

TTTB 22. 873  
A VEZÉRMŰBEÁLLÍTÁS RÓL —  
EURÓPA KÖRREPÜLÉS

ÁRA

40  
FILL.

# a Motoros

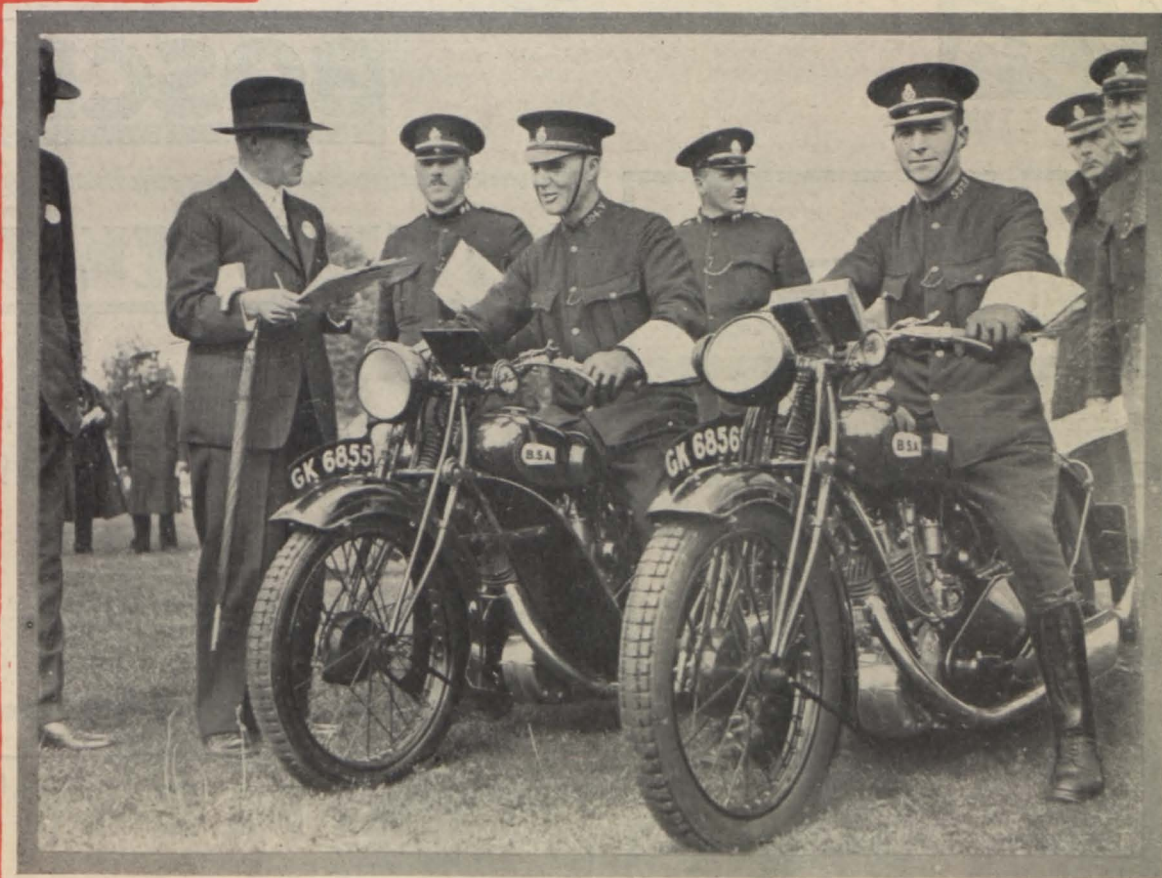
MOTORKERÉKPÁR, AUTOMOBIL  
MOTORCSÓNÁK, REPÜLÉS

IV. ÉVFOLYAM

14. SZÁM

1932. szept. 1

A LEGNAGYOBB PÉL.  
DÁNYSZÁMU MAGYAR  
MOTORSPORTLAP ●



Világrekorder és újságíró.

felv. Hafa Ortho Ultra lemezen

Campbell kapitány az abszolút automobil sebességi világrekorderről kevesen tudják, hogy egyuttal újságíró is: A Daily Mail munkatársa, akinek pompás autó-cikkei felette népszerűek. Campbell nemcsak az íróasztal mellett dolgozik, hanem személyes tapasztalatok alapján alkotja meg véleményét minden újdonságról, mely a motorosvilág ajtaján kopogtat. Képünk Campbell kapitányt az angol motoros rendőrség BSA századának szemléjén mutatja, amint megvizsgálja a pompás ohv. dőlthengeres masinákat

WAKEFIELD  
CASTROL  
MOTOR OIL

B.S.A.

# ISTROS

far- és oldalcsónakmotorok a legkülönfélébb ti-

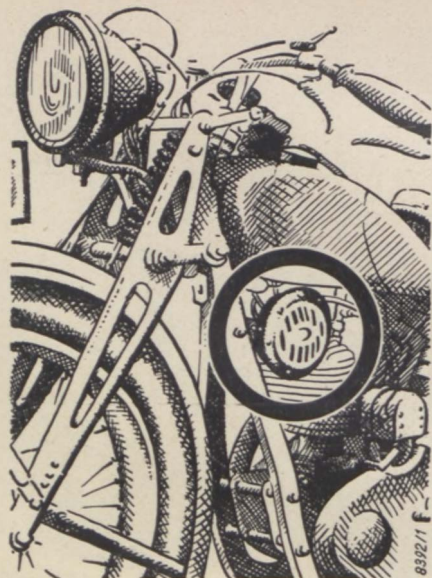
pusokban világító berendezéssel már P

## 405.-

Egyéves garancia! -től

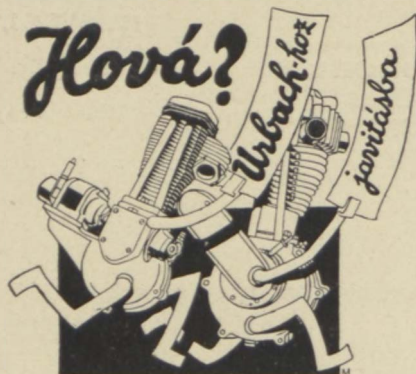
Kedvező fizetési feltételek!  
Kérjen ismertetést.

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

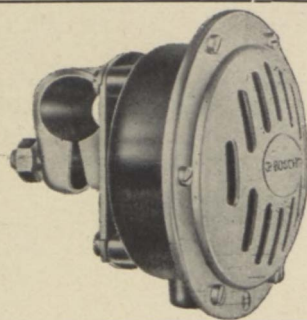


8392/1 F

# Hová?



VI. HUNYADI-TÉR 12. T. 116-28.



## A legjobb jelzőkészülék

minden motoros számára a BOSCH kürt. Villámgyorsan szólal meg, áthat a legerősebb uccajlármán, ezáltal szabad utat nyit és veszélytelené teszi a vezetést. Különösen az új, erős, fekete vagy chromozott védőfedéllel ellátott BOSCH kürt lett rövid időn belül szolid és izléses kivitelénél fogva a szakavatott motorosok legkedveltebb jelzőkészüléke. — Minden nagyobb szaküzletben és a BOSCH szolgálatoknál kapható!

# BOSCH

Amint a

# RUDGE

motorkerékpár összeforrott a felülmulhatatlan **megbízhatóság**

fogalmával, úgy összeforrtunk mi is vevőink azon érdekével, hogy csak a

**legjobbát és leggazdaságosabbat**

adjuk vevőinknek.

Ezért, ha motorkerékpárt választ csak

## Rudge-öt vegyen

**BRUCK, JÓKAI-U. 21.**

Használt gépekben is nagy választék.

Saját javítóműhely!

# STEINER KEKSZ

emeli

az üzlet nivóját  
és jövedelmét!

BUDAPEST, IX., GR. HALLER-U.2.

TELEFON: JÓZSEF 300—74

# Motalkóra van szüksége?

Mielőtt vásárolna, kérjen ajánlatot a

## Rolls Garage

melynek kartellenkívüli kutja meglepően olcsó üzemanyagot mér.

Megpróbálta már 100%-os pennsylvaniai olajunkat?  
ROLLS GARAGE. Bpest, VI., Jókai-tér 3. Tel.: 21-0-21

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

ELŐFIZETÉSI ÁRA EGY ÉVRE 6 PENGÓ KÜLFÖLDRE 10 PENGÓ.

CSAK EGÉSZ ÉVES ELŐFIZETÉSEKET FOGADUNK EL

# Motoros

A MAGYAR MOTOROSOK ÉRDEKEIT SZOLGÁLÓ FÜGGETLEN KÉPES SZAKLAP

KIADJA:  
A MOTOROS LAPKIADÓ VÁLLALATSZERKESZTŐSÉG ÉS KIADÓHIVATAL:  
BUDAPEST, V., TÁTRA-UTCA 4. SZÁM  
HIVATALOS ÓRA: 9-2-IG  
TELEFON: AUT. 224-07 és 107-68

Postatakarékpénztári csekk számla szám: 48.438.

IV. ÉVFOLYAM

BUDAPEST, 1932. SZEPTEMBER 1.

14. SZÁM.

## Előgyujtás

Ugyan melyik autósnak, motorosnak nem lúdbörzik rezelőssé a háta, amikor azt a szót hallja, hogy veszélyes üzem? A veszélyes üzemekről szóló törvény az a mumus, mely joggal ijeszt minden gépjárművezetőt, mert hiszen — hogy úgy mondjuk — főgelfrájja, szabad prédává amputál mindenkit, aki alatt, előtt vagy újabban mögött benzínmotor pöfög. A veszélyes üzemekről szóló paragrafus az a bunkó, mely a bíróságok kezében veszedelmesebb fegyverré válik, mint a revolver statárium idején. Nem kevesebbet mond ki ez a törvény, mint azt, hogy balesetnél mindkét szereplő fél vétkessége esetén is kizárólag a veszélyes üzemet „üző” a felelős magán- és büntetőjogilag és csak akkor mentesül, ha bizonyítani tudja, hogy a baleset kizárólag egyedül a nem veszélyes üzemet üző okozta. Ha tehát valaki éjjel beleszalad a ki nem világított parasztkocsiba, melynek bakján a kocsis félliter palinkával a bendőjében hortyog, úgy az autóst csakják be és vele fizetetik meg a kárt, mert hiszen bár a berügött kocsis is hibás, de hát a veszélyes üzemet az autós üzi. Ha valaki hirtelen és váratlanul lelép a járdáról pont valakinek a sárhányója elé, úgy a veszélyes üzemről szóló törvény értelmében a gépjármű vezetője kerül dutyiba, mert hiszen a gondatlan gyalogjáró feltétlenül hibás, de hibás a gépjárművezető is, aki nem tudott eleget tenni a közlekedési kódexnek a fizikának a tehetlenségi erőről szóló tanításával ellentétben álló követelményének, mely úgy szól, hogy úgy kell vezetni, hogy a gépet bármikor azonnal (?) meg lehessen állítani. A bíróság megállapítja, hogy mindkét fél hibás, de a veszélyes üzemről szóló törvény alapján a gépjárművest veszik elő. Olyan esetet, amikor az autósnak sikerül bizonyítania, hogy a balesetben egyedül és kizárólag a másik fél a hibás, nagyon nehéz elképzelni és ritkább, mint a kijárástért vád alá helyezett képviselő. Tragikus, hogy ez a régmúlt időkből utragadt törvény még mindig érvényben van és hogy eddig egyetlen illetékes tényezőnek eszébe nem jutott, hogy meg kellene egy kicsit reformálni. Vagy talán az angolok nyomán indulnak el, akiknek judikatúrájában több középkori törvény is szerepel?

Valahol Straford-on-Avon mellett egy korhadtt fahidón még mindig mutogatják a táblát, mely szerint örökös gályarabságra vetik azt, aki a hidat megrongálja. Gályák már régen nincsenek, gályarabok csak regényekben léteznek, de ha valamelyik angol bírónak kedve szotytyanna rá, hát nyugodt lélekkel gályarabságra ítélné azt, aki belefurigcsál a híd korlátjába, mert a táblán idézett 1643. évi törvény még mindig érvényben van. Az angol bíróságok tudomásunk szerint hidrongálásért még senkit sem küldtek gályára, pedig módjuk volna rá. Nem lehetne utánozni az angol bírakat és enyhébben, méltányosabban kezelni azt a paragrafust,

melynek atavisztikus és avult szellemét nem kell bővebben hangsúlyozni.

Gyakorlati példát a veszélyes üzemről szóló paragrafus veszedelméről? Egy vidéki orvos autóján haladt az országúton és mivel előtte a jobboldalon, a bakon hanyattfekve hortyogó kocsissal parasztkocsi poroszkált, hát az előírásoknak megfelelőleg megszólaltatta dudáját. Csak hogy a lovak szabadjukra voltak engedve, a dudaszótól megijedtek, nem fogta senki a gyeplőt, behúzták hát a kocsit az árokba és a kocsis ott ébredt fel a felborult kocsi alatt az árokban. Csendörök, tárgyalás, ítélet. Gondatlanságból okozott súlyos testi sértés, az ügyész letartóztatást javasol. Stb. Hiába bizonyították, hogy a kocsis eldult és ez okozta a balesetet, a dutyiba az autós került azaz az indokolással, hogy ő is hibás volt pusztán azért, mert dudált, hiába kötelezte erre a közlekedési kódex és a józan ész. És mivel veszélyes üzemet „üzött” hát leülheti a büntetést és új kocsit vehet a derék parasztnak.

A szeszkartell újabb rohamra indult, elkezdte mozgatni az ilyenkor mozgatni szokásos köveket, hogy a motalkó szesztartalmát 20%-ról 30%-ra emelje fel a törvény. Ismerte a szeszkartell jeles összeköttetéseit és a miniszterbuktatáshoz is elegendő hatalmát, joggal tartunk tőle, hogy sikerülni is fog az éhes Leipzigereknek és Moskovicsoknak az újabb profit biztosítása a mi bőrünkön. Hogy a több szeszszel kevert motalkóból még több jog fogyni és ezzel megdrágul a motorozás, hogy még többször kell majd útközben karburátort pucolni — ugyan ki törődik vele, a fő a szeszkartell nagyobb haszna, melyet állítólagos fontos nemzetgazdasági érdekek borongó homálya álcáz a csehországból importált és szeszfőzésre használt melászra való különös tekintettel. Hát hol a legény a gáton, aki gáncsra meri emelni a lábát a végtelen magasságokba ugorni kész kartell elé? Hol a legény, aki néhány spirítuszkirály érdekével szemben a köz érdekét is figyelembe veszi? Vagy talán olyan nagy hatalom a szeszkartell, hogy mohó éhségének megálljt parancsolni nem lehet?



Elindultak a magyar motoros világjárók a Justice for Hungary-n. Az 500-as Puch előtt Mórotz, mellette klubsapkában Szalai-Stumesz.

A központi statisztikai hivatal legutóbbi hivatalos kimutatása értelmében az 1931. évi átlagos havi 23 millió literes benzínkutat-forgalommal szemben az idei átlagos havi forgalom nem éri el a másfél millió litert. Hát kinek volt igaza kérem, a pénzügyminiszternek, aki a nagyobb bevétel céljából felemelte a kincstári részesedést, vagy pedig azoknak, akik az áremelés következményeképpen megjósolták a forgalom katasztrófális csökkenését? Na kinek?

# Franciakulcs—csavarhúzó—kombináltfogó:

legalább ennyit illik mindig magunkkal hordani a szerszámtáskánkban.

A modern motorkerékpár ma már olyan megbízható, hogy a szerszámtáska és tartalma korántsem bír olyan jelentőséggel, mint néhány évvel ezelőtt, amikor a motorosok mint valami kegyes ereklyét becsülték nagyra szerszámaikat és az volt a nagyobb legény, akinek szerszámtekerésében a legtöbb csavar kulcs rejtőzött. Ma már más a helyzet, az 1932. év motorkerékpárján csak ritkán kell pepecselni — az országúton, elég, ha valaki odahaza jól karbantartja, elvégzi a szükséges penzumot: nem kell tartania attól, hogy — mint régen — szeleprugókat kell cseréltetni Vörösvár és Piliscsaba között vagy hengerfejeket kell lehuzigálnia az Andrássy-út és a Kazár-utca sarkán. A gyárosok is számoltak ezzel, aki nem hiszi el, nézzen csak bele valamelyik új gép szerszámtáskájába, sokkal kevesebb a tartalma, mint hajdanában.

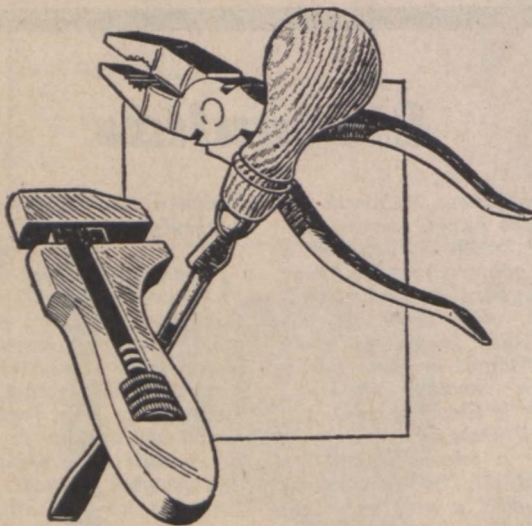
De nehogy azt higyjük, hogy szerszámra nincsen szükség: a szerszám olyan mint a revolver (statáriummentes időkben. Szerk.), ritkán van rá szükség, de ha szükség van, hát akkor nagyon nagy az a szükség. Jól teszi tehát minden motoros, ha átvizsgálja szerszámtáskáját és meggyőződik arról, hogy a szükséges holmi megvan és ami még fontosabb: használható.

Az első arany szabály: csupán olyan szerszámokat hordjunk magunkkal, melyekre szükség is van, kerüljünk minden felesleges vacakot, mely csak csörög, idővel összeverődik és elvész. Ha nagyon hosszú, talán külföldi túrára indulunk, nem árt mindenféle, csak ritkán használt szerszámot is magunkkal hurcolni, de egyébként megelégedhetünk a csupán feltétlenül szükséges felszereléssel.

## Amit nem nélkülözhetünk.

Legokosabb végigvizsgálni szerszámtáskánk tartalmát és kielejtezni a felesleget és ami ennél is fontosabb: beszerezni a hiányzókat. Milyen szerszámokra van feltétlenül szükség? Franciakulcs, csavarhúzó és kombinált fogó — ez a három tétel a legfontosabb és segítségükkel majdnem minden útszéli munkát elvégezhetünk — ha értünk hozzá. Ráadásul mágneskulcs: ennyivel már bátran motorozhatunk, ha csak nem túra előtt állunk.

A jó franciakulcs = ritkaság, a legtöbbje vagy meg van szorulva és nem állítható be, vagy meg van görbülve, vagy a „pofái“ szenvednek orrsővényelferdülésben, pedig a franciakulcs csak addig franciakulcs, amíg jól és becsületesen fogja meg a csavarok hatszögű fejét. A gépekhez mellékelt gyári franciakulcsok ritkán érnek többet a fabatkánál, legjobb tisztességes acélból készült példányt vásárolni Bíró Jenőnél vagy Dénes és Friedmannéknál, ahol a minap pazar amerikai szerszámokat láttunk. A franciakulcs menetes részét jól zsírozzuk be, mert a szerszámtáskába esőben bizony beleszivárog a nedvesség és ha a menet elrozsdásodik, a kulcsot beállítani alig lehet. A triumvirátus második tagja a csavarhúzó: kapni már ötven fillérért egészen néhány pengőig. A csavarhúzó nyele is fontos, legjobb az olyan srófhúzó, melynek „pengéje“ végigfut egészen a nyél talpáig. Jó az „öreg“ srófhúzó mellé egy kisebb példányt is kéznél tartani, mely kisebb csavaroknál, főleg a világítási berendezés apróbb srófjainál tesz jó szol-



Franciakulcs, csavarhúzó és kombináltfogó — a nélkülözhetetlen triumvirátus.

gátot. A kombináltfogó is acélból legyen és fontos, hogy pofái jól széjjelnyíljanak és külön előny, ha markolatának egyik szára srófhúzóban végződik, amit egy kis reszeléssel magunk is elérhetünk.

A gyári szerszámkészlet többi darabja rendszerint úgynevezett speciál villáskulcsokból áll. Sajnos nagyrésztük nem illik rá a csavarok fejére, ha meg ráillik, kétszeri használat után már lötyög, mert acél helyett vasból születve kinyult. Vegyük azt a fáradságot és nézzük meg sorban, hogy a leggyakrabban meghuzandó csavarok hatszöge mekkora és szerezzünk be jóminőségű villáskulcsokat, ha sok a pénzünk és a helyünk, vehetünk egy közép nagyságú duplapengű állítható villáskulcsot is, bár szükség esetén a jóminőségű úgynevezett duplapengű franciakulcs is elegendő.

## Ne hurcoljuk magunkkal a zsírpuskát.

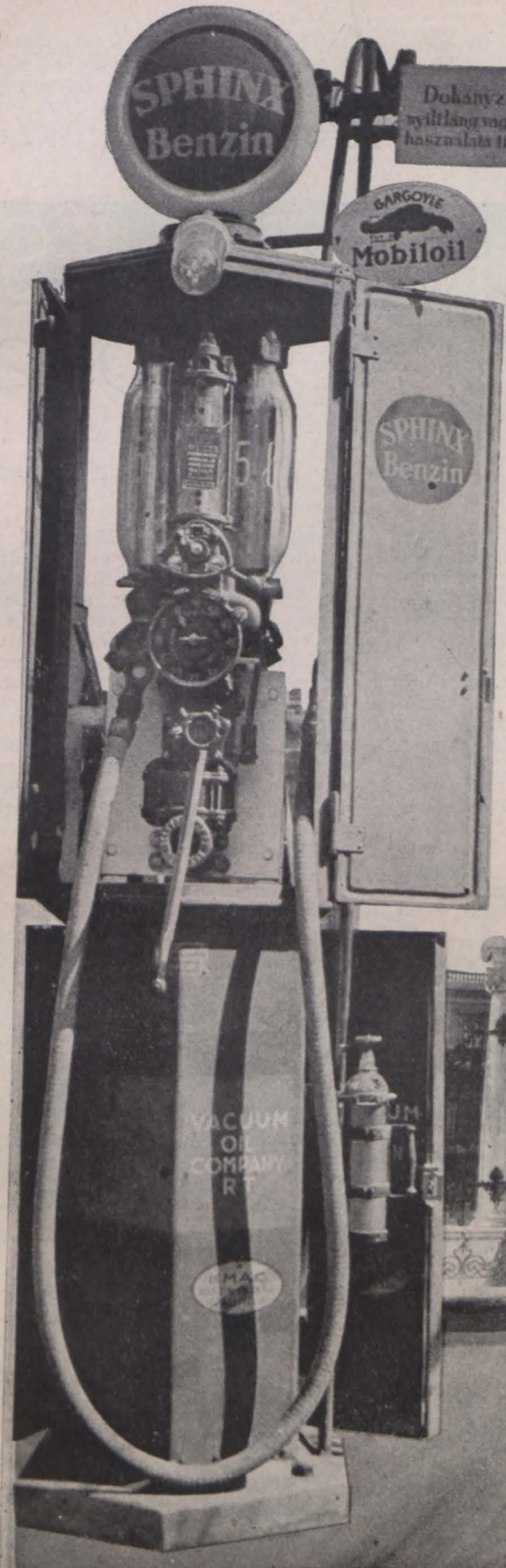
Zsírpuskát csak hosszú túrán vigyünk magunkkal, máskor hagyjuk csak otthon. A zsírpuska kényes jószág, a szerszámtáskában ide-oda verődik, elnyúzódik a csöve, a feje és zsíráskor a zsír nem a nipplibe jut, hanem oldalt freccsen ki.

Aki kizárólag a városban motorozik, annak talán egyetlen franciakulcs is elég, amivel a gyertyát cserélheti ki olajslussz esetén, aki hosszú túrára indul, az elég szerszámot sohasem vihet magával, így például fontos a láncbontó is, azt azonban sürgősen ajánljuk, hogy mielőtt valaki túrára indul, tanulja is meg a láncbontó kezelését, ne akarjon olyankor vele megbarátkozni, amikor kint van valahol az istenháta mögött és „közel s távolban semmi fény“.

A géphez mellékelt gyári szerszámkészlet rendszerint egyetlen gumiszerelővasat tartalmaz, azt is a vérszégényebb fajtájából. Szerelővasból feltétlenül kettő kell, egy nagyobb és egy — még nagyobb, mert minél nagyobb a vas, annál jobb vele szerelni, kitűnőek a Michelin-szerelővasak, amellet olcsók is. A szerelővas mellé ragasztókészlet is kell, a dobozában néhány pneuszelep-alkatrész is elfér. A pumpa valóban pumpáljon és a csöve légmentesen zárjon, nehogy keservesen összepumpált levegőnk a tömlő helyett visszalopakodjék a szabadba.

Alkatrészek? Ha csak nem megyünk túrára, elég a tartalékgyertya, melyet az ismert John Bull gumitartóba temetünk, ahol nem verődnek össze a körmei. A másik gumitartóba pedig tegyük tartalékkizzót, mert a tartaléklámpa 80 fillér, a rendőri büntetés pedig 5—20 pengő, kapitánysága, illetve a kapitánysága hangulata válogatja, egységes gyakorlat hiányában. Túrara egy kis szigetelőszalag, egy kis drót, a többire idővel rájövünk. Ha tapasztalatból még nem tudjuk, hogy például 500-as longstrokeunk hol szokott „sántítani“, kérdezzünk meg valakit, akinek régebben van ilyen gépe és szereljük fel magunkat tanácsai alapján hosszabb túrára.

Fontos, hogy a szerszám és alkatrésztekerésben rend legyen és rongyokkal jól összepréselve nyugodjék a táskában. Mert ha csörög az is megeshetik, hogy a dugattyúbolenit vesszük gyanuba, nem pedig a szerszámtáskában vitustáncot járó — kombináltfogót.



# Sphinx Benzin

ört áll



VACUUM OIL COMPANY R. T.



## EUROPA



## KÖRREPÜLÉS

1932

A lengyel Zwirko meglepő győzelmet aratott a kitűnő németekkel és balszerencsés olaszokkal szemben.

A háború utáni években hatalmas fejlődésnek indult a sportrepülés, ami arra indította a francia Aero Klubot, hogy kírja az Európa körrepülést sport- és túragépek számára. Párizsban startolt 1929-ben az I. Európa körrepülés 44 egységből álló mezőnye, amelyből a német Morzik került ki Messerschmidt (BFW) gépével győztesként. Ezzel, mint a vándordíj védelmével, a II. Európa körrepülés megrendezésének joga Németországhoz lett és 1930-ban Morzik hasonló gépen megismételte diadalát a 60 egységnyi mezőny fölött. Az aero klubok határozata értelmében ezután csak minden második évben kerül sor a miting megrendezésére. Így jutottunk el az idén Berlinbe a III. Európa-Rundflug startjához.

Az idei körrepülésre 67 nevezés érkezett: németek, franciák, olaszok, csehek, lengyelek, angolok és svájciak, sőt akadt japán és román is. A versenyben azonban csak 43 gép indult el.

A verseny valójában az olcsó túrarepülőgép megteremtését célozza. Egy pillantás a hatalmas hangárokba azonban meggyőző róla, hogy ezt a célt, legalább is ezzel a versenyen kapcsolatban igen kevés gyár tűzte maga elé.

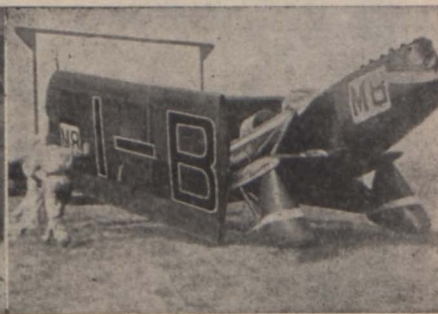
A résztvevő gépek java része jól áramvonalozott, kis szárnyfelületű, felette gyors, meglehetősen nagy leszállási sebességű masina, inkább versenygép, mint túragép. A 43 gép közül 22 teljesen fából épült. (Breda 15 S, Klemm, Heinkel, Darmstadt) csak szórványosan találunk vászonborítást rajtuk. Acélszárnyak és faszárnyak 18 gépen találhatóak, (Breda, Comte stb.) míg a lengyel PZL—1. masinák teljesen fémből épültek.

A mezőnyben csak két kétfedelű

gépet látunk, egyik a darmstadti aerotechnikai főiskola D22 jelű gépe, a mezőny legérdekesebb masinája. A 34 alulszárnyalt gép közül 23 mezevített szárnyú (Klemm, Heinkel), míg a felülszárnyalt gépek közül csupán a svájci Comte AC12—E, a mezőny csekélyszámú túragépeinek egyike, szabad szárnyú. A motorok szeriatestvéreik teljesítőképességét legalább 50 százalékkal haladják meg. Egytől-egyig léghűtésesek. A 31 db soros hengerelevezésű motor dominál a hét- és kilencheseres csillagmotorok fölött. Legérdekesebb az új Hirth HM 160, mely fordított V-alakú nyolc lógóhengeres megoldás. Álló hengeres megoldást csak az olasz Colombo S. 63-on

gyasztást, minimális sebességet, a gép szétszerelhetőségét és kényelmi felszerelését pontoszták. Mint a pontversenyeken legtöbbször, az utóbbin fordult meg a verseny sorsa. A lengyelek, élükön Zwirkoval, kabinos fémmonoplánjaikkal annyi jó pontot szereztek, hogy annak behozatalára a technikai próbákompompásan szerepelt, de a körrepülésben elvérző olaszok után a németek képtelenek voltak. Tehát Zwirko már itt megnyerte a versenyt, meg kell azonban állapítani, hogy helyét mindvégig derekasan megállta, sőt a lassúsági próbán maximális pontszámot is szerzett.

A startpróba hősei Hirth, Colombo



Berlinben a start előtt impozáns hangárokbantáboroztak a „Rundflug” masinái. — Az „összeesköt” Bredát pompásan átbujtatták a kapun.

és Lombardi, a „landolás” legjobbjai Poss és Miss Spooner voltak.

Ezután következett a tulajdonképpeni körrepülés: hat nap alatt 7500 km! A körrepülést megelőző technikai próbák eredményeképpen az olasz Colombo vezetett a lengyel Zwirko és a többi olasz,

és Lombardi, a „landolás” legjobbjai Poss és Miss Spooner voltak.

Ezután következett a tulajdonképpeni körrepülés: hat nap alatt 7500

km! A körrepülést megelőző technikai próbák eredményeképpen az olasz Colombo vezetett a lengyel Zwirko és a többi olasz,



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

FŐRAKTÁR:  
**GHILLÁNYMIKLÓS**  
11. CORVIN-TÉR 5. (FŐ-UTCA)

Lombardi, Miss Spooner, Donati és Stoppani előtt. Azután jött a lengyel Karpinsky és csak azután a németek! De most azután jöttek!

Etappról-etappra a leggyorsabbak voltak, egyre jobban felzárkóztak...

A körrepülés a német Heinkel és az olasz Breda-gépek csatája jegyében indult meg. A lengyelek élharcosa, Zwirko nem avatkozott a harcba. A technikai próbákon szerzett pontelőnyéből sikerült átmentenie annyit, hogy a „duos litigantes“ között mint harmadik örülhessen a megérdemelt — diadalnak.



A németek diktálták a körrepülés iramát: szükségük volt a pontokra, hogy behozhassák az olaszlengyel startelőnyt. Az olaszok kidőltek, a lengyel Zwirko pedig hajszálnyira megmenekült a német mesterrepülőktől, Poss és Morzik karmaiból...

Érdekes a harcceptelenségi lista! A kanadai Carberry (Klemm) és a francia Pugnet (Farman) a technikai próbák folyamán önszántukból adták fel a versenyt, míg az olasz színekben startolt Miss Spooner (Breda) 4. helyen végezve a technikai próbát, defektusa miatt nem ve-



Morzik már két körrepülést nyert meg, az idén harmadik lett.

hetett részt a körrepülésben. A német Cramon Posenben végzett kényszerleszállást, ugyanitt esett ki mágnesdefektussal az olasz Donati. A svájci Straumann Bécsben állt le, miután mechanikusa ejtőernyővel már előbb elhagyta a rokkant szárnyú gépet. A román Papana Firenzénél zuhant le, semmi baja sem történt. Az olasz Suster Albengánál lezuhant, szerelője meghalt. Honfitársa, De Angeli cannesi kényszerleszállásánál összetörte gépét. A sorozatos balesetek folytán az

olasz légügyi miniszter földre parancsolta a csapatot. A francia Lebeau a Piaveba zuhant; sértetlen maradt. A lengyel Orlinsky Lyonból nem birt újra startolni. A német Raab Riminiben motordefektus áldozata lett, a cseh Mares paduai kényszerleszállása géptöréssel járt.

Igen sokat javítottak a gépeken az etapokon is, főleg a hibás leszállások folytán volt sok kisebb sérülés.

A körrepülés után a németek közvetlen Zwirko sarkában voltak. És ekkor jött az utolsó roham, a 300 km-es gyorsasági verseny!

Igy állt az első öt helyezett: 1. Zwirko 416 p., 2. Poss 411 p., 3. Hirth 410 p., 4. Fretz 408 p., 5. Morzik 404 p.

Nem sikerült! Hiába repült ki Morzik 241 km-es sebességet Zwirko 214 km-ével szemben, ponthátrányát nem tudta ledolgozni. Poss viszont csak 220 km-ig vitte...

És így megszületett a végeredmény:

1. Zwirko (lengyel) 461 p., 2. Poss (német) 458 p., 3. Morzik (német) 458 p., 4. Stein (német) 453 p., 5. Fretz (svájci) 450 p., 6. Hirth (német) 450 p. — Beérkezett 24 repülő.

— *Viszontlátásra Varsóban!* — búcsúzott Zwirko boldogan — Berlintől...

# NEMZETKÖZI ALPESI TURAUT

## 1932

7000 km. távon  
160 km. max. gyorsasággal  
16 hágón  
5 országon át

REKORDIDŐ ALATTI GYŐZ  
**Delmár Walter**  
és a **CORDATIC**

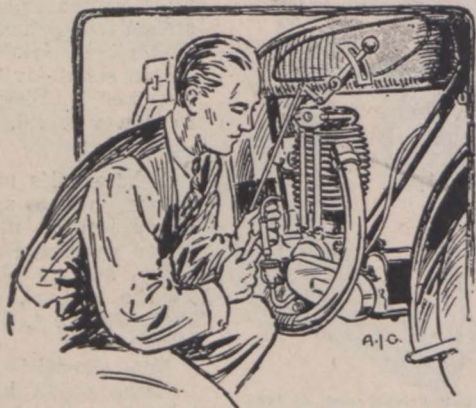


# A CORDATIC

## IGAZI VILÁGMÁRKA

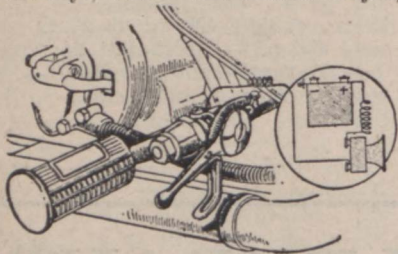
*Delmár Walter*

# TIPPEK és TANÁCSOK



melyekre minden motosnak szüksége lehet...

**H**OGYAN készítünk lábbal működtethető villanykürtöt? Vannak, akik szeretik az úgynevezett „tisza” kormányt, tehát nem ambicionálják,



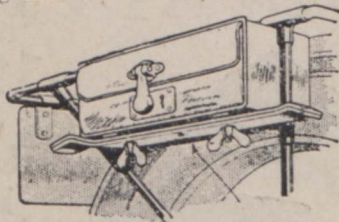
Aki lábbal akar villanydudálni, azt ez az ábra igazítja utba.

hogyan azon hátrapillantó tükörtől kezdve a plakettgyűjteményig minden rajta legyen. Vannak motorosok, akik a kézikürtöt a pedál mellé szerelik és sarkukkal dudálnak, nos ezeknek adunk tippet, hogyan villanykürtölhetnek ugyancsak a sarkukkal. Nem kell más tenniük, mint a lábtartó-spindlire szigetelőszallagot tekerni és arra egy olyan régi gáz- vagy levegőszabályzó-kart erősíteni, melyre egy rövid darab rugalmas rézszallag van forrasztva és visszahúzó rugóval is el van látva, az ábra különben is alaposan elmagyarázza a dolgot, sőt a bekapcsolás módját is ismerteti. Ha a sarkunkkal lenyomjuk a szabályzó-kart a rézlemez a kipuffogócsővel — mely testkötésben van — kontaktust létesít és a villanyduda megszólal. Aki még ennél is tökéletesebben akarja megoldani a dolgot, az forraszon a rézlemez érintkező részére egy kis nikkellemezt, vagy ami még jobb: krómozta be a rézlemezket, mely minden esetben jó kontaktust ad a szintén krómozott kipuffogócsővel.

**F**ORRASZTÓVAS nélkül is lehet forrasztani baudennipplit. Nem kell más tenni, mint egy darabka

forrasztócinnt papírvékonyra kalapálni és a forrasztóvízzel vagy pasztával jól bekenet és előzőleg a baudenkábelre felfűzött új nipplit vele betekerni. Ha az egészet gyufa lángjába tartjuk a forraszt megolvad, hacsak nem kalapáltuk elég vékonyra.

**H**OL FÉR EL a szőlőgépen a szerelővas? Minél nagyobb a szerelővas, annál jobb — olvassuk ebben a számban. De hová a csudába helyeztük el a nagy szerelővasakat, ha szőlő gépünk van? A megoldás nem nehéz, nem kell más

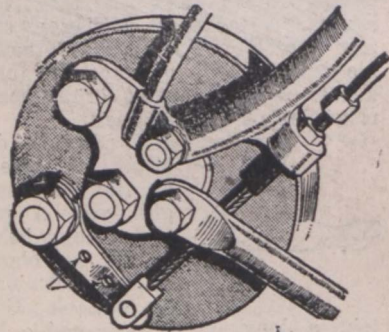


A szerszámtáska alatt jó helyük van a nagyobb fajtá szerelővasaknak.

tenni, mint a szerelővasakba két-két lyukat fúrni, a szárnyasanyás-csavarokkal megerősíteni őket a szerszámtáska talpához. Hogy és miként? — az ábránk megmagyarázza.

**H**OGYAN csomagoljuk el a szerelőszámtekerest? A szerelőszámtekerestnek kellemetlen tulajdonsága, hogy sokszor kicsúsznak belőle a szerzőszámok, ami főleg akkor kellemetlen, ha a tekerest az oldalkocsi ülése alatt tartjuk. Ajánlunk egy úgynevezett „ziccert”: akármelyik gumisusztertnél vegyünk egy megfelelő hosszú és átmérőjű autótömlődarabot és az összegöngyölt tekerest ebbe a tömlődarabba csúszassuk be. A tömlő két végét visszahajtjuk és két ugyancsak tömlőből vágott gumigyűrűvel rögzítjük. Ugye praktikus?

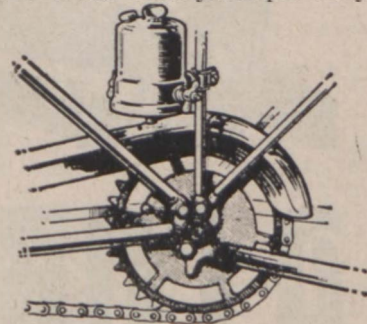
**H**A AZ ELSŐFÉK „goromba”? Ha a hátsó fék blokiroz — nem történik baj, legfeljebb megfárad a masina, ha azonban az elsőfék „állítja meg” a szőlőgép elülső kerekét és az úttest sikos, szerencsés legyen az a motoros, aki elfekvés nélkül ússza meg az esetet, főleg ha hirtelen fékezett és izgalmában kissé erőlyesebben ragadta meg a szabály-



Ha az első fék-karnak a fék-kulcshoz közelebb eső részébe furt új lyukak egyikébe rögzítjük a bauden kengyelét az elsőfék simábban fog és nem blokiroz.

zőkart vagy taposta meg a pedált. A praktikus amerikaiak már régen segítettek a dolgon, a fék-karba a fék-kulcs felé még két külön lyukat fúrta, hogy azokba is be lehessen szerelni a baudenkábel kengyelkét. Tehát fúrjunk mi is két külön lyukat és ha a kengyel a fék-kar a fékkulcshoz közelebb eső új fúrta-ába akasztjuk, az elsőfék sokkal simábban fog és aligha blokiroz, még akkor sem, amikor hirtelen elénkto-pan valaki és ijedtségünkben teljes erővel markoljuk meg a szabályzót.

**E**GYSZERŰ hátsóláncolajzó. Nem kell hozzá más, mint egy régi biciklire való acetilénlámpa fejlesztőjének felső része. A láncotok felül megfelelő fúráttal látjuk el és a karbidlámpa felső részét úgy erősítjük fel a csomagtartó csővére, hogy kifolyócsőve éppen a lyukba illeszkedjék. A karbidlámpába víz helyett azt az olajat töltjük, melyet olajcsere idején a karterből folyattunk ki és a kis szabályzócsapot annyira



Ennek a láncolajzóknak elkészítéséhez és működéséhez nem kell sok kommentár.

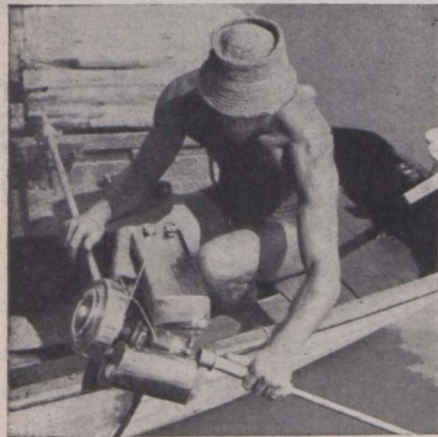
nyitjuk, hogy negyed vagy félpercenként egy-két csepp olaj csorduljon a láncra. Egy kcm. olaj kb. 20 csepp, ha a tartányba egy deci fér. úgy ez az olaj napokig elég, ha leállskor a csapocskát is elzárjuk.

# Motoros

## BERREG AZ „ISTROS“...

Próbauton az Istros motorgyár 125 kcm-es fürge kis csónakmotorjával.

Nyár idején, amikor a tikkasztó hőség a vizek hűsítő habjaiba üzi az embert, nincs irigylésre méltóbb emberfajta a vízi-motorosoknál! A berregő motoresónakok zúgva siklanak tova a vizek tükröző hátán s



Egyetlen kézmozdulattal szerelhetjük le az Istros oldalmotor propellerét, mely nem merül mélyen és így nem kell félni a zátonyektól.

a parton állók sóvárogva sóhajtanak utánuk:

— Csak ne volnának olyan drágák!...

Mert bizony a legszerényebb autobord motort sem mérik ám egy tucat százason alul és még vagy félannyi a valamirevaló siklótest ára... És a fogyasztás? Ne is beszéljünk róla... Olyan összegek ezek, amilyent a szűkös négy hónapra szabott szezonnak kedvéért bizony csak a kiváltságosak kotorászhatnak elő a bugyellárisból.

Eppen ezen körülmények hatása alatt tervezték meg a magyar csónakmotorgyártás argonautái, a Paulini testvérek kis, oldalmotorjukat. A tizesztendős csónakmotor-gyártási multra visszatekintő Istros-motorgyár

ezen olcsó — alig 400 pengős — kis-fogyasztású és aránylag nagy teljesítményű kétütemű kis oldalmotorjával páratlan népszerűségre tett szert. A motor bármely evezős-csónakra felszerelve is teljesen kielégítő hatásokkal dolgozik.

A minap alkalmunk volt a Dunán kipróbálni a kis, alig 8 kg. súlyú, 125 kcm-es, 2 lóerős motorocskát, melynek teljesítménye a legősibb „bárkán“ is meglepő volt. A motor kezelését öt perc alatt a legvadabb „motor-analfa-romeo“ is játszva elsajátíthatja. A motor fogyasztása óránként mindössze egy liter benzin, ami megfelelő kétütemű „kiel-bootra“ vonatkoztatva közel 20 km. távra elegendő. Az ilyen kiel-bootra szerelt motorok úgy külső megjelenés, mint teljesítmény szempontjából a legkényesebb izlést is kielégítik és már 600 pengőből kiállíthatók.

Az Istros-motorgyár eme kis típusa hivatva van meghódítani a magyar vizek rajongóit a motorsportnak és hivatva van újabb rajongókat szerezni a magyar vizeknek.

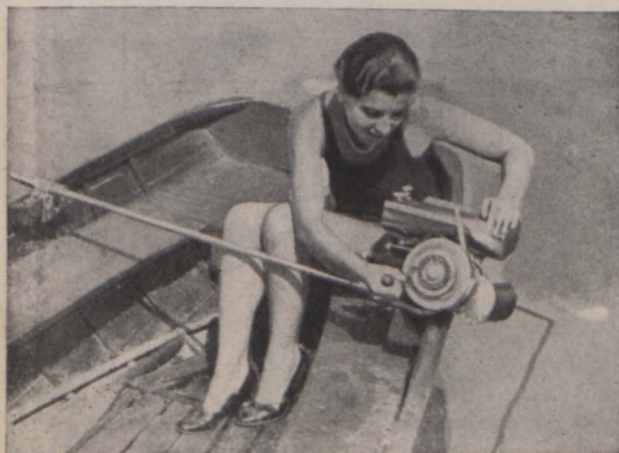
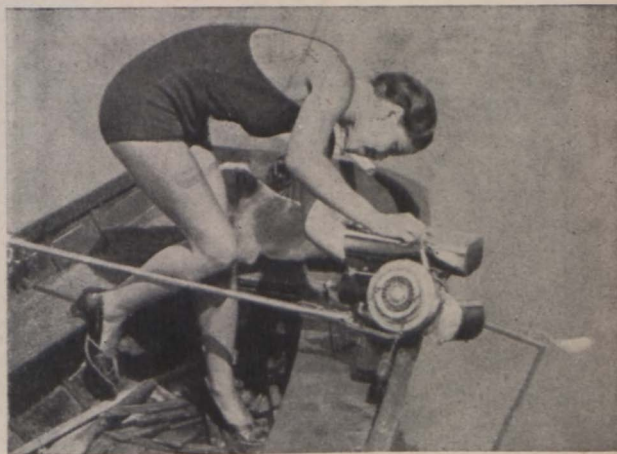


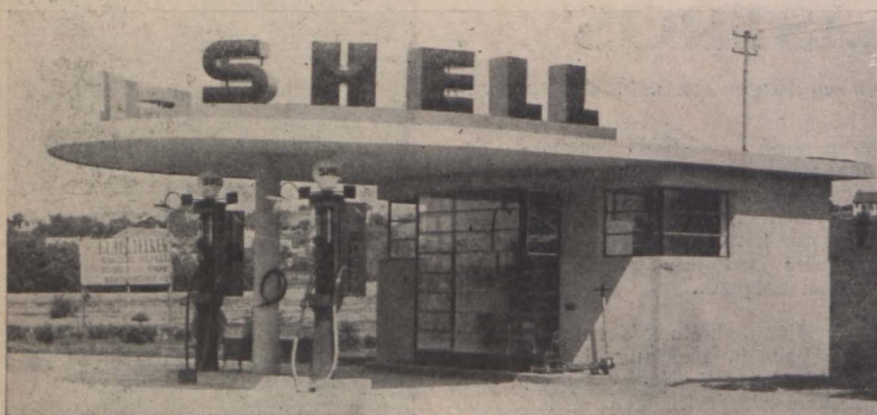
Olyan könnyű az egész motorkomplexum, hogy akár hátizsákban vihetjük magunkkal. A könnyű súly következtében felszerelése gyerekjáték.

(Magunkban mi is megfogadtuk, hogy felcsapunk aktív vízi motorosoknak. Ezért az árért igazán — érdemes!)

Az Istros-motorok utolsó porcikájukig a magyar munka kiválóságát dicsérik.

(Jobbról felül) Az előgyújtás szabályozása hosszú karral történik, úgyhogy beállításához egyetlen ujjmozdulat elegendő. — (Jobbról alul) A sebességet a karburátor fojtószelepének állításával szabályozzuk, a szabályozókar menetközben nem fordulhat el, tehát el is felejtethetjük, hogy a motor jár. — (Balról) A beindítás rövid kőtüllel történik, a motor hidegen is első rántásra beindul.





Szini Jánosnak az egykori magyar sportkocsibajnoknak modernül felszerelt, pompás benzintöltő állomása van a budafoki országot 12-es km. kövénél.

### Jól sikerült a TTC bécsi kirándulása

A Terézvárosi Torna Club, amely az utóbbi időben intenzíven ráfeküdt a motoros turisztika kifejtésére, Szent Istvánkor kétnapos nemzetközi túrát rendezett Bécsbe.

A túrára 35 járművet neveztek be 96 utassal, melyek két járművet kivéve, mind rendben Bécsbe és vissza érkeztek. A be nem érkezettek közül az egyik Győr-

ben, a másik Oroszvár előtt állott le motorhiba miatt.

Győrben a Győri Automobil és Motor Club fogadta ünnepélyesen a túrázókat. Bécsben pedig az Österreicherischer Motorfahrer Verband látta vendégül a magyar motorosokat.

A túrának jelentős propagandasikere volt, mert Bécsben a szombati hétköznapon nagy feltűnést keltett a hosszan felvonuló, zászlókkal és virágokkal feldíszített motorsor.



Az **eredeti** ricinussal komponált, pennsylvániai minőségű 2 literes kanna HXL ára **P 9**—  
Visszaváltható kanna!

## A vevő véleménye — a minőség valódi fokmérője!



Puch művek fióktelepe:  
**Budapest, Lehel ucca 25**  
Telefon: 923—40

T.

PUCH MŰVEK FIOKTELEPE

BUDAPEST

Tisztelettel értesítem, hogy ez év tavaszán Önöknél vásárolt 500 kcm.-es Puch motorkerékpárommal tökéletesen meg vagyok elégedve. Anyár folyamán több ezer km.-es külföldi turám alkalmával a normálisnál nagyobb igénybevétel mellett a gép mindenkor kifogástalanul működött s mint többi turáimat, ezt is minden defektus nélkül tettem meg.

Teljes tisztelettel:  
HERGÁR VIKTOR  
tb. főmérnök.

## Sundquist (Husquarna) a svéd Grand Prix győztes!

A Malmö melletti Staxtorp cirkuiten futották le az idei svéd Grand Prix-t, mely a külföldi konkurrencia elenére honi gép nyergében svéd motoros diadalát eredményezte. Sundquist (500 Husquarna) 3:24:35.1 mp alatt tette meg a 435.6 km-es távot, 128 km-es átlaga új útvonal-rekord. Az eddigi rekorder Simpson (Norton) az utolsó körben üzemanyaghiány miatt lemaradt.

## Mennyi motorkerékpár van a világon?

A legújabb statisztika szerint a földkerekségen forgalomban levő motorkerékpárok száma 2.750.578 darab. Európában van a legtöbb motorcikli, 2.4 millió, vagyis 86%, míg Amerikára csupán 135.000 darab, azaz 5%, Ausztráliára 121.000, azaz 4%, Afrikára 63.000, azaz 2% és Ázsiára 71.000, azaz 3% motorkerékpár jut. A legtöbb motorkerékpárt Anglia gyártja, de a piaci versenyben Németország és Franciaország már géphossznyira felzárkóztak Albionhoz.



## Walker (Rudge) spanyol TT győztes!

A Bilbao melletti 10 km-es Castrejana cirkuiten futották le a spanyol TT-t, melynek főgyőzelmét az angol Walker (500 Rudge) szerezte meg hidalgo márkatársa, Aranda előtt. A vert mezőnyben volt Davenport is, míg Walkernek sikerült a 250-es csoportban is triumfálnia



Walker (Rudge) ugyancsak spanyol márkatársa, Moxo ellen. Davenport itt harmadik lett. A 350-es csoportban Loof (Imperia) győzött Colombo (Aquiza) és Ferniough (Excelsior) ellen.

## Izgalmakban bővelkedett az angol autó TT

A szezon leghajrásabb autó-versenye mindég az angol autó TT szokott lenni, melynek izgalmaira az idén is mintegy negyedmillió ember volt kíváncsi. A közönség izgalmat váró része megtalálta a számítását, mert:

Gardner mechanikusa az egyik fordulóban széles ívben repült ki a kocsiból; Coleman Comberben egy régiségkereskedő vitrinjében kötött ki;

Aldington kocsija Newtonhards község-házának oldalába faltörő kos módjára fúrta bele magát;

Moore a közönség közé faralt és négy embert megsebesített;

Dixon, az egykori híres motorkerékpárversenyző kocsijával a táv felében fölfordult...

A versenyzőknek komoly bajuk nem történt, ez már szokás az angol autó TT-n!

A versenyt, mint ismeretes, hendi-kepmiting formájában futották le, melynek értelmében a nagyobb hengerűrtartalmú kocsik távja hosszabb volt a kisebbekénél. Borzacchini (Alfa) körrekordját a 22 km-es pályán nem kevesebb, mint kilenc ízben javították meg. Végül is Birkin (Alfa Romeo) lett az új körrekorder 133 km átlaggal, a versenyt azonban a hendi-kepeknek hála, Whitcroft (Riley) nyerte 660 km-es távon 119 km átlaggal márkatársa, Eyston előtt.

\* Nyaraljon Erden, a Hamzsabég-i erdőben, saját weekend telken. Gyönyörű erdős részt vehet pár pengős havi részletre. Gyermekeknek felbecsülhetetlen előny. Felvilágosítással az „Erd és Vidéke” bpesti kiadóhivatala, Rudolf rakpart 8 (Telefon: 235-38.) szolgál

# SHELL

## PALACKOZOTT AUTÓ OLAJ

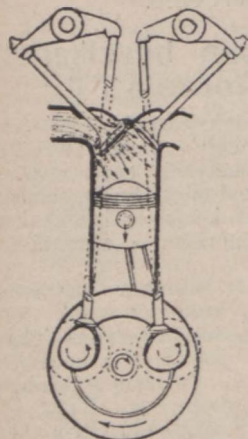


# HATOLJUNK BE A VEZÉRMŰBEÁLLÍTÁS REJTELMEIBE...

**A vezérművet beállítani nem nehéz, csak érteni kell hozzá és megfogadni a cikkünkben foglalt tanácsokat.**

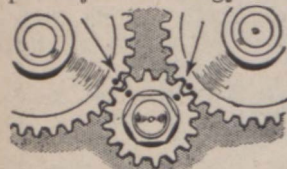
Alig akad motoros, aki hozzá merne nyúlni a vezérműbeállításához, melyben valami titokzatos tabut lát és jobban irtózik tőle, mint a legöregebb ördög a tömjénfüsttől. Határozottan állítjuk, hogy ez nem baj, mert aki hozzányúl a vezérműbeállításához anélkül, hogy értene hozzá: csak árthat és elkinlódhatik vele órákhozát anélkül, hogy zöldre vergődne. Szerencsére felette ritkán kell hozzányúlni a vezérműbeállításához, hála a becsületesen felékelt és jól meghúzott vezérműfogasoknak: a hajdan gyakori beállítás-elállítódás ma nemcsak ritka, hanem majdnem kizárt dolog.

A házi generáljavítás alkalmával azonban előfordul, hogy Mazsola úr levette a vezérműdeklit és mit tesz Isten, a deklivel együtt a perselyében szoruló szívó vagy a kipuffogóbütyköskerék is kijött egészen véletlenül. Ilyenkor úgy áll mint a borjú az újkapu előtt és nem tud segíteni magán. Nos, mi segítségére sietünk és minden elméleti elmefuttatás nélkül, tisztán gyakorlatilag tanítjuk meg olvasóinkat arra, hogyan kell beállítani a vezérművet.



A négyütemű motor sémáján látjuk hol fekszenek a bütyköskerékek, melyekbe a főtengelyre ékelt vezérműfogasok fogazata kapaszkodik.

helyett kis vonalkákat szét szereltük és újra össze akarjuk állítani, nincsen más dolgunk, mint úgy összekapadni a fogasokat, hogy a pontokkal vagy vonalakkal jelzett részek egymással korrespondáljanak. Nehogy a főtengelyre felékelt kis fogasok ékelését megbolygassuk: ha ezt leszereltük, akkor hiába a pontozás, újra be kell állítani a vezérművet!



2. ábra.

Ha a bütyköskerékek és a vezérműfogasok pontokkal vannak összejelölve, nem lehet elvéstetni a helyes beállítást.

alkalmával az egyik vagy másik bütyköskerék kicsúszott a helyéről, nincsen más megoldás, mint újra beállítani a vezérművet. Legjobb ilyenkor a gyári instrukciós füzetben megnézni, hogy az illető motornak milyen a beállítása. Ha ilyen nincsen kéznél sem kell megijedni, a feladat mazsolának sem keresztülvihető.

## Keressük meg a felső holtpontot.

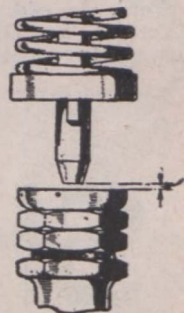
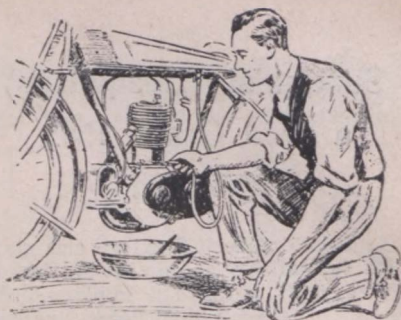
Az első lépés a stószli-hézag pontos beállítása. Berakjuk a vezérműbütykösfogasokat a helyükre, nem törődve a beállítással, csak arra ügyelünk, hogy egyikük se emeljen. Most pontosan beállítjuk a hézagot, az ismert névjegy-

módszerrel. (Annyi hézagot engedünk, [3. ábra] hogy a közönséges névjegy papirosa éppen elférjen.)

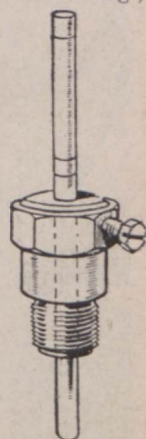
A hézagbeállítás után ismét kísérjük a bütykös fogasokat és megkeressük a motor felső holtpontját: addig forgatjuk ide-oda a főtengelyt, amíg a dugattyú pontosan löketének legfelsőbb pontján van. Ezt legjobban úgy érzük el, ha a gyertyalyukon vagy a kompressziócsap nyílásán rövid acéldrótot vagy kötőtűt dugunk be, ráfektetve annak végét a dugattyú tetejére. A drót vagy kötőtű pontosan követi a dugattyú emelkedését és süllyedését és segítségével könnyen megállapíthatjuk a felső holtpontot. Ha ezzel megvagyunk, úgy kapjuk össze a bütykösfogasokat a középső vezérműfogasokkal, hogy a szívószelep éppen nyitni és a kipuffogószelep éppen zárni kezdjen. Bár egy fognyi különbség a beállításban súlyos hibát jelenthet, hacsak motorunk nem valami vad sportrepesztő és nincsen túlsok összenyitások a szelepeknek (összenyitás alatt azt értjük, hogy a szívószelep jól előre nyit még akkor, mielőtt a kipuffogószelep zárna), úgy a beállítás az esetek 90 százalékában helyes lesz.

## Két módszer.

Ha azonban természetünkkel fogva pontosak és lelkiismeretesek vagyunk és a fent leírt egyszerű vezérműbeállítás után úgy érezzük, hogy a teljesítmény nem a régi, akkor forduljunk a pontosabb módszerhez és állítsuk be pontosan a vezérművet úgy, ahogyan azt a gyár előírja. A gyárak két-féle rendszerben adják meg a beállítást, avagy a dugattyú vagy pedig a főtengely állását veszik alapul. Az előbbi módszer esetén miliméterben adják meg holtpont előtt vagy után a beállítást, az utóbbi esetben pedig fokokban. A fokbeállítás sokkal pontosabb, a barkácsoló motorosok viszont a dugattyú helyzetére vonatkoztatott miliméteres rendszert jobban szeretik, mert egyszerűbben keresztülvihető. Ha a gyári instrukciós könyv fokokban adja meg a beállítást, még akkor is alkalmazhatjuk a miliméteres rendszert. A fokokat miliméterre átalakítani matematikai tudás nélkül is lehetséges az úgynevezett grafikus módszerrel. Körzővel húzunk akkora kört, hogy annak sugara pontosan a fele legyen motorunk löketének, tehát ha motorunk lökete pl. 80 mm., akkor a kör sugara 40 miliméter legyen. Pontos vonalzóval húzzunk felfelé mutató hosszú egyenest, pontosan a kör középpontján (0) át. A hosszú vonalon az A ponttól kiindulva mérjük le olyan darabot, amely pont olyan hosszú, mint a hajtókar (természetesen a csapszeg középpontjától a forgattyúcsap középpontjáig mérjük a hajtókar hosszát) és jelöljük meg a vonalon C-vel. A B ponttól kiindulva is mérjük fel ezt a távolságot, amivel a D pontot kapjuk meg. A D pont jelképezi a dugattyút a felső, a C az alsó holtponton. Most elővesszük az instrukciós könyvet. Ha azt mondja, hogy a szívószelep például 30 fokkal „korán” nyit, azaz 30 foknyi főtengelyfordulattal a felső holtpont előtt, akkor pontos szögmérővel 30 foknyit jelzünk fel rajunk körére és

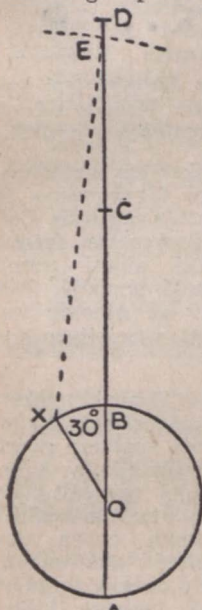


3. ábra. A stószlihézagot az ábrán nyílakkal jelzett pontok között mérjük.



A felső holtpont megkeresésére jó szolgálatot tesz az ilyen műszer.

azt X-el jelöljük. Most a körzöt annyira nyitjuk, hogy két vége pontosan olyan messzire legyen egymástól, mint a hajtókar hossza (A—C), a körzö egyik végét beszurjuk az X pontra, a másik végével pedig metsszük az A-B-C-D vonalat: megkapjuk az E pontot. A D és az E pont közötti távolságot pontosan lemérjük, a főtengelyt addig forgatjuk a felső holtponttól visszafelé, amíg éppen annyit sülyedt, mint a D—E távolság. A szívóbütyköskereket most úgy kapatjuk össze a középső vezérműfogással, hogy a szívószelep éppen a nyitás határához érjen: készen is vagyunk a szívószelep beállításával. Rajzunk és a gyári utasítás kipuffogószelep fokbeállítása segítségével most a kipuffogószelep beállítását fokokban alakítjuk át milliméterekké és ugyanúgy járunk el, mint a szívószelepnél: készen vagyunk a pontos vezérműbeállításával. Csak aztán a végén jelöljük meg a beállítást, hogy a legközelebbi alkalommal megtakarítsuk ezt az érdekes, de hosszadalmas munkát.

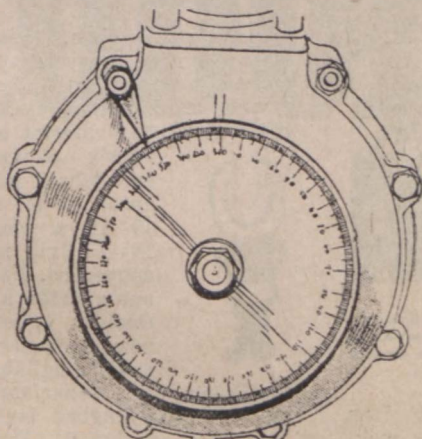


Ezzel a grafikus módszerrel alakítjuk át a fokokat milliméterekre.

**Beállítás fokrendszerrel.**

A fokrendszeres vezérműbeállításához szükség van egy megfelelő nagyságú, kartonból kivágott tárcsára (6. ábra), melynek szélén fokbeállítás van. Ilyesmit készen osztogat a londoni Wakefield Castrol ház, a budapesti vezérképviselőt bérmentve hozatja meg annak, aki lapunkra való hivatkozással kéri. Aki nem akar erre várni, az vágjon ki megfelelő nagyságú kartontárcsát és kö-

zönséges szögmérő segítségével ossza be a kerületét fokokra. A tárcsa közepére lyukat vágunk és a tárcsát a lánckerékre húzzuk és a lánckerék anyájával rögzítjük. Az egyik kartercsavar alá kartonból készült mutatót rögzítünk. A dugattyút pontosan a felső holtpontra állítjuk és a fokbeosztású kartontárcsát — miután az anyát meg-lazítottuk — addig forgatjuk, amíg annak 360 fok jelzése



6. ábra.

Ilyen az a fokokra osztott kartontárcsa, mellyel halálos pontossággal állítjuk be a vezérművet.

pontosan egybeesik a mutatóval, persze vigyázzunk, hogy közben a főtengely el ne forduljon. Ha ezzel megvagyunk, meghúzzuk a lánckerék-anyát, hogy a tárcsa el ne fordulhasson.

Hacsak nem volt nagy szerencsénk, a felső holtpontbeállítás nem lesz pontos. Ugy segítünk magunkon, hogy a főtengelyt az óramutató irányában forgatva, úgy állítjuk be a dugattyút, hogy az pontosan egy centiméterrel a felső holtpont előtt legyen. Feljegyezzük, hogy a mutató milyen számra mutat, majd az ellenkező irányban forgatjuk a főtengelyt addig, amíg a dugattyú a felső holtpont után lesz pontosan egy centiméterrel a holtpont alatt: újra leolvassuk. Ha az előbb pontosan megtaláltuk a felső holt-

pontot, úgy a tárcsa 360 fok jelzése a két leolvasás között pont a közepén lesz. Rendszerint a két leolvasás közötti pontja nem esik egybe pontosan a 360 fok jelzéssel, ilyenkor forgassuk a főtengelyt addig, amíg a mutató a két leolvasás középpontjára mutat, utána hajlitsuk el a mutatót annyira, hogy pont a 360 fok jelzésre mutasson.

A beállítás most már egyszerű. Ha az utasítás azt mondja, hogy a szívószelepeknek 15 foknyira a felső holtpont előtt kell nyitnia, akkor a főtengelyt az óramutató járásával egyező irányban addig forgatjuk, amíg a mutató a tárcsa 15 fok pontjára mutat (a 345 fokra, ha a tárcsát az óramutató járásával egyező irányban osztottuk be) és úgy rakjuk be a szívóbütyköskereket, összekapva azt a vezérműfogással, hogy a szívószelep éppen a nyitás küszöbén álljon. A kipuffogóbütyökkel természetesen ugyanígy járunk el.

Nehézséget okozhat annak megá-lapítása, hogy mikor „kezd” valame-lyik szelep nyitni. Ha a szelepszárnak sapkája van, akkor nem ínéhez a munka, amikor a nyitás küszöbén a stószli neki szorul a szelepszárnak, megszorul a sapka és ha azt vagy a stószli tányérkáját forgatni akarjuk, ellenállást érzünk. Ha azonban nincs sapka, egyszerűen papírt vagy hézagmérő lapocot teszünk a szelep-zár és a stószli (himbavég) közé, de ebben az esetben a hézagot annyival kell pontosan növelnünk, mint amennyi a hézagmérő lapoc vagy névjegy-papír vastagsága.

Talán komplikálnak látszik ez az eljárás. Leírva igen, gyakorlatban nem. Aki egyszer megpróbálta, azonnal meglátja, hogy nem boszorkányság és felette hasznos szolgálato-kat tesz.



A kétütemű motornál nem kell vezérművet beállítani, mert — nincsen vezérműve.

# HALLÓ, HALLÓ ITT CZULYBA!

ÉRTESITEM nb. motorkerékpár- és autótulajdonos megbizóimat, hogy a **BMW képviselétől elköltöztem**, és minden igényt kielégítő modern gépekkel felszerelt műhelyt helyeztünk üzembe a

## Klementz és Társa okl. mérnök, Calthorpe

motorok vezérképviselőténél.

Mindenféle motorkerékpár és kisautó javítást, továbbá mindenféle alkatrész, ugymint vezérmű bütykös fogaskerekek, tengelyek, szelepek, dugattyúk, csapágycsák és csiszolások készítését pontosan, kívánt időben készítjük. Munkánkért felelősséget vállalunk. Költségvetés díjtalan. Vidéki rendelésnél régi mintát vagy pontos méreteket kérünk. Rendelkezésre állunk reggel 7-től este 8 óráig.

**Budapest, IX., Közraktár ucca 24.**

(Bakáts ucca sarkán). — Telefon: Aut. 846—27.  
**Castrol és Caspar olajok raktára.** Különleges motorolajok, vevőinknek nagy engedménnyel. Győződjön meg!

# MI UJSÁG SZERKESZTŐ UR...?

— Mi a kétheti sportprogram?

— Belföldön: szept. 4-ére a győriek hirdetik csillagtúrát a „három folyó városába”. Ugyanakkor a miskolciak (MAK) pályaavató dirt-trekk versenyt rendeznek, míg 11-én lesz a nagy Balatoni-túraút, 217 km-es túraszakasszal, Tihanyban hegyiver-sennel, majd Siófokon km lanszéval és fékpróbával. A versenyen kategóriabeosztás nincs, az értékelés tematikai formula alapján történik, ami ha sohasem lehet ugyan reális, de feltétlen módot nyújt a kis úrtartalmú gépek érvényesülésére is. (Sőt: rendszeren azok kerülnek előny-be...) A tervbevett motorcsónak-verseny elmarad...

— Külföldön?

— A Six Days trial javában folyik, a verseny igen nehéz. Martinek (Rex Acme) még állja a sarat, a nevezési díj hiányában lemondani kényszerült Gerő (MTK) helyett indult fiatal Bossányi azonban kifarolva egy szakadékbba zuhant és már a start után harc képtelen lett. A nagy Trial mezőnye szept. 4-én

fut célba. Ugyanaznap futják a Masaryk-autóversenyt, melyben Hartmann László (Bugatti) is starthoz áll.

— Hallom, Hartmann sikertelenül szerepelt az Óriás-hegységben?

— A Riesengebirgen lefutott hegyi-versenyen balszerencse üldözte, nagy meglepetésre harmadik helyre szorult.

— Más külföldi verseny?

— Szeptember 3-án Ulster G. P., 11-én pedig monzai autó Grand Prix, a szezon utolsó nagy összecsapása! Monzában Hartmann is starthoz áll.

— Más külföldi verseny-szenzi?

— Van. A Stelvio hegyi verseny abszolút győzelmét Stuck szerezte meg Mercedes-Benz sportkocsijával, két tized mp-el előzve meg a célnál Tadinót (Alfa), aki ezúttal 2 mp-el verte a nagy Caracciolát. (Ugy látszik Karaccs Alfája nem volt rendben!) Nuvolari sport-Alfája volánjánál abszolút negyedik helyen végzett.

— Mi történt még a külföldi versenyeken?

— A freiburgi hegyi versenyen, a német hegyibajnokságban a nap legjobb idejét Carac-

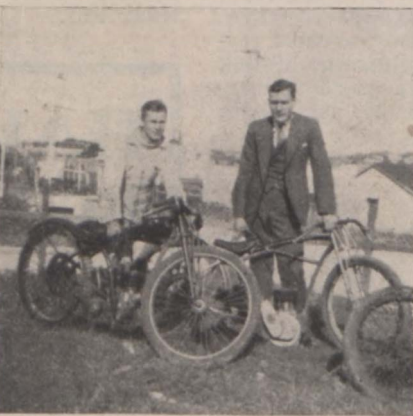
ciola (Alfa Romeo) érte el 8:35.4 mp idővel. A motorkerékpárosok élén Tom Bullus (NSU) triumfált 8:38 mp idővel, míg a sportkocsiverseny Stuck (Merc.-Benz) zsákmánya lett 9:13 mp-es idő árán. Rengeteg résztvevő jellemezte a „rekordok versenyét”.

— A magyar részről indult Hartmann startját nem kísérte szerencse, defektusa folytán közvetlen a cél előtt fegyverletételre kényszerült.

— Mi újság a vizeken?



— Szeptember elején van a detroiti St. Clair-tavon a szezon legjelentősebb motorcsónak-versenye a Harmsworth-trofeáért. A miting ismét összehozza a két örök riválist, az amerikai Gar Woodot az angol Kaye Donnal. Az exvilágrekorder Gar Wood hajója a „Miss America X.” 6400 HP-t reprezentál, szem-



Vrana és Sabrnak „Oozi” Montevideóban dőrtrekkelnek. „Sabri” gépe Rudge vázba épített Sunbeam motor. A gépek éppen le vannak kopasztva...

ben a világrekorder Kaye Don „Miss England III.”-jával, mely „csak” 5200 lóerőt rejteget. Kaye Don legutóbbi rekordját 192.715 km sebességgel a minap hitelesítette az IMYU. Vajjon milyen hosszú életű lesz?

— Helyreigazítás: Legutóbbi számunkban téves hír jelent meg, amennyiben a Motosacoche képviselőt továbbra is Zsolnai Lajosé.

— Mi újság egyébként a szakmában?

— A Douglas—AKD-képviselő a Lovag-utca 2. szám alá helyezte át kitűnően felszerelt műhelyét, alkatrészraktárát és kiállítási helyiségét. Cserépfalvy László az új helyiségekben a régi gondnal szolgálja ki vevőit.

— Szerkesztő úr említést tett legutóbbi Delmár Walter pompás sikeréről, melyet az Alpenfahrton aratott...

— ...és ez a siker egyben a magyar ipar ragyogó fegyverténye is volt. Delmár Bugattija ugyanis Cordatic a bronzsokkal szerelve futotta végig a nemzetközi alpesi túraút rendkívül megerőltető tempójú, 7000 km-es távját, mely az Alpések legnehezebb hágóin át vezetett a San Remoi célba.



— Hasonló sikert aratott Delmár Walter a Shell konzern gyártmányainak is, az üzemanyagul használt 40% benzolt tartalmazó Shell Dinamyn éppen úgy kiérdemelte elismerését, akárcsak az Aeroshell-olaj, mely magas fordulatszámú sportmotorok részére kitűnő tulajdonságokkal rendelkezik.

— Klubhírek?

— Pompás sikere volt a Kispesti AC motoros-gárdájának a TTC augusztusi siófoki csillagtúráján, ahol a legtöbb taggal résztvevett egyesület ezüst-serlegét a KAC motorosai nyerték. Kispesten komoly munka folyik!

— Halljunk érdekes apróságokat!

— Szászországban, Annaberg közelében 15 km-es versenypálya fog épülni, melynek tribünjéről a teljes cirknit áttekinthető lesz. Más. Külföldi statisztika szerint az amerikai



kocsik élettartama 7½ évre tehető, míg a francia autók 8—10, az angolok 10—12, a németek pedig 12—15 évig mennek járműszámába. Más. Az angol autógyártás a rossz gazdasági viszonyok ellenére is emelkedett. Ismét más. Angliában 99 ezer

benzinkút van, Franciaországban 78 ezer, Németországban pedig 55 ezer. Angliában minden 22., Franciaországban minden 25., németországban peban minden 25, Németországban pezínállomás. Svájcban, ahol csak 14,650 kut van üzemben, minden 9. járműre jut egy töltőállomás. Ismét más: az utolsó! Az angol autós-szövetségnek, az „Automobil-Association”-nak 465 ezer tagja van, köztük 63 ezer hölgy! Az A. A. átlagban naponta 2000 itinerairrest ad ki.

— Ezzel slusz mára! Viszontolva-sásra szeptember 15-én!

**NE KISÉRLETEZZEN:**

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

motorkerékpárját csak a vezérvépi-  
seletnél javítják hozzáértéssel és  
hosszu évek tapasztalataival.

Speciális szerszámok! Alkatrészek!

**MAJLÁTH M.**

BUDAPEST, V., GRÓF ZICHY JENŐ-U. 17.

Használt motorke-  
rékpárok bizományi  
közvetítése, alkat-  
részek felszerelési  
cikkek legolcsóbban  
**Royal Enfield,  
Super X, New  
Hudson alkat-**

**részraktár**

**DÖMPING!**

Motorkerékpár

lakat P 7--től

Lábtartó párja

P 8--től

**PÁPAI**

**MOTORSERVICE**

V., Hollán-utca 15.

Lipót-körutnál.

**Nyugodtan távozik**

minden vevő az üzle-  
tekből, mert meg van  
győződve arról, hogy  
olcsóbban sehol sem  
vásárolhatott volna.

**Pajor Imre, VII., Jókai-u. 26.**

Telefon: 20-2-28. — Puch motorke-  
rékpárok és alkatrészek lerakata. —  
Modern javítóműhely. — Minden  
motorkerékpárhoz alkatrész. —  
Caspar olajok főbizományi lerakata.

**KAEM**

rádiókészülékek  
legjobbakk!

Kaphatók augusztus  
1-től minden rádió-  
szaküzletben.

*Kár a  
benzinért, ha  
turcán nem  
fényképez!*

**Hatschek és Farkas**

Bp. IV., Károly körut 28.

Telefon: 890-54.

Bp. VI., Andrassy ut 31.

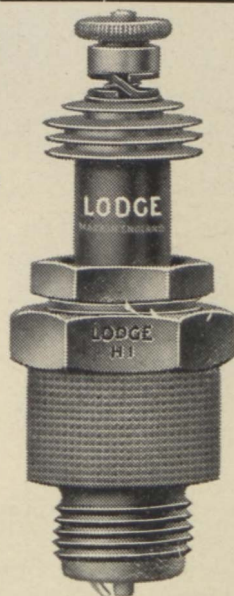
Telefon: 248-98.

Bp. VII., Rákóczi ut 80.

Telefon: 393-33.

Kérje a most megjelent  
**árjegyzéket**

**LODGE**



**VEZET!**

A motorosok szives figyelmét felhivom arra, hogy az összes létező motorkerékpárokhoz egy 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!**

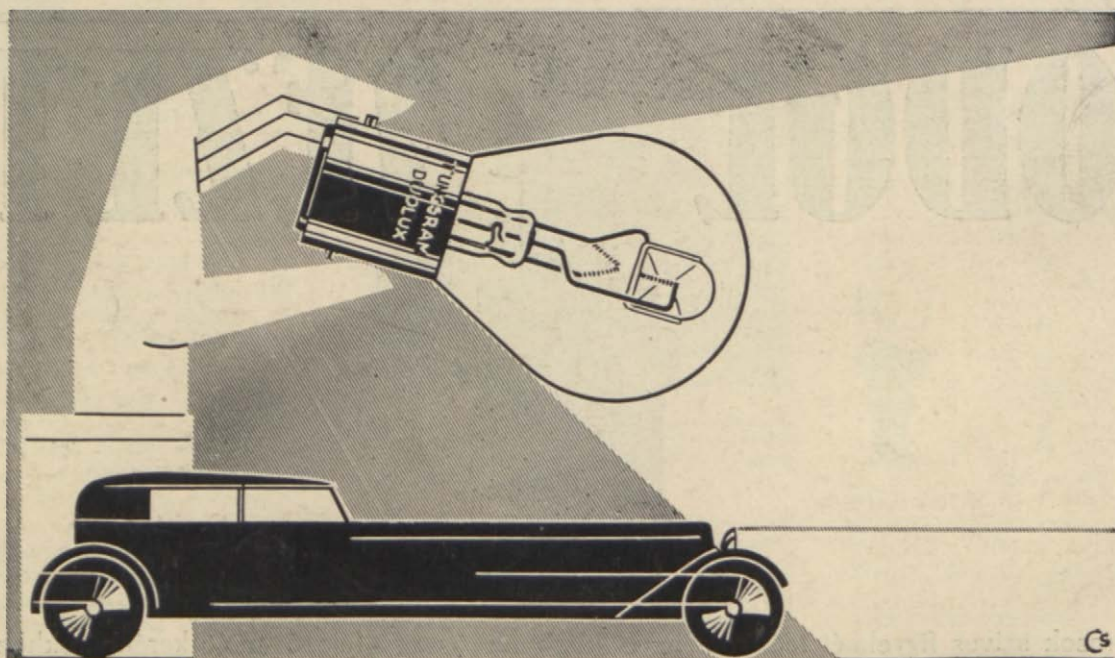
TEKINTSE MEG UJ TIPUSAINKAT!

**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**