

MKB 22.645
ANGOL TT – KOMPRESSZOROS
EGYHENGERES MOTOR.

ÁRA
40
FILL.

a Motoros

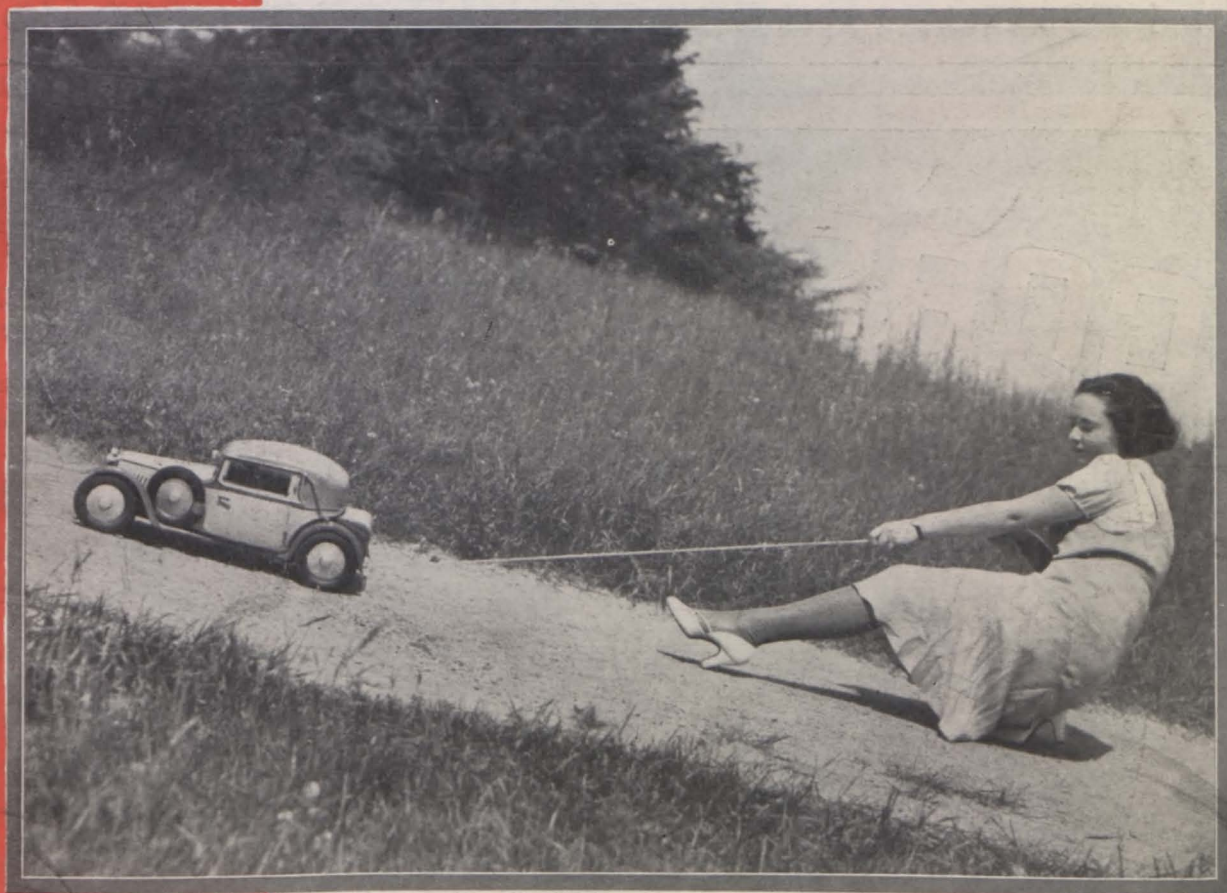
MOTORKERÉKPÁR, AUTOMOBIL
MOTORCSÓNÁK, REPÜLÉS

IV. ÉVFOLYAM

9. SZÁM

1932. június 15.

A LEGNAGYOBB PÉL-
DÁNYSZÁMÚ MAGYAR
MOTORSPORTLAP ●



felv. Haja Ortho Ultra lemezen

Mindent legyőző erő.

Gulliver atya modernizálódott, autót vett. Mint tapasztalt ember természetesen elsőkerékajtású BSA mellett döntött. Most már nem kell tartania az óriások marasztaló vendégszeretétől, ha felül kis BSA-jára, a legerősebb Miss Óriás sem tudja visszatartani még a legmeredekebb kapaszkodón sem.

WAKEFIELD
CASTROL
MOTOR OIL

B.S.A.

MAGYAR GRAND PRIX 1932

S. Cmyral

PUCH TYPE 250

gépen

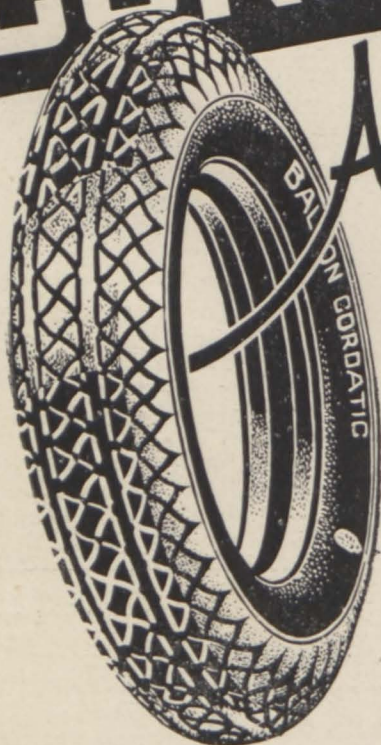
a nap legjobb idejét futotta!

Hat 500 kcm-es, tizenegy 350 kcm-es géppel vette fel a versenyt a 250 kcm-es Puch és gyorsabbnak bizonyulva a mezőny bármelyik tagjánál, mint az abszolút leggyorsabb motorkerékpár végezte győzelemmel versenyét

Puch type 250 ára P 1100.—

Gyári fiók: Budapest, VI, Lehel-utca 25

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.

OKTÓBER, NOVEMBER, DECEMBER, JANUÁR, FEBRUÁR ÉS MÁRCIUS HÓNAPKORBAN 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 csekkzámla szám: 48.438.

IV. ÉVFOLYAM

BUDAPEST, 1932. JUNIUS 15.

9. SZÁM.

Előgyujtás

Tavasszal még árlejtést rendeztek a KMAC versenyterminusegységet ültetésén. Bő torokkal csutakolták a hüségüket és szavalták szerte roppant akarásukat, beígéréseiket. TT-ért, Kesergő hegyiversenyért, villanyfényes salakműingért eregették a szavak felelőtlen színes sárkányait fellegekkel és magasabbra és rendeztek majdnem hajbakapsokat elfeledkezve még a jutányos én piritom a te pecsenyédet, te piritod az én pecsenyédet szolidaritásról is. Enunciáltak és denunciáltak, ahogyan azt az otcsó kaméleonság írja elő, most pedig az indajáról lerohadt tők konokságával hallgatnak. A nagy beígérések semmivé lettek, helyettük sajnálatraméltó strucckodással a mindennapi pestist vonszolják fel bűnbaknak a közvélemény vágójárára. Tavasszal még eminens módon konkurálgatók kupán egymást, most csendben kotlanak meg nem született tojások dombján. Nem lesz TT, nem lesz hegyiverseny a Delmár kesergőn! Pedig a KMAC tompán kongó zsebeinek mélyéről nyögve bár, de kikotorásza a piculát, melyhez csak egy-két garas és kevéske munka kellene csupán...

Érdekes akciót indított az egyik vidéki autósportalaku-
lat: töröljék el az utadobefizetés mai rendszerét, az utadót a benzín és motorki árakhoz hozzácsapott fillérek formájában inkasszálják! Nehézkés, költséges adminisztráció helyett az állam automatikus célszerűséggel szedje be a ma nehezen csorduló milliókat. A garázsokat harapófogóval elegy hivatalos ábrázattal pásztázó rendszámvadász detektívek légiója sebíteni visszatérhetne a régi mesteriségéhez és tízpengős adóhátralékosok helyett betörök után rugaszkozhatik, ha ugyan még akad optimista, aki nem retten vissza a fúrás után üresnek mutatkozó Wertheimkaszák csalódásaitól. Rögvest meg kellene csinálni a rendszerváltozást, az elmaradt adminisztráció által megtakarított összegnek egy részéből még arra is jutna, hogy a motoros közterheket csökkentésék. Célszerű, okos és közérdekű a vidéki autósportalaku-
lat javaslata. De ne feledjük el: hány célszerű, okos és közérdekű javaslat temetkezik szű- és paragrafusrágtató hivatali aktaszekrények éhes porába.

*

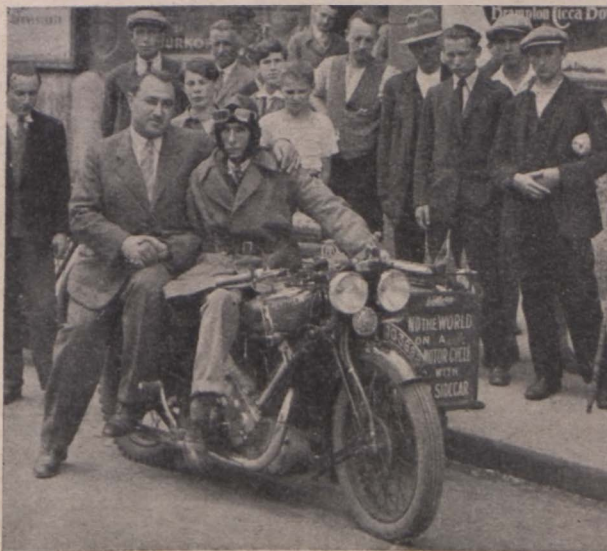
Ezer szerencse, hogy Hartmann László a köteles udvariasságon kívül mással nem tartozik felebarátainak. Ezer szerencse, hogy Hartmannnak van néhány apró emeletes háza Budapesten, ellenkező esetben elbántak volna vele a hitelezők, akik úgy hozzátartoznak minden háztalanhoz, mint tábornokhoz a vörös lampassz. Történt ugyanis, hogy jó bajnokunk elindult a Nürburg Ringen és egyes budapesti lapok nemcsak kopaszra verették vele saját kiküldött fantáziájukkal Caracciólát, hanem ráadásul — ha már kacsa, hát legyen kővér — 25.000 márkát is nyertek vele. 25.000 márka pedig a Szabadság téren

is megér vagy 30 darab honi ezrest, hát még Zugligetben. Szerencséje Hartmannnak, hogy van mivel kenegetni a piritósát. Képzeljük csak el, ha a lapok nem Hartmannat áldották volna Caracciola-verőnek és 25.000 nyerőnek, hanem — Zichy Tivit. Micsoda rugaszkozás indult volna meg. A hitelezők élén az Admus főura vezette volna Rózsashegyi Pistát, hátul meg a salzburgi szállodással. A derék Tivi kénytelen lett volna felrepülni a sztratoszférába, vagy pedig pört indítani a lapok ellen a vele szemben elkövetett injuriáért, melyet a magánjog professzorai sem ismernek, de úgy definiálható, hogy: a hitelrontás ellenkezője.

*

A világhírű olajcsászár fia a minap Budapesten járt. Fél-napi tartózkodásra szánta rá magát és a félnapból négy egész nap lett. Valami kellemetlenül tisztátalan balkáni fészket várt, melyen befogott orral és fintorgó ábrázattal akart tülesni, mint az ebédutáni szódabikarbonáján. Hát persze, hogy meg volt lepve, amikor élesre fent és sok hagymával elkészített jokos helyett kapta a Hullámfürdőt, kanász helyett a Gellértheget, a Halászbástyát és a Ritzben felszolgált bijsztek omlósan puha volt annak ellenére, hogy nyers korában garantáltan nem villogó kimondhatatlanjuk alatt, hanem mustárral puhították a szakácsok. Miszter Deterding maradéktalanul kivette részét Budapestből és mivel a parlamentbe bölcs előrelátással ülésmentes időben vitték el, megértjük, hogy jobban lelkesedett ezérei a szép-koldus városért, mint a kisdíák a penkáért. Lám, van miért forognia az idegennek Budapesten. Csak éppen egy kis svungra van szükség, mely forgásba hozza. De nem bécsi hotelpartókat kell környékeznii és méreget is drágább kommunikációkat elhelyezni a külföldi világ- és belföldi félviláglapokban. A gazdag külföldi, akinek van költőpénze — autón túrázik. Az idegenforgalom előfeltételei tehát: a jó utak! A nemzetközi túraszövetség magyar helytartója, a Touring Club megtette a magát, kiverkedte, hogy az Európát a La Manche-tól Konstantinápolyig át-

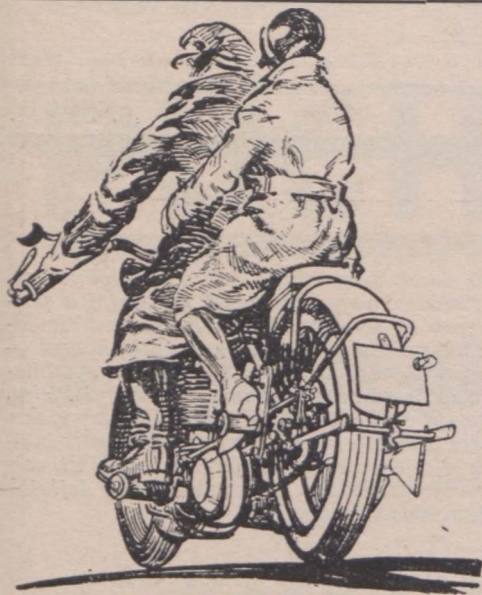
szelő Grande Route Internationale Magyarországot is át-szelje és Prága helyett Budapest legyen a keleti elágazási csomópontja. Csakhogy. A magyar hatóságok azonban nem hajlandók megépíteni a Budapest—Szeged útszakaszt, enélkül pedig nincsen Grande Route, melyen át mint hatalmas artérián ömlene be az idegenforgalom dollár-, font- és frank-vére. Félő, hogy a MTC nagy idegenforgalompolitikai sikere meddőre özvegyül. A csehek és románok expressz tempóban építik utait, hogy odakiálthassák: „lám, nálunk készen vannak az utak, ide azal a Grande Route-tal“. És elmaradnak a dollárok. Csak a ríktó három nap Budapesten plakátok maradnak meg. Haszna pedig az idegenforgalomból nem a nemzetnek, hanem csupán azoknak lesz, akik vele hivatásszerűen foglalkoznak.



J. Gill, a híres világtúrós motoros a minap Budapesten járt. Gill 500-es Pantherje John Bull gummival, Lodge gyertyával, Terry nyereggel, Amal karburátorral és Sturmei sebességváltóval volt szerelve, így érhető, hogy a népszerű Biró Jenő, az említett világmárkák képviselője miért örül egy a paktartón.

TECHNIKAI KÉRDÉSEK.

HOVÁ LESZ AZ ERŐ?



100 km.-es tempóban több mint 15 féklóerő kell a légellenállás leküzdéséhez. A láncok, a sebességváltó, a dinamó, a gumik — mind erőt emésztenek.

Minden becsületes és nem túlnyúzott 500 km-es motor körülbelül 20 féklóerőnyi teljesítményre képes, néhány ugyanilyen hengerűrtartalmú versenymotor ennek dupláját is adja. Ugyan mi a csudának kell ilyen hatalmas erő ahhoz, hogy az aránylag könnyű és gördülékeny motorciklit tovagurítsa? Minek ennyi lóerő, amikor egyetlen ló is tovahúzza a könnyű, de a motorciklinél mégis nehezebb bricskát vagy homokfutót, akár hegynek felfelé is? Minek ez az aránylag igen nagy munkateljesítmény? Hová lesz az erő, a munka? Próbáljunk erre megfelelni.

Vegyünk elő kísérleti nyulként egy jó túragépet, mely — mondjuk — éppen 100 km-es sebességre képes és állapítsuk meg, hová lesz a motor által szolgáltatott erő. Talán megdöbben kedves motorosom, ha megtudja, akár 15 féklóerő is elfogy akkor, amikor a gépnek százszoros sebességben le kell küzdenie a levegő ellenállását! A légellenállás négyzetes arányban áll a sebességgel, kétszeres sebességnél tehát a légellenállás nem kétszeres, hanem négyeszeres. Függsz a légáramnak kitett test alakjától, felületének nagyságától — ez magyarázza a versenykocsik cseppalakú karosszériáját és a gépen végigfekvő, a kormány alatt előrenéző motorversenyzőt. De nemcsak a légellenállás fogyaszt erőt, a sebesen haladó test a légáramlattal érintkezve surlódás útján is fékeződik, ez az erővesztés aránylag kicsiny, de mégis elég nagy ahhoz, hogy a versenyautók régen divatos hosszú áramvonalfarkát a lomtárba helyezze.

Az útfelület fékező hatása sem elhanyagolható erőrabló és ha a gép a vezetővel együtt kb. 250 kilót nyom, úgy legalább másfél féklóerőt fogyaszt el a motor teljesítményéből. A levegő és a talaj tehát — mint láttuk — százkilométeres sebességben kb. 17 lóerőnyt vesz el a motor teljesítményéből, de hol vagyunk még attól, hogy a transzmisszió erőfogyasztását és azokat a veszteségeket vennők figyelembe, melyek a gép konstrukciójában rejlenek. Nagyon nehéz akár megközelítő pontossággal is felbecsülni a mechanikai erővesztéseket, csupán annyit tudunk, hogy erőzabáló éppen elég van.

Az ideális körülmények között futó lánc hatásfoka kitűnő, jobb sokkal, mint az újabban többek által prófétai ihlettel ajánlott kardánhajtás — ezért nem kapják be az angol gyárak a horgot, mely drága is egyúttal. A láncok csak tekintélyes sebességben veszítenek hatásfokukból és emésztenek aránylag sok erőt, mert hiszen a gyorsan pörgő láncot a motornak hatalmas centrifugális erővel szemben kell körülhajtania a lánckerekek körül. És azt se feledjük el, hogy a mazsolák nagyrésze alig,

vagy egyáltalában nem keni a láncait, minden egyes láncszem és görgő nem egyéb, mint csapágy, mely ha kellőképpen nincsen kenve, erős surlódást és erővesztést okoz. De erővesztést jelent az is, ha a lánc nem pörög pontosan vonalban, ilyenkor oldalirányú surlódások is lépnek fel — fuccs ismét néhány száezd vagy tizedlőerőnek.

A sebességváltóban csapágyak is vannak, surlódnak a fogak, ellenállást fejt ki az olaj, tehát erővesztés is van. Természetesen első és második, helyesebben indirekt áttételben nagyobb a veszteség, mint direktben, mert hiszen több fogaskerék lép működésbe. Az egyik vezető angol gyár precíz kísérletei értelmében a sebességváltó átlagos hatásfoka 98% direktben, 93% másodikkal és 87% elsővel, amit úgy kell értelmezni, hogy a sebességváltónak átadott 100 egységnyi erőből 98, 93, illetve 87 egységnyit ad vissza a hátsókereket meghajtó láncnak. Most már megértjük, miért áttételeznek a rókaelkű versenyzők olyan alacsonyra, hogy még merede hegyiversenyen is használhassák a direktsebességet?

Sorban vonulnak el előttünk a kerécsapágyak, a sebességmérő, a dinamó — ne feledjük el, hogy a villanykürt böfetéséhez szükséges energiát is a motorból kell vennünk. Hát még a gumik. Minden kis útegyenetlenség működésbe hozza a villarugókat, a kerekek felugranak és amikor levágódnak a talajra, a gumik a lendület következtében laposodnak, illetve nagyobb felületben fekszenek fel a földön, nagyobb felület pedig nagyobb surlódás. Most már értjük, ugyebár, miért olyan pompás erővesztő a túlpuha gumi, miért olyan nagyon fontos, hogy a guminyomásmérőről nemcsak tudomást szerezzünk, hanem használjuk is a pumpával együtt minél többször, annál jobb. A rossz úton felugrik a hátsókerék, a terhelés megszüntével a motor felpörög, amikor a kerék újra beleharap a talajba, egy kis túlpörgést megakadályozni a legcsaládibb esvémotornál sem lehet: újabb energia megy veszendőbe.

Az erőt habzó faktoroknak listája még korántsem teljes, de elégedjünk meg az előbb elmondottakkal, hiszen célunk nem volt más, mint bizonyítani, hogy 20 lóerő nem olyan nevétségesen hatalmas erő ahhoz, hogy kétkerekű barátunkat komoly sebességre sarkalja, hiszen hol a motoros, aki nem követel a sebesség mellé jó gyorsulást és jó hegymászóképeséget. A motorban magában is vannak lényeges erővesztések, de ezeket akarattal nem rágalyaljuk. Abból indultunk ki, hogy a motor 20 lóerőt teljesít és nem abból, hogy ennél lényegesen többet adna le, ha a dugattyú, a gyűrűk, a büttyök, a szeleprugók, a csapágyak, a kompresszióütem stb. nem emésztené fel nem is jelentéktelen mennyiségű lóerőt.

Ön jól tudja,

hogy a **Jap** gyár a világ legnagyobb motorgyára motorjaihoz kizárólag

Castrol

olajat ajánl.

Természetes tehát,

hogy a **Méray** gyár is kizárólag

Castrol

olaj használatát írja elő motorkerékpárjaihoz.

Kérdezze meg

a **Méray** motorkerékpár gyárat, hogy melyik az Ön motorjához legmegfelelőbb

Wakefield

Castrol

olajtipus és

Használja kizárólag ezt!

Nuvolari (Alfa Romeo) diadala Monzában.

Maseratiék pompás szereplése.

Az idei Targa Florio-győztes és monakói champion Nuvolari Monzában harmadszor is bevágott: ragyogó stílusban vitte diadalra új 2.6 l-es Alfáját, mely az öreg „campionissimo” Campari szerint több mint száz



éjszakájába került a gvár zseniális főmérnökének, Vittorio Janonak... Az új nyolchengeres Alfa két Roots kompresszorral szerelve 5400 maximális fordulatszámánál közel 200 lóerőt teljesít és — 240 km-es sebességre képes!

A versenynek három fázisa volt. Az elsőt a még nem fitt kékszinű 4.9 l-es Bugattik, a piros olaszok, az Alfa Romeo—Maserati koalíció ellen vívott ádáz harca jellemezte. Ezen ütközet, mely az ötórás versenydőtartam harmadáig tartott, Fagioli (Maserati), majd ennek tankolása után Nuvolari (Alfa) vezetésével az olaszok diadalát eredményezte: a 4.9 l-es Bugattik még nem bizonyultak elég állóképeseknek... Chiron és Varzi elvérezték... A verseny második periódusát az Alfa vezetők: Nuvolari és Campari főlénye jellemezte, míg Fagioli idővesztésének ledolgozásával a verseny harmadik periódusát, a vezetés elhódításáért indított döbbetenes erejű rohamát készítette elő, melynek kivételében Ernesto Maserati is a volánhoz ült. Hogy a finisben a nap leggyorsabb, 180 km-en felüli körreit futva, a balszerencse folytán veszendőbe ment verseny erkölcsi sikerének tetemes részét birtokba vegye. Nehéz volna megmondani, vajjon a rutinizott, idegnélküli Nuvolari taktikája, avagy Maseratiék vég-spurta gyakorolt-e lenyűgözőbb hatást a közönségre?...

Nuvolari volt a győztes, stílusa imponáló volt, de tény, hogy a 16 hengeres Maserati birtokában a bolognai gyár egészen extraklasszisú kocsi

Pajor Imre cégnek Budapest,

VI., Jókai-u. 26.

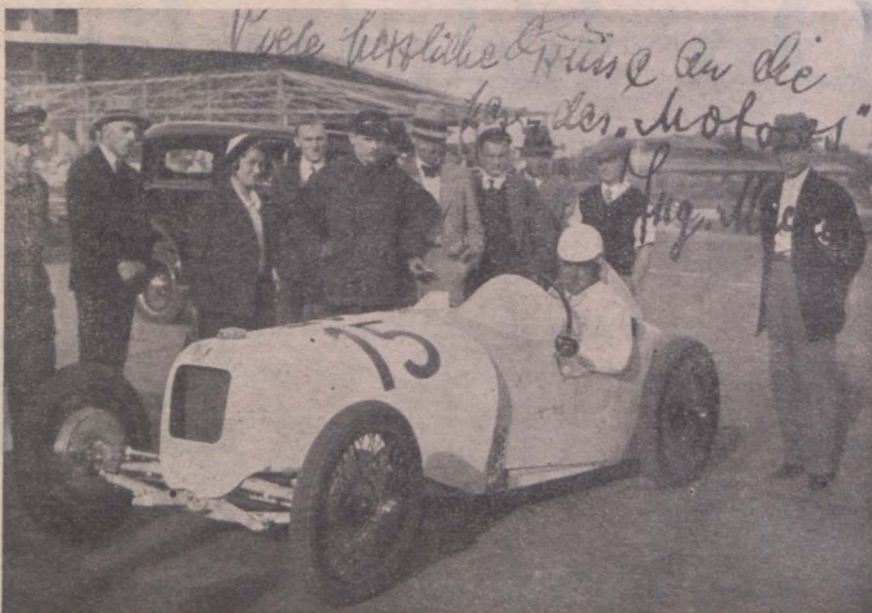
Motorkerékpárhengeremet, melyet furdú és dugattyúkészítés végett vittem Önhez, megkaptam — Kötelességemnek tartom, hogy úgy a figyelmes, gyors kiszolgálásért, valamint a pontos, precíz munkáért a legteljesebb megelégedésemet fejezzem ki. Meglehet győződve, hogy minden motoros ismerősömnek a legmelegebben fogom ajánlani. Viszont meg vagyok győződve, hogy ilyen üzleti elkövetésével még a mai nehéz gazdasági helyzet mellett is több és több hívet szerez! Maradtam kíváncsi tisztelettel

Diósgyőr-vasgyár, 1932. május hó 28.

Kocsárdy Gyula.

Legyen Ön is megelégedett!

Javítsa PAJOR IMRE cégnél, VI., Jókai-utca 26. Telefon: 20-2-28.



Ing. Macher a Budapesten is járt DKW versenyző az Avusról üdvözlö a Motoros olvasóit. Figyeljük meg a kis DKW hatalmas fékeit.

rendelkezik, mely versenyről-versenyre tökéletesedő konstrukció benyomását kelti. Örültek is a Maserati portán, ahol pompás ünnepséget csaptak Fagioli és a 26 esztendőes Ernesto Maserati tiszteletére.

Nuvolari első menzai autós diadalát ünnepelte: legszebb motorkerékpáros diadalainak színhelyén, Monzában csak most sikerült első autós győzelmét aratnia. Pedig már túl van a negyvenen...

— Ugy látszik — mondja nevetve — a sárga selyem trikóm hozta meg a szerencsém! De nem mulasztja el, hogy a verseny technikai győzteséről, Jano mérnökről ne mondana néhány elismerő szót. Szerinte Janó fejében az agyvelő helyett holtbizonyosan egy egész motorgyár van, teljes felszereléssel...

Az ötórás verseny főbb eredményei a következők:

1. Nuvolari (Alfa Romeo) 837. 6 km. (Átlag 167.5 km.)
2. Fagioli-Maserati (Maserati) 829.9 km. (Átlag 166 km.)
3. Borzacchini-Caracciola (Alfa Romeo) 827.5 km.
4. Campari (Alfa Romeo) 820 km.
5. Dreyfus-Varzi (Bugatti) 820 km.
6. Divo (Bugatti) 818 km.

Nuvolari Bosch-gyújtást használt.

Hartmann (1.5 Bugatti) második lett a Kesselbergen

A München melletti 5 km-es Kesselberg verseny volt az idei Nemzetközi Hegyibajnokság nyitánya. A miting Bullus abszolút diadalát eredményezte, míg Caracciola (Alfa Romeo) az autósok legjobb idejét futotta. Hartmann László (1.5 Bugatti) a régi kategória rekordon be-

lül végzett ugyan, de Täuberrel (1.5 Alfa Romeo) szemben második helyre szorult.

Zamecsnik Tivadar Kriacuban

ZAMECSNIK Tivadar május utolsó vasárnapján 350-es Rudge gépe nyergében résztvett a kriaiui ütegpályán megrendezett versenyen. A 350-es gépek 10 körös futamában öt körön át vezetett Melichar (Sunbeam) és Koffler (Rudge) előtt, azonban defektusa folytán kiállni kényyszerült. Zamecsnik két — hengerűrtartalomra való tekintet nélkül — összevont futamban is indult, de a gyorsabb 500-as menők mögött 350-es gépével be kellett érnie mindkét futamban a 4. helyre.

ISTROS

far- és oldalcsónakmotorok a legkülönfélébb típusokban világító berendezéssel már P



Egyéves garancia!

405.- től

Kedvező fizetési feltételek! Kérjen ismertetést!

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

* Jókarban levő könnyű oldalkocsi kerek megvételre. — Ajánlatokat a Motoros szerkesztőségébe kerek „Oldalkocsi” jeligére.

Minden motoros az idén Mobiloil Aero "D"-vel jár,

mert használatban így válik be:

"2 hengeres oldalkocsis 1000 kcm-es motorkerékpárom csomaggal együtt 520 kg súlyú . . . napi 300—350 km-es távot tettem meg . . . túráim alatt 4369 km távon 9 kg Mobiloil Aero „D“-t fogyasztottam, ami 20 dkg átlagfogyasztásnak felel meg . . . a kompresszió visszatérésemkor ugyanolyan nagy volt, mint elindulásomkor . . . koromlerakódás alig említésreméltó . . ."

mert motorkerékpárgyárak ajánlják:

többek között JAP, Rudge, BSA, AJS, Calthorpe, Triumph, Raleigh, Royal Enfield, Sturmev Archer, Zündapp,

mert Mobiloil Aero „D“ mindenütt kapható:

minden benzinkútnál, szaküzletben, motorkerékpárképviselőnél és felszereléskereskedőnél.

Mobiloil

BEJEGYZETT VÉDJEKY

Aero "D"

VACUUM OIL COMPANY R. T.



Világjárásra indul két magyar motoros

Érdekes vállalkozásra szánta rá magát két közismert magyar motoros: Mórocz József és Szalai (Stumesz) László. Elhatározták, hogy 500-as, oldalkocsis Puch géptükön körüljárják a világot s vissza sem jönnek addig Budapestre, amíg az öt világrész útjaiból 60.000 km-t nem tudnak a — hátuk mögött!

Az érdeklődés középpontjába került „globe trotter“-ek jól ismertek a magyar motorosok körében. Mórocz Puch gépe nyergében a közelmúlt évek több megbízhatósági versenyén ért el elismerésre méltó sikereket, Szalai barátunk meg nem más, mint lapunk népszerű humoristája, „Király Tengely“, akinek a füle mögött ugyancsak meghúzódik pár száz-ezer km!

Világjárók terveikről a következőket beszélték el:

— A világjárás magyarországi körúttal veszi kezdetét. „Justice for Hungary“ névre keresztelt gépünkkel bejárjuk a vidéki központokat, majd a magyar határt s Ausztrián át megyünk Olaszországba. Rómában plakettet adunk át Mussolininek, majd Londonnak véve utunkat, Rothermere lordnak is plakettet nyújtunk át. Innen áthajózunk Amerikába, át-motorozzuk az USA-t s hajórá szállva Japánon, Dél-Azsián át Adennél érünk Afrikába, ahol behatolva a Nilusig, annak völgyében utazunk Alexandriába. Innen hajóút Meszínáig, majd Nápoly és Róma érintésével motoron — haza!

A világkörüli útra induló motorosoknak mindenekelőtt a budapesti Puch-fiók állott segítségükre. Bolgár igazgató és Puch János mindent megtesznek a túra sikere érdekében. Gépet bocsátanak rendelkezésükre s gondoskodnak róla, hogy az útközben netán szükséges pótalkatrészeket beszerezhessék. A legmelegebben pártfogolja az akciót a KMAC is, mely



Pajor Imre üzlete és javítóműhelye egyike a legnagyobb forgalmú fővárosi motor-kerékpár szaküzleteknek.

külföldi társklubjain át teljes erkölcsi támogatásban részesíti a globe trottereket. Reméljük, ezt a példát fogják követni a hatóságok, valamint a testületek és érdemük szerint teljes erejükkel segítségükre lesznek világjáróinknak. Mindazok, akik tanácsos vagy — kaláccsal kívánják támogatni az akciót, forduljanak a KMAC-ban Hild titkárhoz.

Fred Frame (Miller) az indianapolisi győztes!

Százezrekre menő közönség szállta meg az indianapolisi autodrom nézőterét, hogy szemtanuja lehessen az úvilág legnépszerűbb autóversenyének, a több mint 800 km-es távon lefutásra kerülő Grand Prixnek. Es

Indianapolis ezúttal sem tagadta meg a tradíciókat, a rekordközönség megtalálta számítását, rekordsebességeket és hajmeresztő sportot láthatott!

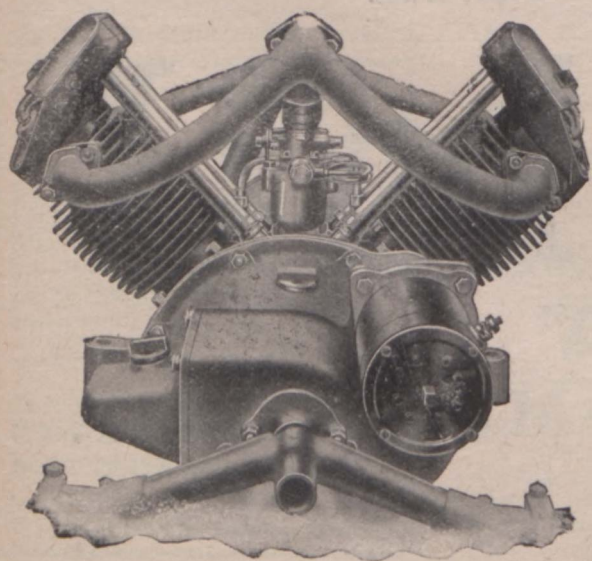
Már a tréningeken előrelátható volt, hogy az ideai miting tempója túl fogja szárnyalni az Indianapolisban ezideig elért sebességeket. A tréningeken két halálos baleset is történt, Jones Milton és Harry Cox többé nem jelennek meg a startvonalnál...

Maga a verseny aránylag simán folyt le, az őrjítő száguldás számos balesete komoly következmények nélkül fejeződött be.

— Billy! Billy!... — harsogta a közönség, mikor a nagy favorit, a tavalyi győztes Billy Arnold a táv harmadáig az összes pályarekordokat halomra döntve kolosszális iramban nyargalt a mezőny élén. És mily sokan bánták fogadási tétjeiket, amikor a dédelgetett „Billy“ belerohant a pályát szegélyező falba... Billy szerencsére sértetlenül bujt elő kocsija romhalmazából, de a győzelemnek — fuccs! Sovány vigaszára legyen mondván, de mások is jártak így, hiszen az elindult 40 versenyző közül nem kevesebben, mint huszonhatan kényszerültek részben defektusok, részben bukás miatt fegyverletételre...

A Miller vezetett Fred Frame azonban megérdemelt diadalt aratott: 167.325 km-es átlagával ő lett a leggyorsabb indianapolisi G. P. győztes!

Frame Bosch-gyújtást használt.



Az elsőkerék-meghajtású BSA kiskocsik V motorja a gyár mesterműve.

* Nyaraljon Erden, a Hamzsabégi erdőben, saját weekend telkén. Gyönyörű erdős részt vehet pár pengős havi részletre. Gyermekeknek felbecsülhetetlen előny. Felvilágosítással az „Erd és Vidéke“ bpesti kiadóhivatala, Rudolf rakpart 8. (Telefon: 235—38.) szolgál.

AZ ANGOL TT VERSENYEK



A minap lefutott angol Tourist Trophy versenyeken nagyjában a tavalyi események éledtek újra, a történelem egy esztendővel a másikká megismételte önmagát. Az IOM mitingek három kategóriájának három-három első helyezettjét nézve 4 Norton, 4 Rudge és egy New Imperial



Woods (Norton) és Davenport (New Imperial) voltak a TT hősei.

menőt találunk a kilences diadalmi listán. Körülbelül ugyanez volt a helyzet tavaly is! Csupán a Rudge-ök száma szaporodott eggyel a Nortonék — rovására... Nortonék számára azonban busás vígaszt jelent a megismételt kettős győzelem! És ha tavaly „Tim“ Hunt aratott kettős diadalt, úgy az idén változatosság kedvéért Stanley Woodsnak adatott meg, hogy egy hét leforgása alatt két trofeát könnyelhesen el magának.

A TT versenyek sorát a 350-es gépek versenye nyitotta meg, melynek eredménye és lefolyása a következő volt:

Junior Tourist Trophy

1. S. Woods (Norton) 3:25:25 mp. Átlag 124.2 km. 2. Handley (Rudge) 3:27:35 mp. 3. Tyrell-Smith (Rudge) 3:34:8 mp. 4. Dodson (Excelsior) 3:36:14 mp. 5. Walker (Rudge) 3:36:54 mp. 6. Archer (Velocette) 3:40:00 mp. 7. Davenport (New Imperial) és Alec Bennett (Velocette) 3:40:20 mp. 9.

NE KISÉRLETEZZEN:

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

motorkerékpárját csak a vezérképviselőnél javítják hozzáértéssel és hosszú évek tapasztalataival.

Speciális szerszámok! Alkatrészek!

MAJLÁTH M.

BUDAPEST, V., GRÓF ZICHY JENŐ-U. 17.

Gleave (New Imperial). 10. Williams (Velocette), 14. O. Steinfeldner (Rudge) Wien 3:59:39 mp. 15. Barrow (OK). — 32 induló. 10 replika nyertes. (Régi rekord: 1931. Hunt (Norton) 118.9 km átlag.)

Leggyorsabb kör: S. Woods (Norton) 126.7 km átlaggal. (Régi rekord: 1931 Hunt (Norton) 121 km átlaggal.)

Favoritként a Norton és Rudge menők állottak starthoz, olyan krekkek, akik közül a győztest kiválasztani csak — Fortuna istenasszony tudta. És ha Stanley Woods győzött, megérdemelte, hiszen startól a célig kezében tartotta a verseny sorsát s babérait még egy pompás körrekorddal is öregbítette. A helyezésekért azonban ádáz küzdelem folyt: a peches Simpson (Norton) vagy mint az angolok

WOODS KETTŐS NORTON DIADALT ARATOTT — DAVENPORT (NEW IMPERIAL) LIGHTWEIGHT GYŐZTES — POMPÁSAN SZEREPELTEK A RUDGE VERSENYZŐK.

1931. Nott (Rudge) 115.5 km. átlaggal.)

A 250-es gépek versenye meglepésszerű eredményt hozott. A győztes Davenport személye jól ismerős a magyar közönség előtt. Két év előtti 350-es magyar TT-győzelme a fiatal angol első szárnybontogatásai közé számított. Elvitathatatlan tehetségnek ismertük meg, de nem gondoltunk arra, hogy rövid két év kontinentális sikerei után az angol TT-trofea fog birtokába kerülni olyan ellenfelekkel szemben, mint amilyenekkel a lightweight TT dicsekedhetett.

Szenior Tourist Trophy

1. Stanley Woods (Norton) 3:19:40 mp. Átlaga 128 km. Rekord! 2. Guthrie (Norton) 3:21:59 mp. 3. Simpson (Norton) 3:22:13 mp. 4. Nott (Rudge)



Az eredményjelző táblák és depók között sorakozik starthoz a Junior TT mezőnye. A jelző táblákról a közönség a verseny minden fázisáról értesül.

mondták „Jimmy the unlucky“ Hunt (Norton) kiállása után körökön át a második helyre futva szorongatta Woodsot, de Governors-bridgenél bekövetkezett bukása a Rudge istálló Góliátját „Wal“ Handleyt juttatta a második helyre, akit Guthrie (Norton), majd Nott (Rudge) kiállása után Tyrell-Smith (Rudge) követett harmadikként a célban.

Lightweight Tourist Trophy

1. Leo H. Davenport (New Imperial) 3:44:53 mp. Átlaga 113.5 km. Rekord. 3. Walker (Rudge) 3:46:13 mp. 3. Handley (Rudge) 3:46:53 mp. (Régi rekord: 1931. Walker (Rudge) 111.3 km átlaggal.)

Leggyorsabb kör: Handley (Rudge) 118.6 km. átlaggal.) Régi rekord:

3:22:19 mp. 5. Dodson (Excelsior) 3:25:09 mp. 6. Walker (Rudge) 3:27:35 mp. — Régi rekord: 1931. Hunt (Norton) 125.4 átlaggal.)

Az 500-as kategóriában a favorit Norton legénység élén Stanley Woods vitte el a pálmát. A Norton menők megismételték tavalyi „hat trick“-üket, ismét háromszoros triumfust tartottak. Jellemző a verseny öldöklő iramára, hogy még a negyedik helyezett Nott is Hunt (Norton) tavalyi, hosszú életűnek jósolt rekordján belül végzett.

Az üzemanyagok sorából a Castrol olaj, Lodge gyertya, Amal gázosító, és Renold lánc dominált.

A versenyre és főleg tanulságaira következő számunkban visszatérünk.

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

FŐRAKTÁR:

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

Sikerült a Szász-Szepes féle Budapest—Bécs— Budapest autbord rekordkísérlet!

A minap rekordereket vártunk az óbudai Dunaparton épült Johnson csónakház tujáján. Következőképpen motorcsónakrekorderekről volt szó. Szász Andor és Szepes László 16 HP Johnson motorral sze-



relt holland gyártmányú siklócsónakjukkal két nappal előtte viszontagságos úton felsiklottak 14 és egy-egyed óra alatt Bécsbe, ahonnan ma reggel 7 óra 35 p-kor indultak haza. Erkezéstiket öt órára jelezték. A célban megjelentem másodmagammal, mint a sajtó képviselői. Rajtunk kívül csak Szabó atya, a csónakház népszerű „nagy mestere”, meg Gáthy Sándor, a Vacuum Oil Co. Rt. propaganda-chefje várta a rekorderjelölteket, akik Sphinx benzine és Mobiloilba helyezték bizalmukat. A közönséget egy alkalmi week-end társaság képviselte, melynek egyik félresikerült hölgytagja gramofonszó mellett minduntalan azzal tetszelgett magának, hogy „neki száz is akad...”

Hogy mi, arról nem zengett a dal, kitalálni meg nehéz ilyesmit...

Különbén is jobb szerettük volna,



Szepes és Szászt a céltutajnál Hild Károly és Szabó mester vették pártfogásba.

ha nekünk akadna mielőbb egy — autbord-rekorder... A türelem azonban rózsát termett. Hild Károly, a KMAC sporttitkára érkezett a célhelyre: Esztergomnál elhagyta a Pest felé sikló csónakot! Hild ugyanis Komáromtól kezdve Puchja nyergében kísérte a Duna mellett a rekorderjelölteket és segédkezett nekik az üzemanyagfelvételnél, amit a Vacuum Oil Co. Rt. a MFTR kikötőstégjein előre megbeszélt terv szerint helyeztet el számukra.

De a távolban már fel is tűnt a várva-várt csónak. 5 óra 54 perc. Szabó mester a céltutaj széléhez húzta a hajót. Bécs—Budapest 10 óra 19 perc. Jó 30-as átlag!

— Pedig visszafelé is viszontagságos utunk volt — mondogatták a csónakból kitápázkodó motorosok — akadt zátony meg csavar-stíft törés bőven... Nem is szólva róla, hogy egyszer elnéztük a térképet és egy jégfogó kőgátra futottunk. A motoros uszályokról meg az osztrák Dunáról ne is beszéljünk... De sok bajt okoztak...

Végzőra még Delmár Walter is befutott s ezzel a sok figyelmet érdemlő sportteljesítmény iránt érdeklődők száma meghaladta az ötöt. De ezek is valamennyien hivatalosan jelentek meg... Anno 1932...

Jól sikerült a HAC szolnoki csillagturája.

Több mint félszáz résztvevője volt a Hungaria AC második szolnoki csillagturájának, melynek befutóit impozáns ünneplő tömeg fogadta a Tisza szálló előtti térségen felállított díszes diadalkapunál. A csillagtúrán dr. József Ferenc főherceg is résztvett, aki a Hungaria AC nevében megkoszorúzta a hősök szobrát. A Tisza szállóban rendezett kétszázterítékes bankettel fejeződött be az ünnepi program.

Nem szólam! Valóság!

100%-os megbízhatóság

motorkerékpárja a

RUDGE

Az 1932. évi angol TT-n elért eredmények 100%-ig igazolták, hogy a

vezető világmárka. A világ legnehezebb megbízhatósági versenyén a Skót 6 napos triálon

kimagasló eredménnyel tul-szárnyalta az összes küzdő gyártmányokat a

RUDGE RUDGE

RUDGE

motorkerékpár.

Rudge árak:

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

Triumph árak:

100 ccm világítással P 750—
" " " P 990—
277 ccm " " P 1250—
550 ccm " " P 1650—

Használt gépekben nagy választék!

BRUCK, BPEST, JÓKAI-U. 21.



Nyugodtan

aludhat,

ha

PUCH

motorkerékpárt vesz!

Az összes típusok raktáron!

Kedvező részletfizetés.



PUCH

motorkerékpárok lerakata:

Pajor Imre, VI., Jókai-u. 26. szám.

Telefon: 20-2-28.

Javítóműhely. Alkatrészraktár.

Kifizetődik —

lelkiismeretesen karbantartani a fékeket.

HOGYAN VISSZÜK VÉGHEZ
AZ EGYSZERŰ MUNKÁT? ◆



A fékek karbantartása olyan egyszerű feladat, hogy igazán nem érdemel sajnálatot az a motoros, aki fékhiba miatt kerül kellemetlen helyzetbe. Hiszen nem kell mást tenni, mint a fékpofák betétanyagát néhanapján benzinnel jól lemosni, drótkéfével, durva reszelővel érdessé dörzsölni és egy lehellelnyi zsirt kenni a belső szerkezet csapjára, a fékkulcsra stb.

Ha a betétek frikciós anyaga elkopott, úgy ne zsonglörkdöjünk, egyetlen segítség: új betéteket szerelni. Néhány pengős kiadás, néhány órás munka, amely bőven kifizetődik. Ahhoz azonban ragaszkodjunk, hogy kizárólag világmárkás és bevált fék-betétanyagot válasszunk, a választék bőséges és mindegy, hogy Ferodo, Raybestos, vagy Fibrax fékbetétet használunk, az ismeretlen eredetű, úgynevezett „csodabetéteket“ még akkor is utasítsuk vissza, ha néhány fillérrel olcsóbb a beszerzési áruk. Forduljunk Bíró Jenőhöz, ahol mindenféle fékhez való méretre vágott betétet a szegecsekkel együtt készen kapni.

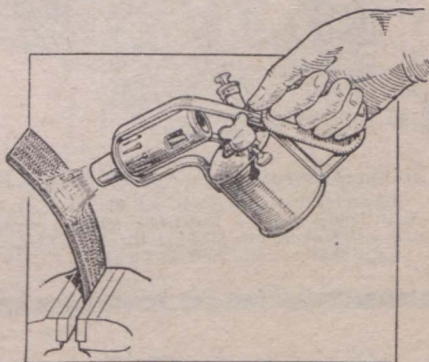
Ha a belső expandáló fék papucsainak borítását akarjuk felújítani, természetesen ki kell szerelni a keréket. A kerékagy kónuszának anyáit eltávolítva, nem nehéz kiszerezni a fékpapucsokat. Ha a betétjük nagyon kopott, úgy vésővel, kalapáccsal, hidegvágóval vagy csipőfogóval távolítsuk el az alumínium vagy vörösréz szegecseket. Ha vésőnk nincsen, úgy lyukasztóval és kalapáccsal próbáljuk kiütni a szegecseket, de vigyázzunk, hogy a papucson meg ne sértjük. Ha nagyon akarunk takarékoskodni, úgy a régi betétet is tovább használhatjuk oly módon, hogy illően vastag réz- vagy cinklemezből megfelelő alakú szalagot vágunk ki és azt alátétnek használjuk, alája helyezzük a régi betéteket, amelynek vastagsága így növekszik és még néhány száz, sőt ezer kilométerre tovább teljesíti kötelességét, de — erre csak akkor fanyalodjunk, ha bukásunk rendkívül módon lapos.

A betétek eltávolítása után benzinnel alaposan pacsmagoljuk le a fék belső szerkezetét és főleg arra ügyeljünk, hogy az olajnak és zsírnak minden nyomát eltávolítsuk a fékdob belső felületéről is. Ha feltűnően sok a zsír, úgy valószínűleg az agyból szivárgott ki a kenőanyag, az agy és a féklemez közé helyezett filctömítés kitűnő gyógyszer. Ha a fékdob belső felületén úgynevezett risszeket találunk, úgy ezen ne es-

sünk kétségbe és ne esztergáltassuk simára, feleslegesen legyöngitenénk a dobát.

A fékpapucsok kiszérése alkalomával ügyeljünk a két spirálrugóra, ezeket ki kell akasztani és meggyőződni, hogy nem gyengültek ki, ellenkező esetben új rugókat kell szerelni. Ügyelni kell arra is, nehogy a papucsok végén néha elhelyezett acélemleket elveszítsük, ellenkező esetben az összeszerelés után kellemetlen csörgések támadnak.

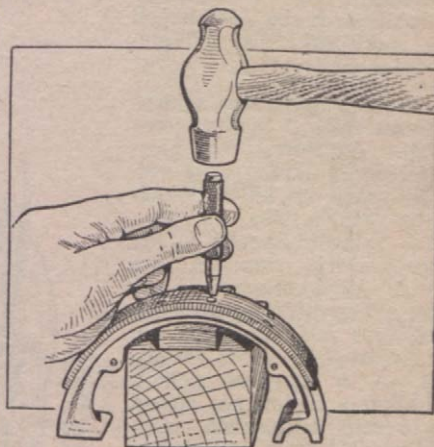
Az új betéteket kiszabás után meg kell hajlítanunk, hogy pontosan kövessék a papucsok ívét. Satuba fogjuk a betétszalagot és forrasztó-



Igy hajlítjuk meg benzinflámpával az új betétet.

lámpával melegítjük, a betét automatikusan ívalakúra hajlik. Ez a munka nagyon fontos, ha elmulasztjuk, könnyen megrepedhet a betét a szerelésnél és üzemközben.

A betétet kézisatuvál vagy az akták összefogásához használt csipeszekkel rögzítjük a papucson, ceruzával megjelöljük a szegecslyukak helyét és a kézfűróval fúrjuk ki sorban a szegecsek befogására szolgáló lyukakat. Nagyobb fűróval ki-



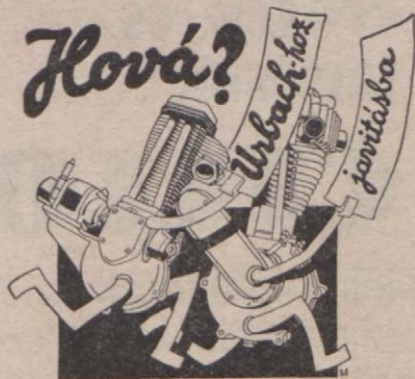
A szegecsek fejét lyukasztóval kell lemeilyíteni, ne hogy megsértsük a fékdobot.

mélyítjük a lyukaknak a fékdob felé néző nyílását és máris hozzáfoghatunk a szegecseléshez. A rézből vagy alumíniumból készült szegecseket (nehogy vasszegecseket használjunk) sorban bedugjuk és lyukasztóval kalapáljuk be őket jól mélyen, majd a lyukasztót befogjuk a satuba, erre helyezük a szegecsfejeket és gömbölyű kalapáccsal szegecseljük el a „nipplik“ végét, amit ábránk különben napnál fényesebben ábrázol. Ha valamelyik szegecs megsérül, ne sokat teketóriázzunk, hanem újat bele! A szegecselés végeztével a fékbetét két végén durva reszelővel hegyes szögűre reszeljük, ugyanezt csináljuk a két szélel is, ha a betét nem fekszik fel egyenletesen, úgy a reszelővel a fékdobbal érintkező felületet is kiegyenlíthetjük. Már készen is vagyunk.

Lehellelnyi zsirt a csapra, a fékkulcsra, beakasztjuk a rugókat és nem feledkezünk meg a kis acéllemezekről, amelyekről már előbb szoltunk.

A papucsok végén lévő kengyelek együtt csapágyat képeznek, ha itt kopás van, úgy csörgés származik. Vékony rézlemezből kis csövet hajlítunk és ezt használjuk alátétnek a csapra húzva — megszűnik a csörgés. De csörög a fék akkor is — főleg indulás után, az első fékezéskor — ha a pofák rugói gyengültek ki. Új rugókat!

Ügyeljünk arra, hogy a fék úgynevezett horgonya — a fékfedélre szegecselt és a féket a vázhoz rögzítő kar — becsületesen rögzítve legyen. Nemcsak csörgés származik, hanem le is szakadhat a fék, ami kellemetlen következményekkel járhat.



VI. HUNYADI-TÉR 12. T. 116-28.

Itt az 500-as, egyhengeres, kompresszoros Jap versenymotor —

melynek külön „bemelegítő“ karburátorja van és 120 km-en aluli sebességben a gázkeverék nagyrésztét kiköpi a szabad levegőre.

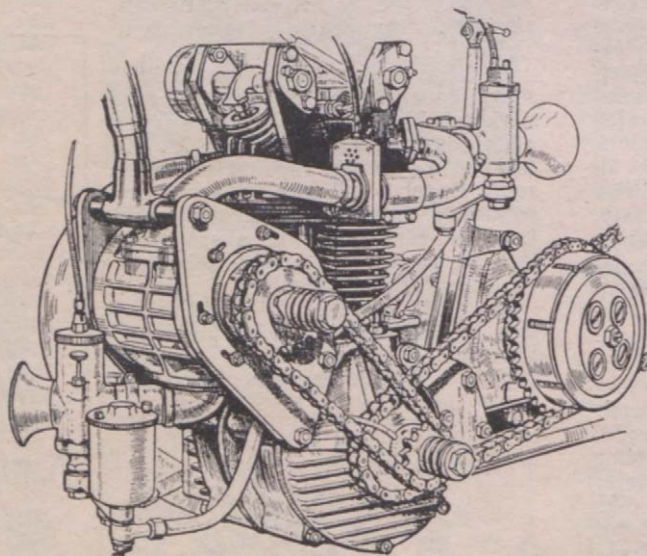
Ugyebár, furesa, hogy amikor a motortudósok megállapították, hogy még a kéthengeres V-motor sem „tűri“ a kompresszort, akadjon gyár, mely sűrítővel kombinált egyhengereset hozzon létre. Pedig így van, az angol Jap gyár készült el érdekes modelljével, mely a napokban belekerül a Worters-féle Broklands-vázba és hajrá! — neki az 500-as világrekordoknak.

Érdekes apparátus a kompresszoros, egyhengeres Jap. A Powerplus kompresszor a motor előtt van elhelyezve és külön lökhárított lánchajtása is van. Ami a legérdekesebb — két karburátorja van. A kis bébi Amal-porlasztó pusztán a beindításhoz és bemelegítésre szolgál és ott van mindjárt — a képen jól látni — a szívócső mellett. Amikor a motor már meleg, a vezető egyszerűen valamivel több gázt ad, elzárja a bébi Amal fojtószelepét és a gázadagolás nemes iparát rögvést az elől, a kompresszor alatt fekvő nagy Amal vállalja. Felette érdekes, sőt forradalmi a szívócső speciális szelepe. A porlasztóból a gáz a kompresszorba kerül, mely erősen sűríti a keveréket, és a

hosszú kérdőjelalakú szívócsövön jut be a robbanótérbe a hengerbordák mellett látható fojtószelep közbeiktatásával. Ez a fojtószelep nemcsak a gáz és ezzel a sebesség szabályozását szolgálja, hanem speciális réseivel kis sebességben — 120 km-en aluli tempóban — kiengedi a gázkeverék tekintélyes részét a szabad levegőre azzal a céllal, hogy a motor alacsony fordulatszámánál ne kapjon túlsok gázt és ne melegedjék túl.

A teljesítmény? 50 féklőerő 6000 percenkénti fordulattal mellett. Tavaly még áhitattal olvastuk a Jap katalógus büszkeségéről, a 8/50-es, ezres, kéthengeres versenymotorról szóló ismertetéseket. Ma? Ma az egyhengeres 500-as is leadja a maga 50 féklőerőjét. Ez a motor 120-on alul a gáz, tehát az üzemanyag háromnegyed részét kiköpi az utcára. És ha figyelembe vesszük, hogy a Discol literje vagy 8 pengő, belátjuk, hogy nem nekünk konstruálták ezt a szecessizós, érdekes motort.

Erdeklődéssel várjuk az új motor fegyvertényeit, annál is inkább, mivel siker esetén a kompresszor nélküli motorok sorsa meg van pecsételve a világrekord listán!



Ez a kompresszoros, egyhengeres 500-as Jap.

Figyeljük meg: a sebességváltó felett elhelyezett kis beindító karburátort, a szívócsőbe iktatott fojtószelepet, a lökhárítós láncsal meghajtott kompresszort és alatta a főkarburátort. Meg kell dicsérni a konstruktőrt, mert a szokásos olajcsőhálózat hiányzik.

Ha lát az utcán



állani egy Cyclop MP oldalkocsival felszerelt motorkerékpárt és megkérdezi annak gazdáját, hogyan van megelégedve az oldalkocsijával, úgy meg fogja tudni, milyen

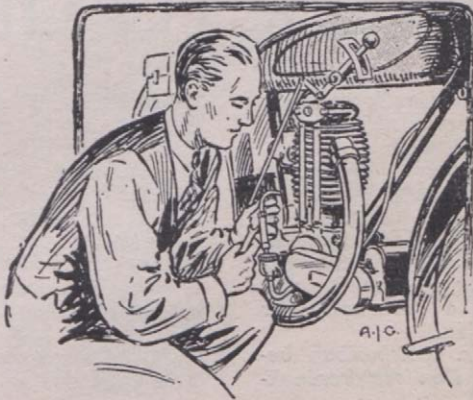
**jól rugózottak,
kényelmesek,
erősek és
tartósak**

a **CYCLOP MP**

jelű oldalkocsik, melyek bármely típusu gépre azonnal felszerelhetők!

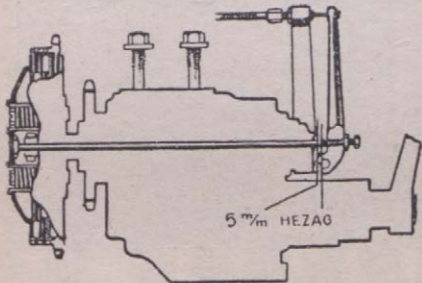
Gyártja: Egyetemes Gépjármű Ipar, Budapest, VIII., Örömvölgy-ucca 14. — Telefon: 426-43.

TIPPEK és TANÁCSOK



melyekre minden motorosnak szüksége lehet...

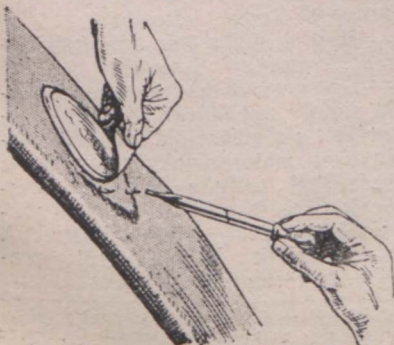
FŐLEG az új gépeknél kell különös gonddal ügyelni arra, hogy a kupplungszabályzónak meg legyen a kellő holtjátéka. Az új gép kupplunglamellái hamar kopnak be és ennek következtében eltűnik a holtjáték és beáll a csúszás, mert a lamel-



Ha a kupplungskiemelő mechanizmusban nincsen ennyi holtjáték, úgy a kuplung csuszik és a kinyomókarja kopik.

lák nem feketnek fel tökéletesen. Az új gép első 1000 kilométerében tehát legalább naponta vizsgáljuk meg, hogy megvan-e a kellő holtjáték és ne rettenjünk vissza a minél gyakoribb állítgatástól. Inkább nagy legyen a holtjáték, mint kevés! 4–5 mm holtjáték felel meg általában a legjobban, de célszerű követni a gyári utasítási könyvecske előírásait.

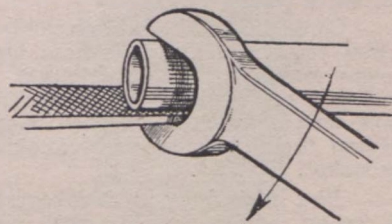
SOKAN zavarba jönnek, amikor arra kerül a sor, hogy valamilyen régi foltot kell eltávolítani a tömlő-



Igy távolítjuk el a tömlő régi foltját.

ról. Sokszor a régi folt széle kirottosodik, vagy mellette újabb lyuk képződik, le kell tehát valahogyan venni a régi foltot. Vulkanizált foltot nehezebb eltávolítani, mint a hidragasztottat, de az alábbi módszerrel legtöbbször célhoz érünk. Az eltávolítandó folt szélét körömmel vagy zseb kés élével próbáljuk fellazítani a tömlőről. Ha ez sikerült, a meg lazított régi folt szélét hüvelyk- és mutatóujjunk közé vesszük és teljesen egyenesen húzzuk, ugyanakkor benzint cseppentünk a folt és a tömlő közé. Szép lassan sikerül így lehúzni a foltot anélkül, hogy a tömlőt felszakítanók.

NAGY nehézségek elé állít néha a feladat: tengelyt vagy csövet megmarkolni megfelelő laposfogó vagy gázkulcs nélkül. Az egyedüli megoldás ilyenkor a cső vagy tengely átmérőjénél valamivel nagyobb francia- vagy csőkulcsot használni és a

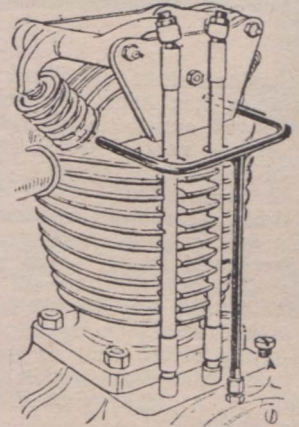


Igy alakítjuk át a csőkulcsot belülfogozott laposfogóvá.

szerszám, valamint a kulcs közé vékony laposreszelőt fektetni. Ha van durva smirglivásznunk, úgy ezt csavarjuk a tengelyre vagy csőre, sokszor reszelő nélkül is sikerül a darab „megfogása” kicsavarás, kiserelés céljából.

AZ EGYIK ARIEL GÉPEN látott házi szelepszárolajzó berendezés talán megfelel mintának azok részére, akik szelepszárolajzással akarják megszüntetni a szelepek kellemetlen nyikorgását és a vezeték időelőtti kikopását. Két darab megfelelő hosszú

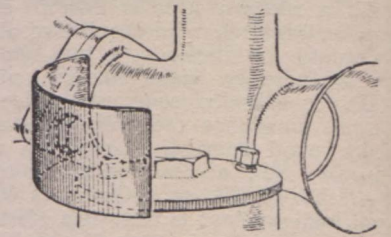
vörösrézcsőre, niplire és anyára van szükség. A vezérműtök tetején levő csavart eltávolítva helyébe egy kis adapter kerül, melybe bele lehet szerelni a csövet. A hengerfejbe a sze-



Ilyen az egyszerű szelepszárolajzó.

lepvezetékeken keresztül megfelelő átmérőjű lyukat fúrunk — vigyázat, előbb a szelepeket el kell távolítani — nincsen más hátra, mint a rézcsődarabokat T-alakúra összeforrasztani és a két véget egyszerűen beledugni a hengerfejbe fúrt lyukakba. A vezérműből az olaj felsordul a csövön át és kenve a szelepszárolajzót megszünteti a nyikorgást és háromszoros élettartamot biztosít a szelepszárolajzónak és vezetéknek egyaránt.

AKI SOKAT MOTOROZIK sárban, gyakran tapasztalja, hogy a karburátor üszóházának úgynevezett svimmelő pecekje svimmelés alkalmával lentmarad, mert sár rakódott rá és akadályozza, hogy a kis rugó ha-



Igy védjük sártól az üszóházat.

tására visszatérjen eredeti helyére. Az eredmény: az üszó nem tud szabadon üszni és túlfolyás áll be. Könnyen segíthetünk magunkon egy kis darab cink- vagy rézlemezzel, melynek nagysága kb. 5×10 cm. A képen jól látjuk a meghajlított lemez felszerelésének módját, csupán arra ügyeljünk, hogy a védőlemez olyan helyre kerüljön, ahol valóban védi is az üszóházat a sártól és piszoktól.

MOTOROSOK!

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

ROLLS GARAGE

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

MI UJSÁG SZERKESZTŐ UR...?

— Minedenekelött: Martinek István, a jeles Rex Acme képviselő és triálversenyző annak megállapítását kéri, miszerint nem azonos a lapunk legutóbbi számában közölt „Maga nem volt Sopronban?” című humorreszkünkben szereplő Martineeczel!

— Ha már ezen átestünk, mondja meg, Szerkesztő úr, mi a véleménye a nemrégiben forgalombakerült „Magyar Shaler“-ről? Így nevezik mindent e pompás homi gumiragasztókat!..

— Tényleg olyan, mint az eredeti. Sőt. Ugyanolyan! Ezzel azután a minőségéről is a legnagyobb dicséret hangján szoltunk!

— Milyen versenyek lesznek?

Június 26-án rendezi a Keszthelyi Törekvés Sport Egylet motoros osztálya nagyszabású csillagtúráját Keszthelyre. A csillagtúrára minden motoros jármű benevezhető s ha vezetője a túra napján d. e. 10–12 óra között áthalad a keszthelyi Andrassy téren levő célon, úgy megkapja a rendező klub ez alkalomra készített, művészi domborművű emléklapoktét. Nevezések június 20-ig adhatók le. Nevezési díj fürdőjeggyel és luxuseddel P 7.80, ugyanez sportebéddel P 5.30, kíséző utasok P 5.30, illetve P 3.30 befizetése ellenében részesülnek a kedvezményes ellátásban. A nevezések erre a célra szolgáló nevezési űrlapon adandók le, míg a befizetések egyidejűleg eszközleendő a 3334. számú csekk-számlára. A rendezőség gondoskodik a résztvevők kényelméről és szórakoztatásáról, rendelkezésükre áll a Cordatic szervizkocsi, a túra napján úszóverseny, vízipólomeccs, vitorlás- és csónakverseny, este veleneci est, lampionos csónakkorzó, szerenád, majd sportbál szerepelnek a műsoron. Sőt, a rendezőség június 27–30 között 20%-os szállodai és éttermi kedvezményt is biztosít a résztvevőknek. Tehát: gyeriünk Keszthelyre!

— Más versenypropozíció?

— Az is van! Megjelent a KMAC július 17-i motorkerékpár triáljának kiírása, mely a KMAC titkárságától (Apponyi tér 1.) szerezhető be. A propozíció megjelenése után azonban változás történt, amennyiben a verseny útvonalra nem lesz titkos, hanem azt 8 nappal a verseny előtt nyilvánosságra fogják hozni. A miting túraszakasza igen rövid lesz, helyette startpróba, sík és lejtős fékpróbák, hegymászás, hegymenet és ujrastartolás, vizesakadály, terepverseny, végül pedig kondícióvizsga fogják reális alapokra fektetni az értekelést.

— Külföldi versenyek?

— A 900 km-es Milano-Nápoly közötti sebességi versenyt lezáratlan

útvonalon a Guzzi-menők nyerték, akiknek élén Fumagalli (500 Guzzi) 93 km-es átlagot futott ki!

— Mi ujság új típusok terén?

— Az angol Triumph gyár „Silent Scout“ néven most hozott ki egy 500-as, négy sebességes, lábkapcsolásos masinát, mely a speciális nagyteljesítményű triál gép szerepét van hivatva betölteni a Triumph gyár gazdag modellistáján.

— Szerkesztő úr, multkoriban bekonferálta Kaye Don motorcsónak-

kiadásokról szóló számlákat és nyugtákat az Évkönyvben összeegyítve, hetenként beírjuk. A könyv célszerű rovataiból nemcsak állandó áttekinthető mérleg áll rendelkezésünkre, de olyan kérdésekre is felvilágosítást kapunk, hogy melyik üzemanyag gazdaságosabb, vagy két vezető közül melyik tud jobban takarékoskodni az üzemanyaggal? Az Évkönyv P 3.50 beküldésével egyidejűleg megrendelhető lapunk kiadóhivatala útján.



A Citroen expedíció megjárta a Himalája hóba vágott útjait is. Az expedíció Mobiloil olajat használt.

vilárekordkísérleteit, melyek színhe-lyeül a Garda tó volt kiszemelve. Mi történt e téren?

— Lord Wakefield a rekordaspiráns „Miss England III.“ tulajdonosa hirtelene lefújta a rekordkísérleteket s a hajót hazarendelte Angliába. Valami nem stimmel a dologban, most azután töviről-hegyire átvizsgálják a csónakot!

— Hire járt, hogy a Svábhegyről is ismert német Bugatti-vezető von Morgen az Eiffel verseny tréningjén halálos kimenetelű baleset áldozata lett...

— Sajnos, így áll a dolog!

— Mi ujság a könyvpiacn?

— Érdekes autós és motorkerékpáros évkönyv jelent meg, melyet minden motoros figyelmébe ajánlunk. A jármű üzembentartás ma a gazdaságosság elvének fokozott érvényrejtetését követeli meg, aminek alapja az egyszerű, áttekinthető üzemnapió. Ennek a követelménynek tesz eleget a szakavatott kezékből piacra került Évkönyv, melybe naponta egyetlen számot, a jármű km-teljesítményét kell csupán beírni. A

— Mi ujság versenyzőink frontján?

— Hauer Károly már megkapta 250-es Rudge versenygépét. A telivermasina bejártása folyamatban van. A karjáltört Komlóssy Béla már vígan motorozik s erősen készül első startjára!

Erdélyi (250 Rudge) indulni akar a holland TT versenyen. Ugyanitt említjük meg, hogy a 250-es kategóriában a kecskeméti Kiss László személyében valószínűleg új konkurens áll csatasorba. Kiss előrehaladott tárgyalásokat folytat egy lightweight Rudge irányában.

— Hallom, július 3-án Siófokon motorsportesemények lesznek?

— Ugy van! A MAC motorosai tartják siófoki klubházuk felavató ünnepségeit s a szárazföldi motoros eseményeket motorcsónakverseny fogja kiegészíteni, mely a Magyar Motorcsónak Club és a MAC együttes rendezésében kerül lebonyolításra. A motorcsónakok leszállításáról gondoskodás történik!

KIÁRUSITJUK

MOTORKERÉKPÁR RAKTÁRUNKAT

Francis-Barnett

150 ccm sport, világitással ... P 900.—
175 ccm szupersport, világitással P 1000.—
200 ccm sport, világitással ... P 950.—
250 ccm szupersport, világitással P 1200.—

DUNELT

350 ccm OHV kilométerórával ... P 1600.—
500 ccm OHV kilométerórával ... P 1700.—

Vizsgáztatlan új gépek gyári garanciával!
Előnyös eladási feltételek!

VECSEY JENŐ OKL. GÉPÉSZMÉRNÖK
KERESKEDELMI ÉS IPARI R-T.

Budapest, VIII., Kisstáció uca 11.
Telefon: 33-9-02, 35-1-99.

IDE FIGYELJEN

Áraink:

500 ccm kétkipuffogós felülvezérelt P 1680.—
350 ccm kétkipuffogós felülvezérelt P 1540.—
250 ccm kétkipuffogós supersport P 1050.—
175 ccm kétkipuffogós supersport P 950.—
150 ccm kétkipuffogós túra P 750.—

Még ma

érdeklődjön nálunk, vagy jöjjön hozzánk!

MOTOSACOCHE (svájci MAG) és
MONET-GOYON motorkerékpárok
vezérképviselője

ZSOLNAY, Budapest, Aulich uca 7.
Telefon: 160—99.

LODGE



VEZET!

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 ÉS PNEUMATIK RAKTÁRA — BUDAPEST, VI., LISZT FERENC-TÉR 2. SZ.

Minden alkatrész állandóan raktáron!

Ezért vásárol ma a legtöbb motoros

MÉRAY

MOTORKERÉKPÁRT!

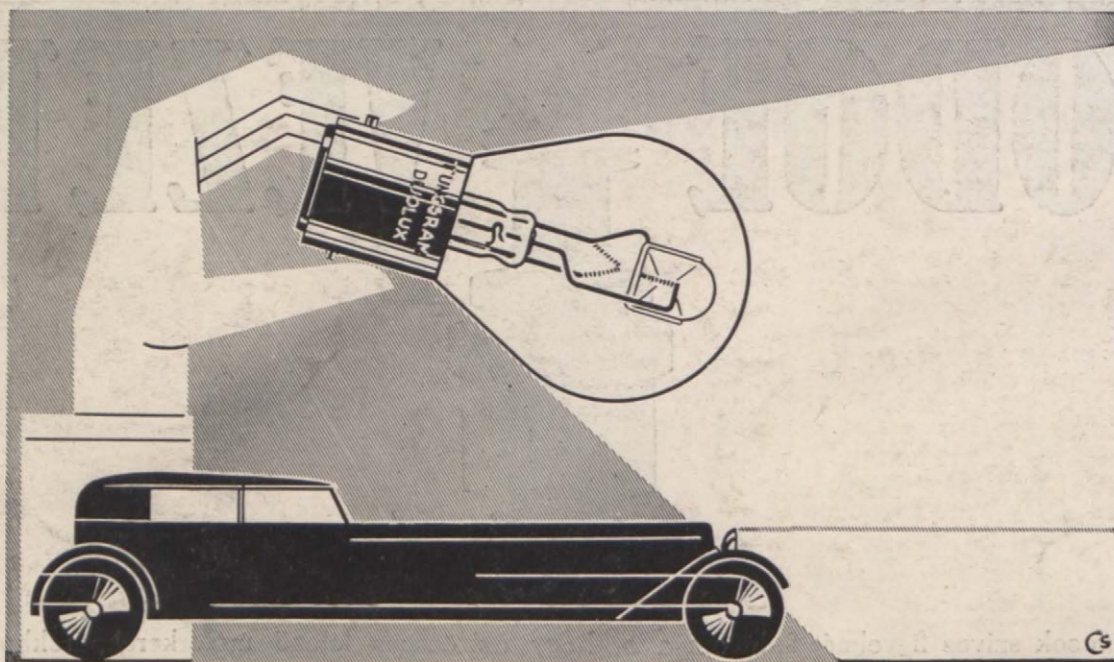
TEKINTSE MEG UJ TIPUSAINKAT!

MÉRAY MOTORKERÉKPÁRGYÁR R.-T., BUDAPEST

V., ZÁPOLYA UTCA 15-17

TELEFON: 919-21, 921-63

Magyar Acélárugyár Részvénytársaság motoros járműveinek gyári eladási központja.



TUNGSTROL

FÉNYERŐS, TARTÓS, GAZDASÁGOS