

ÁRA 40 FILL.

A. M. N. MUZEUM
NYILAP ÖBZTÁNYA

HUSVÉTI SZÁM

VI. ÉVFOLYAM

4. SZÁM

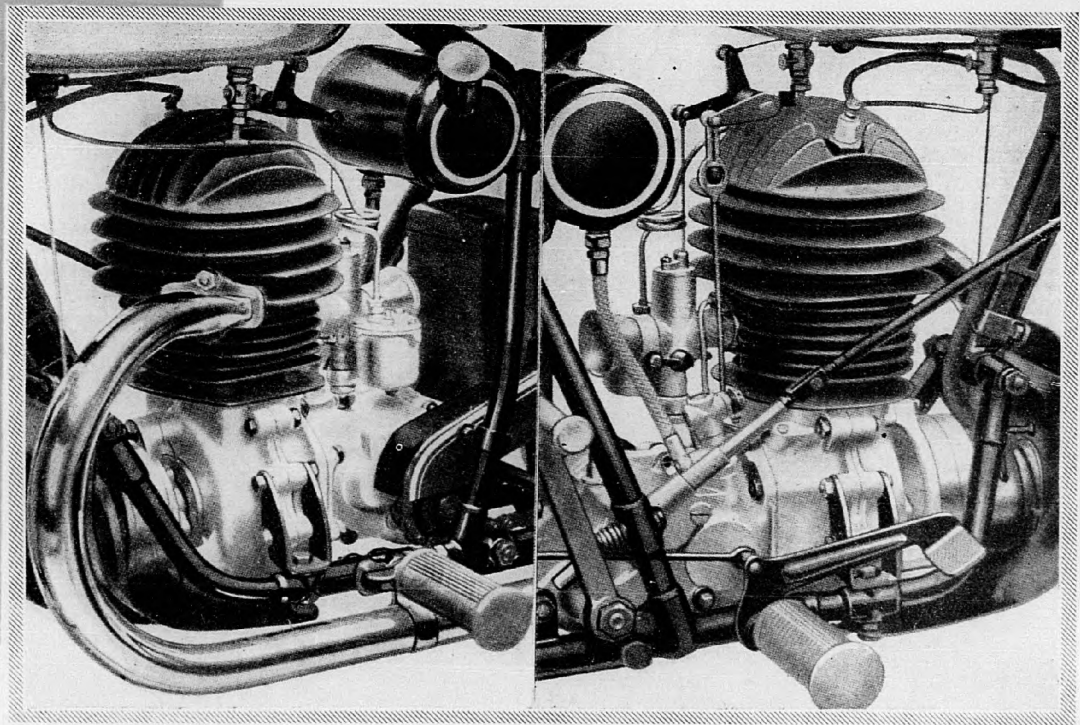
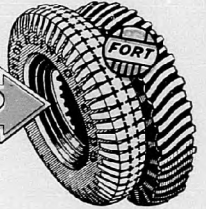
1934. április 1.

AutóMotor

A LEGNAGYOBB PÉL-
DÁNYSZÁMÚ MAGYAR
MOTORSPORTLAP ■

ANGOL
FORT DUNLOP

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



Ez az új S4 típusú 250-es Puch sportmotor

Az új 250-es Puch sportmotor kategóriájának egyik legteljesítő-
képesebb és leggyorsabb reprezentánsa. A mindkét oldalról be-
mutatott motoron jól megfigyelhetjük a bő hűtőbordákat, a hen-
gerhez masszívan kapcsolt kipuffogócsövet, a csavarokkal rögzí-
tett karburátorfedelelet, a motor abszolút erős, de rugalmas be-
építését a hűtőcsőzomba, a flexibilis olajvezetéket, az új négy-
sebességes váltó kapcsolószerkezetét, a karburátorhoz kapcsolt
olajadagolót, mely a terhelés arányában szabja meg a kenés
mennyiségét, valamint mindazokat az érdekes részleteket, melyek
a Puch motort az élre helyezik.



Puch és Mobiloil

mindig együtt jár.



*az ideális
üzemanyag*



Austro Daimler Puchwerke A.G.



WERK GRAZ

FERNSPRECHER GRAZ 137. 1087
TELEGRAMMADRESSE PUCHWERKE GRAZ

ABTEILUNG E/St.-
WERTPAPEIR GARGOYLE MOBILÖL

GRAZ den 1. August 1933.
PUNCHOFFIZIUM 44

Titl.

Vacuum Oil Company A.G.,

W i e n

Canovagasse 5.

Auf Ihren Wunsch geben wir Ihnen gerne bekannt, dass sich Gargoyle Mobiloil seit Beginn der Erzeugung unserer Motoren durchaus bewährt hat.—Die für Puch-Motoren empfohlenen Sorten ergeben günstigste Verhältnisse bezüglich Kraftentfaltung, geringer Rückstandbildung, geringer Abnutzung, sparsamen Betriebes und leichten Startens.—

Hievon haben wir Sie durch unsere Erprobungen überzeugen können und wir verwenden Ihre Öle in unserem Betriebe.—

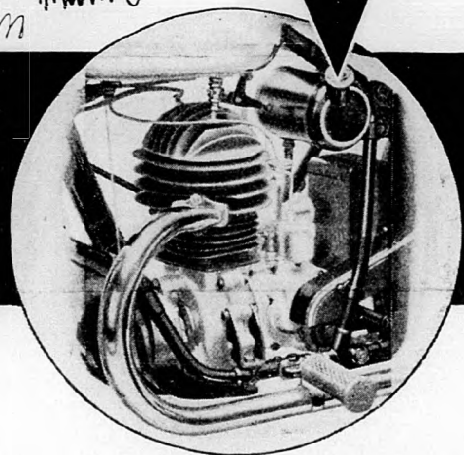
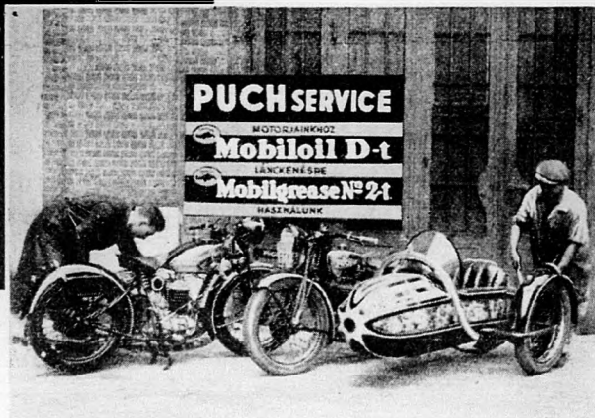
Im übrigen haben wir die Erfahrung gemacht, dass Gargoyle Mobiloil auch von den Fahrern gerne verwendet wird, wozu auch Ihre ausgedehnte Verkaufsorganisation beiträgt, die an jedem Orte die Beschaffung der geeigneten Ölart ermöglicht und so den Fahrer vor Schaden durch ungeeignete Öle bewahrt.—Es entspricht daher unseren Erfahrungen, wenn Sie Gargoyle Mobiloil als ein hochwertiges, für unsere Motoren bestens bewährtes Produkt empfehlen.

Hochachtungsvoll:
Austro Daimler-Puchwerke

[Handwritten signatures]



Mobiloil "D"
*"motorkerékpáros
speciális olaja!"*



PUCH MOTORKERÉKPÁROKHOZ MOBILÖIL ÉS SPHINX BENZIN A GYÁRI AJÁNLÁS
VACUUM OIL COMPANY R. T. BUDAPEST

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

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

AutóMotor

FÜGGETLEN KÉPES SZAKLAP

— Képeink és cikkeink utánnyomása tilos. —

KIADJA AZ
„AUTO-MOTOR” LAPKIADÓ VÁLLALATSZERKESZTŐSÉG ÉS KIADÓHIVATAL:
BUDAPEST, V., TÁTRA UTCA 4. SZÁMHIVATALOS ÓRA: 9—12-IG
TELEFON: AUT. 224—07 és 107—68Postatakarékpénztári csekk számla szám: 48.438
Folyószámla: Angol-Magyar Bank

VI. ÉVFOLYAM

BUDAPEST, 1934. ÁPRILIS 1.

4. SZÁM

ELŐGYÚJTÁS

Nagyokat borsózik minden istenfőelő jótételek háta, amikor arról hall, hogy emez a méltóságos és amaz a nagyméltóságos úr megjelent bizonyos eszme- és anyagcserékkel jászerezett összejövetelen, ahol a mindig készenlétben magával hordozott lándsáját az automobilizmus mellett törte. Mert a tapasztalat azt mutatja: minél nagyobb poteriátum a pohárcsengés és zajos helyeslés mellett nyilatkozó, annál nagyobbak és hosszabbak — a másnap megjelenő újságcikkek. Történni azonban: nem szokott semmi. Minél közelebb ül valaki az asztalnál szónokló közeleti nagyság mellett, annál hevesebben halljukozik és ügyvanozik, mert hiszen a tapasztalat azt mutatja, hogy a befektetések között nem utolsó sorban szerepel az ilyen lehetőleg feltűnő és nagyméltóságú mosollyal honorált spontán áhitat. Ha más nem: ennyi hozsunk kétségtelenül van a diszvezéreknek.

Vanak közeleti nagyságok, akik a taps mámorában mindent beigérnek, vannak, akik nem ígérnek, de — tesznek. Vanak akik nem ígérnek és — nem is tesznek. A legutolsó kategória — sajnos — abszolút többséggel vezet, különösen amikor az automobilizmusról van szó. Kivétel: a kereskedelemügyi miniszter úr legutóbbi nyilatkozata, mely a Touring Club diszvacsoráján hangzott el. Önagyméltósága nem ígért, hangoztatta — bár köztudomású —, hogy amit eddig tett az vajmi kevés, de hangsúlyozta: a szövegnél fontosabb a dallam, nála a dallam pedig a jóakarát. Amikor a magyar automobilizmus nevében köszönettel fogadják a jóakaratot, álló respektussal arra kérjük önagyméltóságát, hogy jóakarátát inkább a szövegi, mint a dallami részben juttassa kifejezésre. Ha az elvitatathatlan jóakarát a paragrafusok, az automobilizmus száz nyavalyájának szövegében nyilvánul meg, amugysem fog elmaradni az a dallam, melynek ritmusát az újra életrekelő tetszhalott szívedobbanása szaporázta.

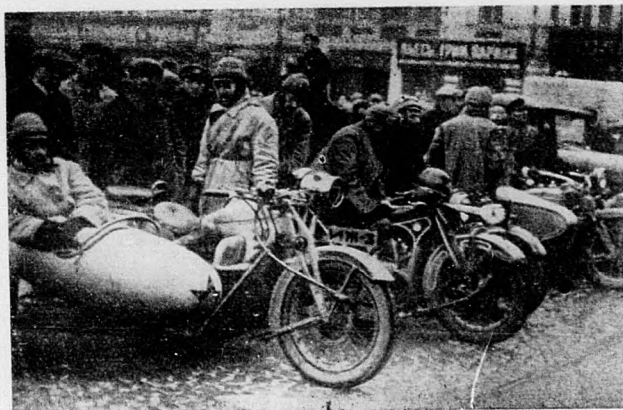
Háromötvenes, vagy ötszáz az eléje állított masina — ezen tördelt a fejét az egyik szakértő a Mosonyi-utcai vízsganapon. Mert el kell árulnunk, minden utadó és 'moltalkó ellenére hébe-hóba azért akad új masina is a vízsgán, melyet forgalombiztonsági, közlekedésrendészeti és motorhengerartartalomtani szempontból meg kell szakérteni. A laikus azt hinné, hogy az utóbbi években az oldalkocsi — külön és a gépjármű — újra vizsgáztatások jótékony injekciója ellenére is teendőikben lényegesen sorvasztott szakértő urak kitörő örömmel fogadják a gépeket. Tévedés, több csomót keresnek a megritkult kákán, mint hajdanában, többet kellemetlenkednek mint régen — hiszen ráérnek.

A szakértő úr — aki egyébként hazánk nagy és fényes studású propellerszakértőjével azonos — tehát tördélte a fejét, 350-es vagy 500-as? És bár az okmányok a gépet 350-esnek mondták, a szakértő úr a Husvétra való

tekintettel Tamás maradt nyilván azt az elvet vallva, hogy hinni csak a templomban szabad, de ott is mindenkinek a sekrestyésen kívül. Előkerült a collstok, szakértő úr le mérte a henger külső átmérőjét. Beleértve természetesen a nyomórudakat. Hát persze, hogy nem stimmel. Tessék katalógust bemutatni — hangzott a fellebbezhetetlen szakértői verdikt. Negyedóra múlva lihegő fullajtárok hozták a katalógust. Szakértőnk tamássága azonban nem csökkent: hozzanak gyári katalógust, mert a magyar nyelvű az nem hiteles. Újabb fullajtárok lihegve hozták újabb negyedóra múlva az eredeti gyári katalógust. Ez sem jó — hangzott a szakértői verdikt. — mert a katalógus angol. A szakértő úr ugyanis nem tud angolul, bár megengedjük, hogy ez nem kötelessége. Szó ami szó, az angol gép sohasem került volna abba a „kellemes” helyzetbe, hogy felbárcazzák; ha véletlenül nem tért volna arra valami szavahihetőnek látszó úriember, aki grátisz vállalta a fordító szerepét.

Képviseletek! Tanulság? Sürgősen gondoskodni angol tolmácsról. Mert enélkül nem kecsegtet fényes külátasokkal a vízsga eredménye.

Lukavecz Feri bravurjáról beszélnek a magyar motorosok. Aki kiment Floridába és a résztvevő európaiak közül a legszebben szerepelt. Aki majdnem kitérte a nyakát, akkorát szaltózott a hullámos vízre nem való versenyhajóval. És lehetetlen itt fel nem vetni bizonyos problémákat. Ki rendelte meg a sima vízre való testet Amerikában? Miért kellett az ottani vízre nem alkalmas hajóba ültetni, olyan csónaktestbe, melyen mosolyogtak az amerikaiak? Kinek állott érdekében sima vízre való hajót rendelni? Miért kellett megkockáztatni azt, hogy a derék magyar sportfiú sok ezer kilométerre hazától-baráttól veszélyeztesse a nyakát? Sokat suttognak kulissza mögötti okokról és főleg célokról, nem ártana, ha egy rövid kis hivatalos magyarázat is látna napvilágot ebben a rejtelmesnek látszó, de sokak szerint tulontúl is világos ügyben.



TÉLIVERSENY — MOSZKVBÁN

A szovjet motorsportja rendszeres versenyekben nyilvánul meg, a résztvevő gépek kevés kivétellel orosz gyártmányúak. A baloldali masina hasonlít a régi Opelhez, mellette „igazi” BMW áll, az autó mellett pedig valami amerikai utánzat. Ugye, érdekes?..

MEGJELENTEK AZ 1934-ES TIPUSU PUCH-OK



Öt különféle 250-es és 500-as modellt ölel fel a gráci PUCH-gyár programja!

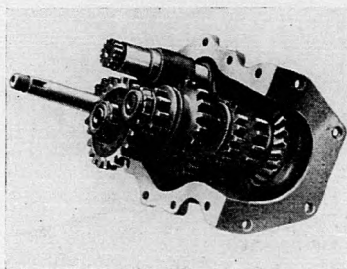
A SLÁGER! A 250-ES ÉS 500-AS LÉGSEBESSÉGES!

A néhány év előtt még felette sovány Puch gyártási program az utóbbi időben erőteljesen bővült, amíg a huszas években egy, legfeljebb két különböző modell képviselte a gráci gyár munkaprogramját, addig ma már nem kevesebb mint öt, merőben különböző Puch modell között válogathat a motorkerékpársport inyenec. Minden igénynek, minden pénztárcának megfelelő modellel szolgál Puch, a szériakivitelű normál 250-es túramodelltől egészen a négyhengeres, 500-as, négysebességes luxusmodellig, mely nemcsak nagyteljesítményű szőlőgép, hanem oldalkocsüzemre is ideális hatalmas erőtartálékával és a szakértőknek is feltűnést okozó vonóerejével.

A nagy szenzáció: a négysebességes váltók bevezetése, a 250-es sport és az 500-as modell van „Viergang”-gal szerelve, melynek előnyét talán felesleges bővebben részletezni. Minden motoros jól tudja, hogy memcsak hegyesdombos, meredek terepen óriási előny a negyedik sebesség, hanem a síkon is, amíg a hegyes terepen a négy áttételi fokozat a motor teljesítményének maradéktalanabb kihasználását teszi lehetővé, addig a síkon tökéletesebb gyorsulást és ennek megfelelően nagyobb átlagsebességet eredményez.

Ami a motor konstrukcióját illeti:

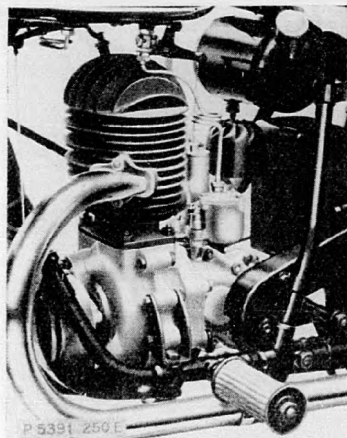
Puch!hú maradt a bevált egyhenger-kétdugattyús, kétütemű rendszerhez, melynek értékét misem mutatja jobban, mint azoknak a gyáraknak konstrukciós politikája, melyek egyszerűen lemásolták a bevált Puch rendszert. A kétütemű motorok közmondásos egyszerűsége párosul ebben a megoldásban a nagy teljesítménnyel, ezzel



Az új Puch négysebességes váltó. Figyeljék meg a bőven méretezett fogasokat, rendkívül nagy átmérőjű tengelyeket.

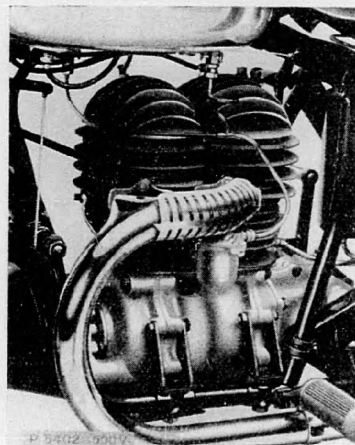
magyarázható, hogy a vigan purrogó kis 250-es Puch sok ohv. sportgépet hagynak maguk mögött, amikor egy kis országúti magán erőpróbáról, vagy komoly versenyről van szó.

„Három a Puch-motor.”

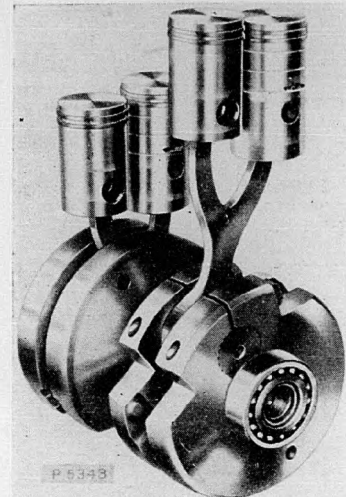


P 5391 250E

54 A 250-es túramotor alacsony fogyasztás mellett is jelentős lóerőteljesítmény forrása.

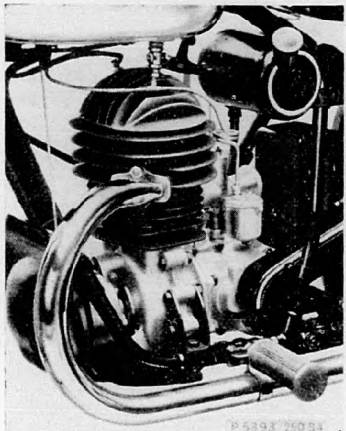


A négyhengeres 500-as motor különleges hűtőbordarendszere következtében a hátsó hengereknek is tökéletes hűtést ad.



¶ Az 500-as Puch-motornak mindössze ennyi a mozgó és kopásnak kitétt része.

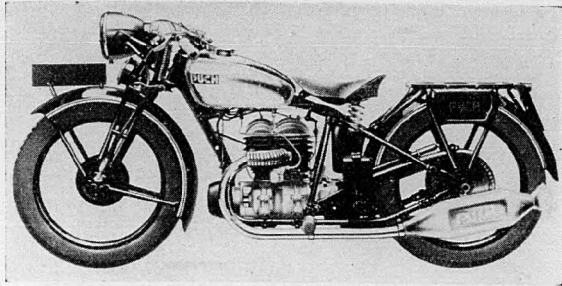
Az érdekes újítások sorából elsősorban érdemel említést a teljesen átdolgozott négysebességes modellek túlméretezett belső expanziós szervó kupplungja és fékrendszere, amit a hatalmas méretezésű hátsó agy is elárul. A munkabíróbb kupplung és az elnyúlhetetlen, amellet felette hatékony fék az országúti vagy a városi forgalomban olyan előny, melyet eléggé felbecsülni nem lehet. A tökéletesített eljárással épített és összeállított váz összhangban van az eddiginél jóval teljesítőképesebb motorral. Gyakorlati szempontból az új akkumulátorgyújtás bír különös jelentőséggel. Az akkumulátorgyújtás nagy előnye: sokkal könnyebb a beindítás, sokkal simább a járás kis fordulatszámánál, aminek az a magyarázata, hogy amíg a mágnés csak bizonyos forgási sebesség mellett ad le kellő feszültségű és intenzitású, tehát a gázkeveréket biztosan fellebbantó szikrát, addig az akkumulátorgyújtás a fordulatszámától független. Viszont kétségtelen, hogy amennyiben az akkumulátor



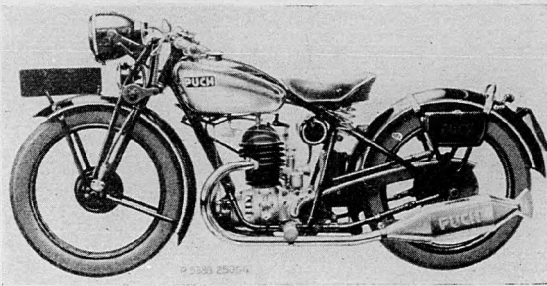
P 5393 250S4

A 250-es sportmotor bőven méretezett hűtőbordái túlhasználás esetén is biztosítják a tökéletes hűtést

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



Masszív építkezés jellemzi az 500-as négyhengeres-négysebességet, az 500 V-t.



A négysebességes 250 S4 kényelem és megbízhatóság szempontjából turagép, teljesítménye azonban vérbéli szupersport

kimerül, vagy telep-üzemzavar jelentkezik, úgy a gép beindítása nehézségekbe ütközik. Az új Puchok akkumulátorgyújtásának éppen az a nagy előnye, hogy ha a telepet eltávolítjuk, akkor is éppen olyan könnyű a beindítás, a géppel akár teljes gázzal is mehetünk és a dinamo különleges feszültség szabályzó berendezése folytán az izzók a legnagyobb fordulatszámmal sem égnek ki.

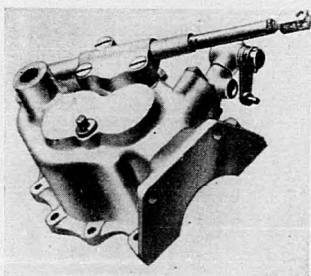
Külsőben? A modellek megtartották a tavaly megadott izléses és nemes vonalvezetést, a pompásan fényezett és krómzott nyereg tankok, a Bosch fényszóróba süllyesztett kilométerórák (Puch specialitás), a fényszóró alatt rejtetten szerelt Bosch-kürt, a gumi-szerelést megkönnyítő felcsapható hátsó sárhányó nemcsak a szemnek készült, hanem igen fontos kényelmi szempontokat is szolgál.

Lássuk az egyes modellek műszaki jellegzetességeit.

A három 250-es sorát a 250E típusú turagép vezeti be. 45x78 mm. furatlökést, 8 effektív lőerő, egyszahályos automatikus porlasztó, a mindenkori terheléssel — tehát nem fordulatszám — arányos automatikus kenés, centrifugál légtisztító, nagy Bosch-fényszóró, 30 wattos gyújtás-világítás, 12 amperórás akkumulátor, belső expanziós szervokuplung, préselt acélból és csőből kombinált váz, beépített lökhárítók, kormányoztató, 25x3-as ballonok, 13 literes feketére dukózott tartány jellemzi a modellt, melynek fogyasztása 100 km-re 2,8 liter benzín és negyed liter olaj, csússsebessége 90 km.

A 250-es luxusmodell, a 250L típus változatlan, a 250 S4 modell, a sport-típus széles hűtőbordázatú motorja 12 lőerőt teljesít, négysebességes váltóval van szerelve, benzintartánya krómzott, Bosch fényszórójába a sebességmérő süllyesztve foglal helyet és a 250E modellel azonos fogyasztás mellett 110—120 km-es sebességre képes.

Az 500-asok két kivételben készülnek, a bevált 250V négysebességes vál-



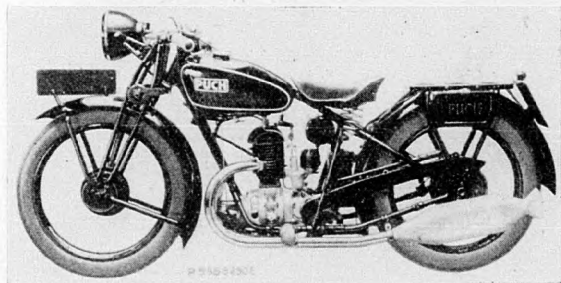
Ez az új négysebességes váltómű kapcsolószerkezete.

tót kapott, a hátsó agyban elhelyezett kuplungot túlméretezték és belső expanziós fékkel látták el. Sebességmérővel kombinált Bosch fényszóró, 30 wattos világítás, Bosch-kürt, felcsapható hátsó sárhányó jellemzi az új négyhengeres, melynek motorja több mint 16 lőerőt teljesít és sebessége 4,5 liter fogyasztás mellett felette van a 110 órákilóméternek. Az 500 N2 jelzésű négyhengeres ötszázas annyiban különbözik, hogy akkumulátorgyújtás helyett mágnessel szerelték és 3 sebességes a váltója.

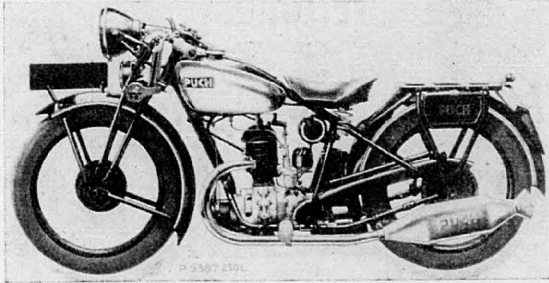
Mint látjuk az új Puch modell-széria alkalmas arra, hogy a legkülönbözőbb igényeket is kielégítse. A szőlőmotorosok túrázó kategóriája az egyszerűbb kivitelű 250E vagy a fényűzően megoldott 250L között választhat. Aki szereti a nagy sebességet és a motorke-rekparban inkább a sporteszközt keresi, mint az igénytelen, olcsó közlekedési eszközt, az a 250 S4 modellt választja, mely nagyszerű súlyelosztása okozta kivételes stabilitása következtében annak is megengedi a szupersport sebességeket, aki egyébként még nem doktora a motorozás tudományának. Aki a nehéz szőlőgépet szereti, amellet arra gondol, hogy idővel oldalkocsit is szeret, az a négyhengeresek között válogathat aszerint, hogy az akkumulátorgyújtásnak vagy a mágnesnek törhetetlen híve.

Nem lenne teljes a beszámoló, ha még nem emlitenők az új Puch oldal-kocsikat. Abszolút sportszerű vonalak, kényelmes férőhely, „földetseprő” alacsony építés és ennek megfelelő stabilitás jellemzi a pompás szeidkárokat, melyek specialitása a karosszériát szegélyező vastag krómzott csőből épített kapaszokódó, mely egyúttal 8 literes póttartány, a cső belsejében ugyanis benzint lehet tárolni.

A gráci Puch-gyár büszke lehet új modelljeire, melyek úgy külső csín, vonalvezetés és izléses kivitel, mint modern, üzembiztos, teljesítőképes megbízható konstrukció szempontjából öregbítenit hivatottak a nálunk is közmóndás jóhírnevüket.



Az olcsóbbik turamodell, 250E tartánya feketére dukózott



A luxusmodell, a 250 L-t krómzott tartányáról lehet első pillantásra felismerni

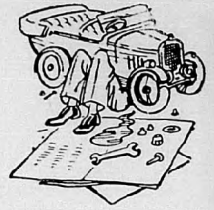
Érdeklődés esetén a cégeknél hivatkozzon az „Autó-Motor“-ra!



Autós segíts magadon!

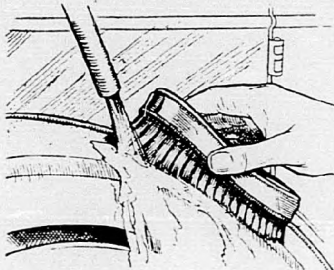
Magad uram, ha szolgád nincsen —

hogyan kell becsületesen elvégezni a kocsifiszogatását?



Amilyen ritka az olyan ember, aki a cipőjét maga pucolja, olyan gyakori, főleg vidéken az olyan autós, aki a kocsimosást és tisztogatást házilag végzi. A vezérigazgatói és kormányfőtanácsosi kategóriákba tartozók — megengedjük — nem fanyalodnak erre a munkára, a motorkerékpárosból autóssá vedlett és gépét nem egyszerű közlekedési eszköznek, hanem hű barátjának tekintő sportember azonban ebben a munkában is elvezetést talál. Ezek részére adunk értékes tanács-sorozatot.

A kocsimosáshoz legjobb a vízcsapra szerelt és szabályzóval ellátott gumitömlő, ilyen hiányában azonban a vödör is megteszi. Aki nem szeret megázni, az hűzzon gumicsizmát — máris nekifoghat a munkának.



Puha ruhakefe és sok víz; így távolítjuk el a piszkot a hajlásokból és réjtett helyekről

1. Zárjuk le az ajtókat, szélvédőt stb., hogy a víz ne hatoljon a karosszéria belsejébe.
2. Távolítsuk el ha lehet az üléseket és a szőnyegeket és seperjük ki a kocsibelsőjében levő port.
3. Kocsiemelővel emeljük fel az első tengely közepét, hogy mindkét első kerék a levegőben legyen. Erős vízszugárral mossuk le a sárhányók alatt, a tengelyen és kerekeken felgyült piszkot-sarat.
4. Emeljük fel a hátsó kerekeket és vízszugárral tisztogassunk. Ekkor még

ne gondoljunk arra, hogy a kerekeket teljesen tisztára mossuk.

5. Lassu és enyhe sugárban folyassunk vizet a karosszéria tetejére, az ablakokra, szélvédőre, puha szivacs-csal segítsünk a víznek a piszkot lebölni, erősen dörzsölni nem szabad, mert megsérül a fényezés.

6. Ha ablakaink felcsavarhatók, úgy vigyázzunk arra, hogy a víz bele ne folyék a belső mechanizmusba, mely hamar elrozsdásodik. A hivatásos kocsimosók itt követik el a legtöbb bűnt.

7. Mossuk le a szélvédőt, reflektorokat, a karosszéria oldalait, hátsó sárhányókat és a kocsifarát.

8. Egészen puha, régen használt, vízzel jól öblögetett ruhakefével a hozzáférhetetlen helyekről is eltávolíthatjuk a piszkot, főleg a sarkokból, ahová a szivacs nem ér.

9. Töröljük szárazra a karosszériát vízbe áztatott és utána kicsavart lágy szarvasbőrrel. A bőrrel a szélvédőt, az üléstámlákat, az ajtók belső felét és az ablakokat is jól tisztogathatjuk.

10. Ujra elő a kocsiemelővel, az első tengely alá. Tisztítsuk meg a fékdobokat, a kormányösszekötő rudat, a rugókat petróleumba mártott régi esettel.

11. Enyhe vízszugárral mossuk el a petróleumot, végül ivben hajlított kefével tisztítsuk a küllőket és gumikat. A kerékabroncsokat szarvasbőrrel szársítsuk le, mielőtt még eltávolítanók a kocsiemelőt.

12. Ugyanezt végezzük el a hátsó kerekeknél.

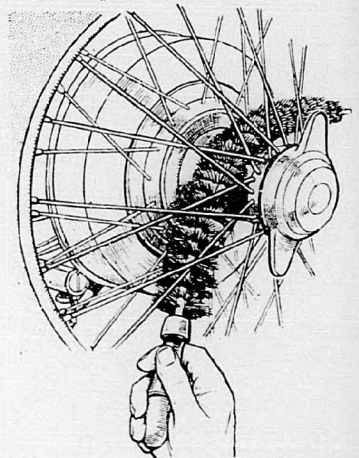
13. A sárhányókon (és karosszérián levő) olaj-zsír foltokat kevés petróleummal távolítsuk el, utána vizes-bőrös lemosás.

14. Egy kis polírvízzel és lágy ronggyal dörzsöljük fényesre a karosszéria dukózott részeit, valamint belül a sztereófalat.

15. Ha a kocsi sárosan állt egész éjjel és a piszkorászáradt a nyitott kocsitetejére és oldalfalaira, úgy a mosás előtt száraz ruhakefért használunk, ha

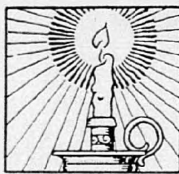
ezt a végén végezzük, úgy a port és sarat a tiszta karosszériára keféljük.

16. A nyitott kocsit celluloid oldalfalait bő vízzel mossuk le, majd kevés fémtisztítópasztával (sídol stb.) dörzsöljük fényesre. A tetőzsákok ruhakefével tisztítjuk.



A küllők és agyak tisztítására hajlított keféket használjunk. Az abroncsokat és küllőnippleket legjobb így tisztítani.

17. A mosásnál használt gumitömlőből eresszük ki a vizet és akasszuk fel száradni.



Világos,

hogy tökéletes munkát csak tökéletes gépeken lehet végezni.

Tekintse meg üzemünket
Dedics Testvérek

Thék Endre utca 15

Elrontott, hibás, lassu

motorkerékpárját felelősséggel, lelkiismeretesen, méltányos áron, megelőzésére kijavítjuk, mindenféle hiányzó alkatrészt elkészítjük, pótoljuk, **vezérműjét** átalakítjuk, hogy gépe gyors lesz. Költségetes, vizsgálat díjmentes. **Ingyen** garanzívot, hirdetjük motorkerékpárját, ha eladási vagy javítási megbízást ad.

Calthorpe képviselőt

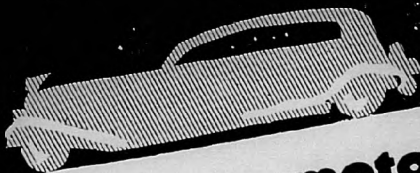
Klementz és Társa

okl. mérnök, Czulyba-műhely

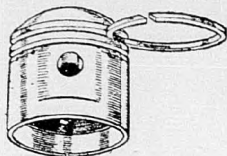
IX., KÖZRAKTÁR-U. 24. TELEFON 846—27



Castrol



Az autósok és motorosok vezérlő csillaga!



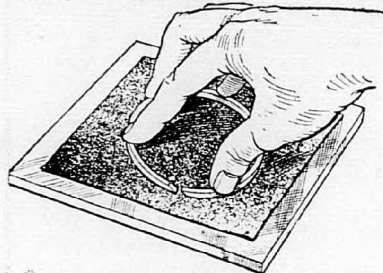
1. Ha az új gyűrűt a dugattyú-vá-jatába illesztjük és a dugasz kö-rületforgatjuk, ugy a vékony gyű-rű kotyog, a vastag pedig szorul.

Gyakorlati tanácsadó: Hogyan szereljük új dugattyú- gyűrűket?

— mit kell figyelembe venni, amikor új gyűrűket aján-
dézunk kompressziójában csökkent motorunknak

A dugattyúgyűrű nem örökös darab, aránylag rövid idő alatt kopik és kopása következtében a dugattyú már nem zár olyan légmentesen mint régen: kompresszióvesztés lép fel, ami erő-vesztéssel és üzemanyagpocsékolással jár. A gyűrű filléres alkatrész, melyet takarékoságból a legtöbb motoros házilag szerel annál is inkább, mert nem kell hozzá művészet, csak néhány tanácsot kell megfogadni.

Mikor kell új gyűrű? Ha a kikormo-zásnál azt látjuk, hogy a gyűrűknek a dugattyú falához surlódó felülete min-



2. Üveglapra finom csiszolóvásznat teszünk. Né-hány csepp petróleum és könnyen vékonyíthatjuk meg a vastag gyűrűt.

denhol egyeletesen fényes, nincsenek rajta barnás-égett foltok és két nyitott vége között a hézag nem haladja túl az újkorában mért hézagnak legfeljebb kétszeresét, úgy bátran visszaszerel-hetjük őket. Az égett-barnás részek arra vallanak, hogy a gyűrű nem fek-szik fel pontosan és a gáz „kifujt”, ha a gyűrűk tehát égettek, úgy legjobb újakat szerelni.

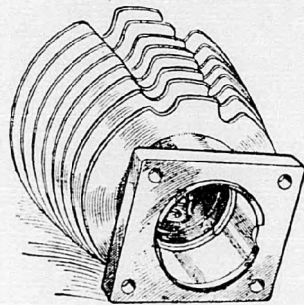
A gyűrűk leszereléséről legutóbbi számunkban már írtunk, ezzel most nem foglalkozunk, kezdjük tehát a gyűrűk bevasárlásával. Ha a képvise-letnél eredeti gyűrűket kapunk, úgy könnyű a dolgunk, ha esetleges hen-gerfúrás után túlméretezett dugattyunk van, vagy pedig a képviselet székhelyét Délamerikába helyezte át, úgy valamelyik megbízható alkatrészes boltba visszük a dugattyút és a hen-geret. A dugattyú gyűrűvájatait előző-leg alaposan ki kell tisztítani, a leg-utóbbi számban ismertett reszelő-nyélbe fogott régi gyűrűdarabbal. Ha szerencsénk van, úgy kapunk megfe-lelő gyűrűt, melynek mérethelességét a következőképpen állapítjuk meg. Először is meg kell állapítani, hogy a gyűrű pontosan, de mégis könnyen beleilleszkedik-e a vájzatba. Az 1. ábra szerint befektetjük a gyűrűt a vá-

jatba és körülforgatjuk. Ha minden rendben van, úgy meg kell állapítani, hogy a gyűrű két végének hézaga hely-es. A gyűrűt belecusztatjuk a hen-gerbe, félig beletöljük, mégpedig nem kézzel, hanem a dugattyúval, hogy a gyűrű a hengerfúratnál teljesen páru-hozamosan fekdjék fel. Mérélapocot du-gunk a gyűrű két nyitott vége közé és így állapítjuk meg a hézag nagyságát. Hogy mennyi legyen a helyes hézag azt az instrukciós könyv adja meg, ál-talános értéket nem mondhatunk, mert az függ a furattól. Legjobb ha nem áll rendelkezésre instrukciós könyv az al-katrészboltban kérni táblázatot. Ha azt látjuk, hogy a hézag kevés és megfelelő hézagú gyűrűt nem kapunk, úgy igen finom reszelővel dolgozzuk le a gyűrű végeit ügyelve, hogy a resze-lés vonala teljesen párhuzamos legyen a másik vég vonalával. Ha pedig azt látjuk, hogy a gyűrű egy kússá vastag és nem illeszkedik bele könnyen a „du-gasz” gyűrűvájatába, úgy vastagabb üveglemezre finom csiszolóvásznat fektetünk, néhány csepp petróleummal megnedvesítjük és óvatosan, körkörös suroló mozgást végezve, vesszük le — 3. ábra — a felesleges anyagot.

Ha a gyűrűhézag túl nagy, úgy ezen nem segíthetünk, ne is essünk kétségbe, mert a nagyobb hézag nem olyan veszélyes, mint a kis hézag, amit a gyűrű-nek hő okozta tágulása magyaráz.

A gyűrűk felhúása a dugattyúra

nem nehéz feladat, ha három, alig 1—2 milliméter széles és igen vékony bá-doglemezkét használunk. A lemezeket helyesen elosztva, körülfektetjük a du-gattyú és ráhúzzuk a gyűrűket. A le-mezkék megakadályozzák, hogy az alsó vájzatba szánt gyűrűt beleugorják



3. Így toljuk bele felülről az új gyűrűt a dugat-tyúval a hengerbe, hogy hézagát megállapítsuk. A hézagot mérőlapoccal mérjük le, inkább na-gyobb legyen, mint kevés.

már a legfelső vájzatba, de a fakezünek is lehetségesé teszi a gyűrűtörés elke-rülését. Ne feledjük el: a dugattyú-gyűrű anyaga rideg vas, könnyen pat-tan el, tehát csinján kell vele bánni.

Hogy a motor összeszerelése előtt a gyűrűket el kell osztani, tehát úgy el-helyezni, hogy az egyes gyűrűk hézagai egymástól egyforma távolságban legye-nek; nem szorul magyarázatra, sem in-dokolásra.

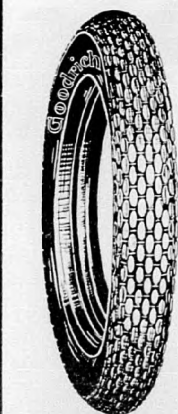
ÚJ FUTÓFELÜLETŰ

GOODRICH

MOTORKERÉKPÁRPNEU

friss
fartós
megbízható
csuszásgátló

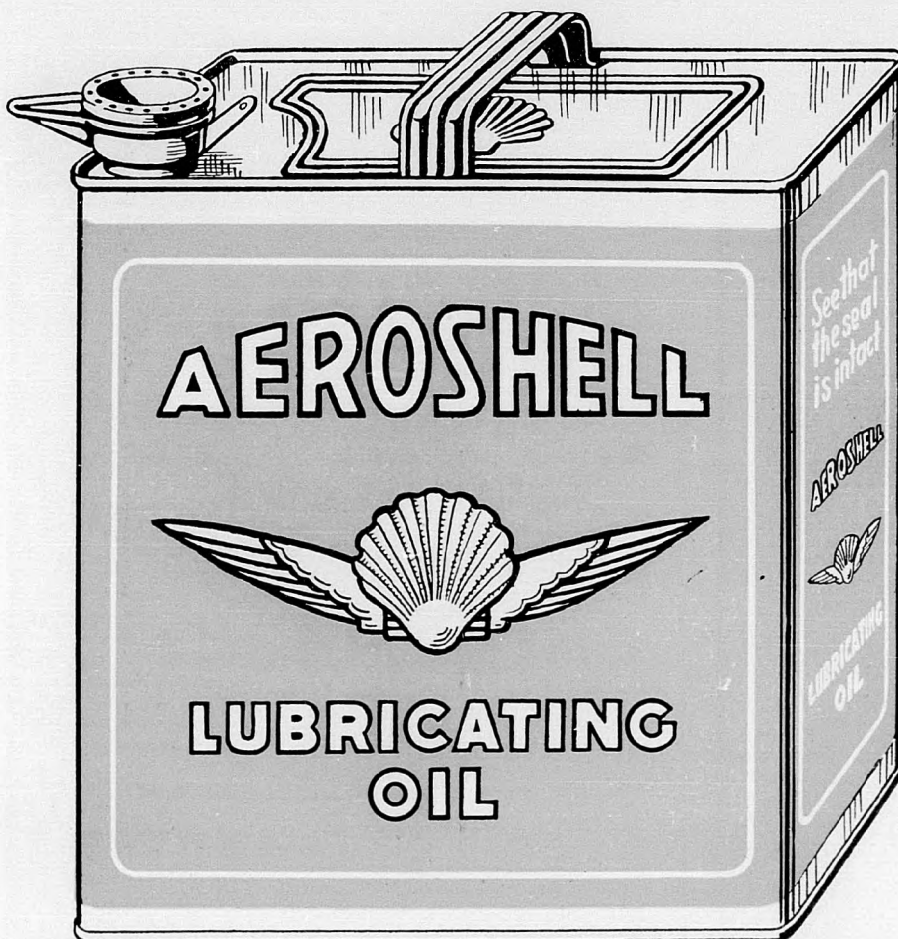
tehát tökéletes!



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

Ez a piroskannás

AEROSHELL



Mindenütt kérje ...

... mindenütt kapja!

HIREK

Uj Diesel világrekord!

Eyston, az ismert angol autóversenyző a minap megjavította saját tavaly felállított Diesel-autó világrekordját a Montlhery autódromban. *Eyston Diesel-Limousinjével 185.695 km-es sebességet ért el* szemben tavalyi 168.719 km. rekordjával. Mint érdekességet szögezzük le, hogy Eyston Dieseljének kenésére Castrol AA olajat használt. A zöldkannás olaj ugyancsak jó barátja a világrekordereknek...

Ujjab Lukavecz siker!

Legutóbbi számunkban megemlékeztünk az Amerikában versenyző Lukavecz örvéndetes sikeréről, melyet a miamii moterosónakversenyek során ért el. Az első sikert balsiker követte, amennyiben Lukavecz a hullámos víz-sima vízre épült hajójával hatalmasat szaltózott, szerencsére minden komolyabb következmény nélkül. Sőt! Néhány napra rá az egyik futamban az amerikai Tennessee és Ellsworth között, 13 induló között, harmadik helyen végezve ismét bizonyítást tett arról, hogy amerikai kiküldetése nemcsak okulás céljából volt előnyös, hanem szereplése egyenesen eredményes is volt, hiszen az európai versenyzők sorából egyedül ő szerzett Miami-ban helyezést.

Campbell készül?

Amíg Campbell Afrikában utazgat, az angol sajtó pedig az után szimatol, nincsen-e ez az „African Trip” valami összeköttetésben az új világrekordki-

**IGY RAGYOG A MOTORJA,
HA BARTHA A ZOMÁNCA**



Tavaszi szenzáció a magas hőfokon égett színes zománc.
A lap olvasóinak 5% engedmény adok.

Bartha István VII. Rózsa u. 13. T. 39-5-57



EGYETLEN ember aki nem tudja, hogy a Willkán minden alkalrész kapható.

WILLKÁN M. L.

Liszt Ferenc tér 6. T. 251-56, 111-37

sérletre való terepkéséssel, odahaza Angliában csendben jelentős dolgok történek a legendás „Blue Bird” körül. A Kék Madár új áramvonal karosszériát kapott, melyet két német aerokonstruktor tervezett és amely „forradalmasító” újdonságával bizonyára óriási furorét fog kiváltani. Hírek szerint az új karosszeria forma a szélesatornában végzett kísérleteken messze túlszárnyalta a Blue Bird régi „kaszniját”, illetve annak eredményességét. Beavattottak szerint a siker egyedül attól függ, sikerül-e a Daytona Beachnél gyorsabb pályát találni. Az amerikaiak szerint, akiknek élen mint a múltban is Mr. William Stumm végzi a rekordkísérlet organizációs munkáit a Salt Lake City melletti kiszáradt sósó medre 300 mérföldön felüli (közel 500 km-es) sebességi világrekordnak lesz a bölcsője...

Bruck Béla a V B K bírāja

Értékes kintutetés érte a Bruck-cégen át az egész motorszakmát azon alkalomból, hogy a *Választott Bráskodási Központ Bruck Bélát a választott bírák sorába iktatta.* A Bruck Belát ért megtiszteltetés egyben elismerés azoknak a szolid kereskedelmi elveknek, melyeket a Bruck-cég immár évtizedeken át képvisel.

12 külföldi a Tattersalban!

A májusi ügétópályaversenyek előkészületei teljes gözzel folynak és bizonyosra vehető, hogy a KMAC-nak a



Tankolni akar? Nem. Ellenkezőleg.

Tattersalban megrendező versenyei olyan sport- és közönségsikert fognak eredményezni, mely lehetővé teszi majd azt, hogy az autókлуб a nyár folyamán sorozatosan rendezhesse meg esti dörtrékk versenyét. A minap a bécsi versenyzőgárda képviselőiben Budapestén járt Killmeyer és Tella megállapodást létesítettek a KMAC-al, mely szerint a májusi dörtrékk-premierén 12 külföldi versenyző vesz részt 16 géppel. Meg vagyunk róla győződve, hogy ez a rég várt attrakció



A konstruktor problémája: egy vagy két liter?...

sportkörökben olyan visszhangra fog találni, melynek leghívebb kifejezői a Tattersal zsúfolt tribünjei lesznek.

London—Melbourne!

Az angol aero-klub London—Melbourne sebességi versenyének résztvevői október 20-án startolnak Londonból, hogy az ellenőrző állomásokon — Bagdad, Kalkutta, Singapore, Darwin és Charleville — át a melbournei célba érjenek. A menetidő 16 napon van maximálva, győztes azonban az, aki leggyorsabban ér célba, tehát grandiozus távversenyyel állunk szemben. A gépekre nézve semmi előírás nincs, tankolni akár a levegőben is lehet, az éjszakai repülés is meg van engedve. Az indulók között endogetik a Mollison házaspárt speciális Havilland versenygéppel. Stackot egy kétmotoros „Air-speed-Courier”-rel, míg Kingsford Smithet Lockheaddal kombinálják. Az amerikaiak közül Wiley Post, Turner, Weddel és Doolittle tartja bizonyosra vehető a legújabb amerikai versenygépekkel. A rendezőség francia, olasz és német részvételre is számít, hír szerint a németekben meg is van a hajlandóság, hogy Heinkeljeiket sorompóba állítsák. A június 1-i nevezési zárlat eldönti, vajjon Amerika és Európa harca lesz-e valóban a Schneider Cupök örökébe lépő London—Melbourne távverseny?

4200 m. — motor nélkül!

A prof. Georgij vezetésével délamerikai turnén levő német vitorlázó-repülők szenzációs esüseteljesítmény kapesen hallhatnak magukról. *Heinz Dittmar Rio de Janeiro mellett 4200 m-es magasságot ért el vitorlázó géppel* mely teljesítmény új világrekord. Dittmar 350 m. magasra vonatta fel egy motoros gép, innen maga emelkedett fel 4000 m. fölé.

Olcsó! Hengercsiszolások, dugattyúk precíz készítése Motorokérék-pár láncok sebességváltó-kerekek és láncok raktáron **Jó!** **SECURO GÉPMŰHELY** Megbízható! VI. Izabella-u. 71. Tel.: 11-7-82.

SAJNÁLOM

de én csak „Cellodor“
cellulose lakkot fogadok el

Wilheim Fülöp

festék-, lakk-, kence
nagykereskedése

„Cellodor“ cellulose fröccslakkok
BPEST, VIII., RÁKÓCZI-UT 65.
Alapítva: 1902. Telefon: 316-88.



Hiába

int pirosat a rendőr
meg sem állok a

Dormán

javítóműhelyig

AKADÉMIA UCCA 5.

Telefonhívó: 19-6-53

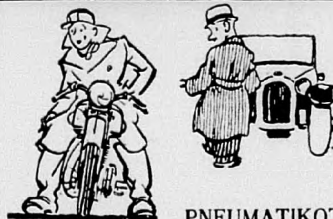
Révész és Huszár

LIBIK ÉS TÁRSA

VI., Jókai tér 7. Telefon: 18-9-54.

DUREX dugattyúk egyed-elárúsítója,
dugattyugyűrűk, csapok, szelepek, tömítések, csavarok, bronzok, Wippermann, Morse láncok, Jap alkatrészek.
Hurt sebességváltó részek.

MOTOROLA
LARDOLINE
RICIT



PNEUMATIKOT

CORD

MI CSAK

pneumatik szaküzletben vásárolunk.

Veres és Senyei

VI., Jókai ucca 30.
Telefon: 16-1-88.

35.000 ember kenyere!

Igen! 35.000 ember mindennapi kenyérébe került a magyar automobilizmus válsága! A járműgyártók egyesületének adatai szerint hazánkban 375 önálló iparos foglalkozott gépjármű gyártással, illetve javítással! Ezek mintegy 5000 segédét és 700 tanoncot foglalkoztattak. Ma? Mindössze 270 önálló iparos folytatja mesterségét, akiknél 300 segéd és 280 tanonc dolgozik...!

Az automobilkereskedelemben? Valamikor pontosan 3000 tisztviselő és munkás talált tisztességes megélhetést. Ma? Ennek a létszámnak alig tized-része talál „megélhetést“ az autókereskedelemben.

Csupán a gépjárművezetők egyesületének nyilvántartása szerint az automobilszakma munkanélküli áldozatainak száma 35.000 ember...!

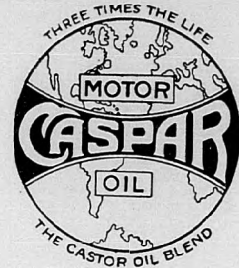
És miért?

Mert:

Az elmúlt év végén adóhátralék miatt a hatóságok 5306 forgalmi engedélyt vontak be, míg 478 forgalmi engedélyt hatóságilag töröltek, de nem találtak... De álltak le adóhátralék nélkül is gépjárművek garmadával. Egyedül Pest megye területén az elmúlt év II. felében mintegy 500 olyan járművet állítottak le, melyeknek nem volt adóhátralékuk. Mondjuk úgy, amelyeknek „még“ nem volt adóhátralékuk! De... — tulajdonosaik nem bírták az adóterheket, melyek oly alapos pusztítást végeztek a magyar járműpark amúgy is ritka soraiban, amit pótolni talán hosszú évek sem lesznek képesek.

Az elmúlt évre előírt közötti adók összege a forgalomban lévő gépjárművekre 3,980.272 pengő volt, amiből az év végén fennmaradt hátralék 1 m l-lio 718.998 pengőre rúgott, ami az előírt adóknak 44,2%-a. Ezek a szomorú számok a magyarazata a magyar automobilizmus katasztrófájának, melyet auktevezésekkel megállítani nem lehet többé.

Jöjjön a vámredukció, jöjjön az igazságos adóztatás, a 6 vagy 7 filléres benzindó, mely egyedül lesz képes gátat vetni ennek a szörnyű pusztulásnak, mely évtizedek! munkáját döntötte romba. Meg kell akadályozni azt, hogy a járműtulajdonosok az adóterhek miatt kénytelenek legyenek leállítani autójukat és motorkerékpárjukat, ezt követeli az állam érdeke, hiszen ha ma valaki leállítja a kocsiját, az évi 2000 pengőt von ki a forga'omból, amit mégérez iparos, kereskedő és talán elsősorban a kinstár egyaránt. Ilyen alapon 500 autó már egy millió pengőt von ki az ország amúgy is beteg gazdasági vérkeringéséből... mire várnak hát még tovább? Vagy talán arra vagyunk kíváncsiak, kié lesz az utolsó autó az országiton? Ki bírja legtovább?



Eredeti ricinussal komponált pennsylvaniai kvalitásolaj!

Olcsó ár!

Visszaváltható kanna

Főbizományi lerakét!

PAJOR IMRE

VI., JÓKAI U. 28. T. 202.28

Bejárat a Horn Ede-utcából.



sem talál jobb

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



Automobilrugók és spirálrugók gyártása és javítása. Kész rugók raktárában LÁSZLÓ

VII. VÁG UCCA 5. — TELEFON: 91-1-22.



NE

hegyja magát megszédíteni.

MÉGIS LEG-JOBBA GROSSMANN ZOMÁNC!

GROSSMANN HENRIK

különleges motorkerékpárgyártó VII., Nefelejts u. 58. Bejárat a Peterdy uccáról. Alapítottait 1897.

Az idei belga autó GP, ellentétben a tavalyi 24 órás kirrással csak 10 órás verseny keretében kerül lefutásra. A versenyen esakis szériában gyártott, kompresszornélküli sport- és túrakocsik indulhatnak.

Felelés szerkesztő és kiadó: KRAMER JENŐ

Ha eredeti angol gyári

| | | | |
|---------------------------|---|-----------------------|--|
| AMAL | karburátort karburátor alkatrészt szabályozót | John Bull | pneumatikot felsz. cikket |
| Best&Lloyd | olajpumpát csapokat szerelvényeket | Lodge | csillámszigetelésű gyújtógyertyát |
| Brooks | pótlések pótlábtartókat | Pilgrim | olajszivattyút, olaj- szivattyualkatrészt |
| Burman | sebességváltókat sebességváltó alkatrészeket | Robbialac | hideg- zománcot |
| Coventry és Renold | láncebontókat, láncokat | Smith | sebesség- és kilométermérőórákat |
| | | Sturmey Archer | sebességváltókat, sebességv.-alkatrészeket |

óhajt vásárolni, akkor forduljon bizalommal

BIRÓ JENŐ Bpest, VI., Liszt Ferenc tér 2

motorkerékpáralkatrész nagykereskedőhöz, mert szükségletét ott szerezheti be a legelőnyösebben. Valamennyi gyártmány — közöttük Harley-Davidson, AJS, DKW — motorkerékpárokhoz alkatrész és felszerelési cikk.

20%-al olcsóbbak lettek

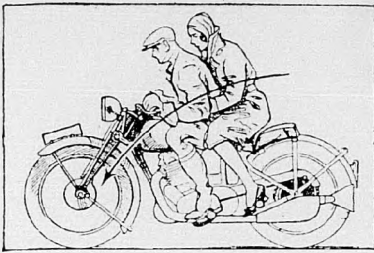
KÖZISMERTEN KIVÁLÓ
CYKLOP MP JELŰ,
AZ EGÉSZ VILÁGRA SZA-
BADALMAZOTT OLDAL-
KOCSIJAINK, MELYEK

NAGY VÁLASZTÉKBAN

MEGTEKINTHETŐK RAK-
TÁRUNKBAN

EGYETEMES GÉPJÁRMU IPAR

„Varta-ház” V, Bálvány-u. 12. Tel.: 14-4-76

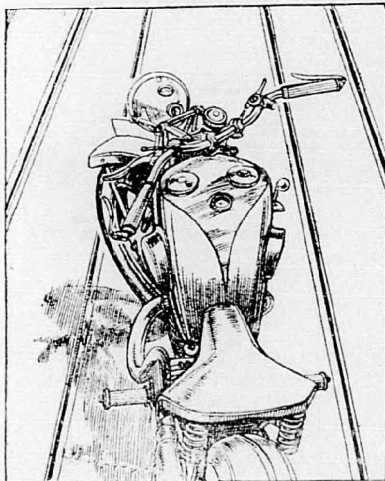


A hirtelen fékezésnél a gép sulya előretendül, ezért blokiroz olyan könnyen a lehermentesített hátsó kerék.

Jönnek a tavaszi esők, a nyári zivatarok, melyek pillanatok alatt nyálkás korszolypályává varázsolnak aszfalt-országot, a legtöbb motoros, aki még nem sajátította el a sarazás művészetét, olyan tojástáncot lejti, mint a ptyókosan bekötött szemű propellerkapitány propellerje éjjeli ködben. Meg kell tanulni tehát a faralás elméletét és fortélyait, ehhez akarom hozzásegíteni motoros barátaimat.

Az elmélet bajnokai azt magvarázzák, hogy faralni — felesleges. Analizálnak és magvaráznak jobbra-balra és amint latyakossá válik az út, szépen hasrafeksznek, annak ellenére, hogy ma már nem délibáb a faralásmentes gumi és a vázak sem hajlanak nádszál-módra, mint a régi boldogabb időkben. Le kell szögezmem: amíg kétkerekű jármű lesz a világon, addig mindig ki vagyunk téve annak, hogy akaratlanul vízszintes helyzetbe kerülünk és nagy alázatosan treneskötünkkel töröljük szárazra a latyakos utat. A csuszást-faralást azonban ha megakadályozni nem is, de lecsökkenteni igenis lehet — ami kiderül az alábbiakból.

Lássuk először is a *masinát*. A legfontosabb, hogy a gumik jó állapotban legyenek, ha a pneu rajzolata elkopott, úgy a legjobb odaajándékozni őket valamelyik motoresónakos barátunknak



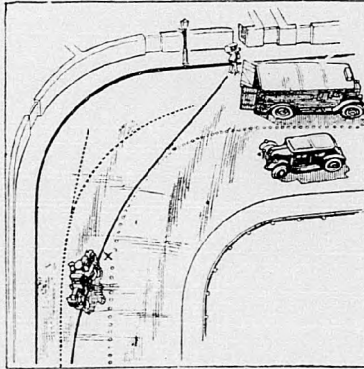
Síneken minél tompább szögben haladjunk át.

CSUSZÓS UTAKON IS ÖRIZZÜK MEG A LÉLEKJELLENLÉTET

Mit kell tudnia minden motorosnak a faralásról?

Írta: KOZMA ENDRE

tutajvédőnek, keréken azonban helyük nincsen. „Kopasz” gumival járni nemcsak könnyelműség, hanem drága mulatság is, ha a törött lábtartókra és sípесontokra gondolunk. Mi a legjobb



Ha az x-el jelzett motoros az út középvonalát tartja, úgy ha akadály bukkan fel, kiegyenesítve gépét még megállhat, ami nem sikerül, ha egészen a baloldalon haladt volna.

gumiméret 350-500-as szőlőgépre? 26x3-as elől, 26x3,25-ös hátul. Sokan azt ajánlják, hogy esős időben engedjünk ki egy kis levegőt a gumiból. Ezt nem tartom helyesnek, mert a lapos gumi nem faral kevésbé, legfeljebb a vászna török hamarabb. Sokkal okosabb a *vilálókharítót egy kicsit lazítani* de csak akkor, ha a villaesapok nincsenek kutyogásra kopva.

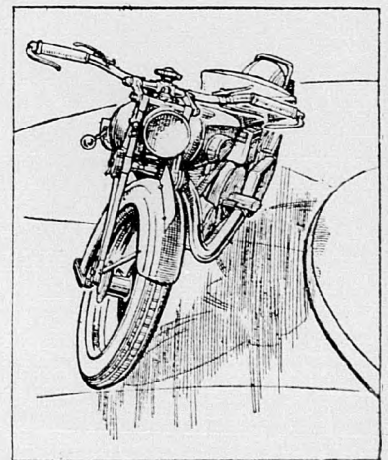
Mint második tényezőt, lássuk a *motorost*. A csuszások oka a legtöbb esetben a gondatlan vezetés, 90%-ban a hirtelen fékezés. A legtöbb motoros csuszós időben nem mer hozzányulni az első fékhez, ha baj van, nagyot tapos a hátsó fék pedáljára. A gép természetesen megfaral, a hátsó kerék ugyanis állva csúszik a latyakban. Ilyenkor ha nagy a baj hát teljes erőből megmarkolja az elsőfék hébljét és mivel az eredmény kevés kivétellel látogatás a „földszinten”, hát megesküszik, hogy az első fékhez csak akkor nyul a jövőben, ha majd leszállítják az útdót. Pedig az elsőfék egyszerű alkalmazása lehetségessé teszi a gyors megállást akkor is, ha szappanhab borítja az aszfaltot.

Tisztában kell lenni a *fékezés elemi dinamikájával* (nem kell félni, elmélet nem következik). A fékezéskor a gép

és a vezető súlyának legnagyobb része *előre lendül* és ránehezedik az első kerékre. Ezt könnyen gyakorlatban is tapasztalhatjuk, ha felülünk megbízható barátunk mögé a pakktartóra. Hirtelen fékezéskor úgy érezzük, mintha valami felemelne a pötülésről és nekiszoritana barátunk hátához (ezért szeretik a csomagtartó gyengébbnemű utasai tavasszal a hirtelen fékezést). Ez az oka annak, hogy különösen csuszós talajon oly könnyen blokiroz a hátsó fék, mert a sebesség csökkenésekor csökken a terhelés is, a gumi és a talaj közötti adhézió erősen csökken. Most már megértjük valószínűleg, miért *hatásosabb néha az elsőfék*.

Mielőtt folytatnám, néhány tilalmat kell felsorolnom. *Tilos* az elsőfék használni, amikor fordulóban be van döntve a gép. *Tilos* erőszakosan használni az elsőfékét, amikor a hátsó kerék már blokirozott. Ha ezt a két tilalmat figyelembe vesszük és csuszós napokon előbb nyomjuk meg a hátsó féket és csak utána lépünk a pedálra, úgy csak ritkán fog a masina elfaralni, vagy letenni bennünket a földre. Próbálják csak meg kizárólag elsőfékkel dolgozni csuszós talajon, meg lesznek lepve, hogy ez mennyivel hatásosabb — természetesen okkal-móddal alkalmazva — mint a hátsó.

Szinte halloom amint Mazsola úr kérdi: *hoyan fékezzünk tehát fordulóban?* A válasz egyszerű: ne maradjunk az út-



Fordulóban bedöntött gép elsőfékét használni — fordulóban bedöntött gép elsőfékét használni — rendszerint elsőkerékcuszaszt okoz.

Minden Autósnek az „Autó-Motor” táborában van a helye!

szélén, hanem tartsuk magunkat közel az út középvonalához, anélkül természetesen, hogy vágnánk a fordulót vagy áthajtanánk a szabálytalan oldalra. Ha nem haladunk a járda mellett vagy az út szélén, úgy nem kell hirtelen fékezniünk, ha valaki *váratlanul lép a járdáról*, vagy jelzés nélkül hajt be előttünk a mellékútról. Gyakorlati példával is igazolhatom elméletem helyességét. Tegyük fel azt, hogy az úttest jobbra fordul és úgy 25–30 km-es tempóban, gyengén akcelerálva vesszük a fordulót. Valamilyen okból akadály van előttünk. Mit tegyünk? Fékezünk? Nem, egyszerűen *kiegyenesítjük a bedöntött gépet* és ahelyett, hogy a fordulót vennők fékezve, a forduló ívének elképzelt érintőjének irányát követjük. Ilyenkor van elég helyünk a fékezésre és mivel gépünk minesen bedöntve, nyugodtan erőesebben is használhatjuk fékeinket. Ha azonban az út szélén haladtunk volna, úgy biztosan bukás lett volna az ügy vége, mert fordulóban, bedöntött gépet fékezni az esetek száz százalékában bukással jár!

Az előbb említettem, hogy a bukások 90%-a gondatlan fékezés eredménye. Mi van a hiányzó tíz százalékkal? Azt hiszem ötöt nyugodtan a jó öreg villamos sínek számlájára írhatunk. A nedves villamossínek az okai annak, hogy városi forgalomban nem szeretem a párhuzamosan bordázott első gumit, a

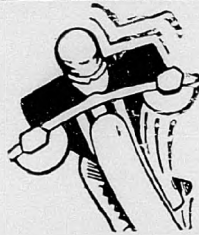
Sínek vályui szinte vonzzák a középső gumibordát, elkapják a kereket és bukás az eredmény. Más segítség nincsen: óvatosan kereszteljük a síneket és lehetőleg minél tömpőbb szögben haladjunk rajtuk át.

Megmaradt még 5 százalék, melyben a hirtelen gázadás a ludas. Ha az ember előtt végre zöldet verkliz a káren-

dőr és egyszerre azt veszi észre, hogy a gép gyorsulása minesen arányban azaz a *magas fordulatszámú*, melyet a kipuffogás árul el, úgy ne nézzünk hátra, hogy mi történt, hanem minél sürgősebben vegyük vissza a gázt, nehogy a *tülpörgő* hátsó kerék előrejőjön és hátha üssön bennünket.

Régi aranyköpés: *a félelem, a lábak csuszatalása és a gázt idegesen adó kéz a szülője a kicsuszásnak*. Van ebben igazság, viszont ne essünk az ellenkező végletbe és a csúszós utakat illő respektussal kezeljük. A síma, egyenletes menés minden hirtelen gyorsulás vagy fékezés nélkül a legbiztosabb módszer. Akinek pedig kedve van hozzá, az próbálja ki ennek az ellenkezőjét valami elhagyott lúcsos aszfalton vagy sáros országúton. Oda fogja kenni magát jópárszor, igaz viszont az is, hogy mebecsülhetetlen tapasztalatokra fog szert tenni. A sárban motorozást csak gyakorlattal tanulhatjuk meg, ha leküzdjük az idegességet és nem az orunk elé, hanem jó messzire nézünk, úgy negyedóra múlva azon vesszük észre magunkat, hogy bár az úttest csillog a latyaktól, mégsem reszketünk attól, hogy elvágódunk.

Amit elmondottam, az a szőlőgépre vonatkozik. Az oldalkoesi is faral természetesen, de ez már nem jár veszéllyel, egyszerűen bele kell kormányozni a faralásba, ami ismét egyenesbe hozza a gépet.



BUDÁN OLAJ

**HELM special
és Ricin**

valamint az összes motorolaj különlegességeik

GHILLÁNYI M.

II. Corvin-tér 5. (Fő-u.)

Megérkeztek

az 1934. évi

DKW

Meister-klasse 701. modellek

Elsőkerékmeghajtás, szabadonfutó váltószerkezet, lengőtengelyek, központi olajozás, olaj-lökésgátlók

2.60 m. tengelytáv,

négy ülés. A kis kocsí üzemköltségével a nagy kocsik kényelmét, teljesítményét és biztonságát nyújtja.

VEZÉRKÉPVISELET:

Mayláth

VI., Gróf Zichy Jenő-utca 17.

A minőség és a beszerzési forrás megbízhatósága fölött a vevők ítélkeznek!

1934 évben a következők itélték a **RUDGE**-öt a legmegbízhatóbb motorkerékpárnak, mert ők is **RUDGE**-öt vásároltak.

Pusztaszeri József, Budapest, Bulyovszky-u. 40.
Feregő és Blahó, Bolyok.
Andó Antal, Budapest, Tátra-u. 15.
Csengey Lajos, Soltvadkert.
Pakay István, Budapest, Maglódi-ut 29.
Bózzay Bózzay György, Győr.

1934 évben a következők itélték a **TRIUMPH**-ot a legmegbízhatóbb motorkerékpárnak, mert ők is **TRIUMPH**-ot vásároltak.

Némethy László mérnök, Budapest, Bercsényi-u. 5.
Bihary László mérnök, Budapest, Eötvös-u. 37.
Gerő Tibor s erszámgéáros, Ujpest.
Ulrich János művezető, Amerikai-ut 83.
Szabó Lajos lelkész, Ricsé
Piedi Kornél, Budapest, Váci-u. 10.

Ezek után Önnek sem lesz nehéz a választás!

Ár és részletfizetési kedvezmény!

Használt gépet új gép vételénél be vesszük!
Használt generaljavított gépeket részletre árusítunk

BRUCK, JÓKAI-U. 21.

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



Winkelhöffer mérnök

a bécsi Puch műhely műszaki vezetője
májusban Budapestre jön és díjmentesen
vizsgálja át a Puch motorosok gépeit

Kellemes és főleg hasznos meglepetést tartogat a Puch művek Rt. a magyar Puch motorosoknak. Meghívta Winkelhöffer mérnököt, a bécsi Puch javítótelep műszaki vezetőjét kéthetes budapesti tartózkodásra, melynek kapcsán a nagyhirű szakértő díjmentesen áll minden Puch-motoros rendelkezésére és nemcsak értékes tanácsokkal szolgál, hanem teljesen díjmentesen vizsgálja át és állítja be a gépeket. Winkelhöffer látogatása előreláthatólag májusban esedékes, a Puch Közleményekben annakidején közölni fogjuk a pontos időpontot.

Az 500 N típusok kupplungbeállítója nem arra szolgál, hogy az esetleges kupplungcsuszást megszüntessük és ha a kupplung eszűrik, úgy még kalapáccsal „állítva” a beállítót sem sikerül a csuszást megszüntetni. A kupplungbeállító berendezés célja az, hogy a normális kopás eredményeképpen fellépő holtjátékokat kiűzőbőlhessük ki. Ha nagy a holtjáték, olyankor nemcsak a kupplung, hanem az egész transzmisszió, láncokerekek és a lánc szenved. A kupplungot tehát mindig becsületesen állítsuk be: meglazítjuk az anyákat, kinyomjuk a beállító tolattyút és meghúzzuk az anyákat. Ez a néhány perc alatt elvégezhető munka sok kellemetlenséget hátrít el.

Puchék műhelyében König üzemvezető szívesen mutatja be gyakorlatban a kupplung beállítását.

Kiss László, a jónévvű kecskeméti versenyző rövidesen 250-es kompreszoros Puch-versenygépet kap. Sok szerencsét!...

Kozma Endre a napokban kapja meg új S4 típusú 250-es sportgépét az idei túraversenyeken már a négysebességesen vesz részt.

A Puch művek bevezették a használt gép becserélési rendszert, nemcsak saját gyártmányú gépet fogadnak el részfizetés gyanánt, hanem bármilyen idegen gyártmányú masinát. A „bevett” gépeket generáljavítva, garancia mellett árusítják lezállított áron. Érdemes körülnézni tehát a raktárban...

Érdekes és ügyes akkumulátor víz- és savtöltőt kapni Puchéknál. Az Accu néven forgalomba kerülő gumilabdás szivornya speciálisan a Puch-telepekhez van adaptálva és önműködőleg teszi lehetővé, hogy az előírt havonta eszközrendelő desztillált víz utántöltés alkalmával a telepen biztosítva egyen az oly fontos előírásos folyadék nívó.

Stern Endre, a jónévvű versenyző S4 típusú 25-es sportmodellt vásárolt, melyet a napokban át is vesz. Stern szorgalmas résztvevője lesz az idei versenyeknek.

Az összes

PUCH

motorkerékpárok

évtizedek óta

SEMPERIT

pneuvál vannak

szerezve



Semperit Ierakat

Budapest, VI., Andrássy-ut 8.

Tel.: 22-4-84

A Frontharcos Túraút előkészületei

Lázasan folynak a május 26—27-i Frontharcos Túraút előkészületei. Mint ismeretes a verseny távja 1200 km., melyet 50 km-es átlaggal 24 órán belül kell a versenyzőknek lefutniuk. Budapestén a Hősök-teréről indulnak a túra résztvevői és Kecskemét, Csongrád, Hódmezővásárhely, Szeged, Duraföldvár, Pécs, Kaposvár, Keszthely, Balatonfüred, Veszprém, Pápa, Szombathely, Sopron, Győr, Komárom és Dorog érintésével érkeznek vissza Budapestre. Pécsen a Meesekre egy 7 km-es hegyverseny van beiktatva, ez azonban csak holtverseny esetén dönt. A versenyre máris pompás tiszteletdíjakat adományoztak úgy, hogy az év ezen legkimagaslóbb autó- és motorkerékpár eseménye egyben a legjobban díjazott verseny is lesz. Az Ásványolaj központ egységes benzínfüzetet ad ki, a benzinkutak éjjel és nappal állandó szolgálatot tartanak, Shellék 30%-os, Cordaticék szintén nagy engedményt biztosítanak a benevezett versenyzőknek. Nevezési zárát május 6-án!

**SEBESSÉGMÉRŐK
KILOMÉTERSZÁMLÁLÓK,
autóórák, autóműszerek szakszerű
JAVÍTÁSA
ÓRAGYÁR, Tömő-u. 26**



ÁPRILISI STRÓFÁK

*Nincsen abban semmi titok, mégsem tudja senki,
Milyen öröm Magyarországon motorosnak lenni,
Mert a jármű itt nemzeti vagyonként számít,
Mely nem luxus célt szolgál s nem adóalanyt szállít.
És ha van is jármű, melynek magas az adója:
Csak államférfinek lehet saját az autója.
Ezért tolong tömegtelen sok gépjármű nálunk,
Hova a király gyalog jár, ott is autón járunk.
Nem nézik, hogy halkán meggyünk, avagy némi neszszel,
S nem keverik benzínünket drága, büdös szeszszel.
Nincs betétlappal bélétre pénz helyett a tárcánk,
S nem félnagyított konfetti az új adóbárcánk.
Közlekedési »szabályzat« sincs tucatszám nálunk;
Ezért nincsen eset rá, hogy bármiképp' kihágjunk.
Ismeretlen fogalom az egyirányú hajtás,
Szana-széjjel kocsikázhat sz eggyidőben pajtás.
Váci utcán ha álldígálsz paar vagy unpaart játszatsz,
Piros pettyes tábláskákát nálunk soh'se láthatsz.
Befordulhatsz — miként arunk László király hajdan,
Nem leszel, mint ő volt egykor: hélszögletes bajban.
Gyalogjáró! — rohanj, vegyél járművet még máma!
Nem lesz több a kiadásod, mint a cipő számla...
Sőt tán marad is még pénzed; azt tedd szépen félre,
Gyűjtögesd a jövőre: április elsejére.*

«akiba»

Könnyű lesz a választása

mert megjelentek az új 500V és 250 S4

PUCH

motorkepekpar modellek!

GYÁRI FIÓK:

VI., LEHEL-UTCA 25.

APRÓSÁGOK A NAGYVILÁGBÓL

Wal Handley és Charley Dodson az angol motorkerékpáros gárda két kimagasló tagja az idei szezonban a volánnál is bemutatkozik. Mindketten MG-Magnette színekben fognak szerepelni, bár Dodson Rileyéknél is angaszálva van.

Kaye Don versenystállót szervez. Három ultra-gyors Magnettet rendelt. Hogy kinek? Még titok.

Joe Cobb olvasóink előtt nem ismeretlen. 500 HP-és Napier kocsijával az amerikai Salt Lake Cityben öhajt egy szeria rekordot megdönteni.

A berlini autókiállításnak 350.000 fizető látogatója volt. Mint hírlík, az eladások a tavalyihoz képest megduplázódtak. Kiskocsikban olyan nagy volt a kereslet, hogy a gyáraknak 2-3 hónapra produkciójukat sikerült a kiállításon lekötöniük.

A légi közlekedés óriási perspektívájáról nyújt hűsége képet az a rekordteljesítmény, melyet a holland KLM pilótái értek el a hátsóindiai Batávából való hazarepültükben. Eszerint Smirnoff és Soen pilóták hárommotoros utas-Fokkerükkel 3 nap és 12 óra alatt tértek haza Batáviából. Amsterdamba maguk mögött hagyva 14.374 km-es utat. (Átlag: 170 km., napiátlag 4100 km. Ez mindent megmagyaráz!

Pompás eredménnyel érkezett meg Berlinbe Délamerikából az első repülőgépen továbbított légi posta. A dél-amerikai Natalban startolt a Luft-Hansa hidroplánja a Dornier-Wall „Tai-fun”, amely még aznap elérte a délatlantit óceánon cirkáló és a jövőben

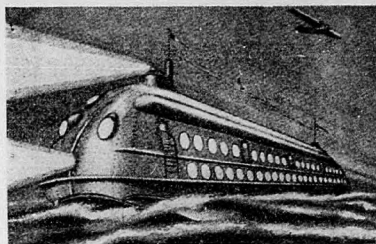
„uszó sziget” szerepét betöltő Westfalen gőzöst, melyről csak másnap lótték ki a Heinkel-féle óriás-katapulttal Európa felé. A Tai-fun délutánra már elérte az afrikai Bathurstot. Innen a következő napon a Lufthansa „Ze-phyr”-je vitte Spanyolországba a postát, ahonnan viszont a Heinkel He 70 expressz-gép Berlinbe. Végeredményben Délamerikából 3 nap 8 óra és 40 perc alatt jutott az első posta Berlinbe. Hasonló gyorsan jutott el ugyanezen az úton az első német posta Braziliába is.

3 nevezést hozott a szárazföldi repülőgépek számára kiírt Deutsch-de-la-Meurthe francia sebességi verseny, mely május 27-én kerül 2000 km-es távon lerepülésre. Az aviatikai körökben óriási érdeklődéssel várt verseny nevezési iveau a franciák 3 Caudron, 2 Potez és 1-1 Farman, Marchat és Regnier géppel szerepelnek, míg a 3 olasz és 2 angol masina gyártmánya még nines megnevezve.

Rüesch, az ismert svájci autóversenyző, aki az elmúlt év végén Táton hába várta a hó eltakarodását, hogy visszahódítsa az angol Cobbtól annak 142.461 km. átlagú álló startos km. világrekordját, végre mégis csak célit ért. Mint értesülünk Rüesch Maseratijával a Montherlyben 143.027 km-es átlaggal visszahódította a rekordot.

A **General Motoros** ez évben ünnepli 25 esztendő fennállását.

Május 30-án futják le az Ujvilág legjelentősebb autóversenyét az indianapolisi Grand Pr.xt, melynek szabályzataiból igen érdekes következtetéseket vonhatunk le. A mitingre a hengerűrtartalom 6 literben van maximálva, míg a kocsisúly minimuma minden 10 km. hengerűrtartalom után 3.171 kg-ban van megállapítva, de úgy, hogy a kocsisúly 885,35 kilónál kevesebb nem lehet. Érdekes (és amerikai), hogy a versenyszabályok számúzik a kompresszort, amely nélkül Európában nem is lehet komoly versenykocsit elképzelni. A szabályzat hengerenként 4 szelepet engedélyez, az egész 480 km-es távon 203,3 liter üzemanyag használható.



Április elsején indul a Balaton-expressz.

mely kvantum a kétütemű motoroknál 250 literre van felemelve, a benzintank maximálisan 68 liter befogadóképes lehet, a versenyre 29,5 literben van maximálva az elhasználható olajmennyiség. A konstruktőröknek tehát ugyancsak van min törni a fejüket... Európai részvételtre a verseny az idén sem számíthat, hiszen Nuvolari őszi tervai a szokásos módon elfagytak a téli hidegben...

A **szászországi** Annaberg közelében a Nürburginghez hasonló hegyvidéki pályát terveznek. Ez lenne a Pöhlberg-ring.

Kitüntetés. A francia Sport-Akadémia 1933. évi nagydíját a középászial Citroen expedíciónak ítélték oda. A magassági világrekorder pilóta, René Lefevre aranyérmert kapott.

Tudja Ön, hogy melyik világvárosokban szalad a legtöbb gépjármű? Los Angelesben 851.556, Newyorkban 792.000, Chicagóban 486.000, Londonban 298.342, Párisban 204.100, Detroitban 89.000, Montrealban 65.000 és Berlinben 64.000. Nem kell nagy matematikátudásnak lenni ahhoz, hogy ebből kiszámítsuk, hogy a világ 8-ik legforgalmasabb gépjármű városában — Berlinben — ezek szerint még mindig ke-rek hatszor annyi motor puffog, mint nálunk az egész országban.

MAGY KIR.

OSZTÁLYSORSJÁTEK

500.000
300.000
200.000
100.000

ASZTÁLYSORSJÁTEK

EGÉSZ 24. NEGYED 6. FEL 12. NYOLCAD 3.

A SORSJEGYEK FELE NYER

ASZTÁLYSORSJÁTEK OSZTÁLYON ÉN

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

Cellactern

szórólakk

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

Gyártja:

Krayer E. és Tsa

lakk- és festékgyar

Budapest, V., Váci-ut 34.

Hogyan szereljük és alkalmazzuk a pótlevegő-adagolót?

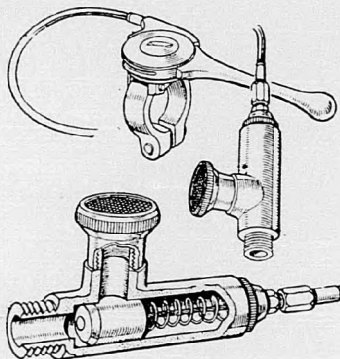
mely helyesen kezelve, jelentősen leszállítja motorunk benzinfogyasztását.

Legutóbbi számunkban cikket közöltünk arról a pótporlasztó szita-kupról, mely a motor szívótorka és a karburátor közé iktatva lényeges üzemanyag megtakarítást tesz lehetővé. Olvasóink halomnyi érdeklődő levéllel árasztottak el, többen elkészítették a pótporlasztót és kitűnő eredményekről számoltak be. Többen felkértek, hogy közöljünk valamit olyan pótlevegő adagolóról, melyet mindenki könnyen felszerelhet. A pótlevegő adagoló tudvalevőleg szintén üzemanyag megtakarítást tesz lehetővé, de csak akkor, ha konstrukciója jó és helyesen alkalmazzuk.

Bár az ilyen pótlevegő adagoló házi elkészítése nem boszorkányos feladat, mégis szükségtelemnek tartjuk ilyen konstrukció ismertetését annál is inkább, mert jó pótlevegő adagolót elkészíteni is lehet kapni. Az angol Bowden gyár igen olcsó árban hozza forgalomba pótlevegő adagolóját, melyet rendelésre Bíró Jenő mehozat.

A Bowden pótlevegő adagolónak nagy előnye, hogy azt menetközben is szabályozhatjuk a hozzátartozó

szabályzókarral, mely a kormányon kap helyet. A pótlevegő adagoló szerkezete igen egyszerű, nem más mint



Ezt a pótlevegő-szabályzót igen könnyen fel lehet szerelni a motor szívócsővére. Menetközben is állíthatjuk és alkalmazásával jelentős mennyiségű üzemanyagot takaríthatunk meg.

fémcsőben elrejtett pontosan illeszkedő dugattyú, melynek állását tetszés szerint szabályozhatjuk és állítá-

sával finoman nyithatjuk-zárhatjuk a motor szívócsővébe áramló levegő útját és mennyiségét pontosan szabályozhatjuk. Nem kell mást tenni, mint a karburátor és a motor között levő szívócső alkalmas helyén negyedhüvelykes gázmentes lukat fúrni, melybe a pótlevegő adagoló mentes szája légmentesen beleilleszkedik. A szabályzókarhoz bauldenhuzal vezet, akár a gáz vagy előgyújtás szabályzóznál.

Indításkor teljesen zárjuk a pótlevegő adagolót, ha a motor már jól felmelegedett, fokozatosan több és több pótlevegőt adunk, a túlsok levegőt azonnal elárulja, hogy az esetleg a gázt, hirtelen újra ráadjuk, a motor nem tűrzi fel azonnal, nem kapja el a fűrészamot, esetleg lödöz.

A megtakarítás lényeges, természetesen menetközben a sebességhez és teljesítményhez képest szabályozni kell a pótlevegőt, úgyelve az esetleg hiányge keverék okozta melege- désre.

Miért kell idejekorán gyertyát cserélni?

A gyújtógyertyák tulajdonságai állandó használat mellett megváltoznak. Ezért évente egyszer új sorozat BOSCH gyertyát kell becsavarni. Tény, hogy a helyesen megválasztott és kellően beállított BOSCH gyertya több tízezer kilométeren át tart. Ezt bizonyítja a mindennapos tapasztalat és számos, lelkes elismerő nyilatkozat. De az új gyertya – hiszen nem kerül sokba – felújítja a motort, üzemanyagot takarít meg, nagyobb teljesítményt nyújt, könnyű indítást biztosít és ilymódon ára többszörösen megtérül.

Milyen gyújtógyertyát vegyünk?

- | | | |
|--|--------|--------------------------------|
| 250 cm ³ túragép M 175/23 . . . | P 4-70 | |
| 250 „ sportgép DM180G24 . . . | P 8-— | |
| 500 „ N típus DM 145/1 . . . | P 5-20 | DM 180 G24 Speciál P 8-— |
| 500 „ V „ DM 175/1 . . . | P 5-20 | |



BOSCH

PUCH MOTORHOZ

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

MI UJSÁG SZERKESZTŐ UR...?

— *Mi hírtlik a TTC április 15-i róka-üldözési vadászerenyéről?*

— Április 11-én van a nevezési zárlat. A versenyen autómobilok és motorkerékpárok vehetnek részt. A start reggel fél 10 órakor lesz az Országház-téren. Nevezni a TTC titkárságánál (Hajós-u. 15. Tel.: 270—90) lehet. Nevezési díj 4 pengő.

— *Uj gépek?*

— Calthorpe 250 és 500-as ohv. masinái az angol motorpiacon esemény-számba mennek. És ami még örvendesebb, néhány hét múlva már az itteni képviselőknél is láthatók lesznek a pompás gépek! De Héblí úr, nagy örömben azért meg ne feledkezzék a tavaszi olajcseréről!

— *Már túl vagyok rajta, természetesen ismét a tavaly oly jól bevált Ghilányi-féle Herum Special került a motorba! Emellett éppen úgy kitarok, mint a régi sorsjegyszámom mellett...*

— ?

— *Na igen, mert az Osztálysorsjáték főúrusítóinál általános szokás, hogy az osztálysorsjátékban résztvevőknek az eddigi játszott sorsjegyeket a következő első osztályra is felajánlják a folytonosság biztosítása végett. Az új játéktér maradt a régi, a sorsjegy ára sem változott. A hivatalos árak: egy egész 24 P, fél 12 P, negyed 6 P, nyolcad 3 P. Természetesen a beküldött sorsjegyeket nagyon keservesen küldik vissza, mindenki tovább játszik. Az első osztály húzása április 14-én kezdődik.*

— *De mondja Szerkesztő úr, mit beszél Etherton ezredes, a Himalája átrepülője?*

— Eppen a Halászbástyán fogtuk el a Mount Everest hősét, amint fővárosunk szépségeiben gyönyörködött. Rendkívül érdekes elbeszélései során több ízben hangsúlyozta, hogy a Castrol nélkül nem mert volna a veszedelmes utra vállalkozni.

— *Hallom a BMYC a vitorlázó repülést is felvette programjába...*

— Ugyvan. A klub ugyanis a minap a vitorlázó repülésről előadást rendezett, melyen v. Hefty Frigyes tartott értékes propaganda előadást, melynek hatása alatt a klub vezetősége elhatározta, hogy a Hármashatárhegyen a husvéti ünnepek után hathetes siklórepülő tanfolyamot rendez, melynek részvételi díja 200 P. A tanfolyamra a BMYC titkárságánál (Apponyi-tér 1) lehet jelentkezni.

— *Nem tud Szerkesztő úr egy használt versenygépet?*

— Dehogyanem! Van egy 250-es kompresszoros DKW versenygép eladó. Bőséges pótalkatrész készlet is

van hozzá. A gép Pápai Istvánnál (V. Hollán-u. 15) tekinthető meg.

— *Milyen tekintélyes üzemmé nőtte ki magát Pajor Imre cége?*

— Ugy bizony! Igazuk volt azoknak, akik két esztendővel ezelőtt szép jövőt jósoltak a cégnek. Pajor Imre régi motoros, ismeri a motorosok kívánságait, melyeket lelkiismeretesen elégít ki. Ez sikerének a titka.

— *Hallom új BSA-k is érkeztek...*

— Ugyvan, a képviselőre befutott és nagyjában már ki is árusított első 1934-es szállítmányból főleg a kéthén-

geres 500-as ohv., valamint a 250-es felüszerepelt típusok kelettek méltán feltűnést, hiszen árukat a gyár a magyar viszonyokhoz mérten a lehető legalacsonyabban kalkulálta. Ujítás a gépeken a cserélhető kerék, valamint az, hogy minden modell magdynos világitással, villanykürttel és hátsóüléssel van ellátva.

— *Szakmai hírek?*

— A Blumenthal Testvérek megszerezték a legnépszerűbb és legkomolyabb angol Standard kiskocsik képviselőt. Az első szállítmány már úton van!

— *Más hír?*

— Hermann Géza megszerezte a General Motors tulajdonában levő Pontiac és Oldsmobile, nemkülönben az angol Bedford és Vauxhall kocsik képviselőt, melyek a közeli napokban már láthatók lesznek a cég Andrassy-út 33. sz. alatti kiállítási helyiségeiben.

— *Mondja Szerkesztő úr mi újság a triptik fronton? Jön a téliszezon, sokat beszélnek...*

— Hát bizony leádozóban van a triptikeknek, Ausztria után egyre több állam vezet be az olcsó határátlépi igazolványt, ami ott a helyszínen váltható. Legújabbban Olaszország ad ki 60 Lírás egyéves, és 20 Lírás 5 napos átlépi igazolványt, míg Svájc 2 Frankért 10 napra adja határátlépi igazolványát.

— *Zománcozót tudna-e ajánlani Szerkesztő úr?*

— Igen. Grossmann Henrik zománczó egy újfajta eljárással, színes égett tüzzománcsal oly eredményes kísérleteket végzett, melyek a legjobb angol zománcokkal is felveszik a versenyt.

— *Hallom a MOVE is hirdeti vitorlázó repülő-tanfolyamot?*

— Ugyvan. Ugyvan, a Budaörs melletti Farkashegyen vasár- és ünnepnap folynak a repülőgyakorlatok. Az egész évre szóló tandíj 100 pengő, amely részletekben is fizethető. Érdeklődni a Podmaniczky-ucca 45. sz. alatti székházban lehet, személyesen vagy telefonon (228—34). De most mondjon maga valami hírt Héblí úr!

— *Kérem, Szerkesztő úr bizonyára nem tudja még, hogy a szakmában oly előnyösen ismert Kübeck József a jövőben atyja Bástya uccai jónévű nikkelező és csiszoló üzemet vezeti tovább. A Kübeck műhely az összes autó- és motorkerékpár alkatrészek nikkelezését krómoxidát lelkiismeretesen és olcsón vállalja. Munkájuk is van bőven, hiszen több nagyobb cég kizárólag velük dolgoztat.*

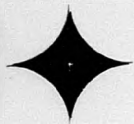
— Na ennek örülök! Viszontlátásra április 15-én!

**Nézzén
Meg
Mindén
Gépet,
Mégis
Puchot**

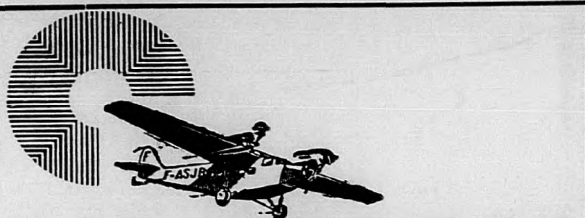
**Vesz
Pajornál**

VI., Jókai-u. 28.

Telefon: 20—2—28.



Legújabb Puch típusok raktáron. Legelőnyösebb fizetési feltételek. Használt gépet magas árban beveszem. Puch alkatrészek. — Javitóműhely.



AIR FRANCE

tavaszi járatai

naponta

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

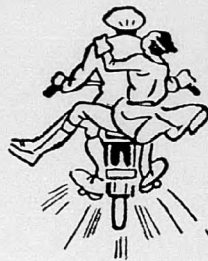


UTAS • CSOMAG • POSTA

Mindennemű felvilágosítás:

AIR FRANCE

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



NE vigye

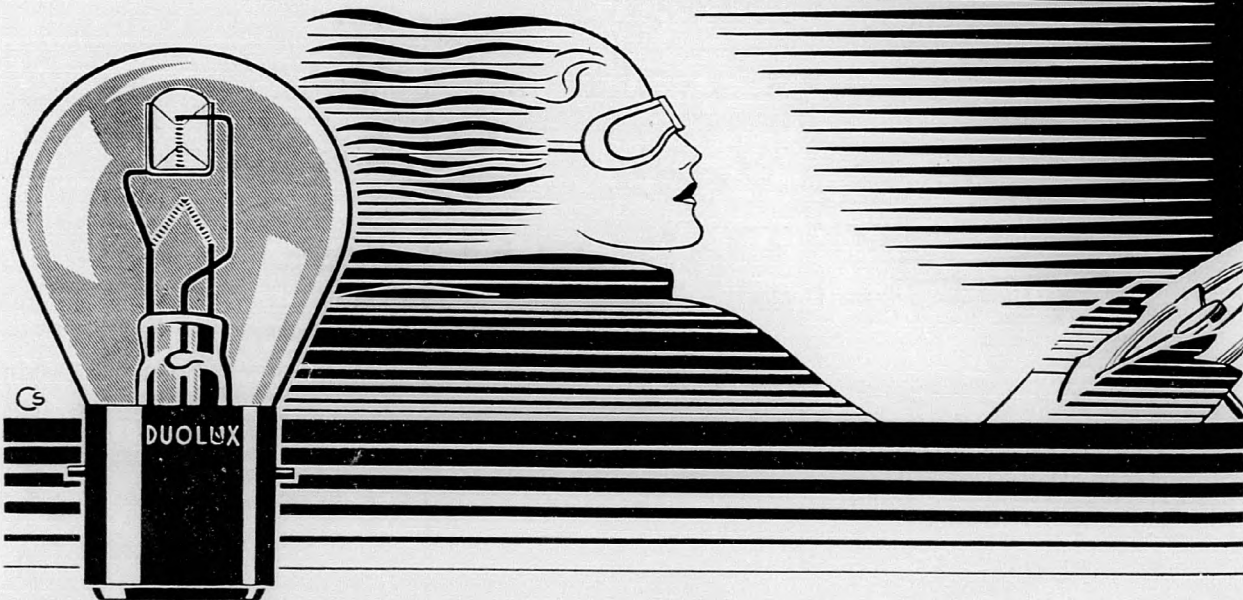
törött autó
és motoral-
katrészeit
olyan
messzire,

mikor a város szívében talál
egy 25 éves hegesztő üzemet.

**Speciális hegesztése-
ket — alumíniumot is —
garanciával vállalunk!**

KLAUBER GÉZA

Budapest, VI., Jókai ucca 14. Tel.:
12-2-21. Bejárat a Dessewffy uccából.



TUNGSRAM DUOLUX

NAGY SEBESSÉGNÉL IS BIZTOS VEZETÉS!

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