

Motoros

MOTORKERÉKPÁR, AUTOMOBIL
MOTORCSÓNÁK, REPÜLÉS

IV. ÉVFOLYAM
16. SZÁM
1932. október 15.

A LEGNAGYOBB PÉL.
DÁNYSZÁMU MAGYAR
MOTORSPORTLAP ●

*képpel,
18*

Beosztani



Schwab Károlyt (Austro Daimler) a KMAC „vekkerparagrafusa” fosztotta meg a TTC versenyének abszolút győzelmétől.

elv. Hafa Ortho Ultra lemezen



Schwab Károly, aki pompás AD Bergmeisterén jogos aspiránsa az idei magyar turakocsibajnokságnak, csupán formahibából nem arathatott abszolút győzelmet a TTC versenyén. A hajnali startot egy órával megelőző jelentkezésről néhány percet késett, az így kapott hat büntetőpont az abszolút győzelmébe került. Schwab azonban vizsgálódhatik, megmaradt az erkölcsi győzelem és bajnoki esélyei sem csökkentek.



Motorkóra van szüksége?

Mielőtt vásárolna, kérjen ajánlatot a

Rolls Garage-tcl

melynek kartellenkívüli kutja meglepően olcsó üzemanyagot mér.

Megpróbálta már 100%-os pennsylvaniai olajunkat?

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

KAEM

rádiókészülékek
legjobbak!

Kaphatók minden
rádió-szaküzletben.



VI. HUNYADI-TÉR 12. T. 116-28.

NE KISÉRLETEZZEN!

A. J. S.

D. K. W.

HARLEY-DAVIDSON

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

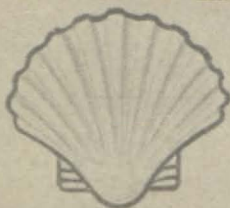
Speciális szerszámok! Alkatrészek!

MAJLÁTH M.

BUDAPEST, V., GRÓF ZICHY JENŐ-U. 17.

SHELL

PALACKOZOTT AUTÓ OLAJ



Használt motorke-
répárok 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.

A motoros szakmában előforduló
nyomtatványok
készítésében specialista az

**EGYESÜLT KÖ-
KÖNYVNYOMDA,
KÖNYV- ÉS
LAPKIADÓ R.-T.**

V, Tátra-u. 4. Tel. 107-68, 224-07

OKTÓBER, NOVEMBER, DECEMBER, JANUÁR, FEBRUÁR ÉS MÁRCIUS HÓNAPOKBAN HAVONTA EGYSZER, 15-ÉN

ELŐFIZETÉSI ÁRA EGY ÉVRE 6 PENGÓ
KÜLFÖLDRE 10 PENGÓ.CSAK EGÉSZ ÉVES ELŐFIZETÉSEKET
FOGADUNK EL

Motoros

A MAGYAR MOTOROSOK ÉRDEKEIT
SZOLGÁLÓ FÜGGETLEN KÉPES SZAKLAP

KIADJA:

A MOTOROS LAPKIADÓ VÁLLALAT

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

HIVATALOS ÓRA: 9-2-IG

TELEFON: AUT. 224-07 és 107-68

Postatakarékpénztári csekk száma szám: 48.438.

IV. ÉVFOLYAM

BUDAPEST, 1932. OKTÓBER 15.

16. SZÁM.

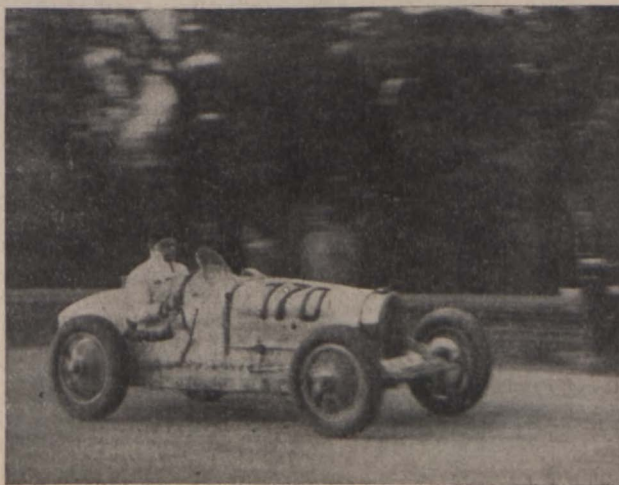
Előgyújtás

Lám-lám, mégsem az a sokat emlegetett szakáll volt a ludasa annak, hogy az elmúlt évek főkapitányai oly csodás egyöntetűséggel cserdűtettek nagyokat a motoros hátakon. Kár volt jellelgeznie a sok benzinpusztítóknak, akik az új főkapitány eljövetele alkalmával úgy megkönnyebbültek, mint a tyúk a tojás műveletének teljes sikerüvé végezte után. Alighogy elfoglalta székrét az új főrendőr, máris rendelt egy nagyot és mint szokás, ténymegállapításokkal kezdte és fenyegetésekkel végezte. Ténymegállapította legújabb rendeletében, hogy az autósok nappal ok nélkül, éjjel viszont kitartóan dudálnak és fültépő módon csikorgatják a fékeiket. Isten mentsen, hogy vitába szálljunk a főkapitány úrral, aki magas hivatali állásából kifolyólag, hogy úgy mondjuk, hivatalból érti a legjobban a dolgát és ha ő úgy véleményezi, akkor hát úgy is van. Igaza van. Az autósok ok nélkül dudálnak. Szórakozásból. Menetközben józóni ugyanis nem lehet, parlamenti ülést sem lehet hallgatni a volán mellett, az úttesten vezéccikket olvasni csak a gyalogosnak szabad, hát mit tegyen a szegény, szórakozni vágyó motoros? Ugyebár, csakis egyetlen módon szórakozhatik: vagy dudál vagy csikorgatja fékeit, esetleg ha nagyon ehatalmasodik rajta a szórakozási vágy, hát mindkettőt egyszerre avagy felváltva is csinálhatja. És ki is kell lesnie az alkalmas pillanatot, amikor ok nélkül kiüthet, ami nem is olyan egyszerű. A közlekedési kódex parancsai szerint ugyanis induláskor, előzéskor, be- és kiforduláskor, keresztezésnél és gyalogosokkal való találkozásnál kötelező a dudálás, a szórakozni vágyó motorosnak bizony ki kell lesnie az alkalmas pillanatot, amikor az említett események nem jorognak fenn és kizárólag saját szórakoztatására kiüthet. A fékcsikorgatásra már több alkalom nyílik. Gondoskodnak róla a hirtelen elpiruló közlekedési lámpaforgatók, az úttesten biginező gyalogosok, a jelzés nél bekanyarodó villamosok. Ilyenkor bő alkalom nyílik a fékezésre és — ez különös szerencse —, hogy ezt csikorgatással is lehet fűszerezni. Pedig a fékcsikorgást meg lehet szüntetni. Megbízható technikai szakemberek megesküsznek rá, hogy nem kell mást tenni, mint megolajozni a fékszalagot, rögvést megszűnik a csikorgás, akár-hogyan is tapos vagy héblizik az ember: tehát megérdemli a büntetést a destruktív csikorogva-fékező, aki néhány csepp olajjal idomulhatna hozzá a rendelet szelleméhez. A dudából pedig ki kell venni a nyelvet, a Bosch kürtből a rezgőt. Megszűnik a zaj, legfeljebb a csontok ropogása és a sárhányók repegése fog néha-néha konkurrálni azoknak a géppuskáknak a hangjával, melyek olyan modern technikai bravúrral lökvágják hatósági jóváhagyással és a hatályosabb csendrendelet szelleméhez híven a megrücskösödött aszfaltot. Le a kupplunggal az új főkapitányi rendelet előtt, csupán csak arra kérjük még meg a főkapitány urat, hogy valamelyik reggel beszéljen az autósok védszentjével, Krayzell öméltóságával. Hogy a hatályosabb csendrendelet intézkedéseit figyelembe véve ne érdeklődjék olyan melegen a vádlottól és tanutól, hogy mennyiben történt dudálás és fékezés ama bizonyos eset-

nél, melynek végső akkordjai a Markó-utcában szoktak elhangzani.

Régen rebesgetnek arról, hogy új rendszámokat akar bevezetni a rendőrség és oldalkocsijárvizsgáztatás szép anyagi sikerén felbuzdulva újra akarnak vizsgáztatni minden gépjárművet. Persze nem ingyen és nem is olcsón. Új források nekünk keserves, nekik vidám bőségét akarják megkocogtatni a hatalomnak ama bizonyos Mózes nevezetű svarckünsztler óta kopásig alkalmazott varázsvesszejével. Reméljük, hogy csak rémhír az egész. Amit abból is következtetünk, hogy a KMAC eddig egyetlen lépést sem tett, hogy tiltakozzék a legújabb autójelendítő hatósági kitaláció ellen. Lehet viszont az is, hogy akár annakidején a motalkó, parasztkocsilámpa és oldalkocsirendszám ügyekben a kámac ismét őszi álmát alussza, avagy pedig teljes tettejét Szent Kristóf és az ő ünnepeye foglalja le.

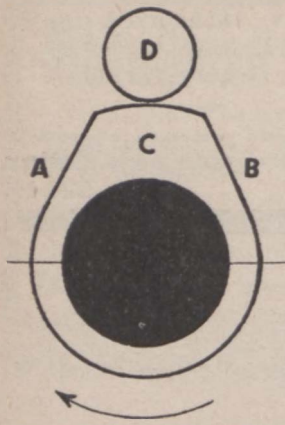
A KMAC a legelsőrendű motorsporttámogató Magyarországon. Aki nem hinné el, az olvassa el az alapszabályait. Hogy ez a támogatás a gyakorlatban miképpen fest, bemutatjuk rögvést. A TTC 16-iki versenyre előtt támogatásért fordult a kámachoz, egy kis aprópénzt kért. Kapott is egy — levelet, melynek fején a 7945/932. szám, farkán pedig dr. Déghy aláírás volt olvasható és aszonta, hogy: legnagyobb sajnálatunkra nem áll módunkban anyagi támogatást nyújtani. Man probiert gondolta a TTC és újabb levélben időmérőket kért. A válasz újlag Déghy aláírással és a 8127/932. számmal csinositva hangzott körülbelül és röviden imígyen: Tessék előre befizetni 45-46 pengőt, mert ennyibe kerülnek az időmérők és a fuvarköltés. Ha anyagiakban ilyes shylocki a kámac, talán sportkérdésekben jobban nyúl az egyesületek hóna alá a főhatóság — gondolhatná a motorosok nárvabb alosztálya. Lássuk csak. A TTC, hogy a motorpropaganda nagyobb legyen, meghívott néhány jobb versenyzőt, elsősorban Hartmann is versenyére, persze, hogy ezeknek nem volt kedvük 300 kilométert saraezni a jobb sorsra méltó versenymasinákkal, tehát csakis a kilométerversenyen akartak elindulni. Csakhogy a kámac is Hartmannra gondolt és 8064/932. szám alatt aláírva ismét Déghy — aszonta, hogy mivel a kiírásban külön sikerverseny nem szerepel, a külön sikerversenyhez nem járulhat hozzá. A legnagyobb sajnálatára. Igaz, hogy a végén kiderült, hogy a versenykiírást nem olvasták el gondosan az Apponyi-téren, amit igazol az is, hogy a sportbizottság nevében Delmár Walter jóváhagyta azt az újszerű kilométerverseny elnevezést, mely a kiírásban úgy szerepel, hogy: állóstartós lanszé. Fából vaskarika. Delmár sajnós, nem tudott állást foglalni az ügyben, jelenleg messzi külföldön van, ahol a kámac költségén reprezentál az AIACR ülésén. Úgy-e, szép fotográfiát adunk a kámac sporttámogatásáról anno 1932-ben, a motorsportban legdicsőségesebben és havi ezerhatszázért uralkodó első verecke Déghy Taks trónkoptatása alatt.



Hartmann (23 Bugatti) közel 200 km-es tempóban vágta a Kerepesi-uton.

Mit illik tudni a vezérmű- bütykökről, az ugynevezett noknikról

Miért olyan fontos a bütyök konturja és mi a különbség a régi és a modern bütyökmegoldások között?



A bütyök részei: (C) a bütyök „orra”, (A) az ejtő oldala, (B) az emelő oldala, (D) a bütyök-himba vége. A bütyök forgási irányát a nyíl jelzi.

Legutóbbi számainkban részletesen ismertettük a vezérműbeállítás fortélyait. Cikkünk nagy visszhangot keltett, olvasóink hozzánk intézett leveleiből kitűnt, hogy olyan területet érintettünk, mely több volt terra incognitánál az átlagos mazsola szemében.

Többen arra kértek bennünket levelünkben, hogy adjunk ráadást és tartsunk egy kis szabad-előadást a vezérmű legfontosabb részéről, a bütyköskerekekről, a noknikról.

Hát először is: tizezer levél sem készíthetne bennünket arra, hogy részletesen analizáljuk a noknikat és különböző fajtákat, mert hiszen nokni van vagy ezeregyféle és a pusztán göcsöstől kezdve a magasan tudományos alakúig találkozunk különféle válfajaival. Ráadásul éppen a minap mesélte el nekünk az egyik angol gyár műszaki igazgatója, hogy miután a tervezési osztály másfél mázsa milliméterpapírt használt el, hogy a lehető legtökéletesebb noknikat teremtsé meg, előbujt rejtekéből a versenyzőtálya atyamestere, reszelőjével és csiszolókorongjával tönkresilányította a tudomány egyszerű szülöttét és — a fékpad sokkal nagyobb teljesítményt mu.atott.

Ezekután ugyebár dogmákat nem állíthatunk fel? Inkább az általánosságoknál maradunk, az a véleményünk ugyanis, hogy ezzel nem okozhatunk bajt. Mert lelkiismeretünk tiltja olyan cikket írni, melynek hatása alatt mazsolaék előszedik a reszelőt és saját szájukize szerint akarnák megreformálni gépük vezérműbütykeit. Célunk: ismerkedjünk meg a bütykökkel, de — ne bántsuk őket!

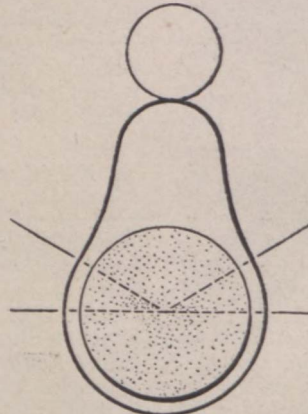
Először is foglalkozunk a szelepemelő himbákkal, melyek arról híresek, hogy — furcsa — nem minden motorban találni meg őket, a konstrukciók egy részénél ugyanis a bütyök közvetlenül érintkezik a stószlival, a szelepnymórud-

dal, a konstrukciók tulnyomó részében azonban a bütyök kis himbára hat, mely lehet lapos, hajlítot vagy a végén kis görgővel ellátva. Ahol nincs himba, ott a stószli alsó része van papucsformájúvá, lapossá, gömbölyűvé alakítva: megoldása válogatja. Nem is hinnők, hogy a kis himba vagy stószlívég milyen hatással van a motor hatásfokára, annyira komoly a szerepe, hogy az egyik gyár versenyzőtálya a legvadabb konkurrensének is odaadhatná legújabb TT gépének legszenzációsabb nokniját, ha nem adja oda a himbát vagy a stószlit, a konkurrens legfeljebb a vitrinjébe rakhatja az ellenfél győzelmeinek titkát. Ugyan, mert a modern gépek teljesítőképességének titka igen gyakran a szerencsés bütyköskerek megoldáson rejlik.

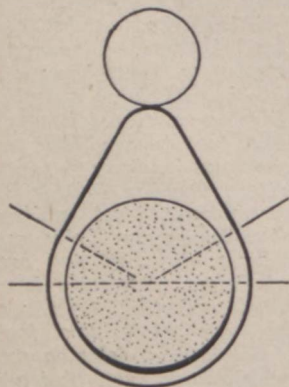
Mi a vezérműbütyök feladata? Nem más, mint adott pillanatban felemelni a szelepeket fészkükből, bizonyos ideig emelve tartani, majd újra visszaengedni. Ez így elég egyszerűnek látszik, csak hogy a kutya ott van eltemetve, hogy a szelepet bizonyos tempóban kell felemelni, pontosan megszabott ideig nyitvatartani, majd hirtelen, de mégsem ugrászerűen zárni, ellenkező esetben — azaz ha zárás hirtelen — kellemetlen csörgés származik, törnek a szelepek és a szeleprugók, ráadásul a szelep „megugrik”, azaz tehetetlenségénél fogva későbbben zár.

A legjobb hatásfok elérése céljából szükséges, hogy a szelepek villámszerűen nyissanak, a lehető leghosszabb ideig maradjanak teljesen nyitva, hogy a gázkeverék beszívása vagy kiürítése tökéletes legyen, majd szintén villámszerű sebességgel zárjanak. Csak hogy a gyakorlat nem követi itt sem az elméletet: ha a szelepet villámszerű gyorsasággal emeljük, úgy az tehetetlenségénél fogva magasabbra lendül, mint ahogyan azt a bütyök magassága meg-

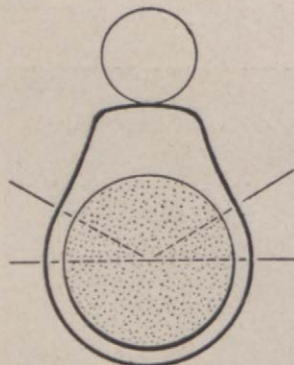
szabja, nem tudni, hogy a szelep mikor fog zárni és néha az is előfordul, hogy a hirtelen magasra lendült szelep csak akkor zár, amikor a stószli vagy himbavég régen elhagyta a bütyök ellenkező profilját. Éppen ezért még a legvadabb



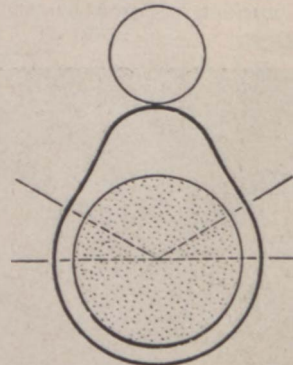
1. ábra. Régente ilyen bütykökkel találkoztunk. A bütyök azért volt ennyire magas, hogy a kis szelep-átmérő ellenére is becsületesen megteljen a henger gázkeverékkel.



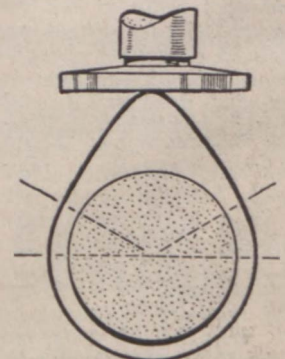
2. ábra. Ilyen a tangenciális bütyök. A bütyök két oldala nem más, mint a bütyök alapját képező körívet érintő két pontos egyenes. Figyeljük meg az ilyen bütyök jellemző „hegyes orrát”.



3. ábra. A konstans-gyorsuló bütyök két „oldala” konkáv, homoru orra pedig szeles és tömpe, követi azt az elképzelt körívet, melynek középpontja egybeesik a bütyöktengely középpontjával.



4. ábra. Ez a bütyökforma a konstans-akceleráló típus módosítása. A bütyök az emelés feléig konstans-gyorsuló, az „orr” szélei le vannak gömbölyítve, hogy a nitás vége illetve a zárás kezdete fokozatosabb legyen.



5. ábra. Nagyon népszerűek a turagépek világában az ugynevezett konvex-profilu bütyök, melyek oldalai domborúak és orruk majdnem hegyben végződnek.

világrekordgépeknél is van határa a hirtelen emelésnek, helyesebben a szelep nyitási gyorsulásának, mert ha azt akarjuk, hogy az eredmény tökéletes legyen, a szelepnek pontosan követnie kell a bütyök emelését és ejtését.

Az avatatlan azt hiszi, hogy a szeleprugó erejének növelésével az előbb leirt szelep-tullendülést teljesen ki lehet küszöbölni. Valami van a dologban, csak hogy a szeleprugó keménységét nem lehet túlzásba vinni, mert ugyanakkor növeljük a bütykökre, a vezérmű-mechanizmusra, a fogaskerekekre és a csapágyakra ható terhelést, sokkal több munka kell a vezérléshez, középut pedig sajnos nincsen.

Annakidején, amikor a motorcikli még hátulgombolóban járt, a kis átmérőjű szelepek voltak divatban, ennek megfelelően a noknik körívű alapja aránylag kis átmérőjű volt, viszont az emelést biztosító excentrikus része magas és szabálytalan alakú. (1. ábra.) Ez akkoriban nem okozott bajt, mert az akkori motorok fordulatszámja igen alacsony volt. Amikor azonban a fordulatszámokat emelték, fellépett az a járvány, mely úgy tördelte a szelepeket, mint a mai motorciklikereskedő a kezeit: ludas ebben az alkalmatlan szelepanyag és a túlzottan magas nyitás következtében előálló szelep-megugrás volt. Sürgősen nekiálltak tehát a gyógyításnak, rájöttek, hogy a szeleptányér átmérőjének növelésével még akkor is jobb gáztöltést és gázkiürítést biztosíthatnak, ha a szelep nem emel toronymagasságba.

Megszületett az ugynevezett tangenciális bütyök (2. ábra), mely nevét onnan nyerte, hogy excentrikus része a bütyök alapját képező körívet érintő egyenesből, tangensekből adódik. Még ma is népszerű a tangenciális bütyök, melyet arról lehet megismerni, hogy a bütyök „orra” két szimmetrikus, egymáshoz hajló egyenesből adódik és felülné az „orr” aránylag hegyes alakja.

A konstans gyorsuló bütykök.

A második lépés a konstans, tehát állandó gyorsulása bütykök megteremtése volt. (3. ábra.) A fogalmat nem kell bővebben magyarázni, bár hangsúlyozni kell, hogy itt nem a motor akcelerálásáról van szó, hanem a szelepemelés gyorsulásáról. Amíg a tangenciális bütyöknél a szelep a nyitás kezdetén még lassan lendül fel és csak valamivel később gyorsabban, addig a konstans-gyorsulása bütyöknél a nyitás illetve zárás sebessége állandó. Az ilyen bütyköt arról lehet felismerni, hogy oldalai homorúak, és orra erősen tömpe és mondhatni olyan pontos körívet követ, melynek elképzelt középpontja a bütyöktengely középpontjával esik egybe. A szelepmegugrás elkerülésére ezeknél a nokniknál már speciálisan kemény szeleprugókat alkalmaznak, mivel a szelep hosszabb ideig van a maximálisan nyitott állapotban a zárásnál nem érvényesül annyira a tehetetlenség következtében előálló későn-zárás.

Ma már felette népszerűek ugy a tura, mint a versenygépeknél az olyan bütykök, melyek a szelepnitításnak körülbelül a feléig a konstans-gyorsulása nokniknak felelnek meg, de orruk erősen le van gömbölyítve (4. ábra). Amíg ez a konstrukció a versenymotoroknál ideális a turagépnél már hátrányos, mert a nyitási fázis annyira hosszú, hogy a turacélokra fontos üzemanyagtakarékosság és a lassu fordulatszám mellett is jó húzóképeség követelményeinek már nem felel meg ideálisan.

A mai tura és félsportmotoroknál leggyakrabban a konvex, tehát domboru konturokat mutató orral ellátott és lapos stöszlivégre ható bütykökkel találkozunk (5. ábra), ez a megoldás közepes telje-itménynél ideális, természetesen verseny vagy szupersport gépeknél nem alkalmazható, mert a henger-töltés és kiürítés korántsem olyan tökéletes, hogy maximális teljesítményt nyerhessünk.

Miért fontos a nyitás időtartama?

A szelepek azért nyitnak, hogy utat engedjenek befelé a friss gázkeveréknek és utat kifelé az elégett gáznak. Minél hosszabb ideig van nyitva a szelep, annál jobban tud megfelnia a henger, vagy kiürülni az elégett gáz. Hogy ez a folyamat még tökéletesebb legyen, találták ki a technikusok a szeleposzzenyitást, melynek az a titka, hogy a vezérmű még jóval a felső holtpont előtt nyitja a szívószelepet, tehát már akkor, amikor a kipuffogószelep még nem is zárt teljesen. Az összenyitó vezérműrendszer tehát arról ismerhetjük fel, hogy a kipuffogási ütem utáni felső dugattyu holtpontnál mindkét szelep nyit: a szelepek összenyitnak, ami látszólag ellentétben van a motorműködés, az ütemrendszer sémájával, melynél egyszerre mindig csak az egyik szelep nyit.

Miért fontos a szelepszár-hézag beállítás?

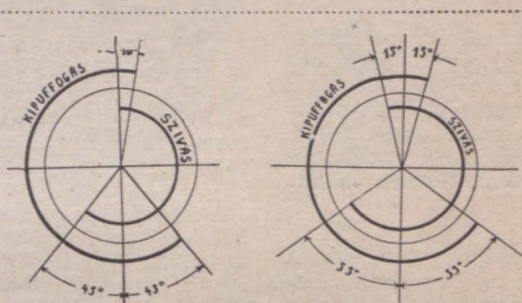
Az előbb elmondottakból önként következik, hogy miért olyan nagyon fontos a gyári utasítás szerint megadott szelepszár-hézag pontos betartása. A bütykök úgy vannak megtervezve, hogy a legjobb töltés és kiürülés céljait szolgálják abban az esetben, ha a szelep mozgása követi a bütyök vezérlését. Ha a hézag túl nagy, akkor a szelep csak későn

nyit és korán zár, tehát a töltés és kiürülés nem tökéletes, ha pedig a hézag túl kicsiny, akkor az a veszély, hogy a szeleptányér nem fekszik fel légmentesen a fézskébe. Ezért olyan fontos a pontos hézagbeállítás, melyet szó-gai módon a gyári utasításnak megfelelőleg kell elvégezni. Ha a gyár hideg motornál adja meg a hézagot, úgy nehogy meleg motoron végezzük el a beállítást, mert a meleg motor hengere néhány század milliméterrel megnyúlik és a beállítás nem lesz pontos. Szerez-zünk be néhány fillérért pontos mérőlapocokat, mert aki vaktában állítja be a hézagot, az vagy motorjának teljesítményéből prédál el, vagy pedig üzemanyagot pocskékol.

A fentebb részletesen elmondottakból következik, hogy amennyiben a bütykök megkopnak, teljesen felborulhat a helyzet és a teljesítményt erősen csökkentő

a fogyasztást néha fantasztikusan felnövelő helyzet adódhatik. Különösen a versenygépek erősen meredek és hirtelen nyitó bütykei kopnak erősen, ez magyarázza azt, hogy néha hosszabb használat után a versenygép tip-top állapotban van bár, teljesítménye mégsem a régi. Ilyenkor csakis új bütykök szerelése segít, szerencsére a turagépeknél a bütykök kopása csak nagyon hosszú idő múlva olyan nagymértékű, hogy a hiba kiküszöbölésére keljen gondolni.

A versenygépek bütykeiről köteteket lehetne írni. Minden valamirevaló gyár egész bütyökszériát készít, más vezérlést használ kilométerversenyre, mást hosszútávu pályán, mást a TT-n vagy az országúti sebességi versenyeken. Ami érthető is mert hiszen a különböző versenyfajták más és más motorteljesítményt követelnek. Amikor arról van szó, hogy néhány másodpercig adja le a motor a lehető legnagyobb teljesítményt és nem baj ha ezt a tempót nem bírja tovább, más vezérlést kell alkalmazni, mint amikor hét Man-szigeti TT kör abszolváláza van műsoron.



Miben különbözik az alacsony fordulatszámú turamotor és a magas fordulatszámú versenymotor vezérműbeállítása?

A baloldali ábrán a turamotor vezérműbeállítását mutatjuk be. A kipuffogószelep az alsó holtpont előtt 45 fokkal nyit és nyitva marad a felső holtpont után 10 fokkal. A szívószelep pontosan a felső holtpontnál nyit és 45 fokkal az alsó holtpont után zár.

A jobboldali ábrán bemutatott összenyitó versenymotor vezérműbeállításánál a kipuffogószelep már 55 fokkal az alsó holtpont előtt nyit és 15 fokkal a felső holtpont után zár, a szívószelep viszont nem pontosan a felső holtpontnál nyit, hanem 15 fokkal előtte, viszont csak 55 fokkal az alsó holtpont után zár.

KLISÉ
RÉVÉSZ ÉS EHRICHNÉL
 Budapest, VII., Dob-u. 37. Tel.: 376-44



A Párisi Szalon.

Széljegyzetek a kiállítási katalógus margójára.

a közönség számára. Nem, Lebrun a megnyitás napján fia eljegyzését ünnepelte és elhárított magától minden hivatalos szereplést...

Zöld standfeliratok, zöld díszítések és girlandok, zöld karosszériák, zöld színben virító autós kert az a látvány, amely a remény domináló színében élénk tárul a Szalon üvegkupolája alatt. Az idegenek mintha megfogyatkoztak volna, úgy kiállítóiban, mint látogatóiban. A megszokott bábeli nyelvzavar az idén szinte kínosan hiányzik a fülnek és — valuták formájában a francia zsebnek... Summa-summarum, 33 francia, 16 amerikai, 6 német, 5 olasz, 3 angol, 2 belga és 1 svájci gyár jött az idén is el, de bizony hiányzik a szegény Ausztria és a gazdag Csehország... A Szalon nincsen túlszűfölvé. Egyáltalán nem...

Szép kocsik azért természetesen akadnak itt „en masse” — mint ahogy a franciák mondják. Legszebb mégis egy fehér-szürke Alfa Romeo kabriolet, sötétvörös tetővel, a milánói Touring karosszériagyár mesterműve. Castagna. Sala és Farina hirdetik az Alfa-standon az olasz karosszériaművészet főlényét. Pompás alkotás a zöldszínű „Lilian Harvey” nevű Mercedes és a Lancia-standon látható sötétzöld Artena.

Új technikai csodák, jelentős újdonságok nincsenek. A szinkronizált sebességváltó ma már a modern kocsi „conditio sine qua non”-ja lett. A legszámottevőbb újdonság amerikai, a superballon gumik inváziója. Alacsonyomású gumik ezek, az eddigiéknél jóval nagyobb légvolumennel. Eredmény: fokozott stabilitás. A lengőtengegy már polgárjogot nyert: a távolmaradt osztrákok Steyr és Austro Daimler, valamint a cseh Tátra nélkül is szépszámmal van képviselve. Mercedes-Benz és Peugeot standardizálta, Delage, Talbot és Mathis a legjobb úton vannak független elrendezésű elsőkerékkel. Az elsőkerék-meghajtás harca a hátsó meghajtással még teljesen nyílt. Legszebb frontális megoldás a Röhr konstruálta Adler. Újone e téren Derby. A szekrényváz, Lancia és Röhr ideálja hódít, pompás megoldását tárja elénk a metszetben bemutatott új, kis 1100 cm-es négyhengeres Lancia. A motorok terén csend honol: a konstruktőrök jól tudják, hogy fontosabb dolgok is akadnak annál, mint hogy a motornak 6, 8, 12 vagy pláne 16 hengere legyen... Motorikus téren csupán Wanderer hozott a gyártás egyszerűsítése szempontjából figyelemre-méltó újítást.

Hogy el ne felejtsem! Renault megint hü maradt önma-

gához. Van vagy féltucat görbeorrú modellje és hozzá mindegyiknek más a neve.

— Csak nem a kölnivizes Coty a rengeteg kocsit keresztpapája? — jegyzi meg tréfásan egy kolléga.

Az áramvonalautó! Hát igen. A Szalonban erre a névre egyedül a Maybach tarthat igényt. Kompromisszumokat itt is találunk ugyan, de kétségtelenül benne üdvözölhetjük az első „Stromlinienwagen”. Mert az, amit áramvonalozás terén az amerikaiak produkálnak, nem más aerodinamikai giccseknél, pusztán divathóbort. Igaz ugyan, hogy Duesenberg áramvonalba szabott sárhányói felette esztétikusak.

És mégis milyen más, milyen invenciózus a Maybach stand áramvonalautója. Vitát természetesen ez is provokál bőven, az áramvonalellenesek főleg azon lovagolnak, hogy az áramvonalautó főlényéül emlegetett kisebb üzemananyag-fogyasztás Maybachnál úgy sem játszik szerepet. Találón szereli le a vitát valaki:

— Maybachnál talán nem, de azoknál, akik nem csinálják egész biztosan — igen!

A kiskocsikra célzott elsősorban.

A kiskocsikra, melyek a Szalon gyűjtőpontjába kerültek, hiszen a mai gazdasági viszonyok ugyancsak felverték az 5—10 HP teljesítményű, kis adójú és fogyasztású kocsik renoméját. Az idei Szalon kiskocsija kényelmes lett és szépezzeti szempontból is megállja helyét.

A német iparnak nagy diadalt hozott a párisi Szalon. Boschék igen nagy üzleteket kötöttek áruban és licenszben egyaránt. Ha ma valaki Közép-Európában üzleti visszaesérről és a vásárlási kedv hanyagáról nem beszélhet, úgy ez Róbert Bosch — und seine A. G.

És ha már elmondtuk mindazt, ami tetszett, elmondjuk azt is, ami nem tetszett. Csúf volt egy nehéz, antikvításszámba menő Bernard kocsit, nemkülönben az amphibiaszerű, haszontalan Buccioli. Évről-évre csodálatos, hogy ez a konstruktőr jobb helyre nem tudja tenni a pénzt...

De hát így legalább volt humor is a Grand Palaisban. Erre is szükség van.



Végül egy gyászjelentés: Fájdalomtól megkímélt szívvel jelentjük, hogy a Cycle-Car, született háromkerékű (egygyel kevesebb kereke van, mint az autónak) többé-kevésbé szép szardiniásdoboz az Úr 1932. esztendőjében a legnagyobb csendben és feltűnés nélkül elköltözött a járművek sorából. Temegetése a napokban volt a Grand Palaisból. Helyette nyujtson vigaszt szívünknek és kényelmünknek a szebb és jobb, de éppen olyan drága — pardon — olcsó kiskocsi!

HALLÓ, HALLÓ ITT CZULYBA!

ÉRTESITEM nb. motorkerékpár- és autótulajdonos megbízóimat, hogy a **BMW képvisellettől 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, ugymint vezérmű bütykös fogaskerekek, tengelyek, szelepek, dugattyúk, csapágyak és csiszolások készítését pontos n. kivánt 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!

AZ ÖN
MOTORJÁNAK IS

Sphinx Benzin

A LEGJOBB
BARÁTJA!



VACUUM OIL COMPANY R.T.



vandor

Balázs Béla Hugó †

És elhulltanak legjobbaink... Balázs Béla Hugó, a magyar automobilizmus és motorizmus egyik legtehetősebb, legnépszerűbb és leglelkesebb vezére-katonája nincsen többé. Nem fogjuk többé látni mindnyájunk kedves Hugó bácsiját, amint a versenyeken buzdít, a KMAC vezetőségi ülésein harcol a sport érdekében. Aki valahogyan nagyon hozzátartozott a magyar automobilizmushoz, aki nélkül valahogyan nagyon árván maradtunk. Aki többet nem emelhet szót a KMAC-ban azért, hogy azt a guggergegyi versenyt pedig meg kell rendezni és azt a Martineket pedig igenis ki kell küldeni Olaszországba. Aki ellentéteket simított és roppant jószágában azoknak is hóna alá nyúlt, akik a vezérlete alatt álló egyesülettel nem a legtovább viszonyt ápolták, aki... Mi különösen sokat köszönhetünk neki és ezért soha el nem múló hálával és szeretettel fogjuk ápolni emlékét. Amikor lapunk megindulása előtt az úgynevezett sötét hatalmak összefogtak ellenünk, nehogy istenmentsen megkapjuk a lapengedélyt, a drága jó Hugó bácsi szállt mellöttünk sikkra és vezette olyan útra lapunk kátyúba ragadt szekejét, mely a megindulást és a sikert jelentette. Szegényebb lett a motorsport és le kellene néhány percre állítani minden motort, hogy méltóképpen áldozunk Balázs Béla Hugó ércnél maradandóbb emlékének. A megboldogult puritánsága, önzetlensége, lelkesége, sportrajongása legyen mindenkori példa azoknak, akiket a sors a magyar automobilizmus vezetőülésébe helyezte.

Négyszáz osztrák motoros a soproniak Rókadadásán.

Október 2-án verőfényes reggel a motorosok százainak dübörgése verte fel Sopron város csendes utcáit. Ezen a napon tartotta a soproni Automobil Egyesület II. Motoros Rókadadását, amelyre a közeli Bécsből, Bécsújhelyről, Puchbergről az Osztrák Motoros Szövetség négyszáz tagja látogatott el. Első pillanatra érthetetlennek tűnik fel az a nagy érdeklődés, amelyet ez az Ausztriában már halálra írt sport-szerű játék felkeltett, de rögtön megértjük az okot, ha elmondjuk, hogy a SAE a délelőtt megrendezett rókadadás után délután nagyszabású szüreti mulatságot rendezett osztrák vendégei tiszteletére. Ezzel a rendezésével a SAE ismét iskolapéldáját adta annak, hogyan kell a sportot az aktív idegenforgalom szolgálatába állítani. Magának a rókadadásnak 36 indulója volt és a rókát összesen 18 versenyző fogta el a rókalyukban. A róka ravaszágára jellemző, hogy üldözői közül csak ötnek sikerült mind a három ellenőrző állomáson szabályszerűen áthaladva, helyezést elérni.

Az első díjat a soproni Hasenöhrli Ferenc (Austro Daimler) nyerte, második, harmadik és negyedik helyre osztrák vendégek futottak be, míg az ötödik helyen ismét soproni motoros, Hegedűs Gyula végzett. A versenyt Bodnár Richárd, a soproniak kitűnő

főtájkára vezette, aki ismét bebizonyította rátermettségét. A nagyszámú vendégekkel Prickler János SAE elnökkel az élén a fogadó bizottság: Högyész Pál, Láng Gyula, Thirring Jenő, Klafszy Henrik és Münnich Gyula foglalkozott.

A jövő évi autó GP versenyek.

Az AIACR tíz nemzet kiküldöttelnek részvételével tartotta meg Párisban ezévi őszi kongresszusát, melynek tárgya a nemzetközi versenyszabályzat módosításában és a jövő évi GP versenyek terminusainak megállapításában csúcsosodott ki. Ennek értelmében a jövő évi Grand Prix versenyek listája a következőképpen alakul:

- Április 23:* Monacói GP.
- Május 30:* Indianapolisi GP.
- Június 11:* Francia GP (Toulouse).
- Június 25:* Olasz GP (Monza vagy Róma).
- Júl. 9:* Belga GP (Francochamps).
- Július 23:* Német GP (Nürburgring).
- Szeptember 2:* Angol GP (Ulster).
- Szeptember 24:* Spanyol GP (San Sebastian).

A módosított szabályok szerint az ország nevével jelölt GP verseny a jövőben csak az illető ország elismert autókлубja rendezhet. A KMAC-ot a kongresszuson Delmár Walter képviselte.

Aviatikai kiállítás Budapesten Endresz György emlékére.

Belépve az Iparcsarnokba, a Közlekedési Múzeum jól ismert Lilienthal modellje jelzi azt a kiinduló pontot, ahonnan az aviatika 1894-ben hódítóútjára indult. Kétoldalt a légitársasági vállalatok, a Malert és Cidna táblázatai és grafikónjai érzékeltetik azt a fontos szerepet, melyet a repülőgép a személy- és postaforgalomban betölt. Külön érdekesség a Cidna képen bemutatott hatalmas Wibeaull monoplánja, mely 230 km-es utazási sebességével Európa leggyorsabb hárommotorosa.

Béljebb a Magyar Aero Szövetség fényképgyűjteménye és a kiállított Zsélyi-, Horváth- és Bier-féle repülőgépek, nemkülönben a Dedics motorok a régi Rákosi-aviatikai epizódjait keltik életre. A szűkreszabott, de kedves emlékeket elevenítő történelmi rész tengelyében áll a kiállítás szomorú pavillonja és sajnos, úgyszólván egyetlen pozitívuma az Endresz pavillon, benne a „Justice for Hungary” maradványai, mögötte Musolini jelképes ajándéka, a fekete-vörös „Guistizia per l'Ungheria”.

A kiállítás modern repülőgépanyaga bizony felette hézagosan tükrözi vissza az aviatika mai fejlettségét.

Propagandaszempontból a Malert hatalmas kétmotoros utasszállító limousinje a legjelentősebb. A Műegyetemi Sportrepülő Egyesület kiállított gépei, élükön a legendás kis „Roma”-val sok lelkes akarást tükröznek vissza. A WM gyár licenszben gyártott Jupiter motorjai igen szépek, a sárkányok kevésbé. Ezzel azután kész is a kiállítás, legfeljebb a légitérképezés és fényképezés, valamint a meteorológiai rész jelent szakértők számára még érdekességet.

Amott cédulát osztogat egy — impresszárió. Szó szerint ez áll rajta:

„Ült már Ön repülőgépen? — ha nem, csináltasson most magáról fényképet repülőgépen itt a kiállításon!” Ezt meg-nézem. Vállalkozó is akad, miért ne, hiszen az Angol park fotográfusánál még másra is ráülnek az emberek, — hecből... De amilyen komolyan ezt csinálják az — vér-fagyasztó. Egy vidéki házaspár ül a gépben pilóta-haubéban szörnyen felkészülve a légiútra... Milyen csodálattal fognak ezekre tekinteni Bürgözdön, ha majd előveszik légi-útjuk dokumentumát, a fényképet...

Nem értjük, miért titkolta el a kiállítást rendező Aero Szövetség még azt a kevés látnivalót is, amit a külföldi kiállítások után még aránylag modernnek mondható gépekben nyújtott. A modern gép vezetőülése, műszerei és kormányzó, illetve azok használata és célja az Aero Szövetség kiállítása nyomán éppen olyan rejtve maradt a laikus előtt, mint annak előtte. Pedig csupán néhány lépcsőre lett volna szükség s a karszalagos ifjak is szívesen magyaráztak volna az érdeklődőknek. A közönséget nemcsak az utasfülke és a légi WC érdeklí, hanem sokkal inkább a dolog lényege az, amit az újságfényképekből nem igen ismerhet meg. Mert azt, hogy a repülőgépnek szárnya és légesavarja van, azt már a kiállítás előtt is tudták az i. t. látogatók.

Az Aero Szövetség csak tanulmányozza, mélyedjen el a kiállításrendezés kiskatéjába, majd a közönségsikere is szebb lesz. Igaz ugyan, hogy az ilyen kiállítási anyag nem igen éri meg az egyperces belépődíjat, de a közönség a nemes célkitűzések megvalósulása érdekében szívesebben fogja meghozni a maga áldozatát.

Tiszteljük és becsüljük a multak hagyományait, de többet akarunk látni a jelenből, hogy megsejthessük a jövőt...

Jól sikerült a Terézvárosiak turaversenye.

Réggel hat óra. A Kerepesi úton levő Schwarz Rud. és Tsa rt. olajfinomító telepének udvarán a zuhogó esőben is mozgalmas az élet. A TTC turaversenyének résztvevői már együtt vannak. Aki pedig nincs ott, hat órára, minden megkésett percért kap egy büntetőpontot. A rekordot ebben a dicstelen pontszerzésben az oldalkocsis bajnokjelölt Pathó viszi el, Kiss László és Schwab Károly előtt. (Schwab itt veszítette el a versenyt...)

Hat órára, a start idejére eláll az eső, s ámbár már többen lemondtak az indulásról, mégis 19 versenyző vág neki a Mátravidéket beszegő 280 km-es versenytávnak, melyen három ellenőrző állomás kontrollálja az előírt átlagok betartását. A startnál senki sem kapott pontokat.

A túraszakaszt Schwab Károly abszolválja elsőnek, pompás Daimlernek első sárhányója benyomva:

— Egy árok és egy — ja esett — mondja mosolyogva a horpadt sárhányóra mutatva. — A felázott csúszós út ugyancsak próbára tett valamennyiünket. Erre az útra túlmagasak voltak az előírt átlagok.

Nem is akadt versenyző, aki büntetőpont nélkül úszta volna meg a túraszakaszt!

Martinek az első motorkerékpáros befutó.

— A Gilera ezen a nehéz úton is pompásan bevált! A Biehn-féle benzol is jól fogott, de a magyar országutakon anarchia van! — panaszkodik a kátyúkra.

A 19 főnyi mezőnyből négyen elvereztek a túraszakaszon.

Közben Salgó főkonzul invitálja meg a Schwarz Rud. rt. udvarán gyülekező befutókat szív- és gyomorerősítőre, majd meg egy-egy kanna Lardoline olajjal lepi meg a résztvevőket.

És elérkezik az állóstartos km-verseny ideje, melyben olyanok is indulhattak, akik a túrán nem vettek részt. A legjobb időt természetesen Hartmann érte el a Lewy-féle kétbűtűtengelyes 2.3 l-es Bugattin, míg a túrán résztvettek közül Schwab Károly volt a leggyorsabb Daimlerével. A motorkerékpárosok közül Martinek ért el sv. Gilerájával pompás csúcsteljesítményt, eredménye azonban csak versenyen kívül számít, mert első km-verseny startja alkalmával kifogyott az üzemanyaga, második menetét pedig csak versenyen kívül abszolválhatta.

A verseny rendezéséből a TTC rendezőgárdája derekasan kivette a részét, míg a km-verseny precíz időméréséért elsősorban Vincze Istvánt illeti dicséret.

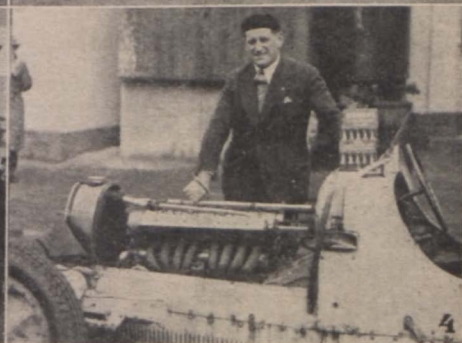
Részletes eredmények (jelölés J = a jelentkezésnél, T = a túraszaka-

szon és S = a km-versenyen kapott pontok):

A turaverseny eredményei

Szolomotorkerékpárok.

250 kcm-ig: 1. Stern E. (Puch) 199



A TTC versenyről.

1. Salgó főkonzul a Lardoline olajjal teli tankok árnyékában gratulál Schwab Károlynak nagyszerű szereplése alkalmából. Mellette állnak: Wilhelm, Huszár, Martinek, jobbról Hartmann. 2. Martinek és a Gilera, melyből a kilométerversenyen kifogyott a nafta, mellette Saftics detektívfelügyelő a kokainüzerek és a sportfényképezék réme. 3. Schwab (ADR) elszakítja a kilométerverseny célszalagját, jobbra profiliban Koppenstein Benő, a verseny szülőapja, dajkája és a siker országlója. 4. Hartmann a Lewy-féle kétbűtűtengelyes Bugattit repítette végig a Kerepesi úton, fényképezés közben a kocsira rakta a Siemens gyár plakátját, hogy mindenki lássa: Siemens Sinterkorund gyertyát használni.

pont, (T=199 p.) Indult még Kiss L. (Puch).

350 kcm-ig. 1. Winkler J. (Méray) 84 pont (J=6 p., T=78 p.). 2. Puchleitner R. (Méray) 158 p. (T=156 p., S=2 p.). 3. Andó A. (Velocette) 184 p. (T=182 p., S=2 p.). — Indult még: Nemetz J. (Peugeot).

500 kcm-ig. Versenyen kívül Martinek I. (Gilera) 28 pont (T=28 p.). — Egy induló.

500 kcm-en felül. Nem volt befutó. Indult Mózs A. (Radco).

Oldalkocsis gépek.

350 kcm-ig. 1. Gerő A. (MAG) 98 pont. (T=98 p.). — Egy induló.

600 kcm-ig. 1. Eckmayer F. (BSA) 74 p. (T=72 p., S=2 p.). 2. Novitzky F. (DKW) 77 pont (T=77 p.). — Indult még Pathó Gy. (Rudge).

Turaautomobilok.

750 kcm-ig. 1. Huszár Gy. (Austin) 76 p. (T=76 p.). — Egy induló.

2.0 l-en felül. 1. Wilhelm S. (Bugatti) 43 p. (T=41 p., S=2 p.). 2. Schwab K. (Austro Daimler) 46 p. (J=6 p., T=40 p.). — Két induló.

A km. verseny eredményei

Szolomotorkerékpárok.

1. Kremm J. (350 MAG) 91.00 km.*
2. Martinek (500 Gilera) 82.25 km.
3. Andó (350 Velocette) 73.30 km.
4. Puchleitner (350 Mér.) 66.30 km.
5. Winkler (350 Méray) 70.00 km.

Oldalkocsis gépek.

1. Riemer (500 Stand.) 66.10 km.*
2. Nevitzky (500 DKW) 64.90 km.
3. Streit (1200 Harley) 61.85 km.*
4. Eckmayer (500 BSA) 60.65 km.
5. Gerő A. (350 MAG) 57.85 km.

Turaautomobilok.

1. Schwab K. (3.8 Austro-Daimler) 83.1 km.
2. Wilhelm (2.0 Bugatti) 78.5 km.
3. Pápai I. (1.1 Salmson) 66.8 km.*
4. Huszár (0.75 Austin) 55.1 km.

Versenyaútlók.

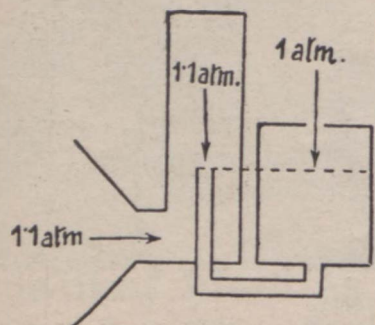
1. Hartmann L. (2.3 l Bugatti) 119.5 km.*

A *-gal jelöltek a túraversenyen nem vettek részt.

Feltalálók: HÁTRA ARC!

A tölcserrel ellátott és menetirányban fekvő karburátor-szivócsőtől nem várhatunk kompresszorhatást és ezzel a sebesség növekedését.

Nem ritka vendég szerkesztőségünkben a feltalálók hada: csupasz-áll gimnazisták és dohányszimatólásban megőszült pénzügyőrök két véglete között vonulnak fel a feltalálók. Van, aki szelepnélkül óhívá motor rajzát hozza, van, aki nitroglicerines motort talált fel, sőt annak előnyeit azonnal demonstrálni is akarja, összetévesztve a kopott szerkesztőségi íróasztalt az örkényi lőtérrel. Sajnos, ritkán hallunk igazán komoly újdonságról, viszont vannak „találmányok“, melyeket újra meg újra feltalálnak. Ilyen például a kompresszorralan kompresszoros motor, mely kedves vesszőparipája Edison atya magyar nyomdoktaposóinak. Most különösen nagy az ilyen irányú feltalálójárás, mert hiszen nemsokára itt a lanszé, melyen az ifjú és agg titánok már gyakorlati próbákat is akarnak eszközölni.



1. ábra. Ha a szívószelvény zárva van, úgy a menetirányban elhelyezett tölcser által keltett túlnyomás a fúvókában lévő benzint visszanyomja: a motor nem kaphat elég üzemanyagot.

Elgondolásuk talán Kolombusz találásánál is egyszerűbb: kompresszorhatást akarnak elérni kompresszor nélkül oly módon, hogy a karburátor szívótorkát megfordítják, nagy tölcserrel felszerelve szembe helyezik a menetiránnyal, azt képzelve, hogy a gép haladása következtében előálló szél fokozottabb huzatot, nyomást teremt a karburátorban és elől áll az a túlnyomás, amelyet rendszerint drága és precíz kompresszorokkal állítanak elő Henne és Wright követői. Papíron szépen hangzik a dolog, a gyakorlatban azonban nem válik be, sőt a teljesítmény még kisebb is, mint a kompresszor-pótlék nélkül. Tekintettel a légtölcser-kompresszor számátalan „elfedezőjére“ az alábbiakban részletesen elmagyarázzuk a dolgot, annál is inkább, mert felette érdekes bepillantásokat enged a motor belső misztériumaiba.

Hogy a legelején kezdjük, értsük

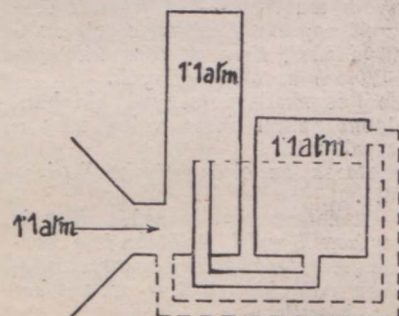
meg, hogy tudományos értelemben véve az, amit szívásnak nevezünk közönségesen: nem létezik. Az egész Földre és mindenre, amit rajta találunk az atmoszféra, a levegőtenger nyomása nehezedik és ez kb. egy kilogrammnyi súlynak felel meg egy négyzetcentiméternyi területen. Ez az atmoszférikus nyomás természetesen ingadozásoknak vannak alávetve, amrt a barométer, a légsúlymérő is mutat, kerekben mégis egy atmoszféra, egy kilo per négyzetcentiméter az átlagos nyomás.

Az atmoszférikus nyomás a karburátorban lévő üzemanyagra is hat. Ha a motor áll, vagy ha jár, de a szívószelvénye zárva van, úgy az üszóházban és a fúvókában lévő üzemanyagra is egy atmoszféra nyomás jut. Hogy az üzemanyag a fúvókát elhagyja, szükséges, hogy a keverőkamrában lévő atmoszférikus nyomás csökkenjen, ezt a szívóütemben lefelé haladó dugattyú végzi el. A dugattyú lefelé haladásakor — nyitott szívószelvényen — légüres tér képződik, a külső levegő betödul, miközben a keverőkamrában lévő nyomás kb. 0.1—0.2 atmoszférával csökken. Most figyeljük meg az 1. ábrát, amely azt mutatja, hogy a menetiránnyal szemben lévő karburátor szívótorkába a sebesség hatására tóduló levegőnek kevés túlnyomása van. A túlnyomás következtében a keverőkamrában a nyomás nagyobb, mint az üszóházban. Az eredmény: a benzin nem tódul ki a fúvókából, hanem ellenkezőleg: a nyomás visszahajtja, tehát az üzemanyag képtelen elvégezni útját a motor belsejébe abban a pillanatban, amikor a szívószelvény nyit. A legjobb esetben is az az eredmény, hogy a kellenél sokkal kevesebb gáz jut a motorba, tehát a teljesítmény még a legkedvezőbb esetben is csökken, kompresszorhatásról, hatásfok emelkedésről szó sem lehet.

Hogy házi feltalálóinkat megnyugtassuk, el kell mondanunk, hogy komoly gyárok, komoly technikusok is foglalkoztak ezzel a problémával, sőt egyik-másik angol TT-n láthatta, — aki kint volt — a légtölcserkompresszoros kísérleti Douglas gépeket: csak hogy ezeken *nyomáskiegyenlítő felszerelés* is volt és a teljesítmény említését érdemlő mértékben mégsem növekedett. Douglassék nyomáskiegyenlítő berendezése abból állott, hogy a tartány és az üszóház fedelét légmentesen zárták és a karburátor szívótorkából nyomáskiegyenlítő csöveket vezettek úgy a tartányba, mint az üszóházba, hogy a menetirányba elhelyezett szívótorkokban keletkező túlnyomás a tartányban és az üszóházban lévő benzinre hatva, ne aka-

dályozza az üzemanyag kicsordulását a fúvókából. Sikerült is a dolog, csak hogy az elért túlnyomás alig volt egytized atmoszférányi, ilyen kis nyomásemelkedéstől pedig nem lehetett elvárni, hogy a sebességet növelje. A hátrányok ezzel szemben jelentősek: először is a kiegyenlítő csőszerkezet a megbízhatóságot kedvezőtlenül befolyásolta, repedés esetén felborult az egyensúly és nagy nehézségek vártak leküzdésre, mert a légmentesen lezárt tartányból az üzemanyag sehogysem akart simán lefolyni a karburátorba.

Az angolok által régen kikísérletezett és honi felfedezőink által újra meg újra feltalált kompresszor-pótlék tehát nem állja meg a helyét. Haszon azonban származott a kísérletekből, mert ezek kapcsán jöttek rá, hogy az igazi kompresszort sem lehet a karburátor elé szerelni — a fentebb elmagyarázott okokból — hanem csak-



2. ábra. A keverőkamrához vezetett nyomáskiegyenlítő csövezeték kiküszöböli az 1. ábrán magyarázott hibát, de csak akkor, ha az üszóház légmentesen el van zárva a külső légnyomástól.

is a karburátor és motor szívócsöve közé. A kompresszort tehát úgy kell beiktatni a szívóvezetékbe, hogy az nem levegőt sűrít, hanem a karburátorban elporlasztott és levegővel vegyített gázkeveréket komprimálja.

A menetiránnyal szemben elhelyezett karburátor szívótorkának csakis akkor volna sebességnövelő hatása, ha ezzel a módszerrel legalább 0.8—1 atmoszféra túlnyomást lehetne elérni, mely esetben valódi kompresszorhatással számolhatnánk. Sajnos, ilyen nagy nyomásról még akkor sem lehetne szó, ha akár malomkönyvi tölcserket is szerelnénk. A legjobb esetben is alig haladja meg az elért túlnyomás az egytized atmoszférát, ez pedig olyan kevés, hogy a motor észre sem veszi. A szerkesztőségünk ostromló feltalálókat tehát fel kell kérnünk, hogy más irányban tegyék próbára fantáziájukat és teremtsék vágyukat.

Pompásan sikerült a Hősök Csillagturája.

Október 2-án rendezte az Országos Frontharcos Szövetség IV. országos találkozóját, mely alkalmából a Szövetség autó- és motorosztálya csillagtúrát hirdetett a Milleniumi emlékműnél levő Hősök emlékkövéhez. Dél előtt félkilenc órakor vette kezdetét a csillagtúra résztvevőinek érkezése s egy óra leforgása alatt 243 gépjármű futott át a célon. Megkapó látvány volt az FTC és Kispesti AC motorosainak zárt felvonulása az Emlékkövhöz, melyet a befutók által magukkal hozott mezeivirág csokrocskák és cserlombok díszítettek.

A kitűzött tiszteletdíjakat a következők nyerték el:

A legtöbb benevezett taggal célba érkezett klub: Kispesti AC.

Második legtöbb benevezett taggal célbaérkezett klub: Ferencvárosi TC.

A legtávolabbról beérkezett autós: Wilhelm Richter (NAG) Drezda, 1200 kilométer távolsággal.

A legtávolabbról beérkezett motoros: Szabó Gyula (Norton), indult Tiszabecsről, 368 km.

A legtöbb gépjárművel célbaérkezett klub: FTC autó- és motorosztálya.

Külföldről a legtávolabbról jött motoros: Gerő Andor (MAG sc.), 466 km távolság.

Magyarországról legtávolabbról érkezett: Szabó Gyula (Norton), 368 km távolság.

Magyarországról legtávolabbról érkezett autós: Srankó István (Opel)

A legtávolabbról jött frontharcos: Baán István (Harley), indult Barcsról.

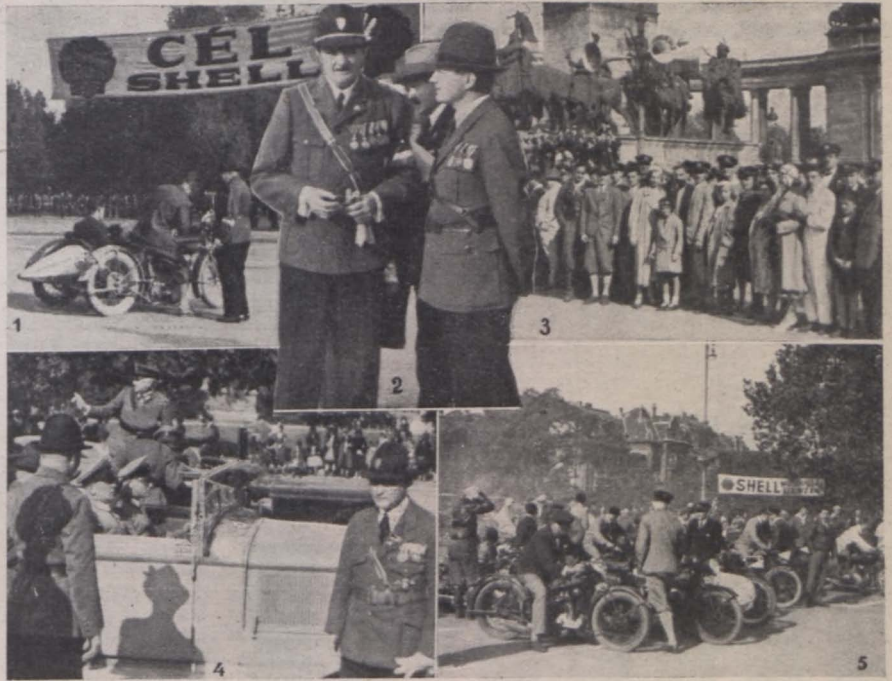
A csillagtúra sikeréből oroszán-rész illeti Szelnár Aladár dr.-t, aki lelkes segítőitársaival fáradságot nem ismervé készítette elő a — sikert.

Gar Wood túllépte a 200 km.-t!

A motorosának sebességi hegemoniáért dúló amerikai-angol viadal új határkőhöz érkezett: Gar Wood a 6400 lóerős „Miss America X.” volánjánál többszöri sikertelen próbálkozás után 201.166 km-es fantasztikus sebességgel új világrekordot állított fel. A motorosának rekordoknál Gar Wood és Kaye Don jóvoltából megszoktuk a tiszavirág-életet, mégis ezúttal az amerikai rekordjának hosszabb életet jósolunk.



Remélhető, hogy Wakefield lord sportszeretete első elkedvetlenedésében tett nyilatkozatát revízió alá fogja venni, annál is inkább, mert híre járja, hogy német és olasz pénzemberek is óhajtanak hajókat indítani jövőre a British-Trophy elnyeréséért.



A Frontharcos Szövetség csillagturájáról.

1. Szabó Gyula (Norton) a legtávolabbról érkezett motoros jelentkezik a célban. 2. Szelnár Aladár dr. a Frontharcos Szövetség motorosztályának elnöke valószínűtlenbe a rekordrésztvevővel lefutott csillagtúrát. 3. Motorosok a Millenium előtt a Hősök terén. 4. Német csillagturisták érkeznek, jobboldalon vitéz Martsekényi a Frontharcos Szövetség egyik agilis vezetője. 5. Ilyen csoportokban érkezett a több mint 200 motoros a célba.

A rekord másfél esztendő leforgása alatt nyolc ízben dőlt meg, négyszer Kaye Don javította meg, Gar Wood ugyanannyiszor. Alig hihető, hogy a régóta ostromolt 200 km.-es sebességlimitet meghaladó új rekord ilyen szaporán cserélhessen gazdát! De más nehézségek is vannak. Lord Wakefield, Kaye Don mecénása a „Miss England III.” tulajdonosa a legutóbb British-Trophynak átkeresztelt Harmsworth-Cup-ért lefutott miting balsikerén elkedvetlenedve beszüntette a további kísérleteket s így Kaye Don hajó nélkül maradt. Lord Wakefield elhatározásáról a következőképpen nyilatkozott:

— A „Miss England III.” megépítésével úgy véltem vissza tudom szerezni Angliának a trofeát. A versenyben hajóm gyorsabbnak is bizonyult Gar Wood „Miss America IX”-énél, de a motordefektusok halomra döntötték reményéseimet. Ez az újabb balsiker végleg elkedvetlenített s a jövőben nem óhajtom pénzemem és időmet motorosnaksorsversenyekbe ölni. Nem panaszkodom senkire sem, de mindenki meg fogja érteni, hogy nem éppen lelkesítő körülmény 25 millió fr. frankot kiadni és egy ostoba motordefektus miatt dicstelenül elveszíteni!

Remélhető, hogy Wakefield lord sportszeretete első elkedvetlenedésében tett nyilatkozatát revízió alá fogja venni, annál is inkább, mert híre járja, hogy német és olasz pénzemberek is óhajtanak hajókat indítani jövőre a British-Trophy elnyeréséért.

Puchék fölényesen vezetnek az eladási listán.

A rendőrség közlekedési ügyosztályának legújabb eladási statisztikája az idei év háromnegyedében forgalomba került járműveket öleli fel. A lista élén a páratlan népszerűségnek örvendő gráci Puch-gyár gépei állanak. Puchék az idén összesen forgalomba került 270 gép közül nem kevesebb, mint 103 darabot mondhatnak a magukénak. A Méray-gyár 43 darabbal a második helyet foglalja el, míg a harmadik helyen 21 darabbal a BSA gépek szerepelnek.

Új magassági rekord!

Az angol Uwins kapitány Bristol közelében végrehajtott magassági rekordkísérletét teljes siker koronázta. „Pegasus” típusú Bristol motorral szerelt „Buldog III.” típusú vadászgéppel 13.404 méter magasságba emelkedve új repülőgép magassági világrekordot állított fel. A régi rekordot az amerikai Apollo Soucek tartotta 13.157 m. magassággal.



Az ezévben
eladott 270 darab

motorkerékpárból

103 darab

PUCH

E számok minden rek-
lámnál jobban
beszélnek

Gyári ilók:

Budapest, VI., Lehel-u. 25.

Telefon: 923—40.



Minden szimpátiám és sajnálkozásom a szegény rendelet-tervező bizottságé. El tudom képzelni, hogy milyen kimerítő munka lehet a sok ezer meglévő rendelet mellé új rendeleteket kiagyalni, olyanokat, melyek lehetőleg kellemtelenül érintsék a motorost.

Mennyi álmatlan éjszakájába kerülhetett ama bizonyos „Nagy Gondolkodónak“ például az új „fékcsikorgatási tilalmi rendelet“ kitalálása, de meg kell adni, ügyes egy kitaláció volt. És igaza is volt neki, a motoros az motorozzon és ne csikorgasson. Ha már okvetlen csikorgatni akar, csikorgassa a fogait — van rá elég oka.

Hogy együttérzésemet e rendelet tervezőjének bebizonyítsam, segítségére jövök és sok fejtöréstől mentem meg azaz, hogy rendelkezésére bocsájtom rendelettervezeteim nagy tárházának kis részét, szíves és szabad felhasználás céljából, mint alant következik, tehát:

Tilos féktelenül fékezni, sőt fékezve féktelenkedni.

A csendrendelet hatályosabb végrehajtására való tekintettel a motorkerékpárok hangnélküli kürttel látandók el. Ennek hiányában szabadalmak bejelenthetők az Országos Süketnémák Intézetében. Feleslegesen dudálni és ezzel a szegény idegbeteg gyalogosokat, valamint az utcán ténfergő állatstalan és jó állású álmodozókat álmodozásukból felriasztani tilos, tehát dudálni csakis és kizárólag közvetlen a gázolás után szabad. Vigán dudálni csak külföldi állampolgárnak, így elsősorban a portugálnak engedélyeztetik. Kürt helyett síp, dob



és főleg nádihegedű használata szintén tilalmas. Hangtompító és szájkosár viselése ünnepnapokon is kötelező. Szleptányérok csörömpölése, gázosítótorok hangos köszörülése, fogaskerékfogak csattogtatása, pláne tilos. Úgyiszentén tilos a karburátorúszóházban úszkálni és fröccskölni. Tilos a mágnesszakítókalapáccsal este tíz óra után a falba szegget verni, első villával az asztalon kopogni és fékdobbal szakszofónt kisélni.



Pótülés, valamint az azt helyettesítő párnák használata eo ipso tilos. A kis ragaszkodó szőke tündér vagy barna bajadér üljön hátul a párnázatlan kemény sárhányón — ha tud. De ha az édes kis pótutas Isten adta természetlől fogva ama bizonyos helyen, mely a homlokkal ellenkező póluson adódik párnázva lenne, úgy esztétikai szempontból a pótülésről letiltandó. Pótutas csak fogantyús pótülésen ülhet, lábtartó, mell-tartó, mentőöv, haskötő, zabla és ezek után kényyszerzubony viselése kötelező.

Oldalkocsiból kihajolni veszélyes és tilos. Az oldalkocsi utas „Opasno je van se nagnuti“ táblácskával látandó el és használat után meghúzendó. Bubifrizura viselése ellenben nem kötelező.

Előzni, valamint „kitérni“ vallásfelekezeti szempontból csak jobbra szabad. A megengedett sebességnél gyorsabban hajtani, csak forgalmi megrekedéskor, keserűvíz alakjában szabad. Motort füstöltetni csak akkor lehet, ha a motort gyárkéménynek vagy kátrányozó kondérnak minősítik, esetleg ha a motoros nikotinmentesítő eljárásnak vetette alá magát.



A motorkerékpározás a Belvárosból kiltatik, a külvárosban pedig betiltatik.

Végül a motorizmus teljes és végleges megrendszabályozására ajánlom a „kijárat nélküli egyirányú forgalmú utcák felállítását, rövid idő alatt garantálom a százszázalékos sikert, nem lesz majd egy kühágó motoros sem.

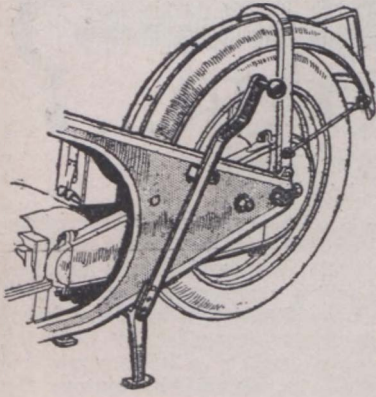
Egyebekben, pártoljuk a hazai ipart, rendelettervezetekért mi sem járunk a szomszédba.

Király Tengely.

A technika birodalmából:

KÖNNYEBB MASINÁKAT!

Hogyan vonulnak fel a könnyűfémek, a duraluminium-elektron-silumin és társai a modern motorkerékpár építés tökéletesítéséhez?



A modern motorkerékpárépítés iránya: csökkentjük a gépek súlyát! Az ok kézenfekvő, mert hiszen minél nehezebb a gép, annál nehezebb a kezelése, aminek következtében újabbban minél szélesebb mederben kerülnek felhasználásra azok a speciális könnyű fémek, amelyek fajsúlya az alumíniumnál is könnyebb. A motorkerékpár súlyát három módszerrel lehet redukálni: 1. Csökkentve a felszerelést, 2. A konstrukció átépítésével, 3. A nehéz fémekből készült alkatrészeknek könnyű fémekből készült darabokkal való helyettesítésével. Az első módszer ellentétben van a motorosok érdekeivel, a második körülményes, tehát érthető, hogy miért alkalmazzák a súlymegtakarítás elérésére a harmadik módszert.

A „fémtanászok“ hétről-hétre újabb és újabb könnyűfémeket hoznak ki, rengeteg a mindennapi életben használt tárgy, mely ma már könnyűfémekből készült. Például általánosan használt fém ma már az elektro., mely kerek 40 százalékkal könnyebb, a szélvédőben legkönnyebbek tartott fémmel, az alumíniummal. Az elektronak körülbelül 85 százaléka magnézium, 10 százaléka alumínium, a többi 5 százaléka cink, szilícium és mangán. A motorkerékpár építésénél nagyszerűen felhasználható és a nehezebb alumíniumból készült forgattyúházak, sebességváltó dobozok, láncvédők stb. készítéséhez kiválóan alkalmas.

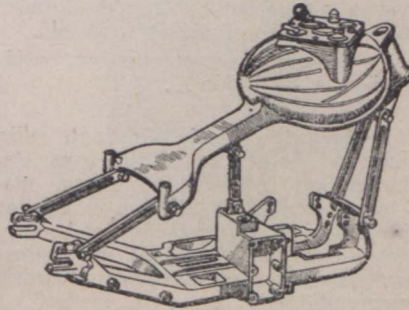
Lássunk gyakorlati példákat: Az egyik nagy gyár technikai ismeretést adott közre az általa felhasznált könnyűfémekről. A táblázatból kiderül hogy a 350-es óhév motorjának — esakis motorról van szó — alumíniumból készült forgattyúháza és sebességváltó doboza 7,5 kiló nyom, míg ha ugyanezeket a részeket elektróból készítik, úgy az összsúly már csak négy kiló, tehát a megtakarítás kereken három és fél kiló. Az 500-as modell zárt elsőlánc-tokját elektróból készítve a úly-

megtakarítás kereken öt kiló! Az elektró egyedüli hátránya a könnyű megmunkálással szemben az, hogy ha az óvóintézkedéseket nem alkalmazzák a kellő gondnal, úgy a megmunkálás alkalmával meggyulladhat, elég lehet, mert hiszen minden fotografus tud róla, hogy a magnézium drótlalakban akár gyufával is meggyújtható.

*

Sajnos, eddig senkinek sem jutott eszébe az elektróból készült vázzal kísérletezni. A németek és a franciák már régen próbálkoznak duraluminium és alpacx — mindkettő szintén magnézium-alumínium-szilícium alapanyagú-könnnyűfémvázakkal, de a motoros közönség húzódozik, nem akarja megérteni, hogy megfelelő méretezés esetén ezeknek a vázoknak a szilárdsága és ellenállóképessége nem marad el a szabványos acélsőváz mögött.

Vegyünk példának a németek által sokat használt és különösen a repülőgéptechnikában mindennapos duraluminiumot és hasonlítsuk össze a köznap minőségű acéllal. Ha két ugyanolyan nagyságú kockát vizsgálunk meg acélból és duraluminiumból, úgy kiderül, hogy a könnyűfémkocka súlya egyharmada az acélkockának, viszont szilárdsága valamivel több,



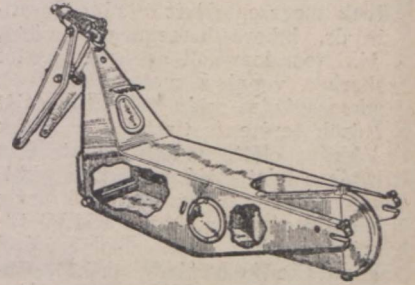
A francia M.G.-nek egész váza, sőt a tartánya is préselt alpacxból készül.

az acélkocka szilárdsága felénél. A duraluminiumból készült préselt váz részeit ennek megfelelőleg sokkal vastagabbra kell méretezni, a kész komplementum súlya mégis sokkal kisebb.

*

A könnyűfém dugattyúkról nem is beszélve, ma már köznapivá váltak a könnyű fémekből készült lábtartók, szabályzókarok, lámpatartók, az angol AJS-gyár például évek óta hoz forgalomba szupersport gépeket, me-

lyek kupplungtárcsái, szelephimbái, sőt lánckerekei is könnyűfémekből készülnek, sőt egyik-másik TT modelljének tartánya is könnyűfémekből készült. Hát még a könnyűfém hajtókarok, melyektől olyan sokan fáznak, pedig ha tudnák, hogy az autbord csónakmotorok hajtókarjainak nagy-



A La Mondiale préselt könnyűfém váza.

része könnyűfémekből készül és az ötezres fordulatszámok méregfoga sem tudja őket kikezdeni.

*

Hol nyílik még tér a könnyűfém alkalmazására? Villákat, kerékabrocsokat, fékeket lehet könnyűfémekből készíteni és nem kell nagy fantázia annak elképzelésére, hogy az ilyen gépek stabilitása és használhatósága a súly csökkentésével kedvezően befolyásolható. Csak éppen nem kell fájni az újításoktól. Ne feledjük el, hogyan nevetett az egész technikusvilág azon a merész, sőt vakmerő technikuson, aki könnyűfémekből készült légesavarral akarta pótolni a repülőgépek fa-propellerét. Addig nevettek rajta, amíg a könnyűfém propeller átment a köztudatba és amíg lassan, de biztosan kiszorította a fecsavart az aviatika kelléktárából.

BUDÁN OLAJ

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

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

MI UJSÁG SZERKESZTŐ UR...?

— Miért késett a Motoros?

— Bevártuk a TTC túraversenyt.

— Hallom, az eseménytelen nyár után eseménydús őszt ígér a sportfőhatóság?

— Úgy van. Mielőtt azonban az őszi sportprogramra rátérnénk, az október 23-án d. e. 9 órakor megtartandó első országos Szent Kristóf ünnepségről és az ezzel kapcsolatos gépjárműszentelésről kell szólanunk. Az ünnepség színhelye a jáki templom előtti térség lesz, ahol a szentmisét, a szentbeszédet, valamint a gépjárművek megszentelését Serédi Jusztinián dr., bíboros-herceggel végzi. A jáki templom elől a Szent Kristóf szoborhoz vonul a menet és annak megkoszorúzása után folytatja útját a Hősök terére és tiszteleg a Hősök emlékköve előtt. A rend fenntartása érdekében felette ajánlatos, ha a résztvevők október 22-én d. e. 10 óráig bejelentik részvételüket a KMAC titkárságánál, bár azok elhelyezéséről is gondoskodás történik, akik az ünnepség reggelén a Milleniumi emléknél levő hidfőnél a helyszínen jelentkeznek. Részletes tájékoztatóval a KMAC titkársága szolgál, ugyanott szerezhető be 4 pengő ellenében a Szent Kristóf plakett, melyet megszentelve, utalvány ellenében a helyszínen ad ki a rendezőség. Ajánlatos, ha az ünnepségen minél többen jelennek meg, legyen az a magyar motorizmus impozáns seregszemléje!

— Ezek után jöhet a sportprogram! Október 30-án rendezi a KMAC Gugerhegyi versenyt 50–200 pengős pénzdíjakkal, majd november 1-én futják le a táti-lanszét. Mindkét verseny bajnoki pontszerző



lévén, különös érdekességre tart számot, de komoly külföldi részvétellel is számolhatunk. Henne világrekordkísérletet jelentett be Tátra, remélhető, hogy végre csak ugyan vendégül láthatjuk a jeles BMW exponst. Novemberben kerül sor a Kispesti AC rókadadására, majd nov. 20-án a KMAC megismétli jól sikerült Triálját, ezúttal a Nagyszénás kapaszkodóin. Hild Károly portyázásai két pompás non-stop szakaszt eredményeztek egyik (Pilisszentiván felől) 2,5 km, a másik (Piliscsaba felől) 7 km hosszú. Utóbbi a kékjelzésű tú-

ristaúttal egyezik. A terep megválasztásánál a rendezőség különös gonddal van arra, hogy az őszi esőzések közepette is jól járható terepen bonyolítsa le szép sikerűnek ígérkező őszi triálját.

— Külföldi versenyek?

— Elcsendesedett minden. Utolsó meglepetésként a marseillei GP-n az Alfa Romeo privátmenő Sommer 400 km-es távon 175,7 km rekordátlaggal győzött az egymást öldöklő Varzi (Bugatti), Fagioli (Maserati) és Nuvolari (Alfa) trió előtt. Szezonvégi kuriozusképpen ing. Giovannini, az Alfa menedzser megóvta az Alfa menő Sommer győzelmét, mert szerinte a háromszor is állott, második helyre került Nuvolari köreit elszámolták...

— Úgy látszik, Alfáéknak megártott a sok idej győzelem!

— Van benne valami. Jövőre azonban melegebb lesz a helyzet!

— Hogy-hogy?

— Hir szerint Bugattiék fokozott ambícióval készülnek a hegemonia visszaszerzésére, a Maserati portán is fogadkoznak, Louis Delage pedig, ha elkészül versenymasinaival, jövőre ismét beleszól a hegemonia kérdésébe. Kívüle más francia gyárról is sütnognak...

— Más előkészületek a jövő esztendőre?

— A montecarlói csillagtúra szabályai már megjelentek. Komoly dolog lesz télvíz idején a 40 km-es átlagot az összes ellenőrző állomások között betartani, annál is inkább, mivel a propozíciók bizonyos kötelező utvonalak abszolválását írják elő.

— Új nagy verseny is van kilátásban a — Lidón...

— ?

— Igen, ám. Az épülő „Ponte sulla Laguna” beiktatásával 4 km-es cirkuíttet kap a lagunák városa, melyen a szakértők 140 km-es átlagot jósolnak. A verseny szeptemberben, grandiózus csillagtúrával és motorcsónakversennyel karöltve kerülne megrendezésre.

— Más hírek?

— Fred S. Duesenberg, a híres amerikai konstruktor autóbaleset áldozata lett. Duesenberg gyermekkorában került Németországból az újvilágba, ahol szülei farmot alapítottak. Duesenberg egyike volt a legkiválóbb autómérnököknek. Amerikában ő volt a soros 8 hengeres motor atyja, ő alkalmazta először a négykerékfeket és a kompresszort. Az 55 évet élt Duesenberg fiatalabb korában egyike volt az újvilág legeredményesebb versenyzőinek.

— Légi hírek?

— A német megbízhatósági körpülésem 100 gép vett részt többször is váltott vezetéssel. Egyik érdekessége volt a versenynek, hogy a résztvevők szülőföldjükön alkalmas kényeszerleszállási terepeket is tartoztak felkutatni, amit a zsüri jó pontokkal honorált. Ennek folytán mintegy 200 kis repülőteret fedeztek fel a résztvevők a legeldugottabb helyeken végzett leszállásokkal pedig a repülésnek pompás propagandaszolgálatot tettek.

— Más hírek?

— Angliában is kezdik felismerni az autordmotorok jelentőségét. Az egyik gyár olcsó kis kéthengeres motort hozott ki „Britannia” néven. Reméljük, csakhamar nálunk is képviselve lesz.

— Halljuk az apsorágokat. Táviratstilusban!

— Az USA automobilprodukcója az idei év első felében a tavalyihoz viszonyítva 45%, 1929-hez viszonyítva pedig 74% csökkenést mutat. Más. A német motorkerékpárgyárak kartellje a kis gépek árát 7%-kal, a nagyobbakat 5%-kal emelte. Ismét más. A floridai Palm-Beachben megtartott repülőgépszépségversenyen 80 gép közül egy Farman típusú utas-



szállító limousine vitte el a pálmát. Az áramvonalba szabott gépmadár beigeszínű volt. Megint más. A mannheimi Carl Benz emlékművet, melyet az automobil halhatatlan nevű feltalálójának emlékére emelnek, husvétkor fogják leleplezni. Újabb. General Motors is bevezette az ötnapos munkahetet. Ismét más. A Daimler-Benz művek cáfólják a telepek Untertürkheimben való összpontosításának tervét. Tehát Mannheim tovább dolgozik. Más. Az olasz kormány a tripoliszi GP rendezőségének az anyagi eszközök előteremtésére sorsjáték rendezésére adott engedélyt. Tanulságos. Megint más. Londoni jelentés szerint a szezon legdrágább kocsija az ultramodern kivitelezésű Royal típusú „Golden Bugatti” lesz. 12.76 l hengerűrtartalom, 177 HP teljesítmény stb.

— Az idén elmarad az Olympia Show: az új modellek azonban nem!

— Ezzel befejeztem mondókámat. Viszontolvasásra november 15-én!

Vennék használt BMW motorkerékpárt.

Mihály Lajos, Hódmezővásárhely, Teleki ucca 34.

Vásároljon Érden telket a Hamzsabég-i erdőben!

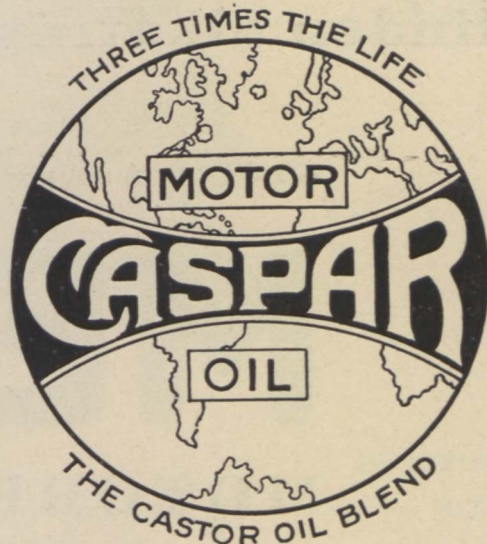
Gyönyörű erdős részt vehet pár pengős havi részletre. Gyermeknek felbecsülhetetlen előny!



Felvilágosítással az

„Érd és Vidéke“

budapesti kiadóhivatala, Rudolf rakpart 8. (Tel.: 235-38) szolgál.



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

Caspar olajok főbizományi lerakata:

PAJORIMRE, BUDAPEST

VI., Jókai-utca 26. Telefon 202-28

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 eszközölök.

Eredeti Puch alkatrészek gyári áron kaphatók!

BIRÓ JENŐ

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

Minden alkatrész állandóan raktáron!

Ezért vásároljon minden motoros

MÉRAY

MOTORKERÉKPÁRT!

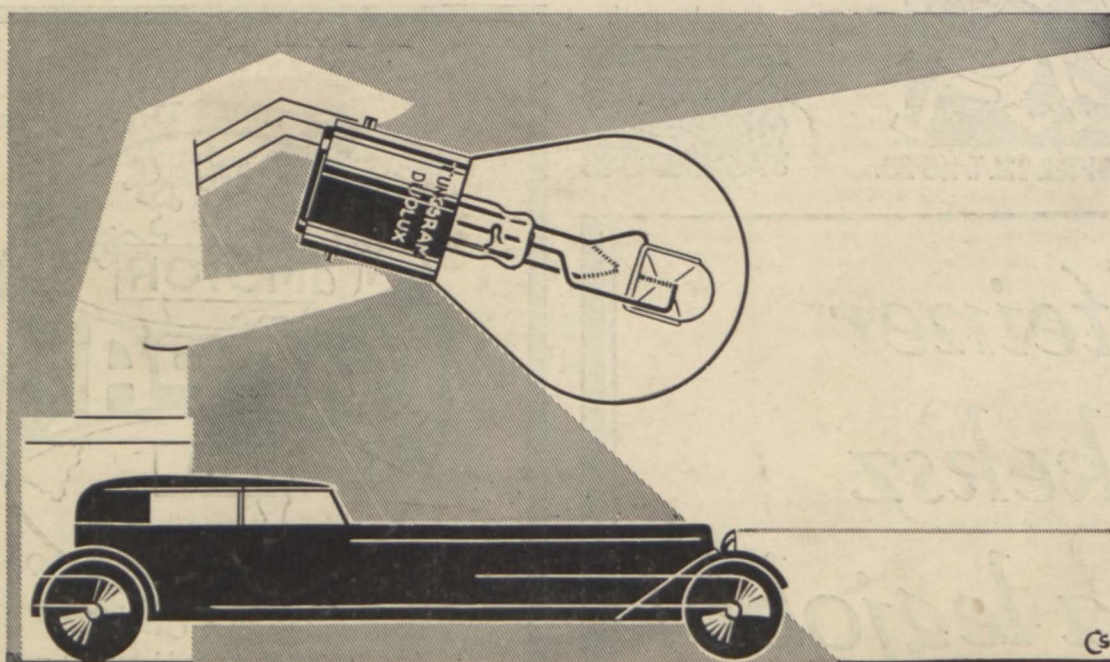
TEKINTSE MEG ÚJ TIPUSAINKAT!

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