

HENNE VILÁGREKORDER —
SOK KÉP AZ ŐSZI VERSENYEKRŐL
ÚJ MODELLEK.

ÁRA
40
FILL.

a Motoros

MOTORKERÉKPÁR, AUTOMOBIL
MOTORCSÓNAK, REPÜLÉS

IV. ÉVFOLYAM
17. SZÁM
1932. nov. 15.

A LEGNAGYOBB PÉL.
DÁNYSZÁMU MAGYAR
MOTORSPORTLAP ●

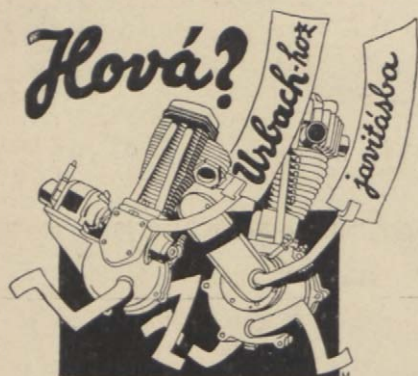


Pathó Gyula (500 Rudge sc.) nyerte a magyar
oldalkocsis bajnokságot.

reb. Hafa Ortho Últra lemezen

A Rudge márka páratlan sikerrel szerepelt az idei bajnokságokért
vivott küzdelmekben. Kozma és Kesjár révén két szülő bajnok-
ság, Pathó révén pedig a rendkívül értékes oldalkocsi bajnokság
díszíti a márka diadalmi babérkoszoruját.





VI. HUNYADI-TÉR 12. T. 116-28.

NE KISÉRLETEZZEN:

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

motorkerékpárját csak a vezérfé-
selelnél javítják hozzáértéssel és
hosszu évek tapasztalataival.

Speciális szerszámok! Alkatrészek!

MAJLÁTH M.

BUDAPEST, V., GRÓF ZICHY JENŐ-U. 17.

Használt motorke-
rékpárok bizományi
közvetítése, alkat-
részek felszerelési
cikkek legolcsóbban
**Royal Enfield,
Super X, New
Hudson alkat-
részraktár
DÖMPING!**
Motorkerékpár
lakat P 7--től
Lábtartó párja
P 8--től
**PÁPAI
MOTORSERVICE**
V., Hollán-utca 15.
Lipót-körutnál.

Motalkóra van szüksége?

Mielőtt vásárolna, kérjen ajánlatot a

Rolls Garage-től

melynek kartellenkívüli kutja meglepően olcsó
üzemanyagot mér.

Megpróbálta már 100%^o-os pennsylvaniai olajunkat?

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

**Vásároljon
Érden telket**

a Hamzsabé-gi er-
dőben! - Gyönyörű
erdős részt vehet
pár pengős havi
részletre. - Gyermek-
eknek felbecsülhe-
tellen előny!

Felvilágosítással az
Érd és Vidéke
budapesti kiadóhi-
vatala, Rudolf rak-p.
8. (T. 235-38) szolgál.

A motoros szakmában előforduló
nyomtatványok
készítésében specialista az

**ÉGYESÜLT KÖ-
KÖNYVNYOMDA,
KÖYV- ÉS
LAPKIADÓ R.-T.**

V, Tátra-u. 4. Tel. 107-68, 224-07

HENNE (BMW)

VILÁGREKORD

BOSCH mágnessel

és

BOSCH gyertyával

OKTÓBER, NOVEMBER, DECEMBER, JANUÁR, FEBRUÁR ÉS MÁRCIUS HÓNAPKÁBAN 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 csekszámla száma: 48.438.

IV. ÉVFOLYAM

BUDAPEST, 1932. NOVEMBER 15.

17. SZÁM.

Előgyűjtés

A mikor elterjedt annak a híre, hogy Gömbös Gyulát neveztek ki miniszterelnöknek, örömmel vehettük tudomásul, hogy végre az automobilizmus őszinte és lelkes barátja került a kormányelnöki székbe. Gömbös Gyula ugyanis nem tartozik a szigetelőszalaggal körülkanyarított, délibábok taraján álmos-álmódóva nyargaló és ötdioptriás rózsaszínű szemüvegen át is rövidlátó fantasztaák közé. Gömbös Gyula a realitások embere, aki minden benzinpusztítóban régen felismerte a nagy nemzeti célok szolgálatába állítható erőt, melyet fejleszteni: hazafias feladat. Gömbös Gyula a realitások embere és biztosak vagyunk benne, hogy realisan is fog megfelelni a magamagának feladott penzumnak, melyet a száz pontok egyikében úgy cirkalmazott körül, hogy: a gépjárműforgalom fejlesztése.

A motorizmus fejlesztéséhez nem kell svarcküszternek lenni; csak éppen látó szemmel kell vizsgálni a kérdést, a megoldás magát kínálja. Nem kell hozzá varázsvessző, csak éppen erélyes karmesteri pálca, kissé meg kell olajozni mindössze a fejlődés útját és elrúgni előle azokat a gátakat, melyeket egy évtized hozzánemértése állított az útjába.

Mi kell a motorizmus fejlesztéséhez? — tesszük fel a kérdést. A válasz egyszerű: meg kell könnyíteni a gépjárművek beszerzését, olcsóbbá kell tenni az üzemet és meg kell szüntetni azt a közhangulatot, mely hivatalos és nem-hivatalos oldalról nyilatkozik meg a motorizmus ellen. Meg kell könnyíteni a gépjárművek beszerzését? Igen. Le kell szállítani és részben eltörölni a vámokat, el kell törölni a luksuszadót. Olcsóbbá tenni az üzemet? Csökkenteni kell az üzemanyagok horribilis kincstári részesedését, rövidebbre fogni a szeszkartell gyeplőjét és elvenni a motalkókirályok palotaépítő étvágyát. A közhivatali gátak? El kell tüntetni az adóvállomási ívekről a gépjárműbevallást követelő szakaszt, mely oly sok tehetőt is elriaszt az autováslástól. Meg kell reformálni a vizsgarendszert, mely félig mérnöki tudást követel attól, aki maga akarja vezetni kis mellénysebutóját. Be kell szüntetni a horribilis vizsgadíjak szedését, meg kell akadályozni a felesleges és csak újabb költségeket okozó újvizsgáztatásokat. Meg kell reformálni a közhivatali hangulatot, a rendőri szellemet, mely hamiskártyásként kezeli és kerületi kapitányságok tisztatartan előszobáiba, utcai nők közé invitálja azt a motorost, akit apró kihágáson értek.

És utakat kell építeni. Fedezetet könnyű találni. Nemcsak az autósok használják az utakat, hanem a lovaskocsik is: méltányos tehát ezekre is útdátó kivetni, mert nem jogszerű, hogy azok is élvezzék azt az előnyt, melynek terhét kizárólag mások viselik. Lehetővé kell tenni a teherfuvarozást és a MAV érdekében nem megfullasztani az egészstenciák ezreit és ócskavassá silányítani az adandó alkalommal nagy nemzeti értéket jelentő teherautóparkot.

És kézbe kell venni a motorsportok fejlesztését. A

mostani enervált és használhatatlan apparátust nyugalomba kell küldeni, életképes és a motorsportokat nem szükséges rosszként vagy éppen jutányos cégéreként kezelő kézbe kell adni az irányítás gyeplőjét.

Egy nemzet kultúrértékét ma már — különösen azóta, amióta az amerikai nők kölnivizzel mosdanak — nem a szappanfogyasztás mértéke alapján klasszifikálják, hanem aszerint, hogy hány autó és motor szalad az országútjain. Mi is szeretnénk berukkolni az elismert kultúrállamok közé. És éppen ezért vigyázzuk nagy várakozással Gömbös Gyula beigert autó- és motorfejlesztő programját.

Ünnepélyes díjkiosztást rendezett a minap a kámac. Szónoklatok szóvirágainak édes illata lengte körül a termet és akiknek leghőbb és legfőbb vágyuk minden adandó alkalommal fenéki beleszókolni a KMAC nagyságába, azok zavartalanul és nyakló nélkül áldozhattak különös hajlamaiknak. Bele is csókolt a KMAC-ba az egyik szónok egy akkora és mézédés nyelvespuszit, hogy csak úgy ajult belé a derék Taks bácsi. Szép, kerekded, fordulatos szónoklatában minden szépség, jószág és gyönyör kiapadhatatlan gejrőjét fedezte fel a kámacban, oly emésztő szerelemmel beszélt, hogy az előtte levő tányéron megmaradt rostélyosdarabkákból a megatottságtól lassan olvadni kezdett a fagygy. És a hódolat extázisába belerévülve, középiskolai emlékektől kisérve újraplagizálta azt az életünket és véruinket címzésű recipét, mely hatásos szónoklatok csattanó befejezéséhez éppen olyan jeles remédium, mint hascsikarás ellen a szódabikarbóna. Az újult hódolat és roppant szerelem manifesztációjaképpen felszólította tehát a jelenlévőket, hogy pattanjanak fel majd annak sikeres befejezte után dörögjenek háromszoros kemény vivátot a KMAC-ra. A jelenlévők elkezdtek pattanni, azaz, hogy csak részben. Igen kis részben. Pontos matematikai kalkulációk után kitűnt, hogy a több mint ötven résztvevőből csupán nyolcan voltak hajlandók pattanni, közöttük Taks bácsi is, akinek pattanása önpattanás volt és mint ilyen, pedig — a régi görög bölcsek tanítása szerint — nem számít. Pedig roppant felemelő látvány lett volna, amint a

kéznél nem levő élesrefent szablyák helyett mint pót-szerek a villák és kések repültek volna ki a tányérokban szomorkodó mócsingok és lerágott csontok mellől és villogtak volna büszkén az általános hódolat lelkesedésében. Nem villogtak sem a kések, sem a villák, de még a fogpiszkálók sem. Hiába — tempora mutantur.



A Vacuum Oil Co Rt. löncsöt adott a Hungáriában a világrekorder Henne (1) tiszteletére, melyen megjelent Boross Zsigmond igazgató (2), Delmár Walter (3), Feledy Pál dr. (4), Kilián német bob-bajnok Henne barátja (5), Vajda Gyula (6) és Gáthy Sándor (7).

KARÁCSONYI UNNEPI SZÁMUNK

december 20-án jelenik meg. Erdemes cikkek, pályázat, sok illusztráció. Jegyezze elő idejében laparusítójánál, mert tavaly három nap alatt fogyott el az utolsó példányig. A karácsonyi számunk ára 50 fillér lesz.

A GUGGERHEGYI VERSENY

Táblás nézőterek előtt kacskarin, gózott végig a verseny kezdetét jelző zárókocsi a Guggerhegy szertintinjein. A közönség pompás őszi napsütésben utókúrázott és állapította meg, hogy:

— *A verseny első győztese — A Motoros...*

Valóban, rózsaszín programkiadásunk a nagy konkurenciában is abszolút győzelmet aratott.

A starthelyen már rá is dörög egy motor...

Megindul a rekordostrom!

A rekordok azonban állják a sarat. Lukavecz a 175.ös csoportban bravuros stílusban viszi győzelemre kis Francis Barnettjét, a rekordot azonban nem sikerül megdőntenie. Kiss Laci (Puch) 250-es rekordja ugyancsak visszaveri a legnépesebb csoport mezőnyének rohamát. Kesjár (250 Rudge) mindazonáltal „bajnoki stílusban” arat diadalt...

De mi ez? Egyesek kétszer mennek! A közönség nem tudja mire vélni a dolgot, az eredményeket sem közlik... Az a bácsi ott, a Mobiloil zászló tövében a megafonok után kutat hasztalan, a szomszédja megazon esodálkozik, hogy pl. Déghy dr., a KMAC büro-mindenese nem ajánlotta fel saját jól felfogott fizetéséből azt a kis hányadot, amibe a megafonok felszerelése került volna...



Kozma (Rudge)

kocsis útvonal rekordját is megjavítja.

Jönnek a túrakocsik! A Wilhelm--Schwab párviadal a Guggerhegy fordulóra megfelelőbb építésű kocsija révén a Bugatti-vezető Wilhelm győzelmét eredményezi minimális differenciával de — új osztályrekorddal.

Megdönthetetlen a pályarekord!

Ugylátszik! Esterházy rekordja Hartmann rohamát is túléli. Pedig a kébtütyöktengelyes 2.3 les „Bubus” erősen nekirugaskodott... A kis 1.5 l-es Bugattival nem volt szerencséje Hartmannnak. A motor tarokkozott... (Pedig most bridge a divat, jegyezte meg valaki).

Igy ért véget a verseny Boschék és Biehnék osztatlan öröme: az abszolút győztes Kozma Rudge-gépe Bosch-mágnessel és gyertyával, továbbá Biehn-féle benzolkeverékkel

egy sovány másodperccel megmenekül a haláltól. A következő kategória győztesek Zamecsnik (350 Rudge), Kremm (350 MÁG sc.) és Bauer (500 Norton sc.) szintén új osztályrekordokat futnak, utóbbi saját oldal-

Szóló motorkerékpárok.

175 kcm-ig: 1. Lukavecz F. (Francis Barnett-Villiers) 2:07.43 mp. — *Limitidőn (2:10 mp) túl:* ifj. Erben J. V. (DKW) 2:21'19 mp.

Rekord: 1931. Zbóray F. (DKW) 2:04'82 mp.

250 kcm-ig: 1. Kesjár J. (Rudge) 2:01'47 mp, 2. Erdélyi F. (Rudge) 2:03'57 mp. *Limitidőn (2:05 mp) túl:* Stern E. (Puch) 2:07.56 mp, Winkler J. (Méray-Jap) 2:14.23 mp, Anders E. (Ariel) 2:14'78 mp, Földszin J. (Ariel) 2:18'9 mp és Lukits L. (Méray-Jap) 2:51'30 mp. Komlóssy E. (Monet Goyon) defektus. Hauer K. (Rudge) bukás miatt feladta.

Rekord: 1931. Kiss L. (Puch) 2:00'53 mp.

350 kcm-ig: 1. Zamecsnik T. (Rudge) 1:50.40 mp. kat. rekord! 2. Kremm J. (MAG) 1:56.20 mp. *Limitidőn (2:00 mp) túl:* Andó A. (Velocette) 2:12.29 mp, Bakonyi F. (Calthorpe) 2:13'05 mp és Rövid S. (Calthorpe) 2:15'14 másodperc.

Rekord: 1931. Zamecsnik T. (Velocette) 1:51'01 mp.

500 kcm-ig: 1. Kozma E. (Rudge) 1:46'58 mp. A nap legjobb ideje! Motorkerékpáros útvonalrekord! *Limitidőn (1:55 mp) túl:* Martinecz R. (Rudge) 1:56'19 mp.

Régi kategória és útvonalrekord: 1931. Kozma E. (AJS) 1:49'12 mp.

1000 kcm-ig: 1. Kozma E. (500 AJS) 1:48.02 mp. Kat. rekord! *Limitidőn (2:00 mp) túl:* Gutschy K. (600 Scott) 2:18.28 mp.

Régi rekord: 1928. Wolfner L. (Sunbeam) 1:59.64 mp.

Oldalkocsis motorkerékpárok.

350 kcm-ig: 1. Kremm J. (MAG) 2:14'97 mp. Kat. rekord! 2. Kiss I. (Velocette) 2:18'47 mp, 3. Gerő A. (MAG) 2:25.25 mp. *Limitidőn (2:28 mp) túl:* Andó A. (Velocette) 3:00'39 másodperc.

Régi rekord: 1931. Wittenberg J. (Velocette) 2:20.54 mp.

600 kcm ig: 1. Bauer J. (500 Norton) 2:01.14 mp. Oldalkocsis útvonalrekord! 2. Pathó Gy. (500 Rudge) 2:02'07 mp. *Limitidőn (2:06 mp) túl:* Eckmayer F. (500 BSA) 2:14'51 mp. Bauer J. (500 Bauer spec.) leállt.

Régi kategória, és útvonalrekord: 1931. Bauer J. (Norton) 2:01'20 mp.

Túrakocsik.

750 kcm-ig: *Limitidőn (2:20 mp) túl:* Huszár György (Austin) 2:48.33 másodperc.

Rekord: 1930. Solti L. (Austin) 2:43'78 mp.

3 l-ig: 1. Wilhelm S. (Bugatti) 2:12.41 mp. Kat rekord!
Régi rekord: 1929. Verebélyi L. M. (Lancia) 2:18'57 mp.

5 l-ig: 1. Schwab K. (Austro Daimler) 2:13'26 mp.

Rekord és útvonalrekord: 1929. Wolfner A. (Steyr) 1:54.90 mp.



Schwab Károly (Austro Daimler) a célfordulóban.

A célnál levő időmérők azonban tudják a baj okát:

— *A startszalag nem volt jól kifejtve, ezért nem mért az óra...*

Dőlnek a rekordok!

Végre megtörik a jég! Kozma (500 Rudge) új motorkerékpáros útvonalrekordot fut, de az Esterházy (2.0 Bugatti)-féle sokéves pályarekord

tartányában futotta le a versenyt. Gáthy Sándor, a Vacuumék propaganda menedzsere, mint a Mobiloil és Sphinx szalagok igazolták, izlésesen öltöztette gálába a versenypályát.

Végszó: a közönség megafonok híján és a november eleji ünnepnapok miatt csak negyednapra értesült az eredményekről...

...melyek íme így hangzanak:



Dörög a motor a Guggeren.

1. Hartmann a kis Bugattin mesterien jön ki a célfordulóból. 2. A célban csak kevesen szomorkodtak, mert itt lehetett a legkevésbé látni. 3. A győzelmek szülőapjai: dr. Waldhauser Géza vezérigazgató és Fullmann Sándor, akiknek a versenyzők a pompás Biehn-féle benzol-üzemanyagot köszönhetik. 4. Stern Endre (250 Puch) a fordulóban éppen egy elkésett cserebogarat rug félre az utból. Vagy nem? 5. Wilhelm Sándor (3.0 Bugatti) jól veszi a célkanyart. 6. Hartmann (2.3 Bugatti) vágja a fordulót, első jobb keréke egészen a gyepen faral. 7. Lukavecz (175 Francis Barnett) könnyen nyerte a kategóriáját. 8. Ez Martinecz — nem Martinek —, az a gyerek, akiről még sokat fogunk hallani, ha leszokik texasi vadságáról. 9. Kozma (500 Rudge) nemcsak motoros utvonaltrekordot futott, hanem a napnak legjobb idejét is abszolválta. 10. Kesjár (250 Rudge) Stern Endrét utánozza, ugylátszik a cserebogár ott maradt a porondon. 11. Kremm (350 MAG/sc.) győzelmé nem volt meglepetés ilyen utással mint a Zamecsnik Jóska nem kunszt versenyt nyerni.

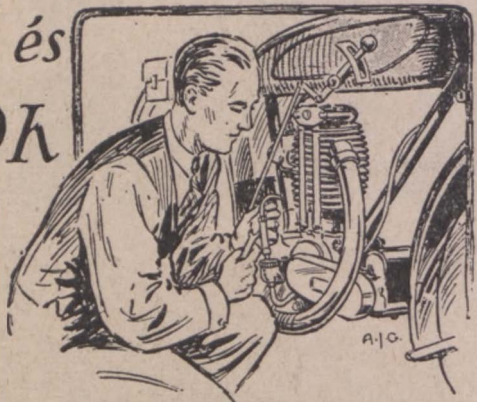
Versenykocsik.

15 l.-ig: Limitidőn (1:53 mp) túl:
Hartmann L. (Bugatti) 1:58.96 mp.

Rekord: 1929. Szénássy A. (Bugatti) 1:50'91 mp.
3 l.-ig: 1. Hartmann L. (2'3 Bugatti) 1:46.87 mp. Kat. rekord!

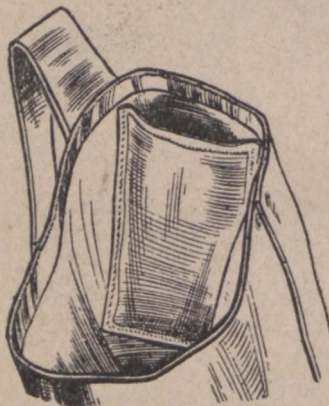
Régi rekord: 1931. Hartmann L. (Bugatti) 1:47.75 mp.
Utvonal rekord továbbra is: 1928. Esterházy A. (Bugatti) 1:45'66 mp.

TÉLI TIPPEK és TANÁCSOK



melyekre minden motorosnak szüksége lehet...

Még néhány nap és itt a tél, jönnek a fagyos, ködös reggelek, amikor bizony jól neki kell iltóznunk, hogy kényelmes-melegen érezzük magunkat motorunkon. Különösen hosszabb túrákra, órákig tartó motorozásokra kell tisztességesen felkészülnünk: gumicsizma, jól bélelt kesztyű, jó meleg és főleg szélmentes ruházat nélkül ne is induljunk útnak. Van azonban egy tippünk, amit kevés motoros ismer, pedig egyszerű élettani tapasztalatokból származik: a meleg test lassabban hűl ki, mint a hideg. Induljunk tehát neki melegen. Gumicsizmánkat, kesztyűinket, kabátunkat, sapkánkat a kályha mellett melegítsük jól fel és amúgy melegében öltjük magunkra, meglátjuk milyen jól tartja a meleget az így előkészített ruházat. Azt is kevesen tudják, hogy minél szorosabb a ruházat, annál könnyebben fázunk át. Tehát kerüljük el a feszes cipőt és kesztyűt, a szűk harisnyától különösen óvakodjunk, ha nem akarjuk a fagybalsamukat dicsérő patikusokat gazdagítani. A kesztyűbe legjobb indulás előtt belefűjni, helyesebben belelehelni, ha ujjaink így is elzsibbadnak a hidegtől, úgy próbáljuk ki Martinek barátunk módszerét: abban a pillanatban, amikor az ujjak hegyén a csipést érezzük, azonnal húzzuk le a kesztyűt és dörzsöljük, töröljük ujjainkat. Néhány perc alatt

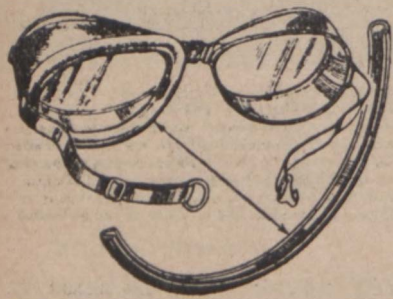


A gumicsizmára varázsolt pótzseb jó szolgálatot tesz különösen télen.

ujjaink felmelegednek és aligha valószínű, hogy aznap ismét érezzük a hideg okozta kellemetlen csipést.

Különösen télen sok bajuk van a mazsoláknak a pápaszemmel. Hideg időben ugyanis alighogy felvesszük, azonnal elfutja a harmat. Szemünk nedvessége párolog, az üveg hideg, a pára tehát lecsapódik rá. A tapasztalatlan mazsola ilyenkor törölget, de amint újra felveszi a pápaszemet, újra csak elfutja a harmat. A tapasztalt motoros, nem csinál semmit, egyszerűen útnak indul, természetesen óvatosan. Alig hűad ugyanis harmatos pápaszemmél 40–50 métert, az üveg magától, helyesebben a légáramlat és a felmelegedés következtében feltisztul és úgy lát, mint valami tizdioptriás sas.

Még a legdrágább triplexpápaszemeknek is megvan az a kellemetlen tulajdonságuk, hogy bársonybélésük egy-két ázás után kikopik, az éles drótkeret nekiszorulva a szemöldöknek és az arcnak, azt feldörzsöli, de a legjobb esetben is kellemetlen érzést kelt. Könnyen segíthetünk magunkon, veszünk egy félméter egészen vékony gumicsövet, úgynevezett drénesövet — minden kötszerésznél kapható. Ezt hosszában ollóval vagy késsel pontosan felhasítjuk és az áb-



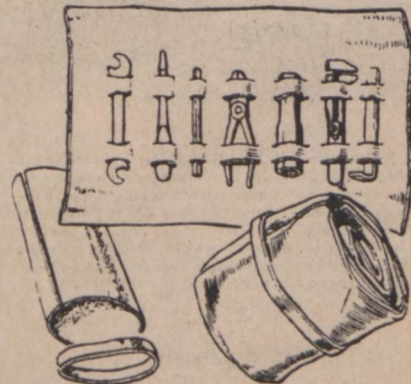
Kényelmes és szélmentes, puha keretet csinálhatunk pápaszemünknek egy kevés felhasított gumi (drén) csőből.

ránkon látható módon helyezük el. A végeket cérnával összetűzzük és már készen is van a kényelmes pápaszem, melynek az is nagy előnye, hogy majdnem szélmentesen tapad az archoz és nem engedi be a hideg levegőt.

Ha a kis Villiers — hajdanában Mills névre hallgatott — karburátorból elvesz a tú kis visszanyomó rugója, nehezen tudunk ilyesmit rögtönözni. Eláruljuk tehát, hogy a közönséges Schrader tömlőszelep belső részének kis rugója ugyanakkora, tehát jól felhasználható erre a célra.

Még nyáron sem kellemes a szerzőmunkában vagy az oldalkocsis ülése alatt szanaszét heverő szerszámok után kutatni, éppen azt a szerszámot találjuk meg a legnehezebben, melyre a legnagyobb szükségünk van. Télen egyenesen bosszantó ez a munka, mert ujjaink elgémberednek, amíg a kutatómunkával elkészülünk. Nagyszerű szerszámotartó és rendező módszert ajánlunk, nem kell hozzá más, mint egy nagy darab autótömlődarab. Megfelelő nagyságú téglalap alakú darabot vágunk ki, négy sor lyukat vágunk bele ollóval, ahogyan azt az ábrán is látjuk. A lyukakba belebujtatjuk a szerszámokat, a végén összetekerjük a tömlődarabot és egy vagy két gumikarikával tartjuk össze a tekerestet.

Aki jól nekiiltózott téli mundérjába, az nehezen szánja rá magát arra, hogy valamiért belenyúljon a zsebébe. Nagyszerű megoldás az olyan zsebpótlék, amely mindig kéznél van és amelynek legjobb helye a gumicsizma szárában belül, vagy éppen kívül van. Nem kell hozzá más, mint egy megfelelő darab tömlőből kivágott négyszögletes gumilemez, melyet hidegragasztóval rögzítünk úgy, hogy zsebet alkosson. Képzünk belső zsebet mutatunk be, de ennél sokkal célszerűbb a külső zseb, melynek legjobb helye a jobb lábikra oldalán a térdnél valamivel alacsonyabban van, menetközben tempócsökkentés nélkül is hozzáférünk különösebb keresgélés nélkül is a hidegben oly gyakran használt zsebkendőhöz. Aki nem akar ragasztani, annak akármelyik gumiszeszter néhány fillérért elkészíti a zsebet, akár melegen vulkanizálva is.



Régi autótömlőből így készítettünk pompás szerszámtekerestet.

Henne (750B MW): 244,399 km.!

Széljegyzetek a nagy táti világrekordhoz!

Két esztendővel ezelőtt, 1930 novemberében érte el Wright (1000 OEC-Temple) gépével 242'59 km-es sebességi világrekordját és szerezte vissza Hennétől Albion számára a sebességi hegemoniát. Az exvilágrekorder Henne azonban nem nyugodott. Két esztendőn át csaknem minden alkalmat megragadott a szpíd-hegemonia visszaszerzésére. Bebizonyosodott, hogy ma már igen nehéz dolog megbirkózni a rekordokkal. A motor legcsekélyebb rendellenes működése, a kedvezőtlen légköri viszonyok hónapok nehéz előkészületeit tehetik illuzorikussá. Henne azonban nem tárgított. Igazi német alapossggal és szívóssággal tört célja felé s munkáját jól megérdemelt siker koronázta.

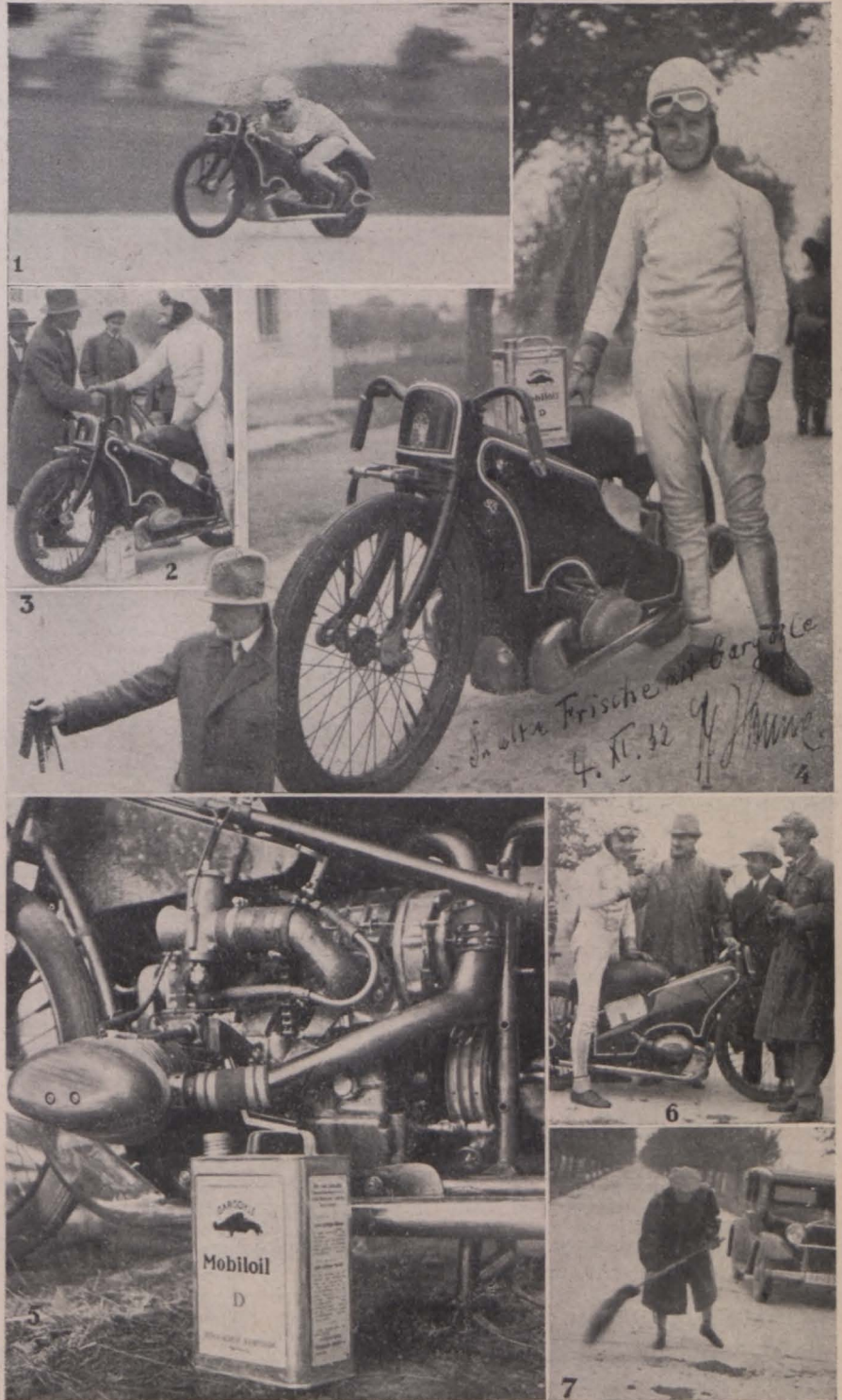
Motorosportunk külön hálás lehet Hennének, hogy sikeres világrekord kísérlete színhelyétül a magyar betont, Tátot választotta. Világrekordja újabb aranylapja motorsportunk történetének, melyet, sajnos, újabban csaknem kizárólag külföldiek írnak...

Íme a világrekorddöntés lefolyása olyan tempóban, ahogy a kísérlet maga lezajlott.

Reggel nyolc óra. Pár csendőr a betonon, izgatott drukkerok az árokban, néhány rendező, időmérők. Henne seprűvel járja végig a rekordtávtot. Új seprő, jól seper... (Utólag kiderült, hogy a kevésbé új is jól sepert — Henne kezében!) Bemelegítő futam következik úgy — 170 km-rel... Azután az első komoly nekiiramodás... Hennének pechje van: hátsó gumijáról a futófelület cefatokban válik le, Dierolf igazgató jó maréknyit gyűjt össze belőle a betonon. Baj szerencsére nem történik. Gumiszerezés, majd újabb roham, a döntő. Sikertült!

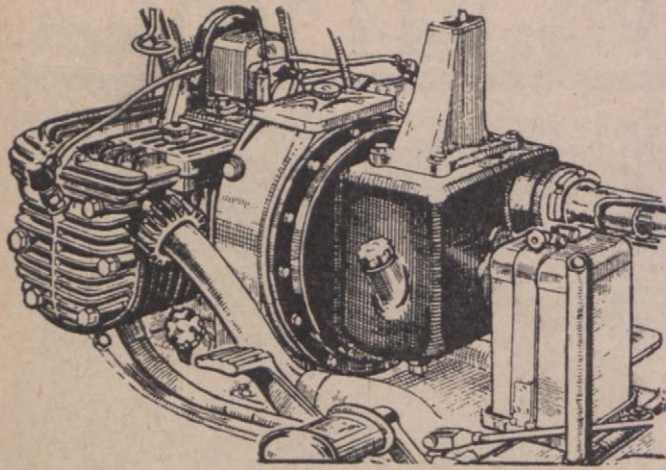
Az új világrekord 244'399 km., 14.73 mp átlagidő. A lehető legtisztább rekord, oda 14.76 mp, vissza 14.70 mp volt az idő. Derék időmérőink boldogok. Bruce oldalkocsis világrekordja után ismét jó fogást csináltak. Mindenki boldog. Dierolf igazgató nyomban rácsap a történelmi nevezetességű pompás Bosch gertyákra, a Vacuum emberei is örülnek a Mobiloil sikerének. A Hungária szállóban ebédet adtak a legboldogabb Henne tisztelőit, aki arra a legbüszkébb, hogy 750-es géppel hódította el az 1000-es gépek sebességi hegemoniáját...

Büszke is lehet rá. Gratulálunk hozzá...



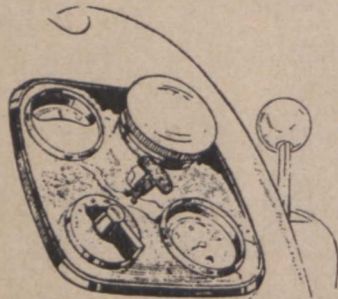
A NAGY NAPRÓL.

1. Ez az egyetlen autentikus fénykép, mely Hennét abszolút világrekordfutama alkalmával teljes iramban mutatja be. 2. Dierolf igazgató gratulál Hennének az újabb Bosch sikerhez. 3. Ilyen cefatokra szakadt Henne hátsó gumija a második menetben. 4. „In alter Frische mit Gargoyle“, — régi erőben Gargoyle-lal — írta a fényképre Henne, akinek gépén ott a kanna a világrekorder Mobiloil „D“ olajjal. 5. Legvénebb motorrókák is érdeklődéssel tanulmányozhatják ezt a képet, mely megmutatja a BMW berendezését. Az a nagy hengeralakú tok, melybe két óriáskigyónyi cső torkollik: a kompresszor. 6. Izlik a világrekorddal fűszerezett forraltbort, Hennével éppen Hild Karesi koccint, a gép jobbszélén Gáthy Sándor, a Vacuum Oil Co. rt. propagandamenedzser kétkémi állapotban áll profilt, örül a Mobiloil világrekordnak és búsul, hogy a forraltbortól neki nem jutott. 7. Henne, mint minden német, felette gondos ember, a kísérletek megkezdése előtt sajátkezüleg, helyesebben sajátseprűleg távolítja el a lovaskocsiforgalom „kézzelfogható“ bizonyítékait.



Ez a 250-es, kardánhajtásos Douglas motorja. Figyeljük meg az autótípusú sebességváltót, melynek jobboldalán, az akkumulátor felett látjuk a tokozott kardántengelyt.

Az idén nem volt Olympia! Zárva maradtak az Olympia Hall kapui, az angol gyárosok szövetsége az exportnehezégek miatt úgy döntött, hogy legközelebbi motorkerékpár kiállítását 1933-ban rendezzi, ha addig megérkezik a „Prosperity”-hez, a gazdasági fellendüléshez címzett jótékony áramlat. Nincsen Olympia, új modell viszont — annál több. Sajnos bennünket csupán technikai szempontból érdekelhetnek az új modellek, hála (?) a valutazárlatnak bizony sok versenyt fognak lemondani a magyar egyesületek addig, amíg újra begördülhetnek Hegyeshalomnál a Törékeny! jelzéssel ellátott és pompás angol motoreikliket rejtegető faket-



Az új 500-as Calthorpe tartályra szerelt kapcsolótábláján külön kulcs zárja a gyújtást: jaj a motortolvajoknak.

recek. Ezúttal tehát nem arról van szó, hogy Mazsola úr kivásárolhatta azt a masinát, melynek nyergében át akarja repeszteni az Ur 1933-ik esztendejét, tehát röviden foglalkozunk az új angol modellekkel. Technikai és általános motorismereti látókörünket gyarapítjuk, ha fogalmat alkotunk magunknak arról, hogy: mennyiben változtak meg a motorkerékpárok, milyen technikai irányelvek érvényesültek a Csatornán túl.

Az általános irány.

Lássuk először az általános irányzatot. Nem meglepetés, hogy a négysebességes váltó népszerűsége gyarapodott: amíg az 1932-es modelleknek csak 27,6%-a volt „four speed” vál-

tóval szerelve, addig az 1933-asok 42,1%-a négysebességes. A háromsebességes váltók száma 61,9%-ról 53,1%-ra csökkent és hogy még mindig akad 48%-nyi kétsebességes, abban főleg az új angol adórendeletek miatt népszerű és kétsebességes váltóval is éppen hogy használható olcsó kis miniatűr kétüteműek a bűnösök.

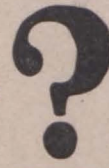
Merje még valaki azt mondani, hogy a versenyzésnek nincsen hatása a konstrukció fejlődésére! Amikor a Man szigeten az első lábkapcsolásos masina megjelent, az „okosok” nevettek és gúnyolódtak. Nos az 1933-as angol modelleknek nem kevesebb, mint 30%-a van lábkapcsolással szerelve. Mert egyszerűbb egyet rugni — ugyebár —, mint a kapcsolókarral bibelődni. Ami a hengerűrtartalmat illeti, a 250-esek száma gyarapodott a 350-esek rovására, ennek oka főleg a takarékosra vezethető visza, a kisebb fogyasztás, az alacsonyabb adó olyan előny, melyért az angol motorosok is szívesen áldoznak fel vagy 100 kcm-nyi erőt és sebességet.

OHV—SV

A legnagyobb meglepetés az óháv motorok nagy térfoglalása, pontosan kétszer annyi a felülvezérelt (ohv) és (ohc) motor, mint az alulvezérelt (sv). Ennek magyarázata egyszerű, a mai ohv motor legalább olyan megbízható, mint sv. testvére, ezzel szemben nagyobb sebességgel, az üzemanyag tökéletesebb felhasználásával hálálja meg azt a kis karbantartási munkát, mellyel minden igazi motoros amúgy is szeret elpepecselgetni. Nem kisebb meglepetés a kétüteműek számának szaporodása: a tavalyi 19,4%-ról 23,1%-ra szökött fel a kétüteműek száma, amit mindenki megért, aki becsülni tudja az igénytelen, munkabíró, alkatrészben takarékos kis „por-szívókat”.

Hogy az akkumulátorgyújtás 1933-ban jóval több gépen lesz fellelhető, az nem abban leli okát, hogy talán az akkumulátorgyújtásnak komoly

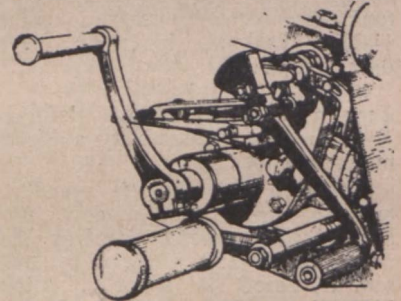
Mit hoz az 1933-as esztendő a motorkonstrukciók fejlődése terén



A négysebességes váltók, az akkumulátorgyújtás, az ohv. motorok, a 250-es modellek szaporodását mutatják az új angol modellek

előnyei volnának. Dehogy. Csak éppen meg lehet takarítani a külön mágneset és külön dinamót, ha a gyújtáshoz szükséges áramot is a dinamóból eszáljuk ki. Az akkumulátorgyújtásos gépek könnyebb indításáról szóló legendákat már régen nem hisszük el és a jó mágnes mégis csak megbízhatóbb, mint az akkumulátor, melyből ha kifogy a szusz, hát tolmobilozhatunk rogyásig.

Szaporodott a cserélhető és könnyen kiszerezhető kerekekkel ellátott modellek száma. Ma már elképzelhetetlen az olyan autó, melyen gumidefekt esetén félórás — a legjobb esetben — gumiszerkedést kell végezni. Éppen így fognak kipusz-



Erdekes és egészen újrendszerű az AJS-OK lábkapcsolása.

tolni a motorkerékpárok mai fix kerékei, mint rossz álmod fogjuk elfelejteni azokat az időket, amikor szögdefekt esetén láncokat kellett bontanunk és fékkarokat kikapcsolnunk.

Az egyes márkák.

Ez volna az általános kép. Lássuk most madártávlatból az egyes márkákkal összefüggő érdekességeket.

Az első és az angol motorgyártás modernizáló irányzatára legjellemzőbb szenzáció a 250-es Douglas. Két egymással és a menetiránnyal szembenálló henger a BMW. Kis autótípusú sebességváltó, melyből kardántengely vezet a hátsó kerékhez: tehát pontosan az a megoldás, melyet az angolok nemrég még lemosolyogtak és utópiának neveztek el. Az új Douglas szecessziós konstrukciójának azonban nagy hátránya: a magas ár, drágább ez a kis lightweight, mint a nagy 600-as túramodell, nem valószínű, hogy nagyobb elterjedtségre teheszen szert.

A konzervatívizmussal való szakítás másik bizonyítéka a 250-es ohv.



Az elhasznált nyári olajat le kell ereszteni a motorból és az alacsony külhőmérsékletnek megfelelő téli olajjal kell kicserélni.

Mobiloil Arctic
Mobiloil "A"
Mobiloil "CW"

a leggyakrabban előforduló márkák, melyeket a Mobiloil ajánlási tábla – mely minden olajkereskedőnél ki van függesztve – az egyes gépjárművek üzemviszonyainak megfelelően ír elő.

Könnyű indítás – tökéletes kenés!

Mobiloil

BEJEGYZETT VEDJEGY



VACUUM OIL COMPANY R. T.



Jön a „repülő trapéz“!

Rövidesen új, faroknélküli repülőgéptípus emelkedik a levegőbe Németországban. A német műrepülő bajnok, Fieseler műhelyében épül a masina Lippisch mérnök, a Rhön-Rossitten társaság nagyhirű aerotechnikusa tervei szerint. A gép lényeges eltéréseket mutat a pilóta-halált halt Groenhoff „repülő háromszögétől“, mely a faroknélküli repülőgépek történelmében úttörő jelentőségű volt.

A „repülő trapez“ csak 87 m széles és 46 m hosszú, maximális magassága 16 m. Két, tendemben elhelyezett motorral van szerelve, melyek együttesen 150 HP teljesítményt nyújtanak, de az egyik motor is teljesen elegendő, úgyhogy a másik mintegy tartalék-számba megy. A gép teljesen újszerű magassági kormányval van felszerelve, míg kétüléses teljesen zárt utasfülkéje tökéletes kényelmet nyújt. Lippisch mérnök lelkesen magyarázza, hogy:

— A „repülő trapéz“ két motorjával 260 km sebességre képes, percenként 1000 m-t tud emelkedni egészen 7000 m-ig!

Furcsa alkotmány a jövő repülőgépe!

Minden 57-ik emberre jut egy autó.

Washingtonból származó statisztika értelmében minden 56.5 emberre jut egy automobil. Az automobilonak ily módon értelmezett sűrűsége természetesen az USA államokban a legkedvezőbb, ahol minden 4.77 emberre esik egy autó. Második helyen Hawai áll (1:7), majd rendre Kanada és Új-zéland (1:8), Ausztrália (1:12), Monaco (1:14), Alaska (1:23), Franciaország (1:24), Gibraltár (1:25), Anglia (1:28), Dánia (1:29), Svédország (1:41) és Németország (1:95) következnek.



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

A menetsebesség és a gumikopás.

Érdekes kísérletek eredményét adta közre a minap az egyik nagy amerikai-gumigyár. A kísérletek számszerű adatokat nyújtanak a menetsebesség és gumikopás közötti összefüggés megvilágítására. A kísérletekben az 5 Celsius fok hőmérsékletnél 32 km-es sebesség mellett fellépő gumielhasználódást vették alapul. Ehhez a normálisnak mondott kopáshoz gyűjtötték különböző levegőhőmérsékleteknél és sebességeknél százalékos arányban táblázatba a kísérletek eredményeit, melyeket a következőkben közlünk:



	5° Cels.	15° Cels.	30° Cels.
32 km/óra	Norm.	91%	217%
50 km/óra	8%	117%	267%
70 km/óra	50%	175%	350%

Példaképen 5 fokos melegben 50 km-es sebességnél a gumikopás 8%-kal haladja meg a normálisnak vett elhasználódást. Ha 70 km-el hajtunk és a hőmérő 30°-os meleget regisztrál, úgy a gumikopás már 350%-kal lépi túl a normálisat.

**Az ezébben eladott 270 drb
motorkerékpárból
103 darab**

PUCH

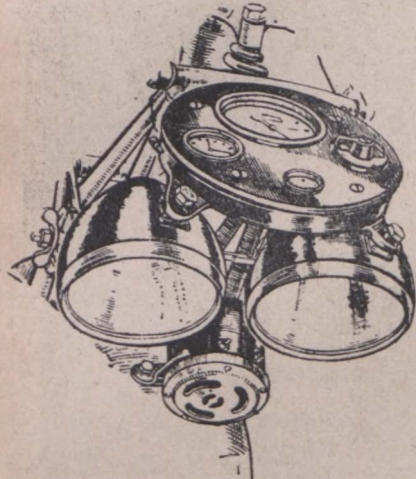
E számok minden reklámnál jobban beszélnek

Gyári fiók:

Budapest, VI., Lehel-u. 25.

Telefon: 923-40.

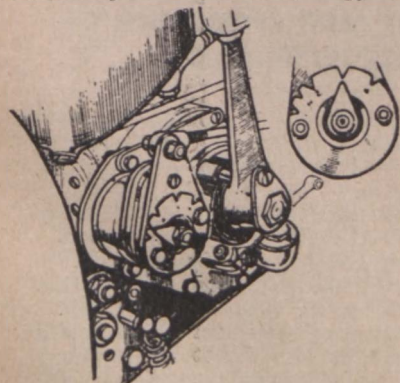
Sunbeam. A Sunbeam-gyár éveken át hallani sem akart kishengerűrtartalmú típusról, a gazdasági helyzet azonban rászorította az olcsóbb modellekre, mely szinte hajszálpontos kicsinyített mása az 500-as szupersportmodellnek. Az AJS-ek nem mutatnak sok változást, csak annyit



A PM Panthernek két reflektora van. A baloldali drégriff kapcsolja a körtéket, tetszés szerint ködlámpát vagy országúti szemkápráztatást.

állapíthatunk meg, hogy Matchlessék, az AJS-gyár új tulajdonosai saját gépeik rovására fordítanak nagyobb gondot a hajdani Stevens testvérek masináira, így például szériában kihozták azokat az ohc királytengelyes modelleket szupertymolt motorral, melyek a nemzetközi hatnaposon szereztek nagy dicsőséget az angoloknak. A motoron megtalálni a ráadás olajpumpát, a szelepszárak olajzását, a konstrukció kívülről azonban változatlan.

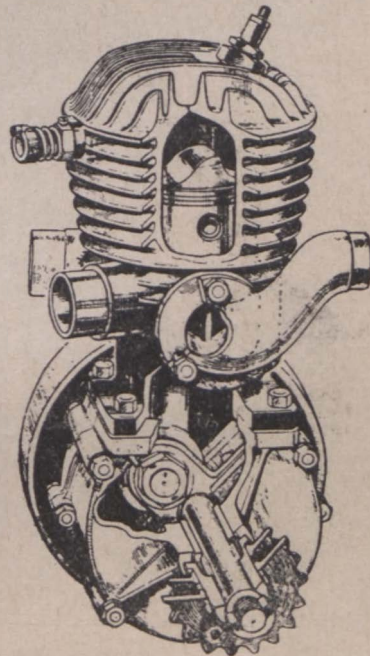
Arielék csupán annyiban változtatták meg modelljeiket, hogy szupersport gépeik négy szelep helyett csupán két szeleppel vannak szerelve, BSA-ék ügylészik ráfanyalodnak a versenyzésre, legalább is erre vall a szupersport modellek szaporodása és a katalógusban szereplő szupertymolt 500-as. A Rudge-gyár érdekes, de részben érthetetlen újdonsággal szolgált, lábkapcsolásos modelleik sebességváltóján mutató van, melyről leolvasható, hogy me-



A Rudge lábkapcsoláson mutató is van, a berendezés célja homályos, legfeljebb arra jó, hogy Mazsola úr valóban freilaufban rúgja be a motort.

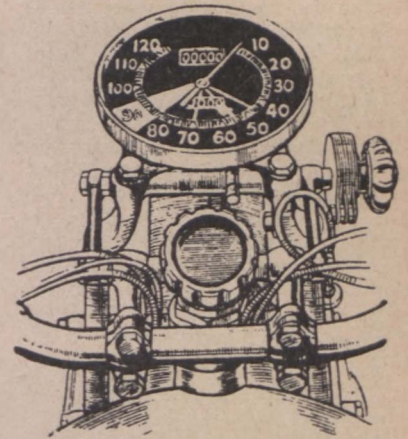
lyik sebesség van bekapcsolva. A dolog nagyon célszerűnek látszik, egyetlen hibája azonban az, hogy a mutatót mindenki látja, csak éppen a vezető nem, hacsak az le nem száll, vagy pedig nem hord magával — tükröt. Talán az a célja a mutatónak, hogy Mazsola úr ne rúgja be a motort olyankor, amikor a váltó nincsen freilaufra állítva? Az új Rudge-ökön kívülről csupán a ragyogó alumíniumöntvényből készült láncbúra tűnik fel és új modellek az az 500-as szupersport modell számít, melynek csupán kipuffogószelepei vannak sugarasan elrendezve, akár csak Handley, Nott, Tyrell—Smith és Walker pompás versenygépein.

Érdekességek sürgőnyistilusban.
A mindennapi motorozás kényel-



Ilyen a 150-es kétütemű Jap-motor, Villiersék könnyei a rajzon nem láthatók.

mességét fokozó berendezésekben sincsen hiány. Így a PM-ek drégriff-re járó reflektorkapcsolója érdekes, a tolvajok elleni védekezésnek hatásos eszköze a Calthorpe-gyár gépein



A Sunbeameken akkora a kilométeróra, hogy akár a réti sasok is leolvashatják a sebességet.

— 1933-ra kizárólag 500-asokat gyárt — megtalálható gyújtáskikapcsoló kulcs. Nemkülönbön érdekes a Sunbeamek elsővillájára szerelt ementálsajt nagyságú kilométeróra, a teljesen tokozott 175-ös Douglas-Villiers, a blokkmotorral és préselt vázzal ellátott Coventry-Eagle, a cserélhető kerekes Morgan, a 150-es Blackburne kópiájú ohv. motorral szerelt Excelsior, a lemezvázas 150-es Excelsior, az új Triumphok lábkapcsolása, a Duneltek Rudge motorja, az SOS modellek vízhűtéses Villiers-motorjai, a kis Villiers-motorral szerelt rugósvázú Vincent-HRD, valamint az első 1000 kem-en felüli motorral szerelt nagy kéthengeres Zenith Jap alulvezérelt.

Sajnos mindezt tudomásul véve nem tehetünk mást, mint — elfelejteni. Mert 1933-ban aligha láthatjuk viszont az itt leírt modelleket magyar rendszámmal az utakon.

Nem **csoda**, hanem **valóság**, hogy 1932 évi összbajnoki honi versenyek hivatalos eredményeképpen a **Megbízhatóság** legszebb koszoruját a

BAJNOKSÁGOT

három kategóriában külön-külön és mindenütt

RUDGE

nyerte
250-es kategória RUDGE bajnoka: Kesjár János
500-as kategória RUDGE bajnoka: Kozma Endre
600-as oldalkocsis RUDGE bajnoka: Pathó Gyula
Ez ékes bizonyossága annak, hogy **teljesítményben erőben, szerkezetben, anyagban a RUDGE a legkiválóbb.**

Szezonvégi árendemény! Használt gépekben is nagy választék!

BRUCK, JÓKAI-UTCA 21.

A Szent Kristóf ünnep.

Autók és motorkerékpárok százainak sora között vonult végig a ligetben, a jáki kápolnában celebrált mise és szentbeszéd után Serédi Jusztinián bíboros hercegprimás kíséretével, hogy Szent Kristóf legendája jegyében szentelje meg a modern közlekedés eszközeit. Magánautók és motorkerékpárok, taxik, tüzoltó és mentőkocsik, teherjárművek és katonai gépek sorakoztak fel, hogy a szertartás végeztével, élükön a hercegprimással és a nagyszámban megjelent hivatali és társadalmi előkelőségek vezetésével vonuljanak a Szent Kristóf szoborhoz, majd a Hősök Emlékkövéhez. A jól sikerült ünnepség motorizmusunk impozáns demonstrációja volt.

Kész a bajnoki lista!

A nehezen összehozott bajnoki pontszerző versenyek befejeztével a magyar bajnoki aranyérem elnyerésére hatan kvalifikáltak magukat. A motorkerékpár kategóriákban Kesjár (250), Kremm (350), Kozma (500), Gerő 350 se) és Pathó (600 se) szereztek bajnokságot, míg a túrakocsi bajnokság Schwab Károly (Auszro Daimler) megérdemelt zsákmánya lett. A motorkerékpár bajnokságot vívott harcban főleg a Rudge gárda tett ki magáért, mely a tavalyi bajnokságát megvédő Kozma vezetésével Kesjár és Pathó révén páratlanul álló hármas diadalt aratott. Sőt! Zamecsnik személyében a negyedik Rudge bajnok is „esedékes” volt, de „Zami” a külföldi dörttrekk versenyeket (ő tudja miért) a bajnokság elébe helyezte.



Gerő Andor

Hasonló volt a helyzet a versenykocsi kategóriában is, ahol Hartmann a KMAC nem egy melléfogása folytán nem vállalkozhatott a hevenyészve összerakott bajnoki pontlétra megmásására. Külföldi sikerei búsán kárpótolták őt...

Reméljük, jövőre a bajnoki pontszerző versenyek jóelőre fixirozva lesznek, nehogy az a visszás helyzet álljon elő, hogy idej példára a szezon folyamán kelljen pontszerző versenyeket verbuválni...



AUTOSZENTELES A VÁROSLIGETBEN.

1. Serédi hercegprimás (püspöksüvegben) fényes papi segédlettel járja végig áldástosztva a gépjárművek kettős sorfalát. 2. Kivonult a honvédség is, a pompás csukaszürke ezres katonai Méray gépeknek sok bálulójuk akadt. 3. A Hősök Emléke előtt Gömbös miniszterelnök szemlélte az elvonuló gépeket. 4. Előkelőségek a menetben, balról Gömbös Gyula, József és József Ferenc kir. hercegek. 5. Gömbös érdeklődéssel figyeli a motorkerékpárokat.

A F.I.C.M. kongresszusa.

A „calendrier international” főbb eseményei.
Még szűnik az üzemanyagkorlátozás.

A minap tartotta meg a Nemzetközi Motorkerékpáros Szövetség terminusegyeztető ülését, mellyel kapcsolatosan a technikai bizottság előterjesztésére mindennemű üzemanyag korlátozást megszüntetett.

Íme, a „calendrier international” főbb eseményei:

Április 14, 15, 16. Karl Benz csillagtúra.

Május 6. Leinster 100. — *7.* Targa Florio. — *28.* Svéd TT. — *28.* Monzai GP.

Június 12, 14, 16. Angol TT versenyek. — *18.* Lengyel GP. — *24.*

Holland TT. — *25.* Solitude verseny.

Július 1, 2. Svájci GP. — *9.* Circuito del Lario. — *16.* Freiburgi rekordnap. — *23.* Belga GP.

Augusztus 19. Ulster GP. — *27* vagy *szeptember 3.* FICM GP Svédországban.

Szeptember 8, 10. Spanyol TT. — *18* vagy *23.* Hatnapos Trial startja. *Október 15.* Olasz GP Rómában.

Magyar verseny nem tévedt bele a „calendrier”-be. Lehet ugyan, hogy jeles főhatóságunk a nemzetközi jelleg mellőzésével óhajtja lebonyolítani lakat alatt őrzött, de bizonyára fenénagy jövő évi sportprogramját...

Rekordnap Táton öt világrekorddal!

A táti beton gyűjtötte össze versenyzőgárdánkat a szezon utolsó sebességi erőpróbájára. Az őszi rekordnap programján repülőstartos és állóstartos rekordkísérletek szerepeltek, utóbbiak, mint a bajnokság utolsó pontszerző felvonása kerültek lebonyolításra. Természetes lett volna, ha először a bajnokjelöltek futották volna le penzumukat, hogy azután kiki kénye-kedve és nem utolsósorban, ideje szerint „lanszolgasson“ a betonon.

Nem így történt. A bajnoki mézőny órákon át didergett tétlenül, amíg repülőstartos rekordkísérleteket bonyolítottak le. Mentségére szolgáljon a rendezőségnek az a két pompás világrekord, melyet a kis Winkler (250 DKW) állított fel 149 km-es sebességgel a repülőstartos km-en és mértföldön. A magyarok közül egyedül Schwabnak sikerült a repülőstartos kísérlet, aki kategóriájában Daimlerével 130 km-es tempóval mindket távra magyar rekordot állított fel.

Az állóstartnál már több sikerrel operáltak versenyzőink, akik közül Pathó (500 Rudge sc) 100,699 km-rel, Zamecsnik (350 Rudge) 110,837 km-rel, Schwab (Daimler) 86,538 km-rel, Hartmann (1,5 Bugatti) 119,284 km-rel, Huszár (750 Austin) 53,70 km-rel és Strasser (500 DKW) 88,757 km-rel magyar kilométer rekordokat állított fel. Az állóstartos mértföldön Pathó 108,518 km-rel, Hartmann 139,672 km-rel magyar, Strasser 96,384 km-rel pedig nemzetközi rekordot futott. A csúcsteljesítménnyel itt is Winkler szolgált, aki állóstartos km-en 117,781 km-es, mértföldön pedig 127,416 km-es világrekordot állított fel.

A bajnoki állóstartos km verseny nem nélkülözte a maga humoros epizódját sem. A 350-es oldalkocsis bajnokjelölt, Gerő Andor Motosacoche gépe a bemelegítésnél röpityára ment. Gerő csak úgy lehetett volna bajnok, ha a távot abszolválja. Mit volt mit tenni, nekirugaszkodott a géphullának s oda-vissza végigtolta a „szakos“-t. Miután pedig erre a távra magyar rekord még nem volt „elért ideje rekordnak hitelesíthető“. (Hír szerint a KMAC-ban Déghy rondírással körmöli már az — oklevelet).

A nap főattrakciója, a nagy gyári segédlettel kivonult exvilágrekorder Henne (BMW) a délelőtti órákban csak bemelegítő próbafutamokat abszolválta. Csak a szél elálltával, az esti szürkületkor lépett porondra. Negyedóra leforgása alatt három futamban közelítette meg a 240 km-es sebességet s ha Wright 242 km-es rekordja egyelőre még életben maradt is, 230,680 km és 750 km-es világrekordjával zálogát adta annak, hogy Tátról ismét mint világrekorder fog hazatérni.

(Két nap múlva úgy is történt).



Ami a táti kilométer verseny alatt a fotografus horgára akadt.

1. Schwab Károly (Austro Daimler) elindul állóstartos rekordkísérletére. 2. A német Winkler úgy ült világrekorder 250-es DKW-ján, mint Janika a saroglyán. 3. Kozma (500 Rudge) nem strapálta magát, hiszen ha el sem indul, mégis biztos volt a bajnoksága. 4. Lukavecz (175 Francis Barnett) elberreg a mért kilométer végén. 5. Gerő Andor (350 Motosacoche) kénytelen volt végigtolni ina, illetve dugattyúszakadt gépét. Hiába, meg kell szenvedni a bajnokságért. 6. Wolfner András br. a sejtelmes Speedway álnéven indult és nyert Delmár Waltertől 10 pengő fogadást, mert túlhaladta nagy Steyrjén a 170-es átlagot. 7. Pathó Gyula (500 Rudge) ezzel az indulással vezetett bele végleg a bajnokság langymeleg ölébe. 8. Ez itt Winkler DKW-jának „szerkezete“. Aki Puchnak tippeli, sem téved nagyot, kétdugattyús motorja ugyanis Puchéktól „szerzett“ konstrukció. 9. Strasser-Sylton félliteres DKW-ján ismét nemzetközi rekordokat futott. 10. Huszár Györgyöt (0,75 Austin) nem volt kunszt menetközben lekapani. 11. Ezek voltak itt a leglelkesebb nézők, hamisítatlan táti csemeték. 12. Henne melegít. Sokan irigyelték érte, mert fenemód hideg volt.

MI UJSÁG SZERKESZTŐ UR...?

— Sportprogramm?

— November 20. Motorkerékpár triál a Nagyszénáson. Erről utolsó számban már írtunk...

— Mi hír a szakmában?

— Biró Jenő nemrégiben tért haza ősszel szokásos külföldi útjáról,



Biró Jenő

melynek során megtekintette a Párizsi Szalont és végiglátogatta a képviselőket a képviseletében levő angol gyárakat. — Mint mondja, újdonságot alig látott, az árak inkább emelkedő, mint esőkendő tendenciát mutatnak. Egy bizonyos, Biró Jenő, miként a múltban, úgy jövőre is mindenkor raktárról fogja tudni kiszolgáltatni vevőközönségét.

— Mit várhatunk a jövő évi üntőversenyektől?

— Colombo mérnök, Alfa Romeoék versenymenedzsere takarodót fúvatott. A négy „monoposto“, melyek bámulatba ejtették a világot, téli álmukat alusszák, a melléjük rendelt tucatnyi mechanikus pedig újévig szabadságot kapott...

— és a versenyzők?

— A versenyzők nem mindegyike pihen bizony! Ilyenkor szoktak új



hazát keresni... Az Alfa team a régi marad: Nuvolari, Caracciola és Borzacchini jövőre ismét a nagy-szerű 2.6 l-es „monoposto“-k volánjánál foglalnak helyet, hogy megvédjék az Alfa színeket a revansra éhes Bugatti-Maserati-Delage-Mercedes Benz koalíció rohamától. Hogy kik lesznek még az Alfa csapat tagjai, bizonytalan. Ha azonban a munkában levő 3 literes masinák idejére elkészülnek, úgy az Alfa team feltétlenül kiegészítésre szorul. Etancelin és Lehoux vannak hír szerint kombinációban...

— Franciák az olasz gyárnál?

— Ez az, ami gyanus. Alig hihető, hogy a francia ipar, melyet egynéhány versenyben Delage is képviselni fog, ilyen vezetőket engedjen át a konkurenciának. Delagenak, ha komolyan beszáll a harcba, két-három elsőrangú emberre van szüksége...

— és Chiron?...

— Ugy hallani, hogy búcsút mond Bugattinak. Delageval kapcsolatban emlegetik. Más verzió szerint a monegask-francia saját kocsival, saját számlára akar dolgozni... Chiron számára mindenestre a beharangozott 3 és 4 l-es Delage-kocsik megjelenése lesz a döntő pillanat.

— És mit szól ehhez Bugatti Molsheimben?

— Bugatti távolról sem kedvetlenedett el, sőt a balsikerek fokozott munkára serkentik. Jön az új 3 literes... Dreyfuss és Williams hűek maradnak, Varzi azonban távozik Molsheimből.

— Hová?

— Könnyű kitalálni: Maseratiékhoz. Fagiolival és Ceramival igen harcra kész lesz a gyors, 16 hengerekkel fegyverzett Maserati team.

— És Mercedes-Benz?

— Még vajudik a dolog. Untertürkheimben francia és olasz példára állami szubvenciót várnak... A tervek azonban már készülnek! Sőt! A német motorsportegyesületek körében gyűjtés indul a versenygépek előállítására szükséges összeg előteremtésére. Az új Mercedes-Benz versenykocsi startjával azonban csak 1934-re számolhatunk! A kiszivárgott hírek szerint három darab 3 literes modellről esik szó. Egyelőre Stuck és Brauchitsch volnának a vezetők...

És még valamit. Wanderer egy 3 literes versenykocsit állít jövőre starthoz. Stueckal kombinálva.

— Mi hírlik a levegőből?

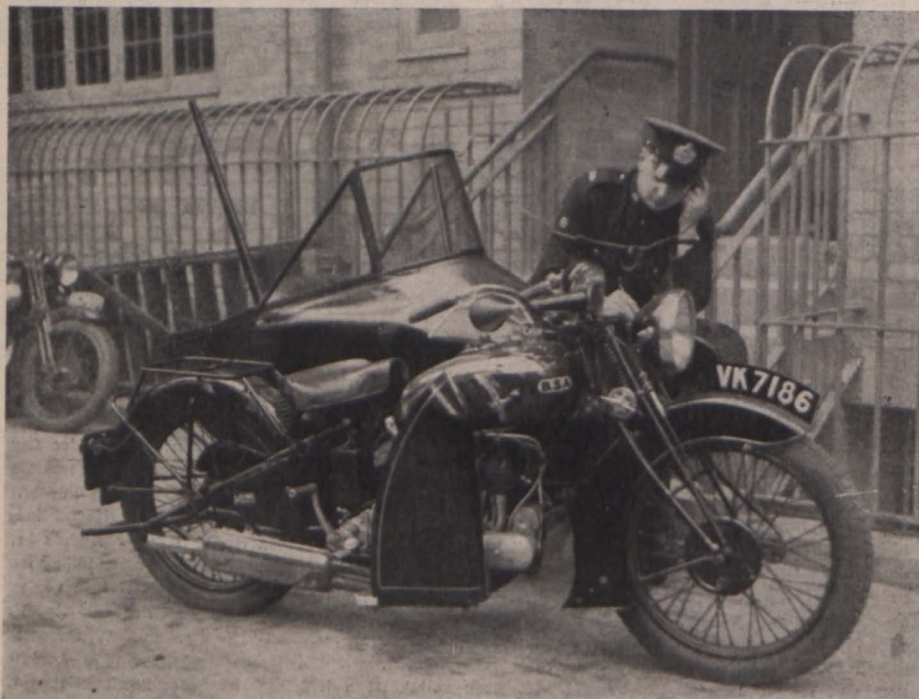
— Az amerikai Whirlwind motorgyár 50.000 dolláros pályadíjat írt ki világszerte nonstop repülésre.

— A kiírás szerint tehát levegőben kellene tankolni másik repülőgépről. Lindbergh ezredes véleménye szerint a díj elnyerése jókora adag szerencséhez van kötve. Véleménye szerint a kiírás kissé korai. Előbb a kis fogyasztású repülőgépmotorokat kellene megteremteni...

— Más hír?

— A „Graf Zeppelin“, mely Németország és Délamerika között menetrendszerű forgalmat bonyolít le, harmincadszor repülte át az Óceánt! Más, a chikagói ker. kamara jelentése szerint szeptemberben a gengszterek városában több autót loptak el, mint amennyit vásároltak!

Ezzel azután mára elég! Viszontolvasásra a karácsonyi számban, december 20-án!



Ilyen az új angol rádióval felszerelt motoros rendőrség osztagainak egysége — széria BSA.

BUDÁN OLAJ

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

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



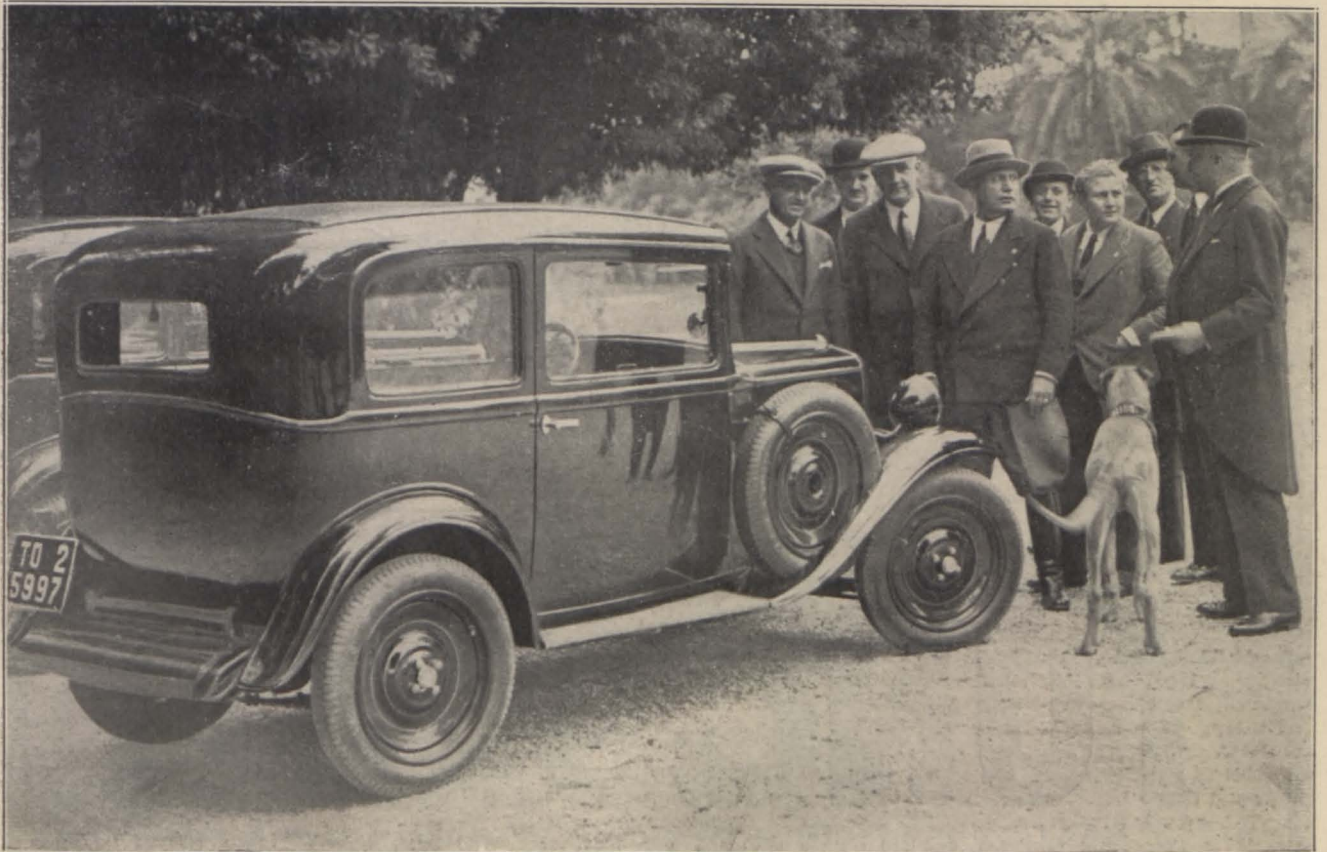
Megjött a Fiat Balilla



Hosszú évek során folyt a tapogatózás valóban teljesítőképes, árban és üzemköltségben szerény, amellet a nagy autó minden kényelmét és előnyét magában foglaló kiskocsi irányában. A gyárak egymással versengve hozták piacra a miniatűr kiskocsikat, melyek legnagyobb részének az volt a hibája, hogy nem bevált konstrukciók mesgyéjén haladtak, hanem a „mindenáron újat“ elv jegyében születtek. A Fiat gyár, mely nemrég hozta ki új kiskocsiját, a 995 kcm-es, négyhengeres sv. Ballilát, úgy látszik, végre fején találta a szöveget, mert a Balilla tulajdonképpen nem más, mint komoly nagyautó — csökkentett méretekkel és ennek megfelelőleg kisebb motorral. Az első Balilla a minap érkezett Budapestre és alkalmunk volt azt alaposan megvizsgálni. A kiskocsi teljesítőképesége a próbák alkalmával felülmúlta a várakozást, nemcsak kis hengerűrtartalmához mért aránylag nagy (85 km) csúcssebessége tűnt fel, hanem a ma-

gas átlagtartási lehetőség a rossz úton is, ami a sikerült súlyelosztásból és a kocsi nagyfokú stabilitásából, valamint az önsúllyal pontos arányban álló rúgózásban leli a nyitját. Bár a gyár fogyasztását százkilométerenként 8 literben adja meg, takarékos karburátorállításnál a fogyasztás még ennél is kisebb. A Fiat modellekről jólismert láncajtású vezérműtengely, levehető hengerfej, cirkulációs kenés jellemzi a motort, mely kis kalibere ellenére is aránylag alacsony, 3300—3400 percenkénti fordulatonál adja 20 lóerős csúcsteljesítményét.

A Fiat Balilla minden bizonnyal igen kedvező fogadtatásban fog részesülni Magyarországon. A magyar piacnak régen szüksége van ugyanis olyan modern konstrukciójú, munkabíró, takarékos használati kis kocsira, melynek beszerzési ára a mai szűkreszabott zsebek nivóján mozog. A magyar közönséget az autóvásárlástól főképpen a magas árak és a magas üzemköltségek rettentik el, ha azonban elérhetővé válik az a kiskocsi, mely szerény viszonyok között élők büdzséjébe is beilleszthető, rögtön érthetővé válik a nagy érdeklődés, mely a Balilla iránt máris megnyilvánul.



A Fiat gyár vezetősége bemutatja Mussolininek a Balillát.

Minden alkatrész állandóan raktáron!

Ezért vásároljon minden motoros

MÉRAY

MOTORKERÉKPÁRT!

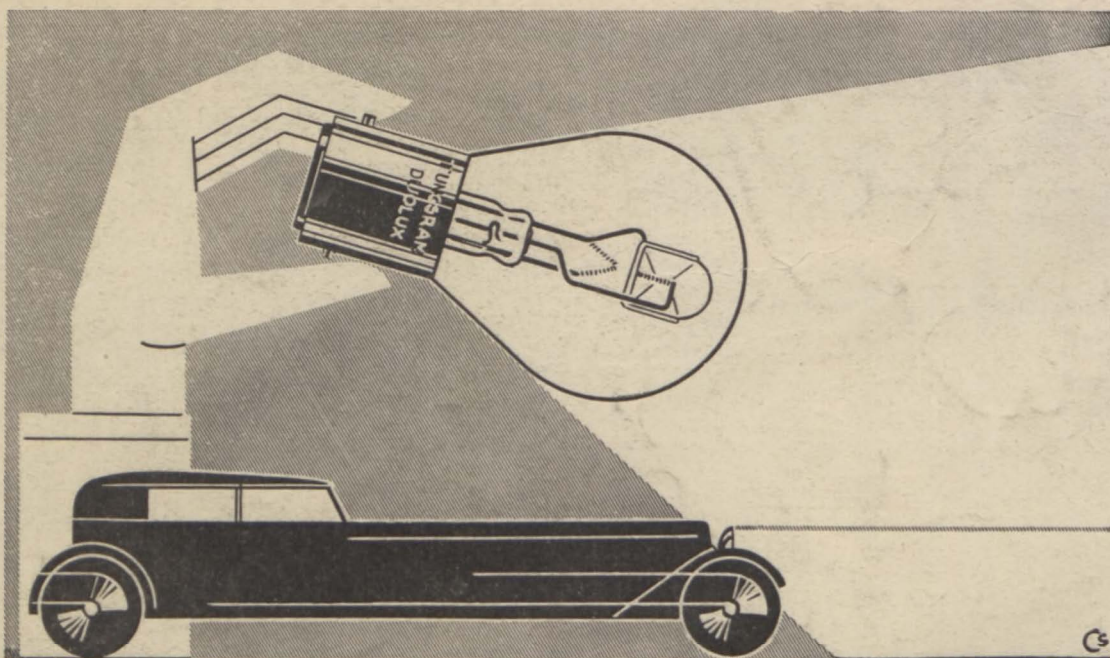
TEKINTSE MEG UJ TIPUSAINKAT!

MÉRAY MOTORKERÉKPÁRGYÁR R.-T., BUDAPEST

V., ZÁPOLYA UTCA 15-17

TELEFON: 919-21, 921-63

Magyar Acélárugyár Részvénytársaság motoros járműveinek gyári eladási központja.



TUNGSRAM

FÉNYERŐS, TARTÓS, GAZDASÁGOS