

MKB 22.645

HATNAPOS TRIÁL

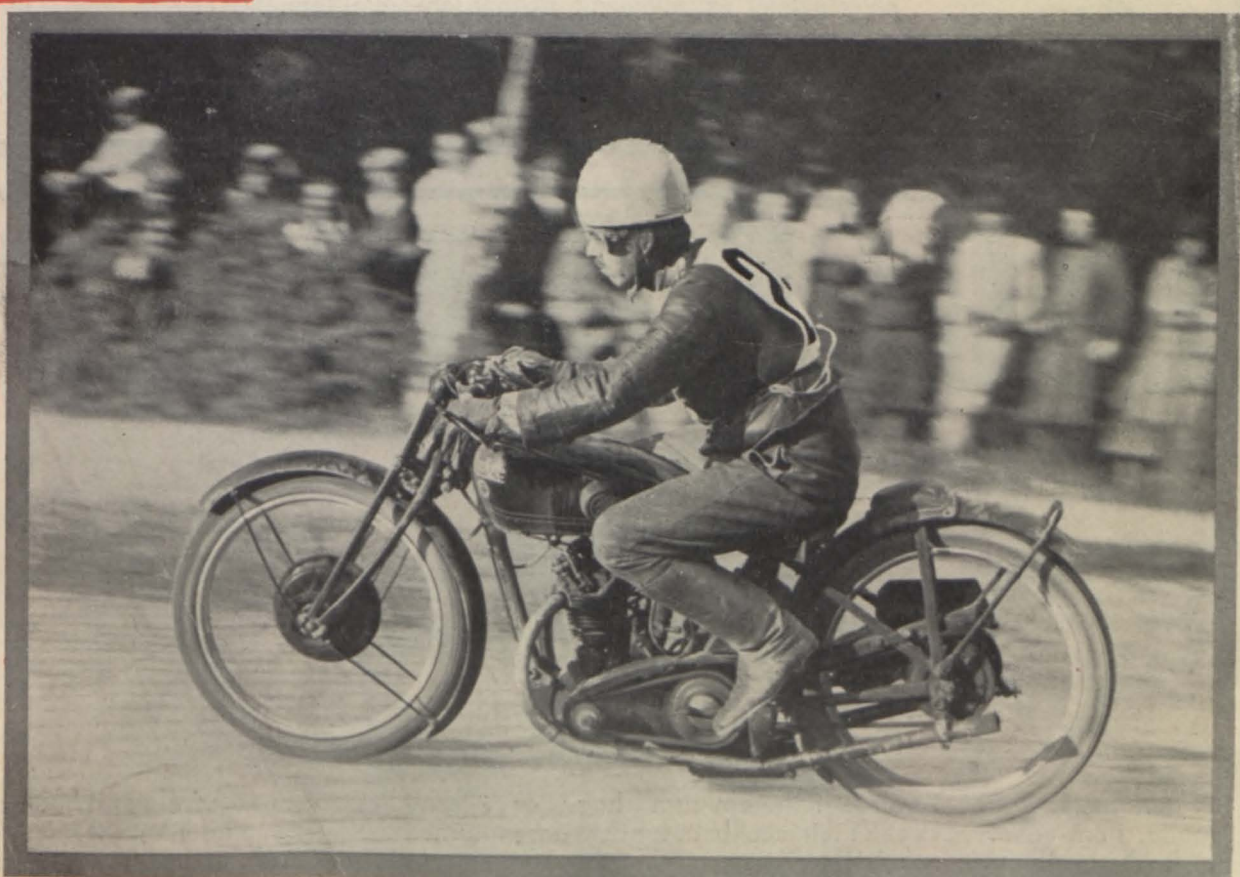
ÁRA
40
FILL.

a Motoros

MOTORKERÉKPÁR, AUTOMOBIL
MOTORCSÓNÁK, REPÜLÉS

IV. ÉVFOLYAM
15. SZÁM
1932. szept. 15.

A LEGNAGYOBB PÉL-
DÁNYSZÁMU MAGYAR
MOTORSPORTLAP ●



1elv. Hafa Ortho Ultra lemezen

Kesjár (Rudge) nyeri az idei 250-es bajnokságot.

A Rudge világsikerek babérkoszorujába a magyar Rudge gárda is értékes sikereket fűz. Kovács Sándor tavalyi 350-es bajnoksága után az idén a Rudge márka Kozma, Kesjár és Pathó révén három magyar bajnokság várományosa. Ez a páratlanul álló bajnoki hat-trick érthetővé teszi a Rudge gépek népszerűségét.



NE HÁZALJON HASZNÁLT GÉPEKÉRT

melyre semmiféle garanciát nem kaphat!

ALIG DRÁGÁBBAN utószezon miatt

ELADOK ÖNKÖLTSÉGIÁRALATTIS

néhány darab új

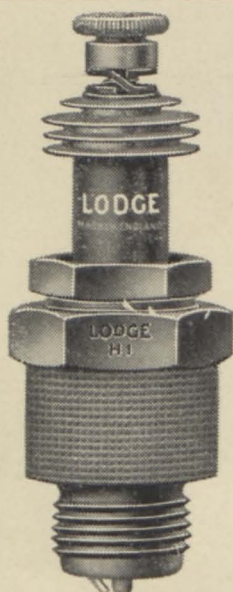
AJS ÉS
DKW

motorkerékpárt. Teljesen új modellek, gyári garanciával! — Alkatrész szükségletét és javításait tizenhárom éve fennálló cégem garantálja.

Majláth & Co.

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

LODGE



VEZET!

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

Eredeti Puch alkatrészek gyári áron kaphatók!

BIRÓ JENŐ

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

Előgyujtás

Hatan ültünk a minap búsan az asztal mellett vitázva: hol is fészkel a magyar motorsport nyavalyája. Mert hogy nyakig benne van a motorsport a nyavalyában, nem titok, de úgy vagyunk vele, mint a mérges pattanással a hátunk közepén. Viszket betyárul, vakarnók is, de még tűkőrrel sem találjuk meg a fészket. Folyt a nagy vita, ki az erszények sorvadását okozta, ki a napilapok motorellenes véscikkeiben lette fel a halálos bacillust, ki a hatóságokat húzta deresre, végül volt aki a motorsport ügynevezett trambulínlovagjait fogta fölön. Valami kis igazságuk volt is ezeknek a diagnosztáknak, de egészen igaz egyiknek sem. Mert hát csak éppen a Lajtán túlra kell néznünk, máris ott a bizonyíték. Ausztriában sem gyéribb az apró, mint a bankó, a lyukas cipőtálpak ott sem nőnek be maguktól. A napilapok ott sem állnak sorba egy kis vérgőzősen rikoltó címfejtért és aki a sport trambulínján szándékszik az állás, cím és méltóság magasságába lendülni, ott is terem legalább annyi, hogy nem férne be tolongás nélkül még a Tattersallba sem. És mégsem múlik el hét, hogy komoly pálya- vagy országúti verseny ízgalmait ne vigyáznák tizezrek. Mással ragad az a méregfog. Talán fájdalmas lesz egyeseknek, ha rámutatunk az igazságra: a magyar motorsportnak hiányzik az ügynevezett reprezentatív vezetősége. Minden más sportbeli szövetségnek és egyesületnek megvan a maga méltóságos, kegyelmes villámhárítója, aki ugyanazt a szerepet tölti be a klub életében, mint mondjuk Berzeviczy Albert annál a bizonyos közsévvállalatnál. Nehogy azt higgyük, hogy az agg akadémiust talán azért fűszerezi bő tantiémekkel a bányavállalat, mert ő fedezte fel a brikettet, vagy kiválóan jeles ügyességgel tudja lóbálni balkézrel is a bányászslámpát. A „kis“ Bethlen sem azért ül a HEV igazgatóságában, mert zeneszóra tud jegyeket lyukasztani vagy segít a tarifát emelni. A grófi honatya sem azért főlamája a spirítuszkartellnek, mert talán a motalkó-fogyasztók átkaiból tud extrafinom szülvóriumot főzni. Dehogy. Egészen más célokat szolgál, nem is kell ehhez bővebb magyarázat. Nos, ilyen célokból volna a motorsportnak is szüksége néhány ügynevezett nagyfejűre, akit oda lehet küldeni rosszkedvükben kapcáskodó rendőrkapitányok vagy városi gígantozauruszok nyakára ha holmi versenyengedélyezésről, segítségről vagy hasonlóról van szó. Mi elismerjük, hogy a motorsportnak nálunk is vannak munkás, lelkes emberei, de ezek közül ugyan hány tauglich ohne gebrech arra, hogy bejusson a polgármesterhez vagy a főkapitányhoz kétheti titkárfőzés nélkül a siker reményében? Hiába regélte annakidején Klebi kegyelmes úr, hogy a mai közelletben a szelekció jobban érvényesül, mint a protekció. Ha például a gugerhegyi engedély megszerzéséről van szó, mégis csak

olyasvalakit kell ráültetni a bakafántoskodó engedélypápara, aki nem mozog idegenül a protekció dzsungelében és aki előtt nem ismeretlen a légyolyóbátym vagy légyolyócsém varázsigéje. Van még facér kegyelmes elég a közélet viharzó zavarosában. Még csak szalonját sem kell feltűzni a horogra, ha fogni akarunk megfelelő példányt.

Nagy garral ígerte a kámac a balatoni versenyét, pedig még a legvegetariánusabb béljös is bementa előre, hogy grátisztemetés lesz a vége. Kinek van ma kedve többnapos balatoni fürdőfellelítő pénzkidobásra akkor, amikor ezek a fürdők külön is felszórólták az árakat a ritka alkalomra? Hiába ruházták fel a bajnoki jelleg penlenkájával a verseny roppant pucérságát, még annak sem kellett, aki a nőből csak a hetvenen felüliért hevül. Be kellett vonni a vitorlát szégyenszemre, mert még az igéretnek szele sem tudta a vásznát domborúvá dagasztani. No de se baj, senkinek sem hiányzik a balatoni reklámtúra, mert hiszen senkinek sem — kellett.

A nemzetközi hatnapos verseny körüli misztérium újabb babérlevél a KMAC homlokát díszítő ügynevezett etikai koszorún. Mi is történt? A KMAC benevezte Martinekét (a saját tagját) és Gerőt (a nem saját tagját). Martinek helyett befizette a nevezési díjat, Gerő helyett nem. Martinek elutasított, Gerő nem. Mert az egyesülete nem tudta előteremteni a pénzt, a KMAC pedig (ugyebár) idegen egyesületek tagjainak nem fizet ki nevezési díjat. Hiába várták az olaszok a pénzt és a versenyzőt, egyik sem futott be. Azaz a pénz befutott, de Gerő helyett a KMAC egy második saját tagját küldte ki Olaszhonba. Előkapart az ismeretlenség kódéből, de a saját tagjai közül, egy rokonszenves fiatalembert. Hogy a rokonszenves fiatal kezdő nem bírta az iramot és már a legelején kiesett a versenyből — nem meglepetés, mert hiszen ha a versenyzéshez csak nevezési díj, masina meg bátorság kellene, akkor nem Woods, Handley és Simpson volna a világ legjobb motorosa és Caracciola nevét sem ismerné kívülről minden harmadikos elemista. Nem volna pikánsul áporodott illata a dolognak, ha a kámac egyszerű sportegyesület lenne. De abban a pilanatban, amikor a kámac a motorsportszövetség szerepét szuggálja, felettel kellene állania klubérdeken, önérdeken. És nem szabadna az utolsó pillanatban nevezési csereberéket halandzsálnia csak azért, hogy a saját tagját az idegen klubbeli rovására juttassa akár kiérdemelt, akár érdemtelen előnyökhöz.



Szegény Kaszala Károlynak kedves gépe a „Kulesz“ volt a végzet.

vitész Kaszala Károly

vitész Kaszala Károly volt tábori pilótának

**Boldog-Vadászmező
poste-restante***

Kedves Károly!

A gyorsaság, mellyel itthagytad szegény „ujjáépített” csonka hazánkat s egy hirtelen fordulattal Boldog-Vadászmező nagy repülőterén szállottál le, méltó volt Hozzád, száguldó életütemedhez, de bizony haragot, neheztelést, talán némi kis irigységet is váltott ki belőlünk, igaz jóbarátaidból. Ejnye, ez a Károly — gondoltam én is magamban, — még csak nem is szól a barátainak és ő kivándorlási terveiről, csak úgy búcsúszó nélkül itthagyt bennünket. Ismerd be, öreg cimborá, hogy ez nem volt szép Tőled.

Utóvégre jól tudod Te is, hogy vagyunk itt elegen, akik a kivándorlás gondolatával foglalkozunk már évek óta, csak azt nem tudtuk eldönteni, hova. Amerikában csábító, hogy milliónyi magyar testvér ölebe telepedhet az ember; de hát az amerikusok elzárták előttünk a sorompót. A török testvérek közé se menne talán egész idegenbe a szegény hajótörött magyar; de vajjon kap-e ott munkát? A Boldog Vadászmező, melyről annyit olvastunk gyermekkorunkban Cooper indián törtériáiban, ahova Te, se szó, se beszéd, átrepültél, Isten uccse eszünkbe sem jutott.

Nem tudom, intézkedtet-e, hogy legalább egy magyar újságot küldjenek rendszeresen utánad. Egészen érdekes lesz majd abból a szép nagy távlatból szemlélni az itteni dolgokat és eseményeket, s valamivel kellemesebb is, mint bennünk sórdógni a pohárban kavart apró magyar műviharocskáiban.

Ha nem kaptál volna még újságot, megírom röviden, mi minden furcsaság esik itthon kivándorlásod körül. Persze elismerik mindenfelől, a lapok is és a nagyfejűek is, kivétel nélkül, hogy nagy hős voltál, de csak 9 légi győzelmedről írnak, holott tudtommal 14 volt, erre vonatkozólag is írj pontos adatokat.

De talán még Nálad is jobban dicsérik gépedet, a Brandenburgot. Én bizony csak mosolygok magamban s eszembe jut emlékezetes tarpai repülésünk, amikor a jó Hanzi (aki nagy külföldi utadra is hűségesen elkísért) olyan sokáig forgatta a légsavart — nem akarván a motor indítani — s végül is derék obsitos légsavarod eltörött. Emlékszel, hogy csodálkoztam azon a legalább hat helyen megbádogozott öreg jószágom s Te még hozzátetted: a legkedvesebb légsavarom, a teremtésit néki, megint belekerül a javítás vagy 200 pengőmbé. — Hát nem kerül még nyugalomba az öreg csavar? — kérdeztem elbámulva a gépkatrészek halhatatlanságán, de Te majdnem bosszúsán válaszoltál: „Ez? Elbír ez még egy-két ilyen kisebb törést”. És már hoztátok is a hangárból a másik légsavart s Te — ne tagadd Károly — majdnem ellenszenven néztél rá, mert azon nem volt még semmi sérülés. Közben jött a csendő, hogy megvizsgálja, hányan ülnek a gépbe, mert a kis Brandenburg hivatalosan csak két személyt vihetett, a Hanzinak hát el kellett bújni a gépben a vizsgálat alatt, mert ő volt a harmadik, a számfeletti. Aztán fölraktátok az új légsavart, már csak egy szög hiányzott, de bizony a hangárban megfelelő szöget nem tudtatok előkeríteni. „Hát akkor egy kis drótot”, szólottál Hanzinak. S aztán odadrótoztátok a légsavart, Hanzi pedig elkezdte forgatni újból; de a motor nem mozdult. „Mi van?” vezényeltél. „Mehe!” felelt rá Hanzi s kurblipta a gépet harmincszor is egymásután. „Kinyitni a benzincsapot”, vezényeltél; a gép mégsem gyujtott. „Csak félig nyitni a benzincsapot!” Míg végre csakugyan mozogni kezdett a motor, egy perc múlva már a levegőben voltunk.

Hanzi ott ült velem szemben valami ládafélén, rendes ülés nem volt a gépen harmadik személy számára. Eleinte tűnődtem, minek ilyen biztoskezü pilótának ekkora kis gépben még egy szerelő is, de hamarosan megértettem. Lehattunk már vagy jó 10 perce a levegőben s kb. 800—1000 méter magasságban, mikor mintha kicsit alábbhagyott volna a légsavar kegyetlen berregése. Aggodalmasan néztem, de Te gyöngéden meglökted Hanzit s ő elővett egy gumicsövet és jól belefúj. Elcsodálkoztam: a légsavar megint teljes élénkséggel és erővel nekibuzdult. Kérdeztem Hanzitól, mi ez a gumicső s mirevaló ez

a furcsa művelet, de a fülsiketítő zajban bizony nem hallottam, mit mond. Utóbb tudtam meg már, mikor le szállottunk, hogy nem volt pumpa a gépen, a gumicső a pumpát helyettesítette. Negyedóránként, tízpercenként, könyöklődéseid szabályszerűen tudtára adták Hanzinak, hogy bele kell fújni a csöbe s röpiültünk vigan és baj nélkül Tarpa felé tovább.

De olyan messzire röpiülni, ahogy Te most tetted; ej, ej, Károly, ezt mégsem kellett volna! Ha látnád, hallanád, mennyit beszélnek, vitáznak az emberek, a lapok a Te váratlan elszállásod felett. Mint történt, mért történt. Azt mondják a szakértők — nem is hiszed, mennyi szakértő van — hogy géphibáról szó sem lehet, hogy így, hogy úgy: a Brandenburg hibátlan, remek kis gép volt. Sehogysem értem ezt a buzgalmat, hiszen én nem vagyok szakértő, hanem — már bocsáss meg Károlykám, ha merészelem laikus létemre kritizálni a gépedet — talán azt a 14 légi győzelmet más élettel is viszonzozhatta volna Neked a tekintetes Haza még csonkán is, mint olajügyynökös-ködéssel és kis toldott-foldott gépen való reklámrepülés-sel, amire részorított a nyomorúság. A mi szeretetünk annál nagyobb irántad, új hazádba is elkísér és sok-sok magyar szeméből kiperdül a könny, mikor megtudták, hogy nem térsz többé vissza. Ez a nép különös, nem is e világra való, szinte romantikus rajongással eszmélt és ismert a Te Toldi Miklós-i vállaiban, két sor vitézségi érmeidben, háborús és békebeli hőstetteidben, vakmerő száguldásaidban: elfelejtett igazi katona-magára. A sorsotok is olyan hasonló: az Ady Endre Gyürkőzz Jánosé és a Kaszala Károlyé. S ha érdemes még valamiért harcolni ezen a szomorú, törpére nyesett, törpeszemlémű nyomorított országban: csak azért érdemes, hogy ez ne így legyen örökké. A Kaszala Károlyok, a rátermettek, méltó feladatokat, méltó megbecsülést és a legjobb repülőgépeket kapják, hogy akinek Isten repülni adta: repülhessen. És Gyürkőzz János, a magyar nép is megkaphassa végre századok óta ki nem adott örökségét: az országot. Ha pedig ez lehetetlen, akkor kerekedjünk fel és gyerünk innen mi is. Mert még lehetlenebb így élni sokáig!

Isten veled, Károly, a válaszról ne feledkezz meg.

A régi igaz barátsággal köszönt

vitész Bajcsi-Zsilinszky Endre.

Utóirat. Most jövök a kerepesi repülőtérről, ahol egy kis búcsúiszteletet rendeztek számodra. Nem nagyot, csak kicsit. Nem volt ott egyetlen miniszter, egyetlen államtitkár, egyetlen felsőházi tag, képviselők is — úgy láttam — csak ketten, Somogyi Böllérel, nem volt ott a hivatalos Magyarország, de, nem hivatalos Magyarország sem: sem a Revíziós Liga, sem a Tesz, sem a Nemzeti Szövetség. Katonai parádé sem volt, mert reglama szerint altisztek nem dukál. A nagy tömeget, pedig, mely szeretettel gondol rád, a rendőrség tartotta távol az ünnepségről: csak meghívóval, vagy külön igazolójeggyel lehetett bejutni az öreg Kerepesibe, magam is csak a képviselői igazolvánnyal tudtam átvergődni a rendőrkordonon, amely olyan erős volt, mint valami nagy sztrájk idején.

Hanem örömmel értesítelek, hogyha már magyar miniszter nem volt ott, sem az Országgyűlés képviselője, sem a főváros, Balbo olasz repülőminiszter Arlotta követet küldötte el, egy csomó fasztaival s egy szép, szívhez szóló búcsútvératban integetett utánad, ahogy alakodat elnyelte a nagy légi út köde... És mintha Jouard, a vitéz francia ezredes, a budapesti francia katonai attasé is ott lett volna, civíleben.

Persze, odaát új repülőgépet kaptál, bizonyára nem kevésbé szépet, mint Richthofen. Talán csak nem nézik ott is olyan szigorúan, hogy csupán altiszt voltál? Ird meg, Károlykám tüzetesen, ki szerkesztette: szent Péter, vagy szent Pál? Bizony már én is megírtam — lovas ember vagyok, tudod — a sok gyalogjárás, meg a döcögést a Beszkárt villamosain, meg ezt az egész mai szemét világot — jó volna már nekem is egy olyan igazi, jófajta repülőgép.

nem

XL...

...hanem

CASTROL XL



Amikor Ön XL-t kér, a híres Castrol XL-t akarja kapni. Azonban számolnia kell azzal, hogy olcsó és gyengébb minőségű olajat kap. Sőt ráadásul a valódi CASTROL XL árát fizettetik meg Önnel. Ha meg akarja védeni magát a félrevezetés ellen, úgy hangsúlyozza azt, hogy CASTROL XL olajat kér. Motorja megérdemli, hogy zavartalan üzeme, egészsége érdekében megjegyyezze és hangsúlyozza a CASTROL szót, mely fogalom már az egész világon.



HA CASTROLT VÁSÁROL, AKKOR HANGSÚLYOZZA A CASTROL SZÓT!

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

HALLOTT MÁR RÓLA, HOGY...?

NÉHÁNYSOROS TUDNIÉRDEMESSÉGEK, MELYEK HASZNÁRA VÁLNAK MINDEN MOTOROSNAK

HAMIS takarékoság a pneukat egészen a vászonig lefutni. Ha a köpenyek futófelületéről már nagyrészt lekopott a gumianyag, sokkal könnyebben állhat elő a dűredefektnek nevezett hirtelen szakadás, melynek kellemetlen következményei különösen a szőlőgép első kerekén közismertek. Ha „lefutott“ gumival motorozunk nedves-sáros időben, kellemetlen faralásokat tapasztalunk, de száraz időben is rosszabb a gyorsulás és a fékezhetőség, mert a sima felületű köpeny természetesen nem kapaszkodik jól.

A LEGTÖBB motor gyári előgyújtás beállítása felette takarékos; azért nem adnak elég előgyújtást, nehogy a gép mazsolakézbén felkopogjon. Ha tehát egy kevéssel több előgyújtást állítunk, úgy gépünk gyorsabb lesz, viszont a teljes előgyújtást csak akkor adjuk rá, ha már meglehetősen fordulatszámra pörög a motorunk.

A GYUJTÓGYERTYA körmei között átpattanó szikra a körmök anyagából is le-lecsip egy-egy mikroszkópikus részecskét, hosszabb idő után a körmök anyagából meglehetősen darab elfogy és ezzel a szikraköz növekszik. A megnövekedett szikraköz kellemetlen következményei: nehezebb beindítás és a mágnes erősebb igénybevétele, ami néha tekeréskiesésre is vezethet. Szokjuk meg tehát, hogy időközönként kicsavarva a gyertyát a Bosch-mérce segítségével állítsuk be a pontos szikraközt úgy, hogy a külső körmet, vagy körmököt enyhe ütőgetéssel kalapáljuk közelebb a középső körömhöz.

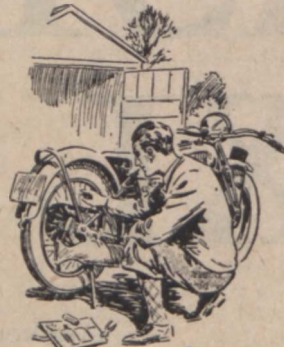
A LEGTÖBB kilométeróra csal, a távolságot még aránylag pontosan mutatja, de mindig nagyobb sebességet mutat, mint amennyit a mäsina valóban fut. Különösen azok a tahométerek csalnak nagyot, melyek meghajtását a hátsó kerék végzi; a hátsó kerék ugyanis állandóan túlpörög. Ha tisztába akarunk jönni a csalás mértékével, tartsuk meg az óra által mutatott pld. 60 km-es sebességet pontosan két kilométerkö között, az időt pedig mérjük stopperrel. A legtöbb óra kb. 10 százalékkal mutat többet, tehát, ha 60-at mutat, gépünk kb. 54–55 km-es sebességgel halad.

SZOKJUK meg, hogy már akkor tankoljunk, amikor tartányunkban még legalább egy-két ujjnyi üzemanyag van. Ha ezt megszokjuk, sohasem fogunk száraz tartánnyal átközödni valahol 10 kilométerre a legközelebbi kúttól. Legjobb a kettős-nívójú csap — Birónál kapunk ilyesmit — amellyel meglepetés nem ér-

het, hiszen a csap normálállása esetén a karburátor már nem kap üzemanyagot, amikor a tartányban még egyliternyi nedű van. Ilyenkor átfordítjuk a csapot az alacsonynívó állásra és hajrá!... a legközelebbi kúthoz.

A MIG a szívószelep vezetékehez ideális anyag a bronz addig teljesen használhatatlan a kipuffogószelep vezetékeinek készítéséhez. Egyedül a pályaversenygépeken szoktak bronzból készült kipuffogószelep-vezeteket használni, ne hagyjuk tehát magunkat egyik-másik műhelynapoleonától rábeszélteni.

A KI komoly sebességekre törekszik, az feltétlenül egyensúlyozza ki a kerekeit. A kiegyensúlyozás úgy történik, hogy a kiszertelt kereket agyánál fogva satuba fogjuk, pontosan függőleges állásban és



rendszerint a szeleppel szemben anynyi ólomdrótot csavarunk az egyik küllőre, hogy a kerék minden állásban megmaradjon: tehát ne forogjon el magától úgy, hogy a szeleprész kerüljön a kerék legalsóbb pontjára. A végén természetesen szigetelőszalaggal csavarjuk körül az ólmozást. A kiegyensúlyozott kerék növeli a stabilitást, fokozza a sebességet és kíméli a gumikat.

A JÓ motoros a fordulót előtt kapcsol vissza és a fordulóban már akcelorál. Aki a fordulóban kapcsol, az bizonytalanul tudja csak venni és nem használja ki a pörögő motor által fokozott stabilitás nem megveendő előnyét.

HA a mágnesmegszakító platina-csavarjai között üzem közben erős szikrázást észlelünk: eseréljük ki a kondenzátort. A platina-csavar drága és az erős szikrázás hamarosan elfogyasztja.

A Z üzemanyagba kevert kevés közönséges motorolaj megszünteti a szívószelep kellemetlen csikorgását. Semmiesetre se használjunk erre

a célra víztiszta versenylolajat (Castrol R stb), mert az nem keveredik a benzinnel és óvakodjunk a pompás becenevekkal forgalomba hozott egzotikus felsőolajoktól amelyek között ritkán találni mást, mint közönséges híg motorolajat, amelybe néha a nagyobb szenzáció és érdekebb szag elérése céljából kevés vörös festéket és spirituszt találunk.

SOKSZOR előfordul, hogy kétütemű motorunk szabálytalanul működik és nem tudunk rájönni, hogy honnan jut belé a hamis levegő. Nemrég érdekes esetet láttunk, ahol a hibás kartertömítés volt a ludas, a két félkarter összeépítése nem volt tökéletes és hamis levegő hatolhatott be. Az ilyen hibára úgy jövünk rá, hogy a motort stenderen lassú fordulattal járatjuk, közben fröccskanából benzint csepegtünk a forgattyúház két felének érintkező felületére. Ha valahol tömítési hiba van, úgy a benzin beszívódik a forgattyúházba, végül a robbanóterbe és a motor fordulatszáma megváltozik. Ugye, milyen egyszerű?...

HA a karburátor kigyullad, ne próbálkozzunk homokkal vagy rongyokkal. Egyszerűen zárjuk el a benzincsapot és adjunk folgázt. A motor pillanatok alatt kifogyasztja a karburátorban lévő égő benzint és mire leáll, kialszik a tűz is. Nehogy közben lefekessük a gépet, mert, ha teli van a tartány, a benzin kiszivároghat és komoly tűzveszedelem származhat.

A LEGTÖBB benzinsporoló tablettát nem más, mint közönséges naftalin, tehát nem árt és nem használ, csak — megdrágítja a motorozást. Mert a tablettának is van ára és a fogyasztás nem csökken. A sporolótabletták gyártói okos emberek, tudják, hogy a legtöbb karburátor egy-két számmal kisebb düzmit is elbir, akár van a benzinen tablettát, akár nincsen.

HA a tartányban van elegendő benzin, a benzincső nincsen eldugulva és az üzemanyag mégsem folyik le a karburátorba, úgy valószínűleg ott a hiba, hogy a benzínvezetéken levegőbuborék akadt meg, ami főleg akkor lehetséges, ha benzincső duplán van függőlegesen hurkolva. Belefújni a tartányba és kevesebb hurkolású benzincsővet szerelni: ez a gyógyszer.

HA az első villának legkisebb oldaljátéka is van: a stabilitás erősen csökken. Elő a franciakulcsot, nehogy egy jól fejlett vöbli szállítson bennünket az árokba.

A Vacuum Oil Co. szolgálati gépe Mátyásföldön.

Mátyásföld. Természetesen a repülőtér. Nem merem légikikötőnek nevezni, olyan messze esik ódon kalibáival a világvárosok repülőtereitől. Ideje volna végre felépíteni Budapest légikikötőjét. Hiszen a „bizottságok“ ezirányú külföldi tanulmányútjai is lezajlottak már...

A perronon Gáthy Sándor rendezkedik, hiszen a Vacuum Oil Comp. egyik szolgálati repülőgépét várjuk Bécsből, mely H. J. White pilóta vezetésével az európai repülőviszonyok tanulmányozására látogatja az óvilág városait. Csakhamar megkondul az érkezést jelző harang: a repülőtér fölött feltűnik a tömzsi gépmadár, elene fordul a szélnek s már ott is áll előttünk a repülőtér betonján. A gép pilótája, Mr. White puhakalapban, uccai zakkóban száll ki a gépből. hiányzik róla a bőrruha, arcáról a titokzatosság, szóval mindaz, ami a laikusoknak a repüléstől való elriasztására kiválóan alkalmas ugyan, de nálunk viszont a pilótafoglalom első kritériuma. A budapesti Vacuum Oil Co. rt. direkcója részéről Boross igazgató és Farkas Kálmán, a Sphinx benzín és Mobiloil magyarországi helytartói üdvözlök az érkezőket.

Szemügyre vesszük a masinát. Mokány építésű felülzárnnyalt Stinson sárkány (ez a gyár építette annak idején a Justice for Hungaryt!) 11 hengeres, 210 lovas Lycoming csillagmotorral. Pompás masina. örömmel fogadom Mr. White meghívását egy kis sétarepülésre. Elhelyezkedünk a luxuriosus négyülékes kabinban. Mr. White megnyomja az önindító gombját, pár méter nekifutás és máris a magasban szárnyalunk. A gép emelkedőképessége imponáló, stabilitása bámulatos.

— Fordulóban — magyarázza Mr. White — *elegendő az oldalkormányzás, a gépet fölösleges becsúrní. A gép utazási sebessége 210 km óránként, Bécsből ötnegyed óra alatt jöttünk. A vezetés nem fárasztó, hiszen úgyszólván semmit sem kell tennem, kezemet, lábamat levehetem a kormány szerkezetről, anélkül, hogy a gép csak egyszer is megbillent volna.*

Érdeklődöm a gép ára felől.

— *Ötezer dollárért adják odaát nálunk és tömegével kerülnek ki a gyárból. Igen népszerűek, hiszen vezetésük alig igényel nagyobb tudományt, mint egy autó vezetése... Igazi légitaxik!*

Es már szállunk le, Mr. White lágyan teszi le a pompás masinát, mely egy tengerentúli boldogabb világ motorkultúráját reprezentálta Mátyásföldön.

Mr. White budapesti látogatása alkalmával megkoszorúzta Endresszék és Kaszálák sirját, gépének csodájára jártak a magyar aviatika reprezentánsai.



A „Gargoyle Mobiloil“ Budapesten.

1. Beszállnak a sétarepülés résztvevői. 2. Mr. White, a légi batár pilótája (kalapban) a térképet tanulmányozza. 3. Minden izében pompás kidolgozású és vonalvezetésű a Vacuum Oil Co. szolgálati repülőgépe. 4. Motorja csillagelrendezésű Lycoming, csavarja testvére a „Justice for Hungary“ propellerének. 5. Ez a „Gargoyle Mobiloil“ kettős vezetőülése, figyeljük meg a műszerek szimmetrikus elrendezését.

Doolittle repülővilágrekordja.

A felületes olvasó bizonyára átsiklana az amerikai Doolittle repülőhadnagy legutóbb elért clevelandi 47675 km-es rekordja fölött, hiszen a Schneider-hidroplánok már tavaly megközelítették a 700 km-es sebességet. Igen ám, de Doolittle szárazföldi repülőgéppel érte el a szakértők méltó csodálatát kivívó rekordját, melynek



kötőnő voltát legjobban az a tény világítja meg, hogy a szárazföldi repülőgépek rekordját 1924 óta nem javították meg, amikor a francia Bonnet repülte ki a 448171 km-es rekord-speedet. Ebben a körülményben feltétlen részes volt ugyan a Schneider-Cup is, mely a konstruktorok munkáját a hiper-gyors gépek terén a kis szárnyfelületű, nagy lezállási sebességű vizirepülőgépekre irányította. Remélhető, hogy az amerikai kezdeményezés a jövőben a nehezebb terepura fogja terelni a tervezők munkáját.

Anglia pyrrhusi győzelme a Hatnapos Triálon

A felülvezérelt racing-masínakon startolt britt csapat csak a sebességi próbán tudta megelőzni az sv. Gilerákon startolt olasz legénységet. — Martinek (Rex Acme) ezüst-érmét nyert. — A bécsi Steinfellner ragyogó fegyverténye egy 500-as Puch nyergében.

A versenyévad egyik legkiemelkedőbb, de feltétlen leginternacionálisabb versenyét a Nemzetközi Hatnapos Triált dekoráló Nemzetközi Trofea két év után visszavándorolt a szigetországba. A britt csapat győzelme azonban pyrrhusi diadal volt: az utolsó nap sebességi próbájáig holtversenyben futott a trofeát védő olasz teammal és csak a 3 km-es, három éles fordulóval tarkított pályán lefutott „speed-trial” hozta meg Albion szupersport masinák futófiainak a régóta várt diadalt Italia sv. túragépeken futó reprezentánsai fölött.

A versenyt tehát jövőre Anglia rendezi meg, mivel a kiírás értelmében a triált évről-évre az az ország rendezi meg, melynek fiai az előző évben a nemzetek közötti teamdíj nyertesei voltak. De:

— *Mi is ott leszünk!* — hangoztatták a banketten az olaszok, akiknek nagyon fájt a két esztendőn át védett trofea illetően elvesztése.

A verseny Meránból kiindulva a Dolomitokban folyt le, melynek hágói, különösen a Passo Gavia bizonyára sokáig emlékeztében fog maradni a verseny résztvevőinek.

A miting 128 indulója közül 94 fejezte be a túrát, akik közül 64 büntetőpont nélkül aranyérmét nyert a többi befutó ezüst vagy bronzérmét, illetve oklevelet kapott. A magyar részről indult Martinek István (Rex Acme) megismételte tavalyi sikerét és ezüstéremmel dekorálva tért haza.



Martinek

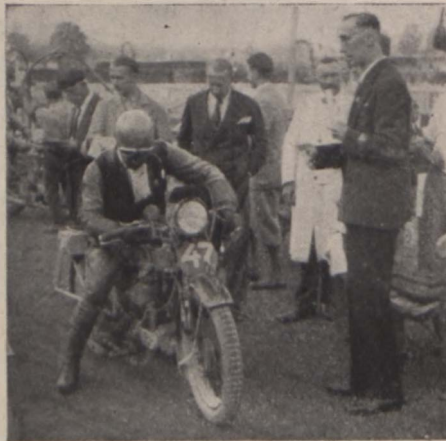
— *Mindent megtettem, amit megtehettem!* — mondja Martinek. *A tavalyi triál gyerekjáték volt az idejéhez képest...*

— *Büntetőpontjaim közül hármát a Passo Costalungán kapott szögdefektem miatt kaptam, mely tömlőcserével 11 perembe került. Mindössze hat kilométerre voltam a kontroll állomástól, idővesztésemet már nem tudtam behozni és — három perccel késsem. Ez történt a második napon. Negyedik és utolsó büntetőpontomat a Passo Prodoin kaptam, ahol a zuhogó eső miatt nem láttam semmit és néhány másodpercet késsem a kontrollnál. Most már két FICM ezüstérmem van!*

Pompás fegyvertényt könyvelhet el magának a gráci Puch-gyár, amely

tavaly, mint ismeretes, a 250-es teamdíj győtese volt. A gráciak az idén egyetlen gépet állítottak starthoz, egy 500-as masinát Steinfellnerrel a nyergében, dokumentálni akarva azt, hogy egyetlen géppel iskitudják vívni maguknak a verseny legértékesebb díját, az aranyérmét, melyért a gyárak egész csapatokat állítanak sorompóba. Puchék huszárvágása sikerült: Steinfellner aranyéremmel jelentkezett le Grácban!

A főerdeklődés természetesen a nemzetek közötti teamdíjért folyó küzdelem felé irányult. Ezért a trofeáért a benevező országok hármassal, előre benevezett „nemzeti” teamekkel küzdenek, egy oldalkocsis és két szológép, ami úgy értendő, hogy pl. az olasz csapat vezetőinek és gépeinek (motor és váz!) egyaránt olasz gyártmányuaknak kell lenniök. A „nagyteamdíj” sorsa csak az utolsó próbán dől el. A Gilera vezető olasz



Martinek a Triálon nyert, immár második ezüstérmével újlag babizonyította rátermettségét.

csapat, Maffei, Gilera és Grana a sebességi próbaig túragépeivel holtversenyben állott az angolokkal — Rowley (AJS), Perrigo (BSA) és Bradley (Sunbeam) — szemben. A sebességi próbán azonban az angolok szupersport gépeikkel 2 perccel előzték meg az olasz csapatot, noha Perrigo javítani is kényszerült gépén.

Balszerencse üldözte az olaszokat a vezetők nemzetisége szerinti csapatversenyben is, ahol egyik tagjuk a sebességi próbán gumideffektust kapott. Így az „ezüstserleget” a Rudge gépeken futó angol csapat biztonsággal nyerte.

A sebességi versenyben Williams (Rudge) volt a leggyorsabb, Henne (BMW) előtt.



Ilyen hágokon kellett magas átlaggal, naponta többször átvergődnie a Hatnapos Triál mezőnyének.

A gyári teamdíjakat a Rudge, BSA, Bianchi, Guzzi, Gilera és Mas csapatok nyerték.

Vgeredményben: a legnagyobb megbízhatósági versenyt is sebességi versenyt döntötte el. Győztek a gyorsabb gépek...

Még egyet: a túrák résztvevői hat nap alatt 2104 km-es távot tettek meg de — 32.683 m. magas hágót másztak meg!

Gar Wood győzött! — Kaye Don feladta...

A motoros világ osztatlan érdeklődése kísérte a Detroit melletti St. Clair-tavon lefutásra kerülő motorosnakversenyt,



melynek keretében az angol világrekorder Kaye Don találkozott az amerikai bajnok Gar Wooddal, a klasszikus Harmsworth-kupáért folyó küzdelemben. Az első versenynapon a 4200 lóerős Mis England vezetett 28 fordulón át a 6200 lóerős Miss America X. előtt, mégis Kaye Don motordefektusa az amerikai juttatta 122'5 km-es átlaggal a győzelemhez, miután a lelassult angol csak 113 km-es átlagot ért el.

A második napon sem kímélte Kaye Dont a balszerencse, aki noha sokkal gyorsabb volt a fordulókban riválisánál, motordefektusa a verseny feladására kényszerítette.

MINDEN SZAKKERESKEDŐNÉL
KAPHATÓ AZ ÚJ



Mobiloil D

REGISZTRÁLT VÉDJEGY

A LEGNAGYOBB ANGOL MOTOR-
KERÉKPÁRGYÁRAK AJÁN LJÁK!



VACUUM OIL COMPANY R. T.



NEMZETKÖZI HATNAPOS TRIAL

A

világ legnehezebb motorkerék-
pár megbízhatósági versenyén

GYŐZ A

PUCH

500 N

büntetőpont nélkül, aranyér-
met nyer és bebizonyította,
hogy nemcsak jó, hanem a

legjobb

motorkerékpár!

Gyári fiók: Budapest, VI., Lehel-utca 25.

Október 2. „Hősök csillagturája“.

Az Országos Frontharcos Szövetség okt. 2-án ünnepélyes külsőségek között rendezi meg a negyedik magyar frontharcos találkozózt a külföldi frontharcos szervezetek bevonásával. A Szövetség autó és motorkerékpár szakosztálya ugyanezen napra csillagturát hirdet Budapestre, melyen bárki



részvehet úgy motorkerékpárosok, mint autósok. A csillagtúra kiírása értelmében október 2-án reggel 9—10 óra között kell befutni a városligeti Hősök emlékkövénel levő célba, ahol a résztvevők elhelyezik az emlékkövön a magukkal hozott virágot, majd a Stefánia-úton helyezkednek el, hogy az elnevezendő „Hősök terén“ lefolyó ünnepségek után résztvegyenek a Várba történő felvonuláson.

A rendezőség a csillagtúra befutóit izléses emléklappal díjazza, míg a legtávolabbról érkezett autós és motoros külön tiszteletdíjazásban is részesül. Hasonló díjazásban részesül azon két klub is melyek a legnagyobb taglétszámmal vonulnak fel a felemelő ünnepségre. A Frontharcos Szövetség autó és motorkerékpár szakosztálya reméli, hogy jövőre már nagyszabású motorsporteseménnyel kapcsolódhatik bele az október első vasárnapjára tervezett „Hősök napja“ ünnepségeibe. A csillagtúrára vonatkozó minden felvilágosítással a szakosztály titkársága (VI., Podmaniczky uca 45.) készséggel szolgál. Ugyanott adhatók be a nevezések is.

Kalén (Husquarna) nyerte a svéd TT-t.

A 7,2 km-es Onsala körúton futották le a svéd Tourist Trophyt, melynek startjánál a külföldet egyedül Weyres (Harley) képviselte,



akinek sikerült is az oldalkocsis gépek versenyében kivívnia a diadalt. A többi kategóriában a svéd Husquarna-menők, Kalén, Thorell és Jönsson triumfáltak. Kalén szerezte meg az abszolút győzelmet is 216 km-es távon elért 118 km-es átlaggal.

A svéd szezón nagy eseményei a néhány hét előtt lefutott GP és a mostani TT egyaránt a legjobb megvilágításba helyezik a rendkívül felgyorsult svéd Husquarna-masínát.

Zamecsnik volt a miskolci pályaavató verseny hőse.

Szépszámú közönség előtt bonyolította le a Miskolci Atlétikák Köre motorososztálya pályaavató dőrttrekk versenyét, melynek startjánál a bécsi kartörését kihevert Zamecsnikkel az élén több fővárosi versenyző is megjelent.



Zamecsnik

A verseny sima megrendezésének munkájából Rátky Ede és dr. Soltesz igazgató vezetésével a miskolci gárda derekasan kivette a részét. A pálya ideálisnak bizonyult, mondogatta is a „Zami”: — Ez salakpálya! Iyen kéne nekünk — Pesten...

A verseny eredményei a következők:

Kezdők versenye: (10 kör, 4000 m.)
1. Barth (500 HRD) 5:14 mp, 2. Gál (175 James), 3. Grósz.

Főversenyek. (10 kör, 4000 m.)
250 kcm-ig. 1. Kesjár J. (Rudge) 4:42 mp, 2. Földszin J. (Ariel).

350 kcm-ig. 1. Zamecsnik T. (Rudge) 4:28'3 mp, 2. Andó A. (Velocette), 3. Zachár V. (Montg.).

Végverseny. (10 kör, 4000 m.) 1. Lukavecz F. (175 Francis Barn.) 4:32'22 mp, 2. Lopuhovszky I. (Velocette).

Miskolc bajnoksága. (15 kör, 6000 m.) 1. Zamecsnik T. (350 Rudge) 6:20'5 mp, 2. Andó A. (350 Velocette), 3. Lukavecz F. (175 Francis Barn.).

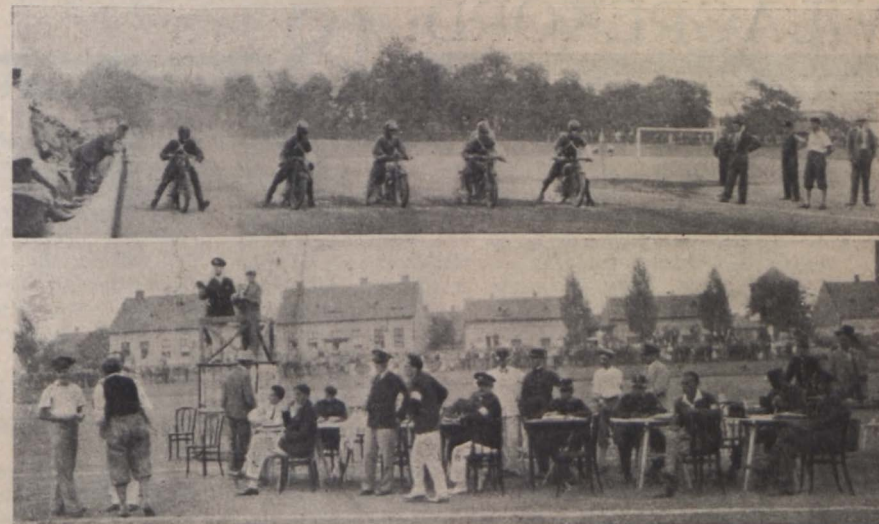
Monzában Caracciola (Alfa) győzött Fagioli (Maserati) ellen.

Százezer ember tolongott a monzai tribünökön, hogy szemtanúja lehessen a szezon utolsó nagy autósorozatának, a későgyere menő Alfa Romeo—Maserati—Bugatti viadalnak.



A 200 km-es döntőt megelőző 100 km-es előfutamonk szédítő sebességeket eredményeztek és nyilvánvalóvá tették hogy Caracciola együttese „monoposto” Alfája és Fagioli 16 hengeres Maseratija mellett a Bugatti menők csak a statiszta szerepét játszhatják. A pompás Maserati ugyancsak megijesztette az Alfa-direkciót, amely pillanatnyi, de sehogysen menthető izgalmában a legsportszerűtlenebb módon, alaptalan óvással akarta megfosztani a döntőben való részvételtől a veszélyes konkurenst.

Nuvolarit, aki az óvást beadta, valószínűs fűtőkoncert fogadta a startnál, annál nagyobb óvációban volt



Miskolci pályaverseny.

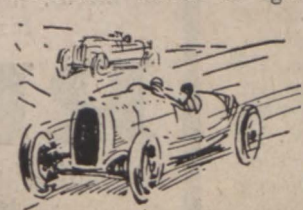
Felül: startvonalhoz áll a mezőny. Alul: a miskolciak agilis rendezőgárdája.

része Fagiolinak, aki a sors mostohaságából konkurrenséktől bezártan startolt. Először Nuvolari és Caracciola felváltva vezettek a depónál megállani kényszerült Fagioli előtt, aki azonban végül pompás finissel vette birtokába a második helyet Nuvolari előtt. Ime az eredmények:

1. Caracciola (Alfa R.) 1:07:15.4 mp. Átlaga 178.4 km., 2. Fagioli (Maserati) 1:08:54.2 mp., 3. Nuvolari (Alfa R.) 1:09:09.4 mp. 4. Borzacchini (Alfa R.), 5. Varzi (Bugatti), 6. Chiron (Bugatti), 7. Brivio (Alfa R.) 8. Taraffi (Alfa R.), 9. Ruggeri (Maserati), 10. Minozzi (Maserati).

Chiron (Bugatti) győzött a Masaryk-Ringen!

A Masaryk-körversenyen végre a molsheimi gárdára kacintott a szerencse: ezúttal az egész vonalon



Bugatti-győzelemről adhatunk számot. A közel 30 km-es, fordulókkal spékelt

körpályán a Bugatti-adu Chiron megismételte tavalyi győzelmét, sőt a miting leggyorsabb körét futva realizálta diadalát.

A nagy favorit Nuvolari (Alfa Romeo) a táv feléig az élen nyargalt, de a Masaryk-Ringen hagyományos balszerencséje ezúttal sem hagyta el. Mágnesdefektusának kijavítása oly sok idejébe került, hogy ezalatt Chiron és a Maserati-vezető Fagioli behozhatatlan előnyre tettek szert. A 14-ik körben Chiron a verseny leggyorsabb körét futotta és biztos győzelmet aratott Fagioli előtt.

A másfélitteresek versenye Burgaller (Bugatti) zsákmánya lett. Ebben a kategóriában indult Hartmann László is Bugattijával, de a cél előtt

egy km-előző köre futva oly súlyos keréksérülést szenvedett, hogy be sem fejezhette versenyét.

Kitűnően sikerült a győriek csillagturája.

Szeptember első vasárnapjára hirdette a Győri AMC csillagturáját a három folyó városába. A Városháza előtti célban úgyszólván az ország valamennyi motorsportegyesülete képviselve volt, amikor a 93 résztvevő jármű áthaladt a célon. A legtöbb járművel befutó egyesület ezúttal is a Kiszepesi AC-motoros osztálya volt, mely megnyerte a rendező



klub tiszteletdíját, míg a legnagyobb távolságot Horváth Sándor tette meg, aki 580 km-t hagyott maga mögött a győri célig és ugyancsak tiszteletdíjat nyert.

Woods nyerte az Ulster Grand Prix-t!

Az Isle of Man versenyek jelentőségével vetekszik a szigetország nagy őszi diadalát. A 396 km-es távon lefutásra kerülő Ulster Grand Prix. Az abszolút győzelmet az idény hőse, Stanley Woods (500 Norton) szerezte meg 137 km-es átlaggal márkatársa, Percy Hunt előtt, míg a 350-es kategóriában Tyrell Smith aratott



Rudge-szineken jól megérdemelt diadalt 125 km-es átlaggal. A 250-es csoportban a New Imperial vezető Mellors ragadta el a pálmát 118 km-es sebességgel.

VILÁGREKORD: 48 ÓRA ALATT A FÖLD KÖRÜL!



Mohammed szakállára esküszöm, tisztán emlékszem a hatalmas tömegre, mely a Milleniumi emlékoszlopnál búcsúztatott, az OTT elnöke tartotta a bevezetőt, utána a honvédelmi miniszter búcsúzott és végül megszorította becsületos munkátlanságban megkérgesült kezemet, miközben tenyerembe csúsztatott két ezerdolláros s fülembe sügta, hogy tekintettel a zárlatra, jól kezeljem a valutát a határon. Utána berugtuk a motort és elindultunk földkörüli utunkra.



Allahra mondom nektek, Európán keresztülvonulásunk győzelmi diadalút volt. Az olasz határon dírekt a veneciei kalmár fogadott, tizenkét szűznek öltözött fehérruhás lánnyal, úgy vonultunk be Rómába, a nagy Duce elé, kit miután biztosítottam a legnagyobb jóindulatomról, átnyujtotta nekem a Makharoni Rend közép nűdlíját. De ez még semmi. Berlinben három napig ölték egymást a horogkeresztesek és kommunisták, csak azért, mert nem tudtak megegyezni abban, hogy a bennünket fogadó bizottságban ki legyen az első szónok.

Itt érte gépünket az első defekt. A karburátorunk eldugult, és 3 napig vártunk, míg Puchéktól a Kiss Laci megérkezett, hogy gázosítót kitisztítsa. E kellemetlen incidenst rövidesen feledtette velünk a londoni ünnepélyes fogadtatás, a Tower hidjánál várt ránk a walesi herceg, motoron és természetesen mint állik, szalmakalappal a fején. Ezerteritikes bankett keretében átadták a térd- és mákoskalácsrendet, utána John Bull személyesen tartotta meg ünnepi beszédét, s poharát emelte Bíró Jenőre, magyarországi birtokainak főkormányzójára.

A london-newyorki hatnapos hajóutat nagy-szerűen bírta motorunk. A tengeri betegségnek még a jelei sem mutatkoztak rajta és dicséretként mondom, a háromezer kilométeres hajóúton egy gumidefektusunk sem volt.

Ellis Islandon Al Capone fogadott és mikor megtudta, hogy ideát motorkerékpárok eladásával is foglalkoztam, kedves barátjának nevezett.

Bufoalo Biltre mondom nektek, amerikai tartózkodásunk élmények sorozata volt. Csak a váhamatóságok kellemetlenkedtek kissé, a prohibíciós törvényekre való tekintettel, a motalkókból kivették a szeszt, csak úgy eresztettek partra.

Hát New-York, az igen, az egy város. Mit mondjak nektek, hogy bámuljatok? Csupa házból áll és élő emberek lakják. Ha nem látam volna saját szememmel, el se hinném. Az uccákon ezrével száguldanak a motorok, csupa Puch és Méray. Persze azért elvétve egy-egy Harley is akad. De nem érünk rá csodálkozni, mert Utahban vár reánk egy csapat indián, két főnök, a „Vörös Súlyom“ és „Sárga Lektvár“ vezérlete alatt. Miután elszittuk a békepipát, kineveztek tiszteletbeli Indián vezetőnek, miről külön Indián vezetői igazolványt kaptam. Könnyebben ment, mint Pesten, a Mosonyi uccában. Csikágó előtt megtámadtak a banditák, de mikor meghallották, hogy én is a szakmából való vagyok, békésen tovább engedtek.

Hollywoodban a Metro, a Goodwin és a Mayer, három régi, jó pesti ismerősöm fogadott. Miután bemutattam nekik, hogy bródszejdol a Kremm Jóska a Fradi üllőiúti pályáján, szerződtek a „Nem elveszett ember“ című nagyhangos film főszerepére. E film rövidesen Pesten is látható lesz.

Érdekesebb eseményeim voltak még, mikor Anitta Page balfülön csókolt. Marlene Ditrich pedig megkérte a kezemet. Aztán jött Honobulu. Ez igen. Ez már nekem való hely volt. Hat térdig dekoltált hawaii leányzó várt rám gitárt pengetve, s eddigi fáradalmaimat közöttük pihen-tem ki.

Most jött utunk nehezebb része, India. A Kapualatti

maharadza vendégei voltunk, meghívott vadászatra és rengeteg tigris, elefántot és bakot lőttünk. De főleg bakot lőttem, mikor erre az útra vállalkoztam. India rejtelmes őserdeiben játszi könnyedséggel kiismertem magam, hiszen a pesti egyirányú forgalomhoz képest ez a dzsungel csak kismiska. Innen Afrikába már csak egy bolhaugrás volt. Jelzem, az itteni bolhák nagyobbak, mint az általatok is ismert pesti bolhák. Az arány körülbelül olyan, mint egy Csepel porszívó és egy 1200-as Harley közötti differencia. No, de oly csekély különbségeken nem akad meg egy földkörüli utas.

A két Nilus mentén ért a második nagy defekt. Nagyszerű pneumatikon 60.000 kilométer után az első lyukat kaptam. A Puch művektől messze voltunk, Kiss Laci leküldése nagyon költséges lett volna, kénytelenek voltunk a pneut sajátkezűleg megragasztani. Közben élénk cserekereskedelmet bonyolítottunk le a szomszédos vad négertörzsekkel. Két molett néger-asszonyért adtam egy elhasznált Shaler dobozt és egy lyukas Castrolas kannát. Két törött küllőért négy mázsa elefántagyarat kaptam. Egy hazai csillagtúra plakettért ellenben egy gyékényből font alsónadrágot sem akartak adni a bitangok. Azt mondták rá, hogy izléstelen, és hogy nem ér semmit. Habár nekik volt igazuk, ezen mégis összevesztünk, szorongatott helyzetünkből Trader Horn barátom mentett ki.

Miután még meggyőződtem arról, hogy tényleg nem fadarabok az arabok, meg hogy van teve egy pupú, van két pupu, sőt több — felébredtem. Pedig milyen kár, milyen szép volt az egész, és pénz se keltelt hozzá. Csak azt sajnálom, hogy Marlene Ditrich ajánlatát úgy elkönnyelműsködtem.

Király Tengely.

NEMZETKÖZI HATNAPOS TRIÁL

RUDGE kimagasló teljesítményének köszönhető, hogy ismét angoloké a gépek megbízhatóságának Trófeája

RUDGE

felülmulhatatlan üzembiztonságát ismét bebizonyítva nemcsak a

Nemzetközi Ezüst Serleget

de a

Gyárak teamdíját

és

Három aranyérmét is a

RUDGE

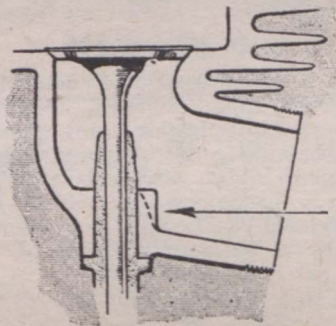
büntetőpont nélküli teljesítményéért nyerte. Six Days Triálban **RUDGE** büntetőpont nélküli győzelme annyi mint a **legmegbízhatóbb és legjobb motorkerékpár** pálmáját elnyerni. Használt gépeket részletre adunk.

BRUCK, BUDAPEST, JÓKAI-UTCA 21

HOGYAN VÉGEZZÜK EL A „BELSŐ” ÁRAMVONALAZÁST —

mely nagyobb sebességben, takarékosabb üzemanyagfogyasztásban hálálja meg az időtrabló, de érdekes munkát.

A modern motortechnika legújabb vesszőparipája az áramvonalezás. A tervező mérnökök ma már nemcsak a versenygépeknél fektetnek súlyt arra, hogy minél kisebb értékre szállítsák le azt a sebességet csökkentő és munkát emésztő visszatartó erőt, amelyet a levegő fejt ki a benne rohanó testtel szemben. Ma már a mindennapi túra-autók és túra-motorkerékpároknál is megtaláljuk az áramvonalezásra való törekvést, hiszen a kiskocsik eszies vége, a motoreiklik cseppet formázó lovaglótartánya is az áram-



1. ábra. Ezt a nyíllal jelzett „lépcsőt” kell eltávolítani úgy, hogy az új konturok a szaggatott vonalnak feleljenek meg.

vonalezás jegyében született. Sajnos, itt is a régi elv érvényesül: mindent a külsőnek. Pedig a vágató gépnek nemcsak a külső burkát kell áramvonalezni, mert hiszen belül is találkozunk rohanó gázoszlopokkal, a motor méhének legbelsejében is különböző ellenállások nehezítik meg a friss gáz betódulását a hengerbe és kitódulását a szabadba. Sajnos, a gyárak a minél olcsóbb szériagyártás érdekében csak a legkritikább esetekben végzik el az úgynevezett „belső” áramvonalezást. Elég egyetlen pillan-

tást vetni motorunk szívócsövén keresztül a hengerfej irányában, hogy megdöbbenjünk, milyen durva, nyers is a vasöntvény. Rücskök, kis csapdák állják útját a vágató gáznak, amely pedig minél zavartalanabban végezheti áramlását, annál jobb a hatásfoka, azaz, végeredményben nagyobb a gép teljesítőképessége.

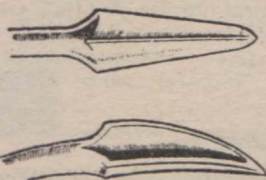
A belső áramvonalezást házilag is elvégezhetjük. Nem könnyű és nem percek alatt elvégezhető munka, viszont érdekes és ha becsülettel elvégezzük, jól fizet, mert masinánk lényegesen gyorsabb lesz.

Akinek van fogorvos vagy fogtechnikus barátja és kölcsön tud kapni lábhajtsú vagy villanymotoros fűrőgépet, az máris főnyereményt csinált. Az ilyen fűrőgép pofájába kis csiszolókorongot helyezve, játszva lehet elvégezni a belső áramvonalezást. A többség azonban nem rendelkezik ilyesmivel, a jó öreg kézierőhöz kell tehát folyamodnia.

Azt talán említenünk sem kell, hogy először is leszereljük a hengerfejet, kiszedjük a szelepeket és bő petróleumban megmossuk, majd megszáritjuk motorunk „kalapját”. Az első lépés a szelepvezetőket körülvevő vasöntvény-anyagból annyit levenni, hogy az úgynevezett lépcsőt (1. ábra) eltüntessük. Ehhez legjobb, kis gömbölyűvégű vésővel és egészen könnyű kalapáccsal hozzákezdni. Úgyeljünk arra, hogy minél kevesebb anyagot távolítsunk el, mert hiszen a cél: legömbölyíteni a „lépcsőt”. A vésővel végzett durvább munka után a reszelőket, az éles oldalú kaparókat vesszük üzembe. Megfelelő reszelőket készen alig kapni, legjobb egészen vékony félgömbölyű reszelőket kovácstűzben fehér izzóvá hevíteni és még melegen satuban kellő alakúra

meghajlítani. A hajlítás után természetesen ismét fehérizzásig kell melegíteni a szerszámot és hirtelen hidegvízzel teli edénybe mártva, megadni. Kaparókat készen is kapni, de régi izzítással és lassú hűtéssel kilyívított, megfelelő alakúra reszelt, majd újra edzett vésőkből és reszelőkből magunk is készíthetünk ilyesmit, vagy ami még jobb, valamelyik ismerős műhelyben kölcsön kérjük az alkalmas szerszámokat.

A cél: főleg a szívószerkezet belsejét úgy megmunkálni, hogy annak felülete minél simább és egyenletesebb legyen. Fadarabra csavart smirglipapír, csiszolópor, az előzetes reszelés után kis türelemmel célhoz vezet. Nagyon óvatosan és gyengéden kell dolgozni, nehogy a szelepvezetőket és a szelepfészkeket megsértsük!



2. ábra. Ilyen kaparókkal igyekezzünk simára dolgozni a rücskös belső felületeket.

Kevesen tudják, hogy a kipuffogótorkot és vezetőket nem érdemes áramvonalezni. Ez a munka már csak kizárólag a világrekordgépek portáján szokásos és még az sem túlzás, ha a kipuffogócső belsejét is tükrösre pucolják, sőt vannak brooklandi versenyzők, akik a csiszolás után belül is krómoztatják a kipuffogócsövet, hogy a gáz kiürülésének azzal is kedvezzenek, hogy az áramlást akadályozó úgynevezett felületi súrlódást megszüntetik.

HALLÓ, HALLÓ ITT CZULYBA!

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

Klementz és Társa okl. mérnök, Calthorpe
motorok vezérképviseleténél.

Mindenféle motorkerékpár és kisautó javítást, továbbá mindenféle alkatrész, úgymint **vezérmű** bütykös fogaskerekek, tengelyek, szelepek, dugattyúk, **csapágyak** 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...?

— Halljuk a sportprogramot?

— Október 30-án pénzdíjas Gugger-hegyi versenyt rendez a KMAC, november 1-én lesz a táti lanszé, november 30-án pedig az őszi motor-kerékpár triál. Október 2-én a Kispestiek rendeznek rókavadászatot, ugyanaznap a Kecskeméti repülőnapot rendeznek, melyen a „Giustizia Per L'Ungheria” is jelen lesz. Hála a LÜH és vezetője, v. Rákossy György támogatásának.

— Október 16-án rendez a Terézvárosi TC idei őszi túraversenyét. Ezen verseny az oldalkocsis motor-kerékpároknak, valamint a túra-, sport- és versenyautóknak bajnoki pontszerző versenye. A verseny útvonala titkos, úgyszintén az ellenőrzőállomások is titkosak. A táv kb. 300 kilométer. A versennyel kapcsolatosan kilométerlanszé is lebonyolításra kerül. Nevezési díjak szólómotorok részére 8.—, oldalkocsis motoroknak 12.—, autókéknak 15.— pengő. Nevezési zárlat október hó 11-én.

— Külföldön?

— Hátra van még szeptember hó 25-én a spanyol autó GP, azután jönnek a kiállítások! Október 6-án nyit a párisi autó Szalón!

— Mi lett a Balatoni versenyből?

— Semmi, azaz dehogyis! Kabaré!



A KMAC lemondta a halvaszületett versenyt, de a csendőrségeket nem értesítették a verseny elmaradásáról s így az útvonal mentén a helybeliek amisztenciájával kakastollas csendőrök áll-
-gj seřem v ... řřř
-řřř — v řřřřřřřřř řřř
hatóságnak és alacsony igazgatójának egyaránt gratulálunk

a „balatoni sporthét” színpadi sikeréhez, mely újabb állomását jelzi a motorsport felvirágoztatása érdekében kifejtett áldásos tevékenységének.

— Mi ujság a levegőben?

— Szomorú. A minap lezajlott Európa körrepülés győztese, a lengyel Zwirko, útbán Prága felé, valószínűleg szárnytörés folytán lezuhant s kísérőjével, Vigura mérnökkel egyetemben szörnnyethalt.

— Mi van a minap átrakelt világjáróinkkal?

— Stumesz feladta a harcot és Bécsből hazatért, Mórocz Grácban van.

— Hogy áll Szerkesztő úr a zöldgyűrűs Bosch-pályázat ügye?

— A Bosch Róbert cég a Pyranit-köves Bosch-gyertyákkal kapcsolatos nagyszabású pályázatnak sorsolása most történt meg. A 8000 márkás főnyereményt Beck M. zeneigazgató Homburg (Saargebiet) nyerte meg. A 2000 további díj odaitéléséről még nem kaptunk hírt, ezekről a legközelebbi alkalommal fogunk beszámolni. Az életbiztosítási kötvényekről van szó, amelyek a nyertes számára RM 2000 erejéig terjedő balesetbiztosításról szólnak. A pályázatnak Magyarországon is nagy sikere volt, érdeklődéssel várjuk a további eredményeket.

— Külföldi versenyek?

— A minap lefutott francia Mont Ventoux hegyiversennyel befejeződött az autómobilokra kiírt Európa hegyibajnokság ötös pontversenye. Végeredményben Európa hegyibajnoka a versenykocsi osztályban Carracciola (Alfa Romeo), a sportkocsibajnok pedig Stuck (Mercedes-Benz) lett!

— Mi ujság a szakmában?

— A Hatnapos Triálról hazatért Martinek egy pompás 500-as olasz Gilera nyergében érkezett meg, miután a tavalyi és ideai triálokban látottak alapján lekötötte a képviselést. A pompás olasz gépek iránt máris nagy érdeklődés mutatkozik, sok bámulója van a masinának, melynek külön érdekessége, hogy ezzel a géppel indult és nyert aranyérmet a triálon Maffei. Pillanatok alatt kiszerezhető, cserélhető kerekek, portmentesen tokozott motor, két irányban rugózott villa és számos más érdekesség jellemzi a mokány építésű masinát.

— Más ujság?

— Pibber Ernő, egy vidéki szerelő rövid idő alatt a budapesti műhelyek legkeresettebb szerelője lett. Gyors munkájának, azonnali hibamegállapító érzékének és sokoldalúságának csakhamar híre járt a szakmában s az egyes cégek szinte vetélkedtek érte. Pibber jelenleg a Pajor Imre cég műhelyében dolgozik s ez nem utolsó sorban magyarázata a Pajor-műhely népszerűségének.



Ezzel azután mára nincs más mondani valónk! Itt az ősz és októberben dani valónk! Itt az ősz és októbertől hát: viszontlátásra október 15-én.

B. S. A.

ÉS

MEGBIZHATÓSÁG

Six Days
Trial

Alegnehezebb túraversenyen, ahol nem speciálgépek, hanem mindenki által hozzáférhető turagépek startolhattak, -

győztes B.S.A.

a gyári teamversenyben.

A verseny győztese az angol csapat, amelynek tagja Bert Perrigo, BSA gépen startolt.



Vezérképviselő
URBACH LÁSZLÓ,
HUNYADI-TÉR 12

BUDÁN OLAJ

HELUM RICIN és az összes nyári motorolajkülönlegességek. Bosch. Gumi. Fel-szerelés. Johnson. König. Evinrude.

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

Motalkóra van szüksége?

Mielőtt vásárolna, kérjen ajánlatot a

Rolls Garage-tól

melynek kartellenkívüli kutja meglepően olcsó üzemanyagot mér.

Megpróbálta már 100%-os pennsylvaniai olajunkat?

ROLLS GARAGE. Bpest, VI., Jókai-tér 3. Tel.: 21-0-21

NE KISÉRLETEZZEN:

A. J. S.

D. K. W.

HARLEY-DAVIDSON

motorkerékpárját csak a vezérféltetésnél javítják hozzáértéssel és hosszú évek tapasztalataival.

Speciális szerszámok! Alkatrészek!

MAJLÁTH M.

BUDAPEST, V., GRÓF ZICHY JENŐ-U. 17.

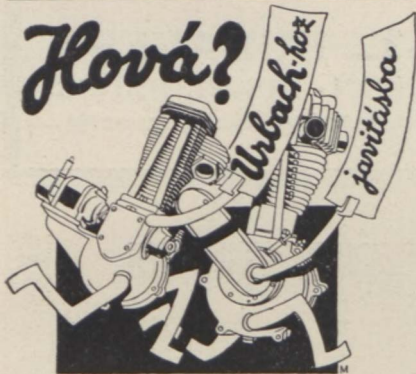


Használt motorke-
rékpárok bizományi
közvetítése, alkat-
részek felszerelési
cikkek legolcsóbban
Royal Enfield,
Super X, New
Hudson alkat-
részraktár

DÖMPING!

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

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



VI. HUNYADI-TÉR 12. T. 116-28.

*Steiner
keksz
a legjobb!*

Csak ezt vásárolja!

Ha még ebben az évben
vesz motorkerékpárt úgy

ARIELT

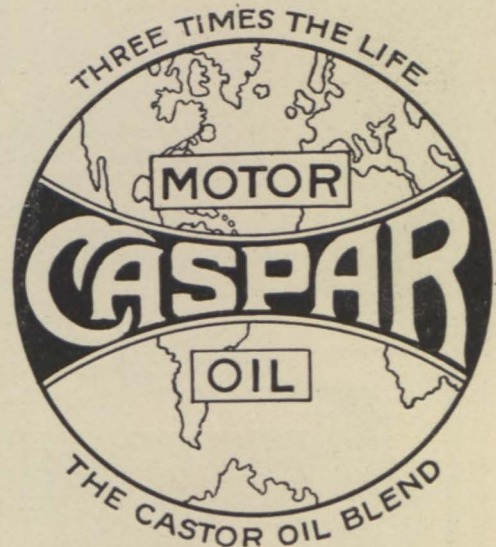
ÉS

VELOCETTET

minden elfogadható áron
kaphat részletre is. Hasz-
nálja ki a kedvező alkalmat

ARIEL ÉS VELOCETTE KÉPVISELET:

DEMÉNYI ÉS FIA, BPEST
VII, KIRÁLY-UTCA 85



Az **eredeti** ricinussal kompondált, penn-
sylvaniai káslításolaj 2 literes kanna HXL ára:
P 9— Visszaváltható kanna!

Caspar olajok főbizományi lerakata:
PAJORIMRE, BUDAPEST
VI., Jókai-utca 26. Telefon 202-28

Minden alkatrész állandóan raktáron!

Ezért vásároljon minden motoros

MÉRAY

MOTORKERÉKPÁRT!

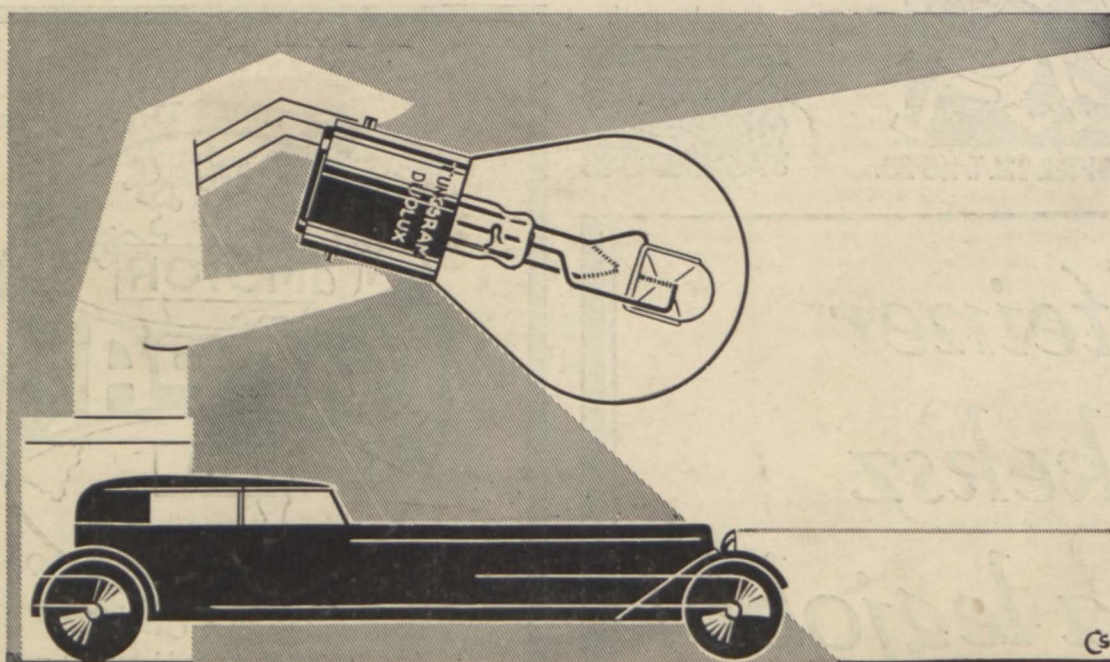
TEKINTSE MEG ÚJ TIPUSAINKAT!

MÉRAY MOTORKERÉKPÁRGYÁR R.-T., BUDAPEST

V., ZÁPOLYA UTCA 15-17

TELEFON: 919-21, 921-63

Magyar Acélárugyár Részvénytársaság motoros járműveinek gyári eladási központja.



TUNGSTRAM

FÉNYERŐS, TARTÓS, GAZDASÁGOS