

ÁRA 40 FILL.

TECHNIKAI ÉRDEKESSÉGEK

VI. ÉVFOLYAM

6. SZÁM

1934. május 1.

# AutóMotor

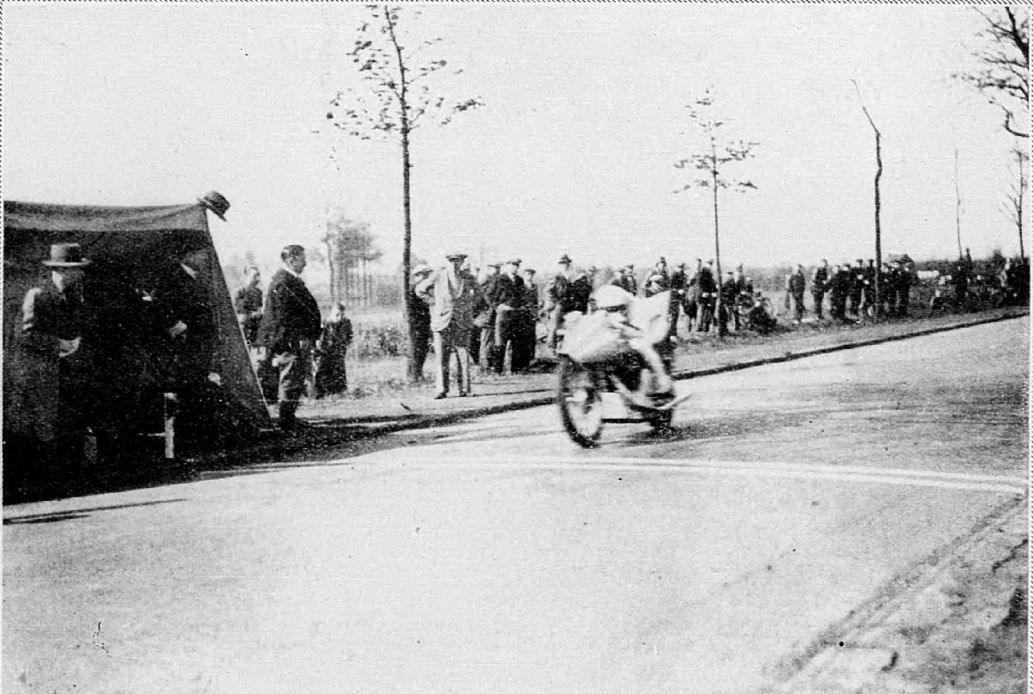
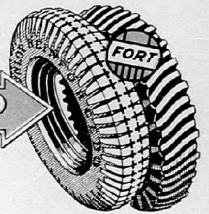
A LEGNAGYOBB PÉL-  
DÁNYSZÁMU MAGYAR  
MOTORSPORTLAP



ANGOL

DUNLOP

Képviselet: ATLAS RT.  
VI. Hegedus Sandor u. 2.



Milhoux (500 FN-Englebert)  
szenzációs világrekordfutamában átvágtat a célon.

Fantasztikus világrekordot futott a minap a fiatal belga versenyző: Milhoux. 500-as kompresszoros, egyhengeres FN gépén 224.019 km-es átlaggal abszolválta a repülőstartos kilométert, amivel alaposan megjavította a Henne-féle kategóriarekordot. Milhoux pompás világrekordját Englebert gumikkal állította fel.





## **Milhoux (500 FN)**

224.019 km. átlaggal

**az egyhengeres gépek  
világrekordere!**

A hihetetlen teljesítményt

**ENGLEBERT GUMIKKAL**

érte el!

**Próbálja ki Ön is!**

# **ENGLEBERT**

**A BAJNOKOK ÉS REKORDEREK GUMIJA!**

VEZÉRKÉPVISELET: RÓNA GYÖRGY, BUDAPEST, HOLD UCCA 25. SZÁM. TELEFON: 25-4-73

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

ELŐFIZETÉSI ÁRA EGY ÉVRE 6 PENGŐ KÜLFÖLDRE 10 PENGŐ.

CSAK EGÉSZ ÉVES ELŐFIZETÉSEKET FOGADUNK EL

# AutóMotor

AZ EGYETLEN  
FÜGGETLEN MOTOR SZAKLAP

KIADJA AZ  
"AUTO-MOTOR" LAPKIADÓ VÁLLALAT  
SZERKESZTŐSÉG ÉS KIADÓHIVATAL:  
BUDAPEST, V., TÁTRA UTCA 4. SZÁM  
HIVATALOS ÓRA: 9-12-IG  
TELEFON: AUT. 224-07 és 107-68

Postatakarékpénztári csekk számla szám: 48.438  
Folyószámla: Angol-Magyar Bank

VI. ÉVFOLYAM

BUDAPEST, 1934. MÁJUS 1.

6. SZÁM

## ELŐGYÚJTÁS

Jelentőségben kétségtelenül alatta maradt a minapi vadászverseny, mondjuk az angol TT-nek, vagy a nemzetközi hatnaposnak, de mégis sport volt, verseny volt, alkalom a versenyzőgárdának, hogy elővegye a téli álmából alig ébredt „szerszámot” és a verőjénny tavaszi napon amenny kedvére eressze neki a szabad országútnak. A magasabb sportpolitika — mikor fogják tüzes vassal kúrtani ezt az ártalmas parazitát — azonban megálljt parancsolt. A magasabb (?) „szempontok” által vezérelt motorsportpápák egyrésze úgy látta, hogy — nem kell elindítani a kebelükbe tartozókat, akik nem is indultak el, pedig szerettek volna.

A KMAC sportbizottsága által elvetelt paragrafus azt mondja: versenyzőt nevezni csak egyesületnek van joga. Annak idején felemeltük tiltakozó szavunkat, rázoltuk azokat a lehetőségeket, melyek bár egyes klubvezérek sportpolitikai és egyéni érvényesülésének, bosszúszomjának, kellemtelenedni akarásának szerkesztet valóban tűlni képesek, az élő sportot lassan, de biztosan megölik. Az illetékesek — ha ugyan józan ésszel el lehet fogadni illetékességnek ezt az illetékességet — azonban szokásukhoz híven nem hajoltak a megfontolt szóra, jegerőre emelkedett a szabály, melynek ártalmasságát ismét tapasztalhattuk.

Tudjuk jól, az érdekeltek nem fogják kiadni kezükből „fejgyereket”, melyel tönkresilányítani vélik az ellenlábás egyesület minden próbálkozását. Nem fognak lemondani arról a gazdag lehetőségről, hogy sportpolitikai alarcuk mögött, klubérdekeket és egyéb közhasznú szótumokat hangoztatva üthessenek. Nem is egyedül, hanem azon a sporton, melyet oly sokan tűznek fel árbócukra lobogónak abban a hiszemben, hogy csak saját jól előtérbe helyezett személyük ismeri maradéktalanul annak hamisítatlan cégér jellegét.

\*

Sajnos ismét arról a bizonyos dallamról kell beszélnünk, arról az immár közmondásos metódusról, mely a muzsikából átruccant a közéletbe és lett miniszteri jóakaratoknak há és tagadhatatlanul poétikus kifejezője. Sajnos a jóakarát azonban ismét csak a dallam és nem a szövégi részben nyilvánult meg, bizonyíték: a pénzügyminiszter legújabb szigorú rendelete. Parancs ment a kerületi adófelügyelőségekhez, melyben betiltják az utadobátraleknek részleteken való fizetését. Eddig ugyanis az volt a szokás, hogy akinek régi hátralekai voltak részletfizetést kapott, ha a részleteket pontosan fizette nem volt akadályja annak, hogy képéjét mellett megkapja a mindenkor esedékes negyedévi autó-kutyajegyet, mely nélkül finánci rabszíjra kerülni könnyebb, mint jüstölésért berakkolni a kerületi kapitányságra. Ma? A szigorú rendelet után? Amíg a hátralek teljes egészében ki nincsen fizetve: nincsen bárca, hiába is

zietti a kocsí gazdája az esedékes utadót. Hogy ebből kinek van haszna, nem tudni. Az állomkasszának a legkevésbé. Leáll a kocsí, nincsen üzemanyag kincstári részesedés bevétel, nincsen munka. Csak az adóprés működik, melyről mindenki tudja, hogy egyáltalában nem termelő eszköz.

\*

Lám-lám. Csak akarni kell. Csak egy kis lelkes ügybuzgalom kell. Egy kis őszinte motorsportrajongás. Egy kis teremtő munka. Egy kis plusz, a megszokott rengeteg miniszterok sorában. Lám-lám, nem kell sorban lemondani a versenyeket, nem kell vekkerpróbák parókájával álcázni a nagy lelki kopaszság tragikomikus reménytelenségét. Lehet ma is olyan versenyt rendezni, mely a régi „jó” időknek is becsületére vált. A Frontharcosok májusi huszonnegyórására gondolunk, melyről nem azt mondjuk, hogy az év legkeményebb versenye lesz, hanem sajnós azt, hogy az érnek egyedüli becsületesen, a szónok komoly értelmében vett komoly versenye. A Frontharcosok nem sportpolitizálnak, nem ülnek össze fitokzatos sportbizottságosdít játszani becsület-szóra lekötött diszkrécio prezeratívumával vértzetten. Inkább csendben — teremtenek. Tanulhatnának tőlük azok a hangtálanok, akiknek energiája a hangadásban nyilvánul meg és nem marad belőle zabszemnyi sem arra az alkalomra, amikor tenni is illik valamit.

\*

Sportbizottság? Nemzeti sportbizottság? Költségmegtérítéssel, anélkül? Fojsuk vissza a nevetést. Megindult nagy garral, alig egy év után oda jutott ez a betegségben fogant gyülekezet, hogy senkit sem érdekel. Magát a sportbizottságot sem. A legutóbbi ülésen például összesen négyen vettek részt. És döntöttek. Nem élők és halottak felett, hanem meghaltai majdnem kizárólag halottak, rekkantak felett. Mert a motorsport előből nagyon is kereseket hagyott meg.



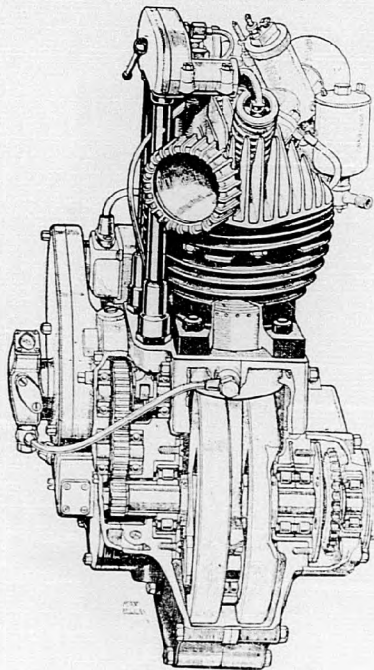
Matyó-országban is népszerű jármű lett a motorkerékpár.

# ANGOL

**Woods Guzzin, Simpson Rudge-ön. - Megszületett az új Jap versenymotor**

Júniusban kerül sor az angol TT versenyekre, a motorosvilág érdeklődése a csöppnyi Man-sziget felé irányul. Folynak az előkészületek, készülnék a pompás TT modellek. Mit hoznak a gyárak? Milyen szenzációs márkakerék történtek?

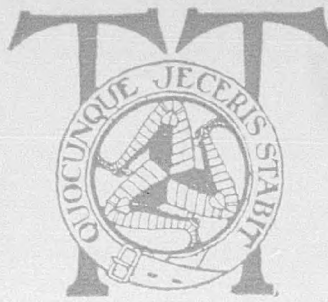
A közelgő IOM versenyek nagy szenzációja Woods startja olasz Guzzin. A legeredményesebb angol TT menő a 250-ben és az 500-ban indul Guzzin, 500-as modellje a legújabb kéthengeres-királytengelyes, javított kiadása annak, mellyel a minap a spanyol GP-t



Az új 500-as TT JAP motor.

nyerte. Az angolok el vannak keseredve, érzik, hogy az idén megtörténik a esoda, idegen gépre akasztják a TT koszorút.

Simpson, az elparentált Simpson ismét esatasorba áll, a 250-ben indul Rudge gépen. Hogy az 500-ban milyen gépet — tör össze, azt még nem tudni. Dodson ismét New Imperialt vezet kéthengeres modellt, mely a legutóbbi pályapróbák alkalmával egyenesben 150-et ment benzín-benzollal és teljes TT felszereléssel. Brr... A Velocette



ismét nagy csapattal indul, szenzáció: három 500-as királytengelyes is indul, az egyik állítólag kompresszoros lesz.

Az új TT Jap motorokra nem lehet ráismerni. Bronz hengerfej, egyetlen kipuffogósó, rövid, a forgattyúháza szüllyesztett henger vagy harmadfél centiméter vastag hengertalppal, szokatlanul hatalmas vezérmű, kettős görögcsesapágy a lánckerékoldalon, szívócső helyett szívócső-maradvány: a karburátor uszólháza szinte ráfekszik a hengerbordákra, akkora kipuffogótörök, mint valami ágyúcső, a 350-es 30-on felüli löerőket szállít, az 500-as állítólag túl van az ötven hápén: ezek az új Jap-ek.

Mázsaszámra fogyasztották a gyárak az alumíniumot. Ha a motorteljesítmény növelése csak árnyalattal sikerül, úgy a nagyobb sebesség és jobb gyorsulás érdekében csökkenteni kell a súlyt. Alumínium kerékkabroncsok, sárhányók, villaszárak és kormányrudak, acélesővel bélelt alumínium hengerek, alumínium csavarok és anvány. Ki gondolt volna öt évvel ezelőtt ilyenre. Igaz, az angoloknak vannak olyan könnyűfém ötvözetek, melyek sok acéllal felveszik a versenyt, mégsem túl „egészséges” a dolog.

A külföld az idén is résztvesz. Husquarnák ismét csapatot neveztek, sőt a Saroléa-gyár is jelentkezett. Szó van arról, hogy a Guzzi Woods mellett még két menőt indít, akiknek nem lesz más dolguk, mint „alátámasztani” a nagy Stanley munkáját: az olasz menők között esőtől akad az olyan elszánóvíves, aki kitűnően alkalmas a falazásra.

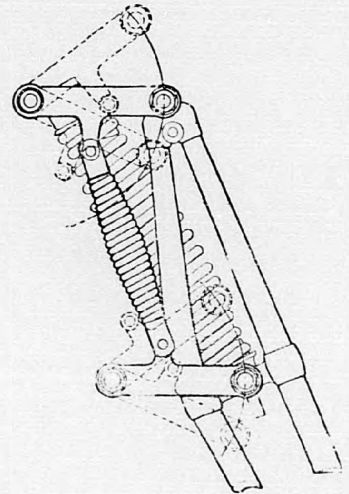


# VERSENYEK

**Az új New Imperial kéthengeres 190-et megy - és egyéb friss angol TT hírek**

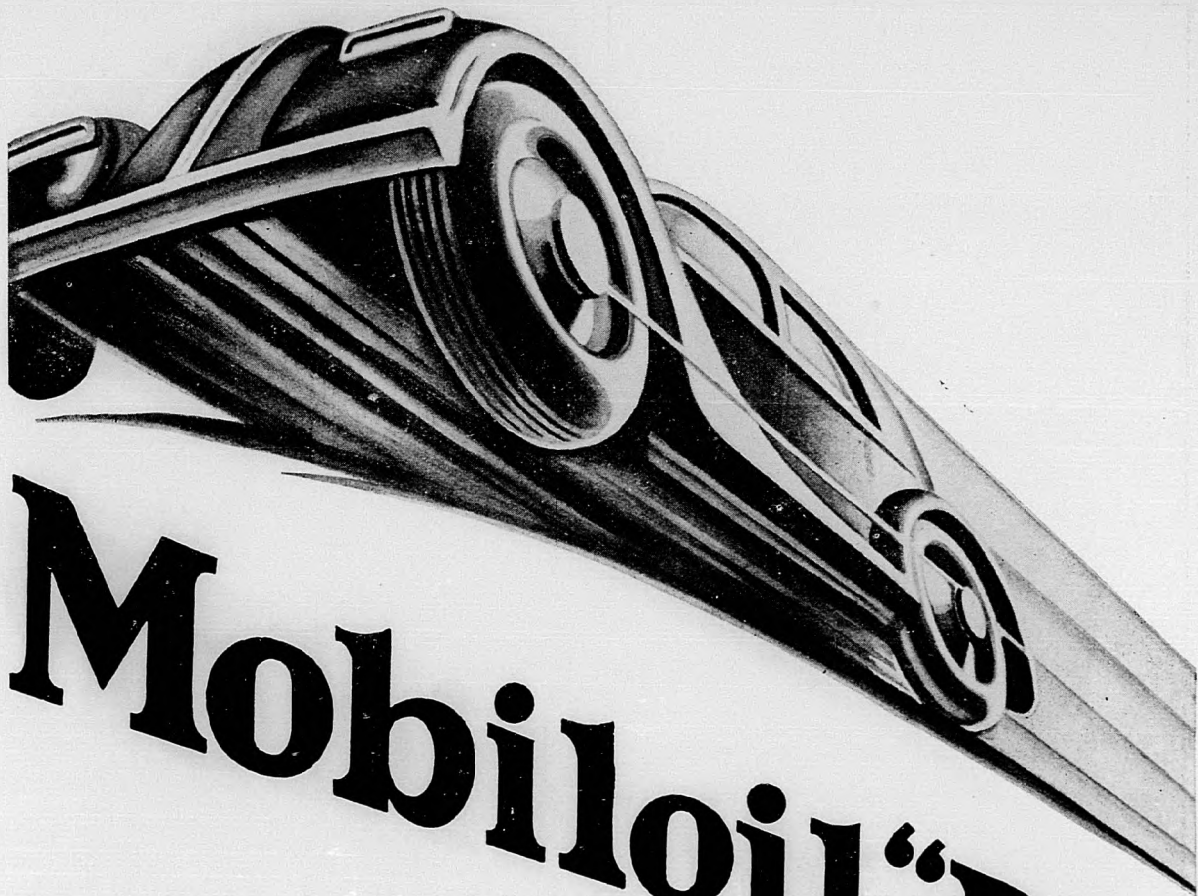
A Sunbeam nem indít hivatalos menőt, ezzel szemben Triumph ismét teljes gázzal áll esatasorba, négyes csapattal, pompás 500-asokkal. Az előjeltekből kélve az utóbbi évek húzódozása alábbhagyott, a gyárak belátták, hogy a TT-n indulni nem kötelesség, hanem szükségszerűség, kintalták tehát azt a néhány potom ezer fontot, amibe az ilyesmi kerül.

Az AJS gyár a Man szigén próbálta ki az új progresszív lökhárítót új villáját, Norton mintájára kettős spirálrugóval oldja meg a problémát. Ez a konstrukció csökkenti az elsővilla kirugózatlan tömegét és amíg a közönséges lökhárító tompítása állandó jellegű, a rugós megoldás annál jobban tompít, minél nagyobb lökést kap az elsőkerék. Szabadalmi pörök kilátásban...



A TT AJS-ek progresszív villarugózással vannak ellátva.

Woodsot megfőzték. Hogy ne csorbuljon a Guzzi kiruccanás miatt a derék sörtehajú Stanley népszerűsége rávették, hogy a 350-ben AJS-en induljon. Nem a gyár nevezi, hanem az egyik alkatrészes cég. Ha Guzzin nyer és AJS-on nem, úgy az olaszok fogják elátkozni, ellenkező esetben az angolok fognak kecsesgététen nyilatkozni személyéről. Ha mind a három TT-t megnyeri? Ezt maga Woods sem gondolja komolyan.



# Mobiloil "D" Tempo

Igazi sportélvezetet —  
nyugodt, állandó jó  
tempót Mobiloil "D"-vel  
biztosan ér el, mert

**Mobiloil "D"**  
sohasem hagyja cserben!



# Minden motor-kerékpáros

saját érdekében cselekszik, ha bevásárlása előtt tájékozódást szerez legolcsóbb árainról.



Az eredeti angol Amal karburátorok, az eredeti angol Sturmey Archer sebességváltók, az eredeti angol John Bull pneumatikok stb. stb.

**magyarországi vezérképviselete**

Az eredeti angol Burman sebességváltó részek,

az eredeti angol JAP motorrészek stb. stb.

**magyarországi hivatalos lerakata**

## BIRÓ JENŐ

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

Alkatrészek és felszerelési cikkek a legnagyobb választékban mindenféle típusu motor-kerékpárokhoz.

# Tekintse meg

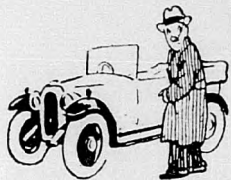
a Nemzetközi Vásáron az 1934-es szenzációs



## modelleket

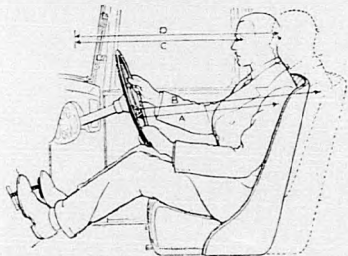


**Puchművek fióktelepe**  
Budapest, VI., Lehel-utca 25.



# A kényelmes autó

Valóban kényelmes autó, különösen a mai kiskocsivilágban ritkább, mint a szentté avatott politikus. Hiába szerelk fel a modern kocsiakat állítható ülésekkel és háttámlákkal hosszabb túra után a vezető legtöbbször úgy érzi magát, mintha egész délelőtt zsákolat volna a Dunaparton. Ennek oka nem más: kevesen ismerik annak a titkát, hogyan lehet kényelmessé varázsolni a vezetőülést.



1. ábra. Ha a kormánykerék tengelyének hosszúsága nem állítható, úgy az átlagnál hosszabb vezető állandóan nyújtogatni kénytelen a karját

A vezető kényelme három tényezőtől függ: a pedálok, a kormánykerék és az ülés elhelyezésétől, ezeket vegyük bonékos alá.

A pedálok elhelyezése akkor kényelmes, ha inkább előre kell őket taposni, mint lefelé, fontos, hogy egészen lenyomott helyzetükben teljesen felkúdjának a lábdeszkára. A pedálok egészen elől legyenek, hogy a vezető is minél közelebb ülhessen a szélvédő-

höz és így nemcsak jó kilátása legyen előre, hanem helyet is hagyhasson a mögötte ülők részére.

A kormánykerék helyes beállítása életbevágó fontosságú a kényelem szempontjából. Gyakran tapasztalhatjuk, hogy a középmagasságú vezetők mellett göresöket kap az átlagnál hosszabbra sikerült automobilista, aki hogy lábai elférjenek, hátrább állítja az ülést és nyújtott karral kénytelen fogni a volánt. Vannak szerencsére állítható volánok, melyeknél nemcsak a kormánykerék tengelyének hosszát állíthatjuk, hanem egyúttal azt a szöveget is, melyet a kormánykerék tengelye a vízszintes sikkal zár be. Fontos: a kormánykerék helyzete közelebb legyen a függőlegeshez, mint a vízszinteshez, nehogy kifordított csuklókkal legyünk kénytelenek markolni a volánt.

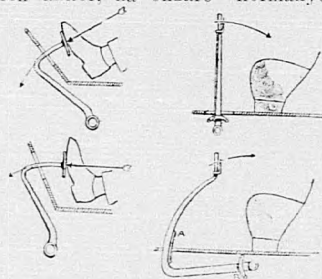
Az ülésről sok mondanivaló nincsen, fontos, hogy nemcsak előre-hátra legyen eltolható beállítás céljából, hanem támlájának hajlási szöge is állítható legyen, hogy a legtermészetesebb testhelyzetet vehessük fel és minél kényelmesebben kezelhessük a pedálokat. Ha a támla majdnem függőleges helyzetben van, úgy a vezetőnek lábai hamar kifáradnak, túlzásba azonban ne essünk ha a támla ugyanis túlságosan hátra lejt, úgy képtelenek vagyunk azt a megfelelő erőt alkalmazni a pedálokra, amire hirtelen fékezésnél van szükségünk minden szervófék ellenére.

A sebességváltókar elhelyezése másodrendű fontosságú, fontos csupán az, hogy karja hosszú és merev legyen, markolatrésze hátrafelé legyen hajlítva. A kéziféknél már nem ilyen egyszerű a dolog, mert amíg a sebességváltót csak éppen meg kell pöccinteni addig a féket jól meg kell húzni. A legtöbb kéziféknél az a hibája, hogy fékezésnél a fékkart lefelé kell húzni, nem pedig természetes pályán a vezető válla felé, tehát felfelé. A könnyebb beszállás és jobb helykihasználás kedvéért a tervezők ugyanis minél előbbre helyezik el a fékkart ahelyett, hogy a 2. ábrán alul bemutatott módon oldanák meg a kérdést.

Nemcsak a kezdő autós, hanem az

öreg rókáknak nagyrésze is boldogtalan, ha nem látja a sárhányóját, vagy legalább is a reflektorját. Sajnos a legtöbb kocsin ez lehetetlen, az alkatrészeseknél kapható kis színes gombos rudak, melyek a sárhányóra szerelve mutatják a vezetőnek a kocsi szélességét nem oldják meg maradéktalanul a problémát. Igaz, hogy a bűnös leginkább nem a tervező, hanem a szép vonal érdekében magasra emelt hűtő és gépházatező, legfeljebb azzal vigasztalódhatunk, hogy a szépségért szenvedni is kell.

A kényelem szempontjából nem közömbös a kormánykerék vastagsága sem. Minél vékonyabb a kormánykerék, annál kevésbé fáradunk ki különösen akkor, ha önzáró kormányunk



2. ábra. (Felül). Ha a pedált lefelé kell taposni, úgy nemcsak erőt nem tudunk kifejteni, hanem hamar kifárad a bokánk. (Alul). Ez a helyes pedál állás. Jobbról: a felső rajz a hibásan, az alsó a helyesen konstruált kéziféket mutatja.

ellenére is vitustáncba kezd kezünkben a volán, amikor le kell térnünk valamelyik főútvonalról. Vannak autósok, akik gumiborítást tesznek a volánra és egésznap autózás után nem is sejtik, hogy mitől hasogat úgy az alkarjuk. Nagyon beváltak a rugózott volánok, melyek a rázás okozta vibrációt tartják távol a vezető karjaitól.

Kitűnő megoldás az újabban nálunk is kapható ülés és támla gumipárnák alkalmazása. Nemrég alkalmunk volt a Gumigvár által Laticel néven forgalomba hozott gumipárnát kipróbálni, melynek az a nagy előnye, hogy pompásan hozzáidomul a vezető anatómiájához, amellyel nem hullámzik olyan kellemetlen módon, mint a sokak által előszeretettel használt felfújható pneumatikus üléspárna.

Motorosnak is legyen a zsebében

## FRUTTI cukorka

Gyártja: STÜHMER.

# BUDÁN OLAJ

## HELUM special és Ricin

valamint az összes motorolaj különlegességek

GHILLÁNY M.

II. Corvin-tér 5. (Fő-u.)

# HIREK

## A TTC vadászversenye

Pompás sikerrel futották le a TTC vadászversenyét. Az üldöző róka szerepét Schmeideg Károly (FIAT) töltötte be, aki mintegy két órával a start előtt útrakelve az általa megéft 80 km-es távon konfetti, serpentin és festékjelzéssel jelezte a versenyzőknek ezen nyomok alapján kellett a végecélt, a róka rejtekhelyét megtalálniuk. Az üldözők a parlament épülete előtt startoltak, közülük *Richter Ferenc (FIAT) volt a leggyesebb*, akinek 1 ó. 03 p. idővel elsőnek sikerült elcsípni a ravaszt a Jánoshegyi klatónál. **Eredmények:**

**Autómobilök:** A Richter F. (FIAT).  
**Motorkerékpárok:** 1. Ujj L. (Calthorpe), 2. Benkovits J. (Méray), 3. Lichten G. (Humber), 4. Landor J. (Puch), 5. Bretz F. (Puch), 6. Toperezer A. (Méray), 7. Kovács S. (Monet Goyon), 8. Czwerkó N. (Rudge), 9. Kovács J. (Francis Barnett), 10. Máté L. (Puch), 11. Medgyessi L. (Puch).

**Oldalkocsis motorkerékpárok:** 1. Strejt L. (Harley), 2. Fischer E. (Harley), 3. Seinfeld L. (Montgomery), Sági J. (BSA), 5. Böröcsky K. (Standard), 6. Dalnoki L. (Harley), 7. Brown Gy. (Indian), 8. Szabados M. (Sarolea).

## Egy hengerrel 224 km.!

Fantasztikusan hangzó rekordteljesítményről adunk számot: a belga Milhoux egyhengeres 500-as FN gépével a repülőstartos km-en 224.019

**Ezt várta Ön,**



**550 cc-es angol Triumph**

az 1934-es típusu gépek minden előnyével, felszerelésével és teljes világitással **1.690 P** oldalkocsival ... **2.100 P**  
**Részletfizetési kedvezmény**



**Bruck,**

Budapest, VI., Jókai-utca 21.



A TTC vadászversenyének résztvevői.

km-es sebességet érve el, megjavította Henne 500-as speed-rekordját! A rekordkísérlet Bonheyden mellett folyt le, a Zoller kompresszorral szerelt M 86-os modellt Ing. Van Hout készítette elő a nagyjelentőségű rekordkísérletre, mely végül is a pompás FN-t a *„világ leggyesebb egyhengeres gépe”*-vé avatta. A gyár a rekorddöntés után néhány érdekes adatot hozott nyilvánosságra, melyek betekintést nyújtanak az érdekes világrekordgép élébe. A masina kompresszor nélkül már néhány tavalyi versenyen is részt vett és a tél folyamán építették át rekordkísérleti célokra. A motor 54 lóerős csüsteljesítményénél (108 lóerős lített teljesítmény!) 6000 fordulatot végez, a motor és hátsókerék közötti áttétel arányszáma 3.35, a gép súlya 195 kg., a kompresszió mértéke kb. 10 : 1. A masina hátul 25x3 elől 27x3 méretű speciális Englebert gumikkal szerelve érte el a kinagasló eredményt. Újabb babérokat ígér Engleberték győzelmi koszorújába, melyet tudvalevőleg az idén már a monacói GP diadala is ékesít.

## A májusi dörrtrekk versenyek.

A minap jelentek meg a KMAC májusi ügétópálya versenyének plakátjai, melyek értelmében a *szeszonyító versenyek május 6-án és 12-én mindkét este 9 órai kezdettel kerülnek lebonyolításra a tattersali ügétópályán*. A versenyek kategóriáinként 3x3 körös távon kerülnek lefutásra, de nemzeti, nemkülönbön kihívásos versenyek is lesznek beiktatva a programba. A versenyek biztos külföldi résztvevői közé számít Kilmayer (500), Tella (500), Wertic (500), Bardas (500 és 350), Schörg (350), Raab (500), Benesch (600 old.), Hubmann (350) és Sokoloff (500), akiknek a nevezése már befutottak. Az osztrák, eseh. jugoszláv és bolgár versenyzőkkel szemben a magyar gárda élén Zamecsnik (250 Puch) és 500 Rudge), Pathó (500 Rudge old.) és Lukavecz állanak a start-hoz. Az autóversenyek során természetesen a magyar bainok Hartmann (1.5 Bugatti) startját kísér a legnagyobb érdeklődés.

# „Oldsmobile 8”

nyerte a Concours Grand Prix díját, vezette Mgda Schneider és Wolf Albach Retly filmművész.

# „Pontiac 8”

nyerte a Concours I. díját, vezette Baila Licy színművész és Anton Pointner filmproducer.

# „Vauxhall”

nyerte a Concours I. díját, vezette Hermann Géza.

**HERMANN GÉZA**  
**VI., Andrássy ut 23.**

A General Motors gyártmányainak képviselője.

# Cellaetern

## szórólakk

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



Gyártja:

**Krayer E. és Tsa**

lakk- és festékgyár

**Budapest, V., Váci-ut 34.**



## Ütügyi kongresszus Győrött

Albrecht főherceg elnöklete alatt valóságos „ütügyi-parlament“ ült össze Győrben, hogy megvitassák azokat a teendőket, melyek az útépítéssel kapcsolatban külföldön állandóan napirenden vannak, nálunk pedig legfőbb ideje volna, hogy szintén napirendre tűzessenek. *Albrecht* főherceg háromnegyedórás expozéjában utalt az útépítés gazdasági jelentőségére, mely új munkalehetőségeket és közvetve az államnak új bevételeket jelent. Megállapította, hogy Magyarországon az útkarbantartás mostoha gyermek, nagy értékek mennek veszendőbe, noha a kormányuk tudni kellene, hogy a jó országút a kultúra kérdése is. Helyesnek tartja az útépítés szempontjából, ha az úthasználók az építés megkezdése előtt hozzászólhatnak a tárgyhoz, külön útépítés-pénzügyi alapot sürget és helyesnek tartaná olyan szerv megalakítását, mely útkérdésekben egységes megoldást biztosít. *Haag* Dezső szerint Magyarországon 4800 km. állami, 3200 km. községi és 8000 km. kiépítetlen út mellett is 400 község teljesen út nélkül áll. Pedig jó bécsi útnak eredménye az autós idegenforgalom állandó emelkedése, ami az elmúlt évben kb. 15 millió pengő forgalmat jelentett az országnak. Az időre előirányzott másfél millió pengő útépítésre elenyészően esekély összeg, legalább 5 millióra volna szükség, hiszen a népszövetség a munkanélküliség enyhítésére is az útépítést ajánlotta, a szomszéd Ausztria még tavaly 60 millió Schillinget költött útépítésre. Látni szeretné a kereskedelmi miniszter által késznek mondott 10 éves útépítési programot... *Kirchknopf* az útépítés idegenforgalmi jelentőségéről beszélt. *Meizner* dr. a győri iparkamara főtít-

kára pedig az útépítési beruházásoktól huzódozó pénzügyi politikát támadta. Hasonló értelemben beszélt *Simon* Elemér, Sopron főispánja. *Sauter* dr. győri polgármester és *Ormándy*, a mezőgazdasági kamara igazgatója is. Végeztül *Meizner* dr. a kormány elé terjesztendő határozati javaslatot ismerteti, melyben a *nemzeti munkaterv 67. pontjára való hivatkozással kéri, hogy az utak olyan állapotba hozassanak, hogy azok kultúrország nevóján álljanak* és ezzel a nemzeti vagyont fokozzák és munkaalkalmat teremtsenek. A határozati javaslatot Albrecht főherceg személyesen juttatta el a pénzügyminiszterhez. A legközelebbi ülés Szegeden lesz.

## FIAT

### a Nemzetközi Vásáron

A nemzetközi vásáron nem minden napos esemégyével kedveskednek FIAT-ék. Az autósarnok Fiat-sándjának egyik attrakciója lesz a csodás Arditák és Ballák között a Mille Miglian pompásan szerepelt, kis Balilla, míg az olasz pavillonbn a 2800 lóerős 920 kilós világrekorder repülőgépmotort mutatják be Fiaték, mellyel Agello 682 km-es rekordját repülte. Ugyancsak itt lesz látható egy 80 személyes Fiat-L torina sinautó is.

## Kipróbálta már az új piroskannás

# AEROSHELL

olajat?

Ugy-e  
meg volt vele elégedve?  
Ajánlja másoknak is!



Mindenütt kérje...

Mindenütt kapja...!

### Ne kísérletezzen

használt gépekkel, hanem  
vssároljon márkás angol gyármányu

UJ

# TRIUMPH és RUDGE

motorkerékpárokat

Olcsó, gyors, megbízható. — Hosszu  
részlet. — Kis üzemfogyasztásu, a  
magyar utakra kiválóan alkalmas.



Vezérképviselő

**Bruck Nándor és Fiai**

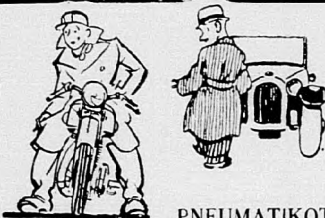
Budapest, VI., Jókai-utca 21.



# NE

hagyja magát  
megszédíteni.  
MÉGIS LEG-  
JOBBA  
GROSSMANN  
ZOMÁNC!  
**GROSSMANN  
HENRIK**

különleges motorkerékpárzománczó  
**VII., Nefejefts u. 55.** Bejárat a  
Peterdy uccárc l. Alapított 1897.



PNEUMATIKOT

# CORD

MI CSAK

pneumatik szaküzletben vásárolunk.

**Veres és Senyei**

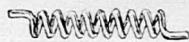
VI., Jókai ucca 30.  
Telefon: 16-1-88.

## Révész és Huszár

VI., Jókai tér 7. Telefon: 18-9-54

DUREX dugattyúk egvedárusítása.

dugattyúgyűrűk, nyers- és kész motorkerekek, fogaskerekek, dugattyúcsapok, tömítések, Wippermann és Morse motorkerékpárláncok.



Automobilrugók és spirálrugók gyártása és javítása. Kész rugók raktára.

**BÁN LÁSZLÓ**

VII., VAG UCCA 5. — TELEFON: 91-1-21.



*Nagyítóval*

sem talál jobb

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

## Indian Motocycles

magyarországi vezérképviselő  
**IFJ. SEIFRIED HUGÓ**

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

Gyári alkatrészek. Javitóüzem.

## 14.500 m. magasra repülőgéppel.

A francia Lemoine 13.660 m-es repülőgép magassági rekordja megdőlt. Az új rekordor olasz Donati, aki 500 lóerős Alfa Romeo „Pegasus”-motorral szerelt kétfedelű Capronijával a Róma melletti Montecelio repülőtérről 14.433 m. magasra emelkedett és egy és negyed óras repülés után simán földet ért. A vállalkozó pilóta újtájról érdekes dolgokat beszél:

— *Hogy miért nem mentem, még magasabbra? Mert úgy éreztem, hogy az emberi szervezet teljesítőképességének határán voltam. A gyors emelkedés közben egyre gyengültem, szív működésem szinte kihagyott, az öntudatianság határán is ura kellett hogy maradjak a gépek. Megnehezítette a munkám az odafenn uralkodó 56°-os hideg, ami főleg a kormánysszervek használatát nehezítette meg a huzalok megfagyásuk folytán.*

— *10.000 méternél furcsa érzés fogott el, a semmiségben éreztem magam... Akár valami páranaji égi test... 12.000 métertől kezdve műszerem az egy magasság mérőt eltekintve, nem használhattam: jégfátyol lepte be őket. 14.300 m-nél a magasság-mérőt sem láthattam többé... Mégis 8-10 percig még emelkedtem. Azután úgy éreztem magam, mintha kényszerzubbonyban volnék, különös fájdalom gyötörték, mozgékonyaságom erősen alágyagott, hallásom hála a hosszús tréningnek, rendben volt, látóképességem a nagy magasságban növekedett! Az új-rendszerű orvén-készülék, mely nagy előnye, hogy a tőd az atmoszférával egy pillanatra sem kerül kapcsolatba, nagyszerűen működött, akárcsak az elektromos fűtésű ruha! A leszállás azonban túl gyors volt...*



**akkor sem** tudja olcsóbban és tökéletesebben akkumulátor és világítási berendezését javíttatni, mint

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



**ITT AZ IDEJE,** hogy hibás kezlyűjtet megjavíttassa  
**OTTENREITER**  
IV., Petőfi Sándor-utca 3. (Udvarban.)  
**Készítés javít**

**SEBESSÉGMÉRŐK**  
KILOMÉTERSZÁMLÁLÓK,  
autóórák, autóműszerek szakszerű  
JAVÍTÁSA

**ÓRAGYÁR, Tömő-u. 26**



— *Hogy lehet az, hogy Budapest, Miskolc, Szeged és Győrben is van menyasszonyod?*

— *Egyszerű, — Puch motorom van!*

# PUCH

képviselőt

## Pajor Imre

VI., Jókai-u. 28.

Tel. 20-2-28.

Modern Puch javítóműhely. — Eredeti gyári alkatrészek. — Gépcseré legelőnyösebben. — Generáljavítások részletre. — Hengerfurások legelőnyösebben.

## Bármily gyártmányú motorkerékpárt

olcsón  
gyorsan  
garanciával  
**javitok**

Olajok és eredeti alkatrészek raktáron. Új és használt gépek olcsón, előnyös fizetési feltételekkel.

**Douglas és AKD** képviselőt.  
Cserépfalvi, Lovag ucca 2. Tel. 159-57.

## SABRNÁK

VI., LAUDON-U. 5.

# Cső váz? Préselt váz?

## Megtárgyaljuk a két rendszer előnyeit s hátrányait

Ha végigpillantunk a mo orkerékpár történelmén, azt látjuk, hogy a csőből konstruált váz szinte egyeduralmat élvezett a legutóbbi esztendőig, amikor sorban láttak napvilágot a különféle prof lu préseltacélból készült motorékpár-vázak. Sok kompromisszumos modell létezik, részben cső, részben préseltacél a váz anyaga azzal a céllal, hogy bizonyos előnyöket házasítsanak össze. Kétségtelen azonban, hogy a csőváz-uralmát a préselt váz mindez ideig veszélyeztetni nem tudja, párhuzamot vonni is nehéz, mert még hiányzik a szükséges tapasztalat.

rünk, a legnépszerűbb a villás megoldás, a kormányfejtől a nyereg támaszig egyetlen cső vezet, mely megfelelő idomdarab közbeiktatásával kétszárú villává ágazik szét, a kerék a villa ága között talál helyet. Ez a megoldás szinte „kiabál” a préseltacélból készült laposra idomított „gerinc” után. Vannak gépek, így például a népszerű háromszögvasas modellek, melyeknél a kormányfejtől közvetlenül kettős cső vezet a hátsó tengelyig, ez a megoldás azonban komplikálja a tank elhelyezését és az elégedhetően izléses vonalvezetés elérését.

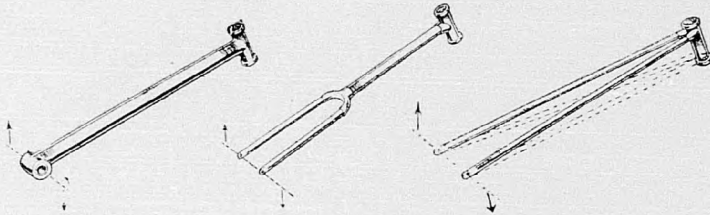
Préselt vázas gépet csak igen nagy

összeépítése egyszerűbb, a csőváz esetén „kinövés”-szerűen ható lánchúrák, szerszámtartók, teleptokok, tartányok szinte szerves egységgé építhetők össze a préseltvázal, melynek ezek a kellekek szinte merevítőül szolgálhatnak.

Egybevetve az előnyöket és hátrányokat, nyugodtan mondhatjuk, hogy a préselt vázú gépé a jövő annak ellenére, hogy nagyobb a súlya és drágább az előállítása. Nem veszélyeztetni jövőjét az sem, hogy a csőváz sokkal szimmetrikusabb és simább külsőt kölcsönöz. Csövet nem nehéz tükörs-mára esziszni és fényezni a préseltvázról a sajtolásnál képződött felületi egyenetlenségeket elsimítani, elreszelni felette nehéz és időtrábló munka, amellet a préseltvázás gép tisztántartása is nehezebb.

Az angol gépek tulnyomó része csővázás, a németek a sajtolt váz mellett kardoskodnak, sőt újabban a franciák mellett az olaszok is a préselt váz pártjára állottak, ami látszólagos ellentmondás, mert hiszen az angol gépek általában sokkal nagyobb szériákban készülnek, mint esatonán túli testvéreik. Ha azonban figyelembe vesszük, hogy az angol gép átlaga jóval olcsóbb: megkapjuk a választ.

A csőváz ellen főleg azok a gyárak hadakoznak, melyek még mindig nincsenek tisztában a forrasztás művészetével. Sok olyan elsőrangú márkájú gépet van alkalmunk látni, melynek vázforrasztása igen silány munkára vall ilyenkor elkerülhetetlen előbb-utóbb a váztörés, miben nem a csőváz, hanem a csőváz rossz forrasztása a ludas. Amíg egyes gyárak nem rézzel forrasztanak gázal táplált faszén-tűzőn, hanem autogépisztollyal esnek neki a váznak, addig nem is lehet esodákozni a váztöréseken, melyek azonban ma már igen ritkák.



A kormányfej és hátsó tengely közé iktatott egyetlen cső különösen áll ellen a torziós igénybevételnek.

A legnépszerűbb a villává ágazó cső kompromisszuma. Itt az egyetlen vastag csőre hat a csavaró erő, a villás része inkább hajlító erő hat.

Ha két csövet iktatunk be, úgy a torzió mellett hajlító erőnek is ki vannak téve. Két újabb cső — pontosított vonallal jelezve — biztosítja a szükséges merevséget.

Nehéz analízálni a vázkonstrukciókat tekintettel arra, hogy amnyi sokszázféle csőváz vált be pompásan, míg préselt vázak száma aránylag csekély. Már ez a megállapítás maga is erős érv a csőváz mellett, viszont kalkulációba kell venni azt az előítéletet is, amellyel a világ legnevesebb tervezői is viseltetnek a préseltvázal szemben.

Miért oly népszerű a csőváz? Elsősorban a cső nagyszerűen áll ellent a torziós (csavaró) erőnek, másodsorban pedig a megmunkálás könnyűsége és főleg a csőanyag olcsósága fontos faktor. A csőhöz illeszkedő öntött vagy préselt idomdarabok és karmantyuk megmunkálása is egyszerű, viszont öszintén szólva a csővek forrasztása nem válik a konstrukció javára. Hiába edzik tökéletesen a csövet a forrasztással kapcsolatos hevítés az edzést tönkreteszi, a forrasztó cső ellenálló képessége tehát csökken, az egy darabba préselt, vagy illesztett préselt váznál ilyen hátrányoktól tartani nem kell.

A legerősebb csavaró erő a váznak arra a tagjára hat, mely a kormányfejtől vezet a hátsó keréktengelyig. A legideálisabb megoldás az egyetlen, nagy átmérőjű cső, mely kellőképpen áll ellen a torziós erőnek. Sajnos a gyakorlatban megoldhatatlan az ilyen váz, ha csak nem alkalmaznak kettős hátsó kereket. Sok megoldást ismer-

szériákban érdemes gyártani. Hatalmas présekre van szükség, a sajtolásához szükséges modellek drágák, ami gondolkodóba ejti a gyárost. A cső olcsó, megmunkálása egyszerű és szűz szerénál sem drágább mint ezres példányszámmal. Ezze szemben elvitathatatlan előnyei a préseltvázal: a forrasztásokat el lehet kerülni, a gép

**ÚJ FUTÓFELÜLETŰ**

# GOODRICH

**MOTORKERÉKPÁRPNEU**

**friss  
tartós  
megbízható  
csuszásgátló**

## tehát tökéletes!



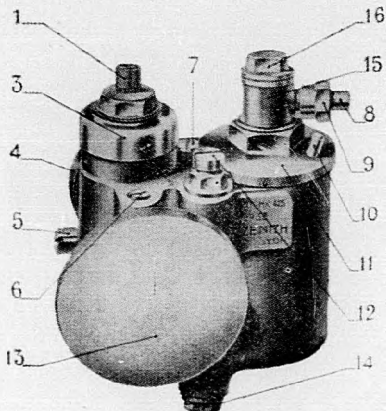
# PUCH KÖZLEMÉNYEK

## A Puch karburátorokról. I. rész.

A 220, 250 kcm. tura és 250-es bronzhengerfejes sportmodellek karburátorának beállítása és hibáinak kiküszöbölése.

Közl: Koenig Rudolf

A gépeinkre szerelt Zenith gázosítók úgy alacsony, mint magas fordulatszámú a legmegfelelőbb gázkeveréket szolgáltatják, szükségtelen tehát a levegő külön beszabályozása. A gázosítók középhez benzintre vannak szabályozva, tehát úgy könnyű benzinnel, mint motalkóval kifogástalanul működnek fuvókaesere nélkül, csupán az üres-



járás beállítását eszközölhetjük, ha az egyik üzemanyagról áttérünk a másikra.

A fuvókát ne cseréljük, ne változtassunk rajta, mert ha benzinen túl dús, vagy túl szegény keveréket kap a motor, úgy a sebesség nem fokozódik, csupán melegedés és túlfogyasztás lesz a nem kívánatos eredmény. Az egyes típusokhoz legjobbnak talált fuvókaszámkok a következők: 220-asnál 75—57, 250-es tőránál 95—60, 250-es bronzhengerfejes sportmodellnél 105—60, ezek a fuvókanagyságok mellett dolgozik a motor a legjobban és legtakarékosabban.

Az üresjárást a 7-essel jelzett csavar állításával szabályozhatjuk, ha az üresjárást változtatni kell, úgy a következőket vegyük figyelembe: a *keveréknek üresjárásakor benzinen minél szegényebbnek kell lennie*, a levegőnyílást tehát *tágítani kell*, am't úgy érünk el, hogy az említett szabályzócsavart (7) kifelé esavarjuk. Ha a motor üresjárásban *elakad, lődöz*, úgy a csavart *befelé* esavarjuk, ha pedig *egyenlőtlenül* gyújt, úgy a csavart *kijelé* esavarjuk addig, amíg a motor üresjárásban a legmagasabb fordulatszámot el nem éri és még nem lő vissza. Természetesen a beállítást csak *meleg motornál*, utógyújtással és a legkevesebb gáz adagolásával kell eszközölni.

Gyakran előfordul, hogy a gázosító nem kap benzint, ha usztatjuk, nem folyik túl a karburátor. Ilyenkor az uszó tüje van *beragadtva*, amin úgy segítünk, hogy az uszóház fedélre (11) *kis ütést mérünk*, mire a tü felszabadul. Ha ez sem segít, úgy valószínűleg a benzineső van eldugulva, leszereljük a benzinesövet és átfújunk rajta, ha nem megy tudóval, úgy a lábpumpát használjuk. Ha nem itt a hiba, úgy leszereljük a szitát (15), majd a fuvóka elzáró csavart (14), a szitát kitisztítjuk és a kiszertelt fuvókán átfújunk.

Ha a karburátor túlfolyik, úgy vagy az uszótü nem zár, vagy pedig *laza a porlasztó*. Az uszótüt becsiszoljuk, vagy újat teszünk, ha továbbra is túlfolyik, úgy levesszük a légszűrőt és meghúzzuk a porlasztó leszorító csavarját.

Ha a motor alacsony fordulatszámúban nem megy, visszavág, lődöz és ha levesszük a gázt, mégis tovább pörög:

*hamis levegőnk van*. A hamis levegő oka leggyakrabban a kopott fojtószelep. Ilyenkor nem segít a nagyobb fuvóka, sem pedig a magasabb benzínállás az uszóházban, új fojtószelepet kell szerelni, m után felfurattuk a szintén megkopott fojtószelep-házat. Kopott gázosítóházba hiába szerelünk új fojtószelepet, az új fojtószelep nem illeszkedik pontosan a kopott házba továbbra is hamis levegőt kap a motor.

Néha előfordul, hogy minden rendben van, mégis viszszaló a motor: *víz került a gázosítóba*. (Esző, motalkó!)

Hogyan állapíthatjuk meg, hogy melyik fuvóka van eldugulva? Ha a motor egyharmadnál többet nem megy be, úgy a fő, ha csak egyharmadnál több gázzal megy, úgy az üresjárás fuvóka van eldugulva.

A *légszűrőt* gyakran vizsgáljuk és tisztítuk, ha nem működik, úgy por és piszok kerül a karburátorba, hamar konik a fojtószelep és a gázosítóház, hamis levegő az eredmény.

A visszalődözés oka igen gyakran a rossz gyertya és rossz gyújtás, erről legközelebb írunk a 250 L és 500-as gázosítók ismertetésével kapcsolatban.

**A Concours d'Eleganceon** az új áramvonalba szabott oldalkocsival szerelt 500-as Puch kombináció első díjat nyert. Meg is érdemelte!

**A Husvéti** ünnepek alatt Budapesten járt a bécsi Puch-fahrer Vereinigung egyik csoportja Lauberer mérnök a bécsi Vacuum Oil Co. főtisztviselője vezetésével. A bécsiek 18 gépetl érkeztek, Almászfűtőn a budapesti Vacuum Oil Co. fogadta és vendégelte meg a társaságot, melyet Budapesten a TTC és a KAC motorosai kalauzoltak. A bécsiek megkoszorúzták a hat év előtti TT-n szerenésétlenül járt Rupert Karner Budakeszi-úti emlékművét. A tisztelőikre rendezett társasvacsorán Vajda Béla dr. a TTC elnöke üdvözölte a vendégeket majd Lauberer mérnök az ÖTC, Richard Bernard pedig a Puchfahrer Vereinigung nevében mondott köszönetet és nyújtotta át az ÖTC zászlóját a két vendéglátó klubnak. A TTC pünkösdkor viszonozza a látogatást.

## Ne kísérletezzen! Okuljon a más kárán!

Csak a képviseletnél szerelt eredeti alkatrész biztosítja a zavartalan üzemelt.

Ha amerikai

# Harley Davidson

angol

## A J S

német

## DKW

motorkerékpárhoz van szüksége alkatrészre, úgy saját érdekében vásárolja és szereltesse kizárólag a képviseletnél

*Majláth & Co.*

VI., Grófi Zichy

Jenő-utca 17.

Telefon 296-22.

# APRÓSÁGOK A NAGYVILÁGBÓL

Az új spanyol 16 hengeres, 4 l-es Nacional-Pescara versenykocsik auto matikus sebességváltóval és négykerék meghajtással vannak ellátva.

A Harz hegységben lefutásra kerülő német háromnapos megbízhatósági versenyre 600-an neveztek!

A FIAI az Arumintavásáron hűlképet nyújt a „Balilla” és „Ardita” produkciójáról, amelyel a nehéz gazdasági viszonyok között is oly páratlan sikert ért el a magyar piacon. Ez csak több kedvező körülmény összejátszásának köszönhető: nagy sebesség kiváló ellenálló képességgel párosulva, új műszaki megoldások, gondos kivétel és elegáns vonalvezetés, amellet a legalacsonyabb árpolitiká, a jelenlegi olasz-magyar preferenciák alapján.

Bauhoier (500 DKW) 100.000 néző előtt 104 km-es rekordátlaggal nyerte az Eilenriede versenyt.

Az Avus verseny egyik szenzációjának ígérkezik a Röhr gyárban épült 1.5 l-es Zoller versenykocsik startja, melyek kétütemű motorja, két kompresszorral 200 lóerőt ad le!

Nuvolari az alessandriai körversenyen bukott és súlyos combtöréssel került kórházba. Az idén már aligha került a volánhoz...

Stuck a minap meglátogatta a Montlhery autodomot. Hír szerint itt akarja P. kocsijával megdönteni az álló startos km-világrekordot és az Avuson nemrég felállított saját órarekordját.

A prágai kitalítás homlokterében a Zlinben gyártott „Myron” kiskocsik állottak, amelyek odakinn 1300 pengős áron kerülnek piacra.

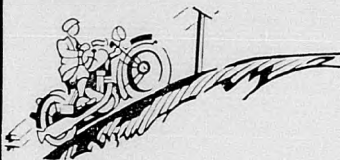
Két új autobod rekordot állított fel az olasz Castoldi, aki a 350-es csoportban a mérföldön 74.306 km-es és az 500-as csoportban pedig 84.338 km-es sebességet ért el.

Könnyen végzetes kimenetelű balcsét érte a motorkerékpáros világrekorder Ernst Hennét, aki tudvalegőleg az idén Mercedes színekben a volán mellett is fog szerepelni. A Nürburgon delgozott a Mercedes team, Fagioli kocsija az egynesekben 270 km-ig is fevítte, amikor Henne kocsija kirepült a pályáról. Henne szerencsére csak könnyű sérüléseket szenvedett és utolsó hiradás szerint már el is hagyta az adenai kórházat ahová beszállították.

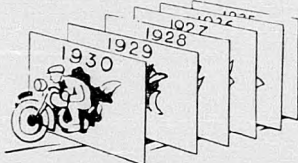
Az augusztus 28-án kezdődő Európa-körrepülésre, 44 gépet neveztek. A németek 12, a lengyelek 11, a franciák 10, az olaszok 7, a csehek pedig 4 masinával képviseltetik magukat. A 9500 km-es verseny útvonala sajnos hazánkat elkerüli...

Az elmúlt évben az Usa autógyártása az 1932. évi 1.43 millió darabról

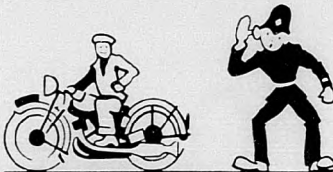
## HA



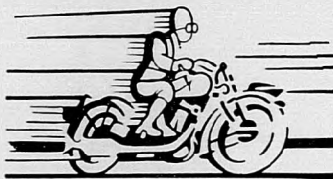
erőt ...



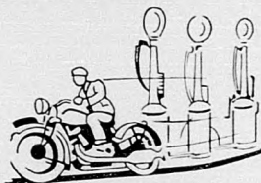
megbízhatóságot ...



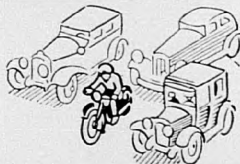
zajtalan-ságot ...



sebességet ...



kis fogyasztást ...



és nagy biztonságot akar, úgy csakis

# BSA

motorkerékpárt választhat!

Vezérképvislet:

**URBACH LÁSZLÓ**  
BPESTVI. HUNYADI TÉR 12.

2,03 millióra emelkedett. A produkció nagyarányú növekedését a dollár értékesítkenése nyújtotta előnyös export-lehetőségekkel magyarázzák. Ugyanakkor Németország autógyártása 50 ezerről 106 ezerre, Franciaországé 175 ezerről 191 ezerre, Angliáé 233 ezerről 286 ezerre, Oroszországé 27 ezerről 49 ezerre és Olaszországé 29 ezerről 41 ezerre emelkedett. Százalékosan Németország vezet, ahol tavaly több mint kétszeresét gyártották az 1:31. évi kvantumnak.

A Montlhery autodomóban rohamozta meg az angol Cobb 12 hengeres 530 lóerős Napier-Railton speciálkonstrukciójával a 24 órás rekordot. A kísérlet pompásan indult, sora dőlték meg 1:33 km-en felüli, kolosszális átlaggal az 1000 km-es, 6 és 12 órás, 3000 km-es és 2000 mérföldes világrekordok. Sajnos 19 órai út után, reggel, a kocsii árokba faralt s bár a vezetőknnek semmi bajuk sem történt a sérült kocsival nem tudták folytatni a rekordszeriát, melynek felállításában hű segítőitársuk volt a Castrol.

A nemzetközi repülőliga 1933. évi trofeát W. Post (rep. gép), Eckener dr. (léghajó), és Seattle (ballon) kapták. A hölgytrófeát Maryse Hilsnek ítélték.

Érdekes tudni, hogy a Graf Zeppelinl Rio De Janeiróig 1500 m... kerül az utasjegy. Táv: 8000 km.

A német Hüttner mérnök elkészült a gőzrepülőgép-tervével melyet Klingenbergben fogak megépíteni. A gőzturbina-szerű konstrukció előnyös súlyviszonyai mellett 430 km-es sebességre alkalmas, akció radiusa pedig 16.000 km!

A Ferrari versenyistálló új Alfa versenykocsijait az istálló műszaki vezetője Barsi után B kocsikra keresztelte el. Az új Alfák is Maserati k Weber-gázosítókat kaptak.

Woods új márkaszíneiben pompásan debutált: a barcelonai GP versenyen nemcsak 500-as kéthengeres Guzziját vezette abszolút győzelemre, hanem a 250-es csoportban is diadalra vitte a Guzzi-színeket.

Ralph de Palma az újvilág egyidőben legjobb autóversenyzője búcsút mondott a babérokknak. Miller-Specialja 5000 dollárért eserélt gazdát.

Svédország sorsjáték segítségével 4.6 km-es autóversenypályát épít.

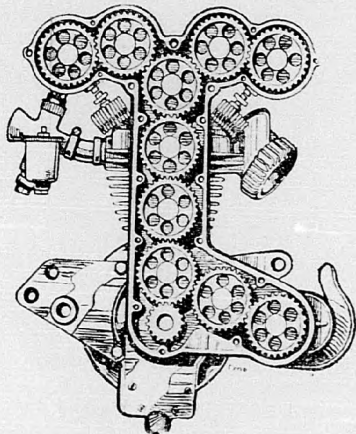
**500 cm<sup>3</sup>-es AJS** motorkerékpár, elsőrangú állapotban, keveset futott, kényelmes oldalkocsival, Terry nyereggel, Bosch vilnyilanykúrttel, 30 wattos világítás-sal, első kézből eladó. — Érdeklődés: Lóránt, Nagymező-utca 15. (Szilárd cég.)

**Eladó** prima állapotban levő, 15.000 km-t futott, oldalkocsis, 500 as, ohv. BMW motorkerékpár, világítással, komplett — Cim a kiadóhivatálnál.

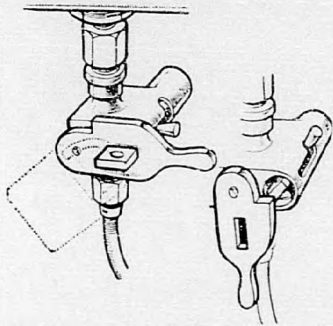
## a világ minden tájáról

Rengeteg újdonságot produkál a moto technika, hetenként jelennek érdekes-nél-érdekesebb melyekkel cé szerű megismerkedni Időközönként közölni fogjuk ebben a rovatban azokat az újdonságokat és érdekességeket, melyek olvasóink technikai ismereteinek gyarapítására alkalmasak.

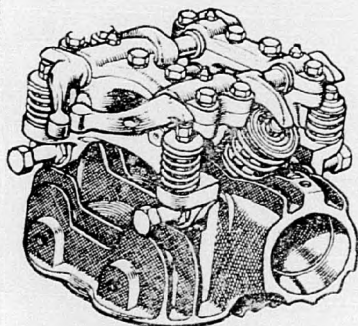
Az új 175-ös világrekord Benelli motorban orgiát ültnek a fogaskerekek. A kettős bütyköttengelyes ohc. vezérművet nem kevesebb mint 8 fogaskerék hajtja meg, a mágnes és a motorfőtengelelyre iktatott kis fogas között is két fogaskerék szállítja a meghajtást: ösz-



Orgiát ültnek a fogaskerekek az olasz 175-ös Benelli ohc világrekordmotorban



Tolvaj ellen legjobb az ilyen benzincsap-lakat



A progresszív vezérlési kísérleti Rudge hengerfejen egy-egy szelepre négy rugó jut. A hengerfej kétszelepes, egy-egy szelepet két rugó terhel, a másik négy rugó a stószlikre, himbákra és nyomórúdatra hat.

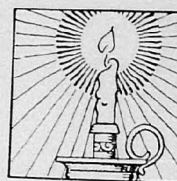
szesen 11 fogaskerék. A kis 175-ös vezérműbeállításában tehát nyugodtan meg lehet öszülni annak ellenére, hogy a fogasok össze vannak jelölve

A legjobb tolvajok ellen berendezés a benzincsap lelakatolása. A tolvaj elindítja a gépet, félszáz méter megy, de kifogy a „nafta“ és kénytelen elhagyni a zsákmányt. Lopott gépen nem igen állhat oda szerezni az utcasarkon. Az egyik angol feltaláló benzincsap lakatját mutatjuk itt be, magyarázat alig szükséges, a jobboldali kép nyitott, a baloldali zárt, lelakatolt állapotban mutatja be a csapot.

Szélvédőtörő a pápaszemen. Minden motoros tudja, hogy esőben kin a motorozás. Ha az ember pápaszem nélkül megy esőben, úgy a szemé hamarosan megfájdul, ha meg felveszi a pápaszemet, úgy percnként kell törölgetnie, ellenkező esetben tökéletlen a látás és duplán látja az előttünk levő tárgyaknak körvonalait. Az egyik angol konstruktőr szélvédőtörős pápaszemet készített, az üvegek felett, a vezető homlokának magasságában kis alumínium forgó van, melyet a haladás okozta légáramlás forgat. A forgást fogasok v szik át a kis excenterre, mely a pápaszem üvegekre szerelt kis gumitörőket mozgatja ide-oda. A megoldás tökéletes, súlya — alumíniumból van — minimális, már 20 km es tempóban vígan működik és a látást egyáltalában nem zavartja. Képviseletek? Kinek van kedve ilyesmit forgalomba hozni?

A szeleprugó nemcsak azt a célt szolgálja, hogy a szelepet visszavárja fézskébe, hanem vissza kell nyomnia a szelepstószlit, a himbákat, tehát az egész vezérmű-rendszert. Képzeltük, hogy magas fordulatszámban milyen tökéletlen a szelepek zárása és mekkora „késések“ lépnek fel, erősen rontva a teljesítményt. Vannak úgynevezett pozitív vezérlések, melyeknél a vezérmű nemcsak nyitja a szelepet, hanem zárja is, sajnos ezek a megoldások még nem érték el a tökéletesség fokát. A Rudge kísérleti műhelyben most próbálkoznak úgynevezett progresszív vezérlésű hengerfejjel, minden egyes szelep négy rugóval van ellátva. Két koncentrikus rugó nyomja vissza helyére a szelepet, két rugó pedig a nyomórúdra, himbára és a szelepstószlikre hat. A kísérletek alkalmával kitént, hogy a teljesítmény erősen növekedett.

Nincsen kizárva, hogy a szupersport motorokon nemsokára szórásban is találkozni fogunk ezzel a szellemes megoldással.



### Világos,

hogy tökéletes munkát csak tökéletes gépeken lehet végezni. Tekintse meg üzemenket.

## Dedics Testvérek

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



**EGYETLEN** ember aki nem tudja, hogy a Willkánál minden alkatrész kapható.

**WILLKÁN M. L.**

Liszt Ferenc tér 6. T. 251 56. 111-37

MOTOROJA  
**LARDOLINE**  
RICIT

**SAJNÁLOM**  
de én csak „Cellodor“  
cellulose lektort 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

javitóműhelyig

AKADÉMIA UCCA 5.

Telefonhívó : 19-6-53



— Megjelentek a május 26.-án kezdődő 24 órás Frontharcos Túraút-propozíciói, melyek átgondolt részleteikben méltóak a szezon messze kimagasló jelentőségű versenyéhez. A proposíciókat az Országos Frontharcos Szövetség motorosztálya (VI., Podmaniczky-u. 45.) az érdeklődőknek készségesen megküldi.

### Szakmai hírek?

— Barta Béla, a Barta István (Rózsa ucca 13.) cég beltagja rövidesen egy hetes tanulmányútra megy ki a gráci Puch gyárba.

### Más?

— Tudja-e Hébli úr, hogy mit jelent ez a szó: „Cord”? E jöhangzású szó annyit jelent, mint „Veres és Szeiyei”. Két közismert, kitiünő gumiszakember, akik készséggel állanak bárki rendelkezésére szakkérdésekben.

— Szerkesztő úr, egy megbízható hegesztőt!

— Na hát a Klauber! Jókai-u. 14. sz. alatt van a cég, (bejárat a Dessewffy-utcaából) mely lapunk olvasóinak még külön engedményt is ad!

### Motorcsónak hírek?

— A BMYC oldalmotorszakoszyt alakított és 85 km-es kategóriát kreált, mely körülmény főleg a Weekend motorosoknak kedvez, hiszen a múltban ezek a kitiünő motorcsónak a versenyeken jóval nagyobb hengerűrtartalmu motorokkal kerültek egy kategóriába.

### Bosch hírek?

— A monaeói GP győztes Moll (Alfa) nemkülönben a Mille Miglia hőse Varzi (Alfa), Bosch mágnesset használtak. Gratulálunk az új Bosch sikerhez!

— Ismeri Szerkesztő úr a Révész és Huszá cég által képviselt láncokat?

— Hogyne ismerném! A cég által raktáron tartott angol Morse motorok-rékpár láncokat kitiünő minőségüknel fogva bárkinek ajánlhatjuk.

### Shell hírek?

— Legújabban a Szilárd cég rendezkedett be a Shell olajok legszélesebb-körü plaszírozására ami, mint a Szilárd cégtől értesülünk, tekintve az ujonnan bevezetett piroskannás Aero-shell rendkívüli kvalitásait, nemkülönben a Single Double, Triple és Golden, illetve a palackolajok kitiünően sikerült új típusait, máris meglepő üzleti eredményt biztosított. Shellék különben a maga nemében páratlan autótérképpel lépik meg a magyar közönséget; a térkép már nyomás alatt van, úgyszintén az új kannás olajokról tájékoztató katalógus is. Addig is kér-

jen a Shell Köolaj rt.-től (Alkotmány-utca 18.) izléses kiállítási kenési könyvecskét. A 100 oldalas könyvecske tanulmányos, bőséges tartalmával egyetlen motoros könyvtárából sem hiányozhat. Pláne amikor a lapunkra hivatkozónak díjmentesen küldi meg a Shell rt.!

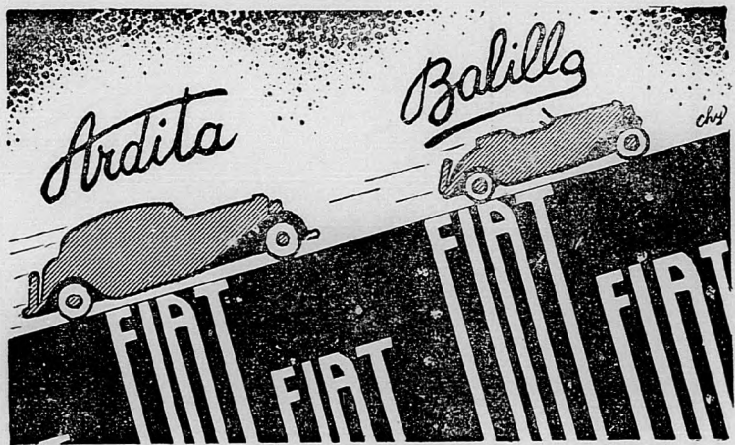
— Mi hír a Bosch cégnél?

— A cég különös gyári kedvezmény birtokában az 550 km-es Triumph gé-

peket világitással 1690 P. reklám áron hozza forgalomba. Ez csak elég újság.

Visszontárasra május 6-án déli 1 órakor a KAC 430 km-es Rezn'csek vándordíjas versenyének befutójánál, Kispes-ten a 9 km-es kónél!

Felolós szerkesztő és kindó:  
RAMER JENŐ.



## Ne mulassza el megtekinteni a

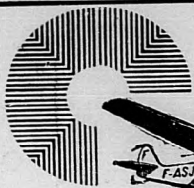
# FIAT

## kiállítását

a Nemzetközi Vásáron az autócsarnokban  
és az olasz pavillonban.

Gyári fióktelep:

FIAT AUTOMOBILOK MAGYAR ELADÁSI RT.  
BUDAPEST, IV., VÁCI UCCA 1-3. TEL. 828-48.



# AIR FRANCE

3 motoros repülőgépeivel

	— Wien	1 óra
	— Paris	8 óra
<b>Budapest</b>	— London	10 óra
	— Róma	7 óra
	— Velence	5 óra
	— Bukarest	4 óra



## AIR FRANCE

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



Eredeti ricinussal komponált  
pennsylvániai minőségű olaj!

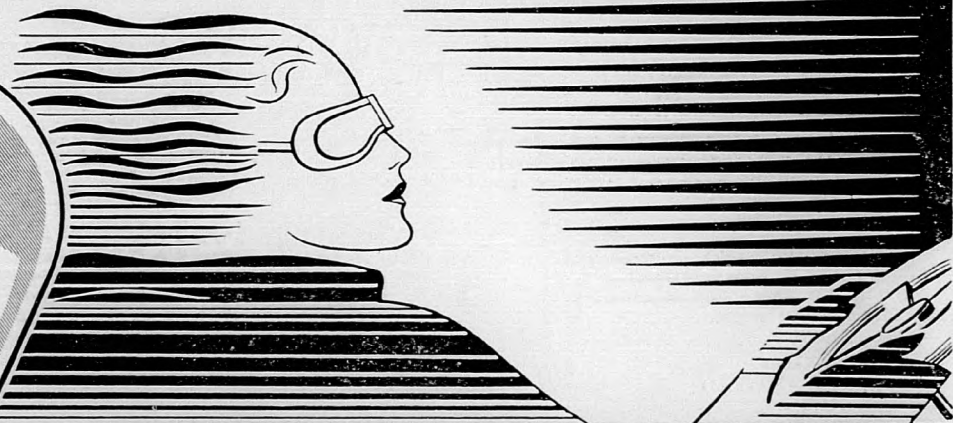
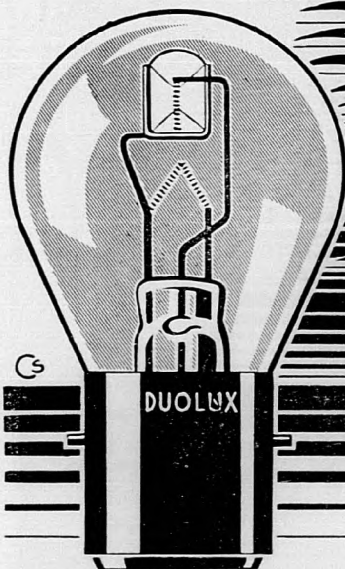
### Olcsó ár!

Visszaváltható kanna

Főbizományi lerakat:

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

Bejárat a Horn Ede-utcából.



# TUNGSRAM DUOLUX

## NAGY SEBESSÉGNÉL IS BIZTOS VEZETÉS!