


KARÁCSONY  UJÉV

ÁRA
40
FILL.

17019
MKB 22.645

a Motoros



M. N. MUZEUM-KÖNYVTÁRA
Hittaplónyvtári
I. növekedénapló
19.32/147. sz.

15
IV. ÉVFOLYAM
1. SZÁM
1932. január 1.



Hartmann László (Bugatti)
az 1931. évi magyar versenyautó-bajnok.

felv. Hafa Ortho Ultra lemezen

Hartmann László megérdemelten jutott a bajnoki aranyérem birtokába. Kivételes technikai felkészültség, bátorság és fanatikus sportszeretet jellemzi a volán magyar mesterét, aki Bosch gyújtással és gyertyákkal szerelt Bugattijával diadaldialra halmozva egész sereg magyar és nemzetközi rekordot állított fel.



WAKEFIELD
CASTROL
MOTOR OIL

VARTA

GYÁRTMÁNYU HORDOZHATÓ
ACCUMULATOROK AUTÓ,
MOTORKERÉKPÁR, RÁDIÓ,
TELEFON, TÁVIRDA, VILÁGI-
TÁS ÉS EGYÉB CÉLOKRA.

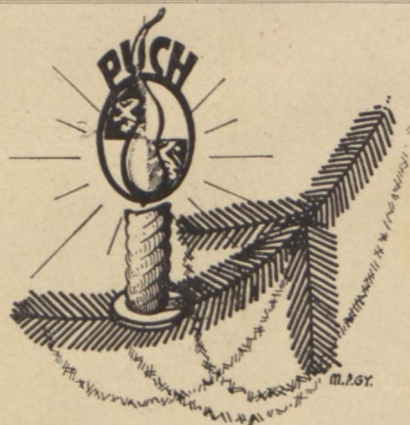
DEAC

DEUTSCHE EDISON ACCUMULATOREN COMPANY
RENDSZERE SZERINT ELŐÁLLITOTT
ALKALIKUS FÉMACCUMULATOROK

PERTRIX

SZALMIÁK- ÉS SAVMENTES
SZÁRAZELEMÉK ÉS TELEPEK
ZSEBLÁMPA ÉS RÁDIÓHOZ

*Boldog és kellemes
karácsonyi ünnepeket
kívánunk*



A MAGYARORSZÁGI

PUCH

MOTOROSOKNAK!



PUCH MŰVEK FIÓKTELEPE

BUDAPEST, VI., LEHEL-U. 25

OKTÓBER, NOVEMBER, DECEMBER, JANUÁR, FEBRUÁR ÉS MÁRCIUS HÓNAPOKBAN HAVONTA EGYSZER, 1-ÉN

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

Motoros

A MAGYAR MOTOROSOK ÉRDEKEIT
SZOLGÁLÓ FÜGGETLEN KÉPES SZAKLAP

KIADJA:

A MOTOROS LAPKIADÓ VÁLLALAT

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

HIVATALOS ÓRA: 9—2-IG

TELEFON: AUT. 224—07 és 107—68

Postatakarékpénztári csekkzámla szám: 48.438.

IV. ÉVFOLYAM

BUDAPEST, 1932. JANUÁR 1.

1. SZÁM.

Előgyujtás

ISMÉT lépdelt egyet a magyar motorsport azon a végtelen magasságokba meredő lajtörjén, melynek minden egyes foka egy-egy esztendő múltát jelzi. Amíg a múltban magabizó fiatalon lépdelt, addig ma csak asztmás erőfeszítésekkel képes vonszolni megkarmolt életét. Pedig jubileumi örömet kellett volna ülnie, hiszen ma tíz éve szökkent valóságba a magyar motorsport, ma tíz esztendeje bújt bele az úgynevezett gyerekcipőkbe, hogy az első lépések csetlése-botlása után célratörően induljon neki a rögös, de sikert kínáló vándorlásnak. Itt a jubileum ideje, de vigalom helyett szomorúság járja, kemény kórság emésztí a motorsport erejét. Gazdasági válság dülja, talmin címkézett vezetők tótágasítják és vannak, akik már a circumdedé-runtot mormolják a nagybeteg felett.

Pedig tudjuk jól, nem életveszélyes az állapota, csak éppen nehéz, fájó a nyavalyája, de — nem halálos. Lesz még belőle gyógyulás, csak éppen a ráolvasással kísérletező csodadoktorok között kellene széthessegetni.

Milyen igaz megállapítással és látással mutatott reá a bajokra az a fiatal motoros országgyűlési képviselő, akinek diagnózisát néhányszor lapozva találja meg az olvasó. Olyan huszárosan mutatott rá a rákfene gócéra, mintha azok között élte volna le életét, akik a magyar motorizmus mester-ségeken szitott boszorkánykonyháján főzik lágyra a mindennapi maszlagjukat. Mit is mond Dinnyés Lajos? A motorsport visszaesésében és sikertelenségében a klubok belső viszáljai, a nemes vetélkedéssel össze nem tévesztendő el-lenségeskedések, a szövetséget helyettesítő, de a helyzet magaslátára felemelkedni képtelen főirányítószerv játsszák a főszerepet. Milyen igaz, mennyire tisztánlátó megállapítás.

Kétségbeesni azonban nem kell. Legfeljebb belebetegszik, de bele nem hal a motorsport abba, ha a klubvezérek egymás felé döjködnek, ha az öntömjén orrfacsaró bódulatában roppant rugaszkodásokkal állítják egymás útjába valójukban gyerekesen ártatlan, de nem humortalan gáncsaikat. Nem hal bele abba sem a motorsport, ha a vezérek nagy fényűzően töb-

bet gondolkodnak az öklükkel, mint az agyvelejükkel. Csak lengessék lelkesen egymás felé a klikkek és érdekcsoportok lobogóit, melyek pelenkajellegét azonban a közepes szimat is azonnal elárulja. Majd megunják, hiszen rövid idő múlva kénytelenek lesznek belátni, hogy a nagy handabandával előbb-utóbb olyan ehetlenné kandírozzák magukat, hogy gyomor legyen az a javából, mely beveszi és — benn is tartja őket.

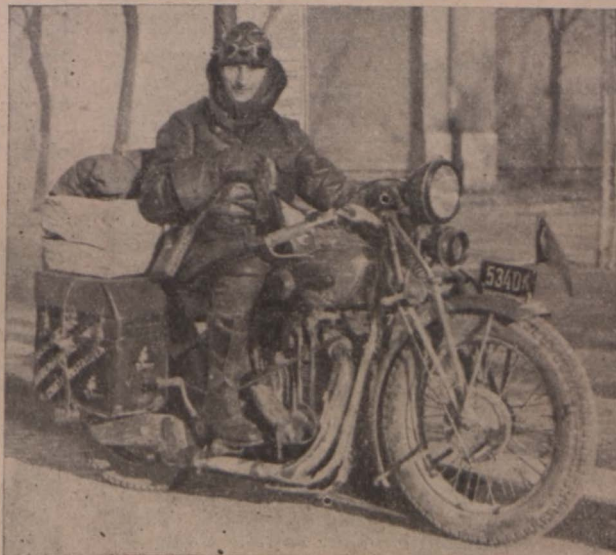
Pedig milyen szép volna, ha a motorsport értékes erői összefognának. Ha kitoloncolnák lelkükből a gyűlöletet, az irigy féltékenységet és közös erővel látnának neki a nagy munkának. Ha végre az egymás füle mellé kapkodás helyett zárt, megingathatatlan sort alkotva lépnének arra az ösvényre, melyre összetartás nélkül még csak véletlenül sem tévedhetnek. Hogy is mondotta Dinnyés Lajos? Fogjanak össze és dolgozzanak ki még a télen közös, átfogó programot, hogy újra tízezrek vigyázzák a TT gigászi küzdelmét, hogy újra motordörgéstől legyen hangos a budai hegyek zöldje?

Bizony, nem ártana egy kis lelki ciánózás. Egy kis indulat patkányirtás. Egy kis kulisza amputálás. Hogy megkönnyebbülve, megtisztulva és reménykedően léphessük át az 1932-ik év rejtelmes küszöbét.

*

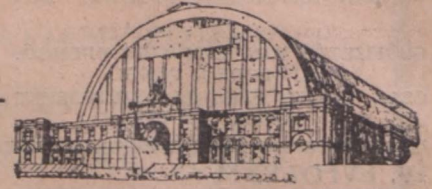
Mint az 1931. év utolsó „üdvözlét“ kapta meg a motorizmus a maga krisztkindlijét. Felemelik a motalkó árát. „A gróf, azaz a szeszkartel a vízbefűl“ — fújja a dalárda

a közélet nagy szinpadán — „meg kell őket menteni“ — vág be a refrénnel a hősszerelmes. Szóval nekünk árva motorosoknak kell megmentenünk a szeszkartelt. És bizonyára annak elnökét is, a gróft. Meg kell meteni a szeszeseket, mert különben bizonyára dobra kerül újkeletű bálványutcai palotájuk, melyet az elkeseredett pesti rosszmáj Motalkó-udvarnak keresztelt el. Meg kell menteni a szeszkartelt, mert nélkül talán csökkenne néhány spirítusz-mamut jövedelme. Pedig azt mondják, nem is megy olyan rosszul alkoholeknak, az egyik gyár — úgy halljuk — az elmúlt évben több tiszta jövedelmet mutatott ki, mint amennyi az alaptökéje.

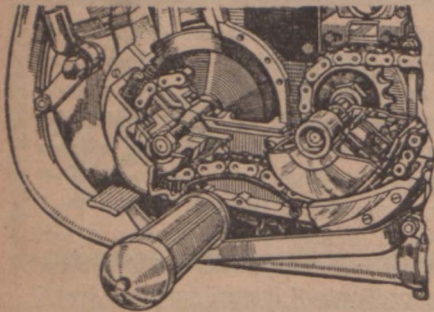


25.000 km-es útra vállalkozott G. E. Stylen, aki a napokban haladt át Budapesten kétmáza csomaggal terhelt Motosacoche szólógépen. Genfből startolt és végcélja az ausztráliai Perth.

AZ OLYMPIA SHOW



Ha a nemrég lezajlott londoni Olympia kiállítás anyagáról sürgőnyistulban akarnánk beszámolni, csak annvit kellene mondanunk: Az átlagos 1932-es modellt alig lehet megkülönböztetni 1931-es elődjétől. Ami a különöségeket illeti, bizony alapos szemmeresztgetés kell ahhoz, hogy olyasmit fedezzünk fel, ami a konstrukció fejlődésére vall. Vannak ugyan kivételek, a négyhengeres Brough, a rugósvázás New Imperial, de az átlag ugyanaz, mint tavaly, legalább is külsőleg. Ha



Polgárjogot nyertek az elsőláncok automatikus feszítőrugói.

azonban mélyebben tekintünk a dukó alá, akkor már megváltozik a vélemény, mert hiszen kiderül, hogy talán egyetlen olyan modellt sem lehet találni, mely ne volna jobban és műszaki szempontból gazdagabban megoldva, mint tavaly.

Az irányzat nam változott, az 500-as ohv. egyhengeres, mágnesgyújtásos, kézikapcsolású modell még mindig a legnépszerűbb, feltűnő csupán az, hogy a négysebességes váltók egyszerűen lehangereitk háromsebességes testvéreiket. Hogy az anyaggal, helyesebben az irányzattal tisztába jöhessünk, közöljük a kiállított anyag statisztikáját, mely hűen juttatja kifejezésre a kiállítás valódi műszaki arcát.

A statisztika tanulsága: alaposan megszaporodtak a kétüteműek, ami főleg a Snowden-féle adótörvénynek köszönhető. Alig van gyár, mely a legolcsóbb adókategóriába tartozó kis 150 kcm-en aluli gépecske gyártását mellőzte volna, hiszen a tömegek érdeklődése parancsolja ezt. A másik érdekes tanulság: a nagy garral beharangozott akkumulátorgyújtás képtelen volt lekonnkurrálni a mágneset, annak ellenére, hogy olcsóbb és egyetlen áramgerjesztővel látja el a gyújtást és a világítást. Igaz, hogy nagy részük van ebben annak a sok bazári kivitelű dinamó gyújtó rendszereknek, melyek sikeresen látták el a kompromittálás eladatát.

Mint említettük, az igazi újítások nem külsőségek, hanem a motorok legbelőbb zsigereiben rejtőznek. Nem beszélve a ma már általános tokozott hibarendszerekről azt látjuk, hogy a gyárak végre átlátták az olajozott sze-

A kiállított anyag statisztikája.

Hengerűrtartalom :

150 kcm.	9'30/o
250 "	14'30/o
350 "	25'10/o
500 "	26'40/o
600 "	11'60/o
1000 "	10'00/o
Ezen felül	3'30/o

Tipus :

Egyhengeres	77'40/o
Kéthyengeres	21'00/o
Négyhengeres	1'60/o
Többheng. összesen	22'60/o

Vezérlés :

Alulvezérelt sv.	27'30/o
Felülvezérelt ohv.	49'20/o
Királytengelyes ohc.	3'30/o
Kétütemű	19'40/o
Vegyes vezérlésű	0'80/o

Gyújtás :

Mágnes	68'70/o
Akkumulátor	10'50/o
Lendkerékmágnes	20'80/o

Sebességváltó :

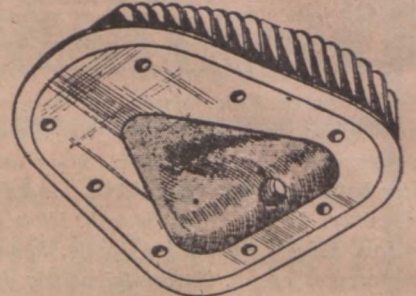
Kéthebességes	10'50/o
Háromsebességes	27'60/o
Négysebességes	61'90/o

Kapcsolás :

Kézi emelő	81'00/o
Lábkapcsolású	14'50/o
Kettős	4'50/o

lepvezetők fontosságát, amivel végleg beszüntették a csikrgó szívószelpepszárak kellemetlenkedéseit. Mintha összebeszéltek volna a gyárások: egyöntetűen hosszabbak lettek a dugattyuk, ami a bántó dugattyúcsörgést szüntette be még a legmelegegősebb, tehát nagy dugattyúhézaggal megoldott szupersport modelleknel is. Ugyanakkor szinte sémára dogozták át a vezérműbüttyök profilját is, ami bár nem emelte a teljesítményt, de csökkentette a régebbi modellek oly bántó vezérmű-csörgését. Népszerűbbé lett az olajos tokban futó elsőlánc, a felesleges sallangok nélkül elrendezett kormány és rajta a drégriff. Szaporodott a rugós hátsóvillás modellek száma, az egyetlen, de annál kiadósabb tekericsrugóval megoldott első villában határozott hossz észlelhető.

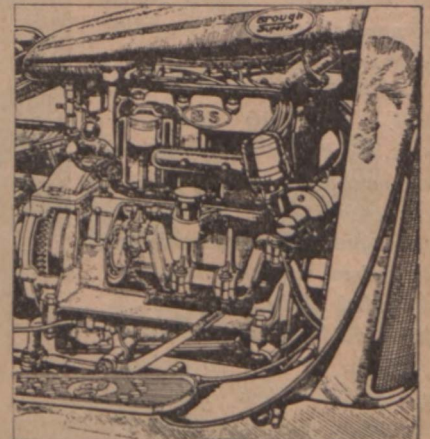
A különösebb érdekességek? Elsősorban a négyhengeres Brough Superior. George Brough, a nagy motorálmódó négyhengeres, 800 kcm-es vízhűtéses, önindító, háromsebességes és visszamenetes Austin autó motort épített be speciális vázba. A motor mögé kardántengely került, a kardán



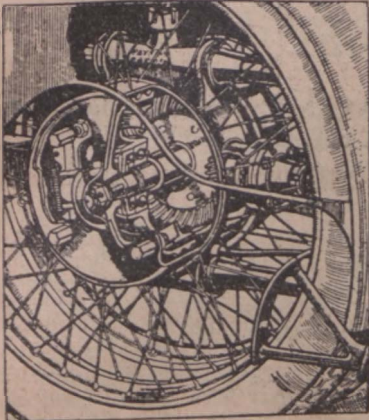
Ricardo hengerfej az sv. Sunbeameken.

tengely kettős csigaházat hajt meg és a csigaházra kétoldalt egy-egy drotküllős kerék került. Megszületett a háromkerékű szólómotorkerekpár, azaz a négykerékű oldalkocsis gép. A két hátsó kerék alig arasznyira van egymástól és egyetlen széles sárhányó tokozza őket. Hogy ennek mi az előnye? Talán a derék „Geo” sem tudja a jelen pilanatban. De hogy a masina árából másfél kiskocsit lehet venni, az bizonyos és az sem titok, hogy olyan vállalkozó szellem még nem akadt, aki felült volna szőlóban a — motormásfélkerékpárra. Igaza van-e, avagy nincsen George Broughnak, divatos most erről vitázni a csatornán túl, de nincsen ki zárva, hogy a „Brough Four” műszakilag érdekes, figyelemreméltó, szecessziós alkotmányé a jövő.

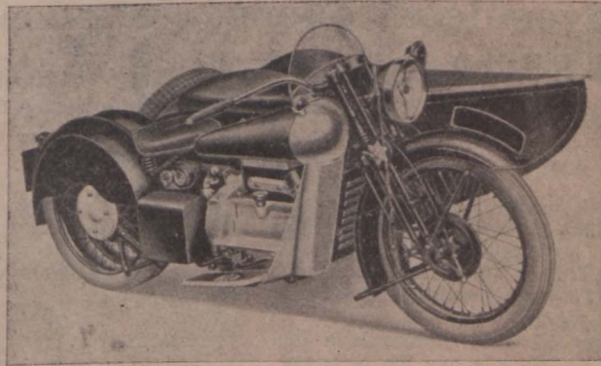
Az apróságok? Érdekes a Sunbeam olajtartányok leeresztő csapja, melyen



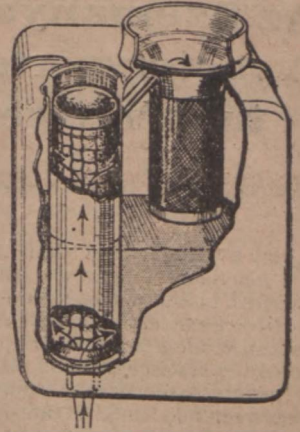
A Brough Four motorjának vezérműoldala.



A négyhengeres Brough hátsó kerekeit kardántengely hajtja meg



Négy kereke van a vízűtéses, négyhengeres, kardánhajtású, önindítós Brough Four-nak.



Megjelentek a filcből készült olajsűrők.

át a szerepét végig cirkulált olajat lehet az ebek harmincadjárja bocsátani. Hát a PM centrifugális elsőlánckeneése? A karterlégzőből az olaj a lánckerék belső felületére cseppen, majd a centrifugális erő folytán a lánckerék profiljába mart apró lyukakon át vágódik a duplexlánc belső felületére, ahonnan a centrifugális erő szinte belepréseli a kenőanyagot az olajra szomjas görgők közé.

Figyelemreméltó a négyszepes ohv. Royal Enfieldek szelepnymórud tokozása, mely részben szerves része a hengeröntvénynek. Érdekes az új Nortonok több mint 5 cm. vastag hengerfejtövénye, a bőséges fémananyag jobban vezeti a hőt és elősegíti a hűtést. Ujdonságnak kiáltják ki még a gyárak a gázszabályozóval egybekapcsolt olajszivattyút, melynek az az előnye, hogy az olajadagolás annál nagyobb, minél több gázt adunk, tehát a kenés a terheléssel van arányban, nem pedig a fordulatszámmal. Csakhogy ujdonságnak ezt az értékes megoldást csak akkor fogadhatnánk el, ha a Puch-gyár több, mint hat éve nem alkalmazná ezt a rendszert. Érdekes a kis 150 kcm.-es négyütemű Jap miniatűr beépítő motor, a 98 kcm.-es törpe Villiers kétütemű. Akkora az egész, hogy minden jobb képesítésű bűvész könnyen elhelyezheti a markában, anélkül, hogy a közönség lássa.

A célszerűségek? Kolumbus tojása a két szárnyascsavarral lekapcsolható csomagtartó, melynek segítségével két perc alatt lehet TT imitációját avatni a családi fuvarra. Rég nélkülözött apróság a sebességváltók tokja, mely távol tartja a piszkot és a mosóvizet a sebességváltóba torkoló kábelektől és csuklóktól.

Van tehát ujdonság bőven. Csak nyitott szemmel kell járni a Olympia Hall árkádjai alatt. Még gyárosokat is látni. Ezek határozottan kevésbé elegánsak, mint a gépek. Valutakurzusokel tanulmányoznak és sahajtoznak! Mert a gazdasági válságot az angol motoripar is nagyon megérzi.

Magyarok az Olympián.

Az Olympia Shownek mint minden esztendőben, az idén is megvoltak a maga magyar vendégei. Megfogyatkozott számban bár de ott voltak, hogy tovább építsék azt a hidat, melynek alapjait a magyar motorkereskedelem uttörői több mint egy évtized munkásságával fektették le.

Méray Endre igazgató hír szerint eredményekkel megrakodva tért vissza Londonból, olyan eredményekkel melyeknek elsősorban a Méray-motorosok fogják hasznát látni. Pedig a sikerek már veszályban forogtak, hiszen Méray Endre csaknem Robinson sorsra jutott: a La Manche csatornán hajótörést, helyesebben hajócsavart törést szenvedett s kellemetlen órákat vesztegelt a hullámzó tengeren... Szerencsére a helyzet inkább kellemetlen volt mint veszélyes.

Bíró Jenő a népszerű alkatrészkereskedő, akít az Olympia-csarnok standjai között a magyar motorszakma



Bíró Jenő

jelentősége ennek a ténynek, hiszen az angol gyárak régebben ausztriai vezérképviselőik budapesti szubképviselői útján velték a magyar piacot kiszolgálni aminek árnyoldalait kereskedőink és fogyasztóközönségünk egyaránt érezte. Bíró Jenő éveken át térképpel járta az Olympia standjait, hogy sikerüljön az angol motorszakmával elismertetnie — Magyarországot...

— Az idei Show — beszélí Bíró — messze maradt az utóbbi évek monstré kiállításaitól, mindazáltal továbbra is a motoripar reprezentatív kiállítása maradt. Ugy látom, hogy az

angolok, noha a valutakorlátozások az exportjukat erősen befolyásolják, élénk üzleti forgalmukat továbbra is tartják. Ami a hitelkérdést illeti, ma már az angol gyárakkal is lehet beszélni, bár úgy látom, hogy Magyarországgal szemben kissé túlvátozatosak. A régi összeköttetések azonban áthidalják ezeket a nehézségeket is!

(Bíró Jenőnek a mai viszonyok mellett is komplett a raktára.)

Klementz mérnök a képviselőletében levő Caltorpe standon kívül más gyárak standjain is folytatott informatív jellegű beszélgetéseket.



Klementz mérnök

— Az angol gyárak — mondja Klementz — bizakodnak. Szerintük még a téli hónapokban kell megjönni a kibontakozásnak. Hitelt megfelelő

bonítás mellett nem nehéz kapni, pénz a kézben pedig mindig el lehet érni!



VI., PODMANICZKY-UTCA 18.

Az üzemanyagok drágulásáról - A motorsportegyesületek ellenségeskedéséről - A túlméretezett kövezetvámokról -

beszél **DINNYÉS LAJOS**, a legfiatalabb képviselő, a t. Ház egyedüli aktív motoros tagja.

Kint a képviselőház előtti téren diákok tüntetnek. Dinnyés képviselőt éltetik és hátrálnak a rendőrök falanxa előtt. Dinnyés Lajost éljenzik, aki bent, a parlament hűvösen előkelő boltívei alatt feszült érdeklődés közben interpellál. A szeszfinomítókról, a benzinvállalatok kényszertársításáról. A motorkőről. Az automobilizmus életnedvéről.

Szigoru igazoltatás a bejáratnál. Két órai várakozás a fogadóteremben, majd a társalgóban. Mosolyogva lép be végre az ajtón Dinnyés Lajos, a legfiatalabb képviselő. Harminckét éves mindössze. Fiatal, erőteljes duzzadó ideális sportember típus. Félelmetes szónok. Érveinek sulya alatt az acél is megörik.

Bennünket kétszeresen érdekel Dinnyés Lajos. Érdekel bennünket Dinnyés Lajos a képviselő és Dinnyés Lajos a motoros. Aki ma is örömmel ül fel szóló és oldalkocsis Méray motorjára, hogy a tisztá, üdítő levegőn szivjon magába erőt az eljövendő harcokhoz.

Örömmel állok a „Motoros” rendelkezésére, hiszen magam is évek óta hűséges olvasója vagyok — mondja és néhány szó után megdöbbenve eszmélünk reá arra a jártasságára és tájékozottságára, mely a motorral és a motorsporttal kapcsolatban csendül ki szavaiból.

— Nem vagyok tagja egyik motorosklubnak sem — folytatja, — a minap kért fel az egyik fővárosi egyesület, hogy vállaljam az elnöki tisztséget. Nem fogadtam el, nincsenek egyéni ambícióim. Független és pártatlan akarok maradni a sportkérdésekben, ilyen alapon mindenkör szívesen állok a motorosok rendelkezésére.

A motoros szövetségre terelődik a szó:

— Nagyon csodálkozom — melegedik bele a szóba — hogy a motor és autósporttal foglalkozó egyesületeknek még ma sincsen önálló, független és klubérdekeken felül álló alkotmányos sportszövetségük. Ez a helyzet a Magyarországon üzőtli sportágak között egyedülálló. Elképzelhetetlen, hogy olyan sporthatóság hozzon vitás esetekben megnyugtató ítéletet, melynek tagjai szintén indulnak versenyeken és így a döntésekben érdekelve vannak. Ha a magyar motorsportszövetség megalakítása érdekében megindul a komoly mozgalom, úgy annak előharcosai szerény személyemre mindig számíthatnak.

A magasra szabott vidéki kövezetvámokra kerül a sor.

— Lehetetlennek tartom a mai állapotot, amikor Lillafüredre menet háromszor is meg kell állni és vámot fizetni. Bár szuverén joga ez a községeknek, mégsem egyeb, mint az adókkal amugy is agyonterhelt motorizmusnak megnyomortása. Ma az a helyzet, hogy a túlméretezett székesfehérvári vám sok kirándulót tart vissza attól, hogy felkeresse a Balatont. Alkalmat fogok keresni arra, hogy ezt a kérdést már a közeljövőben a Ház színe elé terjesszem. —

— A motalkó és a benzínárak emelésére vonatkozólag a következőket mondhatom: Pártom, a független kisgazdapárt, valamint szerény személyem elsőnek emeltük fel szavunkat az üzemanyagárak drágítása ellen. Nem tartom megengedhetőnek, hogy egyik legfontosabb közszükségleti cikkünk árát egyes tökéscsoportok és kartellek érdekében indokolatlanul és mérték-telenül feltornázzák. —

— Miben látja képviselő ur a motorversenyzés vérszegénységének okát? — szegezzük neki a felette érdekes kérdést.

— Az emberek ma — hangzik a válasz — szeretnek mindent a nehéz gazdasági helyzet terhére írni és ezt hozzák fel a versenyek sikertelensége okául is. Nekem más a véleményem, mert hiszen azt látom, hogy a motorsportnál jóval költségszebb sportok léteznek és — virágzanak. Nem kell másra utalnom, mint a vitorlás és általában a vízisportokra, a lósporthoz, de hogy a motorsportokhoz közel maradjanak a repülősportra is. Ha ezek a versenysportágak jelfelével pályán haladnak, akkor a motorsport sorvadásának az okát másutt kell keresni. Véleményem szerint a kórokozó a szerveztlenségben, az egyes klubok belső viszályaiban, az egyesületeknek a nemes vételkedéssel össze nem tévesztendő ellenségeskedésében rejlik. De elősegíti a sikertelenséget a motorsportszövetséget helyettesítő, de meg nem felelő főirányítószerv is. Fogjanak tehát össze a motorsport értékes erői, amíg nem késő. Most télen van idejük rá elég. Dolgozzanak ki megértéssel célra vezető programot, szüntessék be az ellenségeskedéseket. Mert a mai áldatlan körülmények között a magyar öserő képtelen kitermelni azokat a tehetségeket, akik a nyugati államok versenyzőivel szemben is diadalra tudják vinni a magyar színeket. Pedig ha így volna, nem maradna el sem a sport, sem a közönségsiker. Ilyen törekvésekben mint szerény motoros magam is szívesen állok a magyar motorizmus szolgálatában. —

A folyosón megszólal a csengő. Folytatják az ülést. Dinnyés képviselő ur udvarias mosollyal siet vissza az ülés-terembe.

Kilépünk a kapun. Az Országház-terem éppen előttünk robogott el egy szólómotoros. Büszkén tekintett fel gépéről az öreg Országház szürke falaira. Mintha érezte volna, hogy van valaki a t. Házban, aki a mindenkitől elhagyott

motorosok érdekeit a szíven viseli. Király Tengely.



Dinnyés Lajos

motorosok érdekeit a szíven viseli.

Király Tengely.

SIESSEN! Mert most igazán rendkívüli áron vásárolhat motorkerékpárt a

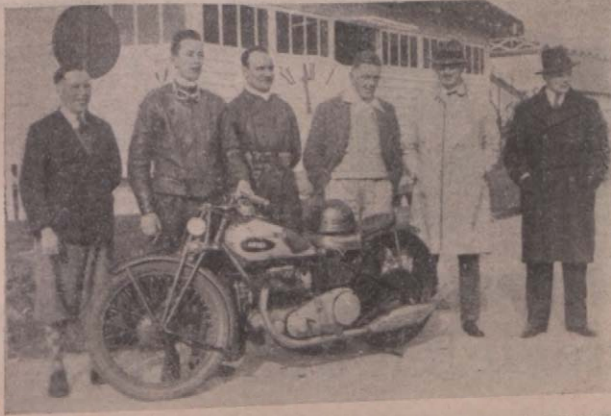
MOTOSACOCHE

(svájci MAG) és

MONET-GOYON

magyarországi vezérképviseleténél:

ZSOLNAY LAJOS BUDAPEST V, AULICH-U. 7
Használt gépek, alkatrészek és javítások rendkívül olcsó áron!



Az Ariel-gyár „7-es próbáinak szereplői: (balról jobbra) S. Slader, F. E. Thacker, E. Smith a vezetők, H. S. Perrey, a próbak irányítója, J. H. Cavendish az ACU ellenőre és E. Turner, az Ariel konstrukktőre.



Mire képes a modern széria-motorkerékpár?

Várakozáson felül sikerült az Ariel gyár próbasorozata, mely az ACU hivatalos ellenőrzése mellett a hetes szám jegyében folyt le.

VANNAK, kik fényes versenysikerek, nagyszerű világrekordok hallatára is kételkedőn rázzák a fejüket azzal, hogy: a versenygép nem fokmérője a szériamodell teljesítőképességének, lássunk valamit a szériagépektől is! Nos erre a felhívásra adott fényes feleletet az Ariel-gyár, mely a hetes szám jegyében hivatalosan ellenőrzött kísérletsorozatával bemutatta, hogy a mindennapi szériagép is képes olyan teljesítményre, mely bámulatba ejthet mindenkit.

Mi volt a feladat? 1. Hétórás sebességi próba a Brookland-pályán. 2. Annak a távolságnak megállapítása, melyet hét shilling — kb. 6:30 P — ára üzemanyaggal lehet befutni. 3. A hengerfej kikormozása hét percen belül. 4. Hetven mérföld abszolválása hetven percen belül. 5. Hetven perces nonstop sebességi próba felváltva első, második, harmadik és negyedik sebességben. 6. A hét leghírhedtebb angol triál-meredély nonstop abszolválása oldalkocsis géppel. 7. 700 mérföld (kb. 1120 km.) abszolválása 700 percen belül.

Feltételek: A gépeket, az Ariel-gyár hét különböző széria modelljét az ACU ellenőre választja ki a szállításra kész, becsomagolt szériagépek raktárából és pecsételi le a próba megkezdéséig.

Az eredmény? 1. A 350-es sv. modell hét órán át körözött a Brookland-pályán 85.277 km-es összátlaggal. 2. A 350-es ohv. twoport modell 141 mérföldet tett meg nyílt országuton egy gallon (4,5 liter) összfogyasztással, ami alig két literes fogyasztás 100 kilométerre. 3. Két gyári szerelő az 550-es sv. modell hengerfejét és dugattyuját a le és visszaszerelést beleszámítva, 4 perc 19 mp. alatt kormozta ki. 4. A négyselepes 500-as ohv. modell F. E. Thacker vezetésével 70 percen át 128 km-es átlagot tartott a Brookland-pályán, majd a próba befejezésekor 10 kört futott 144.658 km-es átlaggal. 5. A dőlthengeres 500-as ohv. modell leplombált sebességváltókkal felváltva első, második, harmadik és negyedik sebességgel futott tempót 70 percen át anélkül, hogy a motor túlmelegedett volna. 6. Az oldalkocsival terhelt 500-as sv. modell egyenként hétszer egymásután nonstop menetben abszolválta a hét leghírhedtebb triálhegyet. 7. A 600-as négyhengeres modell 700 percen át, tehát 11 óra 40 percen át megállás nélkül, váltott vezetőkkel futva a Brookland-pályán, több mint 700 mérföld (1120 km.) távot futott be, a pontos átlag 113.452 km. volt.

Van-e ennél meggyőzőbb próba a modern motorkerékpár megbízhatóságának, takarékoságának, könnyen szerelhetőségének, munkabírásának és sebességének igazolására?

SHELL

PALACKOZOTT AUTÓ OLAJ



A.J.S.

a mult és jövő angol elit motorkerékpárja!
Minden célra a legmegfelelőbb típusok

raktáron!

KOMPLETT
ALKATRÉSZRAKTÁR!

Maglathé

SPECIÁLIS
JAVITÓMŰHELY!

BUDAPEST, VI., GRÓF ZICHY JENŐ-UTCA 17.

**Oldalkocsi vásárlásnál saját érdekében részesítse
előnyben az 1931. évben bajnokságot nyert**

„CYCLOP MP“

jelű oldalkocsit, mely az összes márkájú és típusu motorkerékpárokhoz azonnal felszerelhető.

Beszerezhető és megtekinthető az alábbi fővárosi cégeknél:

Apart R.-T.

Raleigh és D-Rad képviselő, VI., Andrásy-ut 37.

Bárdi József

Matchless képviselő, V., Ügynök-u. 5.

Biró Jenő

alkatrész szaküzlete, VI., Liszt Ferenc-tér 2.

Bruck Nándor és Fiai

Rudge, Triumph és James képvis., VI., Jókai-u. 21.

Deményi és Fia

Ariel és Velocette képviselő, VII., Király-u. 85.

Douglas képviselő

VI., Podmanický-u. 18.

Friedmann József

Standard és René Gillet képviselő, V., Váci-ut 28.

Ghillány Miklós

olaj és felszerelési szaküzlet, II., Corvin-tér 5.

Kiss M. Antal és Fia

NSU és Montgomery képvis., VI., Vörösmarty-u. 45.

Koppányi Miklós

Sunbeam és New-Imperial képvis., Csengery-u. 27.

Magaziner és Strausz

BMW és New-Hudson képvis., V., Balaton-u. 10.

Puch Művek fióktelepe

VI., Lehel-u. 25.

Urbach László

BSA, FN és Sarolea képviselő, VI., Hunyadi-tér 12.

Zsolnay László

Motosacoche és Monet Goyon képvis., V., Aulich-u. 7.

és az összes vidéki képviselőteknél.

Gyártja: Egyetemes Gépjármű Ipar, Budapest, VIII., Örömvölgy-ucca 14. - Telefon: J. 426-43.

KERÉKPÁRON TANULTAM MEG — MOTOROZNI!



— MONDJA

A MAGYAR BAJNOKSÁGOT NYERI
KOZMA BANDI, AKI ÉLETE ELSŐ SERLE-
GÉT ÉDESANYJÁVAL EGYSZERRE NYERTE

JÓL visszaemlékszünk még, milyen széleset mosolyogtunk az 1929. évi Tourist Trophy startjánál, amikor két srác „a Kozmára” mutatva kijelentette, hogy „azért nem mer elindulni a Balázs Laci, mert látta tréningben a Kozmát...” Ez volt a Kozma depó hivatalos felfogása is. Senki másé, hiszen vajmi kevesen tudták azt, hogy Kozma egyáltalán a világon van...

Ezzel szemben a Balázs portán másként vélekedtek a do-logról. Balázs papa egyszerűen nem tartotta szükségesnek azt, hogy jobb sorsra váró fiacskája a felázott, síkos pá-lyán a család nyugalalmát veszélyeztesse. Ami pedig Kozma Bandit illeti, mi is láttuk őt a tréningeken... Nem sok jövőt jósoltunk neki ezen az ár-nyékvilágon... Úgy ment, mint egy vaddisznó...

Mégis, hogy, hogy nem Kozma meglepetésünkre végig futotta a versenyt. Nem Kozma ideje kel-tett csodálatot, hiszen túllépte a standardot, hanem az a pusztá tény, hogy az általa mutatott haj-meresztő stílusban egyáltalában végig lehetett futni egy Tourist Trophyt! Sok jövőt azonban ez-után sem jósolt neki senki sem.

A dolog azonban másként ütött be. Ugyanazon esztendő emlékeze-tes őszi hegyversenyein, az öreg Svábhegyen, majd a Jánoshegy szerpentinjein Kozma jóval las-súbb gépén alig másodpercekkel maradt el a bajnok Baláztól. Kozma Bandi, akiről a közönség ezideig jóformán semmit, a szak-körök pedig nem sok jót tudtak a közönség és a magyar szak-körök számára egyaránt — be-érkezett. Bukása folytán tavaly nem versenyezhetett, az idén azonban pompás diadalai révén megszerezte a büszke bajnoki cí-met is. Hallgassuk meg ez alká-lomból, mit mond önmagáról, ar-ról a „mázsola Kozma Bandiról”, akit még csak kevesen ismertek.

— Kerékpáron tanultam meg motorozni — beszéli Kozma — a motorra vonatkozó elméleti ismereteimet még kerékpáros ko-romban szereztem a különféle szakkönyvekből. Alig hat esztendőskoromban már biciklín ültem s azóta a két-kerék az egyedüli szenvedélyem. Diákkoromban nemcsak a ma-gyar országutak nagyrészét pedáloztam végig, hanem német-oroszági tanulmányutamra is magammal vittem kétszemes-ges, értsd alatta duplatorpedós Puch kerékpáromat, mellyel bejártam Berlint, Hamburgot és az egész Harz-hegységet.

— 1928 március 1-én kaptam első, 500-as sv. motoromat, mely még mindig él s hervadozik tulajdonomban. Megval-tom, sokat nyíztam szegényit. Ezen a masinán tanultam meg gyakorlatilag is a motor működését és szerelését, vele in-dultam életem első és legizgalmasabb versenyén, a TTC 1929-es tavaszi debreceni megbízhatósági tüziján. Az elő-írt átlagot Debrecenig pontosan betartottam, visszafelé jö-vet azonban Püspökladánynál kénytelen voltam mágnés-láncszakadással feladni a küzdelmet.

— Nem csüggedtem el, új 500-as ohv. Matchlessemel el-indultam a Tourist Trophy-n. Négy gyertyadefektussal fű-szerezett verseny után, melyben fékcavarómat is elveszít-tem, mint egyedüli 500-as magyar futottam át a célon, két perccel a standardidő letelte — után! Így azután helye-zéshez sem jutottam. Mégis boldog voltam, hogy életem első szpid-versenyét végig tudtam futni és — ezt azonban csak elrettentő példának mondom — az utolsó körben le-állva szívügyeket is kapcsolhattam bele első TT ver-senyembe. Büszke voltam, hogy akadt két ismeretlen leány-nézője a versenynek, akik nekem drukkoltak!

— Ez az első TT versenyem volt idei TT győzelmem alapja, hiszen nemcsak azt tanul-tam meg, hogy verseny közben nem léteznek lányok, hanem azt is, hogy egyetlen előnyt sem sza-bad kihasználatlanul hagyni.

— Az első serlegemet édes-anyámmal együtt nyertem. Részt-vettünk a TTC tihanyi csillagtü-ráján. Édesanyám a Mercedesün-kön, két barátom és én teamben, motorokon. Este boldogan hoztunk haza öt serleget!

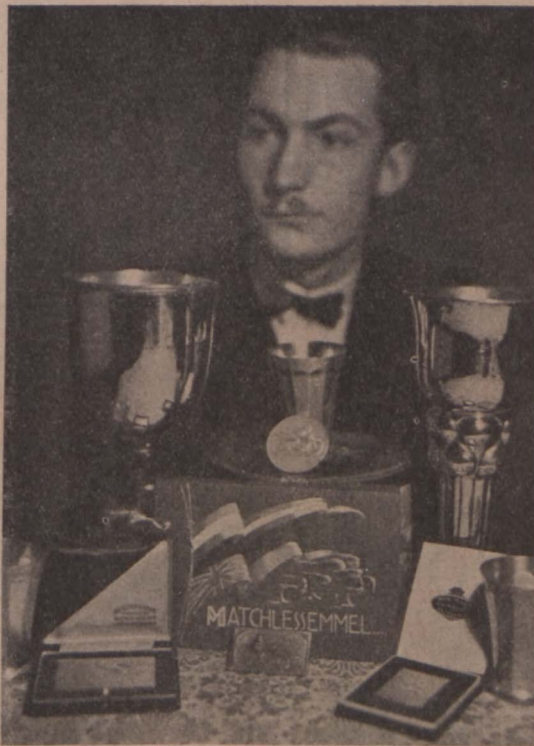
— Első TT szereplésem utáni nyarat motoron töltöttem: bejár-tam egész Észak-Németországot. Ezen tűrák alatt valósággal össze-nőttem gépemmel és az őszi sváb-hegyi és jánoshegyi versenyen hajszálnyira maradv a bajnok Balázs mögött első számottevő si-kereimet arattam. Hoztam is két szép nagy serleget a „konyhára”...

— A rákövetkező évben, tavaly márkacserére határozottam el ma-gam, miután Matchlessék nem tud-tak megfelelő gyors gépet bocsáj-tani rendelkezésemre. AJS mellett döntöttem. Sajnos későn, mert a gép nem jött meg idejében a gyár-ból s én, hogy a Grand Prix-n mégis résztvehessek, régi, szá-momra szokatlan masinán kezd-tem meg tréningjeimet. A ver-senyig azonban nem jutottam el, mert második tréningkörömben bukva négy darab gerincsigolya-repedéssel a Rókusban kötöttem ki. Mint később megtud-tam, berugásról, sőt öngyilkossági szándékról beszéltek a hiányzó szalmazsákok és homokpadok helyett... De nem akarok ezzel régi sebeket fölszakítani, igaz ugyan, hogy én még másfél év elmúltával is érzem az enyémekeket...

Végezetül még annyit. Nem elég ráülni egy versenygépre és a szerencsére bízni a versenyt. Szerencse is kell hozzá, de főleg tervszerű gondos előkészületek.

— Boldog vagyok, hogy idei TT győzelmemben kulmi-náló sikereim révén megszereztem a bajnoki érmet s bár jövőre még nincsenek terveim, igyekezni fogok a bajnoki címhez méltó maradni.

Kozma Endre mindössze 21 éves, alig négy esztendeje motorozik. Bajnok és TT győztes. Nem könnyű dolog utána csinálni...



Kozma Endre első díjaival.



100**km-es sebességgel roboogjon megszerezni****HATSCHEK
ÉS FARKAS**FÉNYKÉPÉSZETI ÉS OPTIKAI SZAKÜZLETEI
**BUDAPEST, IV., KAROLY-KÖRUT 28 ÉS
VI., ANDRÁSSY-ÚT 31.****ÚJ, 1932. ÉVI****DIJMENTES NAGY KÉPES
ÁRJEGYZÉKÉT**

Az árjegyzéket postán. ingyen és bérmentve küldjük.

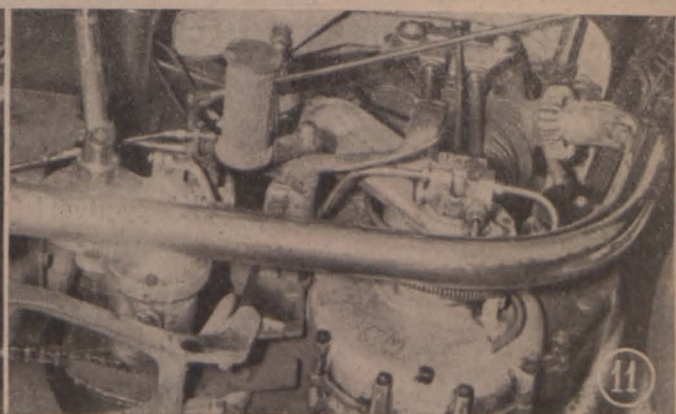
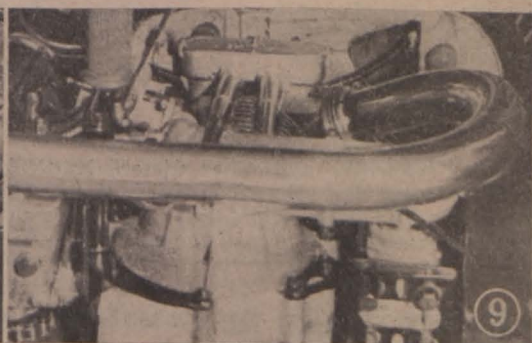
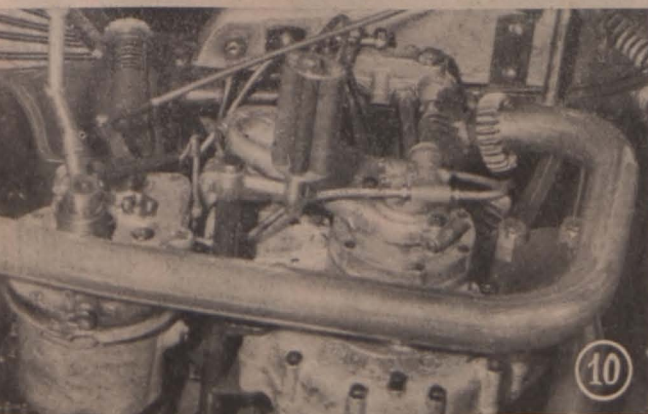
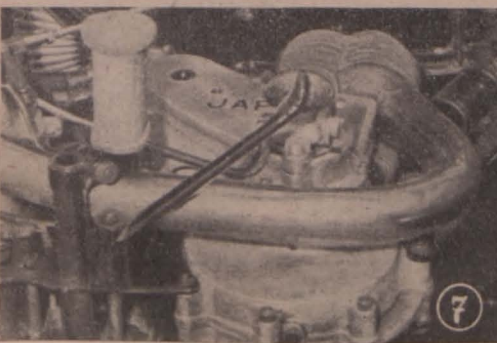
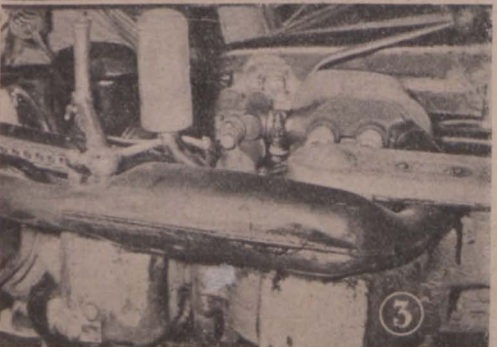
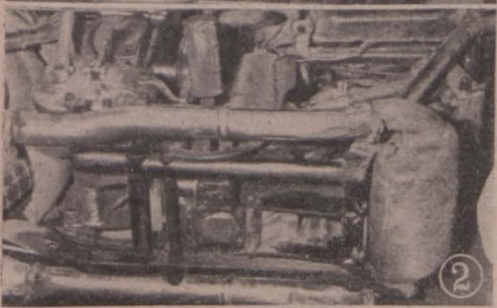
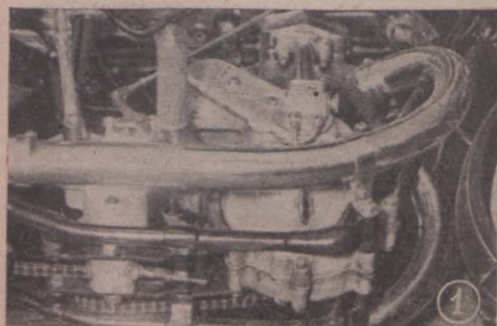
Nyáron megfigyelte
ismerőseinek motorkerékpárját,**Karácsonykor**elhatározta, hogy a legjobb
motorkerékpárt fogja megvenni.**Kérje tehát az 1932.****B.S.A.**
katalógust,hogy széria, sport és szupersport típusaink kö-
zül a legmegfelelőbbet kiválaszthassa.

B.S.A.

B.S.A. vezérképviselőt kézséggel ingyen és bér-
mentve küld leírást.**URBACH LASZLÓ**
BUDAPEST, HUNYADI-TÉR 12. T.: 116-28**ÁLLJ!**

AZ ÚJ ESZTENDŐBEN IS CSAK

ARIEL-TAz utóbbi években a hivatalos
statisztika szerint Magyarorszá-
gon az angol gépek sorából
Ariel került legtöbb forgalomba.VEZÉRKÉPVISELET:
DEMÉNYI ÉS FIA
BPEST, KIRÁLY-U. 85.



Látszólag nehéz, de érdekes feladat elé állítjuk olvasóinkat. Le kell tenniük a motor érettségét. Lefotografáltunk 11 motorkerékpárt — alulról, tessék kiokoskodni, hogy melyik kép milyen gyártmányt ábrázol. Megsúgjuk, nem is olyan nehéz és a 36 díj megéri a fejtőrést. Aki ügyes, az segíthet magán, a képviseltek biztosan megengedik a boltban levő gépek alulról való megkukucskálását. A pályázati feltételek egyszerűek meg kell mondani, hogy melyik számú kép milyen gyártmányú gépet ábrázol. Le kell vágni az oldal alján levő szelvényt és a megfejtést „Pályázat” felírással borítékban vagy levelezőlapra ragasztva szerkesztőségünkbe (V. Tatra-utca 4.) beküldeni január hó 20-ig. A megfejtők neveit és a díjak sorolásának eredményét február 1-én megjelenő számunkban közöljük. A megfejtők között 36 díj kerül kiosztásra, melyek a következők:

I. díj. 25 pengő értékű felszerelési cikk Bíró Jenő cégtől.

II. díj. 20 pengő értékű javítás Urbach László cégnél.

III. díj. Beck Lock motorkerékpáralkat Klementz és Társa cégtől

IV. díj. Szelepesizolás Friedmann József cégnél.

V. díj. Triplex motorszemüveg a Puch cégtől.

VI—X. díj. 1—1 kétliteres kanna Mobiloil TT.

XI. díj. Motorkeztyű Majláth Mihály cégtől.

XII—XVI. díj. 1—1 Bosch villamos zseblámpa.

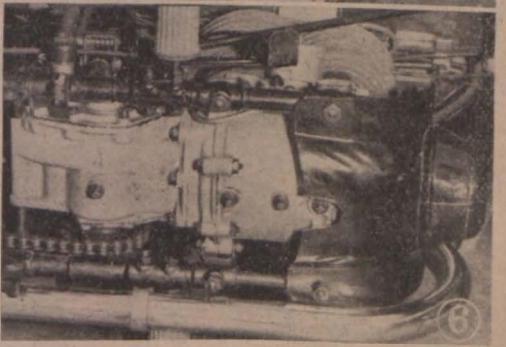
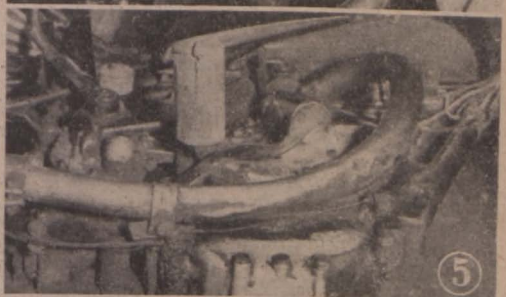
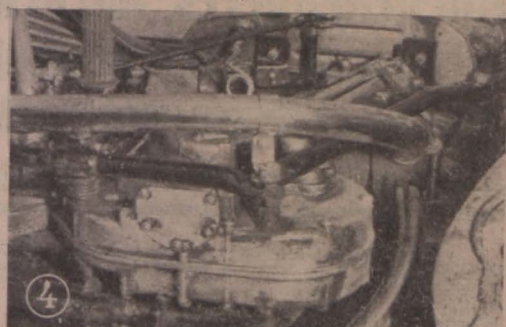
XVII—XXI. díj. 1—1 Bosch gertyavizsgáló ceruza.

XXII—XXIV. díj. 1—1 Seiberling ragasztókészlet.

XXV. díj. „A gépjárművezetői vizsga anyaga” című könyv a Bruck cégtől.

XXVI—XXXI. díj. 1—1 ingyen egész éves előfizetés lapunkra.

XXXII—XXXVI. díj. 1—1 fél éves előfizetés lapunkra.



Kilenchengeres, 100 kcm-es csillag- motorral, elsőkerék-hajtással, hátsókerék kormányzással — a 300 kilométeres sebesség-világrekord felé.



A világrekorddöntés korszakát éljük. Simcock, Wright. A corki országút. Tát. Nagy nekilendülések. Kevés siker. Azt mondják, ott fészkel a hiba, hogy az aspiránsok kitaposott ösvényeken sántítanak, hogy nem képesek szabadulni a meggyöpösödött tradícióktól. De nem itt a hiba. Merőben újszerű konstrukciót alkotni fontozzák. És hol a gyár, mely megkockáztatná az ezreket. C. F. Temple amikor itt járt, szellemesen azt mondta: „Az abszolút motorkerékpár világrekordnak ott a határa, amikor annak kivívása többre kerül, mint amennyi az általa elért reklám értéke.“

Amíg az autóvilágrekorder nyakló nélkül egyre nagyobb és nagyobb motorszörnyeket épít be, addig a motorkerékpárok világában 1000 kcm a határ. A nemzetközi versenyszabályok tiltják ugyanis a nagyobb hengerűrtartalmú motorok alkalmazását. A motorkerékpáros világrekordjelölt tehát nem követheti Segrave, Campbell, Smith példáját, nem építhet be kompresszoros negyed-, sőt félhektoliteres motort. Sokkal igazságosabb és sportszerűbb ez. A technikai finomságokat, a technikai vívmányokat kell csatasorba állítani annak, aki motorkerékpár világrekorderi babérokra pályázik, nem pedig a nyers, brutális erőt. Kompresszoros repülőgépmotorokat. Egyet, vagy hármat — tetszés szerint. Ray Keech példáján.

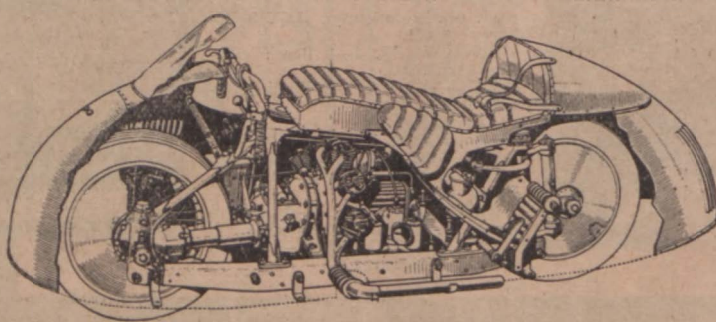
A motorkerékpár világrekord legközelebbi korszakos stációja a 300 km-es sebesség lesz. A világ legnevesebb szakemberei megjósolták régen, hogy nem a kéthengeres, hompreszoros, V-elrendezésű motor fog oda elvezetni, hanem a sokhengeres, merőben újszerű konstrukció. Az a megoldás, mely ma már nem utópia, nem lázálom, hanem fél-valóság. Mert ha a valóságban még nem is létezik, rajzban, tervben már készen áll. John Wallace, a nagynevű

angol konstruktőr az utóbbi hetekben készült el vele. Kérdés csak az, hogy melyik gyár kapja be a horgot és áll neki az elkészítésének.

Ha pillantást vetünk a Wallace konstrukció rajzára, rögtön látjuk, hogy „*valami egészen másról*“ van szó. Kilenchengeres, sugáridomban elrendezett csillagmotor, előtte sebességváltó, rövid kardántengely, mely kupkerékrendszerral az első kereket hajtja meg. Az első kerék rugózatlan és merev. Nem kormányozható, a kormányrud megfelelő áttételezés közbeiktatásával a hátsó kerékre hat. A csillagmotor mögött turbókompresszor foglal helyet, melyet a főtengely közvetlenül hajt meg. A motor az elméleti számítások szerint 130—150 féklóerőre képes — bőven elég a 300 km-es sebesség elérésére. Az egész gép a szabályszerű préselt alvázzal együtt áramvonalidomba van burkolva, a vezető inkább fekszik, mint ül a gépen. Az ülés mögött látható áramvonalidom nem függ össze a géppel, hanem szíjjal csatolják a vezető diestelenebbik feléhez, ez a rendszer biztonsági okokból született, bukás vagy kiparizhatatlan wobli esetén a vezető nem bukik a géppel együtt, hanem arról lecsúszhat. A vezető arca előtt áramvonalidomú szélvédő, lábainak külön mélyedések az áramvonalidomtestben.

Pusztán pénzkérdés, hogy megvalósul Wallace konstrukciója. Talán akad valami mecénás, aki kinyitja az erszényét. Mert a gyáraknak ma gondban föl a fejük. A gyárigazgatók brómot szednek és a bankjukkal veszekszenek. Csökkent az export, valutanehezélygek vannak. Nemesak a pesti színészek vannak szerződés nélkül, hanem

az angol versenyzők nagyrésze is. Világválság van. Pedig Wallace korszakalkotó konstrukciója megérdemelné, hogy feltámasszák dohos szagú papiros kriptájából.

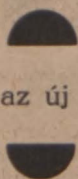


A Wallace világrekordmotor érdekességei: a kardántengellyel meghajtott merev elsőkerék, a kilenchengeres csillagmotor, a préselt acél alvász és a duplex kormányzású hátsókerék.

Akármilyen a motor, akármilyen a típusa, gyártási éve, hengerűrtartalma, az új

K.L.G.

„Szerelje és fedje“ az új K.L.G. „K“ gyertyát!



gyertya
megfelel!

Ikarusz álmodik...

IKARUSZ szárnyaszegett zuhanása a repülést a technika legköltebb megnyilvánulásává avatta. A repülés poézise hódított a művészetben. Nemcsak témákat, hanem művészeteket is. Főleg festőket. A középkor halhatatlan technikus-művésze Leonardo da Vinci után Böcklin és Giovanni Segantini ma, a motor századában pedig egy zürichi festőművész Alexander Soldenhoff férközött az aviatika közvetlen közelébe.

Itt a „csupaszárnny” repülőgép!

Soldenhoff a kivitelezés terén egyik úttörője volt a repülőgépkonstruktőrök husz esztendeje felismert ideáljának a „csupaszárnny” repülőgépeknek, melynek végső megközelítője a közlekedési aviatikában Junkers professzor tavaly nálunk is járt nagy feltűnést kellett mester-műve a G38 óriás repülőgép volt. A „csupaszárnny” gépek fejlődésében jelentőségteljes stáció Soldenhoff masinája mely 40HP motorjával 180 km-es sebességre képes.

Néhány héttel ezelőtt Groenhoff német pilóta motordefektus miatti kétszeri kényszerleszállással a Rhon vidékről Berlinbe repült Hermann Köhl nevű „csupaszárnny” gépével, melynek felépítésében a híres német óceánrepülő Köhl anyagilag és tapasztalataival egyaránt hathatósan támogatta a gép építőjét, Alexander Lippisch. A gépet a berlini utra egy 28HP kis motorral szerelték fel, hiszen tavaly még motor nélkül vitorlázott a Was-serkuppe fölött, aminthogy a „csupaszárnny” gépeket a vitorlázó repülés gyakorlati tapasztalatai valószínűsítették tettebe.

— Soha repülőgépben olyan biztosan nem éreztem magam — beszélt Groenhoff — mint ezen a masinán. Stabilitása hihetetlen, kis motorja ellenére a legvakmerőbb mutatványokat elvégzem vele egész alacsonyan mert a „lecsúszás” itt ismeretlen fogalom. Tudvalevő, hogy a repülésnek két Achilles sarka van: a felszállás és a — leszállás. A „csupaszárnny”-nyal mindkettő gyerekszerű. A leszállási sebesség igen csekély, a szárnyak végén a leszállási irányra merőlegesen állítható fékező felületek nagyban hozzájárulnak ehhez! Egyebekben boldog vagyok, hogy elsőik között repülhetek azzal a repülőgép típussal, melynek előnyeit meggyőződésem szerint nemsokára már sok-sok pilótátársam fogja élvezni!

Groenhoff azóta, mint lapunk zártakor értesülünk 24HP motorral szerelt átkonstruált „csupaszárnny” gépével a „Hans Hackebein”-nel 1 ó, 55 p. alatt repült a Rhönről Berlinbe, ami 330 km-es útnak és 170 km-es átlagnak felel meg!

!Fel a sztratoszférába !!

A közelmúltban jutott nyilvánosságra, hogy Junkersék Dessauban sztratoszférikus repülőgépet gyártnak. A gép már kész, első pillantásra a normális Junkerséktől csupán terjedelmesebb szárnyai és karcsu törzse különbözteti meg. Ide hiányzanak még róla azok a speciális felszerelések melyek az alsóbb sztratoszférikus rétegek légritka terében nélkülözhetetlenek. A gép megtekintésével kapcsolatban alkal-

munk volt a repülés történetében oly nagy multu gyár egyik műszaki vezérével beszélgetni, aki a nagy érdeklődéssel várt vállalkozás előkészületeiről a következőket mondotta:

— Mindenek előtt leszögezem, hogy kísérleteink egyelőre még távol állanak attól, hogy a szenzáció erejével hassanak. Nem kis dologra vállalkoztunk, munkánk csak lépésről-lépésre haladhat előre. Egyelőre még messze vagyunk a célul kitűzött sztratoszférától, mely alatt a mai magassági rekordoknál is jóval magassabban elterülő rétegeket értek, hiszen csupán a gép normális berepülése van folyamatban melyet a gép 800HP motorjával teljes meglégedésünkre abszolvál. A tulajdonképeni sztratoszférikus repülés specialitásai még nincsenek a gépen. A motor-nak a földhöz közeli lég-rétegekben uralkodó nyomásu levegővel való el-

látására a kipuffogó gázok meghajtotta centrifugális kompresszor fog szolgálni. A légritka rétegekben ugyanis a kipuffogó gázok energiája kitűnően hasznosítható, hiszen a kipuffogó gázok nyomása és a sztratoszférikus légnyomás között mintegy 20—40-szeres különbség van, mely lehetővé teszi a kompresszor meghajtását, illetőleg tehermentesíti a motort a kompresszor meghajtása alól.

— A hermetikusan záró utasfülke technikai megoldása sok gondot okozott, különösen az ablakok, nemkülönben a kormányzás átviteli szervei, valamint a hajtóerő átvitelezésére szolgáló szerveknek a fülke falán való átvezetési gondoskodtak pikáns tömítési problémákról. Az utasfülke levegőjét vagy a kompresszor, de a biztonság növelésére inkább a légáram által meghajtott pumpa fogja a megkívánt nyomáson tartani. Az utasok testi épségéről még néhány biztosító berendezés gondoskodik.

Miben rejlik hát tulajdonképen a sztratoszfera-repülés jövője? — vetjük fel a kérdést.

— A repülőgép konstruktőrök és aviatikusok egyaránt azt vallják, hogy a nagy távolságu, szuper-gyors légi közlekedés utja a sztratoszférán vezet át. A légritka rétegekbe terelt közlekedés gyorsabb, gazdaságosabb és biztosabb lesz az eddiginél. A sztratoszférikus gépek 3—400 km-es utazási sebességükkel pár ezer km-es akció radiuszokkal forradalmasítani fogják a légi közlekedést ugyanakkor pedig biztonságosabbá fogják azt tenni. Gondoljuk csak el, hogy az aerodinamikai követelményeknek megfelelő-

en kiképzett sárkány a sztratoszférikus magasságokból motordefektus esetén fél vagy egy óra alatt siklórepüléssel 200 km-t képes motor nélkül berepülni. Az óceán fölött így hajókat tud elérni és megközelíteni! A sztratoszféra-gép viharok, felhők és köd fölött szárnyal, nincs tájékozódási nehézség, éjszaka a csillagos égbolt mindenkor tájékozódást nyújt.

— Ime néhány szempont, ezek jelzik a repülés jövőjét, ezek szabják meg munkánk irányát.

Oh, ha ezt Ikarusz megálmodhatta volna...



A „Hermann Köhl”



Junkersék sztratoszférikus repülőgépe. Háttérben a Luft-Hansa egyik óriásrepülőgépe látható.

Pozitív vezérlés — a szeleprugók kiküszöbölésére!

A motortervező mérnökök hada közel két évtizede folytat szorgos munkát, hogy a modern motor legtökéletlenebb alkatrészét a szeleprugót kiküszö-

A motor legkevésbé tökéletes alkatrésze a szeleprugó, a pozitív vezérlésnek azért is jósnak nagy jövőt, mert kiküszöböli a szeleprugót,

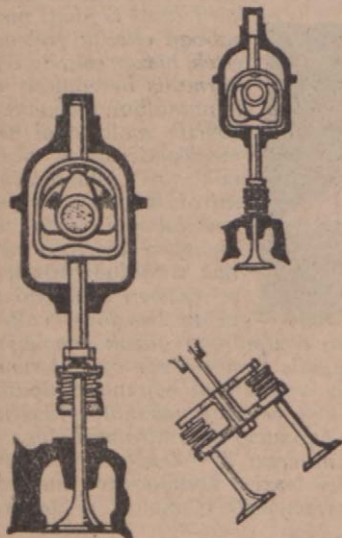
melynél a vezérmű-bütyök nemcsak emeli, hanem zárja is a szelepeket. Ha ennél a rendszernél mégis találunk rugót, úgy ez csak a zárás teljességének elérésére szolgál, helyesebben csak segítségére van a zárásnak, mely nem rugalmassági erő folytán történik, hanem mechanikai vezérlőmű segítségével.

Az első pozitív vezérműrendszert a francia Delage gyár alkalmazta, sőt az 1914. évi francia Grand Prix versenyen a gyakorlatban is bemutatva. Hogy a Delage kocsi mégsem szerepeltek az élen, annak oka nem a pozitív vezérlésben rejlett, hanem karburációs zavarokban. A Delage-rendszer felette egyszerű volt (1. ábra): a szelepnymórud felső vége kengyelszerűen végződött, a kettős vezérműbütyök a kengyel belsejében foglalt helyet. A szelep nyitását normális bütyök végezte a kengyel talpára hatva. A normális bütyök mellé szerelt szivalaku segédbütyök a kengyel felső-belső felületére hatva nyomta vissza zárt helyzetbe a szelepet. A rövid kis tekercsrugónak csupán az volt a szerepe, hogy a henger és vezérmű rendszer hőöközta tágulását kiegyenlítse — mint beiktatott rugalmas közeg — elősegítse a szelep tökéletes zárását. A Delage-rendszert — melyben két szívó s két kipuffogó szelepet találunk — egyébként ábránk tanulmányozásával tökéletesen megérthetjük és ami a legfontosabb, azonnal látjuk, hogy a rugók korántsem azt a feladatot végzik, mint a normális vezérlésű szelepeknél.

Igen érdekes és a gyakorlatban bevált a Ballot rendszerű pozitív vezérlés. (2. ábra). A himba egyik vége a szelepszárral érintkezik oly módon, hogy a himbavég a szelepet nemcsak lenyomni,

hanem felemelni is képes. A himba másik vége villás, a két bütyök közül az egyik a nyitást végzi, a másik a — félkör-alaku — a zárást.

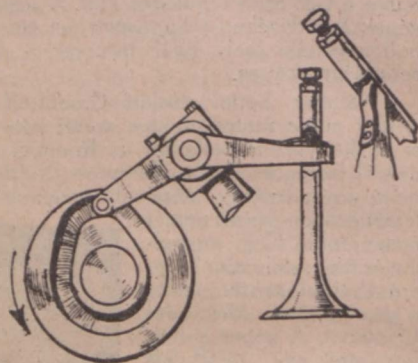
A pozitív vezérlés több kísérleti motorkerékpáron is megjelent és kevesen tudják, hogy a nemrég elhunyt H. le Vack több Jap versenymotorja volt pozitív vezérlésű és a világrekordok egész sorát állította fel szeleprugónél-



1. ábra. A Delage rendszerű négyszepes pozitív szeleplevezérlés sémája.

bőlje. Bizony kevesen tudják, hogy a szeleprugó úgy az elméletben, mint a gyakorlatban valóban tökéletlen, helyesebben tökéletlenül látja el nagyfontosságú feladatát. Milyen munkát végez a szeleprugó? A vezérműbütyök által felémelt szelepet hozza ismét eredeti helyébe, tehát amíg a bütyök nyitja a szelepet, addig a rugó zárja. Tudjuk jól, hogy a motor teljesítménye igen nagy mértékben függ attól, hogy a nyitás mikor és milyen tempóban történik, ugyanez vonatkozik a zárásra is. Sajnos a szeleprugó képtelen ezt a feladatot tökéletesen végezni, tehetetlensége következtében magas fordulatszámánál képtelen a rendelkezésre álló ezredmásodpercek alatt késedelem nélkül visszanyomni a szelepet. A konstruktőrök úgy segítenek magukon, hogy a magas fordulatszámú motorokban igen kemény szeleprugókat építenek be, ezek az extrakemény rugók viszont túlzottan terhelik a vezérművet és amellett igen hajlamosak a törésre is. Megértjük tehát, hogy miért folyik munka a szeleprugó teljes kiküszöbölésére; mert ha sikerül a szelep zárását is éppen olyan tökéletesen megoldani, mint nyitását a vezérműbütyök segítségével, úgy ez nemcsak lényeges teljesítménynövekedést eredményezne, hanem a motor megbízhatóságát és üzembiztonságát is kedvezően befolyásolná.

Régez folynak kísérletek az ugynevezett pozitív vezérlési rendszerrel,

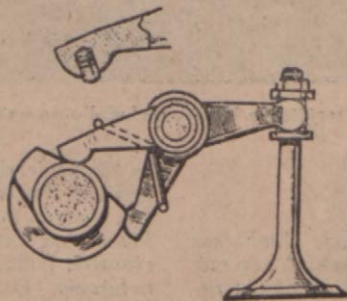


3. ábra. A Jap rendszerű pozitív vezérlés.

küli motorral. A Jap pozitív vezérlés (3. ábra.) felette egyszerű volt. A bütyök nem volt más, mint fémtárcsába mart vájat, a vájatnak a tárcsa középpontjához közelebb eső felülete végezte a nyitást, míg a külső felülete a zárást. A szelepszárban hasíték volt, melybe az apró lap-rugócskával szerelt himbavég illett bele, a kis laprugó kizárólag azt a célt szolgálta, hogy mint közbeiktatott rugalmas közeg kiegyenlítse a tágulás következményeit és a szelep zárását légmentessé tegye.

Nemrég került a nyilvánosság elé a Mangoletsi rendszerű pozitív vezérlés és ma már több repülőgépmotoron végzi feladatát kitűnő eredménnyel, sőt az angol TT tréningjén ilyen vezérléssel megoldott versenymotort is lehetett találni.

Mi a pozitív vezérlés jövője? Kétségtelen, hogy korlátlan lehetőségeket nyújt és főleg a versenygépek világában van hivatva nagy átalakulások előidézésére. De sokat várhat tőle a mindennapi turamotoros is. Ha a pozitív vezérlés mindennapivá válik, úgy ez nemcsak nagyobb teljesítményt fog jelenteni, hanem fokozott üzembiztonságot és zajtalan-ságot. Nemcsak azt várjuk a pozitív szeleplevezérléstől, hogy eltörli a föld színéről a ma is szerencsére ritka szeleprugótörést, hanem azt is, hogy teljesen zajtalaná teszi a vezérművet. Elmarad ugyanis az a kellemetlen kalapáló hang, melyet a kemény rugó által üléseire brutálisan visszakalapált szeleptányér kelt.



2. ábra. Igen egyszerű és megérthető a Ballot rendszerű pozitív vezérműrendszer.

Kedvezményes előfizetési felhívás!

A Motoros IV. évfolyamába lépve páratlanul kedvezményes előfizetés hirdetésünk. Azon olvasóinkat akarjuk előfizetőkül megnyerni, akik ezideig még nem szerepeltek előfizetőink névsorában. Lapunkat megalapításakor, a magyar motorostársadalomra alapoztuk, mely tábor magvát előfizetőink képezik. Előfizetői táborunk gyarapítását szolgálja alábbi kedvezményes előfizetési akciónk is.

Mindazon olvasóink,
 akik 1932. február 1-ig előfizetnek a Motorosra,
 illetőleg az évi előfizetési díjat P 6.— címünkre be-
 küldik, avagy átutalják, további egy pengő posta-
 költség beküldése ellenében február 1-én
 díjmentesen kapják meg lapunk teljes első,
 második és harmadik évfolyamát.

A kötetekre menő anyag nemcsak a minden motoros számára nélkülözhetetlen, tanulságos szakcikk-garmadát tartalmazza, hanem egyben érdekes tükröképe a motorizmus utolsó három esztendejének is.

Képekkel gazdagon illusztrált, tartalmilag nagy gonddal összeállított lapunk független voltának lendületével bátran száll sikra a motorosok érdekeiért, eleven hangú riportjai híven tájékoztatják olvasóit a motorkerékpár, autó és motoresónaksport, nemkülönben az aviatika bel- és külföldi eseményeiről.

Motorosok, terjesszétek továbbra is „A Motoros“-t, a lap a tiétek, a ti érdekeiteket szolgálja!

A kiadóhivatal.

Fe**N**e egye meg azt, aki nekem más motorkerékpárt ajánlott. Pedig ha szakértőre hallgattam volna, ugy csak F. N.



motorkerékpárt vettem volna, hiszen közismert tény, hogy szép és jó blockmotoros konstrukciója mellett

ALACSONY AZ ÁRA

LEGKÖZELEBBI GÉPEM CSAK F. N. LEHET



MAGYARORSZÁGI I VEZÉRKÉPVISELET:

URBACH LÁSZLÓ
 BUDAPEST VI., HUNYADI-TÉR
 12. TEL.: 116-28

ARANY

ÉRTÉKET KAP

PENGOJEÉRT

HA VILÁGMÁRKÁS

RUDGE VAGY

TRIUMPH

MOTORKERÉKPÁRT VESZ!
 MEGBIZHATÓSÁGA, TELJESÍTŐKÉPESSÉGE
 FELÜLMULHATATLAN!

Saját műhelyünkben generáljavított használt gépek eladása garanciával! — Motorvezetői vizsgára készülők részére nélkülözhetetlen a nálunk megjelent Gépjármű vezetői vizsga teljes anyaga (rendőri és műszaki) megszerzése. Ára 3— pengő.

BRUCK, BPEST, JÓKAI-U. 21.



ARANYÉREMEL
 KITÜNTETVE.

IZLÉSES NYOMTATVÁNYOK
 LEGFŐBB KELLÉKE:

A JÓ
KLISÉ

KÖNIG és BAYER

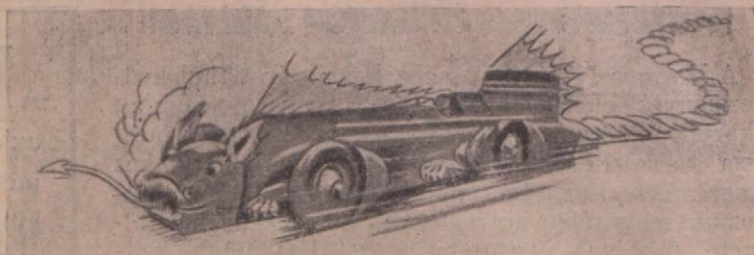
MŰINTÉZETÉBŐL
 BUDAPEST

WESSELÉNYI-UTCA 54.

TELEFON: JÓZSEF
 359-91.

VIDÉKI RENDELÉSEK 1 NAP ALATT.

Campbell — fataalista!



Campbell rekordkocsija a művész fantáziájában...

MALCOLM Campbell kapitány, a csaknem 400 km-es autósebességi világrekord tulajdonosa, egyike a motorsportélet legérdekesebb alakjainak. Campbell kapitány eseménydús évek után ma egyike a legvagyonosabb és legtekintélyesebb sportembereknek, egyben két gyermek atyja. A versenyzés a vérében van. A volán mellett ülni, versenyt száguldanival a halállal Campbell számára már több a sportnál, valóságos életszükséglet. Amíg szemei elég élesek, kezei elég biztosak lesznek, nem mond le a volánról. És amikor szenvedélyesen beszél jövő terveiről, ugyanakkor kedves emlékeit is szívesen eleveníti fel.

— Kevesen tudják rólam, — beszéli —, hogy első szárnybontogatásomat motorkerékpáron kezdtem. Vagy 25 esztendővel ezelőtt debütáltam egy motorcikli versenyen... Még kevesebben ismerik azonban azt a mulatságos esetet, amely 1910-ben történt meg velem mint újdonsült autóversenyzővel, de amelyiken mai napig is mulatok. Elmesélem!

— Istállómban hat vagy hét kocsi volt akkoriban, Brooklands közelében Walton-on-Thames-ben laktam. Egy szép reggelen a törvény nevével ajkán horihorgas rendőr állított be lakásomra. Tapintatosan tudtomra adta, hogy a rendőrség „súlyosan terhelő panasz” alapján eljárást indított ellenem, mert „tönkretettem egy nő idegeit”, „érzéseit megsebeztem” és „vagyonában megkárosítottam”. Megvallom, megdöbbentem, rohantam be a rendőrségre. Itt azután megtudtam, hogy valahányszor kocsimmal a panaszos hölgy háza előtt elhaladtam, a rázkódástól a szalón polcán a falnak támasztott porcellántányérok leröpültek és összetörték. Előadta a panaszos, hogy valahányszor „szörnyű masinám végigdübörögtek” az úton, szalónjába kellett rohannia, hogy féltett porcellánjait biztos helyre vigye.

(— Mikor nyerte első versenyét?)

— 1911-ben a Brooklands-on. Ezen a versenyen édesanyám is jelen volt, de többé versenyre nem lehetett kísábitani. Történt ugyanis, hogy egy Wilkinson nevű versenyzőtársam négykerékű csatahajóhoz hasonlítható kolosszális Benz kocsiával az emelt forduló tetején kiputott. Mint egy startoló repülőgép, úgy szállt ki a pályáról a kocsi, vezetőjét mintha paritjá-

ból lötték volna ki. Két hétig fekvőt eszméletlenül a kórházban. Anyám hallani sem akart többé versenyről...

(— Miért éppen Kék Madárnak keresztelték rekordgépeit?)

— Ezt már sokan kérdezték tőlem! Húsz egynéhány évvel ezelőtt divát volt a Brooklands-on a kocsiknak becenevet adni. Megvallom, nem találtam kedvemre való nevet. Történt egy napon, hogy egyik ismerősöm tanácsára a löversenyen fogadtam (szókásom ellenére) egy „Klepper” nevű lóra. Gondoltam egy nagyot s kocsimra is ráfestettem nagy betűkkel:



Malcolm Campbell a sebesség bajnoka.

„Klepper”. Úgy látszik, nem volt jó sem a név, sem a tip. Kocsimmal nem volt szerencsém, a löversenyen is veszítettem.

— Egyik este színházba mentem. Maeterlinck „A két madár” című darabja volt műsoron. Tetszett a darab s elhatároztam, hogy „Kék Madár”-ra keresztelem kocsimat. Másnap volt a verseny, kocsim azonban minden volt, csak kék nem. Nosza rajta, gondoltam egy nagyot, barátommal nekiestünk a kocsinak, bemázoltuk kékre. Reggel a volánhoz ültem. Ki a Brooklandsre! A festék még nem volt száraz, ragadt s mikor kiszálltam be-

löle — „Kék Madár”-nak éreztem magam. Ennek ellenére is két futamot nyertem meg aznap, sőt a továbbiakban is szerencsém volt a kocsival.

(— Melyik volt élete legkritikusabb pillanata?)

— Éppen erre akarok rátérni! Az első „Kék Madár” két esztendőn át derekasan megállta a helyét. 1912 augusztusában azonban hajszálon múlt az életem! Mintegy 160 km-es tempóban defektet kapott az egyik első gumim s leugrott a kerékabroncsról. A kocsi borzalmasan megvobbított, de sikerült pariroznom a helyzetet. Más talán nyomban leállott volna, én azonban nem adtam meg magam. Gázt bele! Hiszen a célegyenesben vagyok! És ekkor hajmeresztő dolog történt. Szempillantások alatt mindkét első keregem leroncsolódott a tengelyről, kocsim két keréke másik fél mérföldet gurult jóval 100 km-en felüli sebességgel... Tisztán emlékszem, amint végigcikázott az agyamban: „Te akartad így, megtörtént!” Szemem előtt végigcikáztak a zöld fák, a pázsit, a kék égbolt, a napfényben izzó fehér betonpálya — azt hittem, ez az utolsó, ami megadatott számomra látni ezen az árnyékvilágon... Kocsim kerék nélküli eleje szánkó módjára csúszott tova a pálya emelt szélének betonján... Vagy 100 km-es tempóban zúgtam át a célon, mint negyedik! Kocsim párszor megfordult maga körül, majd neki egy falnak... Megállott. Sétellenül kapaszkodtam ki a vezetőülésből...

— Megjegyzem, tizenkét év múlva hasonló esetem volt a dániai Fanoeban, ahol rekordjavítási kísérleteket végeztem. Itt meg 240 km-es sebességnél kaptam elsőgumidefektust, amit szintén sikerült megúsznom!

(— Nem fél a balesettől?)

— Dehogyan nem! De bízom benne, hogy nem ér baj. Hiszen még soká szeretnék élni, bár életemet az ágy helyett inkább szeretném a volán mellett befejezni. Úgy hetven év utáni korban — teszi hozzá mosolyogva.

(Campbell fatalista!)

— Senki sem élhet tovább, mint ameddig rendelve van! — szokta mondogatni mélységes meggyőződéssel, amikor barátai rekordkísérletei előtt óvatosságra intik.



MI UJSÁG SZERKESZTŐ UR...?

— *Mi hírlik a világrekordok frontjáról?*

— Az ausztráliai Norman Smith készül megrohmozni Campbell 396.040 km-es abszolút sebességi autórekorrdját. Kocsija, a „The Enterprise“ állítólag jóval 400 km-en felüli sebességre képes, hiszen légelellállása 17%-kal kevesebb, mint Se-grave kapitány „Golden Arrow“-jáé volt és 34%-kal kevesebb, mint Campbell világrekordmasinájáé, a Blue Bird-é!

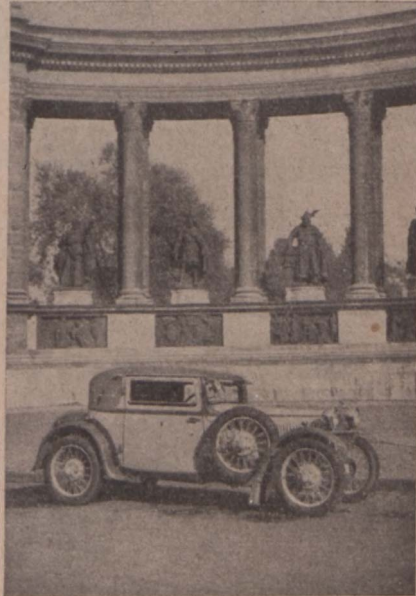
A kocsii hossza 7.930 m, súlya kb. 3 tonna, legmagasabb pontja 0.996 m-nyire van a földtől, tehát 178 mm-rel alacsonyabb a „Golden Arrow“-nál és 305 mm-rel a „Blue Bird“-nél. Norman Smith Új-Zeeland homokpartján végzi előkészületeit a rekordostromra... Gépe Schneider típusú Napier motorral van felszerelve...

— *És Wright barátunk?*

— A táti fiaskó után nem hagyott fel a reménnyel, hogy megjavítsa saját 242.604 km-es világrekordját. Új kísérleteit Pendine strandján fogja végezni.

— *Valami légből kapott hír?*

— Fantasztikusan hangzik, de valószínű! Detroit közelében egy amerikai pilóta, Lowell Bayles 458.202 km-es sebességgel, szárazföldi repülőgépek részére új sebességi világrekordot állított fel!



Sok autót láttak már a Milleneumi emlékvasvárányán, de bizonyra a kis B.S.A. tesz nekik legjobban.

— *Mi hírlik az angol gyárakból?*

— Az AJS gyár új tőkecsoport, Colliersék kezébe került. Természetesen a tranzakció csak a gyár belső ügyvitelében jelent változást, hiszen a műszaki vezetés továbbra is a régi bevált kezekben összpontosul.

— *Közeledik a sí-szezón!*

— Úgy van! Ezúton is felhívjuk a síelő motorosok figyelmét az új helyiségébe (Podmaniczky u. 18.) költözött Douglas képviselőt sí-osztályára, ahol sítalpakk mellett ruhák, cipők, kötések, keztük és mindennemű sí-felszerelési cikkek rendelkezésre állanak az érdeklődők számára.

— *Milyen legújabb versenyzelő-készületek szívárogtak ki az autógyárakból?*

— A legutóbbi számunkban fenn-tartással közölt elsőkerék meghajtásos Maserati kocsik valójában készülnek és pedig 3 l-es nyolc hengeres motorral, mely motorok telje-



sítménye lényegesen felülmúlja az ősszel Monzában oly szenzációs diadalt aratott 2.8 l-es motorok képességeit. De Maseratival kapcsolatosan még egy nagy szenzációt rebesgetnek...

— ????

— Caracciola előrehaladott tárgyalásokat folytat a bolognai gyárral, melyek szerint több olasz versenyben Maserati színekben állna starthoz!

— *Mi hírlik a magyar piacon?*

— Az Autókereskedők Egyesületének most megjelent háromnegyed évi statisztikája szerint az idén Mérayék domináltak a magyar piacon. Közel negyedezernyi eladott masinájuk révén hatalmas fölényvel vezetnek az eladások élén!

— *Valami kis statisztikát, Szerkesztő úr!*

— Az Egyesült-Államokban minden 4.6 emberre jut egy automobil. Canadában 8, Franciaországban 27, Angliában 31, Németországban pedig 94 emberre jut egy-egy automobil!

— *Mi hírlik a szovjet-motorciklikről?*

— A tűzpróbát pompásan kiállották! A leningrádi „Kraszny Oktjhr“ művek-



AJÁNDÉK ÁRAK

Új típusu New Hudson 500 as sv. gép

P 1400.—

minden rész kromozva, 500-as two-port és eredeti New Hudson oldalkocsik hihetetlen olcsó áron eladók!

Ha motorkerékpárt akar venni, ne mulassza el ezen alkalmi kínálat megtekintését! — Fentí árainkat január 10 ig tartjuk érvényben.

MAGAZINER ÉS STRAUZ
BUDAPEST, V., BALATON-UTCA 10. SZ.

BUDÁN OLAJ

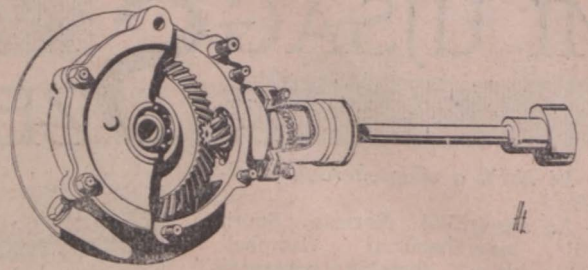
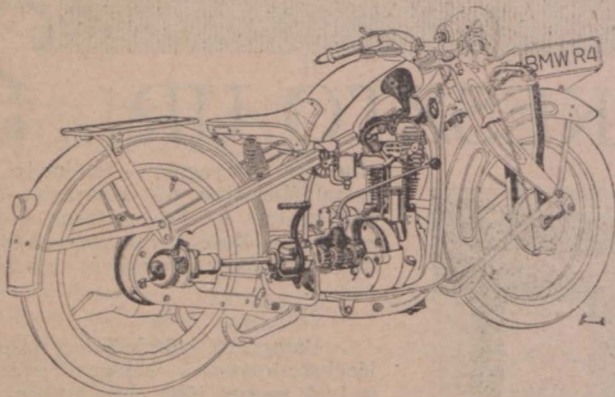
HELUM RICIN és az összes téli motorolajkülönlegesek. Bosch. Gumi. Felszerelés. Johnson. König. Evinrude.

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

Az angol CALTHORPE az ideális túra- és sportmotorkerékpár!

Teljesen tokozott felülselepeelt (OHV) motor. Nincs gondja az olajozással, mert a motor minden részét a gép saját maga keni. Robosztus an épített dupla bölcsováz. Fekete vagy elefántcsontszínű zománcozás 35-15 lóerős oldalkocsival kapcsolt gépeink 3 személlyel terhe ve, megerősítetlen nélkül, minden emelkedést legyűrnek. — Csak nálunk kapható az általunk tervezett legszebb, legelőszzerűbb és legkellémesebb oldalkocsii. — Saját érdekében jöjjen el hozzánk, mielőtt gépet vásárol.

Végyen díjmentes és képes ismertetést. Gépek és alkatrészek állandóan iktáron. — Használt motorkerékpárját becsereleljük, vagy előnyös áron, garázsköltség nélkül eladjuk. — Ugy az új, mint a használt motorkerékpárok felelősség mellett és jótállással lesznek eladva, tehát nálunk nem érheti csúfítás! — Calthorpe dupla bölcsováz supergépek már 1400 pengőtől. — Vezékerékpár let. KLEMÉNTZ ÉS TÁRSA okl. mérnök, Budapest, IX., Kőraktár-u. 24. és Bakáts-u. sarok. Tel.: A. 846-27



(Balról) a B.M.W. gyár karácsonyi meglepetése, az új 400-as modell. (Felül) a 400-as modell kardánmeghajtása.

ben gyártják ezeket a masinákat, melyek a közelmúltban adták tanujelét használhatóságuknak. Az első hat darabból álló „próba-széria” a legnehezebb terepen, 5000 km-es távon a legesekélyebb defektus-mentesen állotta meg a sarat.

Halljunk valami érdekességet?

— Mostanság jelent meg az 1932. évi Indianapolisi GP kiírása, melyből néhány szemelvény feltétlen érdekességre tarthat számot. A versenyt maximálisan 6 l hengerűrtartalmú, kompresszor nélküli kocsik számára írták ki, melyek hengerpáronként legfeljebb egy-egy gázosítóval, és hengerenként 4–4 szeleppel lehetnek ellátva. A versenyt megelőző repülőstartos négykörös próbatávon az induló kocsiknak legalább 160 km-es átlagot kell elérniük. Ujdonságszámba megy az az előírás, mely szerint a vezetők és mechanikusok piszkos öltözékekben (dirty overalls) nem állhatnak starthoz!

— Mit csinálnak bajnokaink?

— A minap volt a bajnoki díjkiosztó vacsora. Hartmann László (Bugatti), Kozma Endre (500 AJS), Kovács Sándor (350 Rudge), Kiss László (250 Puch), Zbóray Ferenc (175 DKW), Lukavecz Ferenc (500 Standard sc.) és Wittenberg (350 Velocette (sc.) az idei bajnokok.



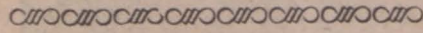
HENGERKÖSZÖRÜLÉS, DUGATTYUKÉSZÍTÉS

AUTÓ ÉS MOTOR SZAKSZERŰ JAVÍTÁSA

TELEFON: 410-17

LŐRINCZ BÉLA

IX. FERENC-TÉR 6. SZÁM



Laikus: Mond meg már nekem, mi az a motalkó?

Szakértő: 80% benzín és 20% szesz keveréke.

Laikus: És jó ez a keverék?

Szakértő: A szeszértékcsökkentő Központnak nagyon jó.

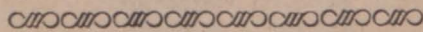
**

— *Hallottad? A KMAC megígérte, hogy a jövőben erősen támogatni fogja a motorkerékpársportot.*

— *Ezt én is megteszem.*

— *Hogyan? Nagyobb összeget akarsz rendelkezésére bocsájtani?*

— *Azt nem, de én is mint ők, ígéreteikkel támogatom.*



— *Érdekes dolgot olvastam a minap a dirt-track motorok élettartamáról...*

— ...halljuk!

— A Crystal Palace dirt-track-pálya mechanikusai szerint a brodszeiderek gépei úgyszólván minden verseny után új szelepvezetéket és stöszliket kívánnak. Mindazonáltal akad masina, amelyik két hétig is elbirja javítás nélkül a motorgyilkolást. A gépek élettartama lényegesen növekszik, ha megakadályozzák azt, hogy a felvert port beszívják. A mechanikusok szerint a dirt-track motoroknak a felvert por a legnagyobb ellenségük. Sok függ természetesen a vezetőkötől is. Némelyek kellő intelligenciával kezelik a



„dréhgriffet”, mások a hideg motorra is vadul húzzák rá a gázt. Az ilyen barbárizmust azután a dugattyúgyűrűk sínylik meg elsősorban. Jelentős

Felelős szerkesztő és kiadó: KRAMER JENŐ
Németországi szerkesztőnk: Deutsch Zs. Ferenc
Weimar, Th. Meyerstrasse 62.

hibaforrásai a dirt-track motoroknak a bukások is. A füllgázon futó és a bukás következtében túltűrőző túlkomprimált motor szelepei belevernek a dugattyúba.

— *Mi hírlík magyar versenyzői körökben?*

— Hartmann ideai bajnokságot nyert Bugattija eladó, van is már rá több bel- és külföldi reflektáns. Hartmann természetesen nem hagy fel a versenyzéssel, új kocsijában már tárgyalásban áll Bugattiékkal.

— Motorkereskedőink sorából a Bruck cég Nott tavalyi versenygépe fölött rendelkezik, reflektáns van rá bőven, a cég azonban még nem tudott dönteni...

— *Majd az új esztendőben!*

— Kellemes karácsonyi ünnepeket és boldog újévet kívánunk!

— Viziontlátásra február 1-én!

Jubileum. A Magyar Szaklapok Országos Egyesületének intézőbizottsága küldöttségileg tisztelgeti *Jutassy Ödön* vezetésével ügyvezető elnökénél, *dr. Radányi Lászlónál*, abból az alkalomból, hogy lapja, *Az Úzlet*, huszonötödik évfolyamatát betöltötte. Az *Österreichischer Fachschriften-Verband* a jubiléum dísztagjának választotta meg, s az erről szóló díszoklevelet küldöttségileg szándékozik Budapestre hozni.

HA motorkerékpárod szakszerűen, olcsón akarod javíttatni,

**BIZALOMMAL FORDULJ
URBACH LÁSZLÓ**

(VI., HUNYADI-TÉR 12. SZÁM)

javitóműhelyéhez, ahol minden márkájú motorkerékpárt a legjobb javítanak. — Hengerköszörülések 8 pengőtől, dugattyukészítés 16 pengőtől kezdve.

Legjobb angol akkumulátor 6 voltos,

garanciával P 3'—

gummiciszma P 36'—

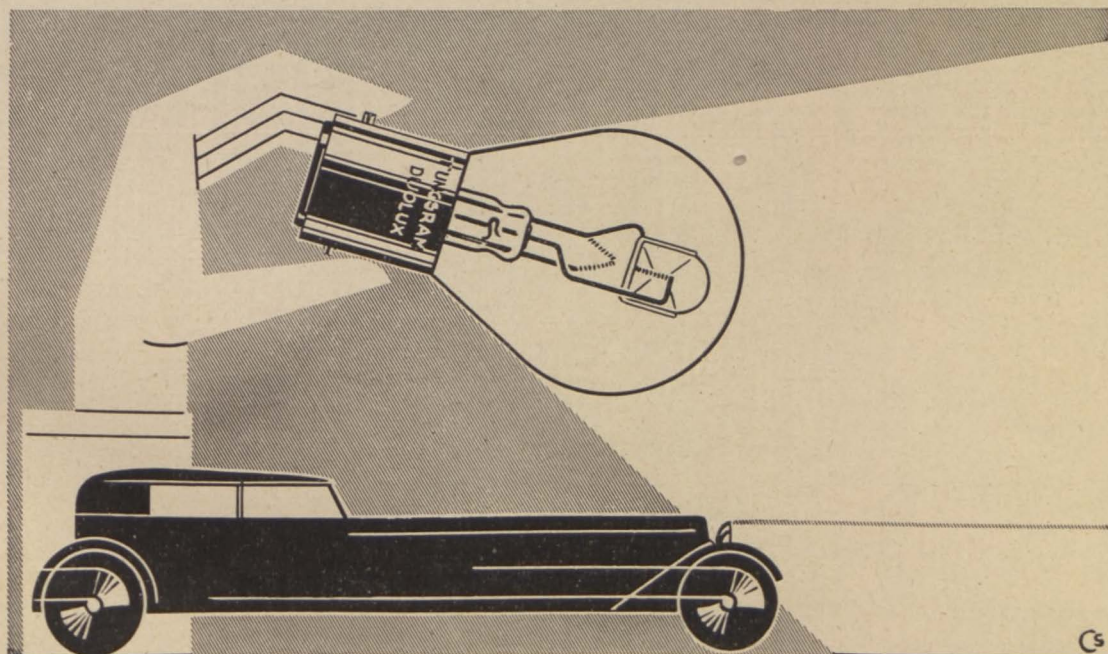
Láncok. Good Year, Firestone, Dunlop. Peters Union gumik minden méretben.

MEGHIVÓ

Meghívom a magyar motoros közönséget minden vételkényszer nélkül gazdagon felszerelt alkatrész és pneumatik raktáram megtekintésére. Cégem raktáron tartja mindazokat a motor- és sebességváltó alkatrészeket, pneumatikokat és felszerelési cikkeket, melyek a motoros közönség izlését kielégítik.

BIRÓ JENŐ

ALKATRÉSZ ÉS PNEUMATIK RAKTÁRA, BPEST, VI., LISZT FERENC-TÉR 2



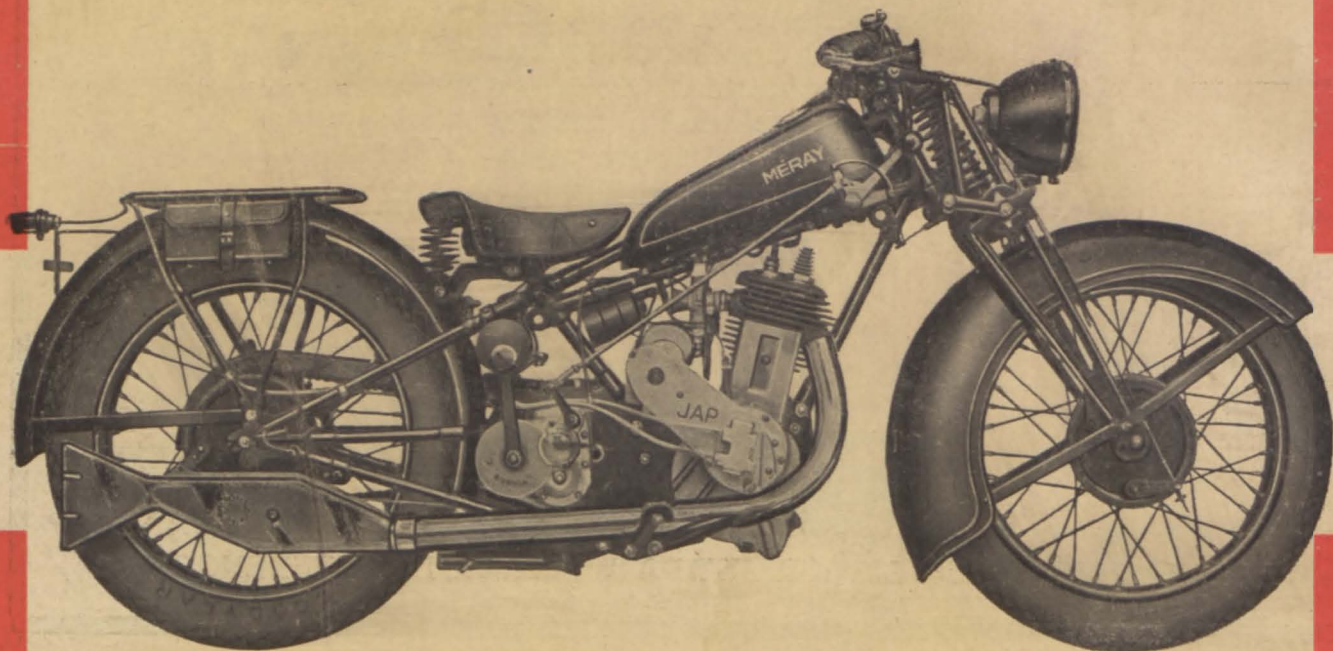
TUNGSRAM

FÉNYERŐS, TARTÓS, GAZDASÁGOS

Hirdetőinknél előnyben részesül, ha „A Motoros“-ra hivatkozik.

MÉRAY

MÉRAY 500



Kényelmes! Üzembiztos! Elpusztíthatatlan!

Magyar utakra csak Mérayt!

**Ma már senkisé is gondolkodik azon,
hogy milyen motort vásároljon,
mert megjelent az új
500 és 350 kcm.
MÉRAY.**



Mindenki könnyen megveheti előnyös részletre.

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

TELEFON: 919-21, 921-63

Magyar Acélárugyár Részvénytársaság motoros járműveinek gyári eladási központja.