGÓ

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

Gyári alkatrészek. Javitőüzem.

Automobilrugók és spirálrugók gyártása és javítása. Kész rugók raktárában LÁSZLÓ

VII. VÁG UCCA 5 — TELEFON: 91-1-21.

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

Vadonatúj világmárkás oldalkoesi alkalmi áron eladó. Cím a kiadóhivatásban.

Cellactern

szórólakk

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

Gyártja:

Krayer E. és Tsa

lakk- és festékgyár

Budapest, V., Váci-ut 34.



Hoffmann bementja Kovács (115 Terta) körüljéte. — Kovács ment(hűben) tarkol.

TERTA VILÁGREKORDOK A DUNÁN

Smolik Rajmond (105 Terta) és Kovács Emil (115 Terta) új 24 órás világrekorderek. — A Smolik—Enslén—Barabás trió 105-ös Tertán 33 1/2 órás nonstop rekordot állított fel.

Az egyre nagyobb népszerűségnek örvendő csónak-oldalmotorok világában új szenzáció van. Két Terta-motoros Smolik Rajmond és Kovács Emil a minap sikeresen ostromolták meg a Margit-sziget körül Lukavec és Martinek nemrégiben felállított 24 órás oldalmotoros világrekordjait.

Az első ilyen 24 órás rekordot Martinek István állította fel 1924-ben és Martinek István most is az első között volt a vendéglátó Neptun csónakház tutaján, aki meggratulálta az új világrekordereket mondván, hogy:

— Örömmel látom, hogy közel 12 évvel ezelőtt végrehajtott kezdeményező kísérletem felkelítette a 24 órás rekord iránti érdeklődést. A 24 órás rekord mindig alkalmas lesz arra, hogy a kis csónakoldalmotorok tökéletességét és praktikus használhatóságát hirdesse a nagyközönség, az új evőrétegek előtt. A rekordért megindult versengés a fejlődés javát szolgálja!

Smolik és Kovács derekas munkát végeztek. A sikert megérdemelték, éppen úgy, mint Enslén mérnök, aki a kísérlet nagy körültekintést kívánó „adminisztrációja” mellett Smolik 24 órás rekordjának felállítása után az időtartam rekordra tovább menő hajó volánjánál is nyolc órát töltött.

Tomboló vihar-balszerencse...

A rekorkísérletek a Terra-konstruktőr Enslén mérnök vezetése alatt folytak. A Neptun csónakház tutaján volt a főhadiszállás, itt voltak az időmérők, az üzemanyagdepó. Két hajó vett részt a kísérleteken, a 105-ös motorral szerelt csónakban Smolik, a 115-ös motorral pedig Kovács startolt. Mindkettőjüknek kijutott a bal-

szerecséből és a — viharból, amely hatalmas hullámokat korbácsolt a Dunán.

Smolik kilenc órai menet után közvetlen a Neptun tutaj előtt valószínűleg felmászott csónakjával a szigeti



Enslén a volánánál... A kis 105-ös Terta a 24 órás rekord után végig röjja tovább körét.

partfal rézsűjére. Ok: a csónak láb-kormányával volt szerelve, mely elszakadt, a feszítő rugó hatására pedig a part közvetlen közelében haladó hajó hirtelen balra fordulva, a partfalra futott... Eredmény: a hajó megsérült, ki kellett javítani és szegény Smoliknak újra kellett kezdeni az egészet...

A másik hajó sem járt jobban. Kovács Emil és Hoffmann László váltott vezetéssel időtartam rekordra mentek. Közél 12 órai motorozás után menet közben másik csónakról Hoffman ült a volánhoz. Alig ment három órát, amikor a sziget felső csúcsánál az alacsony vízállásnál túl kis ívben fordult és a tomboló vihar hullámai vízalatti kőrákásra sodorták. A csónak megsérült, javítás, majd Kovács Emil is újra kezdhette az egészet...

És mégis sikerült!

Minden kezdet nehéz — tartja a közmondás. Így is volt. Az újra kezdet rekorkísérletek most már zavartalanul fejlődtek be és olyan eredménnyel jártak, melyekkel ugyancsak meg lehetnek elégedve a Terta-vezetők.

Smolik (105 Terta) 24 óra alatt 65-ször kerülte meg a Margitszigetet, míg a régi rekorder Martinek 51 kört futott. Smolik csónakja a kísérlet után váltott vezetővel tovább ment és 33 ó. 32 perces menetidő után a 89-ik kör lefutása után leállították. Kovács (115 Terta) 24 óra alatt 66 kört futott.



Smolik megelégedetten nézegeti a Tertát

Zamecsnik

idei győzelmeinek
fitka:

„SECURO“

**hengercsiszolás
dugattyu
lánckerekek**

Sebességváltó alkat-
részek olcsón raktáron.

SECURO GÉPMŰHELY

VI., Izabella-u. 71.
Telefon: 11-7 82.

APROSÁGOK A NAGYVILÁGBÓL

James Wedell, aki 490.8 km-es se-
bességgel a szárazföldi repülőgépek
világrekordere, Amerikában Patterson
közelében 60 m. magasból gépével egy
folyóba zuhant. Wedell azonnal meg-
halt, mechanikusa alig sérült meg.

Hartmann László a minap résztvett
a Riesengebirgs-versenyen, ahol 82.8
km-es átlaggal a sportkocsik legjobb
idejét futva vezette célba Bugattiját.
A 4 km-es 29 fordulósú tarkított pá-
lyán Pietsch (Alfa) érte el 85.4 km-es
átlaggal legjobb eredményt, de messze
elmaradt a Morgen-féle útvonalre-
kordtól.

Trossi gróf a Scuderia Ferrari
társtulajdonosa a Kesselberg verseny
után, ahol Alfájával tudvalevőleg
Stuck (Auto Union) és Brauchitsch
(Merc. Benz) mögött végzett, kitöltet-
lenül aláírt csekket tett Oertzen, az
Auto Union vezérigazgatója elé, mert
mint mondá, minden áron egy Porsche
kocsival akarja kiegészíteni a Scude-
ria kocsiparkját. Az érdekes üzletből
még sem lett semmi, De Oertzen meg-
ígérte Trossinak, hogy a „Porsche
Type 1935“ elkészülte után visszatér
erre az üzletre.

A 21 órás Le Mans verseny 44 in-
dulója közül 23 kocsit futott be a cél-
ba. A győzelmet az Alfa Romeo ve-
zető Etancelin-Chinetti pár szerezte
meg, mely 120.3 km-es órátlaggal 24
óra alatt 2886.938 km-t hagyott maga
mögött. Az idej győztesek tehát mesz-
sze elmaradtak a tavaly győztes Nu-
volari-Sommer pár (Alfa) szenzációs
3144.138 km-es rekordjától. Sommer
az idén is indult, de Alfája vezető po-
zicióban kigyulladt és kiégett. Som-
mer még idejében kiugrott az égő ko-
csiból.

Németországban az év első öt hó-
naniában 125.000 autót és motorke-
répárt adtak el. Rekord!

Az Európa Körrenülés mezőnye
augusztus 28-án startol. A nevezések
nompánsan sikerültek: 48 gép indul!
A versenyen Németország, Olaszor-
szág, Franciaország, Lengyelország
és Csehszlovákia legjobbibjai vesznek
részt.

Balbo, Tripolisz kormányzója egy
egész Afrikát átszelő autóverseny ter-
vét vetette fel. A verseny startja a
Fokföldön lenne, a résztvevők pedig
néhány nappal a Trinoliszi GP előtt
futnának be a tripoliszi célba.

SEBESSÉGMÉRŐK KILOMÉTERSZÁMLÁLÓK, autóórák, autóműszerek szakszerű JAVÍTÁSA

ÓRAGYÁR, Tömő-u. 26

Révész és Huszár

VI., Jókai tér 7. Telefon: 18-9-54.
DUREX dugattyuk egyedárúsítása,

dugattyugyűrűk, nyers- és kész mo-
torszelepek, fogaskerekek, dugattyu-
csapok, tömitések, Wippermann és
Morse motorkerékpárláncok.



Eredeti ricinussal komponált
pennsylvaniai minőségű olaj!

Olcsó ár!

Visszaváltható kanna

Főbizományi lerakat:

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

Bejárat a Horn Ede-utcából.

S AJNÁLOM

de én csak „Cellodor“
cellulose lakkot fogadok el
Wilhelm 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

MEGJÖTT

a zipzáras
motoroskesztyű

OTTENREITER

IV., Petőfi Sándor-
utca 3. (Udvarban.)
Készít és javít

HA A
FEJÉTETEJÉRE
IS ALL.

akkor sem

tudja
olcsóbban és töké-
letesebben akku-
mulátor és világi-
tási berendezését
javíttatni, mint

BERTÁNÁL

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

Megérkeztek a legújabb típusú

motorkerékpárok — **Mélyen leszállított
árón!** Vezérképv. Cserépfalvi Lovag-u. 2.

MOTOROLAJ

LARDOLINE

RICIT

Világos,

hogy tökéletes
munkát csak tö-
kéletes gépeken
lehet végezni.
Tekintse meg
üzemünket.

Dedics Testvérek

motor- és automobil műhelye

Thék Endre utca 15 Telefon: 30-3-45

Itt az új közúti adórendelet: az autódadók mérsékeltek, a motorkerékpárok adóját néhol 120%-kal felemelték.

Két és fél literig nincs luxusadó. — A motorkerékpár-ellenes rendelet 20 P évi adóval sújta az oldalkocsikat — Van már üzemanyag adó is!

Hosszas készülődés után bár, de mégis meglepetésszerűen köszöntött ránk a száznegyvezres rendelet, mely új alapokon szabályozza a gépjárművek közúti adóterheit. A rendeletet, mint adócsökkentő intézkedést konferálták be, annál nagyobb volt a meglepetés amikor ceruzával a kézben arra a megdöbbentő tényre eszmélünk, hogy *amíg az autómobilok adóját csakugyan mérsékeltek, addig a motorkerékpárok adóját teljesen értelmetlenül módon az összes kategóriákban felemelték*, mely indoklatlan és igazságtalan emelés egyes gépeknél a 100%-ot is messze túlhaladja. Mind ezek tetejébe az *oldalkocsikat külön 20 P. évi adótétellel sújtották*. Az új rendelet értelmében egy 1000 kcm-es kiskocsi, amely eddig 109 P. évi adót fizetett, ezután 40 P-öt fog fizetni, ugyanakkor pedig egy 350-es oldalkocsis motorkerékpár 44 P-t! Hol itt az igazság? A szociális érzék? Vagy vesszen a motorkerékpár?

Lássuk azonban a rendelet intézkedéseit sorban.

Személyautók

A személyautók és budapesti taxik új adótételei a hengerűrtartalom alapulvételével a következők:

1 l. = 40 P, 1 1/2 l. = 60 P, 2 l. = 80 P, 2 1/2 l. = 100 P, 3 l. = 160 P, 3 1/2 l. = 280 P, 4 l. = 400 P, 5 l. = 560 P, 6 l. = 720 P. Ezenfelül literenként 200 P. A személyautók új adótételeit méltányosaknak találjuk és az új intézkedés bizonyára elő fogja segíteni ásatag kocsiparkunknak kis és középkocsikkal való felfrissülését.

Teherautók

A teherautók közúti adóját a rendelet értelmében a *kocsisúly* alapulvételével állapították meg.

Motorkerékpárok

A motorkerékpárok adótételeit szintén a *hengerűrtartalom* alapulvételével röjja ki a rendelet. A megdöbbentő új adótételeket a régi tételekkel párhuzamba állítva külön táblázatban tárjuk olvasóink elé. Motorkerékpáros körökben érthető felháborodást keltett az igazságtalan adóküics alkalmazása, melynek háttérben teljesen érthetetlen szempontokat emlegetnek, bár a legvalószínűbb, hogy a rendelet-kigondoló számítási lapnust követett el és így lett az „adócsökkentő rendeletről” hatalmas adó-emelés...

Az Auto-Motor felhívására a budapesti motorkerékpár kereskedők

a Magyar Automobil Kereskedők Országos Egyesülete kebelében *Vajda Ignác* elnöke alatt sürgős értekezletet tartottak, hogy a sérelmes adórendelet korrigálására vezető lépéseket megbeszéljék. A motorkerékpár kereskedők sérelmét *Bruch Béla* adta elő, aki főleg a méltánytalan 20 P-ös oldalkocsi adó ellen foglalt állást, hangsúlyozva azt, hogy ha már a hengerűrtartalom szerinti adózásra tértek át, teljesen indoklatlan a kerékszám alapján adóztatni. *Kádár Imre* a MAKOE igazgatója összetartásra hívta fel a megjelenteket, hangsúlyozva, hogy a MAKOE min-

reskedőknek az egész motorkerékpáros társadalom érdekeit fedő kívánságait, majd hármas bizottságot delegáltak — *Bruch Béla*, *Majláth Mihály* és *Méray Endre* — a miniszteriumhoz benyújtandó memorandum elkészítésére.

Hogy milyen sikerre számíthat az akció, bizonytalan, bár az igazság a motorkerékpárosok oldalán van. Gondoljuk csak meg, a közúti adó és a hozzá kombinált üzemanyagadó célja olyan mértékű adózást bevezetni, melynek keretében mindenki olyan mértékben adózik, amilyen mértékben az utakat használja, rongálja. Teljesen igazságtalan tehát az oldalkocsis

Motorkerékpárok közúti adó emelkedése a 104.000/1934. sz. rendelet értelmében

Úrtartalom:	Fizetni fog:			Eddig fizetett P	Drágulás		Fogyasztás 100 km-kén literben
	Utadóban	Benzinben	Összesen P		Pengő	%-ban	
350 kcm	12 —	6 30	18 30	16 —	2 30	6 95	3 5
350 . solo	24 —	7 20	38 20	24 —	7 20	33 33	4 —
350 . oldk	44 —	7 20	51 20	24 —	27 20	113 33	4 —
500 . solo	24 —	10 80	34 80	32 —	2 80	8 74	6 —
500 . oldk	44 —	10 80	54 80	32 —	22 80	71 25	5 —
550 . solo	40 —	10 80	50 80	32 —	18 80	58 75	6 —
550 . oldk	60 —	10 80	70 80	32 —	38 80	121 25	6 —
75 . oldk	60 —	12 60	72 60	48 —	24 60	51 25	7 —
1000 . oldk	80 —	14 40	94 40	56 —	38 40	68 57	8 —
1200 . oldk	100 —	16 20	116 20	64 —	52 20	81 56	9 —

Alapul véve évi 15.000 km. benzin ár emelkedés 2.— P. 100 kg. illetve 120 P 100 literenként.

dig sikra száll a motorkerékpár kereskedelem érdekeiért is, hiszen a motorkerékpár kereskedők érdekképviseleti testülete is. Véleménye szerint „ez a rendelet a felsőbb fórumok motorkerékpár ellenes hangulatának szüleménye”, ami ellen a MAKOE annál kevésbé foglalatott volna eredményesen állást, mivel a június 25-én életbelépett rendelet „tervezet” csak június 27-én ismertették az érdekképviselettel. *Röck István* a MAKOE elnöke megvalja, hogy szóbanforgó miniszteriumi értekezleten nem vették, de nem is vehették észre a rendeletnek a motorkerékpárokra sérelmes tételeit, miután a megjelentek elé terjesztett adathalmaz tanulmányozására, kalkulálására a miniszterium nem volt hajlandó haladékat adni. A további megbeszélések során *Deményi István*, *Majláth Mihály*, *Urbach László*, *Martinek István*, *Pach János* és *Méray Endre* konkretizálták a ke-

motorkerékpártól, amely csak három kerékkel használja az utat, több adót szedni mint a kiskocsitól, amely négy kerékkel koptatja az utat. Sajnos a szerzett információink szerint az ügy csak ősszel kerülhet ismét tárgyalás alá, mivel a döntéshez a 33-as bizottságra is szükség van, ennek üléseit pedig őszig elnapolták. Szerencse viszont, hogy a mostani negyede még a régi adótételek szerint lehet adózni.

Eltörölték a luxusadót

A luxusadót a rendelet 14 adóöerőig és 10.000 P beszerzési árig eltörölte. Nagy fontosságú intézkedés ez nemcsak azért mert a vevőknek nem kell gépvásárlásnál a tekintélyes luxusadó összeget leróni, hanem azért is, mert ezen intézkedéssel a *pénzügyi politika végre elismerte, hogy a gépjárművek nagyrésze nem luxus, hanem a gazdasági élet eszköze*. Ez a tény pedig előre veti a jobb jövőt

Licsájer János budapesti autórugógyártó és javítóüzeme

Speciálista az autórugók gyártásában

Telefon: 46-3-51

Mindenféle gyártmányú kocsikhoz kész rugók raktáron

Budapest, VIII., Thék Endre u. 14.

Telefon: 46-3-51

Hogyan küzdjük le a gyertyával ? összeügő gyújtási zavarokat ?

— Közli: Koenig Rudolf —

Ha Puch gépünk karburátorja jól van beállítva, a karter speciáltömítése, a henger, a dugattyú rendszerben van és motorunk mégis lődöz, úgy feltétlenül a gyújtásban kell keresnünk a hibát. Az első lépés: új gyertyát becsavarni és próbamenetet tartani! A használt gyertyának feltétlenül megfelelő hőértékűnek kell lennie.

Sok Puch tulajdonossal beszéltem, akik panaszokd- tak, hogy hiába csavartak be új gyertyát, amint teljes gázzal mennek, vagy pedig erősebb emelkedésre kapaszkodnak, úgy motorjuk „beszorul”. A hiba ott volt, hogy túl alacsony hőértékű gyertyát használtak. Akik pedig gyakori olajslusszokról panaszokd- tak, azok gépében majdnem mindig megtaláltam a túl magas hőértékű gyertyát.

Hogy a Puch tulajdonosokat útbaigazítsam, táblázatot állítottam össze. Ne feledjük el, hogy a városi motorozásban a motor nem melegszik annyira, mint megerőltetett országúti menetben, az egyes típusokhoz való gyertyagyártmányok modellmegnevezéseinél ennek megfelelőleg két gyertyatípust találunk, az első gyertyatípus a mindennapi motorozáshoz felel meg, a zárójelben levő második pedig olyankor tesz jó szolgálatot, ha Puchos barátunkra rájön a feccelési viselkedés. A gyakorlati tapasztalatok alapján összeállított táblázat a következő:

Motor típus	Lodge	Bosch	KLG
122	C3	145	K1
175, 220, 250 tura	C3 (H1)	DM150G124 (175/23)	K1 (J1)
250 SS	H1 (H45)	175/1 (340)	J1 (589)
250 L	C3 (H1)	DM150G124 (175/23)	K1 (J1)
250 SL és S4	H1 (H45)	175/1 (340)	J1 (589)
500 L, N és N2	C3 (H1)	DM150G124 (175/23)	K1 (J1)
500 V	TS3 (C3)	M 95/1 (DM150G124, K1)	(HS4)

A fent említett gyártmányokon kívül a Siemens ag 40 jelzésű gyertya megfelel a 250 SS, SL és S4 modellekhez.

Ne feledjük el, hogy a gyertya sem örökös darab. Használat közben elektródjainak anyaga fogy, körmei lassan de biztosan elégnék, hiszen minden egyes szikra át- úgrásakor mikroszkópikus fémrészecskék válnak izzóvá és semmisülnek meg. Ha az elektródok jócskán „fogytak” úgy a szikraköz megnagyobbodik, amin úgy segítünk, hogy a külső körmöt vagy körmököt hozzákalapáljuk a középsőhöz, sohasem megfordítva. A helyes szikraköz be- állításához használjuk a Bosch vagy Lodge mércét.



Steinfellner, az osztrák Alpenfahrt győztes Puch csapatának kapitány a egyik fesői hágó szerpentinjében.

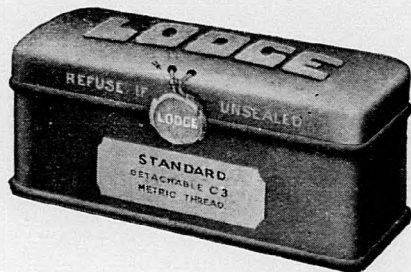
A Puch gépeket gyárilag angol Lodge gyertyával szerelik!



és minden más motorkerékpárhoz, autóhoz, motorcsónakhoz legjobban bevált az angol

LODGE

gyújtógyertya, mert a legmegbízhatóbb. Erről Önt egyetlen kísérlet meggyőzi. Kérje mindenütt az eredeti leolmozott bádogcsomagolást, mert csak így valódi:



Bármely motorkerékpárhoz alkatrészek és felszerelési cikkek nagy választékban a legolcsóbb árakban. Vezető angol gyárak kizárólagos magyarországi vezérképviselte



BIRÓ JENŐ

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

MI UJSÁG?

— Sajnos gyász hírral kell kezdenem. A KMAC Nemzeti Sportbizottsága motorkerékpáros tagozatának agilis titkárárt Szántó Lászlót érte gyászeset felesége hirtelen elhunytával. Szántó László gyászát az egész motorsporttársadalom részvéte kíséri.

— Szomorú hír ez bizony. Beszéljen Szerkesztő úr valamit a legújabbban megjelent versenykiírásokról, hallom jelent meg néhány...

— Ugy bizony. Időrendben fogom cselekedni őket. A BMYC július 13. 14 és 15-én rendezi idei nagy nemzetközi motorosónakversenyeit a Dunán.

A versenyeken indulhatnak a 125 és 250 km-es oldalmotoros hajók is míg az autord is inboard kategóriák még külön verseny-, túra- és sporthajó kategóriákra tagozódnak. Július 13-án reggel startol a wieni Reichsbrücke-től a Wien—Budapest 280 km-es távverseny mezőnye, melynek első befutói a déli, illetve koradélutáni órákban várhatók a Római parton levő Fodor csónakház előtti célban. Július 14-én kerül sor a Szentendre-sziget körüli 86 km-es távversenyre, melyen csak túra- és sporthajók vehetnek részt, a versenyhajók és oldalmotorosok ezen versenyben nem indulhatnak. A résztvevők kategóriánként reggel 8 órától kezdve startolnak a Margitsziget pesti Dunaágában kijelölt starthelyen, ugyanoda várhatók 10 óra után az első befutók is. A sebességi versenyek július 14-én délután és 15-én délelőtt és délután kerülnek lefutásra a Margitsziget melletti pesti Dunaágban. Ezen versenyeken éppen úgy, mint a bécsi távversenyen, az összes kategóriák résztvehetnek. Nevezési zárlat július 10-én, propozíciók a BMYC Apponyi-tér 1. sz. alatti titkárságától szerezhető be.

— Mi következik ezután Szerkesztő úr?

— Csillagtúra és autószepevény! A TTC motorosztálya július hó 22-én autó-, szépség és ügyességi versenyrel egybekötött csillagtúrát rendez Balatonboglárra. A csillagtúra kiírása értelmében a résztvevők az ország minden részéből indulhatnak, azonban 23-án délelőtt 10 és 11 óra között tartoznak a balatonboglári célon áthaladni. A túrára vonatkozó felvilágosításokkal a TTC titkársága (VI., Hajós-u. 16. Tel.: 270—90) szolgál.

— Van-e még valami Szerkesztő úr?

— De van ám! Augusztus 5-én a miskolci MAK motorosztálya nagyszabású pénzdíjas dörittrek verseny rendez saját 400 méteres (10 m. széles) salakpályáján, melyet a bécsiek részéről Killmeyer és Tella elsőrangúnak találtak. A versenyt a MAK nemzetközi keretek között a „Miskolci hét” első napján rendez meg és azon Sokoloff, Bardas, Schörg és esetleg Czerny részvételével számíthatunk. A verseny nap délelőttjén 10 és 12 óra közötti befutóval plakettúrárt is hirdet a MAK Miskolcra. Nevezési zárlat július 31-én, propozíciók a MAK versenyirodájánál (Miskolc, Idegenforgalmi Hivatal, Zenepalota).

— Van talán még valami???

— Van. A kecskeméti KAMC a „Hirös Hét” keretében július 29-én rendez meg I. Magyar Nemzeti Autós és Motoros Nagytáborozását és ezzel kapcsolatos csillagtúráját Kecskeméten. Propozíciók a titkárságánál. (KAMC, Kecskemét, Fráter-u. 2.)

— Ennyi minden!? Erre iszunk!

— Stop! Ajánlom a Kisbágyi-csárdát, mely Gödöllőtől 6 km-re van. Az út kitünő, az étel meg az ital elsőrangú. A motorosok a zechből 10% engedményt kapnak, ebből megtérül a benzin egy része. Pompás kirándulás!

— Uj képviselet?

— Akad. Hermann Géza átvette a Chevrolet képviseletet, mely jobb kezbe aligha kerülhetett volna.

— Nem tudja Szerkesztő úr, mi készül olyan nagy titokban a Siráky műhelyben?

— Dehogynem. Áramvonalba szabott három és négykerékű 500 km-es kisautók készülnek Siráky-nál, egyelőre persze nagy titokban. A kis koscsik önmindtóval és négy sebességes váltóval lesznek szerelve. Mehet kém-

kedni Hébli úr! Érdemes...

— Mi hír Vacuuméknál?

— Vacuumék a minap két hasznos brosurát adtak át a nyilvánosságunknak. Az egyik a Fiat-Balilla ábrákkal illusztrált tanulmányos kenési sé mája, melyet nemcsak a Balilla tulajdonosoknak, de minden autósunk figyelmébe ajánlunk. A másik brosur a összes oldalmotorokhoz és autord motorokhoz szolgál rendkívül hasznos kenési útmutatásokkal. Mindkét brosurát a Vacuum Oil Co. rt. (Bpest, V., Zrinyi-u.) díjmentesen küldi meg a lapunkra hivatkozó érdeklődőknek.

Felelős szerkesztő és kiadó:

KRAMER JENŐ.

Az olcsó kisautók dacára a szakértő publikum mégis csak

ARIEL-t

vásárol!

Ahol megbízhatóság, erő, gyorsaság és kitartás kell, nem jöhet más kombinációba, mint egy a fenti tulajdonságokkal rendelkező

ARIEL

MOTOKERÉKPÁR

Alantiaiban közülük az 1934-es

Ariel eldásainkat:

Bubala György fődbirtokos
Csillag Elemér főkönyves
Czyrlyusz Imre légügyi főellenőr
Fejér Gyula m. kir. hadnagy
Friedrich István üzlelvezető
Kanyár István kereskedő
Kárász János bankfőtisztviselő
rugonfalvy Kiss m. kir. hadnagy
dr. Meggyessy Ferenc kuriai bíró
Morgenroth Béla artista
Sallay László gyógyszerész
Sántha Albert kereskedő
Schönfeld Gyula kereskedő
Simonffy Ernő m. kir. hadnagy
Tassonyi Edömér Ludovika akademia
Tóth F. Géza városi főtisztviselő
Varannay József MAV tisztviselő

Fenti eladások, vevőink szakértelme és kényes izlése, továbbá megelégedettségük cögünk legújabb reklámja és mindenki saját érdekében lehelyesebben cselekszik akkor, ha motorkerékpár vásárlásnál bizalommal fordul az Ariel gép felé.

Kedvező kondíciók.

Kérje legújabb árjegyzékünket.

Vezérképviselet:

Deményi és Fia, Király u. 85

Két 24 órás világrekorddal igazolta be az

ISTROS OLDALMOTOR

üzembiztosságát, gyorsaságát pedig a Budapest Vác távversenyen elért nap legjobb oldalmotoros idejével.

Vegye Ön is a legjobbat!

Uj előnyös fizetési feltételek!

PAULINI GÉZA 'ISTROS' motorgyára
BPEST, THALY KÁLMÁN UCCA 10



Szerviz
állomás.
Benzinkut.
Római part,
Csuka
csónakház.



DKW Minden alkatrész
raktáron

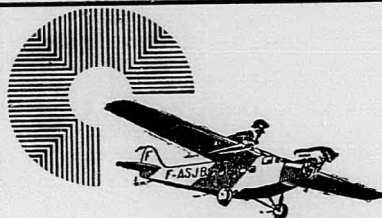
Sarolea

alkatrészek
kiárusítása

Gillet

Siráky

Kertész-u. 29
TELEFON: 44-3-25



AIR FRANCE

3 motoros repülőgépeivel

	— Wien	1 óra
	— Paris	8 óra
	— London	10 óra
Budapest	— 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

ÁLDÁST A PAPTÓL

fényképező- gépet Hafától



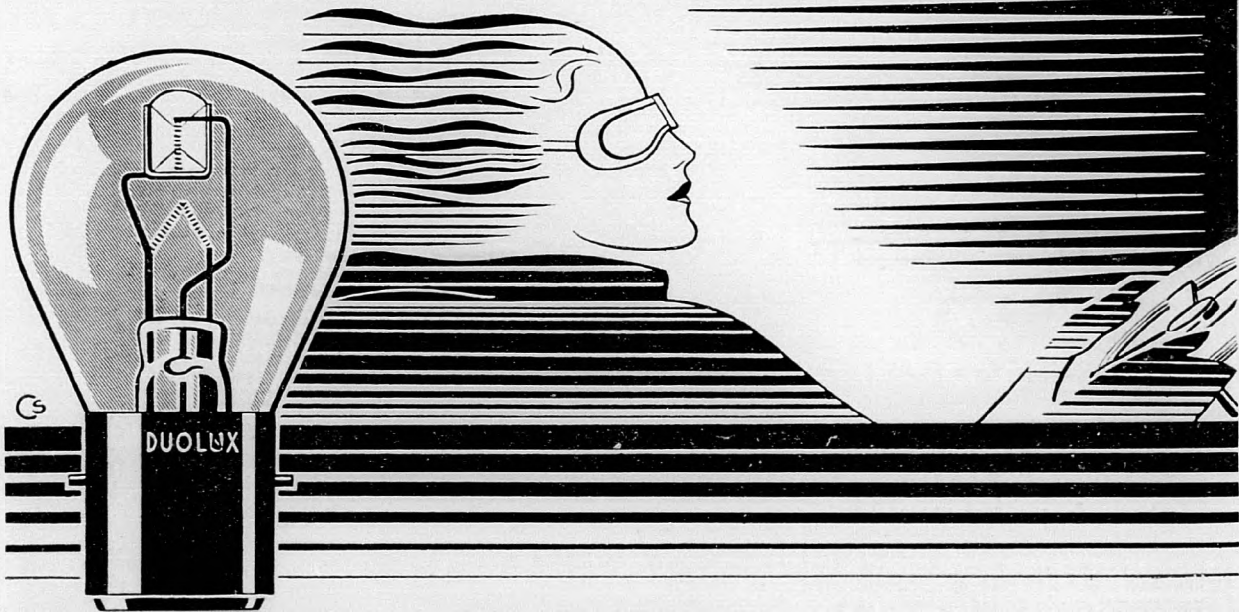
HATSCHEK ÉS FARKAS

FÉNYKÉPÉSZETI
SZAKÜZLETEI

IV., Károly király ut 28.

VI., Andrássy ut 31.

VII., Rákóczi ut 80.



TUNGSRAM DUOLUX

NAGY SEBESSÉGNÉL IS BIZTOS VEZETÉS!