

ABSZOLUT OLDALKOCSIS VILAGREKORD  
TÁTON. – HOGYAN BIZTOSITJUK  
MOTORUNK ÖRÖKIFJUSÁGÁT.

ÁRA  
**40**  
FILL.

411B 22.645

# Motoros

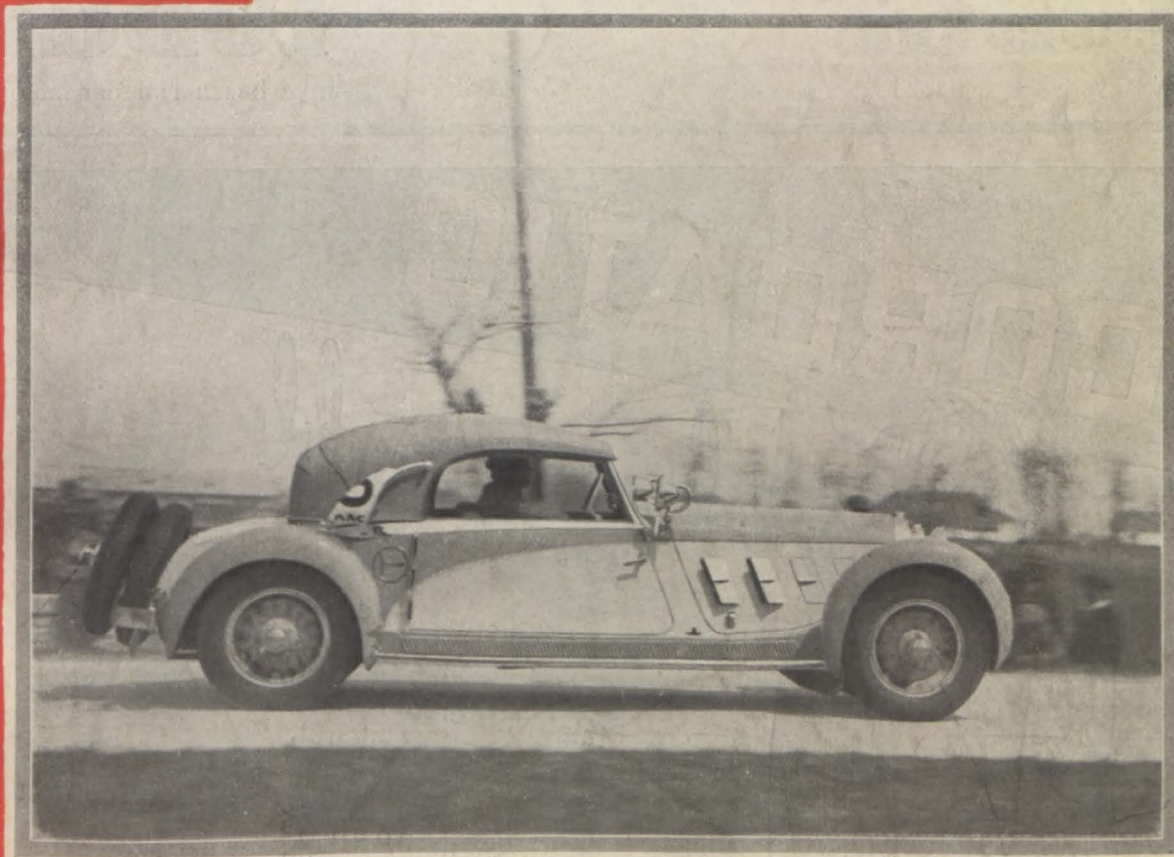
MOTORKERÉKPÁR, AUTOMOBIL  
MOTORCSÓNÁK, REPÜLÉS

IV. ÉVFOLYAM

6. SZÁM

1932. május 1.

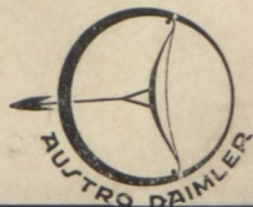
A LEGNAGYOBB PÉL-  
DÁNYSZÁMÚ MAGYAR  
MOTORSPORTLAP ●



*telv. Haja Ortho Ultra lemezen*

Rekordot fut Schwab Károly (Austro Daimler Berg-  
meister) a táti betonon.

Schwab Károly a tavaszi rekordnapon ugyancsak kitett magáért, pompás Austro Daimlerén 133.83 km-es sebességgel új magyar kilométer és mérföldrekordot állított fel a turakocsik kategóriájában. Eredménye annál értékesebb, mert a hatalmas sebességet csukott kocsin futotta ki. Táti eredményével Schwab bekerült abba az egyenesbe, melynek végén a magyar turakocsibajnokság babéra integet.



# LODGE

gyujtógyertya jó!

# LODGE

gyertya nagyon jó!

A motorosok szíves 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

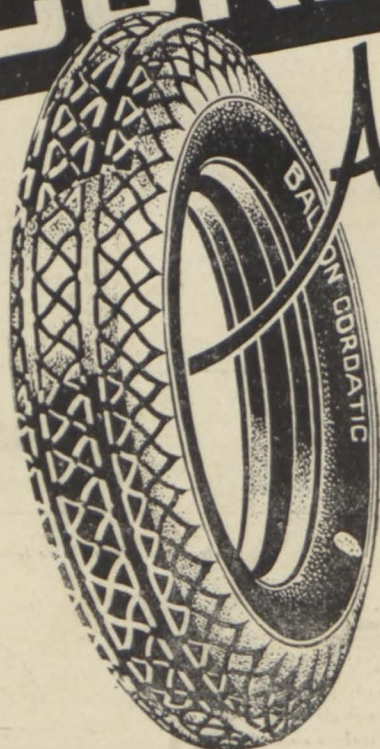
# LODGE

gyertya a legjobb!

# LODGE

gyertyát használ minden motoros

# CORDATIC



*A legszívósabb gumi*

és a legerősebb cordfonalak helyes összeépítése 20 év gyártási tapasztalatával eredményezik a Cordatic sikerét.

A Cordatic budapesti és 50 vidéki lerakata minden méretben friss gyártású árut szállít a legolcsóbb árakon.

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

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 LAPKIDÓ VÁLLALAT

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

HIVATALOS ÓRA: 9-2-IG

TELEFON: AUT. 224-07 és 107-68

Postatakarékpénztári csekk számla szám: 48.438.

IV. ÉVFOLYAM

BUDAPEST, 1932. MÁJUS 1.

6. SZÁM.

## Előgyújtás

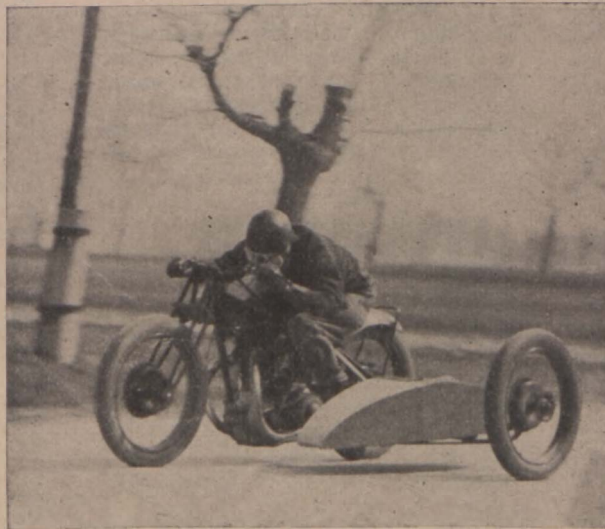
Ujfajta deliktum vonult be a magyar judikaturába: gépjárművel elkövetett szándékos emberölés kísérlete címén emelt vádat egy soffőr ellen az ügyészség. Nem az történt, hogy valakire drágán rászórt valami rusnya tragacsot és a vevőt mérgében megütötte a guta, hanem szándékosan akart elgázolni valakit. Hogy a megvádolt ipse mennyiben ludas, nem a mi feladatunk megállapítani, Krayzell ömeltósága különben sem hagyta beleszólást ebbe a dologba. Csak éppen szemetszűrt az egyik lap cikke, mely a vádiratot ismertette. Aszongya hogy aszongya a vádirat: „A soffőr a gázolás után hirtelen eloltotta lámpáit, füstöt eresztett ki — nyilván, hogy a füstben el ne olvashassák a számát — és teljes gázzal elrobogott.” Azt még megértjük, hogy valaki hirtelen oltja el a lámpáit és nem fokozatosan, de az már nem fér a fejünkbe, hogyan sikerült a gyilkosjelölt soffőrnek füstöt kieregetni a kellő pillanatban. Lehet, hogy nagy izgulmában hátul kidugta a pipáját a karosszéria mögül, sőt az sem lehetetlen, hogy a nehéz művelet dudaszóval kombinálta — bár a vádirat erre nem céloz. Műszaki rejtély ez, kérem. Akárcsak a mai napig még megoldatlan probléma: — Mit javasolt anno dacumál a KMAC elnöke, mint a magyar autóérdekeltségek szószólója azon az anketén, melyet a parasztkocsik kötelező kilvilágítása ügyében rendeztek a belügyminisztériumban?

Zsótér Bercit nem nevezték ki kormányfőtanácsosnak, nem javított világrekordot Táton, mint Bruce mester, mégis őt kell a hét hősnék kikiáltanunk. Ez a rokonszenves fiatal versenyző olyan sportlelkésedérről tett tanúságot, hogy nem mehetünk el mellette szóltanul. Zsótér Berci szeretett volna indulni az FTC versenyén és mivel a dőrtrekverseny Pesten volt esedékes, Zsótér pedig szegedi lakos, viszont hála a MAV égisz alatt nőtt tarifájának a masina szállítgatása valamivel többre került, mint egy kötésnyi Kreuger részvény, hát szerzett egy jó hosszú kötelet, kötélvégre kapatta a versenygépet és felhuzatta magát Pestre. Közel kétszáz kilométert húzatta magát a belpoklos szegedi országúton, a keskeny gumikkal szerelt, rázós versenygépen. Délre megérkezett, délután megnyerte a versenyt, este visszahuzatta magát Szegedre. Tanulhatnak tőle azok, akiket illet.

Ísmét hallatott magáról a KMAC-nak az a szakosztálya, mely ritkán lép a nyilvánosság porondjára és inkább zárt ajtók mögött „működik”. Különös egy szakosztály ez. Tagjai nem fogasztanak motalkót, legfeljebb konyakot, vezetői licenct nem váltanak, mégis intenzív „sportot” űznek. Szorgalmasak. Sokszor egész éjszakákat dőrtrekelnek át — amíg űn alszik — a kis kerek asztalkák körül, startszám nin-

csen a hátukon, a markukban viszont szép színesre festett kartonlapocskákat szorongatnak. Először szépen elrendezik a lapocskákat, majd érthetetlennek tetsző varázsigeiket mormolgatva sorjában odacsapják a kartonlapocskákat az asztalka kellős közepére. Néha százakba, gyakrabban ezrekbe megy ez az éjjeli bródszeidolás villanyfény mellett, bár szöges ellentétben van a motorsporttal, különös tekintettel a kilométerversenyekre. Amíg Táton ugyanis előre le kell szűrni a nevezési díjat és a start történik repülőrendszerrel a FICM és ALACR vonatkozó szabályai értelmében, addig az éjszakai szakosztály küzdelmeinél a sorrend fordított. A start ülve történik és a nevezési díjat csak a küzdelem végén muszáj befizetni. A repülőstart rendszere mint befejező mozzanat olyan esetekben kerül csak alkalmazásra, amikor a nevezési díjat a csatavesztett bajnokjelöltől nem sikerül beinkasszálni. Nem csoda tehát, ha a napisajtó fokozott érdeklődést mutat a motorsportosztály rovására az úgynevezett éjjeli szakosztály iránt. Amíg a táti repülőstartokról csak sorokat olvashatunk, addig a minapi 40.000 pengős „kifaralásról” és repülőfinisről három hasábnyt is írt az egyik esti lap, erősen felfokozva a magyar motorsportfőhatóság amúgyis izmos tekintélyét. Pedig mi akkor örülnénk, ha az Apponyi téren azon vitáznának, hol legyen az idén a Tourist Trophy, ahelyett, hogy azon törnek a fejüket: — illik vagy nem illik Arisztid napján ötre bevágni. Jobban örülnénk, ha a választmány a sportra előirányzott szerény összeg kiegészítését tárgyalná, ahelyett, hogy a Fehenc báchó kilépésének tudomásulvétele vagy tudomásulnemvétele felől vitázna. Mi már amolyan maradi emberek vagyunk és jobban tesszik nekünk, ha a kámacban Delmár Walter viszi a szót, nem pedig Fürst Walter meg a Kuóni Pásztor. Nem tudunk szívből kacagni az új mazsolaviccen, mely szerint a KMAC pontosan egygyed pakli kártyával ér fel. (Gyengébbek kedvéért, a KMAC névből meg a negyedpakliban is egy-egy király van.) Ha meg nevetni nem tudunk ezen,

úgy szívesen cáfoltjuk meg a kajánkodók legújabb híresztelését, mely szerint a KMAC új hűtőjelvényt tervezett. Új jelvényt, mely a tökfilkót ábrázolja teljes díszben és két mezőben, jobbában villogó triptikkal, amint — apróbb kölcsönt kér a klubkomornyiktól a sohanemvisszaadásra, illetve a részbenvisszaadásra. Izléstelen és rosszindulatú ez a híresztelés. Amellett valószínűleg is. Mert ama bizonyos esztalp cikke után holtbizonyos, hogy a komornyik — már nem ad kölcsön. Majd bolond lesz, amikor van aki inkább — akár a francia gárda — meghal, azaz pardón, kilép, de magát, helyesebben az adósságát meg nem adja. Tehát marad a régi jelvény...



Mazsolából — rekorder. Pathó Gyula tavaly még vészmazsola volt, az idén 500-as Rudge gépen már majdnem rekordot javított. Kezdetnek nem rossz.

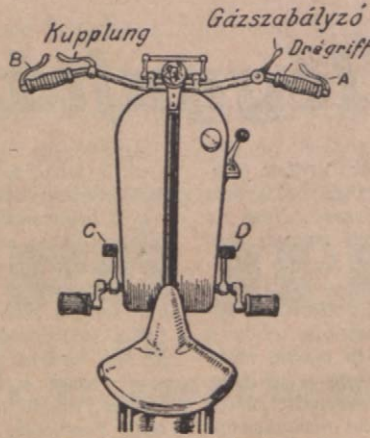


# Lámpedál vagy kéziemelőkar?

Hol helyezzük el a legelőnyösebben az elsőfék szabályozóját

Sokat regélnék a motorkerékpár szabályozószerveinek standardizációjáról, a gyakorlatban sajnos, még mindig az a helyzet, hogy a legtöbb gépen más és más helyen találjuk meg a különböző szabályozószerveket. Egyedül a kupplungemelő talált végleges helyet a balkormányon és a gázsabályzó a jobb kormányon, a fékek, a gyújtás és a dekompreszor szabályzóinak egészen különböző helyeken lehetnek fel.

A gyárak egészen egyéni szokásoknak hódolnak és főleg az elsőfék szabályozójának helyét variálják négyféle módon. Ami érthető is, mert a gyárak egyrésze még mindig azt képzeleli, hogy az első fékre csupán a hatósági előírás miatt van szükség. Az agy gyárigazgatók ugyanis ritkán motoroznak sárban vagy síkos aszfalton, pedig igazán csak ott derül ki, hogy mennyire szükség van az első kerékekre. Sematikus ábrákon látjuk, hogy négy különböző helyen is találjuk meg az egyes modelleken az elsőfék szabályozóját — nem beszélve azokról a futuristákról, akik drégriffel oldják meg az elsőfék szabályozását. Mind a négy helyzetnek megval



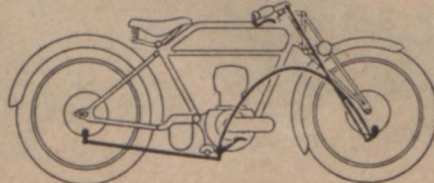
1. ábra. Négyféle különböző helyen találjuk az elsőfék működtető szervét a különböző modelleken.

c) Síkos talajon és forgalomban, amikor az első fék alkalmazása faralástól ment meg.

Lássuk, hogy az egyes elhelyezések mennyiben felelnek meg a követelményeknek. A gépek többségén az A) elhelyezést találjuk (1. ábra). Ez a megoldás kielégíti mind a három feltételt, csak hogy fékezés esetén le kell venni a kezét a gázsabályzóról és megtörténhetik, amikor kiemelt kupplunggal fékezünk leáll a motor, különösen drégriff esetén, mely a közelben lévő elsőfékkar behúzásánál elfordulhat és elzárja a gázt vagy ellenkezőleg nyílik és szükségtelenül feltúrátatja a motort. Ha az elsőfék-kart átvisszük a kormány baloldalára (B helyzet), akkor az a) követelmény szempontjából az elhelyezés kitűnő, de rossz a b) és c) követelmény szempontjából. Nem tudunk ugyanis elsőfékezés közben kupplungozni, mert hiszen balkezünk a fékemelővel van elfoglalva, tehát forgalomban — ahol sokat kell kupplungozni — az elsőfékét használni alig tudjuk. A B) megoldás tehát nagyon jó országúton, de rossz a forgalomban.

## Lámpedál?

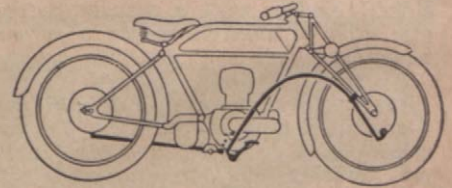
Amíg két kezünk a kormányon levő szabályzókkal amúgy is túlságosan el van foglalva és egyik lábunk viszont szabad, nem látszik észszerűnek ezt a



A legjobb megoldás: Az egybekapcsolt hátsó és elsőfék a pedál nyomására működik, az elsőféknek külön kéziemelője van

„parlagon“ heverő egyik lábunkat felhasználni az elsőfék működtetésére? Természetesen a lámpedál alkalmazásáról csak akkor lehet szó, ha a sebességváltó kézikapcsolású, mert a jóisten csak két lábat adott és nem többet.

A pedállal működtetett elsőféknek vannak azonban ellenségei, akik azt mondják, hogy meredeken csak úgy tudunk újraindulni, ha kézfékünk van. Ez merőben téves, hiszen ott a lábunk, melyet lehelyezünk a földre és ezzel tartjuk vissza a gépet a visszacsúszástól. Különben is indulásnál egyik kezünk a kupplunggal, a másik a gázsabályzóval van elfoglalva, nem marad harmadik a fék kezelésére. Viszont ha egyik lábunkkal rátaposunk a fékre, a másikat pedig a földre helyezzük, nagyszerűen tudunk újraindulni akár a legmeredekebb lejtőn is. A lámpedálos elsőfék ellenségei azt is felhozzák, hogy ha meredek lejtőn ereszkedünk le és valamilyen okból kifolyólag le kell tennünk a lábunkat, úgy nem tudunk fékezni. Ez igaz volna, ha — nem szoktuk

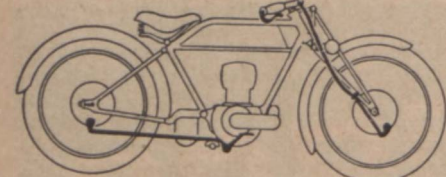


Baloldali pedál működteti a hátsóféket, a jobboldali pedál az elsőfékre hat.

volna meg, hogy meredek lejtőről bekapcsolt elsővel vagy másodikal ereszkedjünk le, amikor ha elveszünk a gázt, a motor amúgy is fékező hatást fejt ki.

## Melyik a legjobb megoldás?

A legjobb és a gyakorlatban legjobban bevált megoldás az összekapcsolt fékek alkalmazása. Ilyen rendszer ma már több van forgalomban és majdnem kizárólag a Rudge elgondolás alapján születtek. A fékpedál működteti úgy a hátsó mint az első féket és a beállítás olyan, hogy az elsőfék kissé előbb, de gyengébben fog, mint a hátsófék. Ideális a megoldás, ha az elsőféknek még külön kézisabályzója is van, tehát az elsőfék úgy lábról, mint kézzel működik. Természetesen a kombinált fék csak akkor válik be, ha beállítása pontos, ha jól karbantartjuk a kiegyenlítő szerkezetet, de ez a kis különmunka bőven megtérül azáltal, hogy a pedállal faralásmentesen állíthatjuk meg a gépet, viszont szükség esetén a kéziemelővel is behúzhatjuk az első féket.



A legáltalánosabb rendszer: kéziemelő elsőfék, pedálos hátsófék.

a maga előnye és hátránya, nem ért tehát egy kicsit foglalkozni a kérdésnek annak eldöntésére, hogy tulajdonképpen hová helyezzük el az elsőfék szabályozóját. A szabályozószervek „átköltöztetése“ ugyanis egyszerű és olcsó, nem kell tehát fájni attól, hogy szükség esetén egy kis áthelyezést kockáztassunk meg.

## Mikor fontos a jó elsőfék?

Kétféle rendszerrel találkozunk az elsőféksabályzó megoldásánál: vagy kézi emelőkar vagy pedál működtet. A kéziemelő hívei azt hangoztatják, hogy akkor is lehet fékezni vele, ha mindkét lábunk a talajon van, tehát úgy a meredeken való újraindulásnál, mint csúszos-sáros-űrgős talajon. Viszont a triálkirályok, a sarazások hősei azt mondják, hogy a lábat nem kell letenni és a kezeknek éppen elég emelővel kell bajlódniuk, jobb tehát a lábra bízni az elsőfék működtetését. Mire kell tulajdonképpen a jó elsőfék:

- Lassításhoz, nagy sebességben.
- Merdek lejtőről való leereszkedésnél.

# TÁT A. BRUCE (1000 BROUGH SUP. SC.) 200 KM.



**TÁTI FOTORIPIORT ...**

1. Kötélén huzzák be Bruce oldalkocsis Broughját. 2. Kozma Endre közel 150-es tempóban vágta el 500-as Rudge gépén a startot jelző Mobiloil szalag alatt. 3. A versenyző, a gép és az — örömapa, baloldalon áll Kozma, Bruck Béla a Rudge nyeregére támasztja jobbját. 4. Simcock teljes iramban. 5. Bruce közelről. 6. Kiss Laci (Puch) lanszol. 7. Zami (Rudge) volt a leggyorsabb 350-es. 8. Bruce 200 km-en felüli sebességben a mért szakasz elején. 9. Ej Ujhnyem,

Táti reggel. Az elmúlt héten sikertelenül szerepelt Simcock—Bruce-féle világrekordexpedíció már ott van a betonon. Éjjel indultak Bécsből teherautón. Először Bruce megy oldalkocsival, utána — siker esetén — Simcock szólóban...

Megérkezik a verseny temesvári nézőközönsége is: 21 bánáti motoros. Csodálkozva szemlélik az angolok csillogó acélparipáját. Simcock ravaszul hunyorgatva jelenti ki, hogy:

— *Ha ma nem sikerül, akkor sohasem!*

Igaz volt: sikerült... de nem neki! Fortuna istenasszony hogy, hogy nem a kevésbé nyájas képu Brucet invitálta randevura: Bruce az oldalkocsis, 1000-es Brough nyergében sikeresen rohamozta meg Henne 190 km-es világrekordját! A km-en 200.222 km-es sebességet érve el, elsőnek szárnyalta túl oldalkocsival a bűvös 200 km-es limitet. Mérföldön is siker koronázta vállalkozását! De megszenvedett érte: gépéről leszállva percekig támogatni kellett a lihegve, összecukladozó szikár anglit...

Simcocknak azonban ezúttal sem akart sikerülni... Mindkétszer 230 km alatt maradt a „speed“... De Simcock újra bizik, mint reggel — pedig az ide-oda szerelésekben már be

is esteledett... Hiába, ez a rekord-vadászat... Ahogy a nóta mondja: „Az egyiknek sikerül, a másiknak nem...”

Sovány vigaszunkra legyen mondván, de a magyaroknak sem sikerült... Nem a világrekord, de még néhány veterán magyar rekord megdöntése sem! Igaz, nem is forszirozták a dolgot. Valósággal féltették a rekordtól a soproni GP-re dédelgetett masinákat. Nem vágytak ők rekordra, csupán — mint mondták — „csak“ a bajnoki pontokért indultak...

Az autósok azonban kitétek magukért. Főleg a túrakocsibajnokjelölt Schwab Károly brillirozott csodaszép Austro Daimler Bergmeisterével. Új túrakocsirekordot javított! Singer a régi Delmár-féle sport Steyr volánjánál javított rekordokat, míg Delmár Walter sport Bugattijával két állóstartos magyar rekordot futott ki.

Az eredmények a következők (az első szám a km-en, a második a mérföldön elért sebességre vonatkozik):

**Szóló motorkerékpárok**

250 kcm-ig: 1. Kesjár (Rudge) 126.604, 117.647 km. 2. Kiss (Puch) 123.79, 114.467 km. 3. Komlóssy (Monet Goyon) 30.386 km (gumidefekt-tel).

350 kcm-ig: 1. Zamecsnik (Rudge) 139.427, 125.436 km. 2. Kremm (Motosacoche) 114.406, 113.03 km. 3. Andó (Velocette) 112.87, 104.742 km.

500 kcm-ig: 1. „László István“ (Rudge) 149.440, 148.576 km. 2. Dobos (Rudge) 137.772, 127.740 km.

1000 kcm-ig: 1. A. Simcock (Brough) 222.980, 223.954 km.

**Oldalkocsik**

350 kcm-ig: 1. Gerő (Motosacoche) 79.523, 78.80 km.

600 kcm-ig: 1. Pathó Gy. (Rudge) 126.627, 120.200 km. 2. Wittenberg J. (Saroléa) 81.118, 81.24.

1000 kcm-ig: 1. Bruce (Brough) 200.222, 198.175 km. Mindkét eredmény világrekord!

**Turakocsik**

Túrakocsik: 1. Schwab (Austro-Daimler) 133.83, 133.83 km. Magyar rekord!

**Sportkocsik**

Sportkocsik: 1. Singer I. (Steyr) 109.622, 108.401 km. Magyar rekord!

Delmár Walter 3 literes Bugattiján állóstartos kísérletet tett, eredménye a km-re 100.756, a mérföldre 112.465 km-es átlag, mindkettő magyar rekord!

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

FÓRAKTÁR: **GHILLÁNYMIKLÓS**  
11., CORVIN-TÉR 5. (FŐ-UTCA)

**Megérkeztek a legújabb**

# AJS **typusok!**

Turára és sportra, szóló és oldalkocsis használatra egyaránt a magyar bajnokságot nyert márka a legmegfelelőbb! — Minden alkatrész mindenkor raktáron. Az AJS motorkerékpárok műszaki ismertetése hasznos és tanulságos olvasmány. — Kérje bérmentve a vezérképviselettől:

*Majláthé.*

BUDAPEST, GRÓF ZICHY JENŐ-UTCA 17. SZ.

**A mi ajánlatunk a legelőnyösebb:**

<b>PUCH</b>	Type 250 turagép . . . . .	P 1100.—
<b>PUCH</b>	Type 250 11 HP szupersportgép . . . . .	P 1280.—
<b>PUCH</b>	Type 500 N . . . . .	P 1550.—
<b>PUCH</b>	Type 500 N, 30 W, 6 Voltos világítással, Bosch kürt, beépített Jaeger tachometerrel	P 1850.—

Kedvező fizetési feltételek!

Gyári fiók:

VI., Lehel-ucca 25.



Telefon: 923-40.



# Külföldre turáznak?

Itt a tavasz! Jön a nyár! Jön a szabadság, mely kiszabadít bennünket megszokott életünk öleléséből; csalókat a tenger, hívogatnak az Alpések bércei és fenyvesei, idegen városok látványosságai, vonz az újszerűség utáni vágy. Néhány napon át, hiszen manapság szűkre van szabva szabadságunk, gondtalanul járhatjuk a világot. Ki a volán mellett, ki a nyeregben...

És akkor látjuk csak igazán, mit jelent számunkra az autó, a motor, mely feloldja számunkra az időhöz és helyhez kötöttség béklyóit. Nem kell vasútvonalakhoz, állomásokhoz igazodnunk és nem lebeg fejünk fölött az indulási idő lekésésének Damoklész kardja sem. Mindenütt annyi idő töltünk, amennyi éppen jól esik, mozgékonyak vagyunk, programunkat önmagunk állítjuk össze!

Elsősorban ebben rejlik az autó és motor népszerűsége, a nemzetközi gépjárműforgalom szédítő kiépülése. Az építő munkából az oroszlánrész a Touring Klubok nemzetközi szövetségét illeti meg. Az „Alliance Internationale de Tourisme” a nemzetközi gépjármű forgalom legerősebb pillére, melynek ötmillió tagot számláló világszervezetébe kapcsolódik bele a Magyar Touring Klub gárdája is.

Köztudomású ugyanis, hogy a külföldi utazáshoz az autónak és motorosnak a szabályszerűen láttamozott útlevelén kívül nemzetközi forgalmi okmányokra (Gépjárművek Nemzetközi igazolványa és Nemzetközi Vezetői Engedély), továbbá vámokmányokra (Triptik vagy Karnét) van szüksége ahhoz, hogy az idegenben járművével szabadon mozoghasson, illetve a határokon járművét vámmentesen bebocsássák. Ezen okmányok nélkül a nemzetközi gépjármű forgalom bénaságba dermedne, hiszen a vámösszegeknek a határokon való deponálása és a többi végzatura szinte lehetetlenné tenné a motoros turisztika kifejlődését. Ezen okmányok a Magyar Touring Klub titkárságánál (V., Ferenc József tér 5-6.) szerezhetők be.

A forgalmi okmányok beszerzéséről nincs sok mondani valónk, a mellékelt táblázat teljes felvilágosítást nyújt. Foglalkoznunk kell azonban a vámokmányokkal, hogy adott esetben vajjon triptik avagy karnét váltásával jövünk-e ki előnyösebben? A triptik minden országra külön váltandó, országokként 10.— P az ára s egy éven belül korlátlan határátlépésre jogosít. A karnét, melynek ára P 30.—, az összes egyezményes országokra szól, de csupán negyven-szeri határátlépésre jogosít. Rövid kalkuláció megmutatja, hogy adott esetben melyik az előnyösebb.

Ausztriával szemben módosul a helyzet, amennyiben Lajtán túli szomszédainknál a határátkelésnél öt szillingért megváltott „Zehntage-Schein” ellenében tíz napot tölthetünk vámok-

mányok nélkül. A „Zehntageschein” csupán egyszeri határátlépésre jogosít, azok számára, akik üzleti vagy más ügyekben gyakran keresik fel Ausztriát, előnyösebb triptiket váltani.

A Magyar Touring Klub idegenbe utazó tagjait viszonyossági alapon díjmentesen látja el a beutazásra tervbevett országok Touring Klubjainak igazolványával, hogy mindazokat az előnyöket élvezhessék, melyet az illető országbeli Touring Klub tagjainak járnak. Pontos tájékoztatást nyerhetünk a Touring Klubban az utak állapotáról, idegen országok hajtási szabályairól, szállodai, garázsrozási, üzemanyag-ellátási, javítási és egyéb viszonyairól.

Különös figyelmet szenteljünk Jugoszláviában és Csehszlovákiában arra, hogy a kilépésnél a vámhatósági igazolásnak nyoma legyen okmányainkban, ellenkező esetben utólagos, esetleg anyagi természetű kellemetlenségeknek lehetünk kitéve. Ha a triptik vagy karnét elvész, nyomban jelentkezzünk az illető ország Touring Klubjánál!

Szereljük fel hátul a „H” táblát és — jó utat!

## A Magyar Touring Klub

titkárságánál (Ferenc József-tér 5-6) beszerzendő okmányok.

### 1. Gépjárművek Nemzetközi igazolványa.

Ára autókra 10.— P, motorokra 5 pengő.

### 2. Nemzetközi Vezetői Engedély.

Ára autóvezetőknek 10.— P, motorvezetőknek 5 pengő.

Az 1. és 2. alatti „nemzetközi forgalmi okmányok” kiállítására végett eredetiben csatolandó a jármű forgalmi engedélye, a vezető hajtási jogosítványa és egy-egy 4x4 cm méretű fényképe.

### 3. Triptik vagy Karnét.

A 3. alatti „vámokmányok” ára: triptik országokként 10.— P, karnét az összes országokra 30.— P.

### 4. Vámszavatossági biztosítás.

Ára: autóknál 18—27, szőlőmotoroknál P 4,50, oldalkocsis gépeknél 9.— pengő.

### 5. »H« betűs zománc tábla.

Ára autóra 5.— P, motorra 2.— P.

**Válassza ki motorjához a megfelelő**

**SHELL**  
**OLAJAT**

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

# Olasz viadal — Olasz diadal!

Taruffi (Norton) nyerte a FICM Grand Prix

A Littorio circuit pályaaavató viadala, a FICM Európa Grand Prix versenye, az olasz motorsport sikere jegyében folyt le. Zbóray Ferenc (DKW) 175-es bajnokunk szintén leutazott a versenyre, utolsó tréningjén kapott motordefektusa miatt azonban elállott a starttól. Zbóray római útja azonban nem volt teljesen eredménytelen, tapasztalatairól és megfigyeléseiről ezúton számol be a magyar motorosoknak:

— Feledhetetlen élmény volt számomra a Littorio-circuit debüje az Európa Grand Prix keretében. A nemrégiben elkészült hatalmas betonpálya Róma légi kikötőjét övezi, egyenesei néhol 40 m szélesek, egyik kiépített fordulója, mely mintegy 600 m. hosszú, versenykocsik számára 240 km-es sebesség kifutását teszi lehetővé. Az emelt forduló betónjárja öt csik van felfestve, én 175-ös masinámmal a másodikat sem tudtam elérni. Már a tréningeken láttam, hogy gépem túlságosan lassú ahhoz, hogy a rutin dolgában is felettem álló ellenfeimmel a siker reményével vehessem fel a küzdelmet. Megvallom, éppen ezért, mikor az utolsó tréningen súlyos defektust kapott a motorom, nem firsziroztam a startot.

— Mert furcsa dolog ám a mi viszonyainkhoz szokott ultra lightweight versenyzőnek Itáliában versenyezni! Csupa királylancos és király-

tengelyes masina között szerénykedhetik a starthelyen, az olasz 175-ösök terebélyes hűtőbordázatukkal megtevesztésig hasonlítanak a 350-es gépekhez... De sebességük sem árulja el őket, hiszen a Benellik a Littorion egyre-másra futották ki a 130 km-t! Pedig van ám a pályának még egy 290 m-es nehezebb és egy 764 m-es enyhe fordulója is, utóbbit azonban még az 500-sok is jölgázal vették.

— Amilyen biztos volt az olasz diadal a Benelli gépek révén a 175-ben, éppen olyan biztosra mentek 250-ben a Guzzi menők. A DKW menő német Winkler mindkét kategóriában jóval lassúbb volt az olaszoknál, a 250-es UK vezető öreg Longmann pedig számalmasan — égett!

— A mezőny technikailag legkimagaslóbb embere Handley volt, aki 350-es Velocettjével, amíg versenyben volt, állandó közelharcban állott az egyenesekben csodálatosképpen gyorsabb olasz Velocette éllovasokkal! A táv harmadában azonban „Wat“ is kiállott...

— Az 500-as csoportban az egyhengeres Guzzi menők — Funagalli, Bandini és Moretti — brillirozta, kiesésük után Taruffi könnyen, de megérdemelten győzött.

— Az olasz masinák javarésze áramvonal idomokba bujtatva állott starthoz. Ami a külsőségeket illeti, a hatás lenyűgöző volt. A versenyzőkon

rikító színes szetterek, tomboló, janatikus közönség. Soraikban a király és — Mussolini. Itt olaszoknak kellett győzni!

A verseny főbb eredményei a következők:

175 kcm-ig: (173 km) 1. Baschieri (Benelli) 1:23:08 mp. Átlag 118'3km., 2. Benelli (Benelli) 1:23:42 mp., 3. Figli (MM) 1:31:27 mp.

250 kcm-ig: (173 km) 1. Brusi (Guzzi) 1:16:27 mp. Átlag 128'6 km., 2. Cinatti (Guzzi) 1:18:05 mp., 3. Fieschi (Miller) 1:19:14 mp.

350 kcm-ig: (196 km.) 1. Jeannin (Jonghi) 1:29:40 mp. Átlag 144'4 km., 2. Sandri (Rudge) 1:30:42 mp., 3. Reynier (Jonghi) 1:31:13 mp.

500 kcm-ig: (196 km.) 1. Taruffi (Norton) 1:19:52 mp. Átlag 144'4 km., 2. Aranda (Velocette) 1:25:35 mp., 3. Sandri (Norton) 1:27:05 mp.

## MOTORKERÉKPÁR ÉS AUTÓ kilométerjelzők

repülőgép és üzemiműszerek képviselője és

speciális javítása

STERN RICHARD

Budapest,

VI. ker., Lehel-utca 10/a.

TELEFON: 92-1-35

Legyünk óvatosak az

## Ariel alkatrészek

vásárlásánál, mert az eredeti Ariel alkatrészek csakis

## plombával ellátva

kerülnek forgalomba!

A plombán az  ARIEL védjegy!

Ariel motorkerékpárok minden típusban raktáron!

Kérje ismertetésünket!

Vezérképviselőt:

**DEMÉNYI ÉS FIA**

VII., Király ucca 87.



Cipőt — suszterhoz  
Beteget — orvoshoz  
Motorkerékpárt — Pajorhoz

Minden gyártmányu motorkerékpárhoz alkatrész!

**Javítás lehetetlen olcsó áron!**



Puch gépek és alkatrészek lerakata.

PUCH 500 N típus raktáron!

PAJOR IMRE, VI., Jókai-ucca 26. sz.

(ezelőtt Gyár-ucca).

Kérem győződjön meg olcsó árainról!



## Zamecsnik brodszeidolt legjobban, Kiss volt a legyorsabb — mégis Zsótér nyerte az FTC dörttrek versenyé fő futamát!

Április utolsó vasárnapját végre bearanyozta a tavaszi napsugár: terítékre kerülhetett az FTC régóta vajjúdó dörttrek versenye, melyet az Üllői úti futballpályán kijelölt 275 m-es körön futottak le. A sportsiker elsősorban a versenyzők érdeme volt, a rendezés sikeréből pedig főleg Horthy Károly, Knopp József és Aulich Lipót vették ki részüket.

Csödött mondott a brodszeiding a — dörttreken... Ezt a paradoxszerű állítást eredményezte a miting főattrakciója, a Koszorú verseny.



Zsótér

Hiába brodszeidolt mintaszerűen a „Zami“, hiába faragta végig a fordulókat Kis Laci, a versenyt Zsótér Berci nyerte meg! Pedig ő nem brodszeidolt, igaz ugyan, hogy verseny DKW-je nyergében kötélen húzatta magát fel Szegedről — Pestre. Jó kondícióban is volt a masina, gyorsasága megtörte ellenfelei bele-

menős temperamentumát.

Zamecsnik számára azonban kár-pótlást jelentett a 350 és 500-as főverseny, amelyeket — hiszen itt még fit volt a masinája — fölüeny stílusban nyert meg. Ugy ment itt a Zami, mint akinek kenyere lehetne a brodszeiding! Ugy látszik, tudományát az eredményhirdető is magasra értékelte, mert Zsótér Berci doktrátusát reája ruházta át... Dehát mindegy! A dörttreken a „Zami“ is — dr.

Pompás sikere volt a Helum-Ricin olajmárkának a versenyen: a sportszereit vezető képviselő, Ghillány Miklós jóvoltából az egész mezőny e kiváló, ricinussal kompundált pensylvániai olajat használta és — dicsérte!

Az öt körös távokon lefutott versenyek részletes eredménye a következő:

**Kezdők versenye:** 1. Zachár V. (350 Montgomery) 1:41'8 mp., 2. Topolsik L. (350 AJS) 1:45'8 mp., 3. Brada S. (175 Puch) 1:49 mp.

**Főversenyek. 175 kcm-ig:** 1. Brada S. (Puch) 1:43'6 mp., 2. Baranyai I. (Puch) 2:00 mp., 3. Kremm J. (Excelsior) 2:03 mp.

**250 kcm-ig:** 1. Zsótér B. (DKW) 1:36'2 mp., 2. Kiss L. (Puch) 1:53 mp., 3. Fischer L. (Ariel) 1:58'4 mp. Indult még: Baranyai (220 Puch).

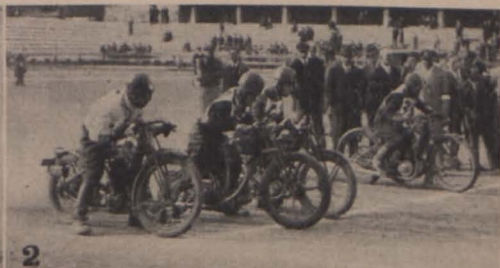
**350 kcm-ig** 1. Zamecsnik T. (Chater Lea) 1:34'5 mp., 2. Kiss L. (250 Puch) 1:34'8 mp., 3. Fischer L. (Ariel) 1:42 mp. Indult még: Andó (Velocette), Zsótér (250 DKW) és Brada (175 Puch).

**500 kcm-ig:** 1. Zamecsnik T. (350 Chater Lea) 1:34'2 mp., 2. Kiss L. (250 Puch) 1:35 mp., 3. Zsótér B. (250 DKW) 1:38 mp. Indult még: Andó (350 Velocette), Fischer (250 Ariel), Gutschy (500 Scott) és Brada (175 Puch).

**Koszorúverseny:** Táv 5×5 kör. 1. Zsótér B. (250 DKW) 39 ponttal, 1:33'4 mp. legjobb öt körös idővel. 2. Zamecsnik T. (350 Chater Lea) 36 ponttal, 1:33'6 mp. legjobb öt körös idejével. 3. Kiss L. (250 Puch) 27 ponttal, 1:33'2 mp-es legjobb öt körös idejével. Indult még Andó (350 Velocette) és Gutschy (500 Scott).



1



2



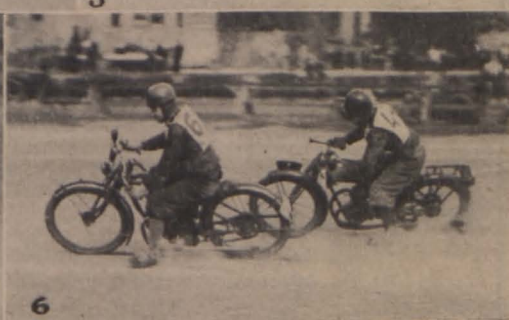
3



4



5



6

### Dörttrek a Fradin...

1. Lefekvés előtt egy evőkanál por! — ez az elve Kremmnek (175 Excelsior). 2. Startol a koszorúverseny mezőnyé, balról jobbra Kiss Laci, Zami, Fischer és Zsótér. 3. Zami talajvizsgálat előtt. 4. Zami brodszeidol — 5. Kiss Laci inkább a fehér vonulhoz ragad. 6. Kergetik egymást a kiskupicások, Baranyai (Puch), éppen előzni készül Kremmet (Excelsior).

## Monte Carloban

ezuttal



Grand Prix de Monaco! Kétségte- lenül a szezon legeredetibb auto- versenye a Cote d'Azur metropoli- sában. 3 km-es körön százszor kerü- lik meg a versenyzők Monte Carlo ni- res Kaszinóját. Veszélyesebbnél ve- szélyesebb fordulók tarkítják a ve- senypályát, amely hol a tengerpart sétatányain, hol a város uccáin, hol pe- dig a Kaszinó paradicsomi parkjának pálmái és ciprusai között kígyózik tova. Százezer ember hemzsegi körül a pályát, roskadásig telt erkélyek, háttérben a vár amfiteátrális szikla- fala. Mindenütt izgalom, óriási izga- lom várja a versenyzők csatáját, melyben a tudás, hidegvér, számítás- gyorsaság csatázik a méterekért, má- sodpercekért a — Monacoi Grand Prixért!

Lent, a starthelyen már dübörög a 17 masina, utolsó fogadkozások a győ- zelemre. A Williams, Dreyfuss és Chiron révén eddig háromszor győz- tes Bugattik a favoritok, főleg Chi- ront és Varzit fogadják sokan, de a Mille Miglia eredményei révén a pi- ros Alfa Romeók diadalában is se- kan bíznak. Itt meg Nuvolari, Carac- ciola, Borzacchini és az öreg Campari a favorit. Maserati krekkeje Fagioli és Dreyfuss.

## Nuvolari robbantott kasszát!

Alfa Romeo, Nuvolari és Caracciola révén, kettős diadalt aratott a Monacoi Grand Prix-ben.

Verseny előtt lelkes ovációk köze- pette a világrekorder Campbellt vá- szik körül virágokkal díszített ko- csin a pályán és azután:

Start! Kezdődik a csata! Chiron nyargal az élen, másodpercekkel mo- götte Nuvolari. Az élcsoportban a Bu- gattik vannak túlsúlyban. Így megy ez csaknem a táv harmadáig, amikor a 16 mp-el Nuvolari előtt fekvő Chi- ron egyik ellenfelét lekörözni akarva,

a tumultusban kollidál. Chiron kire- pül kocsijából, de csodálatosképpen semmi baja sem történik. A táv har- madában piros az élcsoport az Au- fáktól. Nuvolari vezet, Bugatti re- ménysége a második helyen futó Var- ziban van. Utána Alfák és felnyomuló Maseratik, majd a többi Bugatti. Fél- táv után Varzi is kiáll, ezzel Alfa Ro- meo idei második nagy diadala is meg van peszételve. Három Alfa az élen: Nuvolari 2:06:20 mp., Caracciola 2:06:50 mp., Borzacchini 2:06:58 mp., és a Maserati vezető Fagioli 2:07:27 mp. Ki lesz a győztes? A táv utolsó negyedében a Caracciola mögé ke- rült Borzacchini kiáll. „Karacs” tá- madja az élvost de előbb Divo aka- dályozza, majd meg Fagioli nem hagyja magát lekörözni, ami jelen- tékeny idővesztéssel jár számára.

Végeredmény:

1. Nuvolari (Alfa Romeo) 3:32:25'2 mp. Rekord! Átlag 89'8 km. 2. Ca- racciola (Alfa Romeo) 3:32:28 mp. 3. Fagioli (Maserati) 3:34:43 mp. 4. Ho- we (Bugatti) . 5. Zehender (Alfa Ro- meo).

Chiron (Bugatti) tavaly felállított pályarekordja 3:39:09'2 mp. volt. Bugattiék számára Varzi 2 p 02 mp-es körrekordja jelent vigaszt.

### TUNINGOLÁST

Grand Prix és trialverseny- re 8 esztendő tapasztalat- tal vállalom.

Kitüntetve **F.I.C.M.** ezüstmedálival.

Új és használt motorok. — Mobiloil D. Gumi csere.

**MARTINEK**  
IX., Közraktár-utca 24

### MOTOROSOK!

Garázsunk a város szívében van, Kartellen kívüli kutunk olcsó motalkót mér, Pennsylvániai olajunk utólrhetetlen. Allítsa be hozzánk motorját, jól gondját viseljük.

**ROLLS GARAGE**

Budapest, VI., Jókai-tér 3. Telefon : 21-0-21

## Itt a bizonyíték!

Megbízhatóságával a

# RUDGE

motorkerékpár vezető világmárka

már nemcsak a **turázók** és **kenyérkeresők** tömegét, de a kontinens leghiresebb versenyzői mellett a **magyar** motorosok legjobbjaít is meghódította!

Kozma Endre motoros bajnok	Rudge-öt vett
Komlóssy Béla	Rudge-öt vett
Zamecsnik Tivadar	Rudge-öt vett
Erdélyi Ferenc	Rudge-öt vett
Kesjár János	Rudge-öt vett

### Rudge árak :

250 cc.	ára	<b>1250</b>	pengő
350 cc. O.H.V.	ára	<b>1700</b>	pengő
500 cc. O.H.V.	ára	<b>1930</b>	pengő

### Triumph árak :

100 cc. világítással	<b>750</b>	pengő
175 cc. világítással	<b>990</b>	pengő
277 cc.	<b>1250</b>	pengő
550 cc.	<b>1650</b>	pengő

**Bruck, Jókai-ucca 21.**

**MINDIG  
JOBBA  
K·L·G!**

AZ ÚJ

# K·L·G

# K

**gyertya  
vezet!**

Vezérképviselő: **SZILÁRD BÉLA, NAGYMEZŐ.U. 15**

**Fagioli (Maserati) nyerte a Római Királydíjat!**

Több mint 70.000 néző tolongott a Littorió, hogy tanuja lehessen az évad egyik kimagasló versenyének, a Király díjnak. A mitinget 100 km-es selejtező előfutamok vezették be, azután került a sor a 240 km-es döntőre!

— *A tavalyi győztes Maserati legénység, Fagioli és Dreyfuss, a Bugatti primadonna, Varzi és a nyolchengeres Alfa volánjánál startoló múlt vasárnapi motoros győztes Taruffi között fekszik a verseny!* — alakul ki a közönség véleménye.

Igen, főleg Fagioli startja elé fordul az általános érdeklődés, hiszen az új 16 hengeres 5 l-es Maseratival áll a vonalhoz... Két nyolchengeres 2,5 l-es motort építettek össze Bolognában... Félelmes a híre...

Fagioli beváltotta a hozzáfűzött reményeket: nemcsak az előfutamok legjobb idejét érte el, hanem megnyerte a Gran Premio Realét is, sőt a nap leggyorsabb körével is realizálta diadalát.

**Eredmények:**

1. Fagioli (Maserati) 1:30:45'8 mp. Átlag 158'7 km. 2. Taruffi (Alfa Romeo) 1:31:14 mp., 3. von Morgen (Bugatti) 1:32:49 mp., 4. Varzi (Bugatti) 1:37:07'2 mp., 5. Czaykowsky (Bugatti) 1:37:35'6 mp., 6. Minozzi (Bugatti) 1:37:40'4 mp. — Leggyorsabb kör: Fagioli (Maserati) átlag 163 km.

**MOTOROSOK!**

**Motorosnál dűköztassatok és zománczassatok!**

- Sárhányó dűkózás ... P 6'—
- Sárhányó zománczolás ... P 4'—
- Tartány dűkózás ... P 12'—
- Tartány zománczolás ... P 8'—

A tartányt festett eredeli márkajelzéssel szállítom!

- Szológép teljes dűkózása P 45'—
- Szológép telj. zománczása P 35'—

**KESJÁR, IZABELLA-U. 25.**

**Beteg gépét**

rendkívül olcsón, de a legtekintetesebben rendbehozza

**URBACH LÁSZLÓ**

VI., Hunyadi tér 12. Tel. 116-28  
**legmodernebb javítóüzeme**

Vidéki alkatrészrendeléseket  
aznap eszkozlünk.



**A Duna SC versenyéről...**

Balról: Mende Klári művésznő itt is primadonnaszerepet játszott, abszolút győzelmet aratott. Jobbról: A résztvevők egy csoportja, a balszélen Kremm és Huszár, középen Mende Klári és Knoppné. A terebélyes Knopp ott kuksol Mende Klári háta mögött.

**Mindössze 14-en...**

Minap zárták le az idei magyar bajnokságok nevezéseit, összesen 14 résztvevője lesz a bajnoki kampánynak.

A szőlőbajnokságokra neveztek: Komlóssy E. (250 Monet Goyon), Kiss L. (250 Puch), Erdélyi F. (250 Rudge), Kesjár J. (250 Rudge), Kremm J. (350 Motosacoche), Zamecsnik (350 Rudge), Andó A. (350 Velocette és „László István“ (500 Rudge).

Az oldalkocsis bajnokságokra: Gerő A. (350 Motosacoche), a 600-as kategóriában pedig Wittenberg J. (500 Sarolea) és Pathó Gy. (500 Rudge) adták le nevezéseiket.

A versenykocsi bajnokságra Hartmann két kocsi, egy 2,3 l-es és egy 1,5 l-es Bugattit nevezett, míg a sportkocsibajnokságban 3,0 l-es Bugattival pályázik a bajnoki címre, melyért a Delmár-féle 1,5 l-es Steyr volánjánál Singer Imre is síkra száll. A tőrakocsibajnokságban egyedüli Schwab Károly 3 l-es Austro-Daimler „Bergmeister“-e fog szerepet játszani.

**Kitűnően sikerült a Duna SC turaversenye.**

Mintegy negyedszáz versenyzőt állított sorompóba a Duna SC április utolsó vasárnapján megtartott pénzdíjas versenye, melyek rendezési munkájából a klub fiatal gárdája Pápai István vezetésével, sok ambícióval vette ki részét. A verseny helyezéseit képlet segítségével állapították meg; a sikeres szereplés lehetőségeinek latolgatása a titkos ellenőrző állomásokkal egyetemben sok gondot okozott a versenyzőknek.

— *A rendezés jó volt, annál rosszabb a Visegrád—Esztergom—Dorog közötti útszakasz* — meséli a befutónál Stern Endre.

Részletes eredmények a következők:

Szológépek: 1. Kremm J. (Excel-

sior). 2. Palluch F. (James). 3. Krausz I. (Puch). 4. Stern E. (Puch). 5. Réthi K. (BMW). 6. Boconádi L. (Méray). 7. Edinger E. (Royal Enfield). 8. Tiringner B. (Chater-Lea). 9. Kugler F. (Méray). 10—11. Puchleitner R. (Méray) és Horváth S. (Méray). 12. Einwag T. (FN). 13. Nagy L. (Méray). 14. Mózs A. (Radvo). — Lukies L. (Méray) feladta.

Oldalkocsis gépek. 1. Gerő A. (Motosacoche). 2. Wittenberg J. (Sarolea). 3. Huszár L. (Ariel). 4. Knopp J. (NSU).

Automobilok: 1. Mende Klári (Bean). 2. Rónai Z. (Morris). 3. m. Fürst Gy. (Fiat). 4. Singer I. (Steyr). 5. Raskó R. (Chrysler). 6. DO X (Peerless).

**NE KISÉRLETEZZEN!**

**A. J. S. D. K. W. HARLEY-DAVIDSON**

motorkerékpárját csak a vezérképvi-seletnél javítják hozzáértéssel és hosszú évek tapasztalataival.

Speciális szerszámok! Alkatrészek!

**MAJLÁTH M.**

BUDAPEST, V., GRÓP ZICHY JENŐ-U. 17.

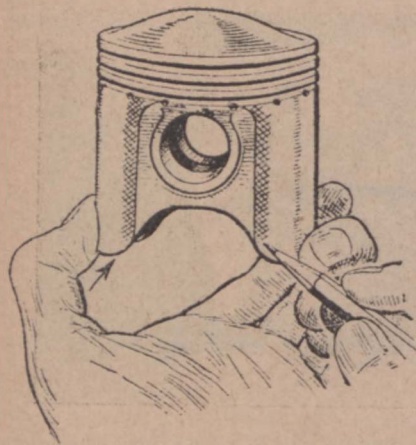
**BUDÁN OLAJ**

**HELUM RICIN** és az összes nyári motorolajkülönleges-ségek. Bosch. Gumi. Felszere-lés. Johnson. König. Evinrude.

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

# HOGYAN ŐRIZZÜK MEG GÉPÜNK ŐRÖKIFJUSÁGÁT?

Néhány hasznos tanács, utbaigazítás és figyelmeztetés nem árthat meg.

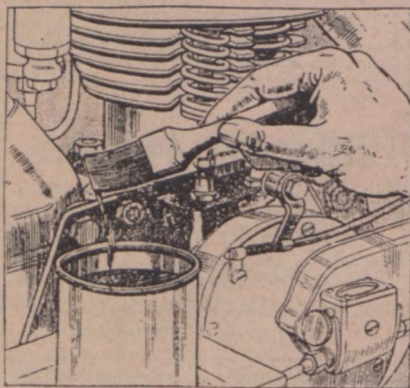


A nők puderral, a férfiak majommiriggyel igyekeznek magukat megfiatalítani. A motorkerékpár örökifjúságát ezzel szemben egyedül a gondos és lelkiismeretes karbantartás biztosíthatja, amitől csak az retten vissza, aki nem szeret a gépén barakcsolni. Igaz, hogy az ilyen nem is igazi motoros. Mivel pedig mi a lapunkat olyanok kedvéért írjuk, akik nem fáznak a franciakulestől, célra vezetőnek tartjuk, hogy Ariadne-fonalat adjunk azok kezébe, akik mosó, a túraszezon küszöbén szánják rá magukat, hogy motalkó-paripájukat egy kissé kívül-belül rendbeszedjék és ezzel zavartalan motorozást biztosítsanak maguknak a nyári és őszi hónapokra.

A legnagyobb és legnehezebb munkának a hengerfej és a dugattyú kikormozása látszik, pedig egyszerűbb, mint kitölteni az adóivet. Első a tisztaság. Még mielőtt bármihez is hozzáfognánk, minden piszkot el kell távo-

lítani a motorról, a hengertalpról, a karterről, nehogy a henger lehúzása után a motor belsejébe oda nem való dolgok kerüljenek.

A mosáshoz jó a benzin, jobb a benzolkeverék, de legjobb a tiszta benzol, melyet a festékboltban kapni,



1. ábra.

A motort a szétszerelés előtt kívülről benzolalattal tisztítjuk meg. Jó a motort előbb egy kicsit járattatni, hogy felmelegedjék.

ugyancsak ott veszünk széles mázolóeseteket is. A mosás előtt néhány percig járassuk a motort, mert a benzol jobban oldja a piszkot, az odaégett olajat, ha a motor meleg. Tepsit a motor alá, elő az esettel!

A tisztítás után hozzákezdhetünk a henger leszereléséhez. Tartsunk keszen kis dobozkákat, ahová az anyákat és csavarokat helyezzük el. Húzzuk le a hengert, vegyük ki a dugattyúcsapszeget és szereljük le a dugattyút a hajtókarról. Még mielőtt a dugattyút levennénk, jelöljük meg az első kerék felé néző részét E (elői) betűvel. Nem elég keresztet karcolni rá, mert a végén nem fogjuk tudni, hogy a kereszt előtt vagy hátult jelent.

Ha a dugattyú koronájáról a kormot kapargatjuk le, ügyeljünk arra, nehogy alumíniumot is kaparjunk le a korommal együtt. Ha a dugattyú teteje lapos, akkor legjobb széles, tompeélű vésővel próbálkoznunk. A dugattyút tegyük az asztalra, két kezünkkel markoljuk körül, a dugattyú tetejére helyezett vésőt hüvelykujjainkkal rögzítjük és testünkkel nyomjuk előre. (5. ábra). Ez a módszer azért jó, mert a kormot egyszerűen lehámlasztja a dugattyúról és nem kell kapargatni és összekarcolni a tetejét. Tompeélű zsebkés is jó szolgálatot tesz, végül finom csiszolópapírral távolítjuk a felégett korom utolsó nyomait. Csak ha égé-

szen tiszta a dugattyú koronája, foghatunk hozzá a fémtisztító pasztával való polirozáshoz. Maroknyi rongyot teszünk az asztalra, ráöntünk egy freccentésnyi fémtisztítót, a dugattyút fejjel lefelé lenyomjuk a rongypárnára és kitaróan forgatjuk a dugattyút éppen úgy, mint ahogyan szelepet esiszolunk. Ha van nikkelezőműhely a közelben, akkor poliroztassuk meg ott a dugattyú koronáját, de legyünk jelen, nehogy a túbbuzgó nikkelező a dugattyú testét is fényesre polirozza és ezzel azt tönkretegy. Fontos, hogy a dugattyú koronája tükörfényes legyen, a sima felületre ugyanis nehezebben rakodik le a korom.

El kell távolítani a kormot a gyűrűdarab végét reszeljük hegyesszögűre. A 3. ábra megmutatja, hogyan kell ezt a felette hasznos szerszámot alkalmazni.

Végül a dugattyú alapos mosása következik benzolban, ha új gyűrűket szerelünk, akkor ügyeljünk, hogy könnyen csúszzanak a vajatokban, de fel és lefelé ne legyen játéku, tehát pontosan, hézag nélkül illeszkedjenek a vajatba. Ha az új gyűrű nem csúszik könnyen körben, úgy a

**Imért se fizessen addig**

motorkerékpárra, amíg nálunk nem érdeklődött

**Szenzációs meglepetésben lesz része!**

Azonnal forduljon hozzánk!

**ZSOLNAI**

**Aulich-utca 7**

**Motosacoche (svájci Mág) és Monet-Goyon vezérképviselő.**

**Használt gépek szenzációs árakon!**

A kontinens legrégebbi motorkerékpárgyára a világhírű

**N. S. U.**

Sportra, turára, üzleti célokra a legalkalmasabbak. — Vezérképviselő: Nagymagyarország legrégebbi cége:

**MOTORKÖZPONT**

**VII. Vörösmarty-utca 45. sz.**

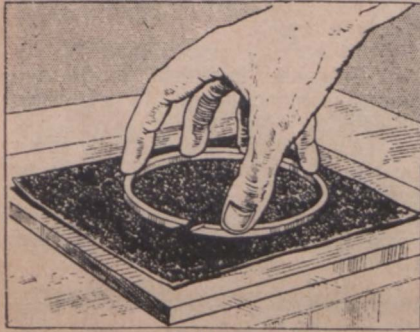
(Andrássy-ut mellett).

Ugyanitt **MONTGOMERY, DUCH** és **MÉRAY** gyári lerakat. — Árban, minőségben, fizetési feltételekben a legjobbkat nyújtjuk. Az összes gyártmányú motorkerékpárok javítása, alkatrészeinek készítése a legolcsóbban. Hengercsiszolások, dugattyúk, szelepek készítése megvárható. **Motorjavítóüzemünk: VI., Aradi u. 27, KISS.**

Használt motorkerékpárokat készpénzért vásárolunk, bizományba veszünk, cserélünk. — **Használt gépek legnagyobb raktára.**

váját oldalait is ki kell kaparni. Ha a gyűrű még mindig „szorú”, akkor üveglapra finom smirglipapírt fektetünk, ráhelyezzük a gyűrűt és forgatómozgással mérsékelt nyomás mellett csiszoljuk a gyűrű oldalsó felületeit. (2. ábra). Időnként mossuk le a gyűrűt és próbáljuk bele a vajat, nehogy túlsok anyagot smirgliz-zünk le.

Ha megmaradunk a régi gyűrűk mellett, akkor a belső kerületüket is gondosan meg kell tisztítani és el kell távolítani a kormot, mely főleg a gyűrűk végein gyűlik meg. Hogy a régi gyűrű még használható, azt úgy állapítjuk meg, hogy dugattyú nélkül belefektetjük a hengerbe, hogy megállapíthassuk, mennyi a hézag a két vége között. Inkább nagyobb legyen a hézag, mint kevés! Ez főleg akkor fontos, ha új gyűrűt szerelünk. Ha az új gyűrűnek túlkeves a hézaga, akkor vékony, lapos reszelővel reszelgetjük meg a két végét, ha ilyen reszelők nincsenek, úgy a zsebkész pengéjére smirglipapírt csavarunk.



2. ábra.

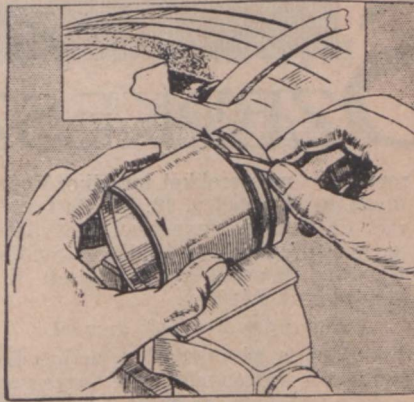
Ha az új gyűrűk túl vastagok és könnyen csuszának a vajatokban, úgy üveglapra helyezett finom smirglivászsonra dörzsölgetve vékonyítjuk meg.

A hengerfejből is ki kell kaparni a kormot, úgyszintén a kipuffogó torokból. Ehhez a munkához nem kell bővebb útbaigazítás, legfeljebb annyira ügyeljünk, hogy a szelepfészkeket meg ne sértsük. Eppen ezért a legjobb a kikormozást a szelepek kiszerelese előtt elvégezni — ha a szeleposztolás szükségesnek mutatkozik.

Vastag barna csomagolópapírt a legjobb hengertalptömítés, kevés Hermeticollal megkenve. A papírra ráteszünk a hengert, ceruzával kirajzoljuk a körvonalat és körömollóval kivágjuk a hengertalpcsavaroknak szánt lyukakkal együtt. Jól meghúzni a hengertartó csavarokat!

### A kormányfej csapágyak.

A kormányfej és a kerekek golyó- vagy kúpgörgős csapágyaival ritkán kell csak bajlódunk. Ha a csapágyak kotyognak, úgy meg kell őket húzni, de ügyeljünk, nehogy túlszorosa állítsuk be őket. Fokozatosan állítsuk a csapágyakat szorosabbra, közben győződjünk meg arról, hogy nem húztuk meg őket túlságosan. A kerék-csapágy akkor van jól beállítva, ha a kerék könnyen forog, de oldaljáték egyáltalában nincsen. Csupán



3. ábra.

Egy darabnyi törött és végén hegyesszőgüre reszelt dugattyúgyűrű darab nagy-szerű szerzám a gyűrűvájatok kikormo-zására.

kúpgörgős csapágyaknál kell egészen kis oldajátékot hagyni, de ez se legyen több  $\frac{1}{3}$ — $\frac{1}{2}$  milliméternél a kerékabroncsnál mérve. Ha a kerék-agyakat újra akarjuk zsírral „pakolni”, akkor ezt jobb még a szetszerelés után kézzel elvégezni, mint zsirpuskával feltölteni az agyat, nehogy a zsír a fékdobba kerüljön. Jö-minőségű, ragadós zsirt használjunk, nem tovottzsirt vagy vazelint.

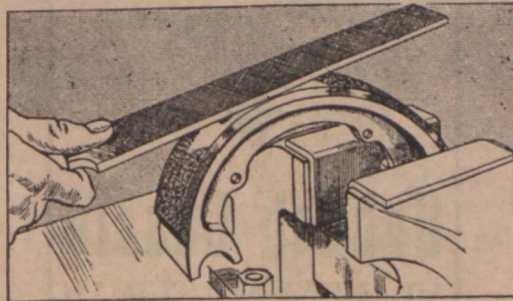
Ha már a zsírnál tartunk, töltsük meg a sebességváltót sűrű — olajjal. Zsirt csak akkor tegyük bele, ha a gyár ezt határozottan előírja.

A láncok beállításánál nem elég a meghajtott láncokkal törődni. Miután az első és hátsó láncot beállítottuk, vizsgáljuk meg a dinamó és mágnes-láncot is. Egy kis zsír, egy kis meg-feszítés, úgyhogy a a lánc közepe-táján 5—6 milliméter játék legyen, kifizetődik.

### A fékek.

A motorkerékpárok 80 százalékán nincsenek rendben a fékek. Legtöbb-ször a fékpófák nem fekszenek fel egész terjedelmükben. A fékpófák borításán reszeljük le a fényesre csiszolódott részeket, távolítsuk el ben-zines mosással a zsirt, olajat és pisz-kot, lyukasztóval üssük le a kiálló szegecsfejeket. Összeszerelésnél a fék belsejében levő bütyköt csak gyen-gén kenjük meg zsírral és zsirozzuk meg a szabályzóhuzalokat is.

Hátra van a gyújtás és világítás. Ha a gyertya körmei égés következ-



4. ábra.

A fékpófákat borító frikciós anyag kifényesedett részeit durva reszelővel egyengetjük el.

tében „elfogytak”, úgy üssük őket egymáshoz közelebb, nehogy túlnagy legyen a szikraköz. A szikraköz be-állításához jó a Bosch-mérce, melyet arra is kitűnően felhasználhatunk, hogy a mágnesmegszakító platínasa-varjainak között lemérhessük és beál-líthassuk. Dinamózavarok nagyrészt onnan erednek hogy piszkos és olaj kerül be! Ha a dinamó egyáltalában nem tölt, úgy a kommutátor piszkos, vagy az áramszedő szénkefék nem fekszenek jól fel. Le kell venni a kom-mutátor fedelét — miután leszereltük az akkumulátorról a pozitív vezeték-et — és tiszta ronggyal töröljük le a vörösrézből készült kommutátort. Az egyes szeletek közé néha piszkos, szénpor rakódik, amit hegyes tüvel piszkálunk ki. A keféket kiszedjük és megtisztítjuk a rugókkal együtt. Ügyeljünk jól az úgynevezett harmadik kefére, a szabályzókefére. Ha itt rossz az érintkezés, úgy a dinamó túlerős áramot szolgáltat, ami nem-csa a dinamóra káros, hanem az ak-kumulátort is tönkretelheti. A dinamó és a mágnes csapágyait minden 10—15 ezer kilométer után nehezen ol-vadó zsírral kenjük, de ezt a legjobb szakemberre bízni, nehogy zsír ke-



5. ábra.

Ha tompaélű vésővel így hántjuk le a lapostetejű dugattyú koronájáról a kormot, nem fogjuk megsérteni a lágy alumínium-anyagot.

rüljön a kommutátorra, illetőleg a mágnes csúsztatógöyürőjére.

### Az akkumulátor.

Az akkumulátor pólusait meg kell tisztítani, vazelinnal megkenni az oxidálódás megakadályozására. Fontos, hogy az érintkezések jók legyenek, mert ellenkező esetben kiéghetnek a körték. Fontos azt is megállapítani, hogy vajjon a negatív pólusnak jól vezet-e a testkötése. Nem árt jól feltölteni a telepet árammal és szükség esetén savval — legjobb Boschékhöz fordulni ezzel a munkával.

Vizsgáljuk meg az összes szabály-zókat, húzzuk meg jól a csavarokat, vizsgáljuk meg a küllőket és szükség esetén feszítsük meg őket. Szereljük le a gumikat, fessük át vagy schoo-poltassuk a kerékabroncsok belső fe-lületét, ha az rozsdás. Távolítsunk el minden rozsdát, fessük be a hengert hengerfeketével. Kis ecsettel javít-suk át a zománcozást, itt és amott egy kis Robbialac — Birónál kapni a Liszt Ferenc téren — nem fog meg-ártani.

Mert nemcsak a belbecsre kell sülyt helyezni, hanem a külsőre is.

# MI UJSÁG SZERKESZTŐ UR...?

— *Halljuk a két heti programot!*  
— Május 5-én a Kecskeméti rendezik meg elhalasztott pályaversenyüket, 3-án a Kispestiek Reznicek versenye van soron, végül 15-e a soproni Grand Prix napja. Mozgalmas a külföldi program is: Targa Floriók, Avus verseny és osztrák TT vannak a műsoron.

— Sőt! Ne felejtse el, a Bethlen téri színpad május 6-án este 9 órai kezdettel újabb KMAC napot rendez! Jegyek a KMAC titkárságánál és este a színház pénztáránál válthatók. Egyeséges belépődíj 1 pengő. Ott legyen!

— *Mi hír a soproni GP körül?*  
— Bodnár Richárd versenyfőntéző május 9-én este 7 óra 50 perces kezdettel a soproni GP-vel kapcsolatban rádióelőadást fog tartani. El ne mulasszuk meghallgatni, igen érdekesnek ígérkezik!

— *Mi újság külföldi versenyzői körökben?*

— Dodson 1000-es Excelsior-Jap gépen abszolút világrekord ostromra készül. Más. Az angol TT-n három kompresszoros Velocette áll starthoz, de ott lesznek a Guzzik és a 350-es Európa GP nyertes francia Jonghik is.

— *Valami diszkrétet...?*

— Az utóbbi évek egyik legsikeresebb magyar motorversenyzője az idén László István álnéven fog versenyezni — 500-as speciál Rudge nyergében.

— *Mi újság a klubélet terén?*

— A Kispesti AC autó- és motorosztálya nemrég tartotta közgyűlését, melyen a tisztikart, élén Bertics József elnökkel, Bencsik Gyula, Blum Béla és dr. Szelnár Aladár alelnökökkel, Dalnoki László ü. v. elnökkel és Bödör János igazgatóval egyhangúan választották meg.

— *Mi hírlik versenyzőink frontjáról?*

— Kozma átvette 500-as Rudge versenygépét. Kesjár viszont, aki a múltban 350-es masinával versenyzett, 250-es Rudge versenygépre nyergelt át. Érdeklődéssel várjuk szereplését! Kesjár egyébként zománczó és dukozó üzemét Izabella uca 25. alá helyezte át.

— *Mi hír a szakmában?*

— A Kiss M. Antal cég javítóműhelyét a tél folyamán teljesen átszerelte, modern gépekkel egészítette ki s az összes gyártmányú gépekhez való alkatrészek, dugattyúk, szelepek, fogaskerekek stb. precíz gyártására rendezkedett be. A Kiss cég azok számára, akik a Motoros olvasói, az előre kialakított árból további 5% engedményt nyújt!

— *Hallom, a Stern Richárd cég bővíti üzemét?*

— Hihetetlenül hangzik a mai időkben, de így van! A km-órakkal és legkülönbözőbb automobillal és legújabb

repülőgép műszerekkel foglalkozó cég továbbra is Lehel u. 10. sz. alatt marad, de üzemét lényegesen kibővítette. A cég legújában beállított Smith-szervizre osztatlan örömet váltott ki motorosaink körében.

— *Jön a motorcsónak szezon!*

— Van is készülődés! A májusvégi gardatavi versenyen ismét összecsap a két rivális: a rekorder Gar Wood és az — exrekorder Kaye Don. Mindkettőn új hajóval szállnak vízre. Előbbi „Miss America X”-ével, szemben Kaye Don a „Miss England III.”-mal startol, mely kétmotoros, 5000 lóerős, kétszavaras hajó, 195 km sebességre képes.

— *És a magyar vizeken?*

— A Magyar Motorosok Club az idén is megrendezi versenyét a Dunán, sőt arról is szó van, hogy a Balatoni Sporthét keretében is rendez egy mitinget a magyar tengeren!

— *Hallom, Stuck két Mercedesével egyetemben hirtelen visszatért Amerikából?*

— Úgy van! Mint hírlik. Stuck váratlan hazajövele mögött az amerikai ipari körök intrikája áll, melyek rossz szemmel nézték sikeres szereplését. Így történt azután, hogy mindazon versenyeket, melyeken Stuck indulni akart, hetekkel, sőt hónapokkal elhalasztották...

— *Tető alá került az Európa hegyibajnokság?*

— Végre! A Kesselberg—Stelvio—Gaisberg—Klausen és a Mont Ventoux hegyversenyek lesznek a pontszerző mitingek.

— *Mi hírlik a nagyvilágban?*

— Helyszűke miatt ma rövidre kell fognom a mondókámat, figyeljen hát jól ide!

— Az idei német motorkerékpár Grand Prix elmarad. Más. Henne neunkircheni kilenc világrekordját Bosch gyertyákkal és mágnissal futotta. Ismét más. Az idei belga Autó Grand Prix elmarad.

— *Miért késett a Motoros?*

— Na hallja, tudtuk előre, hogy Táton világrekord lesz s ezért vártunk.

— Vizszontolvasásra május 15-én.

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

**Kezdie  
mindjárt a  
végcélnál:**

**B. S. A.**

**a motorosok  
álma —  
végállomása!**

Tökéletes alkatrészraktár, az ország legmodernebb javítóüzeme. A cég és a gép márkája nemcsak ígér, hanem nyújt is garanciát. Használt gépét készpénzfizetésnek betudjuk!



**Urbach László**  
VI., HUNYADI-TÉR 12.  
TELEFON: 116—28

**Akkor takarékoskodik igazán, ha eredeti gyári alkatrészt használ!**

**Svájci M. A. G. =  
Motosacoche**

motorok összes típusához

**bármely alkatrészt**

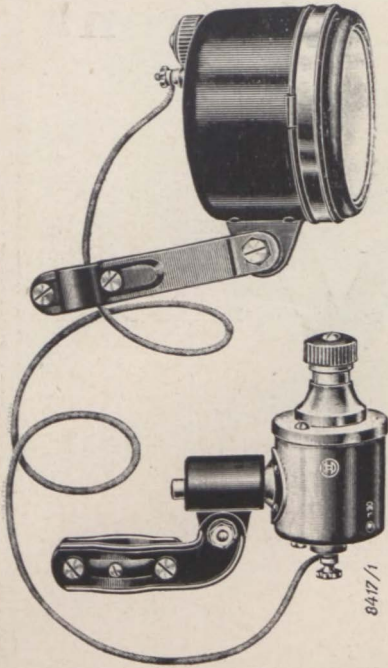
beszerezheti a  
MOTOSACOCHE = SVÁJCI M. A. G.

motorok vezérképvisleténél

**Zsolnay, Aulich-ucca 7**

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

# A sötétség beállta nem akadályozhatja utjának folytatásában,



ha segédmotoros, vagy könnyű motorkerékpárját 4 V 2 W teljesítményű BOSCH dörzsvilágítással szereli fel. Egyszerű kezelés, házilag eszközölhető felszerelés, csinos és tartós kivitel jellemzi e világítást. A fényszóró állítható és benne két izzólámpa helyezkedik el, amelyekkel állóhelyzetben elemről, menetközben dynamóról lehet világítani. A világító dynamó váltóáramot termel és üzembehelyezéshez csak kézzel el kell fordítani.

**Népszerű világításunk ára 41— pengő** teljesen kompletten, de elem nélkül.

# BOSCH

**BOSCH RÓBERT k.f.t.**  
Budapest, V., Váci-ut 22-24. Telefon: 926-04

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 képviselet, VI., Andrássy-ut 37.

### Bárdi József

Matchless képviselete, 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 képviselet, VII., Király-u. 85.

### Douglas képviselet

VI., Podmanický-u. 18.

### Friedmann József

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

### Ghillány Miklós

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

### Kiss M. Antal és Fia

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

### Koppányi Miklós

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

### Magaziner és Strausz

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

### Puch Művek fióktelepe

VI., Lehel-u. 25.

### Urbach László

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

### Zsolnay Lajos

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

és az összes vidéki képviseleteknél.

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.

**Minden alkatrész állandóan raktáron!**

Ezért vásárol ma a legtöbb motoros

# MÉRAY

## MOTORKERÉKPÁRT!

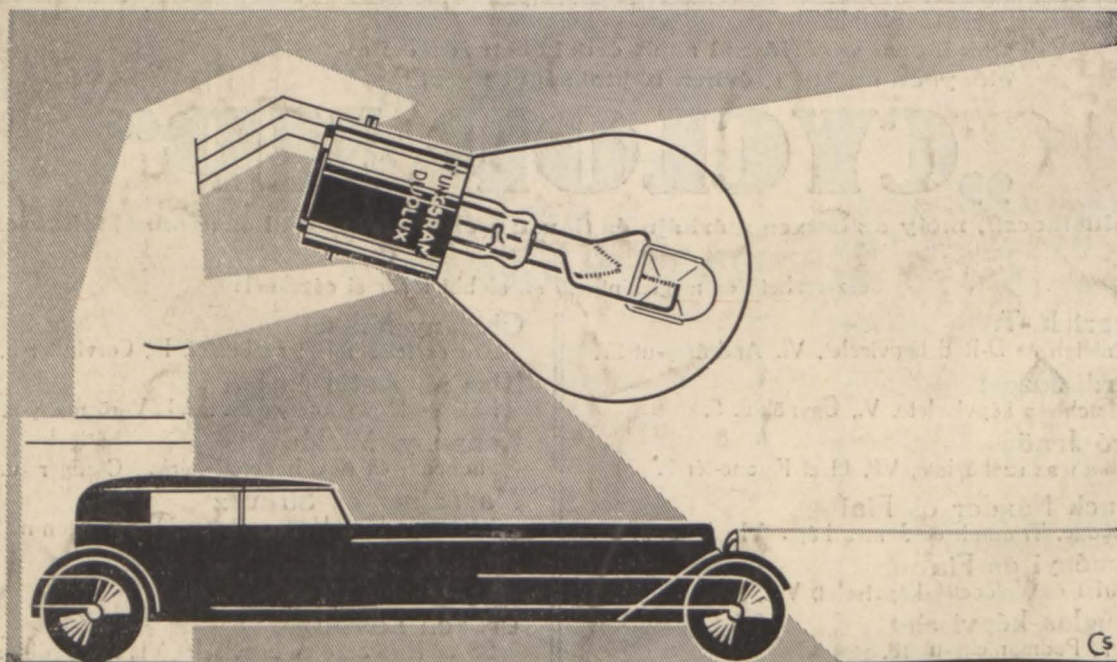
TEKINTSE MEG UJ TIPUSAINKAT!

**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