

ÁRA 40 FILL.

ITT A TAVASZ!

VI. ÉVFOLYAM

3. SZÁM

1934. március 16.

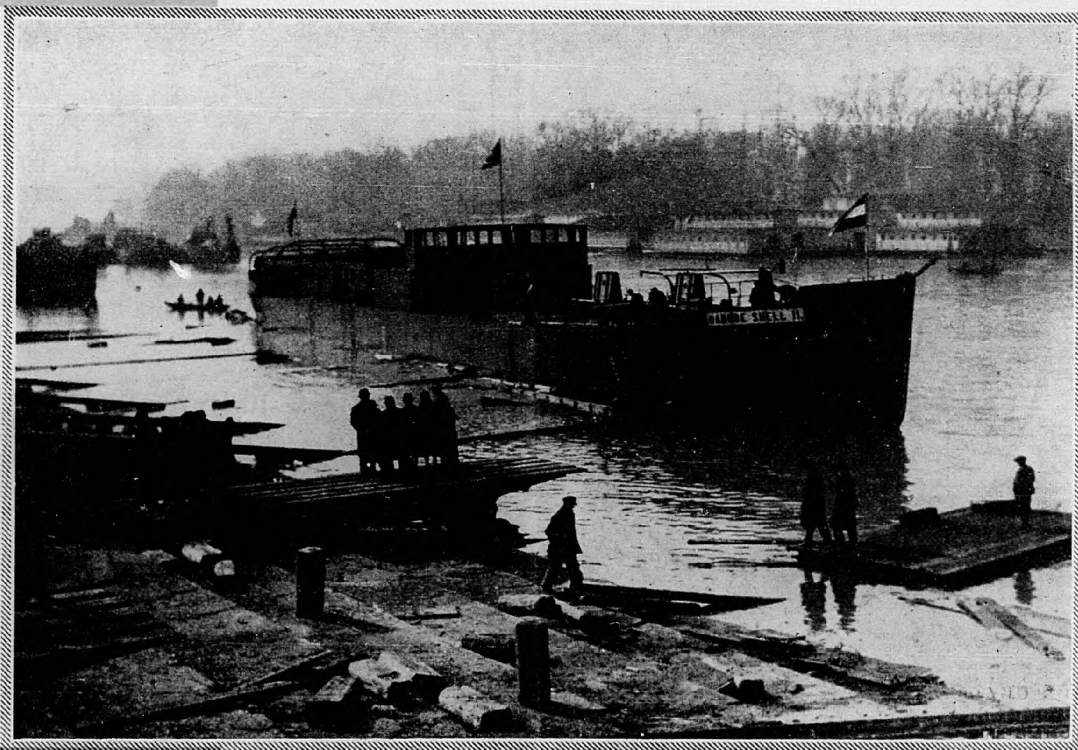
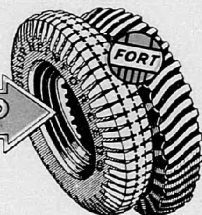
V. M. N. MŰZELUM  
MAGYAR ORSZÁG

# AutóMotor

A LEGNAGYOBB PÉL-  
DÁNYSZÁMÚ MAGYAR  
MOTORSPORTILAP ■

ANGOL  
**FORT DUNLOP**

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



Vizrebocsátották Shellék motoros tankhajóját!

Benszűes ünnep keretében bocsátották vízre a Shell Kőolaj rt. közel 80 m. hosszú, 500 tonna betölgadőképességű tengerjáró kétmotoros tankhajóját, melynek építése 750 000 pengőjébe került a vállalatnak és háromnegyed éven át 300 munkásnak adott kenyert. Waldmann vezérigazgató szavai kísérték a vízre a „Danube Shell II.”-t, melynek kagylós, sárga-vörös zászlója büszkén hirdeti a motor-kultúra diadalát.



**CORDATIC**  
**sokkal jobb!**



**CORDATIC**  
**sokkal jobb!**

**HA**

bármely gyártmányu  
motorkerékpárjához  
friss pneumatikot,  
alkatrészt vagy  
felszerelési cikket  
óhajt olcsó árban  
vásárolni, úgy for-  
duljon bizalommal

**BIRÓ JENŐ**

**BUDAPEST, VI, LISZT  
FERENC TÉR 2. SZÁM**

motorkerékpáral-  
katrész nagykereske-  
dőhöz, ahol a legol-  
csóbb árak mellett  
szerezheti be min-  
denki szükségletét.

Kérjen árajánlatot,  
mielőtt bevásárol.

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

# Auto-Motor

FÜGGETLEN KÉPES SZAKLAP

— Képeink és cikkeink utányomása tilos. —

KIADJA AZ

„AUTO-MOTOR“ LAPKIADÓ VÁLLALAT

SZERKESZTŐSÉG ÉS KIADÓHIVATAL:  
BUDAPEST, V. TÁTRA UTCA 4. SZÁM

HIVATALOS ÓRA: 9-12.1G

TELEFON: AUT. 224-07 és 107-68

Postatakarékpénztári csekkszám: 48.438

Folyószám: Angol-Magyar Bank

VI. ÉVFOLYAM

BUDAPEST, 1934. MÁRCIUS 17.

3. SZÁM

## ELŐGYÚJTÁS

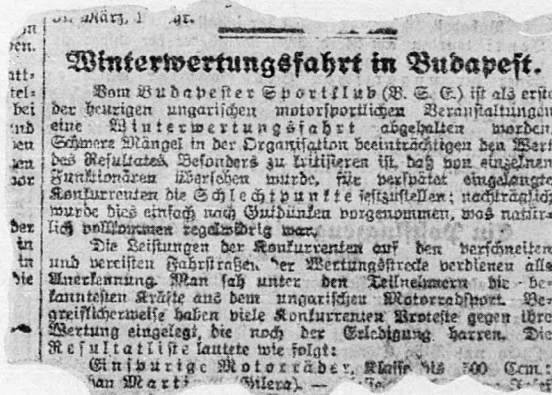
**E**z a hét is jól kezdődik — mondotta a hajdani brácsás-cigány, amikor pont kétfőn kísérték az akasztója alá. Ez a versenyszezon is jól kezdődik — mondják a beavatottak, amikor évről-évre ott látják a versenynaptár élén a BSE téliversenyét. A híres téliversenyt, melyet eddig egyetlen ízben sem sikerült úgy lebonyolítani, hogy messzehangzó visszhangja ne támadt volna. Hol mint a jóindulatnak fémjelzett „jévedések” vígjátékát látták, hol mint a rendezés tragikomédiáját játszották el. Hol az inatitási sorrend tükrében mutatták be a pillanatnyi sportpolitikai konstelláció hű horoszkópját, hol a hazai órásipar fejletlen voltára mutattak reá igen meggyőző és hatásos módon, hol pedig szemléltető bemutatás kapcsán ejtettek mindenkit jogos bámulatba a budapesti mentők expresszmunckáját illetően. A szabálmódosítások terén is iskolát csináltak ezek a téliversenyek, amikor különös tekintettel utólag rügybe nem fakadt bajnoki babérokra szemléltető oktatását adták annak, miképpen bűlen nagyokat ama bizonyos mérleg furfangos nyelvre, melynek serpenyőjében nem csak az avatatlantul gyermektegy lelkesültek szeretniék jellelni a nemes küzdelem sportszerű eszményét.

Az a sajtó, melynek tintáját nem apasztja szárazza sportpolitikai tekételezettség és mely függetlensége büszke tudatában nem fektet súlyt bizonyos tagadhatatlanul jutányos és székesfővárosunk szépségeinek kiadóhivataltul szem-szögből sem egészen előnytelen megismertetését eredményező kitünő összekötésekre, évek óta szomorú kötelességyszerűséggel kénytelen rámutatni a BSE téliversenyeinek árnyékosabb oldalaira. A BSE paripája azonban az írott szónak elérhetetlen sztratoszféráj magasságban ropogtatja a bölcsesség füvét. Nem hathat fel tehát a bírálat megjavítást célzó hangja oda, ahol az értelem és hozzáértés oly különösen mélyen szánó, hol a motorsportnak struccpolitikus erőszakkal kovácsolják a házáat és nem léglámként építik szeretettel.

Ez indított bennünket arra, hogy ezúttal ne adjunk vezérfontal azok kezébe, akik súlyt helyeznek az idei téli verseny „eredményeinek” kellő megértésére. Amivel — azt véltük — sikerül is eltitkolni azokat az eseményeket, melyek ott folytak le a Filatorji gát és Balatonkenese között. Sajnos csalódtunk. Az események híre — erportcikk lett. A minden bizonnyal elfogyott, a BSE-nél szemben kétségtelenül ellenszenvet tápláló, a közmondásosan minden kákan csomót kereső osztrák sajtó is felfigyelt az eseményekre, amit a legnagyobb bécsi sportlap, a Sporttagblatt cikke is bizonyít. Melyet itt adunk életnagyságban és fényképben. Egy kissé szegyekezve és abban a reményben, hogy talán ez lesz az a gyógyszer, mellyel meg lehet még menteni a BSE előtti időkben oly legendás, nagymúltú delmárkesergős téli versenyek szomorú halábraítéltjét.

**T**ragikomikus elemekben nem volt szükkölködő az az akció, melyet gazdasági szövetekezet címén indítottak és főleg hagyják cserben egyesek. Az idealizmus szemüvegén vizsgálva a kérdést, azt kell mondani, hogy az ilyesmire szükség is van. Olcsóbb üzemanyag, alkatrész, végeredményben olcsóbb motorozás: ki merné állítani, hogy az elgondolás nem rózsaszínű. Különösen akkor, ha apja az önzetlenség és anyja az érdekeltség. Sajnos ezúttal más elképzelések töltötték be a szülői szerepkört. Elképzelések, melyek inkább holmi vezér- vagy nemvezérigazgatói állás felé kacsintottak mohó vágyakozással, a motorizmus szentnek kikiáltott érdekében.

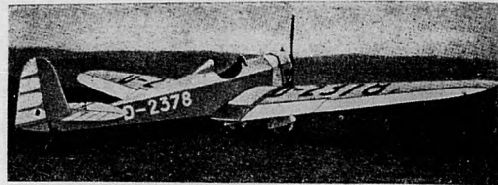
Hatalmas iramban folyt a szervezkedés, melynek éle a gazdasági szövetekezetben — kivételesen helyesen — közérdeket nem látó kámuc ellen irányult. A titkos tárgyalások és megbeszélések előlki székében pedig ki más állt, ki más árogatta a csatábatot, mint a KMAC-nak az a közismerten hűséges csatlósa, aki mint az ügynevezett legtöbb versenyző tuggal bíró egyesület elnöke övend szűkebb körökben bizonyos népszerűségnek. Négyeszenköt is tárgyalt az elnök úr, ez alkalommal azonban már nem a motorizmus megmentése volt a téma, hanem az, hogy igazgatói vagy vezérigazgatói állás jusson ki a számára. A nagy ügybuzgalom azonban csak addig tartott, amíg nyíltan nem kellett színt váltani. Amikor a KMAC is tudomást szerzett az ügyről, a töle megszokott merész lendülettel tértül egyet és úgy cserben hagyta az általa megszervezteket, mint a szörnyeteg a Ness tengerszemet. Vélékelt: én mindenhorá elmegyek, chová hírnak. Bár kétségtelen, hogy a mozvárszon Dreyfus kapitányul megszégyenítő lendülettel elmondott védőbeszéd bizonyos jóindulatul körökben mérsékeltb hatást váltott ki, a visszaköz mégsem sikerült maradéktalanul. A kitünő elnök ugyanis jeledékeny volt. Elfelejtette visszaszívni azt a cikket, melyet a gazdasági szövetekezet eszméjének táplálására az egyik lapba írt. A visszaköz megtörtént és a sors iróniája a ludas abban, hogy a cikk a visszaköz után jelent meg. Es nem előtte egy nappal. Mely esetben ugyebár mi is elhittük volna mindazt, amit így sajnos, képtelemnek vagyunk elhinni.



Mit ír a „Sporttagblatt” a BSE téliversenyéről.

Az „Auto-Motor” legközelebbi száma április 1-én jelenik meg.

# 1000 Márkáért autó, 3500-ért repülőgép és 500-ért motorcsónak



3500 Márka a kis Erla

Igy szól a meghívó:

Tisztelettel meghívjuk f. hó 12-én d. e. 11 órakor az új német „Volksflugzeug“ Berlin-tempelhofi sajtóbemutatójára

Kint, a szellős nagy repülőtérén izgatott sürgölődés-forgolódás, fürgelábú montörök szaladgálnak, 3 pilótaruhás úr a széljelzőtorony lábának dülve fújja cigarettájának füstjét, hátul pedig az óriás hangárok félig nyitott ajtajánál 3 apró, ponyvával letakart repülőgép mellett áll néhány zord arcú „Luftpolizist“ vagy ahogy őket a német repülőhumor elkeresztelte: *Lupó*.

Néhány bentfenes már tudni véli a ma előttünk bemutatásra kerülő masinák érdekesebb jellemzőit, 20 lóerős parányi motorkepek pár motorról, 1125 km. sebességről regél a fáma, kíváncsian tippeljük az egyelőre még hét ponyva alatt őrzött titkot, mely kétségtelenül az idei év egyik legszenzációsabb eseményének ígérkezik.

— Bemutatásra kerülő repülőgépünk megépítésénél — mondja *Wronker* főmérnök, az állami konstrukciós iroda feje — az volt mindenek föltött álló célunk, hogy olyan egyszerű, olcsó és megbízható repülőgépet gyártsunk, mely mindenki számára lehetővé teszi a legmodernebb sport- és közlekedési eszköz, a repülőgép beszerzését! Az „ERLA-Me 5a“ szárnyfelülete, mindössze 13,7 m<sup>2</sup>, feszítávolsága 11 m, hosszúsága 6,20, magassága pedig csak 1,75 méter. A pilótákon belül hátrahajtható szárnyak, a zömök építés, lehetővé tette, hogy gépünket jatszi könnyedséggel lehessen akármelyik garázsban elhelyezni.

— Hogy viselkedik a gép a levegőben — kérdezzük.

— A gép repülőtulajdonságai ideálisak. Természetesen nagy súlyt fektettünk a leegyszerűsített vezetésre, így szándékosan elkerültük a haránt, oldal- és magassági kormányok túlzékenységét. Az abszolút biztos repülés érzete és nem utolsó sorban az alig 50 km-es leszállási sebesség azok az erények, melyek hívatottak az ERLA-t valóban igazi néprepülőgéppé avatni. Fűzzük ehhez még hozzá, hogy a 2 hengeres, 600 km-es 2 ütemű

3500-as fordulatszámú DKW motor repülőóra költsége a 7 l. keverék-joyasztást alapul véve mindössze csak 3,50 Márka. A 230 kg önsúlyú, túlnyomóan faanyagú gép két személlyel 140 kg-ra terhelhető, 9 perc alatt 1000 m. magasságot ér el, sebessége 125 km., csúcsmagassága 3500 m., akció rádiusza pedig 600 km. Nos, úgy ismerce az Önök kíváncsiságát, azt hiszem Uraim... most már leulhat a lepel...

Meglepett oh és ah kiáltások: 3 remek testű, fehérre lakkozott gép áll előttünk. A csodálkozásra azonban nincs idő, mert a következő percben máris pörögve kavarja a levegőt a három légesavar, rövid nekifutás és máris mintha csak egy dróton rángatnák őket, szökken mindhárom újone a magasba.

— Érdekes, ki hitte volna, hogy ez az álom csakugyan egyszer valóra fog válni — mondja mellettem az egyik kolega. — *Ugyvan!* — erősíti meg *Wronker* főmérnök. — az ára mindössze 3500 Márka, majdnem olcsóbb, mint egy autó!

— Igaz-e az a hír főmérnök úr — kérdezzük a szimpatikus konstruktőrt, — hogy ugyancsak az állami iroda dolgozik egy új „Volksautó“ kivitelezésén is?

— Hát kérem ez titok — mosolyog titokzatos arccal a szoros újságírógyűrűvel körülvevett főmérnök. — de annyit elárulok, hogy a német kormány programjába csakugyan felvette

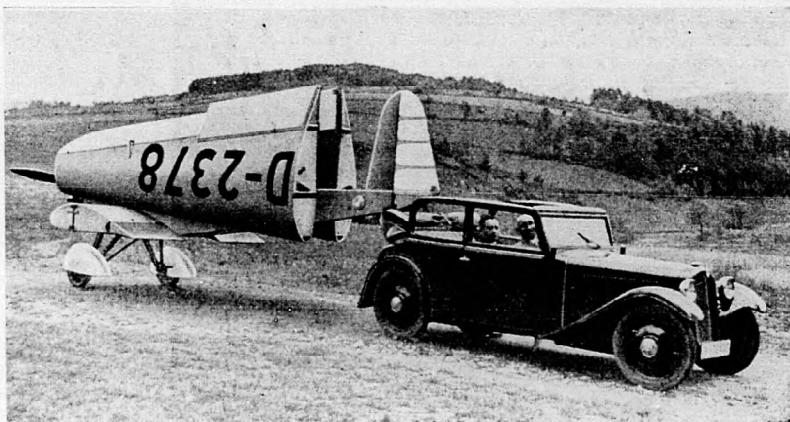
az 1000 Márkás, kimondott „Népatók“ mielőbbi kivitelezésének tervét. Technikai adatokat azonban csak fejlesztés terhe mellett árulhatnak el, ezért tehát inkább kárpótolom Önöket egy harmadik szenzációval: a néhány hét múlva megnyitló „Vízisport kiállítás“ bemutatja majd az első népmotorcsónakot (Volksmotorboot) is; ára: ...nos, igen! ...ára, mindössze 500 Márka lesz!

Közben méltóságteljesen siklanak a földre a kis Erlák.

— Uraim — invitál *Wronker* — legyen szabad mindannyjunkt egy rövid kis séta-repülésre vendégül látunk. Parancsoljanak beszállni... és reméljük rövidesen az Önök sorából údrözölhetjük az első európai repülő-riportert...

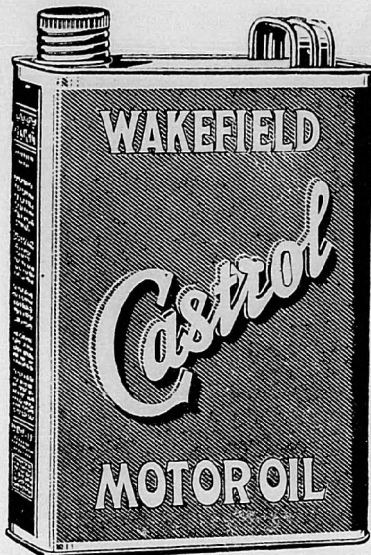
„Mindenkj autója, motorcsónakja és repülőgépe“ — mondotta ki a jelszót és a magas politikai lóhátról a „felesleges“ motorok világába leszálló nemzet. És a jelszó nem, maradt pusztá igéret. Hazamenet egy kicsit elgondolkoztunk, kicsit mintha megfájdult volna szívünk s csak nagyon halkán, nagyon alázatosan gondoltuk magunkban azt, hogy:

„Uraim, ott fenn a magyar motorosok legfelsőbb instanciájánál, nem lenne jó végre nálunk is, ha más! nem, de legalább az eddig igréterek beváltan...?“



Hat kerek, egy légesavar és két szárny... miénk a föld és a levegő

Mától kezdve kéthetenként jelenik meg az „Autó Motor“!



# Olcsóbb lett a Castrol

## 6. sz. árjegyzék

Érvényes 1934. március 15-től

Minőség	2 literes visszaváltható kannákban A 2 liter olaj ára kanna nélkül P	Hordóban gallononként P	12 gallonos garage- hordóban gallononként P	5 gallonos kannában gallononként P	1 gallonos kannában P	1/2 gallonos kannában P	1/4 gallonos kannában P
<b>Leszállított új egységárak</b>							
CASTROL MOTOR OIL „GW”	6·50	15—	15·70	16·80	18—	—	—
CASTROL MOTOR OIL „AA”	6·50	15—	15·70	16·80	18—	—	—
CASTROL MOTOR OIL „G”	6·50	15—	15·70	16·80	18—	10—	5·30
CASTROL MOTOR OIL „XL”	8·50	18·50	19—	20—	21—	11·50	5·80
CASTROL MOTOR OIL „XXL”	9—	19—	20·50	22—	22·50	12—	6·50
CASTROL MOTOR OIL „R”	10·50	—	—	24·50	25—	13—	7·20
CASTROL MOTOR OIL „S”	7—	15—	15·70	17·50	18—	—	—
Ügyeljen a sértetlen kannaelzáró kupakra. Sérült kupakkal vagy anélkül a kannát ne fogadja el.	Akéltliteres kannáért <b>P 1·50-ét</b> számítunk föl, amely összeget a kanna jó állapotban történt visszaadása alkal- mával visszatérítünk	Castrollease 1 kg-os doboz	P 5·30	Castrollease 5 kg-os doboz	P 19—		
		Castrollease Junior Kanister	P 4·10	Grafitos Castrollease 1/4 kg-os tubusban	P 3·60		
		Wakefield leeresztő-csap	P 8—	Wakefield zsirpumpa ...	P 9·60		



Vezérképviselőt: **Ferro Vas-, Műszaki- és Autófelszerelési Rt.**  
Budapest, V., Vilmos császár ut 28.

Megírom, mi volt az oka annak, hogy több éves távollét után hazaérkezve, sokáig nem szólaltam meg az autós sajtó hasábjain, s rövid aktivitás után ismét búcsút mondok a dolgozóknak — most úgy látszik, hosszabb időre.

Elkedvetlenül ésem nem jogosítana fel arra, hogy akár csak egy személyi hír terjedelméig igénybe vegyem a sajtó nyilvánosságát, okaim azonban annyira — hangsúlyozom — nem személyi vonatkozásúak, hanem az általános helyzetben rejlők, hogy úgy érzem, nem lépek túl a jogos önbecsülés határait, ha lefoglak egy kis terjedelmet ennek a kitünő lapnak oldalából...

**Subjektív dolgok...**

Nem dicsőkedhetem azzal, hogy résztvettem volna az „automobilizmus” hőskorának pionirmunkájában. De annál jobban örülök annak, hogy később, a háború után, amidőn az autó mint közlekedési eszköz is polgárjogot szerzett, több éves németországi tanulmányút után nagy kedvvel foghattam munkához, s az elsők között voltam, akik a tekintélyesebb napilapok hasábjain is szolgálhattam a fejlődés ügyét.

A fejlődés legszebb éveit voltak az 1920-as esztendő. Aki autókéreskedő volt: kereskedett; a mérnök új konstrukciókon törte a fejét, a karosszékiások versenyre keltek (micsoda gyönyörű eredményekkel) a külföld legbátrabb kocsijáratóival, a KMAC versenyeket rendezett, (micsoda izgalomtól túlfűtött atmoszférájú) túrautakat (35-ös és 40-es átlagokkal), minő remek kül- és belföldi „krekekkel” mozgalmas mezőnyű svábhgyi derbiket, s az újságírók írtak... mindössze írtak... jó, lelkes, színes tudósításokat...

**... Üröm.**

Stop. Elég a szentimentalizmusból. (Pedig nagyon jó visszaemlékezni.)

Rossz gazdasági viszonyok szakadtak ránk. De már ezt jóval megelőzően jötték az ennél is nagyobb bajok. Visszahatás. Pártoskodás. Egyszerre csak ilyen szavak ütöttek fel a fejüket: „klubpolitika”, „egyeduralom”, „ellenklub”, „sportfóhatósági presztízis”, „otété” és „embersport”, „triptikjog”, „autósport”, a „turizmus ellen” és viszont... az autókéreskedő ekkor kezdett klubpolitikával foglalkozni, ahelyett, hogy kereskedett volna (ígaz, hogy vevő sem volt), a sportember anekétre járt és másnap lázasan várta a Nemzeti Sportot, amelyben karakán támadások jelentek meg napról-napra az „automobilizmus” basái ellen, a mérnökök letették a logarímet, mert a magyar autógyártás közben szépen esdesen kimult az iparvédelmi politika agyontámogató karjaiban, a versenvek egyre gyvűltek, mert a versenyzők elfogytak, több gyermekes családnyakká avanzsáltak „a sportfiúk”, s utánpótlás nevelésére kinek volt ideje ezekben a mozgalmas napokban, s az újságírók egyre hevesebbre helyezték a ceruzáikat, állt a harc minden fronton, nyíltan és párnázott ajtók mögött, egykori jó cimborák farkasszemet néztek egymással a különböző klubok gomblyukjelvényeinek fedezékéből... és ekkor történt, hogy én azt kérdeztem magamtól: mindez miért?...

**Más utakon.**

Ma sem tudom teljesen precíz magyarázatát adni a dolgozóknak, elég az hozzá, hogy nem volt kedvem gomblyukjelvény harcokra és úgy kiábrándultam mindemből, hogy 1930 tavaszán Amerikába hajóztam...

Ambar odakint alaposan be voltam fogva, mint pesti lapok tudósítói, amerikai lapok munkatársai... néha-néha sóvárgó pillantásokat vettem az autós világ felé. Oceánrenilés. Endreszék Bieskére érkeznek, vidéki riportutak, a newyorki száziglő élet millió szenzációja a világpolitikai sréna izgalmasan érdekes mérkőzések, feszültség a távol Keleten. Chino-Japanese Konfliktus, látogatás Ford birodalmában, az amerikai flotta befűtve készen áll. „WAR” — larsonzáték extra nagy betűkkel a Times, az American, a Journal és a Telegram különkiadásai. Elrabolták a Lindbergh-babyt, a gangster harc beszertelenkedett a newyorki utcaira, s lekaszabolt naponta egy pár ártatlan játszódozó gyermeket a gépfegyvergolyó, hetenként

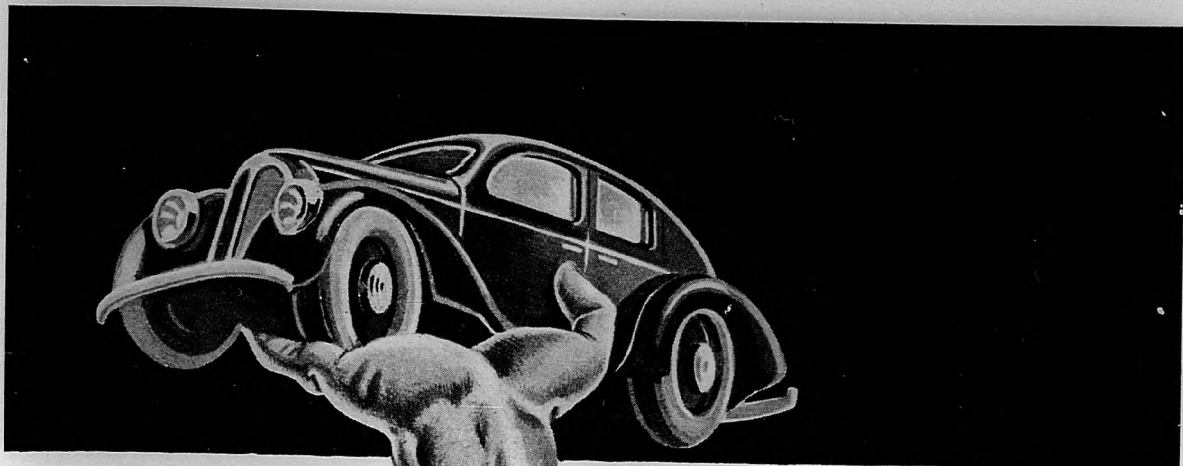
4—5 kivégzés a Sing-Sing elektromos cellájában. Sinclair Lewis Nobel-díjat kap, mire Theodor Dreiser megpofozza, Post és Gatty 8 nap alatt körülrepülték a világot, Jimmy Walker elcsapják a pelgrásteri állástól — Endresz Gyurka hősi halála.....

West-Virginiaiban halomralóttek egy sereg sztrájkoló bányász, mire Dreiser és Lewis kibékülnek és leintaznak a bányavidékre, emberi jogok védelmében, a kormányzó kiutasítja őket, nem mennek, ők szabad amerikai polgárok, a kormányzó nem vállal felelősséget testi épségükért, hirtelen Newyorkban teremnek, eredmény: egy sereg nyomorriport Lpton Sinclair stílusában, a frontarcosok felvonulnak Washington ellen, rendőrönök felesap kvártélymesternek, a „Navy” meghajtja előttük a csilagos lobo-gót, Hoover yachtkirándulásra megy, Curtis alnelök felgyujtatja a frontarcos tábor, Ford elbocsátja 135.000 munkását, kommunista tüntetés, könny- és gázbombatámadás, nem használ, jönnek a gépfegyverek, sok száz halott, rengeteg sebesült, General Motors új Chevrolet-modellt hoz ki: 530 dollár. (Nem rossz ajánlat.) Briand és Stressemann tárgyalnak a békéről, Bethlen Mussolinival, „doorni remete” születésnapja, előválasztások Amerikában, Roosevelt Hoover ellen, a prohibíció utolsó napjai, csökken az alkohofogyasztás, Bethlen Károlyi Gyula váltja fel, Károlyi francia orientációt emleget, a kisantant prűzköl, Hitler megszelmet tart, Károlyi nem vállalja tovább, Gömbös Gyula vállalta, folytatja Bethlen külpolitikai cigondolását, Ford 8 hengeres kocsija elkészült: 500 dollár, 3.000 munkás ismét dolgozik. Választás: Franklin D. Roosevelt az elnök. Földomlásszerű győzelem a repuklikánusok felett. Vége a prohibíciónak, amiért tegnap még becsuktak, ma érény, Hitler a kancellár, ég a Reichstag és így tovább...

**Mi van itthon?...**

Súlyos podgyással, egy novemberi reggelén megérkezés a Keleti pályaudvarra. Egyik bördöd tele újságkivágásokkal... Több mint 1000 cikk... politikáról, művészetről, Trianonról s nagymagyarországi álmairól, könyvkritika, és interjúk kormányfőkkel és elnökjelöltekkel, vasera a klubban, 12 résztvevővel, régi barátok és ismerősök, az ember örül a régi barátainak, ismerősöknek, panaszk mindenfelől, hja, neked könnyű, te külföldön éltél, de itt... nem, nem belemerülni az autós újságírásba megint, egy cikket, az más, miért ne, szívesen, honorárium, ugyan, szívesen, esik a dollár, fogy a spórolt pénz, még egy cikk az autós újságnak, kérlek, annyit fizess, amennyit akarsz, annyit nem fizetheték... illetve s az ember egyszerre csak nyakig ül megint az autós újságírásban... de az ma már nemcsak írásból áll, harcolni kell minden betűért, s roppant fontos melyik klub vagy kartelbe tömörült testület (ez magyar specialitás, ez a kartel-klub dolog) fedezékében harcolsz nem a betűvel, valami célért, ideálért, hanem a betűért, s vigyázz, ne sérts érdekeket, milyen érdek lehet az „automobilizmus” egyetemes érdekeim kivűl?, oh, ja, hát úgy van, hogy X. úr, tudod, aki egészen önzetlenül áll a klub élen, az nincs jóban már régen Y. elnökkel, aki szintén egészen önzetlenül (megjegyzem, mindketten tényleg annyit áldoztak már a klubjaikra, hogy abból akár tiszser annyi útjelző tábla állhatna az országutakon), erre vigyázz az cikkeidben, s concours d'élégance s ellenconours, konferencia, amely elmarad, na és mi van az automobilizmussal?... ja, igen, hát kérlek, várj csak, az úgy van, hogy ők és mi is ez nem mehet így, miért ne, legfeljebb egyik sem sikerül, de mi nem fogunk meghátrálni... meghátrálni? mi elől?, hol az elenség?, miért az izgalom, talán baj van a kormány külpolitikai orientációjával, de hogy, sőt jobban állunk mint bármikor, hiszen a miniszterelnök Rómában tárgyal Mussolinival és Dolfuss-szal, persze, persze, de ne felejtsd, hogy a klub érdekei s X. úr és Y. úr ellentétei, roppant nagy, k i k ü s z ö b ö l h e t e t l e n ellentétek, én ezt nem értem, hiszen még Benes Edvárdal is esetleg elsimulhatnak ellentéteink (ha megjön a csehek esze) és Jeftics úrral (ha megjön a szerbek esze) és Titulescu úrral (ha megjön a románok esze), talán mindez befovetkezhet, de X. úr és Y. úr között az ellentétek kiküszöbölhetetlenek...

Most látom csak, egy kiesít elkalandoztam. De azért válaszlnak is beillik... Nem?



**Erő... Biztonság..**

# Mobiloil

a megmérhetetlen  
erőtartalékokkal  
rendelkező  
motorolaj,  
mely

**sohasem  
hagyja  
cserben!**

gebhardt



# PUCH



## KÖZLEMÉNYEK

### ÜGYELJUNK A KÁBELEKRE

— az átütő, sérült kábel néha érthetetlennek látszó gyújtási zavarok oka

Kétségbeesett arcú Puch-motoros jelentkezik a műhelyben, gyújtási zavarait panasolja el. Elregéli, hogy a motorja nehezen indul, kihagyogat. A mágnes és a gyertya rendben van, amit úgy állapított meg, hogy kivette a gyertyát és átrugva az indítót, meggyőződött róla, hogy a gyertya körmei között a szikra szabályosan ugrik át.

A szakértő néhány perces vizsgálat után megállapítja, hogy a gyújtókábel sérült meg. Egy kicsit megkopott ott, ahol a váz lefelé futó csövéhez van erősítve, megkopott a szigetelés és a szikra rövid utat találva, bizony elkerülgette a gyertyát. Egy kis szigetelőszalag, vagy ha a motoros áldozni akar, új kábel percek alatt segítséget hoz.

A kábelsérülés okozta gyújtási zavar azért látszik titokzatosnak, mert ha a gyertyát kivesszük és lenyomjuk az indítókart, úgy a szikra szépen átugrik. Csak hogy ne feledjük el, hogy mások a viszonyok akkor, amikor a gyertyának a robbanótér erősen sűrített, magasnyomású terében kell leadnia a szikrát. Minél magasabb a nyomás, annál nagyobb az ellenállás, amit a gyertya körmei között átugró szikrának le kell győznie. Ha a kábel egyik-másik pontján csak kis szigetelési hiba van, úgy az árama inkább itt keres utat, mert képtelen a kompresszió okozta nagy gyertyaellenállást legyőzni, ez az oka annak, hogy amíg a próbánál a szikra szépen átugrik, kompresszió alatt kimarad vagy enyhébb esetben szabálytalaná válik.

Aki a kábeleit védeni akarja, az azzal segít magán, hogy a kábelnek azon részeire, amelyek kengyellel vagy karikával vannak a géphez rögzítve, rövid buzi-cső darabkákat húz. Ilyen buzi-csővet minden nagyobb villanyfelszerelési szaküzletben kapni.

Hogyan állapítjuk meg azt, hogy kábelsérüléssel van dolgunk? Egyszerűen felszabadítjuk a kábelnek vázhoz való rögzítéseit és úgy vezetjük a gyertyához, hogy az sehol se érintkezzék a vázrészekkel. Ha ilyenkor az előbb még szabálytalan gyújtás szabályossá válik, úgy máris megállapítottuk a hibát. Ha meg is találtuk a hibás részt, úgy tekerjük körül szigetelőszalaggal, jobb azonban új kábelt szerezni.

Legutóbbi közleményeink egyikében felhívtuk a Puch tulajdonosokat, hogy óvakodjanak a Puch alkatrész utánzatoktól és mást mint eredeti alkatrészt, saját érdekükben sem fogadjanak el. Ezen közlemény természetesen nem vonatkozik a Pajor Imre cégre, aki tudvalevőleg Budapest belterületén képviseli a Puch gépeket és eredeti alkatrészeket árusít, Pajor javítóműhelyében Puch-szakember dolgozik, így minden Puch tulajdonos nyugodtan fordulhat gépével Pajorékhoz.

Hambach, a túráversenyekről jól ismert fiatal versenyző 250-es szupersport Puch gépet vásárolt. Bizonyosra vehető, hogy a gyors lightweight masinával az ambiciózus versenyző szép sikereket fog elérni.

### Sebességmérők

kilométerszámlálók autóórák auto műszerek  
szakszerű javítása

ÓRAGYÁR, VIII., Tömő-u. 26



Kozma Endre (250 Puch) abszolválta legsimábban a téli verseny "kesergőjét".

**Figyelem!** A Puch közleményekben a jövőben mindig egy-egy Puch tulajdonos készítette fényképet óhajtunk leközelíteni. Kérjük tehát olvasóinkat, küldjenek be az „Auto-Motor” szerkesztőségébe olyan Puch-motorkerékpárral öszszefüggő, éles, jól sikerült fényképet, mely általános érdeklődésre tarthat számot. (Pl. külföldi túráról, ügyességi mutatóvágárról, nehezen megmászható hegyiterepről stb.)

### Besülés vagy rossz gyertya?

Nemcsak hegymenetben, hanem sima országúton is gyakran előfordul, hogy gépünk hirtelen lelassul, köhög — és leáll. Besült ez a frány masina, átkozódik ilyenkor Mazsola Péter, hiszen a gép hengere tüzes és a túlmelegedés összes tünetei mutatkoznak rajta. Barátunknak azonban rendesen nincs igaza, mert az ilyen esetek 99%-ában a gyertya nem elég hőálló, nem képes leadni a szikrát, minek folytán a motor azonnal lefekeződik. Ez a lefekeződés igen sokszor oly heves, hogy első pillanatban még a szakértő is besülésnek vagy bedagadásnak gondolja. Hát még Mazsola Péter barátunk, aki elmulasztja a kickstarter megforgatásával meggyőződni arról, hogy motorjának kutya baja sincs! Nincs itt semmi egyébre szükség, csupán megfelelő, magasabb hőértékű gyertyára.

Jusson eszünkbe az angol bölcs mondása: „Rossz motor nincs, csak meg nem felelő, rossz gyertya!”

## Autósok! Motorosok!

### Ne menjenek

turára

benzin,

o l a j,

### fényképező gép

nélkül

## HATSCHEK és FÁRKAS

fényképezési szaküzlet

IV. KÁROLY KIRÁLY-UT 28. SZ.

VI. ANDRÁSSY-UT 31. SZ.

VII. RÁKÓCZI-UT 80. SZÁM.

Minden autósnek az „Autó-Motor“ táborában van a helye!



## A berlini kiállítás

*Nekem nem elég 500.000 autó — három millió német autót akarok! És hogy ezt mielőbb elérhessük, a birodalmi kormány mindent el fog követni...!* Ezekkel a szavakkal nyitotta meg Hitler a Kaiserdamm esernokai-ban a berlini autókiállítást, mely hűséges tükkörképe volt annak a nagy fellendülésnek, melynek jegyében a német motorizmus utolsó esztendeje lezajlott.

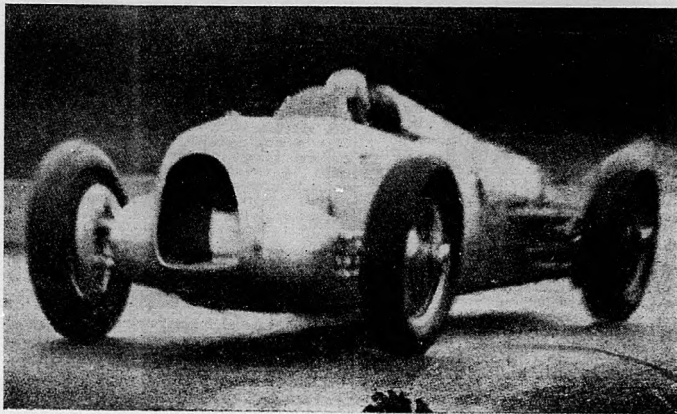
A kiállítási esernokok 19.000 négyzetméterre rugó területe az utolsó talpalatnyi helyig gazdára talált. Sétáljuk csak végig a standokat! Csakhamar feltűnik, hogy rengeteg nagyteljesítményű kocsi szerepel a gyárak gyártási programján. Első helyen kell megemlítenünk azt az 5 l-es Mercedes-t, mellyel órákon át lehet tartani a 180 km-es tempót... Miért? Mi ez?

— *Gyáraink* — magyarázza kalauzunk — *már berendezkedtek a nagyteljesítményű kocsi típusok gyártására hiszen az épülő új állami úthálózat 100 km-en át nyílegyenes, széles útszakaszai ilyen kocsikat kívánnak!*

Vagy úgy. — és megyünk tovább. Kirajzolódik előttünk a kiállítás képe. Feltűnően sok nyitott, főleg sportkocsit látunk. Magyarázat: a német autósport reformja a „Herrenfahrer“-ek ezreinek fog szereplési lehetőségeket nyújtani. Egyre terjed a lengőtengely, hódítanak a független kerekek, jön a spirál rugó, a Porsche-féle torziós-rudazat. Az alvázak igen alacsony építésűek, a kocsikról már eltűnt a hágeső. A masszív szekrény-vázak még dominálnak ugyan, de a szimpla esőváz egyre gyakoribb, természetesen a lengőtengelyes és elsőkerék meghajtásos gépeken. Az egyszerűbb konstrukció és olcsóbb gyártás érdekében a gyárak szívesebben alkalmazzák az elsőkerék meghajtást, mint a tagadhatatlan előnyökkel bíró farmotoros megoldást. Feltűnőek a 80—100 lóerős léghűtéses motorok, hiszen a léghűtés alkalmazását a multban csupán a kis motorok körében találtuk meg. Az áramvonal karosszeria diadala teljes, a limousineken gyakori a kétszárnyú ajtós megoldás, miáltal a kocsi egész oldala kinyitható, az utasok pedig kényelmesen szállhatnak be a kocsiba.

A motorkerékpárok? Automobilizálódnak! Ez a helyes kifejezés. A vázépítésből lassanként száműzik a esővet, terjed a különféle profilvas, mindent tokozna. A lánc is egyre fogy, ahol még megtaláljuk, teljesen tokozva fut. A kardan hűdítő útja Németországban feltartóztathatatlan. A motorok egyre tökéletesebbek: 100 km-es motorokon már megerőtetés nélkül megy a 65 km. Látni álló és fekvő, két és négyhengeres motorokat egyaránt a szinkronizált sebességváltó megéppenséggel természetes. Röviden ennyit a berlini kiállításról.

# UJ VILÁGREKORD!



## HANS VON STUCK

Porsche kocsival

217.110 km.-el

uj óravilágrekordot futott

# AEROSHELL

olajjal.

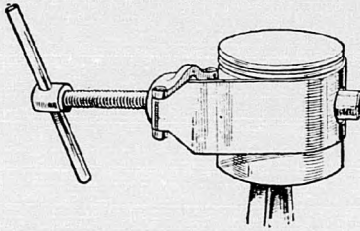


Magyar motorosnak az „Autó-Motor“ táborában van a helye!

# Hogyan kormozzuk ki a motort?

— mi a menete és módja ennek a fontos munkának, melyet bázilag is könnyen elvégezhetünk

Az elkormozódott motort ilyenkor tavasszal illik „tisztába tenni”, kiszedni belőle azt az odaégett *olajkocsot*, mely oly nagy szerepet játszik a kellemetlen csilingelésben, melegedésben és erővesztéségekben. Minden 4—5000 km. után kormozzuk ki a motort — hirdeti a gyári instrukciós könyv feltételezve, hogy a motoros mestere a koromtalánitási művészetnek. A műhelyek ma a szó szoros értelmében aprópénzért végzik el a kormozást.



1. ábra. Ha a dugattyubolnit makkasodik, úgy a legjobb az ilyen speciális szerszámot használni.

aki azonban az apróval is takarékoskodni akar, az házilag maga is elvégezheti ezt az egyszerű, de fontos munkát. Az első lépés a motor szétszerelése, le kell húzni a hengert és hengerfejet. Nehézséggel itt aligha találkozunk, legfeljebb akkor esünk gondolkodóba, ha hengerfejünk levehető és annyira oda van égve, hogy sehogyan sem akar lejönni. Semmi esetre se feszítsük a henger és a hengerfej közé csavarhuzót, vagy — amint egyes klasszis — műhelyekben szokás szerelővasat — könnyen lerepeszthetjük így a hűtőbordákat. Kalapácsot se használjunk, legfeljebb fa vagy gumikalapácsot és mindig ott ütögtessük gyengéden a hengerfejet, ahol sok a fém és nincsen minék lerepedni. A „legtisztább” mód meglazítani egy-két menetel a hengerfejet csavarokat és nagyot rugni a kikstarterre, a kompresszió szépen meglazítja a hengert — feltéve, hogy a gyertyát nem szereltük ki. Az egyes hengercsavarokat sorjában rakjuk dobozba, hogy az összeszerelésnél mindegyik ugyanoda kerüljön, ahonnan kicsavartuk!

## A dugattyubolnit és gyűrűk.

Ha a hengerfej rézlemez tömitése sérült, úgy dobjuk el ha ép, tegyük gondosan félre és jelöljük meg helyzetét, hogy az összeszerelésnél ugyanúgy kerüljön vissza.

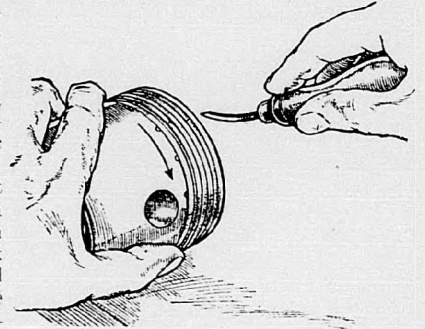
A dugattyúcsapszeg, az úgynevezett bolnit a legtöbb modern gépen kis rugózó, két végén nyitott karikákkal van a dugattyúba rögzítve. Kis lapos-

fogóval könnyen kivethetjük a rugókarikák egyikét, ami elég ahhoz, hogy a bolnit és dugattyút kivesszük. A másikat hagyjuk helyben, aminek az az előnye, hogy ha megjegyezzük, hogy a bal vagy jobboldalt szedtük ki, úgy nem rakhatók fordítva vissza a dugattyút. A biztonság kedvéért mégis jobb megjelölni a dugattyú belső karimáját E jellel, ami előtt jelent. Az egyszerű karcolás nem elegendő, mert a végén nem emléksztünk, hogy a dugattyú elejét vagy hátulsó részét jelöltük meg. Azt pedig tudjuk, hogy ha a dugattyút fordítva szereljük vissza, úgy új surlódó felületek képződnek.

A dugattyúcsapszeg rendszerint könnyen esúszik ki a dugattyúból, ha két végén alumínium papucsokkal van ellátva, úgy a papucsokat kivesszük és valami kéznél levő reszelőnyéllel töljük ki. Ha a bolnit szorul, úgy ne kalapáljuk, mert elgörbülhet a hajtókar. Legjobb forró vízbe mártott rongyot csavarni a dugattyú köré, a hő hatására fémnyaga — különösen ha könnyűfémből készült — kitágul és kinyomhatjuk a bolnit. Ha ez a trükk nem válik be, mert a szorulás túl erős, úgy az 1. ábrán bemutatott bolnitkiszedőt használjuk, mellyel a legmakacsabb eszszegzet is eltávolíthatjuk.

A gyűrűk leszedése gyengéd bánásmódot követel, ha fakézzel fogunk hozzá, úgy eltörhetnek. Legjobb három vékony szelethez bádogot használni, ezeket egymásután a gyűrű alá csuszatjuk. Összük el a csikocskákat

úgy, hogy egymástól egyforma távolságra legyenek és húzzuk egyszerűen le a gyűrűt. Másik jó módszer a gyűrűk „lehámozása”, ezt késsel végezzük, melyet a gyűrű alá csuszatunk és körülbelül úgy járunk el, mint amikor almát hámozunk. Az öntöttvas dugattyút pedig legjobb gyűrűstől erős maróhúg oldatba tenni, a lág feloldja



2. ábra. Hegyesszögűre kőszőrült végű és csavarhúzónyélbeerősített régi dugattyúgyűrű darab nagy-szerűen beválik a gyűrűvátok kikormozásánál.

az égett olajat és a gyűrűk könnyen leszerelhetők.

A gyűrűjátok kikormozására legjobban a reszelőnyélbe fogott és egyik végén hegyesszögűre kőszőrült régi dugattyúgyűrű darab (2. ábra). A dugattyút az asztalra tesszük, nekifektetjük a tisztítani kívánt vájatnak az előbb leírt szerszámot és a dugattyút a szerszám felé forgatjuk vigyázva, hogy a szerszám éle bele ne fűrődjék a lág dugattyúfémbe.

## A dugattyú teteje.

A dugattyúgyűrűk belső felére rakódott korom késsel lehámozunk, a gyűrűket sorjában dobozba rakjuk, hogy mindegyik a régi helyére kerüljön az összeszerelésnél.

A dugattyú koronájáról többféle módon távolíthatjuk el a korom. A legjobban széles vésővel kaparjuk le, ez veszélyes, mert összekapariuk a dugattyút, a képződött rücskös felületre az új korom pedig könnyen rá fog égni. Ha a dugattyú koronája polirozva volt, úgy legjobban arasznyi forrasztócin rudat ütögetni, az égett korom szépen lepatogzik, a puha cin nem sérti meg a dugattyút. Ha a korom nagyja lejött, úgy puha ronggyal és fémtisztító pasztával dolgozzuk meg. Ha a korom nagyon kemény, úgy óvatosan késsel kapargatjuk le vigyázva, hogy a dugattyút meg ne sértsük. A korom eltávolítása után

## Motorja üzembiztos,

ha ebbe  -féle „Optalt” könnyűfém dugattyút építünk be!

Külföldi mintájú üzembiztos készítenek motorokat. Az összes gyártmány autókhoz és motorkerékpárokhoz alkatrészeket garanciával.

### Aránkat leszállítottuk!

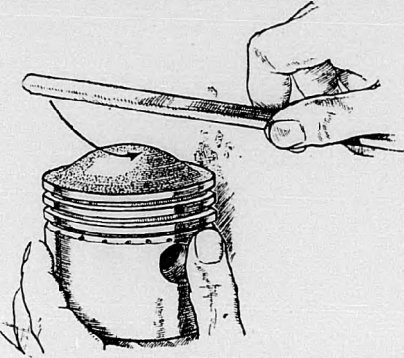
Kérje legújabb

díjtalan alkatrész árjegyzékünket. Hengerkőszőrülés P 4 —, Dugattyú készítés P 3-50, Kőszőrülés, dugattyúval, gyűrűkkel komplett P 15 —-tól 22 —-ig. Saját gyártmány, valamint külföldi alkatrészek raktáron. — MODERN SZERELŐ ÜZEM.

Legrégebbi cég „MOTORKÖZPONT” Vörösmarty-ucca 45. sz. Telefon: 14-3-38.

N. S. U., D-rad, „MONTGOMERY” vezérképviselete: ARADI-U. 26. sz. KISS. VÉTEL ELADÁS CSERE

csiszoljuk tisztára a dugattyú koronáját, fémtisztító paszta kell ehhez, mellyel türelmesen *tűrkörsre fényesítjük* ügyelve, hogy a dugattyúnak a



3. ábra. Ha forrasztóciinn pálcával könnyen ütögetjük a dugattyú koronáját, úgy a korom lepattogzik anélkül, hogy a dugattyú lágy alumínium anyagát megsértenék.

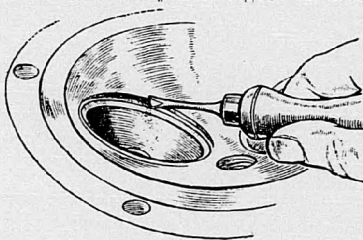
hengerhez surlódó felületét bele ne vonjuk ebbe a fényesítő munkába. Néha úgy találjuk, hogy a dugattyú a *első gyűrű táján* égetten kormos. Ezt legjobb úgy hagyni, mert a jól „bejárt” koromréteg itt többet használ, mint árt, mert kitöltötte a kopott dugattyú és a henger közti hézagot.

Ha a levehető hengerfej lapos, mint például a legtöbb Ricardo rendszerű modellnél, úgy a hengerfejből széles részével hántjuk le a kormot. Összakaparni a fémet nem szabad, legjobb a

vésőt úgy használni (4. ábra), hogy ferdére köszörült felülete feküdjék fel a hengerfejre. Itt sem árt fémtisztító pasztával befejezni a munkát mert a fényes és tiszta felületre nehezebben ég reá az új korom.

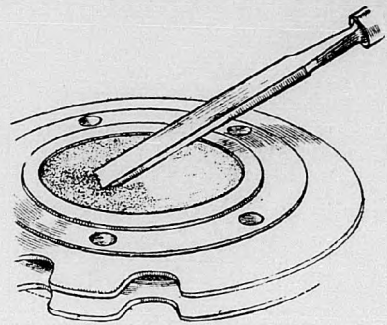
A henger és hengerfej kikormozására igen jó a *marólugos fürdő*, melybe a dugattyút is bele lehetjük, feltéve, hogy az vasból készült. A lúg az alumíniumot erősen megtámadja! Legjobb *egy kilo* marólugot feloldani vagy tíz liter forró vízben és ügyelve, hogy a lúg a szemünkbe ne frecesenjen, beletesszük az említett alkatrészeket, a hengerfejből természetesen előzőleg a szelepeket, szeleprugókat stb. kiszerejük. Éjjelre hagyjuk ázni az alkatrészeket, reggel pedig mossuk ki jól az egészet folyó vízben. Meg leszünk lepve, milyen tiszta lesz a vasanyag, melyről a koromnak és égett olajnak a nyoma is eltűnik.

Ha nem akarjuk a lúgos módszert



5. ábra. A szelepfészek körüli vájzatokat legjobb Valakura kiképzett vésővel kikormozni.

használni, úgy nincsen más hátra, mint késsel, görbe, csavarhúzóval vagy vésővel *kikapargatni* a hengerfejet, vigyázva arra, hogy a szelepfészkeket



4. ábra. A lapos, Ricardo rendszerű hengerfejből széles és „fordítva” használt vésővel hámozzuk le a kormot.

meg ne sértsük. A szelepfészek körüli vájzatokat kis V alakú vésővel tisztogatjuk (5. ábra).

A nem levehető hengerfejű motorok hengerfejét hosszú csavarhúzóval vagy hasonló szerszámmal kapargatjuk tisztára, miután a korom durvját óvatosan ütögetéssel eltávolítottuk. Legjobb ehhez a hosszú csavarhúzó és a könnyű fakalapács.

A hengerfejet belülről mindenképen csiszoljuk végül meg fémtisztítóval, a legközelebbi kormozáskor megkelepődve fogjuk látni, hogy ez a „befektetés” mennyire kifizetődik.

**Az új 1934-es**

**ARIEL**

**modellek beérkeztek!**

**Szenzációs ujitások:**

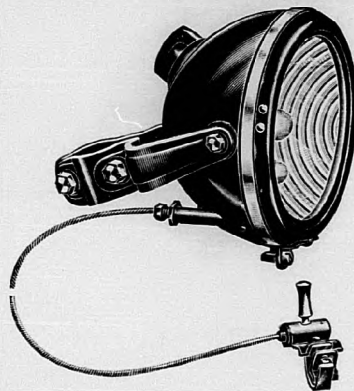
gumiba ágyazott kormány, a hengerfej összes mozgó részei tokozva, új nagy Lucas reflektor stb. stb.

Használt gépét igen előnyösen bevesszük! Kérje képes árjegyzékünket, ingyen küldjük! Előnyös részlelvezetés!

Saját érdekében csakis a vezérképviselőnél vásároljon eredeti ARIEL alkatrészeket!

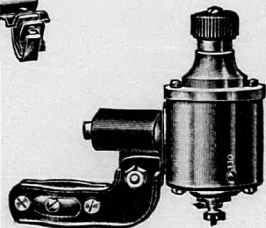
**DEMÉNYI ÉS FIA**  
BUDAPEST, VII., KIRÁLY UCCA 85

**Az új 6 Volt 5 Wattos dörzsvilágítás**



ideális könnyű motor-kerékpárokhoz és segédmotoros gépekhez, mert: kiapadhatatlan bőséges fénye mindenkor rendelkezésre áll. A fényszóró Bowden állító szerkezete révén kényelmesen lezompítható. A hozzákapcsolható száraz-elemlről álló helyzetben is világíthatunk.

dynamó tartóval és kábel-  
lel, WE 5/1 ára ... P 33 —  
A fényszóró tartó villával és  
Bowden állítóval ES105X2GS5  
tűkórátmérője 105<sup>mm</sup> ára P 21 —  
Rudelemtok 4 száraz elem-  
mel a vázra szerelhető KT4/2  
P 12 50



**BOSCH**

**Bosch Róbert kft. Budapest, V.,  
Váci út 22-24. Tel. 923-37, 926-04**

Mától kezdve kéthetenként jelenik meg az „Autó-Motor”!

# MOTORKERÉKPÁROSOK!

A használatban lévő európai motorkerékpár gyártmányok tulajdonos részében az angol „**STURMEY ARCHER**” sebességváltó van alkalmazva.

Ezen sebességváltót és alkatrészeit **gyári készítményben** állandóan raktáron tartom és az eddigi áraknál

## LÉNYEGESEN OLCSÓBBAN ADOM!

Használt, hibás sebességváltók javítása, **cserélése** kedvező árban.

### ALKATRÉSZEK

BURMANN, HURTH és más gyártmányu sebességváltókhoz, AMAC, AMAL karburátorokhoz.



angol **A. J. S.**

amerikai **HARLEY-DAVIDSON**

német **D. K. W.**

motorkerékpárok és kisautók **EREDETI GYÁRI ALKATRÉSZEI** és javítása olcsón, ezen gyártmányok kizárólagos magyarországi vezérképviseleténél

*Majláth & Co.*

**VI., GRÓF ZICHY JENŐ-U. 17.  
TEL.: 29-6-22.**

Alkatrészek az összes motorkerékpárokhoz, javítások tökéletesen és olcsón.

### **KÉRJEN ELŐZETES AJÁNLATOT!**

Tizenöt éve ezen szakmában fennálló cégem garancia Önnek a mindenkori szolid kiszolgálásra.

# HIREK

Jól kezdődik!

Legutóbbi számunkban hírt adtunk az új német P-kocsik bemutatkozásáról. Az Avuson lefolyt bemutatkozáson szerzett impresszióinkat igazolja az a pompás világrekord-széria, melyet Stuck állított fel a minap az egyik Porsche kocsival ugyancsak az Avuson. Három új világrekord született, közülük legfontosabb a sokat ostromolt órárekord, melyet 217, 110 km-re sikerült felszóróznia a hegyek egykori királyának. A régi rekordot 214,064 km-rel Eyston állította fel Panhard kocsijával a Montheyben, Stuck 100 mérföldön és 200 km-en is új világrekordokat futott, amivel méltán kerülnek a farmotoros P-kocsik az idei versenyszezon favoritjai sorába.

Stuck legújabb rekordjával kapcsolatban érdekesnek tartjuk táblázatosan bemutatni az órárekord fejlődését:

1912. Lambert (Talbot)	— 165.8 km.
1913. Goux (Pengeot)	— 170.6 km.
1913. Chassagne (Sunbeam)	173.7 km.
1924. Thomas (Leyland T.)	175.6 km.
1925. Thomas (Leyland-T.)	178.1 km.
1925. Ortmans (Panhard)	— 185.7 km.
1926. Ortmans (Panhard)	— 193.5 km.
1926. Thomas (Leyland-T.)	195.9 km.
1926. Eldridge (Miller)	— 203.7 km.
1927. Marchand (Voisin)	— 206.6 km.
1932. Eyston (Panhard)	— 210.4 km.
1933. Czaikowski (Bugatti)	213.8 km.
1934. Eyston (Pankhard)	— 214.8 km.
1934. Stuck („P“)	— 217.1 km.



Hillernék tetszik az új Mercedes versenykocsi ... hát még a hongja! ..

Stuck P.-kocsija Bosch mágnessel és „M 400 G 4”-jelű Bosch gyertyákkal valamint Aero Shell olajjal futotta pompás rekordjait.

## Tíz éves a TTC motorosztálya

Díszközgyűléssel ünnepelte a TTC motorosztálya tíz esztendő fennállását, mely tíz év folyamán a piros-zöld gárda mindenkor igaz lelkesedéssel dolgozott a sportért. A TTC motorosztályát a motorizmus fejlődésének rohamra hívta életre, első kartellklubja volt a KMAC-nak és ma, a dekadencia szomorú éveiben példaadó lelkesedéssel és rendíthetetlen hittel küzd azoknak az elapadt sorában, akiknek az önzetlen sportszeretet van méltó példaközüljükre írva. A díszközgyűlésen a fővárosi és vidéki társklubok meleg ünneplésben részesítették a jubiláns egyesületet, annak vezéreit Vajda Béla dr. elnököt és Koppenstein Benő alelnököt, csak egy klub hiányzott: az ünneplők sorából, a KMAC, melynek első és ügyválszki utolsó kartellklubja a TTC. A tárgyilagosság szempontjából

azonban megjegyezzük, hogy a meghívókban 8 órára jelzett díszközgyűlésről „utolsó pillanatban való akadályoztatás” miatti távolmaradást kimentő KMAC-távirat fél 11 órai feladással (!) éjfélkor befutott a TTC helyiségébe...

Munkára Terezvárosiak, kezdődik a második évtized!

## Olcsóbb lett a Castrol!

Öröndetes árleszállítással lepte meg a szezon küszöbén a Ferro rt. a Castrol-hívek táborát. A Ferro rt. eme lépése, mely a részéről oly gyakran tapasztalt áldozatkészségéből fakadt, osztatlan örömet keltett a motorosok legszélesebb táborában, hiszen az árredukció újabb Castrol-fogyasztókat fog toborozni, olyanokat, akik a multiban talán éppen csak az anvagiak miatt nem tudták élvezni a világhírű zöldkannás compound olajok óriási előnyeit. Pedig ezen előnyök végeredményben — utalva a javítás és egyéb kiadásokra — a Castrol a legolcsóbb olajok sorába iktatják.

## Hat pontban ...

Mióta a Steyr Type 100-al hozzánk is bevonult az első áramvonal karoszeria, egyre több szó esik az „új vonal” előnyéről, melyeket összerűen hat pontban foglalhatunk össze:

1. 20—25% üzemenyagmegtakarítás.
2. Az elérhető maximális sebesség 15—25%-os emelkedése.
3. Jobb gyorsulási képesség és ennek folytán
4. Lényegesen nagyobb átlagsebességek.
5. Menetközben alig van porképződés és így
6. A kocsí úgy kívül mint belül tisztá marad.

Az áramvonal-autónak azonban még további előnyei is vannak. Nevezetesen, tökéletesen huzatmentesen szellőztethetjük a kocsí belsejét és ugyanakkor kizárjuk annak a lehetőségét, hogy motor- illetve kipuffogó gázok kerülhessenek a kocsí belsejébe.



TIME TO RE-TIRE  
GET A FISH!

TRADE MARK REG. U.S. PAT. OFF.

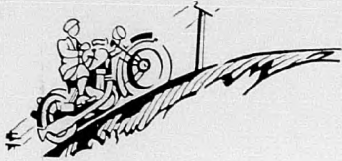
## AUTÓ- ÉS MOTOR-PNEU

Mindenféle automobil és motorkerékpár felszerelési cikkek raktáron!

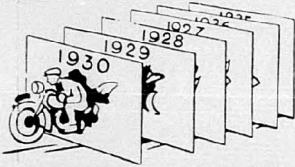
**MOTOR ÉS AUTÓKELLÉK RT.**  
BUDAPEST, LÁZÁR UCCA 7.

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

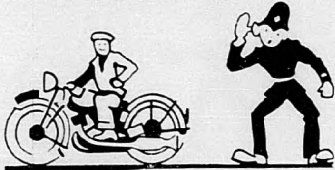
# HA



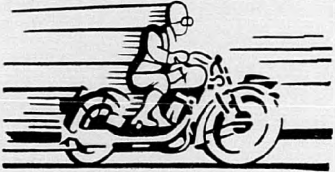
erőt...



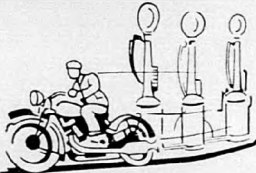
megbízhatóságot...



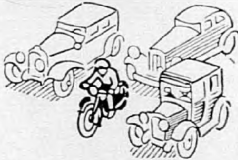
zajtalan-ságot...



sebességet...



kis fogyasztást...



és nagy biztonságot akar, úgy csakis

# BSA

motorkerékpárt választhat!

Vezérképviselet:

**URBACH LÁSZLÓ**  
BPEST, VI. HUNYADI TÉR 12

## A BSE téli versenye

A BSE szokásos téli versenye nyitotta meg a téra bajnoki pontszerző versenyek sorát. A verseny útvonala ugyanaz volt mint tavaly, a közönység is éppen olyan kevés volt akár az elmult évben, tehát pontosan annyira amennyit ez a flexibilis szabályzatú verseny megérdemelt. Mert mondanunk is felesleges a proposíciók ide-, oda-, és el-magyarázgatásának a rendező egyesület olyan tág teret biztosított, amelyre már országhatárainkon túl is felfigyelnek és mint lapunk vezetőhelyén bemutatjuk, már a külföldi lapok is megérdemelt súlyos kritikában részesítik a BSE versenyrendezését. A verseny sportértéke ilyenformán úgyszólván a nullával volt egyenlő, pláne ha figyelembe vesszük azt, hogy az egyetlen nehezebb ponton a hűvösvölgyi „kesergőn” sportszerűtlen gondolkozású versenyzők a csúszós ösvényt verseny előtt felsalakoztatták. Eredmények:

**Szólómotorok 500 kcm.-ig:** 1. Martinek (Gilera) 0 P. — 350 kcm.: Kremm J. (Motocooche) 22 pont; 2. Andó A. (Velocette) 20 pont; 3. Schuster V. (Velocette) 17 pont. — 250 kcm.-ig: 1. Kesjár J. ((Rudge) 14 pont; 2. Kozma E. (Puch) 14 pont. — **Oldalkocsik:** 1. Brichta K. (Rudge) 13 pont; 2. Roboz B. (Ariel) 10 pont. — **Automobilok:** Wiesengruud E. egyedüli induló (DKW) 13 pont.

## Stanavo lerakat

A Vacuum Oil Co. rt., mint a Stanavo üzemanyagok egyedárusítója az idén a mátyásföldi repülőtérén állandóan raktáron tartja a világszerte elismert Stanavo benzint és a speciális Stanavo repülőolajakat, melyek a jelenkor legmodernebb repülőmotor-üzemanyaga: közé számítanak. Itt jegyezzük meg, hogy az év elején lezajlott montekarlói csilagtúra autós résztvevői nagyrésztben szintén a külföldön népszerű Stanavo benzint használták nemzetközi csekkfüzetjeik révén. A Stanavo üzemanyagokról szóló rendkívül tanulságos szakmérnöki leírást a Vacuum Oil Co. rt. (Bp., V., Zrínyi u. 7.) a lapunkra hivatkozó érdeklődőknek díjmentesen küldi meg.

## Bravó Lukavecz!

Az amerikai Palmbeach motoreső nakversenyeire kiutazott Lukavecz Ferencről megjött az első hír: 13 induló közül az 1000-es kategóriában igen erős mezőnyben ötödik helyen végzett! Csak így tovább!

**Egy tétel motorkerékpár megvásárlásához és kiárusításához pénzes társat keresek „Kézizálog fedezet” jeligére a kiadóhivatalba.**

## SAJNÁLOM

de én csak „Cellodor” cellulose lakkot fogadok el

## Wilheim Fülöp

festék-, lakk-, kence nagykereskedése

„Cellodor” cellulose fröccslakkok  
BPEST, VIII., RÁKÓCZI-UT 65.  
Alep Iva: 1902. Telefon: 316-88.



# Hiába

int pirosat a rendőr  
meg sem állok a

# Dormán

javítóműhelyig

AKADÉMIA UCCA 5.

Telefonhívó: 19-6-53



## Miért fárad,

mikor a város szívében van egy 25 éves hegesztő üzem. — Kerjen Ön is áreánlatot.

**Klauber Géza**  
Budapest, VI., Jókai-utca 14. (Bejárat a Dessewffy-utca felől.) Telefon: 12-2-21.



Eredeti ricinussal kompundált pennsylvaniai minőségű olaj!

## Olcsó ár!

Visszaváltható kanná

Főbizományi lerakat:

**PAJOR IMRE**  
VI. JÓKAI-U. 28. T. 202.28

Bejárat a Horn Ede-utca felől.

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

# APRÓSÁGOK A NAGYVILÁGBÓL

Soha olyan érdeklődéssel nem várt Páris nevezési zárlatot, mint a július 1-én lefutásra kerülő francia GP-ét! A mitingre 16 kocsit neveztek: 3 Bugatti (Benoist, Dreyfuss, Wimille), 3 Maserati, 3 Mercedes (Caracciola, Fagioli, Brauchitsch), 3 Alfa Romeo (Chiron, Trossi, Moll), 3 P-kocsi (Stuck, Leiningen, Sebastian) és egy SEFAC kocsit, mely egy speciális francia versenykocsitervezőiroda első terméke. Nuvolari nyilván a Maserati csapatban fog helyet foglalni. Most csak az a kérdés, kik indulnak is el a benevezettek közül?

Angliai újsághíradás szerint Segrave egykori világrekorder masinája, a „Golden Arrow”, mely kivágta a 372 km-es tempót — autótetemébe került...

Olaszországban az idén 105 autóverseny terminust jelentettek be, közülük 13 nemzetközi miting.

A Mille Miglia április 8-i terminusa veszélyesen közeleg. Az idei verseny útvonalába bekapcsolták Velencét is. Ferrari már összeállította az Alfa legénységet, mely a következő párosításban áll ki: Varzi—Aldighetti, Chiron—Rosa, Moll—Gherzi, Tadini—Barbieri, Severi—Carrasoli és Comotti—X. Az utolsó kocsit még meg nem nevezett versenyzőjeül a francia Lehoux emlegetik, aki a Scuderia Ferrari kötelékébe lépett. Az angol Magette-teamet állítólag Howe, Lurani és Hughes fogják alkotni. Sok szó esik Caracciola (Mercedes Benz) startjáról is, mindazonáltal ez a kombináció valószínűtlen, anélkül is inkább, mivel a sorsidőzött Caracciola monakói sérüléseit még alig heverte ki, amikor lavinaomlás folytán tragikusan elhunyt felesége halála lelkileg ismét indiszponáltta tette egy a Mille Miglia megkívánta kolosszális idegmunkára.

A Scuderia Ferrari ezidei versenyprogramján 43 verseny szerepel.

A világhírű kínai nagyfalon — ki hinne? — autótutat épít a ferdeszemű kormány; a 8 méter széles falon 400 kilométer hosszúságban fog majd az út a Sárga tengertől egész a Kínai-Mandzsuria határig vezetni.

Az 1550 km-es argentinai GP babérait Stulovic (Mercedes) aratta le, aki két etapban 115 km átlaggal futotta le a távot. Az egyik versenyző célba futása után kocsijával a közönség közé rohant, kilenc néző a helyszínen meghalt.

Egy unatkozó amerikai statisztikus kiszámította, hogy az Egyesült Államok területén mialatt a forgalmi lámpa színeit változtatja, naponta nem kevesebbet mint 30 esztendő várnak a türelmetlen autósok. Naponta 30 évet? Kissé paradox, de Amerikának mindent el lehet hinni.

A svájci légitábla az elmúlt évben több mint 8 millió levelet továbbított.



Pajor Irma megnősült. Gratulálunk!

Csak kevesen tudják, hogy a távolsági ballonrekordot 20 évvel ezelőtt állította fel H. R. Berliner német mérnök, aki Bitterfeldben felszállva két társával, 47 óras repülés után a szeltek szárnyán 3051.7 km utat téve meg az Uralhegységben „landolt”...

Az új német kocsik — P. és Mercedes — francia GP-startja még erősen bizonytalan. A francia GP ugyanis két héttel a Nürburg-Ringen lefutásra kerülő német GP előtt kerül sorra, melyre Németországban óriási propagandával készülnek. A német lapok szerint legjobb esetben is csak az egyik német márka franciaországi startja kerülhet szóba.

Az angol Jameson gyár 995 kem-es négyhengeres, kétütemű versenykocsi típust hoz ki.

Scott-Paynet, a motorosónakos világrekorder aspiráns cserbenhagyta pénzembereit. Most saját pénzéből építeti meg 1350 HP Napier repülőmotorral szerelt hajóját. Az ár? Csekélység. Potom 20.000 font.

## Tudom... kevés a pénze,

azért forduljon gépcseré, új, használt gép vételnél, javítás, alkatrészvételnél, zománcózásnál, krómozásnál és minden motorkerékpárral összefüggő dolognál

**PAJOR IMRE** céghez  
VI., Jókai u. 28. Tel. 20-2-28

Puch képviselő. Alkatrészek. Modern javító műhely. Caspar olajok képviselője.



sem talál jobb krómozót, nikkelezőt, mint NEMES EDE, Budapest, VI., Nagymező u. 45. Telefon: 189-80.

## Marelli Lucas

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

**TÓTH ÉS STERN**

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

**BETEG** motorját

6 havi garanciával javítom. A szezon küszöbén még a téli árak vannak érvényben

**SIRÁKY FERENC**  
Budapest,  
VII., Kertész-utca 29. sz.  
ujjonnan átalakított modern berendezett javítóüzem.  
(Cyklop garázzsal szemben.)  
Adás Vétel Csere

## Cellaetern

### szórólakk

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

Gyártja:

**Krayer E. és Tsa**

lakk- és festékgyár

**Budapest, V., Váci-ut 34.**

**Olcsó!** Hengercsiszolások, dugattyuk precíz készítése. Motorkerékpár lánckerekek sebességváltó-kerekek és láncok raktáron. **Jó!** **SECURO GÉPMŰHELY** megbízható! VI., Izabella-u. 71. Tel.: 11-7-82.

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

## Révész és Huszár

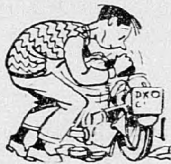
LIBIK ÉS TÁRSA

VI. Jókai tér 7. Telefon: 18-9-54.

DUREX dugattyúk egyed-elárúsítója, dugattyúgyűrűk, csapok, szelepek, tömitések, csavarok, bronzok, Wippermann, Morse láncok. Jav. alkatrészek. Hurt sebességváltó részek.

Az utolsó héten a következő gépek lettek generál javítva:

Szabady Vilmos szds Nogradszakál 250 Puch — Glasel és Rozsa, Zollan-u. 12. 600 Indian, — Waldmann Vilmos, Nagydiófa u. 27. 500 BSA. — Weörös Mihály kp tűzmeister Hajmáskér, 250 Puch. — Dulácsky Raymund Táborney, 500 Puch. Kerjen ezektől információt. **PAJTOR IMRE**, IV. Jókai-u. 28. Tel.: 20-2-28.



**Konjár** kezében volt a motorja. Amíg nem késő hozzá műhelyembe, ahol szakember keze alatt megint új lesz. Vételt, eladást, cserét is előnyösen bonyolít le

### REISHFELD GÉZA

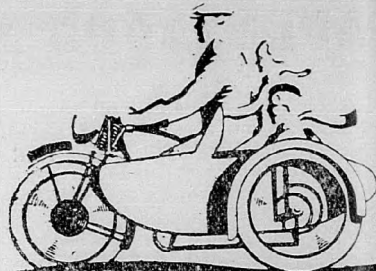
motorkerékpár szaküzlet, BUDAPEST, VII. RÓZSA UCCA 97/a

OLAJ GUMI LÁNC  
Az Auto-Motor olvasóinak 5-10% engedményt adok.

## ÖN TUDJA, HOGY A CASTROL A LEGJOBB OLAJ.

### DE TUDJA-E ÖN AZT.

- hogy Castrol tartja a szárazföldi sebességi rekordot óránként 435 km sebességgel?
- hogy Campbell ötödször dönti meg a világ-rekordot és mindig Castrol olajjal?
- hogy más olajmárka szárazföldön még nem ért el nagyobb sebességet, mint 320 km-t óránként?
- hogy az angol repülőgépek Castrol olajjal repültek át a világ legmagasabb hegyét, a Mount Everest-et és 10.000 m magasságot értek el?
- hogy az olasz repülők Castrol olajjal érték el repülőgépen az eddig legnagyobb sebességet, 677 km-t óránként?
- hogy a francia repülők az eddig leghosszabb non-stop repüléshez Castrol olajat használták?
- hogy a motorkerékpárosok az angol Senior TT versenyen 18-szor egymásután Castrol olajjal nyerték el a kékszalagot?
- hogy a brooklandi pályán a leggyorsabb olaj a Castrol?
- hogy a világ ledrágább autójának készítői, a Rolls-Royce gyár gyártmányaihoz Castrol olajat ajánl?
- hogy 43 angol motorzár közül 39 Castrol olajat ajánl?
- hogy 47 angol motorkerékpárgyár közül 43 Castrol olajat ajánl gyártmányaihoz?
- hogy Magyarországon a legtöbb autó- és motorkerékpárversenyt Castrol olajjal nyerték meg?



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

VAN



ALMA

hogy mennyit takarít meg, ha törött autó- és motoralkatrészeit nálunk heggeszteti. 25 éves cégünk garancia a munkánkért.

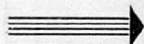
### KLAUBER GÉZA

Budapest, VI. Jókai u. 14. Bejárat a Dessewffy uccából. T. 12-2-21



## FIGYELJE

meg az „Autó-Motor“ következő számát, mely részletesen beszámol az új



# PUCH

## MODELLEKRŐL!



# MI UJSÁG



— A II. Frontharcos-túraút agilis rendező gárdája Szelnár dr. vezetésével már megkezdte a május 26—27-én lefutásra kerülő verseny előkészítését. A túra 1200 km-es útvonala beszegeti a Dunántúlt és Alföldünk déli részét, a távot 50 km-es átlaggal, 24 óra alatt tartoznak lefutni a versenyzők.

— *Valami jó alkalmi motorkerékpár véletlen nem tud véletlenül Szerkesztő úr?*

A Peugeot motorkerékpárok vezérképviselője (Salgó Imre cég, Vilmos császár út 37. Telefon: 13-6-25.) vadonatúj gépeit és alkatrészeit egyenként vagy egy tételben jóval a beszerzési áron alul árulja ki. Steidl úr készséggel szolgál minden felvilágosítással.

— *Mi hír a KMAC berkeiben? Lesz-e Grand Priet?*

— Ne vicceljen Hébli úr, vagy talán maga az Apponyi-téri megnyilatkozásokat készpénznek szokta venni...

— *De Szerkesztő úr, hogy képzeli ilyen nőnek! Hiszen én már hatodik esztendeje olvasom a lapját...*

— Na lássa Hébli úr! De azért az üggetőpálya versenyekből mégis csak lesz valami. Értesülésünk szerint május 6-án rendezi a KMAC erős külföldi részvétellel, első, május 12-én második mitingjét. Ezeken ott legyen ám Hébli úr! Ugyanese a Nemzetközi Vásár tartama alatt rendezi meg a KMAC nemzetközi csillagtúráját, a két üggetőversenynap között pedig május 8-án Monornál, a ceglédi országúton rekordnap kerül lebonyolításra.

— *Mi hír az autókereskedelemben?*

— Élénk az élet. Horovitz igazgató kezéből az idén közel 20 darab FIAT talált már gazdára. Tekintélyes szám ez manapság!

— *Hallom új Sunbeamek is érkeznek?*

— Jó füle van. Két éven át érzékeny hiányt jelentett a motorpiacon a „first motorcycle of the world“, ahogy az angolok a Sunbeamet nevezik, kimaradása. A képviselőnek végre sikerült áthidalni a szállítási nehézségeket és a közel jövőben befutnak az új „Sunbus“-ok.

## BUDÁN OLAJ

HELUM RICIN és az összes motorolajkülönlegeségek. Bosch. Gumi. Felszerelés. Johnson. König. Evinrude.

GHILLÁNY MIKLÓS  
II. CORVIN-TÉR 5. (FŐ-U.) TEL.: A. 570-16

# SZERKESZTŐ ÚR...?

— *Igaz, hogy költözhödik a Síráky-műhely?*

— Ugyvan! A jó hírnévnek örvendő javítóműhely a Vásár-utcából a Kertész-utca 29. sz. alá költözött át.

— *Új Arielekről is beszélnek...*

— Ezekről a pompás masinákról van is mit beszélni! Nem is panaszkodhat a Deményi cég. Első 1934-es szállítmánya már a rekeszből gazdákra talált, érkező új szállítmányára pedig máris van néhány előjegyzés.

— *Személyi hír?*

— Boros Zsigmond igazgató a minap mint a Vacuum Oil Co. rt. fehérvári osztályainak vezetője ismét megkezdte hivatali működését. Boros di rektor a mult esztendőben tudvalevő-

leg az Ásványolaj Nyilvántartó Irodát vezette.

— *Milyen hírei vannak Szerkesztő úrnak a Kiss M. Antal cégtől?*

— A cég ismét megnagyobbította látogatott műhelyét, mely mindennemű alkatrészt készít. A vidékiek rendeléseiket megvárhatják, még ha hengerköszörlésről és dugattyukészítésről is van szó.

— *Bruckéknál?*

— A minap kaptak értesítést a legújabb Triumph sikerekről. Eszerint az angol megbízhatósági versenyszezon egyik kimagasló versenyén a Colmere Trialon hat trofeát is zsákmányoltak a Triumph menők! Viszontlátásra április 1-én!

Felelős szerkesztő és kiadó: KRAMER JENŐ

# FIAT

Válasszon a

## BALILLA „508“

és nagyobb testvére az

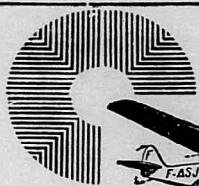
## ARDITA „518“

között.

**Fiat Autómotórok Magyar Eladási Rt.**

IV., Váci ucca 1—3. — Telefon: 828—47, 48.

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



# AIR FRANCE

tavaszi járatai

## naponta

Wien felé 15.25 órákor,  
Belgrád, Bukarest felé 11.20 órákor  
Wienből közvetlen járat Prága, Párizs,  
London felé!



UTAS • CSOMAG • POSTA

Mindennemű felvilágosítás:

## AIR FRANCE

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



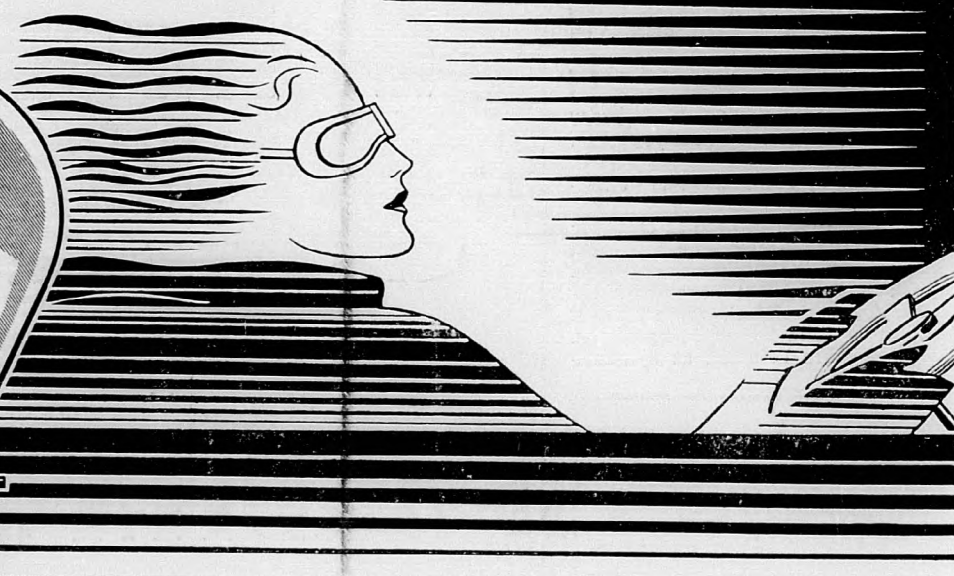
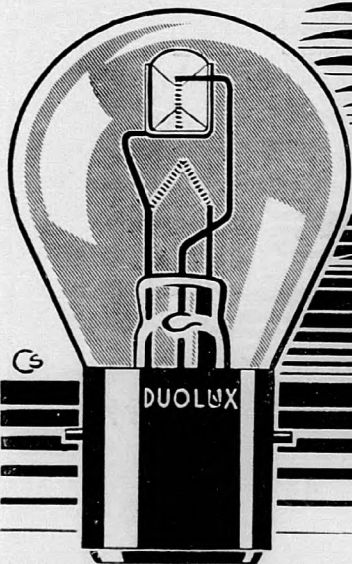
CSILLÁMSZIGETELÉSŰ GYUJTÓGYERTYA

# TÖRHETETLEN

TELEFONGYÁR R.-T. GYÁRTMÁNYA

GYÁRI ELADÁSI KÖZPONT:

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



# TUNGSRAM DUOLUX

## NAGY SEBESSÉGNÉL IS BIZTOS VEZETÉS!

Egyesült Kö-, Könyvnyomda, Könyv- és Lapidó Rt. V., Tátra-utca 4. Telefon: 224-07. — Felelős Reiner Ödön.