

ÁRA **40** FILL.

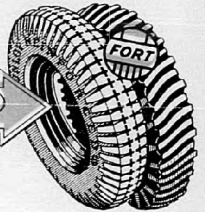
NÉMET GRAND PRIX  
MOTORCSONAKVERSENYEK

VI. ÉVFOLYAM  
11. SZÁM  
1934. július 15.

# AutóMotor

A LEGNAGYOBB PÉL.  
DÁNYSZÁMU MAGYAR  
MOTORSPORTLAP

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



Székely László (125 Istros) győzött a Bécs—Budapest távversenyen.

A BMYC háromnapos motorcsónak versenysorozatának legkiemelkedőbb eseménye a Bécs—Budapest távverseny volt, mely különösen az oldalmotorosoknak jelentett egészen rendkívüli feladatot. Az oldalmotorosok közül Székely László (125 Istros) volt az abszolút leggyorsabb, aki aránylag igen nagy és nehéz csónakteste ellenére hála a kitűnő, gyors és megbízható Istros motornak értékes győzelmet aratott.

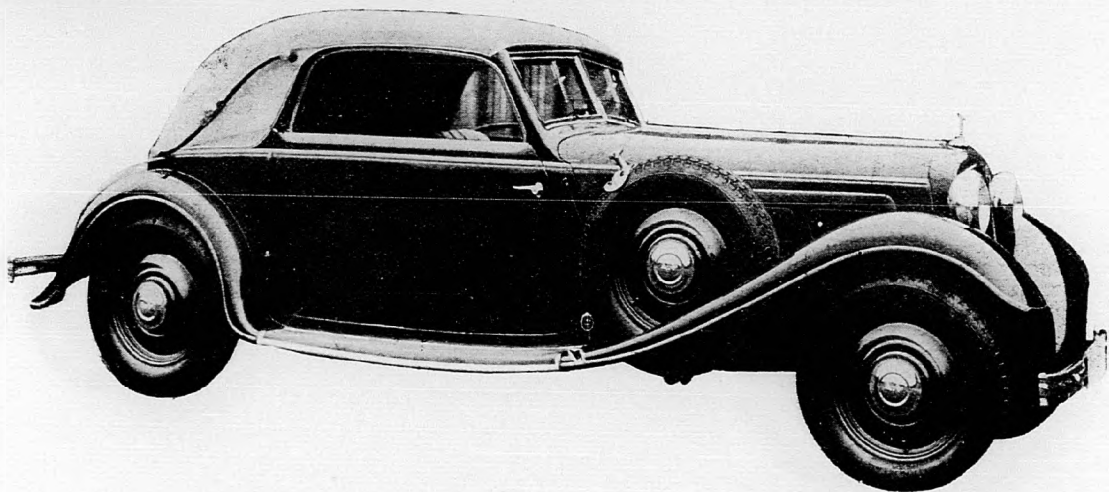


Az **AUTÓ UNION (DKW) KONZERN** fényes győzelme  
az idei Német Grand Prix—Nürburg Ring 570 km.-es megerőltető versenyén.

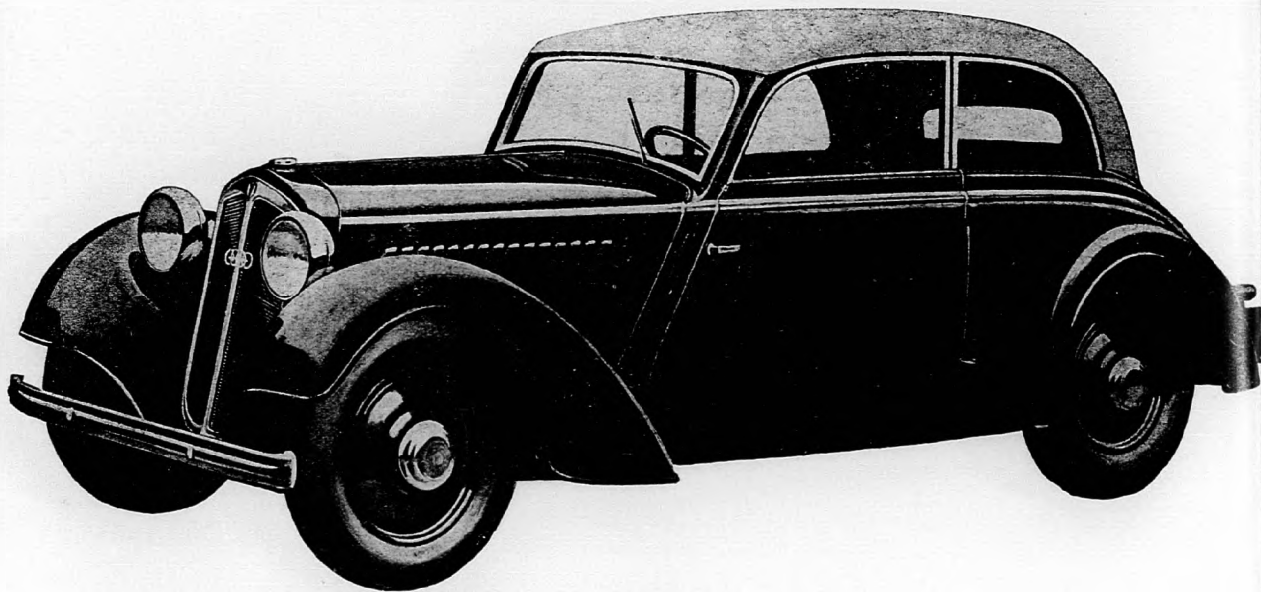
**DKW  
AUDI**

ELSŐKERÉK MEGHAJTÁS

A MODERN, DE SZOLID KIÁLLÍTÁS  
TÖKÉLETES KONSTRUKCIÓ  
LEGNEMESEBB ANYAGOK ÖSSZETÉTELE



AUDI 6 hengeres, 4 személyes luxus cabriolet



DKW luxus cabriolett P 4800.—  
komplett felszereléssel

Vezérképviselet:

*Majláth*

VII., GR. ZICHY JENŐ U. 17.

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

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

# AutóMotor

AZ EGYETLEN FÜGGETLEN  
MAGYAR MOTORSZPORTLAP

KIADJA AZ

„AUTO-MOTOR” LAPKIADÓ VÁLLALAT

SZERKESZTŐSÉG ÉS KIADÓHIVATAL:  
BUDAPEST, V., TÁTRA UTCA 4. SZÁMHIVATALOS ÓRA : 9-12-IG  
TELEFON : AUT. 924-07 és 107-68Postatakarékpénztári csekk számla szám: 48.438  
Folyószámla: Angol-Magyar Bank

VI. ÉVFOLYAM

BUDAPEST, 1934. JULIUS 15.

11. SZÁM

## ELŐGYÚJTÁS

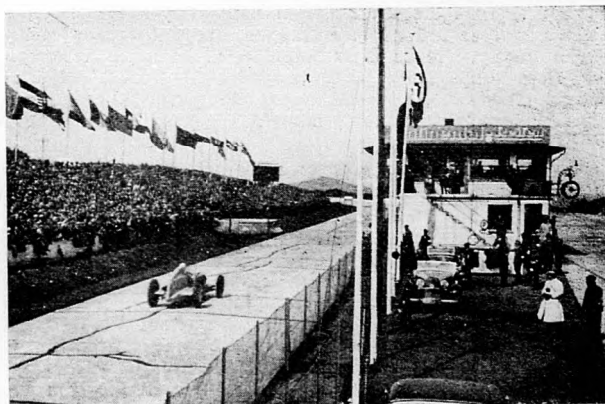
Az automobilizmusnak egyik leggyilkosabb rákfenéje a kövezetvám, ez az őskorból ittragadt fura csökevény. A legtöbb város határán sorompó, a sorompó mellett csúnya vénasszony, aki cédulákat lobogtat csikó, számár és ló felírással és diadalordítással állja útját a gyűntlan gépjárműtulajdonosnak. Éppen a minap számított ki egyik laptársunk, hogy ha valaki Ausztriából jövet térül egyet az országban, hát közel 15 pengőt fizet ki kövezetvámok címén. Hiába ígérte meg annak idején a pénzügyér önagyméltósága, hogy a kövezetvámokat a megérdemelt lomtárba lökik, ma is szedik, sőt — reformokat is léptetnek életbe. A reformok terén a babér kétségtelenül Szekszárd városának gazdasági tanácsnokát illeti, aki elrendelte, hogy ha bármelyik szekszárdi motoros elhagyja a város határát, visszafelé jövet kövezetvámot kell fizetnie. Logikus és bölcs ez a rendelkezés, fogadja a tanácsnok úr érte gratulációkat. Amellett a tanácsnok úr politikai zsenialitását is tesz tanuságot, mint Deák Ferenc törhetetlen híve, ha nem is a nemzetnek, hanem ha más nem akad, hát a szekszárdi motorosoknak ajánlja a — kiegészést. Aki pedig nem egyezik ki, azt akkor is leállítják, ha nem hagyja el a város szélesebb határát, hanem csak éppen átruccan a szomszédos kirándulóhelyek valamelyikére.

Minden évben elhangzik az ígérte — eltörlik a kövezetvámot, marad mégis minden a régi. Ami végéreményben nem baj. Mert tartani kell attól, hogy itt is reformot léptetnek életbe. A hatósági autósreformok pedig — lásd útdadó — sohasem rejtenek méhükben olyasmit, amiért lelkesedni lehetne.

Csakhogy végre észbekaptak a derék klubvezérek is. Hiába ütötték fejbe kiadósan a motorkerékpársportot az útdadóreform mázsás bunkójával, a nagytekintélyű és lelkes klubvezérek, akik pedig jeles tehetségről teszegetnek tanuságot beszédművészeti értelmezésben a különböző fehér és zöld asztalok árnyékában — végre felveszik a napirendre az útdadó kérdését is. Eldígy úgy gerálták magukat, mintha őket a motorkerékpárgyilkos tarifa nem érdekelné, pedig ha már a KMAC és a többi érdekképviseleti szerv nem állt ki a sorompók közé a tízezer magyar kétkerekes érdekében, úgy legalább tőlük várt volna el a motorsport egy kis tettekkészséget. Ha más nem is, hát anketát az lesz. Pedig itt sokkal erélyesebb cselekvésre volna szükség. Nagy demonstrációra, ordító kiállásra. Mert hiszen végeredményben nemcsak süket fülek ülnék a pénzügyminisztérium asztalai mellett, nemcsak azok az urak döntenek, akik ötezer köbcentiméteres motorkerékpárokról adnak ki rendeleteket. De néma gyermeknek anyja sem hallja a szavát, hát még akkor, ha ez a gyermek nem is édes, hanem csak mostoha.

Nyúlós volt a BMYC motorosónakversenye, mint a kezdő zárdaszűz által készített nokedli. Végtelen, két-napos műsrot találtak, vendéglői módra örökbecsű generálszósszal öntötték nyakon és melegítették fel újra meg újra a sovány menüt. És csodálkoztak, hogy az első napon mindössze 14 főnyi volt az érdeklődő közönség, vasárnap pedig legfeljebb, ha ötvenen — szakmát és kapcsolt részeit bele nem érte — nézték végig a „küzdelmeket”. Nem két napon át kellett volna versenyeztetni, hanem legfeljebb négy óra alatt lebonyolítani a műsrot. Mert legyünk őszinték, a motorosónakversport még nem szokott arra az érdeklődési polcra, mint a futball. És a futballban is megúnják a lelkes drukkerok, ha például a Hungária hatadoszor játssza le európai kupamecsesét. Ha ezt únja a közönség, akkor miért lelkesedjék például — Klein úrért.

A nyilvánosság előtt kell átnyujtanunk a sportlekeszedésért kijáró legnagyobb és a legszebb virágokból font koszorút Delmár Walter barátunknak. Aki mélyen beenyult a mások által oly féltékenyen őrzött bukszába és nemcsak azt tette lehetővé, hogy Lukavecz Feri megkapja az amerikai versenyen használt hajót és motort, hanem azokat az alkatrészeket is meghozatja számára, melyeket Andrassy gróf, az egyik délutáni lap szerint félelmes dunabajnok küldött tróprára a pozsonyi versenyen. Delmár nagylelkű és nemes gesztusa, áldozatkészsége nem jelent mást, mint: Lukavecz elindulhat a szezon nagy külföldi versenyein és a tavaszi amerikai bajnokságokon, ahová ismét meghívták, talán a tavalyinál is átütőbb diadalt csikarhat ki a kis Magyarország számára. Köszönet és elismerés jár ki Delmár Walternek, részben az ő dicsősége lesz, ha a wörthi tavon, ha Velencében, Genuában és a többi világversenyeken árbócra szokik a címeres magyar zászló.



Mint képünk balszélén látják a Nürburg-Ring árbócán Hartmann tiszteletére felvont magyar trikolort is lenget a szél.

# Miért kellett a főváros idegenforgalmi alapjának megfizetnie azt a propaganda cikket, melyet a Ford-gyár újságja udvariasságból díjmentesen közölt?

Különös és háttérben pikáns ügy foglalkoztatja néhány nap óta a magyar automobilizmus közvéleményét egy a német Ford im Bild című lapban megjelent magyar idegenforgalom-propaganda cikk ügyében, melynek háttérében egészen szokatlan események rejtőznek. Arról van szó, hogy

a Ford im Bildben a Ford gyár részéről udvariasságból díjmentesen megjelentetett magyar propagandát szolgáló cikk díjazását a Magyar Touring Club hivatalos lapjának, az Autó-Traktor című folyóiratnak tulajdonosa, Weiler István vette fel jogtalanul a főváros idegenforgalmi alapjából.

Az eset története röviden a következő: A budapesti Ford képviselő egyik tagja hazafias lelkesedéstől vezéreltetve, azzal a kérelemmel fordult a német Ford gyárhoz, hogy annak lapjában, a Ford im Bild című igen elterjedt folyóiratban magyar propagandát szolgáló cikk jelenjék meg. A Ford gyár régi képviselője iránti udvariasságból hajlandónak mutatkozott erre. A budapesti Ford képviselő egyik tagja megírta a cikket, részben saját költségén készíttetett fotókat, részben a főváros illetékes propaganda szervétől kért budapesti felvételeket. A cikkanyagot elküldötte a Ford gyárnak,

mely lapjában a beküldött anyag szó szerinti felhasználásával meg is jelent

és felette hasznos szolgálatokat tett a magyar idegenforgalomnak.

Az automobilizmus egyik ismert személyisége nem sokkal a cikk megjelenése után

**Kovács házy Vilmos dr.**

fővárosi tanácsnoknál járt, akinek részortjába az idegenforgalmi ügyek tartoznak. Hivatalos ügyének elvégzése után örömmel mutatta meg Kovács házy tanácsnoknak a cikket és felkérte arra, hogy ha mód van rá, úgy jutatszon néhány elismerő sort a budapesti Ford képviselőnek önzetlen és áldozatkész propagandájáért. Kovács házy legnyilvánosabb meglepetésre úgy nyilatkozott, hogy

az elismerő levélre aligha van szükség, mert hiszen a cikket annak rendje és módja szerint honorálta, a közlésért az Autó-Traktor című lap tulajdonosának, Weiler Istvánnak az idegenforgalmi alapról nagyobb összeget folyósított.

Az ügy megértéséhez tudni kell, hogy a főváros idegenforgalmi szerve néhány lappal idegenforgalmi esereket bonyolít le és díjaz minden olyan külföldi lapban megjelent propagandacikket, melyet a fővárossal megállapodást létesített Magyarországon megjelenő lap csereképpen helyez el a külföldi lapnál.

A Ford képviselőnél természetesen óriási meglepetést váltott ki Kovács házy nem várt kijelentése, a gyárhoz fordultak felvilágosításért.

A gyár határozottan kijelentette, hogy a Ford im Bildben megjelent cikket kizárólag a budapesti Ford képviselő felkérésére közölte, annak megjelenésében senki másnak része nem volt, tehát sem az Autó-Traktor című lapnak, sem Weiler Istvánnak, sem a magyar, sem a német Touring Clubnak, amennyiben a cikk elhelyezéséért bárki is díjazást vett fel Budapest székesfőváros város-gazdasági ügyosztályától, úgy ez nyilván illegitim úton történt.

A budapesti Ford képviselő meglepetéséből felcsudván, Kovács házy Vilmos dr.-hoz fordult felvilágosít-

tásért. Kovács házy levélbeli válaszában azzal a magyarázattal szolgált, hogy nyilván parallel akció történt, mert a hazivizsgálat során Weiler István úgy informálta hogy a Magyar Touring Club hivatalos lapja, az Autó-Traktor című szaklap közreműködött a kérdéses cikk megjelenésében és ez volt az oka annak, hogy Weiler Istvánnak díjazást folyósított.

Kovács házy magától értetődően jóhiszemű levele nem volt alkalmas arra, hogy magyarázatképpen szolgáljon.

mert hiszen a Ford gyár, — mint már említettük — a leg határozottabban leszögezte, hogy a cikk szöveg és illusztrációs anyagát kizárólag a budapesti Ford képviselő szolgáltatta és annak megjelentetésében senki másnak semmi szerepe nem volt.

Mint értesülünk, a szokatlan háttérű és kínos ügyben további lépések várhatók. Vizsgálat indul meg a Magyar Touring Club részéről, mert hiszen

az ügy főszereplője a klub hivatalos lapjának tulajdonosa,

aki a Touring Club presztízisének árnyékában folytatta idegenforgalmi üzleteit a főváros város-gazdasági ügyosztályával. Hogy a főváros milyen álláspontot foglal el az ügyben, az egyelőre nem ismeretes, mert Kovács házy tanácsnok jelenleg nyári szabadságát tölti.

**MEGÉRKEZTEK AZ 1934-ES**

## AJS modellek

**Fokozott motorteljesítmény, maximális üzembiztonság, lábkapcsolás, cserélhető kerekek**  
**Közismert luxus kiállítás**  
**Leszállított árak**

## DKW motorkerékpárok elektromos önindítóval

**A lapos dugattyús 1934-es típusú „Umkehr-sp.” rendszerű DKW motorok csökkentett üzemanyagfogyasztás mellett is 30%-al nagyobb teljesítményt adnak**

Sturmey-Burman sebességváltó alkatrészek reklám áron  
**AJS—Harley—DKW vezérképviselet és javítóműhely**

*Maglath. K.*

**VI. Gr. Zichy Jenő-u. 13**

A robbanótérben  
**1500°C**

## Ettől a lehetővékony olajhártyától . . .

**függ a motor élete!**

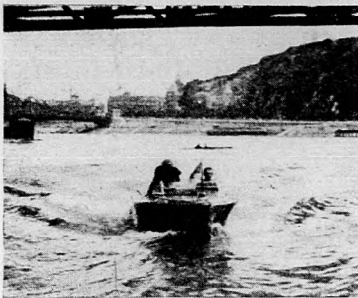
A dugattyúnál  
**500°C**

A dugattyú percenként többeszer megy fel és le. A hengerben percenként többeszer ismétlődik a kompresszió- és munkakörmű. Az óriási hő és nyomás hatására a motor minden része tönkremenne, ha az egymáson surlódó fémrészeket egy lehetővékony olajréteg nem választaná el. Nem elég, ha „akármilyen” olajjal épen hogy kenünk, mert kevés olaj van, amiből ez az összefüggő védőréteg képződik. A motorolaj nem terem, azt gyártani kell. A Vacuum Oil Company azóta gyárt autóolajat, amióta csak autó létezik. Ezért Önnek is a tapasztalt szakmérnökök által kocsihoz kijelölt és milliószor bevált Mobiloil-t kell választania.

A hengerfalán  
**110°C**

# Mobiloil

VACUUM OIL COMPANY R. T. BUDAPEST



Foest-Monshof nyerte a Duna Kék Szalagját. — Jimmel nyerte a Szentendre-sziget körüli versenyt. Jobboldalon Delmár, baloldalon Ovári a jeles c. ónakkonstruktőr. — Enslér mérnök a jeles Terta-konstruktőr minden futamban fölyesen győzött új 123-as Tertán élen.

# MOTORCSÓNÁK VERSENYEK A DUNÁN

## Az új 123-as Terták pompás debüje

Július derekán kerültek megrendezésre a Budapesti Motor Yacht Club nagy garral beharangozott nemzetközi motorcsónakversenyei, melyek nemzetközi jellegét nem lehet ugyan kétségbevonni, viszont túlságosan komolyan sem kell venni. De nemcsak a külföldi nagyságok hiányzottak, még a hazai versenyzők sem igen vonultak fel a versenyre úgy, hogy a maroknyi versenyzővel (melyek mindegyike más kategóriában indult), másfél napra nyújtott sebességi versenyeket nyugodtan egy délutánra lehetett volna koncentrálni.

A versenyek megnyitói számai a Duna Kék Szalagjáért lefutott Wien—Budapest távverseny, valamint a Szentendre-sziget körüli verseny sportszempontból mégcsak kielégítettek az ú. n. sebességi versenyek keretében azonban, részben a rendezőség, részben a versenyző „sportemberek” helyenként valóságos vízikabarét varázsoltak a tucatnyi „közönség” elé. Sportemberek és közönség — e két mellékkel, de nagyon csehül áll vízi-motorsportunk...!

## Foest-Monshof (Chrysler-Dart) nyerte a Duna Kék Szalagját

Wien—Budapest. Táv 287 km. Start a bécsi Reichsbrückennél, cél az Erzsébet-hídnál. A verseny iránt meglepő nagy az érdeklődés, igaz ugyan, hogy a közönség nagyrésze alkalmi érdeklődőkből rekrutálódott, olyanokból, akik a változatosság okából ezúttal a kapualjban foltisztítót áruló kokler szavaló-matinéja helyett — motorcsónakversenyt választottak tág érdeklődési körük kielégítésére.

Az áthaladást telefonáló állomások jelentéséből kiderült, hogy a verseny a papírformáknak megfelelően Foest Monshof győzelmét fogja eredményezni, ő nyeri el a Duna Kék Szalagját. Az autbordok sorában a lépéses hajóval startolt Lélek József va-

lósínübbnek látszott győzelme helyett a pozsonyi Ludwig kis arányú győzelme rajzolódik ki a jelentésekből. Így is volt: Foest Monshof 51 km-es átlaggal győztesen fut át a célon, Ludwig pedig 15 perccel előzi meg Lélek Józsefet. A kis oldalmotoros csónakok versenyt Székely László kormányát evezőlapáttal helyettesítette. Rövid idő múlva érkezett a célba ifj. Nagy István (König-Bergsmann), valamint Ágoston József (König-Bergsmann), míg Martinek István csak célzárás után futott be.

A verseny eredményei a következők:

**Beépített motorosok.** 1. A. Foest Monshof (5.173 l Chrysler—Mobiloil) 5:37:00.5 mp. A nap legjobb ideje! 2. Andrassy Mr. gr. (4 l Chrysler) 6:16:16 mp.

**Farmotorosok.** 1. Ch. Ludwig (1000 Elto—Shell) 6:02:27 mp. 2. Lélek J. (6.0 Johnson 32) 6:17:39.5 mp.

**Oldalmotorosok.** 1. Székely L. (125 Istros—Mobiloil) 12:41:10 mp. 2. Ifj. Nagy István (König-Bergsmann). 3. Ágoston J. (König-Bergs.).

A versenyt befejező egyetlen magyar autbordos Lélek József hajóját a Bergsmann csónaképítőüzem készítette.

## Jimmel (500 Laros) fölyesen győzött a Szentendre-sziget körüli távversenyen

A Margitszigeti „Neptun-tutajnál” van a start. Hat induló, körülbelül



!Bergsmann (König-Bergsmann) nagy tetszést aratott.

nyugyanennyi — közönség... De az indulók azért nagy lelkesedéssel fekszenek bele a küzdelembe. A Szentendre-sziget megkerülő versenytáv hossza 86 km, a kis-Dunaág tükre alatt zátonyok serege leselkedik a csavarokra, a versenyből a versenyhajókat kirekesztették és mégis *alig másfél óra a start után az úpesti híd alól felzúg Jimmel Larosa*. Átlaga csaknem 57 kilométer, igen jó, főleg, ha tekintetbe vesszük, hogy ő is közelebbi érintkezésbe került az egyik zátonnyal. Másfél óra alatt célba érkezik az egész mezőny. Különösen izgalmas volt a verseny a túra-kategóriában, ahol a pozsonyi Ludwig vívott kemény küzdelmet Szántó Lászlóval. Ludwig vezetett, majd zátonyt fogott, Szántó elébe került, de ő is zátonyra futott. Mos Ludwig került az élre, de újabb zátony ismét Szántót juttatta frontba. Az itteni vízviszonyokkal ismeretlen Ludwig ezután Szántó nyomában halad, gyorsabb motorjával csak az úpesti hídnál kezd finisbe és előzi meg ellenfelét.

A részletes eredmények a következők:

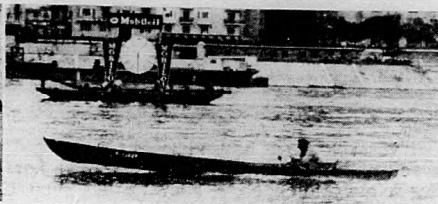
**Sporthajók. 500 kcm-ig:** 1. Jimmel F. (Laros—Mobiloil) 1:31 mp. A nap legjobb ideje! 2. Deutch I. (Johnson) 3:06:21 mp. — 1000 kcm-ig: Rieger A. (Laros) 1:47:44 mp.

**Túrahajók. 500 kcm-ig:** 1. v. Simon L. (Penta) 2:21:46 mp. — 660 kcm-ig: 1. Szántó L. (Johnson) 2:06:03 mp. — 1000 kcm-ig: 1. Ch. Ludwig (Elto—Shell) 2:05:46 mp. A túrahajók legjobb ideje!

Rieger 1000-es sportkategóriában győztes hajóját a Bergsmann csónaképítőüzem építette.

## Lukavec motordefektusa révén Andrassy (Johnson) nyerte a Dunabajnokságot

A Margitsziget melletti pesti Dunában megrendezett sebességi versenyek legnépesebb mezőnyei az oldalmotoros kategóriákban indultak. A 125-ös csoportban a Terta menők a



Conte Rossi Bécsből startolt hidroklikszörjéit hiába vártuk... — Székely (Istros) a Mobiloil startóra elött. — Lukavecz (Ewinrude) kihalóeről a fordulóból.

konstruktor Enslén vezérlete alatt fölényes győzelmet arattak, sőt az oldalmotorosok legjobb körídejét is Enslén érte el Terta motorjával, ismételten bizonyosságot téve a Terta-motorok nagy üzembiztossága mellett azok kimagasló sebességi képességeiről is. A 250-es csoportban Kiss győzött Bergsmann-testre szerelt Istros motorjával.

Az autbord kategóriákban nem sok jót láttunk, egyedül Lukavecz nyújtott izelítőt az autbord-verseny-zésből. Akiben van sportszellem, annak nincs gyors motorja, akinek megpénze van gyors motorra, annak viszont — tisztelet a kivételnek — „dunsztja” sincs a motorhoz, a fordulótechnikához. Találónan jegyezte meg Willy Böckl az osztrák motorcsónakkorifeus, mikor Klein félórái hasztalan lendkerék-jozozás után sem tudta begyújtani tanácsalanságában lefelé úszó motorját:

— Ez a verseny arra alkalmas, hogy a nézők számára tisztázódjon, miért nem szabad autbord-motort vásárolni... (Szerencsére. néző alig volt. A Szerk.)

A látottak alapján meg kell állapítanunk, hogy az autbord-verseny-zés Magyarországon egyelőre még nem sport csak — feltűnést kereső divat...

A verseny egyetlen izgalmas és sportszempontból is figyelemreméltó száma a 15 körös, 30 km-es Dunabajnokság volt. Hárman startoltak, Lukavecz, Andrassy és Klein. Andrassy startja a legjobb, mégis Lukavecz jön el elsőnek a bójától és amíg Klein átmenetileg Andrassy elé kerül Lukavecz előnyét közel háromnegyed körre növeli. A táv felétől kezdve Lukavecz motorja csak három hengerrel fut, előnyéből azonban így is alig

veszít. Az utolsó körben Andrassy fél körrel fekszik Lukavecz mögött, amikor Lukavecz motorjának kiég egy



Lukavecz (Ewinrude—Mobiloil) follgázzal nyargal — Két bójó egy futamban természetesen külön kategóriában... — Szántó (Johnson) — Dr. Nemesné kiforrott fordulótechnikája feltűnést keltett.

dugattyúja és kénytelen feladni a fölényes győzelemmel kecsegtető versenyt. A míting leggyorsabb körét természetesen Lukavecz futotta.

A kettős futamokból összesített eredménylista a következő:

Oldalmotorosok 125 km-ig. 1. Enslén J. E. (Terta—Mobiloil), 2. Pesti M. (Terta—Mobiloil), 3. Smolik R. (Terta—Mobiloil). — 250 km-ig. 1. Kiss B. (Istros—Mobiloil), 2. Ágoston J. (125 König-Mobiloil), 3. Buday B. (König-Mobiloil).

Túraautbordok 500 km-ig. 1. v. Simon L. (Penta), 2. Ballon R. (Laros). — 600 km-ig. 1. Eperjessy II. (Johnson), 2. Szántó L. (Johnson). — 1000 km-ig. 1. Ch. Ludwig (Eltó), 2. Óvári I. (Laros).

Sportautbordok 500 km-ig. 1. Jimmel F. (Laros), 2. dr. Nemesné (Ewinrude). — 600 km-ig. 1. dr. Nemesné (Ewinrude). — 1000 km-ig. 1. Rieger A. (Laros—Bergmann).

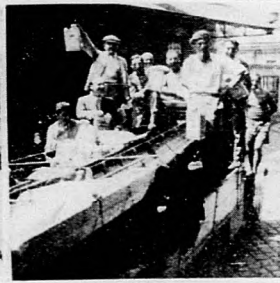
Versenyautbordok 350 km-ig. 1. Süly S. (Ewinrude), 2. Singer I. (Johnson), 3. Gyöngy P. (Johnson). — 500 km-ig. 1. dr. Nemesné (Ewinrude). — 600 km-ig. 1. Singer I. (Johnson), 2. Klein D. (Ewinrude), 3. Lélek J. (Johnson). — 1000 km-ig. 1. Lukavecz F. (Ewinrude—Mobiloil), 2. Klein D. (Ewinrude), 3. Dán F. (Johnson).

Inbord motorcsónak. 1. Foest Monshof (Chrysler-Mobiloil), 2. Andrassy M. (Chrysler), 3. Takács D. (Lancia), 4. Kopeczky I. (Curtis).

Dunabajnokság. 1. Andrassy M. (Johnson), 2. Klein D. (Ewinrude).

Dunabajnokság győztese, Andrassy Mihály gróf, Ghillány-féle Helum-Speciál-Autbord üzemanyagot használt, óraműszerű pontossággal dolgozó motorja a legjobb bizonyítványt szolgáltatva a kitünő üzemanyagról.

Pesti Terta-motorját Koenig Rudolf az ismert kétütemű szakember állította be, akinek pusztán gázosító és gyújtás beállításával sikerült 2800-ról 3300-ra emelni a motor fordulatszámát.



Érdekes képekja Wien—Budapest távverseny bécsi starthelyéről.

## Ezt mondják

az új **TRIUMPH** motorkerékpár tulajdonosok, akik gépüket 1934. évben vásárolták:

Bihary László mérnök, Budapest:

„Gépet három szóval jászolhatom: kényelmes, megbízható, tetszetős.”

Löwinger Jenő kereskedelmi utazó, Budapest:

„Gépem üzleti utaimon takarékos munkatársam.”

Gerő Tibor, szerszámgyáros, Újpest:

„Úgy érzem, hogy Triumphom nélkül, már élni sem tudnék.”

Szabó Lajos ref. lelkész, Riese:

„Most sajnálom, hogy csak az idén határoztam el magam egy Triumph vételére.”

Szentiványi Aladár, Pézint. Közp. főtisztvis., Budapest:

„A Triumph a tizenötödik motorkerékpárom, de ennél megmaradok.”

Steiner Imre keresk., Budapest:

„Hálával tartozom a Bruck cégnek, mert Triumphra beszélt rá.”

Bodó Dénes szfőv. alkalm., Budapest:

„Régi vágyam végre teljesült, én is Triumphon járhatok.”

Kenyery Árpád rendőrőrm., Sátoraljaújhely:

„Mióta Triumphon járok, mindenhová könnyen eljutok, javítás, mérgeződés nélkül.”

Lénárd István, Hangya-ellenőr, Budapest:

„A Triumphról csak jót hallottam, a gépet megvettem, most magam is csak jót mondhatok róla.”

Ambrus József gépkocsivezető, Budapest:

„Csukott autómól kiszállva, új Triumphomon robogva is pihenést találok.”

Wehovszky István adótitkár, Budapest:

„Barátaim tanácsát követve, há! Istennek én is Triumphot vettem.”

Nemethy László postamérnök, Budapest:

„Mint technikus ember, hosszú mérlegelés után a sok márka közül a legcélszerűebbet, újból Triumphot vettem.”

Piedl Kornél kozmetikus, Budapest:

„Boldogság tölt el, ahányszor izlésesen felszerelt szép Triumph gépemre ülhetek.”

Ulrich János szövőgyári művezető, Budapest:

„Foglalkozásom fárasztó, így üdülés számomra Triumphomon a motorozás.”

Kövesse Ön is ezek példáját és **Triumph**-ot vegyen!

550 kcm-es cirkul. olajozásu, 30 wattos világitással  
**ára P 1690.—**

Vezérképviselet:

**Bruck, Jókai-u. 21**

A budapesti nemzetközi versenyen első helyezéseket nyert motorcsónak 500 cm<sup>3</sup> motorral legkitünőbb állapotban olcsón eladó. Evinrude garázsban, Újlaki rakpart vagy 55-1-49.

### Révész és Huszár

VI., Jókai tér 7. Telefon: 18-9-54.

DUREX dugattyúk egyedárúsítása.

dugattyugyűrűk, nyers- és kész motorkerékek, fogaskerékek, dugattyúcsapok, tömítések, Wippermann és Morse motorkerékpárláncok.

# Halloff már róla hogy..?

Ha azt vesszük észre, hogy sima huzás helyett motorunk rángat, úgy olajozzuk meg a motorfőtengelyre, közvetlenül a lánckerékre kapcsolt transzmisszió lökhárítót. Ha annak egymáson surlódó felületi szárazak, vagy éppen összeroszdásodtak, úgy a lökhárítót „nem hárítja el a lököt.”

A jó kompresszió és a nagy kompresszió egymástól merőben különböző fogalom. A jó kompresszió azt jelenti, hogy a gyűrűk épek, a szelepek jól zárnak, tehát a gázkeveréket a sűrítő ütemben felfelé haladó dugattyú minden szivárgás nélkül jól sűríti össze. A nagy kompresszió viszont azzal az aránnyal van összefüggésben, mellyel motorunk a beszívott gázkeveréket sűríti.

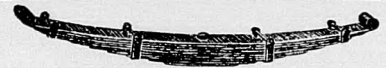
A kik szeretnek supersport repeszléseket végezni, azok egyensúlyozzák ki a kerekeiket. Legjobb ölömdrótot csavarni a megfelelő küllőre és szigetelőszalaggal rögzíteni. A kerék akkor van jól kiegyensúlyozva, ha stenderen forgatva a kereket, az minden állásban megáll. Legtöbbször a keréknek a szeleppel szemben lévő részére kell súlyt applikálni. A kibalanszírozott kerék nemcsak gumit takarít, hanem néhány plusz kilométert is biztosít.

Nem az a takarékos motoros, aki vászonig szaladja le gumijait. A simává kopott gumival sárban-latyokban nem művészet elhasalni és olyanokat görbiteni a gépen, ami többbe kerül, mint az új gumi.

Nem minden ugynevezett kotyogós motor van kikopva. Több gyár új gépein is tekintélyes hajtókar görgőcsapágy hé-

zagot találunk és az alumínium dugattyú ujkorában is bizony „integet” a hengerben. Ennek oka nem más, mint a motor melegezésének bekalkulálása az alkatrészek méretezésénél.

Gyakran megmagyarázhatatlan tarokkizások, motorkihagyások jelentkeznek annak ellenére, hogy a gyújtás rendben van és a karburátor látszólag jól kap benzint. A kihagyások oka: egészen vagy részben eldugult a benzintöltőfedelbe furt kis levegőző lyukacska.



Automobilrugók és spirálrugók gyártása és javítása. Kész rugók raktára.

**BÁN LÁSZLÓ**

VII., VÁG UCCA 5. — TELEFON: 91-1-21.

## Mi a siker titka?

Az F. T. C. turaversenyén KOVÁCS JÓZSEF ur a 462 km. távot büntetőpont nélkül abszolválta és holtversenyben első lett.

Hat éves Velocette-je a verseny előtt kapott nálam teljes generál-javítást, ez

**a megbízható munka!**

**REISCHFELD GÉZA**

VI., RÓZSA U. 97/a. Tel.: 24-2-93.  
Raleigh motorkerékpárok és alkatrészek lerakala.

## AZ 1934. ÉVI DUNABAJNOKSÁGOT

ujból gr. ANDRÁSSY MIHÁLY nyerte, mert ujból

# HELUM SPECIAL-AUTBORD

ÜZEMANYAGOT HASZNÁLT

GHILLÁNY MIKLÓS II., CORVIN TÉR 5 (FŐ UCCA)

# HIREK

**Közel 600 gépjármű került forgalomba hazánkban az idei év első felében.**

A minap megjelent hivatalos eladási statisztika értelmében az idei év első felében 584 új gépjármű került forgalomba hazánkban. A kvantum oroszzlánrésze a személyautókra esik, amelyekből 384 darab került forgalomba. Az eladott kocsik közül Fiat 145 darabban vezet, Steyr (66) és Opel (28) előtt, de igen jól vannak képviselve az eladási statisztikában az Adler és DKW kocsik is. A személyautókon kívül forgalomba került még 26 teherautó és 19 különleges célokat szolgáló automobil. Amint az automobiloknál a tavalyihoz viszonyítva az eladások száma lényeges emelkedést mutat, úgy a motorkerékpár eladások terén is javuló irányzatról adhatunk számot. Az év első felében 155 motorkerékpár került forgalomba, vezetőhelyen a Puch eladások állanak, amelyek számban túllépi a statisztikában utánuk következő öt márka együttes eladásait.

## A svájci Grand Prix.

A svájci Grand Prix 85 főből álló mezőnye nyolc ország fiaiból rekrutálódott. A szőlőkategóriákban a kétszeres győztes és körrekorder Simpson (Norton) vezérlete alatt az angolok domináltak, bár Tenni 500-as, kéthengeres Guzzija nem egy meleg perccel szerzett Albion fiainak. A 250-es kategória az olasz Guzzi menők diadalát eredményezte, amit a DKW-menő Winkler ellenében heves küzdelem után vívtak ki maguknak. A régi Woods és Handley felállította rekordok halomra dőltek a berni Bremgartenwald 7300 méteres cirkuittjén. Ime az eredmények:

**250 km-ig** (292 km): 1. Moretti (Guzzi) 2:27:54.8 mp. Átlag 118.4 km. 2. Mellors (Excelsior) 2:28:26 mp. 3. Tyrrell-Smith (Rudge) 2:28:29.4 mp. 4. Winkler (DKW) 2:29:41.4 mp.

**350 km-ig** (328.5 km): 1. Simpson (Norton) 2:33:20.8 mp. Átlag 128.5 km. 2. Nott (Husqvarna) 2.5 km-rel. 3. Rusk (Norton).

**500 km-ig** (328.5 km): 1. Simpson (Norton) 2:29:07.2 mp. Átlag 132.2 km. 2. Tenni (Guzzi) 2:31:24.2 mp. 3. Cordey (Norton). 4. Mellors (Norton).

**Oldalkocsik 600 km-ig** (168 km): 1. Stärkle (NSU) 1:33:25.2 mp. Átlag 107.8 km. 2. Schumann (NSU). 3. Meuwly (Motosacoche). — **1000 km-ig** (168 km): 1. Moritz (Victoria) 1:34:23.4 mp. Átlag 106.7 km. 2. Braun (Tornax). 3. E. Stärkle (BMW).

**A Reims mellett lefutott Grand Prix de la Marne Chiron** (Alfa) győzelmét eredményezte 500 km-es távon elért 146 km-es átlaggal márkatársá Moll előtt. A leggyorsabb kört a Ferrar-trió harmadik tagja Varzi (Alfa) futotta 167 km-es átlaggal.

Spa—Franchorchamps cirkuitten tízórás verseny keretében futották le a belga autó GP-t, amelyen csakis túra-kocsik indulhattak. A nap legjobb eredményét 1160, 944 km-el a Trevois—Vasselle (Hotchkiss) pár érte el ádáz küzdelem után 300 m-el előzve meg a Mahe—Desvignes (3.0 Bugatti) és 900 méterrel a James—Paulino (4.0 Buick) párt. Nagyszerűen szerepeltek a Fiat—Balillák, a Breyre—Pini-pár közel 973 km-es pompás teljesítménnyel nyerte az 1100-as kategóriát. A motorkerékpár versenyek során, az angol gárda triumfált, a nap legjobb idejét Handley (500 Norton) érte el. A motorkerékpár-versenyek során a holland Van der Pluym halálös búkás áldozata lett. A motorkerékpár GP részletes eredményei a következők:

**500 km-ig** (416.2 km): 1. Handley (Norton) 3:04:33 mp. 3. Poncin (Sarolea) 3:12:08 mp. — **350 km-ig** (385.5 km): 1. Simpson (Norton) 2:55:37 mp. Átlaga 132.6 km. 2. Mitchell

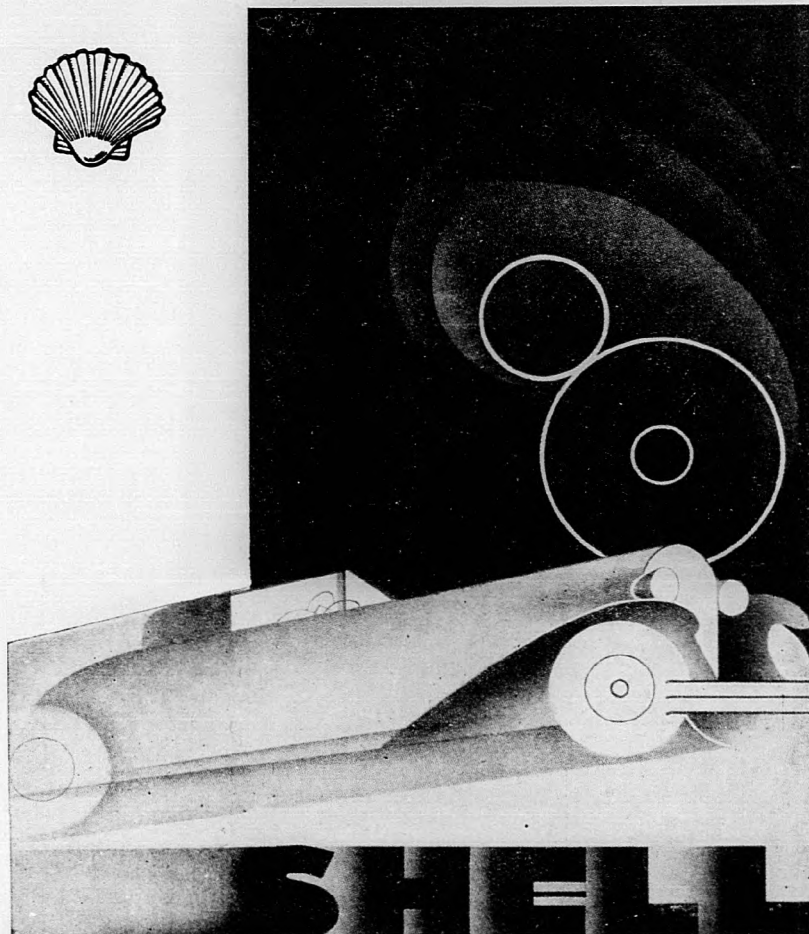
(Velocette) 2:56:06 mp. — **250 km-ig** (355.7 km): 1. Tyrrell-Smith (Rudge) 3:00:29 mp. 2. Mellors (Excelsior) (3:02:34 mp). 3. Wal ker (Rudge) 3:04:27 mp. — **175 km-ig** (297.3 km): 1. Goor (Benelli) 2:52:33 mp.

Az 500-as kategória első négy helyezettje a 350-es és 250-es csoportok 2. és 3. helyezettjei Castrol-olajat használtak.

**A Műgyetemi Sportrepülők Egyesülete** két géppel a Gerle 12-vel és Gerle 13-al, valamint négy pilótával — Hadnagy Endre, Gőnczy Sándor, Szegedy József és Fábíán András — részt vett a Milanoi-csillagtúrán. A teljesen turisztikai jellegű repülő-túra hasznos propagálója volt fiatal sport-aviatikánknak.

**Wolf Hirth**, az ismert nevű német vitorlázó repülő 2100 m. magasságból vitorlázó gépével 125 loopingot végzett.

**A 2000 km-es Deutschland-fahrt**ra 1780 azaz Ezerhét-száznyolcvan nevezés érkezett.



olaj minden motorhoz

A legnehezebb Bécs-Budapest  
távverseny oldalmotoros  
győztese az

# ISTROS OLDALMOTOR

Székely László vezetésével.

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.



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.



# Cellaetern

## szórólakk

autók, kocsik fé-  
nyezéséhez, kia-  
dós, tartós, köny-  
nyen eldolgoz-  
ható, olcsó.

Gyártja:

Krayer E. és Tsa

lakk- és festékgyar  
Budapest, V., Váci-ut 34.

### 33 millió autó.

Az amerikai szaksajtóban igen érdekes statisztika jelent meg, melynek értelmében az idei esztendő elején a világ automobil állománya meghaladta a 33 milliót. A jenki büszkén hangsúlyozzák, hogy az Egyesült Államokban egymagában 29 millió automobil van forgalomban, pedig az USA autóparkja tavaly óta 750.000 kocsival csökkent. A statisztikából kitűnik, hogy Franciaországban 2 millió, Angliában 1.7 millió, Németországban 700.000, Olaszországban 330.000, Belgiumban és Spanyolországban pedig egyenkint 150.000 autó van forgalomban.

Az idei esztendőben Amerika autó-produkcióját a szakértők kerek három millió darabra becsülik, szemben a tavalyi 2.03, illetve az 1932 évi 1.43 millió darabbal. A produkció nagyarányú növekedését a dollár értékcsökkenése nyújtotta előnyös export-lehetőségekkel magyarázzák.

Furcsa végrendeletet hagyott hátra a Londonban elhunyt és az autópárban erősen érdekelt Hassley nagyiparos. Vagyona jelentős részét elagott lovak számára építendő menhely céljaira hagyományozta. Érdekes, hogy Hassley mint konfliktuskocsis kezdte pályáját és csak később nyergelt át az autóra. A londoni kocsisok értesülve Hassley végrendeletéről ünnepélyes felvonulást rendeztek.

## Zamecsnik

idei győzelmeinek  
titka:

# „SECURO“

hengercsiszolás  
dugattyu  
lánc kerek

Sebességváltó alkat-  
részek olcsón raktáron.

## SECURO GÉPMŰHELY

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



## 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

Megérkeztek a legujabb típusú



motorkerékpárok — **Melven leszállított áron!** Vezérképv. Cseréplalvi Lovag-u. 2.



akkor sem tudja olcsóbban és töké-  
letebben akku-  
mulator és világi-  
tási berendezését  
javíttatni, mint

## BERTÁNÁL

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

SEBESSÉG MÉRŐK  
KILOMÉTERSZÁMLÁLÓK,  
autóórák, autóműszerek szakszerű  
JAVÍTÁSA

ÓRAGYÁR, Tömő-u. 26

Indian  
Motocycles

magyarországi  
vezérképviselők  
ifj. SEIFRIED HUGÓ



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

# Marelli Lucas

vezérképviselő és service állomás,  
eredeti elektromos alkatrészek ki-  
zárólagos eladása. Javitunk bármely  
gyártmányú és rendszerű autóelek-  
tromos világítás- és gyújtásberende-  
zést **garanciával!**

## TÓTH ES STERN

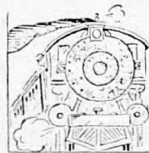
autóelektromos világítás- és gyuj-  
tásberendezések precíziós üzeme  
Budapest, VI., Lehel-u. 10/a. Tel. 903-73

## MEGJÖTT

a zipzárás  
motoroskészítű

OTTENREITER  
IV., Petőfi Sándor-  
utca 3. (Udvarban.)

Készítés javít



# Tippek és tanácsok...

Niincsen kellemetlenebb, mint amikor sötétben kell valami országúti szerelést végezni. Hiába van kéznél zsebvilnylámpa, az embernek csak két keze van és ha egyikkel a

tag ahhoz, hogy a szelepvezető szilárdan álljon meg a hengerfejben.

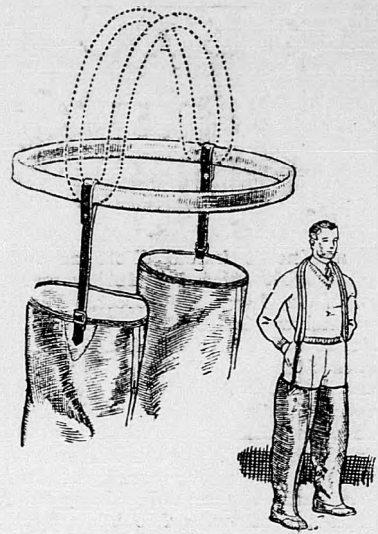
Az akkumulátornak kellemetlen sajátága, hogy kapcsolai eloxidálódnak és úgy összerozsdásodnak, hogy néha szinte lehetetlen lecsavarítani az anyákat. Erőltetni nem lehet, mert az anyag ólom, ha erővel akarunk boldogulni, úgy gyakran lecsavarjuk, lefőrjük az egész ólomból készült csavart, aminek javítása költséges műveltség. Szellemes megoldást láttunk a minap, motorosunk egyszerűen két laposfogót használt, az egyikkel megmarkolta az akkumulátor ólomsarkát, a másikkal — melyet előzőleg jól fellemegeztett —, az anyát lazította meg. A meleg szerszám átmelegíti az ólomból készült anyát, az kitágul és könnyen lecsavarható. Hogy máskor ne kelljen kinlódni, kenjük jól be az akkumulátor pólusát lehetőleg grafitos zsírral, ami az oxidálódást megakadályozza.

Még a legdrágább triplex pápaszemeknek is az a hibájuk, hogy gumiszallagjuk keskeny és ha néhány hónapnyi használat után megnyúlik, a pápaszem lötyögni kezd. Legjobb jó szé-



Széles gumiszallagot varrjunk a pápaszemre és a bedőlítéshez használjunk mellényre való egyszerű csattot

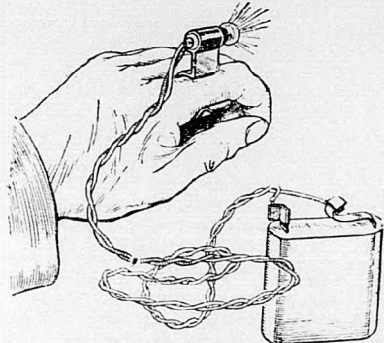
ies gumiszallagot felvarrni és a két szallagvég összefogásához olyan csattot használni, amelyet a szabó varr a mellényünk hátára. A szélesebb szallag jobban felfekszik és nem kell szorosra húzni a csattot, hogy a pápaszem ne lötyögjön.



Ezt a gumi csizmatartót régi biciklitömlőből lehet megfabrikálni

A gumicsizma ma már mindennapos, csak kevesen tudják, hogyan kell viselni. A gumicsizmának ugyanis kellemetlen szokása, hogy lefelé csúszik és lötyög a motoros térdénél. Vannak, akik a csizmaszárak füleit derékszíj-jukba fűzik, ez azonban kellemetlen megoldás, mert a derékszíjat nagyon szorosra kell meghúzni. Legjobb régi biciklitömlőt használni, rákapszolni a csizmaszárak füleit és a tömlőt úgy elhelyezni a nyakszírtünkön, mint ahogyan azt a modern strandok vikend-sellői szokták az úszóruhának nevezett zsebkendővel. Aki nem akar biciklitömlőt használni, az néhány fillérért gumiszallagot vehet, ami talán még jobb megoldás.

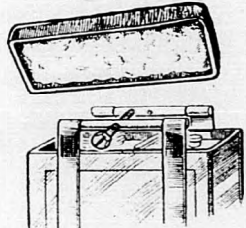
A nyári hőségben az ember bizony vékonyan öltözik fel, ha valahol az országúton ránsötétedik, sóhajtozunk a jó meleg kabát után, melyet otthon hagytunk és melyre a hajnali órákban nagy szükségünk van. Könnyen segíthetünk magunkon, egyszerűen újságpapírból hajtogatott pajzsot lapítunk a mellényünk és a kabátunk alá. Ha így felvértezve felülünk a gépre, egy kicsit ropogunk, mint a friss kifli, de fájni alig fogunk.



Ha sötétben kell szerelni: ez a villamos ujjlámpa nagyon jó szolgálatokat tesz

vilnylámpát tartja, úgy a másik kézzel nem igen képes elvégezni a szükséges szerelést. Nagyon jól beválik ez a könnyen elkészíthető villamos ujjlámpa, melyhez nem kell más, mint törpefogólat meghajlított rugózó fémlemez és egy darab drót. Elkészítéséhez és alkalmazásához magyarázat nem kell.

Ha sokat járunk nappal és keveset éjjel, úgy a dinamó túltölti az akkumulátort. Ha az akkumulátor teljesen fel van töltve, úgy a további töltésnél erős gázfejlődés lép fel, az akkumulátor forr. Ilyenkor a képződő gázok apró savesepeket ragadnak magukkal, ami azért sem kívánatos, mert elrozsdásítják az akkumulátorral szomszédos fémrészeket. Ha az akkumulá-



Ha az akkumulátor fedele alá üvegyapotot teszünk, úgy megóvjuk a rozsdásodástól a leplel szomszédos fémrészeket

tor fedél alá kevés üvegyapotot teszünk, helyesebben, lazán kitöltjük az akkumulátorfedelelet üvegvattával, úgy az felszívja a savesepeket.

Sokan egyszerűen eldobják a szelepvezetőket, ha többszöri kiszereelés után már nem illeszkednek teljes szilárdsággal a hengerfejbe. Pedig kár új szelepvezetőket venni, egyszerűen krómozttassuk meg kívülről a szelepvezetőt. A krómréteg éppen elég vas-

## Licsájer János

### budapesti autórugógyártó és javítóüzeme

Speciális/a az autórugók gyártásában

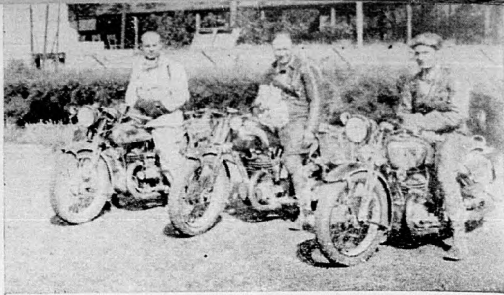
**Telefon : 46-3-51**

Budapest, VIII., Thék Endre u. 14.

**Telefon : 46-3-51**

**Mindenféle gyártmányú kocskikhoz kész rugók raktáron**

# Az FTC bajnoki futárversenye



*Puch menők a célban:  
Frömmel, Kiss és Kozma*

Harminkét induló állott az FTC megbízhatósági futárversenye startjához, hogy a Győrött, Pápán, Keszthelyen és Siófokon felállított időellenőrző állomások érintésével 55 km-es átlaggal lefussa a 462 km-es versenytávot. A közbecső ellenőrző állomások között is betartandó magas átlag, nemkülönben a helyenként nehéz útviszonyok alaposan megtrkították a versenyzők sorait, hiszen a mezőnynek egyharmada elvérzett. A befutott versenyzők fele büntetőpontmentesen abszolválta a nehéz penzumot.

A Bosch-zászlódíszbe öltözött vélhelyre elsőnek Kozma Endre érkezett be 250-es Puchjával, ő hozta hát az első híreket az útvonalról. Reklamál:

— *Közvetlen az autómobilok után startoltattak minden szünet beiktatása nélkül. Előzni képtelen voltam, rengeteg port nyeltem. Az útvonal helyenként föltte nehéz volt, főleg*

*Sümeq táján szenvedtünk sokat, ahol mintegy 20 km-en át mély homok kedveskedett számunkra...*

Ez a homokos szakasz sok galibát okozott a versenyzőknek, mindegyikük megemlékezik róla. Sokan buktak ezen a szakaszon, így Varga is itt került közelebbi érintkezésbe az anyafölddel. Zamecsnik Tivadar a gumijait szidja, nem kevesebb, mint 8 defektust ragasztott, végszükségben igénybe véve a kölcsönragasztókat, sőt kölcsönpumpákat is.

A befutó után motorkerékpárosok részére a futballpálya porondján sok vitát provokált fékpróbákra került a sor, amely a KMAC Nemzeti Sportbizottsága rendelkezéseinek megfelelően a holtversenyeket volt hivatva eldönteni, tekintettel a verseny bajnoki pontszerző jellegére. Eltekintve attól, hogy a fékpróba nem szüntette meg teljesen a holtversenyeket, nem tartjuk célszerűnek hasonló

naraneshéjon való elcsúsztatási művelet beiktatásával komoly sporteljesítményekből fakadó versenyeredmények felkavarását.

A verseny részletes eredményei a következők:

**Motorkerékpárok. 250 kcm-ig:** 1. Holtversenyben Kiss L. (Puch) és Kozma E. (Puch) 0 bp. 2. Pieber E. (Puch) 0 bp. 3. Frühlwirth S. (Puch) 0 bp. 4. Anders E. (Rudge) 17 bp. 5. Hulber A. (Matchless) 25 bp. 6. Frömmel J. (Puch) 38 bp. 3. Máté L. (Puch) 101 bp. — **350 kcm-ig:** 1. Czulyba M. (Velocette) 0 bp. 2. Kovács Jo. (Velocette) 0 bp. 3. Kovács B. (Méray) 11 bp. 4. Zamecsnik T. (Velocette) 33 bp. — **500 kcm-ig:** 1. Lukavecz F. (BSA) 0 bp. 2. Martinek I. (Gílera) 0 bp. 3. Varga T. (Standard) 1 bp. 4. Vattay J. (Norton) 5 bp. 5. Winkler J. (Méray) 17 bp.

**Oldalkocsis gépek.** 1. Brichka K. (Rudge) 10 bp.

**Autómobilok:** 1. Holtversenyben Bodor I. (Bugatti), Gerő A. (Oldsmobile) és Kelemen L. (Tatra) 0 bp.

Értesítem az igen tisztelt vevőimet, hogy az eredeti Jap alkatrészek, Burman, Best & Lloyd, Sturmey küldemények megérkeztek, amivel a raktáramat kiegészítettem, úgy hogy az igen tisztelt vevőimet teljes szorított raktáramból tudom kiszolgálni. Friss angol John Bull pneuk és motorkerékpár alkatrész-gumik raktáron.

## BIRÓ JENŐ

alkatrész és pneumatik raktára

BUDAPEST, VI., LISZT FERENC TÉR 2. SZÁM

# Stuck (Auto Union) pompás győzelmet aratott a német Grand Prixben

Stuck főlényes versenyt futva kör- és utvonalkoroddal vett revansot a francia GP-ért. — Feketevasárnapjuk volt az Alfáknak, melyek éllavasát Chiront a Mercedes-Benz vezető Fagioli is verte. — **Hartmann hetedik!**

A francia GP óta a „Revens Montlheryért” jelszó jegyében készülődött a német autósport az évad legnehezebb versenyére, a Nürburg-Ringen lefutásra kerülő 25 körös, 570 km-es Német Nagy Díjra.

Az újonc német kocsik a legutóbbi nagy hosszútávú versenyek során kimagasló képességekről tettek tanúságot, mindazonáltal győzelemre csak az Eiffel versenyen tellett. Az Avuson éppen úgy, mint Montlheryben frontban láttuk az Autó Union, illetve Mercedes-Benz kocsikat, apró, gyer-

lari is a Maserati csapat élén, amelyct Hamilton, Zehender és Ruesch egészítették ki. Bugattiék, akik két év óta nem boldogulnak új kocsijaikkal, most is hiányzottak. Az egyetlen Bugatti menő a magyar Hartmann, aki régi kocsijával előkelő starthelyet kap, az ötödik sorba osztotta be a sors Fagioli és Varzi közé...

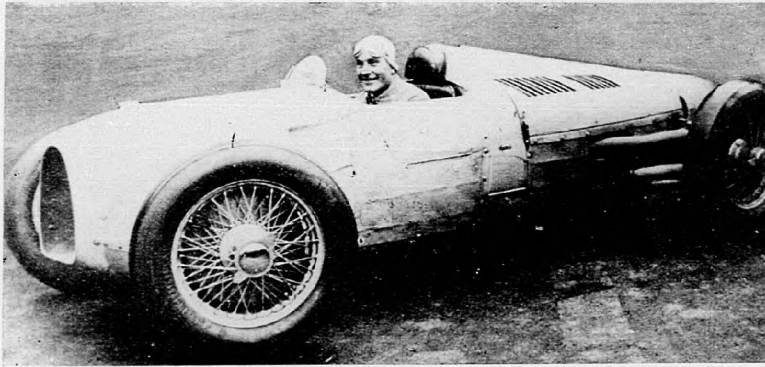
## Start!

A második sorból induló Chiron kezében a kommandó, de csak pár kilométeren át, a negyedik sorból kitorzó Stuck csakhamar az élen van és

remények már csak Chironban összpontosulnak... Stuck elemében van, a hetedik körben 127.5 km-rel új körrekordot fut, Nuvolari tankol és gumit cserél, Caracciola és Fagioli követik példáját, alig 50 mp-et állanak a deponál, Minozzi kiesik, Stuck tovább fokozza az iramot, a kilencedik körben 127.6 km-rel új körrekordot állít fel — azután tankol. Nagyon sokáig áll a boxnál, 1 p 36 mp-et stoppolunk neki természetesen, hogy Caracciola elébe kerül, de — Stuck üzőbe veszi és a következő körben Soffietti kiállása után már ismét átveszi a kommandót. Győzelme nem lehet vitás, de — még egy vér-fagyasztó pillanat: a lekörözés előtt álló Geyer elhibáz egy fordulót, hirtelen fékez, kocsija keresztben áll és Stuck mint egy ágyúgolyó zúg át a Geyer kocsija és a sziklafal közötti résen... Izgalmas pillanat volt! A tizennegyedik körben Caracciola gözlgő motorral kiáll, most Stuck, Fagioli, Chiron az élcapat sorrendje, mely nem is változik a célig, noha Stuck most már csökkenti a pokoli iramot, amely felőrölte a mezőnyt. A tizennyolcadik körben Ruesch áll ki, Mombergert Burgaller váltja fel és itt a befutó:

1. H. Stuck (Auto Union) 4:38:19.1 mp. Átlaga 123 km. Új Nürburg rekord! 2. Fagioli (Mercedes-Benz) 4:40:26.1 mp. 3. Chiron (Alfa Romeo) 4:46:32.4 mp. 4. Nuvolari (Maserati) 4:55:10 mp. 5. Geyer (Mercedes-Benz) 4:59:05.3 mp. 6. Zehender (Maserati) 5:14:46.5 mp. 7. Hartmann (Bugatti). — Maag (Alfa Romeo) 5:04:49.4 mp. idővel hatodiknak érkezett be, de kocsija 17 kg-mal túllépte a 750 kg-os súlyhatárt, amért diszkvalifikáltak.

A közönség tombol, amikor Stuck-ot mechanikusai a vállukon viszik végig a tribün előtt, de kijut az ünneplésből Porsche dr-ak is, — a zsenialis konstruktorok: Revans Monthleryért! Stuck Bosch-gyertyát és Shell-olajat használt.

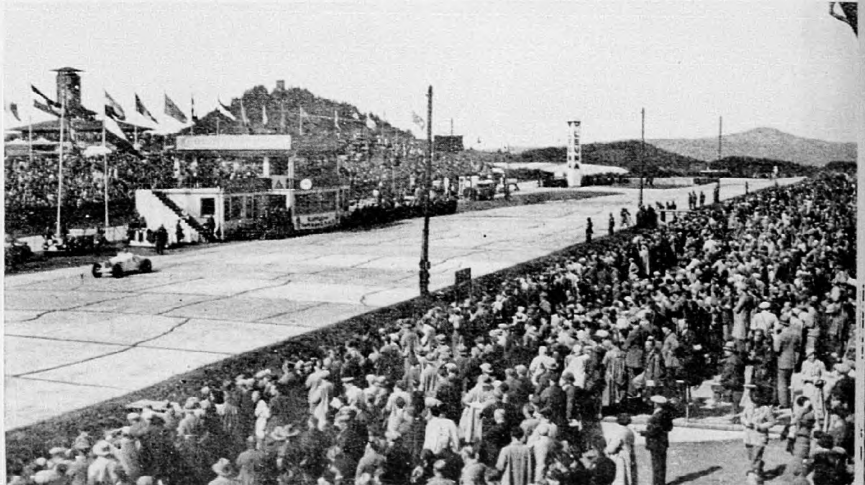


A győztes Stuck meglehetősen mosolyog az Autó Union farmotoros „P” kocsijának gyomrából.

mekbetegség számba menő deffektusok azonban szétrombolták a győzelmi esélyeket. A rövidtávú hegyi versenyekben, a Kesselbergen és Felsbergen régi dicsőségben tündökölt Stuck a „hegyek királya” P-kocsija volánjánál. A hosszútávú versenyeken valami hiányzott a kocsikból és ezt a valamit csak a versenyeken, családásokon és vereségeken át lehet megszerezni. De megszerezték: a revans sikerült, pedig a balszerencse most is rájárt a német versenyzőkre. A Mercedes-Benz-team éharcosa, az Eiffel-győztes Brauchitsch tréningben bukott és sérülései miatt nem ültethet volanhoz. Henne a tartalék, utolsó pillanatban megbetegedett, helyét így az újonc Geyer töltötte be, aki élete első versenyét futva meglepő jól illeszkedett bele Fagioli és Caracciola társaságába. Auto-Unionnal sem ment simán, itt meg Leiningen betegeskedett, úgyhogy a Stuck vezérletével kiálló P-csapatot Momberger mellett Burgaller-rel egészítették ki. Az Alfa gárda élén, az extra-team — Chiron, Varzi, Moll — állott starthoz, a továbbiakban Balestrero, Minozzi, Battilani, Maag és Soffietti képviselték az Alfa színeket. De ott volt Nuvo-

122.4 km-es átlaggal elsőnek fejezte be a startkört Caracciola, Varzi, Chiron és Fagioli előtt. Az irtózatos tempó megkívánja áldozatait, Hamilton, majd Burgaller után csakhamar Battilani kerül talónba. De — Stuck vezet! Most Varzi sebességváltója megy szét, három német kocsit nyargal az élen, Stuck, Caracciola és Fagioli vezetésével, a tempó egyre gyorsabb, amikor pedig a hatodik körben Moll is kiesik, feltartóztathatatlanul látszik a német győzelem. Az Alfa-

Hartmann a Nürburg-Ringen



## Mit kell tudni a gyújtási zavarokról?

Közlő: Koenig Rudolf

Ha a gyertyánk jó állapotban van és a motort mégsem tudjuk beállítani, úgy első lépésünk — feltéve, hogy a benzinellátásban és karburációban nincsen hiba — megállapítani, hogy vajjon van-e gyújtás. A kábelt levesszük a gyertyáról és közel tartva a hengerhez, rúgunk egyet a kisstarterre. Ha nincsen szikra, vagy pedig gyenge a szikra, úgy megkezdjük a rendszeres hibakeresést. Gyakran megtörténik az is, hogy a gyertya levegőn leadja a szikrát, de kompresszió alatt nem: a motor egykettőt robban, de beindítani nem tudjuk. Ilyenkor a kábelre kell gyanakodni, valószínűleg sérült a szigetelése és az áram a szigetelési hibán át a rövidebb utat keresi. Új kábelnél is találkozunk ezzel a hibával, ha a kábelt felerősítő pántokat túlságosan húztuk meg és azok valamelyike megsértette a kábel szigetelését. Első lépés: le-szereljük a kábelt úgy, hogy ne érjen sehohsem a géphez és megpróbáljuk, hogy így leadja-e a gyertya a szikrát. Ha igen, úgy a kábel szigetelését hozzuk rendbe szigetelőszalaggal, vagy pedig új kábelt szerelünk.

Ha mindez nem segít, úgy a hiba a mágnesben, illetve a szakítófejben rejtőzik. Megállapítjuk, hogy a megszakító platinacsavarjai között megvan a helyes hézag (0.4 mm), ha nincsen hézag, szikra sincsen. Több hézagot adni is veszélyes, mert hamar elégnék a platinák! Ha a platinák égettek, úgy ne sajnáljuk a két pengő tíz fillért, szereljük újakat, további 20.000 km-re nem lesz gondunk.

Ha a gép akkumulátorgyújtásos, úgy figyeljünk a szakító-távolságra, a szakítóalapácson levő fiber ugyanis az első párszáz kilométeren összenyomódik és a hézag csökken. Fontos: új motornál az első 1000 km után ellenőrizzük a szakító-hézagot.

Minden motornak van egy bizonyos előgyújtása, mellyel a motor a legjobban működik. Ha ennél kevesebbet adunk, úgy a motor melegszik és ereje csökken, ha többet adunk, úgy a motor kopog és csilingel és semmi-estre sem megy gyorsabban, mint helyes gyújtásbeállításal. A helyes gyújtóbeállítás céljából megadom az összes Puch-modellek legjobb előgyújtás beállítását:

122, 175 túra és 220: 8 mm. 500 N és N2: 9 mm. 500 L: 9½ mm. 250 túra, 250 L: 10 mm. 175 sport: 10½ mm. 250 sport, 250 SL, 250 SS és 500 V: 11 mm.

A gyújtásbeállításnál ügyeljünk a helyes megszakító-távolságra, mert kis hézag esetén kevés, nagy hézag esetén sok előgyújtást kapunk. Ha tehát beállításakor nagy a megszakítóhézag és a gyújtás beállítása után beállítjuk a 0.4 mm-es megszakítóhézagot, úgy kevés lesz az előgyújtás, mert a szakítás később fog történni.

*Új angol kisautó került forgalomba. Sebességi teljesítménye igazán rendkívüli: a 12 lóerős motor 225 kilométeres órátlaggal röpti a kocsit. A hathengeres motor alig foglal el több helyet, mint egy kis kézitáska — így ír a népszerű koradélutáni lap. Valamit azonban kifejtett a cikk-ből: hogy hol lehet ilyen érdekes kisautót vásárolni a hozzavaló kézitáskával, 225 km-es órátlaggal és tizenkét ló-erővel egyetemben. Reméljük azonban, hogy legközelebb ezt is elárulja, mert hiszen akkor, amikor Bugattiék, Alfá-ék, Maseratiék 200 lóerőből is alig tudják kihozni a 225-öt, az autósport fejlesztése érdekében álló volna közelebről megismerkedni azzal a gyárral, mely ez a felette érdekes kisautót hozza forgalomba. Lelkes olvasónk, aki a szená-csás lapkivágást beküldte rossz májban néhány sorban azt gyantáttatta, hogy az új angol kisautó nyilván a 300 mé-teres ják, ötemeletes Zeppelinnek hazájában született, mind-járt balra a Ness nevezetű kacsaszátató tóban leledző szőnygtől. Lehet, hogy igaza van. Sőt valószínű.*

FTC 462 km.-es bajnoki futárversenye

## MEGSEM MISITŐ

# PUCH

## GYŐZELEM

A 250-ES KATEGORIÁBAN

1. Holtversenyben  
KISS L. és KOZMA E.
2. PIEBER ERNŐ
3. FRÜHWIRTH SÁNDOR
6. FRÖMMEL JÓZSEF
7. MÁTÉ LAJOS

valamennyien PUCH gépen!



**Gyári fióktelep:**  
**Budapest, VI., Lehel-u. 25.**

## Mi ujság Szerkesztő Ur?

— *Hallom Szelnár dr. értékes ki-tüntetésben részesült?*

— Úgyvan. Szelnár Aladár dr-t, a Frontharcos-autóosztály népszerű vezetőjét a Kormányzó háborúban tanúsított vitéz magatartásának elismeréséül utólagosan dícsérő elismerésben részesítette és hadikéltményes katonai érdemkereszttel tüntette ki.

— *Mi hír a szakmában?*

— Majláth Mihály a minap egy kis, 600-as DKW volánjánál kikocsizott az Auto-Unionhoz. Hajnalban startolt harmadmagával és poggyászszal megrakodva, 15 órai menet után mégis már Zschoppauba érkezett. Az átlag 55 km! És alig 600 kcm-el. Ehhez nem kell több dícséret... Majláth hazafelé jövet egy pompás Audit hozott az Auto-Uniontól. A Majláth-cég a minap nagyobb szállítmány 1934-es típusú AJS motorkerékpárt is kapott. Az AJS gyárnak hossz-szas kísérlet után sikerült a motorteljesítményt lényegesen fokozni anélkül azonban, hogy ez a megbízhatóság rovására ment volna. Az új modelleket lábkapcsolás, cserélhető kerek és olajban futó első lánc jellemzi. De megérkeztek ám az új DKW motorkerékpárok is, melyek új. lapos, dugattyús, ú. „Umkehr“-rendszerű, kétütemű motorjai mintegy 30%-os teljesítménnyelbővítéssel dícselkedhetnek. A gépeket kis fogyasztás, tökéletes töltés és egyenletes munka jellemzi. Külön érdekessége a DKW gépeknek az elektromos önindító, mely a motorkerékpár komfortja terén korszakalkotó.

— *Szerkesztő úr, úgy félfüllel egy új nevet hallottam. Itt is, ott is hallak valami „Sectó“-ról és nem tudom mi legyen az?*

— Éjnye Hébli úr, maga nem a régi már... A „Sectó“ egy új, kiforgástalan minőségű dugattyú. Egyed-árusítója a Reichfeld-cég. Még csak annyit, hogy Zamecsnik is Sectóval nyeri versenyeit!

— *Személyi hírek?*

— A motorcsónakversenyen itt járt Willy Böckl, az osztrák motor-yacht-klub elnöke, aki Lukavecz Ferencnek sportteljesítményei elismeréséül a klub I. osztályú arany sport-kitüntetését nyújtotta át, ugyanekkor Andrásy Mihály grófnak klubja szolgálati jelvényét adta át.

— *Más?*

...ami angyo a fotóban,  
az **SIRÁKY** a motorban!

**DKW**

Sarolea

GILLET

KERTÉSZ UCCA 29. TEL. 44-3-25.

— Mr. R. H. Evans, a közepéurópai Vacuum Oil Company Társaságok elnöke, július 12-én ünnepelte 30 éves szolgálati jubileumát.

— *Mondja Szerkesztő úr, hogyan készül az autórúgó?*

— Azt meg kell néznie kedves Hébli úr! Menjen ki Bánékhöz, ahol szívesen megmutatják!

— *Valami szakmai érdekességet még!*

— Pápai István angol mintára új-fajta, olcsó, filléres alkatrész beszerzési forrást nyitott. Használt gépeket vásárol és azokat szétszerelve, alkatrésznek kiméri. Ezután is felhívjuk olvasóink figyelmét, közöljék Pápai-val (Bp., V., Hollán u. 15.) gépük adatait és címüket. Ha azonos gép kerül „kimérésre“, Pápai értesíteni fogja őket.

— *Hallom FIAT-ék újabb árleszállítással lepték meg az autós közönséget?*

— Úgyvan! A kis Balillák, melyek a Mille Miglia után legutóbb a 10 órás belga GP versenyen elért 97 km-es győztes átlagukkal bizonyították be a hosszútávú versenyeken ki-

vételes kvalitásaikat, az olcsóság terén is verhetetlenek. A FIAT-gyár a római megállapodások alapján abba a helyzetbe jutott, hogy csukott kocsi-típusai árát is jelentősen leszállította. A római szerződésben megállapított preferenciák olyan könnyítéseket nyújtanak, amelyek végeredményben vámmentes kalkulációt tesznek lehetővé. A luxusadó eltörlése nemcsak hozzájárult az árleszállításhoz, ami a Balilla és Ardita típusok számára a népszerűségnek még szélesebb útjára fog vezetni.

— *Új képviselőt?*

— Siráky tárgyal egy német, motorkerékpár gyárral... Reméljük eredménnyel!

— *Vizontlátásra Szerkesztő úr, nagyon szívek, utazom le Tolnába!*

— Ne olyan hevesen Hébli úr! És ne siessen olyan nagyon, hisz a Buda-foki út nagyon rossz!

— *En ma már vígan merek menni a legrosszabb úton is...*

— ?

— *Licsőjer rugóim vannak!*

— Ja, vagy úgy! Vizontolvasásra augusztus 1-én.

# FIAT ÚJ ÁRAI:

Luxusadó nincs!

Vizsgadíj beleértve!

**BALILLA 7/25 HP** (évi utadó 40 pengő)

2 ül. spider . . . . .	3700 P		4 ül 2 ajtós luxus-berlina	4800 P
2 ül. luxus spider . . .	3950 P		4 ül. 4 ajtós luxus-berlina	5100 P
4 ül luxus-torpedó . . .	4350 P		2-4 ül. cabriolet . . . .	5800 P

**ARDITA 10/45 HP** (évi utadó 80 pengő)

4-5 ül. berlina . . . . .	6900 P		6-7 ül. berlina . . . . .	8100 P
				4 ül sport-berlina, 16/55 HP
				8900 P

**HATHENGERES**

**ARDITA 16/52 HP** (évi utadó 160 pengő)

4-5 ül. berlina	9900 P		4-5 ül. sport-berlina, 16/65 HP	11950 P
-----------------	--------	--	---------------------------------	---------



Budapest, IV. Váci ucca 1. Tel. 82-8-48.



# AIR FRANCE

3 motoros repülőgépeivel

	— Wien	1 óra
	— Paris	8 óra
<b>Budapest</b>	— London	10 óra
	— 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



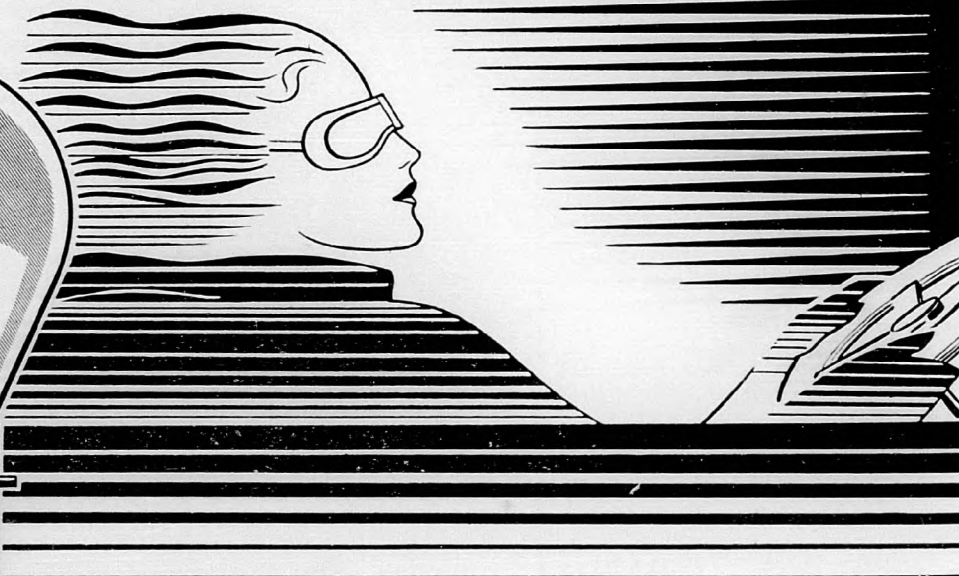
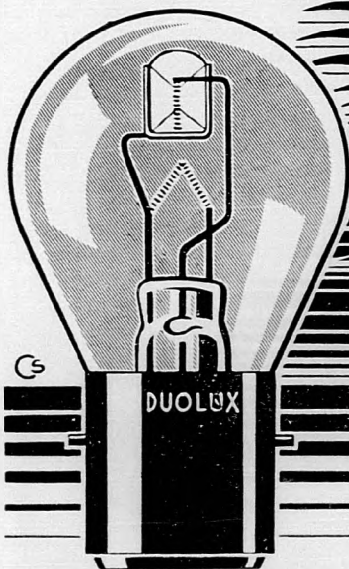
CSILLÁMSZIGETELÉSŰ GYUJTÓGYERTYA

# 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!