

MKB 22.645  
TIPPEK ÉS TANÁCSOK.  
OSZTRÁK T. T. - TARGA FLORIO.

ÁRA  
**40**  
FILL.

# a Motoros

MOTORKERÉKPÁR, AUTOMOBIL  
MOTORCSÓNÁK, REPÜLÉS

IV. ÉVFOLYAM  
**7. SZÁM**  
1932. május 15.

A LEGNAGYOBB PÉL-  
DÁNYSZÁMU MAGYAR  
MOTORSPORTLAP ●



*relv. Haja Ortho Ultra lemezen*  
Hummel Endre (Puch 500 N) fölényes diadalt aratott  
a Kispesti AC turaversenyén.

Négyszáz kilométeres távon, zuhogó esőben és jégverésben az egész mezőnyből egyedül Hummel volt képes betartani az előírt maximális átlagot. 500-as Puch gépe nyergében nyolc órán át rőtta a Bükk és Mátra útjait, a célban mégis frissen, fáradság nélkül örült győzelmének.



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., Andrásy-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.

**Pajor Imre** motorkerékpárszaküzlet és javítóműhely VI., Jókai-utca 26.

**Urbach László**

BSA, I N és Sarolea képviselő, VI., Hunyadi-tér 12.

**Zsolnay Lajos**

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

és az összes vidéki képviselőknél.

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

**EGY  
NAP  
KÉT  
DIADAL!**

H U M M E L E.

# PUCH 500 N

gépen a Kispesti AC túraútvonalnak

## ABSZOLUT GYŐZTESE

maximális átlaggal.



C M Y R A L

# PUCH 250

gépen az Osztrák Tourist Trophy 250-es csoportjának

## GYŐZTESE

megelőzve nagyobb hengerűrtartalmu gépeket a nap második leggyorsabb körét futja. **2.** Hunger, **3.** Morawetz, **4.** Valz

GYÁRI FIÓK: LEHEL-UTCA 25.

**MIND  
PUCH  
GÉPEN!**

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 PENGÓ  
KÜLFÖLDRE 10 PENGÓ.  
CSAK EGÉSZ ÉVES ELŐFIZETÉSEKET  
FOGADUNK EL

# Motoros

A MAGYAR MOTOROSOK ÉRDEKEIT  
SZOLGÁLÓ FÜGGETLEN KÉPES SZAKLAP

KIADJA:

A MOTOROS LAPKIADÓ VÁLLALAT

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

HIVATALOS ÓRA: 9-2-IG

TELEFON: AUT. 224-07 és 107-68

Postatakarékpénztári csekk számla szám: 48.438.

IV. ÉVFOLYAM

BUDAPEST, 1932. MÁJUS 15.

7. SZÁM.

## Előgyújtás

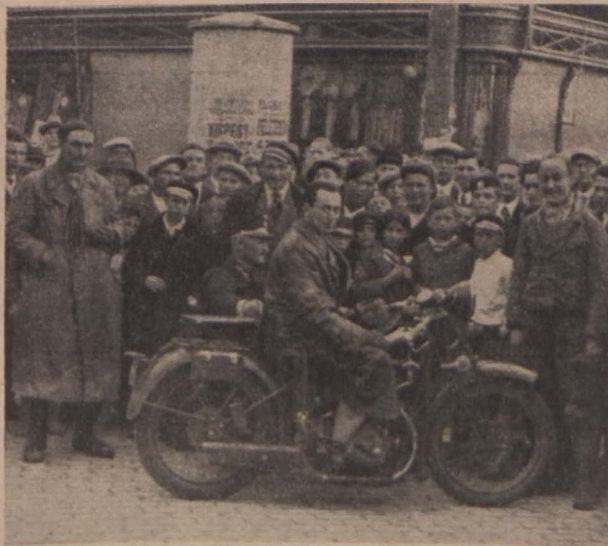
Ki nem hallotta még híret az Országos Gépjárműszakértő Bizottságnak? Melynek sorából azok a főlények és kékkabátos urak kerülnek ki, akik a Mosonyi-utcai toloncház tőszomszédságában rendezett vezetői vizsgákon játszószék el a szigorú professzor szerepét. Akiket ha éjjel álmutkól keltjük fel, akkor is elfújják, hogy milyen sorrendben gyújt a hathengeres motor, sőt már annyira haladtak a technika fejlődésével, hogy már azt is tudják, mi a királytengely. Akik külön blokiroztatnak a motorcikli hátsó és első fékével, hogy a hatóságilag előírt hatékonysága felől akár nyaktörés árán is megnyugtató meggyőződést szerezzenek. Akik roppant leleménnyel felfedezték a hézagpótló külön oldalkocsivizsgát, mely újabb vizsgára és újabb díjak lefizetésére kényszeríti azt, akinek a Mancija unja a pakktartót és oldalkocsit követel. Akik... Hát persze. De most nem erről van szó, hanem valami másról, amit legtalálébban úgy nevezhetünk el, hogy a mazsola dilemmája. Mazsola barátunk ugyanis egy könnyelmű pillanatában kisautót vásárolt. Kifizette az előleget, aláírta a váltókat a nagymamával. És mivel az autóvezetői jogosítvány is kell, hát amint illik, kezdte a kérvényszerkesztéssel, rányalta a szükséges bélyegeket, kitöltötte szabályszerűen a csekklapokat. Szó nélkül, némán túrta, hogy a rendőrorvos bácsi megtagapogassa a hátát és hiányzó sérvének helyét, illedelmesen megkülönböztette a vörös színt a zöldtől, azonnal felfülett a suttyogó bariton szerepében hallási próbát végző doktorbácsi halk duruzsolására. Szóval, nagyon konstruktívan viselkedett, mint ahogyan az jólnevelt autóvezetőigazolvány tulajdonosjelölthöz illik. És egy szép debután indult kijelöl a Mosonyi utcába, hogy letegye a gyakorlati vizsgát. Tudta előre, hogy nem kerül a szigorú Cimponériu méltóságos úr elő, mert kéményseprőt látott még reggel. Direkt örült, amikor odalátogatott a rézsőre kijelölt szakértő elé, mert annak ábrázata szelíd és almodozó volt. Elfelejtette a szerencsétlen, hogy a látszat néha csal. Most is csalt. És hogy a közmondásoknál maradjunk, hát: ember tervez és szakértő végez. Hamar végzett. „Nálam az autó a Magosixnál kezdődik — enunciatla főlényel — tessék autón jönni autózvizsgát tenni. Mert ez itt — és rámutatott a szerényen méretezett angol kiskocsira — motorkerékpár és nem autó.” És ellejtett, mint valami madarász, akivel még rosszkedvében is lehet madarat fogatni. Mazsola barátunk pedig úgy állt ott kiskocsijával és mardosó kétségeivel, mint egy olasz zselatériás jég és sónélküli higiénikus fagyaltgéppel. Vizkereszt napján. Hiába minden. Hiába van a kocsijának elől és hátul autórendszáma, hiába fizet érte autótáradót, hiába van a „gépjármű” automobilnak megjelölve a forgalmi engedélyben. Hiába kér autót- és nem motorvezetői jogosítványt a K rendőr. A szakértő úrnak nem autó. Nála ugyanis az autó a Magosixnál kezdődik. Még jó, hogy nem a Rollsnál, vagy a gép-

zűskákkal felszerelt, négytónnás Büssingnél. Mert akinek jeltétlenül szüksége van autóvezetői jogosítványra, az Rollst még szerezhethet valahol, de honnan a csudából vegyen géppuskákat? Ha, mondjuk rózsás kedvében géppuskát is követel a szakértő úr.

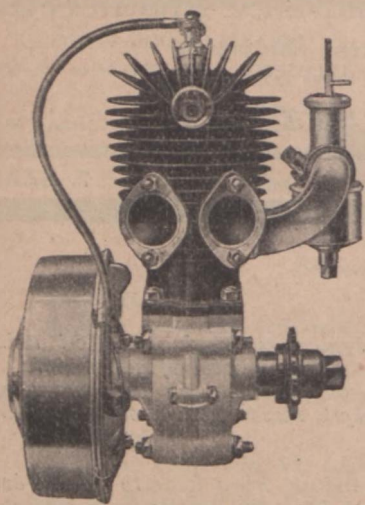
Az olajról eddig azt tudtuk, hogy kenésre való. Tévedünk. Másra is lehet használni, amint az mindjárt ki is derül. A Sportvezér, aki melleleg szakmabeli, olajat kért a képriseletről. Őt gallon R-et a pénztelen versenyzők istápolására. És mivel a képriselet éppen úgy istápolja a sportot, mint mennezetet a mestergerenda, hát küldött is öt gallont. Frankó. Hogy legyen a versenyzőknek mit belelőtyintani a tartányukba. Múlt az idő és amint az szokásos, sőt elkerülhetetlen, bekövetkezett a hónap vége. Amikor a Sportvezérnek, aki melleleg szakmabeli, bizonyos fizetményeket kellett eszközölnie a képriselet javára. A Sportvezér, aki melleleg szakmabeli, el is számolt annak rendje-módja szerint. Csakhogy nem a teljes összeget utalta át. Bizonyos visszárut juttatott el a képriselethez, melynek értékét kérte számlája javára írni. És mit gondolsz, nyájás motorosom, mi volt ez a visszáru? Megsügom. Öt gallon R.

Tavirat stop meltosugos joekapitany urnak budapest zringyutca stop pesti motorosnak elloptak motorjat bejelentette joekapitanysagon stop tolvaj kethedig motorozot a varosban toebben lattak stop rendoerseg nem fogta meg stop tulajdonos megtalalta gepet a farkasreti lemetoe mellett stop sirt stop mindent lekopasztoztak rola stop masnap vasarnap kihajtott utcara stop sarki rendoer megfogta stop hiaba igazololap fenykepes vezetoei jogositvany rendoer hajthatatlan stop kettoeszaz ember csoportosuli tolvajnezesre stop neni kiabalt fene a pofajaba tolvajnak stop bevitték negy orakor a kapitanyagra stop megmotoztak stop srofhuzora rafogtak hogy betoeroeszerszam stop egyuett uelt kettoe olaszmagyar jegyuzerrel egy betoeroevel, egy utcai noel stop utcai noe nem volt fiatal stop fogalmazó ur is kihallgatta stop megint hiaba mutatla

igazololapjat hogy a gep az oere hiaba fenykepes hatosagi vezetoei jogositvanyt hogy oenmagaval azonos stop fogalmazó ur azt mondta lehet hogy oere volt a gep de eladta kozeben es ellopta uj gazdatol stop majd holnap deleoeti megkerdezi joekapitanysagot addig tolvaj marad stop koenyoerger stop jajjaj stop nem akarok toemloeben aludni stop jelsege is rimankodott stop vegre este kilenckor elengedtek stop otthon azonnal megfuerdoett stop nem vertek meg stop nem csináltak loval rajuk mint olaszmagyaron stop rendszama bp 84611 stop kispesti kapitanyag stop kerdjuek tisztelettel mire valo igazololap es fenykepes vezetoei jogositvany stop mely aluzattal a motoros stop



Hisz' ez a pofa közönséges motortolvaj! — fogják, mondani barátunkra, kít a rendőr, szabályos igazolása ellenére galléron ragadott. Jó volna megnyirbálni ezt bürokratikus copfot, mely ártatlan embereket a legkínosabb helyzetbe hoz.



## A kétütemű tuning magasiskolája.

*A gázcsatornák gondos megmunkálása olyan befektetés, amely bőven kifizetődik.*

Írta: Lukavec Ferenc

EGYIK tavalyi számunkban cikket közöltünk „A kétütemű tuning elemi” címmel. A cikk végigvezetett bennünket a tuning labirintusán, de írójá, — mivel csak elemekről volt szó — nem tért ki a gázáramlási csatornák megmunkálására. Ezért az alábbiakban pótoljuk a hiányt, azzal a megjegyzéssel, hogy természetesen nem világrekordgépek szupertuningjáról lesz szó, hanem csupán olyan beavatkozásokról, melyek eredményeképpen nagyobb teljesítményt és sebességet kaphatunk a sport és szupersport kétütemű motortól.

A tapasztalat azt mutatja, hogy az átlagos kétütemű motor gázcsatornáit, torkait aránylag szépen vannak megmunkálva, mégsem meddő időtöltés megtenni mindent, hogy a gázáramlást megkönnyítsük és ezzel a motor volumetrikus hatásfokát növeljük.

NEM ajánlatos a torkok alakját megváltoztatni, a gyári tervező alapos kísérletek után szabta meg a torkok és csatornák alakját és ha avatlatlan kézzel kezdünk el barkácsolni az eredmény néha fantasztikus fogyasztásban, a rugalmasság elvesztésében nyilvánul, sőt teljesen tönkre is mehet a motor. Nem árt a torkokat egészen enyhén kibővíteni, de csak olyankor, ha az ugynevezett hidas rendszerrel állunk szemben.

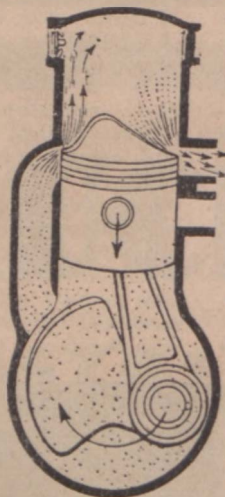
A torkok kibővítése azzal a veszedelemmel jár, hogy a dugattyúgyűrűk megszorulhatnak. Éppen ezért meg kell elégednünk a torkok simára csiszolásával és a sarkok, hajlások kiegyengetésével. Ha valaki kísérletezni akar, hát csak kísérletezzzen, de felelősséget ezért nem vállalunk. A cél a gáz áramlását megkönnyíteni, a gáz áramlását kedvezőtlenül főleg a csatorna átmérőjének hirtelen változása akadályozza, a teendőnk tehát: az összes csatornákat tükörsimára varázsolni.

ELŐSZÖR a szívócsövet vesszük munkába. A szívócsőnek úgy kell betorkolnia a karburátorba, hogy tulajdonképpen egy csövet alkotson, minden

átmérováltozás nélkül. Félgömbölyű reszelővel, végül pálcára csavart csiszolópapírossal fogunk a munkához és nem hagyjuk abba addig, amíg a karburátor keverőkamrájától egészen a szívótorokig az egész cső belvilága fényes, kiugró rész nélküli sima felület.

Következik az átáramlási csatorna megmunkálása, célunk itt először is az, hogy a csatorna szája simán illeszkedjék hozzá a forgattyúház megfelelő furatához. Az összeilleszkedés helyén átmérő különbségnek lennie nem szabad; legtöbbször a forgattyúház furata szűkebb, tehát itt fogunk hozzá a reszeléshez és csiszoláshoz. Természetesen vigyázni kell arra, hogy a reszelék ne hulljon a forgattyúházba és ne dugaszolja el az olajjáratokat. Ronggyal tömjük ki jól ennek elkerülésére a forgattyúházat, a végén pedig benzinnel vagy petroleummal alapos nagy mosást rendezünk.

Lapos, finom reszelővel fogunk hozzá az átáramlási csatorna belső kidolgozásához. Igyekeznünk kell a külső hajlást teljesen szabályos ívben simává dolgozni, a dugattyú felé néző felületről pedig feltétlenül el kell távolítani az öntési hibákból származó rögöket és hólyagocskákat. Sokan az átáramlási csatornának a dugattyú felé néző felületét levékonyítják, hogy a gáznak szabadabb utat biztosítsanak: ez már a finommechanikus dolga, kellő gyakorlat nélkül túl kockázatos ebbe belefogni. Ha a reszelővel meglehetősen sima felületet nyertünk, akkor pálcára csavart smirglivászonnal folytatjuk a munkát, amíg a csatorna belső felülete nem ragyog úgy, mint Salamon király — saxofonja.



A kétütemű motor sematikus metszete.

AZ átáramló csatorna hajlásának kimitása korántsem könnyű feladat. Szükség van kaparókra, vésőkre és furcsán görbített reszelőkre. Megkönnyítjük a munkát, ha a hengerbe kis villanykörtét lógatunk, mely belülről világítja meg a csatorna hajlását, kitűnően megfelel erre a célra a kis rudalaku zseblámpa.

Ami a kipuffogócsatornát illeti: sokkal fontosabb a kipuffogócsövet belül tisztára és korommentessé varázsolni, mint a kipuffogótorokkal bajlódni. Szedjük le a kipuffogócsövet, dugjunk parafadugót egyenes végébe, a másik végén öntsünk be forró lugot, félóra múlva kiöntjük a lugot, tiszta vízzel kiöblítjük a csövet — nyoma sem lesz a koromnak.

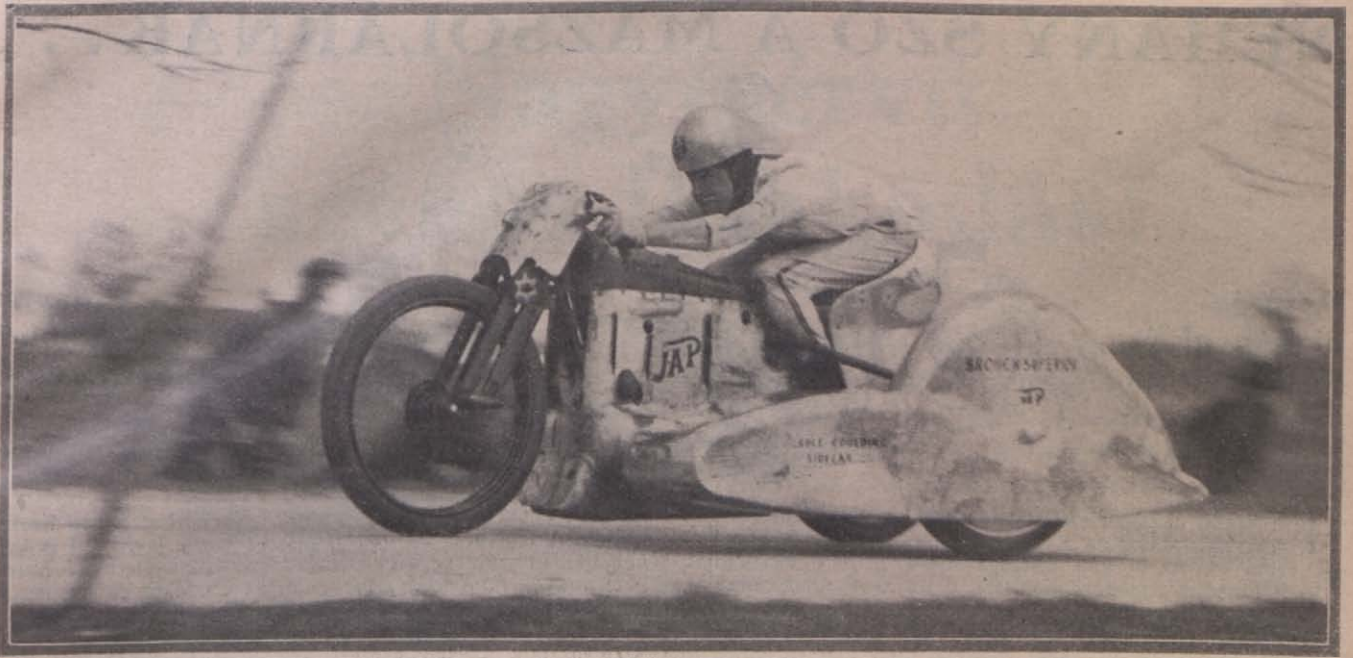
A hengerfejet tükörfényesre csiszoljuk, természetesen belülről, ugyanezt elvégezzük a dugattyú koronáján is. A dekompresszor szelepet becsületesen becsiszoljuk kompresszióvesztés elkerülése céljából és eltávolítunk róla minden olyan egyenetlenséget, mely öngyújtást okozhat.

NAGYON fontos a motorteljesítmény szempontjából az előgyújtás helyes beállítása. Nem is hinné az ember, hogy ezen a téren mennyit lehet tenni



Ilyen kaparókkal dolgozzuk meg a torkokat

és hány kilométerrel lehet fokozni a sebességet. Az előgyújtás helyes mértékét kizárólag kísérletezéssel lehet megállapítani. Minden egyes újabb beállítás után próbát kell csinálni, természetesen feljegyezni a beállítást milliméterekben. Közben természetesen a karburátor beállítását nem szabad megváltoztatni és ugyanazt az üzemanyagot kell használni.



**200.222**

# kilométeres sebesség oldalkocsival!

*Háromszoros gyorsvonati sebességgel, olyan tempóban mint ember még soha vágatott A. Bruce (1000 Brough Superior Jap) végigatáti beténon.*

*Mélyen a tartányra hajolva, jobbjára a gázszabályozón, balkeze a kupp-lungemelőn, de arra a 200 km-en felüli sebesség ellenére is nyugodt. Miért?*

*Mert A. Bruce is a világrekorderek olaját*

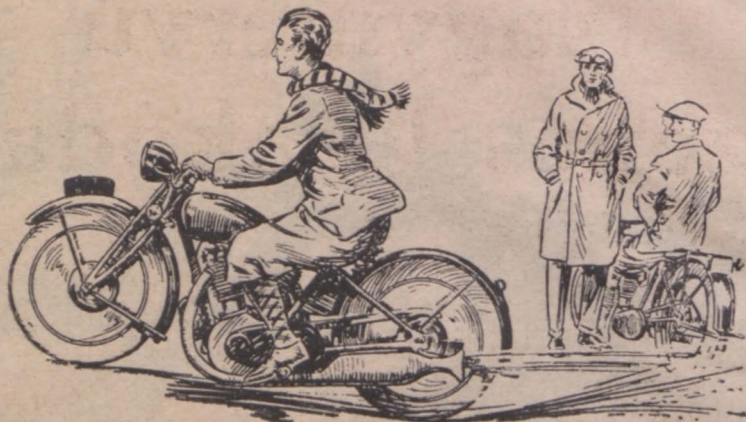
# Castrol

*olaját használta abszolút oldalkocsis világrekordja felállításánál.*

**Kövesse a világrekorder példáját, használjon Ön is kizárólag Wakefield Castrol olaját.**

*A FICM-nek hitelesítésre bejelentve.*

# NÉHÁNY SZÓ A MAZSOLÁKNAK...



**Hatósági  
okmányok és  
formalitások.**

**Hogyan  
öltözködünk?  
Bejáratás.**

Ha a kezdő új gépet vásárol, nem kell a fejét törnie, a gép levezégtatását és a rendszám megszerzését a képviselő végzi el. Az új gép levezégtatásakor 18 P vizgadíjat, 1.30 P forgalmi-engedély kiállítási díjat, 6 P rendszámdíjat, 1.30 P igazolólap díjat kell fizetni, 2 P-ös bélyeg a kérvényre. Oldalkocsis gépnél újabb 6 P jár a második számú rendszám-tábláért. Ha olyan új gépet veszünk, mely már régebben le volt vizsgáztatva a képviselő nevére, úgy haladéktalanul irasunk át, ami 2.50 P-be kerül, ráadásul a 2 P-ös kérvénybélyeggel. Ha a gépet nem iratjuk át, megbüntetik.

Ha használt gépet vettünk, úgy sürgősen irasunk át. Ehhez szükséges: 1. a régi tulajdonos *beleegyező nyilatkozata* (adásvételi szerződés), 2. *lukszusadó* lerovását igazoló nyugta, 3. a gép *forgalmi engedélye és igazoló lapja*. Helyszín: az illetékes gépjárműkerület elsőfoku rendőrhatalosa. Még átírás előtt győződjünk meg, hogy nincs-e *utadóhátralék*? Átírás után késő a bánat, az utadót az új tulajdonoson vasalják be, aki legfeljebb pert indíthat a régi tulaj ellen — ha van mit megfogni rajta.

Kétféle „*lekni*” kell a motorozáshoz: a) *Vezetői jogosítvány*. b) *Igazolólap*. A forgalmi engedélyt otthon tarthatjuk, kell viszont három kitöltött *betéttlap*, melyet bármelyik kapitányság ingyen bocsát rendelkezésre. (A büntetéspénzekből utólag ugyis bevasalják az árat.)

Vezetői jogosítványért az illetékes *elsőfoku rendőrhatalomhoz* kell fordulni. (Budapesten az Államrendőrség Közigazgatási osztályához, Veres Pálné-utca.) Itt kapunk csekklapot, melyet ki kell tölteni, és befizetni a díjat, persze bélyeges kérvénnyel kell elindítani a lavinát. Motor-kerékpárvizsga díja: 14 pengő a vizsgáért és 3 pengő az orvosi vizsgálatért.

Az utadót negyedévünkint előre kell az illetékes adóhivatalnál befizetni. Ne törjük a fejünket, hogy ez hol van. Majd jelentkeznek maguktól, sőt felhívás bevéra-sa nélkül is egész maréknyi csekklapot juttatnak hozzánk, az „*intókról*” nem is beszélve.

A viszonyossági-, baleset-, törés-, lopás-, tűzbiztosítás nálunk hála a kartellnek máregdrága. Határozottan nem fizetődik ki biztosítást *kötni*; legalább jobban vigyázunk. Ha azonban mégis részánjuk magunkat, ne restelljük a fáradságot és *olvassuk el alaposan a biztosítási feltételeket*, nehogy utólag jöjjünk rá, hogy a kötvény csak akkor érvényes, ha nagypénteken éjjel 11 órakor lopták el a masinát és mi igazolni tudjuk, hogy közben *ágyban párnák között* hallgattuk a rádiót.

Ha kevés a pénzünk, inkább vegyünk használt olcsóbb gépet, mert nem elég,

ha pont annyi a pénzünk, hogy a részleteket éppen fizetni tudjuk. A benzin és az olaj is pénzbe kerül, javításért is kell néhanapján fizetni és a mai nehéz viszonyok mellett a *boltosok nem nagyon hajlandók prolongálni* az esedékes és rég leszámított váltókat.

Vigyázzunk az úgynevezett *fedzeti váltó* aláírásánál. Kérjünk cégszerű levelet a képviselőtől, melyben elismeri, hogy a váltót nem *számítottathajja le* és nem adhatja tovább, illetőleg csak akkor peresítheti, ha a kötvényben körülírt eset (a részletek nemfizetése) áll elő.

A legjobb motoros ruházat: télen bőrkabát, nyáron szélkabát. A jó bőrkabát drága, de évekig eltart. A *szélkabát legyen vízhatlan*, nem árt, ha a bőrkabát is billrótbatisztal van bérelve, a bőr ugyanis átázik.

Jók a népszerű trencskótók, esőben megfizethetetlen a jó gumicsizma, jó vízmentes kabátban és gumicsizmában nyári zivatarban akár szmokingban is motorozhatunk.

Fejünkre vagy közönséges sportsapkát, vagy a sietők által viselt norvég sapkát tegyünk. A felül kukacban végződő micisapkák izléstelenek: kár a francia zsigolókat majmolni. Pápaszemünk vagy celluloid, vagy szilánkmentes üveg legyen. A *közönséges üvegből készült pápaszem életveszélyes*.

Nyakunkra sált csavarunk ha hideg van, de a sál vége ne lengjen utánunk, mint az üstökös csóvája. A sál megakadályozza esőben, hogy a víz belecsurogjon a nyakunkba.

Az első egy-kétszáz kilométert lassan tegyük meg, legfeljebb félgázzal menjünk, de nehogy rángasson a motor. Kétszáz kilométer után *huzzuk meg az összes csavarokat* a szerszámtáskában levő szerszámokkal. Legalább meggyőződjünk arról, hogy a szerszámok használhatók vagy nem. Hamar rájövünk, hogy célszerű néhány ráadás szerszámot is vásárolni.

A bejáratáshoz elég 500 kilométer, utána cseréljünk olajat és már mehetünk teljes gázzal is. Ne feledjük el, hogy az új lánc hamar nyulik, tehát bejáratáskor *fezsítsük meg néha-néha* a láncot.

A kezdőnek legtöbb baja a sima elindulással van. Vagy túlturázik induláskor a motorja, vagy leáll. A sima indulás titka: *szörmentén a gázzal és lágyan dolgozni a kupplunghéblivel*. Lassan, nagyon lassan visszaengedni a kupplunghéblit, közben lassan-lassan több gázt adni, a motor ne turázzon feleslegesen, de ha a kupplungviszsaerestésekor érezzük, hogy a motor nem bírja, adjunk fokozatosan több gázt.

## Mennyi utadót fizet a motorkerékpáros?

A gép adólóerőszámát úgy kapjuk meg, ha a furat centiméterben vett méretét négyzetre emeljük (önmagával megszorozzuk), majd megszorozzuk a hengerek számával és elosztjuk 20-al. Például, ha egyhengeres motorunk furata 80 mm., úgy adólóerőszáma:  $8 \times 8 = 64 : 20 = 3.2$ . Tekintettel arra, hogy a fél egységen aluli törtrészek nem vétetnek figyelembe, hanem csak a félegységen felüli törtrészeket kerekítik ki felfelé a 80 mm. furatu motor adólóerőszáma 3.

A fizetendő utadók táblázata a következő:

erőssége (adólóerő)	A motorkerékpár					
	egész évi		egyhavi		háromhavi	
	köz uti adója					
	P	f	P	f	P	f
1	8	—	—	67	2	—
2	16	—	1	33	4	—
3	24	—	2	—	6	—
4	32	—	2	67	8	—
5	40	—	3	33	10	—
6	48	—	4	—	12	—
7	56	—	4	67	14	—
8	64	—	5	33	16	—
9	72	—	6	—	18	—
10	80	—	6	67	20	—

# Nagymérvű szenes lerakódás!



Tapasztalt motorkerékpáros jól ismeri a nagymérvű szenes lerakódás kellemetlen következményeit: a motor káros kopogását, a csapágyaknak és hajtóműnek, a hengerekben fellépő és kiszámíthatatlan, magas nyomás által okozott túlterhelését, a kokszerű lerakódások súrlódó hatását a dugattyúra és a hengerfalra, stb., tehát egyszerűen: a teljesítményvesztéset, a csökkentett üzembiztonságot és a gép túlságos elhasználódását.

A tapasztalt motoros azonban azt is tudja, hogy a nagymérvű lerakódásoknak nemcsak a porlasztó helytelen beállítása, a hiányos gyújtás, vagy a robbanótér túlkenése az oka, hanem igen nagy mértékben függ a lerakódás-képződés a kenőolaj minőségétől és annak speciális tulajdonságaitól.

Miért végezzünk tehát veszélyes kísérleteket különböző kenőolajokkal?

Helyes kenés, vagyis a megfelelő Mobiloil fajta alkalmazása, a legbiztosabb eszköz a szenes lerakódások kiküszöbölésére.

*A motor teljesítőképességét növeli a Sphinx benzín.*

# Mobiloil

BEJEGYZETT VÉDJEGY


VACUUM OIL COMPANY R. T.



# Mekkora erő kifejtésre képes a modern motorkerékpár?

Elképzelte volna, hogy az átlagos 500-as sportgép pont négyszázszor erősebb mint a vezetője?

**A**LIG van motoros, aki tudomással bírna arról: milyen csodálatos jószág is az a motorkerékpár, milyen hatalmas erő, munkaképesség van összesűrítve az igénytelennek látszó motorba?

Vegyük elő például az átlagos 500 kcm-es sportmodellt, ennek motorja kb. 30–40 kilót nyom. Az ember átlagos súlya 70 kiló, tehát pontosan a duplája a motor súlyának. Az 500-as motor 4000 fordulat mellett kb. 20 féklóerőt teljesít, a tréningben levő atléta viszont csak egyheted lóerőt tud kifejteni, azt is csak rövid ideig. Ha tehát a motor és az atléta súly-munkaviszonyát kutatjuk kiderül, hogy a motor éppen 140-szer tökéletesebb munkás, mint az emberi szervezet, ugyanakkor azonban a motor többé kevésbé korlátlan ideig képes a munkát szolgáltatni, míg az ember percek, sőt másodpercek alatt kidől.

A rövidtávu bajnokfutó a százyardot kb. 10 mp. alatt futja, egyegy lépése kb. egy yard, tehát teljes iramban percenként kb. 600 „fordulatot” végez, míg a motor percenként 6000-et is képes fordulni — órákhoz.

Akárcsak az atléta, a motor is lélegzik. Négyezer fordulatonál a

motor percenként 2000-szer „vesz lélegzetet” a szívóütemben, ami 15:1 levegő gáz arány esetén közel ezer liter levegő fogyasztást jelent, ezzel szemben a százyardos síkfutó percenként átlag ötvenet lélegzik, ami lélegzetvételenként kb. másfél liter számítva percenként csak 75 liter, tehát alig egytizenharmadát szippantja anuak a levegőmennyiségnek, melyre a motornak van szüksége.

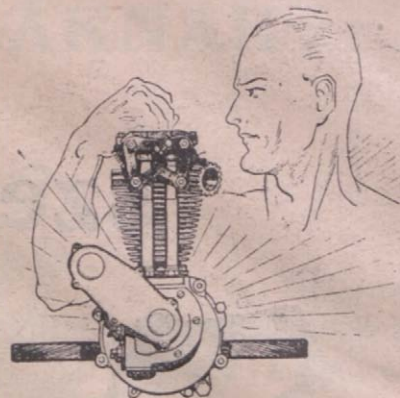
Az atlétának a motornal ellentétben nem kell elporlasztania az „üzemanyagát”, amin elgondolkodva újabb csodához érkezzünk. 4000 percenkénti fordulatonál kb. 20 féklóerő teljesítmény esetén a motor óránként és lóerőnként kb. 280 kcm. benzint fogyaszt, tehát óránként összesen 5-6 liter.

## Pontos adagolás.

Egy óra alatt a lendkerék kb. 240.000-szer fordul meg a tengelye körül, a motor 120.000-szer lélegzik. Az 5-6 liter benzint tehát 120.000 egyenlő részre kell szétosztani, minden egyes robbanásnál kb. 0.047 kcm-nyi fogy el ugyanis. Ezt az alig cseppnyi benzint pontosan le kell mérni 2000-szer percenként. Ha figyelembe vesszük azt az időt, amíg a szívószélep nyitva van kiderül, hogy 4000 fordulat mellett a pontos adagolásra adagonként nem áll több idő rendelkezésre, mint századmásodpercek a háromnegyedrészre. Ezek mikroszkopikus, mondhatni hihetetlenül kis számok — hát nem csodálatos, hogy a motornak nevezett acél-vas-alumínium szerkezet ekkora atomokat képes pontosan szétosztani, pontosan megszabott idő alatt beleadagolni a hengerbe, sőt képes az adagolást percenként 2000-szer ismételni abszolút pontossággal, megbízhatóan órák hosszát...

Hogy mekkora munkát teljesít a motorunk? Egy kis példát lássunk, képzeljük el, hogy a vezető vállalkoznék próbaképpen a motor munkájára. Alapul ismét az 500 kcm-es egyhengert vesszük.

Képzeljük el, hogy a dugattyu lenyomásához szükséges erőt a motoros szolgáltatná, mégpedig a lábával. Csuda erős rugásokat kellene osztogatnia és bár a dugattyu egész pályája



500 kg.



A szerencsétlennek 1 perc alatt az 500 kilónyi súlyt 200 m. magasra kell cipelnie... függőleges irányban... a motorunk ezt játszva végzi el.

csak kb. 80–90 mm., percenként 2000-szer kellene ismételnie a rugást. Hogy a rugásnak milyen erősnek kellene lennie? Pontosán akkora erőt kell kifejtenie, mintha a saját súlyának kilencszeresét akarná 8-9 centiméter magasra felrugni! És ne feledjük el, ezt percenként 2000-szer kellene ismételnie! Természetesen erre emberi erő képtelen, de ha képes volna, ugyannyi munkát kellene teljesítenie az egyetlen perc alatt, mely egyenlő azzal a munkával, mellyel fél tonna terhet cipelhetünk fel 200 méter magasra — tehát óránként 10 km. átlagsebességgel. Ami elég szép sebesség, — féltonna súllyal a vállunkon. A mi bátor motorunk azonban nem retten vissza az efajta munkától és még csak tulságosan ki sem melegszi.

És nehogy csaljon a derék motorosunk, aki elakarja végezni a motor munkáját. Ne feledje el, hogy a több mint 500 kilós terhet egy perc alatt 200 méter magasra kell felhurcolnia, természetesen pontosan függőleges irányban, tehát nem lépcsőn vagy domboldalra, hanem — ahogy mondják — fel a falra.



Száll a jó hír szájról-szájra

# PUCH LEHET CSAK IDEALJA

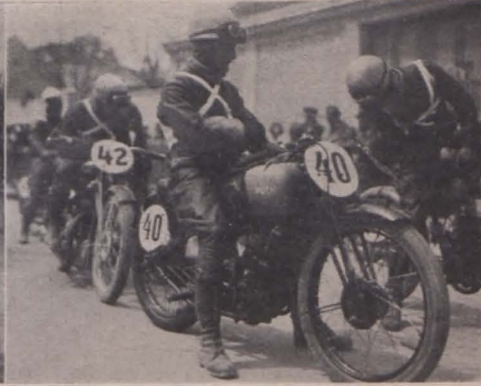
Kedvező részletfizetés. ● Az összes típusok raktáron.



Puch motorkerékpárok és alkatrészek lerakata:

# PAJORIMRE

VI., Jókai-utca 26. Telefon: 20-2-28



A 40-es startszámu Cmyral (250 Puch) nem fél a fordulótól. — Nyugodtan, keresztbefont karokkal várja a startot, mint aki biztos a dolgában. Annál idegesebbek az ellenfelei... — A 38-as Hunger (250 Puch) nem szégyel előzni...

## SCHNEEWEISS (500 RUDGE)

### AZ OSZTRÁK T. T. GYŐZTES!



A Cmyral - Hunger Puch kettős a nap második és harmadik legjobb idejét futva győzött a 250-es csoportban. — Runtsch (350 AJS) futotta a miting leggyorsabb körét.

Harminchatan állottak a 132 km-es volkersdorfi cirkuiten lefutott osztrák TT startjához. Húszezer ember volt kíváncsi az osztrák motorsport erőpróbájára, mely mindvégig izgalmas küzdelmeket hozott.

Az abszolút győzelmet a nálunk is jól ismert 500-as Rudgemenő Schneeweiss szerezte meg, de a legnagyobb szenzációval a 250-es Puch gárda szolgált. A lightweight győztes Cmyral a nap második legjobb idejét futotta s ha leszámítjuk azt, hogy pár perces kényszerpihenőre szorult, úgy kézenfekvő a gondolat, hogy a 250-es Puch gárda éllvasát csak paraszthajszál választotta el az abszolút győzelemtől.

A miting magyar résztvevője, Zamecsnik Tivadar (350 Rudge) a táv felében kategóriájában vezető pozícióban gumidefektus folytán a verseny feladására kényszerült. A verseny megtekintésére a magyar versenyzőgárda több tagja is felrándult, akik közül Komlóssy Endre a következőkben tájékoztatja olvasóinkat a verseny lefolyásáról és egyéb érdekességről:



Zamecsnik

— Start után Runtsch (350 AJS) vette át a vezetést, ő volt a mezőny leggyorsabb embere, míg „Zami”, aki 17-ik helyen, mint kategóriájának másodikja fejezte be. Zami azonban üldözte a balszerencse, előbb bukása miatt esett vissza, majd mikor Runtsch majd Schittler (Rudge) leállása révén kategóriájában vezető pozícióba került, gumidefektusa a verseny feladására kényszerítette. Hasonló sorsa volt az első körök éllvasának, Runtschnak is, de ő rendületlenül ragaszkodott s végeredményben kategó-

ria-második lett! Schneeweiss (500 Rudge) megérdemelten nyerte a versenyt. Idejébe be kell tudni azt is, hogy sokáig nem tudott elstartolni és utolsónak hagyta el a vonalat. Fantasztikusan gyorsak voltak a Puchok s ha Cmyral a verseny elején nem veszté időt, úgy az adódott helyzetben talán 250-es menő lehetett volna az osztrák TT főgyőztese! A Puchok teljesítménye valóban szenzációs volt!

— Külön érdekessége volt a ver-

celsior-Jap) 4:14:14.6 mp. Tizenkét induló. — Leggyorsabb kör Cmyral (Puch) 92.96 km átlaggal.

350 kcm-ig (290 km). 1. Leichtl (AJS) 3:25:59.4 mp. Átlag 84.7 km. 2. Runtsch (AJS) 3:30:17.6 mp. Hét induló. — Leggyorsabb kör: Runtsch (AJS) 94.3 km átlaggal.

500 kcm-ig (290 km). 1. Schneeweiss (Rudge) 3:17:27.2 mp. Átlag 88 km. 2. Schwarz (James-Python) 3:47:33.8 mp. 3. Scharinger (MT) 4:13:41.2 mp.



A lemezvázás blokkmotoros Jáwák győztek de csak a — startnál. — Zamecsnik (350 Rudge) derekasan küzdöt.

senynek a cseh Jawa trió megjelenése. Az angol Patchett konstruálta lemezvázás, blokkmotoros masinák pompás benyomást keltettek, de még nem fittek.

A verseny részletes eredményei a következők:

175 kcm-ig (211 km). 1. Bohmann (Special-Jap) 3:17:21.6 km. Átlag 64.6 km. 2. Hasenauer (Rex Acme) 4:21:46.2 mp. Négy induló. — Leggyorsabb kör: Hasenauer (Rex Acme) 77.3 km átlaggal.

250 kcm-ig (290 km). 1. Cmyral (Puch) 3:20:30.2 mp. Átlag 87.2 km. 2. Hunger (Puch) 3:20:55.6 mp. 3. Morawetz (Puch) 4:01:07 mp. 4. Walz (Puch) 4:05:11.8 mp. 5. Völkl (Moto Guzzi) 4:13:19.6 mp. 6. Schmutz (Ex-

Tiz induló. — Leggyorsabb kör Schneeweiss (Rudge) 92.5 km átlaggal.

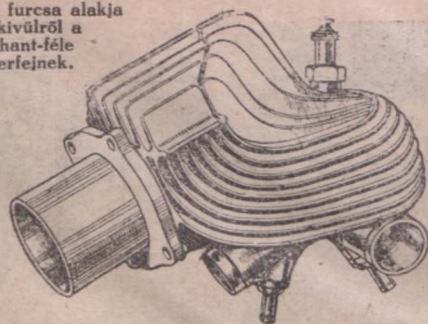
#### NE KISÉRLETEZZEN:

**A. J. S.**  
**D. K. W.**  
**HARLEY-DAVIDSON**  
motorkerékpárját csak a vezérképviseletnél javítják hozzáértéssel és hosszú évek tapasztalataival.  
Speciális szerszámok! Alkatrészek!  
**MAJLÁTH M.**  
BUDAPEST, V., GRÓF ZICHY JENŐ-U. 17.

# AZ SV. ÉS OHV. MOTOROK ELŐNYEIT

egyesíti magában az új  
W. D. Marchant-féle  
konstrukció!

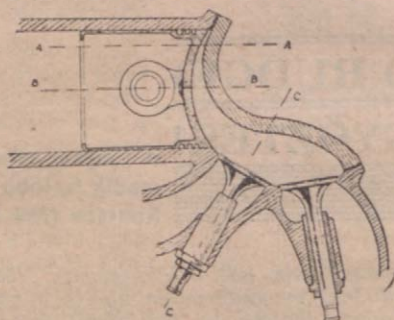
Ilyen furcsa alakja van kívülről a Marchant-féle hengereinek.



W. D. Marchant, a világ egyik leg-híresebb motorkonstruktőre. A sokszoros világrekorder a Chater Lea, a verseny FN és újabban a Motosacoche motorok konstruálásával szerzett jócsengésű nevet magának, legújabb és kissé fantasztikusnak látszó találmánya tehát figyelmet érdemel.

Marchant új konstrukciója speciális hengerfej és robbanótér. Lényege az, hogy a szelepek oldalt torkolnak bele az ellipszoid alakú robbanótérbe, de minden magyarázatnál többet árul el két ábránk. A hengerfurat mellett fekszik a szívószelep, a forró kipufogószelep vele vonalban, de messze van elhelyezve, tehát akárhogy is felmelegszik, nem okozhatja a henger alakváltozását, viszont a szívótörök úgy van elhelyezve, hogy a beömlő gáz alig érinti a forró kipufogószelepet és így nem terjed ki túl-

ságosan a hő hatása alatt: az eredmény eddig csak kompresszorral elért tökéletes hengertöltés. A robbanótér alakja megközelíti az ideált, ivelt-



Marchant-féle hengerfej metszete: A robbanótér ellipszoid alakú, a dugattyu koronája homorú, a szívószelep a dugattyuhoz közel, a kipufogószelep távol van elhelyezve és menlírányban elöl fekszik.

sége eddig el nem ért turbulenciát, gázörvénylést eredményez. A kipufogószelep pompásan hűl, a gazdag hengeröltés és ennél fogva nagyobb teljesítmény ellenére is nincsen káros túlmelegedés.

A kísérleti darab meglepően jó fékpaddteljesítményt mutatott, a 400 km-es modell teljesítmény dolgázt az 500 km-es királytengelyes rekordmotorokkal. A fékpadon különben az is kiderült, hogy detonációt, kopogást szándékosan sem lehet előidézni, aminek az oka, hogy a láng a hengerfej forró részéről a hűvösebb részek felé terjed és így belső gáz-zsák nem képződhetik.

Az új Marchant motor fekvő helyzetben kerül beépítésre, szakkörökben nagy érdeklődéssel várják megjelenését, mert alkalmas arra, hogy forradalmasítsa a motorok világát.

## M. Ü. G. E.

Az illetékes hatóságok a közelmúlt napokban hagyták jóvá a Magyar Üzemi Gépjármű Egyesület alapszabályait. A tisztán gazdasági célokra beszervezett gépjárművek tulajdonosait tömörítő MÜGE célkitűzéseiről a szervező bizottságtól az alábbi felvilágosítást kaptuk:



— Hazánk 30.000 gépkocsijának több mint fele tisztán gazdasági célok szolgálatában álló üzemi jármű, mely kocsiértéke mintegy 1-0 millió pengőre tehető, az üzembentartási költségek pedig meghaladják az évi 1-0 milliót. Gyanezen kocsik között, benzínleltékben, vámosokban stb. címeiken évi 15-22 millió pengő kincstári terhet rónak le. A foglalkoztatott gépkocsivezetők és munkások száma meghaladja a húszezer embert.

— Es mégis csodálatosképpen ennek a tekintélyes gazdasági csoportnak nincsen egységes érdekképviselete. A KMAC, a Touring Klub, nemkülönben a többi egyesületek sport és turisztikai szempontból foglalkoznak az automobilizmussal s mint ilyenek az üzemi gépjárművekkel való speciális kérdésekkel éppen olyan kevéssé foglalkozhatnak, mint az üzemi gépjárműtulajdonosok egy részét tömörítő ipari, kereskedelmi és gazdasági érdekképviseletek melyeknél az autókérdés csupán kisebb-nagyobb tagcsoport speciális érdeke lévén,

nem részesülhet olyan figyelemben és szakszerű kezelésben, amilyent a közsítulajdonosok érdekei megkövetelnek. Ezen állapot súlyos következményeit az üzemi gépjármű-tulajdonosok lépten-nyomon tapasztalják, megjelölő szervezet hiányában, az alacsony szokástól eltérőleg, álláspontjukat nem juttathatják érvényre olyan kormányzati és törvényhozási intézkedések előkészítésében, melyek legéletbevágóbb érdekeiket érintik. Erre a körülményre az autósok törvénytel kapcsolatban összehívott értekezletek egyikén, az akkori kereskedelemügyi miniszter Hermann Miksa is rámutatott.

— A közelmúltban megalakult MÜGE a szétforgácsolt érdekcsoportoknak olyan gazdasági alapon álló és a gyakorlati életben felvetődő idevágó kérdésekkel állandóan és szakszerűen foglalkozó érdekképviseletét jelenti, amely a már létező autótületekkel karöltve, kizárólag tagjainak a gépjármű tartással kapcsolatos érdekeit védi. Hasonló célkitűzéssel a nyugati államokban már mindenütt működnek érdekképviseletek, melyek a Párizsban székelő nemzetközi szövetségben (Federation Internationale des Transports Commerciaux par Automobiles) tömörülnek, mely szervezet a Népszövetség elé kerülő idevágó kérdésekben is súlyos bir.

Tény az, hogy a mai helyzetet sürgősen változtatni kell, mert a jelenlegi szervezetlenség motorizmusunkat teljesen kiszolgáltatja s ugyanakkor komolyan veszélyezteti a gazdasági életünkben egyre fontosabb szerepet

játszó üzemi gépjármű-forgalom fejlődését. Célunk itt többek között a MÁV érdekeinek túlzott istápolására, mely a vasút deficitjén nem tud ugyan segíteni, de ugyanakkor vállalkozásba ugratott adófizetők szárait teszi tönkre.

Ismeretes, hogy a MÁV évtizedekkel ezelőtt elindított politikát üzött a legutolsó időkig. Nem számított arra, hogy legalább is a környékbeli forgalom célszerűségi okokból vissza fog kívánni az országútra. A MÁV az amortizációra jutó összegeket újólag befektette, idő előtt váltotta meg a helyi érdekű vasutakat drága pénzen és ma itt áll vagyona, mint nemzeti vagyonunk holt tőkéje, deficiens tőkéje. Ma már nincsen más megoldás, mint modern szellemben átszervezni és ami nem menthető — leírni... Az elhibázott vasúti politika eredményét le kell írni, de nem szabad dolgozni akaró emberek kezéből kiütni a kenyeret akkor, amikor ez a MAV-on úgysem segít...

A MÜGE ügyében a Szervező Bizottság megbízásából minden felvilágosítással a Magyar Touring Klub titkársága (Ferenc József tér 4.) szolgál. A külföldi tapasztalatok azt igazolják, hogy a biztosítási díjtételek, hitelfeltételek, baleset likvidációk, kollektív bérszabályozás, jogvédelem, útpépítés stb. terén elért eredmények felette indokoltá teszik hasonló szövetség működését. Minden üzemi gépjármű-tulajdonos saját érdekét szolgálja, ha a kibontott zászló alá sora-kozik és az egyesületbe belép.



Kitett magáért a Kispesti AC rendezőgárdája! — Ugyanezt mondhatjuk el Gerő Andorról is, aki Cyclop MP<sup>2</sup> oldalkocsis 350-es Motosacoche gépen szeidkártyóztes volt. — Hummel gyalogszerrel állja a célban a kérdések pergőtűzét.

## HUMMEL (500 PUCH) NYERTE A KISPESTI AC VÁNDORDIJAS TURAVERSENYÉT

A felázott ut és jégverés erősen megtizedelte a kitünően megrendezett verseny mezőnyét.

Réggel 6 órakor vágott neki a 385 km-es távnak a Kispesti AC túraversenyének mezőnye, hogy bekalandozva Matyóországot, a Bükk és Mátra vadregényes útjait, kemény küzdelemben döntse el, kit illet a verseny főtrofeája, a Reznicsék vándordíj! Az összes kategóriában egységesen előírt 40–50 km-es átlagsebesség betartását rendkívül megnehezítette a zivatarok által felázott út vonal, nemkülönben a kemény jég-esők, melyek több ízben is a versenyzők nyakába szakadtak. Ezen körülmények érthetővé teszik, hogy az elindult gárdának kis töredéke tudta csak betartani az előírt átlagot.

A verseny abszolút győzelmét az elsőnek célbafutó Hummel Endre szerezte meg, aki 500-as Puch masinája nyergében óraműszerű pontossággal és — mint az ellenőrző állomások jegyzőkönyveiből kitűnik — egyenletességgel, a megengedett maximális átlaggal rötta le megeröltető penzumát. Esőtől csapzottan, viharverten is jókedvvel, szinte fáradtság nélkül be-szélt az útról:

— Kifogástalan volt a rendezés, mindenütt jelezték az útirányt, az út is elég jó lett volna, csak a minduntalan ránszakadó „áldás“ okozott sok bajt... Volt is bukdácsolás a saros, csúszós utakon... A verseny legkritikusabb szakasza Mezőkövesd mellett volt, ahol az ottani matyónap miatt olyan düllőntra dirigáltak bennünket, mely az utolsó Hősök emlékversenye legkritikusabb szakaszát juttatta eszembe... Brrr... Rossz ra-gadólni...

Hosszú szünet mulva futott a célba a második szőlőmotoros Nemes László (PP), majd az első oldalkocsis kombináció, a Gerő Andor által vezetett Cyclop MP oldalkocsis, régi 350-es Motosacoche, Riemer (Standard sc.), Hauer (Ariel) és Székely (500 Puch)

voltak még azok, akik az előírt átlaglimiten belül végeztek. Dícséret érte!

A versenyen kívül indult autóvezetők közül Blum Béla (Lancia) és Winter Jenő (Salmson) végeztek előírt átlaggal.

**Ngilt levél!** Ezúton is megköszönöm azokat a jókívánságokat és bizalmat, amivel motorostársaim kezdő cégemet megörvendeztették és ezúton is kifejezést akarok adni azon elhatározásomnak, hogy a motorkerékpár- és alkatrész javítások árait a motorosok anyagi színvonalára akarom helyezni. — Bevallom nem voltam biztos abban, hogy ter-veimet keresztül is vihetem a mai gazdasági viszonyok között, — azonban látva a motorosok ragaszkodását és megértését, amellyel felkarolták cégemet, most már biztosra veszem, hogy a „nagyforgalom kis haszon“ elvét a motorosok előnyére végre is hajthatom. — Továbbra is kérem közös érdekből jóindulatukat

**Pajor Imre, Jókai-u. 26.**  
motorkerékpárok, alkatrészek, javítóműhely  
**PUCH-TERAKAT.**

## ISTROS

far- és oldalcsónakmotorok a legkülönbözőbb típusokban vilá-gító berendezéssel már P

**405** -től

Egyéves garancia!

Kedvező fizetési feltételek!  
Kérjen ismertetést.

Paulini Géza „Istros“  
motorgyár Bpest, IX., Thaly Kálmán-u. 10.  
Tel.: J. 31-2-93



## Figyelje új alkatrész árait!

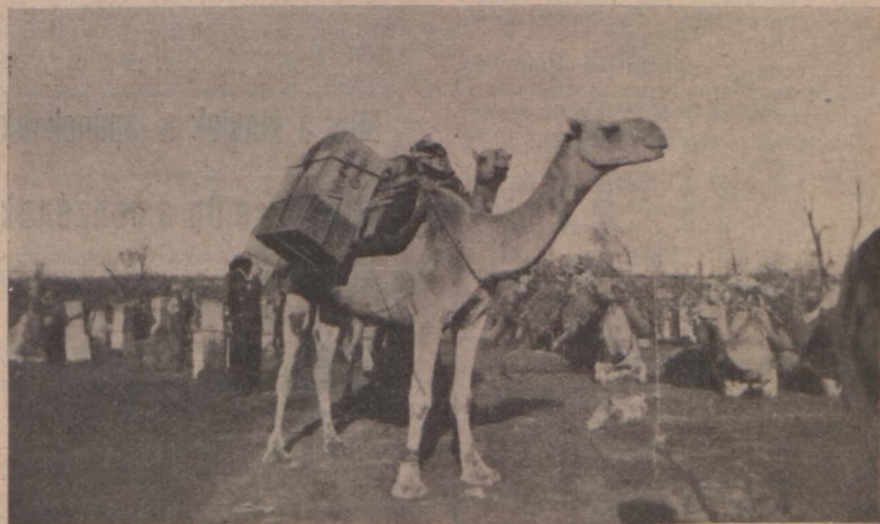
Külső bowden métere	---	P	—90
Belső	---	P	—30
Gyújtáskábel	---	P	—40
Motorolaj, amerikai	---	P	1.80
Nyersdugattyú	---	P	11.-61
John Bull molor ragasztókészlet	---	P	3.90
fék-kuplungpedálgumi	---	P	—50
26x3.50 tömlő	---	P	8.50
27x4	---	P	9.50
26x3	---	P	7.50

Láncok, láncokerekek, dugattyúgyűrűk eddig még nem létezett áron.

Videki rendelések azonnal elintézve.

**URBACH LÁSZLÓ**

VI., Hunyadi-tér 12. T. 116-28



Amikor a sivatag hajóján szállítják a Mobiloilt...

# Hölgyeim és uraim!

... Itt látható a Halálkatlan! ...



Ki ne ismerné a városligeti vurstli-paradicsom torkolatában a Royal Viót? A Royal Viót, ott a megboldogult pofember során, melynek bamba pofázmányán virtuskodó bakák vagdoszták pecsenyére tenyerüket, kerekkepű Márk mulattatására. A Royal Viót, melynek előterében emberemlékezet óta szólt az a bizonyos „az előadást rögtön kezdjük” csengő; melynek nézőteréről serdületlen hajadonok imádták Ramon Novarrot, diákiúik epedtek Greta Garbo élettanilag tökéletes csókjaiért; melynek mozivásznán Tom Mix üldözte a banditákat és melynek páholyában — tavaszi szerelmek érkeztek el csattanós végállomáshoz.

Igy élt emlékemben a Royal Vio... Ma más idők járnak!

A csengő szavát kemény motorberregés váltotta fel és harsány szavú kikiáltó rikácsolja, hogy:

— *A Halálkatlan motoros-artistái minden pillanatban szembe néznek a halállal! Tessék befáradni, az előadás rögtön kezdődik!*



Befáradtam. A mozi nézőterén drótsodronnyal megabricsolt mintegy 6 m. magas és 8 m. átmérőjű fahenger van felállítva, felső széléhez falépcsőkön jutunk fel, itt helyezkedik el a közönség. A henger függőleges falán folyik a produkció. Lennt a katlan fenekén lemeztelenített

ódon motorok és egy Austin.

Bevonulnak a művészek: egy félhosszú hajú, bricsesz-madrágos leányzó és két ifjú. Amerikaiak. Az előadás azonban még nem veszi kezdetét, előbb derék kikiáltónk bejelenti, hogy a művészek nyaktörő produkciójukért közö-

nettel fogadnak felülfizetéseket, kell nekik a pénz (na ná!) hiszen biztosításukat egy intézet sem vállalja stb., stb.

Ezután elkezdődik. Előbb a leányzó fut a függőleges hengerfalon néhány bemutatató kört, azután az ifjak térnek a pályára.

Brrr... Brrr... Zúgnak a motorok... Egyszerre ketten róbognak a hengerfalon... Egész vízszintes helyzetben... Brrr... Fel a henger szélére, száradmá-sodperc alatt a fenekére... Ismét föl, le... Brrr... A henger tetejéről lebámuló közönség visszahőköl... Brrr... Igazi halálcirkus... Néhány kör a henger felső szélén... Fűlsiketítő berregés, a kipuffogó szemközt köpi a nézőket... Brrr... Recseg, ropog az egész tákolmány... Az egyik menetközben felül a kormányra, elereszti a kormányt, feláll a gépén... Mindezt vízszintes helyzetben... Azután jön az autó...

A hatás óriási. Csak úgy csengnek a katlan fenekén a felülfizetések...

Jövünk kifelé. Az egyik artista magyaráz:

— *Nap-nap után motorozunk ebben a hengerben, de komoly baj még nem történt, pedig buktam már párszor... Fontosak a gumik, mert a centrifugális erő folytán igen nagy terhelés nehezedik rájuk... A gumidefekt pedig veszélyes volna...*

Végezetül: az egész produkció ötletesebb mint amilyen veszélyesnek látszik külső beállítottágánál fogva és veszélyesebb mint amilyen nehéz... Ügyes trükk, de — nehéz kenyér...



## Nuvolari (Alfa Romeo) starttól a célíg vezetve második Targa Florio diadalát aratta!

Gyilkos küzdelem jegyében folyt le a 23. Targa Florio, a tavaszi szezon legkiemelkedőbb versenye. A hegemoniára szert tett Alfa Romeo legénység keményen verte vissza a revánsra éhes Bugatti menők rohamát: Nuvolari megismételte tavalyi győzelmét, második helyen végzett márkatársa, Borzacchini és a Bugatti krek Varzi előtt.

A verseny örökérdemű istápolója, Vincenzo Florio lovag startoltatta el a mezőnyt, mely a 72 km-es rendkívül nehéz circuitet nyolcszor tartozott befutni.

— *Nuvolari! Nuvolari* — zúg végig a tribünökön, mikor az Alfa krek első körét befejezve elvágat a főnézőter előtt. Ideje 53:28 mp. Ő fut az élen, második márkatársa, Borzacchini (54:02 mp), harmadik a monakói

bukása óta először starthoz álló Bugatti-ágyú Chiron (54:24 mp), majd Gherzi (Alfa Romeo), Brivio (Maserati), Varzi (Bugatti és a többiek).

A helyzet az 5-ik körig alig változik, a gyilkos tempót menő Alfa élvonalosok elhúznak a még nem fitt Chironról, a kocsijával bajlódó Varzi pedig a depoknál kiáll. Eppen jókor, mert az erejével teljesen elkészült Chiron nem képes tovább folytatni a versenyt, valánját Varzi veszi át. De Varzi rakkolása sem segít már, az Alfák még jobban elhúznak s megszületik a végeredmény:

1. Nuvolari (23 Alfa Romeo) 7:15 50.6 mp. Átlag 79.3 km, 2. Borzacchini (Alfa Romeo) 7:21:04 mp, 3. Varzi-Chiron (Bugatti) 7:30:12.4 mp.

**Mint a kínaiak a japánoknak**

olyan

**ellensége Ön a pénzének**

ha még nem vásárolt nálam motor-kerékpárjához alkatrészt, felszerelési cikket.

**Pajor Imre**

VI., Jókai-u. 28 Tel. 20-2-28.

Minden motorkerékpáralkatrész, javítás, hengerfűrés, láncok, olajok, gumik.



A kontinens legrégebbi motorkerékpárgyára a világhírű

**N. S. U.**

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

**MOTORKÖZPONT**

**VII. Vörösmarty-ucca 45. sz.**

(Andrássy-ut mellett).

Ugyanitt **MONTGOMERY, DUCH** és **MÉRAY** gyári lerakat — Árban, minőségben, fizetési feltételekben a legjobbat nyújtjuk. Az összes gyártmányu motorkerékpárok javítása, alkatrészeinek készítése a legolcsóbban. Hengercsiszolások, dugattyuk, szelepek készítése megvárható.

Motorjavítóüzemünk: VI., Aradi u. 27, KISS.

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



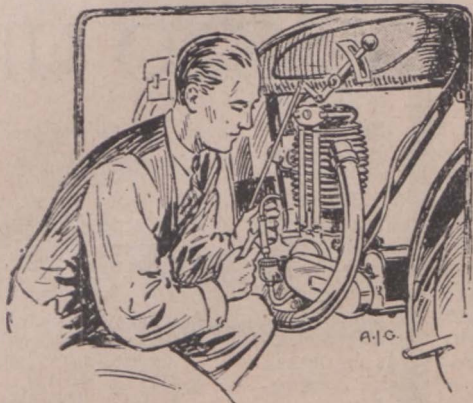
### MOTOROSOK!

Garázsunk a város szívében van, Kartellen kívüli kutunk olcsó motalkót mér, Pennsylvaniai olajunk utólerhetetlen. Állítsa be hozzánk motorját, jól gondját viseljük.

**ROLLS GARAGE**

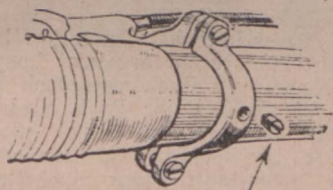
Budapest, VI., Jókai-tér 3. Telefon: 21-0-21

# TIPPEK és TANÁCSOK



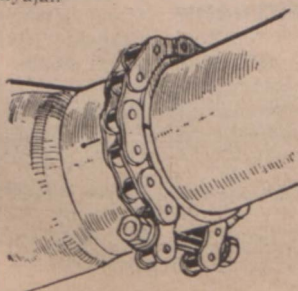
*melyekre minden motorosnak szüksége lehet...*

**A SZABÁLYZÓK** szorítógyűrűi néha meglazulnak és a szabályzó elforog a kormány rudon, úgy, hogy éppen akkor nem találjuk meg a markolatukat, amikor a legnagyobb szükségünk van rá. Sokan smirglipapírt és szigetelőszalagot tesznek a kormányra és arra huzzák fel a szabályzó tartógyűrűit: nem rossz megoldás, de ismerünk ennél egyszerűbbet és jobbát. Amint azt az ábrán látjuk, egyszerűen 2-3 milliméteres lukat furunk a tartógyűrűn át a kormányrudba, menetet vágunk bele és kis fejnélküli csavart srófolunk be. A szorítógyűrű elmozdulni nem képes és szerelés alkalmával pillanatok alatt eltávolíthatjuk.



Ha kis csavarral rögzítjük a szabályzó tartógyűrűjét, nem kell félni a szabályzóemelő elfordulásától.

**A HANGTOMPÍTÓDOBOT** a kipuffogócsövön leginkább vékony anyagból készült gyűrű rögzíti. Néha kilazul és elvész a csavarja, a hangtompító rögzítésén törhetjük váltig a fejünket. Nagyon könnyen segíthetünk magunkon, ha megfelelő darab régi láncot használunk fel, melynek két végén hosszú anyáscsavart bujtatunk át. A láncdarabot körülkanyarítjuk a hangtompító dob gallériáján, az ábrán bemutatott módon helyezük el az anyáscsavart és jól meghúzzuk. Persze ne feledkezzünk meg az alátét-seibnikről és nem árt, ha sasszeggel kizsoltosítjuk le a csavar anyáját.



Rövid ócska láncdarab nagyszerű szolgálatot tesz, mint hangtompító-rögzítő.

**TURÁN** célszerű pótláncot vinni magunkkal. A pótláncnak kellemetlen tulajdonsága, hogy ha nincs megfelelően csomagolva, úgy csörög. A pótlánc csomagolásához nagyszerűen megfelelnek kisebb kerek bádogdobozok. Ha a becsomagolt pótláncra jócskán forró gyertyaviaszt csepegtetünk, úgy az nemcsak a rozsdától mentesíti a láncot, hanem mint rögzítőanyag a csörgést is lehetetlenné teszi. Parafin, sztearin vagy viaszgyertyát használjunk, a fagygyertya nem jó, mert megavasodik és maró hatása.

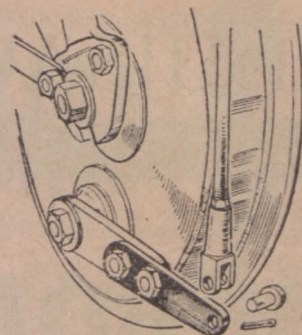
**C SINOS** és tartós mágneskábel papucsokat készíthetünk, ha vasüzletben a képek felakasztásához szolgáló kis karjka-végű sárgarézcsavart vásárolunk. A kábelt ollóval levágjuk, a füles csavart belesröföljük a kábel közepébe, az áramot vezető sodronyfonatba — tövig. Azt talán nem kell említeni, hogy a csavar füle arra szolgál, hogy ráhúzzuk a gyertya pólusára, majd rácsavarjuk a gyertya anyáját.



A képek falra akasztásához használt karjka-végű kis sárgarézcavart csinos kábelpapucsot rögtönözhetünk.

**LEGUTÓBBI** számunkban tanácsot adtunk: hogyan távolítsuk el törött és hegyesre köszörült dugattyu gyűrű darabot a gyűrűvájatokból a felgyülemllett koromot. Nos van ennél is jobb módszer. Jó erős kukorspárgát kötünk egyik végével a satuhoz, kétszer körültekerjük a tisztítandó vájatot, kevés fémtisztítópasztát öntünk a madzagra, a végét megmarkoljuk és a dugattyut ide oda huzogatjuk. A vájatba beilleszkedő fémtisztító madzag pillanatok alatt fűkőrfényesre tisztítja a koromtól égett vájatot.

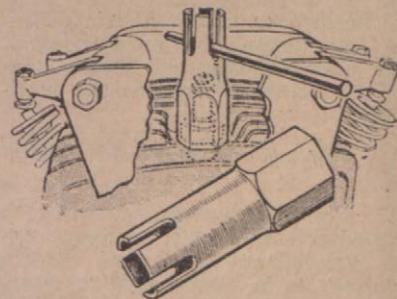
**HA** az elsőfék behúzásához tulsok erő kell, úgy ezen könnyen segíthetünk a fékkar meghosszabbításával. A belső expandáló fékben levő bütyök karján a mellé levő luk mellé még egy lukat furunk, laposvasból hosszabítódarabot készítünk és azt rácsavarozzuk a fékkarra. A hosszabítódarab végére lukat furunk, a bouden végén levő kengyel rögzítésére. Az ábra különben feleslegessé tesz minden magyarázatot.



Erősebb fékhatást biztosít a hosszabb fékkar, a hosszabbítást házilag is elvégezhetjük.

**NINCSEN** annál bosszantóbb, ha idegenek nyomkodják a villanydudánkat, különösen mikor a második emeleten vagyunk és nem tudjuk, hogy lopják-e a gépet vagy nem. A duda ugyanis akkor is be van kapcsolva, ha a világítást kikapcsoljuk, ami érthető is, mert hiszen napal világosságban is kell a duda. Ha az akkumulátor pozitív sarkának vezetékét elvágjuk és rádióhoz használt ki tömberkapcsolót iktatunk be, bármikor kikapcsolhatjuk a dudát.

**AZ OHV** motor hengerfejeinek közepén helyet foglaló gyertyát nem a legkönnyebb kicsavarni, különösen akkor, mikor a motor forró. A speciális pipáskulcs segít, de ennek viszont az a baja, hogy forgatni kell, amíg olyan helyzetbe nem kerül, amikor a kulcs lukjába behelyezhetjük a vékony rudat, melynél fogva a kicsavarás történik. Segíthetünk magunkon ha a pipáskulcs végére, egymással párhuzamos négy hasítékot fűrészelünk, a hasítékok olyan szélesek legyenek, hogy a forgatásra szolgáló vékony rud kényelmesen elférjen bennük és természetesen pontosan egymással szemben legyenek befűrészelve. A hasítékba könnyebb behelyezni a rudat, mint azt a lukakba belebókn.



Ha gyertyánk az ohv hengerfej közepén van, alakítsuk át így a pipáskulcsunkat.

## BUDÁN OLAJ

●

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

●

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

# MI UJSÁG SZERKESZTŐ UR...?

— Mi lesz a Soproni GP-n?

— Azt bizony nehéz volna megmondani előre, de azt, hogy mi volt, ne mulassza el június 1-én megjelenő számunkban elolvadni. Képekkel gazdagon illusztrált versenytudósításunk egyedülálló lesz!

— És mi a kétheti sportprogramm?

— Először lásuk a hazai versenyeket! 22-én rendezi meg a Csepeli M. a Duna-Tisza közén 100 km-es túraversenyét szülő- és oldalkocsis motorkerékpárok részére. Nevezési zárlat május 17-én este este 8 órakor az egyesület főtájkánál (Csepel, Községháza, Szabó aljegyző). Ugyanaznap rendezi a Nyiregyházi IKISE házi túraversenyét is a Nyírségben. A szegediek 29-ére bejelentett dirt track versenyéről még semmi hír.

— Külföldön autós Avus verseny, cseh és monzai motorkerékpár Grand Prix és az indianapolisi autós Grand Prix szerepelnek a műsoron. Eppen elég!

— Mondja, Szerkesztő úr, mi volt a május 5-i kecskeméti versenyen?

— Ismét elmosta az eső!

— Hogy-hogy nem hallat

magáról népszerű versenyautó bajnokunk, Hartmann László?

— Táton nem indulhatott, mert verseny Bugattiját szerelője árokba vitte, most meg a kocsit kijávitásával van elfoglalva. Amint kész a kocsit Molsheimbe utazik, ahol az előrehaladott tárgyalások eredményeképpen előreláthatólag új kocsira cseréli be derekasan megszolgált masináját.

— Milyenek az angol TT kilátások?

— Nyolevan nevezés van eddig! A külföldiek sorából a bécsi Rudge menő Steinfeldner, az olasz Taruffi (Norton) és M. Ghersi (Rudge) emelkedik ki. Szó van a német NSU és DKW gyárak részvételéről is míg az 500-as Guzzik startját az Európa GP-n való sikertelen szereplésük erősen kétségessé tette. Mint értesülünk, a Littorion Jeannin révén győzelmesen bemutatkozott fiatal francia Jonghi gyár 350-es teamje is megjelenik Man szigetén. A team egyik tagja az IOM versenyeken már ismertős Franconi lesz.

— A nyár közeledtével csónakmotort szeretnék vásárolni. Milyenek az Istros motorok?

— Csak a legjobbat mondhatjuk róluk. Hiszen tíz esztendő gyártási tapasztalatai eredményeképpen kerülnek ki Paulini Géza üzeméből a két-

ütemű, kéthengeres 200, 400 és 550 kcm-es farmotorok, nemkülönben az alig 8 kg súlyú 125 kcm-es 2 HP oldalmotorok. Túrácélokra gyártott, rendkívül szolid kivitelezésű motorok, melyeket bármikor nyugodtan ajánlhatunk. Dugattyús szivattyú, golyós csapágyazás és percek alatt elsajátítható egyszerű kezelhetőség a további erőnyei a kitűnő csónakmotoroknak. Paulini Géza „Istros” motorgyára (Bp. IX., Thaly Kálmán u. 10.) készséggel küld szaksterület is mertetést.



## B. S. A.

motorkerékpárok magyarországi vezérképvisellete tisztelettel meghívja az érdeklődő motoros közönséget az

**az új modellek megtekintésére és szives kipróbálására.**



Árajánlással és leírásokkal postafordultával készséggel szolgál

**Urbach László**  
VI., HUNYADI-TÉR 12.

TELEFON: 116-28

— Mi ujság a világrekordfronton?

— Az ausztráliai Norman Smith, aki Új-Zeeland 20 mérföldes strandján próbálkozott az abszolút sebességi autóvilágrekord megdöntésével, mágneszavarai miatt felhagyott kísérleteivel. Mint értesülünk, Norman Smith rövidesen visszatér Ausztráliába, hogy novemberben újult erővel rohamozza meg Campbell rekordját.

— Készülő autóbord rekordkísérletekről is hallottam...

— Úgy van. Mihelyt az idő jobbra fordul, Szász Andor megkísérli 350-es Johnonnal szerelt hajóján a Budapest-Bécs-Budapest rekord felállítását.

— Mi történt a versenyfronton?

— A palermói Favorita park 5,6 km-es körén futották le kizárólag olasz részvétel mellett a motorkerékpáros Targa Floriót 196 km-es távon. Az egyes kategóriákban Baschieri (175 Benelli) 77 km, Brusi (250 Guzzi) 79,5 km, Rossetti (350 Velocette) 86 km és Colombo (500 Ganna) 88,2 km átlaggal győztek. A motorkerékpárok Targa Floriója jelentőségben meg sem közelíti az autós-mitinget...

— ...és az Avus motorkerékpárversenyén?

— Tömegmezőnyök, gyári részvétel hiánya és mérsékelt eredmények...

— A szakmában?

— Pajor Imre fiatal motorkerékpár-tízlete máris szép forgalmat bonyolít le. Nemesak a Puch motorosok keresik fel sűrűn Pajor Puch lerakatát, hanem mindazok, akiknek alkátrészekre, javításokra, avagy tanácsokra van szükségük. Pajor mindenkinek mindenben megelégedésre áll rendelkezésére!

— Új rendelet?

— Van. A jövőben járdaszigettel szemben megállni vagy pláne parkirozni tilos, befordulásnál lépésben kell hajtani. Szigorúan betartandó! Főleg utóbbi, még a taxisofőrökre is vonatkozik! De most befejezem. Vizsontolvasásra június 1-én.

## Családi iskola

I. Tigris u. 41., I., Mészáros u. 56. (4-es autóbusz megálló). Telefon: 509-38. NEMESNE M. MÁRTA vezetése alatt álló nyilv. jogu mag. **elemi iskola. Felinternátus.** Német játszóotthon. Nyílt, fedett kerti osztályok. Kivánatra autókisérlet háztól házig.

Kis létszámú családiás osztályokban. A tananyag tökéletesebb elvégzése. Az egyéni hajlamok különös ápolása. A jellemképzés szakavatolt gondozása.

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

# RUDGE-BEN A BIZALOM!

Az 1932. évi OSZTRÁK T.T.-ét 1929. és 1930. évi győzelmeihez méltóan ismét a **RUDGE** világmárkás motorkerékpár abszolút idővel nyerte. — Ha motorkerékpárt vesz vegyen

# RUDGE

MERT A

## LEGJOBB ÉS LEGOLCSÓBB

### RUDGE ÁRAK:

250 ccm	---	P 1250.-
350 " O. H. V.	---	P 1700.-
500 " O. H. V.	---	P 1930.-

### TRIUMPH ÁRAK:

100 ccm világítással	---	P 750.-
175 " "	---	P 990.-
277 " "	---	P 1250.-
550 " "	---	P 1650.-

**BRUCK, BPEST, JÓKAI-U. 21**

# Szenzációs árleszállítás

A VILÁGHIRU

# MOTOSACOCHE MONET-GOYON

motorkerékpárokat a gazdasági viszonyoknak megfelelően **hatalmas árengedménnyel** és **kedvező fizetési feltételekkel** hozza forgalomba a vezérképviselet:

## Zsolnai, Aulich-u. 7

TELEFON: 160-99.

# LODGE

gyújtógyertya 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

gyertya nagyon jó!

# LODGE

gyertyát használ minden motoros!

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!

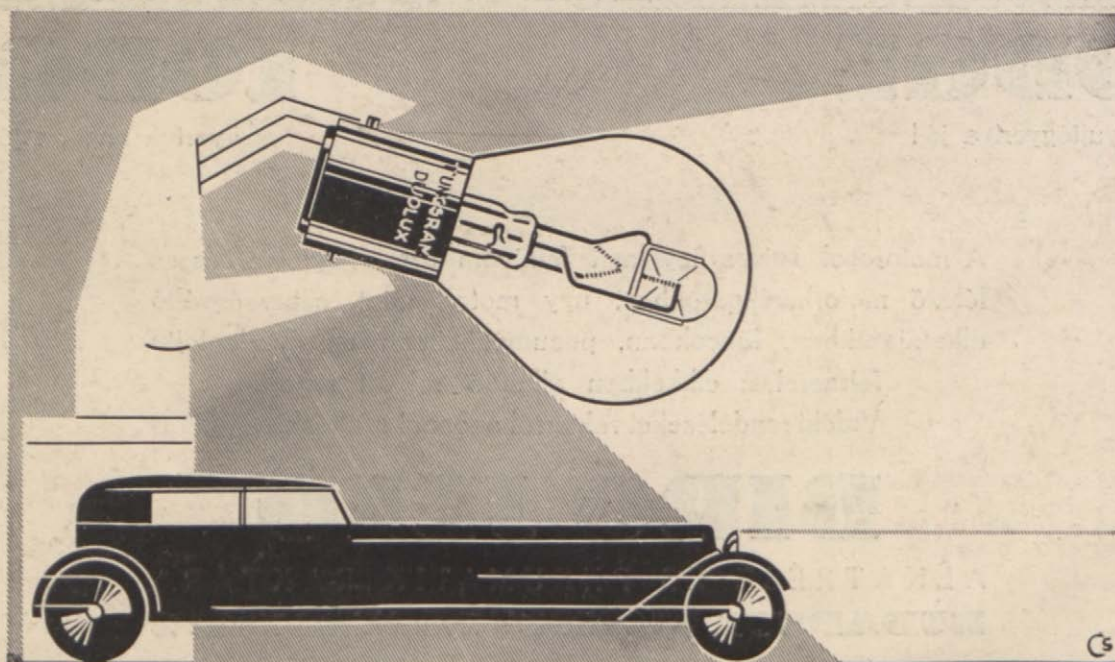
TEKINTSE MEG UJ TIPUSAINKAT!

**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