

HOGYAN ÁTTÉLEZZÜK MOTORUNKAT?

ÁRA
40
FILL.

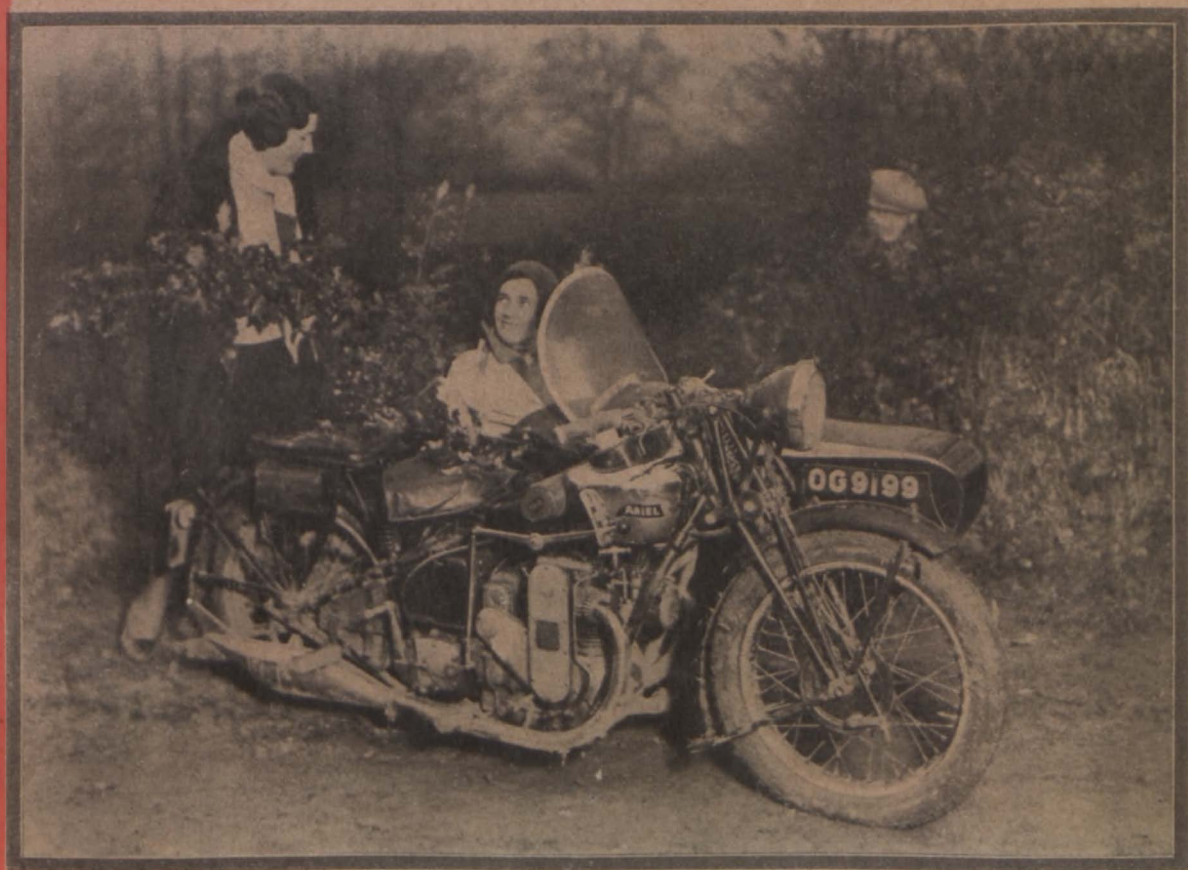
MTB 22 645

a Motoros

MOTORKERÉKPÁR, AUTOMOBIL
MOTORCSÓNÁK, REPÜLÉS

IV. ÉVFOLYAM
5. SZÁM
1932. április 15.

A LEGNAGYOBB PÉLDÁNYSZÁMÚ MAGYAR
MOTORSPORTLAP ●



ITT A TAVASZ...

telv. Haja Ortho Ultra lemezen

Ki a szabadba — ez ilyenkor a jelszó, amikor a langyos tavaszi napsugár kezdi az embert csalogatni kifelé a város körületegéből. Az oldalkocsiba pakoljuk Sárit, a paktartóra Jucit, egy rugós és már vigan purrog alattunk a négyhengeres Ariel a szabad országutakon. Az erdőszélen jólesik egy kis pihenő, Sári és Juci trécsel, a motor gazdája pedig — ott mozog a zöldlevelű bokorban.

WAKEFIELD
CASTROL
MOTOR OIL

A
ARIEL



MOST több évi elő-
munkálat után **BOCSÁTOTTA FORGALOMBA:**
AZ ÚJ BOSCH-GYERTYÁT A
ZÖLD GYÜRÜVEL

A legnagyobbmértvű haladás 30 év óta!

Kérje Bosch szolgálatoknál, autófelszerelési üzletekben, javítóműhelyekben, autó- és motorkerékpár képviselőknél, nagyobb garageokban stb. a díjmentes 10.320 sz. jubileumi prospektust a nagyszabású pályadíjkiírással.

2001 díj, főnyeremény 80000,- Márka

PUCH TYPE 500 N



A legmodernebb, legkisebb üzemanyag-fogyasztású, legnagyobb erőteljesítményű négyhengeres 500-as univerzális tura- és sportmotorkerékpár

30 W, 6 Voltos világítással, Bosch
kürttel, beépített tachometerrel **P 18500,-**

Kedvező fizetési feltételek!

Gyári fiók: VI., Lehel-uca 25.

Telefon: 923-40.

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 LAPKIDÁDÓ VÁLLALATSZERKESZTŐSÉG ÉS KIADÓHIVATAL:
BUDAPEST, V., TÁTRA-UTCA 4. SZÁM
HIVATALOS ÓRA: 9-2-IG
TELEFON: AUT. 224-07 és 107-68

Postatakarékpénztári csekk számla szám: 48.438.

IV. ÉVFOLYAM

BUDAPEST, 1932. ÁPRILIS 15.

5. SZÁM.

Előgyujtás

Amikor felemelték a benzin és motorkő kincstári részese-
sedését, azt hitték, hogy legalább is olyan jó üzletet
csinálnak, mintha árvízvíz ellen vállalnák el a hármashatárhegyi menedékház biztosítását. A pénzügyminiszter
úr bizton azt hitte, hogy újabb összegeket tud majd bete-
relni az államkasszába, csak mi, motorosok tudtuk: ha
drágább lesz az üzemanyag, csökkenni fog a fogyasztók
száma és hiába emelték az illetékeket, kevesebb fog be-
folyni. Most, hogy a pénzügyminisztérium jelentése el-
árulja, hogy a benzinfogyasztás 62.703 mázsáról 42.670-re
csökkent, hogy 170.342 mázsa motorkő helyett csak 144.316
fogyott el, talán már a hivatalos körök is elhiszik, hogy
igazunk volt. Pedig egyszerű volt ezt megjósolni. Nem
nehezebb, mint vörösre festeni a kalas taréját...

Külön kigondoló bizottságot kreáltak a kereskedelem-
ügyi minisztériumban, külön főkiigyalóval az élen kello-
számú alkiigyalnokokkal felszerelve. Ki kellett gondolni bi-
zottsági alapon, hogy lehet a MAV-nak konkurrenciát csin-
áló magán teherautó-bérfuvarozóknak azt mondani, mint
Arisztid a csirkének, hogy: hess. Ha konkurrencia — úgy
mond — hadd legyen konkurrencia. De persze csak házi
konkurrencia. És mint pöndrőből május éjszakáján a csere-
bogár: megszületett a MAVART. A MAV fuvarozó válla-
lata. És megjelentek a kigondolt rendeletek: — Jaj annak
a teherautó-bérfuvarozónak, aki állomáshelyétől 30 kilo-
méternél messzebbre meri elfuvarozni az ugorakat, hétszer
jaj annak a bérfuvarozónak, aki a parajszállítvány he-
gyibe a parajhoz tartozó kofát is felveszi a kocsi. Mert
ugyebár, az csak természetes, hogy a MAV-nak nem lehet
konkurrenciát csinálni, váltsa csak meg kofáné a bilé-
tjét. Kigondolták azt is, hogy csak magyar gyártmányu
teherautóval szabad bérfuvarozni. Itt azonban már liber-
lisabbak voltak, mert szabad választást engedtek, akár a
halálraítéltek a Zambézi mellett, aki maga határozza
meg, hogy kender- vagy len-
madzagra kössék fel. A de-
likvens választhat a MAVAG
és a WM teherautók között...
A kigondolásból fakadt ren-
delet az azonban nem lesznek
hosszú életűek. Október 14-én
megszűnik a hatályuk, azon-
ban mégse örülünk. Október
14-től — egészen tilos lesz a
magán teherautó-bérfuvarozás.
Viszont ellenszolgáltatáské-
pen tetszésükre bízzák a te-
herautósoknak, hogy kocsiju-
kat a Dunába süllyesszék,
vagy divatos nadrágtartóva
dolgozzák át. Október 14-től
fogva csakis a MAVART bér-
teherfuvarozhat. Hogy néhány
ezren belehalnak ebbe a ren-
deletbe, az nem fáj a MAV-
nak. A bérfuvarozók azonban
nem hajlandók meghalni. Szer-
vezkednek. Mert meglévő szer-
vezetük — élen a havi 600-zal
megdíjaztelt előkelő közéleti
férjével — nem tud, vagy ta-

lán nem is túlságosan akar valamit tenni. Egy haszon
azonban van a dologból: a kigondoló bizottság megszűnik.
Béke hamvaira...

Ugy állunk itt vártát a tetszalott magyar motorizmus
betegágya mellett, mint ama bizonyos muszka baka
a Sipka szorosban, csak éppen annyi a különbség, hogy
Verescsagin mesternek aligha sikerül beletemetnie bennün-
ket a gazdasági vész hólavínjába. Pedig akadna Veres-
csagin, nem is egy, az Apponyi tér környékén, aki szíve-
sen menne el a temetésünkre kiközögni magából készen
tartogatott krokodiluskönyveit. Mi azonban, akár tetszik
egyeseknek, akár nem: élünk és élni is fogunk. Sőt olyan
merészek is vagyunk, hogy amikor egyes úgynevezett
„nagy” szaklapok elmerültek vagy összevont számokkal
kísérleteznek, mi a tavaszi hónapok beálltával ismét két-
hetenként lépünk a porondra. Eppen úgy, mint ama vi-
dám időkben, amikor még életjáradékokat szavazgattak
meg egyes uraknak nem messze Pázmány Péter szobráról,
amikor Zajác „Aga” még álláshalmozó volt. Hogyan csin-
náljuk? Hiszen mi nem kálincstünk soha szubvenciókért,
nem injekcióztattuk magunkat egyesületektől, testületek-
től, közszónnel hártottuk el magunktól a megtiszteltetést
akár a Gyüge, akár a KRACHC hivatalos lapságáról volt
szó. Könnyen tehetjük, nem volt ebben semmi bűnös for-
tély. Csupán annyi, a „Motoros”-t nem testületek és töm-
jénfüstre szomjas úgynevezett vezérek tartják el (azt is
mondhatnánk, hogy ki-), hanem egyedül és kizárólag a
magyar motorosok biztosítják az életét. A magyar moto-
rosok, akik híven kitartanak mellettünk és a mai vészidők-
ben is lehetővé teszik, hogy ezer meg ezer példány fogy-
jon el a mi vöröscsikos lapunkból. Pedig annakidején jutá-
nyosabbnak látszott követni az örök példát, beadlani a
varázslók közé: nyomtatni vagy feltízennyolc példányt tele
tömjénfüsttel, dísznek kirakni másfelet az Apponyi téri
ujszágbódába, szétküldeni jel-
tucat tiszteletpéldányt és elhi-
tetni a világgal — helyesebben
a szakmával, — hogy akkorák
vagyunk, mint az Eiffel torony
és hogy meghal az a cég, mely
nem helyezi el hirdetésait az
14.643 példányban szétkaplo-
dott lap hasábjain. Mi az el-
lenkező oldalon haladtunk.
Független és jó lapot adni: ez
volt a devizánk. És mint a ta-
paszlatatok mutatják, ez a va-
latánk is lett egyúttal. Mi az
olvasóközönségre, a 40 fillére-
ket előszedő motorosok ezreire
építettünk és bár ezüstkupakos
tajtékpipára még mindig nem
telik, élünk és nem fogunk meg-
halni. Most pedig illő tisztelet-
tel bocsánatot kérünk azért,
hogy először és utoljára —
sajátmagunkkal is foglalkoz-
tunk.



Henne, 500-as BMW-jén február 10-én, a bécsi rekordnapon
214,22 km-es átlaggal megjavította a kategória rekordot —
Mobiloil D olajjal.



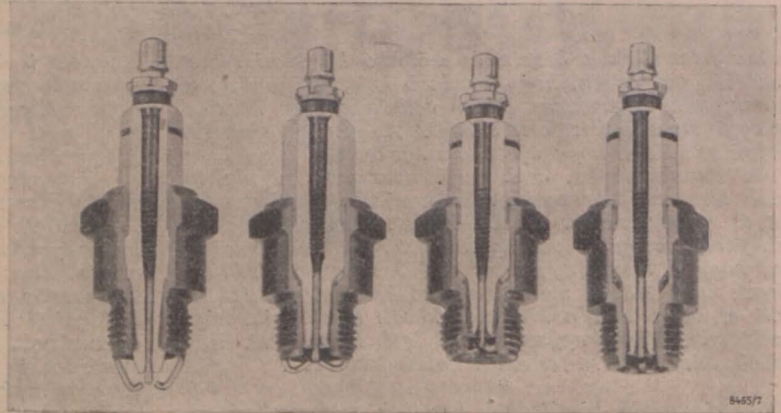
A PYRANIT SZIGETELŐANYAG — MEGBECSÜLHETETLEN KVALITÁSOKKAL RUHÁZZA FEL AZ ÚJ „ZÖLD GYÜRŰ”-S BOSCH GYUJTÓGYERTYÁKAT

lete: minél kisebb az arány, annál „hűvösebb” a gyertya. Üzem közben a gyertyának a robbanótérbe nyúló részei egy bizonyos hőmérsékletet vesznek fel, átlag 4–500 fok Celsiusra hevülnek. Ha a gyertya ennél hidegebb marad, úgy a szigetelőtest bel-

gyertya erősen áthevül, aminek következtében az olaj és korom leéghet róla, viszont a robbanótérbe „belógó” szigetelőtest és körmök a beszívott nyers gáz hűtőhatása következtében minden szívási ütemben lehülnek, tehát sem *elkormozódás*, sem pedig ön-

Néhány nap előtt léptek a porondra a Bosch művek az 1932-es év nagy meglepetésével, az új gyújtógyertyaszériával. Megjelentek az új Bosch gyertyák, melyek már külsőleg is azonnal felismerhetők a szigetelőtest színes csíkjáról. Tekintettel arra, hogy a Bosch gyertyák kétségtelenül a legnépszerűbbek a magyar motorosok körében, szükségesnek tartjuk az új típusok részletes ismertetését annak megmagyarázásával, hogy mennyiben különböznek és milyen előnyökkel bírnak az új gyertyatípusok.

Az új Bosch gyertyák legfontosabb újítása: az új szigetelőanyag. A laikus nem is sejtí, hogy a gyertya minőségére és rajta keresztül a motor teljesítményére és üzembiztonságára mekkora befolyással van a gyertya szigetelőtestének anyaga. A szigetelőanyagon múlik minden, helyesebben a megfelelő szigetelőanyag és a megfelelő konstrukció helyes kombinációjában. Az új Bosch gyertyák szigetelőanyaga évek kísérleti és kutató munkájának eredménye és termikus szempontból ideálisnak nevezhető. Legfontosabb és eléggé fel nem becsülhető sajátossága, hogy hőhatásokkal szemben teljesen érzék-



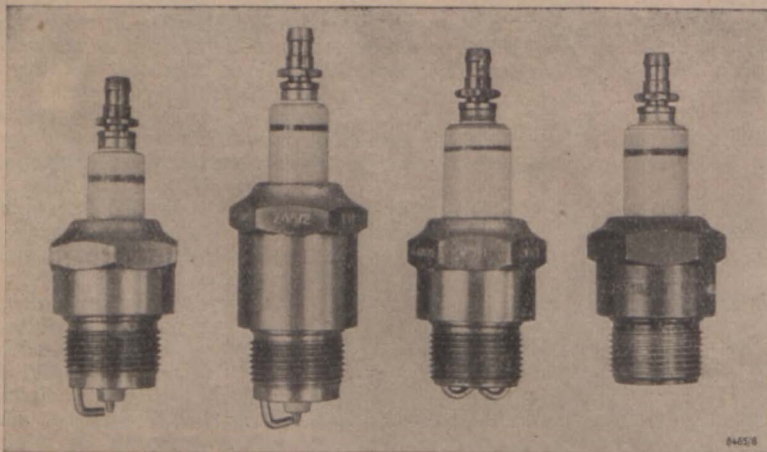
M 45/1 M 95/1 M 145/1 M 175/1
A négy különböző hőértékű új típusú Bosch gyertya metszete.

sejére az áramot vezető korom rakódik le, a ráfreccsent olaj nem ég el és bekövetkezik az úgynevezett *gyertyaasszusz*. Ha a gyertya viszont túlmelegszik, akkor a szigetelőtest és a körmök annyira áttüzesednek, hogy meggyújtják a keveréket, még mielőtt a gyertya körmein szikra pat-

gyújtás nem léphet fel. Sajnos, akkoriban ilyen gyertyát nem lehetett forgalomba hozni, mert a felhasznált szigetelőanyag nem volt elég ellenállóképes. A hirtelen fellépő hőmérsékleti különbségek károsan befolyásolták a zsríkből készült szigetelőtest élettartamát.

Az új szigetelőanyag nagy ellenálló képessége lehetővé tette, hogy az ideális típus forgalomba kerülhessen. Ugyanakkor lehetségessé vált magasabb üzemi hőmérsékletű motorok részére magasabb hőértékű új gyertyatípusokat is megteremteni, lényegileg ugyanilyen elgondolás alapján. Az új Bosch gyertyaszéria magasabb hőértékű képviselőinél az új szigetelőanyag előnyeit olyképen használhatták ki, hogy a *középső elektródot körülfogó szigetelőtest alsó végét vékonyabbra méretezték*, amivel a gyertya úgynevezett öntisztító, tehát a kormot és olajat elégető tulajdonsága annak ellenére is jól érvényesül, hogy öngyújtástól nem kell tartani.

Az új szigetelőtest másik, alig felbecsülhető előnye, hogy feleslegessé tette a sokfajta különböző hőértékű gyertyatípust és lehetővé tette, hogy csupán négyféle alaptípussal, a 45, 95, 145 és 175 hőértékű gyertyával lehessen az egyes motortípusok gyújtását megoldani. Természetesen versenyelőkra továbbra is speciálisan magas hőértékű (225 és 295) gyertyák állanak rendelkezésre, de ezeket nem lehet beiktatni a szériagyertyák sorozatába. Az új gyertyák szátszedhető és szét nem szedhető kivitelben, valamint metrikus és amerikai menettel készülnek, sőt speciális célokra különlegesen magas testtel is kaphatók.



Ilyenek az új „gyűrűs” Bosch gyertyák. Balról jobbra: A normál 45 hőértékű, a magasított testű 45 hőértékű, a 95 hőértékű és a 145 hőértékű új Bosch gyertya.

len, ellentétben az általánosan használt zsríköanyaggal.

Hogy az új Bosch gyertyák előnyeit megérthessük, foglalkozzunk azzal a kérdéssel: *milyennek kell lennie az ideális gyertyának?*

A gyertya minősége szempontjából elsőrendű fontosságú annak *üzemi hőmérséklete*, mely függ a hozzávezetett és a tőle elvezetett hő arányától. Minél nagyobb ez az arány, annál magasabb a gyertya üzemi hőmérsék-

tanna át: ezt nevezzük *öngyúlásnak*.

A Bosch művek kísérleti laboratóriumában már kerek 10 évvel ezelőtt megállapították, hogy a mindennapi — tehát nem túlerőltetett — használatban az a gyertya állhatja meg a legjobban a helyét, melynek körmei és szigetelőanyaga tülemlkedik a gyertya oszvarmentes részén, tehát mondhatni *belelóg* a robbanótérbe. Ennek az a magyarázata, hogy minden gyújtási ütem alkalmával a



Takarékosság:

Legjobban takarékoskodik, ha a legjobbat vásárolja! Vegyen ezért kizárólag

WAKEFIELD

CASTROL

MOTORLAJAT!

Mindenütt kapható!

Vezérképvislet: FERRO VAS-, MŰSZAKI ÉS AUTÓFELSZERELÉSI RT.
Budapest, V., Vilmos császár út 28. Telefon: 273-28, 273-29.

Mit hoz még az április?

Április 24. Duna SC turaversenye.

Április 24. FTC Dirt Track versenye

Április 30. Magyar Rekordnap.

A Duna Sport Klub motorszakosztálya április 24-én rendezi megbízhatósági versenyt motorkerékpárosok és autómobilok számára a Budapest—Szentendre—Visegrád Esztergom—Budapest útvonalon. A rendezőség a motorkerékpáros helyezteket 100, 80, 60 és 50 pengős pénzdíjakkal díjazza, míg az autósok számára ezüst tiszteletdíjakat írt ki.

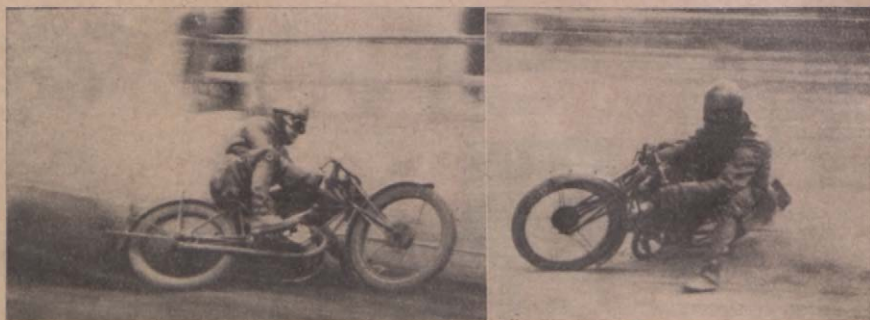
Örömmel üdvözljük a Duna SC vezetőségét, mely az anyagi áldozatoktól sem riad vissza, csak hogy súlyos gondokkal küzdő versenyző gardánknak segítséget nyújtson. A versenyre vonatkozó felvilágosításokkal a Pápai motorservice (V., Hollán-u. 15.) szolgál, ahol egyben a nevezések is leadhatók.

*

Végre révbe jut az FTC régóta halogatott dirttrack versenye is, mely április 24-én az Üllői-úti sporttelep futballpályáján kijelölt kb. 300 méteres körön kerül lefutásra a már ismertetett eredeti tervek szerint.

*

Május 1-éről, április 30-ára hozta előre a KMAC tavaszi Rekordnapját, melyet reggel 9 órai kezdettel rendez meg a táti betónon.



Hogyan kell bródszeidolni? (Bemutatja Lukavecz Ferenc az FTC pályán.)

Bevonul a totalizátor a magyar motorsportba?

A közelmúltban egy érdektársaság arra kért engedélyt a kormánytól, hogy az egyes sporteseményekkel kapcsolatosan, így a motorkerékpár és autóversenyeken is, totalizátorgépekkel felszerelt fogadóirodákat állíthasson fel.

A beadvány mögött álló érdektársaság huszonöt éves koncesszió fejében évi fix összegű részesedést kínált az államnak, amelyre felveendő bankkölcsönből tető alá lehetne hozni a Nemzeti Sportpalotát. Az érdekes tervezet szerint a motorkerékpár- és autóversenyeken győzelemre és helyezésekre lehetne fogadni. A fogadások gyakorlati lebonyolítását a lóversenyekhez hasonlóan képzeli el az érdekeltség. A fogadóirodák mű-

ködésére, a versenyek realitására a Magyar Lovaregylet mintájára, megalkalítandó Magyar Sport Totalizátor Egyesület ügyelne fel.

Az érdekeltek vezetősége közvetlen tárgyalásokat folytatott már a kormányval, mely azonban a tíz évre nyújtandó koncesszió fejében a Nemzeti Sportpalotának hatmillió pengős költséggel történő haladéktalan felépítését kívánja. Az érdekeltség megbízottainak ezeketán a mögöttük álló két belga pénzcsoporttal kell letárgyalniok a lehetőségeket. Mondanunk is fölösleges, hogy a klüföldön már régóta divatos totalizátorok üzembehelyezése hatalmas impulzust adna motorsportunk fejlődésének, az államnak jelentős bevételt nyújtana és nem utolsó sorban — mint a tervezet igéri — a hadirokkantaknak, hadiárváknak és hadiözvegyeknek adna kenyeret.

BIZTOS



hogy jót vesz, ha PUCH -ot vesz!

Gyári alkatrésraktár!

Javitóműhely!

Vidéki rendelések aznap elintézve.

Kérjen árajánlatot!

Előnyös részletfizetés.

Legujabb 500 N típus raktáron.



Puch motorkerékpárok lerakata:

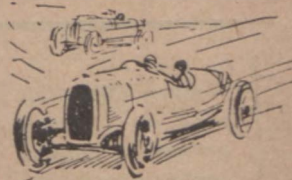
PAJOR IMRE

VI., Jókai-u. 26. (ezelőtt Gyár-u.) Telefon: 20-2-28.

Érdeklődés esetén a cégeknél említse meg, hogy ezt a hirdetést A MOTOROS-ban olvasta.

BORZACCHINI

AZ ALFA ROMEO CSAPAT
ÉLÉN REKORDIDŐVEL



CARACCIOLA KIESÉSE ELLE-
NÉRE IS POMPÁSAN DEBÜ-
TÁLT ÚJ MÁRKASZINEIBEN.

NYERTE A MILLE MIGLIÁT

Brescia. A Coppa Mille Miglia starthelye. Lázás izgalom fekszik a városra. Ma startol az 1000 mérföldes verseny mezőnye. Az Alfák a favoritok, főleg az idén Alfa színekben debutáló tavalyi győztes Caracciola-nak nagy a tábora. A Bugatti istálló aduja Varzi. Mi lesz itt...?! izgulnak a taliánok.

Start. Nyolevannyolcam állanak a vonalhoz. A főérdekföldés persze most is a kerekkeké. Vértörős Alfa dübörög a startvonalnál. A megtorpant hűtő előtt, mint valami mesebeli szörny szemei, alszik a három óriási reflektor. Szükség lesz ezekre, hiszen éjszakan át is folyik a vad hajsza az Appenin félsziget országútjain a diadalmi jelvényekért és — nagyszámu lirákért. Lezáratlan útvonalon 1635 km-es távon vívja meg közel száz motoresoda titáni harcát az olasz éjszakában, hogy másnap rekordokat döntve, fussanak be a beresciai célba, mely alig 15 órával előtte még egy 1600 km-es országúti verseny starthelye volt...

Egymásután vágatnak el a gyári sportkocsik, majd a külön kategóriában szereplő ú. n. szériakocsik, melyek a popozíciók szerint 24.000 liránál olcsóbban kerülnek forgalomba s mint ilyenek mindenki számára hozzáférhetők.

Már érkeznek az első jelentések: Az Alfa-vezető Nuvolari összeütközött, a Bugatti matador Varzi pedig benzintank-defektus miatt kiállott.

— Caracciola számára szabad az út — mondogatják s „Caraccs“ rá is szolgál a bizalomra. Firenzében már percekkel fekszik az élen márkatársá, Campari előtt.

Róma.

— Caracciola megnyerte a Coppa Mussolinit! — jelenti a versenyvezetőség. A Duce ugyanis díjat ajánlott fel annak a versenyzőnek, aki leggyorsabban érkezik be az „örök városba“. Caracciola gyors volt, nagyon gyors: Nuvolari tavaly felállított 100'3 km-es rekordját 112'4 km-re javította meg.

Caracciola kolosszális tempóját azonban megtörik a kupplungdeffek tusok: a Sabin hegyekben egyre jobban visszaesik, Terninél (763 km) ugyan még egy teljes perc előnye van Siena (Alfa) és Campari, valamint a 10 perccel negyedik helyre feljött Borzacchini előtt, de Perugiánál (790 km) már Siena vezet Campari előtt fél perccel. Caracciola percekkel visszaesett, Borzacchini a sarkában van!

Beköszönt az éjszaka — de a szilaj hajsza nem szűnik...

Macerata. Kontroll állomás. 936 km: 1. Campari 8:56:00 mp., 2. Borzacchini 8:58:10 mp., 3. Siena 9:01:00 mp., 4. Caracciola 9:04:38 mp., 5. Trossi 9:16:00 mp.

Az éjszakai hajsza első áldozata a Borzacchini elől menekülő Campari, aki egy kőhányáson veszít értékes percek. Most már Borzacchini robog az élen, de Campari és Siena a nyomában vannak. Anconában (993 km) Campari kiáll, Borzacchini meg belép a gázba...!

Eredmény: Az Ancona—Bologna közötti 211 km távot éjszaka 142'2 km átlaggal abszolválja az éllovas! Brrrr... Második helyen 10 perc hát-

ránnyal a Siena elé kerülő Caracciola fekszik, aki azonban Verona előtt szeleptöréssel feladja a versenyt. Ezzel Borzacchini diadala meg volt pesesítelve.

Befutó:

1. Borzacchini-Bagnani (Alfa Romeo) 14:55:19'4 mp. Átlag 109'6 km. Rekord. 2. Trossi-Rivio (Alfa Romeo) 15:10:52'9 mp. Átlag 107'72 km. 3. Scarsiotti-d'Ippolito (2'0 (Alfa Romeo) 15:44:41'4 mp. Átlag 103'88 kilométer.

Caracciola (8'0 Mercedes Benz) tavalyi rekordja 101'14 km átlagú volt. Figyelemre méltó a széria 1100-as Maserati-vezető Tufanelli-Bertocchi pár 90-hez közeli átlaga a kis úrtartalmú kocsival.

Valassza ki motorjához a megfelelő

SHELL
OLAJAT

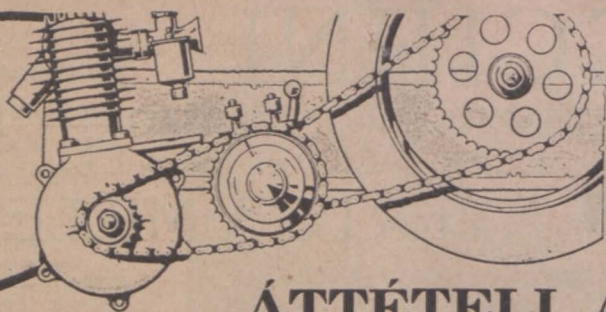
Koves 1932

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

FŐRÁKTAR:
GHILLÁNY MIKLÓS
II., CORVIN-TÉR 3. (FŐ-UTCA)

Érdeklődés esetén a cégeknél említse meg, hogy ezt a hirdetést A MOTOROS-ban olvasta.

Hogyan állapítjuk meg az áttételi arányt és néhány tanács a helyes áttételezés megtalálásához.



MIT ILLIK TUDNI AZ ÁTTÉTELI ARÁNYOKRÓL?

A benzinmotor teljesítménye szolgai módon függ a fordulatszámától. Lassú túrában teljesítménye aránylag igen csekély, a fordulatszám emelésével növekszik, de egy bizonyos fordulatszám határt túlhaladva ismét csökken. A gőzgéppel vagy villanymotorral ellentétben, mely már indításkor is képes teljes munkateljesítményét leadni, a benzinmotor nagyon kevés munkát teljesít, amíg percenkénti fordulatszáma aránylag magas értéket el nem ér. Azt a motort, mely már aránylag kis fordulatszámánál is leadja maximális munkateljesítményének oroszlánrészét, hívják *flexibilis*, rugalmas motornak. Ez a rugalmasság

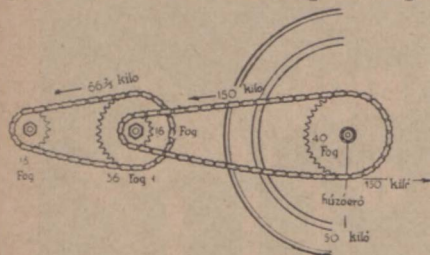
kerék, a kupplung és sebességváltó-fogaskerék, valamint a hátsókerék lánckeréke. Természetesen ez csakis az úgynevezett *direkt sebességre* vonatkozik, az első, valamint második sebességnél — az úgynevezett *indirekt sebességeknél* — az áttételi

arány már a sebességváltó belsejében levő fogaskerékek nagyságától és fogszámától is függ.

Az egyes áttételi arányokat megközelítő pontossággal úgy állapíthatjuk meg, ha sorban az első, második és harmadik sebességet kapcsolva a hátsó kereket forgatjuk és megállapítjuk, hogy a hátsó kerék egy teljes körülfordulására a motor főtengelye hányat fordul. Pontosabb módszer

Áttételi arány és sebesség.

Ez a táblázat megmondja, hogy az egyes áttételi arányokkal 2000 percenkénti motor-fordulatszám esetén milyen sebességet érünk el. Magasabb fordulatszám esetén a 2000 fordulatra vonatkozó sebességek megfelelő többszöröse számítandó. (Pl. 3000 fordulathal másfélszer, 4000 fordulathal kétszer kell megszorozni a sebességeket, így mondjuk 5:1 arányú áttétel esetén 2000 fordulathal a sebesség 49,4 km., 3000 fordulathal ennek másfélszerese 74,1 km., 4000 fordulathal a duplája 98,8 km.)

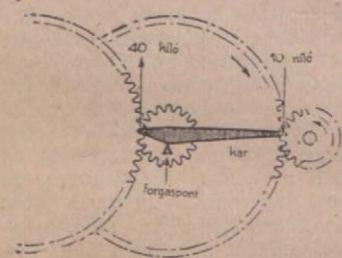


1. ábra. Tipikus motorkerékpár áttétel. Látnak, hogy a motor forgató nyomatékát megfelelő fogaskerékáttétellel mennyire növelhetjük, aminek következtében a hátsókerék húzóereje fokozódik.

viszont sok tényezőtől függ, főképpen a *hengerek számától*, a *kompresszió-aránytól* és a *lendítőkerekek nagyságától és súlyától*. A ma legnépszerűbb egyhengeres konstrukciók a rugalmasság szempontjából messze vannak az ideáltól, alacsony kompresszióarány és nehéz lendkerekek alkalmazása növeli ugyan a motor rugalmasságát, lerontja viszont akceléráló képességét, ha pedig *magas kompresszióarányt* alkalmazunk és *könnyű lendkereket*, úgy a motor villámszerűen gyorsul fel gázadásakor, de lassú fordulatszámánál nem „húz” és kopogásra hajlamos.

A benzinmotor tökéletlen rugalmassága teszi szükségessé a sebességváltók alkalmazását abból a célból, hogy a megfelelő *áttételek közbeiktatásával* indításkor és lassú haladásakor is olyan magas fordulatszámú dolgozhassék a motor, mely fordulatszámánál már megközelítőleg legnagyobb munkateljesítményét képes leadni.

Áttételi arányok a motor főtengelye és a hátsókerék fordulatszámának arányát értjük, pl. ha a hátsókerék egy teljes körülfordulására a motor főtengelye ötöt fordul, úgy az áttétel 5:1 arányú. A láncajtásos gépnél az áttételi arány kizárólag attól függ, hogy mekkora a motorlánc-



2. ábra. Ha a fogaskerékáttételt kétkaru emelőnek képzeljük, úgy könnyebben értjük meg, miért fokozódik a sebességváltófogások közbeiktatásával a forgató nyomaték és vele együtt a húzóerő.

természetesen megszámlolni a fogaskerékek fogszámát és az alábbi képlet:

Kupplunglánc-kerék fogszáma $\times \frac{\text{Hátsólánckerék fogszáma}}{\text{Motorlánc-kerék fogszáma}} = \text{áttételi arány}$

szerint meghatározni. Így pl. az 1. ábrán bemutatott rendszer áttételi aránya a képlet alkalmazásával a következő: $\frac{36}{18} \times \frac{40}{16} = \frac{5}{1}$ azaz 5 az 1-hez.

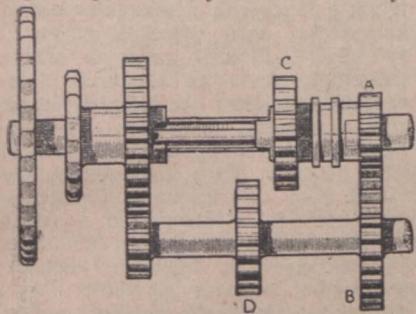
Az *indirekt sebességek* (első, második) áttételi arányának megállapítása természetesen csak akkor lehetséges, ha a sebességváltóban levő fogások fogszámát ismerjük, vagy szétszedés alkalmával leszámoltunk.

Mechanikai előnyök.

Az 1. ábra egyébként azt is bemutatja, hogy a lánckerékek közbeiktatása által csökkentett áttételi arány hogyan sokszorozza meg a motor forgató nyomatékát és ezzel párhuzamosan a hátsó kerék húzóerejét. Ha feltételezzük, hogy a hátsó kerék forgatásához 50 kilónyi vonóerő szükséges, úgy nyilvánvaló, hogy háromszor ennyi vonóerőnek kell hatnia a hátsókerék lánckerékére, melynek kerülete kb. egyharmada a hátsó kerék kerületének. A hátsó lánc vonóerejének tehát kb. 150 kilónyinak kellene lennie, a közbeiktatott áttétel azonban lehetővé teszi, hogy ezt a motorlánc-kerékre ható csupán 66 $\frac{2}{3}$ kilónyi húzóerővel érjük el. Ez természetesen csak amolyan konyhai és nem mérnöki magyarázat, de a fő, hogy motorosunk jól megértse.

Áttételi arány	Sebesség 26-os abronccsal km/óra	Sebesség 28-as abronccsal km/óra
3 : 1	82,4	88,8
3 $\frac{1}{2}$: 1	70,6	76,2
4 : 1	61,8	66,6
4 $\frac{1}{2}$: 1	55	59,3
5 : 1	49,4	53,3
5 $\frac{1}{2}$: 1	45	47,4
6 : 1	41,1	44,3
6 $\frac{1}{2}$: 1	38,1	41
7 : 1	35,4	38,1
7 $\frac{1}{2}$: 1	32,8	35,5
8 : 1	30,9	33,3
8 $\frac{1}{2}$: 1	29,1	30,4
9 : 1	27,6	29,6
9 $\frac{1}{2}$: 1	26,1	28
10 : 1	24,8	26,7
10 $\frac{1}{2}$: 1	23,7	25,4
11 : 1	22,6	24,2
11 $\frac{1}{2}$: 1	21,6	23,2
12 : 1	20,8	22,2
12 $\frac{1}{2}$: 1	19,9	21,3
13 : 1	19,1	20,5
13 $\frac{1}{2}$: 1	18,3	19,7
14 : 1	17,6	19
14 $\frac{1}{2}$: 1	17	18,4
15 : 1	16,3	17,8
15 $\frac{1}{2}$: 1	15,8	17,1
16 : 1	15,4	16,6
16 $\frac{1}{2}$: 1	15	16,2
17 : 1	14,7	15,7
17 $\frac{1}{2}$: 1	14,2	15,2
18 : 1	13,8	14,7
18 $\frac{1}{2}$: 1	13,3	14,2
19 : 1	13	13,9
19 $\frac{1}{2}$: 1	12,7	13,6
20 : 1	12,3	13,3

Lássuk most, hogyan válogatjuk meg az áttételi arányokat. Tegyük fel, hogy a rendelkezésünkre álló motor például 15 féklóerőt teljesít 3000 percenkénti fordulattal, azt meg a gyakorlatból tudjuk, hogy a 15 lóerő elég ahhoz, hogy a motor-kerékpárt kb. 100–110 km-es sebességre képesítse. Olyan áttételi arányt



3. ábra. A „nyitott“ sebességváltóban a fogasko nagysága között nagy a különbség, tehát nagy a különbség a középső — a második sebesség kapcsolása alkalmával összekapcsoló — fogasko forgási sebessége között. Ezért kell visszakapcsolásnál „kivárni“.

kell tehát keresnünk, melynél a hátsó kerék a motor 3000 percenkénti fordulata mellett olyan túraszámmal forog, melynél a gép sebessége kb. 100–110 km. Egyszerű számítás doka az egész, csupán a hátsókerék kerületét kell ismerni. Természetesen figyelembe kell venni a légellenállást és azt is, hogy emelkedések is vannak a világon, tehát a gyakorlatban alacsonyabb áttételi arányt kell megszabni. Nagyon jó szolgáltatásokat tesznek az előbb elmondottak a kilométerversenyekre való előkészületnél. A gyár vagy képviselőt szívesen elárulja, hogy a motor mekkora fordulatszámra adja le maximális munkateherjét, azt is tudjuk előre megközelítőleg, hogy mekkora az a sebesség, mellyel a versenyt meg lehet nyerni, nem kell mást tenni, mint kiszámítani azt az áttételi arányt, mely a győzelem eléréséhez szükséges sebességhez megfelel.

Áttételi arányok túrázáshoz.

A mindennapi túrázásnál is felette fontos a helyes áttételi arány megválasztása. A magasra áttételezett gép felette gyors a síkon, ezzel szemben nem bizonyul jó hegymászónak és gyorsulása is kívánivalót hagy. A magasra áttételezett gépnél tehát sokat kell kapcsolni, ha nem akarjuk nyúzni és a fülünk nem bírja a kopogást és erőlködést. Az érem másik oldala az alacsony áttétel. Az alacsonyra áttételezett masina virgonc, jól gyorsul, jól kapaszkodik hegyre, viszont a síkon túlpörög a motorja, helyesebben, ha síkon nagy sebességgel haladunk, úgy érezzük, mintha a motornak ki akarna szakadni a szíve a nagy fordulatszám következtében. Meg kell találni az arany középút, figyelembe kell venni a körülményeket és talán említeni sem kell, hogy aki sokat jár dombos-hegyes vidéken, az jobban jár alacsonyabb áttétellel, aki pedig síkon túrázik többet, az nagy áttételt válasszon.

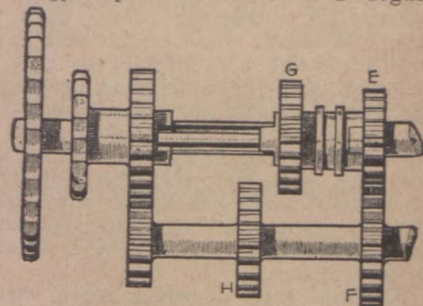
A kiskaliberű ohv. magasra komprimált egyhengeres jobban szereti az alacsony áttételt, a nagy túraszám

kevésbé veszi igénybe, mint az erőlködés. Viszont a nagy kéthengeres ideálisan hűz lassú fordulatszámra is, tehát itt már nagyobb áttételt választhatunk. Természetesen mindez az úgynevezett direkt sebességre vonatkozik, az első és második sebesség áttételi aránya is nagyon fontos, de a legkedvezőbb arányok megválasztása itt már nem olyan egyszerű. Nagyon fontos kérdés például, hogy úgynevezett „zárt“ arányú váltót használjunk, vagy nyitottat. Az úgynevezett „zárt“ sebességváltónál az egyes sebességek áttételi arányai közelebb fekszenek egymáshoz, ellentétben a „nyitott“ váltóval. A két rendszer közötti különbség a gyakorlatban a következő: A „zárt“ váltóval gyorsabban tudunk kapcsolni és az első és második sebességgel nagyobb tempót tudunk elérni. A „nyitott“ sebességváltóval viszont rendkívül meredek hegyre is biztosan fel tudunk kapaszkodni lassú tempóban, a gép indításkor jobban gyorsul. Az általános szabály egyébként az, hogy verseny- vagy sportgépnél a zárt váltó előnyösebb, viszont túragépen a nyitott váltó ajánlatos.

A gyarak egyrésze igen kis első sebességet szerel, míg a második közel fekszik a harmadik sebesség áttételi arányához. Ez a megoldás feltétlenül jó, mert gyorsan és „kivárás“ nélkül kapcsolhatunk vissza harmadikról másodikra és viszont, ugyanakkor a kis első sebesség lehetővé teszi azt, hogy rendkívül meredek hegyre is kapaszkodhassunk „svung“ nélkül.

A 3. és 4. ábra magyarázza meg,

miért lehet „zárt“ sebességváltóval gyorsabban kapcsolni, mint „nyitott“
A „nyitott“ sebességváltóban (3. ábra) az A fogaskerék kétszer olyan gyorsan forog, mint a B fogas, ennél fogva a C fogaskerék fogai is kétszer olyan gyorsan forognak, mint a D kerék fogai. Ha tehát azt akarjuk, hogy kapcsolásnál a C és D fogas-



4. ábra. A „zárt“ sebességváltóban a fogasko nagysága között már nincs akkora különbség, tehát gyorsabban és simábban lehet kapcsolni

kerék fogai kerapelés és „vészhangok“ hallatása nélkül kapcsolódnak egybe, úgy a kapcsoláskor várni kell egy keveset, amíg a C fogaskerék fordulatszáma csökken: a visszakapcsolásnál várni kell és gázt kell adni. A „zárt“ váltóban (4. ábra) E még mindig gyorsabban forog, mint F, de korántsem kétszer olyan gyorsan, tehát kézenfekvő, hogy a G és H fogasko fordulatszáma között sincsen akkora különbség, mint a „nyitott“ váltónál, tehát visszakapcsolásnál nem kell annyit várni, hogy a kapcsolás sima és zajtalan legyen.

Áttételi arány és motorfordulatszám.

Az alábbi táblázat arra szolgál, hogy bizonyos áttételi arányok esetén, bizonyos sebességnél megállapíthassuk mennyi a motorfordulatszám. Azt is megállapíthatjuk a tábla segítségével, hogy bizonyos fordulatszámra, bizonyos áttételi arány esetén mennyi a sebesség, de alkalmas annak meghatározására is, hogy bizonyos motorfordulatszám mellett egy bizonyos sebesség elérése céljából milyen áttételi arányt kell választani. A kilenc oszlop 1:4-től 1:6 áttételi arányig érvényes, ha az 1:8-nál magasabb áttételi arányok érdekelnek, úgy a megfelelő többszörössel kell beszorozni. (Például ha az áttételi arány 1:12 és a sebesség mondjuk 40 km., akkor a fordulatszám éppen kétszer annyi, mint a kilencedik rovatban 1:6 áttételi aránynak megfelelő 1952 percenkénti fordulattal, tehát 3904.)

Mennyi a motor fordulatszáma különböző sebességeknél? (26-os abroncs a hátsókeréken)*

Óránkénti sebesség km.	Áttételi arány								
	4	4 ¹ / ₄	4 ¹ / ₂	4 ³ / ₄	5	5 ¹ / ₄	5 ¹ / ₂	5 ³ / ₄	6
5	162	172	182	193	203	216	224	234	244
10	324	344	364	386	406	432	448	468	488
15	486	516	546	579	609	648	672	702	732
20	648	688	728	772	812	864	896	936	976
25	810	860	910	965	1015	1080	1120	1170	1220
30	972	1032	1092	1158	1218	1296	1344	1404	1464
35	1134	1204	1274	1351	1421	1512	1568	1638	1708
40	1296	1376	1456	1544	1624	1728	1792	1872	1952
45	1458	1548	1638	1737	1827	1944	2016	2106	2196
50	1620	1720	1820	1930	2030	2160	2240	2340	2440
55	1782	1892	2002	2123	2233	2376	2464	2574	2684
60	1944	2062	2184	2316	2436	2592	2688	2808	2928
70	2268	2406	2548	2702	2842	3024	3136	3276	3416
80	2592	2750	2912	3088	3248	3456	3584	3744	3904
90	2916	3094	3276	3474	3654	3888	4032	4212	4392
100	3240	3438	3640	3860	4060	4320	4480	4670	4880
150	4860	5158	5460	5790	6090	6480	6720	7010	7320

*24-es abroncs esetén a fordulatszámot 1.08-al, 28-es abroncsnál 0.93-al kell szorozni.

TÖBBET ÉSSZEL, MINT ERŐVEL...

A motoros gyakran kerül abba a helyzetbe, hogy le kell szerelnie a motorlánckereket. Akár áttételünk megváltoztatása céljából akarjuk levenni a kis lánckereket, akár pedig a horgassá kopott fogaskereket akarjuk ujjal kicserélni, eltávolítása nem egészen egyszerű. Egyedül olyan gépen egyszerű a munka, melyen a transzmisszió lökhárító a motor főtengelyén van, ezeknél a típusoknál a lánckerék ugyanis körmösen illeszkedik a főtengely körmeibe és helyén csupán erős rugó és biztosító sasszeggel ellátott anya tartja. Sajnos azonban a legtöbb gépen a motorlánckerék kónusszal és ékkel van a főtengelyre rögzítve, leszereléséhez tehát gondnal és hozzáéréssel kell fogni.

Több módszert — tegyük hozzá, veszedelmes módszert — ajánlanak a lánckerékleszerelés végrehajtásához. Például sokan úgy fognak hozzá, hogy a forgattyuház és a lánckerék közé kalapácsnyelet szorítanak, vagy éppen a legöregebbik szerelővassal próbálkoznak. Az ilyen

Hogyan huzzuk le a motorlánckereket, vagy a mágnes kis fogaskerekét?

suszterek persze megfelelnek arról, hogy a brutális beavatkozás következtében vagy az alumíniumból készült karter reped meg, vagy a főtengely görbül el, de megsérülhet a főtengely csapágya is. Tehát félre a kalapácsnyellel, a szerelővassal még akkor is, ha Mazsola barátunk ugynevezett „előkelő” műhelyekben a gyakorlatban is látta az efajta gyilkos módszerek alkalmazását.

Ha a szerszámtáskánkban nincs speciális szerszám, úgy legjobb ugynevezett fogaskerék-lehúzó szerszámot vásárolni. Ez nem drága és arra is jó, hogy a mágneslánckereket lehúzhassuk vele. Különböző nagyságban és kivitelben kapni Biró Jenőnél az 1. ábrán bemutatott szerszámot, melynek alkalmazása egyszerű. A két vagy három horgot a lánckeréknek a karter felé néző oldalába akasztjuk be és a menetes rud fogantyuját lassan forgatva a lánckerék szépen lassan lejön a kónuszról. Célszerű a lehúzás megkezdése előtt petróleumot cseppenteni a kónuszra különösen olyankor, amikor belső rozsdásodásra van gyanunk. Azt természetesen említenünk sem kell, hogy a lehúzás előtt a lánckerék rögzítő anyáját el kell távolítanunk, ha ezt elmulasztjuk, akkor három gőzgéppel sem boldogulunk. A rögzítő anyát nagy csavarkulccsal indítjuk meg olyképen, hogy harmadik sebességet kapcsolunk, famulusunk pedig beletapos a hátsókerék fékjébe, hogy a motor főtengelye az anya csavarása alkalmával el ne fordulhasson.

Ha meg akarjuk takarítani a kerék-lehúzó szerszámot, akkor legjobb az ugynevezett ütőgető módszerhez folyamodni. Nem kell hozzá más, mint egy 10–15

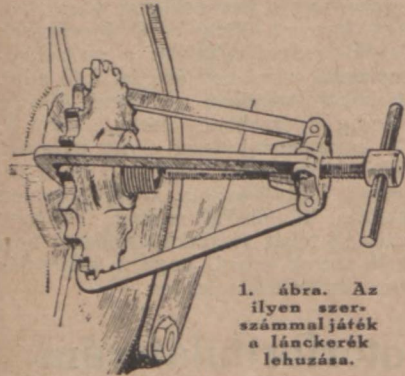
cm. hosszú és mondjuk 1–2 cm. vastag vörös vagy sárgaréz rud. A rudat a 2. ábrán bemutatott módon nekifektetjük a lánckerék oldalának és könnyű kalapáccsal apró ütésekkel mérünk a rud végére. Először az egyik oldalon ütögetünk, utána az ellenkező oldalt vesszük kezelésbe. Az ütögetés meglazítja a kónuszt, különösen akkor, ha előzőleg petróleumot cseppentettünk rá.

Kissé módosul az eljárás olyankor, ha a lánckeréknek karmantyuja van. Ilyenkor — 3. ábra — a karmantyut ütögetjük, tehát a rud derékszögben fekszik fel a főtengellyel szemben. Azt említenünk sem kell, hogy ebben az esetben különösen kell ügyelni, hogy az ütések gyengék legyenek, ellenkező esetben a főtengely meggörbülhet. Arra is ügyeljünk, hogy a rudat minél közelebb fektessük a lánckerék testéhez, nehogy a karmantyuból repesszünk le egy darabot.

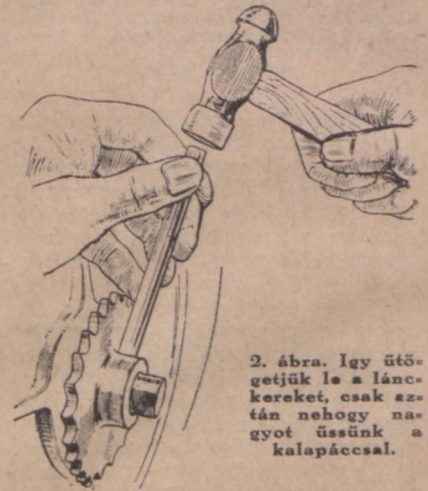
A visszaszerelés már egyszerűbb. Először is tisztítsuk meg tökéletesen a főtengely kónikus részét és a lánckerék furatát. Ha a rögzítés ékkel van megoldva, úgy nemcsak az éket, hanem az ék befogadására szolgáló bemarást, az ugynevezett ékpályát is tisztítsuk meg becsületesen. Helyezzük a lánckereket a kónuszra és megfelelő csődarab közbeiktatásával, enyhe kalapács-ütésekkel juttassuk a helyére. A rögzítő-anyát keményen, de érzéssel huzzuk meg, nehogy a lánckerék elmozdulhasson, ami néha komoly bajoknak lehet a forrása. Ha a lánckerék felrögzítése meglazul, úgy leginkább ott a hiba, hogy a lánckerék kupos furata nem fekszik fel tökéletes pontossággal a főtengely kónuszára, ilyenkor alapos tisztítás és pasztával való felcsiszolás segít, szelepcsiszolópasztát kenünk a főtengely kónikus végére és a lánckereket éppen úgy csiszoljuk fel, mint ahogyan a szelepeket szoktuk becsiszolni.

A lánckerék felszerelése után győződjünk meg arról, hogy pontosan vonalban fut és nem „üt”. Ellenkező esetben azonnal szereljük le és vizsgáljuk meg a kónuszt, valószínűleg valami piszok került alája és nem fekszik fel pontosan. Ez azért is fontos, mert ha a lánckerék „üt”, néha a főtengely is elgörbülhet, de a lánca biztosan megszínlyli.

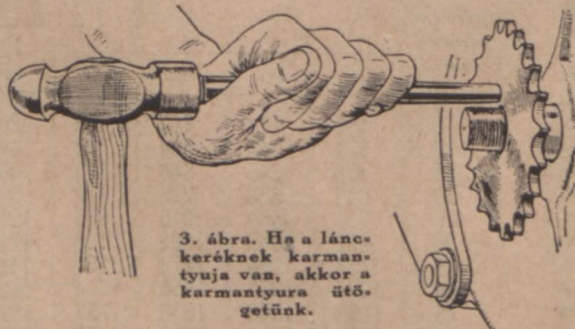
Burghardt István.



1. ábra. Az ilyen számmal játék a lánckerék lehúzása.



2. ábra. Így ütögetjük le a lánckereket, csak aztán nehogy nagyot üssünk a kalapáccsal.



3. ábra. Ha a lánckeréknek karmantyuja van, akkor a karmantyura ütögetünk.

Nem kérem másra

csak, hogy mindennemű motorkerékpárral összefüggő ügyben: alkatrész, javítás, használt gép eladásnál, bármilyen márkáról van szó, kérjen cégetől ajánlatot. A válasz után tudni fogja, hogy miért kértem csak erre. - PAJOR IMRE VI., Jókai-u. 26. (ezelőtt Gyár-u.)

Bomba mezőny a Soproni Grand Prix-n!

A lig négy hét választ el a tavaszi magyar versenyszezon legkiemelkedőbb eseményétől: a Soproni Grand Prix-tól. Bodnár Richárd versenyfőintéző a következőkben nyújtott tájékoztatást a közelgő verseny előkészületeiről.

— *Grand Prix* versenyünk iránt óriási érdeklődés mutatkozik úgy a bel-, mint külföld részéről. Ennek megfelelően indul a teljes magyar versenyzőgárda, melynek nem kisebb ellenfelei lesznek, mint az osztrák krekkek: Gayer, Melichar, Walla, Czerny, Messner, Schörg, Schittler, Schneeweiss, Bohmann, Windischgrätz, a hollandiai „Rental Superior” három versenyzője, az NSU menők, valamint a horvátok: Uroic és Strban. Amilyen örömmel tölt el a krekkek inváziója, éppen olyan sajnálatos és érthetetlen a „Kezdők versenyé” iránti gyér érdeklődés.

— A Soproni GP-vel kapcsolatos csillagbíráknak nincsenek külön propozíciói. A feltételek a következők: Mindazok, akik a P 3.— nevezési díjat lefizetik és május 14-én, d. u. 2 órától május 15-én reggel 3 óráig befutnak a soproni célba, ízléses, emaillezott Grand Prix plakett díjazásban részesülnek.

— A versenyre a MAV két vagy három „filléres gyorsvonatot” állít be. A menettérti jegyek ára Grand Prix-belépővel P 5.50, tribünjegyekkel P 7.— lesz.

— Minden erőnköl azon vagyunk, hogy Sopron büszke lehessen Grand Prix versenyére!

Bodnár Richárd versenyfőintéző hétköznapiokon, szombat kivételével d. u. 5—7-ig áll az érdeklődők rendelkezésére a KMAC Apponyi téri helyiségében.

Egyet ne felejtessen ...

RUDGE

motorkerékpár vezető világmárka!

Magyar utakra épült legüzembiztosabb
Rudge-James-Triumph

közül kell választania:

100 cc. Triumph, Villiers világitással P	750.—
175 cc. Triumph, világitással, térsárvédővel P	990.—
277 cc. Triumph, négyütemű ... P	1250.—
550 cc. Triumph, négyütemű ... P	1650.—
350 cc. James, négyütemű ... P	1350.—
250 cc. Rudge-Jap, 4 sebesség P	1250.—
350 cc. Rudge O.H.V. 4sebesség P	1700.—
500 cc. Rudge O.H.V. 4sebesség P	1930.—

Részletfizetési kedvezmény!

Használt generáljavított gépek eladása.

Bruck, Jókai-ucca 21.

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

„CYCLOP MP“

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

Beszerezhető és megtekinthető az alábbi fővárosi cégeknél:

Apart R.-T.

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

Bárdi József

Matchless képviselő, V., Ügynök-u. 5.

Biró Jenő

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

Bruck Nándor és Fiai

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

Deményi és Fia

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

Douglas képviselő

VI., Podmanický-u. 18.

Friedmann József

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

Ghillány Miklós

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

Kiss M. Antal és Fia

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

Koppányi Miklós

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

Magaziner és Strausz

BMW és New-Hudson kép., V., Balaton-n. 10.

Puch Művek fióktelepe

VI., Lehel-u. 25.

Urbach László

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

Zsolnay Lajos

Motosecoche és Monet Goyon kép., V., Aulich-u. 7.

és az összes vidéki képviselőteknél.

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

Érdeklődés esetén a cégeknél említse meg, hogy ezt a hirdetést A MOTOROS-ban olvasta.

2 vagy 3 kerék?



Az oldalkocsi régóta polgárjogot nyert már, a szőke és barna szőciák egyaránt megelégedéssel élvezik puha ülését. És mégis, még mindig akadnak a szeidkárnak marcona ellenségei, akik a legpazarabb torpedót is csak „szükségből jó”-nak tekintik, melyre a feledés sötét homálya vár, mihelyt jobbat agyalnak ki helyettük a konstruktőrök.

A jelenlegi helyzet, mondanunk sem kell, az erősen túlsúlyban levő oldalkocsihívek táborát igazolja. (Éppen azért vannak túlsúlyban...) A jó oldalkocsi nemcsak a maga nemében utólérhetetlen, de még a kiskocsi-építés legújabb vívmányaival szemben is megállja a sarat. Sőt! Az oldalkocsi létjogosultsága ma még fokozottabb mértékben áll fenn és meg lehetünk róla győződve, hogy egy év-tizeden belül még konkurrencia nélkül fogja róni az utakat a négyütemű és kétütemű gavallérok oldalán.

Tagadhatatlan, hogy a szeidkárnak, helyesebben az oldalkocsisüzemnek vannak árnyoldalai is, ezekkel szemben azonban olyan előnyökkel rendelkezik, melyekért megbocsátják minden bűnét... A megrögzött szőlő-motorosok főleg az oldalkocsis kombináció csekélyebb gyorsulási képességét és csökkent végsősebességét rosszalják. Mások a váz, a gumik, a motor és a láncok fokozottabb igénybevételét nehézményezik, míg a nagyobb üzemanyagfogyasztás és olajszükséglet a legkritikább esetekben esik latba. Vannak végül olyanok, akik az oldalkocsi kívánta nagyobb garázsirózási hely, illetve a szeidkár beszerzési költségeinek hiánya miatt mondanak le róla. Ezen utóbbiak vágyódnak azonban legjobban az elérhetetlen ideál az — „aluminumsport” után...

Mi sem természetesebb azonban, mint hogy az oldalkocsit előnyeiért vásárolják. Előnyeiért, melyek elhomályosítják minden árnyoldalát, még

a legsúlyosabbat: a nehezen előteremthető beszerzési árat is! Mert gondoljuk csak meg, mennyire lekötölezzük szívünkhez közelálló utasunkat, amikor a fedeles oldalkocsi ülésben biztos védelmet nyújthatunk számára a week-endnek végetvető zápor ellen? Nyári túránkon mennyi csomagot vihetünk magunkkal az oldalkocsi paktartóján? Az oldalkocsiban van hely a tartalékalkatrészek számára éppen úgy, mint az időjárás visz-

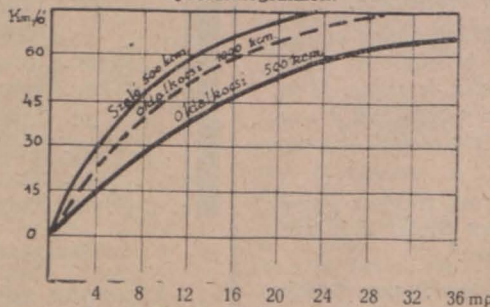
fogva, még az autót is lepipálja...

Tárgyilagos szemmel nézve a: Két vagy három kerék? problémáját nyilvánvaló, hogy az oldalkocsihívek és csekély számú ellenesek táborát egyaránt egyéni, szubjektív megítélések vezérlik. Az oldalkocsis üzennél tapasztalt csökkent gyorsulási képesség megfordítottjaként hosszabb féktávval is találkozunk: az oldalkocsis gépet nagyobb súlya miatt nehezebb lefékezni. Gyorsulási grafikonunk görbéi értelmében látjuk, hogy az 1000-es oldalkocsis gép gyorsulási képessége alig marad az 500-as szőlő gép mögött. És mennyivel több előnyt nyújt az előbbi...

Végezetül utalunk még a mellékelt táblázatra, melyben egyazon erősségű szőlő és oldalkocsis motorok teljesítőképességei vannak összehasonlítás céljából szembeállítva. Belőle, mint sarkigazságot szögezhetjük le, hogy a kisebb hengerűrtartalmú gép oldalkocsival szerelve, maximális és utazási sebességéből százalékosan sokkal többet veszít, mint nagyobb űrtartalmú kollégái. Az 1000-es masinák szeidkárrel szerelve, közhasználati szempontból mondhatni mit sem veszítenek utazási sebességükből.

Két vagy három kerék? Az előnyök lerombolják a mondva csinált hátrányokat, miért is: Szőciák! Kérjétek, sőt követeljétek az — oldalkocsis!

Gyorsulási grafikon.



tagságai ellen védelmet nyújtó ruházat számára. Az oldalkocsira jön a pótkerék is, mely elűzi a gumidefektusok rémét: a szerelést... Az oldalkocsi leghathatósabb gyógyszere a kevésbé stabil masináknak... Felöntözött vagy felázott utakon, ahol a szőlő motorozás gyötrelmes dolog, oldalkocsival motorozni gyerekjáték. A nagyvárosi forgalomban az oldalkocsis gép fürge, mozgékonyágánál

Hengerűrtartalom Kcm.	Óránkénti sebesség. Km.				Utazási sebesség tura vagy sportgépnél	
	Turagép szőlő		Sportgép		szőlő	oldalkocsi
350	90	65	110	80	35—45	25—35
500	100	75	125	90	40—50	35—40
750	100	80	125	95	40—50	35—45
1000 és ezen felül	100	85	125	100	40—60	40—60

AUTÓ-MOTORKERÉKPÁR

ABRONCSOK ROZSDÁSODÁSÁT

Kérjen ajánlatot:

HYDROXYGEN

RT-TÓL, I., BUDAFOKI-ÚT 72
TELEFON: A. 689-40, 689-49

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

Érdeklődés esetén a cégeknél említse meg, hogy ezt a hirdetést A MOTOROS-ban olvasta.

MI UJSÁG SZERKESZTŐ UR...?

— *Hallom, a sérültek listáján szereplő Komlóssy Béla helyett Zbórayt küldi ki a BSE a Róma melletti Litorio cirikuten lefutásra kerülő Európa G. P.-re?*

— Ugy van. Zbóray 175 km-es verseny DKW-ját felpakolta nagy Harley oldalkocsijába s mikor ezen sorok nyomdafestéket látnak, már javában rója tréningköreit! Győzelmi esélyei az ultragyors olasz 175-ösökkel szemben nem igen vannak, de bizonyára hasznos tapasztalatokat fog szerezni.

— *Csepel berkeiben új rémhír terjedt el!*

— Hallottam már róla! Kémeink jelentették, hogy a Weisz Manfréd gyárban új segédmotoros kerékpár-típus kelt életre. Jól fogózzon meg: 100 km-es ohv. motorocskával!

— *Ne becézze, Szerkesztő uram!*

Hátha nem érdemli meg...

— A gyárban remélik, hogy az új típus lényegesen kevesebb üzemanyagot fog fogyasztani, mint az eddig forgalomba került Csepelék!

— *Hallom, Pápai István üzletet nyitott?*

— Ugy van. Pápai átvette a Royai Enfield alkatrésztárat és az új Lipótvárosban, a Hollán-u. 15. sz. alatt nyitott modern motorkerékpár service-állomást. Pápai István használt és új motorkerékpárok, oldalkocsik, alkatrészek, olajok és mindennemű felszerelési cikkek árusításával, valamint a legkülönbözőbb javítási munkálatokkal foglalkozik. Ujszerű gépkarbantartást vezet be: szőlőgépeknél havi 6—8 pengőért, oldalkocsiknál 8—10 pengőért hetenként egyszer teljes petróleumos lemosást nyújt, utánaállítja a láncokat, lezsirozza és teljesen átkontrollálja a gépet, egyszóval fit kondícióban tartja a masinát. Örömmel üdvözljük a szakmához visszatért Pápai Istvánt, hiszen személyében kipróbált, régi szakember áll a motorosok rendelkezésére aki szak tudásával és tanácsaival bizonyára sokaknak hasznára lesz.

— *Mondja, Szerkesztő úr, ausztriai nyári túraterveket és útbaigazításokat hol szerezhetnék be?*

— Éppen kapóra jön a kérdése. Bécsben az Osztrák Touring Club alosztályaként „Europa Motor Tourist” néven új alakulat kezdte meg működését, mely alakulat fokozott mértékben kívánja kiépíteni az egyes or-

szágok motorosainak nemzetközi összeköttetéseit, főleg pedig az Ausztriát felkereső külföldi motorosoknak



óhajt bajtársi segítségét nyújtani. Az „EMT” útállapot jelentései, szállodai kalauza, túratervei értékes segítő társai az Ausztriában barangoló külföldi motorosoknak, akik, mint az „EMT” levelező tagjai ugyanazon kedvezményekben részesülnek, mint az ausztriai tagok. A nemzetközi sportbajtársi érzés ápolására és kiépítésére hivatott egyesület klubhelyiségei, szaklapok, könyvek és térképek rendelkezésére állanak a Bécs felkereső magyar motorosoknak, kiket az egyesület vezetősége ezúton

is meghív. Mindennemű értesítést szívesen ad (magyar nyelven is!) az Europa Motor Tourist titkársága, Wien, 18., Schindlergasse 13.

— *Lefutották már az idei Páris Nizzai túratut?*

— Le bizony, még pedig cudar időben. A francia elit-triálon a két FN vezető, Gaillet és Jeanneret holt versenyben első helyen végeztek az 500-as kategóriában. Mindketten sv. masinát vezettek...

— *Hogy sikerült a KMAC est a Bethlen-téri színpadon?*

— A színpad művész együttese pompás műsorral kedveskedett a nézőteret zsúfolásig betöltő közönségnek, melynek sorában a klubok vezetősége és számos tagja között úgyszólván a teljes autó- és motorszakma megjelent. Stilszerű volt a konferánsz, szerepelt benne a Mobiloil, az MTK agilis motorszakosztálya (alias Gyenes Laci), csak éppen hogy, hogy nem, a népszerű Koppenstein Benő maradt ki a mondókából... Jól esett látni a nézőtérén a gondoktól felszabadult mosolygós arcokat, amilyeneket 1932-ben a mi szakmánkban már alig-alig látnunk. Örömmel üdvözljük a KMAC eme kezdeményezését, mely alkalmas arra, hogy eme sok vihar tépázta szakma robotosait időnként kedélyes est keretében gyűjtse egybe a bajtársi érzés ápolására és a jobb jövőbe vetett remény tüzének ébrentartására. Csak minél gyakrabban...

— *Mi hír a szakmában?*

— A Bruck cég újdonsággal lepte meg a tavaszi motorvásárló közönségünket. A cég engedve az olcsó, kis gépek iránti keresletnek, megszerezte a rendkívül sportzerű, elegáns megjelenésű angol Glória motorkerékpárok képviselőjét. A 100 km-es Villiers-motorral szerelt masinák kivitelezésüket meghazudtoló olcsó áron — 750 pengőért kerülnek eladásra!

A MOTOROS NÉVJEGYE

Dr. SZENTKIRALYI ÁRPÁD
GÉPÉSZMÉRNÖK, HITES AUTÓSZAKÉRTŐ

A MOTOROS MÁRKÁJA

B.S.A.

a legjobb névjegy

mert ha azzal rendelkezik, mindenki tisztában van motorintelligenciájával és tudja, hogy igazi hozzáértő gépe csak

B.S.A. lehet

Vezérfélpiselet:

Urbach László

VI., HUNYADI-TÉR 12.

TELEFON: 116—28

BUDÁN OLAJ

HELUM RICIN és az özszesnyári motorolajkülönlegeségek. Bosch. Gumi. Felszerelés. Johnson. König. Evinrude.

GHILLÁNY MIKLÓS

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



A Citroen expedíció acélhernyóinak tartányában a Mobiloil a Himalját is meghódította.

A vásárló közönség figyelmébe ajánljuk!

— Megnyílt már Pajor Imre üzlete?



— De meg ám! A Jókai-utcai üzletben máris nagy a forgalom. Biztató kézzel. Különösen a Puch-tulajdonosok örvendenek Pajor vállalkozásának, hiszen ismét a város centrumában szerezhetik be alkatrészszükségleteiket, végeztethetik javításait. Pajor minden márkájú motor javítását vállalja, raktáron tartja a legkülönbözőbb felszerelési cikkeket, gumikat, olajokat. Ismeri a vevők minden igényét, tetőtől-talpig szakember, akit bátran ajánlhatunk a motoros közönségnek.

— Egyben örömmel regisztráljuk, hogy Pajor Imre ismét az aktív versenyzők sorába lép és a szezon megbíhatósági versenyein a Puch csapatot fogja erősíteni.

— Nem tudja véletlenül, Szerkesztő úr, milyen gyertyákkal érte el Campbell kapitány szenzációs világrekordjait Daytonában?

— Dehogynem! Campbell szokásához híven ezúttal is K L G gyertyákkal szerelte fel a Blue Bird 24 literes motorkolosszusát.

Mint az eredmények mutatják a csillámszigetelésű K L G gyertyák ismét beváltották a hozzájuk fűzött reményeket! Ugyan itt említjük meg, hogy a K L G gyár „K” jelzéssel nemrégiben egy univerzális gyertyatípust hozott ki, melyre felhívjuk az autósok és motorosok figyelmét.



— Mit csinál Ford?

— Minden ellenkező híresztelések

kel szemben kihozza, sőt kihozta V motoros 8 hengeresét. Érdekessége a a kocsinak speciális alváz-építési módja, mely lehető teszi, hogy a motort úgy szolván percek alatt a négy hengeres motorral cserélhesük fel! Az első kocsi március 10-én került le a detroit munkaszalagról. A nevezetes alvázba maga Ford ütötte bele az 1-es számot. Ford optimizmus nem csökkent: Százezer munkással dolgozik, naponta 5000 kocsi készül el, mert az idén másfélmillió kocsit akar eladni...



— Mi az, kedves Hébli úr, hogy megint motoron látom, hiszen csak tegnapelőtt siránkozta, hogy eltört a kartere. Csak nem vágta meg gráci nagynémijét némi exportvaluták tárgyában és újat vásárolt.

— Dehogy. Elvittem meghegesztetni a Hydroxigén gyárba. Láttam volna, hogy milyen gyorsan és tökéletesen végezték el a nehéz hegesztést, nincsen az a szakember, aki felfedezi a hegesztés helyét.

— Ilyen jól dolgoznak ottan?

— Bizony, de nemcsak alumíniumot hegesztenek tökéletesen, hanem speciális szabadalmazott eljárással alumíniummal vonják be a kerékabroncsokat, ami lehetetlenné teszi, hogy rozsdásodás következtében megrongálódják a pneu és a szerelésnél izzadni kelljen. Ajánlom, hogy nézzen ki a Hydroxigénhez, motoros fél ugrás, kint van a Budafoki-út 72. szám alatt.

kiken?

— Mi volt a kecskeméti dirt track? — Elmosta az eső. Nem is rendezték meg.

— És a Szovjet-autók?

— A Szovjet-Unió nizzsni-novgorodi gyára tervebevett kapacitásának csupán negyed részét képes termelni.

Ugyáltszik, a kollektív kenyér, pálinka, tehén és cipőhúzó mellett a kollektív autónak a gyártása körülmenyesebb, mint azt Sztalinék gondolták...

— Mit szól az új Puch 500 N modellek sikeréhez?

— Nem csodálkozom rajta, hogy az első szállítmányt szinte szétkapkodták. Az új négyhengeres Puch olyan kvalitásos, pompás kivitelű és amellett olcsó masina, annyira megéri az árát, hogy érthető a motorosok nagy lelkesedése. 500-as négyhengeres gép, komplett 30 wattos Bosch-világítással, beépített sebességmérővel 1850 pengőért majdnem ajándék.



Világrekorderek és világrekordok Neunkirchenben.

Simcock Táton.

Pompás ünnepnapja volt az osztrák motorsportnak a Neunkirchen Allen megrendezett Rekordnap. Az abszolút sebességi motorkerékpáros világrekordra, melyre tavaly Simcock és Wright jóvoltából oly sokszor várakoztak Táton a magyar motorosok, Neunkirchenben is hiába várakoztak osztrák kollégáink. Eddig ott volt az exvilágrekorder Henne (BMW) mellett a világrekorder-aspiráns Simcock (Brough-Superior) (Jap is. Wright rekordja azonban állta az ostromot. Henne 232'633 km-ig, Simcock 228'064 km-ig licitálta fel a speedet: a rekord Wrighté maradt!

A közönség azonban kárpótlást talált. Henne impozáns 214'222 km-es 500-as km.-világrekordja mellett megkilenc új rekordot állított fel!

Az automobiliok csúcsteljesítménye 197'314 km-es sebességgel Schorg (2.0 Bugatti) nevéhez fűződik.

Simcock a neunkircheneri kudarc után Táton folytatja világrekordkísérleteit.

Minden

motorkerékpáralkatrészt,
motorkerékpárjavításokért
bizalommal fordulhat

URBACH LÁSZLÓ-HOZ,
VI., Hunyadi-tér 12. T. 116-28

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

Puch tulajdonosok! A város szívében gyári alkatrészraktár, javítóműhely.

PAJOR IMRE
VI., Jókai-ucca 26. Telefon: 20-2-28.

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

LODGE

gyertya a legjobb!

LODGE

gyertyát használ minden motoros

PUCH

TYPE 250



1932-es modell, préselt acélváz!

6 HP turatípus	P 1100.—
11 HP szupersport gép	P 1280.—
9 HP 1931-es sportmodell	P 1100.—

Kedvező fizetési feltételek!

Gyári fiók: VI., Lehel-uca 25.

Telefon: 923-40.

Érdeklődés esetén a cégnek említse meg, hogy ezt a hirdetést A MOTOROS-ban olvasta.

Minden alkatrész állandóan raktáron!

Ezért vásárol ma a legtöbb motoros

MÉRAY

MOTORKERÉKPÁRT!

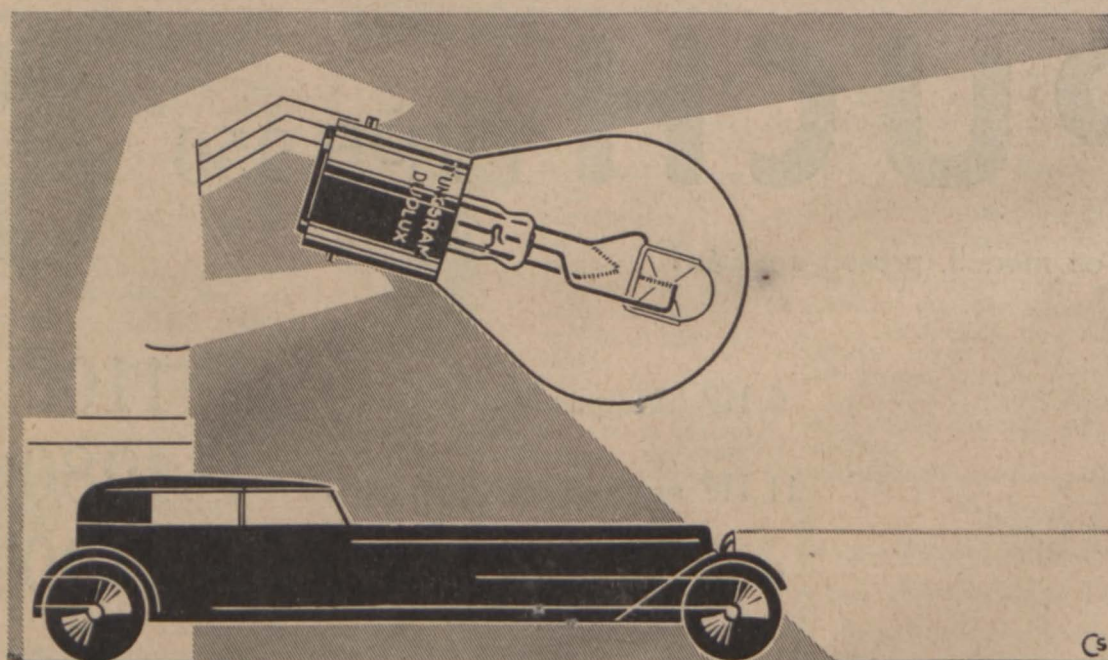
TEKINTSE MEG UJ TIPUSAINKAT!

MÉRAY MOTORKERÉKPÁRGYÁR R.-T., BUDAPEST

V., ZÁPOLYA UTCA 15-17

TELEFON: 919-21, 921-63

Magyar Acélárugyár Részvénytársaság motoros járműveinek gyári eladási központja.



TUNGSRAM

FÉNYERŐS, TARTÓS, GAZDASÁGOS