

BARÁTKOZZUNK MEG A SEBESSÉGVÁLTÓ-  
VAL. — A VERSENYszezon KÜSZÖBÉN

ÁRA  
**40**  
FILL.

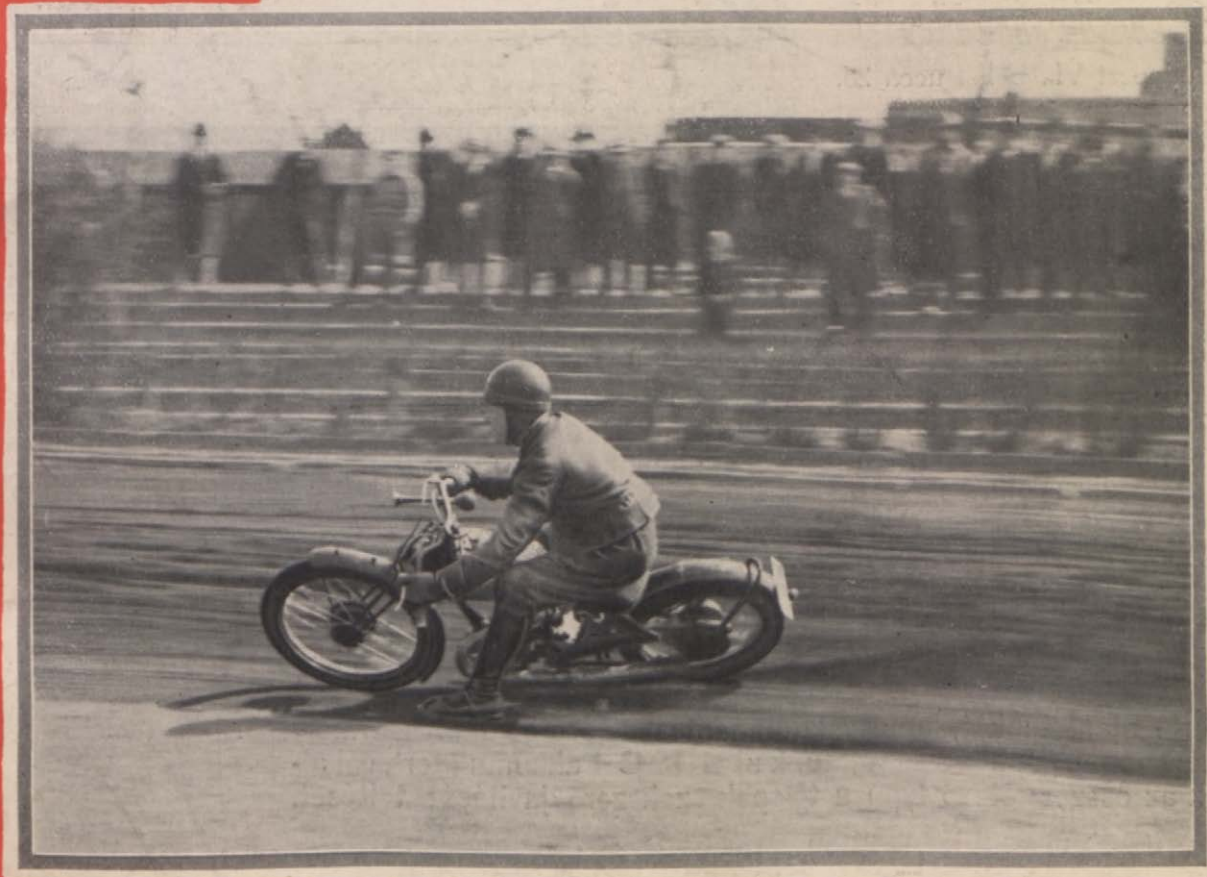
MKB 22.645

# a Motoros

MOTORKERÉKPÁR, AUTOMOBIL  
MOTORCSÓNÁK, REPÜLÉS

IV. ÉVFOLYAM  
4. SZÁM  
1932. április 1.

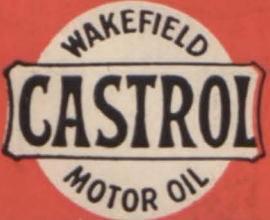
A LEGNAGYOBB PÉL-  
DÁNYSZÁMU MAGYAR  
MOTORSPORTLAP ●



Igy bródszeidel Kiss László (250 Puch) az FTC pálya  
salakján.

felv. Haja Ortho Ultra lemezen

Pompás felvételünk hiven bemutatja, hogy mi is az a sokat em-  
legetett bródszeidelás. A hátsó kerék kifaral, tulpörög, a ver-  
senyző nekifeszített lábbal akadályozza meg a keresztbeállott  
gép teljes lefekvését. Persze ezt csak abszolút stabil géppel le-  
het megcsinálni, amolyan keljfel-jancsi masina kell hozzá, mint  
például Kiss Laci 250-es sport Puchja, melyen nem kunszt  
zsonglőrösködni.



*Motoros*

# Sikereink titka:

*Puch* Type 250 P 1100<sup>o</sup> =

*Puch* Type 500 N P 1850<sup>o</sup> =

30 wattos Bosch világítással és  
kürttel, beépített sebességmérővel.

*Puch művek fióktelepe*

Budapest VI., Lehel ucca 25.

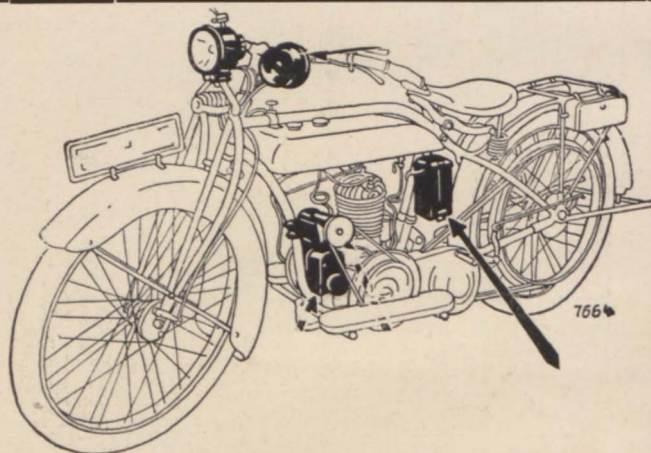


## Ne bajlódjon régi akkumulátorjával!

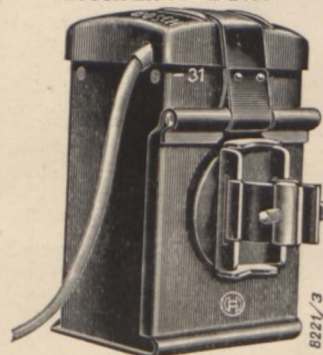
Vizsgáltassa meg nálunk a motorkerékpár  
elektromos berendezéséhez tartozó telepet.  
Azonnal megállapítjuk a hiba forrását és  
annak természete szerint a **BOSCH** akku-  
mulátorokra vonatkozó

**csereeljárásunk  
keretében három  
olcsó lehetőséget ajánlunk.**

Kérje ajánlatunkat, amellyel díjmentesen szolgálunk. Bármely  
gyártmányú géphez szállíthatunk új **BOSCH** akkumulátort, vállal-  
juk az összes létező típusú telepek szakszerű javítását, töltését.



Bosch akkumulátor.



# **BOSCH RÓBERT k.f.t.**

Budapest, V., Váci-út 29. Telefon: 926-04, 923-38.

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

ELŐFIZETÉSI ÁRA EGY ÉVRE 6 PENGŐ. KÜLFÖLDRE 10 PENGŐ.

CSAK EGÉSZ ÉVES ELŐFIZETÉSEKET FOGADUNK EL

**Motoros**

A MAGYAR MOTOROSOK ÉRDEKEIT SZOLGÁLÓ FÜGGETLEN KÉPES SZAKLAP

KIADJA:

A MOTOROS LAPKIADÓ VÁLLALAT

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

HIVATALOS ÓRA: 9-2-IG

TELEFON: AUT. 224-07 és 107-68

Postatakarékpénztári csekkszámja szám: 48.438.

IV. ÉVFOLYAM

BUDAPEST, 1932. ÁPRILIS 1.

4. SZÁM.

## Előgyűjtás

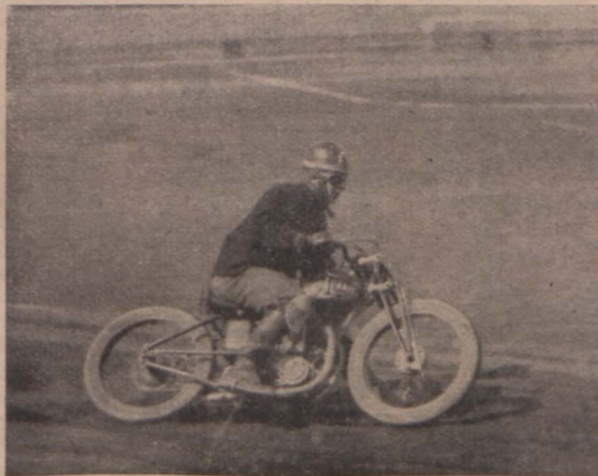
Megjelent a kámac évi jelentése. Tanulságos olvasmány. Hü fotográfia. Mondhatni hangosfilm. Csakhogy nem a film, hanem az ordít, aki olvassa. És amellett, hogy úgy mondjuk, sikamlós is. Például az a mód, ahogyan átsikamlózik a kellemetlen kérdések felett. Ahogyan szagtalantva és rózsaszínű ostyában próbálja beadni a KMAC nagy könyv-réci vereségét a szövetségi kérdésben. Aszonya, hogy aszongya: „Jelentjük, hogy a legutóbbi közgyűlésünk által elfogadott alapszabálymódosításokat némi lényegtelen változtatásokkal a Belügyminiszter Úr jóváhagyta és ezzel a motorsportszövetség kérdése nyugvópontra jutott.“ Szóval csak némi lényegtelen változtatás az, hogy a Belügy a nemzeti sportbizottságot kizárólag mint átmeneti állapotot fogadta el a szövetségi megalakításáig. Lényegtelen módosítás, úgy-e, hogy a nemzeti sportbizottságban a KMAC-nak nem lesz egyeduralma, hanem csak a szavazatok egyharmadát mondhatja magáénak. Lényegtelen kis módosításocska az is ügyebár, hogy a nemzeti sportbizottság vezetőit nem a kámac elnöke nevezi ki, hanem alkotmányos úton választják. Csupa lényegtelenesség. De hát ha ennyire lényegtelen mindez, akkor mi a macskafarkának harcolt a KMAC két éven át a lényegteleneségek ellen olyan vehemenciával, mintha tömjénfüst nélkül állott volna szemben az ördöggel?

Hát még az évi jelentés költségelőirányzata. Az már több, mint fotográfia. Abban nemcsak a kámac arca kísért, hanem múltja, jelene, jövője és egész anatómiája. Hogy takarékoskodás folyik az csak természetes. Hogy a tavalyi 185.000-rel szemben csak 111.000-et irányoztak elő, azon csodálkozni nem lehet. Rosszul megy a Svarcnak és a Grünnek, mért menjen jól a kámacnak? Mondják, hogy ama bizonyos Pinka néninek már koporsóra sem telik — de ez nem tartozik ide. Minden kiadást lefaragtak. Kevesebb lesz harmadfélezer pengővel a fűtési és világítási költség is, ami nem katasztrófa, a Dönci bácsi a télen majd két jégért húz a fejére, jó meleg hárszkendőt köt a nyakába és — legfeljebb még sötétebb lesz minden a KMAC-ban. Minden egyes tételnél átlagban 20-30 százalék a megtakarítás. Kivétel csak egy van. És ez a sportkiadás. A versenykiadások, a sporttámogatás. Ezt a tételt kivételesen bírálták elő. Nem 20-30%-ot faragtak le belőle. Dehogy. A tavalyi 36.000 pengővel szemben csak 10.000-et juttatnak. Kevesebbet az egyharmadánál. Kevesebbet, mint amennyit tavaly a keleteurópaire és a Léhmann kapitány urra fizettek rá.

A városligeti Grand Prix-hez legalább 25.000 pengő kellene, a Hármashatárhegyen a főváros nem enged motorversenyt rendezni a csemeték miatt — így nyilatkozott a minap a BSE elnöke. És hozzáfűzte, hogy 25.000 pengőt ma előteremtteni képtelenség, ergo nem lesz városligeti GP és

sem lesz hármashatárhegyi verseny. Érthető, elfogadható, ső logikus indokolás. Ha meg ez a helyzet, akkor ugyan melyik pszichológus vagy diplomás beljós tudná megmagyarázni, hogy mi értelme volt a műfelháborodott csafazajnak, melynek körítésében az elnök úr recitálta végig mély zsenialitással felépített szónoklatát a KMAC emlékezetes ülésén. Amikor az elkeseredés repülőstartjával, hogy úgy mondjuk, felkomprimált lélekkel rugaszkodott neki szerény lapunknak, elsírva, hogy idegei bezzegh nem bírják a kritikánkat. És miután felolvasott néhány idézetet rég elmúlt Előgyűjtásokból a nyilaló oldalukat tapogató, de jutányossági szempontok figyelembevételével gutgezint ábrázatot mimelni igyekvő hallgatóság utólagos derűltése közben kienunciálta magából azt, hogy a bántó kritika miatt nem rendez többé versenyt. Bizony, magunk sem értjük a dolgot. Bennünk van a hiba? Pedig mi az öreg Jókai elvét valljuk, aki azt tanította, hogy: ne bántsunk senkit, ha nem muszáj. Vagy a 25.000 pengőben van a hiba? Vagy a csemetékben? Vagy mindkettőben? Illetve mindháromban? Vagy talán a Hacsek ludas, vagy ellenkezőleg a Sajó? Vagy a Csillag Anna Loreley haja? Rébusz ez kérem, a javából.

„Nagykoeroes“, azaz pardón, Nagykorös, íme bevonult a világsajtóba. Az egyik legnagyobb angol sportlap külön cikkben foglalkozott az alföldi várossal. Az volt a cikknek a címe, hogy Eva Nagykoeroes-ön. Ejnye, ejnye, gondoltuk magunkban, talán meg akarja reformálni a fránya anglius a bibliát és be akarja bizonyítani, hogy Eva nem a Paradicsomban etyepetyéztetett a kígyóval, hanem Nagykorösön. Ami utóvégre nem abszurd dolog, hiszen Nagykorösön is van Paradicsom, főleg nyáron. Igaz, hogy azt nem nagypével, hanem kispével írják, a Tigris és Eufrát köze helyett kosárban tartózkodik és lángpallosú arkangyalok helyett lángnyelvű kofaasszonyok őrzik. Kisült azonban, hogy nem erről volt szó. Még csak Petőfiről sem, aki ugyan Korösön született, de az a Korös nem nagy volt, hanem kis. Másról volt szó a kis cikkelyben. Arról, hogy „Nagykoeroes“ arról híres, hogy ott nem szabad a nőknek motorciklire ülniök és ha ráülnek, akkor du tyiba viszik őket. Sajnos, azt nem árulja el az angol lap cikke, hogy kitől eredt a zseniális tilalom. Pedig kár. Meg akartuk az illetőt lepni. Be akartuk ráhámozni az angol cikket és elküldeni neki, hogy a íróasztala fölé akassza. Valószínű ugyanis, hogy illető úrnak íróasztala is van. Sőt fogadni mernénk, hogy aranygallérja is. Ha meg tévedtünk és még nincsen meg az aranygallér, azért csak ne búsuljon az illető. Még egy-két ilyen sikeres, sőt visszhangotkeltő rendelkezés és ami késett, nem fog sokáig műlni.



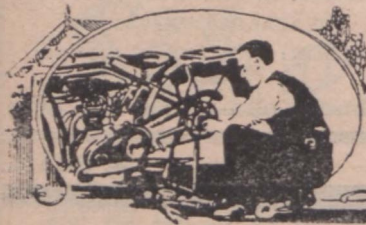
Már a kezdők is belejönnek...

Hauer (250 Ariel) kezdő létére is biztató formát árukt el az FTC dirt-track tréningjein.

# Sebességváltó generáljavítás

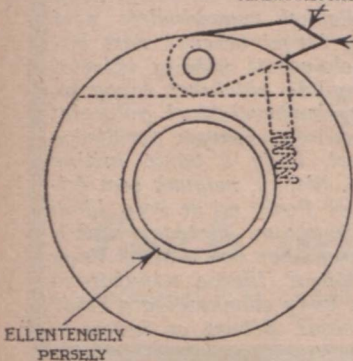
Hogyan tartjuk karban, hogyan szedjük szét és építjük össze a Sturmey Archer típusu sebességváltónkat?

Írta: Burghardt István.



Bár többféle típusú sebességváltó van forgalomban, az alábbiakban a Sturmey-Archer rendszerrel foglalkozunk. A legtöbb angol gépen ugyanis Sturmey sebességváltót találunk és — aki ezt a típust ismeri és kezelni, karbantartani tudja, annak nem okoz nehézséget megbarátkozni az egyéb gyártmányokkal, melyek csak kivitelben különböznek, elvben alig. A sebességváltót a legtöbb motoros elhanyagolja és hozzányulni sem mer. Igaz, hogy akinek több balkeze van egynél, azt valóban csak arra kérhetjük, hogy hagyja békében a titokzatosnak kikiáltott, de való-

KIKSTARTER KÖRÖM



ELLENTENGELY PERSELY

A kikstarter-köröm A-val jelzett részén szokott elkopni, de kopott lehet a köröm csapja. A kis spirálrugó is el szokott néha törni.

ról történik. A váltás úgy történik, hogy a váltóvilla a két második sebesség fogaskereket csúsztatja addig, amíg körmei összekapcsolódnak az első vagy a harmadik sebességnek megfelelő fogaskereknek körmeivel. Ennek a rendszernek előnye kézenfekvő, a fogaskerek nem kopnak, ellentétben azokkal a váltóművekkel, melyek nem körömről, hanem fogról kapcsolnak és melyek legalább évente új fogaskerekkel szerelését teszik szükségessé.

## Két persely.

A kikstarter (berugó, beindító) belső szerkezete nem áll egyébből, mint egy rugóval ellátott karomból, mely az ellentengely fogaskerekbe mart fogazásba kapaszkodik és a pedálra gyakorolt erőt forgó mozgássá alakítja át. A sebességváltó belsejében csupán két perselyt, síma csapágyat találunk, de ezek közül az egyik is csupán akkor működik, amikor első vagy második sebességet kapcsolunk. A két — helyesebben egy — síma csapággal szemben három golyóscsapágy, van a váltómű belsejében, ami a kenési gondokat csökkenti, a golyóscsapágyak ugyanis igénytelenebbek kenés szempontjából, mint a bronz- vagy acélperselyek. Mégis gondoskodni kell arról, hogy megfelelő mennyiségű és nem túl vastag kenőanyagot lássuk el a sebességváltót, kintűnően megfelel a vastag (nyári) motorolajjal kevert Mobiloil C vagy CC, vagy a közismert Wakefield Castrolase Light. Semmi esetre sem használjunk tovottzsírt, vagy vazelint. Ügyeljünk arra, nehogy túlsok kenőanyag kerüljön a sebességváltóba, ellenkező esetben a felesleges és kiverődő olaj belekerül a kuplung lamellái közé, ami csúszást okoz.

## A szabályzószervet beállítás.

Kívülről nem lehet beállítani a fogaskereket, igaz, hogy erre szükség nincsen. Időnként beállítani csupán a

váltókar szerkezetét kell, de ezzel korábbi cikkeinkben már foglalkoztunk.

Azoknál a sebességváltóknál, melyeken a váltókar közvetlenül a váltódobozból indul ki, ügyelni kell arra, hogy a váltóházban levő fix tárcsa ne mozogjon. Ha a fix tárcsa ugyanis mozog, úgy a kapcsolókörök nem illeszkedhetnek össze pontosan. A fix tárcsát rögzítő anyát tehát erősen meg kell húzni, előzőleg meg kell győződni arról, hogy amikor a váltókar szabadonfutási helyzetben van, a karmok nem érintkeznek, tehát ha a hátsó kereket forgatjuk, semmi ellenállást nem érzünk, kerékmozsolást nem hallunk.

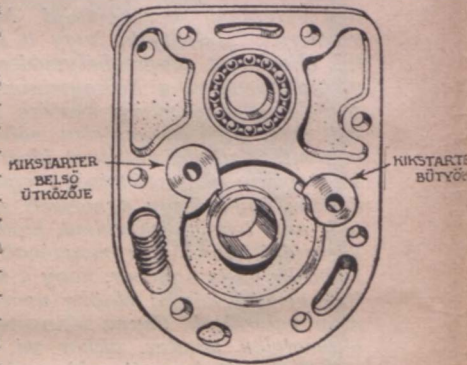
A kuplung beállítását nem tárgyaljuk, ehhez minden motoros ért. A sebességváltó külső szervei közül talán egyedül az indítópedál — kikstarter — szorul figyelemre. A kikstarter rengeteget szenved, ha a motor nem gyújt be azonnal motorosunk elkeseredetten rugdalja az árva pedált, aminek igen gyakran törés az eredménye. A pedálra ugyanis érzéssel kell rálépni, gyors és síma nyomást kell gyakorolni a lábbal, nem pedig hirtelen ráütni.

Az újabb modellek kikstarter szerkezetében nemcsak kívül találunk kengyelalakú ütközőrugót, hanem belül is van ütköző, nehogy a pedál a normális vízszintes helyzetnél magasabbra ugorjék vissza. Vannak típusok, melyek külső ütközővel egyáltalában nincsenek ellátva — takarékoskodik a gyár. A külső ütköző nem kíván sok karbantartást, elég időnként meggyőződni arról, hogy jól oda van csavarozva a helyére, nincsen eltörve és valóban visszatartja az indítópedált.

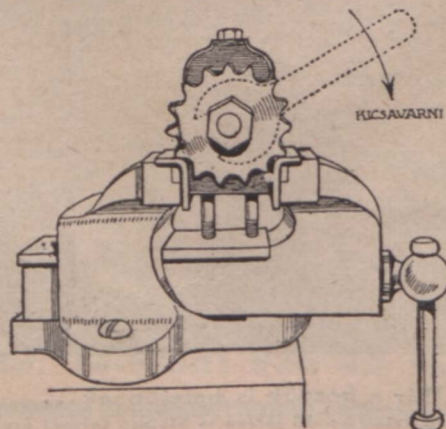
Gyakran előfordul, hogy a kikstarter a berugás után nem lendül vissza nyugalmi helyzetébe, hanem lent marad. Ennek oka legtöbbször a gyenge vagy törött visszanyomó rugó, de néha a kenőanyag hiánya következtében berágódott csapágy a ludas. A hiba kijavítása kézenfekvő.

Ha a berugópedál nem működik, tehát ha rálépünk, megcsúszik vagy megugrik anélkül, hogy a motort átforgatná, úgy a hiba az úgynevezett racsniban és a belekapaszkodó körömben van, ha — nem kuplungcsúzással állunk szem-

ben. Ha meggyőződünk arról, hogy nem a kuplung csúszása okozza a bajt, akkor levesszük a kuplungot működtető bardenhuzalt és ha a váltókar közvetlenül a váltóházban van, azt is kikapcsoljuk. Egyenként eltávolítjuk a sebességváltóház oldalsó fedelét tartó csavarokat és levesszük a fedelét. Ha a fedél nem jön le könnyen, úgy ne próbálkozzunk csavarhúzóval vagy vésővel, inkább fakalapáccsal mérjük egy-két koppintást a fedél szélére. Ha a fedelét levesszük, úgy vele jön az egész belső kikstarterszerkezet és azonnal megállapíthatjuk, hogy vajjon a köröm sérült meg erősen vagy a rugója törött el, vagy pedig az elsősebesség fogaskerek belső felületébe mart fogazás (racsní) kopott el vagy törött. Ha néhány fog hiányzik és törmelékkel találunk, úgy természetesen az egész se-



A kikstarter belső ütközője is megsérül néha, ha levesszük a váltóház oldalsó fedelét, úgy vizsgáljuk meg a kikstarter-bütyköt is.



gy csavarjuk ki satuban a hátsó lánc lánckerekének rögzítő anyáját. A satuba úgy fogjuk be a sebességváltót, hogy a satu pórái rögzítsék a lánckerek fogait.

bességváltót ki kell jó mosni petróleummal és friss kenőanyagot kell betölteni.

**A „zsigerek“.**

Az oldalsó fedél leszerelése után a sebességváltó belső szerkezete előttünk van és ha szükség van rá, kihúzhatjuk az első sebességfogaskat, a két második sebességfogast és az egész ellentengelyt. A visszaszerelés nem okozhat nehézséget, ha betartjuk a sorrendet és nem feledkezünk meg arról, hogy az ellentengely második sebesség fogaskerekének belül vannak a körmei, míg a főtengety második sebességfogásának belső része végig bordázva van, ez fontos, nehogy elcserejljük és erőltessük a visszaszerelésnél a két hasonló fogast!

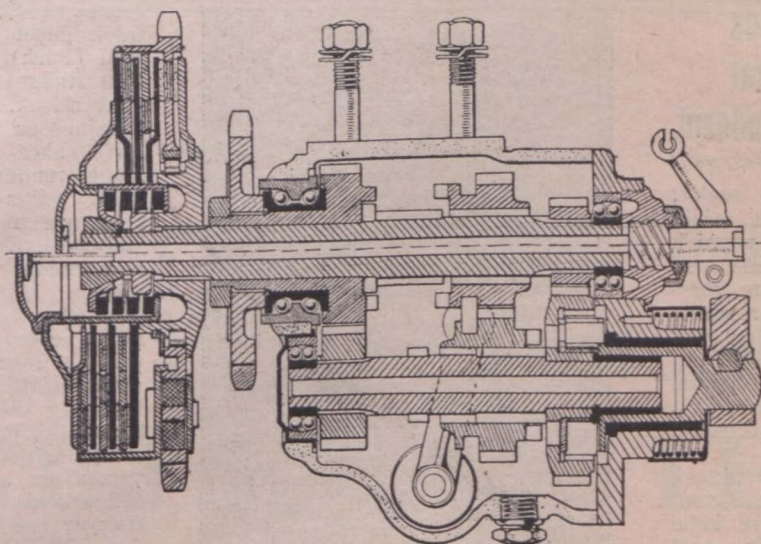
Ha a fogásokat eltávolítottuk, megvizsgálhatjuk a golyócsapágyakat is. Ha ezek kopottak, úgy a sebességváltó nagyon zajos. A kopott csapágyakat ki kell cserélni, de legjobb ezt műhelyre bízni, ahol kiszereleik a kopott csapágyakat anélkül, hogy az alumíniumházat megrepesztenék. Ha a körmök vagy a fogások fogazása sérült, úgy csakis új alkatrész szerelése segít.

Ha arra gyanakszunk, hogy a főtengety karmantyú csapágya kopott (ez az a fogaskerék, mely a kupplungoldalon felül van), úgy már teljesen szét kell szerelni a sebességváltót, le kell venni a kupplungot is, amit legjobb olyankor eszközölni, amikor még nem szereltük le a leírt módon a váltóház oldalsó fedelét.

A kupplung leszereléséhez nem kell kiépíteni a sebességváltót, ottmaradhat az nyugodtan a helyén a gépen és ne a láncok leszerelésével kezdjük a munkát. Először is a kupplungfedél sapkáját kell leszerelni, ügyeljünk, mert az nagyon finom menetre jár. Ha a sapkát sikerült eltávolítani, úgy a következő lépés kihúzni a kupplung hosszú vékony rúdját a főtengetyből.

**A kupplung szétszerelése.**

Megfelelő nagyságú úgynevezett pipáskulccsal kicsavarjuk a kupplungrugót rögzítő kónikus anyát. Ez nem okoz nehézséget, ha a váltó első sebességre van kapcsolva és segítőársunk jól rátapos a hátsó fékre. Ha a kónikus anya egészen ki van csavarva, kivehetjük a kupplungrugót a rugóra szoruló rögzítőlemezzel együtt. Egy vagy több alátét lemezt is találunk a főtengetyen, ezeket gondosan őrizzük meg a rugóval együtt. A rugó eltávolítása után hozzáférhetünk a kupplung rögzítő-anyájához, melyet éppen úgy szerelünk ki, mint a rugó anyáját, de valószínűleg egy-két enyhe kalapácsütést kell mérnünk a pipáskulcs szárára, hogy a menetet „megindíthassuk“. Ha ezt az anyát is eltávolítottuk, foghatunk csak hozzá az elsőlánc leszereléséhez, majd könnyen lehúzzhatjuk az egész kupplungot a bordázott főtengetyről, amikor is előtűnik a hátsó kerékhez vezető lánc lánckeréke a hozzá tartozó rögzítőanyával együtt. Ha van kéznél nagy satunk, úgy a sebességváltót olyképen fogjuk be, hogy a lánckerék fogai a satu pofái közé szoruljanak, ha ez nem sikerül, akkor — mint az ábránkon látható — megfelelően vastag fémlemezről „bélést“ készítünk és nagy francia vagy csavarkulccsal csavarjuk ki a rögzítő anyát. Ha nincsen megfelelő satu kéznél, akkor legjobb a sebességváltót nem kiszerelelni a gépből és helyén hagyni a hátsó láncot is. Harmadikat kapcsolunk, segítünk



Ilyen metszetben a Sturmey sebességváltó.

rálép a hátsó kerék-fékre és így próbálkozunk meg. Ne feledjük el, hogy a rögzítőanyának balmenete van és biztosító lemezzel van ellátva. Néhány koppintás a francia- vagy csökules nyelére csakhamar megindítja az anyát. A fogaskerék lehúzása alkalmával ügyeljünk az alátétekre, melyek néha igen vékonyak. A filccel bélelt olajvédő gyűrűt ne távolítsuk el és ne bántsuk annak könnyű préselt acélsapkáját sem!

Most már könnyen kivehetjük a sebességváltó „zsigereit“, miután a kupplungkinyomókar oldalán levő oldalsó fedelét leszereltük. Kihúzhatjuk a főtengetyt, a melléktengelyt, megvizsgálhatjuk a csapágyakat, a fogások fogazását, cserélhetünk alkatrészeket. Csak vigyázzunk arra, hogy a kónikus csapágy szétszerelése alkalmával a golyókat ne ejtsük bele a sebességváltóban levő kenőanyag maradványokba.

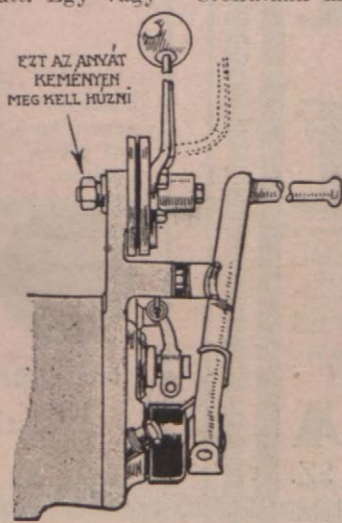
**Másfélórás generáljavítás.**

Nem kell mesternek lenni ahhoz, hogy megállapítsuk, melyik alkatrész szorul cserére, hol van kopás vagy törés. A sebességváltó minden legkisebb alkatrészét is megkapjuk Birónál a Liszt Ferenc-téren, vigyük magunkkal mutatóba azt a részt, melyet meg akarunk újítani, sok keresgéléstől és spekulálástól kíméljük meg magunkat, mert Sturmey alkatrész van vagy harmadfélár.

Az összeszerelés fordított sorrendben történik. Fő a nyugalom és a gondolkodás. Aki ideges, az sohasem hozza össze sebességváltóját! Legjobb már a szétszerelésnél jegyzeteket csinálni, felírni a szétszerelés sorrendjét, nehogy megzavarodjunk.

Azt talán említenünk sem kell, hogy petróleummal és kefével alapos nagytakritást kell végeznünk, nemcsak az alkatrészeknek, hanem a sebességváltó házának belül-kívül ragyogni kell. Ha időnk van rá és szükséges, úgy a kupplung lamelláit is megvizsgáljuk, ha kopottak, új lemezeket szerelünk. A jó benzines fürdő aranyat ér!

Akármilyen komplikálnak látszik a munka, valójában sokkal egyszerűbb elvégezni, mint leírni. Másfélóra alatt el lehet készülni vele, ha némi gyakorlatunk van. Boszorkánymesterek egy óra alatt is elkészülnek vele. Utóiratnak még csak annyit, hogy a kopott alkatrészeket ne dobjuk el. Sohasem tudhatjuk, mikor lesz reájuk szükség ebben a valutazártatos szomorú világban.



Ha a sebességváltókar közvetlenül a sebességváltóháza van szerelve (pd. Norton) úgy a fix tárcsát rögzítő anyának keményen kell meghuzva lennie.

**Minden motorkerékpáralkatrészért, motorkerékpárjavításokért bizalommal fordulhat**



**URBACH LÁSZLÓ**

·hoz, VI., Hunyadi-tér 12. T. 116-28

# A világhírű „CYCLOP M. P.” jelű szabadalmazott préselt acélvázás motorkerékpár oldalkocsik

**Gyártja: PEREGRINY ÉS TÁRSA  
EGYETEMES GÉPJÁRMŰ IPAR  
Budapest, VIII., Örömvölgy-u. 14. Tel. 42-6-43**

A leghiresebb angol szaklap, a Motor Cycling 1930. január 1. száma szerint  
korszakalkotó találmány, a magyar munka diadala!  
(Burger-Porges szabadalom).

## Előnyei:

**Minden motorkerékpárra azonnal felszerelhető!  
Nagyszilárdságú préselt acélváz,**

mely megoldásnál lehetetlen az eddig gyakran előforduló vázelhuzódás, illetve  
váztorés.

**Utolérhetetlen rugózás, lengőtengelyes kerék.**

A lengőtengelyes kerékmegoldás lehetetlenné teszi az eddig gyakran előforduló  
rugótöréseket és az ebből származó baleseteket. Az ut egyenetlenségeiből szár-  
mazó lökéseket a lengőtengelyes megoldás csillapítja, illetve eliminálja és így  
ezen lökések nem adódnak át a vázra. A váz ennek következtében nincs lökés-  
szerű erőhatásoknak kitéve.

**Az automobilhoz hasonló kényelmet, a legrosszabb kar-  
ban levő uton is sima utazást biztosít.**

**Könnyen szerelhető és cserélhető kerékmegoldás.**

Az összesurlódó részek gummiágyazásban (Silent blokk-rendszer), mely **semmi-  
féle olajozást nem kíván**. Ismeretes, hogy ezen megoldás az utolsó „párisi szalon“  
kiállításon az automobil-technika terén forradalmat jelentett.

**Tökéletesen zajtalan,**

mivel nincsenek gyors kopásnak és elhuzódásnak kitett alkatrészei, a zajtalanság  
és az **oldalkocsi élettartama örökösnek** mondható.

**Tetszetős forma.**

**A karosszéria vonalvezetése iparművészeti munka!**

*A Motor Cycling 1930. január 1. számában a Cyclop M.P. jelzésű oldalkocsiról szóló közleményének magyarnyelvű kivonata:*

**„Egy igen érdekes oldalkocsi:**

**Préselt acélváz és rugózott lengőkerekek alkalmazása“.**

Az utóbbi időben a motorkerékpár-vázak fejlődésében nagy haladás mutatkozott úgy a konstrukcióban, mint a gyártásban. Nem hagyható szó nélkül azonban azon tény, hogy az oldalkocsi fejlődése erősen elmaradt a motorkerékpárok fejlődése mellett, mert azt a konstruktőrök érdemtelenül mellőzték és így a ma forgalomba kerülő átlag oldalkocsik alváza alig különbözik az évekkel ezelőtti konstrukcióktól.

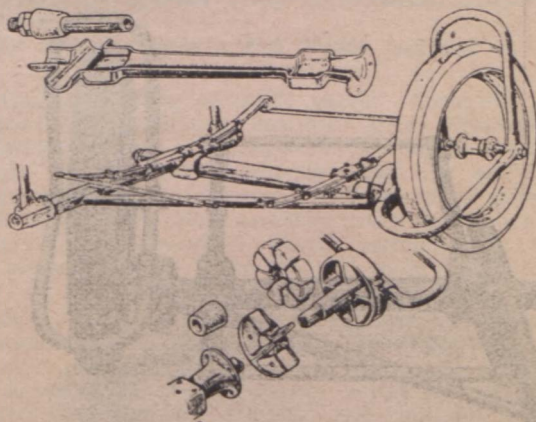
Két dolog az, ami napjainkban a motorkerékpár-konstruktőrök kísérleti tárgyát képezi: a préselt acélváz és annak rugózása. Az itt ismertetendő oldalkocsi váz számos oknál fogva méltóvá teszi arra, hogy azt ezen közleményen igen pontos és alapos vizsgálat tárgyává tegyük. Habár a váz a ma megszokott konstrukcióktól nagyon sok dologban eltér, nem szabad azt gondolni, hogy egy, csak egy „jó gondolat“ és nem egy bevált konstrukció, mert jelenleg már

**több száz darab van belőle forgalomban.**

melyek **kitűnően beváltak egész Európában.** Alábbiakban ismertetjük műszakilag ezen **korszakalkotó újdonságot.** Az alváz két speciális alaku préselt acéldarabból áll, melyeknek keresztmetszetük félkör alaku és ezek megfelelően összeheggesztve egy rendkívül nagy szilárdságú egységes alvázt alkotnak. Az alváz úgy van kiképezve, hogy két megfelelő helyen ideális felfekvést biztosítanak a karosszériát tartó, az alábbiakban még külön ismertetendő hosszrugók részére. Az alváz még egy külön merevítő kereszttartóval van ellátva és az egész az eddigi konstrukciónál nem tapasztalható stabilitást biztosít az oldalkocsi részére.

A kerék két egymásra, a derékszögnél valamivel nagyobb szögben hajlított keretben foglal helyet, melyben golyóscsapágyazással van beépítve. Az egész keret elcsuszthatóan egy később tárgyalandó gummpuffer közbeiktatásával van egy kihúzható tengelyre erősítve. A tengelyt a már említett acélváz burkolja, mely két helyen csapágyasztien van kiképezve s mely kiképzésekben speciális konikus gummiteték foglalnak helyet, melyek hivatva vannak a kerék által felvett, a haladás irányára merőleges erőhatásokat átvenni, illetve csillapítani. A keretet körülfogó keret egy gummpufferblokk közbeiktatásával van a már említett kihúzható tengelyhez kötve. A pufferblokk gummitetése 8 darab speciális körcikkely alaku gummidarabból áll, melyek azt célozzák, hogy az oldalkocsinak rossz úton való haladásánál az ut egyenetlenségeiből fellépő torziós nyomhatásokat felvegyék, illetve azokat kiegyenlítsék.

**Ezen megoldással el van érve, hogy az oldalkocsi rossz úton való haladásánál a kerék torziós vibrációja a váztól függetlenül ki van egyenlítve.**



A világszabadalomra bejelentett préselt acélból készült alváz, lengőtengelyes rugózott oldalkocsi vázlatos rajza.

Az egész alvázat a motorkerékpárhoz 4 darab felfüggesztőrúd kapcsolja, melyek **lehetetlenné teszik az oldalkocsinak a kerékpárról való leszakadását**. Magát a karosszériát az alvázhoz két fél eliptikus rugó köti, mely a legrosszabb uton is a lengőtengely és a gummiágyazás által minimumra redukált még meglévő kis lökésszerű erőhatásokat felveszi, illetve kiegyenlítő és

**az utazást a legrosszabb uton is a sima aszfalton való haladáshoz teszi hasonlóvá.**

A könnyű alváz, a lengőtengelyes rugózott, valamint könnyen cserélhető kerékmegoldás fontos alkotója a szabadalomnak.

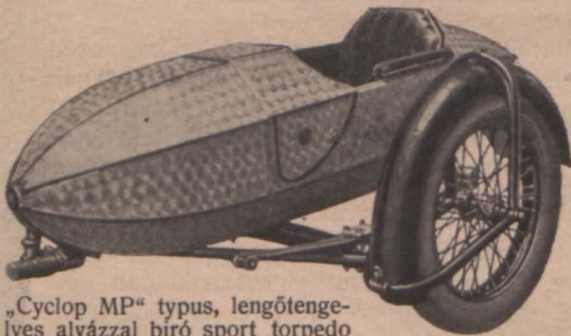
**Ezen nem mindennapi oldalkocsi „CYCLOP MP“ jelzéssel kerül forgalomba.**

(Burger-Porges szabadalom).

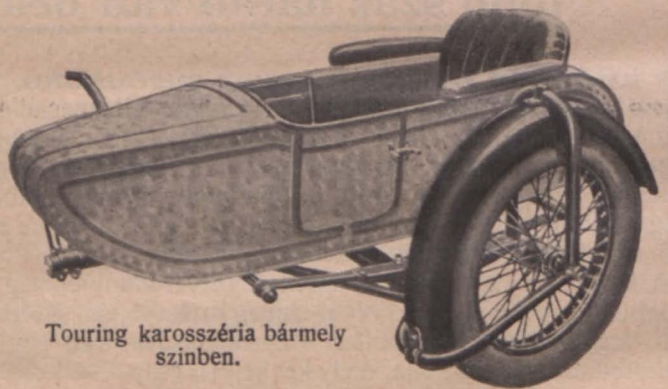
**Igen érdekes újítás** található még az oldalkocsin, hogy az egész alváz, kivéve a golyóscsapágyat, **semmilyen kenést nem igényel**, mert a surlódó és mozgó alkatrészek, rugócsapszögek gummiba vannak ágyazva, az automobiltechnika legújabb elvei szerint.

Az eddig forgalomban levő rugózott kerekek hátránya az volt, hogy az ismételt erőhatásoknak kitett rugó anyagának kimerülése folytán az előbb-utóbb bekövetkezett rugótörésnél a kerék kiesett, mert éppen a rugók voltak hivatva a kereket tartani. Ez természetesen a fentebb elmondottak alapján teljesen ki van zárva.

**Mindezeket összefoglalva, a „Cyclop MP“ néven forgalomba kerülő oldalkocsi az oldalkocsigyártás terén nagy fejlődést mutat.**



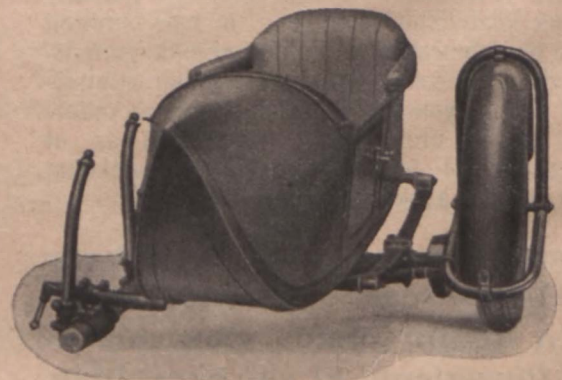
„Cyclop MP“ típus, lengőtengelyes alvással bíró sport torpedó aluminium karosszéria.



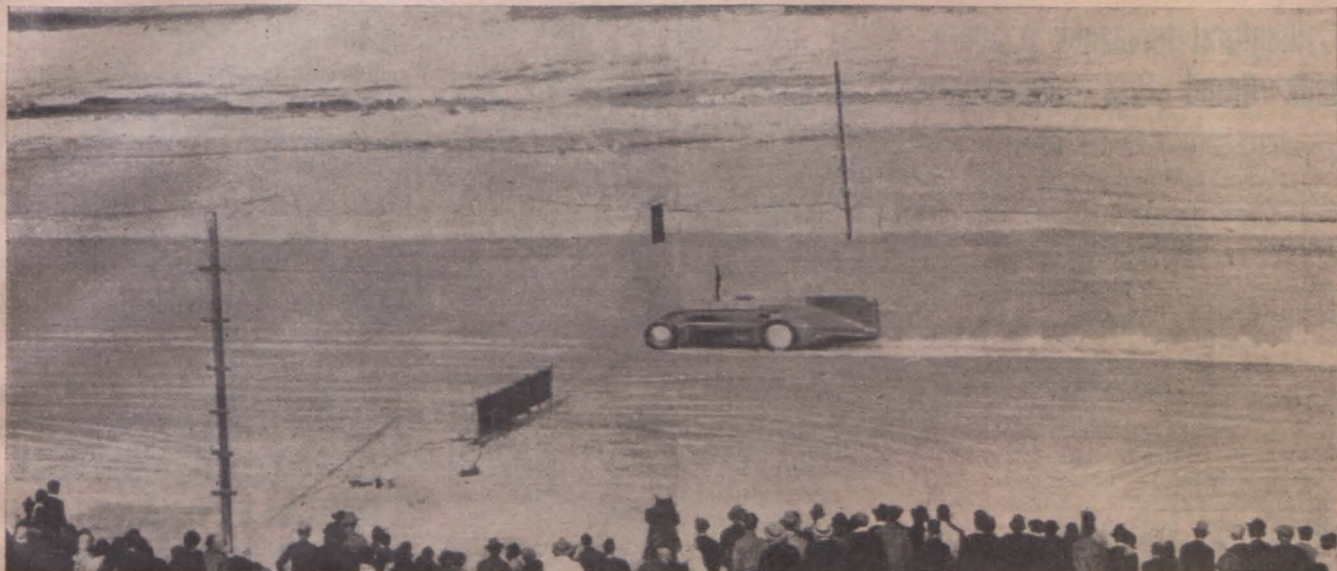
Touring karosszéria bármely színben.



„Cyclop MP“ jelű lengőtengely-alváz.



Canu karosszéria, színes.



Campbell Blue Birdje a daytonai strandon a homokot magasra perdítő hátsó kerekekkel lövi bele magát 430-as tempóban a mért kilométer céljába. A magasan lógó fekete tábla mint célpont arra szolgál, hogy a vezető az irányt betartsa. Campbell Castrol olajat használt.

## EGYETLEN PERCRE GARANTÁLT GUMIKKAL ÉRTE EL CAMPBELL KAPITÁNY A 430 KILÓMÉTERES SEBESSÉGET

Miután Campbell kapitány a „Blue Bird“ volánjánál 408 km-es szuper-rekordját felállította és egy irányban 430 km-es sebességet ért el, természetesen ő volt a floridai Daytona-Beach legnépszerűbb embere. Mondhatni a floridai jenki büszkébbek voltak a daytonai eseményekre, mint maga Campbell.

— *Nem műveltem én semmi ördögöset, — védekezett az ünneptetéseken ellen a sokszoros világrekorder — nem kelnek hozzá különös képességek, bizonyára sokan utánam tudnák csinálni az egészet...*

De azért gondoskodott róla, hogy még se legyen olyan könnyű utánozni, haláltmegvető bátorsággal végrehajtott száguldását. 408 km-es abszolút sebességi világrekordja után a következő rekordokat állította még fel (zárjelben a régi rekordok):

5 km: 394'983 km átlag (347'611 km).

5 mérf: 390'622 km átlag (339'564 km).

10 km: 384'093 km átlag (244'606 km).

Campbell nem volt megelégedve rekordjaival. A strand egyenetlen, sok helyen veszélyesen puha volt és erős oldal-szél gátolta a csúcsteljesítmények elérésében. Campbell kinötte Daytonát: főleg a kifutásra szánt helyet keveselte, már pedig a legeszkélyebb fékezés öngyilkosság lett volna...

És mégis:

— *Sokkal veszélyesebbnek tartom a bobsportot — mondogatta — a 400 km-es tempónál! Nincs az a bob, amelyikre rábíznám magam...*

Campbell már megszokta a Blue Bird-öt, a Halál vigyorgását, számára nem jelentenek hátborzongató gondolatokat azok a sejtések, melyek a 400 km hallatára bennünk ébrednek...

Campbell megkontrázta a fizikát is! Mindnyájan tudjuk, földünk gömbölyű, közelítéssel gömbnek, helyesebb megközelítéssel geoidnek vehető, melynek felülete a nyugalomban képzelt tengerek színével esik egybe. A daytonai tengerpart strandja is a geoid felszínének egy darabja s mint ilyen, bármennyire is síknak látszik, szintén követi a geoid görbületét. A köznapi életben ez a körülmény senkinek sem okoz gondot, 400 km-en felüli sebes-

ségeknél, a rekordkísérletek céljaira szolgáló tetemes távon azonban igenis számottevő körülmény ez! Hiszen Campbell kocsija, ha csak alig észrevehető, de mégis domboru pályán száguldott tova, a földfelületen még soha el nem ért sebességgel s a vertikális irányban fellépő centrifugális erő hatása alatt csökkent a kocsinak a pályához való tapadása. Ráadásul a forgó földgömb is magával ragadta a kocsit csekélyebb mértékben. Akét erőhatásból a kolosszális sebességgel száguldó kocsira ható oldalirányú erőtangens tevődött össze, mely a kocsit egyenes irányából eltéríteni igyekezett.

A röviden vázolt fizikai okok miatt is kapott a Blue Bird elől ferdén tompított orrot. A légáram, ezen letompított ferde síkra ható nyomása az első kerékpárt leszorítja a földhöz, növeli a kocsik stabilitását, tapadását a talajhoz. A kocsik farán alkalmazott vertikális stabilizátorfelület, melyet az eredeti tervektől eltérőleg végül mégis a kocsin hagytak, az egyenes irány betartásának megkönnyítését célozza.

Ez a magyarázata a Kék Madár farkának és csőrének.

*Egyetlen percre garantált gumik!* Campbell kapitány rekordkísérleti céljaira előállított gumik élettartamára az előállító gyár 400 km-t meghaladó sebességek esetére mindössze egyetlen perc garanciát adott. Ez annyit jelent, hogy ha a kocsik pár percig száguldott volna teljes tempóban, a gumik az óriási surlódási hőben egyszerűen leolvadtak volna a kerekekről. Gumik szempontjából Campbell 10 km-en elért 384 km-es rekordja talán a legjelentősebb...

És a légellenállás? A Blue Bird megnyúlt vízcepphez hasonló teste a legszorgosabb aerodinamikai kutatások pompás eredménye. A konstruktőr egyik legjelentősebb problémája volt a légellenállás lehető redukálása. Ebben rejtett az eredmény „conditio sine qua non“-ja. Ha ezt nem sikerült volna megoldani, ma még 400 alatt volna a rekord. A légellenállás hatalmas arányainak jellemzésére álljon egy találó példa. A Blue Bird motorikus erejéből a légellenállás leküzdése annyit vett le, amennyi elegendő volna ahhoz, hogy a kocsik 60 km-es sebességgel roboghasson — glicerinen...

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

## Csillagturát terveznek a soproniak Grand Prix versenyükre

Ószatlan érdeklődés kíséri a soproniak május 15-én lefutásra kerülő Grand Prix versenyének előkészületeit, hiszen a szezon eme kiemelt jelentőséggel bíró mitingje hivatalosan pótolni az idén elmaradó Magyar Grand Prix-t, a bizonytalan sorsú Tourist Trophyt.

A Soproni G. P. közel napokban megjelenő szabályai szerint a verseny Sopron villanegyedében és sétaterén át mintegy 5,03 km-es körpályán kerül lefutásra, melyet az egyszerre startoló 175—250 kategóriák indulói harmincszor, az ugyancsak egyszerre startoló 350 és 500-as gépek pedig négyszer tartoznak befutni. A versenypálya a Szt. István-, Horthy Miklós- és Károly-körúton, gr. Tisza István-úton és a Nándor-fasoron át vezet. A tréningek 13. és 14-én reggel ½6—½8-ig lesznek megtartva. A jelentős pénzdíjak sorából kiemelkedik a nap legjobb idejéért járó 500, valamint az egyes kategória győzelmekért járó 250—250 P. A verseny keretében külön futamban mérkőznek a kezdő versenyzők, 20 körös távon. Nevezési zárlat május 1-én.

A miting előkészületei nagy apparátussal folynak, a Prickler János versenyző, Hőgyész Pál, Láng Gy-

la és Bársony Kálmán versenyző, Bodnár Richárd versenyfőnök és Thirring Jenő versenyvezető köre csoportosuló lelkes rendezőgárda mindent elkövet a siker érdekében. A verseny iránt úgy a bel-, mint a külföld részéről óriási érdeklődés mutatkozik. A Soproni Automobil Egyesület a Grand Prix alkalmából május 14. és 15-ére könnyű feltételű csillagturát is szándékozik hirdetni Sopronba, ezzel is növelni akarva a jelentőségteljes verseny látogatottságát. Ezzel parallel a vasúti kedvezmény igénylése is folyamatban van, sőt a rendezőség reméli, hogy Budapestről autóbuszokat és teljes különvonatot is indíthat a versenyre. Bizonyosra vehető, hogy megfelelő propagandával az egész országból rengeteg érdeklődőt lehet összehozni, akik szívesen felkeresik a nyugati végek festői fekvésű végvárát, a „Civitas fidelissima“-t.

## Bullus (NSU) kiesése után Bauhofer (DKW) győzött az Eilenrieden

Mintegy 40.000 néző jelenlétében futották le az Eilenriede 5 km-es körén a németek hagyományos szezonnyitó versenyét, melynek főattrakciója a 200 km-es bajnoki futam

volt. Start után nyomban Bullus (NSU) futott az élen és egyre jobban elhúzólt a mezőnytől. Balszerencséje azonban megfosztotta a biztosnak látszó győzelemtől, melyet kupplungsdefektus miatt Bauhofernek (DKW) volt kénytelen átengedni, aki 89,3 km-es állaggal aratta le az Eilenriede babérait. Bullus azonban kárpótolta magát az 50 km-es távon lefutott Hannover város díjának elnyerésével, mely futamban Bauhofer a startnál ragadva már a verseny elején kiállott.

## HENGERKÖSZÖRÜLÉS, DUGATTYUKÉSZÍTÉS

AUTÓ ÉS MOTOR SZAKSZERŰ JAVÍTÁSA

TELEFON: 410-17

## LŐRINCZ BÉLA

IX., FERENC-TÉR 6. SZÁM

# JŐJJÖN!

Tekintse meg alkatrésraktáramat és rögtön tudni fogja miért kell

# AJS DKW HARLEY DAVIDSON

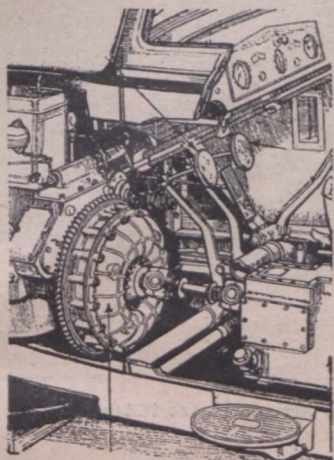
motorkerékpárt vásárolnia, hogy mindenkor raktárról szerezhesse be alkatrészsükségletét.

Kérje legujabb műszaki ismeretünket!

*Majláth A.*

BUDAPEST, GRÓF ZICHY JENŐ-UTCA 17. SZ.

## HOGYAN MŰKÖDIK ÉS MILYEN ELŐNYÖKET NYUJT:



A hidraulikus kupplung a motor lendítőkerékének helyét foglalja el, tehát hely megtakarítást is érünk el alkalmazásával.

Sok szó hallatszik újabban a legújabb autotechnikai csodáról, a hidraulikus, másnéven folyadék kupplungról. Sokat beszélnek róla, de kevesen tudják, hogy mi fán terem, az alábbiakban tehát megismertetjük a motorosokkal azt a korszakalkotó újítást, mely nemcsak nagyszerűen megállotta helyét a gyakorlatban, hanem jógerősen halálra is ítélt a kónuszos, lamellás stb. kupplung-szerkezeteket.

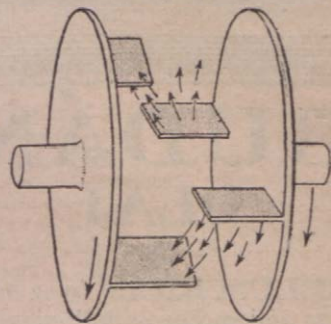
Furcsán hangzik, de igaz, hogy a folyadék-kupplung tulajdonképpen nem is kupplung, bár működése hasonlós. A normális kupplung arra szolgál, hogy a vezető tetszése szerint bármikor megszakítható szilárd kapcsolatot létesítsen a meghajtó és a meghajtott szervek között — ezzel

## A HIDRAULIKUS KUPPLUNG?

hajtó kerék közvetlen kapcsolatban van a motor forgattyúengelyével, a meghajtott kerék viszont a sebességváltóval van összekapcsolva. A meghajtó kerék elvileg nem más, mint centrifugál szivattyú, a meghajtott kerék pedig turbina, a két kerék között csupán milliméteres hézag van. Mind a két kerék cellákkal van ellátva és az egész zárt tér rozsdamentes vastag folyadékkal, glicerinnel vagy olajjal van feltöltve. Ha a motor forgásba hozza a meghajtókeréket az körforgásra kényszeríti a folyadékot oly módon, hogy az a kerékek cellái között cirkulálni kezd és a meghajtó kerékből nemcsak átáramlik a meghajtott kerékbe, hanem azt forgásba is hozza, helyesebben átadja a meghajtó rész munkáját a meghajtott résznek, majd visszaáramlik a meghajtó kerékbe és végtelen cirkulálásba kezd, amíg a motor üzemben van.

Hogy a körforgásra kényszerített folyadék a meghajtó rész munkájának mekkora részét adja át a meghajtott résznek, az a fordulatszám-tól függ. Lassú fordulatszámnál nincsen munkaátadás, a meghajtó rész forog, de a meghajtott rész még áll. A fordulatszám növekedésével a cirkuláló folyadék lassan és minden zökkenő nélkül, simán kényszeríti forgásra a meghajtott részt — tehát elindítja a kocsi — és minél jobban fokozzuk a motor fordulatszámát, annál gyorsabban forog a meghajtott

hat az álló kocsis motorja! Ha az akcelérátorpedált megnyomva a motor nagyobb fordulatszámmal kezd dolgozni, simán, zökkenő nélkül lassan megindul a kocsis és mire a motor elérte az 1000 percenkénti fordulatos, a folyadék-kupplung már tel-

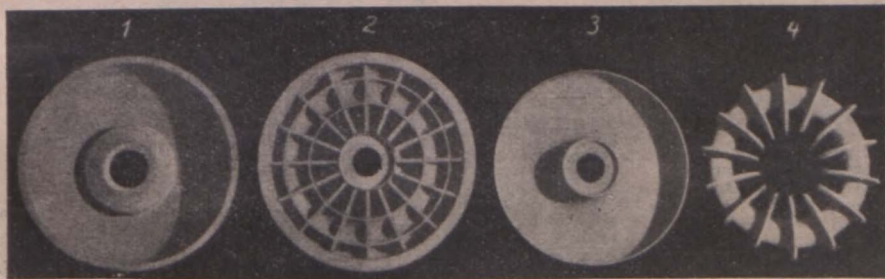


Ezen a sémás rajzon jól látjuk, hogy a meghajtókerék hogyan adja át a forgást a meghajtott keréknek. A kis nyílak a folyadék mozgási irányát jelzik. A meghajtó kerék lapátai mozgásba hozzák a folyadékot, mely nekivágódik a meghajtott rész lapátainak és azt forgásba hozza.

jesen veszteség nélkül, de bársony-simán kapcsolja össze a motort a meghajtott részekkel, tehát végeredményben a hátsó kerekekkel. Ha viszont elveszünk a gázt, a folyadék-kupplung automatikusan elkezd „csúszni” és ha a motor fordulatszáma egészen leesik, önműködőleg kikapcsolja az összeköttetést és bár a sebességet nem kapcsoljuk ki, a kocsi mégis megáll a fékek hatására. Röviden: nincsen szükség kupplungpedálra, sem indításnál, sem pedig kapcsolásnál. Egyetlen gázpedál, egyetlen fékpedál elégséges a kocsi vezetéséhez. Sőt azt is megtehetjük, hogy előrehaladás közben hátramennetet kapcsolunk és ha gázt adunk, a kocsi lassan megáll és minden zökkenő nélkül, simán kezd hátrafelé haladni.

A folyadék-kupplung nem foglal el több helyet, mint a normális lendítőkerék, az eddig szériában is megjelent konstrukciókban annak a helyét foglalja el közvetlenül a motor mögött. Hogy a motor és a meghajtott részek közötti sima, mondhatni rugalmas összeköttetés mennyire meghosszabbítja a sebességváltó, a kardáncsukló, a differenciál stb. élettartamát, arra felesleges rámutatni. Ez az előny is biztosítaná a folyadék-kupplung létjogosultságát, ha alkalmazása nem egyszerűsítene a vezetést és nem küszöbölné ki egyszer és mindenkorra a kupplungpedált.

D. Z. F.



A folyadék kupplung egyes részeinek sémája! 1. Tok. 2. Centrifugál szivattyúkerék. 3. és 4. Turbinakerék (az áttekinthetőség kedvéért külön van ábrázolva a cella-endszer és a kerék-test)

szemben a folyadék-kupplung alkalmazása esetén nincsen közvetlen kapcsolat, hanem csak közbeiktatott közeg, mégpedig folyadék.

A folyadék-kupplung szerkezete, illetve működése röviden a következő: kerék, teljesen zárt tokban két kerék van elhelyezve egymás felé néző lapokkal. Az egyik a meghajtó, a másik a meghajtott kerék. A meg-

rész is. A meghajtó és meghajtott kerék fordulatszáma között, lassú túrában természetesen különbség van, ami veszteséget jelent, de kb. 1000 percenkénti fordulatonál ez a fordulatszámkülönbség (slip) gyakorlatilag nem számít, mert kevesebb 5%-nál is.

Az elmondo, tak capsán könnyen megértjük a folyadék-kupplung óriási előnyeit. Bekapcsolt sebességnél jár-

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

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

## SPORTNAPTÁR

1932.

APRILIS

- 3—4. Dirt-track verseny Kecskemé-  
ten.  
9. Coppa Mille Miglia, autó.  
10. TTC tavaszi túraútja, autó és  
motorkerékpár.  
17. Európa Grand Prix, motor-  
kerékpár. Róma.  
17. Monacoi Grand Prix, autó.  
17. Dirt-track verseny Szegeden.  
24. Római Királydíj, autó.



A bécsi Puch motorosok hazaindulva Sphinx benzint töltenek.

## BUDÁN OLAJ

HELUM RICIN és az ősz-  
szes téli motorolajkülönleges-  
ségek. Bosch. Gumi. Felszere-  
lés. Johnson. König. Evinrude.

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

### Pünkösdkor a magyar Puch motorosok Bécsben viszonozzák az osztrákok husvétii pesti látogatását.

Osztrák motoros vendégei voltak a  
husvétii ünnepek alatt főváro-  
sunknak. A bécsi Puch-motorosok  
egyesületének egyik tüzáró csoportja  
látogatta meg Budapestet. A pesti  
Puch képviselet részéről Hummel  
Endre és Kiss László kalauzolták a  
vendégeket, akiket lejövetelkor Al-  
mászfűtőn a Vacuum Oil Co. r.-t.  
vendégelt meg.

A magyar Puch-motorosoknak rö-  
videsen alkalmuk nyílik Bécsben vi-  
szonozni osztrák kollégáik látogatá-  
sát, amennyiben Pünkösdre, május  
15-ére az osztrákok nagyszabásu  
Puch csillagtúrát hirdetnek Bécsbe.  
A csillagtúra feltételei értelmében  
szabadon választott, de legalább 100  
km útvonal befutása után, május  
15-én 16—18 óra között kell a részt-  
vevőknek befutni a bécsi célba, de —  
12-én este 6 óra előtt nem szabad  
startolni. A csillagtúrára vonatkozó  
tudnivalókkal az érdeklődők számára  
a budapesti fióktelep (Lehel-u. 25)  
készséggel szolgál.

## Motorosok tizparancsolata

I.-V.

I.

En vagyok a motor, a Te minde-  
ned, akár alulról, akár felülről vezé-  
relnek. En háritom el minden gondot,  
miként azt Te mondd és én va-  
gyok minden gond okozója, miként  
azt más mondja. En vezetlek ki min-  
den bajból, miként azt Te mondd  
és én vezetlek minden bajba, miként  
az a napilapokban néha írva vagyon.

II.

Tiszteld apádat és anyádat, hogy  
hosszú részletekre vásárolt motor-  
kerékpárod árát kifizethesse helyet-  
ted.

III.

Ne imádj más bálványokat, se más  
motorokat, csak a Tiedet. És ne csinálj  
magadnak faragott képet, ezért  
ne hajts a körüton száz kilométernél  
nagyobb sebességgel, mert ha elcsú-  
szol, vagy a taxi belédszalad, a síma-  
aszfalt is könnyen lefarag képedről  
pár centimétert.

IV.

Ne lopj a motorostól, hanem kérj  
tőle kölcsön, hiszen úgysem adod visz-  
sza, így egyre megy.

V.

Ne kívánd felebarátod motorját, sem  
motalkógörljét (benzintyákját), sem  
benzintankesavárját, ragasztóját és  
pótgertyáját, de a pumpáját se csend  
le géperől, míg ő bent ül a kávé-  
házban.

VI.-X.

VI.

Ne ölj — illetve ne ülj fel motorod-  
ra, ha nincs nálad hajtásiengedély,  
igazolólap és három félig kitöltött bár-  
cácska, miként az előírva vagyon az  
forgalmi rendeletben, mert ha a sar-  
kon álló anyalka felir, megbüntetnek  
szörnyű vétkeért, harmad- és negyed-  
ízigen.

VII.

Ne légy házasságtörő, azért ne vidd  
felebarátod feleségét oldalkocsidban a  
Háromszathégyre, csak akkor — ha  
más nem látja.

VIII.

Fmlékezzél meg a vasárnapról. Ezért  
hat napon át munkálkodjál (javítsd a  
gépedet, hogy a hetedik napra rend-  
bejőjön), mert a hetedik nap, miként  
az írva vagyon, a nyugalom napja és  
a szőke vagy barna pótutasok nem  
szeretik, ha az országút árkában mo-  
toroddal és nem Vele foglalkozol.

IX.

Ne paráználkodj a motalkóval és ne  
pazarold el hiába az olajodat, mert  
csak a szeszkartellit és az olajelosztó-  
hivatalt gazdagított vele.

X.

Ne hívj hamis tanukat arra, hogy  
motorod százötven kilométert kifut,  
mert úgysem hiszik el neked és kü-  
lönben is hazudni bün.

(Mózes képviseletében); Kőbevéste:  
KIRÁLY TENGYEL.

## MINDIG

## JOBB A

## AZ ÚJ

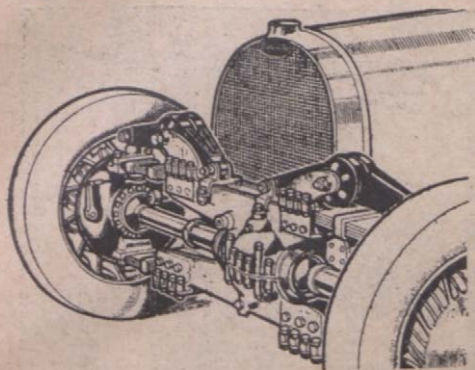
## K·L·G!

# K·L·G

# K

## gyertya vezet!

Vezérképviselet: SZILÁRD BÉLA, NAGYMEZŐ.U. 15



# HÁTSÓKERÉK MEGHAJTÁS ELSŐKERÉK MEGHAJTÁS NÉGYKERÉK MEGHAJTÁS

AZAZ MONSIEUR  
BUGATTI NEM  
HAGYJA MAGÁT.

Vajon milyen új tromfot készít Ettore Bugatti az idei versenyszéznra? Vajon milyenek lesznek az új versenymodellek, melyekkel a „molsheimi varázsló” olyan ellenfelekkel szemben is meg akarja tartani a hegemoniát, mint a legújabb Alfák és Maseratik? Akik meglepetést vártak, azok meglepetést kaptak a javából. Monsieur Bugatti ugyanis szakított a konvenciókkal és új kompresszoros, ötliteres nyolchengeresének mind a négy kereke meg van hajtva.

Úgy a hátsókerék-hajtásnak, mint az első kerék-hajtásnak megvannak a maga előnyei és hátrányai, hátrányok nélkül előnyt csakis olyan konstrukciótól lehet várni, melynek mind a négy kereke meg van hajtva — ez volt Bugatti elgondolása és a terv tette is valósult.

Az új 1932-es versenymodell 300 lóerőt teljesítő motorja hármast differenciál és megfelelő kardántengelyrendszerrel mind a négy kereket hajtja meg. Nehogy azt higyjük, hogy ez a sebesség növekedését vonja maga után, ellenkezőleg, a komplikált rendszer közel 5%-os munkavesztéséget jelent. Mi volt hát Bugatti célja? Egyszerű a felelet: mindent a jobb gyorsulásra tett fel. Tudjuk ugyanis, hogy a verseny pályák legnagyobb része sokfordulós, kapaszkodókkal tarkított, ahol minden a felgyorsuláson múlik. Minél jobban kiló a kocsis a fordulóból, minél stabilabb és minél kevesebbet faral a fordulóban, annál gyorsabb. Még a laikus is tisztában van azzal, hogy ha mind a négy kerék meg van hajtva, ha mind

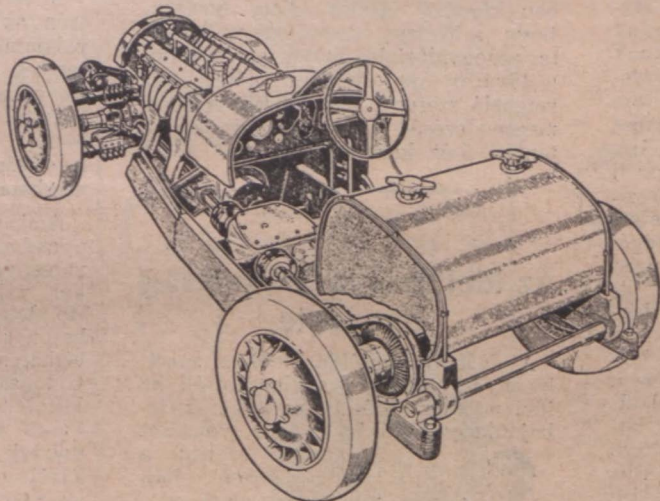
a négy kerék kapaszkodik, úgy a gép sokkal kevesebb kerékpörgéssel képes felgyorsulni.

Az új, mondhatni forradalmi Bugatti a tavalyi modellek-nél sokkal rövidebb, teljes felszereléssel alig 950 kilót nyom, 4840 kcm-es motorja nyolchengeres és két Roots kompresszorral van ellátva. A motor mögött foglal helyet a differenciállal kombinált sebességváltó, melyből egy kardán előre, egy hátra irányul. A hátsó kardán a hátsó tengely baloldalán levő differenciálba torkollik és hajtja meg a két hátsó kereket, az első kardán szintén újabb

két rövid kardántengellyel hajtja meg a kereszttrugózással differenciálművön keresztül ellátott és egymástól függetlenül rugózott két első kereket. Hogy a hátsó kerekek kapaszkodása tökéletes legyen, a nagy súlyt képviselő benzin és olajtartány a hátsó tengely fölé került, úgy-hogy a súlyelosztás mondhatni tökéletes.

Az új Bugatti természetesen előlről nézve merőben szokatlan, hűtője sokkal laposabb és szélesebb és azonnal feltűnik az elől levő differenciál és meghajtó szerkezet, valamint a versenykocsiknál merőben szokatlan kereszttrugózás.

Hogy az új modell mit tud eddig még nem derült ki. A kísérletek titokban folynak, de máris kiszivárgott, hogy a négykerék-hajtás olyan stabilitást ad a fordulóban, olyan gyorsuló képességet kölcsönöz a gépnek, hogy a Bugatti hegemonia 1932-re is biztosítva van.



Nyolchengeres, kompresszoros ötliteres motorja van a négykerék-hajtásos Bugatti versenymodellnek. Képünkön kitűnően megfigyelhetjük a sebességváltóból kiinduló két kardánt, és a differenciálműveket.

## AUTÓ-MOTORKERÉKPÁR

## ABRONCSOK ROZSDÁSODÁSÁT

Kérjen ajánlatot:

**HYDROXYGEN**

RT.-TÓL, I., BUDAFOKI-ÚT 72

TELEFON: A. 689-40, 689-49

a gummiköpeny alatt meggátoljuk fémbevonó eljárás-sal. Szabadalom bejelentve. Alumínium-karterek, hengerblokkok, egyéb alkatrészek elektromos és autogén uton való hegesztését olcsón és gyorsan végezzük.



Ghillány Miklós üzlete a budai motorosok meghitt otthona. A legkülönbélebb olajok, üzemanyagok gumik és felszerelési cikkek gazdag tárháza. a nagy forgalmu Fő-utcai üzlet.

## A TTC a Tourist Trophy megrendezésére vállalkozott

A versenyszazon küszöbén állunk, de a magyar versenyévd klasszikus eseményei nehezen akarnak kialakulni. Pedig motorsportunknak



mindenek előtt érdekében állana ezen versenyek átmentése egy jobb idő számára, a sok nehéz munkával megalapított klasszikus magyar versenyek folytonosságának megőrzése. Elsősorban Tourist Trophy versenyünkre gondolunk itten, melynek dicső multja a legbizonytalanabb jövőbe ténferget el az egyesületek egymásközi és belső torzskodásainak útvesztőjében. Örömmel látjuk, hogy mégis akadt egyesület, mely a haragszomrád-játás békagegrharchoz hasonló finóra mellett észrevette motorsportunk fájó, súlyos sebet s annak gyógyítására vállalkozott. A TTC vezetősége belátta, hogy a TT multja olyan érték, melyet nem szabad veszendőbe menni hagyni, belátta azt is, hogy az ország centralizált strukturájánál fogva motorsportunk nem nélkülözheti a Budapest közvetlen közelében megrendezendő Tourist Trophyt!

Miután azonban a régi pálya a

Budakeszi-út alsó szakaszának esős időben életveszélyes burkolata miatt nem jöhet többé szóba, a TTC vezetősége néhány lelkes versenyzővel karöltve elindult új hazát keresni a — TT-nek. A felső-jánoshegyi utakon akadt is megfelelő lakatlan erdőségben kigyózó cirkuit. Nem hisszük, hogy a főváros vezetősége, melyen a terv megvalósítása múlik, elgáncsolná a főváros sportéletében mindig ki-magasló szerepet játszott TT verseny megrendezését, mely a tervek szerint június 5-én kerülne lefutásra.

*bajnokság* pontszerzőversenyei oly módon módosulnak, hogy a résztvevők a soproni Grand Prix helyett a Balaton-körüli túraúton, az FTC hegyiversenye helyett pedig a TTC hegyiversenyén tartoznak résztvenni.

A *versenyautó* a két lánsszén, az FTC és TTC hegyiversenyén, valamint a TTC túraversenyének keretében lefutásra kerülő tíz kilométeres rakamazi sikversenyen tartoznak indulni. A *túra- és versenykocsik* bajnoki pontszerzőversenyeit a sportbizottság későbbi időpontban fogja meghatározni.

Ami a bajnoki kiírás vázlatából nyomban feltűnő, az a megbízhatósági versenyeknek a sebességi versenyekkel való indokolatlan összekeverése. Helytelen dolog versenyzőinket nehezen szerzett speciálgépeikkel megbízhatósági triálókra kényszeríteni. Ujdonságszámba megy a Balaton-körüli túraút, melyet 3 körös kb. 600 km-es távon a vezető sportfőhatóságoknak az idegenforgalmi testülettel karöltve rendezett júniusi balatoni sporthete keretében rendez meg a KMAC autók és motorok részére mint 12 órás versenyt. A pontszerző versenyek sorában szereplő FTC, illetve TTC rendezte hegyiversenyek terepe még bizonytalan. Függetlenül attól, engedélyezi-e a főváros a Guggerhegyi versenyt?

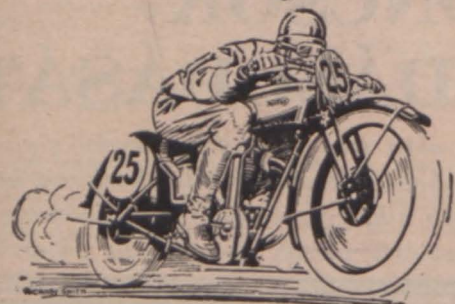
## Az ideji magyar bajnokság tervezete.

A KMAC legutóbbi klubközi sportbizottság ülésén megállapították az ideji magyar autó- és motorkerékpár-bajnokság kiírásának főbb vonalait.



A tervek szerint a *szólómotorosok* bajnoki pontszerző versenyek sorában a tavaszi kilométer lánsszé, a soproni Grand Prix, a KMAC megbízhatósági triálja, az FTC hegyiversenye és az őszi tati lánsszé foglalnak helyet. Az *oldal-kocsis motorkerékpár-*

**Túrára, versenyre** csak akkor indulhat nyugodtan, ha gépére



Vezérképviselet:

**DÉNES ÉS FRIEDMANN R.-T.**

Budapest, VI., Desseffy u. 29.

**COVENTRY**

VAGY **RENOLD**

LÁNCOT SZEREL!

# MI UJSÁG SZERKESZTŐ UR...?

— *Hallom, Komlóssy Bélát klubja a BSE indítani akarta április 17-én Rómában a FICM Európa Grand Prix versenyén?*

— Ugyvan! Sajnos a dologból nem lehet már semmi. A jeles Rudge-menő ugyanis dirt track tréningen felsőkarját törte, ami néhány hetes kényszerpihenőre kárhoztatja. Komlóssy személyében motorsportunk egyik legkiválóbb TT-menőjét kénytelen nélkülözni.

— *Ugylátszik erősen rájár a rúd legjobbjainkra!*

— Bizony. Kozma Endrét meg elítötte egy autó. Szerencsére semmi komoly baja nem történt s néhány napos kényszerpihenő után ma már vígan motorozik!

— *Melyek az osztrák ipar tavaszi újdonságai? Mit hozott újat a Wiener Messe?*

— Mindenek előtt Puchékról essen szó! A gráci gyár tovább fejlesztette tavaly megjelent pompás 500-as négyhengeresét. Az új Puch 500N egyébként

már Budapestre is megérkezett, beépített sebességmérővel, 30 w. Bosch világítással és kürttel mindössze P 1850.— lesz az itteni eladási ára!

— Az osztrák concern másik szenciója az 1'2 l-es négyhengeres Opel-Steyr kiskocsi, melynek 65×90 mm. fúratlökötű motorja fékpádon 22 lóerőt ad le. Abszolút modern kiskocsi, mely alkalmas lesz rá, hogy széles rétegekben gyarapítsa az autósok táborát.

— *Hallom új üzlet nyílik rövidesen.*

— Ugyvan. Pajor Imre, akinek szimpatikus személyét úgy a régebbi versenyeiről, mint pedig a Puch,

Majláth majd Urbach cégektől előnyösen ismeri a motoros közönség, önállóítja magát és még e hónapban megnyitja üzletét a Liszt Ferenc-tér közvetlen közelében. Pajor üzletkörét a Puch alkatrésztár és javító műhely mellett a legkülönbébb felszerelési cikkekre, új Puch, továbbá mindennemű használt gépek eladására alapítja. Bizonyosra vesszük, hogy Pajor üzleti elve — kis haszon, nagy forgalom — meg fogja találni az utat a motorosok szívéhez; a motoros közönség csakhamar szeretetébe fogja fogadni üzletét.

— *A Castrol árak az általános olajáremelkedéssel kapcsolatban nem emelkedtek?*

— Nem bizony! Nemesak a Ferro

rt. áldozatkészségét dicséri ez a körülmény, mely szerint a képviselőt magára vállalta a terheket, hogy vévőközönsége helyzetén könnyíthessen, hanem Kertész igazgató gondolkodását is. Kertész direktor üzleti politikája mindenkor alkalmazkodik a momentán piaci helyzethez s elsősorban ebben rejlik a Castrol sikere, egyre szélesebb térfoglalása.

— *Mi hírlik a KMAC motorkerékpáros Triáljáról?*

— Julius 24-én futják le a budai hegyekben mintegy 150 km-es távon a legkülönbébb próbákkal megspékelt, felette látványosnak ígérkező Triált. A tervek szerint a Triál keretében egy rövid sebességi terepverseny is lefutásra kerülne!

— *Olcso színházjegyet nem tudna ajánlani?*

— Dehogynem! A Bethlen-téri színpad motorosok és autósok számára újszerű kedvezményt léptetett életbe: A hajtási igazolvány felmutatója jegyváltásnál 50 százalékos kedvezményben részesül! Sőt! A színház igazgatósága április 8-án este ki-mondott KMAC napot rendez. Jegyek a KMAC-ban és Biró Jenő szaküzletben kaphatók.

— *Mondja csak Szerkesztő úr, milyen masinával vett részt Kiss Laci a dirt track tréningeken? Csuda gyors volt!*

— Teljesen széria 250-es Puch sportgépen, mely 11 HP-motorral van szerelve. Ezen típus mindenki számára hozzáférhető. Mindössze 1280 pengő az ára!

— *Halljuk az apróságokat!*

— A BMW-gyár sebességi versenyeken az idén nem vesz részt, azonban miként tavaly, az idén is indít egy csapat a Hatnapos Triálon, mely tavaly, mint ismeretes, három aranyérmel eredményezett a müncheni gyárnak. Más. Az augusztus 11-én kezdődő Európa kőrepülés útvonala elkerüli Magyarországot. Legújabb. Stuck Braziliában egy Rio de Janeiro mellett megrendezett km-versenyen Mercedes-Benz SSK kocsiával 206'8 km-es sebességet futva ki, a nap legjobb idejét érte el.

— *Mi ujság a svájci motoripar berkeiben?*

— A svájci ipar reprezentatív kiállításán Genfben a helvét elitmárka Motosacoche vonultatta fel idei típusait. Mint újdonság különös figyelmet érdemel a kéthengeres sv. motorral szerelt 850 kcm-es gép, mely a modern motortechnika minden vívmányát egyesítve, a kiállítás legkimagaslóbb modellje volt. Mondanunk sem kell azonban, hogy a 350 és az 500-as típusok legújabb változatai sorában is mindenki megtalálhatja ideálját.

— *Mi ujság autóversenyzőink körében?*

— Schwab Károly hű marad továbbra is az Austro-Daimler színekhez s egy pompás 3 l-es „Bergmeister“ volánjánál vesz részt a szezon versenyein.

— *Hallom, a Hydroxigén gyár érdekes újdonsággal készül meglepni a motorosokat?*

— Ugy van. A Hydroxigén gyár rt. (I. Budafoki-út 72.) Shoop rendszerű fémbevonatú eljárás útján rozsdamentesíti a kerékbronzok peremét, amely eljárás a gumik élettart-



-as kérdés, a rengeteg fajta között melyik motorkerékpárra essen választása.



-alma nincs, milyen jól oldja meg ezt a kérdést, ha az



három típusa között keresi meg a céljainak legmegfelelőbbet

350 kcm. ... .. P 1250.—

500 kcm. O. H. V. P 1750.—

500 kcm. s. v. krómozott P 1850.—

Vezérképviselőt:

## URBACH LÁSZLÓ

VI., HUNYADI-TÉR 12.

TELEFON: 116—28

tamát van hivatva tetemesen meghosszabbítani. A zink és kétszeri alumínium bevonatot durranógázzal sho-



polják az abroncsokra, melyen, eltérőleg az eddigi kísérletektől, nem eltávolítható fémbevonatot, hanem azzal szinte homogén egységet alkot. A gyár eljárása rendkívül olcsó, minden motoros számára hozzáférhető. A gyár lapunkra való hivatkozás esetén szívesen küld ismertetést a rendkívül érdekes és mindenekelőtt célravezető eljárásról. Ugyanitt ajánljuk olvasóink figyelmébe a Hydroxigén gyár legmodernebb hegesztő műhelyét, mely úgy autogén, mint elektromos forrasztásai révén, vezetőszerpet visz ezen iparágban.

— *Kezdődik a nagy autóversenyek szezonja?*

— A szezon próbabaloppja az április 3-án lefutásra kerülő tuniszi G. P. lesz, melynek nevezési listáján a teljes Bugatti és Maserati legénység szerepel. Nagyon valószínű azonban, hogy a próbabalopptól a bevezettek jórésze távol marad, hiszen április 9-én az 1000 mérföldes olasz körverseny a Coppa Mille Miglia gyűjti startjához a kontinens csaknem valamennyi épkezláb versenyzőjét. Mint emlékeztet, tavaly Caracciola nyerte Mercedes-Benz színeiben a versenyt, az idén pedig ugyanaz lesz „Caraccs” debütje a piros Alfa Romeo volánjánál. „Caraccs” az idén 550–600 kilóval könnyebb lesz, mint tavaly! A négyülékes Alfa sportkocsi karosszériája alig éri el a 140 kilót! Szakkörökben osztatlan érdeklődés kíséri Caracciola startját...

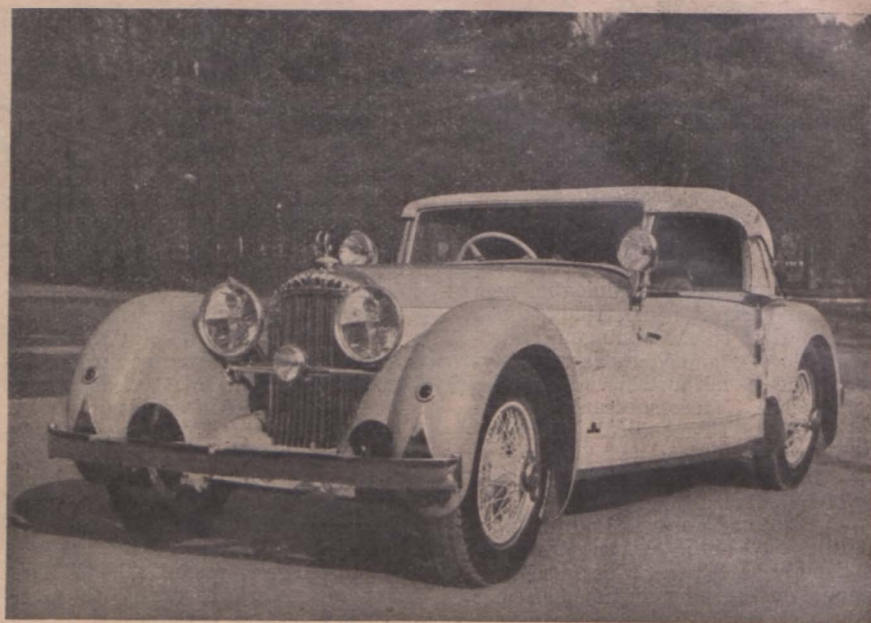
A Mille Miglia befutója után alig egy hétre a Monacoi Grand Prix nyújt reváns alkalmat a volán mestereinek... Tehát már a közeli napokban megkezdődik a nagy Bugatti-Alfa Romeo-Maserati viadal.

— *Alfieri Maserati halála azonban*

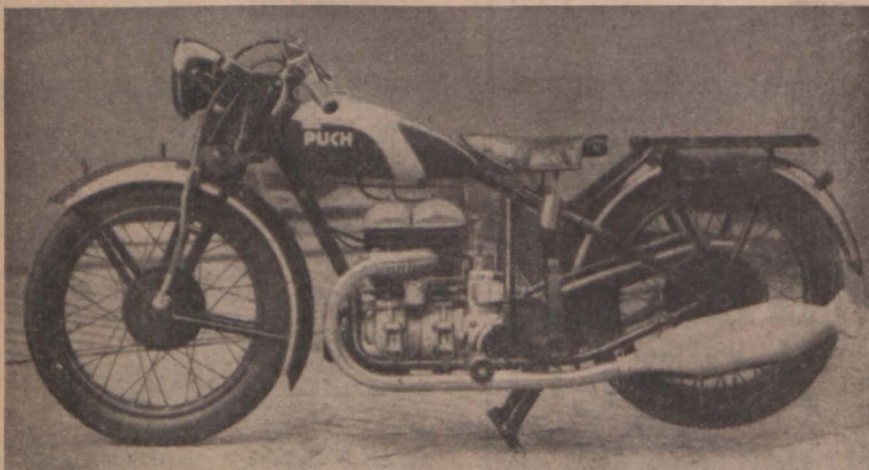
súlyos handicap lesz a tavalyi szezon végén étre tört Maserati színeknek!

— Ezzel a szomorú ténnyel feltélenül számolni kell. A szeniális bolognai konstruktor váratlan halálát bizonyára meg fogja synyleni a gyár. Pedig halála előtt pár héttel még olyan ambícióval végezte kísérleteit Monzában. Mikor vesebántalmaival kórházba került, senkisésem gondolt volna ilyen tragikus végre. Mint hírlík, a gyár versenyprogramját ennek ellenére végrehajtja, annál is inkább, mivel Alfieri Maserati elkészült volt már idei versenykocsijaival. A Mille Miglián a gyár teljesen új kocsit állít starthoz, a hosszútávú versenyek mestereivel, Archimede Rosával és Morandival a volánnál. Fagioli és Dreyfuss Grand Prix masinái szintén teljesen készek...

Alfieri Maserati Isotta Fraschininél kezdte pályáját, majd sok hányódás után a háború végeztével megalapította gyárát. A csalódások és meg-



A legszebb kocsi Magyarországon — Schwab Károly Austro-Daimler „Bergmeistere”, mellyel részt vesz a szezon versenyein.



Az új Puch 500 N ideális szőlő és oldalkocsi masina. Erősített villa, nagyobb teljesítményű motor, átkonstruált és gazdaságosabb karburátor a főbb újításai az izléses gépnek.

próbáltatások hosszú évei nem törtek meg lelkesedését s 1930-ban Dreyfuss Monacoi Grand Prix diadalával megnyitottak előtte a siker útjai. Legnagyobb diadalát az elmúlt év utolsó versenyén aratta Monzában, ahol Fagioli megadásra kényszerítette a teljes Bugatti és Alfa Romeo csapatot. Öccsével, Ernestoval egyetemben maga is résztvett több nagy versenyen, de igazi babérait a rajzasztalnál aratta.

— *Mi ujság még a honi szakmában?*

— *Bíró Jenő cége a magyar motoros társadalom páratlanul népszerű alkatrész és felszerelés beszerzési forrása, a Puch motorosok osztatlan öröme, komplett, eredeti gyári Puch-alkatrészraktárt rendezett be. Ezzel az után elmondhatjuk,*



hogy nincs a motoros szemnek kedves alkatrész vagy felszerelési cikk, mely Bíró Jenő üzletében beszerezhető ne volna. Szakavatottsága, évtizedes gyakorlata, régi motoros multja segítségével, megérdemelten fértközött a motorosok bizalmába.

— *Mikor jelenik meg a Motoros legközelebbi száma?*

— *Április 15-én! Most már két hetenként jövünk ki! Viszontolvasásra!*

\* A tavaszi szezon megkezdésével teltek már 80 fillértől kaphatók négyszögölenként Erdén, közel a vasútállomáshoz. Bővebb felvilágosítással az „Erd és Vidéke” szerkesztősége szolgál, Erd, Vörösmarty-utca 1241. szám, vagy a budapesti kiadóhivatal, Budapesten, V., Zoltán-utca 1.s zám. Telefon: 235—38 szám.

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

*Motoros*

**LODGE**

gyújtógyertya jó!

**LODGE**

gyertya nagyon jó!

A motorosok szives figyelmét felhívom arra, hogy az összes létező motorkerékpárokhoz, úgy motor, mint sebességváltó alkatrészekben, láncokban, pneumatikokban és mindenfajta felszerelési cikkekben állandó raktárt tartok. Vidéki rendeléseket raktárról azonnal eszközölök.

**BIRÓ JENŐ**

ALKATRÉSZ ES PNEUMATIK RAKTÁRA  
**BUDAPEST, VI., LISZT FERENC TÉR 2**

Eredeti



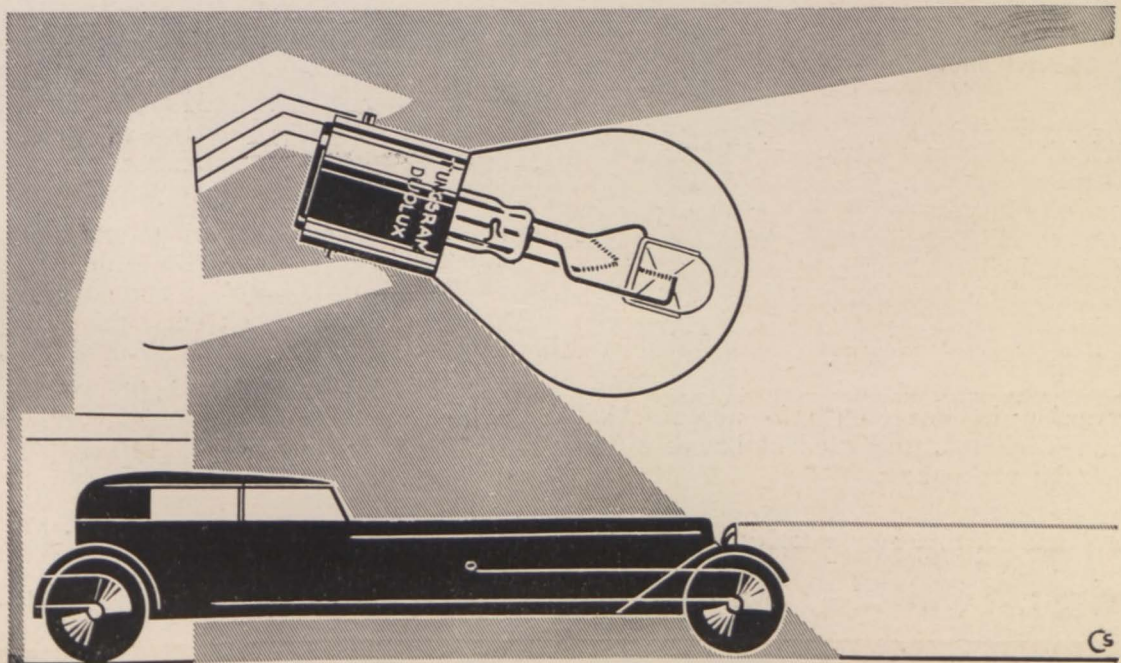
**LODGE**

gyertya a legjobb!

alkatrészek gyári lerakata.

**LODGE**

gyertyát használ minden motoros

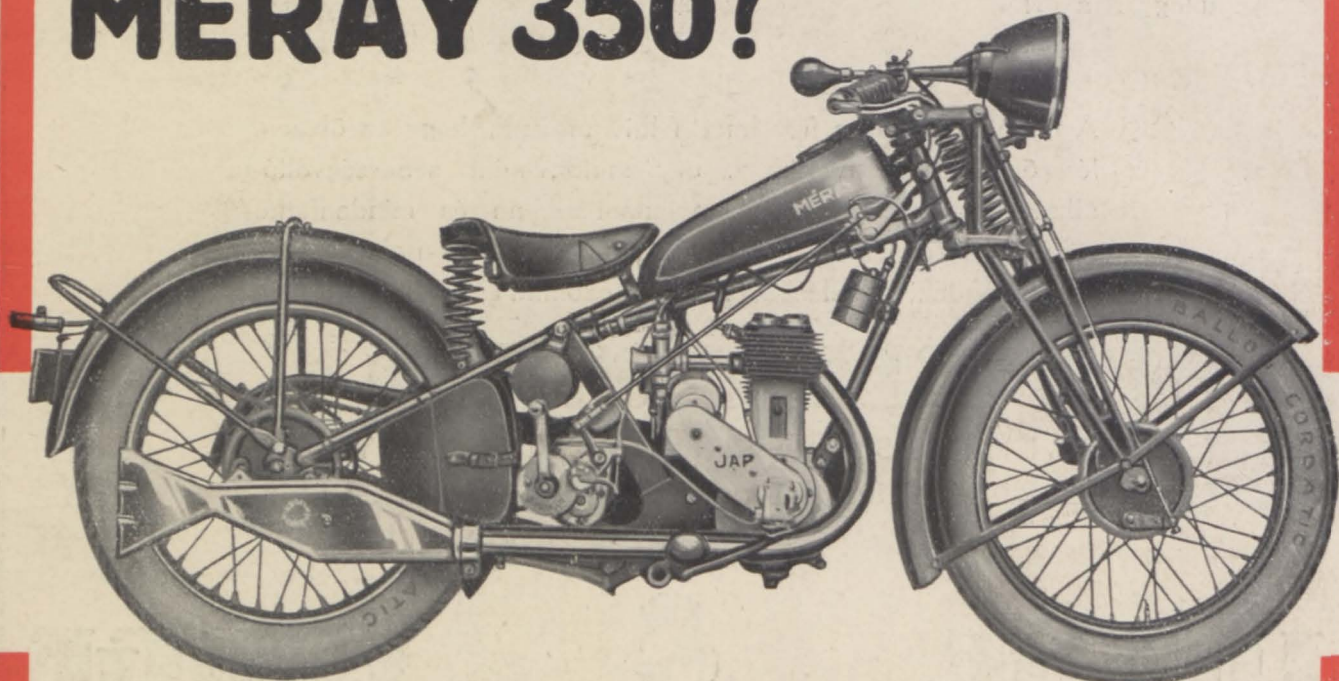


**TUNGSRAM**  
FÉNYERŐS, TARTÓS, GAZDASÁGOS

# 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, zökkenő nélküli kapcsolást tesz lehetővé;

**váza** speciális torziómentes háromszögrendszerben épül, tehát elhúzóadások, 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** kéttolattus, teljesen automatikus rendszerű, mely minden fordulatszámnál önműködőleg táplálja a motort a helyes arányú gázkeverékkel, tehát minden egyes csepp üzemanyagot munkává alakít 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'—**

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

**TELEFON: 919-21, 921-63**

Magyar Acélárugyár Részvénytársaság motoros járműveinek gyári eladási központja.