

a Motoros

MOTORKERÉKPÁR, AUTOMOBIL
MOTORCSÓNÁK, REPÜLÉS

IV. ÉVFOLYAM

13. SZÁM

1932. auguszt. 15

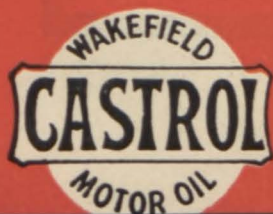
A LEGNAGYOBB PÉL-
DÁNSZÁMU MAGYAR
MOTORSPORTLAP ●



relv. Hafa Ortho Ultra lemezen

Hogy a versenyzéshez nem kell speciálgép —

azt Stern Endre bizonyította be a kecskeméti Nagydíj alkalmával. Teljesen széria 250-es Puch gépén, melyet P 1280.—ért bárki megvásárolhat magának, óriási meglepetést keltve tartotta a speciál versenygépek iramát és nem egy 500-as gépet utasított maga mögé. A fiatal és törekvő versenyző még sokat fog hallatni magáról, ha ilyen tempóban fejlődik tovább. Stern természetesen szintén Biehn-féle benzolkeveréket használt, a versenyzők és győztesek kedvelt üzemanyagát.



Nemzeti Nagy Díj
Kecskeméten.

Abszolút győztes

KOZMA ENDRE (Rudge)

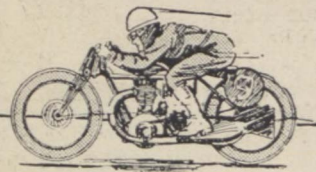
Bosch gyújtással

és

Bosch gyertyával

Bosch Róbert k.f.t.

Budapest, V., Váci ut 22-24.
Telefon: 926-04.



Nemzeti Nagy Díj
Kecskeméten.

KOZMA ENDRE
(Rudge)

abszolút győztes
COVENTRY
LÁNCCAL

Kremm J. a 350-es kategória **győztese**
Keszár (Rudge) a 250-es kategória **győztese**
Lukavec F. a 175-ös kategória **győztese**

mind

COVENTRY láncsal

Vezérképviselet:

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

*Hartmann távirata
ujabb bizonyság:*

TÁVIRAT.

Cordatic Budapest

Nürburgringi csillagturára legnagyobb
távolságról Bugatti turakocsival pon-
tosan, defektmentesen megérkeztem, hála
a Cordatic abroncsoknak.

Hartmann.

A legnehezebb utviszonyok között, a legfokozottabb igénybevétel mellett újabb ragyogó példáit nyújtja kitűnő minőségének a

Cordatic

Előgyújtás

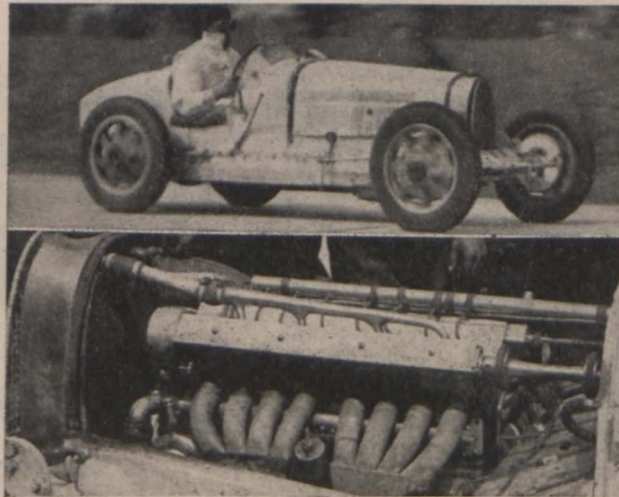
A siker szempontjából nagyon is a két véglet felé nyult a kecskeméti Nemzeti Nagydíj: teljes, sőt abszolút volt a sportsiker, csak éppen a bukszak maradtak olyan üresen, mint ama mesebeli hét sovány tehén bendője. Az érdekes pálya, a versenyzők szép küzdelme, az elért szép átlagok gondoskodtak a sportsikerről, a csőd határát érintő anyagi sikertelenséget a körülmények szerencsétlen összejátszása okozta. Nehogy azonban azt higgyük, Kecskemét nem volt kíváncsi a versenyre. Dehogy. Kint volt a ló-doktortól kezdve a patikuson át egészen a tüzoltófőparancsnokig az egész intelligencia, a törvényszéki segéd-jegyztől a polgármesterig az egész helyi előkelőség, a bugaci dinnycsösztől az orgoványi lábtyűkészítőig minden magyar: csak éppen a biletát nem váltotta meg senki, úgy hébe-hóba csörrent csak az apró a jegyárusok asztalán. A KMAC pedig csak lelki értékekben gazdag, van jóadagnyi sportlelkesedése, nagy-nagy munkabírása és van Dunay Róbertje — pénze viszont annál kevesebb, hát persze, hogy a verseny végeztével különböző apró, de annál ügyesebb trükkökkel kellett élnie, hogy a legégetőbb fizetnivalókra egy kis haladékat szerezzen. Baj azonban nincsen, a KMAC ugyanis — mint mondják — ki fogja nyitni a bugyellárist. Tulajdonképpen jól jön a KMAC-nak ez az anyagi sikertelenség, örvendezhetnek az Apponyi téren, hogy — kiséghetnek abajból a KMAC-ot: végre alkalom nyílik beváltani azokat az ígéreteket, melyeket kukac módjára tütek annakidején arra a horogra, mellyel a motorsportnak a szövetségi mozgalmaktól felkavart zavarosában horgászgattak szolidáris lelkek után.

Az a bizonyos közmondásbeli galamb sokkal jobban szereti a tiszta búzát, mint a kámac egyes fő- és al-lámái — Hartmann Lászlót. Aki nagyon hozzá van szokva a tömjénzaghoz, annak az orrát annál erősebben facsarja a szókimondó kritika idegen és idegesítő illata, Hartmann Laci pedig az az ember, aki nem rejti véka alá meggyőződését. Szóval nem szeretik és ha nem szeretik, hát hamisítatlan kámac módszerrel azon versengenek, hogy ki tud minél vastagabbat pökní a tányérjába. És fáj nekik minden, ami sikert juttat a ma legelső magyar autóversenyzőnek. Fáj nekik, ha magyar autóbajnokságot nyer, fáj, ha nemzetközi rekordokat állít fel, fáj, ha meghívják klasszikus külföldi versenyekre, fáj, hogy a világon van és versenyautó volánja mellé merészel ülni és az ócska Szénásy-féle másféliteres Bugattival másodikként mer befutni a klasszikusan nehez Nürnberg versenyen. De az lett volna a kisebb baj, ha megmaradtak volna a csendes fájdalomnál. Nem maradtak meg. Még a sportbizottságot is összehívták Hartmann tiszteletére, megtárgyalták ugyanis azt, hogy a sajtóban miért

írták úgy, hogy Hartmann második lett, ahelyett, hogy azt írták volna, hogy kategóriájában lett második. Múlt az idő és a sportbizottság egyik illusztris vezető tagja, aki a tárgyalások eredményeképpen megszületett levelet szignálta, felkerekedett és elindult az egyik nagyobb külföldi túraversenyen. Indult és annak rendje-módja szerint befutott a célba, majd táviratban értesítette a sajtót eredményéről. Velősen és tömören csak annyit sürgönyözött: ezt meg ezt a versenyt „megnyertem”. És elfelejtette hozzáfűzni, hogy rajta kívül pont 14-en „nyerték” meg azt a bizonyos versenyt. Azaz pardon, nem is a versenyt, hanem csak azt a kategóriát, melyben a sportbizottság illusztris tagja szerepelt.

Huszonheten állottak a minap búsan a kecskeméti pályaudvaron és zengtek hangos kórusban a kámac dicséretét. Történt ugyanis, hogy a KMAC hat pengőért turretur kedvezményes jegyeket adott ki a kecskeméti versenyre, ráírta a jegyekre, hogy mikor indul oda és mikor vissza a vonat. Mikor aztán a verseny végeztével a jegyek birtokosai kimentek a pályaudvarra, kiderült, hogy a hat-pengős KMAC utalvány csak a turutazásra érvényes a returra már nem. Pénzüik nem volt a pesti motorrajongóknak és ott állottak árván a pályaudvaron, átkozva a keserű orsot és találgatva, hogy gyalog avagy toloncuton jussanak vissza szűkebb hazájukba. Hogy forradalom nem tört ki, azt annak köszönhetjük, hogy a huszonheteknek részben sikerült pénzt szerezni, akinek pedig nem jutott, azt Schmidt Gyula dr., a sportbiztos segítette ki elegáns gesztussal a saját bukszájából, amiért a legnagyobb dicséret és hála illeti meg. Valahogyan sikerült tehát megmenteni a helyzetet, de hogy a huszonhét gyászmagyar mit kívánt a kámacnak — ne szóljon arról ajakad.

Zajellenes liga van megalakulóban. Egyelőre maga a vajudó liga csinálja a zajt különböző hírlapi kommunikék formájában. Van már elnökük, titkáruk, sőt valósínű, hogy pénztárosuk is lesz, ha elegendő ligás gyűlik össze. Ami azt illeti, csak gyűlöljék halomra a zajt, bár nehezen hisszük, hogy valami túlzott siker kísérje próbálkozásukat, csak az a féltő, hogy miután a korgó gyomrok és az aszfalttörő géppuskák zaját nem sikerül legyőznie, mint olcsó babérra, az autóra és a motorra fogják vetni magukat. Pedig tudhatnák jól a ligások, hogy a motorhoz a zaj úgy odatartozik, mint az almához a csutkája, amíg robbanómotor lesz a világon, addig zaja is lesz a robbanásnak minden ligázás ellenére és amíg gyalogosok lesznek a világon, addig dudára is szükség lesz.



Hartmann László a minap nemzetközi rekordok megjavítására indult tárt betonon a gyártól kölcsönkapott Lewy-féle kétbütyöntengelyes Bugattin. Titokzatos hibából kifolyólag a kísérletek nem vezettek sikerre. Felső képünk Hartmannat közel 200-as tempóban mutatja be, alul a Bugatti érdekes, kettős vezérműtengelyes motorja.



NEMZETI NAGY DIJ KECSKEMÉTEN

Kozma (500 Rudge) abszolút győztes! A többi kategóriában Kremm (350 Motosacoche), Kesjár (250 Rudge) és Lukavecz (175 Francis Barnett) győzött. ♦ Jó sport!

Perzselő napsütésben, tikkasztó, hamisítatlan alföldi kánikulában közeledik a három óra, a kecskeméti Nemzeti Nagydíj startja. Az útvonal, a főnézőtér tribünjei az elviselhetetlen hőség ellenére is benépesednek. Amíg a Nagytemplom óramutatója lomhán vonszolja magát a start idejét jelentő 3 óra felé, a közönség soraiban az előző napi tréning-délután alapján megindulnak a tippelések. Ki lesz a győztes?

— *Kozmáé a verseny!* — vitatják ezek. — *Komlóssy is a startnál lesz ám!* — replikáznak amazok. Végül is megállapodnak abban, hogy az abszolút győzelem a két jeles 500-as Rudge-menő kezében van. Kérdés azonban, hogy Komlóssy sérült karal végig bírja-e a távot? Kozma ezenközben a depo előtt nyilatkozik röviden az esélyekről:

— *Majd elvállik a versenyen...* — mondja röviden, elgondolkozva.

A 350-es kategóriában Auszländer (Rudge) és Kremmet tippelik az élre, míg a 250-esben Kiss László (Puch) ádáz küzdelmét

várják a két Rudge-menővel. Kesjárrel és Hauerrel. A 175-ösöknel a régi Villiers-róka, Lukavecz a favorit.

De már dübörögnek a motorok, lázas sürgés-forgás mindenfelé, színes sisakhatatok, olajfüst, csipős benzolszag: felállás a starthoz!

— *A kecskeméti kivágták a húszonnyet!* — jegyzi meg valaki. Valóban, mai viszonyok közepette 21 főből álló mezőnyt verbuválni meg lehetőséggel járó vidéki versenyre, nem csekélység...

Start!

Az elszabadult motorok bőmbőlve rohannak végig a Szabadság-téren, a város főterén, neki az 50 körös mintegy 200 km-es versenytávnak. A szertefoszló startfűstben Komlóssy gyertyájával bajlódik: oda a Kozma-Komlóssy párviald...

Amíg a mezőny a 4 km-es pálya keramitját és makadamját rójja, ráérünk körülnézni kissé. A templomok és pompás középületek szegélyezte Szabadság-téren van a főnézőtér. A

tribünök Sphinx-Mobiloil díszben, az érdekesebb fordulóknak ugyanilyen köntösben hirdetik Gáthy Sándor, a Vacuum Oil Co. rt. népszerű propaganda-főnökének közismert agilitását. A Bosch-zászlódiszt eljövendő sikerek előszele fodrozza...

Jönnek az éllovasok!

— *Brrrr...* Kozma fejezi be elsőnek startkörét, nyomában Auszländer (350 Rudge), a szegediek reménye, aki nemcsak a Szabadság-tér hírhedt ugratójáról ugrott tova, de ellenfeleitől is. A 250-esek élén a kecskeméti Kiss László (DKW) nyargal, a sarkában Kiss (Puch) és Kesjár (Rudge). A 175-ös csoportban Lukavecz (Francis Barnett) vezet, míg riválisa, Masa (DKW) sebességváltó zavarokkal küzd, csakhamar pedig kiolvadt dugattyúval teszi le a fegyvert. Hasonló sors vár a 250-es csoportban a kecskeméti Kiss Lacira is... Andót (350 Velocette) gumidefektus ragadja ki a mezőnyből...

Érdekes mozzanat: Komlóssy körhátránnyal Kozmával kerül össze. Gép-gép mellett nyargalnak végig a tribünök előtt... A rákövetkező körben Kozma egyedül jön: Komlóssy fékje a hosszú egyenes végén beragadt. Bukás, Komlóssy azonban sérteletlenül adja fel a versenyt.

A 10. körben az 500-as csoportban Kozma vezet derekasan küzdő márkatársa, Martinec előtt, míg 350-ben Auszländer az első, a lemaradt Kremm előtt. A 250-es kategóriában Kiss és Kesjár váltakozva vezetgetik egymást, Hauer (Rudge) pedig lassanként megközelíti az éllovasokat, sajnos, azonban defektusa csakhamar versenyfeladásra kényszeríti. A 175-ös kategória Lukavecz számára elintézettnak látszik.



Lukavecz.

Fordul a kocka!

Közeledik a táv fele. A 350-es csoportban nagy fölényrel vezető Auszländer leáll.

— *Valami elolvadt...* — mondja titokzatosan és feladja a versenyt.

A 250-es kategóriában Kesjár és Kiss tovább marakodnak, de csak a főnézőtér előtt. A hosszú egyenesben Kesjár citrommal kínálja riválisát menet közben, amit az elfogad és — elfogyaszt... A közönség derül, Kiss

helyete — borul... Gumidefektus! Kiss kiáll, oda a bajnokság...

Igy történt, hogy a táv felében maradt tiszta a helyzet. Kozma (500 Rudge), Kremm (350 Motosacoche), Kesjár (250 Rudge) és Lukavecz (175 Francis Barnett) feltartóztatlanul robagóznak a győzelem felé. A helyezések sorsa azonban még elintézetlen. Főleg a 250-es csoportban, ahol Stern Endre teljesen széria Puch gépe nyergében bámulatos rüssel küzd a második helyért. A küzdelem hevében befut a Városháza kocsifeljárójára.

— *Stern bement a Városházára* — murizik egy pesti „jász”.

— *Biztosan valami aktát visz be aláírni* — viszi tovább a humort a „haverja”.

Most már a mellettük fülelő alpári kún atyafi sem állja meg szó nélkül:

— *Dej'szenma nincs hivatal! Unnep van!* — igazítja útba nagy komolyan óriási gaudium közepette a tréfás kedvű pestieket.

Kozma győz!

Rohamosan fogy a versenytáv. Kozma utolsó köreit futja. Leintik. Ő az abszolút győztes. Boldogan fogadja a gratulációkat, melyekből kijut Dieroi igazgatónak, a Bosch k.f.t. vezetőjének éppen úgy, mint a páratlanul népszerű Biehn-féle benzolos üzemanyagot menedzselő Fullmann Sándornak. Hiszen Kozma Rudge-gépe Bosch-mágnissal és gyertyával, továbbá Biehn-féle benzollal szerelve aratott abszolút győzelmet, amely sikerből természetesen a Castrol-olajat és Coventry láncot is rész illeti.

— *Sima, zavartalan, mondhatnám nyugodt versenyem volt. Nem szorították, de azért érzem, hogy megtettem a magamét...* Fázasztó a pálya, dobál, az óriási hőség miatt is sokat szenvedtem — mondja Kozma a verseny után.

Most a 250-es győztes Kesjár fut célba. Jó napjuk van ma a Rudgeöknék. Bruck Béla, a gyár vezérképviselője boldog: kitartóan, anagyi áldozatot nem kimélő sportszeretettel régóta várt erre a napra. Gratulálunk hozzá. Kesjár, aki ezzel a győzelmével úgyszólván megnyerte a 250-es bajnokságot, sugárzó arccal magyaráz:

— *Ugy ment minden, mint a kárikacsapás...*

Kremm, a 350-es győztes a követ-



Mit rögzített meg a lencse Kecskeméten?

1. Kecskemét szépei a strandteraszról figyelik a csillagtura befutóját. **2.** Kozma (500 Rudge) a Városháza előtti pikáns fordulóban. **3.** Andó (350 Velocette) a népligeti forduló előtt. **4.** Hauer (250 Rudge) mint valami angol profi ül a sárhányón és térdpárnának használja a nyeregét. **5.** A magasugrásban Auszlander vezetett, aki 350-es Rudgeén a Szabadság-téri ugratón megszégyenítette a kecskeméti bolhákat. **6.** Andó (250 Rudge) a Kuruc-téri fordulóban lépésben fűszlik. **7.** Leintik az abszolút győztes Kozmát a célban. **8.** Akik a siker főosztályosai: Walter József, az FTC elnöke, Ruttkay rendőrfőfelügyelő és Dunay Róbert a KAMC vezére. **9.** Kiss Laci (250 Puch) és Varga (500 Standard) a Városháza előtt, Varga éppen villalókhárítóját állítgatja menetközben. **10.** Schmidt Gyula dr. a KMAC sportbiztosa hozzáértéssel irányította a versenyt. **11.** Kremm (350 Motosache) ugrat a Szabadság-téren. **12.** A városháza árkádjai alatt egész műtőasztalt rendeztek be a doktorok minden eshetőségre készen. **13.** Tretina (500 Rudge) füstölthus szállító alkalmatosságából versenygéppé avanszált ócska gépén az anyag elpusztíthatatlanságának elméletét igazolta. **14.** Lukavecz (175 Francis Barnett) nagyszerű győzelmet aratott.

kező befutó. Ideje elmarad a 250-es győztes idejétől, ami nem csoda, hiszen Motosacochának kormányzoritója az idén már harmadszor török szét. De a túlalacsony építésű gép is sok gondot okozott a derék „Kreolának”... Majd jönnek a helyezettek. És feltűnnek

Damokles kardjaként,

az időstandardok is. A versenyszabályok értelmében ugyanis helyezésre csak az számíthat, akinek ideje a kategóriagyőztesek idejétől nem marad el többel, mint 10%-al. Volt is rakolás, főleg Martinec repesztett szörnyű módon. Sikerült is neki kilenc bukás után a Kozma mögötti megtisztelő második helyet elfoglalni. Kevesebb szerencsével operált Stern, aki álldogálási miatt hajszálnyira túlhaladta a limitidőt. A standardok kissé túlságos szigorúan lettek megállapítva s csupán hajszálon függött, hogy a 175-ös kategóriában győztesről beszélhetünk. Pedig hát Lukavecz derekasan megoldozott, hogy hajszálnyira a verseny vége előtt adhassa le névjegyt a célbírónak...

Végeredményben:

500 kcm. kat. (50 kör = 200 km.)
1. Kozma E. (Rudge) 2:32:15.81 mp. Átlaga 78.8 km. A nap legjobb ideje! 2. Martinec R. (Rudge) 2:48:27.42 mp. Indult még Bauer J. (Norton), Varga T. (Standard-MAG), Komlóssy B. (Rudge) és Tretina J. (Rudge).

350 kcm. kat. (50 kör = 200 km.)
1. Kremm J. (Matoschacoche) 2:43:50.08 mp. Átlaga 72.8 km. Indult még Andó A. (Velocette), Auszländer I. (Rudge), Zachár V. (Montgomery-Jap) és Brand J. (Rudge).

250 kcm. kat. (50 kör = 200 km.)
1. Kesjár J. (Rudge) 2:42:44.35 mp. Átlaga 73.3 km. 2. Földszin J. (Ariel) 2:56:00.82 mp. Limitidőn túl futott célba Stern E. (Puch) 3:01:46.86 mp. Indult még k. Kiss L. (DKW), Hauer K. (Rudge) és Kiss L. (Puch).

175 kcm. kat. (50 kör = 200 km.)
1. Lukavecz F. (Francis Barnett Villiers) 3:01:39.77 mp. Átlaga 66.7 km. Indult még Kupsza G. (AKD) és Masa Gy. (DKW).

A győztesek sorában illik megemlékeznünk a Középmagyarországi Automobil és Motor Klub agilis igazgatójáról, Dunay Róbertől is aki a köréje csoportosuló lelkes rendezőgárdával minden akadályon keresztül is megvalósította a szezon második nagy sporteseményét. Motorsportunk idej történetét Sopron és Kecskemét jelentik, nem pedig a kártyacsaták sportszerűsítésére kiesztelt oktalanturakirándulások...

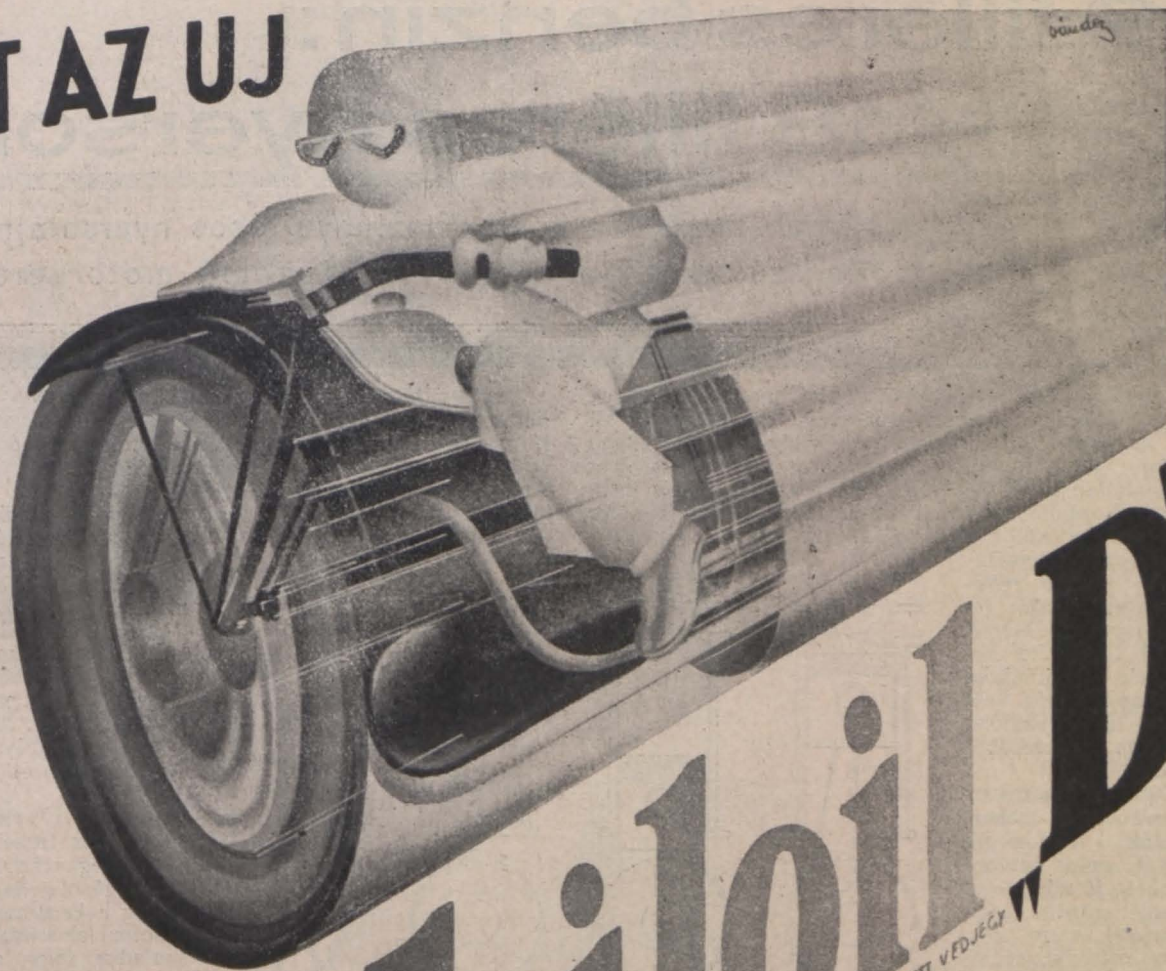
A kecskemétieknek nagy segítségére volt Walter elnök vezetésével az FTC gárdája, Luy főhadnagy cserkészei, nemkülönben a kecskeméti rendőrség, amely a versenyen Ruttkay dr. főfelügyelő szakavatott irányításával teljes elismerést érdemelt.



Pillanattfelvételek a nagydíjról.

1. Néhány pillanattal a start előtt, a balszálon Kremm, az egyes startszámmal Kozma. Hátterben a kaszinóépület. **2.** Földszin (250 Ariel) a Szabadság téri bukkanóban. **3.** A legveszesebb ugrásokat Martinecz (Rudge) mutatta be, aki néha még a kormányt is majdnem eleresztette és térdre nyekkenve igyekezett ismét egyensúlyba kerülni. **4.** Kozma (Rudge) jól felkészült a bukásokra, térdére rugalmas karmantyukat „szerelt”.

ITT AZ ÚJ



Mobiloil

BEJEGYZETT VEDJEGY

A KIVÁLÓ
SPECIÁLIS
MOTORKERÉKPÁR OLAJ!

JELSZAVA: GYORSASÁG,
MEGBIZHATÓSÁG,
TÖKÉLETES KENÉS!



VACUUM OIL COMPANY R. T.



59 filléres benzin:

18 filléres nyersolaj

Hogyan működik a kompressziógyújtásos nyersolajmotor?
Megszülethetik-e a nyersolajüzemű motorkerékpár?

Egyik utóbbi számunkban közöltük angolországi tudósítónk érdekes cikkét a Cummins féle nyersolajüzemű versenykocsiról. Olvasóink a cikk hatása alatt annyi érdeklődő levelet intéztek hozzánk, hogy szükségesnek tartjuk részletesen foglalkozni a kompressziógyújtásos motorral, a jövő motorjával.

A nyersolajat fogyasztó belső elégsű motor már régen nem újdonság. A nyersolajmotorral szerelt gépjármű inkább az, bár a nehéz teherautók világában már régen polgárjoga van a kompressziógyújtásos motornak, melyet hasonlíthatatlan gazdaságossága helyez az érdeklődés homlokterébe. A repülőgépen sem utópia már a nyersolajmotor és a levegőben különös előnye, hogy a tűzveszedelmet a nullára redukálja. A nyersolajat fogyasztó motorral szerelt gépjármű tehát itt kopogtat már az ajtónkon, de valahogyan még nem lépett be a szobánkba, csak éppen a küszöböt tapossa.

Aki látta már a nyersolajüzemű nehéz teherautók valamelyik példányát, amint soktonás terhét játszi könnyedséggel gördíti nyugodt másfél vagy kétezres motorfordulatszámmal a literenként alig 18 fillérbe kerülő nyersolajat fogyasztva, alig hinné, hogy a motornak gyújtóberendezése, mágnes és gyertyája nincsen, hogy a karburátort is hiába keresné rajta.

És azt sem hinné el, hogy az úgynevezett legtakarékobb gépjárműhöz, a motorkerékpárhoz viszonyítva a nyersolajüzemű teherautó tonnakilométerkölsége annak csak elenyésző töredéke. Pedig ez a valóság, a belső elégsű motorok birodalmában a nyersolajmotor az igénytelen kuli, melynek elég egy maréknyi fekete és kellemetlen szagú nyersolaj, nem válogatós az üzemanyag dolgában, hanem megemészt mindent, még a padlóolajat is.

Hogyan működik a kompressziógyújtásos motor? Röviden: műszaki konstrukciója nagyjában megfelel a benzínmotoroknak, azzal a különbséggel, hogy szívótorkára nem illeszkedik karburátor, hanem közvetlenül a szabadba nyílik, úgyhogy benzín-gáz-levegő keverék helyett tiszta — vagy a városban piszkos — levegőt szippant. A másik különbség az, hogy a beszívott levegőt sokkal jobban összesűríti mint a gázkeveréket a normális benzínmotor, a benzínmotor átlagos 1:5 arányú sűrítésével szemben a kompressziógyújtásos motorok kompresszióaránya kb. 1:13, de néha eléri az 1:17 értéket is. Abban a pillanatban, amikor a kompresszióütemben felfelé haladó dugattyú a szívóütemben beszippantott tiszta levegőt erősen összesűríti, lép a szereplés színterére a nyersolaj. Precízen adagoló és pontosan vezérelt szivattyúrendszer folyékony nyersolajpermetét freccsent a robbanótérbe, az olajadag a levegő összesűrítésekor fellépő erős hőfejlődés hatására meggyullad és éppen úgy elég, mint a szikrával meggyújtott benzín-gáz, azzal a különbséggel persze, hogy a meggyulladás teljesen spontán, a magas kompresszióhő következtében történik. A robbanás lefelé hajtja nagy erővel

a dugattyút, mire leér, nyit a kipuffogószelep, kiürül a henger, hogy újra tiszta levegőt szippantva, újra megkapva folyékony nyersolajadagját, megismétlődjék a folyamat addig, amíg az üzemanyagszolgáltatás megszüntetésével a motort le nem állítjuk.

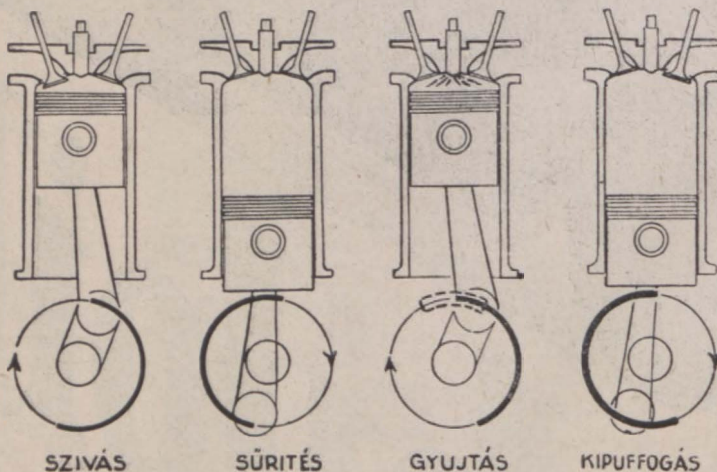
A nyersolajmotor nagy takarékosága a rendkívül magas kompresszióarányban rejlik, de az is hozzájárul, hogy a robbanótöltésnek kiterjedése az öngyulladás pillanatában tökéletes és hogy a kipuffogásra kerülő elégett gáz hőmérséklete rendkívül alacsony. Az is kedvezően befolyásolja a nyersolajmotor takarékoságát, a benzínmotorhoz viszonyítva, hogy kis terhelésnél beéri a legparányibb mennyiségű olajadagokkal és amíg a benzínmotornál a motor lelassításánál még mindig fogy az üzemanyag, addig a nyersolajmotornál az adagolás lassításkor teljesen megszűnik.

A kompressziógyújtásos motor fordulatszámának szabályozása a befelekkendezett olaj-

mennyiségének szabályozásával történik. Amikor a motor pl. percenkénti 2000-es fordulatszámmal dolgozik, minden henger, minden másodpercben 16 pontosan lemért nyersolajadagot kap. Minden egyes hengernek pontosan ugyanazt a mennyiséget kell kapnia és gyorsításnál vagy lassításnál minden henger adagját pontosan egyformán kell növelni, illetve csökkenteni.

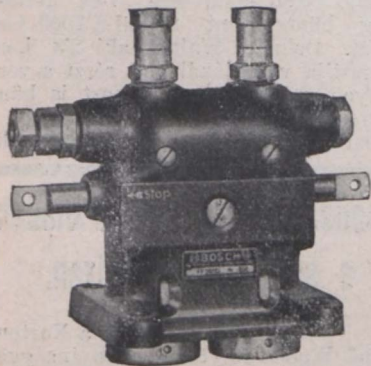
Ha a teherautó nyersolajmotorja teljes terheléssel és fordulatszámmal dolgozik, úgy a hengerekbe juttatott adag hengerenként valamivel kevesebb, mint egy szemnyi rizs fele. Ha a motor lassú fordulatszámmal dolgozik, úgy a hengerenkénti adag alig több, mint az a mennyiség, melyet a kémikus nyomnak nevez. Megértjük tehát, miért kell olyan abszolút pontosnak lennie az olajat adagoló szerkezetnek, le kell mérnie a mikroszkópikus mennyiséget és a lehető legpontosabban beállított pillanatban kell befeleccsentenie a robbanótérbe. A német Bosch művek érdeme, hogy ilyen abszolút pontosan adagoló szerkezet létezik, a Bosch adagoló szerkezet nagyszerű kvalitásai következtében kiszorított minden hasonló berendezést és mondhatni, monopolizálja a kompressziógyújtásos nyersolajmotorok világát.

Van jövője a nyersolajmotoroknak a motorkerékpárok birodalmában? Ez az a kérdés, mely a motorost a legjobban izgatja. Ha nem kell mágnes és karburátor, sőt gyertya, ha az üzemanyag alig egyharmadába kerül a benzín árának, érthető, hogy a motorosok alig várják a nyersolajmotoros motorciklik megszületését. Tíz liter nyersolajjal a tartányban pontosan kétszer olyan messzire lehet



Ez a nyersolajmotor működésének sémája. A szívócsövön át levegő áramlik a hengerbe a lefelé haladó dugattyú szívó hatása következtében. A sűrítő ütemben felfelé haladó dugattyú komprimálja a levegőt, miközben akkora hő fejlődik, hogy a robbanótér felső részén levő torokból befelekkendezett nyersolajpermete meggyullad.

eljutni, mint tíz liter benzinnel, a kipuffogószelepek elégése és leszakadása ismeretlen defektus, a robbanóteret kikormozni csak a legtrikább esetben kell a tökéletes elégés következtében és ami szintén igen fontos, a nyersolajat akár forrasztólámpával támadhatjuk, nem gyullad meg, tehát az üzemi tűzveszedelem egyenlő a nullával. Csupa olyan előny, mely a nyersolajmotorciklinek méltó helyet biztosít abban a mesebeli országban, ahol a sült kacsák villával a hátukban röpködnek és ahol közlekedési rendőrök helyett angyalkák kínálnak hús italokat az utcakeresztezéseken.



Ilyen a Bosch injektor, mely pontosan adagolja és befecskendezi a parányi olajcseppeket

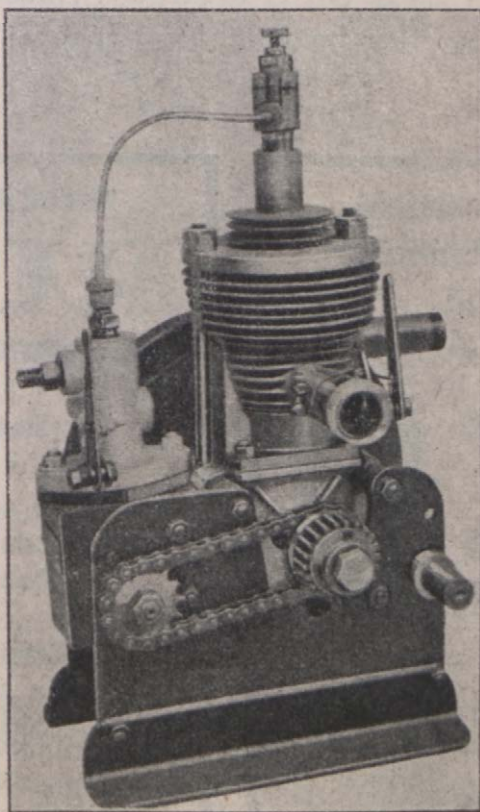
alább egyliteres ürtartalom aluli nagyságban bizony még sántít. Vajjon melyik motorosnak kell ilyen lassúfordulatú alább egyliteres ürtartalom aluli nagyságban bizony még sántít. Vajjon melyik motorosnak kell ilyen lassúfordulatú

A kis ürtartalmú nyersolajmotor azonban nem utópia, megoldása tisztán műszaki kérdés. Minden attól függ: sikerül-e vajjon olyan adagoló berendezést készíteni, mely a kellő pontossággal képes befecskendezni a kis motor üzeméhez szükséges mikroszkópikus olajmennyiséget? Kétségtelen, hogy a jövő ezen a téren meglepetéseket rejteget, annyi bizonyos, hogy a dolognak kezdenek már nagyon az elevenjére tapintani, több híres motorteknikus lázasan dolgozik és már ért is el eredményt.

A tavalyi Olympia kiállításon már szerepelt az egyik angol gyár injektora, mely kis 175 kcm-es Villiers kétüteműből átalakított kompressziógyújtású motorba fecskendezte be a mikroszkópikus adagocskákat, az osztrák Benes-féle injektor pedig lehetővé tette olyan 400 kcm-es, léghűtéses kismotor megszületését, mely motorciklivázban már ki is állotta a tűzpróbát, de mindez még csak kísérlet volt. A gyakorlatban szükséges megbízhatósággal működő adagolószervezet még hiányzik, de nem megoldhatatlan probléma.

Az is nyílt kérdés, hogy sikerül-e vajjon olyan flexibilis, rugalmas nyersolaj kismotort konstruálni, mely ebből a szempontból felveheti a versenyt a benzinmotorral, ha

Csakhogy: hátrányai is vannak a nyersolajmotoroknak. A teljesítményéhez képest ma még aránytalanul súlyos, a nagy kompresszióarány miatt rendkívül nehéz lendítőkerekeket kell alkalmazni. Lassú fordulatszámában közel sem pörög olyan simán és egyenletesen a kompressziógyújtásos motor, mint benzínivő szaktársa. Fordulatszáma 3000 fölé ma még nem emelhető, végül mai alakjában hengerenként leg-



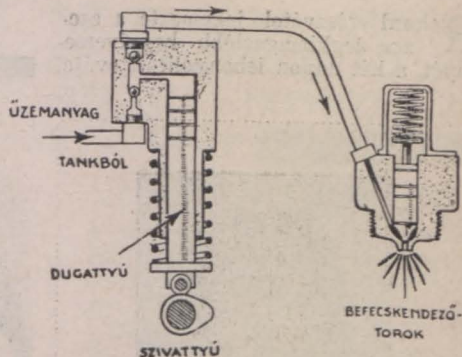
Ez a kis kétütemű motorocská a Benes injektor segítségével a kísérletek során kielégítő eredményeket adott és fordulatszáma a négyzetet is elérte percenként.

már figyelmen kívül hagyjuk a nagyobb súlyt. Ha a lendítőkerek nagyon nehéz, úgy nincsen más hátra, mint más-hol takarékoskodni a súllyal. Több amerikai technikusknak sikerült is ez a

súlylépítés, vannak már nyersolajüzemű repülőgépmotorok, melyek súlya effektív lóerőnként alig másfél kiló; igaz, hogy a gyors túrake-rek-pár motor már adja egy kilónál is alább lóerőnként. A könnyű fémöt-vözetek ügyes felhasználása révén még nagy meglepetésekre lehetünk készen és nem téved nagyot, aki azt jó-

solja, hogy Mazsola úr 1940-ben talán már hírből sem fogja ismerni a karburátort, a gyertyát, a mágnest. A düznire és a düznivel kapcsolatos pucoválásokra rossz álmokként fog visszaemlékezni és a literenként alig 20 filléres üzemanyaggal megtöltve a tankját akár 24 órás túra-versenyen is résztvesz anélkül, hogy a benzin — pardón, nyersolaj — kúthoz volna kénytelen odaállani.

Egy azonban bizonyos. Ha a nyersolajmotor elterjed, ugrásszerűen emelkedni fog a nyersolaj ára. Csak nem



Hogyan működik az olajszivattyú és az injektor?

képzelnék el józan fővel, hogy a nyersolaj világhatalmasságai nem fogják kiaknázni a lehetőségeket? Vagy talán a pénzügyminiszter urak a Tűzföldtől Kamesatkáig irgalmazni fognak és nem srófolják fel a nyersolaj vámját és adóját a fellegekig, ha azt benzin helyett lehet majd használni? A nyersolaj bizony éppen olyan drága lesz, mint a benzin és akkor megint ott leszünk, ahol ma vagyunk. Legfeljebb külön hasznat könyvelhetnek majd el az olajvállalatok azzal, hogy nem kell tisztító és desztilláló berendezéseket építeniök és üzembentartaniok, hanem úgy adhatják majd el mérge-drágán a fekete nyersolajat, amint az olajmezők fűrotornyai alól kibugyog. És ami szintén nem lényeg-telen, a kenőolaj lényegesen meg fog drágulni, mert nem lesz melléktermény mint ma, az úgyneve-zett fehéráru mellett, hanem külön azért kell majd a nyersolajat desztillálniok, hogy kenőolajat nyerjenek. Hogy aztán a ledesztillált benzinnel mit csinálnak, nem tudjuk. Bár az is lehetséges, hogy ötven év múlva valaki újra felfedezi a benzinmotort és aki takarékoskodni akar, az majd az ebek harmincadján levő olcsó benzinből fogja megtölteni a tartányát.

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

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

Caracciola (Alfa Romeo) Klausen győztes!

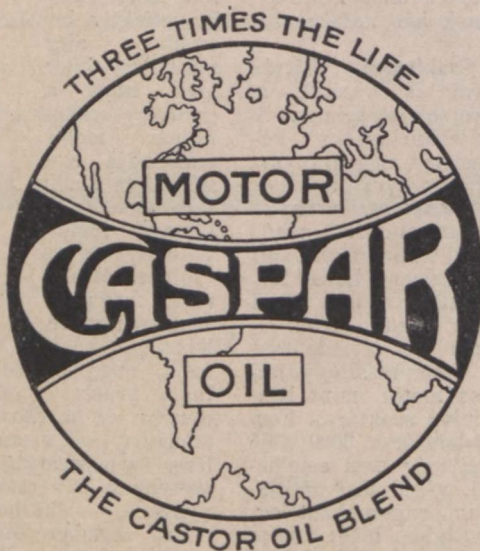
Rekord részvétel jellemezte a szezon legkimagaslóbb hegyiverse-nyét, a két napon lebonyolított svájci



Caracciola

Klausen-versenyt. Az abszolút győzelmet új útvonalrekord árán Caracciola (Alfa Romeo) szerezte meg Chiron előtt, míg a sportkocsik rekordteljesítményét Stuck (Mercedes Benz) nyújtotta Nuvolari (Alfa R.) előtt.

Bullus motorkerékpáros útvonalrekordja megdöntetlen maradt, míg Toricelli (250 Puch) pompás kategória-rekordot futott. Az oldalkocsis gépek versenyében Stärkle (NSU) rekord-idővel győzött.



Caspar Oil az **eredeti** ricinus-sal kompundált minőségű olaj!

2 l. HXL ára ... P 9-
Visszaváltható kannában!

Delmár (Bugatti) Alpenfahrt-győztes

A közelmúltban lefutott Nemzetközi Alpési Túraút 99 résztvevője közül 87-en érkeztek be a San Remo-i célba. A hivatalos eredménylista értelmében az elindult hét gyári teamból csupán két csapat végzett büntetőpontmentesen, míg a 99 induló közül mindössze 37-en úszták meg büntetőpont nélkül a 7000 km. túrát. Delmár Walter, aki 2'3 l-es Bugattija volánjánál vett részt a versenyen, miként tavaly, most is büntetőpont nélkül fejezte be a mitinget.

Delmár Cordatic gumikat használt.

Woods (Norton) kettős diadala a svájci Grand Prixen.

A Svájci Grand Prix-n a Norton-menő Woods folytatta imponáns győzelmi szériáját. Ugy az 500-as mint a 350-es kategóriában Tyrell-Smith (Rudge) utasította második helyre, miután a vezetést starttól a célig kezében tartotta. A 250-es csoportban Fumagalli (Guzzi) hősiességében verte Nottot (Rudge), akit Walker (Rudge) és Winkler (DKW) követtek a célban. A 175-ös csoportban a Benelli-vezető olaszok verték a német Gmelchet (DKW).

Mint pengék között a solingeni
Mint zongorák között a Bösendorfer
Mint borok között a tokaji

az a motorkerékpárok között a

PUCH



Puch motorkerékpárok és alkatrészek lerakata:

PAJOR IMRE

Budapest, VI., Jókai ucca 26. Telefon: 20-2-28

Legkedvezőbb részletfizetés.

Gépcseré előnyösen.

DIKTÁL A VILÁGMÁRKÁS

RUDGE

I. NEMZETI NAGY DIJ
első és második
abszolút győztese a **RUDGE**

500 kcm. kategóriában:

1. **Rudge** Kozma Endre
2. **Rudge** Martinecz Rezső

250 kcm. kategóriában:

1. **Rudge** Kesjár János, a nagyobb ürtartalmu gépekkel szemben, feltűnést keltve, a nap második legjobb idejét érte el.

Ne felejtse el, hogy a Magyar Nemzeti Nagy dij 500 kcm.-es kategóriájában is a **Rudge** volt az első.

Ha motorkerékpárt vesz, az csak RUDGE legyen, melyben sohasem csalódik.

BRUCK, JÓKAI-U. 21.

Használt gépekben is nagy választék, részlete.



MI A MAGYARAZATA ANNAK, HOGY A MOTOR EGYIK-MÁSIK ALKATRÉSZE KIFÁRAD S MINDEN FIGYELMEZTETŐ JEL NÉLKÜL EGYSZERŰEN ELTÖRIK?

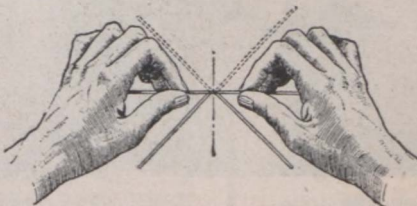
A modern, nagyteljesítményű benzínmotorok a megoldásra váró problémák és nehézségek légióját szegzik a „fémtanászok” koponyájának. Ma már sok a megoldott és sok a megoldatlan probléma, de talán egyik sem olyan titokzatos, mint a fémek sajátságos betegsége, melyet általában a találó kifáradás szóval jelölnek meg.

Mazsola úr, régi, viharvert 500-as Bűvbüze sportmodelljén vígan repeszt, egyszerre csak nagyot csörren valami a 80.000 kilométerét régen túlélt masina bendőjében és mikor kötélvégről bekerül a javítóműhely boncasztalára, kiderül, hogy a hajtókarja pattant kétfelé. Mazsola úr csodálkozik, olaj is volt elég, nem is erőltette túl a motort, a csapágycsák egyikike sem rágódott be, szóval hiba nem esett, a hajtókar mégis úgy tört ketté, mint valami elázott nádszál vagy üvegrúd. Különböző magyarázatokkal és elméletekkel igyekeztek megnyugtanni lelkiismeretét és mindenre gondol, csak arra nem, hogy a hajtókar anyaga az idők hosszú során kifáradásban betegedett meg.

A motornak egyetlen olyan mozgó fémrésze nincsen, melyet ne fenyegetne a kifáradás nyavalyája, a mai jelmondat: „Nagyobb teljesítményt kisebb súly mellett” természetesen még közelebb hozza a megbetegedés lehetőségét. Még a fémek királya, a nemes acél is kifárad, a vibráció, a sok millió gyújtási ütem megrázkódtatása, a végtelen kalapálás, rázás, pofozás és ismételt megerőltetés bizony nem múlik el nyomtalanul, hanem titokzatos elváltozást idéz elő az anyag belső struktúrájában. A legkisebb intőjel nélkül úgy törhet el villámszerűen a váz, a szeleprugó, a hajtókar, a vezérműhimba stb., mint ha nem acélból, hanem rideg üvegből

lenne. És ami a legérdekesebb, a kifáradás következtében előállott törés olyan jellegzetes, hogy a szakértő csak egy pillantást vet a törési felületre és azonnal felismeri a hibát. A törési felület nem mutat csavarodást vagy más elváltozást, sima és tiszta.

Eddig egyetlen elfogadható magyarázat sem létezik a kifáradásra vonatkozólag. Nemcsak a ridegebb fémek fáradnak ki. A leglágyabb vas, sőt a késsel és körömmel kaparható, lemezzé kalapálható és hajlítható puha ólom is kifárad bizonyos igénybe-



A leglágyabb ólomdrót is kifárad és eltörik, ha így hajlítgatjuk.

vételek után és a törési felülete olyan, mintha rideg anyaggal állnánk szemben. Aki ezt nem hiszi el, vegyen a kezébe egy gyufaszál mekkozaságú ólomdrótot és két végét két kezének hüvelyk- és mutatóujja közé fogva hajlítgassa ide-oda vagy két tucat-szor Egyszerre csak azt veszi észre, hogy a hajlításnál nagyobb lesz az ellenállás, majd a hajlítás helyén egyszerűen eltörik a puha ólomdrót. Kifáradt és eltörtött, akárcsak Mazsola úr hajtókarja.

Mint mondtuk, a kifáradás következtében elpattan fémdarab törési felülete bizonyos ridegségre enged következtetni. De ez csak látszat, a mikroszkópikus vizsgálatok, melyek az anyag struktúráját vannak hivatva megállapítani, azt mutatják, hogy az anyagban változás nem történt, semmivel sem ridegebb, mint újkorában.

Szerencsére minden acél immunis a kifáradással szemben bizonyos igénybevételi határon belül, ezt kifáradási határnak nevezik és tonna-négyzetcentiméterekben fejezik ki. A kifáradási határon belül a fémrész feladatát végtelen sokszor végezheti anélkül, hogy kifáradna, ha azonban az igénybevétel növekszik, akkor előbb-utóbb beáll a baj. Látjuk tehát, hogy a becsületesen és nem túltakarékosan tervezett és méretezett alkatrészek kifáradásától alig kell tartani és ha az mégis bekövetkezik, úgy joggal tehetünk szemrehányást annak, aki a masinát világrahozta. Legyünk azonban igazságosak: ha minden alkatrész úgy túl volna méretezve, hogy kifáradás nem állhatna elő, úgy az 500-as sportmasinánk aligha menne 100 km-en felül és aligha volna könnyebb 200 kilónál, erre pedig ugyan melyik motoros vágyakozik. A konstruktőrnek bizonyos határokon belül kell mozognia és főcélja könnyű, kitartó és megbízható motort konstruálni, melynél a kifáradási veszély minimális. Ha a súly nem számítana, ha a hajtókar lehetne vagy három kiló, akkor a fémalkatrészek sohasem fáradnának ki, viszont az önsúly úgy növekedne, hogy sebességről, gyorsulásról beszélni is alig lehetne.

A konstruktőrök főleg a vázakra nézve követnek el nagy bűnöket. Általában a vázak méretezése gyenge, ez magyarázza, hogy a váztörés még ma sem tűlritka, de megkönnyíti az „álmokor” felülkerekedést az is, hogy a vázak egyrésze nem sima konstrukció, hanem szecessziósan hajlítgatott és szabálytalan összeállítás. Hirtelen és nem fokozatos hajlások, hirtelen átmérőváltozások, rosszul kidolgozott felületek: mindmegannyi gyenge pont, előbb-utóbb törés lehet a nem kívánatos eredmény.

HALLÓ URAM! BETEG A MOTORJA? NEM KAP ALKATRÉSzt? MIÉRT KISÉRLETEZTET?

NE FÁJjon A FEJE! Siessen hozzánk, mert mi minden baján segítünk. Motorját átvizsgáljuk, mindenféle hibáját kijavítjuk, mindenféle hiányos alkatrészeit pótoljuk. Munkánkért felelősséget vállalunk.

Vezérmű bütőkös kerekek, sebességváltó fogasok, szelepek, hengercsiszolások, dugattyúk, tengelyek, csapágycsák készítése és javítása szakértelemmel, gyakorlattal. Díjtalan költségvetés! Vidéki rendelésnél régi mintát vagy pontos méreteket kérünk! Rendelkezésre állunk reggel 7-től este 8-ig.

KLEMENTZ ÉS TÁRSA OKL. MÉRNÖK

„Calthorpe” motorkerékpárok vezérképviselete, Budapest, IX., Közraktár ucca 24. Bakáts ucca sarok. Telefon: Aut. 846-27

MI UJSÁG SZERKESZTŐ ÚR...?

— Halljuk a még hátralevő augusztusi sportprogramot?

— Belföldön: semmi! Külföldön: Freiburgi rekordnap, Svéd és Lengyel motorkerékpár GP és a Hatnapos triál startja. Utóbbinál Martinek biztos induló, Gerő még bizonytalan...

— Lesz Guggerhegyi-verseny?

— Walter József, a FTC motorosok elnöke komolyan foglalkozik a verseny megrendezésének gondolatával. Vederemo...

— Balatoni túraút?

— A KMAC megkezdte a proпозиciók szétküldését. A Balaton körüli túrát a síófoki lanszé és fékpróba, illetve a Tihanyi 4 km-es (fele sík) hegyverseny egészíti ki. A túraút pontverseny lesz, melybe a tihanyi és síófoki próbák beleszámítanak!

— Hallom Miskolcon dörttorek-pálya épül?

— Ugyvan! A Miskolci Atléták Köre a Népkertben salakpályát épít. Rátky Ede titkár — egykori Velocette-versenyző — informált bennünket a munka haladásáról s örömmel közölhetjük, hogy a 11 m. széles, 400 m-es salakpálya előreláthatólag már szeptember 4-én ünnepélyes keretek között megnyitja kapuit.

— Utóbbi időben megszaparodnak a motorkerékpár- és autótulajdonosok panaszai, miszerint egyes olajok kenőképessége csökkent, gyakran kell cserélni az olajat, a motoralkatrészek gyorsan elhasználódnak...

— Ezek a panaszok mind megszűnnek, sőt el sem hangzanak, ha



Hordóra állt Fullman Sándor Kecskeméten, pedig a versenyzők annélkül is a Biehn-benzolra szavazták!

motorjához Ghillány olajszaküzlete ajánlja a megfelelő kenőanyagot. Hiszen vannak olyan olajok, melyek gazdaságossága utólérhetetlen és ezen olajok használata lehetővé teszi azt, hogy 100.000 km lefutásáig javító-műhelynek feléje sem kell mennie...

— Halljuk a kis-hireket!

— A Coppa Acerbót Nuvolari

(Alfa R.) nyerte márkatársa Caracide és a Bugatti-vezető Chiron előtt. Más. Santos Dumont, az aviatika egyik úttörő harcosa Rio de Janeiro-ban 59 éves korában meghalt.

— Hazai érdekességet még Szerkesztő úr!

— Rövid Sándor, a tehetséges kededelem mohikánjai... Ezúttal Zsolnai Lajos mondott búcsút a szakmának, miután két éven át hiába próbálkozott anyagi áldozatokat nem kímélve a Motosacoche gyártmányokat népszerűsíteni. A svájci márkának nincs sikere nálunk, Vecseyék után Zsolnai is feladta a harcot... Monet Goyonnak viszont hegesztett váza nem tetszett motorosainknak...

— Mi hír a szakmában?

— Ismét megfogytak a motorkereskedelem mohikánjai... Ezúttal Zsolnai Lajos mondott búcsút a szakmának, miután két éven át hiába próbálkozott anyagi áldozatokat nem kímélve a Motosacoche gyártmányokat népszerűsíteni. A svájci márkának nincs sikere nálunk, Vecseyék után Zsolnai is feladta a harcot... Monet Goyonnak viszont hegesztett váza nem tetszett motorosainknak...

— Más ujság, valami jobb?

— A Caspar-olajak eladása nagy lendületet vett, amiben nagy érdeme van a Pajor Imre cégnek, mely nagy szakértelemmel látja el a Caspar-olajak plazszirozását. A motorosok nagy örömmel vásárolják ezt a magas finomítványú pennsylvaniai, ricinusos olajat, hiszen egyöntetű megállapítás szerint a Caspar-olajak használatával az olajfogyasztás a minimumra redukálható. A motorosok nagy öröme a Pajor cég tetemes engedményt ad azoknak, akik egész évi olajfogyasztásukat lekötik nála.

— Hazai versenytervek?

— Szeptember 4-ére a győriek rendeznek csillagtúrát, 8-án a szegediek akarnak kispályaversenyt rendezni. Az MTK motorosai végre szintén a tett mezejére óhajtanak lépni, Velen-tó körüli versenyükkel.

— Hallom, Bécsben tombol a dörttorek szenvedély?

— Ugy van. A Rennfahrerverein rendezésében tizezrek előtt folynak le az esti salakpályaversenyek. Az első verseny mezőnyét Jeritza Máira, a világhírű operaénekesnő indította. Sajnos, a bécsi dörttorek tőlünk áldozatot kívánt: Zamecnik az Ezüst Castrol Sisakért kiírt mérkőzés tréningjén bukott és súlyos alsókarsérüléseket szenvedett. Ezért nem indulhatott a kecskeméti Nemzeti Nagy Díjban!

— Más ujság?

— Az NSU és D-Rad gyárak fuzionáltak. A jövőben a D-Radokat is Neckarsulmban fogják gyártani.

— Viszontolvasásra szeptember 3-án!

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

Mindig jobb a K.L.G!

AZ ÚJ K.L.G

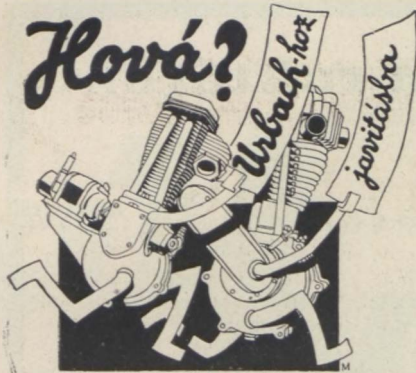
K

gyertya
vezet!

Vezérképvislet:

SZILÁRD BÉLA
NAGYMEZŐ U. 15

Hová?



VI. HUNYADI-TÉR 12. T. 116-28.

Szent Istvánkor

okvetlen látogasson meg. Győződjön meg arról, hogy a szakmában a legolcsóbb vagyok.

Modern javítóműhelyem olcsóbban dolgozik a kis javítóműhelyeknél. — Minden munkáért garanciát vállalok.

Láncok, gumik, lánckerekek bowdenek és minden motorkerékpárhoz alkatrész legolcsóbban.

PAJOR IMRE

VI., Jókai ucca 26. Telefon: 20-2-28

Puch motorkerékpárok lerakata.
Casper olajok főbizományi lerakata.

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

DÖMPING!
Motorkerékpár lakat P 7--től
Lábtartó párja P 8--től

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



500 KCM. RUDGE

eredeti gyári speciál T. T. motorkerékpár eladó. Komlóssy, Városház ucca 10.



ISTROS



far- és oldalcsónakmotorok a legkülönbébb 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

NE KISÉRLETEZZEN:

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

motorkerékpárját csak a vezérvilágot javítják hozzáértéssel és hosszú évek tapasztalataival.

Speciális szerszámok! Alkatrészek!

MAJLÁTH M.

BUDAPEST, V., GRÓF ZICHY JENŐ-U. 17.

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



KAEM

rádiókészülékek legjobbak!

Kaphatók augusztus 1-től minden rádiószaküzletben.



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 eszközölk.

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!

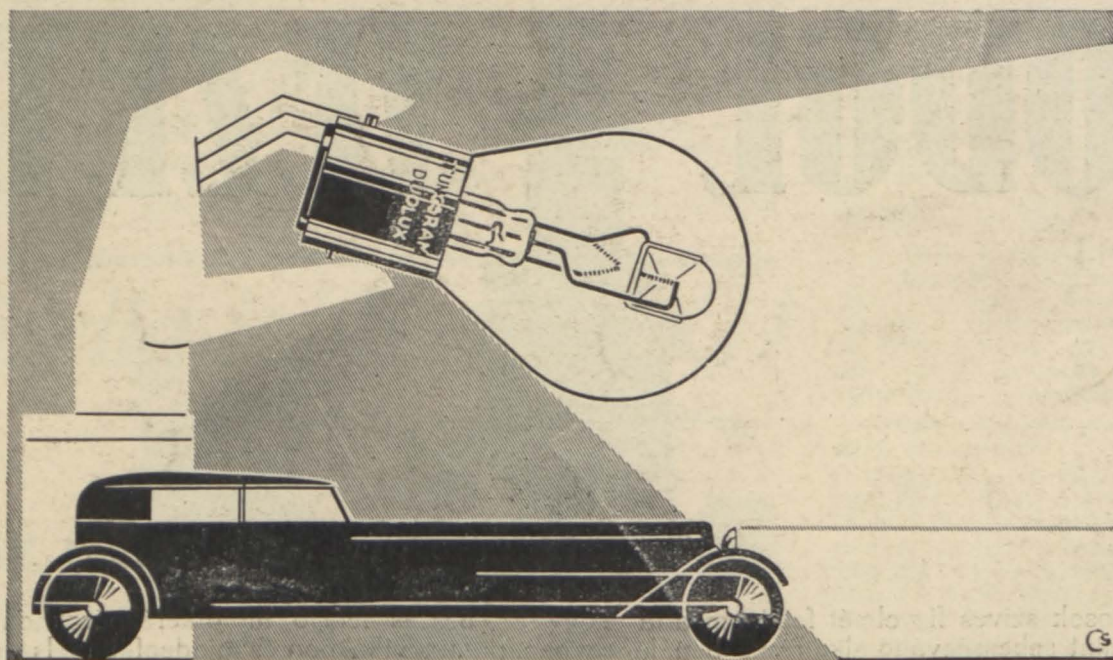
TEKINTSE MEG UJ TIPUSAINKAT!

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