

MKB 22.645
A TECHNIKUS SZEMÜVEGÉN
NÉZZÜK AZ ANGOL TT-T.

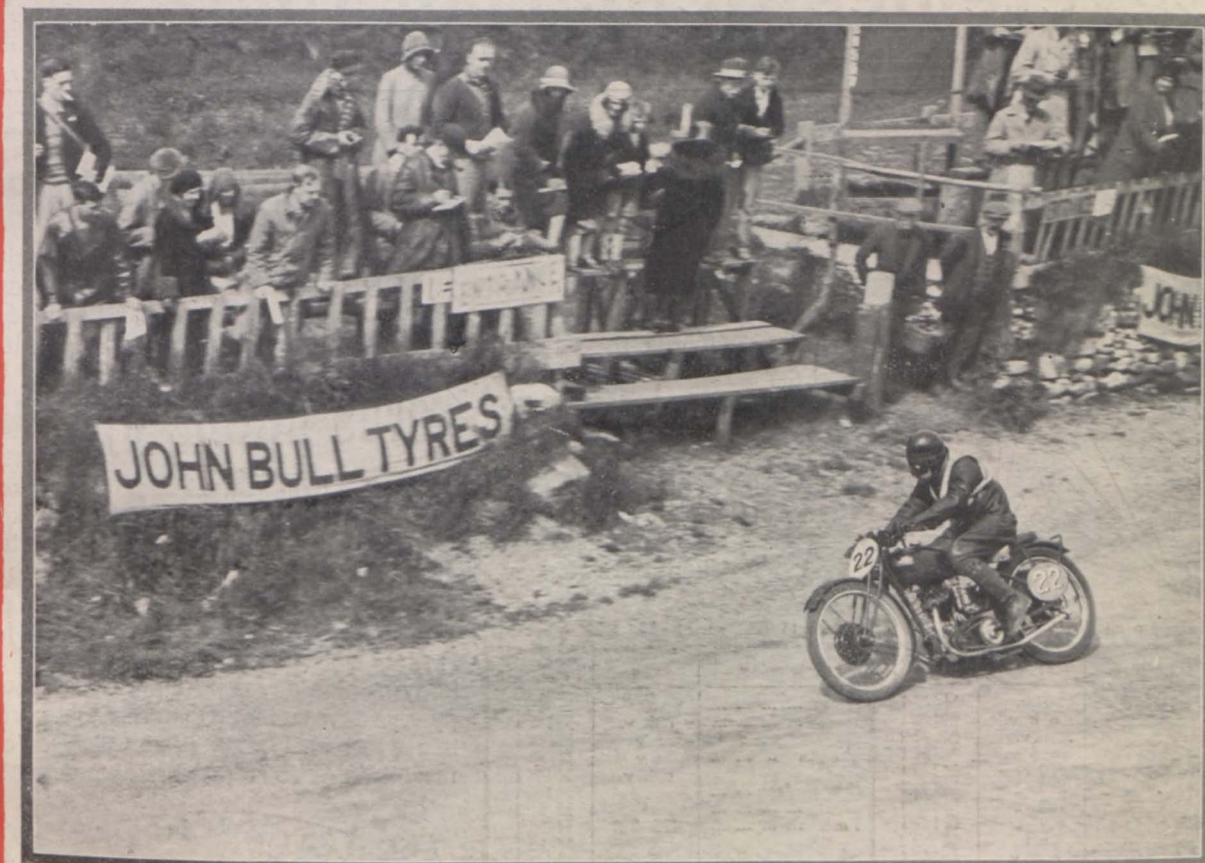
ÁRA
40
FILL.

a Motoros

MOTORKERÉKPÁR, AUTOMOBIL
MOTORCSÓNÁK, REPÜLÉS

15
IV. ÉVFOLYAM
10. SZÁM
1932. július 1.

A LEGNAGYOBB PÉL-
DÁNYSZÁMU MAGYAR
MOTORSPORTLAP ●



relv. Hafa Ortho Ultra lemezen

Tyrell Smith (350 Rudge) az angol TT pálya eddig
nálunk ismeretlen Craig-Ny-Baa fordulójában.

A Rudge gépek voltak az angol TT mezőny legmegbízhatóbb
gépei: a híres Handley-Nott-Tyrral Smith-Walker kvartett egész
sorozat helyezést ért el és minden műszaki zavar nélkül futotta
a versenyt. A négyszелеpes, négysebességű, kiegyenlített fék-
rendszer újabb diadalt aratott.



A minőség bizonyítéka:

Közép-Európa minden országában gyártják már a szabadalmazott

CYCLOP MP

JELÜ OLDALKOCSIKAT,

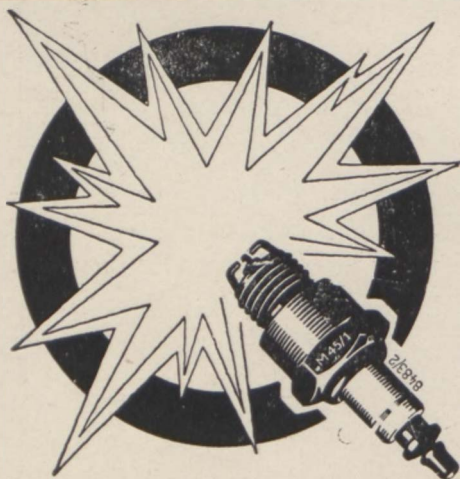
mert az itteni utviszonyokra épült vázuk törhetetlen, stabilitásuk felülmúlhatatlan, kivitelezésük szolid és elegáns.

Minden géphez azonnal felszerelhető!

A „CYCLOP MP” jelű oldalkocsikat Magyarországon az

Egyetememes Gépjármű Ipar

gyártja, Budapest, VIII., Örömvölgy ucca 14. szám. — Telefon: Aut. 426--43.



Motorkerékpárokhoz különösen alkalmas

az olyan gyújtógyertya, amely a hőmérsékleti ingadozásokat jól bírja, amelynél teljesen mindegy, hogy milyen sebességgel halad, sikon, emelkedésen vagy lejtőn és ugyanígy mindegy az is, hogy nehéz, könnyű, vagy valamilyen pótlékkal kevert üzemanyagot használ.

Az új Pyranit-köves BOSCH gyertya

mindig gyújt és mindig **helyesen** gyújt. Önnek csak a motorkerékpárjához megfelelő típust kell kiválasztani. Hogy a **Pyranit**-köves **Bosch** gyertyát az első pillanatra felismerhesse, külső ismertetőjelként **Bosch** a gyertyák szigetelő körébe zöld gyűrűt éget be.

Kivonat a minden jobb szaküzletben megtekinthető 9882. sz. ajánlási táblázatból:

Gyártmány	Typus	Bosch gyertya	Gyártmány	Typus	Bosch gyertya
AJS...	s. v.	M 145/1	Indian ...		M 45/1
	o. h. v.	M 175/1		o. h. v.	M 145/1
Ariel ...	s. v.	M 95/2	Méray ...	s. v.	M 45/1
	o. h. v.	M 145/1		s. v.	M 95/2
BMW ...	200 ccm.	M 175/1	Morgan ...	o. h. v.	M 145/1
	500 "	M 145/1			M 145/1
	750 "	M 175/1	New Hudson ...		M 95/1
	400 "	M 175/1	NSU ...		M 145/1
BSA ...	s. v.	M 95/2	Puch ...	175, 220	M 95/1
	o. h. v.	M 145/1		250	M 95/1
Calthorpe ...	o. h. v.	M 145/1		500	M 145/1
D-Rad ...	normal	M 95/1	Rex-Acme ...		M 145/1
DKW ...		M 175/23	Royal Enfield ...	s. v.	M 95/2
FN ...	350 ccm.	M 45/1		o. h. v.	M 145/1
	500 "	M 95/1	Rudge-Whitworth		M 145/1
Harley-Davidson	28B, 28BA	M 45/1	Sunbeam ...		M 145/1
	más typ.	Z. 45/17	Triumph ...	s. v.	M 95/2
James ...		M 145/1	Zenith ...	o. h. v.	M 175/1
					M 145/1

Szavatolunk:

hogy minden egyes Pyranit-köves Bosch gyertya és részei több mint 50 szerez próbában esett át, többek között 16.000 Volt feszültség és 25 atmoszféra nyomás alatt.



A világ legrégebbi gyújtógyertyagyára!

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 csekkszám: 48.438.

IV. ÉVFOLYAM

BUDAPEST, 1932. JULIUS 1.

10. SZÁM.

Előgyűjtás

A keveset szereplő ifjú egységspárti képviselőnek és a sarkon napestig kaleidoszkópjával bibelődő ősz közlekedési rendőrnek köszönhetjük, hogy végre ismét lépünk egyet azon a mesgyén, amely az újabbban főleg miniszteraspíranok által előszeretettel ajánlgatott nemzeti összefogáshoz vezet. A t. Ház pártjai ugyanis a múltban nem igen értettek egyet, kétségtelen haladás tehát az, hogy ha másben nem, hát legalább a megbotránkozásban pendítették meg ugyanazt a hűrt. A megbotránkozás ugyanis újabbban mint lényeges faktor szerepel a politikai arzenálban és szoros összefüggésben van a politikai hitvallással is. Így például fogadni lehet, hogy ha Kuna P. András valamin megbotránkozik, Gál Jenő aligha fogja túrni ugyanezért a tajtékját — és viszont. A fő, hogy végre kopogtat a megértés az ajtónkon, hiszen a képviselő úr és ká-rendőr esetén egyetértve, összefogva és egyöntetűen botránkoztak szocik és mungók. Az csak szépséghiba, hogy az egyik oldalon a rendőr udvariatlanságán (Enyhítette a szerk.) botránkoztak meg, a másik oldal meg, a másik oldal meg bizonyos törvényhozói minőség túlzott kihangsúlyozásán és a díszruhás és haptákos tisztelgő látogatáson hördült föl, de hát nem ez a fontos. A baj ott van, hogy addig botránkoztak nagy szorgalmasan jobbról és balról, amíg mint a gyerek a fölösszámi bábák között, elsikkadt a lényeg: ki volt hát a goromba a Király-utca sarkán? Biztosat még mind a mai napig nem tudni, ellentétesek nagyon a vélemények, viszont az alig valószínű, hogy néhány zamatosan imparlamentáris kifejezés ne hangzott volna el a szinkurbli mellől a képviselő úr rovására. Mi legalább is emellett szavazunk. Mint tíz év óta motoron sündörgők némi tapasztalattal rendelkezünk ugyanis. Node se baj, nem dől össze az OTI felhőkarcolója, ha valamelyik ká-rendőr kivételesen gyalogossal szemben is szabadjára engedi torka szilaj csikóit, sőt egy kicsit örülnünk is kell, hogy végre a gyalogosok gyeplőjét is kissé szorosabbra fogják. Viszont privát balszerencsénk, hogy a derék rendőr ügytelenségében pont fiatal képviselőt fogott ki magának egy kis erkölcsnemesítő előadásra és nem — mondjuk — egy öreg hitközségi metszőt. Úgy érezzük, hogy ennek a levét mi fogjuk meginni, mert amit a minden rojtnélküli és frissen vasalt nadrághoz tartozóan képviselőt vizionáló rendőrök a jövőben a gyalogosokon lesznek kénytelenek lespórolni, azt pazar bőkezűséggel, illetve bőszajúsággal reánk fogják önkárpótlás gyanánt pazarolni. Mert azt a hétfánfüttyülő, kemény kutyafejű, valahol csak kell utat találnia annak az atavisztikus rusztikus, sőt szókimondóan magyaros feszült-ségnek, melynek esetenkénti tajfáját hiába állapította meg nemrég 80 pengőben a törvény.

Megint kitaláltak valamit. Miskolcra a dicsőség azért a rendeletért, mely szerint a taxisoffőröknek reggel héttől este tízig ben kell ülniök a kocsijukban a volán mellett, szigorú büntetés terhe mellett. Biztosak vagyunk benne, ha pályázatot írnának ki annak eldöntésére, hogy minek eltüntetni a taxisoknak, hogy a standju-

kon kiszálljanak és kedvükre kinyújtózzanak — egyetlen logikus magyarázatot nem kapnánk. Tehát nem is próbálkozunk azzal, hogy elfogadható megoldást fantáziáljunk. Az azonban biztos, hogy az új és az egész világra szóló érvénnyel bátran úttörőnek nevezhető rendelet, ha másra nem is, hát arra legalább jó, hogy bizonyos problémák vetődjenek fel. Először is kíváncsiak vagyunk, hogy vajjon mikor szabad a taxisoffőrnek kiszállnia? Szabad kiszállnia pl. kurblizni, vagy pedig kötelező az önindító? Másodszor meg mit kell csinálnia a törvénytisztelő soffőrnek, ha a nyilvánosság előtt bővebben nem részletezhető, de annál természetesebb, sőt elkerülhetlenebb indokoktól üzve-hajtva, kénytelen a sürgős vagy kevésbé sürgős kiszállás mellett dönteni? Szabad kiszállnia, vagy pedig a volán mellett kell funkcionálnia? Még dinnye-éreskor is? Ha ez a helyzet, vonatkozik ide is a MAV vagonok „Ne smie sa rabity“ kezdetű bullája, amelynek értelmében égetően sürgős esetekben sem szabad a kettő nullás eredmény álláspontra helyezkedni, amíg a vonat állomáson vesztel. Lehet, hogy a rendelet gyakorlati értelmezése enyhébb, bár nincsen kizárva, hogy ide is vonatkozik a MAV törvénye, tehát a taxisoffőrnek is menetközben kell összhangba jutnia az előírások szellemével. Ami bár kissé nehéz feladat, kétségtelenül némi gyakorlatot is igényel, de igazságtalanok volnánk, ha azt mondanánk, hogy megoldhatatlan. Persze, szélcsend is kell hozzá...

Szóloqépet vizsgáztatott a képviselet a Mosonyi-utcában. Olyan modellt, amelyből vagy másfélezer van forgalomban, a szakértő úr azonban mégis kötelezőszerűen és abszolút lelkiismeretességgel kémlelte körül a vehikilumot és már-már meglendítette a ceruzáját, hogy az aktára rárittyentse a boldogító nihil obstatot. A géphez tartozó szerelő már éppen inteni akart a Horváth úrnak, hogy verje be a számot, amikor megszólalt a szakértő úr és szólt vala imígyen: „Mutassa meg barátom, hol van az a fékberendezés, mellyel meg lehet akadályozni, hogy a magára hagyott gép leguruljon a lejtőn.“ A szerencsétlen szerelő egy pillanatra döbbenet állt. Es elhatározta, hogy hallgatni fog, mintha nem sikerült volna belemetélkednie a kérdés lényegébe. Mert jólnevelt és szerény szerelő létére ugyan hogyan lehetett volna olyan merész, hogy elmagyarázza a hivatalosan fémjelzett szakértő úrnak, miszerint a szóló motorkerékpárnak megvan az a kellemetlen tulajdonsága — amit egyébként a fizikának a labilitásról és stabilitásról szóló fejezetei is megerősítenek —, hogy menthetetlenül eldől, ha magára hagyják és előzőleg nem támasztották meg. Csak nem magyarázhatta el, hogy az eldőlés megállítására zseniális mérnökök időközben feltalálták azt a célszerű apparátust, melyet általában stendernek, magyarárd pedig kerékállványnak neveznek. Mely fel emeli a hátsókereket a levegőbe és ilyen helyzetben mindegy, hogy a levegőben levő hátsókerek le van fékezve avagy sem. A szerelő szerény és jólnevelt fiatalember volt. Nem szólt semmit, csak állt és hallgatott és még csak nem is mosolygott.



A rendőrség figyelmébe!... Az angol TT-n valamivel forróbb az iram, mint a hazai versenyeken, az angol rendőrségnek azonban nincs kifogása az ellen, ha a fotografusok akár glédában is helyezkednek el a Governor's Bridge fordulóban, hogy Graham Walkert (Rudge) kaphassák le.

Túra tippek—

melyben nem ajánlunk szállodákat, mégis hasznos tanácsokkal látjuk el a túrázót.



A tartány teteje kitérő hely arra, hogy oda szíjazzuk fel napsuban az esőben elengedhetetlen vízmentes köpönyeget. Ügyeljünk azonban arra, hogy a betöltő nyílások szabadon maradjanak, nehogy tankolásnál szíjazzani kelljen.

**

Tiszta rongyot és egy dobozban kéztisztító pasztát — Ferba — mindig vigyünk magunkkal. Ha szerelés után piszkos a kezünk dörzsöljük le a kéztisztítóval, utána benzinnel áztatott ronggyal víz nélkül is patyolatmarokkat rögtönözhetünk magunknak.

**



A legolcsóbb fényképezőgéppel is kedves túraemlékeket készíthetünk. A motoros ideális gépe a 3x4 cm alakzatú, amelybe 16 felvételenyi film sem kerül többé, mint pengő hatvanba. A legjobb szuperérzékeny filmekhez nem kell túlságosan fényerős lencse, mégis nagyszerű képeket csinálhatunk akár borús időben is. Tájéképekhez sárga szűrőt!

**

Az oldalkocsi utas örömet mindenél jobban elrontja a megsárgult és átlátszatlan kopott celluloid szélvédő. Kevés fémtisztító pasztával és ronggyal néhány perc alatt csodákat művelhetünk. Kató hálás lesz érte.

**

Ha útközben a garázsba állítjuk a gépünket, hívjuk fel a garázmester figyelmét a csomagokra és az esetleges oldalkocsiban lévő tárgyakra. Ha ezt elmulasztjuk, nehezen kaphatunk kártérítést az elesett holmikért.

**



Aki életében sem látott még térképet, még az is kétszeresen élvezi a túrát, ha az utat térképről követi. Térkép nélkül vaktában rohan az ember, térképpel meglevenedik a vidék és sok olyasmire ügyelünk fel, amit térkép nélkül észre sem vettünk volna.

**

Ha meredekre kapaszkodunk fel, idejében kapcsoljunk vissza, ne várjuk meg, amíg a motor elkezd ko-

pogni és erőlködni. A kupplungsűzattatásról pedig szokjunk le a legsűrűsebben, különösen akkor, ha dugóbetétesek a lamelláink, mert ma sörösüvegekben is alig látni parafát és unalmas dolog a kiégett kupplungon operálni az útmentén.

**

Ha meredekről ereszkedünk lefelé, ne bízzuk magunkat a fékekre, hanem kapcsoljunk vissza másodikra, vagy ha a lejtő nagyon meredek, elsőre. Ha fölemeljük a dekompresszort akkor sokkal simábban fékezhetünk és attól sem kell tartanunk, hogy a gertyánk elolajozódik.

**

Olesó és fölötte hasznos túrán a termoszüveg, de ügyeljünk, hogy olyan helyen legyen, ahol nem rázódik és nem törhet össze. Sört pedig ne töltsünk belé, mert ágyúvá változik és kilövi a dugót. Legjobb túrán a citromos hideg tea, kakaó, vagy a feketekávé, bor vagy egyéb szeszes ital elálmosít.

**

Ha száraz időben pihenünk az árokpardon, ügyeljünk a cigarettára és tapossuk el jól a csutkáját, nehogy tüzet csináljunk. Ne dobáljunk szerte üres konzervedobozokat, zsiros papírt vagy egyéb szemetet. Járjunk elő jó példával azoknak, akik a legszebb vidéket is undorítóvá változtatják, teleszemetelve mindent.

**

Szólógépen legjobb a csomagot a hátsó kerék fölé szíjazzani. A legjobb módszer, ha sok a csomag, a kis koffert a csomagtartóra szíjazzani, a többi holmit pedig az olesón kapható és lovasok által használt nyeregtáskába rakni, amely két oldalt lóg le a csomagtartóról.

**



Az okos motoros tartaléktömlőt is visz túrára. Durchdefekt vagy nagyobb sérülés ragasztásra alkalmatlaná teheti az új tömlőt is, ha nincs tartalék, ott ülhetünk napestig az útmentén. Föltétlenül vigyünk magunkkal a komplett szerszámtekerescen kívül: tömlőszelep-részeket, ragasztó-készletet, tartalékgyertyát, láncsze-

meket láncbontóval, egy-két patentnipplit baudenszakadás esetére, csupasz és szigetelt vörösrézdrótot, végül szigetelőszallagot. Ha hosszabb útra megyünk, kérjünk kölcsön a képviselőtől néhány olyan alkatrészt, amelyre szükségünk lehet: szeleprugót, kipuffogó szelepet, megszakító részeket és végül szerezzünk be vilamos zselblámpát akkor is, ha csak nappal akarunk haladni. Beesteledhetik ugyanis gumiszereles közben.

**

Az oldalkocsi ülőpárnája előtt könnyen elfér egy kis összecsavart hátizsák, amelybe meglepően sok holmit rejthetünk el és ami a legfontosabb, nem igen zavarja az utast.

**

A vezetői jogosítványt, betétlapot ne felejtjük otthon. Nagyon nehéz elhítemi például a miskolci rendőrel, hogy van ilyesmink, csak hogy otthon maradt Budapesten a nachtkaszli fiókjában.

**

Szállodában alkudjunk ki előre a szoba árát. Amíg ezt el nem végeztük, hozzá ne kezdjünk a lepakkoláshoz, nehogy a hotelportás vérszemet kapjon. Ha másnap, hajnalban folytatjuk az utat, tisztíttassuk ki még este a ruhánkat és cipőnket.

**

Túrán kifizetődik úgy állítani az alapgázt, hogy a héblit vagy a drégriffet visszavéve, egészen zárva legyen a karburátor fojtószelepe. Ellenkező esetben lényegesen nagyobb lesz a fogyasztás, mert ha a szabályzót egészen vissza is vesszük, mégis pénzbe kerülő gázkeveréket szív be a motor. Szereljük fel magunkat vidéken is érvényes benzimutalványokkal, nehogy jóval drágábban kelljen vásárolnunk. Ha van hely, vigyünk ötliteres pótkannát magunkkal, mert benzinkut, sajnos, még mindig nem mindenütt találunk. Kitérő szolgálatot tesz a kettősnívójú benzinesap, amely egy-két liternyi tartalékot hagy a tartányban, nem kell félni a benzin kifogyásától. Ha leáll a motor, egyet fordítunk a csapon és tudjuk, hogy töltés nélkül milyen távolságra tudunk eljutni a tartányban lévő tartaléküzemanyaggal a legközelebbi kútig.

Hartmann lemerbergi GP győztes!

A lückendorfi hegyversenyben kategória második lett a magyar bajnok!



Hartmann László másfél literes Bugattijával résztvett a lemerbergi Grand Prix versenyen s az abszolút győztes Caracciola (Alfa Romeo) és Broschek (Mercedes-Benz) mögött abszolút 3. helyen végezve pompás kategóriagyőzelmet aratott, második helyre utasítva a nálunk oly kedvező benyomást keltett lengyel Bugatti menő Jam Rippet és másokat. Hartmann végig vezetve nyerte kategóriáját, annak ellenére, hogy teljes garnitúra gyertyacsere, majd kerékcseré miatt több mint három perccel állott depójánál. A miting monacói mintára a város belsejében került lefutásra 66 körös, azaz 200 km-es távon.

Ugyancsak szép sikerrel szerepelt Hartmann a szászországi Lückendorf melletti rendkívül gyors 5 km-es hegyversenyben, ahol a Bugatti menő Brudes mögött 0.4 mp-cel kategóriamásodik lett. Brudes előzőleg négy motorkerékpárkategóriában is indult, amely körülmény erősen növelte esélyeit, hiszen a tréning után felázott pályát módjában volt tapasztalni. Hartmann kategóriájában nyolcan indultak.

tottam. Pedig 4-5 esztendő kocsim, mely a külföldi versenyeken az egyetlen kis fékdobos típus szokott lenni, a verseny előtti napokban tengelyen érkezett meg Pestről...

— Ami általánosságban a külföldi versenyeket illeti, meg kell jegyezni, hogy míg nálunk minden, ami összefüggésben áll a motorsporttal, haldoklik, addig az idegenben soha nem tapasztalt versenyzési láz tombol. A dekonjunktúra ellenére is jelentős pénzdíjak, állandóan zsúfolt mezőnyöket vonzanak. A gyári részvétel főleg Alfa, Bugatti és Maseratiékat érte, soha nem tapasztalt méreteket öltött.

— Németországban, ahol a múltban a nagystílus versenyeket az ADAC magának tartotta fenn, megváltozott a helyzet. Ma már az ADAC alosztályai is impozáns nemzetközi részvétel mellett bonyolítják le versenyeket, amiben az ADAC jelentős anyagi támogatása segíti őket. Így

például a lückendorfi hegyversenyre az ADAC 8000 márka támogatást adott alosztályának...

— Végezetül még egyet! Végtelen kárára van a magyar motorsport külföldi reputációjának az, hogy egyetlen komoly nemzetközi versenyünk sem szerepel a műsoron. Egyetlen nagyobb hegyverseny révén bekapcsolódhattunk volna az idén oly nagy érdeklődés közepette lebonyolításra kerülő Nemzetközi Hegyibajnokságba, aminek révén motorsportunk kontaktusban maradhatott volna a külfölddel és megőrizhettük volna a sok-sok munkával kiépített bástyákat...

Hartmann a napokban ismét elutazik. A Nürburgringen lefutásra kerülő német Grand Prix-n vesz részt, ahol Caracciolát gyára, mint hírlík, ismét új, ezúttal együléses kocsival küldi küzdelembe. A kocsí mintegy 25 km-rel lesz gyorsabb az eddigi Alfáknál...



Kitünő bajnokunk a versenyek után a következőket beszélte el tapasztalatairól:

— Mindenekelőtt „A Motoros“-nak az Eiffel versenyről írt beszámolójához örömmel fűzöm hozzá, hogy a mitingen bár Täuber kb. 20 km-rel gyorsabb Alfája mögött második lettem, a kategória leggyorsabb körét én fu-

NE KISÉRLETEZZEN:

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

motorkerékpárját csak a vezérvipiselelnél javítják hozzáértéssel és hosszú évek tapasztalataival.

Speciális szerszámok! Alka'rések!

MAJLÁTH M.

BUDAPEST, V., GRÓF ZICHY JENŐ-U. 17.

Valassza ki motorjához a megfelelő

SHELL OLAJAT

KENÉSI TÁBLÁZAT

Köves 1932

Motoros

MIÉRT

minden második eladott motorkerékpár

PUCH

a hivatalos rendőrségi eladási statisztika szerint

?



MERT

a legmegbízhatóbb és legolcsóbb turamotorkerékpár, melynek összes alkatrészei bármikor raktárról kaphatók!

Gyári fiók:

Budapest, VI., Lehel ucca 25. sz. - Telefon: 923-40*

Autót | akar Motorkerékpárt | vásárolni?

Saját érdekében forduljon bizalommal hozzám, mert

az amerikai az angol **AJS**
HARLEY-DAVIDSON
a német **DKW**

motorkerékpárok
világszerte elismertek!

Az elsőkerék-hajtású DKW kiskocsi a „komoly turakocsi, motorkerékpár árban“.

Kérjen ismertetőt és katalógust!

Majláthé

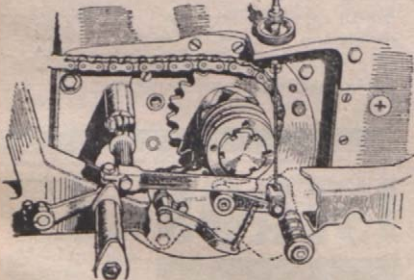
BUDAPEST, VI. KER., GRÓF ZICHY JENŐ UCCA 17. SZÁM.

Egy kis tanulságos elmélkedés, melyben — bonckés alá vesszük az angol T. T. műszaki fotografiáját.

Furcsán hangzik, hogy bár a motorkerékpár-konstruktőrök az ország-úti sebességi versenyek tapasztalataiból és kísérleteinek eredményeiből tanulnak a legtöbbet, mégis feltűnik, hogy az ideai angol TT gépanyaga között alig lehetett különösebben speciális és rendkívüli konstrukciót felfedezni. Megértjük azonban ennek okát, ha elgondoljuk, hogy a TT gép nem más, mint széria szupersport gép, amelyet azonban nem szériában építenek össze, hanem különös és precíz gonddal. A szériagépek tömeggyártásánál a gyárak, figyelembevéve az eladási árakat, nem léphetnek túl bizonyos pontossági, precízitási határokat, ellenkező esetben képtelenség volna a mai árakon piacra hozni a gépeket. A szériagépeknél meg kell elégedniök századmilliméteres precizitással, a TT gépeknél már az ezredek is fontosak. A szériagépek precizitása teljesen elegendő a mindennapi használatához, de ha a szérialkatrészekből gondos kiválogatással, a hengerfej, a lendkerekek, torkok precíz megmunkálásával, a legpontosabb kiegyensúlyozással építik fel a motort, úgy olyan példányt kapnak, amely lényegesen teljesítőképesebb, mint a százanként és ezrenként összeszerelt szériagép.

Hol a különbség?

A már említett finomságokon felül bizony a TT-n résztvevő gépek különlegesen legfeljebb abban különböznek szériatársaitól, hogy találni rajtuk külön láncolajzót, esetleg szelepszárolajzó csöveket és — rendkívül sok szigetelőszalagot. Igazságtalanság volna azonban azt mondani, hogy kísérleti megoldásokat nem lehetett ta-

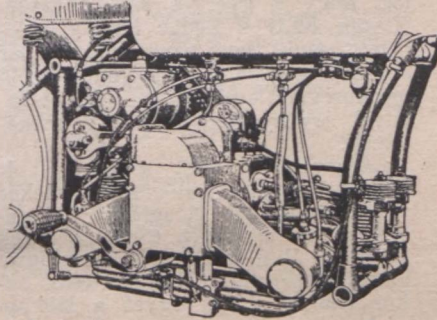


Feltele komplikált berendezéssel érték el a Jawa konstruktőrök, hogy kupplung nélkül ne lehessen kapcsolni.

lálni, bár hiába kerestük azokat a merészen szecsessziós konstrukciós vakmerőségeket, amelyek néhány évvel ezelőtt még napirenden voltak. Talán elsősorban a Rudge hajtókar érdemel említést, mint merész újítás: könnyűfém sima furattal, amelybe a forgattyú és dugattyúcsapszeg persely vagy görgőcsapagy nélkül közvetlenül illeszkedett. Láttunk bronz-hengerfejet is, de ez sem vérbeli újítás, a Guzzik és Ricardo Triumphok évekként ezelőtt már folytattak ilyen irányú kísérleteket.

Hajtú szeleprugók,

A kísérleti modellek legkiemelkedőbb képviselője a kompresszoros és hajtú szeleprugós Velocette volt és bár mindkét gép kiállott, ennek oka fűvókázás és törött himba volt, tehát a kompresszor nem volt ebben ludas. Különösen Willis kompresszoros Velocetteje volt gyors, 6—8 km-el volt gyorsabb az összes többi junior gépnél, főleg a kapaszkodókon, ezzel szemben nem gyorsult elég jól. A hajtú szeleprugókkal azonban baj nem volt, sőt legnagyobb dicséretük, hogy a résztvevő 12 hajtú szeleprugós gép közül egy sem állt ki rugótöréssel, ami ennek az érdekes konstrukciónak megbízhatóságát és használhatóságát igazolja. A hajtú szeleprugó jobban hűl, rövidebb, tehát könnyebb szelepet lehet segítségével szerelni és



Ez a redivivus Douglas. A hátsó henger felett van a sebességváltó. Figyeljük meg a lefelé hajló karburátorokat.

mivel menetes része messze van a hengerfejtől, annak jobb a hűtése.

A tavaly feltűnt lefelé hajló szívócsövek egyre több gépen lettek láthatóvá, de nagy meglepetés volt a visszatérés az egykipuffogó csöves rendszerhez. A 250-es Jap motorok kivételével minden gép singleport megoldású volt, hiszen konstrukciós szempontból a négyszélepes Rudge motort is úgy kell felfognunk, mint iker-egykipuffogótorkos megoldást, a kettős kipuffogószelepek miatt. Látlám, a TT mutatta meg, mennyire igazuk volt azoknak, akik szerint a szépen krómozott két kályhacső nem más, mint a vevőt vonzó dísz. Volt azonban újítás a kipuffogó csövek terén. A Rudge-ök csöveinek végén akkora tölcések voltak, mint valami közepesre sikerült elektrodinamikus rádióhangszórón. Találgatták is a technikusok ennek okát. Furcsa elméletek kaptak lábra, amíg egyszerre csak Mr. Pugh, a Rudge fő- atyaisten ki nem kottyantotta az igazságot. A fékpadon kiderült, hogy bizony a rendszerrel valamivel rövidebb kipuffogócsőnek van a legjobb hatásfoka, mert mint tudjuk, annak hossza a gázkiszívó hatás folytán

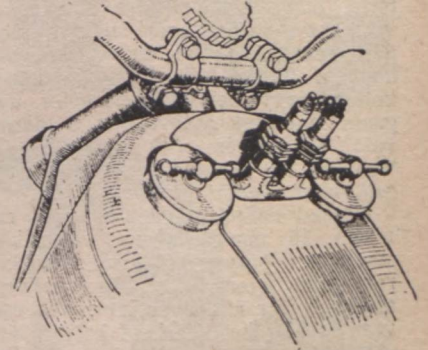


Davenport (New Imperial) a 250-es győztes.

nagyon fontos. Dehát a versenyszabályok előírják a hátsó tengelyig érő csövet. Nosza, préseltettek néhány tölcéért és a gépek — megfelelték az ACU előírásainak, ráadásul olyan öblös hangjuk volt, mint Saljapinnak, amikor az „Im tiefen Keller“ című dalt énekli a grammofonban.

Vissza a természethez, vissza a nyomórudas megoldáshoz — ez is jelszó lett. A Norton és Velocette gépeken kívül — az autzejder OK-at nem említve — a konstruktőrök szerényen megelégedtek a nyomórudas rendszerrel és összesen 18 királytengelyes géppel szemben, 40 nyomórudas masina futott be a célba standardidőn belül. És ami a legérdekesebb, bár a királytengelyes motor vezérművének és kapcsolt részeinek súlya kisebb, tehát kisebb a törési veszély, mégis a nyomórudas gépekkel volt kevesebb baj.

Lehet azon csodálkozni, hogy hét-nyolcezer perccenti fordulatszámnal körbecikkázó motornál nem lehet elkerülni a himba- és vezérműzavarokat? Csak nézzünk meg egy speciál vezérműbüttyköt, olyan meredek az, mint a Diana-utca, közben hatalmas terhelés közben pofozza perccen-



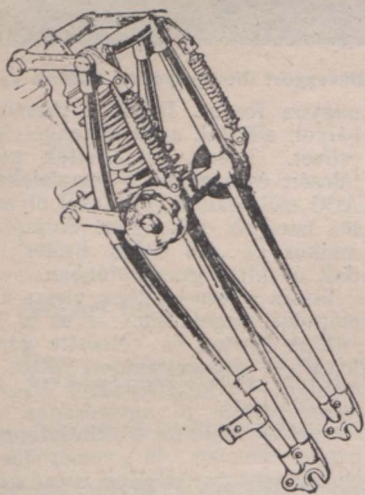
A Douglasokon a pótgertyák a tartányon voltak. Úgyes megoldás, főleg bukás esetére, amikor a gertya kiszurhatja a vezető szemét.

ként sokezerszer a nyomórudasokon, himbákon keresztül a szelepszárolajzó — csoda, ha nem megy valami szét. Hogy mégis aránylag kevés baj volt a vezérlés portáján, az a nagyszerű

anyagoknak, a csökkentett súlynak volt köszönhető, bár a hímák súlyának csökkentése nem mindig vált javára a megbízhatóságnak, ha a legkisebb edzési hiba forgott fenn.

A vázak?

A laikus nem is hinné: milyen nehéz olyan vázat konstruálni, amely stabil, úgynevezett önkormányzása jó — ezalatt azt kell érteni, hogy a gép nagy tempóban, a kormány különösebb „tartása” nélkül is betartja az egyenes irányt — és amellet nem is megy széjjel. Legyünk őszinték: tisztességes vázat nem mindegyik gyár tud csinálni, az egyik gyár, amelynek pedig sokéves tapasztalata van, a Man szigeten még ma is képtelen olyan vázat építeni, amely nagy sebességben nem kényszeríti a nézőket



Kis tompítórugókat alkalmaztak a Nortnok villáján, melyek nagyszerűen beváltak.

arra, hogy ijedten hunyják be a szemüket addig, amíg a gép el nem táncol előttük. Váztörés is volt kettő, az egyik gép elülső, lefelé haladó vázsőve törött ketté olyan pontosan, mintha hidegvágóval metélték volna el. New Imperialék a rugósváz apostolai, a tréningekre két hátul is rugózott modellel jelentek meg. A két szerencsétlen versenyző bár végigkínlódta a tréninget, a végén kijelentette, hogy nem óhajtja a gépeket versenyen is használni, még a világot sem. A főoka ennek az volt, hogy a Ballig híd ugratóján mindketten vagy hetven centiméter magasra lendültek a levegőbe, a talajra való visszatérés után pedig a gép legalább 100 méteres darabon úgy ugrott, mint valami pingponglabda.

Kivétel nélkül mindenki az új miniatűr 14 mm-es gyertyákat alkalmazta, a bébigyertyák kiszorították a régi nagy gyertyákat — kézenfekvő okokból, bár a henger közepébe esavart és alig hozzáférhető helyen levő



Hilberry! Walker, 160-as tempóban veszi az enyhe kanyart Rudge-én.

gyertyák kiszérése nem volt mindennapi feladat a reszkető kezeknek, amelyek már másfél órát vágattak 110—120-as átlaggal a tekervényes pályán. A gyertyagyárak műszaki képviselői különben írásban tiltakoztak az ellen, hogy valaki gyertyahi-bát jelentsen be kiállása okául, igazuk is volt, mert ha a megfelelő típus használják és a motor karburátorhibából vagy szeleprugótörésből kifolyólag nem kap hamis, gyenge vagy túlzásos gázkeveréket, úgy kizárt dolog, hogy a gyertya bajt okozzon. Miszter KLG & Lodge büszke is lehetett, senki sem panaszkodott, bár a „bónuszok”, a jó angolfontra szóló benzínrevaló csekkek az idén valamivel soványabbak voltak a szokásosnál.

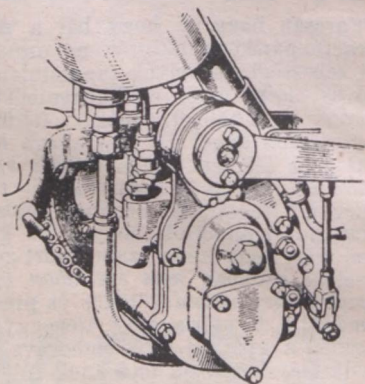
Lábkapcsolás, négy sebesség volt minden gépen, különösen érdekes volt a redivivus Douglasok lábkapcsolása, de mindenben túltett a derék Patchett által konstruált cseh Jawa gépek kapcsolása. Ezeknél csak akkor lehetett rúgni egyet a lábkapcsolón, ha a kuplung ki volt emelve, a derék régi kuplung nélküli vésskapcsolásoknak, úgy látszik befellegzett.

A fékek?

A fékek és fékszalagok megfeleltek feladatuknak és a bő hűtőbordáknak lehetett köszönni, hogy beégés alig volt. De elolojzódás is alig, ami érdekes fogásnak — tanulhatnak belőle a magyar vészmozsolók — volt köszönhető. A TT gépek legnagyobb részén a kerékagy kenőanyagát visszatartó filekarikák külön be voltak kenve sellakkal, hogy a zsír be ne hatolhasson a fékdobba. A sellak be is vált, egyedül Handley nem sellakozott, egy kis zsír kerül a fékbe és amikor az egyik erős forduló előtt centiméterre kiszámítva a féktávolságot, beletaposott a pedálba, a fék nem fogott becsületesen, ami elég volt ahhoz, hogy a derék „Wat” akkorát bukják, mint valami pesti dörttrekirály.

A gumikról sok mondanivaló nincsen, hacsak meg nem említjük azt az eredeti és fölötté szellemes módszert, amellyel a gumik segítségével az egyik ACU tudós próbálta klasszifikálni az egyes menők vezetési módszereit. Abból az elgondolásból indult ki, hogy aki vadabban és ember-telenebbül akcerel, annak jobban

kopik a hátsó gumija. Nos — csodálkozunk kérem — az eredmény nem fedte a feltevést. A „vadgalambságóról” közismert Jimmy Simpson, aki pedig úgy eszi a gépet, mint más az olasz fagylatot júliusban, sokkal ke-



Négysebességű váltót ezuttal először találtunk a Velocetteken.

vésbé kopott gumikkal végzett, mint a finom technikájáról ismert Woods és Handley, igaz, hogy Woods Nortonjának valamivel nagyobb volt az áttétele, hogy a motor ne pörögjön túl és végigélje a hét kört.

A láncok.

Azok a láncok, azok a láncok! Hát mit gondolnak a konstruktőrök, lehet büntetlenül órákhosszat vagy 40 féklóerővel megterhelni és vadul körbepörgetni azokat a láncokat, amelyek legfeljebb annyi olajat kapnak, amennyi a szívargó sebességváltóból vagy a rögtönzött láncolajzó vederkéből folyik ezekre a szegény nyüzött jószágokra. A szériagépen más a helyzet, ott pazar olajfürdős tokokat is látni, hogy az első lánc legalább olajban fusson. De bezzeg, odavágják a tokot, amikor versenyről van szó, a tok ugyanis inkább a nadrágok kímélésére való mint a lánc védelmére. Volt is baj a láncokkal, volt olyan gyártmány is, amely görgőmentesen futott a célba, görgői le-töröredtek és valahol a hegyek között kallódtak el, még szerencse volt,

ISTROS

far- és oldalcsónakmotorok a legkülönbözőbb típusokban világitó berendezéssel már P

405- -16l

Egyéves garancia!

Kedvező fizetési feltételek! Kérjen ismertetést.

Paulini Géza „Istros” motorgyár Bpest, IX., Thaly Kálmán-ú. 10. Tel.: J. 31-293



K A E M

rádiókészülékek legjobbak!

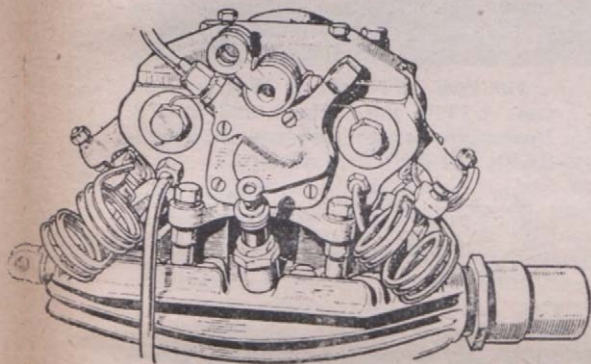
Kaphatók augusztus 1-től minden rádiószaküzletben.

hogy a fogaskerekék a csapokba kapaszkodhattak. A láncosok persze szidták a *pontatlan lánckerekeket*, de igazuk nem volt, mert ha az egyik láncgyártmány kibirta, a másiknak is helyt kellett volna állania.

Kompresszióarányok.

A motorok kompresszióaránya némileg magasabb volt, mint tavaly. A 250-ben volt egy a tízhez felpiszkált motor, de 1:9 sűrítésű szenior masina is akadt, ami *benzolnál hosszútávú versenyen túlzás*. Mégis bírták a motorok és az aránylag erősen felkomprimált Rudge-ök külön azzal is kétségbeejtették a konkurenciát, hogy csak egyszer szálltak le tankolni, aminek az volt a magyarázata, hogy a 350-esek például nem fogyasztottak több benzint 100 km-re 6 liternél — közel 120-as átlagsebesség-nél!

Hát persze, hogy volt úgynevezett *susztermunka* bőven. Volt például olyan gép, amelynek elsőláncra már a startnál a kipuffogócsövet verdeste,

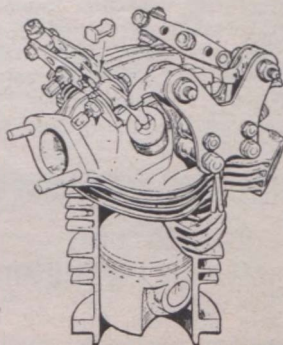


Hajtű szeleprugók a Velocetteken. 14 mm-es bébigyertya!

volt olyan versenyző, aki a fehér kockán állva, tehát percekkel az indulás előtt, tekert szigetelőszalagot a szívócsővére. De a suszterségi rekordot az a gyár tartotta, amely *fából készült kölöncöt préselt a motor és a sebességváltó közé*, nyilván abból az elgondolásból kiindulva, hogy a fakölönc megakadályozza a sebességváltó elcsúszását. A gyár nevét kimelemből elhallgatjuk, ménttségére csupán az szolgál, hogy már az első körben hajtókartörés érte a masinát, a kölöncel azonban — nem volt baj.

Ami a legérdekesebb: az emberi faktor, az idegek faktora kezd mindinkább előtérbe nyomulni. A gépe-

ket gyorsabbá tenni tudják a gyári sebességboszorkányok, de vajjon bírják ezt a vezetők? Hát már nem nagyon bírják. Mutatja ezt az, hogy bár a pályát részben átépítették és gyorsabbá tették, hogy a gépek gyorsabak voltak, mint tavaly, de a sebességek nem növekedtek olyan tempóban, mint 1930-ról, 1931-re. Simpson szerint legfeljebb 4—5 km. átlaggal lehet még fokozni a szenior körrekord sebességét, utána nincs tovább.



A Rudge gyár hű maradt a sugarasan elrendezett négyszeeles hengerfejhez. Figyeljük meg az edzett acélból készített kiserelhető papucsokat a himbák között.

Sokan azt erősítgetik, hogy jövőre hagyják el az 500-at, mert a szenior gépek egészségtelenül gyorsak. Vagy pedig, ami egyszerűen kivihető, kényszerítsenek a gépekre külön súlyt, mint ahogy a lóversenyeken szokás. Csak hogy azt elfelejtik ezek a derék tanácsadók, hogy ugyan hol fognak olyan bolondot találni, aki mondjuk 250 kilós géppel fog 120-as tempóban beleszedülni valamelyik pikánsul nyaktörő enyhe kanyarba.

BUDÁN OLAJ

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

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

MOTOROSOK!

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

ROLLS GARAGE

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

Használt motorkerékpárok bizományi közvetítése, alkatrészek felszerelési cikkek legolcsóbban **Royal Enfield, Super X, New Hudson** alkatrészekraktár

DÖMPING!

Motorkerékpár lakat P 7'-től
Lábtartó párja P 8'-től

PÁPAI MOTORSERVICE
V., Hollán-utca 15. — Lipót-körutnál.

Mindig jobb a K.L.G!

AZ ÚJ

K.L.G



VI. HUNYADI-TÉR 12. T. 116-28.

Vezérképviselő:
SZILÁRD BÉLA
NAGYMEZŐ U. 15



gyertya
vezet!

Bánhidyi sikere a berlini repülőnapon.

Impozáns külsőségek, nagyogo sportsiker jellemezte a német Aero Klub tempelhofi repülőnapját. A messze idegenből vendégül látott sport- és közlekedési repülőgépek seregéből magasan kiemelkedett a 250 HP Walter motorokkal szerelt Breda—19 kétfedelűeket repülő olasz csapat: Colombo, Beccaria és Falconi bámulatosan tökéletes, csapatos műrepülést mutattak be. Colombo egyenleg is tökéletes volt, mellette a német szaksajtó a magyar Bánhidyi és a német Fieseler mutatványait dicsérte. Különösen Bánhidyi, a fiatal magyar mérnök-pilóta maga konstruálta, mindössze 75 lóerős könnyű masinájával bemutatott eredeti mutatványai keltettek feltűnést.

Zamecsnik (Rudge) sikeresen brodszeidolt Szabadkán és Bukarestben.

Zamecsnik Tivadar a közelmúltban Zsótér, Kesjár és Ausländer társaságában résztvett az 1500 m-es szabadkai dirt track pályán megrendezett versenyen, ahol a zágrábi krek, Uroic is megjelent. Zamecsnik két futamban találkozott a jeles horvát versenyzővel, akitől egy

izben vereséget szenvedett ugyan, de a következő futamban 94 km-es átlaggal a nap legjobb idejét futva győzött a versenyt feladó Uroic ellen. A pontversenyben a pálmát „Zami“ hozta haza 8 pontjával Uroic 3 pontjával szemben. A vendégszerelő magyarok közül Ausländer (350 Rudge) egy második, Kesjár (250 Rudge) egy harmadik hellyel és egy vígaszverseny győzelemmel tért haza.

A rákövetkező vasárnap Zamecsnik már Bukarestben brodszeidolt és az 500-as gépen induló Winkler mögött 350-es Rudgeéval előkelő második helyen kötött ki. Zamecsnik a következő vasárnapra revansot kap Winklertől.

Jól sikerült a keszthelyi csillagtúra.

Keszthely főterére futottak be a csillagtúra résztvevői, magyárszvidéki és több osztrák motoros. A fővárosból aránylag kevesen rándultak le, pedig a pompásan megépített balatoni út éppen a pestieknek „feküdt“ volna a legjobban.

A túra legboldogabb résztvevője Pajor Imre volt, aki 500-as Puch szőlőgéppel, csomagtartóján utassal fogadásból 3 óra alatt robotott le Budapestről Keszthelyre, ami mintegy 70 km-es átlagot jelent...

Hunt (Norton) holland TT győztes!

Százezer néző előtt futották le a rendkívül gyors Drenthe cirkuiten az idei holland TT versenyt, melynek startjánál az angol extra-klasszis legtöbb nagysága is megjelent.



Az abszolút győzelmet ezúttal ismét Percy Hunt (500 Norton) ragadta el Woods (500 Norton) előtt, aki viszont a 350-es csoportban előzte meg Huntot. A Norton menők arattak...

175 kcm (207 km). 1. Fernihough (Excelsior) 2:18:30 mp. Átlaga 90 km.

250 kcm (242 km). 1. Mellors (New Imperial) 2:04:17 mp. Átlaga 117 km. 2. Gleave (New Imp.) 2:04:31 mp. 3. Davenport (New Imp.) 2:05:05 mp.

350 kcm (277 km). 1. Woods (Norton) 2:14:53 mp. Átlaga 123 km. 2. Hunt (Norton) 2:14:56 mp. 3. Tyrell-Smith (Rudge) 2:16:43 mp.

500 kcm (311 km). 1. Hunt (Norton) 2:21:41.2 mp. 2. Woods (Norton) 2:21:41.2 mp. 3. Walker (Rudge) 2:24:53 mp.

Nyakkendőt

eldob, ha nem tetszik, — de ha rosszul választott motorkerékpárt, kénytelen a meg nem felelőt használni.

Kövesse a 3000 Puch tulajdonost!



PUCH motorkerékpárok lerakata:

Pajor Imre, VI., Jókai-u. 26. szám.
Telefon: 20-2-28.

Javítóműhely. Alkatrészraktár.

Az összes típusok raktáron!
Kedvező részletfizetés.

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

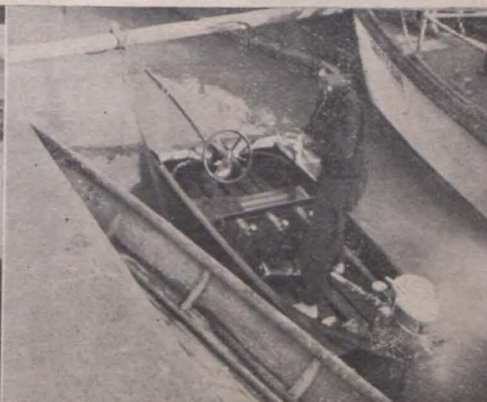
350 ccm OHV kilométerórával ... P 1600.—
500 ccm OHV kilométerórával ... P 1700.—

Vizsgáztatlan új gépek gyári garanciával!
Előnyös eladási feltételek!

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

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

Autbordtúránk Bécsbe



Képek a bécsi autbordtúráról
(Balról) Szász Sphinx benzín-Mobiloil keveréket tölti a garatra. - (Középen) „A fedélzetem minden rendben” — (Jobbról) Indulás hazafelé: A rekordkísérlet egyik bécsi ellenőrző funkcionáriusa jó tanácsokkal látja el a hazafelé induló magyarokat. Középen Szepes, jobbra Szász

Bécsi autbord-túránk pillanatnyi elhatározásból fogant. Kedélyes weekend-kiárrndulásnak indult és komoly rekordkísérlet lett belőle. A bécsiek tavaly ősszel felállított Bécs-Budapest közötti rekordját akartuk megdönteni, azaz a különbséggel, hogy a mi 16 lovas motorunkkal szemben a bécsi kollégák 32 lóerős motorral hajtották végre rekordkísérletüket. Előreboesátom, hogy a bécsiek rekordját nem sikerült megdönteni, hafározottan pechesek voltunk, de vigaszul mi voltunk a magyarok közül az elsők, akik a régi „császárvárost” tour-retour autbord motorral jártuk meg!

Az előkészületeink? Mintegy hat hetet vettek igénybe. Hajónk egy másfél éves 60 kg súlyú holland gyártmányú lépcsőnélküli túracsonak, 350-es 16 HP Johnson motorjával szerelve, napok alatt startra készen állott ugyan, de a kedvező vízállást ki kellett várnunk. Ezen idő alatt érintkezésbe léptünk a vámhatósággal, a révfőkapitánysággal, a MFTR-ről, az üzemanyagellátás miatt a Vacuum Oil Company rt.-vel, a bécsi Motor Yacht Clubbal, az osztrák és cseh vámhatóságokkal és a folyamórséggel. Hatóságaink lelkesen karolták fel ügyünket és mindvégig a legmeszebbmenő támogatásban részesítették vállalkozásunkat.

Igy érkezett el a start ideje. Június 10-én egy pénteki reggelen elhelyezkedtünk a benzinkannákkal elbarikádózott alacsony hajópardon és 6 óra 15 perckor felzúgott a Johnson Sea Horse! A Johnson csónakház pallójáról búcsút integetők pillanatok alatt eltűntek szeméink elől...

Egyelőre egyhangú volt az út. Horánynál düzniutánállítás, Vác alatt betöltöm az első póttartányt. Előkeresem a térképeket is, hiszen most már ismeretlen mederben siklottunk tova. Én voltam a „navigátor”, mechanikus és hajóinas egy személyben, míg sógorom, Szepes László vezetett fáradhatatlanul oda-vissza 27 órán át...

Kis ellenszél hátráltat a „Duna könyök” után, de a víz tükörsíma. Visegrád, Dömös, Zebegény, Szob: tankolás, hajótriptik, útlevelek és vámnnyilatkozat vizsgálat. Jókívánságok, mindössze két perc alatt! Esztergomban a Vacuum Oil Co. rt. Mobiloil-Sphinx benzín keveréke vár. Tizenegyóra előtt már a komáromi MFTR-stégnél kötünk ki. Húsz perc pihenő. A meleg kakaó jól esik a gyomornak, a homorítás a — de-réknak... Most jön az út legnehezebb része.

Több mint száz kilométert megállás nélkül kell megtennünk teljesen ismeretlen mederben Pozsonyig. Gönyűig még hagyján, de az 1810-es km. táblától kezdve 40 km-en át brilliozni kell a térképolvasásból! Szerencse, hogy a táblák kifogástalan állapotban vannak mindkét oldalon, a zátonyok megjelölése is tökéletes. Bizony, az állami térké-

pészet elsőrangú Duna-térképei nélkül tehetetlenek lettünk volna. Pozsonyig nem is történt semmi baj, bár az út jóval tovább tartott, mint számítottam. Gönyű után a víz sodra néhol 10—11 km. és tele van a meder gyilkos erejű forgókkal és örvényekkel. A zátonyok miatt pedig néhol kigyóvonásban kényszerültünk haladni, ami 100 km.-nél ugyancsak kitesz néhány „ráadás” km.-t! Féltünk is, hogy ezen szakasz marasztaló vendégszeretete folytán kifogy a „nafta” és akkor... krach! Szerencsére azonban elértük Pozsonyt a tartányban azonban alig 2 ltr. üzemanyagunk maradt. De ez is csak, hála az 5 literes „eiserne Reserve”-nek, melyet végveszély esetére dugtunk el a hajó fenekén. Félnégykor voltunk Pozsonyban: útlevélvizsgálat, rövid pihenő, üzemanyagfelvétel és indulás — Bécsbe!

Legalább is így képzeltük el a dolgot és hogy nem így történt, az annak a vontatógőzösnek köszönhető, amely uszályai segítségével olyan hullámokat csapott, hogy fojtott motorral alig lépésben tudtunk mintegy 200 lépést el-evickélni. A manőverezés közben pedig észre sem vettük, hogy a hullámok kivitték hajónkat a vár alatti közátonyra: stifttörés, a víz sodra meg rohanva visz egy veszteglő halász. bárka orrának! Utolsó pillanatban neki feszitettem egyetlen evezőnket a bárkának. Az evező pozdorjává tört, de törékeny hajónk megmenekült a pusztulástól. A csónak kijavítása így is egy óra ba került. Nagy idővesztés ez, amit ismeretlen vizen, térkép nélkül — osztrák Duna-térképünk nem volt — lehetetlenség behozni, pláne, hogy az osztrákok által beígért vezető-hajó is elmaradt. Bár ne bíztam volna az osztrák sógor ígéréteben és szereltem volna fel magam osztrák térképekkel is! Önkéntelenül is eszembe jutott a régi kuruc nóta: „Ne higgy magyar a németnek”...

Megvallom, vegyes érzelmekkel teli vágtunk neki az osztrák Duna ismeretlen Scylla és Charibdisseinek. Csakhamar be is ütött a krach! Deutsch-Altenburg után háromszor egymás után futottunk rá a vízalatti gátakra. Nem volt más segítség, felvettünk egy osztrák hajóselegényt „Lotsen”-nak. A háromszemélyes túlterhelés ellen úgy a csónak, mint a motor titakoztak: 9 km-t két óra hosszat nyavalyogtunk. Hármasban reggelig sem értünk volna Bécsbe, sógoromat Maria-Elendnél „kihajóztuk”, innen motorkerékpáron, majd taxin robogott be Bécsbe. Kilencven kilóval megkönnyebült hajóvalértük el a célul választott Aspern-Brückét. Mindössze egy raktárnok várt a Vacuumék megbízottjának — üzenetével...

Másnap azután kiderült, hogy a bécsi Motor-Yacht Club vezetősége filmriporterekkel egyetemben késő estig vártak bennünket a — Reichsbrückenél! Hogy miért éppen ott, azt csak a jó Isten és ők tudhatják...



„Itt a cél és utunk ezzel véget ér!” — mondják Ibsennel a vállalkozó szellemű magyar autbördösök.

Egynapos pihenő után, szombaton reggel félnyolc órakor lezsírozott és átnézett motorral, cafatosszélű propellereinket úgy, ahogy helyrekalapálva, új Bosch-gyertyákkal startoltunk hazafelé. Mondanom sem kell, hogy térképtáskámban most már ott díszelgett az osztrák Duna térképe is!

Pechünkre a Donau-Kanalban egy kiránduló hajó cammogott előttünk, méteres hullámaival zárva el előttünk a szűk csatornát. Nagynehezen mégis megelőztük és csuromvizesen bár, de most már akadály nélkül siklottunk a nagy Duna felé. Hála a térképnek, a zátonyokkal most nem volt baj, kritikus helyzetről azonban gondoskodott csakhamar a sors...

Egy szűk helyen két vontató és egy személyszállító gőzös egymásba csapó hullámai közé kerültünk. Ez volt talán az egész út legkritikusabb mozzanata. Csupán hajónk erős terhelése és pompás építése mentett meg a felfordulástól...

A sok hajó ellenére is, alig két óra alatt siklottunk le Pozsonyba: 62 km! Igaz, a rohanó víz is segítségünkre volt! A vontató hajók továbbra is sok bajt okoztak, mindazonáltal az 1797-es tábláig nem panaszkodhattunk. Ment minden simán. De itt aztán!... Történt pedig a következőképpen:

A 98-as táblánál kissé hamar vágunk át a jobb partra, és neki szaladtunk a zátony végének. Semmi baj nem történt, amíg azonban átvizsgáltam a hajót, a sebes víz levitt vagy 200 métert. Ezt pedig elfelejtettem számításba venni! Fölgázsal siklott tova hajónk, amikor hirtelen hatalmas zökkenés után meglepetve állunk le. Mint kiderült, a szó legszorosabb értelmében átugrottunk egy — gáton. Furesza helyzet két oldalt gát, amelyen zúgva ömlik át az ár.

Néhány új

MOTOSACOCHE és MONET-GOYON

motorkerékpárt (nem régi típusok!)
propaganda célokból

minden elfogadható áron kiárusítok!

Soha vissza nem térő alkalom!
Új gépet használt gép árán vehet!

Vezérképviselő: ZSOLNAY, AULICH UCCA 7.

A keresztgát a Kolera-szigettel (Nomen est omen!) mélyvízű csatornát zár be. A halászok tanácsára óvatosan haladtunk lefelé, hogy a csatorna végén levő keresztgát átereszen ismét kijuthassunk a nagy Dunára. Sikerült. Ki sem pihentük az izgalmakat, újabb zátonyt fogtunk: stifttörés! Az altenburgi hajószegény mintegy 25 kilós ajándékezőjével kikeményítettünk a partra és percek alatt rendban volt a motor. Igen ám, de hogy jutunk vissza a mély vízbe? Mőgöttünk zátony, előttünk gát! Segíts magadon jelszóval, cipőt, harisnyát levetve, a gátra kúsztam, a laza koronából „lépítettem” néhány hegyes követ és a létesített átereszen az átömlő víz segítségével átemeltük törekeny hajónkat. A baj csak ott volt, hogy amint a csónak fara átjutott a gáton, a víz elkapta és én, aki érhetőleg „ragaszkoztam” a csónakhoz, ruhástól végigvágódtam a vízben. De végre mély vízben voltunk! A teljes megkönnyebbülés okából lehordtuk egymást a sárga — vizig és hajrá! 45-ös tempóban zúgtunk Komárom felé, ahol kellemes meglepetésünkre Hild Károly várt és motorkerékpáron egész Pestig kísért bennünket. 10 óra 19 perc alatt tettük meg a 282 km-es távot, de ha nem találkoznunk legalább 25 vonatatógőzessel és Gönyűnél nem veszítünk másfél órát, úgy hét órán belül tettük volna meg az utat!

Levonva a tanulságot, a mienkhez hasonló kis hajóval könnyelműség ilyen nehéz útra vállalkozni. Nagyobb hajó jobban bírja a hullámokat, nem kell minden gőzösnél majd 10 percig lefojtott motorral vergődni, könnyebben bírja a túlterhelést és könnyebben birkózik meg az erős forgókkal és örvényekkel, amelyekből a Gönyü—Wien vonalon ugyancsak kijut.

Az út mindazonáltal minden fáradtságot megért. Az ilyen úton többet lehet tapasztalni, mint három szezon alatt. És ha célunkat nem is sikerült teljesen elérni, boldogok lennénk, ha a mi tapasztalatainkon okulva, motoros sportársaink egyike mielőbb elhódítaná az osztrákoktól a rekordot!

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 legne-
hezebb 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.—

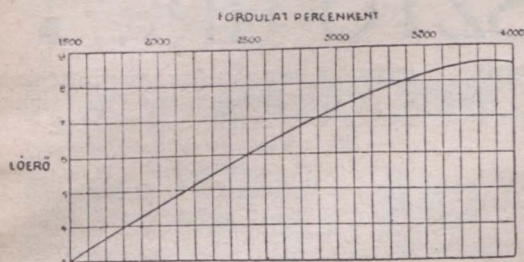
Triumph árak:

100 ccm világitással P 750.—
175 ccm " P 990.—
277 ccm " P 1250.—
550 ccm " P 1650.—

Használt gépekben nagy választék!

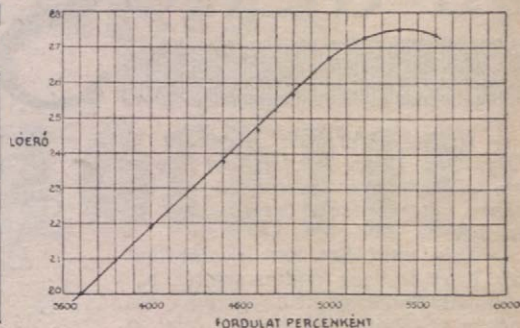
BRUCK, BPEST, JÓKAI-U. 21.

TELJESÍTMÉNYGÖRBE ? ♦ FÉKLÓERŐ ?



Ilyen annak a 250-es kétüteműnek a diagramja, melyet úgy terveztek, hogy jól húzzon lassu turrában, de fordulatszáma is legyen.

— mit jelentenek ezek a motorosvilágban mindennapos kifejezések



Az egyhengeres szupersport 500-asnak meredek a munkadiagramja, a tervező feláldozta tehát a jó húzóerőt lassu fordulatszámánál.

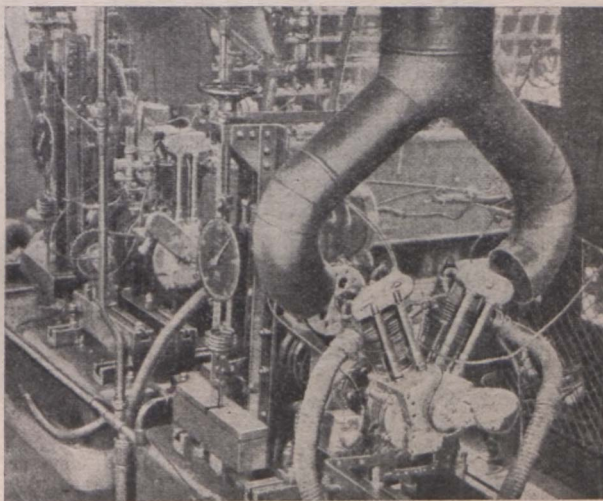
Sokat hallani arról, hogy ez vagy amaz a motor ennyi, meg amannyi féklóerőt ad le és teljesítménygörbéje meredek, vagy ellenkezőleg, lapos. Mit jelentenek ezek a mindennapos kifejezések?

A teljesítménygörbe, másnéven munkadiagram, nem más, mint a motor teljesítményének hű tükrö, fotografiája, amely nemcsak azt mondja meg, hogy mennyi a maximális munkateljesítménye, tehát hány lóerős, hanem azt is elárulja, hogy teljesítménye a fordulatszám változásával mennyiben módosul. Egy pillantás a motor munkadiagramjára elég annak megállapításához, hogy a motor alacsony fordulatszámánál húz vajjon jól, mint típusos „családi” túragép, vagy ellenkezőleg, felette magas fordulatszámánál nyújt fantasztikus teljesítményt.

A teljesítménygörbét a fékpaddal kapcsolatos állapotok, illetve rajzolják fel. A fékpaddok közül a motorvilágban leginkább az úgynevezett hidraulikus fékpaddat használják. Nem más ez, mint zárt és két belső oldalának felületén szárnyaszerű lemezekkel ellátott tok, amelyben a motor által meghajtott ventilátoroszerű szárnyaskerék forog. A turbinaalakú tokban folyadék van, melyet a forgó szárnyaskerék mozgásba hoz, a körforgásra kényszerített folyadék nyomást fejt ki a tok rögzített lemezeire, aminek következtében a tok elfordulni igyekszik. Az elfordulást azonban a tokra megfelelő karok segítségével felrakható súlyok akadályozzák. Az egyensúlyi helyzet eléréséhez szükséges súlyok mennyiségéből meg lehet határozni a forgási nyomatékot, ha ismeretes a motor fordulatszáma, úgy nem okoz nehézséget a tényleges lóerőtelsítmény kiszámítása. Természetesen megfelelő táblázatok, fordulatszámmerő stb. segítségével minden számolás nélkül is azonnal le lehet olvasni a fékpadról a féklóerőtelsítményt.

A munkadiagramot úgy készítik, hogy milliméterpapírra úgynevezett koordináta rendszert fektetnek fel, amelynek vízszintes tengelyén a fordulatszám, függőlegesen a féklóerőnek megfelelő beosztások vannak. Különböző fordulatszámánál a fékpaddal segítségével meghatározzák a lóerőtelsítményt és a koordináta rendszer megfelelő helyén pontokat határoznak meg. Például ha a motor 2000 fordulatonál 10 lóerőt teljesít, úgy a pont oda kerül, ahol a 2000-re jelölt vízszintes és a 10-re jelölt függőleges vonal metszi egymást. Tíz-tizenöt meghatározás után annyi pontot kapnak, amelyeket már görbe vonallal össze lehet kötni — készen van a munkadiagram. Látjuk az ábrán, hogy a teljesítménygörbe állandóan emelkedik, amíg el nem érjük a maximális teljesítményt, itt már laposodik és lassan visszafelé görbül jelezve, hogy az optimális fordulatszám után munkateljesítménye már csökken.

Lássunk példát: először vizsgáljuk meg egy 500-as ohv. szupersport motor diagramját (2. ábra). 3600 perccenkénti fordulatonál teljesítménye 20 féklóerő, 4000-nél már 21,9. A fordulatszám emelkedésével a teljesítmény is növekszik, egészen addig, amíg a fordulatszám el nem éri az 5500-at és a teljesítmény a kb. 27,5 lóerőt. Itt a görbe laposodik, ami azt jelenti, hogy a fordulatszámot növelve, a teljesítmény csökkenni kezd, egyúttal azt is elárulva, hogy a motor legnagyobb teljesítőképességét 5500 perccenkénti fordulatszámánál éri el, lassu fordulatszámánál ellenben — típusos szupersportmotorról van szó — teljesítménye egészen csekély.



Ilyen a Heenan-Froude rendszerű hidraulikus fékpadd.

A típusos túramotor diagramját a 3. ábra mutatja, amelyet egyik közismert kétütemű 250-esről vettek fel. Látjuk, hogy itt egészen alacsony — perccenként 1500 — fordulatszámánál már 3 lóerő a teljesítmény, amely a fordulatszám emelkedésével kb. 3800 perccenkénti fordulatszámánál éri el maximumát a 8,5 lóerőt, azontúl már a teljesítmény csökken.

A két diagramot összehasonlítva, tehát látjuk, hogy amíg 500-as nagy fordulatu szupersportmotorunk lassu túrában alig „húz”, addig kétütemű 250-es túramotorunk — amelynek diagramja jóval laposabb — már az egész kis fordulatszámánál is jól húz.

A teljesítménygörbe természetesen nemcsak a mindennapi motoros és versenyző szempontjából érdekes, de megbecsülhetetlen adatok birtokába juttatja a gyári tuningmestert és tervezőt, aki a diagramokból kap felvilágosítást, hogy a minél nagyobb teljesítmény és sebesség érdekében nem áldozta fel vajjon a mindennapi motorozásnál nagyon fontos jó húzóerőt lassu fordulatszámánál.

A KÉTNAPOS TRIAL

1931. legnehezebb motoros teljesítménye volt,
ABSZOLUT GYŐZTESE

Rex-Acme

600 kcm. sv. Blackburne modell, amit Ön keres, mert évekig nyuzhatja oldalkocsival is, javítás nélkül.

Vezérképviselő:

MARTINEK, KÖZRAKTÁRU. 24

MI UJSÁG SZERKESZTŐ UR...?

— *Hallom, Martinek István, a tavalyi Six Days Trialon oly szépen szerepelt magyar versenyző az idei triálra magyar team összehozásán fáradozik?*

— Ugy van! Sőt azt is elárulhatjuk, hogy Delmár Walter szintén hajlandónak nyilatkozott elfoglalni a csapatban a —harmadik helyet! Mint ismeretes, az idei Trial az olasz Alpsekben kerül lefutásra. Delmár Walter tökéletes ismerője az alpesi utaknak, a teamben való részvétele óriási

előnyt jelentene a magyar csapatnak, melynek összehozása a közelmúlt mezezési határidő miatt eléggé sürgős. Mindazok tehát, akik képességet éreznek magukban a részvételre; a szükséges anyagiakkal rendelkeznek, avagy egyesületük azt rendelkezésükre tudja bocsájtani, forduljanak felvilágosításért Hild Károlyhoz, a KMAC titkárához.

— *Lesz-e sok indulója a KMAC július 17-i motorkerékpár triáljának?*

— Az érdeklődés a miting iránt óriási: végre egy várva-várt verseny! A Puch team összeállítása már ismeretes. Az eddigiek szerint Kiss László, Hummel és Pajor fogják alkotni a csapatot.

— *Hallom elmaradt a balatoni motorcsónak verseny?*

— Ugy van. Szeptemberben kerül megrendezésre.

— *Mi ujság a képviseletek frontján?*

— A példátlanul súlyos válság elenére is él a jobb jövőbe vetett bizalom. Bár még messze az Olympia Show — amikor cégeink az angol gyárakkal képviseleti szerződéseiket szokták megkötni, mégis azok az óvatos kereskedők, akik a jövőre is gondolnak, már most megkezdték képviseleti szerződéseik meghosszabbítását. Így a Deményi és Fia cég a a minap újabb két esztendő házaságra lépett az Ariél gyárral, de más cégek is előrehaladott tárgyalásokat folytatnak gyáraikkal.

— *Hallom, Ranschburg Pált a Gumigyár köztisztelőben álló igazgatóját súlyos gyász érte.*

— Sajnos, Ranschburg igazgató röviddel ezelőtt temette el atyját, most pedig Édesanyja elvesztése jelent számára súlyos csapást. Gyászában mindannyian osztozunk.

— *Családi hírek?*

— Örvendeteseik. Puch Jánosnak



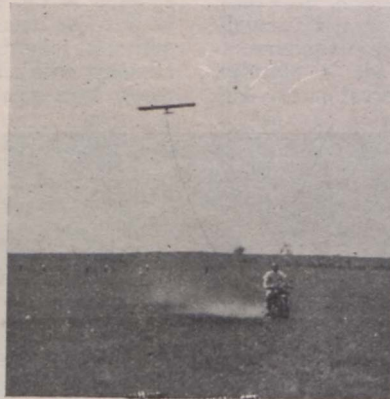
a minap kisfia született. Kíváncsian várjuk ifj. Puch János bemutatkozását!

— *Azután?*

— *Marinovics Marcell, a budapesti közlekedési rendőrség vezetője meg-nősült.*

— *Más személyi hírek?*

— *Hahn dr. megvált az Apart rt. vezetésétől és így a Good-Year osztályt most Veress György irányítja.*

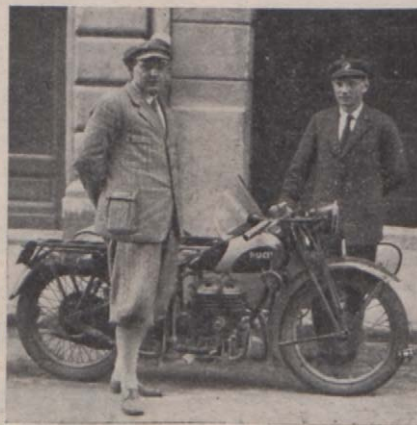


MODERN SARKÁNYEREGETÉS!

Rotter Lajos 500-as FN gépéhez pályavázta ki sarkányát, melynek nyergében v. Hefty Frigyes vitorlázik.

— *Nyári szórakozás?*

— Melegen figyelmébe ajánljuk olvasóinknak a Nyári Operettszínházat. A műsor elsőrangú. Mende Klári, a motorosok kedvence, ragyogó! A színház pedig a vezetői jogosítványt



A két magyar világbátori Szalai Sándor és Mórocz József Puch gépük és a kanibálokkal való találkozás előtt.

felmutató motorosoknak ugyanazokat a kedvezményeket nyújtja, mint nyújtotta a Bethlen-téri szimpad.

— *Mi ujság az olajszakmában?*

— Ugyes újdonsággal lepte meg ismét a Vacuum Oil Co. Rt. a motoros közönséget. Az újítás szerint a jövőben forgalomba kerülő valamennyi 2 literes visszaváltható Mobiloil kannához kis tölesért mellékelnek, amely megkönnyíti az olajnak a kannából a gépjármű olajtartályába való betöltését. A magunk részéről is felhívjuk a közönség figyelmét erre az újításra, amely valóban hézagpótló, mert kiküszöböli a jövőben azt a



sok kellemetlenséget, amit a tölesér nélkül való olajtöltés okozott azáltal, hogy az olaj melléfolyt, miáltal egyrésze kárba ment és amellet mindent bepiszkított. A kis tölesérek segítségével — melyek impregnált anyagból készültek, tehát többször is használhatók — mindenki a legkönnyebben és a legtisztábban tudja az olajbetöltést elvégezni. A Vacuum Oil Co. Rt. felhívja a Mobiloil vásárlók figyelmét arra, hogy ez az újítás június 13-án lépett csak életbe és így a kereskedőknél levő régi kannakészlethez még nincsen mellékelve. Kérjen tehát mindenki saját kereskedőjétől olyan Mobiloil, melynek 2 literes visszaváltható kannája már ezzel az újfajta tölesérrrel van ellátva.

— *Hallom, a magyar utakon örvendetesen szaporodnak a négyhengeres Arielek?*

— Ugy bizony. Legutóbb ismét két darab került forgalomba. Mikulás

András és Müller György, a boldog



tulajdonosok, mindketten régi, kipróbált motorosok, akik a legnagyobb dicsérettel nyilatkoznak az Ariél-Four teljesítményéről.

— *Mi ujság a nagyvilágban?*

— A Buenos Aires mellett épült 3000 m-es autodrom megnyitó versenyére a Bugatti menő Varzi már le-szerződött. Más. Christian Werner, a régi Mercedes gárda legkimagaslóbb tagja, egykori Targa Florio győztes, 40 esztendő korában régi betegsége következtében meghalt.

— Ezzel azután mára végeztünk. Viszontolvasásra július 15-én.

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

Elto 8 HP farmotor olcsón eladó. Veres György, Andrassy-ut 10. Telefon: *13-6-19.

Nem kérem másra

csak, hogy mindennemű motorkerékpárral összefüggő ügyben: alkatrész, javítás, használt gép eladásnál és vételnél, bármilyen márkáról van szó, kérjen cégmentő ajánlatot. A válasz után tudni fogja, hogy miért kérem csak erre. — PAJOR IMRE VI., Jókai ucca 26. (Ezelőtt Gyár ucca). Telefon: A. 20-2-28

*Rekordot javítva
rohanjon*



az új képes árjegyzékért
Hatschek és Farkas
fényképeszeti szaküzleteibe

Bp. IV., Károly körút 28.
Telefon : 890-54.

Bp. VI., Andrásy ut 31.
Telefon : 248-98.

Bp. VII., Rákóczi ut 80.
Telefon : 393-33.

Az új árjegyzéket postán is ingyen küldjük.

Kérje alkalmi gépeinkről
legújabb árjegyzékünket.

ARIEL

és

VELOCETTE

angol elitmárkák raktáron.

Tekintse meg a legújabb modelleket
és kérje legújabb árjegyzékünket.



Vezérképviselőt:

DEMÉNYI ÉS FIA

Budapest, VII., Király ucca 85.

LODGE



VEZET!

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

Eredeti Puch alkatrészek gyári áron kaphatók!

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!

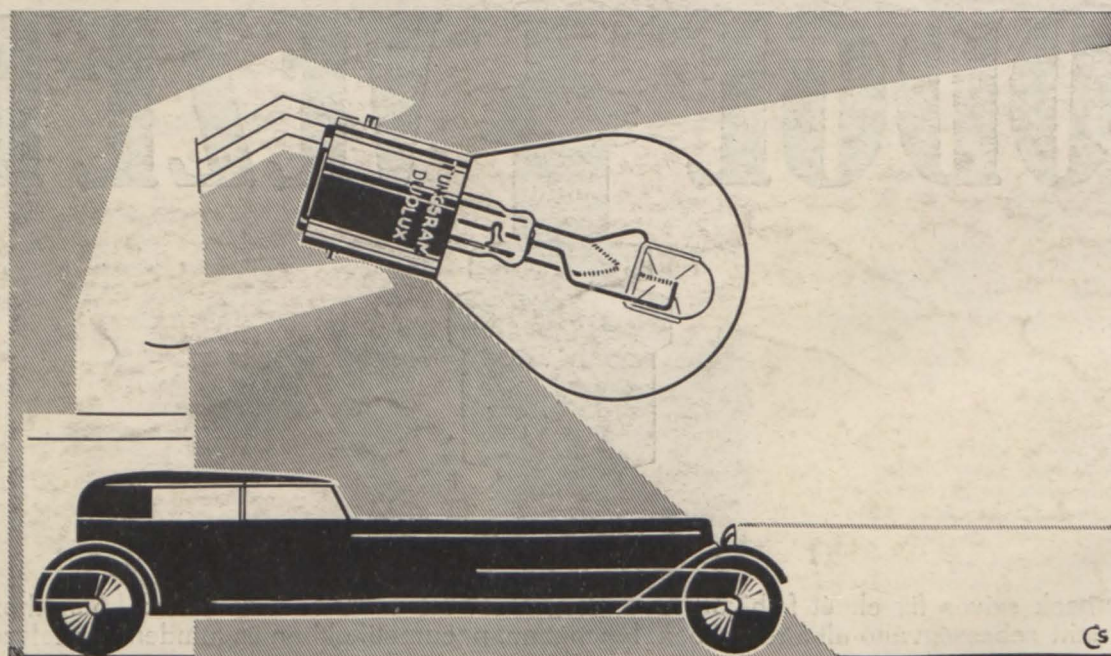
TEKINTSE MEG UJ TIPUSAINKAT!

MÉRAY MOTORKERÉKPÁRGYÁR R.-T., BUDAPEST

V., ZÁPOLYA UTCA 15-17

TELEFON: 919-21, 921-63

Magyar Acélárugyár Részvénytársaság motoros járműveinek gyári eladási központja.



TUNGSRAM

FÉNYERŐS, TARTÓS, GAZDASÁGOS