



a Motoros

MOTORKERÉKPÁR, AUTOMOBIL
MOTORCSÓNAK, REPÜLÉS

IV. ÉVFOLYAM

18. SZÁM

1932. dec. 20.

A LEGNAGYOBB PÉL-
DÁNYSZÁMU MAGYAR
MOTORSPORTLAP ●



relv. Haja Ortho Ultra lemezen

Hartmann (Bugatti)
bemutatja, hogyan kell belemenni fordulóba.

Hartmann László hiába nyerte végig az idei magyar versenyeket, hiába halmozott sikert sikerre külföldön, a KMAC sportbizottságának bölcssei megfosztották a becsülettel megérdemelt bajnoki koszorúját. Hartmann érdemein ez azonban nem változtat, nem az a fontos, hogy a KMAC mit dönt felőle, hanem az, hogy Hartmann László ma kétségtelenül a legnépszerűbb, legismertebb magyar autóversenyző.

WAKEFIELD
CASTROL
MOTOR OIL

EB

Meghívó.

Felkérem az összes angol, amerikai, német, belga, osztrák stb. gyártmányu motor-kerékpárok tulajdonosait, hogy dúsan és kompletten berendezett alkatrész raktáramat saját érdekükben minden kötelezettség mentesen tekintsék meg.

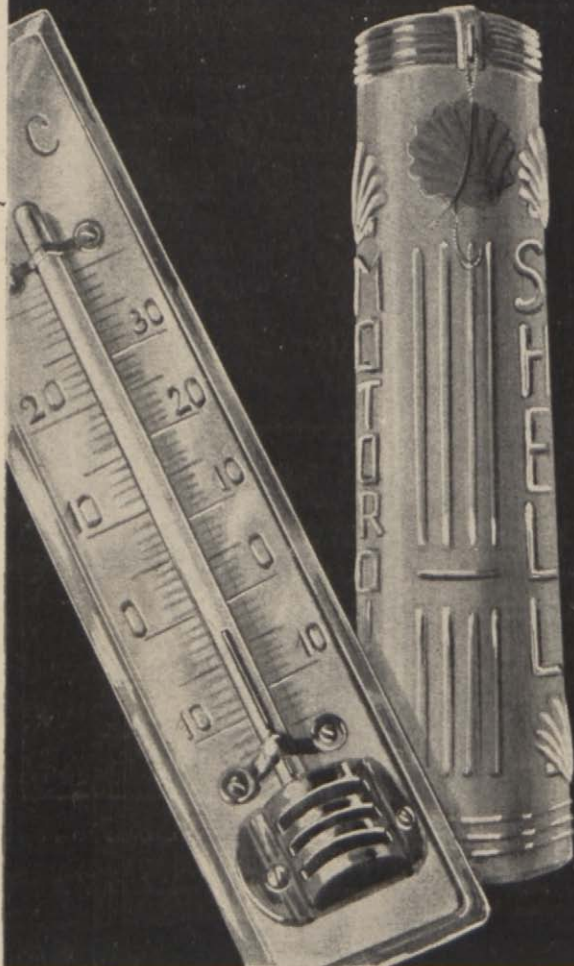
Évtizedes összeköttetéseim révén sikerült valamennyi gyártmányu motorkerékpárhoz külföldi alkatrészeket beszereznem meglepően olcsó, viszonyoknak megfelelő árban.

Tekintse meg az új speciális fekete John Bull főmlőket és új mintájú köpenyeket, melyek a maguk nemében a legkiválóbbak.

Bármely szakkérdésben készséggel szolgálunk díjmentes tanáccsal és felvilágosítással.

Biró Jenő

alkatrész és pneumatik raktára
BUDAPEST, VI., LISZT FERENC TÉR 2.



cserelje ki
olajat
a hideg
beálltával!



Köves
1932

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

ELŐFIZETÉSI ÁRA EGY ÉVRE 6 PENGŐ KÜLFÖLDRE 10 PENGŐ.

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 számla szám: 48.438.

IV. ÉVFOLYAM

BUDAPEST, 1932. DECEMBER 20.

18. SZÁM.

Előgyújtás

Amíg a közönséges halandónak ilyenkor Karácsony táján legfeljebb annyi a gondja, hogy miként halandzálja el a Nusinál a kriszkindlét, addig nekünk ugyancsak elég fejtörőnivalónak akad. Itt van elsőnek ez az Előgyújtás, mely mindenre inkább alkalmas, mint karácsonyi bevezetőnek. Mert nem lehet előgyújtani akkor, amikor a rádióban egy meghatóan műselyemvékony műbariton éppen jelenti a páztoroknak, hogy az angyal lejött a mennyből. Ilyenkor csak jót lehet írni még azokról is, akik nagyrészt Kálmán királyunk jeles törvényének köszönhetik, hogy csak elő és nem alágyújtunk nekik. A hagyományok azt parancsolják, hogy Karácsonykor vagy jót, vagy semmit. Mi pedig tiszteljük a hagyományokat, halott, akiről szepet írhatnánk viszont pillanatnyilag nincsen kéznél. Mi azért segítünk magunkon, vagyunk olyan legények, hogy csakazértis jókat írunk, ha muszáj. Azonnal hozzá is fogunk. Tehát

— elsőnek itt a Hartmann-ügy. Alkalom, hogy egyszer jót is írjunk a kámacról. De csak sorjában. Hartmann — mint tudjuk — egy könnyelmű pillanatában benevezett a bajnokságra. Másnap megbánta a dolgot és kérte a KMAC-ot hogy engedjék el neki a dolgot. A KMAC azonban hajthatatlan volt, hogy ő majd megmutatja affenevűgye. Hogy Hartmann ne legyen bajnok? Még csak az hiányzik. Hartmann tehát búsan nekidurálta magát és búsan nyert végig minden megnyerhetőt. Már csak csodában bízott szegény feje, a csoda pedig nem váratt sokáig magára, egymásután mondták le a bajnoki versenyeket. Hartmann erre boldogan kuncogott a balmarkába, most próbáljon belőle bajnokot fábrikálni a kámac. De elfelejtette szegény, hogy a kámac legényei kemény fából vannak kifaragva. Szépen és titokban összeültek, mit is csináljanak Hartmannal. Az első szócnak Delmár Walter volt. Kerekded és összefüggő mondatokban kifejtette, hogy kell valaki, aki végre tehermentesítse őt. Nem bírja már, hogy ha autóbajnokról, volánkiinsztlerrel van szó, hát folyton a Delmár nevet emlegessék. Idegesíti az ügyes. Eppen ideje, hogy mást is emlegessenek. Hiába kapálózik tehát a Hartmann, neki slussz-pontum bajnoknak kell lennie. Mellette szavaztak a többi ezabajnokok is és a vitát tulajdonképpen ödöncibáncsisága döntötte el, félt szegény, hogy megfosztják a kítőnő alkalmától, hogy egy kis pénz adhat ki bajnoki aranyérem formájában sportra. A kámac tehát döntött, akár akarja Hartmann, akár nem, viselni kell a bajnoki titulust és a kámac mindent el fog követni, hogy 1933-ban is ő legyen a bajnok. Majd megmutatják neki. Azt a mindenit...

— másodszer meg itt vannak az új rendszám táblák. Az történt ugyanis a nyáron, hogy néhány sötétlelkű motoros-forradalmár „nem élhetünk új táblák és új vizsgák nélkül” jellegével kezdte igazolni a motorosokat. Az igazatnak volt is hatása: két hét alatt együtt volt az ötezer aláírás — mehetett a memorandum a rendőrségre. Melyben követelik a motorosok, hogy a rendőrség

haladéktalanul adjon új számokat és vizsgáztassa le újra a gépeket. És követelik azt is, hogy ezért illő díjakat fizethessenek, mert hiszen olyan olcsó a motalkó és az útdó, hogy a motorozásra előirányzott összegből a hó végén mindig marad némi felesleg, amivel nem tudnak mihez kezdeni. Akartak ugyan pólópályát építtetni, volt aki azt ajánlotta, hogy ebből a pénzből szállítsanak vizet a lillafüredi kútba, de leszavazták. A főrendőrök kétségbeesetten olvasták a memorandumot, törték a fejüket, mert úgy érezték, a tömeghangulattal szemben kell valamit csinálniok. Leírta tehát az Orsz. Gépjárműszakértő Bizottsághoz, műveők legyennek. Határozott hangú tiltakozás volt a válasz. Hogy nekik újra kelljen vizsgáztatni a gépeket és ráadásul meg is kelljen olvasniok a pénzt, amit ezért kapnak? Ezt csak szadisták kívánhatják. A fehérbajszú Szabó bácsi külön könyörgésre iratkozott fel. Ő ugyanis lelkiismeretes ember és csak úgy tud vizsgáztatni, ha ráül a gépre. És kívánhatni ilyesmit ilyen vén embertől, vagy talán kimenjen a Népligetbe a Kerberhez motorvezetést tanulni. Sorban jöttek a tiltakozók. A Weiss Manfréd-gyár kijelentette, hogy reá ne számítsanak a táblák elkészítésénél. Nekik nincsen az ilyes mire idejük, emberük. Még a legkisebb inasok is éjjel-nappal dolgoznak a Csepel-motorok (?) garanciális javításain. Balázs László pedig a Fémlemezygyár nevében — tehát nem a KMAC érdektelen sportbizottságának tagjaként — jelentette ki, hogy csak akkor vállalhatja a munkát, ha elkészült a másfélmilliomodik Castrol XL kannával. Erre pedig a legjobb esetben jövő Karácsonyra lehet számítani. A rendőrséggel azonban nem lehetett kikukoricázni. Hajthatatlanul képviselte a motorosok érdekeit, egyszerűen — milyen szokatlan ugye — ráparancsolt mindenkire és külön megfenyegette a szakértőket, hogy ha nem fogadják el az újvizsgáztatásért kijáró pénzeket, úgy szegényszemre hatóságú végrehajtó útján kiszégeztetik a dukáló bankókat a nachtkaszlikuk ajtajára. Tehát: februárban jönnek az új számok és a kerepesüiti temető halottai a vizsgákkal járó nagy zajra, hiú reményeket táplálva, azt fogják hinni, hogy itt a feltámadás.

— harmadszor a motalkókeverési új rendelet. Evessel jön az étvágy, a motorosok tehát újabb beadványt szerkesztettek, melyben most már nem kevesebbet kértek, mint a motalkóban lévő szesz mennyiségének felemelését. Indokolás: az igazi motoros szeret motorjával pepecselni és minél több a szesz a motalkóban, annál gyakrabban lehet az eldugult karburátorral, a kilyukadt üszóval stb. vacakolni. És ami a legfontosabb, minél több a spiritusz a motalkóban, annál több fogy belőle, több alkalom nyílik tehát pompásan fékezze odalejteni a motalkókutakhoz, ami — ugye — külön élvezet. Előadták, hogy eddig többen úgy segítettek magukon, hogy külön vettek spirituszt és titokban öntötték hozzá a tartányukban lévő motalkóhoz, erre a felesleges munkára azonban többet nem vállalkoznak. Inkább fizetnek többet, de legyen több spiri-



Otto Steinfeldner (500 Puch) a híres osztrák motoros a Kmac triál Nagyszénás szakaszán.

tusz a motalkóban, mint eddig. Legalább 25 százalék. Nosza nagy lett az ijedelem a szeszkartelnél, nagy a futkosás. Krausz úr a Moskovics úr potyogó könnyeit száritgatta a pénzügyminisztériumban és viszont. Hogy ők képtelenek több vámmentes melászt behozni a csehektől, hogy abból szeszt főzzenek... Hogy a dolog ellenkezik a valutagazdálkodás elemeivel, mert a várható új jövedelem elraktározása céljából kénytelenek lennének külföldről nemes valutáért új kasszákat hozatni... A pénzügyben ki akarták fogni rajtuk és ajánlották, hogy építsenek talán újabb palo-

tákat. Krauszék azonban sirva mondták, hogy csak ezt ne és elhozták tanumak a Leipzigeret, aki megerősítette, hogy mennyi sok bajuk van már így is a renitens viceházmesterekkel. A hatóságok azonban nem irtalmaztak. Muszáj több spirituszt keverni és passz... A kámacra pedig ráüzentek, nehogy a rendelet megjelenése előtt foglaljon állást. A KMAC-tól visszaüzentek, hogy nem kell ilyesmitől tartani. Mint halljuk, a napokban meg is jelenik már a rendelet. Hála Istennek.

Rajtunk a világ szeme



Ilyenkor Karácsony táján az összes világlapok, kezdve a Szinghái Kispiszoktól, a Királyi Magyar Agyafúrtak Clubjának hivatalos közlönyéig, mindnyájan úgynevezett körkérdésekkel döfik szíven az ősi szokás szerint nyájásnak titulált olvasótáborot. Ez szolgál melegségül nekünk is, akik szintén körkérdéseket intézünk szerteszéjjel, hogy bebizonyítsuk, hogy rajtunk függ az egész és a félvilág szeme. Nem az Amerikát járt pólózókról beszélnek a világ négy táján, nem a magassági rekordot döntő motalkóárakról, nem is Puky őnagyméltósága zamatos olasz kiejtéséről, hanem a meghatottsággal, sőt fenntartósággal küzködő árva motorsportunk eseményeiről beszélnek Havaitól egészen Jokohámáig.

Saját kiküldött, de ki nem ment tudósítónknak pompás csokorba sikerült kötnie a bel- és külföldi nagyságok nyilatkozatait, melyekből kiderül, hogy hiába van nálunk a legtöbb egyirányú forgalmú ucca, hiába igazgatják nálunk még mindig magassarkú cipőben a motorsportot, azért egyebek hiányában a jövőbe még mindig reménykedve nézhetünk. De további smoncázás helyett adjuk át a szót úgynevezett szemfüles riporterünknek, aki a következőket jelenti:

Közvetlenül a guggerhegyi verseny után sikerült meginterjúolnom Kültelky Cuncikát, a bájos görjelöltöt és utóérhetetlen pótutast. Cuncika eragadtatással beszélt a versenyről és kérdéseimre a következőket mondotta:

— Nahát, cuki volt az egész, csuda guzik voltak a srákok azokban a döfi bukósisakokban. Olyasmire én is bukok, nagy figyelmetlenségnek tartom azonban, hogy egyetlen versenymocin sem volt pótülés, a legjobban az a pirostankos tetszett, mert az nagyszerűen állik a barna kosztümmöhöz. Még csak arra kérem, szerkesztő úr, matasson be a Zaminak, csuda kamelos vagyok belé.

Megigértem neki és mivel nálunk is sokan foglalkoznak luftizletekkel, Piccard tanárhoz, a nagy ballonutazóhoz fordultam, aki már szakszerűbb nyilatkozatot adott: Ezeket mondta:

— Élénk figyelemmel kísérem a magyar motoros versenyeket. Engem különösen sztratoszférakisérleteimmel kapcsolatban érdekelnek az eredmények, be akarom ugyanis bizonyítani Einstein barátomnak, hogy Magyarország egyetlen autóversenyzőjének, Hartmannak eredményei és a KMAC ítéletei nem hozhatók kapcsolatba a relativitás elméletével.

Elbúcsúzva a nagy léggömböstől, más vidékekre eveztem. Zambézi cilinderben, de cipő és Karafiáth típusú előkötő nélkül dicsőségesen uralkodó törzsfőnöke özvegy nagynénije sípcsontját ráigcsálta éppen, amikor színes partivissokkal díszített fejű testőrei elébe vezettek. Hajlandóságom jeléül átnyújtottam neki legutóbbi hazai versenyünk arany (vermeille) plaketkjeinek egy sikerült példányát, mire őfelsége Mócsingcsüngő undorodva köpte ki a keserű bételt, amit addig szopogatott és jó újpesti szokás szerint beleharapott a plaketbe. Azután tolmácsa útján a következőket volt szíves közölni.

— Ugylátszik, a sáppadtarcuák fogai gyengék. Nekünk erősebbek a foacink is használni is szoktuk őket. Ha itt, a Zambézi torkolatánál olyan lusta vezetők állandának a motorsport élén, úgy régen felfaltuk volna őket, legfeljebb a

magas cipősarkokat és a géháipszilonokat pótkött volna ki a végén.

Siettem felvilágosítani a nagy főnököt, hogy nálunk sem halt ki azért egészen a kannibálizmus, bár egy kissé módosult a formája, a vezetők nem a rabszolgákat, hanem egymást eszik.

Greta Garbo rózsaszínű budoárjában fogadott. Sójajtvá vetette magát a kerevetre és miután harminc Marlene Dietrich fényképnek szúrta ki kalaptüvel sorban a szekszeplijét, szenvedélyesen szájoncsókolott. Kis aranycipisszel tépdésve szemöldökeit, halkán suttogetta:

— Ah! Ooh! Bah! A magyar motorosokat a szívembe zártam. Valamennyit. Csodálom Kremm Jóska gyönyörű szempilláit és Bíró Jenő szilfid alakját. És rajongok a nagy Benőért, azért a szép szőke gyerekért, neki Hollywoodban lenne a helye, de csakis ott. Búcsúzáskor csókra nyújtotta baltérdét és zsebkendőjét lobogtatva, utánam kiáltotta: Üdvözlöm a Zajác bácsi!

Gandhival, a nagy apostollal útközben találkoztam. Lenghindújában éppen marhasóért ment a tengerhez, hogy csillapítsa hazafias éhségét. Elkeseredetten beszélt a magyar motorsportról:

— Nem értem a magyar motorosokat, miért használnak még mindig angolai dugattyukat, amikor azzal is csak gyengítik a pánindiai mozgalmat. A nagy Visnunak tesznek szolgálatot, akik Sabri Rádzsánál csináltatják csapszegeiket, vagy Urbach agánál, a halandzszai trónkövetelőnél. Uzenem a magyar motorosoknak, miként minden igaz és kávébarna hindu reménykedik a Nirvánában, úgy ők is reménykedjenek, mert eljövend az önálló, magyar, igazgatóügyész nélküli motorosszövetség. Siva, a nagy istennő le fog csapni a motorsport kákájának csomókeresőre és mivel a nagy Marabu négy kézzel is megáldotta, egyetlen lendülettel fogja fültörvön csapni a motalkókirályokat, a döncibácsit, az új rendszámtáblák kiagyaloít. Hogy ez csak három? Igaza van, de a döncibácsi kettőt is megérdemel. Nem? —

Lelkileg megnyugodva, de szabálytalanul nyitott ki-puffogócsövel távoztam.

Sztalin, az orosz szovjet margarinszivű feje, reggelije után éppen a szokásos huszonöt halálos ítéletet írta alá, amikor felkerestem. Barátságosan mondta:

— Eppen most jelentik nyugateurópai sejtjeim, hogy Henne a táti lanszén világrekordot futott. Kellemetlen, igen kellemetlen a dolog, mert ezek szerint a párisi agitátoriskulából vissza kell hívnom Sztearin elvtársat, hogy a keletafrikai kommunista mozgalom élére állítsam.

Félve kockáztattam meg, hogy nem értem az összefüggést.

— Nem csodálom — magyarázta Sztalin — mert ez legálabb olyan érthetetlen, mint az, hogy miért mondják az új magyar sportfőhatóságra, a nemzeti sportbizottságra azt, hogy alkotmányos. Ditrichsteinov elvtárs, a nagy szociálpatologikus író azaz írtó szerint összefüggést és értelmet keresni nagy emberek ténykedéseiben nem szabad. Aki ezt tagadja, az próbáljon értelmet és összefüggést találni a magyar motorosbajnokságok feltételeinek alkalmazásában.

— Ahá, most már értem — hazudtam és miközben két tovaris az internacionálé hangja mellett hátrakötötte a kezemet, bekötötte a szemeimet és odaállított a falhoz, Istennek jobb híján a lelkemet ajánlva, barátságosan elbúcsúztam Sztalintól.

Király Tengely.

Csak **filléreket**

takarít meg a
vásárlásoknál, de

pengőket

költ el a javításoknál,

ha nem

használ

CASTROL

olajat!

WAKEFIELD



Vezérképviselő: „Ferro” Vas-, Műszaki- és
Autófelszerelési Rt., Vilmos császár-ut 28

Ettore Bugatti, a híres gyáros-konstruktőr

— a világrekordhajászás bravur, semmi egyéb, elmondja, hogy: — a versenyautó az autó fejlődésének barométere. — nincsen messze a 200 km. átlag közlekedési sebesség.

Molsheim szerény kis község, nem messze Strassburgtól. Semmiben sem különbözik a szomszédos községektől, mégis olyan híres, hogy a világ minden automobilistája ismeri. Itt születnek ugyanis a Bugatti kocsik, Ettore Bugatti, a franciává vedlett olasz gyáros verseny- és sportmodelljei.

Nem nehéz Monsieur Bugattihoz bekerülni. Csak éppen várni kell vagy másfél órát, amíg hazaérkezik lovaglásról.

— Remélem, nem a gazdasági válságról akar velem csevegni — kezdi a fiatalos, kissé köpcös, kissé Mussolini-szerű M. Bugatti, amint amúgy porosan foglal helyet velem szemben a fogadóteremben, vastag szivarral a szája bal-szögletében.

— Szavamat adom, hogy erről szó sincsen — sietek megnyugtanni Bugatti urat — másról szeretném véleményét hallani. Például arról, hogy mi szükség van a világrekordokra, versenyautókra? És mit várhatunk az automobil fejlődésétől?

— Szóval, azt szeretné hallani, hogy a versenyautókonstruktőr hogyan nyilatkozik a versenyautók ellen — mo-

solyog szélesen Monsieur Bugatti — csemege éhes az úr, de meg lesz lepve, mert nem fogok dicsőítményt zengeni a sebességi világrekordról. Nagy csodálója vagyok Campbell és társai halálmegeztető hősiességgel véghezvitt teljesítményeinek, bár rekordjaikból gyakorlati eredmények nem szűrődnek le. A világrekordöntésre épült kocsik speciálmotorjaikkal és speciális gumijaikkal legfeljebb 8–10 percnyi üzemre képesek és ha tovább akarnók őket használni, úgy néhány pillanattal később nem maradna sem kocsi, sem gumi, sem vezető: csak néhány a levegőben szterterobanó, összetört alkatrészt és emberi testrészt.

Lekoppintva a hamut szivarjáról, folytatta:

— Ugye, furcsán hangzik ez a vélemény olyan szakember szájából, aki harminc éve konstruál és épít versenykocsikat, akinek gépei eddig ötször nyerték a világ legnehezebb versenyét, a Targa Floriot. Ha az igazságot akarja hallani: a világrekordkísérletek az emberi bátorság nagy bizonyítékai, istenkísértés az, amit Campbell és társai művelnek, lényegileg ugyanaz, mintha valaki a fejére üveggolyót rakva odaállna a puskacső elé és a vadász idegeire, a fegyver pontosságára és — a szerencsére bízná magát. A bravur sikerülhet, de van-e értelme a dolognak?

— Tehát más szóval — vetem közbe — a sebesség felesleges dolog?

— Dehogy — hangzik a válasz — éppen ellenkezőleg. Szükség van a sebességre, ha erről nem volnék meggyőződve, ugyan minek dolgoznék annyit a sebesség fejlesztésén. Haszontalan a világrekordkocsik sebessége, hasznos a versenykocsik tempójának növelése. Amíg még nemrég a rendőr felírta azt a vezetőt, aki 20 km-nél gyorsabban haladt, addig ma nézze csak meg, hogyan mordul rá a párisi aszán arra az autóra, aki szabad jelzésre nem vágta legelőbb ötvenes tempóban el az Opera előtt. Az Avenue des Champs Elysées-n akárhány kocsi láthat 70, sőt 80 km-es sebességben — fokozódott az élet tempója. A fődolog, hogy a kocsi megfelelő biztonsági berendezésekkel legyen ellátva, elsősorban a fékerek gondolat. Magam is szeretek tempóban vezetni, hiszen az autó a hozzáértő kezében veszélytelen közlekedési eszköz, a hozzá nem értő kezében a lovaskocsi sokkal veszélyesebb.

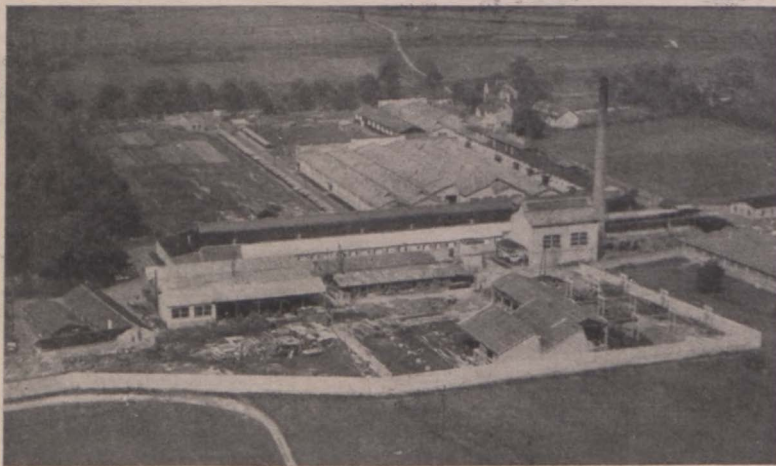
— Ha ez a helyzet — igyekszem pozitívumokra terelni a beszédet — minek konstruál Ön versenyautókat?

— Bocsánat — szolt ellen a nagy konstruktőr — a versenyautó az nem világrekordkocsi. A versenykocsinak gyakorlati értéke van és az autotechnika fejlődésére beláthatatlan a hatása. Megmutatja a motor, az anyag és a vezető képességeit, megtanít minket arra, hogy milyen gyakorlati tapasztalatokat plántáljunk át a túragépbe. A versenykocsi az automobilizmus barométere, útmutatója a gyakorlatban megvalósítható lehetőségeknek. Ha diktátor volnék, elsősorban jobb utakat építtetnék, hogy a biztonságot és a sebességet növelhessem. A lassú autónak nincsen létjogosultsága, nincsen messze az idő, amikor az országúton akár 200 km-es átlagsebesség is lehetséges lesz anélkül, hogy karambóltól vagy balesettől kellene tartani. És akkor majd nem a gyorsajtást fogják büntetni, hanem a lassú tempót.

— Igen — helyeselt — de ha a sebesség minden, ha a sebesség az autó lelke, akkor a repülőgép rövidesen kihalásra ítéli az autót, mert hiszen csak nem képzelhetjük azt, hogy az autó a repülőgépeknel nagyobb sebességekre képes?

— Hiába, én már ilyen nyakas ember vagyok — integet mosolyogva Monsieur Bugatti — vallom és hiszem, hogy az autó nemcsak a jelennek, hanem a jövőnek is utólrhetetlen és megingathatatlan közlekedési eszköze. Figyeljen csak mon ami. A repülőgép gyakorlati sebessége nem nagyobb az autónál. Bármikor hajlandó vagyok fogadni, hogy a Páris—Strassburg-utat autón gyorsabban abszolválom, mint bárki személyszállító repülőgép.

— Hiába, én már ilyen nyakas ember vagyok — integet mosolyogva Monsieur Bugatti — vallom és hiszem, hogy az autó nemcsak a jelennek, hanem a jövőnek is utólrhetetlen és megingathatatlan közlekedési eszköze. Figyeljen csak mon ami. A repülőgép gyakorlati sebessége nem nagyobb az autónál. Bármikor hajlandó vagyok fogadni, hogy a Páris—Strassburg-utat autón gyorsabban abszolválom, mint bárki személyszállító repülőgép.



Nem nagy a molsheimi gyár, ahol Ettore Bugatti a sebesség istenének papája valósítja meg álmát.

pen. Természetesen az útvonal a strassburgi városházától párisi irodáig vezet. Érti már? Ha a repülőgép menetidejébe számítom az utat ki a repülőtérről, beleszámítom az indulást és leszállást, a repülőtérről az utat a városba, úgy az autó határozott előnyben van. A repülőgépnek az a feladata, hogy nagy távolságokat hidaljon át. Országokat, világrészeket kössön össze. De a városi és a városok közötti forgalomban nélkülözhetetlen az autó.

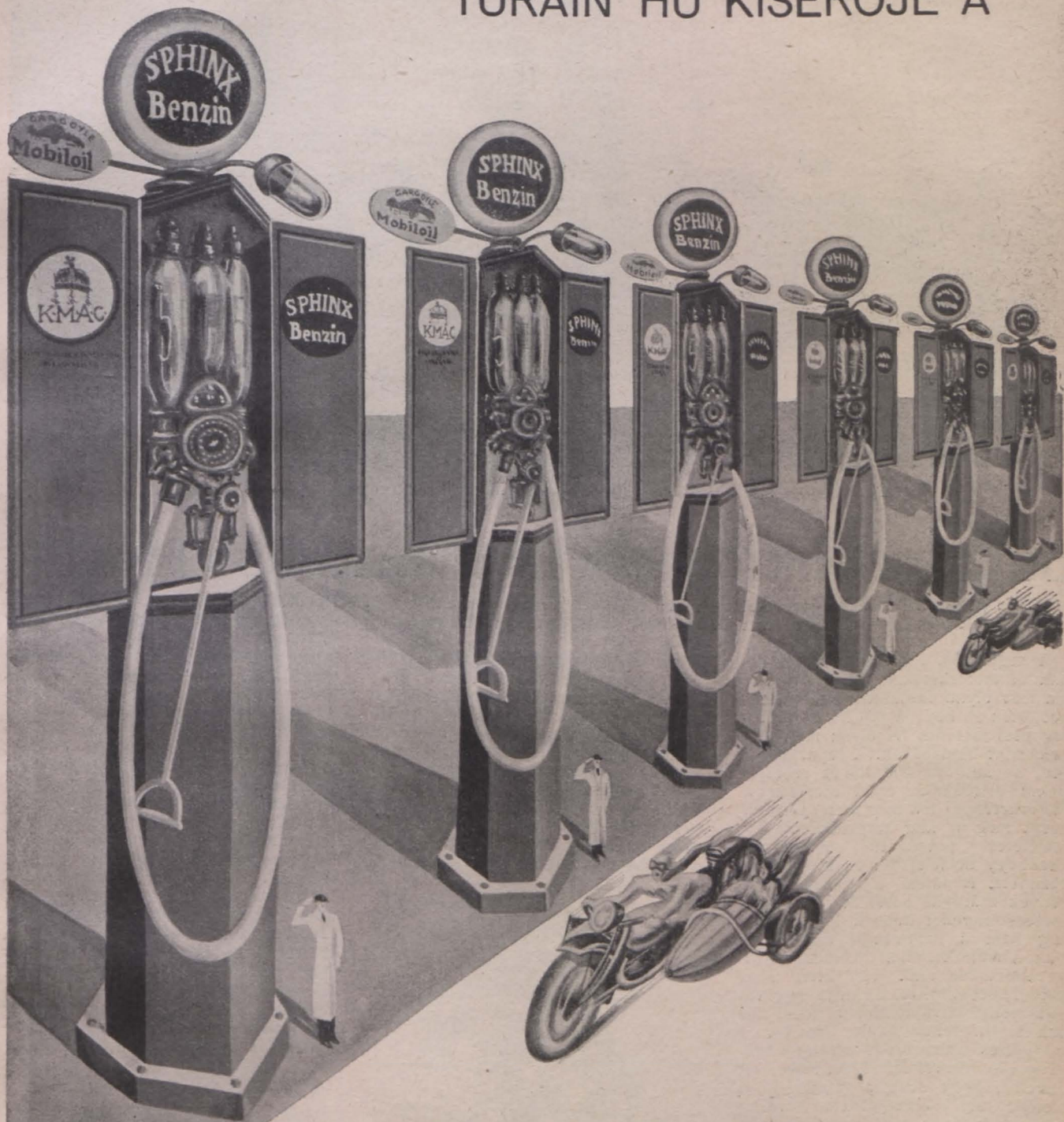
— Az autónak nem kell tartania sem a repülőgéptől, sem a vasúttól — foglalta össze az elmondottakat a világhírű gyáros — az autóra csak maga az autó veszélyes. A túlprodukción. Nagyobb a termelés, mint a fogyasztás. És sok az autóalakú, motorral és villanydudával ellátott badogkaszni, melyet automobilnak nélkülözhetetlen az autó.

Ettore Bugatti felállt, nagyot nyújtózott és szinte szomorúan folytatta:

— Tudja, mint fiatal ember, szobrásznak készültem. Sajnos, az öcsém tehetségesebbnek bizonyult, abbahagytam tehát és minden érdeklődésem az autó felé fordult. Akkor 1898-at irtunk. Azóta egyfolytában autót konstruálok. Mindig gyorsabb és tökéletesebb autót. A szívemben mégis ott lappang az a sajtóságot érzés, hogy a nagy emberi ideálok nem lehet rekordtempóban, amerikai rendszerrel megvalósítani. Az emberiség ma semmivel sem boldogabb, mint azokban az időkben, amikor kompresszoros, nyolchengeres sportkocsi vagy expresszvonat helyett váltott lovakkal járta postakocsin a világot. És hiába mutat fel a sebesség számtalan gyakorlati előnyt, a Michelangelók olyan időszakban alkották halhatatlan műveiket, amikor az étellel nem kellett még sietni...

Motors

TÚRÁIN HŰ KISÉRŐJE A

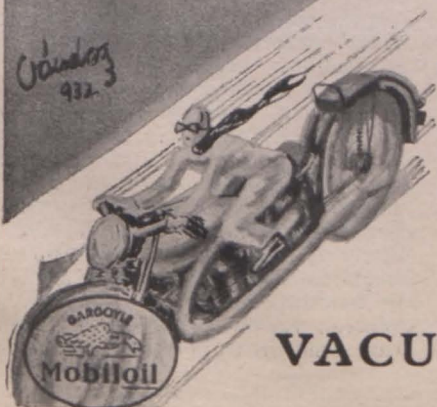


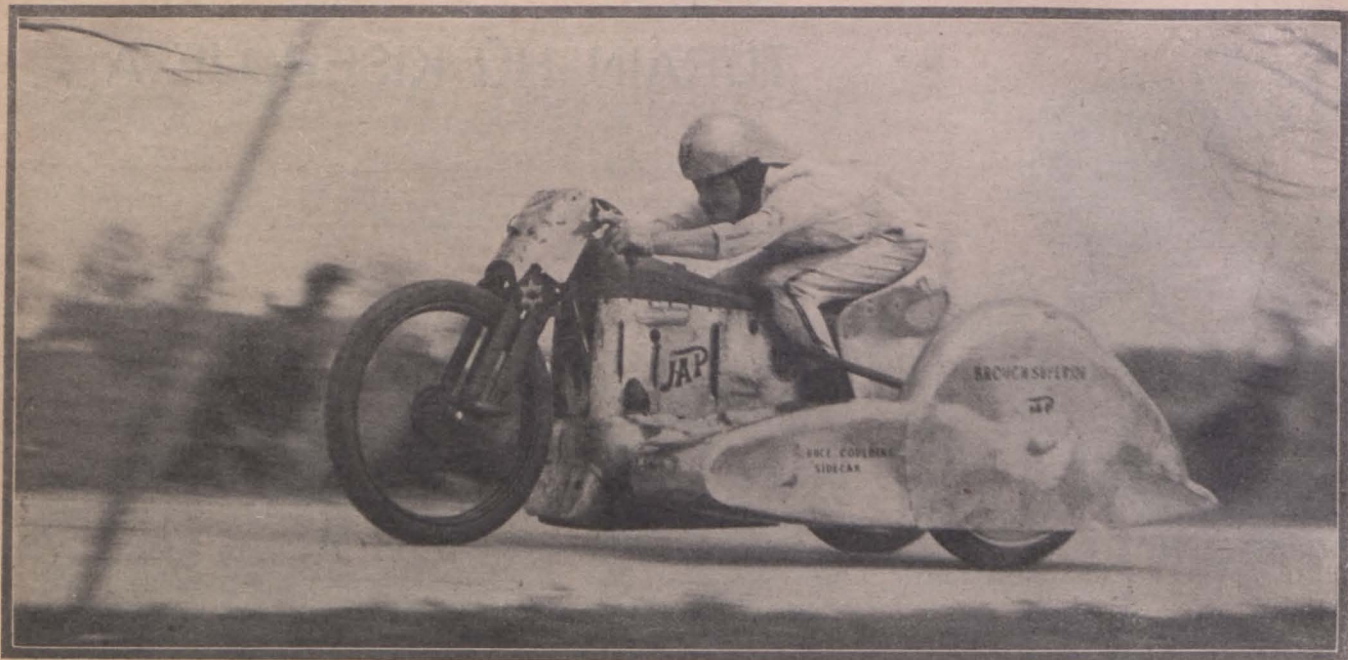
Sphinx Benzin

VACUUM OIL COMPANY R. T.



Udvardy 932





Bruce Brough-Superiorja a világ leggyorsabb oldalkocsija. (200.222 Km.-es átlag 1932. Tát.)

Elérjük motorkerékpáron a 300 kilométeres sebességet?

Minden plusz-kilométer elérése kemény feladat, mert nemcsak a légellenállást kell csökkenteni és a hátsókerék adhéziót növelni, hanem fokozni kell a maximálisan egyliteres motor féklőerőteljesítményét.

A repülőgép, automobil, motorcsónak és motorkerékpár világrekordok ma már olyan fantasztikus magasságot értek el, hogy a 300 km-es sebesség nem is tűnik fel olyan mesebelinek, mint hajdanában. A repülőgép a 600, az autó az 500 km-es sebességeket ostromolja, ezzel szemben a motorkerékpár ma még szerényen húzódik meg az alig harmadfél száz kilométeres óránkénti sebességnél. Csak hogy ne felejtsük el, hogy amíg Campbell és társai, a Schneider-versenyek szárnyas hősei 30–40 literes motorszörnyeket dobnak harcra, addig hála a nemzetközi szabályzatnak, a motorkerékpár maximális hengerűrtartalma csak egy liter, azaz 1000 köbcéntiméter. Ez adja meg valódi perspektíváját Henne közel 250 km-es világrekordjának, amelyet a 36 literes szörnyekkel szemben szerény 750 km-rel ért el. Az ember azt hihetné, hogy amíg a repülőgép és versenyautó sebességének növelése nincsen határok közé szorítva, addig a motorkerékpár elérte a maximum küszöbét. Tévedés ezt feltételezni. Nincsen messze ugyanis az idő, amikor 300 km-en felül csúcseredmények is fognak adódni kétkerekűn, mert technikai akadályja ennek sem elméletben, sem pedig gyakorlatban nincsen.

A hármas probléma.

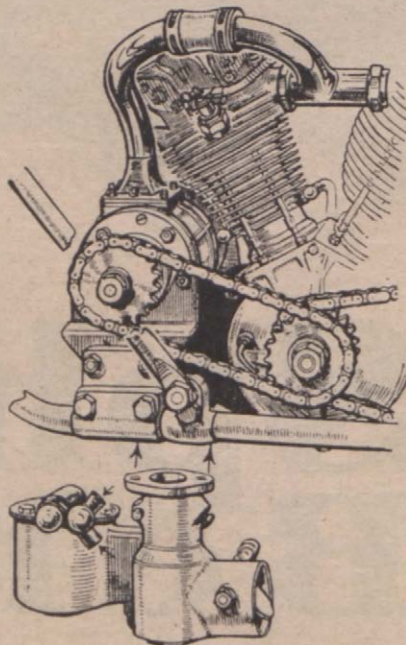
A kétkerekű jármű sebességének növelése három tényezőtől függ. Három problémát kell megoldaniok a konstruktőröknek és máris ott tartanak majd, hogy Henne, Wright és

Simcock sebességeinek varázsa eltűnik. Mi ez a három probléma? Először is fejleszteni kell a maximálisan egyliteres motor lőerőteljesítményét, másodsor megfelelő adhéziót kell teremteni a meghajtó kerék és a talaj között, harmadsor pedig csökkenteni a légellenállás okozta visszatartó erőt.

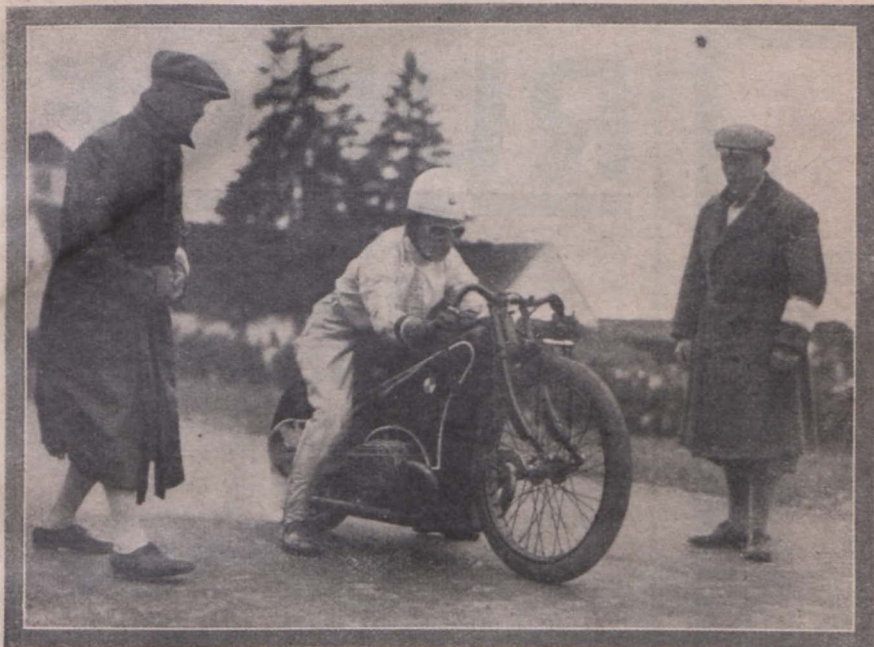
Lássuk először is a motorteljesítmény kérdését. Kétféle módon lehet adott hengerűrtartalom mellett fokoz-

ni a teljesítményt: a) a fordulatszám emelésével és b) az egyes szívóütemek alkalmával beszívott gáztöltés mennyiségének növelésével. Sajnos, a motorteknika mai állása mellett nagyon nehéz ezen a téren komoly nyereségre szert tenni. A reciprokáló mozgást végző alkatrészek tehetetlensége, súlya stb. korlátokat emel a fordulatszám emelése elé, tökéletesebb fémötvözetekre volna szükség. A felrobbantásra kerülő gáz mennyiségének növelésére ott a kompresszor, csak hogy minél nagyobb a gáztöltés, annál nagyobb probléma a hűtés és hol vannak ma még azok a szelepek, gyertyák, dugattyúk, hajtókarok, stb., melyek kibírnák a fantasztikus üzemi hőmérsékleteket, mechanikai igénybevételeket, melyek a kompresszorhatás fokozásával aránytalanul növekedve jelentkeznek.

A fordulatszám emelése csakis a hengersizám növelésével képzelhető el, az egy- és kéthengeres motor mai percenként közel 8000-es túraszámát jöközni majdnem képtelenség. Hogy a többhengeres megoldás esetén a maximálisan megengedett 1000 kemes motortól milyen teljesítményt várhatunk, azt a versenykocsi világa árulja el. Kölcsönkérve a kis Alfák, Maseratik, Bugattik teljesítménybeíradatait, azt látjuk, hogy literenként ma kb. 116–120 féklőerő a maximum. Természetesen az alapul vett másfél-literes-nyolchengeres autómotorok megbízhatósága csekély és a maximális teljesítményre csak pillanatokig képesek veszedelem nélkül. Ez azonban nem zavaró faktor, tehát némi



A jelenlegi angol világrekordmotorok közsőséges ezres JAP-ek, melyek élőláncal hajtott kompresszor van szerelve.



A jelen pillanat világrekordere: Henne (750 BMW) (244.399 Km. 1932 Tát.)

fejlődést feltételezve, megállapíthatjuk, hogy a technika mai, illetve holnapi állása mellett az *egyliteres motorkerékpármotortól várható legnagyobb lőerőteltésimény kb. 120—125 féklőerőre becsülhető.* A hengerek számának megállapítása sem nehéz feladat, ismét a versenyautókonstruktorhoz kell fordulnunk. A tapasztalatok szerint ugyanis a legjobb megoldás a nyolchengeres másféliteres motor, ami hengerenként kb. 185 kcm-nek felel meg. 250 kcm. hengerenként már sok, négyhengeres ezreszel tehát nem érdemes próbálkozni. Legjobb megoldás a versenyautótapasztalatok alapján tehát az egyliteres, hathengeres, hengerenként kb. 166 kcm-es motor volna.

Hogy ez a hathengeres motor sorban elhelyezett hengerekkel lesz szerelve, vagy pedig csillagelrendezésű lesz — azt már a jósktól célszerű megkérdezni. Az egyik nagy gyár például — hogy visszahódítsa a németektől a világrekordot a szigetországnak — öthengeres, hengerenként hajszálnyira 200 kcm-es radiális, tehát sugáridomban elhelyezett hengerekkel megoldott motoron dolgozik.

A légellenállás és a súlypont.

Hagyjuk tehát a motor kérdését és elégedjünk meg annyival, hogy 120—125 féklőerő valóban elegendő 300 km-es sebesség elérésére kétkerekiin, ha sikerül megfelelő adhéziót biztosítani a meghajtott kerék és a talaj között és ha sikerül a légellenállást, a felületi ellenállást még jobban csökkenteni. Ez a két *ha* az a tényező, mely a legtöbb akadályt állítja a szupersebességek útjába.

A légellenállás csökkentése céljából úgy a vezetőt, mint a gépet megfelelő idomba kell rejteni, láttunk ilyen próbálkozást eleget Tátton. Eddy Mayer kezdte a diestelenebbik felére csatolt süveggel. Wright foly-

tatta teljesen burkolt gépével, sőt üzemen kívül láttunk olyan megoldást is Winkler DKW-jára szánva, mely teljesen zárt, szivaralakú karosszériába bujtatott volna Winklert és DKW-t egyaránt, ha történetesen nem fúj olyan metszően a dunamenti szél. Az aerodinamika törvényei azonban komoly akadályokat vonultatnak fel az áramvonalazás gyakorlati megoldásával szemben. Az aerodinamika törvényei szerint stabilitást csak akkor várhatunk, ha a súlypont a légellenállás okozta nyomási középpont előtt van, ellenkező esetben a *leggyengébb oldalszél is kellemtelen következményekkel* járhat. A hátsó kerék tapadása szempontjából — mint tudjuk — a motorkerékpár súlypontjának inkább hátul, mint elől kell lennie, ha tehát meg akar a konstruktor felelni az aerodinamika tör-

vényeinek is, úgy a légellenállás okozta nyomási középpontot annyira hátra kell helyeznie, hogy lehetetlen helyzet adódik. Így például a Segrave féle Arany Nyíl súlypontja pontosan csak egyetlen hüvelykkel (2.5 cm) volt a légellenállás nyomási középpontja előtt, annak ellenére, hogy a világrekordautó stabilizáló farka kolosszális méreteket ért el. Két megoldás kínálkozik: vagy a hátsó kerék helyett az elsőt meghajtani, vagy pedig a hátsó kerék fölé megfelelő súlyt rakni, illetőleg magassági kormányzerű szárnyal leszorítani a hátsó kereket a talajra. Úgy a súly növelése, mint a magassági kormány természetesen munkát emészt és a világrekordmotorkerékpárnál — melynek motorja nem lehet nagyobb az egyliteresnél — minden munkavesztéségtől óvakodni kell. Marad tehát az egyedüli megoldás, a hátsó helyett az első kereket meghajtani, viszont kérdéses, hogy sikerül valaha is olyan elsőkerékajtásos kétkerekiút konstruálni, melynél az erőátvitel, a könnyű kormányozhatóság stb. tökéletes.

Látjuk tehát, hogy rengeteg nehézséget kell legyőzni ahhoz, hogy a motorkerékpár sebességi világrekordot a mainál jóval nagyobb magaslata emeljék. Inkább elméleti, mint gyakorlati a feladat, amíg a konstruálásnál évek tapasztalataira, komplikált matematikai számításokra, szélalagut kísérletekre van szükség, addig a gyakorlati rész csupán abból áll, hogy egy motorzni jól tudó, a sebességhez jól hozzá szokott és amellet egy kissé elszánt sportember szánja reá magát a néhány másodpercig tartó száguldásra. Ha nagyok is a nehézségek, komoly technikai akadályok nincsen az óránként 300 km-es sebességre képes egyliteres motorkerékpárnak, vállalkozó szellemű versenyzőben sincsen hiány, nem utópia tehát elképzelni, hogy a Henne és a Wright-féle eredmények néhány év múlva nem lesznek egyebek emléknél.



Az exvilágrekorder Wright (1000 Excelsior) (242.590 Km; Cork, 1930.)
A képen nem a világrekorder OEC-t mutatjuk be, hanem az „Ezüst Üstököst”.

Szereti a
motorját?

Ajándékozza meg
karácsonyra
új

**COVENTRY
RENOLD**

MOTORKERÉKPÁRLÁNCCAL

Kapható minden jobb szaküzletben!

RUDGE

világmarkát mindenki vehet mai naptól, mert

**új árai
szenzációsak**

250 kcm sv. P 1100.—

350 kcm OHV P 1590.—

500 kcm OHV P 1680.—

Cserélhető kerék! Négy sebesség!
Kiegyensúlyozott fékrendszer!

550 kcm angol TRIUMPH ... P 1550.—

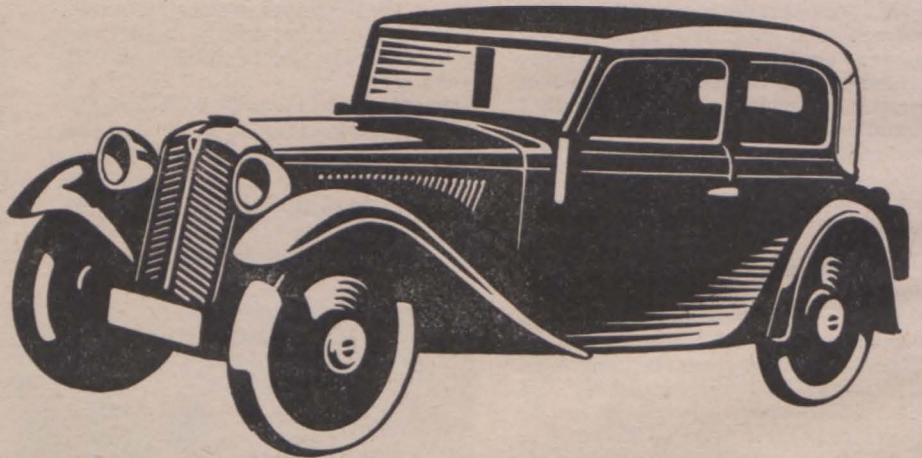
**Teljesítményben! Erőben! Szerke-
zetben, Anyagban felülmulhatatlan!**

Használt gépekben is óriási választék!

Bruck, Jókai-u. 21.

Itt az új
DKW

„MEISTERKLASSE“
az ideális nagyteljesítmé-
nyű olcsó üzemű turaautó.



Elsőkerék meghajtás - Lengőtengely - Freilauf - Négy kerékhéj - Izléses és kényelmes karosszéria

Ára P 4900.—

Vezérképviselőt:

Majláthé.

BUDAPEST, VI., GRÓF ZICHY JENŐ UCCA 17. TELEFON.

Kérjen katalógust és műszaki ismertetést.

A második bajnokságát nyert Kozma Bandi elmondja mit érez a versenyek előtt, elsirja panaszait és dicséretet sza- vaz Wakefieldéknek.

Ismét boldog Karácsony lesz az idén Kozmáéknál a Svábhegyen, ott, ahol vagy két évtized előtt arany díjjal meg mogyoróval lepté meg a Jézuska a kis Bandikát — ha jó volt... Az idő múlik, a kis nebulóból motorbajnok lett, aki most Karácsonykor kapja meg egy esztendő szorgalmas munkájának jutalmát: a bajnoki aranyérmet! Az „aranypecsét”, mely soványabb az egykori aranydíjnál, sőt talán arany dolgában sem rugaszkodik túl messze amattól... És mégis ez az érem ma mindennél becsesebb Kozma Bandi szemében, hiszen tavalyi bajnoksága után immár másodszer jut osztályrészeül a bajnoki plakett a legnehezebb kategóriában kivívott egyeduralmának fényes szimbóluma...

— Sajnos, öröömöm nem teljes — szerénykedik Kozma — hiszen tavalyi bajnokságom után úgy illett volna, hogy néhány külföldi versenyen is elinduljak s ha nem is győzök, de tanuljak azoktól, akik többet tudnak nálunknál. Erzem magamban, hogyha nem is dicsőségesen, de becsülettel reprezentálhattam volna színeinket odakint. Sajnos hiába... Az anyagiak, a pénz hiánya gátat szabott az ambíciónak... De hát nálunk ez a helyzet a — motorsportban! Nem így a többi sportágban, ahol az egyesületek és szövetségek módot nyújtanak részolóknak arra, hogy külföldi ösztencsapásokban fejleszthessék tovább tudásukat. Szomorú, hogy a versenyzőktől éppen a legtöbb anyagi áldozatot kívánó motorsportban van ez így!

Térjünk át kevésbé fájó témára. — Mit érez versenyek előtt a magyar bajnok?

— A versenyszezón közeledtével elfog a versenyzési láz. Számolom a napokat az első versenyig. Tele vagyok ambícióval. Valami megmagyarázhatatlan, cselekvésre vágyó kellemes nyugtalanság lesz úrrá rajtam. Ha a verseny veszélyeire gondolok, elszorul a mellem... ez rossz érzés... De ez az érzés a verseny közeledtével egyre múlik... Ha motoron ülök, a legveszesebb fordulók és tempók sem izgatnak már... Start előtt közvetlenül egy kérdőjel drukkol bennem... A startkockánál már abszolút nyugodt vagyok, mondhatnám bennem van az egész pálya szőröstől-bőröstől, fordulóival és bukkanóival együtt. Minden figyelmem a pályán... Ilyenkor már rég elfelejtettem, hogy verseny előtt drukkolni is lehet...

— Úgy, mint egykor az iskolában — teszem hozzá — mikor a tanár noteszában hosszasan lapozgatva izgatta a kedélyeket, hogy vajjon kit is szólított fel a latin mementerre...?

— Valahogy úgy... — mosolyog Kozma. Nagy szerencse viszont, hogy a versenytechnikai előkészületei

elterelik az ember figyelmét a drukkról. A motor előkészítése, a felszerelési cikkek és üzemanyagok megválasztása nagy gondot igénylő, izgalmas munka, mely teljesen lefoglalja az embert. Főleg a megfelelő olajfajta kiválasztása okoz sok gondot. Óriási a választék! Nem túlzok, a jó olaj a siker egyik legfontosabb kelléke! A magam részéről a szezon valamennyi versenyét Castrolal futottam le, annak ellenére, hogy pénzért kellett megvásárolnom. De nyugodtan ajánlhatom bárkinek...



HALLÓURAM! BETEG A MOTORJA? NEM KAP ALKATRÉSZT? MIÉRT KISÉRLETEZTET!

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

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

CZULYBA MŰHELY **KLEMENTZ ÉS TARSA OKL. MÉRNÖK**

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

Czulyba (Calthorpe) nyerte a KAC motoros rókavadászatát.

Osztatlan sportsiker jutalmazta a Kispesti AC agilis motorszakosztályának minap megrendezett motoros rókavadászatát, mely a csillagtúrákban felhalmozódó komolytalan elem, valamint a túrautak óraversenyszerű jellegének kiküszöbölésével élvezetes sporteseményt nyújtott.



Az őszi esőzés felázta úton mintegy 30 versenyző jelentkezett a kispesti startnál az égerutat kapott róka kézkerítésére. A tavaszi szerepet vörössapkával a fején Streit Imre váltalta, oldalkocsijában pedig Koppenstein Benő, a TTC elnöke töltötte be



Sikeres rókavadászat után! Czulyba fogja a rókát, Koppenstein jöjzök.

Kedvezményes előfizetés „A Motoros“-ra.

A Motoros V. évfolyamába lépve páratlanul kedvezményes előfizetést hirdetünk.

Mindazon olvasóink,

akik 1933 február 1-ig előfizetnek a Motorosra,

illetőleg az évi előfizetési díjat, 6 pengőt címünkre beküldik, avagy átutalják, további egy pengő posta- és kezelési költség beküldése ellenében

díjmentesen kapják meg lapunk első, második, harmadik és negyedik évfolyamát.

A kötetekre menő anyag nemcsak a minden motoros számára nélkülözhetetlen, tanulságos szakcikkek garadát tartalmazza, hanem egyben érdekes tükörképe a motorizmus utolsó négy esztendejének is.

A kiadóhivatal.



Keresse fel

Fő-u. 37. sz. alatt megnyílt

benzin-motalkó kufamaf

Minden vevőmnek kellemes karácsonyi ünnepeket és boldog újévet kívánok!

GHILLÁNY MIKLÓS

olaj- és felszerelési cikkek szaküzlete
Budapest, II., Corvin tér 5. sz.
(Fő ucca). Telefon: Aut. 57-0-16.

az ellenőr és nyomjelző tisztet, aki mésszel és szerpentinekkel jelölte a róka mintegy 80 km-es útját egész lakihegyi buvóhelyéig.

A vadászok ismeretlen úton, a szerpentin és mésznyomokban iramodtak a megbúvó „rökakoma” után, akit ádáz hajsza után Czulyba Mihály (350 Calthorpe) fűlelt le elsőnek. A helyezettek a következők voltak:

2. Novitzky F. (DKW). 3. Gerő A. (MAG). 4. Eckmayer F. (BSA). 5. Landor J. (Puch). 6. Guth L. (Super X).

A verseny kitünő megrendezéseért Dalnoki László, Streit Imre és Pill István érdemelnék elsősorban elismerést.

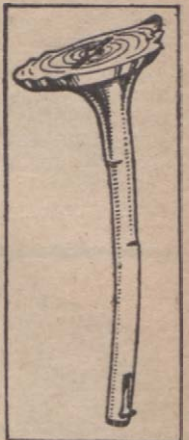
GOODRICH
PNEU

Híttörés a kényelemen

VEZÉRKÉPVISELET. SZILARD BÉLA. NAGYMEZŐ-UCCA 15

A TECHNIKA BIRODALMABÓL:

Merőben új szempontokból tárgyaljuk a motort és alkatrészeit—



I. D. Iota őrnagy a világhírű katalán motorkonstruktőr legújabb korszakalkotó elméleteinek szigorú figyelembevételével.

Hervadt tulipán.

Shakespeare Vilmos, a nagy hadszász híres tószjtját, mellyel Hódító Samu angol királyt köszöntötte fel első karambolja alkalmából — úgy fejezte be, hogy: Karácsony táján nem illik motorszakcikkeket írni. Valami igaz a derék Vilminek, ilyenkor az ember ugyanis többet törődik az ünnepi ebéddel, különös tekintettel a gymorra henger-, helyesebben gömbürtartalmára, mint holmi nehezen emészthető technikai problémákkal, melyek a garázsban didergő derék mocival vannak kapcsolatban. Tehát számolni kell azzal, hogy ezt a cikket mindenki simán átlapozza kockázta nélkül, hogy I. D. Iota őrnagy, a katalán motorkonstruktőrök híres büszkesége sértve fogja érezni magát. Pedig érdekes dolgokról lesz szó, a motor működésének elemeit vizsgáljuk a fentemlített világhíresség korszakalkotó elméleteinek nyomán.

A motor. A motorról köztudomású, hogy a motorciklinek legfontosabb alkatrésze. Legalább olyan fontos, mint a Dönci bácsi nevében a géháipar. Célszerű tehát megbarátkozni azzal a folyamattal, mely a folyékony benzinnel olyan erőt varázsol, hogy nemcsak útnak indítja a motort saját b. személyünkkel egyetemben, hanem képes láncot szakítani, távirópóznát tördelni stb.

A legtöbb motor az úgynevezett négyütemben dolgozik. Ez nem tévesztendő össze a Lehár vácereivel, melyek köztudomás szerint nem négy, hanem háromnegyed ütemben natnak.

A négyütemű motor legfontosabb része egy rozsdával bevont vasskatulya, melyet *cilindernek* neveznek annak ellenére, hogy sem karimája, sem fénye nincsen, legfeljebb csak annyi a rokonvonás, hogy belül szintén zsíros. A cylinder belsejében konzervdobozalakú alkatrész mozog fel és le egy botra erősítve. A bot alsó vége bizonyos kerekre hat, ezek mozgatják a motorciklit előre. Egyszerűbb megérthetőség kedvéért képzeljük el, hogy bekapcsolt sebességgel toljuk a motort. Nos, a konzervdoboz a cylinder felső részében van a tolás megkezdésekor, úgy lefelé kezd utazni. Ebben a pillanat-

ban — és itt nyilatkozik meg a konstruktőrök zsenialitása — egy kis tulipánalakú vasdarab emelkedik fel fészkeből és kinyitja a folyosót, mely a karburátorhoz vezet. A *karburátor* (lásd a *Karburátor című fejezetet*) csepegteti a benzint és teszi lehetővé, hogy a benzinszag betóduljon az előbb említett rozsdás dobozba.

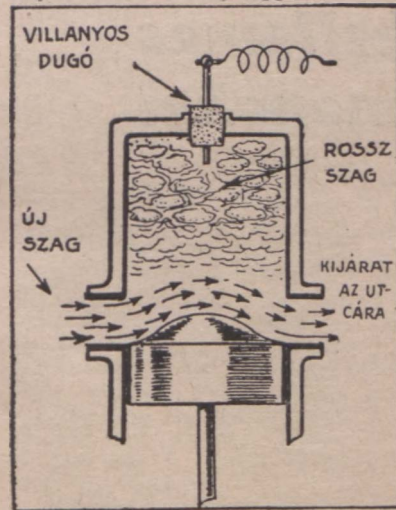
Figyelem.

Amint a *dugattyúnak* nevezett konzervdobozszerű alkotmány lefelé halad, a szag betódul és hamarosan megtölti a cylindert. A dugattyú erre újra emelkedni kezd, a szag nagyrésztét visszalöki a folyosón és karburátoron át, aminek *bizonyítéka a nedves jolt* az ember nadrágján, a térdhajlattól nem messze. Szerencsés esetben a már említett tulipánalakú vasdarab legyőzi a vezetékét kitölti olaj ragacsosságának marasztalását és visszaül fészkebe. Látjuk tehát, hogy milyen trükkös folyamatról függ, hogy a szag mint valami csapdában, úgy rekedjen meg a cylinderben. Nemsokára a dugattyú ismét felfelé halad és összenyomja a cylinderben rekedt kellemetlen szagot, amit a gyertyatömítésnél szét-pattanó buborékok is igazolnak. (Gyengébbek kedvéért: a gyertya nem más, mint dugóalakú vasdarab, melyben belül olajcseppel áthidalt

két drótdarabka lehet és belelóg a szag kellős közepébe.)

Ha követjük a dugattyút felfelé haladó útjában, azt látjuk, hogy az egyszer csak szépen egészen felér. Amikor éppen elkezdene gondolkozni azon, hogy mit illik ilyenkor csinálni, egyszerre csak szikra szalad át a gyertyához vezető madzagon és ha a fentemlített olajcsepp nem túl-kövér, úgy felrobbantja az összenyomott kellemetlen szagot. A durranás zajától megijedt dugattyú menekül lefelé, később meggondolja magát, bátorságot vesz kölesön és újra felmeleg, hogy megnéze, mi is történt tulajdonképpen, ugyanakkor egy másik tulipánalakú vasdarab felemelkedik üléséből és kiengedi az elhasznált szagot az utcára, sötét-kék zaj alakjában.

A kétütemű. A kétütemű motor annyiban különbözik a négyüteműtől, hogy négy helyett két ütemet kopog minden robbanásra. Ennek megfelelőleg kétszer annyi benzint használ el és félfannyi az ereje. A szag összesűrítése itt nem kizárólag a cylinderben történik, hanem a fényes ementálisajt formájú, úgynevezett karterben, amit a főtengely csapágya mellől ki-kipukkant apró buborékok is tanúsítanak. A friss és az elhasznált szagok útját itt nem tulipánok nyitják és zárják, hanem a cylinder oldalába vágott ajtók. Hála a konstruktőröknek, az ajtók egymással szemben vannak, tehát semmi akadály sincsen annak, hogy a friss szag, még mielőtt felhasználnák, a szemben levő ajtókon kitudulhat az utcára. A friss szag egy kis része azonban fogva marad és a négyüteműnél már leirt gyertya segédelmével meggyullad. Az elhasznált szag egy része hozzákeveredik a karterben sűrített friss szaghoz, annak egy részét meggyújtja. Ebből baj



A szagok zárándekútja a kétüteműben.

SVÁJCI MAG (MOTOSACOCHE)

motorokhoz mindennemű alkatrész. Használt motorkerékpárok STANDARD BMW. NSU. DOUGLAS. TRIUMPH stb. CYCLCAR igen olcsón, kifogástalan állapotban, továbbá **3 drb. vadonatúj, 350 ccm STANDARD** komplett Bosch világítással, vámból **önköltségtl árban** kapható:

FRIEDMANN JÓZSEF, BUDAPEST, VACI-ÚT 28. TELEFON: 929-81

szerecsére nem származik, mert ennek ereje könnyen kijut a karburátoron a szabadba és előidézi a kétütemű jellemző köpködő hangját.

Kompresszió. A kétütemű főtengelye mellett — mint már elárultuk — buborékok szoktak képződni, ez a karterkompresszió nagyon fontos dolog. Fontos az is, hogy a bubo-

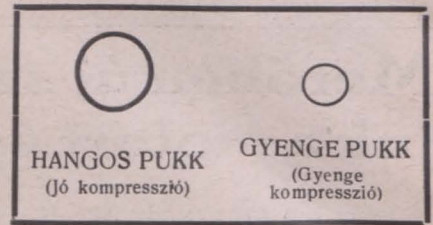
rókok mennyisége lehetőleg állandó legyen, annak igazolására, hogy a kompresszió is állandó. Ha itt valami hibát észlelünk, akkor emeljük stenderre a gépet, kapcsoljuk be az elsőt és a gyertya kiszerelese után forgassuk meg jól a hátsó kereket. A jó karterkompressziót egy sorozatnyi pukkanó olyan hang jelzi, mint amikor kihúzzák a kadarkás-üvegéből a dugót.

A hengerkompressziót legjobb a kikstarterrel vizsgálni. Ha a kompresszió gyenge, úgy ennek okai a következők lehetnek:

- a) Laza hengerfej.
- b) Hányzik a dugattyú, amit rendszerint generáljavítás, vagy hirtelen akcelerálás után tapasztalunk.
- c) Elhervadtak a tulipánok.
- d) Túl sok a homok az olajtartályban.

Ha megállapítottuk, hogy a négy eset közül melyik forog fenn, úgy a legjobb remédium rögvést új motort vásárolni.

Mielőtt a karburátorra (lásd a *Karburátor című fejezetet*) térnénk át, óelszerű letárgyalni a villamos dugót, köznyelven gyertyát. Ha a motor nem indul be vagy leáll, először a gyertyát vizsgáljuk meg. Ezt különben a gyárosok utasításaikban nem győzik eleget hangsúlyozni, valószínűleg azért, mert a gyertyát nem ők csinálják. Ha a gyertyát vesszük gyanuba, úgy először is vegyük le a hozzávezető gumival bevont madzagot, vegyük a végét a



jobbkezünkbe, küldjünk el mindenkit a lőtávolból, hunyjuk be mindkét szemünket és erélyesen taposunk a kikstarterre:

***———??!!!*———!!

Igen, ez bebizonyította, hogy jó kövér szikránk van.

Utána tegyük a gyertyát a polcra és vegyünk elő a zsebünkől egy újat. Becsavarás előtt piszkáljuk ki belőle a benne levő rongyos papírdarabkákat és a dohánytörmelékét. Ha a motor még sem indul, úgy valószínűleg az új gyertya sem áll minden gyanun felül, sőt az is lehetséges, hogy máshol van a hiba. (Lásd a *Karburátor című fejezetet*.)

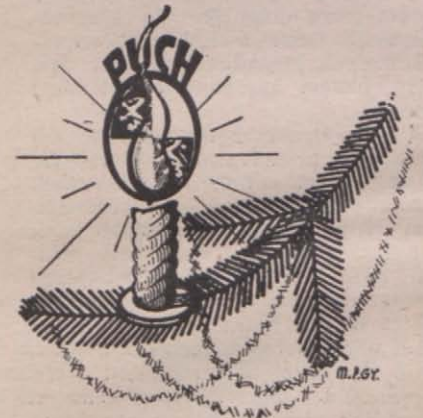
Az új gyertya becsavarásánál ügyeljünk arra, hogy a vége túlmélyen ne lógjon bele a szagba. Ellenkező esetben ugyanis nekimehet a kompresszióknak és azt elgörbíteti. Ilyenkor csak szétszerelés és a kompresszió kiegyenesítése segít. (Megjegyzés: Illusztris cikkírónk elégedetlen volt a honoráriummal és nem volt hajlandó a *Karburátor* című fejezetet is leszállítani. A lelke rajta. A szerk.)



Az **eredeti** ricinussal kompundált, pennsylvániai minőségű 2 literes kanna HXL ára:

P 9— Visszaváltható kanna!

Boldog és kellemes karácsonyi ünnepeket kívánunk



A MAGYARORSZÁGI

PUCH

MOTOROSOKNAK!

PUCH MŰVEK FIÓKTELEPE

BUDAPEST, VI., LEHEL-U. 25



Balról jobbra: Az abszolút győztes Lukaveczet (Francis Barnett) annyiszor mutattuk be előlről, hogy ideje már ennek ellenkezőjét is megtenni. Különbösen is olyan jól esett a finom Castrol R a motorocimpáknak oly édes illatát beszívni.—Stern (Puch) elvesztette az irányt, képünkön éppen keresi a Nagyszénás meredekén. — Ki áll amott a hegytetőre? Nem más, mint Hrys, a bécsi Puch versenyző. — Ez a kép már találós, fel kell fedezni rajta azt, hogy hol a Riemer feje.

Motorcsata Nagyszénáson

Csonfig hatoló fagyos szélben rendezte a KMAC őszi triálját, melynek abszolút győztese Lukavecz (175 Francis Barnett) lett. — A Puch menők a csapatgyőzelem mellett két kategória győzelmét is aratott

Zzzz!... Zzzz!... Brrrr! Még viszsza gondolni is rossz ara a dermesztő, fagyos szélre, amely a KMAC őszi triálján végigseperge a Nagyszénás és csekélységünk hátát!

Didergett ott rendező, néző és versenyző egyaránt, bár utóbbiaknak a Nagyszénás törmelékes kapaszkodója ugyan csak jól befűtött... Egyetlen versenyző sem akadt, aki büntetőpont nélkül jutott volna fel a hegytetőre, volt itt lábletevéstől motorleállításig minden, aminek nem lett volna szabad lennie...



Lukavecz

A korareggeli startpróba büntetőpontjainak oroszlánrészét a bécsi vendégek vitték haza, a nagyszénási nonsztopot megelőző 120 km-es túraszakasz útirányának betartásáról pedig ne essék szó...

A Nagyszénás hátán folyt le a felletre érdekes terepverseny zászlókkal kitűzött hepe-hupás pályán. Belatini-Braun (500 Sunbeam) volt a terepmenés hőse, aki 3:08.8 mp-es legjobb idejét szorgalmas tréningjének köszönhette. A terepverseny után került a sor a veszélyes meredélyen megtartott fékpróbára, majd az emelkedőn abszolválandó újraindítási próbára. Az érdeklődők nagyrésze ezeket a próbákat nem is

várta már be, hazaüzte őket a szélvész. Vesztetni mit sem veszettek: a fékpróba veszélyességén kívül mitsem nyújtott, az illetén végrehajtott újraindítási próba pedig csak komolytalan időtöltésnek nevezhető.

Az abszolút győzelmét Lukavecz Ferenc (175 Francis) szerezte meg, aki Castrol olajat használt.

A verseny eredményei a következők voltak (zárjelben a terepversenyen elért idő):

175 kcm-ig: 1. Lukavecz F. (Francis Barnett) 5 bp. nonsztopon. (3:49.6 mp).

250 kcm-ig: 1. Kiss L. (Puch) 5 bp. nonsztopon (3:53.4 mp). 2. Martinek I. (Chater Lea) 41 bp. nonsztopon 40, terepversenyen 1 bp. (4:05 mp). 3. Stern E. (Puch) 48 bp. nonsztopon 40, terepen 8 bp. (5:21.2 mp).

350 kcm-ig: 1. Gerő A. (MAG) 12 bp., nonsztopon 10, terepversenyen 2 bp. (3:59.6 mp). 2. Bakonyi F. (Calthorpe) 20 bp., túraszakaszon 1, lejtőfék 10, nonsztop 5 bp. (4:22.8 mp). 3. Winkler J. (Méray) 29 bp., túraszakasz 17, nonsztop 10, terepverseny 2 bp. (4:01 mp). 4. Andó A. (Velocette) 60 bp. (3:52.4 mp). 5. Szoyka S. (Calthorpe) 90 bp (3:43.0 mp)

500 kcm-ig: 1. O. Steinfellner (Puch) 6 bp., nonsztop 5, terepen 1 bp. (3:45.6 mp). 2. Schuszter V. (Ariel) 6 bp., nonsztop 5, terepen 1 bp. (3:36.5 mp). 3. G. Scharinger (MT) 20 bp., startnál 10, nonsztop 10 bp. (3:36.6 mp). 4. Odelga (Puch) 54 bp. (4:07.2 mp). 5. Hrys (Puch) 66 bp. (4:28.6 mp). 6. Riemer B. (Standard) 132 bp. (5:35.0 mp).

500 kcm felett: 1. Belatiny Braun R. (Sunbeam) 5 bp. nonsztopon (3:08.8 mp). 2. Iglseider (BMW) 60 bp., startnál 20, nonsztop 40 bp. (4:13.5 mp).

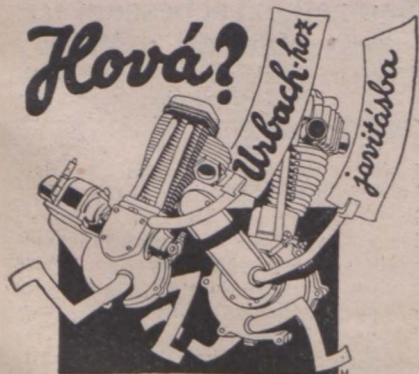
Klubcsapatversenyben 1. KMAC 51 bp. (Martinek—Lukavecz—Belatiny Braun). 2. FTC I. 71 bp. (Kiss—Andó—Schuszter). 3. Akademischer, Wien 126 bp. (Steinfellner—Odelga—Hrys).

Márkacsapatversenyben. 1. Puch csapat (Steinfellner—Odelga—Hrys).



Nagyszénási film.

Felülről lefelé: Gerő (MAG) csendőri felügyelet mellett kopog fel a Nagyszénásra. — Iglseider (BMW) a lejtőfékpróbán kinlódik, Gerő Bandi nevetve aszisztál hozzá... Könnnyü neki, ő már túl van rajta...! — Stein fellner (Puch) a siugróánc kifutóján a drukkerek sorfala között akcelerál felfelé. — Odelga (Puch) szőrenccsen felér a hegytetőre.



VI. HUNYADI-TÉR 12. T. 116-28.

Megalakult a Nemzeti Sportbizottság!

A közelmúlt napokban alakította meg a KMAC felsőbb nyomásra Nemzeti Sportbizottságát, mely a magyar motorsport parlament szerepét lesz hivatva betölteni. A megalakulás simán ment végbe, a KMAC alapszabályadta jogaival élve, saját delegáltjait, a „szelidített“ egyesületek delegáltjaival tetemes többséggel vitte a zöldasztalhoz, ahol a motorsporttal aktívan foglalkozó egyesületek emberei az egyes szakcsoportokban szétszétva aligha fogják az eredményes ellenzék szerepét játszani. Gondoskodott róla a KMAC, hogy az ellenzéki egyesületek sorából veszélytelen emberek kerüljenek a bizottságba, viszont az ellenzék is gondoskodik arról, hogy a KMAC által „behívott“ tagokat az üléseken alapszabályszerű jogánál fogva akcióképes emberekkel — helyettesítse!

Mindent egybevetve, a Nemzeti Sportbizottság megalakítása hatalmas lépés a Motorsportszövetség felé.

Addig is boldog új évet kívánunk a Nemzeti Sportbizottságnak, kívánjuk, hogy jövőre annyi versenyző legyen, ahány — sportbizottsági tag van... Ime a főhatósági szerv struktúrája:

Nemzeti Döntőbíróóság.

Elnök: Andrásy Sándor gróf, KMAC.

H.-elnök: Belitska Sándor KMAC.

Alelnök: Álgya-Papp Sándor MAC.

Tagok: Delmár Tivadar KMAC, Lenz Albin KMAC, Festetich Pál gr. HAC, Okolicsányi Imre HMC, Pethő Ernő DAC, Petracek Lajos BBTE.

Póttagok: Dunay Róbert KMAC, Landauer Ede KMAC, Pfanni József GyAMC.

Meghívottak: Bláthy Ottó, Csathó Gyula, Fényes Kornél, Máry Dezső, Strehammer Lajos, Szabó Lajos, Unger Tibor.

Elnöki tanács.

Elnök: Andrásy Sándor gróf KMAC.

H.-elnök: Belitska Sándor KMAC.

Tagok: Álgya-Papp Sándor MAC, Benyovszky Mór gr. PBAC, Kovács-házy Vilmos BSE, Prickler János SAE, Ragályi-Balassa Ferenc ÉMAC.

Nemzeti Sportbizottság.

Elnök: Schimanek Emil KMAC.

Alelnökök: Orphanides János KMAC, Kállay Miklós TTAC, Schvoy Kálmán DAC.

Motorkerékpár szakcsoport.

Elnökök: Kazinczy Gábor BSE, Elekes Lajos NyKISE.

Tagok: Boeskor Antal KMAC, Balázs László KMAC, Simon Gábor dr. KMAC, Buchalla Sándor dr. ÉMAC, Bodnár Richárd SAE, Hergár Emil FTC, Horváth Sándor TTC, Dalnoki László KAC, Hofmann György MTK.

Póttagok: Nagy Gyula dr. KMAC, Baróthy József DAC, Szabó Géza CsME.

Automobil szakcsoport.

Elnökök: Delmár Walter KMAC, Szily Márton KMAC.

Tagok: Mocskonyi Ervin KMAC, Schmidt Gyula dr. KMAC, Hajós Imre dr. KMAC, v. Horthy István KMAC, Iványi Gusztáv MAC, Szánthó László BSE, br. Vay Miklós TTAC, ifj. Müller Ede DAMC, Mayer Gusztáv PBAC, Czékkel Ferenc dr. HAE, Kertész Elemér „Frontharcos“, Perczel József TAMC.

Póttagok: Schüller László KMAC, Walter József FTC, Damó László KAMC.

Motorsónak szakcsoport.

Elnökök: Andrásy Mihály gr. KMAC, Faba János MAC.

Tagok: Schuller István KMAC, Fonyó István DAC, Birkmayer Imre GyAMC.

A statisztika eldöntötte

és a legkimagaslóbb arányszám bizonyítja, hogy 33 világmárka előtt

B. S. A.

legkeresettebb motorkerékpár

Reklám nem lehet döntőbb bizonyíték a BSA motorkerékpárok minden klasszison felüli képességei mellett.

B. S. A. versenygépei világrekorddal kezdenek.

B. S. A. szériagépei a legnehezebb túraversenyeken is halmozzák a győzelmeket.

Vezérképviselet:

Urbach László
Bpest, VI, Hunyadi-tér 12

Póttagok: Burger Sándor dr. KMAC, Pertik Béla dr. BSE, Koppenstein Ernő dr. TTC.

Mintl átjuk, a lista rejtvénypályázatnak is megfelelően. Feladjuk tehát a kérdést, honnan szedte elő a KMAC motorsportunk ismeretlen nevű apostolait?

Itt az új autósrendelet!

A hivatalos lap a minap közölte a belügyminiszter rendeletét, „a közúti forgalomban résztvevő gépjárművek, pótkocsik megvizsgálása, új rendszámmal, igazolólaplappal ellátása és a közrendészeti egységes szabályzat egyes rendelkezéseinek módosítása tárgyában.“

A rendelet értelmében a magyarországi autók és motorkerékpárok jelzése külföldi mintára változik át. A rendelet szerint a Magyarországon lévő összes gépjárműveket 1933 február 1-től április 30-ig a rendőrségen újra kell vizsgáztatni és ezzel egyidejűleg az autókat és motorkerékpárokat új rendszámmal és igazolólaplappal ellátni. Az új számtáblán csak három számjegy lesz, valamint egy vagy két betű, de ezeknek a betűknek semmi közük nem lesz a gépjármű kerülethez. Az új táblát az autókön és oldalkocsis motorkerékpárokon elöl-hátul, a szóló motorokon csak elöl kell elhelyezni. A hátsó világítás, mely legalább nyolc gyertyafény erős kell hogy legyen, az autókra és oldalkocsis motorkerékpárokra kötelező.

Vizsgadíj, számtábla, szerelés... Ez a mi karácsonyi ajándékunk...

Campbell rohamra készül

Campbell kapitány, a legendás hírnévű autóvilágrekorder, aki tavaly a Blue Bird volánjánál 408 km-es abszolút sebességi világrekordot állított fel, a közeljövőben saját rekordjának megdöntésére készül. A Blue Birdet egy 2500 lóerős Rolls-Royce motorral szerelték fel) a régi motor 1000 HP volt) s Campbell kiadta a jelszót: Rohamra az 500 km ellen...

Nemzetközi sebességi trófeát alapított a FICM

Fellette érdekes terv valósult tettbe a FICM legutóbb megtartott kongresszusán, melyen jóváhagyták a kiírandó Nemzetközi Sebességi trófea versenyszabályzatát. Az értékes vándordíj első ízben október 15-én kerül kiírásra az Olasz G. P. keretében. A vándordíjért folyó küzdelem szabályai értelmében minden nemzet 3 vagy négy versenyzőt indíthat tetszőleges gépeken a 250, 350 vagy 500-as kategóriákban. Győztes lesz az a csapat, melynek tagjai együttesen időben legközelebb végeznek az egyes kategória győztesekhez. A versenytáv 150 km-ben van minimálva. A trofeanyertes team egyben a vándordíj következő évi kiírásának jogát is elnyeri.

MI UJSÁG SZERKESZTŐ ÚR...?

— Mi újság a FICM berkeiben?

— Az oldalkocsik méretére vonatkozólag történt újabb előírás. Eszerint az oldalkocsi karosszériák kiképzése olyan legyen, hogy vagy fedje a karosszeria keresztmetszete egy 40x30 cm. nagyságú négyszöget, vagy pedig félkör alakú módon, hogy a félkör sugara 55 cm.

— És mi történt a KMAC sportbizottságában?

— Ideiglenesen rendezést nyert a versenyzők átigazolásának kérdése. Eszerint a versenyzők 1933 március 31-ig szabadon átigazolhatók. Ezután azonban mindazok, akik 1934. évben új színekben óhajtanak versenyezni, ebbeli szándékukat 1933 június 30-ig kötelesek bejelenteni az addigra már „KMAC Nemzeti Sportbizottság”-nak átkeresztelt főhatósági szervnek.

— Milyenek az új esztendő első sporteseményének, a Monte Carlói csillagtúra kilátásai?

— Gyülekeznek a nevezések. Legérdekesebb Lord Clifford nevezése, aki Diesel-motoros Bentley kocsival vesz részt. A nyersolajmotornak nagy napja lesz... Chiron is részt vesz a

túrán. Athénból startol egy új nyolchengeres — Forddal...

— Mi hír a Maserati portán?

— Elkészültek az új 3 literes „menoposto”-k, melyet 8 hengeres motorja 5900 maximális fordulatonál 220 lóerőt ad le. Az áramvonalba szabott 700 kilós elsőkerékmeghajtású masinának egyikét néhány versenyben hír szerint



Campari fogja vezetni. Ugyancsak együléses kivitelben várják a szezont az alig 600 kilós hátsókerékmeghajtású másfél literesek, melyek 6000 fordulatonál 150 lóerőt adnak le.

— Halljuk az érdekes apróságokat?

— Februárban nyit a berlini autókiallítás, januárban a newyorki. Más. A kora tavasszal lefutásra kerülő Mille Migliában a német Brauchitsch egy Mercedes SSKL kocsival indul. Más. Olaszországban az utolsó négy év folyamán 7700 km. utat építettek át a legmodernebb követelményeknek megfelelően, holott csak 6000 km. volt előirányozva. Jövőre 3000 km. út épül, de 600 híd és 65 vasúti út-

aluljáró létesítése is szerepel a programon. Ismét más. Bullus hír szerint búcsút mond az NSU-színeknek. Rudge vagy Norton felé orientálódnak. Újabb. A svájci autókлуб ezidei őszi díjmentes fényező beállítási akciója során bebizonyosodott, hogy a kontrollálásra felvonultatott reflektorok közül csupán 12% működött hibátlanul! Ismét más. Az amerikai autógyártás 1929 óta 80%-al csökkent!

— Van egy szomorú gyász hír. Amedeo Ruggeri, a közismert olasz Maserati versenyző, aki a Montlhery autodromban az egyik 16 hengeressel világrekordjavítási kísérletre készült, előkészületei során az autodrom betonján életét veszítette...

— Egyesületi hírek?

— A Magyar Motorkerékpárkereskedők Egyesülete legutóbbi ülésén elhatározta, hogy a motorizmus fellendítése céljából széleskörű akciót indít az adó- és vizsgamentes kismotorkerékpár érdekében.

— Valami kuriozumot Szerkesztő úr!

— A minap tartották meg London és Brighton között az évente megrendezésre kerülő régi kocsik versenyét,

Ha motorkerékpárt vesz, ragaszkodjék az

1933-as modellekhez



Néhány hét múlva itt vannak az új

ARIEL

MOTORKERÉKPÁROK!

Ariel és Velocette képviselőt:

Deményi és Fia

Budapest, VII., Király ucca 85.

Pajor Imre cég keresztrejtvénypályázata:

1	2	3		4	5	6	7		
8					9				
		10	11	12		13		14	
15	16					17			
18				19	20			21	
22				23				24	
25			26					27	
28		29					30		
				31			32		
	32	33		34	35			36	
37									

Megfejtésül beküldendő:
Vizsz.: 1, 26, 33, 37.
Függ.: 1, 3, 6, 14.

Megfejtések beküldendő Pajor Imre cég, VI., Jókai-u 26. 1933. január 10-ig.

Díjak:

1. Motorkerékpáron szelepcsizolás vagy kormozás.
2. 2 lit. Casparolaj.
- 3-4. Patent lábtartóstender.
5. Puch hengerköszörülés

Vízszintes: 1. Minden motoros tudja. 8. Északamerikai nagy állam. 9. A sivatag motorkerékpárja. 10. Vissza: legjobb magyar Puch versenyző. 13. Itt vannak a statisztikában a Puch gépek. 15. Külföldi légitársaság. 17. Vissza: Minden lyukba beletér. Ötödik betű felesleges. A. 18. Motormárka betűi felcserélve. 19. Női név. 21. Rege mássalhangzó. 22. Kentaurban van. 23. John... 24. Őj. 25. Autómárkában lévő két betű, — vagy háló két mássalhangzója. 26. Vissza: Itt készítik a legjobb motorkerékpárt. 27. Agonizál-ban van. 28. Kívánás. 30. DF. 32. Révben van. 33. 32-es típusú Puch színei. 37. Vissza: a legjobb rendszer.

Függőleges: 1. Néhány év előtt a 175-ös kategória koronázatlan királya, ékezet pótlásával. 2. Gumicsizma márka. 3. A legjobb olajmárka. 4. Országos Testnevelési Kör. 5. Nem én. 6. Mindig piszkos ez a ruha (fonétikusan). 7. Ez romlik el leggyakrabban a világtitási berendezésnél. 11. Kassa-ban van. 12.csárdában miut jó a motoros (vissza-felé névelővel). 14. Vissza: Ezen fut a hajtókar alsócsapágy a Puch gépeknél. 16. Névelővel legismertebb motormárka. 17. Analogban levő betűk. 20. Csak idegen nyelven. 26. A legrégebb magyar motoros monogramja. 27. Vissza: Vicc. 29. An dem. 30. Motormárka. 31. Ilyen van Herba is (magyaros kiejtéssel). 32a. Kettős betű. 34. Női név mássalhangzó. 34. Súlymérték rövidítése. 35. Subában van. 36. Betű fonétikusan.

Eredmények „A Motoros” következő számában.

amelyen csak 25 évesnél öregebb kocsik indulhatnak el. A 61 induló közül 51 érte el a célt. A győzelmet egy 1894-ből származó Daimler ragadta el 37 km-es átlaggal!

— *Mi újság a levegőben?*

— Amy Johnson, a híres hölgyrepülő, akinek afrikai eltűnését az



egész világsajtó a legnagyobb aggodalommal kísérte, végeredményképen mégis elérte célját, amennyiben London és Capetown

közötti 6300 mérföldes utat 4 nap, 6 óra és 56 perc alatt abszolválta. Ezzel a rekorddal tulajdonképpen férjének, Mollisonnak rekordját szárnyalta túl, 10 óra, 26 perccel.

— Ugy Amy Johnson, mint férje K. L. G. gyertyákkal vállalkoztak erre a veszélyes útra s a K. L. G. gyertyák újabb nagy sikerét jelenti, hogy a házaspár a legelismerőbben nyilatkozott a gyertyák kifogástalan teljesítményéről.

— *Mi hír még a nagyvilágban?*

— A C. C. Wakefield & Co. Ltd. fényképekkel dűsan illusztrált izléses könyvecskében foglalta egybe az 1932. esztendőben elért Castrol sikereket. Campbell kolosszális világrekordja, a háromszoros angol TT diadal, Mollison első kelet-nyugati szülő óceánrepülése, a Six Days Trial győztes angol csapat sikere mellett a világrekordok, TT és GP diadalogarmada járultak hozzá az idén a zöldkannás olaj népszerűsítéséhez...

...ezek után csak természetes, hogy a Castrol olaj a magyar piacon is évről-évre folytatja hódító útját Kertész direktor és v. Gyurkovich Béla megérdemelt örömeire!

— *Más újság?*

— Van, a vizimotorosok számára! Az Urbach cég tavasszal igen olcsó



áron piacra hozza maga gyártotta kis 100 km-es, vízűtéses, 2,5 lóerős csónakoldalmotorjait melyek úgy kivitelében teljes elismerést érdemelnek. Az árat nem árulhatják el — megkezelés lesz!

— Van azonban az Urbach cégnek még egy slágere! A 250-es sv. és ohv. BSA gépek 6 V. magdinos világítással P 1200.— körüli áron fognak piacra kerülni. Esetleg még olcsóbban!

— *Mi újság a szakmában?*

— A közelmúltban kerültek ki Asztalos és Tsa rákospatolaj (Rákos-út 42/b) műhelyéből másfél esztendei kísérletezés után az első magyar lendkerékmágnesek, melyek úgy kivitel mint minőség dolgában vetekszenek a legjobb külföldi mágnesekkel. Az Asztalos-féle mágnesek percenként hatvanas fordulatszám mel-

lett már erőteljes szikrát adnak le. A teljesen impregnált tekeres úgy van méretezve, hogy 7—8000 percen-



Asztalos János kttűnő lendkerék mágneseket konstruált.

kénti fordulathal is átütésmentes. Minden darab próbapadon 8 atmoszfera nyomás és 8000 fordulat mellett van kipróbálva. Asztalos jelenleg négyütemű motorra is alkalmazható lendkerékmágnese elállítással is kísérletezik, amely akkumulátortöltés-

Képviselet nélküli márkák

alkatrészeit is versenyen kívüli áron 6 havi garanciával készítem



Ha statisztikát vezetnének az országban készült generáljavítások, hengerfurások, dugattyukészítések és egyéb speciális javítások eredményeiről és mennyiségeiről, bebi-nyosodna hogy ott is

Urbach László

speciálisan felszerelt javítóműhelye vezet.

Hunyadi-tér 12.
Telefon: 116-28

sel a magdinokat pótolná és egyszerűsítendő.

— *Más újság?*

— A minap nyitotta meg benzinkútját a budaiak népszerű üzemananyag és felszerelési cikk kereskedője, Ghilány Miklós. A benzint és motalkót áruló ikerkút a Fő uccában van felállítva a Batthyány és Szilágyi Dezső terek között, az Anna templom mellett. Bizonyára csakhamar népszerű lesz!

— A Shell Sport Club szombaton, 10-én tartotta meg zártkörű műsoros, táncal egybekötött teastélyét. A fellépő művészek, S. Gervay Erzsébet, Sch. Jámor Böske, Latabár fivérek, Boros Géza, Vadnay és Komlós, Kalmár Pál szereplését a jelenlévők szünni nem akaró tetszéssel fogadták. A kora reggelig tartó táncestélyen megjelent Waldmann vezérigazgatóval az élen a Shell egész tisztviselő kara s azok hozzátartozói. Az estélyvel kapcsolatban megjelent Sipos György szerkesztésében Shellék vicclapja, a „The Kagyló“ is, mely kedves humorral karikirozza a vállalat belső életét.

Új magyar versenyzőről beszélnek?

— Eltelik még vagy 20 esztendő addig! Erdélyi Feri és Linczbauer Kató a napokban tartották esküvőjüket, ebből következtetnek sokan arra, hogy az Erdélyi névhez fűződő sikereknek még nem áldozott le. Nem is csoda: a papa versenyző, a mama is... Ilyen érdekel nem volt!

— Most már hiába érdeklődik kedves olvasónk újabb hírek után. Nem tudunk válaszolni: nincs több hely! Majd január 15-én! Addig is kellemes ünnepeket és boldog újévet mindenkinek!

Kész az autó versenynaptár

Természetesen nem a magyar, hanem a nemzetközi, amelyikhez nekünk magyaroknak — sajnos, semmi közünk sincsen. A jövő esztendő legfontosabb klaszszikus autósport-eseményei a következők lesznek:

- Január 23. Monte-Carloi csillagtúra.
- Március 26. Tuniszi G. P.
- Április 8—9. Mille Miglia. — 14—16. Benz csillagtúra. — 23. Monacoi G. P.
- Május 3. Tripolisi G. P. — 14. Targa Florio. — 28. Római Királydíj.
- Június 4. Belga G. P. — 11. Francia G. P. — 11. Lembergi G. P. — 17—18. 24 órás Le Mans vers. — 25. Olasz G. P.
- Július 2. Gaisberg vers. — 9. Belga G. P. — 16. Freiburgi rekordnap. — 23. Német G. P.
- Augusztus 1—6. Alpési túraút. — 27. Svájci G. P.
- Szeptember 2. Angol G. P. — 16. Monzai G. P. — 17. Velencei G. P. — 17. Svéd G. P. — 17. Masaryk körvers. — 24. Spanyol G. P. — 24. Semmering verseny.
- Október 1. Berliini Nagy díj.

Vennék B. M. W. 750 OHV motorkerékpárt, oldalkocsival is. Birkás József Szarkavár, posta Kaposvár.

Harminc díjat osztunk ki karácsonyi pályázatunk megfejtői között.

Az elmúlt években karácsonyi pályázataink iránt olvasóink körében olyan érdeklődés nyilvánult meg, hogy idei ünnepi számunkba is iktatunk be néhány fejtörőt. A megoldásra váró feladatok nem túlkomplikáltak, mindenesetre csak az képes a helyes megfejtésre, aki nemcsak jó megfigyelőképességgel bír, hanem valóban ért is a motorkerék-párhoz.

A megfejtők között 30 díjat osztunk ki és a sorsoláson csakis az vesz részt, aki legalább három feladatot fejt meg helyesen. A megfejtéseket a pályázati szelvény mellékletével kell szerkesztőségünkbe (Budapest, V., Tátra-utca 4.) beküldeni a borítékon vagy a levelezőlapon „Pályázat” felírással.

A kiosztásra kerülő díjak a következők:

I—VI. Egy-egy kétliteres kanna Castrol olaj.

VI—XI. Egy-egy negyedgallonos kanna Castrol olaj.

XII. Egy Beck-Lock motorkerék-párlakát a Klementz és Társa cégtől (Budapest IX., Közraktár-u. 24.)

XIII—XXIII. Egy-egy luxus kivitelű, magas hőértékű Bosch gyeritya.

XXIV. Utalvány az Urbach László céghez (Budapest VI., Hunyadi-tér 12.) bármilyen egyhengeres motor hengerköszörüléséhez.

XXV. Utalvány a Juranics és Weber céghez (Budapest VI., Zápolya-utca 23.) egyhengeres gép szelepesi-szolására.

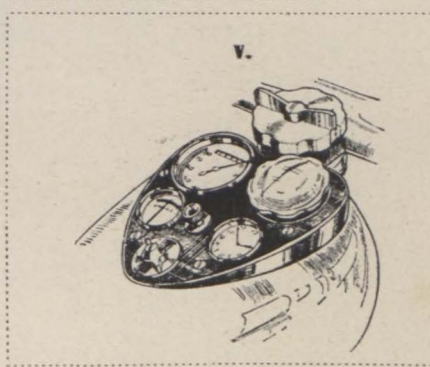
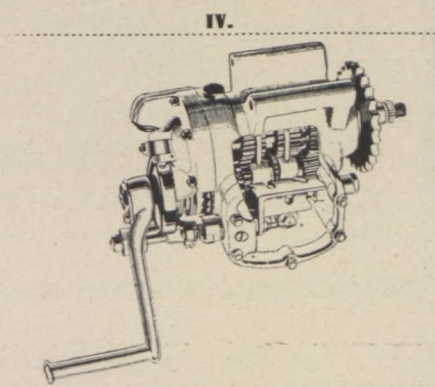
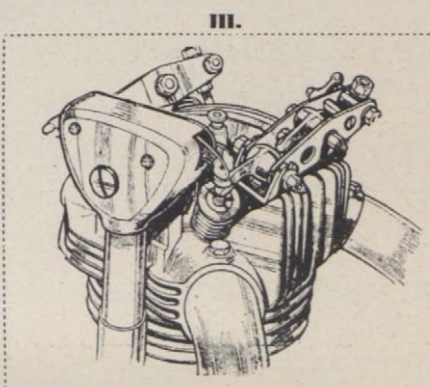
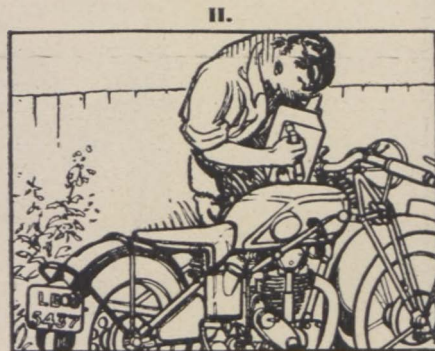
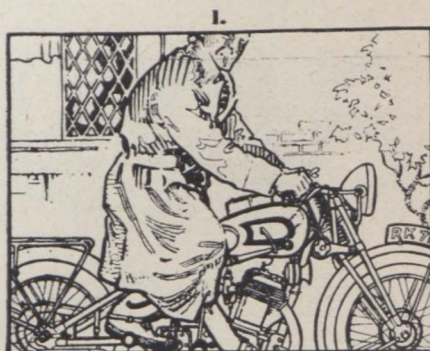
XXVI—XXX. Egy-egy egész évi ingyen előfizetés a Motorosra.

A megfejtéseket január hó 15-én megjelenő számunkban közöljük, a megfejtések legkésőbb január hó 10-iki keletbélyegzővel érkehetnek, később befutó pályázatokat nem vehetünk figyelembe.

Feladataink két csoportra oszlanak. Az első csoport (I. és II.) a megfigyelőképességet teszi próbára. A két kép mindegyikén egy-egy hiba van, meg kell mondani, hogy mi a hiba.

A második csoport (III., IV., V.) sebességváltót, hengerfejet és tankot ábrázol, meg kell mondani, hogy ezek a részek milyen gyártmányú motorkerékpárhoz tartoznak.

Végül meg kell mondani, hogy a „Na kicsoda?” jelzésű rajzocska kit ábrázol. De nem elég az illető nevét kitalálni, meg is kell mondani, hogy miről ismertük fel. Aki a legtalálhatóbb és egyben legszellemesebb indokolást küldi be, az külön jutalomban részesül. A rajz eredetijéről csupán annyit árulunk el, hogy — sajnos — szerepet játszik a motorsportban.



Pályázati szelvény.

Hol a hiba az I.-ső képen?

Hol a hiba a II.-ik képen?

Milyen géphez tartozik:
 a sebességváltó?

a hengerfej?

a tartány?

Kicsoda a pöttöm emberke és miről ismertem fel?

Név, foglalkozás és pontos cím:

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

Dukkozás Fényezés
Kesjárnál
 a legjobb és legolcsóbb!
KESJÁR JÁNOS
 Budapest, Izabella-utca 45.
 Telefonhívó: 271-70.

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

Minden alkatrész állandóan raktáron!

Ezért vásároljon minden motoros

MÉRAY

MOTORKERÉKPÁRT!

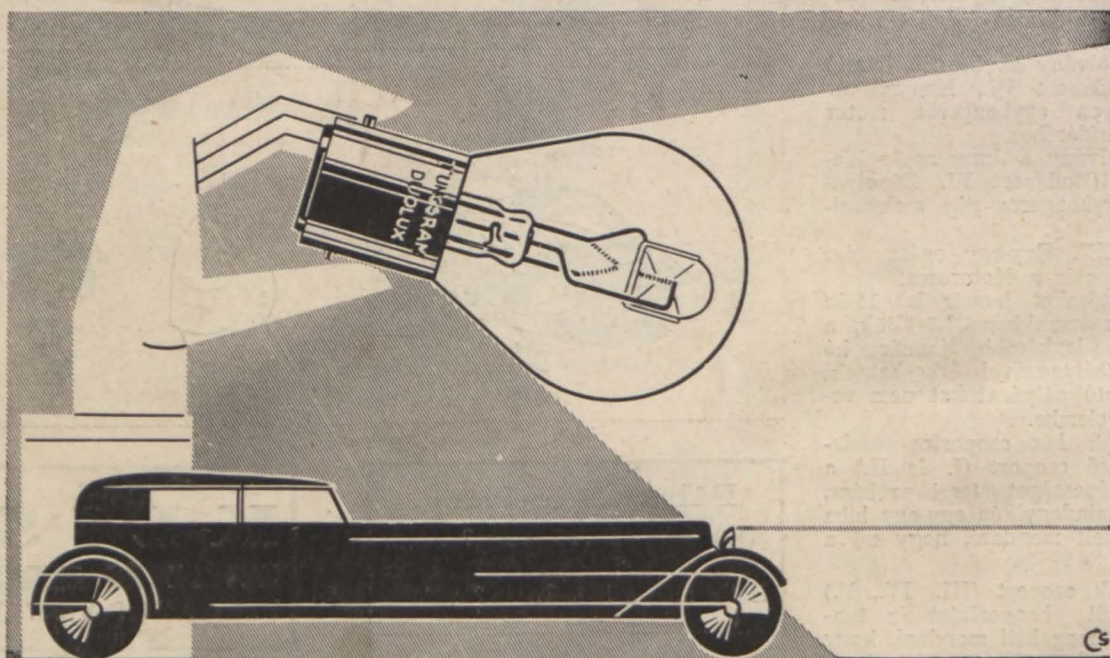
TEKINTSE MEG UJ TIPUSAINKAT!

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