

MHB 22.645

40 FÉNYKÉP, RÉSZLETES BESZÁMOLÓ  
A SOPRONI GRAND PRIXRŐL.

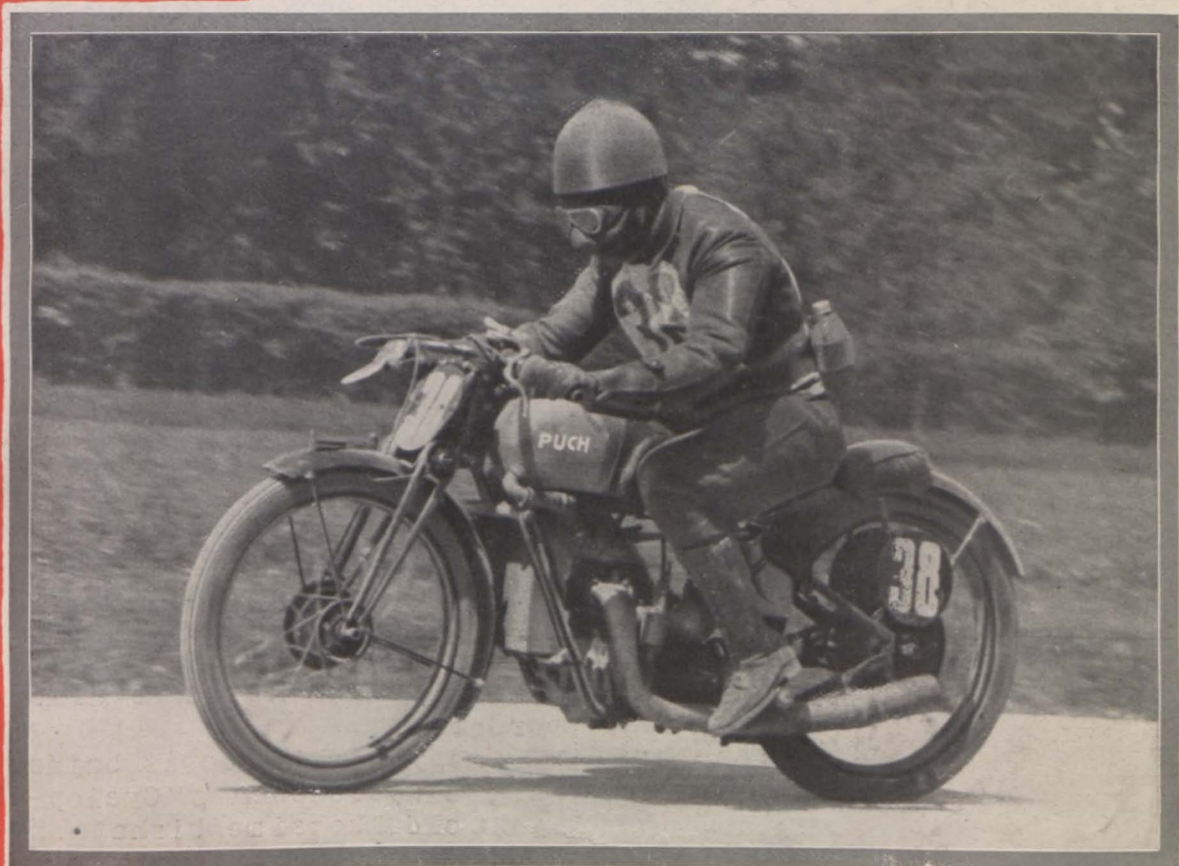
ÁRA  
**40**  
FILL.

# a Motoros

MOTORKERÉKPÁR, AUTOMOBIL  
MOTORCSÓNAK, REPÜLÉS

IV. ÉVFOLYAM  
**8. SZÁM**  
1932. június 1.

A LEGNAGYOBB PÉL-  
DÁNYSZÁMU MAGYAR  
MOTORSPORTLAP ●



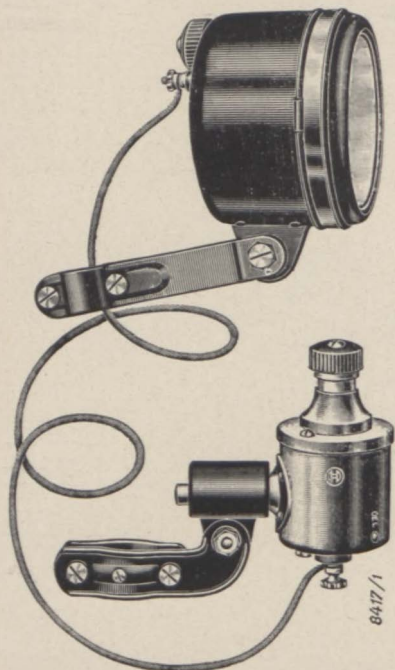
Siegfried Cmyral (Puch type 250)  
volt a soproni Grand Prix hőse.

felv. Haja Ortho Ultra lemezen

Meglőrtént a csoda, 250-es gép nemcsak az abszolút leggyorsabb-  
nak bizonyult, hanem abszolút rekordkört is futott — másfél-  
tucatnyi 350-es és 500-assal szemben. Cmyral és 250-es Puchja  
ma már fogalom a nagy klasszikus versenyeken, ahol győzelmet  
győzelemre halmoznak.



# A sötétség beállta nem akadályozhatja utjának folytatásában,



ha segédmotoros, vagy könnyű motorkerékpárját 4 V 3 W teljesítményű BOSCH dörzsvilágítással szereli fel. Egyszerű kezelés, házilag eszközölhető felszerelés, csinos és tartós kivitel jellemzi e világítást. A fényszóró állítható és benne két izzólámpa helyezkedik el, amelyekkel állóhelyzetben elemről, menetközben dynamóról lehet világítani. A világító dynamó váltóáramot termel és üzembehelyezéshez csak kézzel el kell fordítani.

**Népszerű világításunk ára 41— pengő** teljesen kompletten, de elem nélkül.

# BOSCH

**BOSCH RÓBERT k.f.t.**  
Budapest, V., Váci-ut 22-24. Telefon: 926-04



Lukavecz Ferenc  
magyarország  
oldalkocsis bajnoka

## Olvassa el

a magyar bajnok véleményét és Ön is

# „CYCLOPMP“

jelű oldalkocsit fog vásárolni, mely az összes márkájú és típusú motorkerékpárokhoz azonnal felszerelhető.



Gyártja:

**EGYETEMES GÉPJÁRMŰ IPAR**  
Budapest, VIII., Örömvölgy-u. 14. Tel.: 426-43

Bpest, 1932. máj. 15

T.

EGYETEMES GÉPJÁRMŰ IPAR

Budapest.

Az Önök által gyártott Cyclop-MP jelű oldalkocsival elért verseny-tapasztalataim alapján örömmel közlöm Önökkel, hogy oldalkocsijuk stabilitása, a vele való kitűnő fordulóveteli lehetőség, a magyar utakra szánt masszív építése és kitűnő rugózása minden dicséretet megérdemel.

A magyar oldalkocsis bajnokság elnyerésében a Cyclop-MP jelű oldalkocsi megbízható, hűséges segítőtársam volt.

Teljes tisztelettel  
LUKAVECZ FERENC s.k.

## Előgyűjtés

Nagyon nehéz kiséprűzni a fővárosi emberből azt a belészületett alig szemtelen, de nem is egészen rosszakarató fölényt, mellyel a vidék létezéséről, a vidék megmozdulásáról vesz tudomást. A fővárosi ember úgy néz le az ötödik emeletről a földszintes „jau” vidékre, akár valami államtitkár a szokásos ebédutáni próbaszívás alkalmával a sarki trafikba sietőre. Amikor aztán beüt a csoda és a vidék lendületes rugaszkodással túlszárnyalja a fővárost, a derék pesti ezt elhinni is alig hajlandó, nemhogy elismerni. Pedig ezúttal elismerheti Budapest, hogy alapos vereséget szenvedett Soprontól és itt nem az én, te, ő Pestjére gondolunk, hanem az úgynevezett hivatalos Budapestre. Mert nem én, te és ő tehet arról, hogy anno 1932-ben Budapest területén nem, viszont Sopronban lehet motorversenyt rendezni. Nem én, te és ő tehet arról, hogy a hivatalos urak, rendőrség, főváros, az összes fő-, mellék- és alpodeszták pazar akadályversenyt, mondhatni vesszőfutást helyeznek kilátásba azoknak, akik motorversenyt akarnak rendezni. Sopronban a hatóságoknak nem fáj a fejük holmi facsemetékért, nem lendítették gáncsra nyugdíjogosult lábikrájukat, nem fújtak gyilkos cianjelhőket a tervek és elgondolások embriói felé. Ellenkezőleg, a város, a rendőrség, az összes hatóságok összevetették a válukat és mint egyetlen roppant Cyklop emelték ég felé a Grand Prix sikert termő televényét. Hét esztendeig irigylhet Budapest Székesfőváros összes ügyosztályával együtt a soproniak sikerét. A Grand Prix hírére Sopronba csődült sokezer idegen és külföldi, szerény becslés szerint több mint negyedmillió pengőnyi váratlan és áldásos pénz ömlesztett át a város sordait ereibe. Pénzhez jutott a szállodás, a vendéglős, a fagyaltos, a boltos, az iparos, az — adópénztár. És az egész világ sajtója — kivéve az úgynevezett körüti sajtót, mely anyagi reményei teljesületlenségében, mint záptojás a szénapadláson hallgatott mélyen — felfigyelt és hasábjaira vette a Civitas Fidelissima nevét.

Zakariás rendőrfőtanácsos. Meg kell kívülről tanulnia minden motorosnak ezt a nevet. Ő a soproni rendőrség legfőbb vezetője. Kárpóllás és Akinek nem kevesebbet köszönhetünk, minthogy a néhány napi soproni tartózkodásunk alatt — Angolországban éreztük magunkat. Angolországban, ahol a rendőr udvarias és nem goromba, ahol a rendőr nem lát ösztönösen kéjgyilkost minden benzinpustítóban, ahol azt mondja a rendőr, hogy tessék, kérem és nem azt, hogy a zannya. Egyetlen incidens nélkül folyt le a verseny, pedig voltak kint majdnem annyian, mint az olaszmagyar futballmeccsen. Nem volt lovasattak, nem volt szükség tetanuszinjekcióra, néhány kedvesen udvarias, de határozott szónak nagyobb volt a hatása, mint száz hüvelyből előbotránkozó kardlapnak. Kérem, mi nyugatiak vagyunk — magyarázta büszkén az

egyik rendőr, amikor kikiváncozott belőlünk a csodálkozás és dicséret szava. Illetékes urak! Nem volna rá mód egy kis átsoportositást végezni? Mint a tündérmesékben — hipp-hopp — idevarázsolni Pestre Zakariás főtanácsos urat és rendőreit? Egy kis cserét megkockáztatni? Akár csekély ráfizetéssel is?!

A címzett nem fogadta el — ezzel a közismert jelzéssel kerülnek vissza a feladóhoz azok a levelek, amelyeket sportügyekben intéz az FTC motorosztálya a TTC-hez. Mintha csak a Tűzföldön volnánk, fűgafalevéltelen ember-evők között. Hát hiszen megértjük, hogy a TTC-nek viszket a bázsingja, ha azt a szót hallja, hogy eftécé, de ha viszket, legfeljebb vakarnia illik, akár vígan, akár kitarótán, viszont, ha összes szellemi fakultásainak valóban birtokában van, be kell tartania azokat a szabályokat, amelyek az illem kódexében vannak részletesen körülírva, sőt a gyengébbeknek el is magyarázva. Mindennek van határa, még a gyűlöletnek, az irigységnek is. Mi nem kériünk sokat, csak egy kis európai modort. Egy kis úgynevezett primitív szemérmert. Sürgösen.

Hányszor irtuk meg: ne a lovak ülőszervhelyettesítő hestrészt világitassa meg a rendőrség a fuvaroskocsikkal éjnek idején. Ne nézze a rendőrség szó és plajbásztalanul, hogy a kocsisok a bak alá rejtik a lámpát, nyilván azért, hogy pipatömködés után legyen min rágyujtani. Hányszor tettük szóvá, hogy a lámpa odavaló, ahol a hátul haladó jármű vezetője meg is láthatja. A bak, vagy a ló differenciálja alá süllyesztett és láthatatlan lámpáknak itt a legújabb szomorú szenzációjuk: két halott, két összetört kocsi a Váci-úton, egy mérnök a Markóban. Gyerünk azzal a kódex-szel! Gyerünk a napiparancsossal a rendőrségnél! Még mindig nem késő megfogadni a jó tanácsot, melyre nem mi, hanem egyesegyedül a józan ész hívja fel a figyelmet...

Az egyik budapesti délutáni lapból: „... az örült irammal rohanó Melichar gépén a célkanyar előtt 100 méterrel besült a dugattyú és blokkoz a hátsó kerék, de a gép teljes gázzal csúszik előre. Melichar parozza gépét és lefekteti, miközben kiugrik belőle és ügyesen a vállára esik. Az aszfalt feldobja és újra leesik a fejére, de semmi komolyabb baja nem történt...” Hm-hm. Azt még megértjük, hogy miután a hátsó kerék blokkozott, a gép teljes gázzal csúszott előre, azt is megértjük, hogy Melichar — haju baba — először parozta gépét, utána tefektette, sőt lehet, hogy imádságot is mondatott vele. De hogy miképpen ugrott ki belőle, azt már nem tudjuk. Két eset lehetséges: vagy úgy ugrott ki belőle, mint a nótabeli komámaszszony meg egy úr a zöldlevelés bokorból, de lehet, hogy mitológiai stílussal ugrott ki a gépből, miként Pallas Athéne Zeus kobakjából az Olympuson.



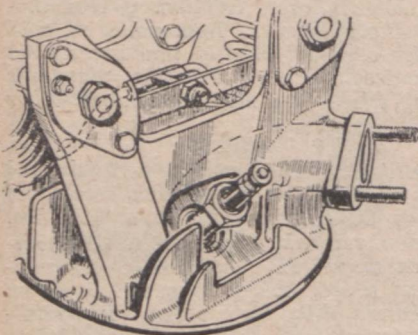
Zakariás főtanácsos derék soproni rendőrei még pályabiztositeendőkre is vállalkoztak, egyikük éppen Andónak segít stíluszerűen 13-as startszámú gépét kiadni az árokból.

**Alec Bennett redívívus –  
Görgők helyett sima forgattyúcsapágyak –  
Kompresszoros egyhengerek  
és egyéb érdekességek a néhány nap  
mulva lefutásra kerülő**



## angol TT versenyről.

Még néhány nap és kezdetét veszi a világ legklasszikusabb motorke-  
répár verseny-sorozata. Június hó  
6-án a junior, 8-án a lightweight

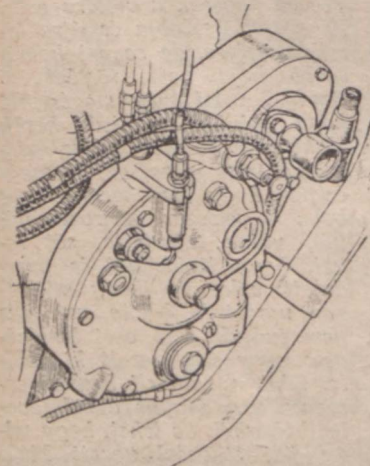


Miniatür gyertya, olajvezeték mindkét  
szelvezárhoz a 350-es JAP hengerfejen

és 10-én a szenior TT kerül lebonyo-  
lításra a Man szigeten. Teljes gőz-  
ben a versenyzőtájak, szorgos tren-  
ing a világ legnehezebb pályáján.

Szenzációkban nincsen hiány. Az  
első számú főszenzáció: *Alec  
Bennett ismét csatasorba áll.* Bennett  
öt TT-t nyert és két évvel ezelőtt  
végleg visszavonult a versenyzés-  
től. Végleg visszavonult és – is-  
mét itt van. Pedig semmivel sem fia-  
talabb, mint mondjuk, Delmár Wal-  
ter. Bennett 350-es Velocetten indul  
és ha nem is fogja Tim Huntnek és  
Tyrrel-Smithnek az utat mutatni,  
mégis számolni kell utólréhetetlen  
rutinjával.

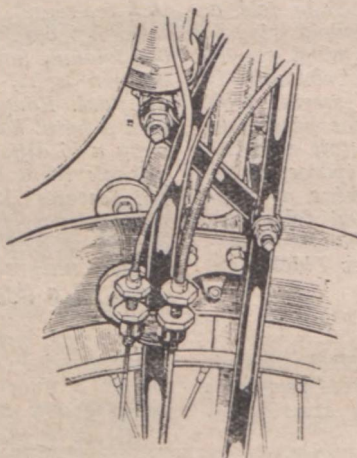
Harmincegy induló a juniorban  
és ugyanannyi a szeniorban, 26  
a 250-ben. Korántsem rekordneve-  
zés, de a minőség jobb, mint valaha.



Elöl a mágnes a 350-es Rudge-ön, külön  
olajcső a vezérműbüttykökhöz.

Nem kevesebb, mint 16 kísérleti mo-  
dell. Kompresszoros, *hajtászelepru-  
gós és közel 40 mm vastag henger-  
talpú Velocettek*, rugósvázú New  
Imperialek, előlmágneses és sima  
perselyes Rudge-ök. A Rudge új  
konstrukciója óriási szenzáció. A  
hajtókar forgattyúcsapágya nem  
golyós vagy görgős, hanem sima.  
A hajtókar könnyűfémbe van és  
közvetlenül fekszik fel a forgattyú-  
csapon. Állítólag plusz 6 féklőerőt  
jelent az érdekes újítás, helyesebben  
visszatérés az ősidőkhöz, de megma-  
gyarázni senki sem tudja, még ke-  
vésebb akarja, hogy hát miképpen is  
áll elő a munkateljesítmény gyara-  
podása.

Nem mindennapi a Jap motorok  
olajozási rendszere sem. A hen-  
ger nema szokott egyetlen furat-  
kapja az olajat, hanem a Pilgrim  
pumpából cső vezet a hengertalpban  
kiképzett csatornába, ahonnan négy  
furaton át áramlik az olaj a henger

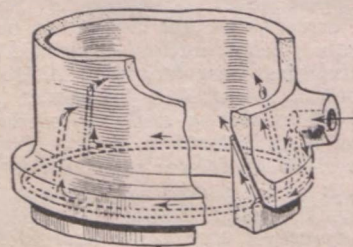


Gumiütőközök a Rudge villán és ujjnyi  
vastag fékbauden.

alsó részébe, a dugattyú tehát teljesen  
*egyenletesen négy oldalról kapja a  
kenőanyagot.* Ujabb érdekesség, az  
olajozás cirkulálását menetközben a  
nyeregből lehet szabályozni egy szo-  
katlanul nagy gomb segítségével.

A Jap-ek aránylag *alacsony kom-  
presszióarány* mellett tartanak  
ki, hétháromnegyed az 500-ban,  
nyolcegynegyed a juniorban és nyolc  
és fél a 250-ben. Miniatür 14 mm-es  
gyertyák. A tavalyi divattal ellen-  
tétben egyenes és nem lefelé hajló  
szívócsövek, igaz, hogy a szívóto-  
rok a hengerfejben belül hajlik le-  
felé.

A négyhengeres Guzzik nem in-  
dulnak, az olasz gyárat egye-  
dül Bandini fogja képviselni – ta-  
valyi 250-esén. Ugylátszik még Mus-  
solini sem tud a technikának paran-  
csolni és a nagy mumusok nem ké-  
szültek el. Nortonék nem hoztak ki  
újítást, csupán a *gazdagabb henger-  
fejborházat tűnik fel.* Kell valami  
belső szenzációnak lenni, mert a Nor-  
tonok tavaly nem melegedtek túl,  
tehát valószínűleg azért kell erősebb  
hűtőborházat, mert az ideai típusok  
talán jobban melegszenek. Amiből



Igy kapja az olajat a JAP henger.

viszont az következik, hogy teljesít-  
ményük nagyobb. Majd elvállik.

Mindenhol *négy sebesség és láb-  
kapcsolás.* Az egyik gyár kí-  
sérleti *hátsébesseges* gépet is próbált  
ki, de elállt az indítástól, mert a  
konstrukció nem bizonyult elég ki-  
forrottnak. Háromsebességes gépet  
mutatóban sem lehet látni, de kézi-  
kapcsolást sem. Willist, a híres Velo-  
cette menőt emésztí a bánat, hogy  
nem szabadalmaztatta a lábkapco-  
sólást, sokat csepuült, de végül min-  
denki által elismert, sőt lekópizált  
találmányát.

Általában *könnyebbek a gépek,  
mint tavaly.* A szenior Rudge-ök  
például alig nyomnak 135 kilót, sőt  
a Nortonok is alatta maradnak a  
145-nek. Nagyobb gyorsítóképesség  
lesz ennek eredménye, ami magasabb  
átlagokban fog megnyilvánulni még  
akkor is, ha a motorok teljesítménye  
nem haladja túl a tavalyit. A ver-  
senyzők egy része Graham Walker  
vezetésével *fogyókúrát* tart.

## ISTROS

far- és oldal-  
csónakmoto-  
rok a legkü-  
lönfélebb ti-  
pusokban vilá-  
gító berende-  
zéssel már P



Egyéves  
garancia!

405.-től

Kedvező fizetési feltételek!  
Kérjen ismertetést.

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

**Brauchitsch (Mercedes-Benz) győzött az Avuson.**

Titáni küzdelemben félmillió néző előtt 300 km-es távon 3 mp-el verte az Alfa vezető Caracciolát. — Hartmann (Bugatti) motordefektus áldozata lett. —



Balról: Aki betolta a gépet. Középen: Baranyai győzelmének öröme kintornázik. Jobbról: Székely (Puch) a rendezőség között.

**Jól sikerült a csepeliek turautja.**

TIKKASZTÓ melegben futották le a Csepeli ME 180 km-es túraversenyét a Csepel—Kecskemét—Csepel távon. Tizenhét szülő és hét oldalkocsis motorkerékpár vágott neki a déli nap hevében a kunsági országútnak az érdekes akcelerációs startpróba után, amelynek keretében különösen Welisch (500 Sunbeam sc.), Székely (500 Puch) és Baranyai (250 Puch) tüntették ki magukat.

A célba Székely László főhadnagy, a jeles Puch-túraversenyző futott be elsőnek, aki katonás rövidséggel válaszolt a kérdések pergőtüzére.

— Az út jó volt, de még jobb volt a kecskeméti Beretvárs szállodában a — „hosszú lépés“... És nyomban kipróbálta a csepeli — „rövid lépés“...

Végezetül fékpróba zárta be a mittinget, amelyben Baranyai (250 Puch) érte el a legjobb eredményt. A rendezés munkájából derekasan kivette részét a csepeliek rendezőgárdája Szabó aljegyző vezetésével, de a legnagyobb elismeréssel kell megemlékeznünk a rendőrség munkájáról is, amelyet a csepeli rendőrség népszerű vezetője, vitéz Mátray Kálmán a tőle megszokott sportszeretettel irányított.

A verseny részletes eredményei a következők:

- Szülő motorkerékpárok:  
 125 kem-ig. 1. Kovács János (Csepel) 193,6 pont.  
 250 kem-ig. 1. Baranyai István (Puch) 216,5 pont.  
 250 kem-en felül. 1. Benes Ernő (Ariel) 222,5 pont.  
 2. Székely László (Puch) 220,8 pont.  
 3. Zachár Vilmos (Montgomery) 218,1 p.
- Oldalkocsik:  
 250 kem-ig. 1. Benes Sándor (Puch) 209 pont.  
 2. Bernthoner Ottó (Puch) 192,1 pont.  
 250 kem-en felül. 1. Horváth János (Norton) 217,2 p.  
 2. Streit Imre (Harley) 212,2 pont.  
 3. Dalnoky László (Harley) 201,4 pont.

A VUS: 1921-ben épült 196 km-es betónpálya. Leghosszabb egyenes közel 10 km! Fordulói, a 166 méter átmérőjű 1:10 arányban emelt „Südkurve“ és a 254 m. átmérőjű 1:11 arányban magasított „Nordkurve“. Az egyenesek 8, a fordulók maximálisan 20 m. szélesek, ami bizony egyáltalában nem kölcsönöz barátságos keretet a — 200 km. körüli sebességeknek!

Pedig az idén már a tréningeken is több ízben „estek“ 200 km-en felüli körátlagok, amelyek méltán konferálták be a kontinens leggyorsabb versenyt. Favoritként a Bugatti-Equipe szerepelt, főleg a még nem kész 49 l-eseket favorizálták Divoval és Bouriattal. Sajnos, Chiron és Varzi csak mint nézők szerepeltek, mert Casablancába leadott korábbi nevezésük folytán a fennálló szabályok értelmében az Avuson nem indulhattak. Bánat még sem érte őket, mert Bugattiék fölött a költő szavaival élve: „holló szárnyaival lebegett a zordon enyészet“. A nálunk is járt Lobkovitz hg (Bugatti) már a start utáni fordulóban halálosan bukott...

A startkör Dreyfussé volt, aki 16 hengeres Maseratiján 202 km-es tempóval tetemes előnnyel vezette a Bugatti ágyúkat Bouriatot és Divot. A vad hajsza azonban meghozta a maga áldozatát: Dreyfuss már a második körben leáll. De eredményei is vannak a tempónak: A vezető pozícióba került Bouriat új 50 km-es világrekordot fut, a 16 hengeres Maserati pedig 209'84 km-rel a verseny leggyorsabb körét könyveli el magának. Divo kompresszor hibával adja fel a második helyét, hasonló sors éri a 6-ik körben az éllovas Bouriatot is. A magyar részről indult Hartmann ugyancsak motordefektussal kerül a talónba.

Bouriat leállása után Caracciola robot az élen, sarkában egykori márkatársa, a fiatal Brauchitsch, újszerű, áramvonalba szabott SSKL típusú döbbenetes Mercedesével. Dávid és Góliát csatáznak, de ezúttal Góliát lesz a győztes... „Karaccs“ Alfáját kilenc körön át az utolsó körig, csak másodperc töredékekkel ugyan, de frontban tudja tartani, a fordulókából mindig az Alfa jön ki elsőnek, de a közel tíz km-es egyenesben nem bír a háromszoros hengerűrtartalmú Mercedesrel... Pedig Brauchitschnak még tartaléka is van, amit csak az utolsó körben dob a küzdelembé és ezzel a maga javára dönti el a versenyt.

Unlimited kat.: (15 kör = 294,3 km) I. Brauchitsch (702 l. Mercedes-Benz) 1:30:52'4 mp. Átlaga 194,4 km., II. Caracciola (24 l. Alfa Romeo) 1:30:56 mp., III. Stuber (23 l. Bugatti) 1:34:31'4 mp., IV. Stuck (70 l. Mercedes-Benz), V. Kotte (Maserati)

15 literes kat.: (10 kör = 196,6 km.) I. E. Howe (15 l. Delage) 1:06:42 mp. Átlaga 176,9 km., II. Barnes (075 l. Austin) 1:23:53'8 mp., III. Steinweg (11 l. Amilcar) 1:24:02'6 mp.

**Valassza ki motorjához a megfelelő**

**megefelelő**

**SHELL**

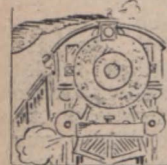
**OLAJAT**

Köves 1932

# IV. MAGYAR GRAND PRIX

REGGEL hat óra a Keleti pályaudvaron.

— *Püüü... füü...!* — a lokomotív zihálva rugaszkodik neki a hosszú acélhernyónak. Indul a „filleres gyors“: — Sopron felé. A „Snorient Express“ zsúfolásig telve: ma futják Sopronban a IV. Magyar Grand Prix-t!



Sorra marad el a tatai bányavidék, Komárom. Győr: hét perces pihenő. Eppen egy testhez álló forró tornásra, meg a velejáró pohár sörre méretezte...

Tíz óra után a távolban felcsillan a Fertő tükre, majd az erdők borította dombosor ölén magasba ágaskodó tornyaival jelentkezik — Sopron.

Az Erzsébet-kert előtt felfestett startkockák már várják gazdáikat. Pár lépéssel odébb a depók... Ragyogó napsugárban a Városliget festői rétjei és erdőségei ölén a „lövekek“ során kanyarog tova a versenypálya: javarészből emelkedő rendkívül gyors útvonal, enyhe fordulókkal és egy — ugratóval... Károly magaslat... Majd S.fordulókkal fűszerezett lejtő útszakasz vezet vissza a városba, vissza a starthoz. Pikáns, csiklandós részlet ez, gyönyörű kilátással: lent az egykori Lajta-bánság fővárosa, Sopron, a Civitas Fidelissima festői panorámában. A versenyzők aligha fogják élvezni...

A közönség kényelmére a Vacuum Oil Co Rt. két útfelüljárót emelt, rajtuk akárcsak az útvonal minden részén jólismert kék és piros szalagok hirdetik a Sphinx benzín és Mobil népszerűségét, nemkülönben a vállalat agilis reklámfőnökének, Gáthy Sándornak ízlését. Cordatic és Bosch-reklámok egészítik ki a pálya stílusát... A közönség izgatottan várja a startot, sürgős-forgás a depóknál, beugró motorok dörgése, startszámok, ríktó sisakhatatok, füst, versenyláz: start előtti túlfűtött hangulat!... Benépesednek a startkockák...

Elöl a vörös sisakhatatos 500-asok: a bajor Giggenbach (Rudge) és az egy hét előtti osztrák TT győztes, Schneeweiss (Rudge). A magyarok reménye: Kozma (Rudge) még nincs a helyén... Schusztér királytenegyes Norton nyergében debütál a szenior csoportban... Zöld sisakhatatosban a 350-esek: a nagy favorit bécsi Melichar (Sunbeam), mellén kétfejú sasos címerrel díszített narancs-sárga szvetterében magabizáon feszít. Sopronban ő a legnépszerűbb versenyző! Legerősebb ellenfele Zamecsnik (Rudge) lesz... Sárga sisakhatat jelzi a 250-eseket: Cmyral (Puch)

## GYŐZTESEK:

175 km — Táv 150,8 km.

K. Bohmann (Bohm. Sp. Jap) Átlag 73 km.

250 km — Táv 150,8 km.

S. Cmyral (Puch) Átlag 87,85 km.

A nap leggyorsabb ideje!

350 km. — Táv 201,1 km.

F. Falk (Velocette) Átlag 85,6 km.

500 km. — Táv 201,1 km.

Kozma E. (Rudge) Átlag 77,9 km.

## LEGGYORSABB KÖR:

S. Cmyral (250 Puch) Átlag 92 km.

mellett nem teremhet sok babér... Reális verseny esetén győzelmére mérget lehet venni... (Ellenfelei be is vették már...) A fehér huzatos 175-ösöknél Masa (DKW) és a bécsi Bohmann között fekszik a verseny. Utóbbi miniatűr ohv. Jap. motorosokája gyors — csecec-bece...

Az izgalom óriási. Az egyik rendőr, mintha pikkelle a sajtókarszalagra, minduntalan „leszólít“... Udvariassan megkérem, irányítsa a sajtópályát...



A rendezés abszolút győztesei: Bodnár főtitkár és Prickler elnök

ba, ahonnan nyugodtan figyelhetem a versenyt és tornamutatványok mellőzésével készíthetem jegyzeteimet... Erre azután elpirul nagy szemérmesen a derék kékkabátos: a Soproni Grand Prix-n nincsen sajtópályahely... A sajtókarszalag nem ér semmit, a tücsök tudja, minek adták... A sajtófőnök ügylátszik megfogadta a közmondást és a — kaptafánál maradt... Reméljük, jövőre másképp lesz...

— *Öt perc múlva start!* — rikolt el-mélkedésemben egy harsány hang, azután: — *Négy perc!... Három perc! Két perc!... Egy perc!...*

*Start!* — lerepül a piros startzászló, mennydörgést megszegyenítő robaj, a füstfelhőből fékevesztett motor-paripák rohannak neki a versenytávnak.

Öten a startnál maradnak. Azaz csak négyen: Binder (350 Rudge), Kiss (350 Velocette), Haberer (250 Puch) és Mayer (175 DKW.) Az ötödik Kozma (500 Rudge) még nem is

állott starthoz! Kockája üres volt, mikor elindították a mezőnyt. A start előtti egyenesben javítja gépét. Végre 2-3 perc késéssel blank — utolsóként startolva indul a mezőny üldözésére.

De már hallszik is a közelgő motorok dübörgése. Mit hoz az első kör, ki lesz elől?

## Giggenbach? Melichar? Schneeweiss?

Két vörös sisak ugrik ki a fordulóból, nyomukban a — narancs szvetter! Schneeweiss, Giggenbach, Melichar az élcsoport sorrendje. Vészes tempót mennek... Schusztér keményen üldözi őket! Cmyral, Kiss (Puch), Kesjár (Rudge) sorrendben jönnek a 250-esek, míg a 175-ösöknél Masa diktálja az iramot Bohmannak és Jordánnak (DKW). Zbóray (DKW) tarokkozó motorjával bajlódik.

A második körben még erősebb az iram. A hármas élcsoportban ádáz pozícióharc folyik, Cmyral pedig kezd felzárkózni az éllovasokhoz. Puchék versenymenedzsere, Franz Gall azonban egyenletes tempóra inti Cmyrált, amire annál inkább szükségük van a gráciának, minthogy második emberük, Kiss Laci düznijét kénytelen tisztogatni, ami folytán Kesjár, a 250-es kategória második helyét veszi be és percekkel megelőzi az újra induló Kisst, Cymralra tehát szükség van, neki győznie kell, nem szabad reszkiroznia, hiszen egy bukás biztos Puch diadalt kockáztatna.

— *A kecskeméti Kiss (500 AJS) gépe a városligeti ugratónál kigyulladt — jelzi a telefónos hírszolgálat — a 250-es Puch vezető Stern pedig belerohant a máglyaként lángoló gépronsba!*

Szerencsére komoly baj nem történt, a meglepően jól szereplő Stern néhány jelentéktelen sérülés árán megúszta a veszélyes helyzetet.

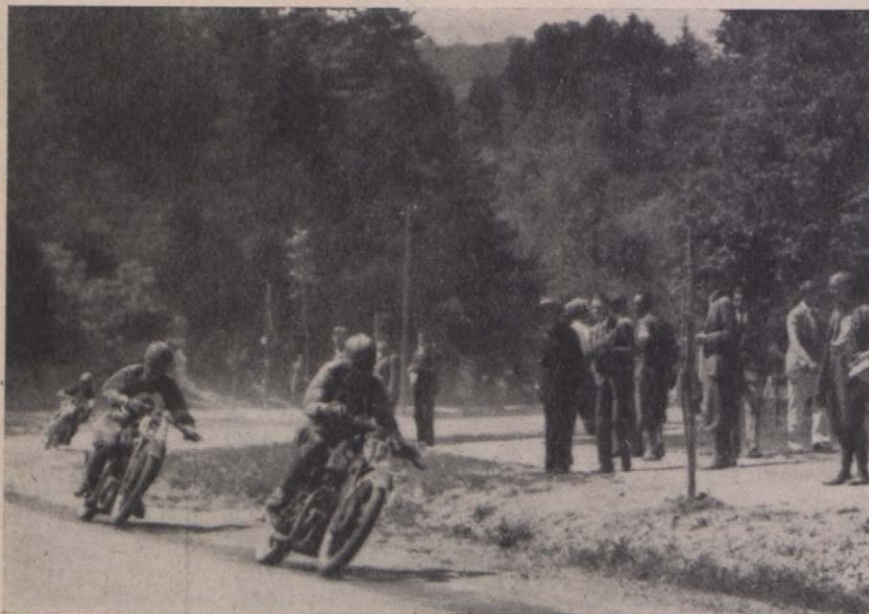
## Melichar vezet!

Izgalomteljes körök: Melichar valószínűsége közelharcolt viv Giggenbachal és Schneeweissel a vezetésért. A küzdelemből a „narancs szvetter“ kerül ki győztesként, miután Giggenbach a viadal feladására, Schneeweiss pedig percekét emésztő javításra kényszerül. A táv negyedében tehát Melichar vezet, tempóját kissé csökkentí, míg az abszolút második helyen eredményesen rakkoló Zamecsnik közeledik az éllovashoz. Kozma hatalmasat bukik — szemtanúk állítása szerint — alig találja meg to-vaperdült gépét, de csakhamar ismét versenyben van. Abszolút harmadik helyen Cmyral fut, a 175-ösöket pedig Masa kiesése után Bohmann ve-



**Mit láttunk a Mobiloil hid táján ?**

**1.** Érdekes gépe és szépen ápoltság volt Bohmannak, a stampedlikategória győztesének. **2.** A kis Puchok voltak a nap hősei, Cmyral, aki nemcsak a nap leggyorsabb idejét futotta hanem a leggyorsabb kört is, Kiss Laci vállán pihenteti jobbkarját. **3.** Ez a Kiss Laciról (Puch) készült kép jól érzékelteti a sebességet. **4.** Giggerbach (Rudge) gépén vacakol. **5.** Pompás látvány volt, amint Melichar (Sunbeam) elvágtatott a Mobiloil hid alatt. **6.** Erdélyi (Rudge) nem hajszolta túl magát. **7.** Figyeljük meg Melichar érdekes testtartását a fordulóban, ahogy lefekteti gépét, de egyenesen ül a nyeregben. **8.** Falk (Velo-ette) még az erdőben is fűszlizett, eredmény: kategóriagyőzelem és két lukas cipőtalp. **9.** Kremm (Motocoché) úgy ült a gépén, mint valami fiók Handley. **10.** Ezeket valóban „le”-fényképeztük a hídról, elől Binder (Rudge), háta mögött Schörg (Ardie). **11.** Schneeweiss (Rudge) a kulaccsal. **12.** Schuszter (Norton) jól megbirkózott a nehéz géppel. **13.** Melichar! **14.** Zamecsnik (Rudge) a fordulóban.



Festői szépségű a soproni G. P. pálya:  
Windischgraetz (Rudge) kisebb csoportján élén a fenyveserdőben

zeti. Schuszter biztató kezdet után defektus áldozataként szomorkodik az út szélén...

### „Zami“ frontban!



Zamecsnik

Közeledik a táv fele: a tankolások! Melichar körökön át fej-fej mellett fut a körhátrány nyál melléje zárkózott Kozmával. 25-ik kör: Melichar tankol s amíg az éllovas depójánál tartózkodik, a felzárkózott Zamecsnik egérútra tesz szert és átveszi a mezőny vezetését. Az osztrák most nekilendül a távnak, keményen üldözi a szökevény Zami, aki nem sokáig örülhet sikerének, mert láncszakadása kiállásra kényszeríti.

### Melichar ismét az élen!

Az osztrák diadala most már elvitathatatlannak látszik: az 500-asok élére került Kozma körökkel van lemaradva, 350-es ellenfelei szintén! A 250-esek élén nyargaló Cmyral utolsó köreit futja, 175-ben Bohmann változatlanul vezet... A verseny sorsa eldőltnek látszik...

### Sport-tragédia ...!

A 33-ik kör rácáfol a látszatra! Melichar gázszabályozója a célforduló előtt fennakad, föllgázzal rohan a fordulóra... kiemeli a kupplungot... a gép kibrodszeidol... már-már megáll, de nem!... Melichar ki akarja húzatni gépét, balja visszaereszti a kupplungot... de a baloldali lábtartó az úttestre támaszkodik... körüldötte, mint tengely körül pöndöríti meg a felpörgő hátsó kerék a másikat... gép és vezető különváltan szaltóznak... a „narancs szvetter“, a győzelem elterül a földön... mellette az összetört gép... előttem őt lépésre!



Melichar

oda nekem, karját tapogatva. Igaza van!

### Dugába dőlnek a tippek!

Melichar, Giggenbach, Zamecsnik talánban, Kozma és Schneeweiss több körös hátránnyal szerepelnek. De a 250-es győztes Puch menő Cmyral már befejezte versenyét és ha csak csoda nem történik a nap leggyorsabb ideje ezúttal 250-es vezető zsákmanya lesz! Óriási szenzáció volna, de el lehetünk rá készülve, hiszen a 350-es mezőny mélyéből a felszínre került Falk (Velocette) aligha esinélhat már Cymrálnál jobb átlagot. Az 500-asok éllovasai meg pláne nem! Hiszen ezek még Falkkal szemben is több körös hátrányban vannak!

### A nap leggyorsabb ideje: Cmyral (250 Puch) 87,85 km. átlaggal

Ezek a tippek most már nem csalnak! Ezt igazolta a befutó, nemkülönben az esti bankettet megelőző eredményhirdetés, mely szerint:

175 kcm-ig. (30 kör = 150'8 km.)  
1. K. Bohmann (Bohm. Spec.—Jap) 2:03:49'76 mp. Átlaga 73 km., 2. H. Mayer (DKW) 2:06:23'39 mp., 3. H. Hasenauer (Rex Acme) 2:18:36'58 mp.

Indult még: Zbóray F. (DKW), Masa Gy. (DKW), G. Jordan (DKW).

250 kcm-ig. (30 kör = 150'8 km.)  
1. S. Cmyral (Puch) 1:42:55'24 mp. Átlaga 87'85 km. A nap leggyorsabb ideje! 2. Kesjár J. (Rudge) 1:51:33'20 mp., 3. Kiss L. (Puch) 1:57:23'69 mp., 4. Haberer J. (Puch) 2:09:06'79 mp.

Mindenki együttérez, a szerencsére komolyabb sérülések nélkül feltápaszkodó bécsi fiúval.

— *Sebaj! Az erkölcsi győztes mégis csak én vagyok! A sportban pedig ez is ér még valamit!...* — szól



Zakariás főtanácsos

ott okoztak is némi zökkenőt, az mitemse rontott a verseny sikerén. A rendezőség semmiképpen nem szolgált rá arra az eléggé el nem ítéhető durva inzultusra, amely a díjkiosztás ünnepélyes aktusánál egy magáról igen gyakran meglepedkező versenyző részéről érte.

Megértő segítőtársa volt a rendezőségnek a soproni rendőrség, mely Zakariás főtanácsos szakszerű és tapintatos irányítása mellett nagyban hozzájárult a miting sikeréhez. Hibátlan munkát végeztek fontos pozíciójukban Vincze István műegyetemi adjunktus vezetésével az időmérők, akik a legnagyobb precizitással látták el a Vincze tervezte ezred mp. pontossággal regisztráló fotocellás készülék kezelését.

Éjfél felé jár az idő... A „filléres gyors“ a hazavágyó paripa szilajságával fúrja bele magát az éjszakába. A 19-es kocsiiban — sötétség: a gázlámpa harisnyája szétrázódott... (Ecet ég benne! — tréfál a kalauz)... Egy szemafor fénye vág be az ablakon... Az utasok bóbiskolnak; mint a nóta mondja:

— *senki sincsen ébren,*

*Földön csak a szerelem,*

*És a hold az égen...“*

... A sarokban alkalmi ismerősök csokolóznak — a 75 százalékos utazási kedvezményt — 100 százalékig kihasználják... Jól sikerült a soproni Grand Prix...



**Mit láttunk a Mobiloil toronyból?**

**1.** Bohmann (Jap Special) a kiskategória győztese. **2.** Végző megbeszélést tart a versenybizottság, a Vacuum Oil Co. rt. Mobiloiltornyán már készenlétben a körszámlálók. **3.** Kiss Laci (250 Puch) rakkol, hogy behozza a karburátorpucolással eltöltött időt. **4.** Az erdőben, elől Bauer (Ariel) mögötte Kesjár (Rudge). **5.** Staaart... **6.** Schneeweiss (Rudge) gyertyát cserél az erdőben. **7.** A 350-es győztes Falk kuporogva üli meg Velocettejét és még **(8.)** a verseny után is beijed arcot csinál. **9.** Giggerbach (Rudge) a start utáni első fordulóban. **10.** Schneeweiss (Rudge) jól bedönti gépét a fordulóban, derékszíjján az osztrákok elmaradhatatlan benzines kulacsa. **11.** Amikor Kozma (Rudge) még teljes gázzal ment. **12.** Cmyral (Puch) látszólag nem használta ki tulságosan az egyeneseket. **13.** Schneeweiss (Rudge) az első fordulóban. **14.** Felállás start előtt. **15.** Kozma és Binder a két Rudge menő versenyközben méregeti egymást.



**1932 ÉVI  
SOPRONI**

# GRAND-PRIX

500 cm<sup>3</sup> kat. 1. Kozma  
350 „ „ 1. Falk  
250 „ „ 1. Cmyral

**COVENTRY**

ÉS

**RENO LD**

LÁNCCAL FUTOTTAK.

Vezérképviselőt:

**Dénes és Friedmann R. T.**

Budapest, VI, Dessewffy-utca 29

## IDE FIGYELJEN!

Olvassa el

hihetetlen olcsó árainkat!

500 ccm kétkipuffogós felülvezér. P 2120.— helyett P 1790.—  
350 ccm kétkipuffogós felülvezér. P 1950.— helyett P 1650.—  
250 ccm kétkipuffogós supersport P 1400.— helyett P 1190.—  
175 ccm kétkipuffogós supersport P 1220.— helyett P 950.—  
150 ccm kétkipuffogós túra P 950.— helyett P 750.—

**Még ma**

érdeklődjön nálunk, vagy jöjjön hozzánk!

Készpénzfizetésnél még külön  
nagy engedményt nyújtunk!

**MOTOSACOCHE** (svájci MAG) és  
**MONET-GOYON** motorkerékpárok  
vezérképviselője

ZSOLNAY, Budapest, Aulich ucca 7.

Telefon: 160—99.

## MAGYAR GRAND PRIX 1932

S. Cmyral

# PUCH TYPE 250

gépen

**a nap legjobb idejét futotta!**

Hat 500 kcm-es, tizenegy 350 kcm-es géppel vette fel a versenyt a 250 kcm-es Puch és gyorsabbnak bizonyulva a mezőny bármelyik tagjánál, mint az abszolút leggyorsabb motorkerékpár végezte győzelemmel versenyét

**Puch type 250 ára P 1100.—**

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

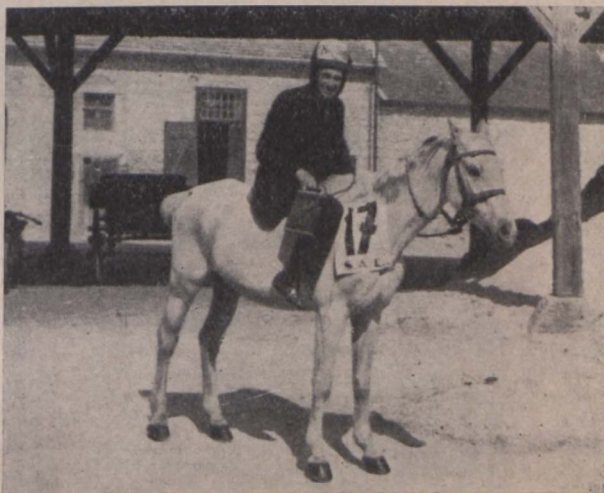
# Maga nem volt Sopronban?



Maga nem volt Sopronban? A Grand Prix-n? Kár. Már a nagyszerű levegő miatt is érdemes lett volna lemennie. Egy kis próbaszívás semmi esetre sem ártott volna meg alacsonyra komprimált szalontüdőjének. Micsoda levegő van ott Sopronban. Ccc... Milyen bódítóan csodálatos és erős levegő, nem csoda, hogy a versenyzők egy-

némelyike szinte újjá éledt mint ama bizonyos főnixmadár. Atalakult, egész más embernek érezte magát Sopronban, mint a füstösnek, sőt bűdösnek mondott Budapesten.

Ez az átalakulás legfeltűnőbbben hazánk Martinecz nevezetű nagy kezdőversenyzőjén volt a leghatározottabb módon észlelhető. Ez a derék gyerek az első soproni slukk után rögvést Dodsonnak képzelte magát és a Zajác bácsit azonnali hatállyal puczerjének nevezte ki, sőt azt is erősen állítgatta, hogy megveri a Zamit a versenyben. Ezzel szemben őt verték meg még a verseny előtt egy véres és vizes küzdelemben. Komoly, sőt szavahihető tanuk állítása szerint a történelem képtelen felmutatni még egy olyan csatát, ahol annyi vizes lavort verdestek volna zománcpattanásig egymás fejéhez a küzdő felek, mint ebben az ütközetben. Schuszter és Bauer a kombinált Ariel-Norton mondkén táncospár teljes mértékben kiérdemelte a szignum laudiszt, amire ezennel fel is terjesztém őket.



Király Tengely Sopronban ugyancsak felült a magas lóra...

Krenm Jóska irodalmi és színházi téren szerzett hervadhatatlan érdemeket. Ünnepi játékokat rendezett Sopronban. Éjnek idején. Hagyományokkal szakítva, egészen újszerű és hipermodern felfogásban játszotta el a Rómeo és Júlia híres erkélyjelenetét. Tudniillik a Jóska nem lovagi jelmezben, hanem hálóingben volt és az eredeti szerzői utasítással szöges ellentétben Júlia mászott fel hozzá kötélhágcsón az erkélyre. Vannak ugyan akik megesküsznek, hogy Júlia nem mászott, hanem lepedőn húzták fel, de ez már nem lényeges. Színpadtechnikai kérdés csupán.

Sajnos a versenyzők egyrésze az idegen kosztal nem tudott megbarátkozni, a vacsorára feltalalt pörkölt mellé többen reklamálták az odahaza megszokott kaviaradagot. Különösen Bauer zugolódt a megszokott osztrigák elmáradása miatt és kijelentette, hogy ha nem lesz osztriga, nem

megy többé Sopronba. A kezdő versenyzőkkel és a „műszere-löklökkel” is baj volt, éktelen kiabálásba fogtak, mert elmaradt a halmajonéz. Humárt csak azért nem követeltek, mert a rák — mint tudjuk — szerencsére csak erbetüs hónapokban élvezhető, májusban nem.

Hála a soproni rendezőségnek, újfajta kaszt termelődött ki a versenyen. Az úrvezetők mellett az úrszerelők is felvonultak szerénységemmel az élen. Az úrszerelők egyébként már erősen szervezkednek a legközelebbi versenyre. Uniformist is fognak hordani a rendes szerelők bebújós ruhájától eltérőleg az előírás porcellánadrág és samoászínú glaszé-kesztyű lesz.

Aki nem volt Sopronban, az nem láthatta Cingarellit, a torinói győzöt. Aki volt Sopronban, viszont szintén nem láthatta, akármennyit is írtak róla a helyi újságok, melyek riporterei egyébként csodás anatómiai, élettani, sőt testgyógyászati felfedezést tettek akkor, amiközben azt írták, hogy olyan lüktető az élet a verseny előtt a SAE irodájában, hogy: az agilis Bodnár főtájkár állával tartja a fülen a kagylót és Budapesttel perel a dróton át. Még szerencse, hogy nem ficamodott ki a füle. De maradjunk csak Cingarellinél, a torinói győzöt, a hírlaptudósításokat elolvastva minden versenyző rettegett. Mindenki Cingarellire volt kíváncsi. Lihegő rémhírnökök jöttek perccenként, akik látni vélték Cingarellit, anint kétszáz kilométeres tempóban robogott végig a várkerületen, elsőkerék meghajtású, négyütemű, szelep- és motornélküli versenygépen. Az

osztrákok külön megfigyelőket állítottak az utcasarkokra, hogy felkutassák Cingarelli motorját, a kis Komlóssy és az Andó megesküszik rá, hogy látta a torinói győzöt a délutáni tilkos edzésen. A végén már magam is — Cingarelli szülő és keresztapja — elhittem, hogy él, de látni azért én sem láttam. Zami és Kozma reszkessetek a legközelebbi versenyen, mert mit lehessen tudni, talán ismét megjelenik. Addig is 10.000 aranydrachma jutalmat fizetek amerikai partralépésem után közvetlenül annak, aki fényképet tud felmutatni Cingarelliről, a Soproni Hírlap saját torinói győzöjéről, aki a cikk szerint úgy felbukott az Erzsébet-kert végén, hogy az egyik pályáör lelkenedezve volt kénytelen elfutni a versenyirodába, hogy hírül adja a kétségtelenül érdekes szenzációt, „örült telefonálás” megindítására adva ritka alkalmat.

Maga nem volt Sopronban? Kár... Király Tengely.

**Egyet ne felejtessen...**

**Vezető világmárka a**

**RUDGE**

**motorkerékpár**

Használt gépekben is nagy választék!

**BRUCK, BUDAPEST, JÓKAI UCCA 21. SZÁM**

1932. évi Magyar Grand Prix-n

**Első: Rudge** Kozma Endre bajnok vezetésével.

**Második: Rudge** Schneeweiss osztrák T. T. győztes vezetésével.

1932. évi osztrák T. T. abszolút győztese ismét a **Rudge**

**Legolcsóbb és legmegbízhatóbb!**

**RUDGE ÁRAK:**

250 ccm négy sebesség...	P 1250.-
350 „ O. H. V. négy seb.	P 1700.-
500 „ O. H. V. négy seb.	P 1900.-

**TRIUMPH ÁRAK:**

100 ccm világitással	P 750.-
175 „ „ „	P 990.-
277 „ „ „	P 1250.-
550 „ „ „	P 1650.-

## Motoros sikirándulás Tirolba

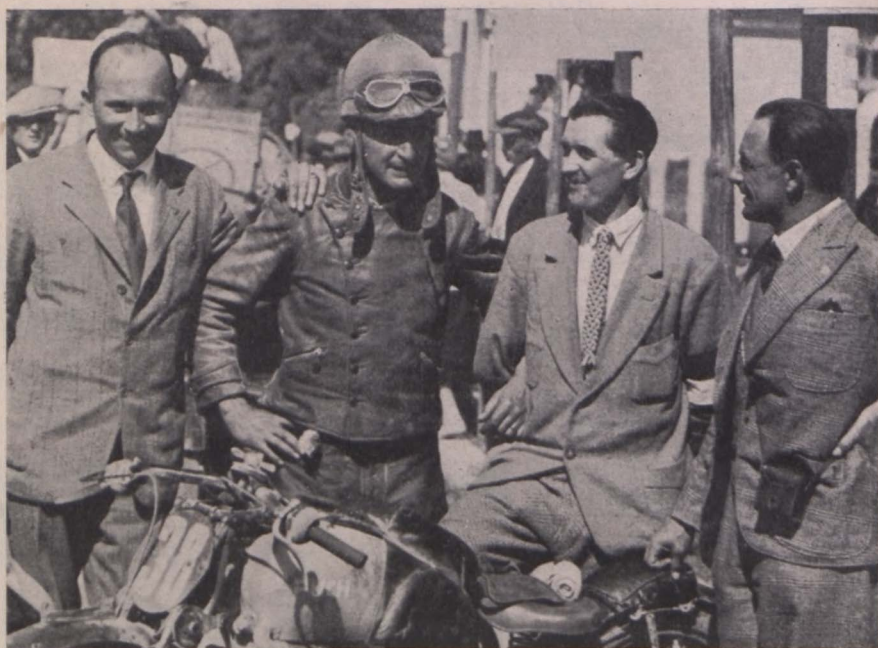
**S**IKIRÁNDULÁS júniusban. Kissé furesán hangzik, de így van. Déván István régi motoroskollégánk, aki egyúttal Magyarország siba-jnoka, június 10—22-ike között, 12 napos sitanfolyamot tart a 2800 méter magas Zugspitzplátón. Szerkesztőségünk elhatározta, hogy bekapcsolódik ebbe a sitanfolyamba és társaskirándulást szervez Ehrwaldba, ahonnan a gigantikus Zugspitzbahn indul. Az utirány Budapest—

Wien—Melk—Linz—Salzburg—Innsbruck—Fernpass—Leermos—Ehrwald lenne. Visszafelé azután mindenki ott jön haza, ahol akar. Miután egy személy útiköltsége Budapest—Innsbruck oda-vissza társasutazási alapon 98 pengő, amihez még az autóbusz Innsbruck—Ehrwald 20 Schilling járul, tehát 116 pengőt tesz ki, ezt a motoron, oldalkocsin vagy autón utazók, ha összeállanak, a harmadára csökkenthetik és így igazán kedves 15—16 napban lesz részük. A penzió a 2805 méteres Zugspitz-Berghotelben napi 15 Schilling, ami 12 napra 180 Schillinget tesz ki. A Seilbahn fel és le, az alagutashználattal és csomagszállítással 21 Schilling, míg a tanfolyamdíj 50 pengő. Egyszóval az egész utat 240—250 pengőből kényelmesen ki lehet hozni. Felhívjuk olvasóink figyelmét erre a társasutazásra. Jelentkezni lehet szerkesztőségünkben, ahol minden felvilágosítást megadunk. Aki nem tud motoron vagy autón kijutni, az csatlakozhat a Déván István által vezetett főcsoporthoz, amely valószínűleg vasúton vagy autocaron fogja megtenni az utat. A jelentkezés azonban mindenképpen lapunk szerkesztőségében kell, hogy megtenjen. Jelentkezni lehet június 6-ig.

## Hartmann (1.5 Bugatti) második lett az Eiffei versenyen

Caracciola revánsot vett Brauchitschon!

**L**APZÁRTA után kaptuk az örvéndes híradást, hogy Hartmann (Bugatti) az 1.5 literes kategóriában Tauber (Alfa Romeo) mögött második helyen végzett a Nürburg ringen lefutott 319 km-es Eiffei versenyben.



Örvend a Puch „istálló” Cmyral fényes soproni Grad Prix győzelme után. Balról-jobbra Puch János, Cmyral, Franz Gall és Cmyral bátyja

A miting abszolút győzelmét Caracciola (2.4 Alfa Romeo) szerezte meg 114 km-es átlaggal az alig egy perccel második helyre szorult Dreyfuss (Mascatti) előtt, míg Brauchitsch Mercedesese 10 perccel később dübörgött át a célon, Stuck (Mercedes) és Chiron (Bugatti) előtt. A kis kategóriában Macher (DKW) győzött.

### NE KISÉRLETEZZEN!

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

motorkerékpárját csak a vezérképviselőnél javítják hozzáértéssel és hosszú évek tapasztalataival.

Speciális szerszámok! Alkatrészek!

**MAJLÁTH M.**

BUDAPEST, V., GRÓF ZICHY JENŐ-U. 17.

### Tragikus esemény:

Gacsaj Pesta szomorú halála.

### Örvendetes esemény:

Pajor Imre olcsó javítási- és alkatrész árai.

**Minden** motorkerékpárhoz alkatrész, felszerelési cikk, javítás, hengerfurás, láncok, gumik, olajok stb.

**Biztos** hogy meg lesz áráimmal elégedve.

Raktáron levő használt gépek:  
175 kcm. kompresszoros verseny DKW;  
1000 kcm. AJS oldalkocsival, pótkerékkel;  
500 kcm. majdnem új oldalkocsis PUCH;  
300 kcm. DKW világitással.

**PAJOR IMRE** új és használt motorkerékpárok, alkatrészek, javítóműhely, Jókai-u. 26. T.: 20-2-28

## REX-ACME

1932-es REX-ACME új típus

supersport **175** köbcentis

2 kipuffogós **VILLIERS** alumínium fejű teljesen dupla bölcsováz.

Leszállított készpénzóra:

**1190<sup>00</sup> — pengő**

**MARTINEK, IX., Közraktár ucca 24.**



Vagyok, —  
tehát gondolkozom  
és ha gondolkozom

# PUCH-ot veszek!

250 kcm turatípus ... P 1100<sup>00</sup>—  
250 kcm sporttípus ... P 1280<sup>00</sup>—  
500 kcm turatípus, 30 Wattos Bosch villanyvilágítással, villanykürttel, Jaeger kilométerórával, kormányoszorítóval ... P 1850<sup>00</sup>—

Kedvező részletfizetés!

Puch motorkerékpárok lerakata, alkatrészraktár és javítóműhely:

**Pajor Imre, VI., Jókai-utca 26. Tel.: 20-2-28.**

## Endresz György †

Fájdalmas gyásza van a magyar aviatikának.

Endresz György, a Justice for Hungary diadalmas pilótája nincs



többé. Messzi idegenben, Róma repülőterén leszállásakor érte utól a pilótasors. Az óceánrepülők kongresszusára utazott, de a titokzatos végzet útját állta.

Vértamihalála, melyet a magyar igazság bajnokaként szenvedett, mérhetetlen vesztesége a magyar aviatikának, amelynek úttörője, dicsőséges és fáradhatatlan munkása volt élete végső pillanatáig. Soha el nem múlt emlékezéssel gondolunk dicső tetteire és élete el nem halványuló példakép lesz minden magyar repülő előtt.

Azt az eszmét, melyért diadalát aratta, most halálával szolgálta.



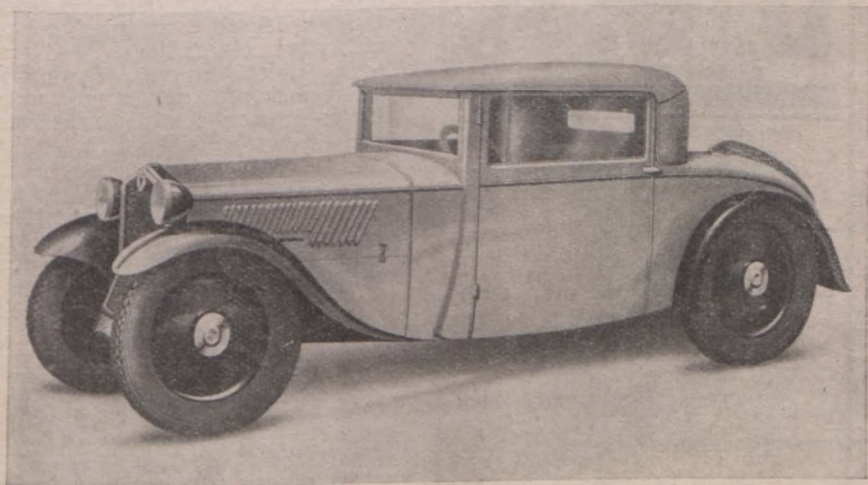
A Kispesti AC életéből: 1. A bécsi tura résztvevői Schönbrunnban. 2. KAC szervizkocsí. 3. A futárverseny díjkiosztása, a legutolsó helyezett is ezüst cigarettatárcát kapott.

## Mr. Henry Deterding Budapesten

ERDEKES vendégei voltak a minap a rákosi repülőternek. Három kétülékes Gipsy-Moth sportrepülőgépen a Shell konszern elnökének fia, Mr. Henry Deterding érkezett feleségével és társaságával teljes inkognitóban Budapestre. A Shell vezetősége fogadta a vendégeket, akik a Gellérten szállottak meg azzal, hogy másnap visszarepülnek Bécsbe.

Budapest látványosságai azonban annyira megragadták az angolok tettségét, hogy a tervezett 24 óra helyett három nap mulva búcsúztak csak Budapesttől — fájó szívvel. A repülőtér vezetőségének a legnagyobb elragadtatással nyilatkoztak Budapest szépségeiről és a magyaros vendégszeretetről, kilátásba helyezve azt, hogy a londoni Aero Clubban, melynek valamennyien tagjai, a sportrepülők körében intenzív magyar propagandát fognak kifejteni.

# KÉRJEN ISMERTETÉST A



# DKW

KISAUTÓKRÓL!

## AJS

## HARLEY-DAVIDSON

## DKW

MOTORKERÉKPÁ-  
ROK RAKTÁRON!

*Majláth & Co.*

BUDAPEST, GRÓF ZICHY JENŐ-UTCA 17. SZ.

# MI ÚJSÁG SZERKESZTŐ UR...?

— Milyen versenyek lesznek a következő szám megjelenéséig?

— A helyzet teljesen homályos, sőt a KMAC sem tud ezirányban felvilágosítást adni. A bejelentett versenyeket az egyesületek ide-oda tologatják, minden külön bejelentés nélkül egyszerűen nem rendezik meg. Ez az oka annak, hogy az idén nem közöl „a Motoros” versenynaptárt. Ideje volna már rendet teremteni ezen a téren... Ha kell, ismét a tavaszi versenybejelentésekkel egyidejűleg letétbe helyezendő pónalék árán!

— Hallom, Kecskemétre motorke-rekcpáros Nemzeti Nagy Díjat hirdet-nek?

— Úgy van. Az FTC és KSC válalták a Kecskemét fő-útvonalaiából kijelölt 4 km-es körúton a 200 km-es verseny megren-dezését, mely augusztus közepén, talán éppen 15-én kerülne sorra.

— Mi újság a bala-toni körverseny körül?

— A KMAC a nagy érdeklődéssel várt autó- és motorke-rekcpármitinget szeptember 3-4-re halasztotta el. Ugyancsak megváltozott a KMAC egynapos motorke-rekcpártriáljának a terminusa is, mely nem július 24-én, hanem július 17-én kerül lefutásra a budai hegyekben s érdekes próbákat és terepszakaszokat foglal magában. A triálra Delmár Walter értékes vándordíjat adományozott.

— Mi hírlík a TT körül?

— Csend... Reméljük, az a csend, melyből a nagy dolgok születnek... A TTC fogadkozott a verseny megrendezésére, a KMAC megszavazta a TTC által a verseny megrendeze-

sére kért anyagi támogatást... Veredemo...

— Mi hírlík a levegőből?



— Az olaszoknak fáj a brit légi hegemónia, nem nyugszanak bele Stainforth 655'667 km-es világrekordjába melynek megdöntésére az előkészületek egész télen át folytak. Az olasz légügyi minisztérium Ariosto Neri repülőhadnagyot bízta meg a világrekord kísérletekkel, amelyek a közeli napokban a Garda tavon kezdetüket is veszik. Az olaszok új típusú Macchi hidroplánja 2000 lóerős Fiat motorral szerelve, állítólag 700 km körüli sebességekre képes!

— Halljunk érdekes apróságokat!



— Az Avusgyőztes Brauchitsch nemrég még motorke-rekcpár versenyző volt. Más. Mario Ghersi a jeles olasz motorke-rekcpár versenyző a Coppa Messinaiért vívott küzdelemben debütált a volán-nál. A Ferrari-versenystálló egyik Alfáját vitte diadalra a 416 km-es versenyben! Más. A 24 órás francia motorke-rekcpáros Bol d'Or abszolút győzelmét Jeannin (350 Jonghi), szerezte meg 1885 km-es teljesítménnyel. Más. A Provencei GP leggyorsabb motorke-rekcpárosa, Debaisieux (500 Monet Goyon) volt 72'5 km-es távon elért 114 km átlagával, míg az autók közül a vezető helyen futó Chiron (Bugatti) kiállása után Benoit (Bugatti) vitte el a pálmát Dreyfuss (Maserati) elől 200 km-es távon elért 130-as átlagával. Más. A skót hatnapos verseny legjobb egyéni teljesítményét Mac Greger (Rudge) érte el, míg a gyári teamdíj szintén a Rudge-gyár zsák-mánya lett.

— Hallom, újfajta nyaralási lehetőséget vezetett be a Danubius strand- és weekendtelep?

— Úgy van! Hatvankét holdas villannyal és vízvezetékkel felszerelt, pompásan kultúrált telepén német mintára sátoros táborozási lehetőséget nyújt potom 50 filléres napi-áron. Vidéki vagy külföldi motoros turisták felütik a maguk hozta sátrát, vízvezeték, villany, kedvezményes étterem, strand- és sporttelep áll rendelkezésükre, nyugodtan tekinthetik meg a város nevezetességeit, nem sietteti őket a szállodai bér! A legnagyobb elismerés illeti meg a Danubius vezetőségét ezen német mintájú újítás bevezetéséért, amelynek értékét a sportszerű nyaralók és vakációk bizonyára fel fogják ismerni. Utbaigazítással a telep titkársága (V., Meder uca 8. szolgál.

\* 350-es Rudge T. T. Replica, fél-éves, alig 300 km-et szaladt, változott anyagi körülmények miatt készpénzért eladó. Joó Gyula Szeged, Polgár u. 3.

## MOTOROSOK!

Garázsunk a város szívében van, Kartellen kívüli kutunk olcsó motakót mér, Pennsylvániai olajunk utólerhetetlen. Állítsa be hozzánk motorját, jól gondját viseljük.

## ROLLS GARAGE

Budapest, VI., Jókai-tér 3. Telefon: 21-0-21

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

## Nem frázis és felültetés!

Figyelje meg a legközelebbi számban megjelenő új le-szállított

# B. S. A.

## árakat!

Motorvásárlását megkönnyíti és a márka kiválasztása nem lesz nehéz



Vezérképviselőt:

## Urbach László

VI., HUNYADI-TÉR 12.

TELEFON: 116-28

Használt motorke-rekcpárok bizományi közvetítése, alkatrészek felszerelési cikkek legolcsóbban **Royal Enfield, Super X, New Hudson** alkatrészzraktár

**PÁPAI MOTORSERVICE**

V., Hollán-utca 15. — Lipót-körutnál.

# BUDÁN

## OLAJ

**HELUM RICIN** és az ősz-szesnyári motorolajkülönleges-ségek. Bosch. Gumi. Felszere-lés. Johnson. König. Evinrude.

**GHILLÁNY MIKLÓS**

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

# KIÁRUSITJUK

MOTORKERÉKPÁR RAKTÁRUNKAT

Francis-Barnett

150 ccm sport, világitással ... P 900.—  
175 ccm szupersport, világitással P 1000.—  
200 ccm sport, világitással ... P 950.—  
250 ccm szupersport, világitással P 1200.—

DUNELT

350 ccm OHV kilométerórával ... P 1600.—  
500 ccm OHV kilométerórával ... P 1700.—

Vizsgáztatlan új gépek gyári garanciával!  
Előnyös eladási feltételek!

**VECSEY JENŐ OKL. GÉPÉSZMÉRNÖK**  
**KERESKEDELMI ÉS IPARI R.-T.**

Budapest, VIII., Kisstáció uca 11.  
Telefon: 33-9-02, 35-1-99.

# ARIEL

**A VILÁG LEGELTERJEDTEBB  
ANGOL MOTORKERÉKPÁRJA**

MEGBIZHATÓSÁGA, IZLÉSES ÉS  
LEGMODERNEBB KIVITELE  
MELLETT A LEGOLCSÓBB



Tekintse meg a legújabb modelleket és kérje  
legújabb árjegyzékünket!

Vezérképviselet:

**DEMÉNYI ÉS FIA**  
BUDAPEST, VII., KIRÁLY UCCA 85. SZ.

# LODGE



# VEZET!

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

## BIRÓ JENŐ

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

**Minden alkatrész állandóan raktáron!**

Ezért vásárol ma a legtöbb motoros

# MÉRAY

## MOTORKERÉKPÁRT!

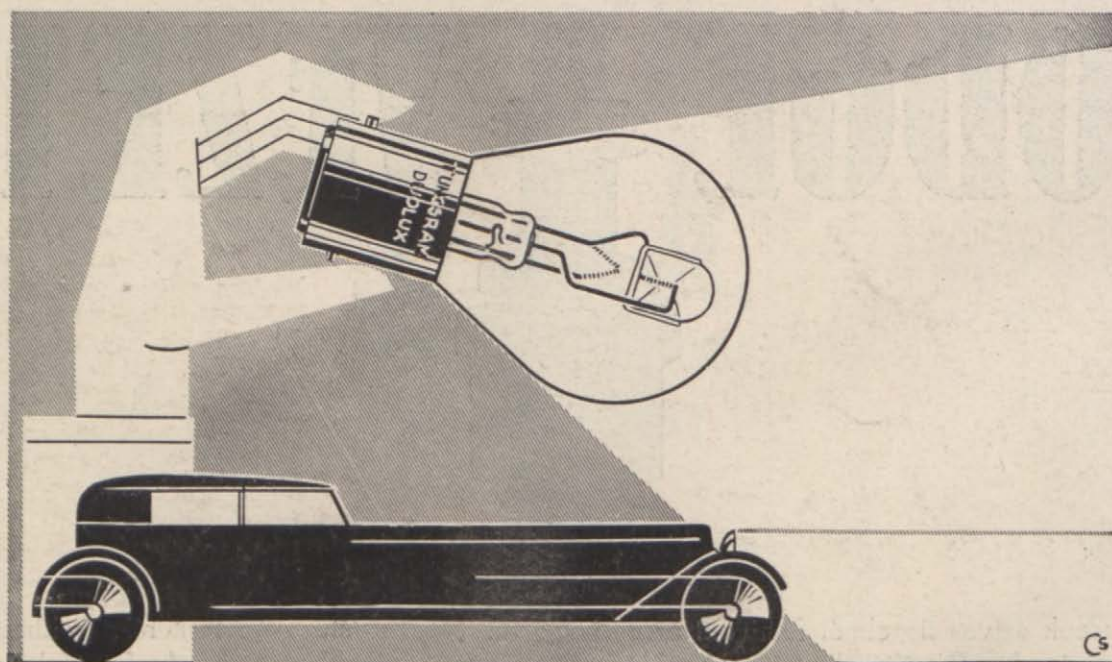
TEKINTSE MEG ÚJ TIPUSAINKAT!

**MÉRAY MOTORKERÉKPÁRGYÁR R.-T., BUDAPEST**

V., ZÁPOLYA UTCA 15-17

TELEFON: 919-21, 921-63

Magyar Acélárugyár Részvénytársaság motoros járműveinek gyári eladási központja.



# TUNGSRAM

FÉNYERŐS, TARTÓS, GAZDASÁGOS