

ÁRA 40 FILL.

BENZINFOGYASZTÁSI VERSENYT
RENDEZÜNK TAVASSZAL!

VII. ÉVFOLYAM
1. SZÁM
1935. január 15.

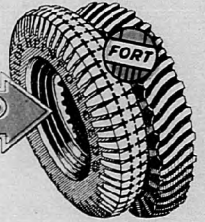
AutóMotor

6732

A LEGNAGYOBB PÉL-
DÁNSZÁMU MAGYAR
MOTORSPORTLAP



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



AUSTIN

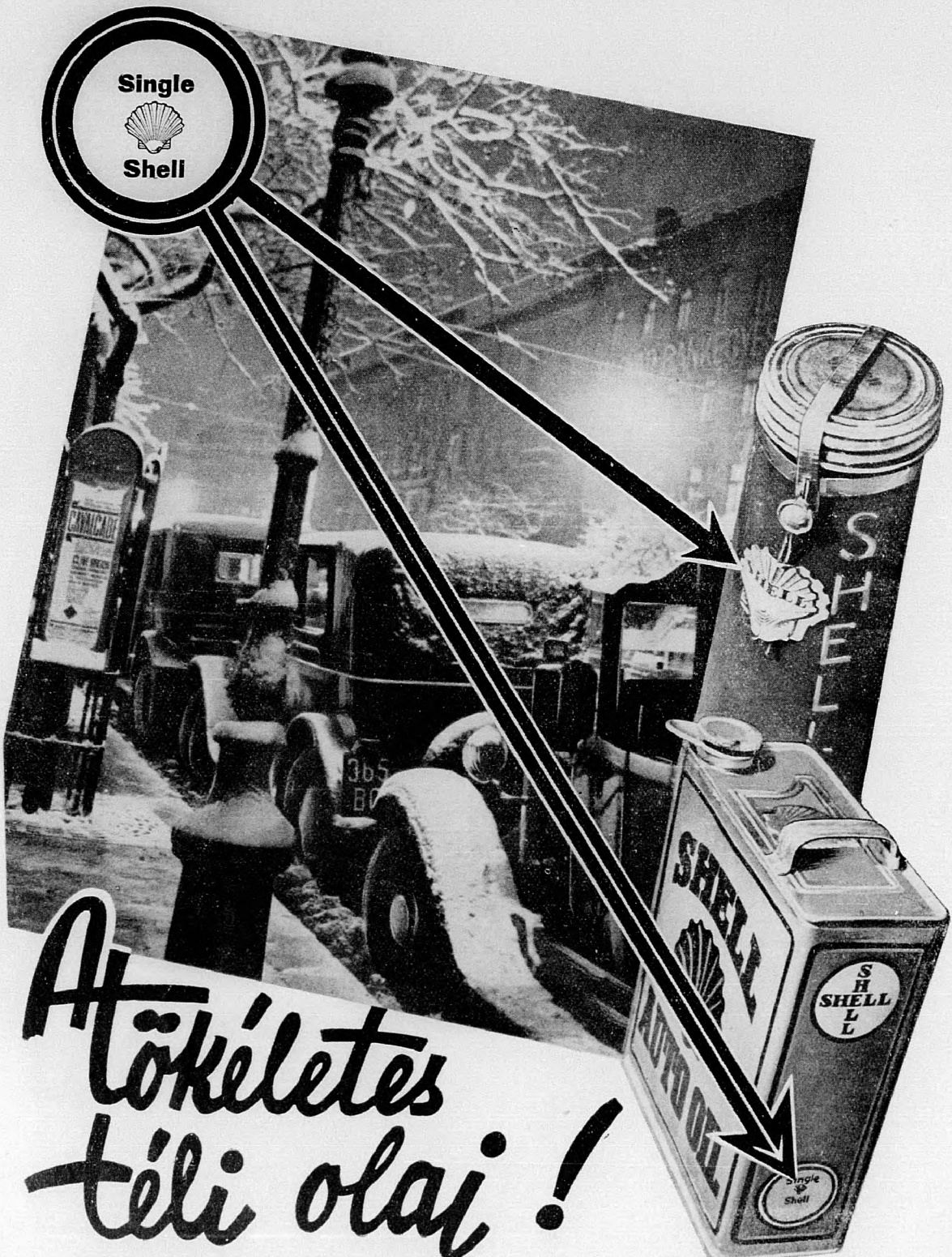
A minimális üzemanyagfogyasztású kiskocsik hozzáférhetővé tették az autót a szerény anyagi eszközökkel rendelkezők számára. A takarékos üzemanyagfogyasztás terén kivételes pozíciót foglal el a kis Austin, mely 100 kilométerenként hat liternél is kevesebb benzint fogyaszt annak ellenére, hogy négy felnőtt személyt képes gyorsan és üzembiztosan szállítani.



Single



Shell



*Atökéletes
téli olaj!*

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

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

AutóMotor

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

VII. ÉVFOLYAM

BUDAPEST, 1935. JANUÁR 15.

1. SZÁM

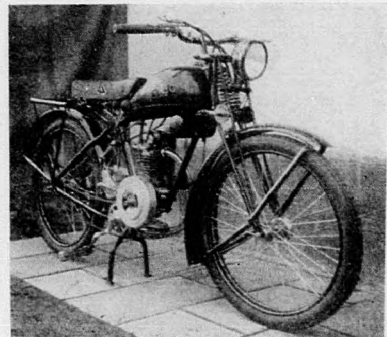
Előgyújtás

Kovács házy úr, a motorsportnak ez a hajdan tüzes, sőt mondhatni görög tüzes, ma azonban már hidegen ásitó krátere — ismét hallat magáról. Nem kell megijedni: nem versenyrendezésre határozta el magát a Hármashatárhegyen, eredeti Emmerling-féle családi rakéták idegentvonzó és mégis jutányos magnéziumvillogása mellett. Nem ilyesmi történt. A tanácsnok úr csak éppen hatott. Odahatott enyhe félpohárral a KMAC portájára és kihajtotta székéből a motorkerékpár sportbizottság titkárát. A régi fegyvertársát, a hű csatlóst, aki pedig hajdanában oly nekifohászó gyürkőzéssel vetette neki vállát a szekernek, mely régi, de csak részben elfelejtett zökkenők proletár-makadámjáról kocogott át lomha tempóban a tanácsnoki stallum nyilegyenes úri-betonútjára. A filozófus és a dalköltő azt mondaná: ilyen az élet. És emlegetné a mórt, aki megtette a kötelességét. Aki — mint halljuk — a példabeszéi fírsíftja szerint elment ugyan, de akiről — úgy véljük — még fog hallani a tanácsnok úr.

Ritkán akadt még olyan testhezszabott kaptufa, melyre a senki sem proféta kezdetű és annyira elnyújtó közhely oly simán és féderveisztelenül húzható rá — mint Asbóth mérnök, a híres, sőt immár világhíres magyar aerotechnikus. Asbóth légszavartokat konstruált. És légszavart autót. A légszavart leszakadt és halálos balesetet okozott. Nosza megindult dübörögve az Igazság tankja, rábizonyították, hogy nem mérnök és ennél fogva kontár. Két évet kapott. Börtönt. Ha meglelt volna a kutyabőrre, ha maradéktalanul taposta volna végig a műegyetem végtelen létráját: talán elkerülte volna a börtönt, de így rásütötték a bélyeget a kutyabőrösök vastapsai közepette. Asbóth, az okl. nélküli mérnök azonban nem csüggedt. Kiment Németországba, kiment Angolországba, ahol nem kérték a kutyabőrt, viszont megállapították, hogy a magyar „álmérnök” légszavart találmánya korszakalkotó. Hatalmas koncern alakult az Asbóth légszavarral szerelt helikopterek gyártására, a megrugdalt, megszegegyenített magyar „kontár” ma vezérigazgató a Csatornán túl. És jó régi pesti szokás szerint minden bizonytal azok fognak kenetes ábrázattal holmi kis kérelmekkel elébe járulni, akiknek keze még mocskos attól a sártól, mellyel oly lendületesen és kitartó buzgalommal tartottak nemrég célbadobási gyakorlatokat.

Minden reményünk letéteményese Fabinyi öngyméltósága. Aki igazi barátja az automobilizmusnak, de akinek a múltban — saját szavai szerint — nem állott módjában az automobilizmus érdekében megvalósítani mindazt, aminek megvalósítását szükségesnek és közérdekűnek tartotta. Nem állott módjában, mert az akkori pénzügyminiszter vétót emelt az akkori kereskedelemügyi miniszter elgondolásainak útjába. Most Fabinyi öngyméltósága pénzügyminiszter lett. Mély fisztelettel idézzük emlékezetébe a multat. És reméljük, hogy ezúttal nem azon csúszik el az igazságos utadó és társainak ügye, hogy mint ujdonsült pénzügyminiszter megvalósítaná ugyan a megvalósítandókat, de nem engedi — az új kereskedelemügyi miniszter.

Mit ki nem találunk az emberek! Valaki — a nevét elfelejtettük — kiállt a porondra azzal a jarraslattal, hogy büntessék meg az autóst, akinek ellopják a kocsiját. Az apropót ehhez a zseniális tipphez a Szabadság-téri bankrablás adta meg, szerencsére a hivatalos körök aligha fogják figyelemre méltatni derék tepszter barátunk gengszter-ellenes csodabálzsamát. Valamin azonban akaratlanul is elémlekedik az ember. Hogy huszonnégy órán belül megtalálta a rendőrség az ellopott autót. Ezek után nem tehetünk mást, mint szurkolni: ha már ellopják az autónkat, hát legalább is bankrablók legyenek ebben a ludasok. Hogy megkerüljön hamar. És ne nyíljen ismét alkalmunk fényképes riportokat közölni — mint hajdanában — a főkapitányság előtt félórán álló ellopott és körözött kocsiról, melyet a sokesillagos kapuőr azonnali lefogás helyett azzal hűdött odább, hogy a főkapitányság előtt parkirozni — tilos.



Ezt a pompás kis o. h. c. 125 cm-es segédmotort Asztalos János konstruálta és építette. Dícséretére válik a magyar sparnak.

mondja Dinnyés Lajos orsz. gy. képviselő

aki beszél: az automobilizmus hatósági elnyomásáról — az autó és vasut igazságtalan hendikepversenyéről — és kedvencéről, a gyóni világrekordpályáról

(Dinnyés Lajost nem kell bemutatni olvasóinknak, hiszen ki ne ismerné a parlamenti erőpróbáknak ezt az izmos bajvivőjét, akinek fiatal és merész logikája oly gyakran vág taptot aratót rendeket ott, ahol a frázisok puffogásánál csak a petyhüdt ereken hivatlanul vendégszereplő mész recsegése hangosabb. Dinnyés Lajos nemcsak politikus, hanem régi és szenvedélyes motoros, aki éveken át szőlőmotoron róttá azt a magyar ugart, melynek szeretete csendül ki parlamenti felszólalásainak minden szarvából. Halljuk hát, hogyan látja a magyar automobilizmus helyzetét, mint motoros és mint — törvényhozó).

Öten várakoztunk előszobájában. Hárman csizmásan-kucsomásan a falut, ketten nadrágosan a várost képviseljük. Vadásztrófeák a falon, a keszthelyi Gazdasági Akadémia emléklapja. Az egyik sarokban fecskékészek a falusi kúria eresze alól ideplántálva.

A csizmások a sajnos oly megszokott téma rosszízű szalmáján rágódnak: az adók, a moratórium, a búza ára, a bankkamat, a tehénke. Közben néhány zamatban dús káromkodás.

Nyílik az ajtó, a közel kétméteres, szélesvállú óriás barátságosan invitál befelé:

— Az Autó Motor-tól — érdeklődik, majd hozzáteszi — persze, hiszen fegyvertársak vagyunk, én is olyan független vagyok, mint ti.

Mulik az idő, nekiszeggezzük tehát a kérdéseket:

(Miben látja mint képviselő és mint motoros az automobilizmus elnyomását?)

— Szomorúan látom az automobilizmus dekadenciáját, mert ennek következtében képtelenek vagyunk lépést tartani azzal az irammal, melyet a mai gazdasági és kereskedelmi élet diktál és melynek egyik alapja a gyors szállítási lehetőség: ezt egyedül az automobil nyújtja.

A kormánynak nem megnehezíteni, hanem elősegíteni volna kötelessége az ország motorizálódását.

nem elbírhatatlan terhet jelentő adókkal megöbni, hanem ellenkezőleg az adók eltörlésével elősegíteni a gépjárművek számának hatványozódását. Nemcsak az ézszerűség diktálja ezt, hanem az az elgondolás is, mely az állami bevételek fokozását tűzte ki céljánál. A leállított tízezer gépjármű a kényszerű tespedés és némaság katonája, ha megfelelő kormányintézkedés nyomán üzembehelyezhetők volnának, úgy ez pénz, életet, munkaalkalmat és a nemzeti vagyon konzerválását jelentené.

(Képviselő úr, az állam újabb csapást mért a vasutal versenyezni akaró...)

Be sem várva a mondat végét, vág a szavunkba:

— A multnak szállító eszköze a vasut volt, ma az autó, a jövőben pedig a léghajó és a repülőgép a korszerű szállítási alkalmaság. Az automobil és motorkerékpár felbecsülhetetlen előnye abban rejlik, hogy a termelőtől olesón, gyorsan tudja elszállítani az árut a fogyasztóig, ami főleg romlandó rakománynál elsőrendű fontosságú.

Merőben helytelen politika a gépjárműfuvarozást indokolatlanul magas közterhekkel és akasztófa-szabályokkal halálra ítélni, ugyanakkor a vasut tarifáját emelni.

— Követendő példa az Egyesült Államok kereskedelmi államtitkárnak nyilatkozata, aki szerint a kérdést nem a gépjárműfuvarozás letörésével kell megoldani, hanem ellenkezőleg

a vasut tarifáját kell versenyképessé csökkenteni. Sajnos Magyarországon éppen ennek megfordítottja történik, remélem azonban, hogy az újesztendőben a jobb beállítás fog győzni, hiszen elsőrendű nemzeti érdekről van szó.

(A motorkerékpár utadó?)

— Megengedhetetlenek és antiszociálisnak tartom, hogy a kisember szerény oldalkocsis motorkerékpárja után lényegesen többet, sőt bizonyos kategóriákban a harmadfelszeresét fizesse utadó címén annak, amit az ugyanakkora motorral szerelt autó gazdája fizet. Értelmetlen és igazságtalan ez a rendszer, annál is inkább, mert

a nagy nemzeti érdeket célzó motorizálódáshoz a motorkerékpár sokkal jobban hozzásegít, mint az autó.

Amíg az autós minden hibájával nagy kényelmesen a műhelyt keresi fel, addig a motorkerékpáros nem restelli elővenni a franciakulcsot, aminek az az eredménye, hogy mestere lesz mindennek, amit benzin hajt. Hogy adott esetben — amikor a nemzetnek szüksége lehet komoly motortudással rendelkező tízezekre — ez mit jelent, azt talán felesleges bővebben fejtegetni.

(Az útépitésről.)

Az automobilizmus fellendítésének eszköze az úthálózat kiépítése. Kereskedelmi kormányunkat, elsősorban

Fabinyi Tihamér minisztert és dálnoki Kovács Gyula államtitkárt a legteljesebb elismerés illeti meg.

Fabinyi igaz híve az automobilizmusnak és most, amikor átvette a pénzügyi tárcát remélem minden bizonyonnyal megvalósítja azokat az elgondolásait, melyek nemrég még a pénzügyminisztérium átvestőin tévedtek el. Nagy érdemük, hogy nemcsak programba vették, hanem meg is valósították azt az útépitési programot, melynek fontos állomása a transzkontinentális út Budapest—Kecskemét szakasza volt, melynek forgalombahelyezése a Duna—Tisza közének hatalmas gazdasági előnyére válik.

— A transzkontinentális út tervezésénél vetődött fel a gyóni versenypálya gondolata, mely a megkopott tati egyenes szerepét volt hivatva átvenni. Dálnoki Kovács Gyula államtitkár felismerés a versenypálya felépítésének nagy nemzeti jelentőségét. A gyóni pályának megvolt a keresztelője, az ott született világrekordokkal kapcsolatban a távíró és rádió szétvitte a világot minden tája felé nemcsak a magyar élniakarás és kultúra újabb nagy-szerű dokumentumát, hanem a magyar munka diadalát is, mert olyat alkotott, ami méltán érdemli ki a világ legtökéletesebb rekordpályájának büszke címét.

Elszaladt az idő. Pedig volna még megtárgyalni való elég. Dinnyés Lajos mosolyog:

— A magyar autós és motorostársadalom mindig számíthat reám — ezzel a rövid mondattal búcsúzik.

Megnyugtató érzéssel kászolódtunk le a lépcsőn: nemcsak ellenségei, hanem igaz barátai is vannak a magyar automobilizmusnak.



Dinnyés Lajos

Castrol service felhívása

*Amint minden autotypus nyácon más-más olajat igényel
Ugyanugy minden autotypushoz*

t é l e n i s
más-más olajfajta szükséges

Ezért gyárt és ajánl a C. C. Wakefield & Co. Ltd. London

3

féle **Castrol** téli olajat

Castrol „CW”

Buick	Cadillac
Opel	Chevrolet
Studebaker	Daimler
Steyr «100»	D. K. W.
Balilla	Essex
Ardita	Graham
Ford	Hanomag
Adler	Horch
Packard	Nash

Castrol „AA”

Fiat	Delage
Lancia	Franklin
Citroën	Gräf-Stift
Chrysler	Hispano
Austro-Daimler	Puch
Austin	Renault
B. S. A.	Standard

Castrol téli „C”

Steyr VII., XVI.
Steyr teher
Tátra
Austro-Fiat
Lancia teher
Mávag-Mercedes
A. F. Rába-Krupp

Nincs más téli olaj, mely ezt a kitünő minőséget nyújtja

Vezérképviselő: « **FERRO** » R. T.

Budapest, V., Vilmos császár-út 28
Telefon: 27-3-20, 27-3-28, 27-3-29

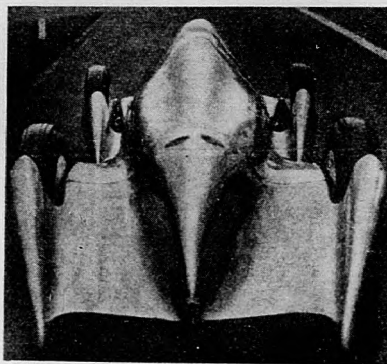
Nyilik a berlini kiállítás! — A németek készek a szezonra, de Alfa Romeo sem hagyja magát! — Sielnek és nőülnek a volán művészei — Stuck tervez . . . — Post munkában . . . — Fel Monte Carlóba!

Az idei tél nagy kérdőjele a Berlini Kiállítás. Fokozott érdeklődés fordul világszerte a német autóipar épe reprezentatív eseménye felé, vajjon mit hoznak a GP-pályákon oly diadalmasan szerepelt német gyárak konstruktorjai a mindennapi élet számára? Az idei kiállítás már külsőségeiben is felülmúl minden eddigit. A tavalyi, semmiképen sem szerény keretek között mozgó kiállítás 15.000 négyzetméter területen fért meg, ezzel szemben az idei kiállítás 50.000 négyzetméter területet foglal el. De nemcsak a kiállítási terület sokszorozódott meg, megszapordtak a kiállítók maguk is! A tavalyi 300 kiállítóval szemben az idén 500 gyár ad randevut a közönségnek a Kaiserdamm csarnokaiban!

És amíg az ipar és kereskedelem lázasan készül a nagy eseményre, addig a versenyzőgárda zsebében az angazsmanokkal, megkezdte téli pihenőjét. Lassanként a külföldi lapokban eltűnedeznek a volán nagy ágyúinak neve mellől a jövő szezonra szóló szerződötésre utaló kérdőjelek és megtudjuk, hogy Varzi igenis az Auto Union-hoz szerződött le és Stucknak lesz a partnere. Mint hírlik, a félelmetes Auto Union triumvirátus harmadik tagja, a motorkerékpár versenyzésnek búcsút mondott Rosemeyer lesz, akiben a gyárban a jövő emberét látják! Mercedeséknél is csend van már, Caracciola az élharcos, Fagioli minden ellenkező híresztelés ellenére maradt, Brauchitsch is, sőt Chiron is, de ő — a Ferrari istállóban, ahol Trossival, Dreyfusal és Brivioval egyetemben várják az új Alfákat. Mert az új Alfák már készülnek, rövidesen a külső próbákra kerül a sor és akkor elvállik, vajjon a 12 hengeres, 4,5 literes avagy a két nyolcas blockban felépített 16 hengeres, 4 literes motorok fognak-e bekerülni az átkonstruált, független kerekekkel épült alvázakba. Sőt! Alfaék a kiskocsi hosszba is bekapcsolódnak és egy

1100-as négyhengeres versenykocsit is hoznak Mesaratiék és az MG-k nyakára!

Nuvolari! Róla még nem esett szó. Azokat a híreket, miszerint a „campionissimo” visszatérne a Scuderia Ferrari kötelékébe, megcáfolták. Nuvolari és Ferrari másfél éve pereskednek, a helyzet felette elmérgesedett úgy, hogy legnagyobb hitelre azok a hírek találhatók, melyek szerint a nagy Tazio jövőre is Maserati színekben fog versenyezni, de nincs kizárva az sem, hogy egyes versenyeken valamelyik német kocsivolánjánál fog megjelenni a starthelyen . . .



Teljesen zárt vezető ülésben fog ülni Stuck világrekordkísérletét során az Auto Union kocsivolánjánál.

A szerződötési viharok elültével tehát béke honol a nagy ágyúk táborában. És mialatt Chiron az Arlbergen, Trossi és Brivio St. Moritzban sielnek, a Scuderia Ferrari negyedik tagja, Dreyfus megnősült. Példáját követték Comotti és a nálunk is járt Mille Miglia vezető Archimede Rosa is.

Stuck már régebben nős, öt más irányban érte szerencse! Brünn mellett egy szembejövő, majd keresztbe faroló autó jóvoltából könnyű baleset érte, hagyományos „Stuck szerencsével” párosulva: semmi baja nem történt! Már rég el is felejtete az egészet és inkább az új Auto Union kocsivolánja köré fűzi terveit. Mint mondja, alig győzi már kivárni, hogy végre kilométer lanszén érztesse ki amúgy istenigazából csukott áramvonal limousinebe öltöztetett Porsche-kocsiját. Saját, 217 kilométeres órarekordját is készül megrohmozni a német bajnok és reméli, hogy az új „kasznival” 240 km-re srófolhatja fel a rekordot!

— Rajtam és a kocsin nem múlik! — mondogatja. — Az útépitőkön és a

pneumatik gyárosokon a sor!

Maseratiék, Bugattiék és Alfaék tehát még dolgoznak. A németek már készek. Sőt! Az Auto Union versenyosztályán olyan automatikus depókutat konstruáltak, amely 37 másodperc alatt 200 liter üzemanyagot tölt, a túlfolyást lehetetlenné teszi és mikor a tank megtelt, automatikusan záródik! Ebből a gyönyörűségből az Auto Union motorkerékpár versenyzői is megkapják részüket és a jövőben egy 500-as DKW 4 másodperc alatt fog tankolni!

Végezetül nem mehetünk el szótlannul a föld körüli repülés rekorderének, Wiley Postnak balszerencséje mellett sem. Post tudvalevőleg magassági rekordkísérletét során 14.632 méteres magasságot ért el. A rekord azonban még sem volt hitelesíthető, mert Donati régi rekordját a szabályok szerint az új rekordnak 200 m-el kell túlszárnyalnia, Postnak még hiányzott — 1 méter! Az „egyszeműsas” azonban nem keseredett el. Megelégedett annak a bebizonyításával,

hogy régi és nem a sztratoszférába épült Lockheed Vegájával, a „Winnie Mae”-vel olyan magasságot ért el, mint az olasz specialgép. Most pedig nagy dologra készül. Sztratoszferikus repüléssel 6 óra alatt akar Newyorkból Los Angelesbe repülni! És megint csak a „Winnie Mae”-vel. Jó utat a 4200 kilométerhez!

És jó utat a montecarlói csillagtúra résztvevőinek, akik Európa legtávolabbi pontjaiból igyekeznek a behavazott utakon az előírt magas átlag megkívánta erőltetett menetben Monte Carlo felé! Az Athénből nevezett hat kocsi — ha eljut idáig — áthalad Budapesten is, mert Belgrád, Wien, Strassburg kontroll-állomások érintésével tartozik lefutni a 378 km-es utat. Előírt átlag 40 km. Az utolsó 1000 km-en 50 km! Jó utat és — kevés havat!

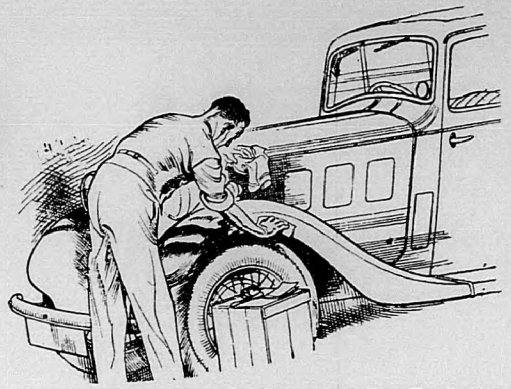
Hiába
int pirosat a rendőr
meg sem állok a
Dormán
javítóműhelyéig
AKADÉMIA UCCA 5.
Telefonhívó: 19-6-53.

Ha nem **húz** a motorja,
az olajat pocskolja,
tolja hozzánk és
garanciával megjavítjuk!

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

Hogyan védjük meg a kocsit a tél fogától?

Télen sokkal többet szenved az autó, mint nyáron. A fagy és nedvesség ellensége fémnek-fának, tehát gondoskodnunk kell arról, hogy minél tökéletesebben védjük meg a kocsit az ártalmas külső behatásoktól. Tekintettel arra, hogy a legtöbb autós nem szeret tulságosan sajátkezüleg pepecselni, nem is írjuk elő, hogy a munkálatokat házilag végezzük el, az alábbiak tudomásulvétele azért fontos, hogy ennek alapján végeztes-sük el a szükséges munkát, megszokott szervizállomásunkon



A karosszérián lévő rozsdafoltokat igen finom smirglívasszal dörzsöljük le.

1. Mosassuk le, políroztassuk fel a kocsit. Azokat a részeket, amelyeken rozsdafoltok vannak, igen finom esiszolóvaszonnal dolgozzuk meg anélkül, hogy a megtámadott felületet meg-nagyobbítanók. A csiszolás helyen ronggyal megtisztogatjuk és megfele-lő színű dukóba mártott esettel ken-jük át. Főleg a sárhányók széleit és alsó felületét vizsgáljuk át, de fordít-sunk gondot a kerékbroncsokra is — itt a leggyakoribb a rozsdásodás.

2. Az alvázrészeket mosassuk le petróleummal és gondosan zsírozta-szuk le. Legjobb ezt a munkát petró-leumos-olajos permetezővel végezni, azzal a módszerrel, amely a Steyr-szer-víznél oly tökéletesen vált be. Olajoz-

6. Engedjük le a hűtővizet és öblítsük ki a hűtőrendszert. Töltsük be a szuke-seges mennyiségű fagyálló hűtőfolya-deket és a hűtőt tiszta vízzel töltsük tel úgy, hogy a hűtővíz szintje két cen-tuvel legyen mélyebben, mint a túlfolyó-cső szája.

7. A hűtő fényes borítását tisztítsuk le olajos ronggyal és úgy húzzuk tel a hűtőtakarót.

8. Vizsgáljuk át gondosan a pneukat. A beékeződött kavicsokat és egyéb idegen testeket távolítsuk el. Ha a kö-penyen vágások vagy repedések van-nak, úgy ezeket az erre a célra szol-gáló speciális masszával a használati utasítás előírásai szerint töltsük ki, el-lenkező esetben a nedvesség a vászonig szívárog és elrothasztja a kordszöve-tet. Kisebb és nem mély vágásokat-repedéseket benzinnel mossunk ki és kö-zönseges gumiragasztó-oidatot kenünk bőségesen beléjük.

9. A fékhuzalokat tisztítsuk meg pet-róleummal és kenjük reájuk bőséges zsírréteget, különösen ott végezzük a munkát gondosan, ahol a huzalok va-lahová betorkolnak vagy esigákon fut-nak.

10. Vegyük ki az akkumulátort és an-nak fémtokját. A tokot tisztítsuk meg és kenjük át vékonyan zsírral. A tele-pet töltsük fel, a savat vizsgáltsuk meg és zsírozzuk le a pólusokat.

11. Igen valószínű, hogy a karosszéria fa-alkatrészei egy kissé megvetemed-tek, aminek következtében egyes tartó-esavarok meglazultak. Jól húzzuk te-hát meg a tartócsavarokat.

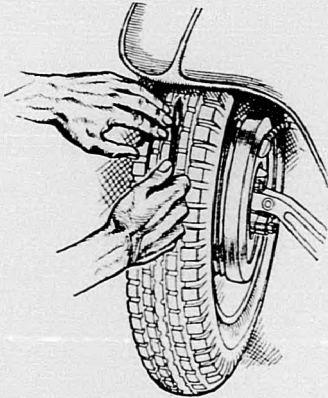
12. Ha valamelyik esavar úgy be van rozsdásodva, hogy képtelenek vagyunk meghúzni vagy kiesvarni, úgy önt-sünk rá egy kis petróleumot és hagyjuk egy éjjelen át békén. Reggelre a roz-sdaréteg annyira fellazul, hogy a esav-zar kezelhetővé válik.

13. Nem a hó vagy az eső a koci leg-nagyobb ellensége, hanem a nedves garázs. Ne engedjük tehát a kocsit közvetlenül a kocsimosó mellett állani és lehetőleg olyan garázst válasszunk, ahol a kocsimosó külön helyiségben van és ahol a fűtött garázs levegője száraz.

14. Ha a kocsit egy hétnél tovább állítjuk le, úgy pumpáljuk fel a gu-mikat az előírt nyomásra. Ügyeljünk arra, hogy a gumik ne álljanak olaj-pocolyában, ami meglepően rövid idő alatt teheti tönkre a köpenyt. Ha a garázs fűtetlen és hűtőnkben nincsen fagyálló folyadék, úgy eresszük le a

hűtővizet. Hetenként egyszer célszerű beindítani a motort és néhány percig, először lassan, később gyorsabban já-ratni, hogy a dinamó töltsön és kar-ban tartsa az akkumulátort. A járatás azonkívül fölkeveri az olajat és meg-akadályozza a motor esetleges belső rozsdásodását, ami motalközem ese-tén nincsen teljesen kizárva.

15. A krómozott vagy nikkelezett reflektorokat dörzsöljük le olajos ronggyal és szükség esetén újítsuk meg az üvegek alatt lévő gumitümité-seket. Ha a reflektorba nedvesség ha-tol, úgy könnyen meghomályosodhatik a csak drága pénzen kijavítható fény-visszaverő felület és reflektorunk ha-tásfoka erősen csökken.



A pneu rajzolataiba ékelődött kavicsokat csavar-huzóval távolítsuk el.

zuk le a rugólapokat, töltsük kenőanya-got azonban ne vigyünk fel, a túlbő olaj es zsír ugyanis összegyűjti a sárt és piszkot.

3. Huzzassuk meg jól a karosszéria rögzítő csavarait, főleg a sárhányóhoz tartozókat, a laza csavarok ugyanis könnyen rozsdásodnak.

4. Olajozzuk meg az ajtók forgópánt-jait és lakatait. Ha olyan részeket talá-lunk, ahol az ajtók nyitása-csukása a dukót lekoptatta, úgy egy kevés zsirt kenjünk fel, hogy a nedvességet távol-tartsuk.

5. A nikkelezett vagy krómozott ré-szeket tisztítsuk fényesre, utána olyan ronggyal dörzsöljük át, amelyet kevés híg gépolajjal itattunk át. A láthatat-ian olajréteg nagyszerűen véd rozsdá ellen.



Autópolish

autóját ujjá, tükör-fényessé varázsolja.



Kapható minden autószaküzletben.



Gyártja:
Ellinger Lakkgyár Rt.
Soroksár. Telefon: *47-3-60.

Rekordsikere volt az Autó-Motor

karácsonyi rejtvénypályázatának

Minden eddigit felülmúló sikerrel zárult le lapunk karácsonyi rejtvénypályázata, melynek keretében kilenc autó- és motorkerékpárkarikatúrából kellett megfejteni milyen autót és motorkerékpárt ábrázol a rajz. A pályázat olyan sikert aratott, hogy a fél-száz díjnyertes mellett az 50 legjobb megfejtőt külön dícséretben részesítettük.

A legtöbbet vitatott karikatúra a 8-as ábra volt, mely egy a felfelé álló faráról oly jellegzetesnek ismert Lancia-Lambdát ábrázol. Volt, aki az Auto Union P-kocsiját vélte felismerni benne, mások Henne Mercedesének tippelték, de akadt olyan is, aki Campbell Blue Birdjét, Agello világrekorder repülőgépet (pedig annak nem kerekai, hanem csúszói vannak!), Fokker utasgépet, „valami famotoros autót”, sőt a Karakán vitorlázó repülőgépet (annak nincsenek kerekai!) vélte a titokzatos karikatúraban felismerni. A Rudget szinte mindenki felismerte, a Rolls Roycet néhányan a hosszú gépházától Lanciának, mások a hűtőidomról Sizaire-nek nézték, a 9-es, mokány építésű „spicckühleres” masina kipuffogócsövei elárulták a Mercedes, a Chater Lea t nyilván az elmosódott tankfelirat alapján egyesek Coventry Eaglenek, mások Calthorpenek nézték, az AJS néme-lyekben négyhengeres Arielt, a széles sárhányójú BSA-kolonial pedig Nera-cart sejtetett, míg a lengő villás, régi Francsíról már sokan megfeledeztek: csak a jellegzetes Villiers motort ismerték fel! Kossuthot a vasúttal nem tévesztette össze senki, de az Amilcart a derék bécsi motorossal, Melichar-ral már — igen! De mondjuk, hogy „elírás” volt... Végezetül őszinte örö-
münkre szolgál, hogy mint azt Fekete

Gyula írja, az „igen jól összeállított, de nem kis fejtörést okozó rejtvény” megfejtése olvasóinknak néhány kellemes téli estét szerzett!

1. díj: 1 drb. keresőlámpa (adja a Puch-művek rt.): Heniver Lajos.

2-4. díj: Egy-egy kéttiteres kanna tetszőleges típusú Mobiloil olaj (adja a Vacuum Oil Co. rt.): Szatmáry Elemér, dr. Noszlópy Kálmán, Ottenreiter Károly.

5-9. díj: Egy-egy egész éves ingyen előfizetés az „Auto-Motor”-ra: ifj. Balázs-Barakovits Gyula, ifj. Major József, Martinek István, Stalmár Alice, Sáray Bertalan.

10-19. díj: Egy-egy tetszőleges hőértékű Bosch gyertya (adja a Bosch Róbert kft.): Kálmán József, dr. Szlabey Ernő, Walter Urbaneck, Szilper Rezső, dr. Fridly László, Kiss Jenő, Papp Kálmán, Pieher Ernő, dr. Kiss Vilmos, Lőrincz Béla.

20-22. díj: Egy-egy drb. André sztingindemper (adja a Puch-művek rt.): Rábhely Miklós, Jeszenszky Ferenc, ifj. Rónai István.

23-25. díj: Egy-egy kanna Gargoye felső kenőolaj (adja a Vacuum Oil Co. rt.): dr. t. Fekete Aladár, Füzesséry Lóránt, dr. Benisch Zoltán.

26. díj: Egy darab Triplex motorszemüveg (adja a Puch-művek rt.): Szabó József.

27-36. díj: Egy-egy Puch cigarettatárcsa (adja a Puch-művek rt.): Klausz Herbert, Huber Károly, ifj. Katona József, Bauer József, Beregi Sándor, Demján István, Dezső Sándor, ifj. Szabó Antal, Szaboles László, Dabronyi Imre.

37-46. díj: Egy-egy Puch-ceruza (adja a Puch-művek rt.): Belovai József, Császár József, ifj. Csonka Mihály, n. Fekete Gyula, Hartmann László, Kapros György, Kálnay Miklós, Matyó Pál, Váradi Ferenc, Klébert Géza.

47-51. díj: Egy-egy féleves ingyen előfizetés az „Auto-Motor”-ra: Kreitel Béla, ifj. Speer-Szolcsányi Rudolf, ifj. Szabó Ferencné, Kertész Ferenc, Spérg István.

Dícséretben részesültek:
Adám Pál, Balogh Dezső, Blahos Rudolf, v. Boda Adám, Bögöci Antal, Csiffáry József, Dagasy Géza, Fodor Imre, Gerő János, Götz Ernő, Gökössy Lajos, Hambach L., Puch, Hecht K., Heller Lajos, Héder József, Horváth Antal, Horváth Zoltán, Hódsági László, Kadlec László, Kadlec László Szentés, Kálós László, Kálmán László, Kovács Géza, Kovács József, Mihóczy József, Nemethy László, báró I. Orbán J., dr. Oswald Ferenc, Ottenreitter Emil, Pelsöczy Pál, Petrik Béla, Punik Pál, Rostás Ferenc, Ruder Géza, Stagl Nándor, Still János, Szabics János, ifj. Szabó Ferenc, Szabó Géza, Szabó M., Szeier Lajos, ifj. Szőnyi Tivadar, Takács Ilonka, Tamás Zoltán, Tóth Imre, Tóth János, Verébelyi Bálint, Vermes Péter, Winkler József dr. Zsótér Bertalan.

Legjobb csónakot és

Si talpat a legolcsóbb gyári áron kicsinyben és nagyban

PETTERITY LAJOS

üzemében kaphat. Városi lera-

kat V. LIPÓT-KÖRUT 20. f. 4.

Üzem: NÉPSZIGET Tel.: 93-5-82

„Oh miért vagy másé?!“

sóhajtja, ha egy

SUNBEAM-et lát.

Tehát . . . !

KOPPÁNYI, Dessewffy ucca 47.

MARS
LOWCARBON

◆
NEM KORMOZ

◆
NEM FÜSTÖL

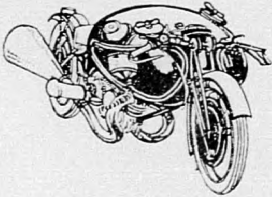
MARS
LOWCARBON
OLAJJAL

motorja a legnagyobb hidegben is azonnal indul

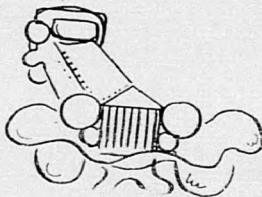


Vezérképviselőt:

GHILLÁNY MIKLÓS
II., CORVIN TÉR (FŐ UCCA)



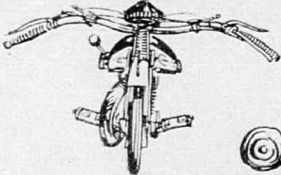
1. Rudge



2. Rolls Royce



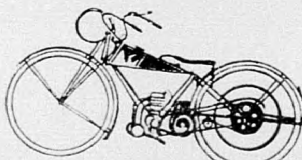
9. Mercedes



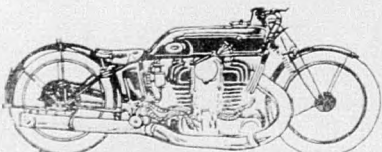
3. Chater Lea



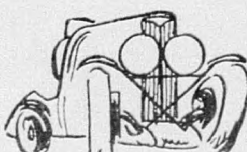
8. Lancia Lambda



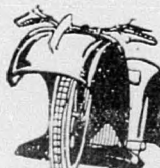
7. Francis Barnett



4. A. J. S.



5. Amilcar



6. B. S. A.

Mire ügyeljen a Puch gazdája a téli motorozásnál?

KÖZLI: Koenig Adolf.

Télen téli olaj való a Puch tartá-nyába. A téli olaj megválasztá-sánál legyünk óvatosak és csakis kannázott, márkás olajat használ-junk. Az olcsó téli olajok kenőké-pessége gyenge, az amugy is hig olaj a motorban szinte vízze higul, kenőképpessége alig jobb a nullánál. Az eddigi kipróbált ola-jok közül a Puch gépekhez tapasztalatom szerint legjobban a Mobiloil DM vált be. Ha a hideg —8 foknál keményebb, úgy Mobiloil Arctic-ot töltünk.

A sebességváltóba is higabb olaj való, a nyári olaj a hidegben meg-sűrűsödik, megfogja a berugó raes-ni kerekét, a kistarter „nem vízi” a motort és a második rugásnál jól beletalpalhatunk a földbe. Leg-jobb a sebességváltóba Mobiloil Artic-ot tölteni.

Kemény fagyban eldugulhatnak az olajesövek, az olaj dermedése következtében. Ezt úgy akadályoz-zuk meg, hogy asbestszinórt csava-runk szorosán az olajvezetékre.

A legtöbb téli olajdefektusnak az a magyarázata, hogy nem melegítettük be lassan és fokozatosan a motort. Az egész éjjeli állás után a dermedt olaj nem jut a kenőhe-lyekre, ami súlyos kopásokra és üzembavarokra ad okot. Keljünk tehát inkább öt perccel korábban fel és melegítsük be lassú túraban a motort. Csak akkor induljunk útnak, amikor a forgattyúház is langyossá vált. A hideg motor tú-ráztatása súlyosabb esetben du-gattyúbesüléssel és olvadással, hajtókartöréssel, csapágy és olaj-pumpa fogaskerék berágódással járhat és ne tévesszen meg ben-nünket az, hogy a motor a beindít-ás után füstölt, tehát azt követ-keztethettük, hogy kapott olajat. A füstölést a robbantótérben és a hengerfalon lévő olaj okozza, ami még nem jelenti azt, hogy a kar-terben és az olajvezetékben meg-dermedt olaj mozgásba jött. A rob-banótérben lévő olaj, amelynek füstje a hideg könnyűfém-dugaty-tyúk miatt kiáramlik a kipuffogó

csövön, hamar elfogy, a pumpa nem tud adagolni és jelentkeznek az olajhiány következményei.

Különösen télen ügyeljünk az olajpumpa tökéletes működésére. Kétféleképpen fordulhat elő, hogy az olajpumpa télen nem dolgozik. Vagy az olajesőbe dermedt bele az olaj (ez ritka eset, mert a cső átmérője elég nagy), vagy pedig a pumpa után következő vékonyabb csőnek nem volt ideje át-melegedni, hogy a benne lévő olaj folyóssá válhasson. Ha a tartány-ból vezető cső fagy be, úgy a pumpának nincsen mit pumpálnia, ha azonban a kis cső fagyott be, úgy a pumpa kapja ugyan az ola-jat, de továbbítani nem tudja, a fellépő nagy nyomás következté-ben elrepedhet a kis cső, de el-maródhatik a pumpát hajtó fogas-kerék fogazása is a túlerőltetés-től.

Ha mentesülni akarunk a téli defektusoktól, úgy kövessük jó-tanácsaimat: a) jó minőségű, ki-próbált téli olaj; b) asbesttel vé-dett olajeső és c) a hideg motor kimélése. Aki betartja ezt a hárma-szabályt — amely minden motor-kerékpárra egyaránt érvényes — annak sohasem lesz oka panaszra.

Nemcsak a versenyek bajnoka a

PUCH

**hanem a takarékoságnak,
olcsó beszerzési árának,
megbízhatóságnak és
nagy teljesítménynek is.**

*Megérti tehát, miért vivta ki magának egyedülálló pozícióját
a PUCH a magyar motoros világban*

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



Bolsano előtt.



A párisi Ford-ház.



Svájci részlet St. Moritz előtt.

Mérföldkövek a nyári turáról

DORMÁN KÁROLY feljegyzései
6000 km-es nyugateurópai
turájáról

Kit hogyan „húznak fel” Katschbergre. – Magyarul beszélő párisi rendőr. – Autós cigánykaraván az országúton

„Szerencsés kéz- és lábtörést!” — ezzel búcsúztatták a szép számmal megjelent rokonok és barátok kis csapatunkat, mely négy motorkerékpárból állott: egy 500-as oldalkocsis Norton, egy 500-as oldalkocsis Sunbeam, egy 1000-es oldalkocsis Dormán és végül az én paripám, egy 500-as Dormán szólóban. A megtett 6000 km-es út alatt egyetlen gummi-defektem volt, hála kiváló Cordatic gummimnak! De lássuk csak túránkat részletezve.

A neunkircheni alleen vágatunk — dacára előzetes megállapodásunknak, hogy nem rendezünk egymás között lanszét — Bruckot egy-kettőre magunk mögött hagyjuk, már feltűnik a leobeni templom tornya, amikor nem kis meglepetésünkre, a falu bejáratánál hangos nőta- és zenezóval fogadnak. Első pillanatban fel sem tudjuk fogni, hogy ezek a csendes parasztok kit ünnepelnek bennünk. Rövidesen minden kitudódik. A község első parasztjának fia esküszik örök hűséget és most áll a vígság faluhosszat. Nincsen pardon, lesznek mindannyiunkat a motorokról és a következő percben már mi is ott táncolunk a hamisítatlan srammli zenére. Búcsúzásnál jobban körülnézünk a nagy udvarban és ugyancsak elcsodálkozunk azon a sok 220-as és 250-es Puchon, amelyek szép glédában sorakoztak a kerítés mellett. Ugy lát-szik a szomszéd falu is hivatalos volt!

Másnap nem kisebb nevezetességgel állunk szemben, mint a Katschberg 30%-os emelkedése!

Apróságok a Katschbergéről: lent a hegy lábánál egy Caterpillar áll rendelkezésre az arra rászorultaknak. Oldalkocsis motorkerékpár felvontatási ára potom 10—12 schilling, autó 20—30 schilling. Kit, hogy tud „felhúzni”...

St. Michel felől az út két km, ötszázméterenként egy négy méteres, három nyelven írt halálfejes tábla figyelmezteti az utast, hogy lejtmenetben az első sebességet ne mulassza el betenni. Fent egy modern menedékház ejti ámulatba az érkezőt. Hideg-meleg folyóvíz. Mi szem-szájnak ingere, minden kapható itt fent. Ez volt túránk egyik legkellemesebb emléke.

A határátlépésnél mindenütt a legnagyobb és legmesszebbmenő udvariassággal találkoztunk. Az általános kérdések a cigarettára és az enni-valóra vonatkoztak. A bőröndjeinket sehol nem nyitották ki, egyedül Silandronál, az olasz határon kellett az egyik csomagunkat kinyitni. Hagyományos szerencsénk most sem hagyott cserben: A fehérmünk volt benne...

Még valamit az udvariasságról. Fontainebleau előtt sötét este csendőrrazziába keveredtünk. Az éjszakát a városban akartuk tölteni. Szép nyu-

gotdan gurulunk egymás mögött, amikor hirtelen füttykoncertre leszünk figyelmesek. Nem történt semmi különös, csak nem álltunk meg az első sípszóra, — mert a francia motorkerékpároscsendőr nem áll ki az útra kitárt karokkal, hanem csak füttyül egyet és a bennszülött már tudja, hogy meg kell állni.

Kíváncsian vártuk, hogy mi fog történni.

A következő percben hat csendőr fog közre bennünket. Hosszas magyarázgatás után rájöttem, hogy az én soló masinámnak nincs hátsó világítása — ami önáluk kötelező — és addig nem is enged tovább, amíg meg nem csinálom. Szegény csendőr félóráig magyarázta izzadva, hogy erre szükség van és ha akarom épen, úgy tovább mehetek, de ő nagyon sajnálná, ha jelentést kellene tenni és egy fölösleges 300 frankot dobnék ki, tehát saját érdekében inkább nem enged tovább.

És nem nyálazta a ceruzáját...

Svájce. Az egész csak öt betű... A nyugalom és jólét sugárzik ebből a szöből. Luzern elővárosában nagy, modern benzinkút és kolosszális Bosch telep vonja magára az autós figyelmet. Jellemző az ottani közbiztonsági állapotokra a rendőrök feltűnő esekély száma. Az országúton a svájci turing klub mozgó service-szolgálatot tart fenn és a remekbe készült oldal-

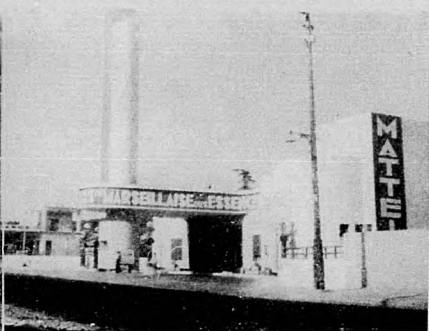
HÓ LÁNC
SÁR LÁNC
AUTÓHOZ HAIDEKKER
ÜLLŐI-UT 40

Ne hagyja megfőzni magát:
Legolcsóbban
szakszerűbben
jobb fizetési feltételekkel
nagyobb garanciával
PAJORIMRE
javítja bármely gyártmányú motorját. Használt alkatrészek. Díjtalan költségvetés. VI. Jókai u. 28. T. 20-2.28

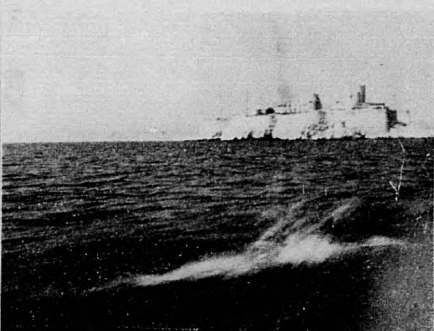




A Misurina tóhoz vezető út.



Benzinkút Marseille előtt.



Iff vára.

kocsis, kéthengeres Motosacoche motorkerékpár szakavatott legénysége percek alatt kisegíti az arra szorultakat. Elsősegélytől a kifogyott benzinig, éjjel-nappal, minden időben rendelkezésre áll az országúton.

Mikor találkozunk már a balatoni műton a magyar service kocsikkal? Vajjon mikor?

Még soha nem ért kellemesebb meglepetés, mint amikor Párisban egy francia rendőr magyarul szólt bele beszélgetésünkbe. Hogy idegen akcentussal és hibás mondatszerkezettel beszélt, azt észre sem vettük. Nem is az volt a meglepő, hogy magyarul beszélnek Párisban, — mert gyakori a magyar szó ebben a bábeli zürzavarban —, hanem az a tény, hogy ezt egy francia rendőr szájából hallottuk.

Magánszorgalomból tanul — mint ahogy mondja —, mert szerinte a legszebben hangzó nyelv a magyar.

Páris nagy forgalmát leginkább sippal irányítják, a villanyrendőr nem olyan népszerű. A mi elveinkkel ellentétben ott a lassú tempó képezi a kihágást. Mennek is a Citroének, Renaultok, Peugeotok, a párisi taxifoförök nagy mesterei a volánnak. Persze nem ritkaság a lehúzott sármentő. A Concorde téren mentünk épen át — gyalogosan — amikor két Renault sárhányó-párbajának lehettünk szemtanúi.

A rendőr nyomban leállította az egész forgalmat, szép nyugodtan odament a két összeakadt kocsihoz, felírta a számukat és kicserélte azokat a két vezető között, majd megkérte őket, hogy egyezzenek ki egymással. Ne csodálkozzunk, ez a kérés Párisban csaknem mindig meghallgatásra talál.

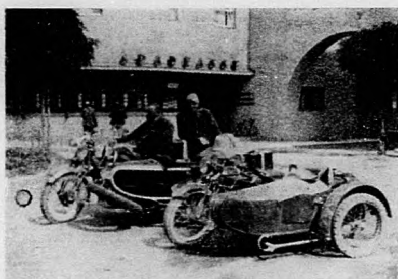
Mennyivel egyszerűbb, mint egész délelőttöket a rendőrség folyosóin tölteni...

Kétségtelen, hogy a párisi gyalogjáró fegyelmezettebb, mint a pesti mert például az Arc de Triumphenál körülbelül húsz ucca torkollik a térbe és ezt a hőmpölygő forgalmat egy rendőr bonyolítja le!

Olaszország... Ugyancsak értik az idegenforgatást. Bolzano előtt ismeretlen terepen lejtős szakaszra kerül-

tünk, egy csendőrlaktanya előtt vezet az út és mi már jó tempóban vagyunk, amikor a laktanyából kifordul egy csendőr a Gileráján és utánunk vágat, hogy figyelmeztessen a sebességváltó bekapcsolására. Jól esett ez a megkapó előzékenység.

Bolzanóból egy kerékpáros fascista mutatta az utat Merán felé, miközben vagy tizenöt km-t jött velünk.



Felülről lefelé: Az osztrák határon. Közelkedési rendőr Meránóban. Főziskola Radstadtban.

Eddig még csak képen és szóban láttam annyi autórönsöt, mint az avignoni autótetemében. A városból kiérve, óriási méretű bekerített telepen nyugszanak a halálraftélt autók ezrei. A legöregebb Fordtól a legvacsakabb Citroéniig képviselve vannak az összes márkák.

Ehhez hasonló látványban volt részünk a Marseille—lyoni útszakaszon. Autós cigánykaraván! Igen, vándorcigányok, akik felismerték a mai idők tempóját. A lovaskocsi már lassú nekik, tehát átnyergeltek autóra, de szó szerint. „Nyergeltek.” Mert azokra a vehikulumokra már csak nyergelni lehetett! Én is csak onnan gondolom, hogy automobilféle volt, mert nagy zajt csinált, gummikerekei voltak és hátul füstölt. Fényképem csak azért nincs erről a felejthetetlen humorú látványról, mert a gépemből előzőleg fogyott ki a film. Ettől az esettől kezdve mindig volt nálam egy tartalék rollni.

Még a jótól is megcsömörlik az ember. Mi is így jártunk. Szentgottárd előtt már számoltuk a kilométerköveket. Este 10 óra volt. Zuhogó esőben, korgó gyomorral és üresedő zsebbel közeledtünk a magyar határhoz. Mindnyájan éhesek voltunk, de megállni már egyikünk sem akart. Egy néma megállapodás jött köztünk létre: a vacsorát már magyar földön fogyasztjuk el. Végül éjjel 11 óra után beérkeztünk Körmendre. Olyan pusztítást vittünk végbe heten a csirkék között, hogy bizonyára a vendég-lős is örömmel gondol rá vissza...

A megtett 6054 km-es útvonal. Budapest — Wien — Leoben — Tauern — Katschberg — Millstadt — Heiligenblut — Sillandro — Bolzano — Stilsferjoch — St. Moritz — Luzern — Bern — Belfort — Páris — Lyon — Marseille — Monte Carlo — Genova — Velence — Villach — Klagenfurt — Gratz — Siófok — Budapest.

Napi teljesítményünk 200—500 km között változott.

Elfogyasztott üzemanyag: 240 l benzin. Mobiloil „D” 90 P értékben. Szállodákra 70 P.

A három hét alatt szociusz utasommal együtt 600 pengőt költöttünk.



Kedvező volt a MALERT üzleteve

A Magyar Légiforgalmi Rt. évről-évre fokozódó tevékenysége az elmúlt esztendőben ismét olyan sikerekre tekinthet vissza, melyek országunk annyira fontos idegenforgalma szempontjából kivételes helyet biztosítanak a légiforgalom számára. Alkalmunk volt a minap dr. lovag Wahl Henrikkel, a MALERT agilis igazgatójával beszélni, aki a következőkben vázolta a MALERT tevékenységét.

— Az elmúlt esztendő folyamán, május 1-től október 31-ig repültek, tehát hat hónapon át repültek gépeink és 722 menetrendszerű repülés alatt 3809 személyt, 47.308 kg poggyózt, 24.692 kg árut, 5231 kg postát és 3935 kg újságot szállítottunk. Gépeink 163.860 km-t repültek, a rendszeresség 99,6% volt. Mindezek a számok szószólói a magyar légiforgalom továbbfejlesztése szükségességének és ebből kivátásunkat minden erőnkkel ügyelünk is teljesíteni. A növekvő személyforgalom mellett fellendülő áru-

forgalom a gyors légi közlekedés mellett szélesebb arányokban történő kifejlesztését sürgeti. Sok tervünk van, esetleg új gépekről is van szó, de bizonyosat ez irányban még nem mondhatok. Wüenü és Klagenfurt—veneczi nemzetközi vonalaink mellett a hazai vonalok további kiépítését is szorgalmazzuk. A wüeni vonal jövőre új változatokat is kap, hír szerint az angolok és az olaszok is repülni fogják!

A légiforgalom tehát egyre komolyabb szerepet kap az ország és Budapest idegenforgalmában. Legfőbb ideje volna végre dülöre vinni az új, Budapesthez méltó polgári repülőter megvalósításának ügyét!

Motorcsónakvizsgák

A motorcsónakázás terén jelentős lépés a kereskedelmi minisztériumnak az a rendelete, amely előírja, hogy a vízimotorosok vizsgát kötelesek tenni. Ezt az intézkedést nemcsak a csónakázó és evezős közönség fogadta megnyugvással, de szakkörökben is örömet kelt a vízközlekedési rendnek és biztonságának ez a módja.

Morris képviselet Budapestén

Az utóbbi hónapok folyamán több fővárosi cég valóságos versenyfutást rendezett a világhírű angol Morris autók vezérképviseletének megszerzéséért. A gyárral vívott levél, telefon és táviratkampányból a Deményi és Fia cég került ki győztesen: a cég egyik beltárgyának több napos tárgyalás után sikerült cége számára biztosítani a Morris gyár, valamint a vele kooperáló Wolseley és MG gyárak vezérképviseletét. A Morris típusok sorából egész rendkívüli népszerűsége pályázik Magyarországon a 800-ke-es típus, mely hidraulikus fékekkel, szinkronizált sebességváltóval, felül nyitható tetővel olyan felszereléssel és kiállásban kerül piacra, hogy a kocsii ára — a kiszárvágot hírek szerint — a szenczió erejével foghatni! A Deményi cég a képviseletet jelentő sürgöny vétele után nyomban új helyiség után nézett, amire már azért is szükség volt, mert a régi kerek, már az Ariel-képviselet számára is szűknek bizonyultak. Értesülésünk szerint a cég február 1-től V., Akadémia u. 19. (Zoltán u. sarok) sz. alá helyezi át üzletét és javítóműhelyét. A cég egyik vezetőjének véleménye szerint olyan árrakkal lépnek porondra, hogy az év folyamán 100 darab Morris eladása biztosítva van!

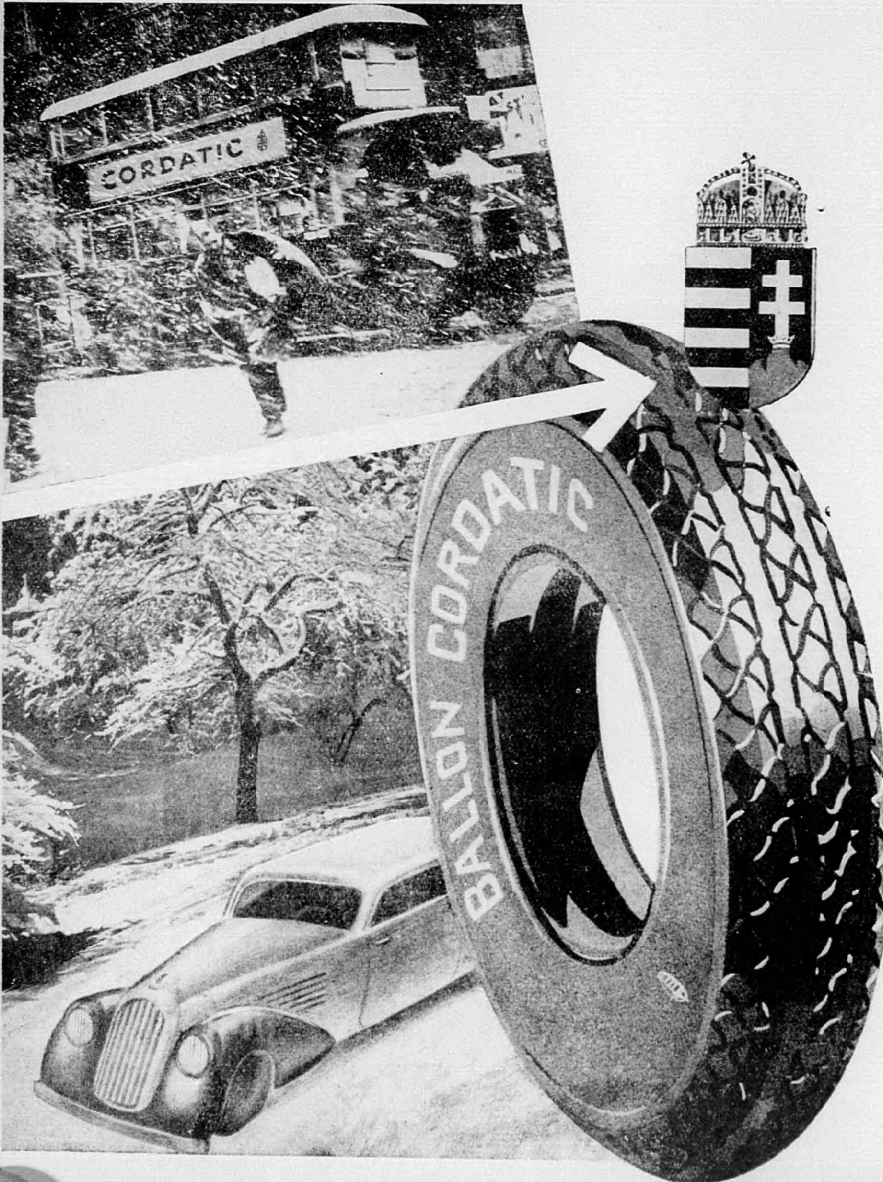
Előadássorozat a BMYC-ben

A Budapesti Motor-Yacht Club január 18-i kezdettel az alant felsorolt sorrendben díjtalan előadás-sorozatot rendez tagjai, valamint a tárgy iránt érdeklődő vendégek részére. Az előadások a Királyi Magyar Automobil Club helyiségeiben (IV., Apponyi tér 1.) tartatnak meg este 7 órai kezdettel. Az előadássorozat programja a következő:

- Január 25. Lukavecz-Urbark: Veisenytechnika, motorkezelés. Vettett képekkel.
- Február 1. Klein Dezső: Az 1934. évi motorcsónaksport eredményei. Dán F. Ferenc: Uri szellem a vizen, egyéni magatartás.
- Február 8. Jordán Dezső: A motorcsónak közlekedésre vonatkozó hatósági szabályok.
- Február 15. Jordán Dezső: A motorcsónak közlekedésre vonatkozó hatósági szabályok.
- Február 22. Dr. Zsembery Gyula: Vízi ismeretek, vízi túristaság, vízi térképek. Vettett képekkel.
- Március 1. Benásek Jenő: Csónaképítés és csónakkezelés. Dr. Dusóczy Andor: A motorcsónaksport az orvos szemüvegén keresztül. Elsősegélynyújtás.
- Március 8. Enslén-Lukavecz: Oldal- és autbord-motorok előkészítése a versenyre.
- Március 15. Lék József: A vizenjárás elemi ismeretei, vízhőmlentés, balesetek jogi következményei.
- Március 22. Hefty Frigyes: Es mégis repülünk...

Az előadássorozat befejezte után a keresk. minisztérium idevonatkozó rendelete értelmében vizsgaköteles motorcsónakok és vezetők egy később megadandó időpontban vizsgáznak.

Helyreigazítás. Legutóbbi, VI., évf. 18. számunk 322-ik oldalán megjelent cikkünkben sajtóhiba csúszott. A kompresszióarány kiszámítására szolgáló képletbe az összedási jel helyett szorzójelet szedett a nyomda. Kérjük olvasóinkat, javítsák ki a képletet!



„Egy liter benzinnel“ jelszóval —

üzemanyagfogyasztási és takarékosági versenyt rendez tavasszal az Autó—Motor szerkesztősége!

A vevőjelölt első kérdése a képviselőnél: *Mit fogyaszt a másina?* Ha pedig testvérgép gazdájával ismerkedik össze, első kérdése szintén a fogyasztást tudakolja, mert az autó és motorkerékpár egyik legnagyobb kiadási tétele az üzemanyag. Az egyes gyártmányok egyes típusainak átlagos fogyasztása tekintetében nagyrészt házsámokra vagyunk utalva. A katalógusok adatai a gyakorlatban nem mindig állnak helyt, a testvérkocsik gazdáinak bemondásai pedig nem mindig objektívek, szükség van tehát olyan próbákra, amelyek kapcsán megfelelő ellenőrzés mellett állapíthatjuk meg, hogy *ez vagy amaz autótípus mennyit is fogyaszt átlagban*. Nemesak a gépjármű tulajdonosnak, nemesak a vevőnek, hanem a kereskedőnek is érdeke, a megbízható számadat megállapítása. A vevőjelölt nem kockáztat *meglepetést*, a gépjármű tulajdonosa ellenőrizni tudja, hogy a fogyasztása *normális avagy túlzott*, a kereskedő pedig olyan fogyasztást *garantálhat*, melyet az ország első szakértőiből alakult műszaki bizottság állapított meg.

Ez vezetett bennünket arra, hogy olasz mintára Magyarországon is megrendezzük az „Egy liter benzin versenyét”, amelyre a tavaszi szezonban kerül sor. A verseny feltételei és szabályai most vannak kidolgozás alatt, nagy vonalakban a következő elgondolás alapján:

Minden résztvevő jármű megfelelően leplombált póttartányban *pontosan egyliternyi üzemanyagot kap*. Pontosán mért pályán, százméterenként elhelyezett pályabiztosok ellenőrzése mellett addig haladnak minimum 50, maximum 50 km-es sebességgel, amíg a tartányban lévő üzemanyag el nem fogy. A gépek természetesen kategóriakötelékekben vesznek részt a versenyen és az értékelés is kategóriákon belül történik. *Képlet vagy hasonló kulcs nem szerepel*, az értékelés kizárólag a megtett út alapján történik.

A versenyt minden valószínűség szerint a Népliget kiskörén

rendezzük meg a könnyű és *megtámadhatatlanul pontos ellenőrzés kedvéért*. A technikai lebonyolást a válogatott rendezőgárda végzi, a műszaki bizottság teendőinek elvégzésére az ország első szakértőit kérjük fel.

Versenyyűnket, — amely iránt már is nagy érdeklődés nyilvánul

meg — bejelentettük a KMAC-nak. Alkalmunk volt Röck István vezértitkárral beszélni, aki nagy örömmel vette tudomásul rendezésünket és a KMAC teljes erkölcsi segítségét ígérte meg.

A verseny részletes szabályzatát és időpontját legközelebbi számunkban közöljük.



NEMZETKÖZI AUTO ÉS MOTORKERÉKPÁR KIÁLLITÁS

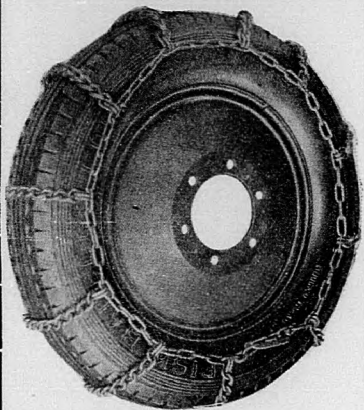
FEBRUÁR 14 — 24

BERLIN 1935

60%
MENETDÍJ
KEDVEZMÉNY

HÉTNAPI
TARTOZKODÁSI
IDŐTŐL
KEZDVE

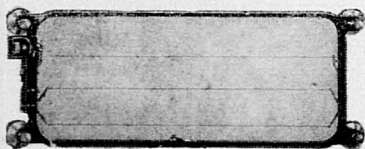
MINDEN AMI TÉLEN KELL



DREADNAUGHT
HÓLÁNCOK
MINDEN
MÉRETBEN



GLYSANTIN
A MEGBIZHATÓ
FAGYÁLLÓ
FOLYADÉK



SZÉLVÉDŐ
MELEGÍTŐ,
automatikus
hőszabályozóval és
kontroll lámpával

Hűtőtakarók,
motorkályhák,
stb., stb.

MOTOR és AUTÓKELLEK RT.
Budapest, VI., Jókai ucca 11.
Telefon: 18-3-65.

Megérkeztek a friss

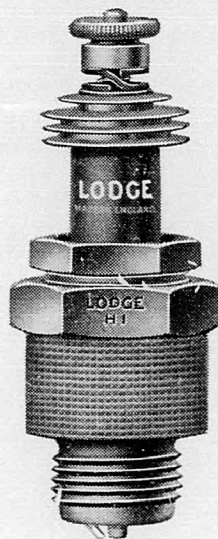
JOHN BULL

gumik !

Eredeti

BURMAN, JAP STURMEY

alkatrészek raktáron.

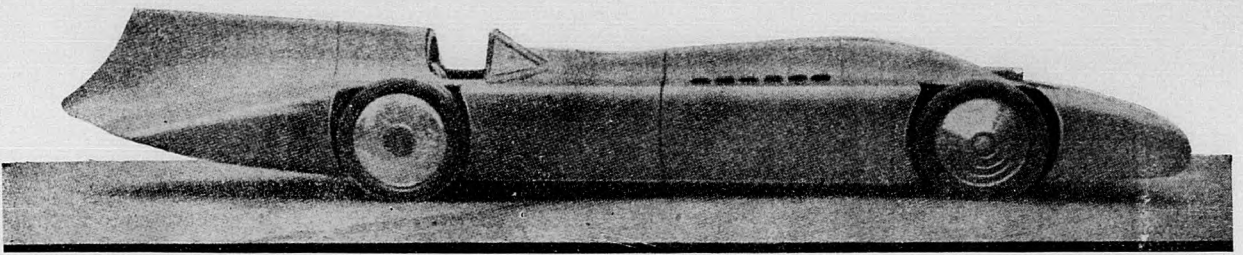


A legkülönbélebb alkatrészekből és fel-
szerelési cikkekből szortirozott komplett
raktárral várjuk a tavaszt!

Biró Jenő

alkatrész és pneumatik raktára

BUDAPEST, VI., LISZT FERENC TÉR 2.



Az új Kék Madár.

Harminchetedfél literes repülőmotor - Négy meghajtott hátsó kerék - Aerodinamikus légfék -

Weybridge, január 5.

Az ilyenkor egyébként teljesen kihalt Brooklands pálya szinte nyüzsgő. Press-day van műsoron, sajtónap. Campbell mutatja be új Blue Bird világrekord-kocsiját, mely mire ez a cikk Budapesten megjelenik az Autó-Motorban, talán már elérte a regén áhitott 300 mérföldes sebességet.

Haugosfilm operátorok, légiónyi newspaperman. Campbell előlről, Campbell hátulról. Mosolyogva és komolyan. Hiába, az ilyen sajtófogadás nagyobb strapa, mint 500 körüli tempóban végigzúgni az amerikai homokstrandon.

A Blue Bird, a híres Kék Madár ott áll a Thomson and Taylor felírású nagy hangár előtt. Mellette Railton mérnök, a konstruktőr, az atyamester. Találón jegyzi meg az egyik rossz-májú kollega, hogy Railton a szabász és Campbell a — mannekin.

Mindenki Campbellt ostromolja, aki hátborzongató közhelyeket nyilatkozik. Railton szabad, nekiszeggezzük tehát a ceruzát és már jegyezzük is:

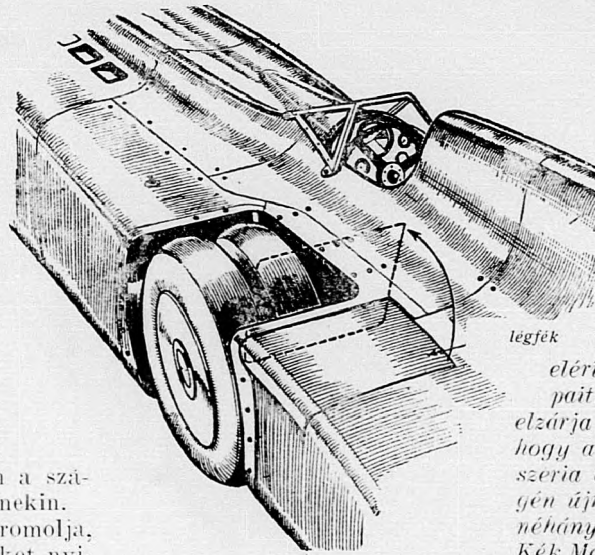
— Néhány nap még és elérjük a régen vágyott 300 mérföldes (480 km) segességet, úgy Malcolm, mint a Kék Madár alkalmas erre. Motorja a régi, 36.582 kcm-es kompresszoros, tizenkéthengeres Rotts Royce. Schneider Trophy típus.

(Újítások?)

— Először is hátul kettős kerekeket szereltünk. Hiába van 10 mérföldes egyenes a Daytona Beachen, ez sem elég az akcelerálásra és kikutatásra. A pneukon vékony vászon van és rajta alig leheletnyi gumiréteg. A centrifugális erő ennél vastagabb réteget azonnal lehámozna. Kereket pörgetni tehát nem lehet, mert pillanatok alatt csatává válnék a gumik. Ezért van hátul négy meghajtott kerék, hogy jobb legyen a tapadás. Új a hátsó hid, mind a két kerékpár külön kapja a meghajtását, az egyik kettős kerék néhány hüvelykkel hátrább van, mint a másik.

ez az új Blue Bird, mellyel Campbell az ötszázás tempót akarja megközelíteni a Daytona homokpacton

— A legérdekesebb újítás az aerodinamikus légfék. Nem könnyű feladat közel 500-as tempóban vágató öt tonna acélt lefékezni. A közönséges kerékfék nem elegendő. Megszületett tehát a légfék. Hasonlít a repülőgépek csűrőfelületéhez, nem más, mint két igen erős acélvitorla, melyet kéziemeléssel lehet rejtett helyzetéből függőleges állásba hozni, hogy az általa okozott légellenállás csökkentse a sebességet. A kerékfék csak akkor jönnek működésbe, amikor a kocs sebessége 300 km-es tempó alá süllyedt.



légfék

— Nagy gondot okozott az áramvonalazás. Úgy oldottuk meg a fogas kérdést, hogy amint Campbell eléri a mért kilométer startoszlopait, kart hoz működésbe, mely elzárja a hűtőt és megakadályozza, hogy a levegőáramoljék a káros széria belsején. A mért szakasz végén újra nyitja a berendezést, az a néhány másodperc, mely alatt a Kék Madár felfalja a kilométert, nem veszélyeztet hűtővíz felforrással.

— Külön kocsiemelöket építettünk be, az öt tonnás kocsit közönséges Jack segítségével nem lehet kerékcserehez felemelni. Kerékcsere pedig szükség van. A Daytona homokpartján sok az apró és éles kagylóház, mely összevagdálja a vékony gumit. Szerencsére aprók a kagylók. Isten óvja meg Malcolmot attól, hogy nagyobb kagyló akadjon az útjába...

Miszter Railtont lekapesolják, mások is kíváncsiak. Campbell pedig nyilatkozik, magyaráz fáradhatatlanul:

— Háromszáz mérföldes tempót szeretnék elérni. Ez volna a harmadik mérföldkö a sebesség történelmében. 1904-ben Rigolly állította fel a 100 mérföldes világrekordot furcsa, hengerenként kétdugattyús és toronymagas Gobron-Brillié kocsijával. A 200 mérföldet 1927-ben értük el, szegény megboldogult Segrave-é a dicsőség. Most a háromszáz van soron. Bizom a jószerecsében és derék Blue Birdemben...

H. R. W.

Reflexiók az autó-világrekordlistához

Ha kitergetjük magunk előtt az autórekorlista árkusokra terjedő eredmény halmazát, bizony jó időbe kerül amíg a „sok fától meglátjuk az erdőt”, a rekordok garmadából az igazi csúcsteljesítményeket mint a technikai fejlődés utolsó mérföldköveit. Amint az elmúlt szezon versenyein az új német konstrukciók vitték a vezérszólamot egyedülálló, az utóbbi évekhez viszonyított ugrásszerű sebesség növekedésükkel, úgy ezen kocsik szpidje erősen megváltoztatta a rekordlista képét is. A szpidhegemonia most is Campbell kezében van ugyan, de amíg a múltban az angol szpidchampion unlimited kategóriában futott 438 km-es rekordjától a többi kategóriák leggyorsabbjai is csekély 200 km-el maradtak el, addig az idén Caracciola 5 literen aluli Mercedes-Benzre 317 km-re vitte! A differencia most is nagy, de nem szabad elfelednünk, hogy amíg Campbell kapitány a daytonai fővényen kimondottan km.-lanszéra épült kocsival érte el kolosszális csúcsteljesítményét, addig Caracciola egyszerű felpiszkált Grand Prix kocsijával vágta ki a 317 km-t, a legnagyobb sebességet, amit országúton valaha kifutottak.

Nemzetközi rekordok

A nemzetközi rekordok listája az egyes kategóriákon belül elért ú. n. „nemzetközi rekordokat” öleli fel. Legérdekesebb kép tárul elénk ha az egyes kategóriákban elért legnagyobb sebességeket sorakoztatjuk fel. Ime:

Unlimited:	Cambell (Rolls Royce)	438.49 km
8 l-ig:	Breton (Panhard)	223.63 km
5 l-ig:	Caracciola (Merc.-Benz)	317.5 km
3 l-ig:	Straight (Maserati)	230.45 km
2 l-ig:	Mrs. Stewart (Derby)	237.80 km
1.5 l-ig:	Lockhart (Miller)	260.00 km
1.1 l-ig:	Furmanik (Maserati)	222.64 km
0.75 l-ig:	Denly (MG)	206.99 km
0.5 l-ig:	Rovin (Rovin)	136.13 km
0.35 l-ig:	Gush (Vitesse)	124.75 km

Mint látjuk Campbell mellett Caracciola rekordja ugrik ki a sorból, Lockhart régi rekordja még mindig állja a sarat, az 1100-as és 750-es rekordok Maserati és MG jóvoltából erősen felgyorsultak. Ez lesz a jövő harctere!

Ugyancsak érdekes kép tárul elénk az álló startos kilométer-rekordok vizsgálatánál is! Ez lenne az „érem másik oldala”:

Unlimited:	Cobb (Napier Railton)	142.46 km
8 l-ig:	Doré (Panhard)	125.24 km
5 l-ig:	Stuck (Auto-Union)	163.45 km
3 l-ig:	Ruesch (Maserati)	142.15 km
2 l-ig:	Mays (ERA)	144.40 km
1.5 l-ig:	Mays (ERA)	137.35 km
1.1 l-ig:	Cook (ERA)	128.34 km
0.75 l-ig:	Everitt (MG)	121.36 km
0.5 l-ig:	Strasser-Silton (DKW)	89.84 km
0.35 l-ig:	Walters (Jappic)	85.17 km

Stuck híres állóstartos rekordja ki-magaslik. Meglepetés az idén még csak próbáglóppokat futó új angol versenykocsik, az ERA-k betörése, ami minden bizonnyal arra figyelmeztet, hogy ezekkel a kocsikkal az idei szezonban alaposan számolni kell.

Magyarország Caracciola győni rekordjai mellett Hartmann révén is szerepel a listán. Jeles bajnokunk a 3 l-es kategóriában az állóstartos mérföldön tartja a nemzetközi rekordot!

A világrekordlista

Az ú. n. világrekordlista hengerűrtartalomra való tekintet nélkül öleli fel az egyes rekordtávokon elért csúcsteljesítményeket. A két abszolút értékű teljesítmény Campbell kapitány Blue Birdjével kifutott 438.49 km-es abszolút sebességi világrekordja, mely mellett szerényen, de a szakértők számára sokatmondóan húzódik meg Stuck (Auto Union) 163.45 km-es állóstartos kilométer-rekordja.

A sprinttávokon a továbbiakban ismét Campbell dominál, Caracciola (Merc.-Benz) állóstartos mérföld-rekordja és Smith 10 mérföldes rekordja jelent csupán változatosságot.

A középtávokat Stuck uralja, aki számára 216 km-es órarekordja versenyzői karrierjének egyik legértékesebb babérát jelenti. Kolosszális teljesítmény a 24 órás világrekord, amelyet az amerikai Jenkins (Pierce Arrow) állított fel az Utah-állambeli Salduro mellett közel 204 km. átlaggal, 24 órán át egymaga vezetve kocsiját!

A hosszútávú rekordok Voisin és Austin csúcsteljesítményei után a 133 napos Citroen-rekordban kulminálnak, melynek keretében a két Marchand, Presale, Fortin, Combette, Bodicot, Vaillant és Berteaux váltott vezetéssel 185.353,1741 km-t tettek meg, ami 93 km-es átlagnak felel meg!

Ez a rekord túlélte magát a Citroen gyárat is...

Nem feledkezhetünk meg a legjelentősebb világrekordok felállításánál használt üzemanyagokról sem. Köztudomású, hogy Campbell kapitány mindig Castrol olajat használ, motorjában KLG gyertyák vannak, kerekeire Dunlop szállítja a pneut, Stuck és Caracciola Bosch gyertyákkal és Continental gumikkal futották világrekordjaikat, mint ahogyan a szezon GP versenyeit is ezekkel az üzemanyagokkal nyerték végig. A sikerből természetesen ezeket is rész illeti!

Az Air France légiforgalmi vállalat, mely a tél folyamán magyar relációjú vonalán másodnapként indított gépeket ellentétben az eddigi szokással, az idén már március 1-én bevezeti a mindennapos közlekedést Budapestet átszelő vonalán. Mint Szilber József dr., a konzern budapesti kirendeltségének igazgatója közli, az összes vállalatok már április 1-én életbeléptetik a nyári menetrendet, mely szeptember végéig lesz érvényben. A légiforgalmi vállalatok tehát egyöntetű elhatározással elvetették az eddigi tavaszi és őszi menetrendeket és áttértek a vasútnaknál szokásos két menetrendes — téli és nyári — forgalomra. Ezen, közlekedési szempontból nagyjelentőségű változást a légiforgalmi berendezések tökéletesedése tette lehetővé. A nyári menetrend kiterjesztése a nagytávú relációk egy napos berepülése szempontjából óriási előnyöket biztosít az utas- és postaforgalom számára.

Új repülőrekord

Delmotte a jeles francia repülő 505.848 km-es átlaggal új világrekordot állított fel szárazföldi repülőgépek számára. A régi rekordot 480.171 km-es átlaggal az amerikai Wedell tartotta. Delmotte rekordját egy 400 lóerős Renault motorral szerelt mélyszárnyú, C 460 típusú Caudron géppel állította fel.

APRÓSÁGOK

Boucher kisasszony, aki 445 km-rel a hőlgék sebességi repülőrekordját felállította, lezuhant és sérüléseibe belehalt.

A francia Aero Club a London—Melbourne távrepülőverseny sikerén felbuzdulva 1937-ben világrékord repülőversenyt óhajtat rendezni.

Az idén ősszel Törökország is megrendezi aúto Grand Prix versenyét.

Megerősítésre váró híradás szerint Constantini távozik a Bugatti versenyszátlly éléről, melynek vezetését a konstruktor fia, Jean Bugatti veszi át.

A győni pályán Stuck mellett, mihelyt az időjárás és egyéb körülmények lehetővé teszik a svájci Ruesch is rekordostromra indul 4.4 l-es Maserattal.

Gronaut, a híres világrékord repülőt a német Aero-Club elnökévé választotta.

Az angol ERA versenykocsik a Raymond Mays-féle ötös koalíció kezében vannak. Az 1085 km-es felette gyors kocsik bizonyára sok meleg percet fognak szerezni a „kiskate góriában”.

A Lord Howe vezetése alatt álló versenyistálló hír szerint hat vadonatúj Maseratit vásárolt!

A szezon közeledtével a franciák is mozgóldnak, bár a francia nemzeti versenykocsik konstrukció megteremtését célzó gyűjtés csúfosan csődöt mondott. Jelenleg jelvényeik eladásából szeretnék előteremteni a szükséges 2 millió frankot. Hír szerint Hotchkiss mellett Panhard—Levassor is foglalkozik versenyzési tervekkel, míg a már ismerteknél SEFAC konstrukció idei debütje biztosítva van.

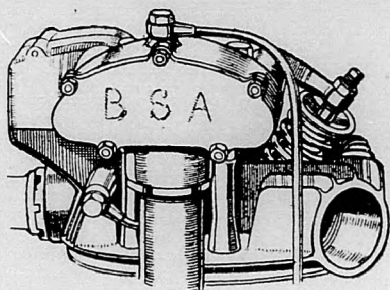
A délafrikai autó GP az Angliában élő amerikai Straight győzelmét eredményezte, aki Maserattal 145.6 km-es átlaggal rutotta be a 140 km-es távot.

A Ferrari-istálló 1935-ben ismét Englebert gumival versenyez.

A jeles svájci konstruktor Arnold Zoller, akinek kompresszora Henne világrekorder BMW-jéről jó ismerősünk, a közelmúltban meghalt.

Az Opel-gyár az idén 74.000 kocsit gyártott.

Két, három, vagy négy szelep?



A modern kétszelepes motor hengerfeje. A szívószelep teljesen töközva van. a kipuffogószelep a jobb hűtés céljából szabadon van.

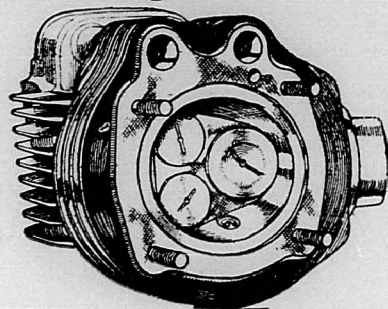
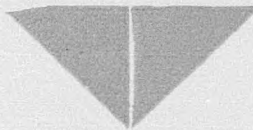
A motorkonstruktőrök egyrésze a hengerenként kétszelepes megoldást tartja egyedül megfelelőnek, másrésze a négszelepes konstrukcióra esküszik. A négszelepes motor bajvivója azt magyarázza, hogy ezen az úton sokkal könnyebbre méretezheti a szelepeket, gyengébb rugókat alkalmazhat, a nyers gáz be- és az elégett gáz kiáramlása akadálytalanabb, mert a két kisebb csatorna tágasabb, mint az egyetlen nagyobb. Magyaráz a vezérmű kisebb terheléséről, a termodinamikai szempontból jobb robbanótérrel, a kisebb, tehát jobban hűlő kipuffogószelepekről, az elérhető nagyobb sebességről. Ugyan ki nem helyesel mindennek a logikusnak látszó és valóban helytálló megállapításnak?

Ezzel szemben a kétszelepes hengerfej szerelmese nem tart hosszú és tudományos magyarázatot, egyszerűen csak arra mutat rá, hogy a világrekordok, a klaszszikus országúti, pálya és hegyi-eredmények túlnyomó része kétszelepes konstrukcióval született. Ugyan ki nem hagyja meggyőzni magát ezektől a vitathatatlan érvektől?

Nemrég új divat született a motorkerékpár-világban: a háromszelepes konstrukció, két szívó és egyetlen kipuffogószeleppel. Legyünk őszinték: nem eredeti ez a megoldás, Bugattiék már régen rájöttek ennek a rendszernek az életrevalóságára, a Royal Enfield-gyár és társai, a háromszelepes motorkerékpár-motor előharcosai tehát csupán másoltak. Igaz, hogy amit lemásoltak, az — véletlenül jó.

Mi a célja és előnye a háromszelepes megoldásnak? A válasz rövid: a hengert friss gázzal tökéle-

Miért favorizálják egyes gyárak ujabban a háromszelepes megoldást?



Royal Enfieldék így oldották meg a Bugatti szísztemát, két kisebb szívó és egyetlen nagyobb kipuffogószelepet találnak a hengerfejben.

tesen megtölteni nehezebb, mint belőle kiüríteni az elégett gázt. Minél tökéletesebben töltődik fel a henger robbanó keverékkel, annál nagyobb a teljesítmény, mert hiszen a motor munkateljesítménye attól függ, hogy bizonyos időegység alatt mennyi gázt tudunk benne elégetni. Az első próbálkozás a kipuffogószelepnél nagyobb szívószelep szerelése volt. Ez a megoldás nem vált be a gyakorlatban, a hatalmas és nehéz szívószelep nagyon megterhelte a vezérművet, igen kemény rugót kellett alkalmazni és a nagy súly okozta tehetlensége határt szabott a fordulatszám emelésének különösen ak-

kor, ha a nagy teljesítmény érdekében a szupersport gépeknél megszokott meredek, hirtelen nyitási vezérbütyköket alkalmaztak.

A két szívó, egy kipuffogó szeleppel szerelt motorok nagyszerűen megoldották a problémát, Bugattiék hajdani fénykorszaka és nemzetközi győzelemsorozata is nagyrészt ennek volt köszönhető. Csakhogy! Bugattiék később kihozták kétfütykötgéyes-kompresszoros-nyolchengereseiket, melyek hengerenként egy-egy szívó és kipuffogószeleppel voltak ellátva. Ez látszólag azt igazolná, hogy rájöttek a háromszelepes megoldás szükségletességére. Valami van a dologban, de ne feledjük el, hogy a kompresszorok tökéletesedésével együtt a gáztöltést is sikerült tökéletesíteni, így vált szükségtelemmé a második szívószelep. Ami nem jelenti azt, hogy kompresszornélküli egyhengeresnél nem várhatunk előnyt a három szeleptől.

A probléma részletes megvilágítása oldalakat tenne szükségessé, különösen akkor, ha sorra vennők a két kipuffogó és egy szívó szeleppel szerelt motorokat, sőt nem mellőznők a három szívó és két kipuffogószeleppel szerelt — mert ilyen is akadt — motorok ismertetését.

Annyi bizonyos, hogy a Royal Enfieldék által propagált háromszelepes megoldás nem szecessziós divat, hanem jól átfontolt technikai megoldás. Elméletileg semmi kivetni valót nem találunk rajta. Hogy a gyakorlat mennyiben fogja igazolni az elméletet? Ez az a tényező, melyet a konstruktőr sohasem tud megjósolni anélkül, hogy vaskos meglepetéseket ne kockáztatna.

Figyelem!!

Az „Autó-Motor“ VII-ik évfolyamába lépve, páratlanul kedvezményes előfizetést hirdetünk. Mindazon olvasóink, akik 1935 február 10-ig előfizetnek az „Autó-Motorra“, illetőleg a 6 P évi előfizetési díjat címünkre beküldik, avagy 48.438 sz. postatakarékpénztári csekk számlánkra befizetik, további 1 pengő posta- és kezelési költség beküldése ellenében teljesen díjmentesen kapják meg lapunk eddig megjelent hat évfolyamának még rendelkezésünkre álló példányait. Megjegyezzük, hogy lapunk eddig megjelent több mint 100 példányából több szám az utolsó darabig kifogyott ugyan, mindazonáltal a még rendelkezésünkre álló 70—80 példány tanulságos minden motoros számára, nélkülözhetetlen cikkjeinek garmadával, érdekes cikkeivel, képeivel olyan ajándék, amely nem hiányozhat egyetlen motoros könyvtárából sem.

Minden előfizetőnk számára évenként egy db 16 szavus ingyen apróhirdetést biztosítunk.

Az „Autó-Motor“ kiadóhivatala.

MI UJSÁG SZERKESZTŐ ÚR?

— Február 10-én rendezí meg a KMAC az ezidei téli versenyt a szokásos útvonalon, melynek legpikánsabb szakasza a Delmár-kesergő!

— Más?

— Kezdem Kozma Bandival, aki a Castrol olajat képviselő Ferro rt. kotelékébe lépett és ugyanakkor egy négyajtós csukott Balillával lepte meg magát. Kozma személyében a népszerű, zöldkannás olajok kitünő propagátorra akadtak, hiszen mint versenyző maga ismeri legjobban azokat a kitünő tulajdonságokat, melyek a Castrol olajat mai népszerűségére emelték.

— Más hír?

— Sajnos szomorú hírről kell beszámolnom. Pathó Gyula, oldalkocsis bajnokunk édesatyját, Lóránd Imre, a Szilárd cég főtisztviselője pedig édesanyját gyászolja.

— Hallom Pápai az idén ismét versenyezni óhajt?

— Igen, de csak vizen! Egy special Königgel szerelt faltbóton szándékozik résztvenni a szezon versenyein!

— Valami autós ázsiai expedícióra készülnek Steyrék?

— Amint értesültünk, az osztrák Touring-Klub az angol Automobill Association-nal karöltve ázsiai expedíciót tervez, hogy első ízben megkísérlje az Oroszország és Perzsa közti határtól kiindulva Afganisztánt teljes hosszában keresztülutazni. India átutazása után kikutatják a Burmából Kinába vezető legjobb szárazföldi utat. Siker esetén jövőben a Kinába való utazás lényegesen rövidebb ideig fog tartani, mivel a kiterjedt Malakka félsziget körüli tengeri utazás megtakarítható, ha a nyugati parttól Hátsó-India keleti partjái gépjárművel közlekedhetnek. Amint értesülünk, ezen érdekes vállalkozás céljára, amely kb. 20.000 km utat jelent Ázsian keresztül, a Steyr Művek egy Type 100 széria kocsit bocsátott rendelkezésre. Örvedetes tény, hogy a nagyfontosságú expedíció keresztülvitelére Max Reich kapott megbízást, aki nevét már ismertté tette azzal, hogy Puch motorkerékpárral Wienből Bombayig utazott. A tudományos előmunkálót dr. B. Dietrich, az Institut der Wiener Hochschule- für Welthandel tanára végezte.

— És mi az a nagy ív papír a kezében Hébli úr?

— Lista.

— ?

— Ujév első napján felpattantam a Seifriedéknál vásárolt 600-as Indiánomra és találomra ellátogattam egy pár céghez, részben B. U. E. K-et kívánni, részben körülhúzni a piacon. A megindult havazásnak legjobban a nemrég megnyílt, de már igen közismert Turán sportcipőüzem és a régi, jónévű Petyerity sikésztő — aki bejött a városba, a Lipót krt. 20 alá — örül. A használt autó- és motorkerékpárpiacon élénk érdeklődésről nyilatkoztak. Reichfeld Géza műhelyében 4 darab kis D. K. W. autó várja, hogy a verőknek boldogan kezdődjön az újév. Sirály a múlt év decemberében nyolc motorkerékpárt adott el.

— Nem fél ebben a farkasordító hidegben motorozni?

— Könyvű nekem. Először is a motorom első rúgásra gyújt, igaz, hogy az elektromos berendezést a Tóth és Stern cég tartja rendben, másodsor nincs semmi bajom a gumikkal, na persze, mert én a Veres és Senyei vagy ha úgy tetszik, a Cord cégnél vásároltam a gumikat és azóta a pumpát nem vettem a kezembe. Aprópo, ugyanitt szép újévi ajándékkal lepik meg az érdeklődőket és végül harmadszor, mert Stühmer készítményű Bronht szopogatok.



Kettős főnyereményt csinált Csöppenszky barátunk. Először sorsjegyen nyert, utána a nyert pénzből ezt a pompás BSA-t vásárolta.

— A műhelyek környékéről nincs valami híre?

— Dehogy nincs!

— A közismert Erdős Testvéreknél adtak randevut a javításra szoruló, Pesten időző külföldi autósok. Most is öt külföldi rendszámú kocsit várja, hogy a szakértő kezek alatt visszanyerjék egészségüket. — Ugyancsak itt, a Jókai utcában tavaly megnyílt Járácz cégnek kicsinek bizonyult az üzlethelyiség és amint hallom nagyobbítja a boltját.

— Ez azt bizonyítja, hogy jó kezekben van a Buick alkatrész képviselő.

— Nézze át Szerkesztő Ur ezt a receptet, zománcfényesítő szer házi elkészítéséhez kaptam!

— Ugyan Hébli úr, ne hagyja magát kinevetni, ma már nem érdemes ilyesmikkel pancsolni. Vegyen egy kis kanna Elbé autopolisht és csodálkozni fog, hogy egy pár fillérért újjá varázsolta a régi zománcát.

— És a kromozásomat mivel pucoljam?

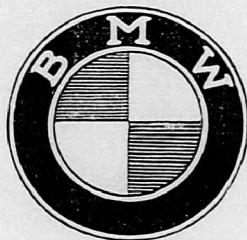
— A legjobbnak tartanánk, ha evvel a kérdéssel a Nemes Ede céghez fordulna (Nagymező u.), aki szívesen ad szakfelvilágosítást (esetleg levélben is).

— Hálásan köszönöm, most pedig rohanok az S. K. F.-ékhez. Mint érdekességet, megnézem azt a leclémósolatot, amelyet XI. Pius pápa írt és amelyben áldását küldi erre a világhírű svéd állalatra. De még mielőtt elfelejtérem, egy fontos megbízást kell átadnom a Szerkesztő Urnak.

— Milyen aktív ma Hébli úr!

— Ugy a Securó cég, valamint a Wilkán cég ezúton is boldog újévet kíván az Auto Motor olvasóinak és az előfizetőknek 5—15% engedményt biztosít az 1935-ik esztendőre. — Szeretnék egy oldalkocsit vásárolni.

— Irjon csak fel egy címet, ha



B. M. W. leszállított árai:

200 cm. 1690.—

400 cm. ohv. ... 2250.—

750 cm. alulvez. 2890.—

750 cm. ohv. ... 2980.—

Árakban Bosch világítás, kürt, sebességmérő bennfoglaltatik.

Kérjen ábrás katalogust a vezérképveletől

URBACH LÁZLÓ

Budapest, VI., Hunyadi tér 12.

Telefon: 116-28.

ELADÓ kedvező feltételekkel

500-as RUDGE SPECIAL VERSENYGÉP

MEGTEKINTHETŐ:
SZENT IMRE GARAGE
I, BICSKEI-UTCA 3

Erdős Testvérek

AUTOMOBIL- ÉS KAROSSZÉRIA ÜZEM

NASH—PACKARD

HIVATALOS SERVICE

Budapest, VI., Jókai-u. 34

Podmaniczky-utca sarok

AUTÓMENTŐ SZOLGÁLAT — SERVICE

Telefon: 25-5-80

olcsó oldalkocsira van szüksége, úgy menjen Tóth Józsefhez: Práter ucca 47. Ejnye, de szép zsebnaptárja van, hol tett rá szert?

— *Megsúghatom, de ne mondja tovább Szerkesztő Úr, Solymossyékától kaptam: Tavaszmező u. 6.*

— *Hallotta már Szerkesztő úr, mi újság a Brown és Szunyogh cégnél?*

— Nem. Beszéljen Hébli úr!

— *A cég egyik baltája — Brown — kiválik és önállósítja magát!*

— Mondja Hébli úr, túl van már a téli olajeserén? Maga hanyag ember, biztosan nem is gondolt még rá!

— *De Szerkesztő úr! Én Mars Lowcarban olajat használok, amely télen sem ragad be, hiszen nemcsak átkarbonizáló van, hanem viaszalánítva is! Így azután nem is cserélek olajat!*

— *Készül-e a szakma a szezonra?*

— Gőzerővel! A minap alkalmunk volt megtekinteni Bíró Jenő alkatrész és pneumatik raktárát. Az embernek eláll a szeme-szája mennyi minden motorosnak-való van itt felhalmozva. Hiába, Bíró Jenő tudja mi kell és ez az ő sikerének titka!

— *És versenyzőink?*

— Mozgolódnak. Pathó Gyula az idén előreláthatólag egy oldalkocsis, 600-as, királytengelyes NSU nyergében fog részt venni a versenyeken. Zamecsnik is NSU-ra nyergel, bár a 350 és 500-as hengerűrtartalom között még nem tudott dönteni.

Viszontlátásra február 20-án!

SPORTRUHÁZKODÁS

● Miért nem fáznak egyesek, akik különben a lazakonyak népes családjához tartoznak? Elárulhatjuk a nagy titkot. Ingük alatt az úgynevezett özbőrből készült hosszú ujjas inget hordanak. Tíz-tizenkét évig bírja a strapát, viselőjében meleg, higiéniás és kellemes. Nagy hidegben megizethetetlen, ha nadrágunk is ebből az anyagból készült. Egy motorozásnál, mint sielésnél egyaránt használható. Rendelésre méretek után készíti: Ottenreiter, IV., Petőfi Sándor u. 3. (udvarban).

● Említésre méltó, mint gyapju sporting különlegesség Olaszországban már annyira népszerű „Baltó” ing. Nálunk is hamarosan fel fogják ismerni előnyeit. Ez az ing pótolja úgy a motort, mint a sielésnél a pulovert. Mivel az ing anyaga gyapju, ajánlatos alatta újatlan atlétatrikót viselni.

Bár ez nem ruházati cikk, mégis megemlékezzünk erről az ügyes találmányról. Téli sportoknál hamar megmelegednek ujjaink, így csak nagy kihűlés után sikerül cigarettatárcánkát kinyitni, még ennél is nehezebb a gumiszalag alól kihalászni a füstnekvalót. Ezt van hivatva ez a kis jószág kiküszöbölni. Sikerült, még pedig tökéletesen. Ára nevetségesen olcsó. Erdemes bemenni a Wiva Váci utca 9. alatti helyiségébe.

APRÓHIRDETESEK

Eisökerék meghajtású DKW autók állandóan kaphatók és azok javítását vállalja Reichfeld, Róza u. 97/a.

Automobilrugók és spirálrugók gyártása, javítása. Kész rugók raktára. Ban László, Vág utca 5. Tel.: 91-1-21.

Ford A prima állapotban. Metro-Autó, Szfy-utca 59.

Kilométerszámlálók, sebességmérők, autómérők, autóműszerek, stopperórák szakszerei javítása. Schwarz Testvérek, Podmaniczky-utca 59.

Derby Sport úrvezetőnek. Metro-Autó, Szfy-utca 59.

Karosszériákat mindenféle kivételben Átalakítások nyitottól csukottá. Autófényezésék, autóbélések. Karambolos autók javítása. Használt karosszériák eladók. Boross, Tavaszmező-utca 6.

Használt Rudge, Triumph, Villiers, Douglas, Chater Lea, BSA, Sunbeam, Méray, Sarolea, Motosacoche szülő és oldalkocsis motorokérek-párok garanciával részletfizetésre kaphatók. Gépesere. Használt gépet készpénzért vásárol. Brück, Jókai utca 21.

Sunbeam, BMW, Tornax nagyszerű használt gépek, Castrol. Mobiloil kímérve is legelőnyösebben Koppanyinál. Desseffy utca 47.

Ezerkétszáz patentkerékű Harley-Davidson kifogástalan állapotban eladó. Cim megtudható a kiadóhivatalban.

Téli nagy javítások részletre. 220 Puch használt alkatrészek filléres áron. 770 oldalkocsis BSA. 250-es generáljavított Puchok részletre. Pajor, Jókai utca 28. Telefon: 20-2-28. Puch képvislet.

Használt Puch, D-Rad alkatrészek. Méray. Csepel segédmotor. Migend, József-utca 66.

Pneumatik új és használt, minden méretben. Veres és Senyei, Jókai-u. 30.

Megtalálja nálam az Önnek legjobban megfelelő olajat. Koppenstein, Hajós-utca 16/18.

Budapesti R.-T. szakmában jártas, elsőrendű referenciákkal rendelkező, helyi és vidéki motoroképr eladókat keres. **Ajánlatok:** eddigi működés és referenciák megadása mellett „Mottó” jellegére a kiadóhivatalba küldendők.

Puchoz 4 voltos Bosch dinamó eladó. „Alig használt” jellegére a szerkesztőségbe.

Felelős szerkesztő és kiadó: **KRAMER JENŐ**
Németországi szerkesztő: Doros S. Ferenc.
Berlin W 15, Schaperstr. 22.

JÓ, olcsó, mert saját készítményem!



Szavatolt Bilgeri vízmentes motorcsizma, golyózerer varrás, „Water-proof” bőrből P 48'—

Si-cipő P 19

Korcsolya cipő P 18-50

„TURÁN”

SPORTCIPŐZEM

Podmaniczky ucca 49.

TELEFON: 22-3-53.

Ifi. Ternóczky János

FIAT új 1935-ös árai:

Külön luxusadó nincs!

BALILLA 7/25 HP

Spider 3600.— P

Spider luxus 3800.— P

Berlina 2 ajtós 4500.— P

Berlina 4 ajtós 4800.— P

ARDITA 10/45 HP

Berlina 4 üléses 6500.— P

Berlina 6 üléses 7200.— P

Berlina 6 üléses válaszfalal 7600.— P

Berlina-sport 7900.— P

Mathengeres

ARDITA 16/52 HP

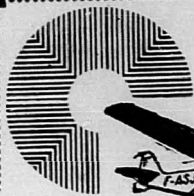
Torpedo 8500.— P

Berlina 4 üléses 8500.— P

Berlina 6 üléses 9100.— P

Berlina-sport 11000.— P

FIAT AUTOMOBILOK MAGYAR ELADÁSI Rt
IV., VÁCI-TÉCA 1-3.
TELEFON: 828-48.



AIR FRANCE

	— Wien	1 óra
	— Paris	8 óra
Budapest	— London	10 óra
	— Bukarest	4 óra



AIR FRANCE LÉGIFORGALMI R. T.
Budapest, IV., Vörösmarty-tér 2.
Tel. 82-7-23; 82-7-16

Leállította vagy üzemben tartja motorját ?

Télen minden esetre könnyebben

n é l k ü l ö z i

tehát most

Javítsassa Reichfeld Géza

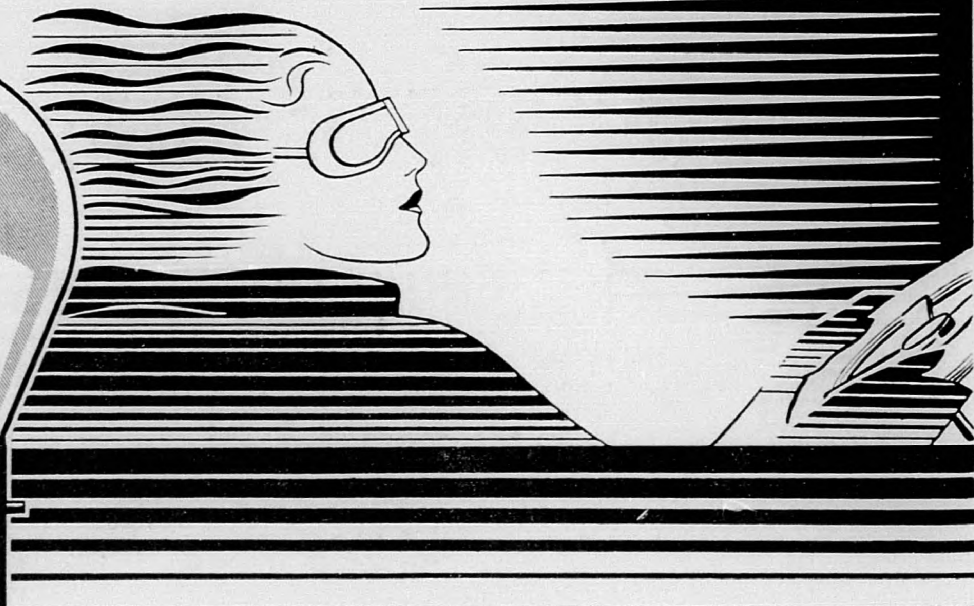
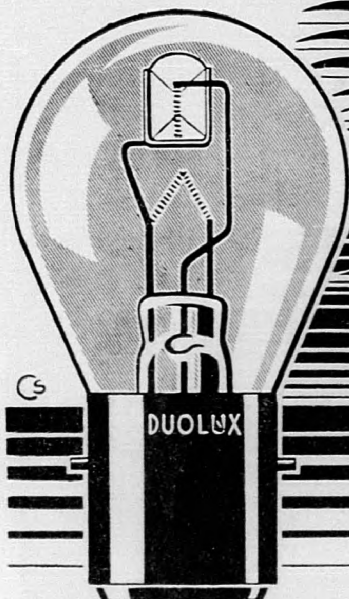
üzemében

**RALEIGH és D. RAD motorke-
rékpár és alkatrész lerakat**

VI., Rózsa-utca 97/a szám

TELEFON: 24-2-93

Motorkerékpár, kisautó vétel és eladás.
Bérheggesztés. Állandó raktár használt DKW
és HARLEY motorkerékpárokban és alkat-
részekben



TUNGSRAM DUOLUX

NAGY SEBESSÉGNÉL IS BIZTOS VEZETÉS!