

A FELKÖSZÖRÜLT HENGER ÉS AZ ÚJ
DUGATTYU. — AZ ÁRAMVONALAUTÓ

ÁRA
40
FILL.

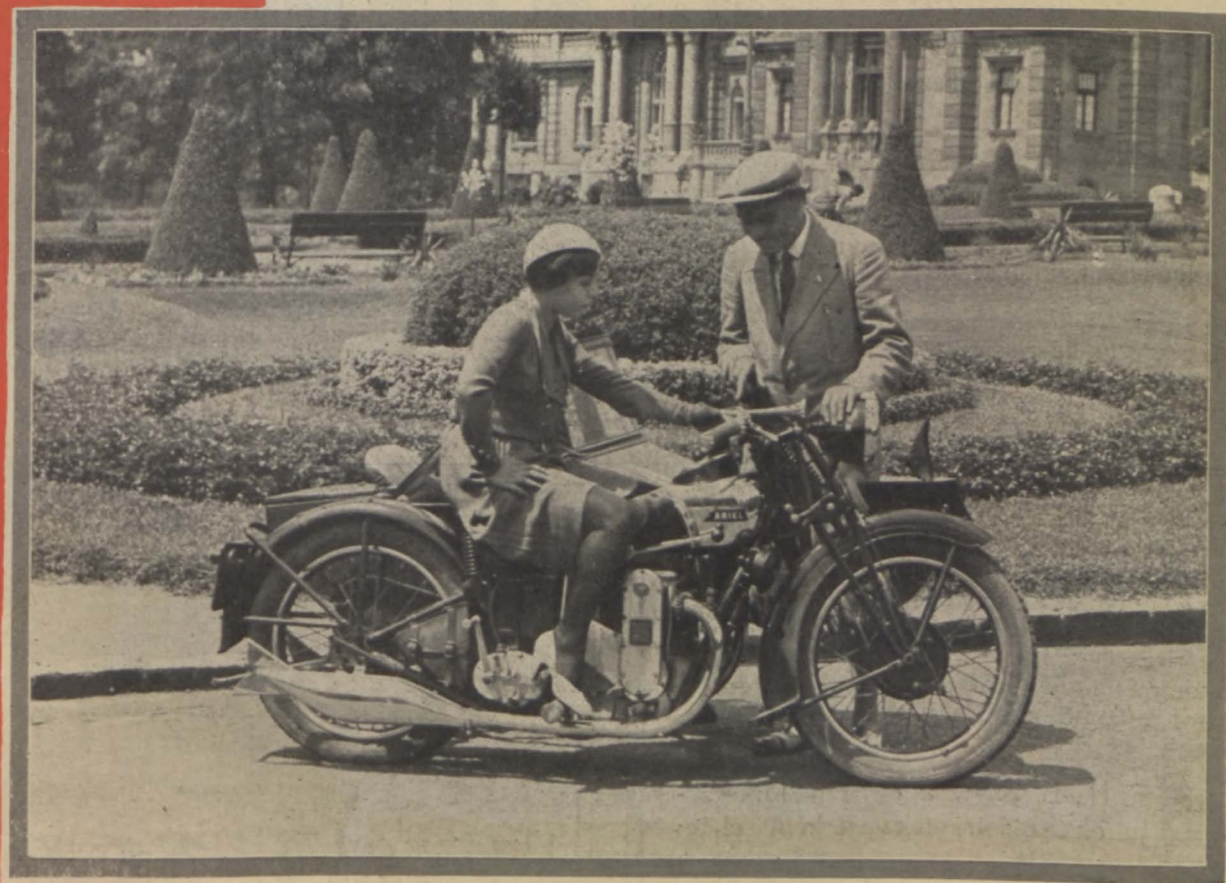
MKB 22.645

Motoros

MOTORKERÉKPÁR, AUTOMOBIL
MOTORCSÓNÁK, REPÜLÉS

IV. ÉVFOLYAM
11. SZÁM
1932. július 15.

A LEGNAGYOBB PÉL-
DÁNYSZÁMÚ MAGYAR
MOTORSPORTLAP ●



Pompás masína ez a négyhengeres Ariel!

telv. Hafa Ortho Ultra lemezen

Olyan, mint a kezes bárány, gyerekjáték vele bánni. Csak rá kell
ülni és rövid instrukció után már élvezhetjük is az elasztikus
négyhengeres motor előnyeit. Gondtalanul motorozhatunk vele,
sohasem hagy cserben!

WAKEFIELD
CASTROL
MOTOR OIL

A
ARIEL

Miért szükséges

B.S.A.

F.N.

SAROLEA

■ motorkerékpárokhoz mindig **eredeti** alkatrészeket használni?

Az alkatrészek az igazi, megfelelő anyagból, korrekt méretekben készülnek a gyári gépeken. Egy eredeti alkatrész cseréjével tehát motorkerékpárunknak egy-egy része teljesen olyá lesz, mintha most jött volna a gyárból.

Csak a gyárak elsőrendű érdeke az, hogy az utánpótlásra szállított alkatrész elsőrendű legyen, míg a nem eredeti rész szállítójának más érdeke lehet. Amellett nem eredeti alkatrész beszerelése súlyos károkat okozhat úgy motorban, mint vezetőben.

Hat havi gyári garancia van minden általam szállított gyári alkatrésze. Tehát mindenki tetszése szerint hosszabbíthatja meg gépének a garanciáját eredeti alkatrész használatával. Ha sokéves régi motorkerékpárjára gyári garanciát akar, akkor ragaszkodjon mindig az **eredeti gyári** alkatrészhez, amely mindig a legjobb, legmegfelelőbb.

■ F. N., B. S. A., Saroléa motorkerékpárok és alkatrészek vezérképviselte:

URBACH LÁSZLÓ

VI., Hunyadi tér 12. Telefon: 116-28

Az ezévben
eladott 224 darab
motorkerékpárból

81 darab

PUCH

**E számok minden rek-
lámnál jobban
beszélnek**



Gyári fiók:

Budapest, VI., Lehel-u. 25.

Telefon: 923-40.

OKTÓBER, NOVEMBER, DECEMBER, JANUÁR, FEBRUÁR ÉS MÁRCIUS HÓNAPOKBAN HAVONTA EGYSZER, 1-ÉN

ELŐFIZETÉSI ÁRA EGY ÉVRE 6 PENGŐ
KÜLFÖLDRE 10 PENGŐ.

CSAK EGÉSZ ÉVES ELŐFIZETÉSEKET
FOGADUNK EL

Motoros

A MAGYAR MOTOROSOK ÉRDEKEIT
SZOLGÁLÓ FÜGGETLEN KÉPES SZAKLAP

KIADJA:

A MOTOROS LAPKIADÓ VÁLLALAT

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

HIVATALOS ÓRA: 9-2IG

TELEFON: AUT. 224-07 és 107-68

Postatakarékpénztári csekkzámla szám: 48.438.

IV. ÉVFOLYAM

BUDAPEST, 1932. JULIUS 15.

11. SZÁM.

Előgyűjtés

Pazar, elegáns kivitelű, kemény kékfedelű fűzet került a minap az íróasztalomra, az volt ráírva, hogy: Magyarország autótérképe. Szép patyolatfehér papír belül, szép aranynyomás kívül, mintha még mindig abban az időben élnénk, amikor az emberek még aranyplombot rakattak abba a fogukba, melyet ma egyszerűen kitépnek. A bolti ára kerek tizenöt pengő, de tekintettel arra, hogy a címlapján aranynyomással kapjuk a KMAC címere emblémáját is, rosszakarattal sem mondhatom drágának, hiszen a kötés megér legalább egy tizedt, a kámac címere direkt olcsó háromért, a tartalma pedig testvérek között is megér egy kis kikerekítéssel kettő darab pengő. Az sem nagy baj, hogy ügyetlenke egy kicsit ez a könyv, hogy aligha akad majd elszánt motoros, aki ezt a tankönyv nagyságú kötetet hurcolná magával a csomag-tartón, bár ha elolvassa a pakkolásról szóló cikkünket, talán rászánja magát erre is. Elvégre igaz, hogy mondjuk a francia Michelin-térkép könnyebben kezelhető, de hát ami a legfontosabb, térképnek térkép. És annak ellenére, hogy a KMAC kiadása: jó térkép. Hogy a kilométrizálás kezdőpontja körül egy kis baj van, nem tragédia. Elvégre nem halálos bűn, hogy a könyv szerzője a Bazilika elé transzferálta a budai Lánchídfeől a 0 pontot, legfeljebb arra enged ez következtetni, hogy felette istenfélő, jámbor lélek az illető. De ha már a 0 körül tartunk, hát elmesélek egy bájos kis esetet. A Hungária évekkel ezelőtt elhatározta, hogy szobrot emel a budai Lánchídfeől, úgynevezett nullás kilométerkövet állít arra a pontra, ahol a magyar országutak kilométrizálása kezdődik. Mint az ilyenkor szokásban van, megindult az instancizálás, mert hiszen vagy féltucat hatóság és másfélucut nagyfejű beleegyezését kell az ilyesmihez beszerezni. Végre megváltak a pecsétes írások, csak éppen azt nem tudták, hogy hová rakják a pompás szobrot, mely türelmetlenül vár a leleplezésére. A járda annyira keskeny, hogy oda nem rakhatják, drótra meg nem akaszthatják fel a nehéz márványtömböt, mert hiszen leszakadhat pont a villanyrendőr fejére. De mint minden problémát, ezt is megoldották, odaállították a kereskedelmi minisztérium sarkába. Pedig — kapaszkodjunk — az egyik fő-fő hatóság azt ajánlotta, hogy rakják a szobrot a hídfőn az úttest közepe. Ahol az autóbuszok beretválják egymás oldalát. És hogy a járművek el ne sodorják, hát azt ajánlották, hogy valami művészi, szép — vaskerítést kanyarítsanak köréje.

Örömtűzet gyújtott minden motoros, amikor az első krómozott masinák megjelentek. Örvendeztek nagyokat, hogy a kipuffogósövek garantáltan ragyogóak maradnak még hosszú idő után is. Csakhogy éppen itt történt a hiba. Amikor

a dukózásnak már nyoma sincsen, amikor a sárhányók rozsdától marottak, amikor a motakó lezabálta a tartány zománcát, szóval amikor a derék krakszni kezd megérni a Teleki-térre, a krómozott részek még mindig rendületlenül ragyognak, akár Salamon király aranyalmája. Képzeljünk csak el egy mosdatlanul borostás vén csavargót, amint fején makulátlan, ragyogó cilinderkalappal lejt el a korzón. Nos ez a krómozás átka. Vagy talán tud valaki valami jófajta szert ajánlani, mellyel meg lehet szüntetni a krómozás vakítóan hideg ragyogását?

Kommünikét megafonozott szét a KMAC a lapoknak, melyben felhívja a figyelmet arra, hogy öt pengőért ad határállépesi igazolványt Ausztriába. „Akinek tehát 14 napon belül elintézhető dolga van autón Ausztriában — mondja a kommüniké — az öt pengőért kaphatja meg a határállépest, ami eddig 40 pengőbe került.“ Nos itt egy kis tévedés van. Ezek óta lehet átlépni a határt olyképpen, hogy az ember az osztrák jináncnak öt sillinget ad és kap érte egy úgynevezett Vormerkscheint és ezzel triptikmentesen motorozhat 10 napig a Lajtán túl. A KMAC ügylátszik megfélemedezett erről, bár nem mondhatjuk még rosszakarattal sem azt, hogy eltért volna az igazság ösvényéről. A KMAC-nál eddig valóban 40 pengőbe került az, amit a határon 5 sillingért mértek. Üzlet ez kérem, semmi egyéb. Olyan törvény pedig nincsen, mely kötelezné a Krauszt arra, hogy megmondja a vevőjének: vigyázat, vegye meg a kért koporsószeget a Blaulnál, mert ott olcsóbb.

Miért költenek a gyárak tízezreket és százezreket versenyzésre? A válasz egyszerű: egyszerű propaganda a versenyen elért jó eredmény. Igaz, hogy a verseny egyúttal kétélű fegyver, ha valami szétmegy, ha valami leszakad, vagy ha a gyári menő nagyon kikap, hát van a konkurrenciának miről fölényes előadást tartani a vevőjelölteknek. Akinek azonban srófra jár az esze, az segít magán. Így például két német gyár felette szellemes módszert agyalt ki arra, hogy a versenyezés rizikóját kiküszöbölje. Kezdték mégpedig úgy, hogy kihirdették: szelnek eresztettük a versenyosztályt és nem versenyzünk többet. Ugyanakkor azonban nagyítóokban, de annál lázasabban fabrikálták az új versenygépeket! A versenyzőket pedig kinevezték Herrenfakrereknak, amin utóvégre megütközni nem kell, mert hiszen attól, hogy valaki versenyez, még lehet úr is. Csak úgy hemzsegték ezek az „urak“ a versenyeken és ha győztek, hát kétszeres volt a diadal. Ha kikaptak? Hát tehet arról a gyár, hogy az „urak“ ennyire mazsolák. Szellemes és jutányos ez a megoldás. A „Herr“ Brauchitsch és „Herr“ Wiese rendszer. Érdemes utánozni.



Az angol TT győztes Norton csapat. Balról Simpson, középen Guthrie, jobbról Woods.

Hengerköszörülés, uj dugattyu...

Mit kell tudnunk, ha
hengerünket köszörültetjük
és új dugattyut szerelhetünk

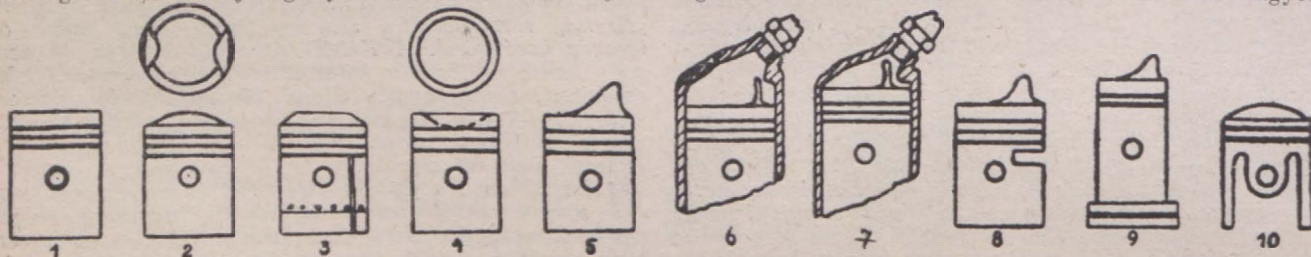


A modern robbanómotornak kétségtelenül a dugattyú a legerősebben igénybevett és elhasználódásnak kitett alkatrésze. Ha elgondoljuk, hogy az átlagos fordulatszámú motor dugattyúja hengerében minden egyes kilométernyi úton kb. 4000-szer végez fel-le mozgást, könnyen kiszámíthatjuk, hogy átlagos 20—25.000 kilométeres élettartama alatt nem kevesebb, mint 100.000.000-szor teszi meg az utat oda-vissza a hengerben, elképzeltjük, hogy ennek a szegény hengeres alakú fémdarabnak élettartama nem lehet korlátlan. Akár vasból, könnyűfémből vagy speciális ötvözetből készül a dugattyú, gigászi munkát végezve hamarosan kopik és — használhatatlanná válik.

A legtöbb motoros azt képzei, hogy ha a dugattyúja túl van a 20—25.000 kilométeren még meg lehet „fiatalítani”. Új dugattyúgyűrűkkel kísérletezik olyankor, amikor a motor füstöléséből és a benzin, valamint főleg az olajfogyasztás ugrásszerű emelkedéséből arra következtet, hogy a dugattyú már nem tömit eléggé, amit a kompresszióvesztés is igazol. Bár nem akarunk a kopott dugattyúgyűrűk felújítása ellen beszélni, mégis le kell szögeznünk: ha egyszer a dugattyú túlságosan elkopott és a hengerhez viszonyított hézaga túllép bizonyos mértéket, nem segít más, mint új dugattyú szerelése. És ne feledjük

milliméteres pontossággal — a gyakorlati követelményeknek teljesen megfelelő precizitással és ami a legfontosabb, percek alatt végzik el az újrafúrás munkáját. Ma már ott tartunk, hogy hengerenként 8—12 pengőért precíz hengerköszörülést kaphatunk, ha ehhez hozzávesszük az új dugattyú kb. 15—30 pengős árát, látjuk, hogy alig ötven pengőért, beleértve az új gyűrűket és a szerelést, végeztethetjük el azt a munkát, melynek költsége az üzembelfogyasztás normális mederbe való szorításával amúgy is hamarosan megtérül.

Ha hengerünket köszörültetjük, bizonyos óvatossági rendszabályokat ne mulasszunk el. Először is pontos mikrométerrel és a külön erre a célra szolgáló századmilliméteres pontossággal regisztrálva „órát”-val állapítsuk meg, hogy a henger furata mennyire kopott, mennyire ovális és kónikus. Ne egyezzünk bele „vaktában” munkába. A lemért adatok birtokában nem lesz nehéz megtárgyalni a javítóműhely vezetőjével, hogy mennyit köszörültessünk ki a hengerből, figyelembevéve az arany-szabályt: minél kevesebb anyagot eltávolítani, mert hiszen sor kerülhet újabb fúrásra is, a túlságosan vékony hengerfalnak pedig nincsen meg a kellő mechanikai szilárdsága. Ügyeljünk arra is, hogy az új dugattyú lehetőleg túlméretezett — tehát a normálisnál valamivel nagyobb



Hányféle dugattyú létezik? 1. Lapostetejű dugattyú. 2. Felül domboru mag sabb kompresszióarány elérésére szolgáló dugattyú koronáján kétoldalt laposra reszelve, nehogy a szelepek odaverjenek. 3. Csonkakup-koronájú dugattyú, szoknyáján behatítással, hogy teste rugalmasan illeszkedjék a hengerbe. 4. Régen a dugattyú koronája homorú volt, hogy a robbanótér gömbalakot nyerjen. 5. 6. 7. Kétütemű dugattyúk, a koronán levő függőleges szárny arra szolgál, hogy az elégett és nyers gázok keveredését akadályozza meg. 8. Kétütemű dugattyú, a jobb hűtés céljaira oldalt bevágással. 9. Speciális kétütemű ugynevezett lépcsős dugattyú, az alsó, nagyobb átmérőjű rész arra szolgál, hogy a karterkompresszió nagyobb legyen. 10. Sport és versenymotorokban gyakran látjuk az így kikönyvitett dugattyút.

el, hogy az új dugattyú csak akkor tömit tökéletesen, ha a hengert felfúrjuk, mert hiszen nemcsak a dugattyú kopik, hanem a henger is, sőt a hengernek megvan az a kellemetlen tulajdonsága, hogy nem egyenletesen körkörös kopik, hanem ovális, amit magzoláék találóan úgy hívnak, hogy „tojálissá” válik.

Amíg a motorosok legnagyobb része nem retten vissza attól, hogy szükség esetén a láncokat, a szelepeket, a szelepvezetőket, a gyertyákat stb. kicserélje, addig érthetetlen módon fáva húzódozik, hogy új hengert fúrjat és új dugattyút ajándékozzon motorjának. Pedig ha a kompresszió gyengül, a motor húzóereje csökken a dugattyúkopás következtében, semmiféle más csodaszer nem használ.

Valamikor a hengerköszörülés, illetve a henger felfúrása nagy procedura volt. Alig egy-két olyan műhely volt, mely ezt a munkát tökéletesen el tudta volna végezni és ennek következtében olyan fantasztikus árakat kértek, melyek joggal keltek borzalmat a motor gazdájában. Ma a modern technika már segített. Olcsón lehet kapni abszolút precíz és nem többtonnás súlyú hengerköszörülő berendezéseket, melyek — ha nem is tizezred-

átméről — eredeti gyári darab legyen. Ha pedig ilyen nincsen és nyersdugattyúból kell elkészíteni az új darabot, érdeklődjük meg a nyersöntvényt forgalombahozó cégnél, hogy a meleg okozta kiterjedés figyelembevételével mennyi hézagot kell hagynunk. A hengerköszörülés és az új dugattyú elkészítésének munkája után ragaszkodjunk ahhoz, hogy az összeszerelés előtt újabb precíz mérés eszközöltessek, gyakran fordul elő, hogy a slendriánabb műhelyek „elfúrják” a hengert, vagy pedig „elesztergálják” a dugattyút, de — mivel a számla a legfontosabb — lelkiismeretlenül beépítik: az eredmény rosszabb mint a hengerköszörülés előtt, bár ez nem nyilvánul meg azonnal. Az új gyűrűk ideig-óráig akkor is tömitenek, ha a dugattyú túlságos hézaggal illeszkedik a hengerbe és csak pár száz kilométer után jelentkezik a füstölés, a kompresszióvesztés, gyengül a motor húzóereje, sebessége és emelkedik főleg az olajfogyasztás.

Ha valamelyik zúgműhelyben arra akarnak rábeszélni, hogy csak köszörültessük fel a hengert és rakassuk vissza a régi dugattyút: szedjük minél gyorsabban a sátorfánkat, mert ott aligha értenek többet a motorhoz, mint a — KMAC igazgatósága a motorsporthoz.

PUCH motorkerékpár alkatrészek és javítóműhely a város szívében!

PAJOR IMRE VI., JÓKAI UCCA 26. TELEFON: 20-2-28

Vidéki rendelések azonnal elintézve.

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

olajtípus és

Használja kizárólag ezt!

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

Eladási statisztika - anno 1932.

A Puch gépek ismét nagy fölénnyel vezetnek a félévi eladási statisztikában.

Amikor jelent meg a rendőrségi vizsgajelentések alapján összeállított félévi hivatalos eladási statisztika, porbasújtott motorizmusunk haladásának újabb dokumentuma. Balgaság volna azonban a statisztika szomorú adatai mellett a gazdasági krízis esernyője alá bújva elhaladni, hiszen miként más téren, itt sem mindenben a válság a ludas...

Az idei év első felében 224 darab motorkerékpár került forgalomba, szemben a tavalyi év ezen szakaszára eső 565 darabjával és az 1928-as rekord-év 1976 darabra rúgó félévi eladásával. A lista vezető helyét, mint az utóbbi években úgyis szólóval, mindig a Puch gépek foglalják el, ezzel is bizonyosságot téve a gráci márka elsőrangú kvalitására alapozott utólérhetetlen népszerűségéről. Büszkének is rá Puchéknak, hogy a 224 eladott gép közül 81 Puch! A lista második helyét a Méray gyár eladásai foglalják le, míg a harmadik helyre került BSA előretörése szembeálló. Ime a motorkerékpár eladási statisztika:

Gyártmány	I. negyed	II. negyed	Összforg. első félév
PUCH	20	61	81
Méray	5	20	25
BSA	4	11	15
Rudge	1	6	7
Ariel	1	5	6
Raleigh	2	4	6
Monet G.	—	4	4
Motosacoche	1	3	4
D. K. W.	—	3	3

míg a AJS, Dunelt, Harley, Indian, New Hudson és NSU 2-2, AJS, AKD, Dorman, Douglas, FN, Francis B., Goliath, James, Matchless, Morgan, Royal Enfield, Royal Ruby, Motocomfort, Standard, Sun, Super X., Velocette és Zenith pedig 1-1 darabot forgalmaztak az év első felében.

Az első félévben forgalomba került személyautóautóik száma 107. Tavaly még 364 kocsi szerepelt a listán, az 1929-es rekordév első fele pedig 1412 kocsit adott át az országutaknak! Az eladási statisztika élen természetesen a Steyr-Austro Daimler konzern gyártmányai állanak, az amerikaiak — még Ford is! — eladásai teljesen letörtek.

Legszomorúbb kép tárul elénk a teherautók eladási statisztikájáról. Az idén mindössze 23 teherautó került forgalomba. Kétségbeejtő! Tavaly legalább még 113 jármű kapcsolódott bele a teherforgalomba, nem is szólva 1929-ről, amikor az első félévben 575 teherautót adtak el! Olyan óriási visszaesés ez, amilyen csak egészen speciális agyvelők kigondolásai alapján serkenhet... Mindenesetre gratulálunk hozzá!

A tehergépkocsik eladási listáján a Rába gyártmányok szerepelnek az élen, ez a lista egyetlen örvendetes eseménye.

SZERKESSZE ÖN A MOTOROST!

Negyedik esztendeje szolgáljuk immár a magyar motorostábor érdekeit. Megindulásunkkor hirdett programunkat híven álljuk: egyesületektől és testületektől függetlenül, egyedül a motoros tábor érdekeinek vagyunk nyitlászavú, meg nem alkuvo harcosai. Bátor kritikánk, népszerű szakcikkeink, színes versenytudósításaink, bőséges kép- és hirtanyagunk egyaránt meleg otthont szereztek a Motoros részére úgy a motorkerékpárosok, mint pedig az autósok, motorcsónakosok, illetve az aviatika iránt érdeklődők táborában. A magyar motoros közönség megértése, szeretete és áldozatkészsége a legsúlyosabb időkben is lehetővé teszi lapunknak kiválóan mitsem csökkent megjelenését.

Amilyen örömmel láttuk olvasóink ragaszkodását, éppen olyan szívesen fogadtuk kritikájukat, a lap tartalmi összeállítására vonatkozó észrevételeiket, melyek kétségtelenül értékes egyengetői voltak annak az útnak, amely a Motoros mai elterjedtségéhez vezetett. Jól tudjuk, hogy lapunknak szoros kontaktusban kell állania olvasóközönségünkkel és ez a kapcsolat annál összeforrottabb lesz, minél jobban fedi lapunk tartalma olvasóink kívánalmait.

Felhívjuk tehát a magukban meg-

fontolt kritikai készséget érző olvasóinkat, közöljék velünk a lap tartalmi összeállítására vonatkozó észrevételeiket. Lapozgassanak át egy évfolyam „A Motoros”-t, igyekezzenek áttekintést szerezni az anyagról és közöljék velünk észrevételeiket, kifogásaikat: legyenek egyszer Ön a Motoros szerkesztői, írják meg nekünk, hogyan állítanák össze Ön a lapot! Természetesen ne feledkezzenek meg a gazdasági adottságokról sem, hiszen a jelennek, sajnos, ezek a legkérelmezhetőbb irányítói és vessék számításba azt, hogy mi ezen anyagi lehetőségeket a lap jövője érdekében a végsőkig kihasználjuk. Hogy pedig olvasóink véleményéből egységes képet nyerhessünk, kérjük, hogy a kritikákat július hó 25-ig postára adni sziveskedjenek.

Tehát rajta! Legyenek most igen tisztelt olvasóink a szerkesztők és mutassák meg nekünk, hogyan állítanák össze Ön a rendelkezésre álló terjedelemben a Motorost!

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

DÖMPING!

Motorkerékpár lakat P 7--től

Lábtartó párja --- P 8--től

PÁPAI MOTORSERVICE

V., Hollán-utca 15. — Lipót-körutnál.

Valassza ki motorjához a megfelelő

SHELL

OLAJAT

Kövés 1932

Mr. C. Cummins megoldotta a magasfordulatu nyersolajüzemű sportmotor problémáját...

Néhány érdekes részlet arról a konstrukcióról, melynek célja: kizárólag folttisztításra kárhóztatni a benzint.



London, július 3.

Tegnap reggel érdekes levelet hozott a posta:
— *Mr. Cummins szívesen látja holnap 10 a. m. a Brookland-pályán, ahol Dieselmotoros versenykocsiját mutatja be. Stb., stb.*

Kora reggel kisettem a Paddington-állomásra. Utrány Weybridge. A Brooklands Ltd. pályája.

Közben törtem a fejemet. Ki is az a Mr. Cummins? Hát persze. Aki a tavalyi Indianapolis versenyen indult nyersolajmotoros versenykocsiján és közel 150 km-es átlagot ért el. Hát persze, hogy emlékszem. Daytonában 165 km-es sebességet futott benzintelen kocsiján.

A weybridgei állomásról percek alatt kirepít a taxi a Brooklands betonteknőjébe. Át az alagúton, jelentkezés a titkárnál. How do you do?

Mr. Cummins fiatalos, szikár jenki. Ott áll vakítóan fehér kocsija mellett és magyaráz. A kocsija egészen normális versenykocsinak néz ki, egy kicsit magas a karosszériája, körülbelül úgy fest, mint a Stuck-féle Austro Daimler.

A gépház tető fellendül. Alatta egészen szokatlan valami:

— *Négyhengeres csőnakmotorból alakítottam át — magyaráz Mr. Cummins —, de már majdnem készen van az új hat-hengeresem.*

Nagy kannában vizet hoznak. Mr. Cummins hőmérőt dug belé. 18 Celziusz fokos a víz, tehát nem is langyos. A hűtővizet betöltik és a nyersolajmotorok apostola beül a gépbe. Megnyom egy kis villanykapcsolót és utána tízig számol. Ujabb gombot nyom meg, hallani az anlasszmotor fogaskerekének zsörtölődését. Két-három másodperc és beugrik a motor. Égető, kellemetlen szag terjeng, az égett nyersolaj jellegzetes szaga. Sokan nem értik a dolgot és nem találnak benne semmi rendkívülit. Csak a szakértők értik a dolgot, másodpercek alatt hidegen beinduló nyersolajmotorral állunk szemben.

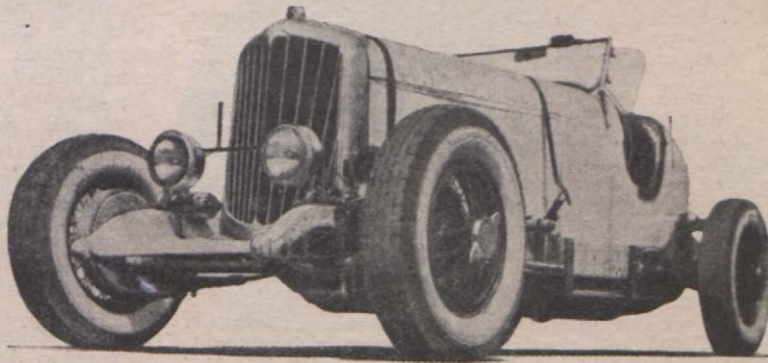
Félperces bemelegítés után Mr. Cummins „gázt“ ad. De ezt nem kell szószertint venni, mert a motor nem gázt kap, hanem nyersolajat. Cseppfolyós állapotban. Előkerül a stopper. Mr. Cummins egy gyors kört akar menni. Állóstarttal indult neki és pontosan 153 km-es átlaggal futotta

be a Brookland kört, ami becsületére válik akár egy Bugattinak is.

Gratulációk. Mr. Cummins kikászolódik és beszélni kezd:

— *Az anyaföld adja a nyersolajat, melyet desztillálni és raffinálni kell, hogy benzint nyerjünk, amit aztán a motor munkává alakít át. Hát nem gazdaságosabb a nyersolajat úgy felhasználni, amint az a pennsylvániai vagy lengyel olajmezők fűrotornyain kibugyog? Eddig vajmi kevesen alkalmazták sikeresen nyersolajmotort autóhajtásra. A legnagyobb akadály volt a hatalmas önsúly, a nagy hengerűrtartalom, a hosszadalmas beindítás és az alacsony fordulatszám. Helytelen nyomon haladtak a konstruktorok. Injektorokkal dolgoztak, melyek nyomás alatt fecskendez-*

ték a robbanótérbe a nyersolajat, melyet azután a motor kompresszióhője gyújtott meg. Az én rendszerem más. Én előmelegítem a nyersolajat villamos hevítőszerkezettel, az olaj majdnem gőzzé hevítve félig gázállapotban kerül a robbanótérbe. Az adagolás így teljesen pontos, a gyújtás és elégsz tökéletesebb, magasabb fordulatszám lehetséges és ami a legfontosabb, a legszigorúbb téiben



Ugyan ki hinné, hogy ezt a pompás versenykocsit nem benzin hajtja?

is pillanatok alatt be lehet indítani a motort.

— *Ez a motor 47 liter hengerűrtartalmú és percnként harmadfelezer fordulat mellett 85 lóerőt teljesít, de fordulatszámát fel lehet hajtani háromezer fölé. A most épülő hathengeresem hengerűrtartalma csak három liter lesz, de 4000 fordulat mellett 110 lóerőt várok tőle.*

— *Az Indianapolis verseny 800 kilométerét újratöltés nélkül végeztem, ami a nevetségesen csekély fogyasztásban leli magyarázatát. Hát még a benzin és a nyersolaj közötti árkülönbség. Alig egy hetede az üzemeltetés.*

— *Ha terveim sikerülnek és megindíthatom a szériagyártást — vázolja közeli terveit Mr. Cummins —, úgy a benzin nagyot fog veszíteni mostani jelentőségéből. Folttisztításra fog majdnem kizárólag szolgálni.*

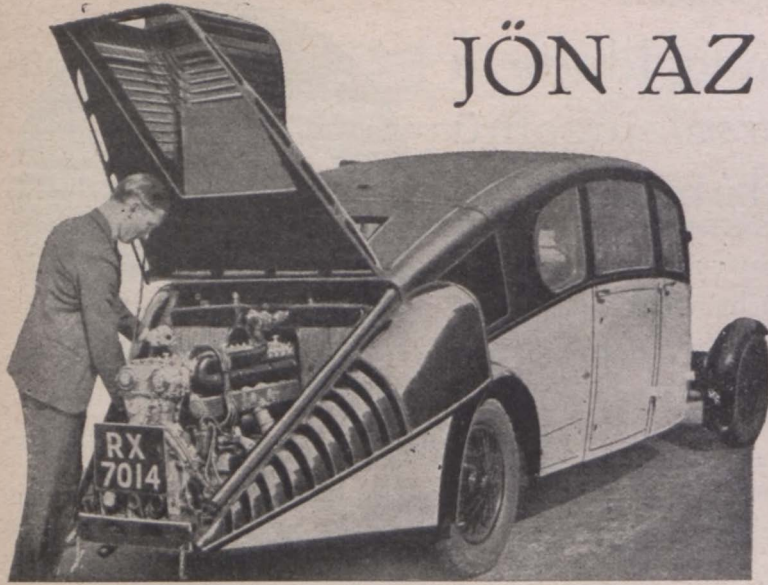
Utközben hazafelé megtapogattam a mellényzsebemben levő Pratts benzincsekkfüzetet. Van még 80 gallon-nyi utalványom. Gyorsan el kell használnom, még mielőtt Mr. Cummins autói megjelennek. Mert annyi folt egész családom ruháin — beleértve az utódokat — sem fog akadni, hogy a tisztításra 350 liter benzinre lenne szükség.

Z.

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

FŐRAKTÁR:
GHILLÁNYMIKLÓS
II., CORVIN-TÉR 5. (FŐ-UTCA)

JÖN AZ ÁRAMVONAL AUTÓ?



Burney az áramvonal-autó vezérharcosa legújabb modelljén a kocsí farában helyezte el a motort. Figyelljük meg a karosszéria alakját mely szinte hajszálra egyezik a szélcsatornában legjobban bevált autó áramvonal-idommal. Csupán a kerekekkel és a hűtéssel van kis baj!

Az áramvonal-autó problémája régi keletű. Most megint divatját éli, hiszen a szuperrekordok beigazolták, hogy a légellenállás ellen folytatott harc olyan eredményekkel járt, melyeket érdemes a szériagyártmányokra is átültetni. Különösen ma áll ez, amikor a közönség a gazdaságos üzem elvét mindennél előbbre helyezi. Az áramvonal-probléma pedig a gazdaságosság szempontjából jut elsősorban figyelembe, minthogy célja a motorteljesítmény gazdaságosabb kihasználása, illetőleg kisebb teljesítményű, redukált fogyasztású motorok alkalmazása. Az áramvonal-autónak természetesen ellenségei is vannak, akik főleg azzal érvelnek, hogy ami 400 km-nél indokolt, az 80—100 km-nél fölösleges! Ez pedig túlzás. Az áramvonal-probléma fölösleges voltáról beszélni hanyagság, mert a normális utazási sebességeknél fellépő, igenis tetemes légellenállást egyszerűen azért lekicsinyelni, mert megszoktuk és számolunk vele, nem lehet helyes felfogás! Mennyire megérezzük, főleg kiskocsiban, az ellen-szél fékező erejét, nyilván azért, mert szokatlan. Ne feledjük el, a légellenállás hatása ehhez hasonló, csak — megszoktuk. Különösen ma a kiskocsik korszakának küszöbén nem engedhető meg a légellenállás lekicsinylése, amint hogy a miniatűr motorok teljesítményével sem engedhető meg a rablógazdálkodás!

Történeti visszpillantást vetve az áramvonal-autó fejlődésére az első kezdeményezéssel már az automobilizmus hőskorában, 1899-ben találkozzunk. Camille Jenatzky nevéhez fűződik az első áramvonal-autó megépítése és ez a furcsa négykerekű, szivarhoz hasonló masina elsőnek haladta túl az akkoriban büvös 100 km-es sebességhatárt. Az áramvonal-autó probléma azonban valójában csak Rumpler kísérletei nyomán kezdett kibontakozni. Rumpler a gyerekecipőben sántikáló kérdést a

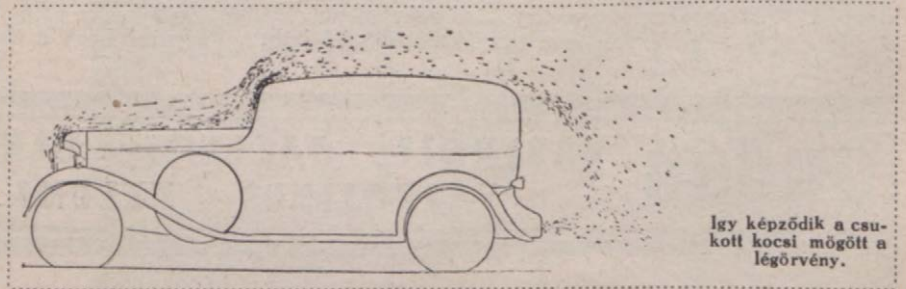
legklasszikusabb empirizmussal igyekezett megoldani és első próbálgatásul egy akkoriban tökéletesnek mondható repülőgéptörzset helyezett egyszerűen négy kerékre! Rumpler első lépése azonban méhében hordozta a kudarc csíráját: figyelmét elkerülte az, hogy másfépen viselkedik a légellenállás szempontjából a levegőben úszó test, mint az úttészen, kerekeken tovaördülő autó. Rumpler idejében a repülőgépek kerekeit még nem bujtatták áramvonal idomokba, de ismeretlen volt a levegőben behuzható futószerkezet is. Az akkori aerotechnikusok a repülőgépek kerekeit légellenállást mint leküzdhetetlent egyszerűen ad acta tették. Ugyanígy tett Rumpler is áramvonal autójánál, de tetézte ballépését, hiszen a menetiránnyal szembe forgó kerekek légellenállását még fokozottabb mértékben kellett volna figyelembe vennie.

Rumpler tévedését a Zeppelin-művekhez szakadt hazánkfia, Járay ismerte fel először, konstrukcióiban zárt áramvonal-idomból bujtatta ki a kerekeket. Elgondolása távolról sem érdemelte meg kudarcát. Balsikere inkább annak volt betudható, hogy az akkori autók olyan messze álltak az áramvonalazástól, mint Makó — Jeruzsálemtől... A szokás hatalma pedig győzött...

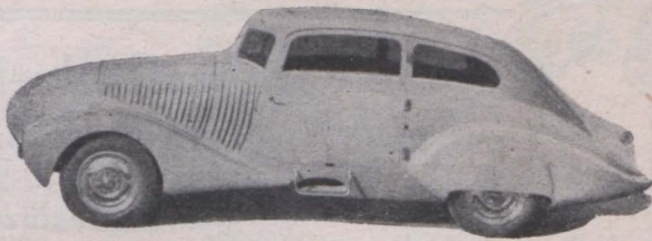
Rumpler és Járay kísérletei azonban igen értékes adatokat szolgáltatnak. Mint alapigazságot ismertük meg azt a tételt, miszerint a levegőben mozgó test légellenállása annál

nagyobb, minél nagyobb légréteget hoz mozgásba, hiszen ezen légrétegeket tulajdon mozgási energiája egy részének feláldozásával hozza mozgásba. Ez a mozgási-energiaveszteség pedig a — légellenállás. Ezzel azután már kézenfekvő a feladat megoldása: a légellenállást legegyszerűbben úgy csökkenthetjük, ha a mozgó testet, jelen esetben karosszéria idomot olyanak választjuk meg, mely lehetőleg a legkevesebb légréteget hozza mozgásba. Az ilyen idom alapformáját maga a természet végtelen célszerűsége ismertette meg a technikusokkal, hiszen a hulló vízcepp mindig olyan alakot igyekszik felvenni, hogy légellenállása minimális legyen. Azt is mondhatnánk, hogy a levegő a maga kedvére formálja a lehulló esőcseppet. A megfigyelések leydeni palack kisüléseivel készített fotografiai felvételek igazolják, hogy az aláhulló vízcepp annál jobban megnyúlik, minél nagyobb sebességgel hull alá. Az esőcsepp, valamint a halak alakjának, az ichtoidnak összeházasításából születtek meg azok a karosszéria formák, melyek az áramvonalazás jegyében léptek a versenypályákra és országutakra.

Érdekes kísérleteket végeztek a szélcsatornák mesterséges légáramába helyezett legkülönbözőbb kísérleti modellekkel, amikor is a légáramba szondán át bevezetett füstből szinte kirajzolódnak a kísérleti test mellett tovasikló áramvonalak és örvénylések. A szélcsatornában végzett kísérletek beigazolták, hogy a légmozgás komponensei a karosszéria oldalai és teteje mentén siklanak tova, érthető tehát, hogy a konstruktorok munkája elsősorban ezen komponensek hatásának neutralizálását célozta. A légellenállást főleg a tovarobogó jármű mögött szívóhatást kifejtő légrétekek örvénylése okozza, ezen örvénylés megszüntetése az aerotechnikus célja. Ezért helyeznek oly nagy súlyt a világrekord-gépek farának kiképzésére, ezért rakott Táton Eddy Meyer Henne példájára cukorsüvegszerű idomot hátsó fertályára és ezért nyert a Wright majd a Simcock—Bruce-féle masina há-



Igy képződik a csukott kocsí mögött a légörvény.



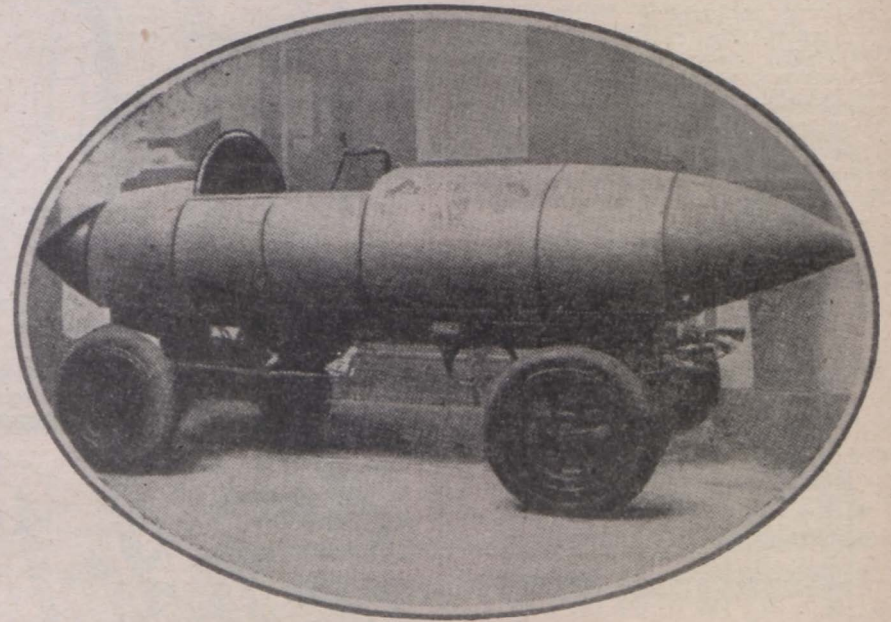
A cseh Wykoff kocsijának tipikus áramvonal-autó: a karosszériával szoros egységet alkotó áramvonal idomba burkolt kerekek a sárhányó idomba épített reflektor, miniatűr hágcso és hátul — a la Campbell — csővevény vertikális stabilizátor felület. Ez utóbbira igazán semmi szükség...

tulja az áramvonal-elméletnek megfelelő kiképzést. Ebben a körülményben leli magyarázatát a Henne által kezdeményezett áramvonal sisak, melynek alteregóját a rekordkocsikon a vezető feje mögül a kocsijának farával szerves egységet képező, hátrafelé futó kúpos gerinc helyettesíti. Ezen gerinc van hivatva a vezető feje által kiszorított légrétegeknek a fej mögötti örvénylés és szívóhatásmentes összecsapását biztosítani, vagy ami ezzel egyenértékű, a légellenállást minimumra redukálni. Az áramvonal-idom és így az áramvonal-autó örvénylések előidézése nélkül szeli a levegőt, abba mintegy belepréseli magát, az ilyen kocsinak jelentős mértékben növekszik a stabilitása is. A szélesatornában végzett kísérletek beigazolták Rumpler előbb említett tévedését is, miszerint a hegyes csúcsban végződő áramvonaltest éppen az úttesthez való közelsége folytán távolról sem mondható ideális áramvonal-autó idomnak.

A legmegfelelőbb áramvonal-karosszériának a szélesatornában igenis Járay hosszába vágott, nyújtott víz-cseppidoma mutatkozott, amit a modern áramvonal-propagálók vezérharcosa, az angol Burney sietett is saját kísérleti modelleihez felhasználni. Ezen felébe vágott, tojásához hasonló idom legnagyobb magasságát hosszának első harmadában éri el, hátrafelé az idom folytonosan keskenyedek, majd laposan-hegyes farkban végződik. Az ilyen, szinte ideális légellenállási viszonyokat teremtő karosszériánál természetesen a reflektorok, pótkerekek stb. kellékeknek mintegy a karosszériába beépítve kell lenniök. Mondanunk sem kell, hogy például egy szabadon felerősített reflektor a kocsijának összellenállását felette nagy mértékben növelné. Az áramvonal-karosszéria a normális kocsikénál nagyobb belső férőhelyei biztosít, legyen akár elől, akár pedig hátul beépítve a motor. A motor elhelyezésének problémája igen sok vitát provokált már, e helyen nem akarunk vele bővebben foglalkozni, le kell azonban szögezünk azt, hogy a hátra épített motort nem minden alap nélkül mondják az áramvonal-autó conditio sine qua nonjának. Hasonló kényes problémája az áramvonalautónak a kerekek burkolásának megoldása is.

Sajnos, azt kell látnunk, hogy a tervezők javarésze beleesett abba az

„on revient toujours“-ba, hogy a pompásan felállított áramvonal-elméletet a divat szeszélye szerint részleteiben akarta a gyakorlatba átültetni. Már pedig ne gondoljuk, hogy egy áramvonalba szabott reflektor vagy akár sárhányó számottevően csökkenthetné a kocsijának légellenállását. Az oktalan le-



Jenatton „la jamais contente“ (soh' sem megelégedve) nevű vehikuluma volt az áramvonal-giccek első példánya. Mentségére szolgáljon, hogy az elmúlt évszázad szülötte volt és mégis kifutotta a 106 km-t.

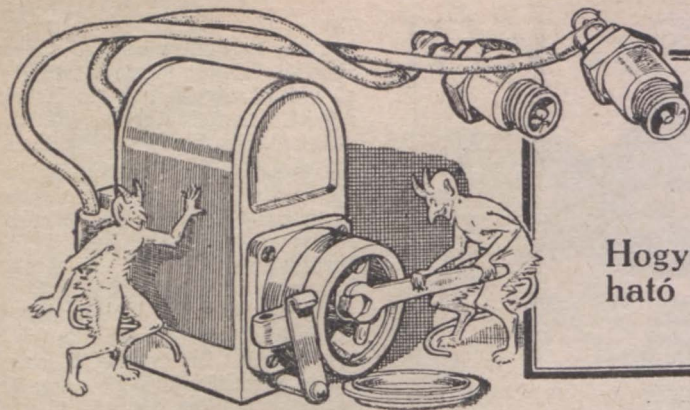
gömbölyítéseknek éppen olyan kevés közük van az aerodinamikához, mint — mondjuk — a ferdén bevágott ajtóknak... Mindez csak iparművészek munkája, de nem tudományos technikai alapon álló mérnökök elgondolása.

Kétségtelen dolog, hogy az áramvonal-autó problémájának megoldását felette megnehezíti az a körülmény,

Jól jegyezzük meg, nem mind áramvonal-autó az, ami hegyes avagy laposan hegyes csúcsban végződik. Még a versenykocsi sorában sem! Az áramvonal ma a lényeg félredobásával lett divattá. A divat azonban nem mindig szolgálja a haladást, még kevésbé a sebességnövekedést avagy a gazdaságosabb üzemet. Az áramvonalnak pedig ezek a céljai!



Lockhardt egykori rekord aspirans Stutze minden látogat ellenére sem volt tökéletes áramvonal-kocsi.



Ne hanyagoljuk el a gyújtókábelt!

Hogyan készítünk házilag megbiz-
ható kábelsarut?

A henger gáztöltését felrobbantó szikrát a gyújtókábel vezeti a mágnesből a gyertya középső pólusára, tehát felette fontos alkatrésze motorunknak. Mégis sokan elhanyagolják ezt az igénytelen, gumival bevont drótdarabot, mely pedig legalább olyan fontos, mint az emberi szervezet akármelyik főütőere. Látni kopott szigetelésű, toldott-foldott kábeleket, istencsodája, ha az így szerelt gép üzemképes és nem áll le minduntalan.

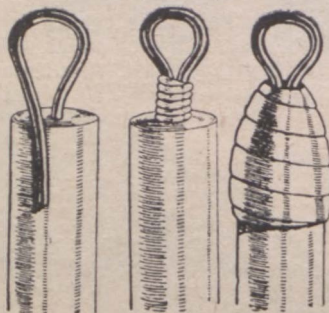
Akármiilyen vastag a gyújtókábel gumiszigetelése, ha megreped vagy elkopott, úgy a szikra a hibás helyen átugrik, az áram rövid utat talál anélkül, hogy elérné a gyertyát és kimarad a gyújtás. Erdemes tehát évente új mágneskábel szerelni, nem

kell választanunk.

Nagyon fontos a jó kábelsaru is. Vannak, akik egyszerűen ráhurkolják a kábel végét a gyertya közép-

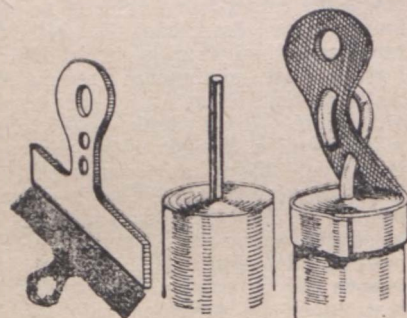
űr a hiba forrására, miután talán szétszedte a karburátort és a mágnes megszakítóját is.

Erdemes tehát jó kábelsarut szerelni, ilyen kapni készen Boschéknál, aki azonban takarékoskodni akar, az házilag is elkészítheti. A legegyszerűbb sarut úgy készítjük, hogy a kábel végéről lehántjuk kör-

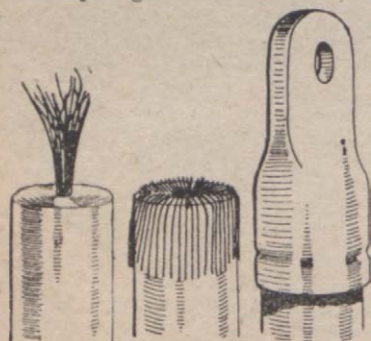


A legegyszerűbb megoldás.

ső pólusára, melyen csak ritkán található rögzítőanyag. Menetközben a kábel lezsalul, kimarad a gyújtás, leáll a gép és rendszerint csak negyed-órai vizsgálat után jön rá mazsola

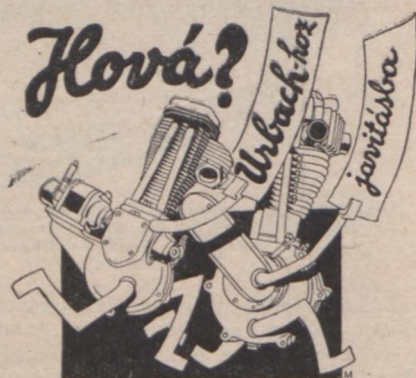


Még egy megoldás.



Igy készítünk kilótt patronhüvelyből kábelsarut.

feledkezve meg arról, hogy minél messzebb van a mágnes a gyertyától, annál erősebb szigetelésű kábelt



VI. HUNYADI-TÉR 12. T. 116-28.

MOTOROSOK!

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

ROLLS GARAGE

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

K A E M

rádiókészülékek legjobbak!

Kaphatók augusztus 1-től minden rádiószaküzletben.

ben a szigetelést, a csupasz drótot hurokká görbítjük és szigetelőszalaggal rögzítjük. Jobb és tartósabb megoldás egy darabka rézlemezt olyan alakúra kivágni, mint azt az ábránkon látjuk. A csupasz kábel végét a két kisebb lyukon áthúzzuk és leforrasztjuk. Még jobb az a saru, melyet régi revolverpatronból készítenek, általában a 7 milliméteres kaliberű kilótt hüvely megfelel. Magyarázat nem kell, az ábra elég be-
szédes.

Lausanneban béke: Legyen itt is béke!

Kérem azon motorkerékpárkereskedőket, — akik árambolónak titulálnak, — ne vegyék rossz néven azt, hogy motorkerékpár javítást és alkatrészt a szakmában eddig nem létezett olcsó áron árúsitok mert a nagy forgalom, — kis haszon elvét más szakmában is alkalmazták sikerrel és az még nem meríti ki a tisztességtelen verseny kritériumát.

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

ISTROS

far- és oldalcsónakmotorok a legkülönbözőbb típusokban világító berendezéssel már P

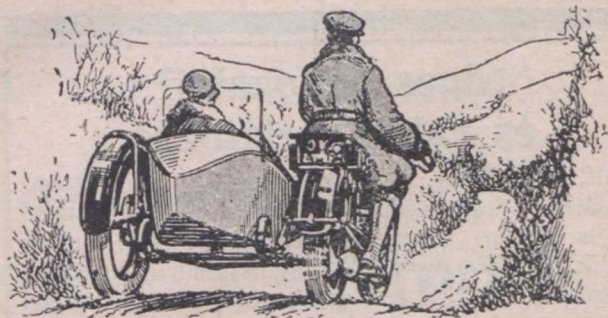
405.-
-től

Egyéves garancia!

Kedvező fizetési feltételek!
Kérjen ismertetést.

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



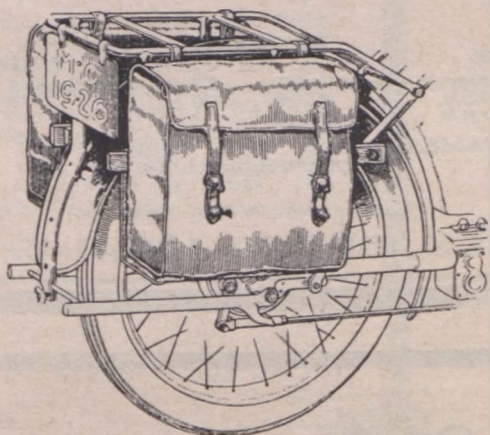


SAJÁTITSUK EL A CSOMAGOK FELPAKKOLÁSÁNAK MŰVÉSZETÉT!

Hogyan és hová helyezi el csomagjait az a motoros, akinek nem telik oldalkocsira, mégis hosszabb túrára akar indulni?

Legutóbbi számunkban néhány túratípussal szolgáltunk olvasóinknak. Cikkünk kapcsán több levelet kaptunk, melyben olvasóink arra kértek fel bennünket, hogy foglaljuk a motoros-csomagolás kérdésével is és adjunk tanácsokat azok részére, akik szőlőgépen indulnak hosszabb túrára és sejtelmük sincsen, hová pakkolják fel a poggyászatukat. Gyakorlati tanácsok és fogások irányában az egyik legismertebb francia szőlőmotoros világjáróhoz fordultunk, akinek évtizedes és felette értékes tapasztalatait a következőkben adjuk.

A civilizációnak megvannak az előnyei, de a hátrányai is. Így ha hosszabb időre eltávozunk hazulról, megfelelő poggyászt kell hurcolnunk magunkkal, hogy a huszadik század a „megjelenéssel” kapcsolatos követelményeinek



A csomagtartó két oldalán felülő a külöktől pántokkal távortartott nyeregtáskák vagy lapos kofferek rendkívül sok holminak elhelyezésére alkalmasak.

eleget tehesünk. Pedig főleg a kánikulában mennyire irigyeljük az úgynevezett paradicsomi korszakot, amikor elegendő volt néhány tüskével összetűzött fűgefalevél az udvarképes megjelenéshez. Ma sajnos, szigorú rendőri előírások tiltják az ilyesmit, ha ugyan akadna valaki, aki lombzakóban akarna pompázni, meg kell hajolnunk tehát az elkerülhetetlen előtt. Mindenféle ruhaneműt kell magunkkal hurcolni túrára és legfeljebb azt tehetjük, hogy egy kis ügyességgel úgy visszük magunkkal felszerelésünket, hogy az a legkevesebb helyet foglalja el és a legkevesebb alkalmatlanságot okozza.

A pakkolás szempontjából az oldalkocsis motoros aránylag szerencsés. Az oldalkocsiban rengeteg hely akad, ahol kisebb-nagyobb pakkokat helyezhetünk el anélkül, hogy az utas kényelmét befolyásolnánk, a karosszéria farán levő csomagtartóra pedig hatalmas koffert szíjazhatunk fel, ha a rugók kibírják. A szőlőmotorosnak azonban sok fejtörésbe kerül, amíg mindent el tud helyezni anélkül, hogy úgy festene, mint valami költözőkő karaván a Dagály-utcában.

Először is úgynevezett kirakóvásárt csapunk. Az ebédlőasztalra, vagy az ágyra szépen kirakunk mindent, amit magunkkal akarunk vinni, gondosan kielejtezve azt, amire komoly szükségünk nincsen. Két csoportra választjuk szét a kirakott holmit, a gyakran és a ritkán szükséges dolgokra. Hogy miért? A fogkefére például — tisztelet a kivételeknek — naponta van szükség, a tartalék gallérgombokra ritkábban. Tehát indokolt kettéválasztani a holmit, hogy a mindig szükséges tárgyakat olyan helyre csomagoljuk, ahol könnyen megtalálhatók. A második lépés kisebb csoportokat csinálni tekintettel arra, hogy könnyebben helyezhetünk el több kisebb pakkot, mint egyetlen nagyot. A csoportosítás természetesen attól függ, hogy hány csomag elhelyezésére alkalmas része van a gépnek.

A legtöbb csomagot a gép csomagtartóján helyezhetjük el. A legtöbb gépen a csomagtartó vérszegény. A esőkonstrukció nem a legideálisabb ahhoz, hogy reá lazulás és zörgés nélkül pakkoljunk fel, a legjobb esetben is annyi szíjra van szükség, hogy a felpakkolás még megy, de a lepakkolásnál majdnem annyi ügyességet kell kifejtenünk, mint a lánctörő Houdininak az orfeumban. A csomagtartón elhelyezett holminak teljesen fixen kell rögzítve lennie, ellenkező esetben nemcsak a holmink sínyli ezt meg, hanem a gép stabilitása is erősen szenved. Fel tehát az asztalozhoz, táblát készítettünk félcollos deszkából, széleibe a szíjakkal befűzésére alkalmas hosszúságú lyukakat fúratunk és az egészet laposvasból készült és csavarokkal rögzíthető kenyelekkel kapcsoljuk fel a csomagtartó csöveire, ábránk különben nagyszerűen megmutatja ennek a csomagtartó deszkának megoldását és felszerelését. Sikerült tehát sima, megfelelően széles és hosszú felületet varázsolnunk a csomagtartó helyébe, melyre egyszerűen felszíjazzuk a koffert. Azt talán meg kell említenünk, hogy a deszka kis szabásánál ügyelni kell arra, hogy a csavarok fejei jól legyen mélyítve a deszkába, ellenkező esetben egynapi motorozás után pompás lyukakat találunk a kofferen.

Azt hinnék, hogy ezzel végeztünk a csomagtartóval és hogy több hely itt nem akad? Dehogya. A csomagtartó és a hátsó sárvédő között még akad hely kis hajlékony csomagocská számára, melyet vékony szíjjal rögzítünk, csak aztán nehogy olyasmit rakjunk belé, ami elázik.

A hátsókerék két oldalára sok mindent rakhatunk fel. Két megoldás kínálkozik: vagy a háborús emlékeinkben kísértő, kétoldalt felülő nyeregtáskát használjuk, vagy pedig két lapos koffert, melyet megfelelő laposvasból laka-

KIÁRUSITJUK

MOTORKERÉKPÁR RAKTÁRUNKAT

Francis-Barnett

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

DUNELT

- 350 cm OHV kilométerórával ... P 1600.—
- 500 cm OHV kilométerórával ... P 1700.—

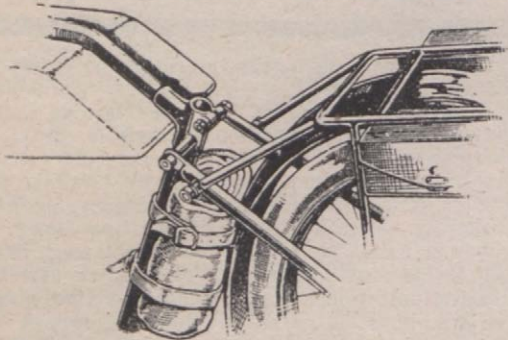
Vizsgáztatlan új gépek gyári garanciával!
Előnyös eladási feltételek!

**VECSEY JENŐ OKL. GÉPÉSZMÉRNÖK
KERESKEDELMI ÉS IPARI R.-I.**

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

tossal elkészített keretbe rögzítünk. Ha nyeregtáska mellett döntünk, — melyet a Jókai-uccai Bruck motorcikli cégnél alkalmi áron vásárolhatunk — úgy fából vagy laposvasból készült lemezeket rögzítsünk párhuzamosan a talajjal a hátsóvilla és a csomagtartó rögzítő-száraira, nehogy a nyeregtáska odaérjen a kerékhez vagy küllőkhöz. A keretbe foglalt kofferre előnye, hogy merevebbek, viszont a nyeregtáskás megoldás az olcsóbbik.

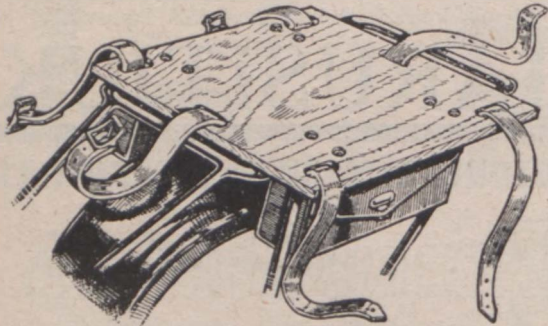
Némi ügyességgel a nyereg alá is elhelyezhetünk kisebb, puha csomagot. Természetesen ne felejtjük el, hogy a nyeregnek rugóznia kell, ellenkező esetben nemcsak a hátunk



Igy erősítjük fel az overált a nyeregcső és a hátsó sárhányó közé.

sinyli meg, hanem a csomag is olyan sorsra jut, mint őseink nyereg alatt puhított bifsztekje. Van olyan gép, melyen a nyeregcső és a hátsó sárhányó között találunk helyet; ide csomagolhatjuk az overált, az úgynevezett macskaruhát szép időben és az a hasznunk is megvan, hogy pillanatok alatt rendelkezésünkre áll az egybeszabott, vízmentes ruha.

Felesleges szerszámot és alkatrészt ne hurcoljunk magunkkal! És ne akarjunk mindent a szerszámútkába gyömöszölni. Így például tartalék láncdarabot sokkal jobb a nyereg alá pakkolni. A szerszámútkás az abszolút vízmentes rekeszek közé tartozik, inkább tegyük a ritkán használt alkatrészeket máshová és helyükbe a barna papírba csomagolt gallérokat és nyakkendőket rakjuk.



A deszkával felszerelt csomagtartóra gyerekjáték felszíjazni a koffert csak ügyeljünk, nehogy a csavarok fejei kiálljanak a deszkából.

Nem elég a csomagokat jól elhelyezni, jól meg kell őket védeni is. Kinek nincsen régi, szakadt-kopott gumikabátja, melytől a handlő is undorral fordul el? Egy kis szabászati remekeléssel könnyen kihasználhatunk olyan darabokat, melyek nagyszerű szolgálatot tesznek a csomagok becsavarására és vízmentesítésére. Kitűnő erre a célra a vékony ponyva, vagy a háborúból ismert sátorlap. Ne bízzunk túlzottan a csomagtartóra szíjazott koffer vízmentes tulajdonságaiban és különösen akkor éljünk a gyanuperral, ha az inkább a papírgyárból származott, mint a tehén hátából!

Ha a már említett helyeket kimerítettük és holminkat mégsem sikerült teljes egészében elcsomagolni, akkor elő a hátizsákkal. Rengeteg holmi fér el a hátizsákban, csak fontos, hogy a rukszák jóminőségű és vízmentes legyen. A hátizsákba a leggyakrabban szükséges holmit rakjuk, tehát a mosdószerkeket, zsebeiben kitűnően elfér a hideg vagy meleg itallal töltött termoszüveg stb. Fontos, hogy a hátizsákot úgy rakjuk fel, hogy súlya egyenletesen legyen elosztva, hogy ne húzza egyik vállunkat jobban, mint a másikat, különben hamarosan derékfájás áll be.

Nincs behozatali és valutakorlátozás

miatti utánpótlási nehézsége, annak, aki 30 éve fennálló cégünknel vásárolja motorkerékpárját, mert ma is eredeti gyári alkatrészekről tudjuk vevőinket. **Ezért** 1500 forgalomban levő gépünk kiszolgálni. Tulajdonosai örömmel élvezik a

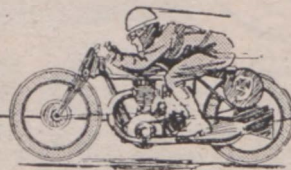
RUDGE JAMES TRIUMPH

legüzembiztosabb motorkerékpárt!

RUDGE	UJ ÁRAK:	TRIUMPH
250 ccm négysebességű	P 1225—	277 ccm világitással P 1225—
350 ccm O.H.V.	P 1690—	550 ccm " P 1625—
500 ccm O.H.V.	" P 1890—	
JAMES 350 ccm	P 1325—	
500 ccm kéthengeres	P 1900—	

Használt gépekben nagy választék!

BRUCK, BPEST, JÓKAI-U. 21.



VEZET A
COVENTRY
ÉS **RENOLD**
MOTORKERÉKPÁRLÁNC!

Ragaszkodjék a világ
legjobb láncához!

Vezérképviselet:

Dénes és Friedmann R. I.
Budapest, VI, Dessewffy-utca 29

Nuvolari (Alfa Romeo) és Woods (Norton) volt a francia G P hőse.

Az Alfa Romeo csapat zárt egységben futotta végig a versenyt.

A Reims mellett lefutott francia autó Grand Prix ismételtén beigazolta, hogy a 4'9 l-es Bugattik az új GP formula szerinti ötórás versenyek megpróbáltatásaival képtelenek megbirkózni. Mint a szezon eddigi versenyein, úgy most is tökéletesen csődöt mondott ez a kocsi-típus, míg a régi 2'3 l-es masinák még ma is pompás eredmények elérésére képesek. Varzi és Divó véreztek el ezúttal a 4'9 l-es Bugattik volánjánál, de a 2'3 l-es molsheimi equipe — Chiron, Dreyfus és Williams — bebizonyította, hogy a régi masinák még ma sem lebecsülendő ellenfelei a diadalhoz szokott Alfa Romeo gárdának.

Alfáéknál ismét minden úgy ment, mint a karikacsapás, a Nuvolari, Caracciola, Borzacchini trió zárt csapatban diktálta mindvégig az iramot s Jano főmérnök piros zászlójeleinek megfelelően ugyanilyen zárt egységben pár száz lépésnyire egymástól libasorban futottak be közel 150 km-es átlagsebességgel a célba!

A verseny eredményei a következők voltak:

1. Nuvolari (Alfa Romeo) 742.843 km., 2. Borzacchini (Alfa) 742.443 km., 3. Caracciola (Alfa) 741.588 km., 4. Chiron (Bugatti) 733.062 km., 5. Dreyfus (Bugatti) 726 km., 6. Williams (Bugatti) 720 km., 7. Zehender (Alfa) 676 km., 8. Félix (Alfa) 663 km., 9. Earl Howe (Bugatti) 623 km.

A Maserati és Mercedes versenyzők nem vettek részt a viadalban; a július 17-i német GP-re spórolnak!

*

Az autó GP mellett csupán másodrendű fontosságúvá degradálódott a motorkerékpár Grand Prix, mely az egész vonalon az angolok diadalát eredményezte. Az abszolút győzelem Stanley Woods (500 Norton), az ideai kétszeres angol TT champion kezébe került, aki diadalára a 8 km-es körön elért közel 138 km. átlagú körrekordjával is ráduplázott. Woods mindvégig gépgép mellett robogott márkatársával, Hunttal és a célba is alig egy géphossz választotta el őket egymástól. A legérdekesebb küzdelem a 250-es kategóriában folyt le az újdonsült IOM győztes Davenport és az olasz Guzzi trió — Panella, Padovani, Brusi — között. Start után nyomban Davenport diktálta az iramot, de Panella a sarkában volt mindaddig, amíg tankolása révén tetemes idő-

hátrányba nem került. Az olasz azonban ekkor sem adta meg magát, keményen üldözte az éllóvast, hátrányából sikerült is ledolgoznia, végül azonban 40 mp-el második helyre került.

A verseny eredményei a következők:

175 kcm-ig: (240 km.) 1. Ferni-

hough (Excelsior) 2:42:15 mp. Átlaga 88'8 km. 2. Goor (DKW).

250 kcm-ig: (280 km.) 1. Davenport (New Imperial) 2:21:22'4 mp. Átlaga 118'9 km. 2. Panella (Guzzi) 2:22:00'8 mp. 3. Padovani (Guzzi) 2:25:46'2 mp. 4. Brusi (Guzzi) 2:29:20'8 mp.

350 kcm-ig: (320 km.) 1. Simpson (Norton) 2:38:29'6 mp. Átlag 121.40 km. 2. Moneret (Koeffler-Escoffier) 2:41:37'6 mp. 3. Loyer (Velocette) 2:42:15'6 mp.

500 kcm-ig: (360 km.) 1. Woods 2:48:57'2 mp. Átlaga 127'8 km. 2. Hunt (Norton) 2:48:57'2 mp. 3. Tacheney (FN) 3:09:22 mp.



füleinknek réme.

Dugattyu, — kopogó
gépfegyver, — ropogó.

Első lánc csattogás
vénasszony locsogás.

Négyüteműk baja
hibáknak e raja:

Nincsen **egy márkánál:**
Világhírű PUCH-nál!



PUCH MOTORKERÉKRÁROK LERAKATA:
PAJOR IMRE VI., Jókai ucca 26.

Telefon: A. 20-2-28.

18 havi részletfizetés.
Gépcseré legkedvezőbben.

Alkatrészraktár.
Javitóműhely.

MI UJSÁG SZERKESZTŐ UR...?

— *Mi a kétheti sportprogram?*

— Tizenhetedikén a KMAC motor-kerékpár triálja kerül lefutásra a Budaörs melletti Farkashegy vidékén, mely tudvaleg a vitorlázó repülőök otthona. A légi „vitorlások“ a miting idején bemutató propagandarepüléseket fognak végrehajtani.

— *Azután...*

— Július 24-én az FTC motorszakosztálya rendez Üllői-úti pályáján dörittrek versenyt.

— *És mi lesz a Kecskeméti Grand Prix-vel?*

— A minap informált bennünket az ügy állásáról Walter József, az FTC-motorosok elnöke. Walter elnök nyilatkozata szerint augusztus 15-én feltétlenül lefutásra kerül Kecskemét belterületén a miting, melyet tudvaleg a KSC és FTC motorosai közösen rendeznek meg. Értesülésünk szerint a verseny már engedélyezve van, a MÁV különvonatot indít ez alkalomból Kecskemétre, ahol ugyanakkor az Ibusz bevonásával kiállítás és gyűmölcs vásár is csábítani fogja az idegeneket a „híros városba“. A verseny, mint Walter elnök kijelentette, pénzdíjas lesz, ami természetesen fokozott részvételre sarkalja versenyző-gárdánkat.

— *Mi hírlük a Balatoni körverseny-ről?*

— Szeptember 11-én a MAC síófoki motorcsónakversenyével egy napon futják le az eredeti tervektől eltérő, könnyű feltételekkel a körversenyt, melyen autók, szőlő- és oldalkocsis motorkerékpárok indulhatnak. A propozíciók kidolgozása most van folyamatban, még semmi bizonyosat nem tudni. A verseny napjára csillagtúrát is hirdet a KMAC Síófokra.

— *Es külföldön?*

— Július 26-án startol az Alpenfahrt mezőnye. A startnál az idén ismét ott lesz Delmár Walter is, aki Bugattija volánjánál vesz részt a szezon legjelentősebb autós túraversenyén. Július 17-én van a Nürburg Ringen a német autó GP, melyen Hartmann László (1.5 l-es Bugatti) indul. A nemzetközi hegyibajnokság második pontszerző versenyén, a július 24-én lefutásra kerülő Gaisberg versenyen viszont Pathó (500 Rudge sc.) vesz részt a magyar színek képviselőként. Ugyancsak július 17-én van a belga motorkerékpár GP, míg a 30-án és 31-én sorrakerülő svájci motorkerékpár Grand Prix főérdeklőse a négyhengeres Guzzik startja lesz. Természetesen az angolok is ott lesznek...

— *Mi hírlük a Six Days Trialról? Lesz-e magyar csapat?*

— Még nincs együtt a team. Egyedül Martinek startja biztos.

— *Légből kapott hírek?*

— A minap megtartott német műrepülő bajnokságok során Fieseler



győzött. Fieseler 420 HP gépét repülte, ami a kedvezőtlen légviszonyok közepette tetemes előnyt biztosított számára a tavalyi bajnok Achgelissel szemben, aki könnyű 120 HP gépével végezte mutatványait.

— *Mi ujság a rém-rendeletek frontján?*

— Halálraírték a motorkerékpárral folytatható bérkocsiipart. A rendelet értelmében a jövőben sem közterületről, sem telephelyről (garázs-ból) motorkerékpárral bérfuvarozási ipart üzni nem lehet, illetőleg ilyen irányú engedélyt nem adnak ki. A régi engedélyk érvényben maradnak.

— *Mi hír a szakmában?*

— A Motosacoche és Monet Goyon motorkerékpárokat képviselő Zsolnai cég bővítette üzemét, minek megfelelően Aulich uccai helyiségeiből a Szabadság tér 7. sz. alatt nyitotta meg választékban dús mintatermét és javítóműhelyét.

— *Más ujság?*

— v. Antal János közismert olajszaküzlete Jókai u. 34. sz. alatt közös helyiségbe költözött a magát ön-állósító Severlay Zoltán cégével. Severlay évek során át a Schönböfeld Zsigmond műszaki cég ügyvezetését látta el és noha cége régi ügykörében dolgozik tovább, több cikket ajánl a motoros közönség számára is. Tömlősek, hidegragasztó gummioldatok, tömlők és speciális olajok jönnek itt elsősorban szóba. Antal és Severlay vállalkozását ismételt motorosaink pártfogásába ajánljuk.

— *Hallom, győri motorosok rándultak fel a minap fővárosunkba?*

— Úgy van. A Győri Automobil és Motor Club vasárnap viszonzta a TTC és Képző AC három hét előtti látogatását. A Győri Automobil Club Pfannl alezredes elnök vezetésével érkezett Pestre, ahol a bécsi vámnál közel 200 autós és motoros gyűlt össze a vendégek fogadására. A vendégek a pesti kísérő motorosokkal felvonultak a Hősök emlékszobrához, ahol a győriek, valamint a TTC, KAC és a Csepeli ME megkoszorúzták az emlékművet. Utána a vendégek az Erzsébet Sósfürdőbe vonultak, ahol strandfürdőzés és bankett volt. A győriek kedvesen eltöltött nap emlékével hagyták el a fővárost. A baráti találkozás nagyban emelte a pesti és vidéki klubok közti barátságot.



— *Hallom, óriási Lodge-sikerek jegyében folynak az angol TT-t követő motorkerékpáros világversenyek?*

— Van benne valami. A holland TT abszolút győztese Hunt, valamint a francia GP főgyőztese Woods, éppen úgy Lodge gyertyát használtak, mint a mindkét verseny 175-ös győztese, Fernihough, valamint a francia GP 350-es győztese, Simpson. Ezek után természetes, hogy a helyezettek is szinte kivétel nélkül „a világ leggyorsabb gyertyáját“ használták!

— *Hallom, Ford nyolchengeres típusust hozott ki?*

— Úgy van. Ford ezzel a nagy konkurrens Chevrolet hathengeresére



akar ráduplázni, előreláthatólag kevés sikerrel, hiszen a V-alakú, nyolchengeres motorral szerelt típus előállítási költségei folytán aligha maradhat a Chevrolet árnívóján.

— *Mi ujság a vizeken?*

— A Miss England III., mint ismeretes, a sikertelen gardatavi rekordkísérlet után új Schneider típusú Rolls Royce motorokat kapott,

melyek mintegy 5000 HP-t reprezentálnak. Kaye Don a napokban próbálta ki a csónakot, melynek orrát a gardatavi tapasztalatok után úgy látszik, túlságosan lekönnyítették, mert a hajó 100 km-en felüli tempóban olyan haláltáncba kezdett a hullámok hátán, hogy az elszörnyülkődött nézők már Segrave csónakjának a Miss England II. katasztrófájának megismétlődésétől tartottak. Kaye Don hidegvére azonban megmentette a helyzetet s a csónak kijavitása után tovább folynak a kísérletek...

— *Mi volt a belga autó GP eredménye?*

— A Francochamps-Spa cirkuiten lefutott 24 órás verseny a kitünő olasz hosszútáv menő Brivio—Siena kettős zsákmánya lett, akik Alfa Romeojuk volánjánál 2786 km-t hagytak maguk mögött, ami 116 km-es átlagnak felel meg.

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-Ú. 17.

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

VELOCETTE

motorkerékpárok rendkívüli
olcsó árusítása!

Kötelezettség nélkül, amíg a készlet tart a
következő árakon árusítjuk világhírű angol
Velocette motorkerékpárjainkat:

350 kcm.-es királytengelyes, twoport, 6 voltos komplett
világítással és villamos kürttel P 2200.— helyett ... P 1750.—

350 kcm.-es királytengelyes, special sport, single-port,
6 voltos komplett világítással, P 2400.— helyett ... P 1900.—

250 kcm.-es two port 6 voltos komplett világítással,
villamos kürttel, szikra ellenőrzővel P 1650.— helyett ... P 1340.—

Kedvező részletfizetési feltételek!

Ariel és Velocette vezérképviselet:

DEMÉNYI ÉS FIA

Budapest, VII., Király ucca 85.

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!

Vezérképviselet: ZSOLNAY, SZABADSÁG TÉR 7

A KÉTNAPOS TRIAL

1931. legnehezebb motoros teljesítménye volt,

ABSZOLUT GYŐZTESE

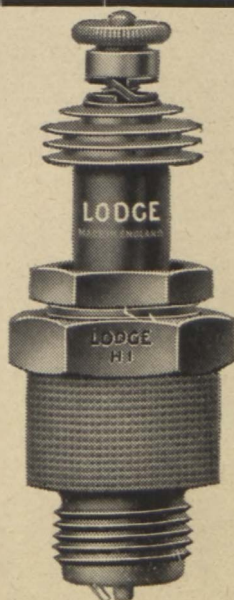
Rex-Acme

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

Vezérképviselő

MARTINEK, KÖZRAKTÁRU. 24

LODGE



VEZET!

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

Eredeti Puch alkatrészek gyári áron kaphatók!

BIRÓ JENŐ

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

Minden alkatrész állandóan raktáron!

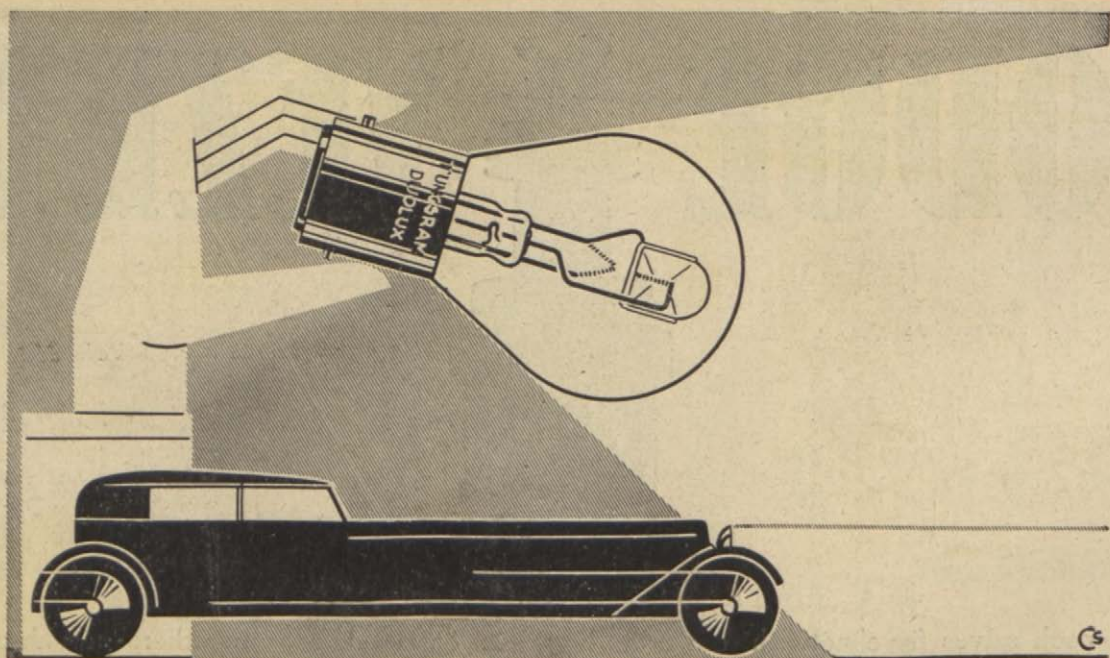
Ezért vásároljon minden motoros

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