

MKB 22.645  
ÉRTÉK A MOTORVERSENYSPORT?  
HASZNOS TANÁCSOK!

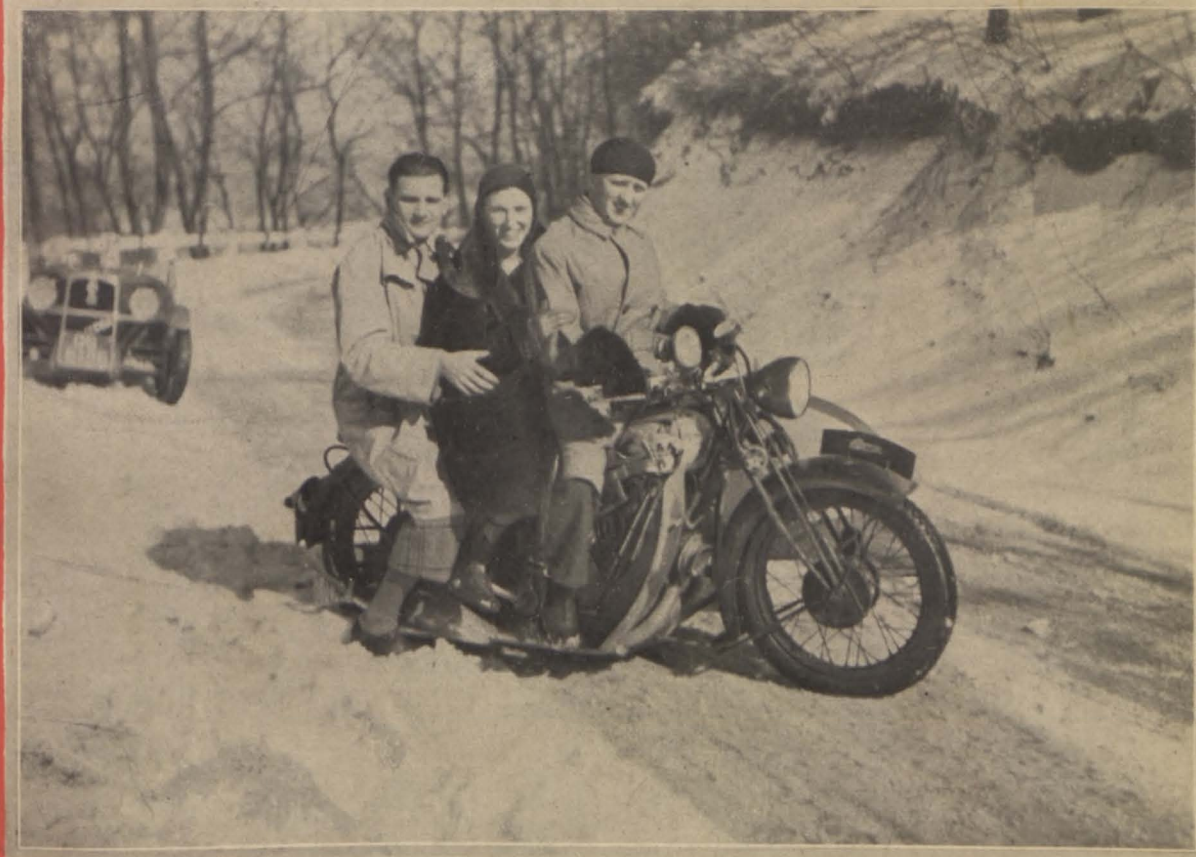
ÁRA  
**40**  
FILL.

# a Motoros

MOTORKERÉKPÁR, AUTOMOBIL  
MOTORCSÓNÁK, REPÜLÉS

3  
IV. ÉVFOLYAM  
2. SZÁM  
1932. február 1

A LEGNAGYOBB PÉL-  
DÁNYSZÁMÚ MAGYAR  
MOTORSPORTLAP ●



felv. Hafa Ortho Ultra lemezen

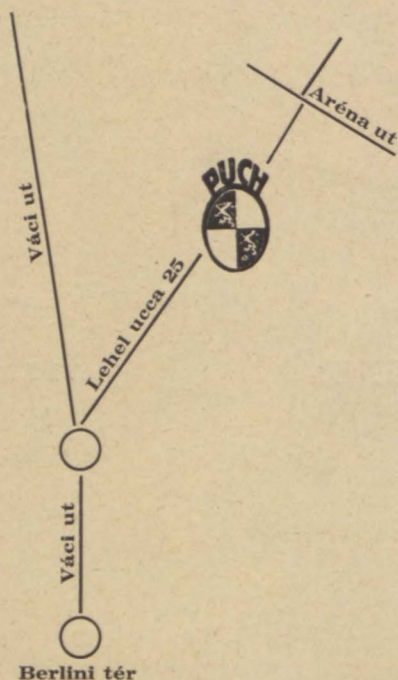
Hol a boldogság mostanában?

Nem a jőlfütött meleg szobában — ahogyan a költő mondotta — hanem kint a hóval borított hegyek között, ahol színi, szánkázni és — udvarolni lehet. Kettős az öröm, ha nem gyalog, nem fogason kell felkészülni a magusba, hanem a modern motorkerékpár vagy kiskocsi varázsszőnyegén. Hipp-hopp, ott legyek ahol akarok, néhány tekerés a drégriffen és a hű BSA percek alatt fent van akár a Normafánál, akár az Annakápolnánál.

WAKEFIELD  
**CASTROL**  
MOTOR OIL

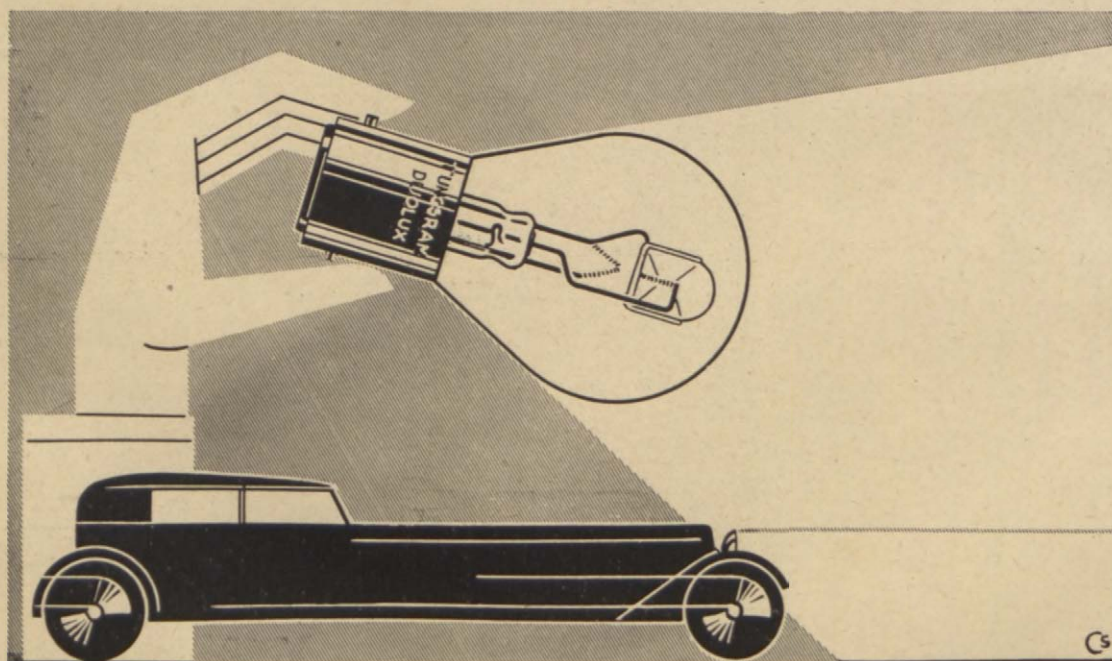
**B.S.A.**

Jöjjön tekintse meg  
új 1932-es  
modelleinket új  
helyiségeinkben!



Puch művek fióktelepe:

**Budapest, VI.,  
Lehel uccsa 25**



**TUNGSTRAM**  
FÉNYERŐS, TARTÓS, GAZDASÁGOS

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

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

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

# Motoros

A MAGYAR MOTOROSOK ÉRDEKEIT  
SZOLGÁLÓ FÜGGETLEN KÉPES SZAKLAPKIADJA:  
A MOTOROS LAPKIADÓ VÁLLALATSZERKESZTŐSÉG ÉS KIADÓHIVATAL:  
BUDAPEST, V., TÁTRA-UTCA 4. SZÁM  
HIVATALOS ÓRA: 9-2-IG  
TELEFON: AUT. 224-07 és 107-68

Postatakarékpénztári csekk számla szám: 48.438.

IV. ÉVFOLYAM

BUDAPEST, 1932. FEBRUÁR 1.

2. SZÁM.

## Előgyujtás

Ismét lapátolnak a rendőrség közlekedési osztályán. Marokos rendőrök nagyokat cihelődve lapátolják át a raktárba a benzindrágítási rendelet haszfelmetszetjei által leállított autók és motorok elhaszontalanodott rendszámait. Sok száz újabb vendéget kapnak az „Olcsón garazszirozom leállított autóját”-hoz címzett alkalmi autócsárdák. A benzinkutak kezelői unatkozva játszanak ön-malmot, tele vannak a városi melegedők ingyen lebbencset kanalazó volántalanított sofförökkel. Ime a benzindrágítás eredménye! A magánosok tehetetlenek, a nem magánosok — próbálkoznak. Az autobuszüzem például benzolgyárat akar alapítani. Nem bírja a magas árakat, tarifát emelni pedig képtelenség a mai időkben. És mint ködös napon a tyűkszemfájás: nyilallásként jelentkezik az Illetékes Hely. Megszólal pedig imigyen: „A főváros mentesülni akar a benzinkartell nyomasztó árpolitikája alól. Benzolgyárat alapítunk, 800.000 pengő kell csak hozzá, azt pedig kölcsönvesszük a nyugdíjalapból.” Ejnye-Ejnye? Ennyire naivnak még a süketnémán és vakon született nyolcvanvesztendő zárdaüzet sem képzelte. Vagy talán igazán nem tudja Illetékes Hely úr, hogy az üzemanyagokat nem a karta, hanem az állam drágítja? Hogy minden egyes benzinért kiadott pengőben az állam majdnem 70 fillérrel van benne vám, kincstári részesedés, illeték, adó s.b. címén és csak ami marad, az a benzineseké? Hogy az államon kívül a motalkóban benne vannak mások is? Krauszék, Moskovicsék, Leipzigerék, Gschwindtéek és a többi magyarok? A honmentés és a Lex Motalkó címén? Hogy a benzinesek adnak repesve 20 fillérért is a benzin literjét? Adnák bizony. Csak hagyják őket!

\*

A gróf, a gróf az Űrbe fűlt, meg kell ötet menteni — dalolják a hitelezők körében és óvatosan, azaz óvatoltan rázzák járdalmas voltóikat. Új sztratoszféra röplés, — pardon — sztratoszfécha chöppülés van ugyanis kiltásban az Űrbe, azaz az Űchbe. Ma már nem az a jelszó, hogy Tengerre Magyar, hanem: Űchbe Tivi! Mert ugyan ki más szállana az Űrbe, pardon Űchbe, mint a daliás és ifjú gróf, aki a bajnoki Bugattijából kiszállva most alumínium gömbbe akar csücsülni, és fel fog röplülni, pardon chöppülni a fellegek fölé. Sokan — főleg a hitelezői — féltik a legendás Tivit, sokan — főleg az irigyek — tántorítgatják, de Tivi nem hagyja magát. Tivi régóta nem jár lokálba, nem ismeri tehát a dalt, mely szerint nem okvetlenül sikerül a másoknak is az, ami az egyiknek sikerült. Tivi azonban nem hajlik már tangóra, nem hagyja magát zavartatni, ellenkezőleg, éppen most költözi föl jó szorosban a — luffballonját. Csak aztán be ne csapja léggömbjét fenn valahol a Hotel Űch

főpincérénel. Az Űrből ugyanis nehezebb léggömb nélkül visszajönni Budapestre, mint — mondjuk — Bugatti nélkül Salzburgból.

Meg kell szüntetni a munkanélküliséget — megegyezik ebben Boráh, a szenátor Washingtonban és Gál Jenő, a gladiátor a — Lipót körúton. Munkaalalmat kell teremteni — mondja Lloyd George, amit még Rothenstein Mór sem cáfol. Logikus, hogy örömmel kell fogadni tehát minden próbálkozást, mely munkaalalmat teremt. Meg kellene dicsérni tehát a Gépjárművizsgáló Bizottságot is azért, hogy munkához juttatja munkanélküli tagjait a legújabb keletű oldalkocsi vizsgáztatási kitalációval. Ma ugyanis csak sátoros ünnepeken vizsgázik vezető gép, a kék kabátok és szigorú pillantások, a hozzájuk tartozó méltóságosokkal egyetemben régen elteledték, hogy Mosonyi-utca és autóvizsga is van a világon. Ha nincs nekik, majd lesz nekik — mondja a népdal. Melynek nyomán kitalálódott a legújabb kor legzseniálisabb agypattanéka. Újra le kell vizsgáztatni azokat a szülő motorokat, melyekhez oldalkocsit akar kapcsolni a gazdájuk. De nemcsak vizsgáztatni kell, hanem — Krisztus koporsóját sem őrizték ingyen — újra fizetni is kell. Összesen 26 pengő és 60 fillért, amiből 18 pengő és 60 fillér a vizsgadíj. Egyelőre még nem sikerül kinyomozni, hogy a 26 pengőből és 60 fillérből mennyit kapnak a vizsgáztató bizottsági urak, lehet — de nem valószínű —, hogy csak keveset. De hát a kevés is határozottan több a semminél — tanítja a matematika. Ne törjék kérem a fejüket, nyájasnak nevezett olvasóink! Sohasem fognak rájönni, hogy miért éppen ma és nem tíz évvel ezelőtt érett meg a helyzet arra, hogy a hatósági szakértők 26 pengő és 60 fillér erejéig aggodjanak a testi épségünkért. Hogy miért kell ma már hatósági szemle ahhoz, amit nemcsak széles e világon, sőt eddig nálunk is bélyeg és kérvény nélkül tehetünk meg? Ne sokat okoskodjunk, mert kitalálnak valami még újabbal. Például újabb vizsgát rendelhetnek el annak megállapítására, hogy vajjon a kézikürt bémoll vagy esdur hangnemben szólal. Rendészeti, életbiztonsági, forgalombiztonsági problémák

indokolják tán ezt a legújabb pénztelenítési lehetőséget? Vagy talán karitatív elgondolások? Aligha, Hiszen a szakértő uraknak — hírlik — mellékjogtákozásuk is van. A 18 P 60 fillérek így aligha billenthetik helyre az aligha megbillent házi büdzsüket. Nem hiszünk, hogy — mondjunk példát — Schmaneck Emil professzor úr anyagi helyzetén valami túlnagyot lendítenének ezek a pengők és fillérek. A szakértő bizottság nagytekinélyű elnöke — aligha van erre rászorulva. És így talán tehetett volna valamit ez ellen az újabb karóbahúzás ellen. Ugyis mint szakértőbizottsági elnök és ügyis, mint elnöke a motorosok érdekeinek istápolására hivatott — KMAC-nak ... Bizony...



H. W. Collis Mobiloilnak keresztelt „toló plánjával” új lehetőségeket nyitott a vízi motorozásban.



A magyar TT-győztes Méray versenygép volt az a mag, melyből a Méray gyártmányok nagyszerű kvalitása és népszerűsége serkent

A míg a közelmúltban kivétel nélkül mindenki, akinek némi köze van a motorkerékpározáshoz, egyöntetűen elismerte a versenyzés nagy és átfogó értékét, addig ma már nem ritkán hallani olyan hangokat, hogy a versenyzés felesleges, és így szűkebb keretek közé kell szorítani. Akármilyen furcsán is hangzik, ennek az új, de könnyelműen téves fel fogásnak éppen azok szegődtek adeptusainvá, akik a versenyzésnek köszönhetnek — mindent. Itt elsősorban azokra a szűkebb látókörű motorszakmabeli kereskedőkre gondolunk, akik eladásaiuk oroszlánrésztét és ezzel kapcsolatban anyagi boldogulásukat az általuk képviselt márka versenysikereinek köszönhetik. Példákkal szolgáljunk? Magyarazzuk meg, miért népszerű Magyarországon a Puch, az AJS, a Rudge stb. márka és miért kevésbé népszerű pl. a Matchless, mely pedig Angolországban az eladási statisztikákban elsőrangúan helyezett gyártmány? Soroljuk fel talán, hogy az előbbi márkák hogyan szerepeltek a magyar versenyeken és az utóbbi hogyan tüntetett távollétével? A „nem versenyzünk többet“ elvet valló kereskedők ott követik el a legszarvasabb hibát, hogy egyenes arányt akarnak vonni a versenysikerek és az eladási sikerek között. Azt hiszik, hogyha sikerül megnyerni ezt vagy amazt a versenyt, másnap reggel üzletnyitás előtt már ott sorakoznak a vevők. És ha — mondjuk — egy TT- vagy GP-győzelem után nem adnak el azonnal készpénzért másfél tucat gépet, úgy lebecsülik a győzelem értékét. Elfelejtik ezek azt, hogy a siker visszhangja nem jelentkezik azonnal, hanem általános és lassan realizálódó hangulatot teremt egy-egy márka mellett. És elfelejtik azt is, hogy ha valamelyik márka hosszabb ideig távolmaradásával tüntet a versenypályákon, úgy előbb-utóbb észlelhetővé válik a káros hatás, mert hiszen a vásárlóközönség saját érdekében előnyben fogja részesíteni azt a gyártmányt, mely versenysikereivel saját magát dícséri. Mely öndicséret azonban nem tévesztendő össze azzal a dicsőhimmusszal, mellyel a kereskedő magasztalja saját márkáját a vevője előtt. Magyarországon nincsenek speciális viszonyok és balga az, aki pénzkidobálásnak nevezi

a nagy világyárak sokezer fontnyi versenykiadásait. Az angolok különösen jó üzletemberek, ha nekik megéri a versenyeredmény a horribilis kiadást, úgy annak valóban olyan értéke van, hogy érdemes érte költségekbe bocsátkozni. Miért lett nagy gyár rövid egy év leforgása alatt a törpe Velocette, OK stb. gyárból? Nem kellett hozzá más, mint egy-egy angol TT-győzelem. Miért lett olyan népszerű márka az AJS néhány nagyszerű angol TT-győzelem után? És miért került újra a minap az egyik legnagyobb angol gyár? Mert intenzív versenyműködése, számtalan győzelme után visszahúzódott, a verse-



Nemcsak a Puch-depót izgult az osztrák G. P.-n, hanem sokezer Puch motoros is, akiknek márkájuk győzelme — szívügy.

nyektől való távolmaradásával elfe- csérelte a nehezen és drágán megszerzett népszerűségét, könnyelműen átengedte pozícióját másoknak.

Gondolkodjunk vajjon azon, hogy mit köszönhet a mai modern motorkerékpár a versenyzésnek? Még azok sem igen vetették fel ezt az érdekes kérdést, akik nagyon jól ismerik a különbséget a mai és a tíz év előtti modellek között, Angolországban azt

## Érték a motorversenysport

Mit köszönhet minden motoros a versenysportnak, mely a motorkerékpározás, a motorkereskedelem fejlődésének legerősebb rugója.

?

mondják: „Racing improves the breed“, a versenyzés nemesíti a fajt, már mint a motorkerékpár fajtát. Nem akarjuk ezzel azt mondani, hogy a versenyzés talán forradalmosította a motorkerékpárt, de annyi bizonyos, hogy minden modern motorkerékpár magán viseli a versenyzés eredményeit, akár résztvesz az illető márka a versenyeken, akár nem.

A versenyzés nem más, mint — kutató munka. Kísérlet, melynek segítségével jobbat, gyorsabbat, megbízhatóbbat, tökéletesebbet lehet produkálni. Az érem másik oldalán pedig azt a hihetetlen propagatív, azt a népszerűsítő erőt látjuk, mely az izgalmas versenyek látogatóiból előbb-utóbb motorkerékpárost farag. A magyar TT-t és a nagy hegyversenyeket vigyázó ezrek közül ugyan hánnyt látunk, aki ne sóvárogna a motorkerékpár után, aki a versenygépek géppuskázásának hangjából ne hallaná ki a verbunkot: Csapj fel öcsém — motorosnak.

A versenyzés mint kutató munka? A versenyzés mint a mai modern gyors, stabil és megbízható gép életre-keltője? Igen, így van. Lássuk csak a motorokat, a gépek erőforrását. Az elmúlt tíz év alatt a motorok teljesítménye több mint kétszeresére emelkedett és nincsen az az autó, repülőgép vagy egyéb célra szolgáló belső elégszerű motor, mely köbcentiméterenként olyan munkateljesítményre volna képes kompresszor nélkül, mint a motorcikli motorja. A robbanótér formálásában, a szelepek elrendezésében, a torkok megoldásában egyetlen konstrukció sem képes felvenni a versenyt a motorkerékpár-motorral — és ezt kizárólag a versenyzésnek köszönhetjük.

Több erőt, még több erőt — ez vezette munkájában a versenymotor építőjét, egyik kísérletet követte a másikat. Az eredmény? Rendekezésünkre áll a mai modern felülvezérelt motor, mely — ugyan ki hinné — abból a kezdetleges, megbízhatatlan, szelepeit és hajtókarját szétrepítő gépből származott, melyből a versenyzés formált megbízható, elnyűhetetlen, gyors motort. Ugyan kinek juttott volna eszébe négyszzelepes hengerfejet, sugáridomban elhelyezett szelepeket, királytengelyeket, négyse-

bességes váltókat, lökhárítókat, vibrációmentes motorokat konstruálni, ha nem lebegett volna szeme előtt a cél, a verseny, a győzelem. Néhány év előtt még az átlagos egyhengeres motor üzemkőzben úgy vibrált, hogy villanyozta a vezető kezét és ha stenderen jártunk, hát kidöcögött a szobából. Ma? A vibráció megszűnt, nem zibbad el a kéz egész napos motorozás után sem a kormány villanyozásától. Ezt is a versenyzésnek köszönhetjük, mert a fordulatszám emeléséhez meg kellett szüntetni teljesen a vibrációt.

Minek köszönhetjük a mai motorok megbízhatóságát, sebességét, nagy-szerű munkateljesítményét és gyorsító képességét? Nem nehéz erre válaszolni.

Mielőtt a motorokról áttérnénk a sebességváltókra, még foglalkoznunk kell a kenési rendszerek fejlődésével. Bátran állíthatjuk, ha nem lennének versenyek, úgy még ma is nyomogatnánk négy-öt kilométerenkint a tartányon levő pumpa tolokáját, a legjobb esetben meg kellene elégednünk az automatikus olajozással. A kenési rendszerek tökéletesedése kizárólag a versenyzés következménye. A tervezők kénytelenek voltak új megoldásokkal kísérletezni, mert a versenyek nagy iramában nem volt már elegendő a régi szűrőolajozás, hanem bő olajréteggel, a hűtést és kenést biztosító olajárammal kellett elárasztani a motor minden egyes mozgó részét. Megszületett a cirkulációs olajozás, melyről versenyzés nélkül még csak nem is álmodhatnánk és ha a nagy nyomással tödülő olaj kettős élettartamot biztosít a hajtókarcsapágyaknak, a dugattyúknak, a szelepvezetékeknek és szelepeknek, a vezérműbűtyköknek úgy ezt is a versenyzésnek köszönhetjük.

Hogy ma már ritka a kiégett kupp-lung azt is a versenyzésnek köszönhetjük. Hogy a sebességváltók kétszer akkora, mint régen és négy-szer olyan megbízhatóak, azért is csak részben dicsérhetjük az isteni gondviselést. Hol lenne a lábkapcsolás, a motor jobb kihasználását elősegítő négy sebesség versenyzés nélkül?

A láncok ma már tökéletes megbízhatósága szintén a versenyzésnek köszönhető. Ma már ismeretlen a törött láncszemgörgő, mely annak idején oly sok bajt okozott. És a versenysporttal együtt fejlődött lánckenés is ismeretlen volna, ha a „nem érdemes versenyezni” elmélet szükkeblű pápának igazuk lenne. Hol volna a mai stabil, alacsony építésű gép, ha a tervezők a versenysport követelményeit szem előtt tartva nem tanulmányozták volna ezt a kérdést? Hogy a mai modern gép stabilitása abszo-



Az angol TT nagy kísérleti laboratóriumában született a világhírű Rudge sportmotor, annyi motorosjelölt álma.

lút, hogy minden wobbl nélkül szinte önmagát kormányozza, hogy fékei tökéletesek: azt is a versenyzésnek köszönhetjük. Ha csak éppen kicsit bedöntjük a testünket és már merész ívben kerüljük ki a forgalom akadályait, gond nélkül keresztelünk csúszós villamossíneket és a szabad országúton fejfájás nélkül futunk ki túrákőzben akár 70–80 km-es átlagot, 100–120 km-es sebességet anélkül, hogy wobbltól, vagy a régi gépek labilitásának kellemetlen következményeitől kellene tartanunk. A versenyzésnek köszönhetjük, hogy a nagytérőjű, simán működő nagy-szerű fékek segítségével faralás és csúszás nélkül csökkenthetjük pillanatok alatt a legmerészebb tempót is és akkor állunk meg simán, zökkenő nélkül, amikor akarunk, akár a leg-síkossabb aszfalton is.

Mind ezt a versenyzésnek köszönhetjük és nem a véletlennek! Lassan fejlődött a motorkerékpár mai tökéletességére, a versenytapasztalatok alapján lassan-lassan jelent meg minden újítás, minden javítás a szériagépeken. Ami bevált a versenygépén, az néhány hónappal később már ott volt található a szériamodellen. A stabilitás és veszélytelenség fokozását szolgáló megoldásokat nem a rajzasztalon hozták létre, hanem a versenypályákon. A modern és fokozott önkormányzást eredményező villarendszereket versenyzők konstruálták, versenyzők jöttek rá arra, hogy a villarugók keménysége, a lökhárítók beállítása, a súlyelosztás, a vázkonstrukció, a nyeregelhelyezés, a kormányrúd alakja, a gumik rajza hogyan járul hozzá a stabilitás fokozásához. Nem véletlen — hozzunk elő honi példát — hogy a nagyszerű Méray motorkerékpárokat versenyző konstruálta, hogy a Cordatic motorkerékpárgumik rajzát a gyár nem

saját műszaki embereivel tervezette, hanem erre versenyzőt kért fel. Ez a helyzet Magyarországon és — az egész világon.

Felvethetjük a kérdést: mi az oka annak, hogy vannak kitűnő gyártmányok, melyek sohasem jelentek meg versenyeken? A felelet könnyű. Kölesönvették mások versenytapasztalatait. Néha engedéllyel, néha engedély nélkül — kopiroztak. És tudjuk jól, hogy a kópia sohasem olyan tökéletes, mint az eredeti — és idő kell a másoláshoz. A nem versenyző gyárak mindenkor későbbben hozták ki azokat az újításokat, melyekkel az intenzív versenytévkenységet folytató gyárak ajándékozták meg a motoros világot.

Hogy mit várhatunk a versenyzéstől a jövőben? A tökéletes rugós vázakat, a többhengeres motorokat, könnyebb gépeket, a munkabíróbb és megbízhatóbb fémananyagokat, magyarul — a mainál is jobb motorkerékpárt.

Ha gépünkkel meg vagyunk elégedve, ha élvezzük megbízhatóságát nagyobb túrákon, ha megtekerve a gázt vígan röplünk a végtelen országúton: gondoljunk elismeréssel azokra, akik a versenyzéssel fejlesztették tökéletessé a mai motorkerékpárt, akik anyagi áldozattól, testi ép-ségük veszélye: tésétől nem riadtak vissza csak azért, hogy jobbat, tökéletesebbet adhassanak nekünk. Beszéljük meg a versenysportot, a versenyzőket, a versenyeken résztvevő gyártmányokat és ne hagyjuk magunkat a patópáloktól befolyásoltatni. Mert megcáfolni még senkinek sem sikerült azt az igazságot, hogy a versenysikereket elért gyártmány kü-lönb, jobb, értékesebb, mint az a márka, melynek gyárosai, képviselői a nagyobb haszon kedvéért távol tartják magukat a versenyepektől.

**Budán: CASTROL? VACUUM? BENZIN? VALVOLINÉ? HELUM?**

FŐRAKTAR:  
**GHILLÁNY MIKLÓS**  
II., CORVIN-TÉR 5. (FŐ-UTCA)

# A MOTOR ÉS AZ

EREDETI BESZÁMOLÓ A MOTORIZÁLÓDÓ  
SZOVJET-UNIÓRÓL

# ÖTÉVES TERV

**A** BOLSEVIKI forradalom jelszava volt: lerombolni a régit, új alapokra fektetve formában és lényegben újat alkotva felépíteni a jövőt... A mult lerombolása könnyűszerrel ment, megfeszített munkát kíván a jövő — megalapozása. Oroszország újjáépítését célozza az öt éves terv grandiózus koncepciója.

## A motor szerepe az öt éves tervben.

Az öt éves terv legfontosabb irányelvei között szerepel az orosz mezőgazdaság talpraállítása és a közlekedési viszonyok megjavítása, annak két életbevágóan fontos fronton indult meg a harc a roskadozó ország megmentése érdekében. E harcban a nehéz útegek szerepét a traktorokra és automobilonkra bízta.

Mi sem természetesebb, minthogy a szovjet egyetlen személyautó típus gyártását vette programba. Amilyen gyorsan megszületett az elméleti elgondolás, éppen olyan gyorsan belátták azt is, hogy a feladat gyakorlati kivitelére a romokban heverő orosz ipar képtelen. A probléma csakhamar megoldódott. Az új Ford kocsik sikere, a Fordson traktorok olcsósága és praktikus üzeme, nemkevésbé a nagyvonalú gyártás adottságai arra indították a Szovjetet, hogy gyártandó autói és traktorai prototípusul a Ford gyártmányokat válassza.

## Ford üzletet köt a Szovjettel!

Amiképpen egykoron Dánia 6 millió dán koronáért megvásárolta a balti és skandináv országok számára Henry Ford licenzét, úgy most a Szovjetunió is üzletet kötött Forddal. A licenz ára nem került nyilvánosságra, tény azonban, hogy a szovjetkormány kötelezte magát, hogy öt esztendő alatt 90 millió dollár értékű alkatrészt vesz át a világ legnagyobb egyéni vagyonának urától, a kapitalista prototípusától. Az említett alkatrész kvantumából az első évben 30, a másodikban 24, a harmadikban pedig 18 millió dollár értékű alkatrész átvételére kötelezte magát a Szovjet azzal, hogy a gyártott gépeket nem exportálhatja. Henry Ford viszont kötelezte magát, hogy évente 50 orosz szakembert képez ki Amerikában, speciális szerszámgépeket szállít Oroszországba és a felállítandó gyárak üzembe helyezésére és vezetésére megfelelő szakembereket bocsájt a Szovjet rendelkezésére.

Ezzel megkezdődött a terv gyakorlati megvalósítása. Pétervár, Nowgorod, Tscheljabinsk és a Don melletti Rostov gyárjai fantasztikusan felszereltteljesítő képességgel állottak munkába. Az európai autógyárosok agyában pedig mevilant a gondolat?

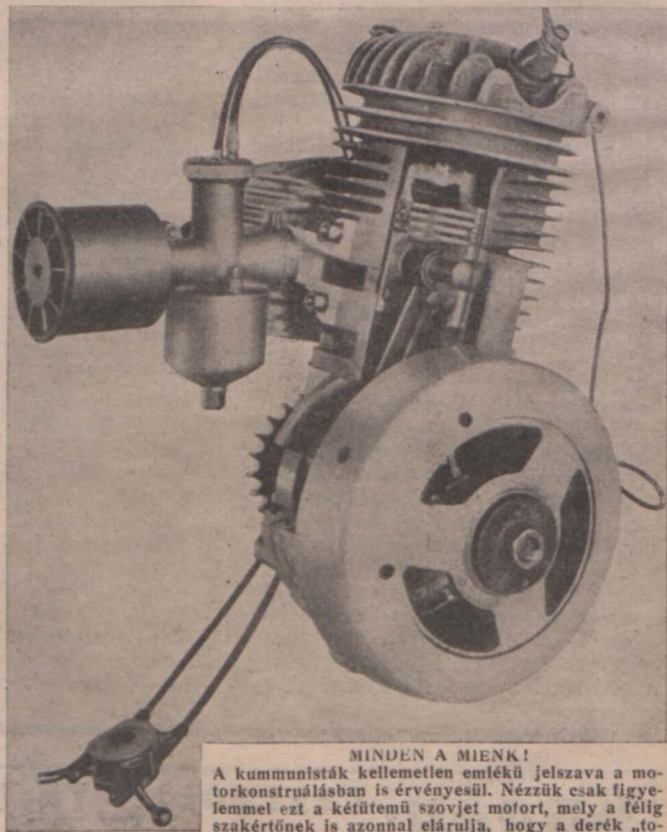
## Lehet-e számolni az esetleges orosz autó-dömpinggel?

Objektíven mérlegelve a dolgokat, két esettel kell foglalkoznunk: először is, keresztülvihető-e az orosz autó dömping és másodsor, lehet-e számolni bekövetkeztével?

Amerika, miután a Szovjetunióval sem politikai sem gazdasági kapcsolatot nem tart fenn, az érdekeit elsősorban sértő orosz autó dömping ellen semmit sem tehetne. Henry Ford tiltakozása is csupán morális térre szorulna. Ezzel szemben a Szovjet helyzetét az is megkönnyítené, hogy az orosz — Fordgyártmányok nem Ford márkajelzéssel, hanem orosz gyári jeggyel vannak ellátva, úgy hogy Amerika a többi országokban sem egykönnyen akadályozhatná meg az orosz — Ford cikkek behozatalát.

Lehet-e számolni az orosz autó-dömpinggel? Aligha. Hiszen aki ismerős a világgpiaci viszonyokkal, tisztában van vele, hogy az öt éves terv 100%-os végrehajtása esetén is az orosz autóipar legjobb esetben az orosz piac felvevőképességét képes kielégíteni de ha maradna is az export számára árú, oly kevés volna az, mely igazán nem jelenthet veszélyt az európai autóiparra.

Az új öt éves terv pedig egyelőre csak — terv...



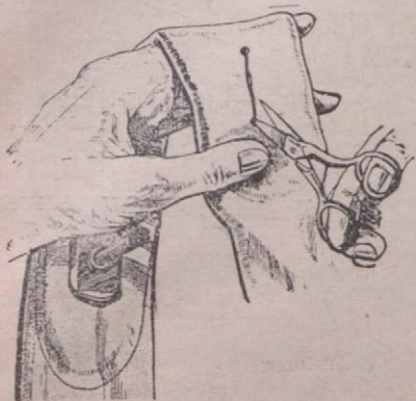
### MINDEN A MIENK!

A kommunisták kellemetlen emlékü jelszava a motorkonstruálásban is érvényesül. Nézzük csak figyelemmel ezt a kétütemű szovjet motort, mely a félig szakértőnek is azonnal elárulja, hogy a derék „tovarisok” ugyancsak kommunizáltak a Villiers-

konstrukció portáján. Még a Mills-Villiers karburátort is lekopírozták, per sze engedély nélkül az ugynevezett „rothadt burzsujtársadalomtól”.

**TANULJUNK MEG**

# GUMIT FOLTOZNI



A hasadás két végébe vágott kis lyukak megakadályozzák a továbbrepedést.

A szögdefekt vagy tömlőszakadás kijavitása egyszerű mesterség, mégis célszerű megbarátkozni annak fortélyaiival.

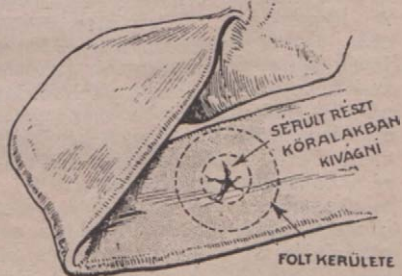
Mindenki tud tömlőt ragasztani, aki valaha is megbarátkozott a taposó biciklivel. Aki azonban tud is tömlőt ragasztani, még nem nevezheti magát a nemes gumisusztter mesterség professzorának. Ismernie kell a toldozás-foldozás apró fortélyait, hogy szükség esetén ne a műkedvelő, hanem a virtuóz kezével fogjon hozzá a kevésbé kellemes, de annál hasznosabb munkához, melyre — ő ja: — de sokszor vagyunk kénytelenek fanyalodni az országot mentén.

Kétféle ragasztási módszert ismerünk, a hidegragasztást és a vulkanizálást. Az előbbi körülményesebb de olcsóbb, a másik egyszerűbb, de drágább. Hidegragasztó készletet másfél pengőért is vásárolhatunk, míg a vulkanizáláshoz szükséges Shaler felszerelés ára a tiz pengőhöz van közel. De nemcsak drága a vulkanizáló készlet, az úgynevezett „szelídített puskapor”, mely a vulkanizáláshoz szükséges hőt szolgáltatja, nedves levegőn elázik, ilyenkor hiába minden, képtelenek vagyunk a javítást elvégezni. Ha tehát van is pénzünk Shalerre, a hidegragasztó-készlet ne hiányozzék szerszám-táskánkból, de értsünk is használatához.

A hidegragasztás menete egyszerű: először is alaposan megtisztítjuk a tömlőnek azt a részét, ahol a foltozni kívánt lyuk vagy szakadás van. Benzine mártott tiszta ronggyal fogjuk ehhez, majd a tökéletes száradás után a készlethez mellékelt drótkéfével vagy kaparóval érdesítjük meg a ragasztani kívánt felületet. A készletben található preparált gumilemezről vágunk ki megfelelő nagyságú darabot, mely egyszerű szög okozta luk esetén legalább kétpengőnyi legyen. A tömlő ragasztásra itélt felületét kenjük be ujjunk tiszta hegyével vékonyan gumioldattal és várjunk türelemmel, amíg az tökéletesen meg nem szárad. Az előre kivágott foltról húzzuk le a védő vászonréteget és a foltot szorítsuk rá a lukas tömlőre úgy, hogy sem a tömlő gumioldattal bekent felületét, sem pedig a folt preparált felületét kézzel ne érintsük. Célszerű valami nehezekeket tenni a foltra és néhány perc után már elvéhetjük a síkport (föderveisz) mellyel jó vastagon bekenjük

a ragasztás helyét — utána már csak a gumi visszaszerelése következik.

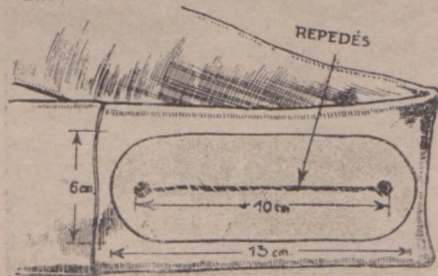
Nagyobb feladat előtt állunk, ha a tömlő repedését kell megfoltoznunk. Néha a defekt alkalmával nem csupán luk képződik, hanem a tömlő egyenes vonalban hosszanti irányban megreped. Ilyen sérülést észlelünk akkor is, ha a tömlőt gondatlanul szereltük és a szerelővassal felhasítottuk. Ha repedést javítunk, sohasse feledkezzünk el arról, hogy először is a továbbrepedést kell megakadályoznunk. A repedés két végét apró ollóval köralakban kivágjuk olyképen, hogy olyan idomot kapjunk, mint a két végén gömbbel ellátott súlyzó. Ha ilyen defektust javítunk ügyeljünk arra, hogy a preparált gumból kivágott folt legalább másfél



Igy kell foltozni a szabálytalanul szakadt, rongyos szélű lyukat.

centiméterrel legyen hosszabb, mint a hasadás, viszont oldalt sokkal szélesebb ragasztási felületet kell adnunk. Ennek oka az, hogy ha a tömlőt felfújuk, úgy az nem annyira hosszanti irányban tágul, mint szélességében.

Ha a tömlő rojtos szélel szakad, úgy az egész szakadt részt ollóval vágjuk ki, továbbrepedés megakadályozása céljából. Köralaku vagy tojásdad, simaszélű lukat vágunk ki, de



A repedt tömlőt a szakadásnál valamivel hosszabb, de annál jóval szélesebb folttal kell kijavítani.

ugyanakkor ne feledkezzünk el a legfontosabbról: hogy a tömlőnek belső felületét főleg a ragasztani kívánt luk táján alaposan bekenjük síkporral, nehogy a folt odaragadjon a tömlő belső részének ellenkező oldalához.

A legtöbb munkát a legkisebb lukak adják, mert nehéz őket megtalálni. Gumink elkezd fokozatosan laposodni és egyszerre csak azon veszszük észre magunkat, hogy üres. Ilyenkor először is vizsgáljuk meg a szelepet, gyakran ott van a hiba. Ha azonban a tömlő szelepe ép és miután kissé felpumpáltuk ujjunkkal kevés nyállal kenve be a nyílást nem látunk buborékot, úgy nem a szelep a ludas. Ilyenkor ne essünk neki a keréknek és ne szereljük le a gumit. Ellenkezőleg állítsuk stenderre és lassan forgatva a keréket keressünk szöveget vagy más hegyes idegen testet. Ha szerencsénk van, megtaláljuk a szöveget, de mielőtt kihúznánk tintaceruzával jól megjelöljük a köpenynek azt a részét, ahol a szög ékelte be magát. Ez azért fontos, mert így könnyen megtaláljuk a tömlő kilukadt részét, egyszerűen figyelembe véve a kerék tömlőszelep nyílását odafektetjük a tömlőt a kerék mellé és a tintaceruzával megjelölt pont környékén találjuk meg a lukat. Ha a ragasztással készen vagyunk, győződjünk meg arról, hogy a szöveget valóban egészen eltávolítottuk, mesterekkal is előfordult már, hogy megragasztották a gumit, vissza is szerelték és pumpálás közben a régi de el nem távolított szög újra kilukasztotta a gumit.

Ha nem találunk szöveget, úgy a tömlőt egészen szereljük ki. Fújuk jól fel, majd forgassuk a fülünk mellett, hogy a kis, szabadszemmel alig látható lukat a kiáramló levegő sustorgó hangja árulja el. Néha olyan kicsiny a tűszúrás okozta luk, hogy a sustorgó hangot nem halljuk. Ilyenkor nedvesítsük meg az ajkunkat és húzzuk el száunk előtt a felfújt tömlőt. A kis lukon kiáramló levegő hidegérzést kelt a nedves ajkunkon és elárulja magát. Ha ez sem segít célhoz, akkor elő a vízzel telt lavórral, a felfújt tömlőt két marokra fogjuk és a tömlőtől balra indulva minden 10–15 cm-nyi darabját jól szétfeszítjük a víz alatt és figyeljük, hogy nem szállnak fel buborékok.

## AKIKRŐL AZ ELMULT ÉV TÖRTÉNELMÉT IRJUK...

Összeállítottuk a motorsportok tizes ranglistáit.



**N**EHEZ feladatra vállalkoztunk. Az elmúlt esztendő eseménytömkelegét újlag átélve ki akarjuk emelni azokat a neveket, melyek az internacionális motorsportélet vezető szereplői voltak az elmúlt évben!

Rengeteg egymásba bonyolódó szempontot kell mérlegelés tárgyává tennünk, mely szempontok szétválaszthatatlan összességén épül fel a motorsport bonyolult struktúrája. Az évad eseményeit akarjuk összegezni s belőle konkluzióként kihámozni azokat a neveket, amelyek kiemelkednek a bukósisakos, bőrruhás mezőnyből...

A motorsport történelmét jelentő események kijelölése után technikai sport-, sőt propagandaszempontból végeztünk összehasonlításokat, sebességi csúcsteljesítmények értékét állítottuk szembe megbízhatósági próbák eredményeivel, különféle versenyeken elért helyezéseket hasonlítottunk össze a verseny lefolyásának és a konkurrencia mértékének szigorú szem előtt tartásával. Ezen kutatásokból és összehasonlításokból szűrődtek le a tizes ranglisták, melyeket a motorkerékpár- és autósportban versenyek alapján állítottunk össze s így a versenyzők képességeinek összehasonlítását is célozzák. Az aviatikában, tekintve, hogy az összeállítás nem versenyeredmények, hanem egyéni csúcsteljesítmények alapján történt, a szereplők egymáshoz viszonyított képességeit az esemény-rangsor nem tükrözi vissza!

Mint látható, a feladat megoldásában döntő szerepe volt az egyéni megfigyeléseknek, felfogásnak és értékelésnek. megeshetik tehát, hogy ranglistáink nem fedik valamennyi olvasónk álláspontját. Aki tehát úgy véli, hogy jobbat tud csinálni, ám üljön neki! Csakhamar tapasztalni fogja, hogy nehéz dologra vállalkozott! Olyanra, amit talán nem is lehet hibátlanul elvégezni. Csak legjobb tudás szerint...

### Az elmúlt esztendő motoros hősei!

Ranglista 1. Hunt (Norton), 2. Woods (Norton), 3. Guthrie (Norton), 4. Walker (Rudge), 5. Simpson (Norton), 6. Tyrell-Smith (Rudge), 7. Bullus (NSU), 8. Hicks (AJS), 9. Nott (Rudge), 10. Dodson (Excelsior és Motosacoche).

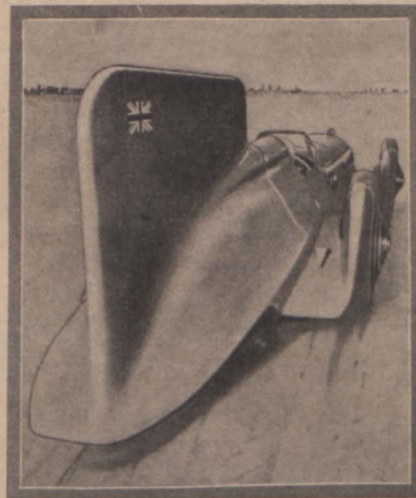
A sebességi és megbízhatósági versenyek hívei egyaránt megnyugodhatnak, amidőn a motorkerékpáros ranglista helyezéseinek elbírálását elsősorban is az angol TT versenyek eredményeire alapoztuk. Hiszen a Man szigeti erőpróba a szpíd és reliability legmagasabb fokú szimbolizációját jelenti... Ezen az alapon az erőlista első helyezettje nem is lehet

más, mint a fiatal Norton menő „Tim“ Hunt, akit úgy a 350-es mint az 500-as csoportban a győzelmet jelentő



Hunt, az elmúlt év legeredményesebb motorosa

kokás zászlóval intett le a célbíró. De lapozgassuk csak végig a Motoros tavalyi évfolyamát, látni fogjuk, hogy Hunt a kontinentális versenyeken is megállotta a sárat majdnem úgy, mint márcatársra az örökké mosolygós képű Stan második helyezettje, valamint az IOM mitingek két nagyobb kategóriájában második helyen végzett Guthrie (Norton), akinek az erőlista 3. helyét íteltük oda. A lightweight TT győztes Walker után úgy érezzük Fortuna üldözöttjének „Jimmy“ Simpsonnak (Norton) kell következnie, akinek az idén még nála is ritkaságszámba menő pechszeriati sikerült kívágnia, a két Rudge menő Tyrell-Smith és Ernie Nott közé a renegát angol Bullus (NSU) és a szomorú véget ért AJS vezető Hicks-et plaszíroztuk. Előbbi a szezon elején szenvedett kartörése nélkül a kezdetből következtetve jóval előbb köthetett volna ki. Az erőlista 10. helyét az idei szezonban váratlanul gyengén szerepelt kis C. J. P. nek, a népszerű Dodsonnak (Motosa-



A „Blue Bird“ és az autó sebességi hegemonia

coche és Excelsior) juttattuk. Tovább nem folytatjuk. Főlegesen volna. Csak egyet még: Wal Handley az idén erősen pauzált...

Az internacionális TT és GP versenyek alapján összeállított erőlistánkban mutatkozó „British Supremacy“ ellensúlyozására álljon az olasz *Gilera csapatnak* a legjelentősebb megbízhatósági versenyen a Hatnapos Triálon elért másodszori diadala, valamint az egyre csökkenő népszerűségnek örvendő oldalkocsi versenyek eredményeképpen a Victoria vezető német *Möritz* derekasan kiérdemlt Európa-hegyibajnoksága.

A betonpályák frontján a Norton vezető *Lacey* pompás órarekordja volt az évad kimagasló eseménye, olyan teljesítmény, melynek révén — ha erőlistánk egységét megbolygattuk volna — Laceyt a lista felébe kellett volna iktatni. A Wright-féle abszolút sebességi világrekord megdöntésére irányuló kísérletek meddők maradtak meg kell azonban emlékeznünk *Simcock*-ról, akinek Broughjával egy irányban részben egy hengerrel elért 247 km-es sebessége jellemző képet nyújt a jövő szpíd-lehetőségeiről...

Amidőn a konstrukció haladása szempontjából vesszük bonckés alá az elmúlt év anyagát, nyomban láthatjuk, hogy a versenyek babékoszori a kitaposott ösvényeken haladó gyárak birtokába kerültek. A királytengely, cirkulációs olajozás, lábkapcsolás már nem ujság és a listavezető Norton ezeken felül legfeljebb néhány lokális jelentőségű tuning raffineriáit titkolhat egyebet, akárcsak az ideális, félgömb alakú robbanótér-kiképzés számára sugárszelepes megoldásával iskolát csináló Rudge. Az igazi szecessziót *Geo Brough* az Olimpián bemutatott két hátsó kerekű, kardános négy hengerű, nemkülönben a *Guzzi gyár* három és négyhengerű kompresszoros masinái jelentik. A magunk részéről a konstrukciós díjat mégis inkább *E. Turner*-nek a négyhengerű Ariélek konstruktőrjének ítélnénk oda, amint azt az *Autó Cycle Union* is tette, amikor a „hetespróba“ nagyszerű sikerét a *Maudes Trophy*val jutalmazta.

Mi magyarok sajnos, nem sok szerepet játszottunk az elmúlt év motorkerékpár sportjának világtörténetében. A tavalyi magyar TT versenyen látottak alapján azonban elmondhatjuk, hogy legjobbaink, főleg *Kozma, Komlóssy, Zamecsnik* és *Deli* nehéz körülmények közepette is átszegték motortestünket a dekadencia szo-



A Schneider Cup nyertes Boothman megérdemelte az ünneplést.

morú napjain. Személyükben olyan erőket reprezentálunk, amilyeneket a multban aligha küldhettünk volna az internacionális összecsapások tűzvonalába.

A történelmet azonban nemcsak az élők, de a halottak is irányítják. A motorkerékpársportnak a mult esztendőben igen súlyos veszteségei voltak. *Hicks* személyében a mai versenyzőgárda egyik legjelesebb tagja mondott örökre búcsút a startszám-nak, míg *Le Vack*-ban a motoros társadalom egyik legnagyobb halottját gyászolja, akinek konstruktóri tevékenysége bélyegét talán valamennyi, de kétségtelenül minden angol masina magán viseli.

### Az autósport nagyjai.

Ranglista vezető: Campbell 1., 2. és 3., Caracciola (Mercedes), Nuvolari (Alfa Romeo), és Faggioli (Maserati). 4. Chiron (Bugatti), 5. Varzi (Bugatti) 6. Campari (Alfa Romeo), 7. Stuck (Mercedes), 8. Borzacchini (Alfa Romeo), 9. Minoia (Alfa Romeo), 10. Dreyfus.

Sir Malcolm Campbell. Igen, ezzel a szikár angliussal szemben valami megmagyarázhatatlan lekötelezettséget érzünk. Az autóbilsport elmúlt évi eseményeit Campbell közel 400 km-es abszolút sebességi világrekordja vezette be s talán szubjektív okokból, de úgy érezzük, hogy az elmúlt év autóbilsportja is vele kezdődik. Ezért juttattuk őt, talán inkább technikai és pszichikai, mint sportbeli adottságokat kívánó világrekordja révén a ranglista élére. Jöllehet a Német GP avagy az 1000 mérföldes Coppa Mille Miglia győzelme nagyobb vezetőképessegre enged következtetni. *Caracciola*-nak (Mercedes) még a következő helyet is meg kell osztania a Targa győztes *Nuvolari*val (Alfa Romeo) és a szezon utolsó nagy versenyén Monzában Bugatti és Alfa Romeo teameket verő Maserati vezető *Faggioli*val. A következő két helyen az idén kissé bizonytalanabb Bugatti menők *Chiron* és *Varzi* osztoznak, míg a veterán *Campari* (Alfa Romeo) még mindig a legjobbak között szerepel megelőzve a szerencsétlenül márkát cserélt, indiszponáltan szereplő *Stuck*-ot (Mercedes), akit a két Alfa vezető *Borzacchini* és *Minoia*

követnek az erőlistán. Szándékosan kihagytuk a listából az amerikaiakat, a fapályák akrobatáit, akik az india-napolisi GP-t és bajnokságot nyert *Louis Schneider*rel élükön utólérhetlen vakmerőséggel űzik egyoldalú művészetüket.

Konstruktói szempontból mérlegelve az eseményeket az egyetemes automobilizmus érdekében Ettore Bugatti, az Alfa tervező Jano és Maserati produkáltak a versenyeken legtöbbet, illetve hozták az újdonságokat míg a többiek így Mercedes is a nyers erőre bázisozva kerestek érvényesülést.

Ami a magyar autósportot illeti, bizony sivár a helyzet. Hartmann ugyan ma már internacionális viszonylatban is számottevő eredményeket produkál, mással azonban nem dicsekedhetünk.

### A levegő ranglistája!

Nehéz feladat az elmúlt év aviatikai eredményhalmazából a legértékesebbet kiválasztani. Latolgtatva a legkülönbözőbb szempontokat az első helyre *Boothman* Schneider-Cup győzelmét értékeljük, amit a 350 km-es ávon ért 546 km-es átlag indokolni is látszik. A kérdést technikai szempontok döntötték el, a konstrukcióban rejlő kezdeményezést akartuk az

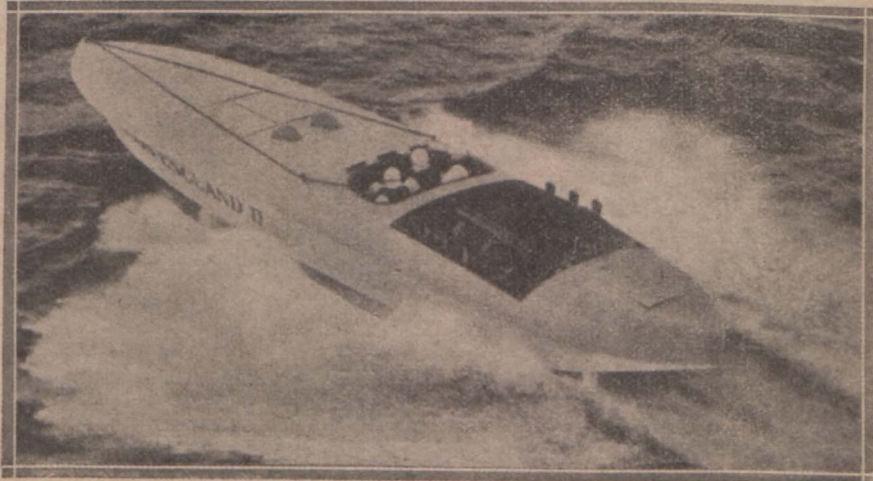
eiső helyre értékelni, melyre az egyéb szempontok fokozottabb figyelembevételével a 8000 km. legyűrészével New Yorkból Konstantinápolyba repült oceánrepülő *Boardmann* és *Polandó*, a világszerte repülés rekorderei *Post* és *Gatty*, nemkülönben az Oceánrepülés időrekorder hazánkfiái. *Endresz* és *Magyar* egyaránt számot tarthatnának. A teljesítmény ranglista 5. helyét juttattuk a sebességi világrekordernek, *Stainforth*-nak, akit rendre az olasz délatlanti *océáni csapatrepülés*, *Lees* és *Brossy* 48 órás időtartamrepülése, *Doret* és *Le Brix* távrepülése, a *Do X* délatlanti oceánrepülése végül *Groenhoff* 300 km-es légi útja a csupaszárny repülőgéppel követnek. Valószínű azonban, ha tisztán konstrukciós szempontok figyelembevételével akarnánk sorba állítani a mult év eseményeit, talán közel megfordítottjára lyukadnánk ki a jelen listának.

A konstrukciók mélyebbre ható vizsgálatába azonban aligha bocsátkozhatnánk, hiszen a sebességi csúcsteljesítmények a katonai aviatika égíse alatt születtek meg, az ilyen konstrukciók legalább is egyelőre még féltve őrzött titkok. A technika haladása azonban minden bizonnyal rövidesen meghaladott, százkézen forgó ócskaságokká fogja degradálni a lakatot mégé rejtett szenzációkat is, aminthogy 1931-ben a Graf Zeppelin transoceáni és északsarki kirándulásai sem tartoztak többé a történelmet jelentő események közé...

Az aviatika szédítő haladása azonban áldozatokat is követelt. Az R 101 angol óriásléghajó tragédiája, *Maddalena* és *Cecconi*, olasz, *Le Brix* francia rekordrepülő és a tavalyi Schneider-Cup győztes *Waghorn* mellett még sokan kerültek a levegő meghódításáért vívott harcban a modern Ikarusz tragikus szerepébe...

### A vízek hegemóniája.

A vizen *Kaye Doné* volt a hegemónia, akinek a Miss Englanddal futott rekordja szilárdan állta az amerikai *Gar Wood* ostromát, akinek rekorddöntése csak az új évben következett be. Az autóbord hegemóniáért vívott amerikai-olasz viadal eredménye legigazságosabban — döntetlen.



Kaye Don motorcsónak világrekordjai méltán kellettek csodálatot.

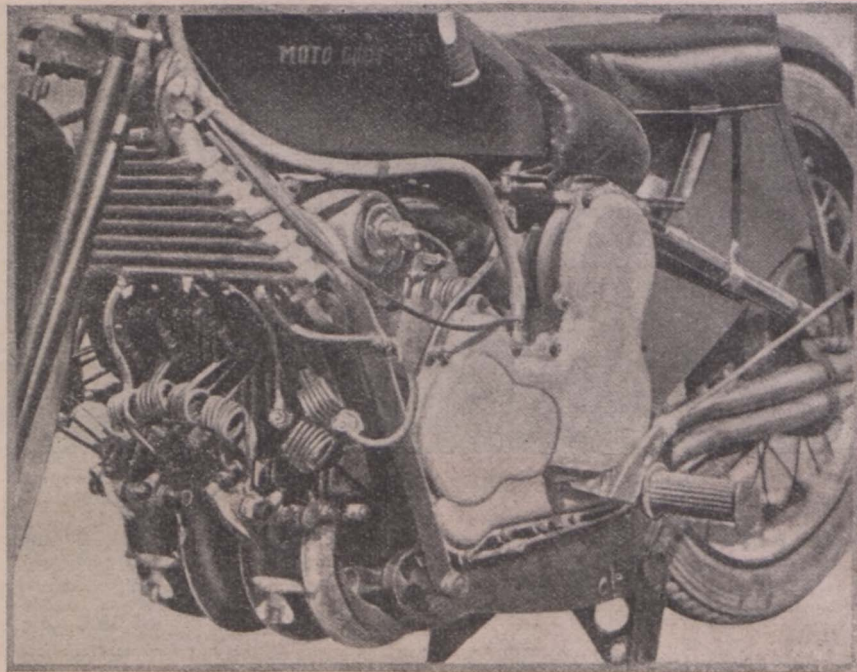
## A négyhengeres-kompresszoros 500-as Guzzi — A nyersolaj és benzínüzemű Mariani 500-as a milánói kiállítás szenzációi.

A miről Prof. Low, Alec Bennet és a versenymotorkonstruálás többi apostola annyit jósolt — ime megszületett. Az olasz Guzzi gyár megteremtette 500-as, négyhengeres, kompresszoros versenymotorját. Hengerei egymás mellett, vízszintesen, előre-néző hengerfejekkel fekszenek, a sebességváltó blokkba van a motorral építve. Két Bosch mágnes szolgálja a gyújtást, külön hűtő gondoskodik a cirkuláló olaj hőmérsékletének csökkentéséről és nem hiányzik a nyomás kiegyenlítését szolgáló szélkázán sem. 50 féklóerőt ad le az 500-as motor 8800 percenkénti fordulatszám mellett, lesz tehát mitől rettegniök az angoloknak a nyáron, amikor az olasz csapat Pietro Ghersi vezetésével megjelenik a Man szigetén.

A milánói kiállítás többi szenzációi? A háromhengeres, 500-as sport Guzzi és a „kétlaki” Mariani. A Marianinak két tartánya van, a kisebbikben benzín, a nagyobbikban — nyersolaj. A beindítás benzinnel történik és ha a motor már elég meleg, át lehet kapcsolni a jóval olcsóbb nyersolajra. 500 km-es a motor, vázba építve 100 km-es sebességet hoz ki és nyersolajfogyasztása minimális, egy literrel 28–30 km távot fut be. Érdekes megemlíteni, hogy nem a szabványos injektoros nyersolajüzemmel állunk szemben, ellenkezőleg a fekete kulimászt nagy fűvókájú karburátor porlasztja és nem a kompresszióhő, hanem gyertya gyújtja meg.

**Harcok az átigazolási szabály körül. — Nem akarják lenyeini az egyesületek a magukhizlalata bekat.**

A motorsportklubok a KMAC álláspontjához hűen, annakidején olyan igazolási szabályt szavaztak meg, mely nemcsak megnehezítette a versenyzők klubcserejét, hanem egy évig terjedő szilenciával, versenyzéstől való eltiltással sújtja őket. Ez a motorsportban sehol a világon nem ismeretes szabály némileg titkolva azt a célt szolgálta, hogy velem a KMAC-nak ellenlábas HAC-nak paprikázzanak az orra alá. Most visszafelé dörrent a kapa nyele és azoknak fáj a legnyilalóbban a szabály, akik annakidején lelkesedtek érte. Ez még nem volna elemi csapás, ha ugyanakkor a katasztrófa-szabály nem fosztaná meg versenyzési lehetőségétől az első klasszisnak klubját cserélő legtöbb tagját *Kozmától* egészen — *Kremm*ig. A KMAC körlevelekkél kísérletezik és remélhető, hogy a többség hozzájárul a szabály életbe léptetésének egy évi elhalasztásához. Tanulság: így válik a sport javára a túlhízalt klubbizmus.



Ime a négyhengeres 500-as kompresszoros Guzzi versenymotor! A négy henger vízszintesen egymás mellett fekvő, előrenéző hajtászeleprugós hengerfejekkel van megoldva. A kompresszor a tartány alatt van. Figyeljük meg a duplex vázcsőre szerelt olajhűtőt.

## Sarkis kettős diadala a délafrikai TT versenyen.

Port Elisabeth, 1932 jan. 1.

Az új esztendő első versenyeként futották le a Port Elisabeth melletti 32 km-es Kragga-Kama cirkuitten a fokföldi angol territorium legklasszikusabb versenyét, a délafrikai Tourist Trophyt.



A 350-es kategóriában felázott, nehéz terepen Joe Sarkis (OK Supreme), a tavalyi lightweight győztes szerezte meg a diadalt (2:9:3) mp-nek megfelelő 104 km-es átlaggal Watts (Rudge) és Schegar (AJS) előtt. Az 500-as gépek kedvező időben lefutott versenyét ugyancsak Sarkis (Sunbeam) nyerte meg 320 km-es távon elért 124 km-es átlaggal Don Hall (Rudge) előtt.

Sarkis győzelmei Castrol olaj jégében születtek meg.

## Tekintélyes pénzdíjak a soproni Grand Prix-n.

A SAE a napokban adta közre ki dolgozott Grand Prix szabályait. A soproni GP május 15-én kerül lefutásra bitumenes pormentes, 5,2 km-es körön, 211 km-es távon. Lesznek kezdőfutamok is, a rendező ség komoly pénzdíjakat tűz ki és reméli, hogy egész sereg osztrák versenyző is ellátogat a versenyre. Di-

cséret illeti meg Bodnár Richárdot, a SAE főtitkárát, aki alapos és komoly munkával dolgozik a nagykaliberű rendezésen.

**Gar Wood (Miss Amerika) 177.280 km, Norman Smith (Napier Lyon) 342 km, megindult a világrekordkísérletezés.**

Kaye Don motorosának világrekordja, Miss Englandjének 178.392 km-es csúcseredménye a múlté. Gar Wood, a Miss America masztodonni motorjai mögött Miami-ban 188.280 km-es világrekordot ért el. Más! Norman Smith, az ausztráliai ültetvényes autóvilágrekorderjelölt az újzélandi Aucklandban próbálkozott meg Campbell világrekordtalanításával. Egyelőre nem kísérte siker „Wizard” Smith munkáját csak 342 km-es átlagot ért el, ami messze elmarad Campbell 355.469 km-es abszolút világrekordjától. Smith azonban folytatja kísérleteit! Sőt Campbell is munkába állt!

**HENGERKÖSZÖRÜLÉS,  
DUGATTYUKÉSZÍTÉS**  
AUTÓ ÉS MOTOR SZAKSZERŰ JAVÍTÁSA  
TELEFÓN: 410-17

**LŐRINCZ BÉLA**

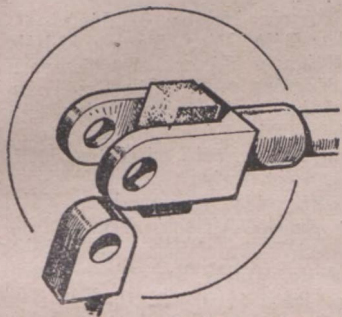
**IX. FERENC-TÉR 6. SZÁM**



# HOGYAN?

*Egyszerű fogások, melyek hasznára válnak minden motorosnak.*

**SZÜNTESSÜK MEG A KOPOTT CSUKLÓK BOSSZANTÓ CSÖRGÉSÉT!** A sebességváltó kapcsoló mechanizmusa, valamint a fékkar is csuklókkal van megoldva, ezeknek a csuklóknak felette kellemetlen tulajdonságuk az, hogy hamar kikopnak és kellemetlen csörgőkigyó-szerű hangoknak válnak forrásává. Pedig

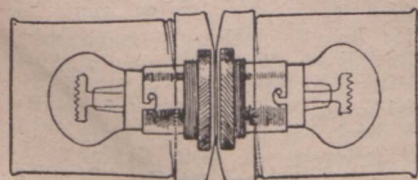


Gumihasábocskával szüntethetjük meg a kopott csuklók csörgését.

könnyű ezen segíteni, nem kell hozzá más, mint egy-két gumiból kivágott hasábocska. A gumihasábocskát a csukló kengyelébe dugjuk, majd visszaszerezjük a csuklót, a csapját és a sasszegét. A gumihasábocska neki-szorul a csukló mozgó részeinek és lehetetlenné teszi, hogy a rázkódtatások alkalmával azok egymásnak ütődve csörögjenek.

\*

**HOVÁ CSOMAGOLJUK A TARTALÉK IZZÓKÖRTÉT?** A rendőr könnyörtelenül feljeleníti azt a motorost, akinek nem ég a lámpája és nem fogadja el mentségül azt, hogy nincsen tartalékkörteje. Ezért célszerű ilyesmit „beszervezni“ a szerszámtáskába annál is inkább, mert a körte rendszerint este ég ki, tehát olyankor, amikor Boschéknál sötét van és Bíró Jenő — színházban ül. Kapni nagyon szép gumiból készült körte-



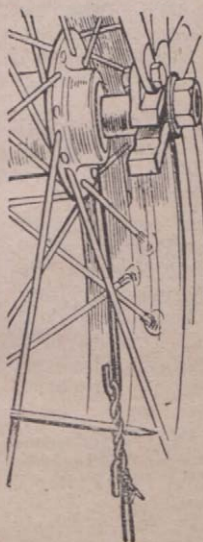
Beretvaszappan dobozokból egyszerű pótvillanyzótartót fabrikálhatunk.

tartókat, aki azonban olcsóbban akarja megúszni az ügyet, az szerezzen egy vagy két — beretvaszappan do-

bozkat és egy-két úgynevezett bajonett-körtefogalapot. Bővebb magyarázat nem kell, egy pillantás az ábrára elárulja, hogyan készül a szabadalmazott körtetartó, miután a doboz vagy dobozok fedelét megfelelő nagyságú lyukkal láttuk el.

\*

**HOGYAN JAVITJUK AZ ELSZAKADT KÜLLÖT?** Sajnos, a küllőszakadás még ma sem ritka, viszont annál kellemetlenebb. Ne motorozunk szakadt küllővel és ha észrevesszük a hibát, azonnal fogjunk hozzá az úmenti javításhoz. A küllő két szakadt végét horgásra hajlítjuk és erős drótból készült kettős hurkot húzunk rá.

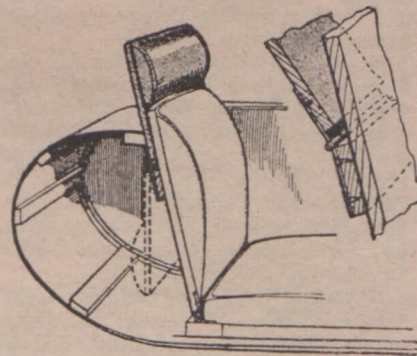


Szeggel és dróttal javíthatjuk ideiglenesen a küllő törését.

A hurok két ága közé hosszú és erős szöveget vagy csavart dugunk és azzal addig sodorjuk a dróthurkot, míg a kellő feszülés be nem áll. A szeg vagy csavar szabad végét a szomszédos küllő mögé csusztatjuk, erősen odadrótozzuk, majd szigetelőszalaggal tekerjük körül. Az ilymódon javított küllővel baj nélkül jutunk el a legközelebbi műhelyig, ahol azonnal új küllőt szereltetünk.

\*

**HOGYAN KÉSZITÜNK OLDALKOCSI-FEJTÁMLÁT?** Az oldalkocsi bájos utasa minden bizonnyal nagyon



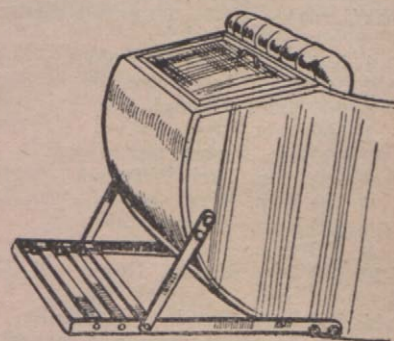
Az oldalkocsi utasa hálás lesz ezért az egyszerű fejtámiért.

hálás lesz, ha gondoskodunk olyasmiről, amire lehajthatja a fejét — menetközben is. Megfelelő deszkadarabból és széles „zsánir“-csuklóból készíthetjük ezt el, majd odacsavarozzuk a karosszéria háttámlájához. Ennek a megoldásnak előnye, hogy ha nem akarjuk használni, akkor a „zsánir“ lehetővé teszi azt, hogy a fejtámlát az oldalkocsi hátsó rekeszébe hajlítsuk vissza. A támla felső részére kárpitossal készíttethetünk párnát, néhány gumiszivacsból, vagy pegamoiddal bevont löszörből.

\*

**HOGYAN KÉSZITÜNK OLCSÓ OLDALKOCSI - CSOMAGTARTÓT?**

Egy személy meg egy személy az két személy. Két személy csomagja több, mint egy személyé: aki tehát oldalkocsis túrázásért rajong, az gondoskodik arról, hogy helyük is legyen a csomagoknak. A gép hátsó csomagtartójára sok mindent lehet felszajjani, sok fér el az oldalkocsiban is, ha az utas nem tartozik az óriások kategóriájába és lemond arról, hogy lábait tetszés szerint helyezhesse el. De van még hely a gépen csomagok felszajjázására: az oldalkocsi farán. Lapos vasból, néhány anyácesavarból



Ilyen oldalkocsi csomagtartót minden lakatos elkészít néhány pengőért.

minden lakatos néhány pengőért elkészíti az ábránkon bemutatott csomagtartót, de ügyeljünk arra, hogy a felszajjázott csomagoknak súlya ne legyen túlnagy, mert ha túlzásba megyünk, úgy az oldalkocsi hátsó rugói hamarosan ellaposodnak. A nehéz csomagokat tehát szijazzuk a gép csomagtartójára, az oldalkocsi csomagtartóra a nagyobb terjedelmű, de nem súlyos csomagot rakjuk.

## MEGLEPŐ JÓ MOTORISMERETRŐL TETTEK TANUSÁGOT

**KARÁCSONYI FEJTŐRŐ PÁLYÁZATUNK MEGFEJTŐI**


Amikor a karácsonyi fejtőre pályázatunkat kiírtuk, tulajdonképen kísérletet végeztünk. Meg akartuk alapítani, hogy olvasóink, a magyar motorkerékpáros közönség mennyire haladt a motorismeret terén. Látni akartuk, hogy rendszeres ismertetőseink, népszerű modorban közölt technikai és szakcikkeink mennyiben járultak a motorkultúra terjesztéséhez. A feladott penzum nem volt könnyű, hiszen annak, aki a feladványokat helyesen fejtette meg nemcsak általánosságban, hanem részleteiben is tökéletesen kellett ismernie az egyes motortípusokat. Ugynevezett kemény dióról is gondoskodtunk, egymás mellett közöltünk le egy Standard MAG és egy Monet-Goyon MAG motort alulról fényképezve. Hogy olvasóink mennyire ismerik a motorokat azt mi sem jellemzi jobban, minthogy a megfejtők legnagyobb része felismerte a két, majdnem hajszálnyira hasonlatos motor egész kis megkülönböztető jellemzékeit. Nagy örömmel töltött el a nagy érdeklődés és a kitűnő eredmény, újabb erőt merítettünk belőle ahhoz, hogy a mai sivatár időkben anyagi áldozattal is jó, érdekes lapot adjunk, hogy tovább munkálkodjunk azon, hogy a motorkerékpár még népszerűbb, még kedveltebb legyen hazánkban.

Mielőtt a díjnyertesek és sikeres megfejtők névsorát közöljük, lássuk a fejtőre pályázat megfejtését. Az alulról fényképezett motorkerékpárok a következők voltak:

1. 350 cm. Calthorpe ohv.
2. 500 cm. Ariel ohv.
3. 500 cm. Triumph sv.
4. 500 cm. BSA ohv.
5. 500 cm. Rudge ohv.
6. 500 cm. Puch kétütemű
7. 350 cm. Méray-Jap sv.
8. 350 cm. Velocette ohc.
9. 350 cm. AJS ohv.
10. 350 cm. Monet Goyon MAG ohv.
11. 500 cm. Standard MAG ohv.

Helyszűke miatt csak a díjnyertesek névsorát közölhetjük, valamint azok neveit, akik legalább 6 alulról fényképezett motort ismertek fel és így résztvettek a sorsolásban. A sorsolás eredménye a következő:

1. díj. (25 pengő értékű felszerelési cikk Bíró Jenő Bp. Liszt Ferenc-tér 2. cégtől) Nyerte: *Czigléd* László Vámórség, Klotildiget.
2. díj. (20 pengő értékű javítás Urbach László Bp. Hunyadi-tér 12. cégtől) Nyerte: *Matyó* Pál Kispeszt Báthory-u. 24.
3. díj. (Beck Lock motorkerékpár-lakat Klementz és Társa Bp. Közraktár-u. 24. cégtől) Nyerte: *Váróczy* Pál ref. tanító Cegléd, gr. Károlyi-utca 16.

4. díj. (Szelepcsizolás Friedmann József Bp., Váci-út 24. cégnél) Nyerte: *Osapay* Ede Bp., Kulesár-u. 1.

5. díj. (Triplex motorszemüveg az Austro Daimler-Steyr-Puch Bp., Lehel-u. 25. cégtől) Nyerte: *Békésy* Árpád szföv. tan. okt. Bp. Limanova-tér 22.

6–10. díj. (Egy-egy kéltiteres kanna Mobiloil TT motorolaj a Vacuum Oil Co. rt. cégtől) Nyerték: *Orbán* János br. Bp., Károly-krt. 5., *Jeszenszky* Ferenc Kecskemét, *Koválik* Lajos hírlapíró Bp., VIII., Jázmin-u. 28., *Mészáros* Imre gyógyszerész Szeged, Alsóközpont, ifj. *Kerékygártó* István malomtulajdonos Debrecen, Böszörményi-u. 1.

11. díj. (Motorkeztyű Majláth Mihály Bp., gr. Zichy Jenő-utca 17. cégtől) Nyerte: *Karabinszky* Géza Miskolc, Tóth Pál-u. 8.

12–16. díj. (Egy-egy villamos zseblámpa a Robert Bosch k. f. t. Bp., Váci-út 24. cégtől) Nyerték: *Fodor* Ferenc gőzfűrészteleptulajdonos Ujkécske, *Bacher* Antal tisztviselő Bp., Zsigmond-u. 47., *Kontra* József Pécel, Fáy-u. 3., *Horváth* Elek Szécsény, *Váradi* Ferenc irodatiszt Ócsöd.

17–21. díj. (Egy-egy gyertyavizsgáló ceruza a Bosch k. f. t. Bp., Váci-út 24. cégtől) Nyerték: *Balogh* Dezső vegyigváros Szécsény, *Jankovich* Juditka Bp., Margit-krt. 50., *Schusztér* Vilmos Bp. Nagytemplom-utca 27., *Stern* Zsigmond drogista Bp., Vilmoscsászár-út 42., *Hódsági* László gyógyszerész Kiskunfélegyháza Kossuth-u. 15.

22–24. díj. (Egy-egy Seiberling ragasztókészlet a Blumenthal Testvérek Bp., Váci-út 26. cégtől) Nyerték: *Pál* Eduárd Sátoraljaújhely Apponyi-utca 25., *Valkai* Lajos csendőr törzsőrm. Székesfehérvár Bástya-u. 11., *Kozma* Endre egy. hallg. Bp., Óra-út 16.

25. díj. (A gépjárművezetői vizsga teljes anyaga című könyv a Bruck Nándor és Fia Bp., Jókai-u. 21. cégtől) Nyerte: *Rostás* Ferenc Orosháza, Seley mosóda.

26–31. díj. (Egy-egy egész évi előfizetés lapunkra) Nyerték: *Szegi* Lajos kereskedő Kecskemét Batthyány-utca 19., v. *Nádas* József Nagykanizsa Csengery-utca 56., *Szabics* János kertész Szentes, Wesselényi-u. 75., *Radics* István Tolnamegyei MC igazg. Szekszárd, *Németh* László szig. mérn. Bp., Krisztina-krt. 167., *Jung* László keresk. Bp., Kálvária-tér 18.

32–36. díj. (Egy-egy fél éves előfizetés lapunkra) Nyerték: ifj. *Barakovits* Gyula állatorv. hallg. Rákospalota Pázmány-u. 72., *Ádám* Pál keresk. Nyiregyháza, *Rózsa* György Bp. Szinyvei Merse-u. 26., *Kadlec* István Bp., Mária Terézia lakt, Gép-

kocsiosztag, *Blahos* Rudolf fényk. műterem Bp., Fő-u. 18. — **Legalább 6 gépet ismertek fel:** *Bereczky* Árpád Bp., Géza-u. 5., *Brajda* Ferenc Bp., Conti-u. 44., *Béres* Mihály Bp., Arany János-utca 33., *Babics* Sándor Tata Kossuth-tér 8., *Boor* Lajos Makó, Damjanich-u. 2., *Csosz* Gyula Győr, Dráva-u. 11., *Csillag* István Nyiregyháza, Szarvas-u. 11., *Czwillinger* István Bp., Ambrus-u. 5., *Fekete* Gyula Szolnok, Horthy Miklós-utca 34., *Farkas* Béla, Pécs, Tompa Mihály u. 2., *Földszin* János, Törökszentmiklós, Kertész u. 6. *Filip* Ervin, Budapest, Vihar-u. 1. *Grózer* Lajos Újpest, Virág-u. 35., *Héder* József, Bp., Király-u. 90., *Horváth* Sándor Bp., Hajós-u. 11., *Hauser* Lajos, Dósd (Fejér m.), *Horváth* Géza, Rákospalota, Kálmán-u. 3., *Janosek* László, Bp., Dob-u. 84., *Jankovich* Antal Bp., Rottenbiller-u. 66., *Jung* Miklós Bp., Siesta szanatórium, Ráth György-u. 5. Ifj. *Kirisits* József Székesfehérvár, Budai-út 1., *Kuhár* László Bp., Ürömi-u. 35., *Kernovits* József Bp., Ceglédi-út 20., *Készli* Imre Zalaegerszeg, Apponyi-u. 43., *Kovács* Károly Bp., Lajos-u. 126., *Kelemen* János Nyiregyháza, Rákóczi-út 67., *Lóky* Ferenc Bp., Grassalkovich-u. 18., *Lukics* László Bp., Hungária-körút 252., *Lőrinczy* József Bp., Reiter Ferenc-u. 16., *Mede* Kálmán Pestszentlőrinc, Állami telep 104., *Molnár* Béla Bp., Gróf Haller-u. 15., *Marton* István, Újpest, Villator 2. Ifj. *Miszory* Béla Zalaegerszeg, Kossuth-u. 29., *Nagy* Imre Eger, Kassa-u. 3., *Noszter* József Bp., Aranykakas-u. 5., *Ottó* Béla Bp., Nyug. v. u. körútóház 2., *Obornyák* Ferenc Kecskemét, Horváth Döme-u. 14., *Pinke* István Székesfehérvár, Manc János-út 17., *Pénzváltó* István Székesfehérvár, Széchenyi-u. 85., *Ruzsay* József Bp., Molnár-u. 15., *Réz* Sándor Bp., Munkácsy-u. 37., *Riha* Géza Cegléd, Seley-ut 9., *Rózner* Sonja Bp., Szentenai-u. 3., *Reisz* Sándor Bp., Izabella-u. 49., *Spanik* Ágoston Bp., Bártfay-u. 9., *Sebestyén* Károly Bp., Horánszky-u. 11., *Stágl* Nándor Bp., Hermann Ottó-u. 23., *Stern* Endre Bp., Révay-u. 20., *Soós* Imre Bp., Gyömrői-út 88., *Seiler* Lajos Bp., Remetehegy 16.342., *Szakállas* Pál Bp., Böszörményi-út 13., *Szabó* Péter Bp., Ballagi Mór-u. 12. Ifj. *Szabó* Antal, Siófok, *Szilágyi* Árpád Bp., Kékgolyó-u. 6., *Szabó* Géza Győr, Andrassy-út 26., *Tóth* Gyula műszerész, Pesterzsébet, Bánffy-u. 24., *Timarovszky* József Debrecen, Böszörményi-út 85., *Takács* András Soron, Baross-u. 22., *Töröcsik* Árpád Dombegyház, Cserepes-u. 162., *Takács* Ilona Bp., Lórántffy Zsuzsanna-u. 16. Ifj., *Varga* Béla Hajdúböszörmény, Kálvin-tér 11., *Weöres* Mihály kp. őrm. Bp., Timót-u. 6.

# MI ÚJSÁG SZERKESZTŐ UR...?

— Mi hírlík a versenyzők frontjáról?

— Versenyzőink már megkezdték tárgyalásaikat új gépek irányában a képviselőkkel. Sajnos, a tárgyalások elég nehézkesen mennek, hiszen a képviselők, de egyrészt a gyárak sincsenek ma abban a helyzetben, hogy a versenyzetetés érdekében kívánatos messze-menő támogatásban részesíthessék a versenyzőket. Bizony, új versenygép úgy látszik, kevés lesz jövőre, sőt még a régiék is megfoghatkoznak! Kozma Endrének például ellopták Bp. 84—250. rendszámú 500-as, királyláncos, AJS versenygépét. A bajnokságot nyert masinát — amilyen csak kettő fut az országban — a rendőrség mindezeideig nem tudta előkeríteni s Kozma már 50 pengő jutalmat is tűzött ki a nyomra-vezető számára. Dekonjunktura idején nem megvetendő! Rajta hát, alkalmi detektívek!...

— És külföldön?

— A tavalyi FN szerződésben állt Handley ismét otthon van, sőt már le is szerződött — Rudgeékhez! Neki nem kellett kilincselgetni a gyáraknál szerződésért. Jó név...! De jó lesz a Rudge team is, mely a szezon minden nagyobb versenyébe be fog szállani: Handley, Walker, Nott és Tyrell-Smith!

— Nyári túráimra fotografáló géppel szeretném felszerelni magam!

— Nagyon helyesen. Ajánlom a motorosok táborában páratlanul népszerű Hatschek és Farkas céget, mely Károly körúti fő- és Andrassy úti fióküzletei mellé legújában Rákóczi út 80. szám alatt is fiókot létesített, ahol a cég összes raktáron levő cikkei a megszokott figyelmes kiszolgálásban állanak a fotóbarátok rendelkezésére.

— Itáliában?

— Enzo Ferrari, a jeles olasz sportsman, akinek versenystábillóját nem kisebb nagyságok tették híressé, mint Nuvolari és Borzacchini, jövőre ismét intenzíven részt vesz a versenyekben. A birtokában levő Alfa kocsikat Pietro Ghersi és Taruffi fogják vezetni, akik Baschierivel kiegészítve pompás motorkerékpár csapatot is fognak alkotni. Ferrari e célból két 175-ös Benelli és két 500-as Norton masinát állított istállójába!

— Ilyen Ferrarira volna szüksége a magyar motorsportnak is...

— Na, mit akar, van helyette egy — KMAC — a...

— De van ám!... Még a kék alsónadrágos köldökösök is ott tülekednek körötte...

— Mi újság a budaiak páratlanul népszerű üzemanyag-szervisz telepén, a Ghillány cég portáján?

— Ghillány Miklós ezúton is felhívja vevőit, hogy üzemanyagbeszerzésük alkalmával ne mulasszák el az üzemanyagba keverhető Helum felsőolajat kérni, melyet a cég vevőinek teljesen díjmentesen szolgál ki!

— Brávó! Sok ilyen cégre volna

szüksége a magyar motorizmusnak, amelyik hasonló áldozatkészséggel szolgálja vevői érdekeit! Mi újság még a szakmában?

— De mit tud Szerkesztő úr a felbomló Mercedes-Benz versenyistállóról?

— A gazdasági válság hatása alatt a Daimler-Benz konzern elhatározta, hogy az idén nem vesz részt versenyeken. A gyár két krekkeje: Caracciola és Stuck tehát kenyér nélkül maradtak. Azaz, hogy mégsem! Caracciola végérvényesen megállapodott az Alfa Romeo gyárral, miszerint jövőre kizárólag Alfa színekben fog versenyezni.

— És Stuck?

— „Hans“-ot sem kell féltetni. Ugyanolyan snájdigan oldotta meg a gazdasági krízist, mintha csak a célfordulóba vitte volna toporzékoló ördögszerkerét! Hogy is csinálta csak? Néhány kábeltávírat az argentinai Autó Klubnak, hajójegyeket az Andaluciára, egész Buenos-Airesig, írdd és mond: három SSK kocsit alkatrészekkel a hajóra — és gyereünk! Még utitársnője is akadt, az egykori német tenniszbajnoknő, majd svájci sportújságíró Paula Reznicek személyében és Stuck egy esztendőre — Amerikáé! Első versenye az 1500 km-es argentinai Grand Prix lett volna, de alacsony Mercedesével nem akart elindulni az igen rossz állapotban levő útvonalon. A jövőben számos hegyversenyben vesz részt Argentínában, Braziliában és Chilében, majd kora tavasszal Észak-Amerikába megy, ahol versenyprogramja fénypontjául az indianapolisi Grand Prixben áll starthoz. Brávó, Stuck!

— Rendbe szeretném szedni tavaszra a motoromat. Dúkozgatni is akarom...

— Stop! Csakis Kesjár János, a közismert versenyző dukozó és zománczó üzemébe (Dob-u. 74.) vigye a gépét. Olesó áron, gyorsan, elsőrangú munkát végez. Szakavatott kezei újjá varázsolják a gépét. Nem is szólva a művésziesen festett eredeti márkajelzésekről, melyek a tartány karakterisztikus díszei!

— Miféle csekklapot szorongat a kezében?

— Hát bizony szomorú, megint be kell fizetnem öt pengő büntetést a rendőrségnek, mert a napokban éppen a közlekedési rendőr előtt szakadt

## Javitások

Hengerköszörülés, szelepmarás, csi-szolás, heggesztések, zománcozások, generáljavitás, stb. stb.

## Alkatrészek

Lánc, gumik, olaj, nyers és kész dugattyu, gyűrűk, rollnik, perselyek, rugók, stb. stb.

## Motorkerékpár cserék

elismeri jó márkájú

**B. S. A. F. N.**

motorkerékpárok és kisautókra

a mai viszonyokhoz igazodó áron és feltételek mellett

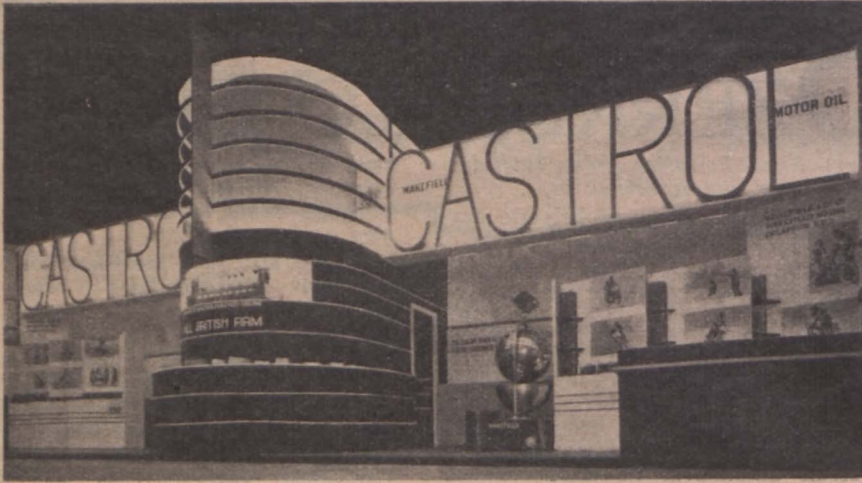
**URBACH LÁSZLÓ**

CÉGNÉL

VI., HUNYADI-TÉR 12.

TELEFON: 116—28





A Castrol-pavillon volt az Olympia kiállítás legszebb standja.

el az egyik világítási kábelem. Felírtak és ráadásul kénytelen voltam hazáig tolmobilizolni.

— *Látja, előrelátó motorossal ilyesmi nem fordulhat elő. Én például szerszámtáskámban mindig tartok zseblámpát, melyet szükség esetén felgumiszalagozok a kormányfejre.*

— De hiszen ez nem megoldás, mert a szárazelem rövid idő alatt még akkor is kimerül, ha nem használjuk.

— *A közönséges szárazelem igen. De én tanultam a magam kárán, csakis szalmiák és sarmentes Pertrix szárazelemet használok. Januárban megveszem és ha októberben van rá szükségem, akkor is hiánytalanul leadja a garantált égési időt, hiszen köztudomású, hogy a Pertrix szárazelem életképessége szinte korlátlan.*

— *Mi újság a klubélet terén? A veszekedésektől eltekintve...*

— Sikerült „Motoros Táncestély“-t rendezett a Terézvárosi Torna Club

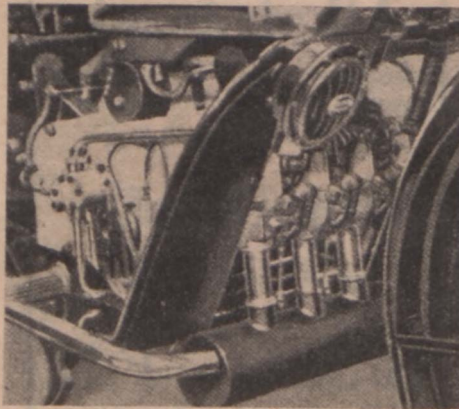
motoros szakosztálya, mely sok szeretettel készíti elő február 21-én megrendezésre kerülő újszerű Téli versenyt. A miting fénypontja a budai hegyekben lefutott túrát befejező próba lesz a hűvösvölgyi Delmár kesergő-



ben. A versenyre vonatkozó tudnivalók és propozíciók a TTC titkárságánál szerezhetők be.

— *Mi újság a szakmában?*

— A motoros társadalmat közelről érdeklő átszervezés nyert befejezést az utóbbi napokban. Az Angol-Magyar Bank érdekltségéhez tartozó automobilvállalatok javítóműhelyeit központosították és e műhelyt az automobilista körökben előnyösen is-



Nem mindennapi konstrukció az 500-as három hengeres Guzzi. Három párhuzamos fekvő henger, egybeépített sebességváltó. Az egyetlen, ami nem tetszik rajta, a komplikált olajcsővezetékek tömege. Mi történik, ha a sok cső közül egyik-másik eltörik?

mert László Andor vezetésére bízták, akinek személye biztosíték arra, hogy a kítűzött programnak megfelelően, valóban az automobilizmus egyik központja lesz az új centralizált üzem. László Andor, aki ezelőtt a Fiat üzemet vezette, majd hosszabb idő óta a Chevrolet-servicet látta el, igen értékes munkatársat kapott a motoros körökben méltán népszerű Szelnár Aladár dr., a KMAC volt vezértitkára személyében, aki az új vállalatnál mint osztályfőnök működik és külföldi, jól bevált rendszer szerint az ürvezető szolgálatot és ezzel kapcsolatban a felek tökéletes kiszolgálását kívánja megszervezni. Tekintettel arra, hogy az új vállalat munkakörében oly népszerű márkák, mint

Minerva, Cadillac, Buick, Studebaker és Chevrolet szerepelnek, Szelnár dr. új munkakörében elsőrangú szervezőképességét újból megfelelő helyen hasznosíthatja. Az új vállalat General Service néven fog működni és meg vagyunk róla győződve, hogy a motorizmus elkövetkező fellendülésének egyik leghivatottabb bázisa lesz.

— *Valami jó szakkönyvet Szerkesztő úr!*

— A szezon közeledtével ismételen felhívjuk a leendő motorosok figyelmét Kiss Lajos rendőrtanácos „A gépjárművezetői vizsga teljes anyaga” című könyvére, mely kérdésekben és feleletekben felöleli a vizsga teljes anyagát. Sok büntetéspénzt lehet általa spórolni. A könyv budapesti egyedárúsítója a Bruck Nándor és Fiai cég (Jókai u. 21.), ahol 3 pengőért kapható.

— *Jó hideg időt fogtak ki a montekarlói csillagtúra résztvevői?*

— Hát bizony vacogtak, különösen Boillot, aki nyitott kiskocsin tette meg az utat Athénből Montekarlóba. Az eredmények egyébként nagyszerű Mobil-oil diadaloknak bizonyultak. Az 1000

kem-en felüli kategória győztese G. de Lavalette (Peugeot), valamint második helyezettje, André Boillot (Peugeot) is Mobil-oilt használt. Ez volt a szerencsésük, mert motorjuk a nagy hideg és az óriási megerőltetés ellenére is tökéletes kenést kapott. Lavalette egyébként a Journal Cup-öt, Boillot a Riviera Cup-öt nyerte.

— *Bírja még a drága benzint és motorkót féltetni?*

— Van még néhány horodóm odahaza titokban, mire az kifogy, majd csak rájön a pénzügyminiszter, hogy a drágítás következtében annyira lecsökken a fogyasztás, hogy vissza kell majd állítani a régi árakat.

— *Viszontolvasásra március 1-én!*

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

## MOTOROSOK!

Motorosnál dúkoztassatok és zománcoltassatok!

Sárhányó dúkózás ... P 6'—  
Sárhányó zománcolás ... P 4'—  
Tartány dúkózás ... P 12'—  
Tartány zománcolás ... P 8'—

A tartányt festett eredeti márkajelzéssel szállítom!

Szológép teljes dúkózása P 45'—  
Szológép telj. zománcolása P 35'—

**KESJAR, DOB-UTCA 74.**

## BUDÁN OLAJ

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

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

MINERVA, CADILLAC, BUICK, STUDEBACKER, BERLIET,  
PRAGA, CHEVROLET

# AUTOMOBILOK AUTORIZÁLT MŰHELYE

NEMZETKÖZI AUTÓÜZEM

ALKATRÉSZ, CASTROL-OLAJ

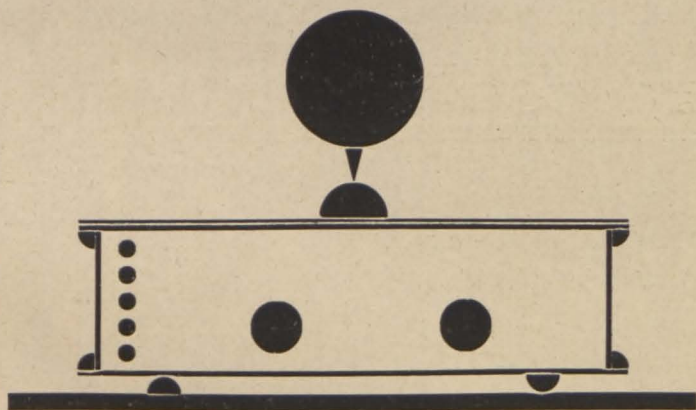
## GENERAL SERVICE

DARUS SEGÉLYAUTÓ

LÁSZLÓ ANDOR B.T.

BUDAPEST, IV., VÁCI-  
ÚT 80, RÉVÉSZ-UTCA 3.

TELEFON: AUT. 931-54, 918-36.



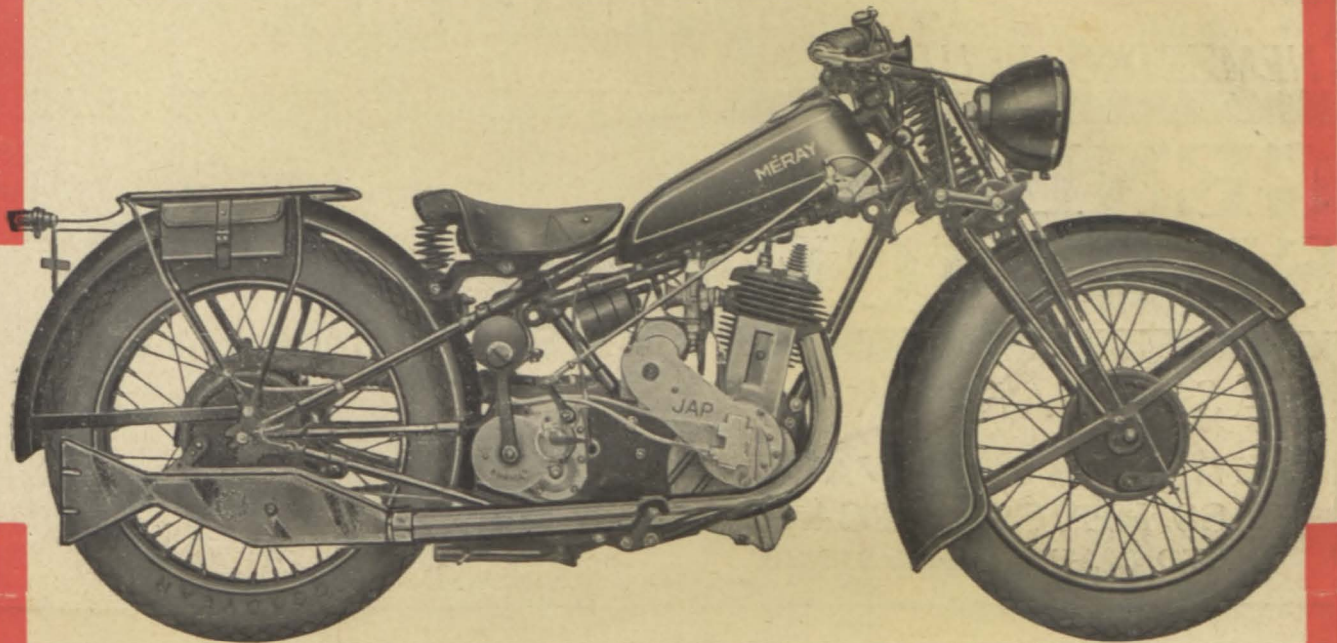
*Standard*

*rádió*

*vezet!*

**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.