

TÉLIVERSENY — HOGYAN TAKARÉ-
KOSKODHATUNK AZ ÜZEMANYAGGAL?

ÁRA
40
FILL.

HKB 22 645

Motoros

MOTORKERÉKPÁR, AUTOMOBIL
MOTORCSÓNÁK, REPÜLÉS

IV. ÉVFOLYAM
3. SZÁM
1932. március 1.

A LEGNAGYOBB PÉL-
DÁNSZÁMU MAGYAR
MOTORSPORTLAP



felv. Hafa Ortho Ultra lemezen

Kiss László (250 Puch) a téliverseny győztese átfut a célszallag alatt.

Kiss László, a neves Puch versenyző ismét kitett magáért és megismételte hagyományos téliverseny győzelmét. Kiss a büntetőpont nélkül végzett versenyzők közül a leggyorsabb volt a kesergő triálszakaszán, ami teljesítményének értékét növeli. A Puch gárda többi tagjai is fényese szerepeltek. Puch győzött a 175-ben, a 250-es kategória első, második és harmadik helyét Puch versenyzők vitték haza.



KOZMA — RUDGE...
 KOMLÓSSY — RUDGE...
 ZAMECSNIK — RUDGE...

Könnyű kitalálni, mi az oka annak, hogy a magyar motorosok legjavát is meghódította a

RUDGE

Ön nem gondolkozhatik többé, hogy melyik a legjobb motorkerékpár, hiszen fenti kitűnő versenyzők választása ezt a kérdést már eldöntötte!

Rudge, Triumph, James vezérképviselőt:
BRUCK, JÓKAI-U. 21

Kiváló alkalmi használt motorkerékpárok teljesen üzemképes állapotban, nagyon olcsón.

250	cm.	Ariel OHV néhány hónapos alig használt, beépített sebességváltóval	... P 850.—
175	"	Dot-Villiers beépített villamos világítással, keveset használt kitűnő	... P 480.—
350	"	Velocette királytengelyes 6 w. világítással, néhány hónapos, majdnem új	P 1450.—
250	"	Rudge SV, 4 sebességgel, nagy dörzsvilágítással, ujonnan zománcozva, kitűnő	... P 650.—
500	"	Rudge OHV, 4 szelepes, 4 sebességes, acumul. 6 w. világítással, új gumikkal, jó állapotban	... P 750.—
500	"	James 2 hengeres SV, eredeti oldalkocsival, üzemképes állapotban, világítás nélkül	... P 750.—

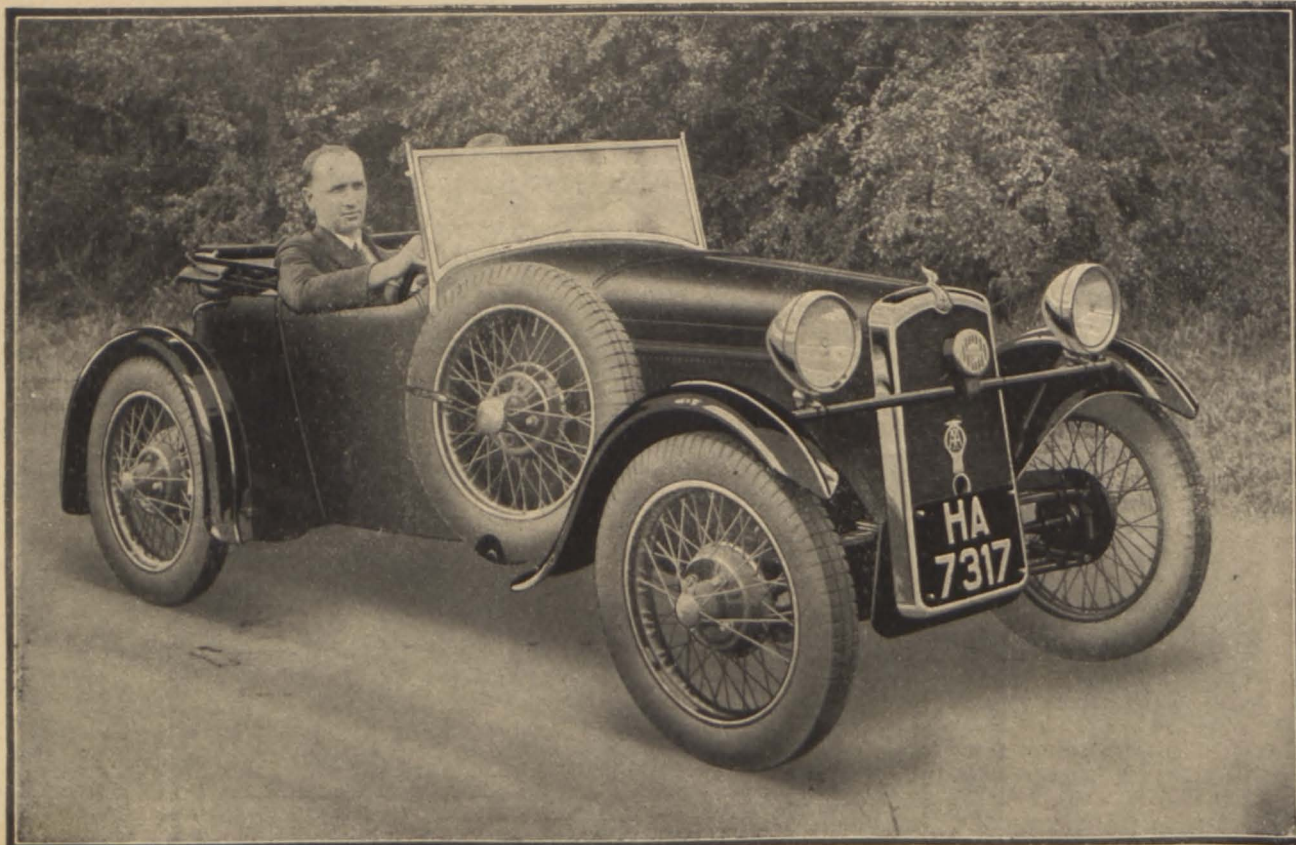
KIÁRUSÍTÁS ALATT: Zenith 350 SV vadonatúj, levizsgázatlan állapotban Ia Jap angol beépítés P 1200.—
 Ugyanaz komplett 6 voltos angol világítással P 1400.—
 Mindegyikből csak 1—1 darab raktáron.

DEMÉNYI ÉS FIA

**AZ ARIEL ÉS VELOCETTE MOTORKERÉKPÁROK
 MAGYARORSZÁGI VEZÉRKÉPVISELETE**

BUDAPEST, VII., KIRÁLY-UTCA 85. SZ.

ÚJ GÉPEKRŐL KÉRJEN ÁRJEGYZÉKET.



A jó kiskocsi kellékei: Masszív építésű alváz, a sulyal arányban álló hengerűrtartalom, tehát egy literen felüli kiscsopaszttásu motor. Mindezt egyesíti magában a BSA kiskocsi. (Vezérképviselőt: Urbach Bpest, VI., Hunyadi-tér 12. Kérjen katalógust).

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 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 csekk számla szám: 48.438.

IV. ÉVFOLYAM

BUDAPEST, 1932. MÁRCIUS 1.

3. SZÁM.

Előgyűjtés

A klubfanatizmus bajnokai nem benzinfüstben vivják csatáikat, eredményeiket nem jegyzi villanyóra, nem hirdeti megafon. Ott folyik le harcuk a kulisszák mögött, ahol ekrazitá bokrósodik az édestej, szörnyű harci alkalmatossággá az ádámcsutka. A külvilág nem sokat tud meg a mindennapi közelharcokról, hiszen a klubfanatizmus keletesei olyan ártatlan arccal járják a világot, hogy még a birkák is tisztességtelen verseny abbahagyására akarják perelni őket, nem bírván a nagy szelidségi konkurenciát. De csak kerüljenek négy fal, illetve négy fül közé, iziben elkezdik verdesni libaszárnyaikat abban a hiszemben, hogy sasokká svungolódnak. Amíg ön alszik, ők dolgoznak, gyökeresen ható lelki zacherlinek után kutatnak, hogy legyen mivel egymást szagtalanítani. Mégsem veszélyes azért ez a vurstli-offenzíva. Nem ölés folyik itt, hanem csiklandás, ártatlan békaegérharc, melyben lendületet, célt, értelmet csak ők látnak. A fő: kár nem háramlik belőle, sőt ellenkezőleg, haszon. Mert mint fűrészporból a balha: humor is szökken ki néha az egymásbaticamodásnak ebből a kecseszkecskenéből.

A minap a tojásairól lerohanó kolló roppant iramával sturmolt ránk a klubfanatizmus egyik jószándékú, de hirtelen, sőt rötszöke janicásárja. A közismert hadaróbeszédű, hosszú-szikár, pápaszemű úr, aki szeret mások fejére kopintani és ezért nevezzük egyszerűen Kopinak.

— Itt a bizonyíték — harsogott a derék barátunk amolyan nemzetiszínházi, történelmidramái, odryárpádi hangtornászattal — ime, itt az írás, a jegyzőkönyv. Mely felvétellett, keltmintfent és aláíratott, sőt pellengérré állítja azokat, akik sötét prakti(vál ter)veztek „merénylelet a sportetika“ (?) ellen. Ime itt a bizonyíték, hogy amaz újdonsült egyesület szípkákkal és bankókkal csábítja a versenyzőket a zöld-fehér akolba. Itt az írás, olvassátok: mint vakargatták szép szavakkal és szép kékhajú százasbankóval a Jóska gyereket, hogy elbóduljon és aláírja a belépési nyilatkozatot. A Jóska gyerek azonban csak félig bódult meg. Egyzserre csak furdalni kezdte a lelkiismeret, akár nyilgerincet a szalonnával tüzdelt spēkelő. És eljött hozzánk töredelmes szívvel. Vallott. Ahogy az le van írva ebben a jegyzőkönyvben...

Hát szép volt a dikció, volt némi kis langyos megiratniakarás zamata is. Egy kevéske bunkó utáni vágy is volt benne. Jó az olyan bunkó — ügyebár — mellyel alkalmas pillanatban nagyot lehet ütni bizonyos gyanútlan koponyákra.

Miután leadta szíve bújátát és közfélháborodta magát, ellejtett a rötszöke klubvezér. A balfenéken. A jobbfenéken pedig, mint sülyesztől a drámai bonyodalom, pont a Jóska gyerek lejtett be. A Jóska gyerek, aki nem ült fel a szírehangoknál. Aki nem szédült meg a száz pengőtől. Aki már holnap aláírja a licenckérvényét, melyben egy évig tartó örök hűséget eskü-

szik a rötszöke vezér klubjának. Pukkadjanak a százpengővel csábítók!

Megszóla a Jóska gyerek:

— Tessék tanácsot adni szerkesztő úr — instancizik — én is belépnék abba a klubba, melybe a népszerű rötszöke úr invitál. Én bizony csak akkor írom alá, ha már megkaptam... Az egészset, nem pedig az első... részletét. A hetvenöt pengőnek. Amint beigérték.

Hogy a hetvenötöt megkaptam-e vajjon egészben vagy csak részletben — ki tudja. Hogy ezúttal ki hárodott fel — ki tudja.

Hogy vettek-e fel jegyzőkönyvet, persze ezúttal a másik fronton — ki tudja.

Bizony így esett — kremmalásan.

*

A nagy Bréhm hétfele vadgalambot különböztet meg. Autószakértő ezzel szemben csak kétféle van: közönséges mindennapi szakértő és ügynevezett törv. hites. Amíg az előbbi spéciesz legfeljebb bizonyos proviziók szempontjából nem egészen veszélytelen, addig az utóbbiakkal komolyan kell számolni. Sokszor tőlük függ ugyanis, hogy Krayzell ömértósága hat hónapot, vagy másfél évet oszt ki holmi benzineréjú gépjárművel elkövetett excessusokért. Isten ments, nem akarunk általánosítani az alábbi épületes kis esettel, mert hiszen sok olyan törv. hites autószakértőt ismerünk, aki legalább úgy ért a motorkerékpárhoz, mint a Studio igazgatósága a rádióműsor összeállításához.

Motoros gázolási balesetet tárgyalt a minap a törvényszék. Minden attól függött, hogy milyen gyorsan hajtott a vádlott. Ha betartotta a megengedett sebességet, akkor nem esik bántódása; ha túlhaladta, akkor menthetetlenül és rögvést rövidre kurtítják a haját a Markóban. Mint ilyenkor már szokás, felvonultak a tanúk. Az egyikük eskü alatt vallotta, hogy a vádlott nem hajtott gyorsabban 20-25 kilométeres sebességnél, a baleset után megnézte ugyanis a gépet, melynek látkapcsolója első sebességre volt állítva, ami tehát kizárja a nagy sebességet. Következett a szakértő. A törv., a hites. Aki néhány fölányes de meggyőző szóval elmagyarázta a bíróságnak, hogy a tanu minden bizonynyal valami végzetes tévedésnek lehet az áldozata, a motorkerékpáron ugyanis — mosolygott — nem létezik — látkapcsolás.

Es mint aki megtette kötelességét, szépen távozott. A törvényszéki, sőt hites szakértelmével együtt. A vádlott, az ott maradt. Hosszabb időre.



Gar Wood a vizek királya, aki "Miss America IX" versenycsónakján 178-253 km-es sebességgel új vizimotoros világrekordot állított fel.

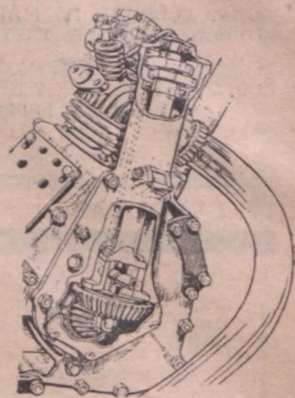
Hogyan kell rendbehozni és karbantartani a Sturmey Archer sebességváltót?

Erről a minden motorost érdeklő kérdéssel közlünk legközelebbi számunkban részletes illusztrált ismertető cikket.

Hosszu löket?

Rövid löket?

Mit kell tudni a motor löketének és furatának arányáról?

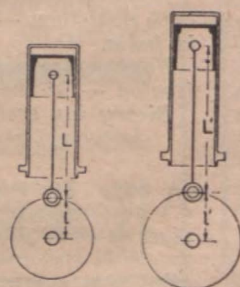


Az angol TT-ken szerepelt 250-es OK motor a rövidlökű konstrukciók egyik jellemző képviselője.

Ki nem hallotta még hírét az úgynevezett longstroke Sunbeamnek? Az első Magyarországra származott gyors angol gépnek, melynek nyergében Karner, majd Delmár és Feledy aratott győzelemszériákat a huszas évek elején. „Longstroke“, magyarul annyit jelent, hogy hosszúlökű, így nevezik azokat a motorokat, melyeknek lökete a furathoz viszonyítva hosszú. A „longstroke“ megoldás ellentéte a „shortstroke“, a rövidlökű motor, melynek lökete a furathoz arányítva rövid, míg a középúton az úgynevezett „square“, a négyzetes motor áll, melynek lökete majdnem, vagy éppen pontosan egyenlő a furatával. Három mérőben különböző rendszerrel állunk szemben és mivel a legtöbb motorosnak alig van fogalma, hogy a teljesítmény stb. szempontjából ezek az arányok milyen jelentőséggel bírnak, igyekszünk részletesen megvilágítani a kérdést.

Általános irányról beszélni ma még nem lehet, bár kétségtelenül azok a motorok vannak többségben, melyeknek lökete hosszabb a furatnál. Viszont sok a rövidlökű motor is, sőt vannak erős túlzások is, így a 750-es BMW, melynek lökete csak 68 mm, a 89,2 mm-es furattal szemben, vagy az olasz ultralight-weight versenyek kiemelkedő konstrukciója, a Miller Balsamo 175-ös, melynek lökete csak 54 mm, a 64 mm-es furattal szemben. Igaz, hogy

a BMW konstrukciókban a tervező kénytelen volt ultrarövid lökethez nyúlni, ellenkező esetben a vízszin-



A löket egészen kis növelése a motor hosszát aránytalanul növeli. A hosszabb motort nehéz alacsony vázba beépíteni, ha ohv konstrukcióról van szó, akkor a hímberendszerhez — mely szorosan a tartány alá kerül — nehéz hozzáférni.

tesen és menetiránnyal keresztben fekvő kéthengerest nem sikerült volna túlzott légellenállás nélkül beépíteni.

Rengeteg „elmélet“ eresztette gyökereit a motoros világba. Általában megesküsznek rá mazzolák és professzorok, hogy a hosszúlökű motor jobban „húz“, mint a négyzetes, vagy a rövidlökű motor ugyanakkor lassú fordulatszámánál simábban, lágyabban dolgozik. Viszont arra is esküsznek hogy a rövidlökű motor akceleráló képessége jobb.

Kétségtelen, hogy a „longstroke“ konstrukciónak vannak hátrányai, de ezek a hátrányok természetesen csak akkor jelentkeznek ha a löket aránytalanul nagyobb a furatnál. A hosszú löket, hosszú hajtókart tesz szükségessé és a motor rendkívül magas. Igaz viszont az is, hogy hosszú löketnél könnyebb dugattyút lehet használni de a súlymegtakarítás csak látszólagos mert hiába könnyebb a dugattyú ha a hajtókar hosszabb és ennél fogva nehezebb. Ami megtérül a réven elvesz a vámon. A hosszúlökű motorban nagyobb a dugattyúsebesség, mert hiszen egyenlő fordulatszámánál a hosszúlökű motor dugattyúja nagyobb utat kénytelen befutni. Nagyobb a hosszúlökű motorban a csapszeg terhelése a hosszabb löketnél erősebbek a dugattyúra oldalirányban ható erők melyek oválissá koptatják a hengert. És azt se feledjük el, hogy az általános véle-

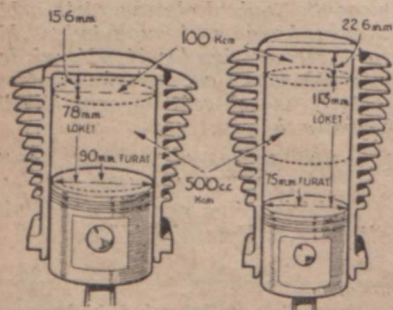
mény, a longstroke motor simább „húzása“ lassú túrában alig több legendánál, amit sem az elmélet, sem pedig a gyakorlat nem bizonyít.

A legegészségesebb konstrukció: a négyzetes motor, melynek lökete legfeljebb 20%-kal hosszabb, mint a furata, tehát pl. ha a furat 50 mm, a löket ne legyen hosszabb 60 mm-nél.

A sport- és versenygépek világában érthető a négyzetes motor nagy térfoglalása. Minél nagyobb a löket, annál kisebb — adott hengertartalom mellett — a furat, tehát a henger és hengerfej átmérője. A versenygéptől komoly teljesítményt csak akkor várhatunk, ha szelepei tökéletes nyitást adnak. A szelepek pedig akkor nyitnak kényelmes és szabad utat a gázoknak, ha vagy átmérőjük nagy, vagy pedig kisebb átmérő mellett nagy az emelésük, tehát a vezérműbűtykök hatására magasra emelkednek fel fézskükből. Hosszulökű motoroknál — főleg a kisebb tehát 250–350 kcm-es kategóriákban — lehetetlenség megfelelően nagy szelepeket elhelyezni, ha viszont a kellő nyitás elérésére az emelést növelik, úgy a kompresszióarány emelésének állítanak gátat mert ha a szelepek túlerősen emelnek úgy beleverhetnek a felső holtpontra érkező dugattyúba.

Bebizonyított tény, hogy épp olyan káros a túlrövid löket, mint a túlhosszú. Ha a löket túlrövid úgy a főtgely és a lendkerék forgattyúcsapja túlközel fekszik egymáshoz, aminek eredményeképpen a két pont között hirtelenrepedés állhat elő és szétrepedhet az egész lendkerék is ami annál kellemetlenebb, mert váratlanul történik.

Az egyedül helyes megoldás: a négyzetes motor. Az ilyen motor technikailag a legelőnyösebb megoldás határfoka megbízhatósága jó és a mellett rövidebbé miatti könnyen építhető be a mai alacsony vázakba is. Aki valaha is kénytelen volt hosszúlökű magas motorjának a benzintartány alsó részébe betemetett hímbeállítani az tudja kellőképpen értékelni ezt az előnyt is.



Mindkét motor 500 kcm-es, csak hogy a baloldali rövid, a jobboldali hosszúlökű. Amíg az egyik a szelepek nem emelhetnek magasra, addig a másikon átmérőjük korlátozott. Mindkét motor kompresszióaránya hat az egyhez.

A motorszakma nem vesz részt az Áruminta-vásáron

A Magyar Motorkerékpár Kereskedők Országos Egyesülete legutóbbi ülésén az egyesület tagjai elhatározták, hogy az idei Nemzetközi Vásáron nem vesznek részt. Motorkereskedőink igen helyesen, nem akarják a mai nehéz időkben cifra kalandba fektetni pénzüket s kiadták a jelszót: „Aki motort akar vásárolni, meg fogja találni a motorkereskedőket a vásáron — kívül is!”

A városi mintatermekben a kereskedők nagyobb választékot tudnak nyújtani az érdeklődők számára.



Leállítsam? Ne állítsam?

telesen én késtem háromnegyed órát. Pedig nem is tehettem róla, mert a Margit-hídnál le akart szállni egy úr, aki enyhén szólva nem váltott jegyet, de a kalauz szintén enyhén szólva észrevette és mivel az úrnak csak százpengőse volt, várni kellett, amíg a rendőr elszaladt a közeli trafikba a mentőkért telefonálni, mert jegy nélkül ugyebár mégsem szabad ingyen élvezni a villamost és megkárosítani a főváros közönségét — ahogyan azt a plakát meséli.

De Rózsika még azt sem látta be, hogy ma már nem divatos motorra ülni, otthagytak lakktalan lakkcipőmben a Széna-téren.

Gombház, ha leszakad, lesz más — és már spurtoltam is az ismeretlen kis barna után, aki ott tipegett el szendén mellettem.

— Pardón, pardón szenyóra — intéztem hozzá a szelleműs szavakat, de pillantásában, szájbígyesztesében annyi volt a lenézés és lekicsinylés, amennyit csak gyalogos bír el, motoros nem. Hát még én, a gyalog-motoros.

És most eszembe jutott, milyen más az, ha az ember motoron ül. Motorozik az ember az Andrassy-

úton és egy kiskifekete jön szemben. A motoros dudál és a kiskifekete máris mosolyog. De ha kiskifekete nem mosolyog azonnal, akkor az ember kisse lassabban utána hajt, kicsit dudál és kiskifekete mégis mosolyog. De tegyük fel, hogy kiskifekete még így sem



mosolyog. Akkor meg kell várni, amíg kiskifekete be nem tér az első mellékutcába, mert kiskifekete — úgy látszik — csak az Andrassy-úton nem akar mosolyogni. Akkor utána a mocival és mint régi ismerőst köszönteni. Egészen biztos, hogy kiskifekete mosolyogni fog. És ha kiskifekete egyszer mosolyog, akkor... Nahát.

Már döntöttem is. Nem művelem az új sportot, én már csak motoros maradok. Nem hirdetek aprót, nem adok vissza és nem adok el. Legfeljebb cserélek. Kellemebb az, ha kiskifekete mosolyog, mintha a Küblichivel kell veszekedni, aki miután megvette a gépet, még arra is rá akar venni, hogy újonnan nikkeleztessem a kompressziócsapot. Jön a tavasz. És olyan olcsó a lakkbőr a Gugerhegyen, a Jánoshegyen... És olyan zavartalan csend van...

Már döntöttem is. Hazasiettem és motoromat meglátva bocsánatkérőleg danoltam neki az a nótát, hogy aszongya: nem tudok én nálad nélkül élni.

Csak aztán próbáljon kiskifekete nem mosolyogni.

Király Tengely.

A Schwarc leállította a motorkerékpárját, a Havlicsek is leállította. A házban, ahol lakom, a fűszeres már egy hónappal ezelőtt visszaadta a számot. A sógorom holnap adja le. Kebelbarátom, a Kubicek holnap teszi be a lapba, a Grünfeldére már alkuszunk is. Az unokaöcsém még csak gondolkodik.

En most naponta három órát szánok arra, hogy gondolkodjam: visszaadjam, avagy ne adjam vissza? Leállítsam, vagy pedig ne állítsam? Eladjam, vagy ne adjam el, esetleg kicseréljem, vagy mégis csak leállítsam? És így tovább...

Aki legjobban van a dologban mégis csak érdekelve, az a motorkerékpárom. Őt azonban nem kérdezhetem meg. Csak áll komoran, dőlthengerét mintha bánatában hajtaná felárbóca benzinnel látta szomjas tartányának árnyékában. Az ember pedig tanács-talanul áll, illetve ül a motorján, mert hiába, lépést kell tartani a divattal. Úszni kell az árral, haladni kell a korrall.

Mélyen tisztelt hölgyeim és uraim, barátom, a Havlicsek — akit bár dadája kétszer ejtett a fejére, de akit sógorom ennek ellenére okos embernek tart — azt mondja, hogy a motorkerékpárt ma már egészen más célokra használják, mint tavaly. Szerinte ma már nem divat bródszeidolni, mint tavaly. Ma az a sport, hogy az ember a motorját apróban hirdeti vagy leállítja, esetleg visszaadja a számot, hogy visszakérhesse. Ki-, el- és összecseréli a motorját, alkuszik és alkudtat rá, egyszerűen új sportot űz a motorjával.

— Allahra mondom, nem vagyok maradi ember — mondta Napoleon, de lehet, hogy Petőfi vagy Rubinek István mondta, most már nem emlékszem egész határozottan, lehet, hogy a Zajác bácsitól ered ez a végtelenül bölcs mondat. De hiszen nem is ez a lényeges. A fő az, hogy motoros létemre gondolkodó lény vagyok, — gondoltam magamban — megpróbálom hát az új sportot. És elindítottam a lavinát, betettem a Déli Rémhírharsóna című kormányt szubvenció ellenében stikében táno-gató lapba egy aprót, hogy „Eladó egy alig használt...”

Délután Rózi vár a Széna-téren, oda már gyalog mentem ki, lakkcipőben, de bőrmellényben. A villamoson letiporta a lakkot könnyű testével egy csak kevésbé füstölt hentesmester. Vízönt egy anyós kinézésű hölgy rámtüsszentett három raj eredeti spanyolnátha bacillusfiókat.

Rózsikával összevesztünk, mert kivé-



Peregriny Sándor jubileuma.

Bensőséges ünnepély keretében ülte meg a Tudor Akkumulátor Gyár Rt. kereskedelmi igazgatójának, Peregriny Sándornak 25 esztendő szolgáltatási jubileumát. Az ünnepség keretében többek között Weisz Fülöp, a Kereskedelmi Bank igazgatója is felkészöztette a gyár fejlődésében oly maradandó érdemeket szerzett jubiláns igazgatót.

Március 20:

Dirt track verseny az FIC pályán!

A Ferencvárosi TC ifjú motorosztálya március 20-án, délután 2 óra körül rendezi szezonnyitó dirt track versenyét az állóúti futballpálya porondján kijelölt 270 m-es körön. Az ötkörös kezdő, fő- és koszorúversenyek keretében a teljes magyar versenyőrgárda starthoz áll, minek folytán az első igazi budapesti dirt track vasárnap óriási érdeklődésre tarthat számot.

Figyelem!

Ismételn felhívjuk olvasóink figyelmét arra, hogy szerkesztőségünk mindennemű motoros ügyben készséggel szolgál levélben is felvilágosítással. Ugyanakkor azonban felkérjük az érdeklődőket, hogy levelükhöz ne mulasszanak el választélyget csatolni, minthogy kérdéseikre csakis ilyen módon válaszolhatunk.

Motorvásárlók figyelem!

Szerkesztőségünk ezúton hívja fel motort vásárolni szándékozó olvasóink figyelmét, hogy motorvásárlás előtt tanulmányozzák át a *Motoros* ezen tárgyra vonatkozó cikkeit. A motorvásárlók érdekében kiadóhivatalunk összeállította lapunk azon számain, melyekben a motor helyes megválasztását megkönnyítő cikkek jelentek meg és ezen gyűjteményt 50 fillér kezelési költség beküldése ellenében juttatja el a megrendelőkhöz.

HASZNÁLJUNK KEVESEBB ÜZEMANYAGOT!

*Aki érti a motorját és ismeri a karburáció elemi fogal-
mait, az komoly mennyiségű üzemanyagot takaríthat meg.*

Újból szabályozták az üzemanya-
gok árát, megdrágult a motorozás. A
télen csak sóhajtoztunk, de ma, ami-
kor a tavaszi napsugár előcsalja téli
odújából óhává vagy esvé kedven-
cünket, már időszerűvé válik az üze-
mányagkérdés, mert hiszen kevesen
vagyunk motorosok, akiknek nem je-
lentenének tételt azok a fillérek és
pengők, melyek a pénzügyminiszter
úr hívó ciccentésére készülnek kigu-
rulni amúgy is sovány zsebeinkből.
Ha valaha, hát ma a legidősebb
kérdés: hogyan kontrázhathatjuk meg az
üzemanyagdrágítást? Egyetlen mód
kinálkozik erre, kevesebb benzint
vagy motalkót használni. Minél hosz-
szabb utat teszünk meg a kútnál va-
sárolt ötliterből, annál olcsóbb a mo-
torozás, igyekeznünk kell tehát meg-
tanulni a módját, hogy miképpen kell
takarékosan bánni az üzemanyaggal.
Nem először foglalkozunk a ma kü-
lönösen időszerű kérdéssel, de mivel
alkalmunk van értékes és aprópénzre
is felváltható tanácsokkal szolgálni,
hát részletesen megyünk bele a
tárgyba.

Gyakran halljuk, hogy két egy-
forma típusu gép merőben különbö-
zőképpen viselkedik a fogyasztás
szempontjából, amíg az egyik például
megelégszik négy literrel száz kilo-
méterre, addig a testvére nem adja
hatnál alább. Vajjon mi ennek az?

Meg kell fizetni a virgonc elevenséget.

Természetesen azt már tudjuk, hogy
kolosszális sebességet, TT gyorsítást
nem lehet összhangba hozni a skótok
életelvével. Ha azt akarjuk, hogy a
motor úgy húzzon, mint valami vad-
bivaly, akkor ezért fokozott fogyasz-
tással kell fizetnünk. Csakhogy, sze-
rencsére van egy arany középút, mely
takarékos fogyasztás mellett is ko-
moly teljesítményt enged kivenni a
a motorból.

Ugyan milyen távolságot tudtunk
volna befutni azzal a néhány deci
benzinnel, melyet könnyelműen ott-
hagytunk a kutasbácsi hosszú esőki-
gyójában, amikor az rablóméséket re-

A tulgazdag keverék ismer-
telő jele a sűrű fekete kipufu-
fogás. Ez nemcsak pénzbe
kerül, nemcsak szabálytalan
motormunkát jelent kis turá-
ban, hanem érthető felhábo-
rodást kelt a fekete füstöt
mellreszivni kénytelen gyá-
logjárók között.

gélve terelte el figyelmünket a csö-
ben rejtőző, néha liternyi „utolsó
cseppből”? És ugyan mennyi benzint
freccsent szét tegnap, amikor gyorsan
akartunk tölteni és nem dugtuk be
elég mélyen a csövet a tartányba?
Hát még a szívárgó benzincső, a rok-
kant csap, a hajszárlapadékeit tit-
koló tartány ugyan mennyit lop ki a
zsebünkből?

A benzincsap rendszerint ott szí-
várog, ahol a tartányba van csavarva,
új fibertömítést rakjunk oda és va-
lami jófajta tömítőkencével akadá-
lyozzuk meg a szívárgás megismétlő-

Amal karburátor dűzninagyságok.

Normális körülmények között az átlagos négyütemű
motorokhoz az alábbi Amal fuvókanagyságok a
legmegfelelelőbbek:

Hengerür- tartalom kcm.	Karburátor típus	Fuvóka	
		SV.	OHV.
175	4	60	60
250	4	70	80
350	4	80	80
350	5	—	95
500	5	110	—
500	6	130	140
600	6	130	140
750	4	80	80
750	5	—	100
1000	5	110	—
1000	6	130	150

Átlagos benzinfogyasztás.

(Szóló.)

Az alábbi átlagos értékek benzinüzemre szólnak, motalközem esetén a fogyasztás kb. 10–15 %-kal nagyobb. Oldalkocsis
üzemnél a fogyasztási többlet kb. 10% és függ a terheléstől és az áttételi aránytól.

Kcm.	Kétütemű	SV	OHV	Kcm.	Kétütemű	SV	OHV
150	2,2–2,4	—	—	500	—	3,0–3,5	2,8–3,3
250	2,5–3,0	2,5–3,0	2,6–2,8	750	—	3,3–4,0	3,5–4,0
350	2,8–3,1	2,6–3,1	2,8–3,1	1000	—	3,8–4,3	4,0–4,7



dését. Mennyi benzin megy veszen-
dőbe a nem jó záró benzintartány-
sapkán át? Pedig ép parafa vagy
olajos bőrtömítéssel pillanatok alatt
megakadályozhatjuk ezt.

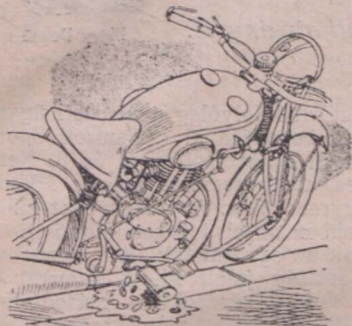
Megfigyeltük már, hogy mennyi
benzin szívárog ki az úszóházból ott,
ahol a benzincső torkollik bele?
Biztosan magas az úszó nivója, vagy
pedig a karburátor nem áll egyene-
sen vagy talán az úszó tüje gör-
bült el. Az úszó tűszűrőnyíl lyukja,
a rosszul becsiszolt úszótű rengeteg
benzint pocskókol el, az úszó kijavi-
tása, a tű becsiszolása fémtisztító-
pasztával percek alatt készen van.

Szegény lesz, aki tulgazdag keverék- kel jár.

Ha a szívószelepen át a motorba
szívott keverékben túlsók a benzin,
úgy a gázkeveréket gazdagnak
mondjuk. Nos, aki gazdag a keve-
rékben, az pénzben lesz szegény,
mert minél gazdagabb a gázkeverék,
annál nagyobb a benzinfogyasztás.
De nemcsak drága a gazdag keve-
rék, hanem lassú turában ki is hagy
a motor, szabálytalan a járása és
a kipuffogócsövön át kiáramló fe-
kete füstben fillérek és pengők ló-
dulnak ki az ebek harmineadjára.

Hányszor panaszkodtunk arról,
hogy a motorunk lassú turában
nyakas és csak nagy fordulatszám-
ban szeret pörögni. Ha ilyenkor va-
laki azt tanácsolta, hogy tegyünk
kisebb fuvókát a porlasztóba és a
tanácsot meg is fogadtuk, ugye eső-
dálkoztunk, hogy a motor megembe-

relte magát és ugyanakkor a fogyasztás is kisebb lett. Persze tulajdonképpen nem szabad, mert a túlkicsiny fúvóka sok bajt okozhat, túlmelegszik a motor, a kipuffogócső sötétké lesz a torok mellett. Ha az ilyen motornak megvizsgáljuk a gyertyáját, hát azt látjuk, hogy a gyertya körmei hasonlítanak az olyan piszkavashoz, melyet vörözzé vá melegítettünk a kályhában és utána lehűtöttük: égettek, feketén



Igy szokik a pénz! A benzincsap úgy legyen elhelyezve, hogy a leállás után azonnal fáradság nélkül zárhassuk el. A járda mellé támasztott motor karburátornívója megváltozik, az üzemanyag túlfolyik — pénzpocsékolás.

rozdságak a körmök. És ami a legérdekesebb, a túlkicsiny fúvóka a benzinfogyasztást nem csökkenti, hanem ellenkezőleg, növeli. Tehát óvatosak legyünk, amikor a takarékoság jegyében kisebb fúvókát szerelünk.

Ha karburátorunk fojtószelepe állítható tüvel van ellátva, úgy a túlsüllyesztése kisebb fogyasztást eredményez, de a süllyesztést fokozatosan végezzük, közben próbáljuk a gépet, hogyha hirtelen ráadjuk a gázt, a motor felgyorsul „elkapja” (beállítás jó), vagy pedig kihagy (kicsiny a fúvóka).

Vannak motorok, melyek kevesebbet fogyasztanak, ha nagyobb-kivágású fojtóharangot teszünk a karburátorba. Ezek a fojtóharangok számozva vannak és ki kell kísérletezni azt a számot, mely a legkisebb fogyasztás mellett még nem rabolja el a géptől a virgoneságát.

Ha a karburátor levegőszabályozójának baudenhuzala kinyult, úgy a levegő-tolóka nem nyit teljesen és akadályozza a gáz szabad áramlását. A fogyasztás ilyenkor fokozódik, mert a keverék benzinben túl gazdaggá válik.

Ha takarékos fogyasztásra szabályoztuk be karburátorunkat, úgy valószínűleg óvatosabban kell kezelnünk a gáz- és levegőszabályzókat és amíg gazdag keverékkel elfeledkezhetünk teljesen a levegőszabályzóról, addig takarékos beállításnál bizony időről-időre meg kell változtatnunk az állását, hogy a legjobb beállítást megkapjuk. Ez nem boszszantó dolog, hanem inkább érdekes, ne feledjük el, hogy néhány évvel ezelőtt — amikor a levegőszabályzók még nem voltak csupán díszek mint

ma a kormányon — éppen úgy kellett „dolgozni” a levegőszabályzókkal, mint ma a drégriffel.

Lehetetlen jól beszabályozni a karburátort, ha a szívórendszerben olyan nyílások vannak, melyeken át hamis levegő képes beáramlani. Ha olajat kenünk a szívócsőnek a karburátorba és a hengerfejbe torkoló végeire és átforgatjuk a kikstartert, úgy a tömítelenségek szűrtyögő buborékok alakjában árulják el magukat. A hamis levegőt beengedő nyílásokat el kell tömíteni, szigetelőszallaggal vagy másképen. A kopott szívószelepvezeték és szelepszár szintén hamis levegőt enged be!

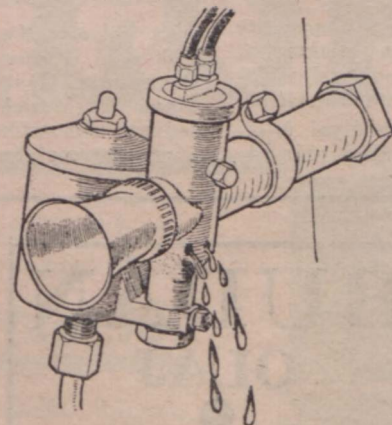
Hogyan küszöböljük ki a hamis levegőt

Ha a motor szívócsőve és az arra ráhúzott karburátor karmantyú között tódul be hamis levegő, úgy tömítőkencével, Hermeticollal kenjük be jó bőven az érintkező felületeket. Ha ez nem elég, akkor kívül jól tekerjük át a szívócsövet szigetelőszallaggal. Ha a szívószelepszár vagy a szelepvezeték kopott, úgy csak egy segítség van: új szelepet és ha ez sem használ, ráadásul új vezetéket is szerelünk. Néha az erősen kopott dugattyú, nem tömítő dugattyúgyűrű is hamis levegőt enged a robbanótérbe a forgattyúházból, ugyanakkor a kompresszió is gyengül.

Kevesen tudják, hogy a gyújtási rendszer is erősen befolyásolja a fogyasztást. A gyenge szikrát termelő, vagy rosszul beállított, túlsok utógyújtásra állított mágnes erősen megnövelheti a fogyasztást, de ludas lehet a túlhasznált gyertya is, melynek körmei részben elégték.

Takarékos vezetés!

A bedugult hangtompító, a rosszul beállított szelepszár-hézag, a gyenge szeleprugó, a kirojtosodott szélű szelepfélszek, a „risszes” henger, a nem

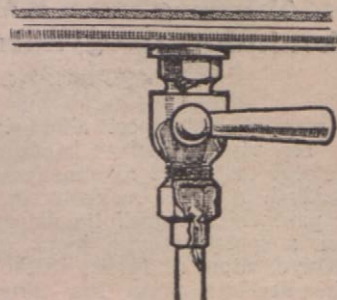


Rengőleg üzemanyag vész kárba, ha a karburátor nincsen pontosan függőlegesen felszerelve.

jól tömítő dugattyúgyűrű szintén beáll a sorba, hogy minél több fillért és pengőt csaljon ki a zsebünk-ből, amiben néha a túlszoros láncok, a surlódó fékek is örömet sietnek segítségükre.

A jó vezető pusztán vezetési technikával is kedvezően befolyásolhatja a fogyasztást. Ha gyorsan haladunk, ha feleslegesen pörgetjük a motort, úgy természetesen a fogyasztás nagy lesz. Ha például 100 kilométert meggyünk negyvenes átlaggal, úgy több mint valószínű, hogy 20—25%-kal fogyasztunk kevesebbet, mintha hatvanas átlagot hozunk ki.

Ha a motort első vagy második sebességben sokat pörgetjük és so-



A rosszul tömítő benzincsap is nagy üzemanyagprédáló. Ha kevés olajat keverünk s benzinbe, úgy a szivárgás helyett a benzin elpárolgása után visszamaradt olajrétegről ismerhetjük fel.

kat hagyjuk a gyújtásszabályzó utógyújtáson, úgy a fogyasztás erősen felszökik, de túlfogyasztást eredményez az is, ha a kis hengerűrtartalmú motort nagy tempóban túlhaszsoljuk. Ez magyarázza azt a különben érthetetlennek látszó tünetment, hogy néha a nagyobb motor kevesebbet fogyaszt, mint a kisebb, mert amíg a nagyobb motort egy bizonyos sebesség elérésére nem kell túlhaszsolnunk, addig ugyanolyan sebességnél a kisebb motorból már „ki kell vennünk” mindent.

Kifizetődik megállás után azonnal elzárni a benzincsapot, mert ezzel a szivárgás és benzinpocsékolás minden lehetőségét megszüntettük. Különösen a kétütemű motorosoknak ajánljuk ezt, akik tapasztalni fogják, hogy ha a csapot leálláskor elzárják, az újraindításnál nem lesznek kénytelenek a motor elfulladásá miatt sokat rugdalózni.

HA motorkerékpárodat szakszerűen, olcsón akarod javíttatni,
BIZALOMMAL FORDULJ
URBACH LÁSZLÓ
(VI., HUNYADI-TÉR 12. SZÁM)

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

Legjobb angol akkumulátor 6 voltos, garanciával P 35—
gummicsizma P 36—
Láncok Good Year, Firestone, Dunlop, Pe-ters Union gumik minden méretben.

Rövidesen összeül a magyar motorsport-parlament!

A sportfőhatósági jogok birtokába lépő Nemzeti Sportbizottságban, valamint a Döntőbírószágban a KMAC-ot a szavazatoknak mindössze egyharmad része illeti meg!

Máry Dezső nyilatkozik a magyar motorsport-alkotmányról.



Máry Dezső

A magyar motorsport alkotmányos irányítása érdekében vívott „hatéves háború” véget ért. Véget ért a szövetségi eszme, az alkotmányos felfogás, Justicia teljes diadalával. A békét megkötötték, a KMAC felismerte az idők parancsát, módosította alapszabályait, melynek értelmében a sportfőhatósági jogok gyakorlása a jövőben alkotmányos úton, az összes érdekelt egyesületek irányítása és hozzászólása útján fog történni. A békeokmány, a KMAC új — a szövetségi mozgalom harcosságának kívánása szerint módosított — alapszabályai, jóváhagyva már le is érkeztek a belügyminisztériumból. Elásni hát a nagy harcibárdot, kezdődhetik a nagy építőmunka, melynek alapkövét maga a belügyminisztérium fektette le a jóváhagyott alapszabályok záradékában: „A motorsport főhatósági jogok jelen szabályzatban való szabályozása a Magyar Motorsport Szövetség megalakításáig csak átmenetileg történik...”

Mielőtt vázlatosan ismertetnénk az új motorsport főhatóság szervezetét, módot kerestünk arra, hogy a szövetségi eszme leglelkesebb előharcosától, Máry Dezsőtől, a MAC motorsportosztályának alelnökétől kérjünk felvilágosítást az új helyzetről.

— Az alkotmányosság elvének érvényesítését célzó küzdelmek — mondja Máry Dezső — közel hat esztendőig tartottak, sok érlékes erőt kötöttek le, végül azonban elvezettek ahhoz a légkörhöz, melyben az eddig szembenálló felek egyesült erővel munkálkodhatnak a magyar motorsport felvirágoztatása érdekében.

— Miután az Országos Testnevelési Tanács álláspontját az összes erre illetékes hatóságok magukévá tették, kezdetét veheti a Magyar Motorsport Szövetség szervezetének fokozatos kiépítése. Az első átmeneti jellegű lépést erre nézve a Nemzeti Döntőbírószág, Sportbizottság és Sportbiztosítási kar megalakítása jelenti, mely testületek nemcsak a sportfőhatósági jogokat fogják ideiglenesen gyakorolni, hanem hivatásuk lesz, hogy a szövetségi eszme teljes kiépítésére szükséges munkálatokat fokozatosan előkészítsék.

A főhatósági szervezet jóváhagyott alapszabályai értelmében a KMAC a nemzetközi szövetségek által reáruhá-

zott sportfőhatósági jogköréből kifolyólag a nemzeti ügyek gyakorlására az egyesületek bevonásával 1. Nemzeti Sportbiztosítási Testületet, 2. Nemzeti Sportbizottságot és 3. Nemzeti Döntőbírószágot szervez, mely szervek maguk állapítják meg jóváhagyandó ügyrendjüket. A versenyeket ellenőrző, óvási és egyéb ügyekben az első fokon döntő sportbiztosok testületének tagjait az egyesületek által javasoltak közül a Nemzeti Sportbizottság jelöli ki. A nemzeti és nemzetközi sportügyeket intéző, óváskokban másodfokon döntő Nemzeti Sportbizottság autó-, motorkerékpár- és motorosónak-szakcsoportokat foglal magában. Úgy a Nemzeti Sportbizottság, mint szakcsoportjainak összetétele úgy van meghatározva, hogy bennük úgy a vidéki, mint a KMAC-al kartellszerződést nem kötött egyesületeknek is képviselve kell lenniük. A szervek alkotmányos működését pedig mi sem biztosítja jobban, minthogy kereteikben, összetételükben fogva a KMAC-ot a szavazatoknak mindössze egyharmad része illeti meg. A Nemzeti Sportbizottság alkotmányos összetételét nagyban alátámasztja azon körülmény, hogy a Sportbizottság rendes és póttagjainak kétharmadát az egyesületek autó-, motorkerékpár- és motorosónaktulajdonosainak száma szerinti delegáltakból választják. Nem választhatók azonban be azok, akik a motorsportot egyedüli keretként űzik, avagy akiket közvetlen anyagi érdekek kapcsolnak a motorszakmához. A Nemzeti Döntőbírószág a Nemzeti Sportbizottság által nemzeti ügyekben hozott határozatok ellen beadott fellebbezések legfőbb fóruma, míg a nemzetközi ügyek végső fórumon az AIACR, FICM és UIYA elé kerülnek. A Nemzeti Döntőbírószág áll 1 elnökből, 1 alelnökből, 6 rendes és 3 póttagból. Elnöke a KMAC elnöke, tagjait az elnöki tanács választja olyképpen, hogy 2 rendes és egy póttag a KMAC vezetőségének tagjai közül, 4 rendes és 2 póttagját idegen egyesületek elnökségének tagjai sorából választja.

Ez volna a Magyar Motorsport Szövetség megalakítását előkészítő átmeneti sportfőhatósági szervezet vázlatos struktúrája. Reméljük, az egyesületek felelősségük tudatában igyekeznek majd beleilleszkedni a keretbe, hogy kedvező atmoszférában vállvetett munkával dolgozhassanak a magyar motorsport újjáépítése érdekében.

HENGERKÖSZÖRÜLÉS, DUGATTYUKÉSZÍTÉS

AUTÓ ÉS MOTOR SZAKSZERŰ JAVÍTÁSA
TELEFON: 410-17

LŐRINCZ BÉLA

IX., FERENC-TÉR 6. SZÁM

BUDÁN OLAJ

HELM RINICIN és az összes téli motorolajkülönlegesek. Bosch. Gumi. Felszerelés. Johnson. König. Evinrude.

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

MOTOROSOK!

Motorosnál dűkőztassatok és zománcztassatok!

Sárhányó dűkőzás ... P 6.—
Sárhányó zománczás ... P 4.—
Tartány dűkőzás ... P 12.—
Tartány zománczás ... P 8.—

A tartányt festett eredeti márkajellel szállítom!

Szológép teljes dűkőzése P 45.—
Szológép telj. zománczása P 35.—

KESJÁR, DOB-UTCA 74.

Campbell: 408 km.!

Apunk zártakor érkezett meg az első híradás az Amerikába hajózott Campbell kapitány kolosszális eredményéről, mely szerint a Blue Bird volánjánál Daytona strandján 408.047 km-es sebességet érve el megdöntötte saját 396 km-es autósebességi világrekordját. A híradás szerint Campbell egyik irányban 430.485 km-es, másik irányban ellenszéllel 389.425 km-es sebességet ért el.

Campbell kapitány rekordkísérletei előtt átalakításokat végeztetett kocsiján, melyek során megkisebbitették a Blue Bird hűtőjét, lebontották a kocsí farán levő függőleges stabilizátor felületét és a kocsí farát csonka kúppal zárták be.

Amidőn Campbell kapitány korszakalkotó világrekordja méltán tölt el valamennyiünket a legnagyobb csodálattal, vessünk néhány pillantást arra a rögs útra, mely elvezetett a 400 km-hez.

Az első hiteles világrekordot a francia *de Chasseloup-Laubat* állította fel 1898 december 18-án, aki elektromobiljával 63.157 km-es sebességet ért el. Néhány hét múlva már 70 km-en állt a rekord, sőt az első ízben elért 100 km-es sebesség dicsősége is a mult századé, a francia *Jenatzky* maga fabrikálta elektromobilja révén.

A XX. század hajnalán a gőzköcsi lett a konstruktörök ideálja. 1902-ben a francia *Serpellet* gőzko-

csijával 120 km-re srófolta fel Jenatzky 105 km-es rekordját. A benzínmotoros autóval való rekordkísérletek kezdeményezői a belgák voltak: *Vanderbilt* 60 HP Mors kocsijával többbizben haladta túl a 120 km-t, majd a belga konstruktörök munkája nyomán, 1904-ben már 152 km-en állott a világrekord. A belga siker ambicionálta a Mercedes gyárat melynek kocsijával az angol *de Caters* csakhamar 156 km-re javította meg a sebességi csúcsteljesítményt, mely két esztendő leforgása alatt elérte a 195 km-t is. Az 1909. esztendő jelentőségteljes a motorizmus történetében: az angol *Hemery* 200HP Benz kocsijával a Brooklandson elérte a bűvös 200 km-t! A következő évben a híres Benz kocsit átépítve az újvilágba hajózták át, ahol az amerikai *Barney-Olfields* 211 km-t futott ki Daytona strandján. Ezzel aztán évekre elült a rekordostrom: tombolt a háború...

A háború utáni kezdeményezés szerepét Anglia vállalta. *Campbell* kapitány majd az azóta szerencsétlenül járt *Segrave* őrnagy a Sunbeam gyár 12 hengeres kolosszusának volánjánál több mint 245 km-re srófolta fel a rekordot. 1926-ban I. G. P. *Thomas*, az azóta szerencsétlenül járt angol konstruktör irta be 272, majd 275 km-es rekordjai révén nevét a motorsport halhatatlanjai sorába. 1927-ben *Campbell* Na-



Campbell

pier motorral szerelt kocsijával 281 km-es sebességgel állított fel világrekordot. Majd jött a 24 hengeres Sunbeam, mellyel *Segrave* emlékezetes 326.678 km-es korszakalkotó rekordját állította fel. És ezzel megkezdődött a 400 kilométer ostroma! *Segrave* két évvel később az „Ezüst golyó” volánjánál 372 kilométert. *Campbell* a „Kék madár”-ral 1931-ben pedig 396.040 kilométeres sebességet futott ki. Ma pedig már 400 km-en felül van a világrekordja... Rohamra az 500 km ellen!?

OLDALKOCSIBAN

egyedül a

CYCLOP MP

az, mely elmés konstrukciójánál fogva bármely típusu motorkerékpárra

azonnal felszerelhető!

Kapható és megtekinthető minden motorkerékpár képviselőnél.

Árjegyzéket és szakszerű leírást érdeklődés esetén azonnal küldünk!

Nagy választék raktáron!

Gyártja:

Egyetemes Gépjármű Ipar

VIII., Örömvölgy ucca 14. - Telefon 426—43

A TTC

ÉLI VERSENYE

Pompás sportsiker jutalmazta a Terézvárosiak agilis rendező-gárdáját a Téli-verseny megrendezése alkalmából. A sportlelkesedés a tél hidegén és gazdasági nyomorúságán át is az élet melegét sugározta a szívekbe, több mint negyedszáz résztvevőt állított starthoz és a közönség százait vezényelte ki az útvonalra. Erre csak az igazi sportszeretet volt képes... Az idei Téli-versenyen bebizonyosodott, hogy a rozzant motorok nyergében is ülhetnek igazi sportemberek, akikben még van virtus, lelkes akarás, ami a gazdasági válság útvesztőjében ténferegő magyar motorsport jobb jövőjének zálogát jelenti. A híres angol reliability-triálok mintájára megrendezett Téli-verseny egy csapásra a közönség szeretetébe férközött, hirtelen népszerűsége bebizonyította, hogy a rendező TTC megtalálta azt az utat, amelyen át a mai adottságok közepette a magyar motorsport kilábalhat a küzdelmes jelenből! Az ilyen versenyekhez nem kellene speciálgépek, költséges üzemanyagok, a verseny megrendezési költségei is elenyészőek, az ilyen versenyek reálisak, mivel nem óraversenyek, nem kellene hozzá szpídkrekek, csak sportszerető, ügyes motorosok, amilyenek hál Istennek, százával akadnak a magyar motorosok táborában. Reméljük, az egyesületek is felfedezik az e fajta versenyek lehetőségeit és ilyen alapokra helyezik át kronometrizált „túra-versenyeket“, melyek győztesei legtöbbször a Doxa és Omega órák titáni küzdelmeiből sarjadnak...

Napfényes fagyos reggelen startolt el a Filatóri gátnál az idei Téli-verseny 27 résztvevője. A Téli-versenyek hagyományos útvonala — Budakalász, Csobánka, Pilisvörösvár, Solymár, Hidegkút — fogadta az útnak indított mezőnyt, mely a verseny túraszakaszát a hűvösvölgyi Delmár-kesergő lábánál fejezte be. A 40 kilométeres útvonalat 40—50 kilométeres átlagstandardoknak megfelelő 48 perc ill. 52 és fél perc között tartoztak befutni a verseny indulói. Már 11 óra előtt megérkezett a túraszakasz céljába a mezőny élén startoltatott Riemer Béla oldalkocsis Standardjával. Csakhamar kiderült, hogy sietetett! Hasonló sorsra kerül, de 6 ponttal Lukács (250 Méray), 2 ponttal Hölzl (Méray) és Nemes (350 PP), aki nem kevesebb, mint 12 pontot szedett fel oktalan sietségért. A Puch-csapat élén Kiss Laci érkezik a kesergőhöz. Természetesen büntetőpont nélkül. Körülveszik. A Téli-versenyek hagyományos hőse kétségtelenül népszerű. Az útról beszél:



Kiss László (Puch)

— *Hó és jég nem volt az úton, gödrök már inkább. Kis óvatossággal azért lehetett jeccolni...*

Nem is akadt el senkitem az úton, a teljes startmezőny elérte a Delmár-kesergőt. A késett percekért járó büntetőpontok is ritkán hullottak. A szólómenők közül csak Pápai (150 Radco) kapott 1, Ásványi (250 Puch) pedig 6 pontot. Az oldalkocsisoknál azonban Kiss (800 AIS), Wittenberg (350 Velocette) és Huszár (500 Ariel) ugyancsak megrakodtak büntetőpontokkal.



Festői látvány volt a hóval és jéggel borított kesergő. A képen Riemert (500-as Standard) látjuk, aminet éppen simán fel kapaszkodik a legmeredekebb szakaszon.

A verseny java azonban csak most jön!

A TTC ugyanis szakítva a hagyományokkal, a Delmár-kesergő lábánál befejezett túraszakasz után, Erber atya őszinte sajnálatára nem vitte fel a célszalagot a János-hegyre, csupán a — kesergő tetejére! A Delmár-kesergő megmászását, a motoros turisták ügyességét azonban pontozta a rendezőség és az itt elért eredményektől függött csaknem minden.

A Delmár-kesergő nehézségei azonban csak behavazott, jeges talajon bontakoznak ki teljes egészük-

Gutschy (Harley), Kókay (500 Radco), Gerő (350 Motosacoche), Kiss L. (250 Puch), Baranyai (175 Puch) és Pathó (500 Rudge sc) a verseny hősei. ● Kitűnő rendezés. ● 27 induló, 25 befutó, 9 büntetőpont nélkül.

ben. A TTC éppen ezért várt olyan sokáig a verseny megrendezésével, de Téalapó csak nem akarta megvárni fehér szakállát. A TTC hiába várt és február végére még az a vékony hólepel is eltakarodott, amely mutatványszámba esett a budai hegyekben. A hideg azonban, melyet Gyertyaszentelőkor Mackó koma csalhatatlanul megjósolt, híven kitartott. Amit pedig a természet megtagadott, pótolta a terézvárosi fufang! A Delmár-kesergő tetejére fuvarozott néhány hordó víz megette hatását: a mély erdei útra öntött víz megfagyva, olyan jégpáncéllal borította be a földet, hogy attól koldultak a versenyzők az útszélen glédába sorakozó drukkerhadtól megváltó — tipekért.

— *Miért nem megy liften!* — kiáltozták a kesergő egyik elkeseredett kesergőjének az alkalmi humoristák.

Mert bizony a kesergő erős próbára tette a mezőnyt. Hiszen nemcsak ügyeskedni, de sietni is kellett, hisz az időt is mérték, holtversenyek esetére pedig az itt elért idő döntött:

Hiába végezte Puchleitner (350 Méray), Andó (350 Rex Acme) és Frühwirth (250 Puch) büntetőpont nélkül a versenyt, a kesergőn gyorsabb kollegái elűtötték őket a győzelemtől.

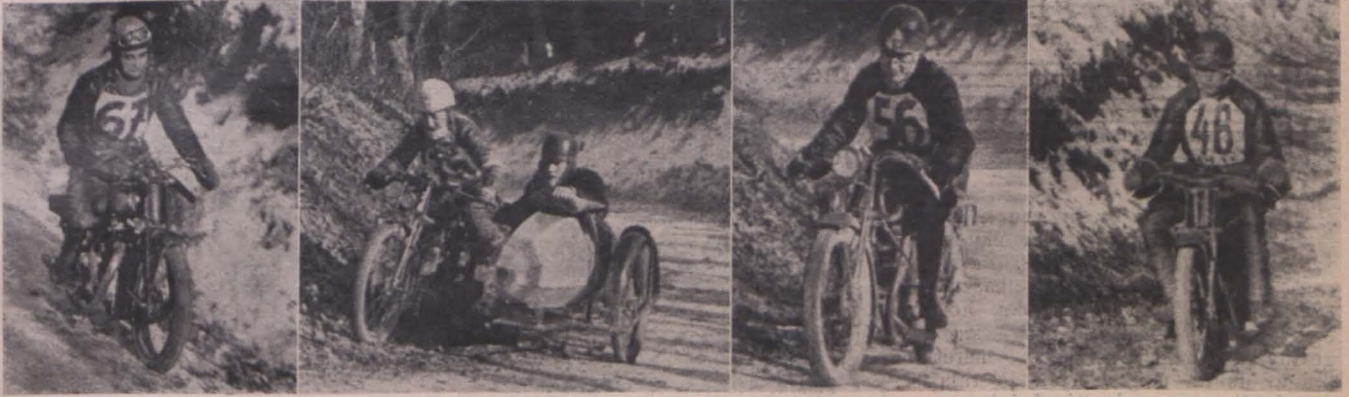
Szaporán hullottak a büntetőpontok, különösen az oldalkocsisokkal bánt mostohan a sors. Egyedül Pathó (500 Rudge sc) úszta meg szárazon a pontozónt, külön dícséretére legyen mondva, két menetben is! Első menetben ugyanis az időmérés felmondta a szolgálatot, de a fiatal Rudge menő második menetét is hibátlanul abszolválta. Az oldalkocsis versenyzők legjobb idejét Szöllösy (500 BSA sc) érte el 16.45 mp-el, sajnos, utasa kiült a csomagtartóra, ezért pedig 20 büntetőpont járt. Hangtalanul suhant fel BSA-ja a meredeken...

— *Figyeled — mondja szomszédom — a BSA-k a lehangtalanab-bak...*

Eckmayer HRD-je cáfolt rá. Ugy leállt, mint a pinty... Potom 60 pont járt érte! Amott az utas pótolja a motor „kraft“-ját... Tolja... 40 pont...

A szólómenőknek könnyebb volt a dolguk, mégis ketten itt kényszerültek feladni a versenyt. Kiss (350 Velocette) és Kremm (350 Motosacoche) nagy rössel vágattak a meredeknek. Kifaralás... bukás... Leáll a motor. Berugó nincs a gépeken, a jeges meredeken nem lehet betolni. Talón...

Jobbán jártak, akik tolták a járó



Impressziók a kesergőzöl.
Balról jobbra: Komlóssy Endre (250 Monet Goyon), aki a leggyorsabb volt a triálszakaszon. Wittenberg (350 Velocette sc.), Baranyai (175 Puch) a kiskategória győztese és Ásványi (250 Puch), aki kezdő létére szép helyezést ért el.

motort. Ezért csak 40 pont járt, motorleállásért 50. Ilyen is akadt. Hús pontért „fűszlízó“ pláne. Még a kesergőben leggyorsabb Komlóssy E. (250 Monet Goyon) sem átalotta megrügni az anyaföldet...

— *Most jön Kiss Laci, meg a többi Puchos!* — izgulnak a nézők. A Delmár-keserő azonban nem tudta kétséssé tenni a Puch csapat imponáló szereplését. Kiss, Frühwirth, Ásványi és Baranyai, a négy Puch menő egyetlen hibapontot sem kapott a jeges kesergő meredélyén!

Végére jár a verseny. Kiss Ferenc 800-as oldalkocsis AJS-ével elkese-reddeten kintlódik. Végre, hála utasa és a közönég markosabb részének, felér. Idegen segítség: 100 pont. Gépe rendszáma azonban mindent megmagyaráz: *Bp 40-651*. Ez a motor még szebb, boldogabb napokban puffogta le élete virágkorát...

A részletes eredmények a következők:

Szóló motorkerékpárok.

175 kcm-ig. 1. Baranyai I. (Puch) 0 pont. Idők: túraszakasz 49 p., kesergő 18 mp.

2. Pápai I. (Radco) 1 ponttal késésért. Idők: túraszakasz 54 p., kesergő 21 mp.

3. Lusztig I. (Excelsior) 4 ponttal késésért. Idők: túraszakasz 57 p., kesergő 21,5 mp.

250 kcm-ig. 1. Kiss L. (Puch) 0 pont. Idők: túraszakasz 49 p., kesergő 16 mp.

2. Frühwirth S. (Puch) 0 pont. Idők: túraszakasz 49 p., kesergő 19,45 mp.

3. Ásványi I. (Puch) 6 pont (késésért). Idők: túraszakasz 59 p., kesergő 19,45 mp.

4. Lukács L. (Méray) 6 pont (korai befutásért). Idők: túraszakasz 42 p., kesergő 20 mp.

5. Komlóssy E. (Monet Goyon). 20 pont (lábletevésért). Idők: túraszakasz 51 p., kesergő 15 mp. A kesergőn elért legjobb szóloidő.

350 kcm-ig. 1. Gerő A. (Motosacoche). 0 pont. Idők: túraszakasz 48 p., kesergő 19 mp.

2. Puchleitner R. (Méray) 0 pont. Idők: túraszakasz 53 p., kesergő 19,4 mp.

3. Andó A. (Rex Acme) 0 pont. Idők: túraszakasz 48 p., kesergő 23 mp.

4. Nemes L. (P. P.) 32 pont (korai befutásért 12 p. + lábletevésért 20 pont). Idők: túraszakasz 36 p., kesergő 19,5 mp.

Indult még Kiss I. (Velocette), aki a túraszakaszon késésért 9 pontot kapott, a kesergőn pedig feladta a versenyt és Kremm J. (Motosacoche) aki szintén feladta.

500 kcm-ig. 1. Kókay L. (Radco) 0 pont. Idők: túraszakasz 49 p., kesergő 18 mp.

2. Hölzl F. (Méray) 2 pont (korai befutásért) Idők: túraszakasz 46 p., kesergő 21 mp.

3. Bátya J. (BSA) 40 pont (járó motor tolásáért). Idők: túraszakasz 49 p., kesergő 19 mp.

4. Réti K. (BMW) 50 pont (motor leállásért). Idők: túraszakasz 52 p., kesergő 1:58 mp.

500 kcm-en felül. 1. Gutschy K. (Harley). 0 pont. Idők: túraszakasz 51 p., kesergő 22 mp.

2. Baross Gy., álnév (Douglas) 40 pont (járó motor tolásáért). Idők: túraszakasz 49 p., kesergő 42 mp.

Oldalkocsis gépek.

600 kcm-ig. 1. Pathkó Gy. (Rudge) 0 pont. Idők: túraszakasz 48 p., kesergő 17 mp. A kesergőn elért legjobb oldalkocsis idő!

2. Szöllősy M. (BSA) 20 pont (az utas kiüléseért). Idők: túraszakasz 48 p., kesergő 16,45 mp.

3. Huszár L. (Ariel) 38 pont (késésért 18 pont + utaskiülés 20 pont) Idők: túraszakasz 70 p., kesergő 18,1 mp.

4. Wittenberg I. (Velocette) 41 pont (késésért 21 pont + utaskiülésért 20 pont). Idők: túraszakasz 74 p., kesergő 18,5 mp.

5. Riemer B. (Standard) 41 pont (korai befutásért 1 pont + járó motor tolásáért 40 pont). Idők: túraszakasz 47 p., kesergő 58 mp.

6. Eckmayer F. (HRD) 60 pont (motor leállásért). Idők: túraszakasz 52 p., kesergő 2,25 mp.

600 kcm-en felül. 1. Kiss F. (AJS) 122 pont (késésért 22 pont + idegen segítségért 100 pont). Idők: túraszakasz 75 p., kesergő 18:11 mp.



(Balról) Gutschy (1200 Harley Davidson) külön arany vitézségi érmet érdemel amiért a masztodonni lábkuplungos masinájával büntető pont nélkül kapasszkodott fel a jeges kesergőre. (Jobbról) Szöllősy (BSA) volt a leggyorsabb a kesergőn. Miből lesz a cserebogár!

Használjunk grafitzsírt —

melyet házilag nagyon olcsón készíthetünk el receptjeink alapján.

A jó minőségű grafitzsírnak nem szabad hiányoznia egyetlen motoros szerszámládájából, sajnos, nálunk csak a legritkább esetben használják, aminek főleg az az oka, hogy nem ismerik. Részben alig kapni grafitzsírt, részben pedig méregdrága, de ha megismerjük jó tulajdonságait, azonnal rászánjuk magunkat, hogy néhány fillérért megfelelő mennyiséget készítsünk el házilag.

A grafit ásvány: tiszta szén. Kémiailag azonos a korommal, kőszénnel, gyémánttal, csak fizikailag más. Amíg a korom puha, alaktalan anyag, amíg a gyémánt rendkívül kemény és csillogóan átlátszó kristály, addig a grafit fémesen fekete, pikkelyes és ujjaink között dörzsölve olyan érzést kelt, mint a szappan. Kenési célokra a nyers, darabos grafitot nem szabad használni, kizárólag a mesterségesen készült úgynevezett tiszta pehelygrafitot, mely apró, szabad szemmel is jól látható kis pikkelyekből álló por alakjában kerül forgalomba a műszaki üzletekben.

Mielőtt a grafitzsírok házi készítését tárgyalnók, lássuk a grafit egyszerű tulajdonságait, melyek elsőrendű kenőanyaggá avatják. Tiszta, tehát nem zsiradékkal keverve a grafit megbecsülhetetlen szolgálatokat tesz a szelepszárak kenésénél. A motor összeszerelése előtt elég a szelepszárakat jól bedörzsölni grafittal, hosszú használat után is elegendő grafit marad a szelepszár és a szelepvezeték között ahhoz, hogy a nyirkogást és beragadást megakadályozza.

Három gumidefektet érdemel meg felőlán belül éjjel esőben az a motoros, aki zsirpuskáját az olcsó, sárga, úgynevezett tovottzsírral tölti meg. Nézzé csak meg egyszer derék motorosunk mikroszkóp alatt a tovottzsírt, azonnal hidegrázást fog kapni attól a rengeteg homokszemecstől, tisztátalanságtól, mely a forgalomban levő olcsóbb tovottzsírokat nemcsak kenőanyaggá, hanem egyszerű csiszolóanyaggá is avatja. A tovottzsírt csapok, perselyek és egyéb motorkerékpárrészek kenésére használni bűn, még akkor is, ha — nagyon ritkán — mentes tisztátalanságtól. A tovottzsírnak ugyanis csak a neve zsír, tulajdon-

Grafitzsír receptek

A:

Zsiralapanyag (Castrolase, Mobilubricant stb.) . . . 90 dg
Tiszta, finomított pehelygrafit . . . 10 dg
A grafitport addig keverjük el a zsírral, amíg a keverék teljesen egyenmő lesz.

B:

Olcsó grafitzsír lánckenésre,
Közönséges, olcsó, vastag motorolaj 50 dg
Faggyú 30 dg
Pehelygrafit 20 dg

A motorolajat bádogedényben, tűz fölött óvatosan felmelegítjük, felolvasztjuk benne a faggyút, belekeverjük a grafitot, majd levéve a tűzről, hidegvizes edénybe állítjuk s a keverék teljes megdermedéséig szorgalmasan kevergetjük.

képen szappan, mely idővel megkeményszik és egyáltalában nem ken.

Grafitzsírt használjunk mindenhol, ahová a zsirpuskából közönséges zsírt szoktunk préselni. Ahová ugyanis grafitzsír jutott, az ott is marad és ha a zsiradék régen ki is folyt vagy elégett, a grafitréteg megmarad és megakadályozza a be-



Igy főzzük ki fazékban a láncot grafitzsírban.

maródást. Kötőnő a grafitzsír a láncok kenésére, a grafit behatol a görgőkbe és ha a zsír a lánc forgása le is dobja magáról, a grafitot képtelen lecentrifugálni, elegendő kenőanyag marad tehát vissza. Nagyszerűen beválik a grafitzsír a villacsapok és perselyek kenésére, a



vázrészek, a csuklók, ohv. himbák stb. zsírzására.

Hogyan készítjük házilag a grafitzsírt? Először is jó zsiralapanyagot kell választanunk. Nehogy közönséges vazelin vagy hasonló alacsony olvadáspontú anyaggal kísérletezzünk. Úgynevezett merev olajat vásároljunk, ilyesmit a márkás olajvállalatok hoznak forgalomba. (Pl. Castrolase, Mobilubricant stb.) A tiszta pehelygrafitot folytonos keverés közben szórjuk a zsiralapanyagba és addig „dolgozzuk“ el tiszta fakanállal, amíg teljesen egyenmő keveréket nem kapunk. Ha rendkívül merev zsírt akarunk készíteni — pl. láncok kenésére — úgy faggyút is keverhetünk a zsírhoz, ebben az esetben már edényben fel kell olvasztanunk higfolyóssá úgy a zsírt, mint a faggyút és hozzákeverve a lemezt mennyiségű pehelygrafitot, addig keverjük az egészet, amíg ki nem hűl, ellenkező esetben a grafit leszáll az edény fenekére és a keverék nem lesz egyenmő.

Ha láncainkat kezeljük merevebb grafitzsírral, úgy nem elegendő a láncot egyszerűen bekenni. Le kell a láncot szerelni, tűzön megfelelő edényben fel kell olvasztani a grafitzsírt és amikor forró, bele kell tenni a láncot és utána legalább még tíz percig forralni. Utána levenni az edényt a tűzről és a láncot addig hagyjuk a zsírban, amíg az teljesen ki nem hűlt, illetőleg megmerevedett. Az ily módon kezelt lánc hónapokig tartja görgőinek belsejében a grafitos zsírt, ami garantálja a tökéletes kenést.

Keretben adunk néhány grafitzsír receptet, melyeket ajánlatos házilag elkészíteni. Az „A“ jelzésű zsírt használjuk zsirpuskába, azaz minden olyan helyre, ahová a zsírpuskával szoktunk kenőanyagot vinni. A láncok kenésére szolgáló grafitzsír receptjét „B“ jelzéssel adjuk, ez a keverék olcsó, tehát nem kell vele takarékoskodnunk.

Budán: CASTROL? VACUUM? BENZIN? VALVOLINE? HELUM?

FŐRÁKTÁR:
GHILLANY MIKLÓS
II., CORVIN-TÉR 3. (RŐ-UTCA)

MI ÚJSÁG SZERKESZTŐ UR...?

— Van-e készülődés a verseny-szezónra?

— Van bizony! Komlóssy Béla már megkapta 500-as Rudge versenygépét, mellyel az elmúlt szezonban Tyrell-Smith ért el pompás sikereket. Wittenberg viszont megvette Komlóssy 500-as igen gyors Saroleáját, mellyel erősen készül a szezon oldalkocsis versenyére. A Bruck céghez a minap újabb 500-as Rudge versenygép is érkezett...

— Ki lesz a gazdája?

— A dolog még nem fix, de azért megsúgom, hogy Kozma Endre tárgyal a pompás négyselepesre. Kozmának egyébként megkerült királyláncos AJS versenygépe, melyet, mint megírtuk volt, betekkel előzőt elcsent valami jóízű motoros lókött. Kozma Bandi feketére festett tankkal, hatalmas BSA felírással és legörbített kormányval látta viszont bajnoki masináját!

— Halljuk tovább?

— A Rudge színek az idén ügylátszik igen erősen lesznek képviselve versenyein. A képviselet-



nél két darab sugárszelepes masina várja gazdáját. Teljes tucat reflektáns van a két gépre, az ismert versenyzők közül Zsótér és Erdélyi tárgyalnak a képvise-

lettel. De Zamecsnik is Rudge színekben akar az idén versenyezni. Kovács Sándor 350-esére alkuszik...

— Van-e még eladó versenygép?

— Akad! Zbóray tavaly bajnokságot nyert 175-ös DKW versenygépe eladó. A masina, mely a gyár leggyorsabb „11HP” motorjával van szerelve, mindössze 800 km-t futott. A géphez tartozó alkatrész készletben többek között 6 gumi, 1 teljes pótkerék, fogaskerekek, néhány garnitúra lánc, dugattyú és teljes lendkerék-armatúra foglal helyet. A rendkívül gyors masina, melyet Zbóray kizárólag versenyzőnek hajlandó eladni, a Majláth cégnél tekinthető meg.

— És Zbóray?

— Még titok! Annyi azonban kiszivárgott, hogy 250-es gépre nyerget át.

— Más gép?

— Lukavecz oldalkocsis bajnokságot nyert 500-as Standardja szintén eladó. Természetesen csak versenyzőnek! A gép a Friedmann cégnél tekinthető meg.

— Mi újság az üzleti életben?

— A magyar Englebert gumileraikat Ed. Huerschler személyében új vezetőt kapott, miután Duhr igazgatót, aki a lerakatot megszervezte, gyára új terepek — Bukarest, Szófia,

Konstantinápoly — beszervezésére küldte ki.

— A garázsszakmában?

— A Jókai-tér 3. szám alatti egykori Hirsch garázs vezetését a szakmában oly népszerű Ettl Antal vette át. A rendkívül tágas, világos és központi fekvésű garázstelepen 30 kocsizására van bőséges férőhely. Forgalmát az olcsó üzemanyagot árusító, kartelen kívüli benzinkútja bizonyára jelentősen fogja emelni. A garázsüzem a Lancia, valamint használt kocsikkal foglalkozó Rácz és Társa cég égisze alatt működik, hol az autósakma egyik legrégibb eladója, Pollák Mihály gondoskodik a vevők szakszerű kiszolgálásáról.

— Van-e még valami újság?



— Koppányi Miklós legújában olajszerვისre rendezkedett be és szakszerű ajánlás mellett, már félliteres tételekben is árusítja az összes Castrol, Mobiloil, Shell és Rex olajtípusokat.

— Hallom Amerika Campbell hegemoniájára tör?

— Ugyvan. A Miller-gyár 1800 HP négy tengelyes masztodonja a befejezés előtt áll!

— Hogyan tudom meggyújtani a nedves Shalert?

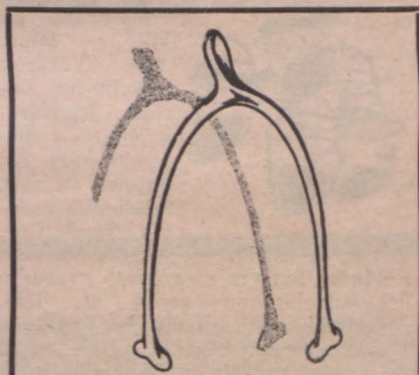
— Legutóbbi számunkban a gumiragasztással kapcsolatban foglalkoztunk a Shaler-gyártmányokkal is. Bizonyos oldalról jött kérés folytán kísérleteket végeztünk megnevesített Shaler-ragasztókkal, melynek során bebizonyosodott, hogy a nedves Shaler kellőleg feldörzsölve meggyullad s bár csökkent hőértéket fejlesztve, de ragasztásra alkalmas módon ég el. A Shaler használatánál igen fontos, hogy a gyulekony massa felületét feldörzsölve érdesse tegyük Így biztos a siker!

— Mi újság a nagyvilágban?

— A Ford-gyár új típusának gyártására 30.000 emberrel szaporítja munkaslétszámát. Más. A németek lemondták a 144 órás nürburgringi versenyt, valamint a motorkerékpáros „Länderfahrt” megrendezését. Más. Az elmúlt évben 30%-kal kevesebb autót gyártottak Amerikában mint 1930-ban. Amerikában még így is több mint 4 millió embernek ad kenyeret az automobil! Ismét más. Az angol királyi családot az idej TT-versenyen György herceg fogja képviselni. A verseny nevezési díjait redukálták, míg a díjak összege meghaladja az 1500 fontot. Amerikana: az argentinai GP eredményeképpen az 1500 km-es versenyt E. Blanco nyerte 14 ó. 59 p. 53 mp. idővel. A versenynek két halottja és öt súlyos sebesültje volt. Más. A Rolls Royce-gyár mely megvette a Bentley-gyárat, hír szerint saiat motorjaival szerelt Bentley-kocsikat akar starthoz állítani a szezon fontosabb angol és kontinentális versenyén. Más. A hollandiai Ar'el-klub egyik rendőr-motoros tagja újszülött kislányát kedvenc márkája után Ariella-nak keresztelte.

— Mi újság a vizeken?

— Sajtóhiba! Nem ugyan a vizeken, de a vizekkel kapcsolatban. Legutóbbi számunkban hírt adunk ugyanis Gar Wood új motorosának világrekordjáról. Sajnos a nyomdában összekeverték a dolgot mely valóságban úgy fest, hogy az amerikai a „Miss America IX.”-el Miami-



ha a nagyobbik fele marad a kezében,

a legjobbra gondolt, tehát B.S.A. motorkerékpárt választ.

Ha javításra, alkatrészre van szüksége. hozzám fordul.

Használt gépét én veszem be legelőnyösebben új gép árában.

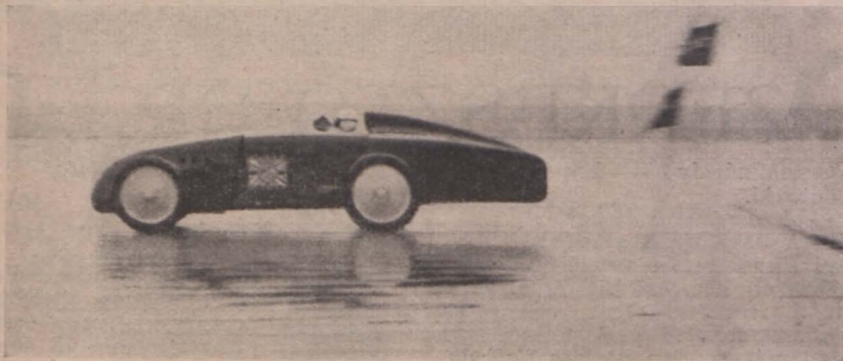
Kérjen ajánlatot e hirdetésre hivatkozva még ma!

URBACH LÁSZLÓ

VI., HUNYADI-TÉR 12.

TELEFON: 116-28

Használjon Lardoline-Ricit olajat



Kicsi a bors, de erős!

Eyston miniatűr 750 km-es MG versenykocsiján 189.708 km-el új kategóriavilágrekordot állított fel a Southport tengerpart vizes homokján. Egy irányban 192 km-es sebességet ért el. Mindent 750 km-el, de — Castrol olajjal.

ban 178.253 km. átlagot érve el, megdöntötte Kaye Don 176.99 km-es rekordját. Gar Wood utóbb 184 km-en felüli átlagot is ért el, miközben egyik menetében csaknem 190 km-es tempóban száguldott, de ezt a rekordját nem hitelesítették, mivel a kísérlet nem volt bejelentve.

— Örömmel láttuk a laphoz mellékelt „A motorkerékpár olajozása” című könyvecskét!

— Apropos! Megkaphatja az „Automobil olajozása” című könyvecskét is teljesen díjmentesen, ha lapunkra való hivatkozással ír a „Ferro Műszaki Rt.”-nek (Budapest, V., Vilmos császár-út 28.).

— Mi újság a rekordfronton?

— Eyston kis 750-es MG kocsijával futott Pendine homokján 180 km-es sebességgel pompás világrekordot. A miniatűr kocsit a kísérletek folyamán többször kigyulladt, ami sok gondot adott a vezetőknek, aki nyakig zárt burában ülve saját erejéből aligha bujhatott volna ki idejében az égő kocsiból. A konstruktorok ezért aszbesztfalal tűzmentesítették a vezetőülést, a rekordfutások folyamán pedig egy hatalmas kompresszoros Mercedes nyargalt Eyston nyomában, hogy szükség esetén a segítség kéznél legyen. Eyston szenzációs rekordjára pompás fényt vet, ha meggondoljuk azt, hogy Campbell 23 literrel ment 408 km-t. Eyston alig 750 km-el — 190 km-t. említést!

— Úgyvan, Detroitban már gyártják az új négy- és nyolchengereseket... Kíváncsian várjuk hány hengerrel fog Fordnak válaszolni — Chevrolet?

— Mi van Amerikában Stuckkal?

— Megnyerte a 60 km-es hegyipályán lefutott braziliai Nagy Díjat. — Szerkesztő úr új Fordról lett átlaga 112,3 km. volt. Csaknem 14 perccel javította meg Mercedesével az eddigi rekordot!

— Halljunk még apróságokat!

— Milánóban mesterséges hidrolán-kikötőt létesítettek két kilométer hosszú és 200 méter széles víztükörrel. Ez az első mesterséges vízrepülőgép kikötő. Ismét



más. Túrások figyelmébe: Európa legmagasabb útja a spanyolországi Alpajurra út, mely felülmúlja a híres Grande Cor-

nichet. A csodás szépségű útvonal a Földközi tengert szegélyező granadai hegyláncolatokon vonul át. Más. Amerikában az elmúlt év folyamán 17.262 pilótaigazolványt adtak ki, az év végén további 13.247 pilótajelölt állott kiképzés alatt, a polgári repülőgépek száma pedig 10.570 darabra rugott. Más. Németországban a fokozott autódák eredményeképpen rohamosan csökkennek az autódák bevételek. Más. Németországban a nyomasztó gazdasági válság folytán elmarad a tavaszi berlini autókiallítás. Jubileum. Rumpel dr., a világ-hírű német repülőgép-és autókönstruktor, akit főleg az áramvonalautó révén ismer az egész motoros társadalom, a minap ünnepelte 60-ik születésnapját. Rumpel hosszú ideig volt az Adler, majd a Daimler művek műszaki igazgatója. Legújabb, Henne,



„Do X” második testvérhajója, a

VÁSÁROLNÉK keveset használt jó márkájú 350-es vagy 500-as szülő motorkerékpárt készpénz ellenében. Ajánlatot BARTA KÁROLY Somogy-szob kérek, részletes leirással.

DO X 3 elkészült s rövidesen Olaszországba repül, mint — jóvátételi szállítás. A DoX2 már ott van. Újabb. Az olasz Frignani testvérek nevéhez fűződik a legkisebb repülőgépek dícsősége. A törpe masina mindössze 4.40 m hosszú, 1.40 m magas és 135 kilogramm súlyú. A torinói repülőtéren folyó kísérletek befejeztével a Frignani testvérek szériában is kihozzák miniatűr gépecskőjüket. Más. Olaszországban az idén 74 autóversenyt rendeznek. A díjak csaknem három millió lírát tesznek ki. Három sebességi verseny nyílt országúton kerül megrendezésre, melyek közül az április 3-i Mille Miglia emelkedik ki. Más. Svájci motorsportkörök erősen lansziroz-



erősen lansziroz-zák az alpsi bajnokság megrendezését, melyet az alpesi államokban rendezendő hegyi versenyek alapján mint pontversenyt írnának ki. Más. Az Egyesült Államokban 7.346.155 hölgynek van autövetői jogosítványa. Legújabb. Tavaszra üzembe kerül a cseh gumi-gyár is, mely az előnyösen ismert amerikai Good-Year licenz alapján fog dolgozni. Más. A francia autó-export négyötödére, az import azonban kétharmadára csökkent! Más. Az idei Targa Florio új circuiten kerül lefutásra. Táv 8 kör = 600 km. Más. Az angol autókлуб lemondta a júliusra tervezett ir Grand Prix megrendezését. Más. A közelmúltban üzembe helyezett dagenhami Ford gyár. Európa leghatalmasabb autógyára, mely hivatva lesz Ford összes — eddig amerikai alkatrészeket felhasználó — európai összeszerelő üzemait alkatrészekkel ellátni. Ezzel megszületik a 100%-ig európai Ford koesi!

— Fordnak a nagy konkurens: General Motorssal vívott harca legutóbb a newyorki tőzsdén csúcsosodott ki. Két nagybank, melyek utóbb erősen Ford érdekkörébe kerültek, hitelfelmondásaikkal a General Motors több főrészvényesét arra kényszerítették, hogy a náluk lombardált General Motors részvénypaketteket eladják. Mint a tőzsdékörökben beszélnek, a részvényeket feltűnő olcsó áron vették meg bizonyos detroit-i bankok — Ford részére!



— Ugy látszik, Ford lassanként betársul a — konkurenshez...

— Vízszintolvasásra április 1-én!

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

Olaj, gumi legolcsóbb Koppányinál CSENGERIU.27
Használt gépek vétele s eladása

PUCH

TYPE 250

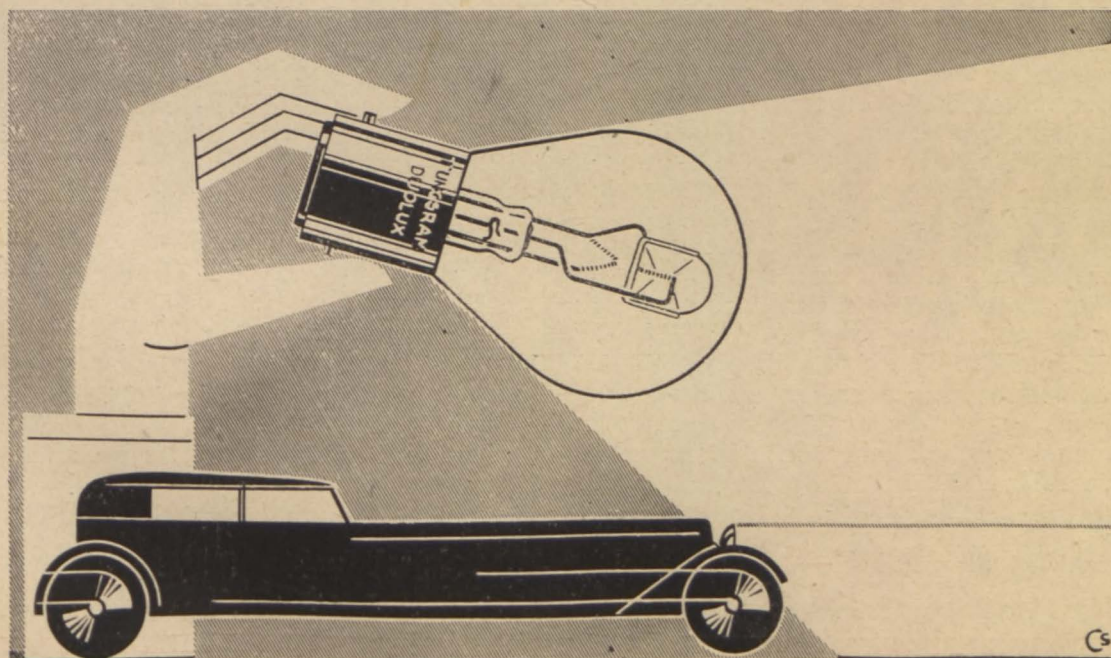
AZ 1932. ÉVI TÉLI MEGBIZHATÓSÁGI VERSENYEN KATEGÓRIÁJÁBAN

FÖLÉNYESEN GYŐZ

Tekintse meg a legújabb 1932. évi
Puch-modelleket a gyári fióknál:

VI., Lehel-u. 25.

Telefon: 923—40.



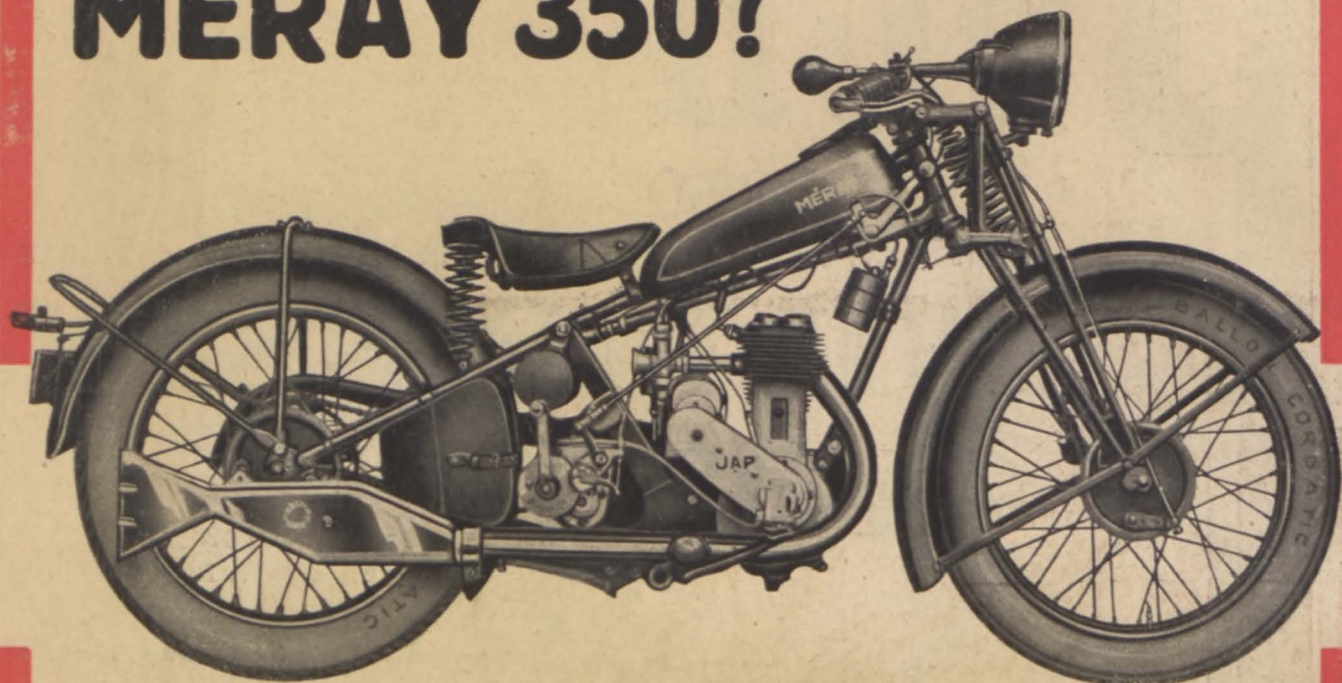
TUNGSRAM

FÉNYERŐS, TARTÓS, GAZDASÁGOS

MÉRAY

Mit jelent a típusmegjelölés:

MÉRAY 350!



Jelenti a speciálisan magyar utakra épített kényelmes, üzembiztos és elpusztíthatatlan motorkerékpárt, melynek —

motorja a világhírű angol JAP gyárból került ki. A JAP-gyár több, mint félmillió motort hozott eddig forgalomba, minden egyes JAP motor a szakértők szerint a finom mechanika utolérhetetlen remeke;

háromsebességes váltója beépített lökhárítóval van ellátva, ami kétszeres élettartamot biztosít a láncoknak és sima, zökkenőnélküli kapcsolást tesz lehetővé;

váza speciális torziómentes háromszögrendszerben épül, tehát elhúzódások, a stabilitást hárosan befolyásoló alakváltozások fel nem léphetnek. Ez magyarázza a MÉRAY 350 közmondásszerű stabilitását;

kerekei a magyar utakra méretezett mélyágyazású különlegesen erős abroncsokkal vannak ellátva, tehát ellentállanak a legrosszabb utaknak;

fékei mindkét keréken belső expandáló rendszerű nagyméretű dobfékek, melyek csuszós uton is sima, faralás-csuszás nélküli megállást biztosítanak;

gyújtása magasfeszültségű Bosch, vagy kívánságra 30 wattos dinamó-akkumulátoros Bosch-gyújtás. Szárazföldön, vizen és levegőben vezetnek a Bosch-gyártmányok!

porlasztója kéttolattyus, teljesen automatikus rendszerű, mely minden fordulatszámánál önműködőleg táplálja a motort a helyes arányú gázkeverékkel, tehát minden egyes csepp üzemanyagot munkává alakítja át.

nyerge kényelmes és mindössze 64 cm.-nyire van a földtől, tehát elhelyezése a lehető legnagyobb stabilitást párosítja a kényelemmel.

Most már érti, hogy miért megelégedett minden Méray 350 tulajdonos!

Ára: P 1290'—, 30 wattos Bosch-világítással P 1510'—

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.