

MKB 22. 645
KMAC TRIÁL –
ETC DIRT-TRACK VERSENYE.

ÁRA
40
FILL.

a Motoros

MOTORKERÉKPÁR, AUTOMOBIL
MOTORCSÓNÁK, REPÜLÉS

IV. ÉVFOLYAM
12. SZÁM
1932. auguszt. 1.

A LEGNAGYOBB PÉL-
DÁNYSZÁMÚ MAGYAR
MOTORSPORTLAP ●



telv. Hafa Ortho Ultra lemezen

Árkon-bokron át 250 kcm.-el és – oldalkocsival!

Benits Sándor teljesítménye valóban bámulatos volt. Kis 250-es oldalkocsis Puch gépét bámulatos biztonsággal vezette végig a KMAC triál legnehezebb próbáin, ahol a nagyobb hengerűrtartalmú gépek is a legnehezebb megpróbáltatásokon mentek át. Benits sikere a Puch-gárda egyik legértékesebb eredménye volt.



Nincs behozatali és valutakorlátozás

miatti utánpótlási nehézsége, annak, aki 30 éve fennálló cégünkénél vásárolja motorkerékpárját, mert ma is eredeti gyári alkatrészraktárunkról tudjuk vevőinket **Ezért** 1500 forgalomban levő gépünk kiszolgálni. tulajdonosai örömmel élvezik a

RUDGE JAMES TRIUMPH

legüzembiztosabb motorkerékpárt!

RUDGE		ÚJ ÁRAK:	TRIUMPH	
250 ccm négysebességes	P 1225—	277 ccm világítással	P 1225—	
350 ccm O.H.V.	" P 1690—	550 ccm "	P 1625—	
500 ccm O.H.V.	" P 1890—			
JAMES 350 ccm		P 1325—		
500 ccm kéthengeres		P 1900—		

Használt gépekben nagy választék!

BRUCK, BPEST, JÓKAI-U. 21.

Mindenből a legjobbat, legolcsóbban!

Puch motorkerékpárok lerakata, alkatrész raktár.

Javitóműhely tökéletes munkaerővel.

Hengerfurások garanciával.

Coventry Renold láncok legolcsóbban.

Caspar amerikai olaj főbizományosa.

2 literes visszaváltható kannák.

Használt gépek részletre.

PAJOR IMRE

Budapest, VI., Jókai ucca 26. sz. Telefon: 20-2-28.

KMAC BAJNOKI TRIÁL

Rex-Acme

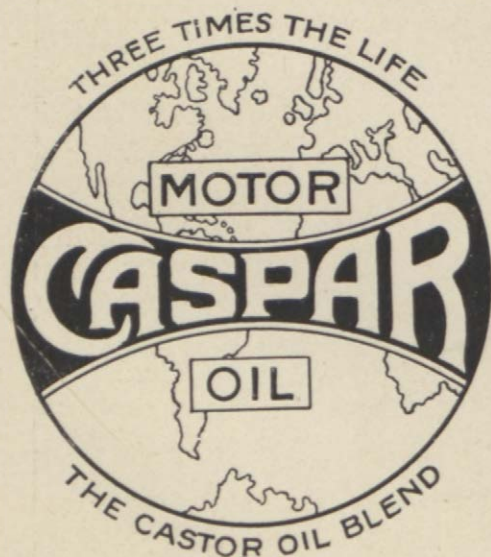
KÉT KATEGÓRIA GYŐZELEMMEL

VISSZAVERTE

az összes 500-as és 500-on felüli ohv., sokdugattyús és sokszelűes márkák támadását. Ezek után könnyebben választhat.

MARTINEK, KÖZRAKTÁRU. 24

EREDETI AMERIKAI



CASPAR

HEAVY OLAJ (H-XL)

2 LITERES

visszaváltható kannában

P 9.—

A legtökéletesebb motorolaj, melynek kiváló minősége biztosítja zavartalan üzemét.

Jó állapotban levő kannákat viszonteladónk **P 1.50**-ért visszaváltják!

Caspar Oil az **eredeti** ricinus-sal komponált minőségű olaj!

Caspar olajak főbizományi lerakata: **Pajor Imre Budapest, VI., Jókai u. 26.** Tel. 202-28.

OKTÓBER, NOVEMBER, DECEMBER, JANUÁR, FEBRUÁR ÉS MÁRCIUS HÓNAPOKBAN HAVONTA EGYSZER, 1-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. AUGUSZTUS 1.

12. SZÁM.

Előgyűjtás

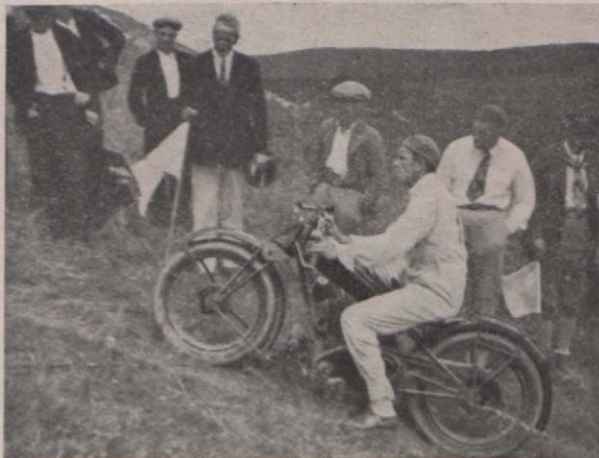
Panaszkodnak a versenyzők, hogy nem kapnak ingyen olajat a versenyekre. Hogy a képviseletek nemcsak anyagiakat nem juttatnak nekik, hanem megfizettetik a versenyezéshez szükséges olajat is. Bizony sajnos, ez így van és — oka is van. Hogy mi van a háttérben felesleges világgá kürtölni, a versenyzők mindenesetre köszönik meg a kellemetlen rendszert azon kollégáiknak, akik tavaly oly jeles erőszakossággal kereskedtek egyik-másik olajos portáján, hogy az árának még ma is meglúdbörzik a háta, ha a versenyző szót hallja.

*

Ma, amikor a Krausz Simi is Z-alakban használja a vilámost és pápaszemes részvénytársasági igazgatók is Leventét szívják, ugyan ki csodálkozik azon, hogy a KMAC-nak is kevés a pénze. Volt nincs, elvitte a válság és Lehmann kapitány. Ami megmaradt, az éppen elég az igazgatóügyészi gázsira, melyet ha nem is nevezhetünk egészen mamutfizetésnek, azért megérdemli nagyságáért a rinocérosz jelzőt. Takarékoskodik tehát a kámac, sőt újabban már erényöveket is lakatol arra a bukszára, melyben a sportra szánt obulusok rejtőznek. Nem rendez komoly versenyeket, egyetlen triállal és beigért szállodafellendítő balatoni körkocsizással vél eleget tenni kötelességének. Közben meg bedugja a fejét a homokba, hogy ne hallja és ne lássa a szomszéd Ausztriát, melynek kámaca legalább olyan koldus, mint a mienk, de azért sorozatosan rendez a világversenyeket. A minapi gaisbergi hegyversenyen például közel százan indultak, közöttük vagy harminc külföldi. Hogyan csinálják ezt az osztrákok? A válasz egyszerű. Mindenben pont az ellenkezőjét, mint ahogyan azt a KMAC csinálja.

*

Csillagtúrát rendezni szép és dicséretes dolog, a Btk. egyetlen paragrafusa sem tiltja és a csillagjósok sem emeltek ellene eléddig kifogást. Sőt valláserkölcsös is a csillagtúra, különös tekintettel ama három királyok büntetőpontnélküli túrájára, melyet pont 1931 és félévvel ezelőtt abszolvtáltak télvíz idején. Így hát istenmentsen, hogy izgassunk a poétikus elnevezésű csillagtúrák ellen, csak tépdesse az olcsó babért, akinek kedve van hozzá. Hiszen a csillagtúrán mindenki jól jár. Az indul, aki akar, csak be kell futnia Felsőbalatopoloskásra és ki hányszor



Nagyszerűen szerepeltek a KMAC bajnoki triálján a Méray gépek. A kitűnő magyar masinák játszi könnyedséggel abszolvtáltak a legnehezebb próbákat és ismét bemutatták a Méray gépek régen ismert értékes kvalitásait. Képünk Horváth Sándort mutatja be 350-esén, amint könnyenfut fel a fantasztikusan meredek Szekrényesre.

fizette a nevezési díjat, annyiszor kap díjat. A végén a rendezők szépen képentösszözzák egymást, a csillagtúristák a tükörbe nézve Campbell kapitány vagy a Kozma Bandi képét vizionálhatják, örül a kocsmáros, akinek sikerül túladni a már tavaly nyúlóssá vált vinkóján. Csakhogy egy kis bibije van a dolognak. Tourist Trophyk és nemzetközi hegyversenyek helyett találják fel ostya nélkül ezeket a jutányos sportkarikatúrákat. Így például a legközelebbi csillagtúrát a terézvárosiak rendezik. Akik tavasszal TT-t és Guggert ígértek és úgy melleleg — talán a kerekszám kedvéért — 10 salakversenyt. Úgy verekedett annak idején a TTC hírtelenszöke himbajadérja ezekért a versenyekért, hogy ennyi energiával akár behozatali engedélyt szerezhettek volna legalább három darab dugattyúgyűrűre. Mint valami híg cinóberrel nyakonöntött donkihoteutánzt sturmolt, hogy a Guggert, jaj istenem, más meg ne rendezhesse. Most pedig rendez csillagtúrát. Plékkupákkal, vacsora után táncol egybekötve. Megengedjük, hogy senki sem köteles TT-t és Guggert rendezni, lehet még attól jeles ember. Sokorópátkai kegyelmes úr sem rendezett még TT-t, mégis mindenki ismeri a nevét, hála az Ojság kiadós propagandájának. Aki azonban ígért ilyesmit, az tartozik is vele. A TTC tehát újból beírást eszközölhet lelkiismeretének tartozik rovatába, a követel oldalon pedig a magyar motorsport szomorkodik. Az a motorsport, melyet trambulinnak, fídi busznak, hej, de sokan alkalmazznak.

*

Az angol motorcikli gyárosok mindig fenemód büszkék voltak arra, hogy egészen egyéni utakat keresnek és könyörgésre sem hajlandók átvenni mindazt a jót, ami némelyik nem-angol motorcikliknél lehet fel. Főleg az amerikai masinákat sajnálták le nagyszorgalmasan. A nehéz Jenki gépet traktornak csúfolták, a kényelmes és amellet formás családi kormányt „sit up and beg“, ülj fel és pitizz kormányoknak keresztelték el. Nos, úgy látszik, fordult egyet a világ. A minap kezünkbe került a legelső 1933-as modell fényképe, mely az új ezres AJS-ot mutatja be. Nos, széles ökörszarvcormány, gáz és gyújtás drégriffel, a kormány egyedüli héblíje az elsőféket szabályozza, kapcsolás balkézre, kupp lung lábba, lábfelek beakasztó racsával és — essünk hasra — még a széles lábtrepni sem hiányzik. Ha nem volna fekete a masina, hát valami újfajta Harley-nak néznénk.

HARTMANN

(1.5 BUGATTI)

KATEGÓRIA MÁSODIK LETT A NÉMET GP-N!



A Nürburg Ringen lefutott német Grand Prix, mint előrelátható volt, az Alfa Romeo csapat fölényes diadalát eredményezte. Caracciola volt ezúttal a milánóiak vezérharcosa, aki 2.6 l-es, nyolchengeres együléses Alfáját tüneményes stílusban vezette diadalra márkatársai, Nuvolari és Borzacchini előtt. A betegsége miatt Varzit nélkülöző Bugatti team Chiron vezetésével pillanatig sem veszélyeztethette az Alfa-trio pozícióját: Bugattiék az idén már nem heverhetik ki balul sikerült 4.9 l-esek hendikep-jét. Ruggeri Maseratija gyertyadefektussal már a verseny elején talonba került.

A másfél literes kategóriában indult 15 versenyző sorából a svájci Täuber ragadta el a diadalt monoblokk Alfájával, míg Hartmann László négy

es egyesben vesztett! Győzelme megérdemelt volt, akárcsak Hartmann második helyezése az előkelő mezőnyben, amelyből az esélyes Burggaller (8 heng. Bugatti) és a Genovába szakadt gr. Gyulai (Alfa) pedig benzinesötörés miatt esett ki.

— *Verseny volt a legjavából* — meséli a hazatért Hartmann. *Az ilyen mitegneknek van sportjelentőségük, ezek vonzák a közönséget és gyárakat egyaránt. A hegyversenyeknek viszont leáldozóban van a csillagok odakint!*

Megkérdeztük, mit szól a „monoposto” Alfához.

— *Ilyet még nem pipált a világ!* — mondja röviden, de sokatmondóan.

A 150.000 néző előtt lefutott verseny, amelyről a német gyárak tá-

1.5 l-ig. (525 km.) 1. Täuber (Alfa R.) 4:54:46.4 mp., Átlag 106.8 km. (Régi rekord 102.4 km.) 2. Hartmann L. (Bugatti) 5:07:22.2 mp. Átlag 102.3 km., 3. Maserati-Ruggeri (Maserati) 5:13:46.4 km. 4. E. Howe (Delage) 5:15:03.4 mp., 5. Wagner (Bugatti) 5:15:44.4 mp., 6. Zigrand (Bugatti) 5:17:37.2 mp., 7. Scaron (1.1Amilcar), 8. Seibel (Bugatti), 9. Simons (Bugatti), 10. Mme Itié (Bugatti) — 15 induló.

800 kcm-ig. (433 km.) 1. Hamilton (M G Rudget) 4:33:29 mp. Átlag 95 km., 2. Kohlrausch (BMW) 4:46:04 mp. — 7 induló.

A verseny leggyorsabb körét Caracciola futotta 124.6 km. rekordát-laggal, megdöntve Varzi (Bugatti) két éves 119 km-es körrekordját. Az Alfa Romeo gyár ezen diadalával elnyerte az ideli Európa bajnokságot, míg egyénileg Nuvolari lett az Európa bajnok.



A két örök rivális Chiron és Caracciola kedélyesen tereferélnek népszerű bajnokunkkal, Hartmann Lászlóval.

esztendő Bugattiját mesteri kézzel vezette a második helyre, amivel egyik legjelentékenyebb nemzetközi sikerét aratta. Täuber nyomban start után örült tempóba kezdett, hogy a kategória nálánál egyetlen gyorsabb kocsival rendelkező résztvevőjével, a Delage vezető Earl Howe-val megbirkózhasson: a fordulókban kétannyi teret nyert, mint amennyit a 2.5 km-

volmaradása érhető visszatetszést szült a közönség körében, a következő eredményekkel ért véget:

1.5 l. fölött (570 km.) 1. Caracciola (Alfa Romeo) 34:47:22.8 mp. Átlag 119.3 km. (Régi rekord 113.7 km.) 2. Nuvolari (Alfa R.) 4:47:53.2 mp., 3. Borzacchini (Alfa R.) 5:01:05 mp., 4. Dreyfuss (Bugatti) 5:01:05.4 mp. — 9 induló.

Woods (Norton) belga Grand Prix győztes.



A Francorchamp circuiten lefutott belga GP abszolút győzelmét 417 km-es távon Woods (Norton) szerezte meg 123 km-es átlaggal Tyrell Smith (Rudge) előtt, míg a 350-es csoportban Simpson (Norton) győzött márkatársa, Guthrie ellen. A kis kategóriákban Mellors (250 New Imperial) és Fernihough (175 Exelsior-Jap) vitték el a pálmát. A verseny utolsó tréningjén sajnálatos baleset történt: A menetiránnyal szemberobogó olasz Quiglionni belerohant az indulni készülő német Jeckerbe. Mindketten halálos sérülést szenvedtek.

HALLÓ URAM! BETEG A MOTORJA? NEM KAP ALKATRÉSzt?

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

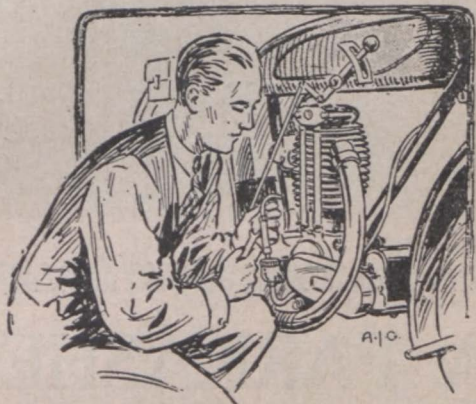
Vezérmű bütykös kerekek,

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

KLEMENTZ ÉS TÁRSA OKL. MÉRNÖK

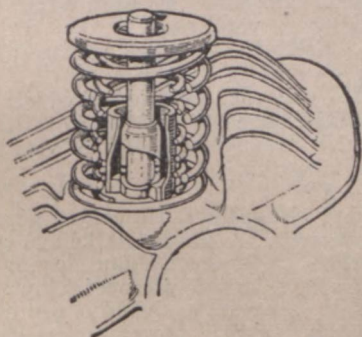
„Calthorpe” motorkerékpárok vezérképviselője, Budapest, IX., Közraktár ucca 24. Bakáts ucca sarok. Telefon: Aut. 846-27

TIPPEK és TANÁCSOK



melyekre minden motorosnak szüksége lehet...

NINSEN annál kellemetlenebbül fültépő hang, mint amikor a szelepek, különösen a szívószelep szára nyikorog és fűrészel a száraz vezetékben. A nyikorgást a szelepszárak kenésével lehet megszüntetni, illetve megelőzni, célszerű tehát szelepszárolajzó berendezésről gondoskodni, amivel egyúttal a szelepvezetékek hosszabb élettartamát is biztosítjuk. Jól használható ez az egyszerű megoldás: a szelepvezeték felső végét kis csővecskével látjuk el, mely így csészét alkot. Ebbe a csészébe itt-ott vastag motorolajat öntünk, mely a szelepvezetékbe fűrt két hajszálnyi lyukon át vándorol a vezeték belsejébe. Az olajozócsésze elkészítése

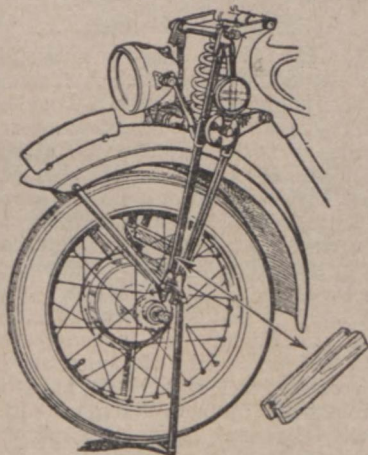


A szelepvezeték köré húzott csődarab nagyszerű olajcsészét alkot, mely kenőanyaggal látja el a szelepszárát és megakadályozza az oly kellemetlen nyikorgást.

a következőképpen történik: a szelepvezetéknek a hengerfej anyagából kiálló végére kb. 3 mm. vastag és megfelelően széles gyűrűt húzunk jó szorosan. Ezt a gyűrűt minden esztendő néhány fillérért elkészíti, anyaga lehet bronz, de megfelel a közönséges vasanyag is. A gyűrű elhelyezése után megfelelő vastagságú részből levágott darabot húzunk fel a gyűrűre, hogy ez a csődarab milyen hosszú legyen, az természetesen a szeleprugó hosszától függ, a cső legfeljebb olyan hosszú lehet, mint a

hengerfejből kiálló szelepvezeték-vég. A cső elhelyezése előtt ne feledkezzünk meg arról, hogy egymással szemben egy-egy 1 mm-es lyukat fúrjunk közvetlenül a gyűrű felett a szelepvezetékbe. Azt említenünk sem kell, hogy ez a módszer csakis ohv motornál alkalmazható, viszont a szelepszárnyikorgás főleg az ohv motornál szokott jelentkezni.

HÁNYAN panaszkodtak már, hogy milyen nehéz visszaszerelniük a kivett első kereket. A villaszárak ugyanis rugalmasak és összeugranak, ha a kerékagy már nem feszíti őket szíjjel. A kerekek visszaszerelésénél egyszerre kell szétfeszíteni a két villaszárát, ugyanakkor a nehéz kereket helyére rakni. Mivel a jóisten csak két kezet adott, más megoldáshoz kell folyamodni. A megoldás nem más, mint egy megfelelő hosszúságú és két végén homorúra reszelt keményfaléc. A kerék visszaszerelésénél a következőképpen járunk el: A kereket becsúsztatjuk a két villaszár közé, az előbb leírt lécezt pedig átbujtatva a

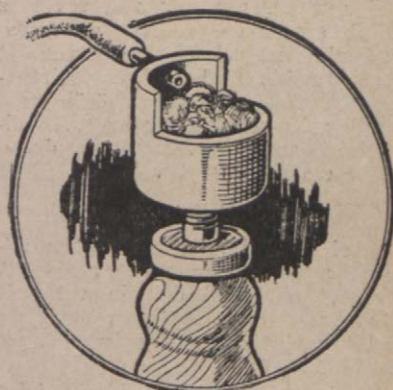


Ha az elsővillák szárai a kerék eltávolítása után összeugranak és megnehezítik a kerék visszaszerelését, alkalmazzuk ezt a módszert, melyhez csak egy kis fadarab kell.

küllökön szétfeszítjük vele a két villaszárát. A kerékagy tengelyét beakasztjuk a villába és eltávolítjuk a lécezt.

A **MOTOR** lepetróleumozása ugyanolyan éltető hatással van, mint gazdájára a hideg tus kánikula idején. A petróleum oldja a piszkot, ellessége a rozsdának, különösen ha egy kevéske olajat keverünk beléje. Régekte ecsettel végezték a petróleumozást, ma hála a fégérgirtás úttörőinek, már fecskendezőket használnak. Minden festékesnél vagy drogériásnál kapni úgynevezett flitelő fecskendőt, melybe poloskairtó helyett petróleumot töltve finom permetét kapunk és ami a legfontosabb, a petróleum mindenhová behatol és amellettt igen kevés anyag fogy el.

RECCS... Elszakadt a kupplungbauden. Műhely nincs a közelben, pótkábelünk pedig szintén nincsen. Hogyan segítünk magunkon? Forrasztólámpát viszünk magunkkal túrara, néhány nippli és forrasztópaszta, úgynevezett „Tinol” társaságában. De nehogy valami nagy pum-pás forrasztólámpára gondoljunk. De

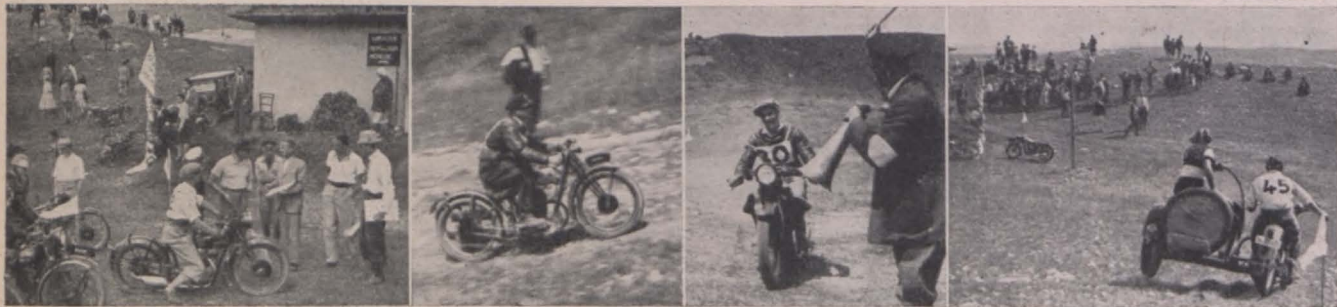


Fillérért készíthetjük el ezt a kis uti-benzinlámpát, mellyel baudent vagy benzín-olajcsövet forraszthatunk az árokparton.

hogy, csupán egy darabka másfél centi vastag részből és régi reszelőnyélből készült zsebforrasztólámpára gondolunk. Az ábrán láthatjuk a kis lámpa konstrukcióját, felesleges a további magyarázat. A vattára egy kis benzint öntünk, meggyújtjuk és a gumicsővön keresztül levegőt fujva nagyszerű szűrőárgot kapunk, mely pillanatok alatt olvasztja cinné a Tinolt és rögzíti helyére az új nipplit. Persze benzín- és olajcsőforrasztásra is alkalmas ez a kis lámpa, mely még csak helyet is alig foglal el.

Használt motorkerékpárok bizományi közvetítése, alkatrészek felszerelési cikkek legelőszöbben **Royal Enfield, Super X, New Hudson** alkatrészekraktár

DÖMPING!
Motorkerékpár lakat P 7- -től
Lábtartó párja P 8- -től
PÁPAI MOTORSERVICE
V. Hollán-utca 15. — Lipót-körutnál.



Farkashegyi film I.

Balról-jobbra: Egyenként indítják a terepverseny résztvevőit, most éppen Kovács (Rudge) indul. Kiss (250 Puch) a farkashegyi nonstopon. Hummel (500 Puch) befut a terepverseny céljába, előtérben a kikiáltó. Zboray (1200 HD) a terepversenyben.

MOTOROS TRIÁL A FARKASHEGYEN

Benyárts MOVERO főtitkár magyarázatai a vitorlázó repülésről.

Vége egy verseny! Egy valóságos verseny, melyet lefutottak a zöld gyepen, melynek résztvevői is voltak szemben azokkal a versenyyel, melyeknek startvonalát a zöldposztóval beborított kártyaszalok fölött vitatkozó örök rendezők soha sem húzzák meg... Voltak hibái ennek a versenynek, de — mégis csak verseny volt...

Gépvétel...

Ezzel kezdődött a Műegyetem udvarán a KMAC egynapos triálja. A versenyt megelőző délután vette át a műszaki bizottság a versenyzők gépeit, melyek a sartig őrizet alatt maradtak.

A gépvétel teljesen simán folyt le, eltekintve attól, hogy a műszaki bizottság Bauer tisztességben megöregedett Arieljét vezetője bemondása alapján Nortonnak vette át...

Gépvételnél — megkészt percnként 1-1 — büntetőpontot egyedül Winkler kapott, méntségére szolgáljon, hogy — messze lakik... (Meg hogy ennek ellenére is abszolút győzelemre vitte 350-es oldalkocsis Mérayját! Így lesznek az utolsókból első...) —

— *Hallotta, Dégi, a KMAC igazgató-ügyésze rövidesen önszántából megvált állásától...* — terjedt el a hír. Lehet, hogy igaz: „Dönci bácsi” zsirárdija alól a hőségben kövér verejtékcseppek gördültek alá... A hír azonban nem keltett pánikot, sokkal inkább az estére eleredt eső... Mi lesz holnap...?

Start...

A start reggelén azonban kék égboltról mosolyog le a napsugár: a próbak színhelyeül szolgáló budaörsi Farkashegyről megnyugtató hírek érkeznek, a terep felszaradt és nem rosszabb, mint — volt. A garázsból

felügyelet mellett tölják ki a gépeket a startvonalhoz. Start előtt javítani, sőt még a benzincsapot kinyitni is tilos. Fehér zászló lecsapása jelzi a startot: szem a zászlón, kéz a benzincsapnál. Egy perc alatt el kell hagyni a starthelyet, különben jönnek a büntetőpontok!

De nem jöttek! A mezőny startja, ha nem is izgalommentesen, de büntetőpont nélkül folyt le. A motorok nem szrájkoltak...

Robog a mezőny...

Végig a Műegyetem rakparton, Gellért rakparton, Attila körúton, el a Vérmezőnél Budakeszi felé. Sorra marad el Páty, Zsámbék, Biatorbágy. Már itt a cél, a budaörsi 10 km-kő! Kevés büntetőpont esett a 60 km-es túraszakazon, a mezőny java megtartotta a 40—50 km-es előírt átlagot. Zsámbéknál azonban sajnálatos baleset történt: Zsótér (500 Méray) bukkott, sérülései pedig a verseny feladására kényszerítették.

A Farkashegy bevétele...

Először a leve, azután a sűrűje! Most kezdődik a neheze! A túraszakazon kanalazni lehetett a km-eket, ezután minden méternek keserves munka az ára! A túraszakasz céljával szolgáló 10-es km-kőtől vízmosta, mély kerékvágások szántotta mezei út kapaszkodik fel a Farkashegyre. A versenyzőknek tíz perc alatt kell megmászniuk a 3 km-es meredeket. Úton-útfélen a büntetőpontok réme leselkedik a felfelé kecmergőkre, hiszen aki túllépi az engedélyezett időt, azt percnként öt pont sújtja. A versenyzők legtöbbször kijut itt a rosszából, csupán Baranyai (250 Puch), Martinek (500 Rex Acme), Bossányi (600 Rex Acme), Winkler (350 Méray sc.), Gerő (350 Motosacoche sc.) és Eckmayer (500 BSA sc.) kapaszkodnak fel idejében a hegyre. Szegény Kozma 30 büntető-

pontot kap ezen a szakaszon. Motorja leállt és késett. Pech: az egész versenyen nem kapott több rossz pontot!

A szelek szárnyán...

Erős déli szél siklik tova a Farkashegy kopár mészkőpúpjain. A Movero hangárjából előkerülnek a filigrán vitorlázó repülőgépek. Kezdődik a sárkányeregetés!

A gépet szél ellenében állítják, farát lerögzítik, az orrán levő kampóba pedig kétágú gumikötelet akasztanak. Négy-négy ember a köteleknél, a vezénylő szeme a széljelzőn. Amikor erősödik a szélroham, elhangzik a vezényszó:

— *Kihúzni!* — majd rögtön utána: — *Futni!*

Az emberek nekirugaszkodnak a gumiköteleknek, V-alakban húzzák, a kötelek megnyúlnak, újabb vezényszó hangzik:

— *EU!*

Erre elengedik a lerögzített gépet: *Zzzzzzzzz...* A kifeszített kétágú gumikötél parittya módjára lendíti a magasba a karesú vászonsárkányt. A szelek szárnyán himbálódzó gép pilálatok alatt toronymagasságban úszik a völgy felé, majd ide-oda la-virozik. Pilótája a kedvező légáramlatokat kutatja, melyek segítségével minél tovább a magasban tarthatja gépét. Imponáló látvány a magasban motor nélkül, hangtalanul tovasikló szárnyas ember...

Benyárts főtitkár közben magyaráz:

— *A vitorlázó repülés atyja Lilienthal, az aviatika halhatatlan nevű vértanuja volt. Különbséget kell tennünk sikló- és vitorlázórepülés között. Siklórepülés magasabb helyről szélcsendben is végezhető, amikor a gép beállított sikló-szögben tud lerepülni. Vitorlázórepülést viszont csak akkor végezhetünk, ha az erős, vízszintes légáramlás valamilyen aka-*



Farkashegyi film II.

Balról-jobbra: Pajor (250 Puch) a terepversenyben. Szekrényes a hillstopstart próbák színhelye, az előtérben a versenyzők egy csoportja. Baranyai (250 Puch) kenetes arccal ereszkedik a meredek lejtőn.

dályba, például hegyoldalba ütközik, amiattal felfelé emelkedő légáramlatok keletkeznek, melyek a vitorlázó gépet felemelik. A vitorlázó gép csak akkor képes emelkedni, illetve hosszabb ideig repülni, ha a szél, illetve a felfelé áramló levegő emelőereje nagyobb, mint a gép súlya. Újabban sikeres kísérletek folynak a termikus vitorlázással is, melynél a felmelegedés folytán felfelé áramló levegő emelőerejét igyekeznek repülésre kihasználni.

— A vitorlázó repülés világrekordjai a következők: időtartam 21 óra 34 perc (Amerika), távolság 275 km (Németország), magasság 2588 m az indulási pont felett (Ausztria). A magyar rekordok messze vannak ugyan ezektől a csúcsteljesítményektől, mindazonáltal fiatal vitorlázó sportunknak díszére vállanak. (Azóta Magyarország 4-ik lett az időtartam repülésben. Szerk.)

— A motornélküli repülés úgyszólván teljesen veszélytelen, a gépek súlya körülbelül 90–100 kg, tehát sokkal könnyebbek, mint a motoros gépek. A szárnyak feszítávolsága igen nagy (10–30 m), a leszállási sebesség pedig a legminimálisabb, aminek folytán a leszállás szinte veszélytelen. A vitorlázó repülés a legjobb előképző iskolája a motoros repülésnek. Az tud csak igazán repülni, aki motor nélkül is ura a levegőnek!

Ezalatt a Farkashegy fölött köröző pilóta „landolni” készül. Méltóságteljesen siklik le a gép, szinte észrevétlenül ér földet. Félelliptikus rugókhöz hasonló szánkóján csúszik még pár métert. Pontosan a verseny útvonalául szolgáló mezei úton áll meg. A közeli útelágazásnál pályabiztos. A derék ifjú megfeledkezve feladatáról, futólépésben törtet a lepihent vászonmadár felé. Kesjár pedig — a pályabiztos nem lévén a helyén, helytelen útra hajt, s mire a tévedést észreveszi, súlyos percekét veszít. Tanulság: vagy pályabiztos valaki, vagy közönség. Az ilyen pályabiztos pedig inkább legyen — közönség... Úgy is kevés volt belőle a Farkashegyen...

Fel is út, meg le is út...

Ne tessék szószerint értelmezni, út ugyanis egyáltalában nincs, még is fel kell kapaszkodniuk a versenyzőknek a Szekrényes hegy meredekjén.



Farkashegyi fotoriport.

1. Így csuszlik a vitorlázógépet a startnál, a gép már vagy egy méter magas van.
2. Stern (250 Puch) a Szekrényesen kikereste a legmélyebb lukakat, a végén be is ragadt.
3. A csuszulás második fázisa, a gép már magasban van, a vontatógárda utolsót ránt a gumikötélen.
4. Gutschy (1200 Harley) nem nagyon tudott boldogulni szólóban a lábkuplunggal.
5. Start a Müegyetem udvarán, balról Szilágyi (OK), középen Lichter (Puch), jobbról Stern (Puch).
6. Kozma (Rudge) óvatosan ereszkedik le a lejtőfék szakaszon.
7. Pathó (Rudge) a terepversenyben.
8. Lichtler (Puch) a terepversenyben, a háttérben az amatőr utmutogatók.
9. A Puch gárda, balról jobbra: Stern, Baranyai, Pajor, Székely, Kiss, Hummel, Benits.
10. Martinek (Rex Acme) a hátizsákkal.
11. Anders (Ariel) megáll a lejtőfék szakaszon Hild Károly zászlaja előtt.
12. Ardó (Velocette) a 350-esek győztese a terepverseny célja előtt.



Winkler (350 Méray sc) startol.

A népszerű Méray vezetőabszolut oldalkocsis győzelme a magyar ipar pompás fegyverténye.

sőt ugyanazon úton le is kell ereszkedniük! Felfelé újrastartolási, lefelé lejtőfékpróbával súlyosbitva...

— Fogják meg, fogják meg! kiáltozza Hild, amikor a lábkuplungos, nehéz szőlőgéppel felfelé igyekvő Gutschy visszafelé kezd gurulni a meredeken... A Szekrényes hegy sokaknak megártott, erről a felszedett szépszámu büntetőpontok tanuszkodhatnak.

Aki tud, az tud!

Ez bebizonyosodik a terepversenyen is, mely természetesen a gyorsabb gépeknek kedvez. Aki tud, az tud: a legjobb időt Kozma (500 Rudge) éri el a Farkashegy hátán zászlókkal kitzűzött „útvonalon“. A terepversenyben az egyes kategóriákban elért legjobb idők a kategória standardidejének számítanak, míg az ennél rosszabb eredménnyel befutó versenyzők minden további megkezdett tíz mp-ért 1—1 büntetőpontot kapnak. A kategóriastandardot futó versenyző természetesen nem kap büntetőpontot. Van is tülekedés...

Ime a kategóriák legjobbjai:

250 kcm: Kiss L. (Puch) 3:50 mp.

350 kcm: Szoyka (Rex Acme) 4.45 mp.

500 kcm: Kozma (Rudge) 3:40 mp.

500 fölött: Bossányi (Rex Acme) 4:00 mp.

350 kcm sc.: Gerő (Motosacoche) 4:25 mp.

600 kcm sc.: Eckmayer (BSA) 5:00 mp.

600 fölötti sc.: Zbóray (Harley) 7:20 mp.

A terepverseny végeztével egyedül a fiatal Rex Acme menő Bossányi szerepel büntetőpont nélkül. Ő a favorit az abszolút győzelmre és a velejáró Delmár Walter vándordíjra! És most jön:

Az utolsó narancshéj...

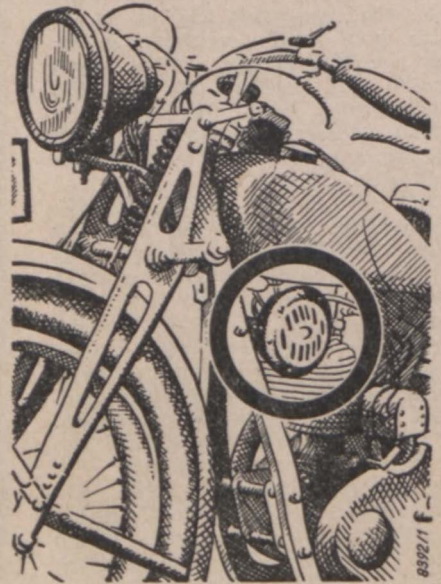
A farkashegyi próbák végeztével a Műegyetem elé vonul a mezőny, ahol a síkfékpróbák abszolválására

kerül a sor. Az égen sűrű fellegek tornyosulnak: csak még egy félóraig tartson ki az idő, drukkolnak a versenyzők. Sorsát azonban eső nélkül sem kerülheti el senkisé. Még Bossányi sem, pedig ő az egyetlen, aki még mindig büntetőpont nélkül áll. Számára a síkfékpróba jelentette azt a bizonyos narancshéjat... amely megcsúszva elesett a már-már biztosnak vélt győzelemtől!

Hasonló sors érte az ambiciózus kezdő Zachárt is, akit a síkfékpróba fosztja meg 350-es kategóriagyőzelmétől. Ravasz dolog volt ez a próba: ha a nekifutásra szánt 100 m-t nyole mp-nél lassabban futotta valaki, ezért kapott rossz pontot, ha a tempo elég gyors volt, akkor meg a megállásnál volt baj... A síkfékpróba után kezdődött a kondícióvizsga:

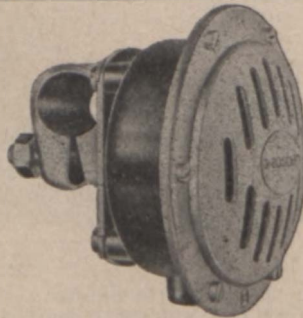
Most már jöhet az eső!

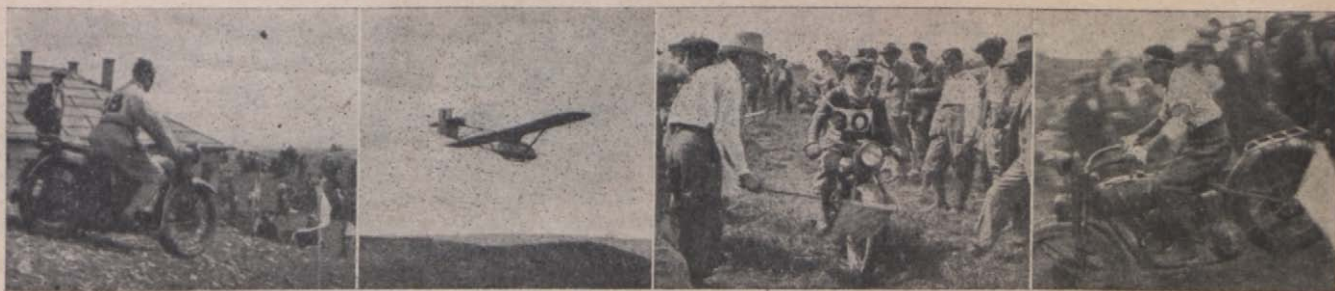
Jött is! Zuhogó esőben, „erőltetett menetben“ folyik le a kondícióvizsga minden különösebb esemény nélkül. Azaz, hogy mégsem! A Feledy Györggyel és Schmidt Gyulával „megerősített“ műszaki bizottság, ha nem is minden külső befolyástól mentesen, de rájött, hogy az Ariel mégsem Norton és fordítva. Eredményképpen Bauer Arielje ismét — Ariel lett ugyan, Bauert azonban megté-



A legjobb jelzőkészülék

minden motoros számára a BOSCH kürt. Villámgyorsan szólal meg, áthat a legerősebb uccajlármán, ezáltal szabad utat nyit és veszélytelenné teszi a vezetést. Különösen az új, erős, fekete vagy chromozott védőfedéllel ellátott BOSCH kürt lett rövid időn belül szolid és izléses kivitelénél fogva a szakavatott motorosok legkedveltebb jelzőkészüléke. — Minden nagyobb szaküzletben és a BOSCH szolgálatoknál kapható!



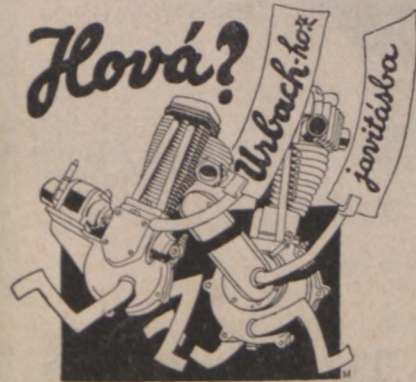

Farkashegyi film III.

Balról-jobbra: Székely (500 Puch) a terepversenyben, Formanek vígan és benzintelenül vitorlázik a budaörsi dombok felett, Hummel (500 Puch) a lejtőfékpróban. Gutschy módosítva idézi vissza Toldit, mert: „Repül a nehéz Harley, ki tudja hol áll meg és kit hogyan talál el”. Szerencsére nem talált el senkit, csak éppen néhány blezurt juttatott vezetőjéhez.

vesztő adatok bemondásáért diszkvalifikálják. Hiába, aki haragszik, annak nincsen igaza: Bauer pedig haragszik az Arielre, mióta — nem ő képviseli...

Végeredményben: a verseny abszolút győzelmét Kiss László (250 Puch) szerezte meg, ő védi a Delmár vándordíjat is. Ugyancsak a Puch csapat nyerte a gyári teamdíjat is, míg az oldalkocsik abszolút győzelmét a Méray vezető Winkler szerezte meg. A verseny „névtelen hőse” Benits Sándor volt, aki 250-es oldalkocsis Puch géppel eredményesen futotta végig a megerőltető triált, ékes bizonyítékot szolgáltatva a modern motortechnika fejlettségének, a kis masina bámulatos teljesítőképességének.

A rendezés? Hild itt, Hild ott, Hild mindenütt! Ami jól sikerült, az ő érdeme, ami kevésbé jól, arról nem tehet, hiszen egyedül aligha lehet sikeresebben megbirkózni olyan feladattal, amilyenre egyedül kellett vállalkoznia. A rendezés egyetlen súlyos hibáját a sportbizottság követte el, amikor az egyébként igen jól sikerült versenyt bajnoki pontszerző versennyé deklarálta. Az ilyen versenyek sportszempontból felette kívánatosak, de — nem szpid-modellek számára... A bajnokjelölteknek pedig ilyen gépeik vannak, ezekkel voltak kénytelenek a KMAC balfogásáért úttalan utakon Canossát járni. Már aki járt... Mert voltak olyanok is, akik sutba dobva a bajnoki ambíciókat, egyszerűen otthonmaradtak. Ez pedig semilyen sportbizottságnak sem lehet a célja!



VI. HUNYADI-TÉR 12. T. 116-28.

A triál részletes eredménytáblázata.

Helyezés	Versenyző neve és gépe	Osszpontszám	Gépatvitelnél késés	Startpróba	Turaszaka	Hegymenet	Hilbstop-start	Lejtő fékpróba	Terepverseny	Sik fékpróba	Kondícióarány	Abszolút osztályozás
Szólógépek: 250 kcm. kat.												
1.	Kiss L. (Puch) ---	5	—	—	—	5	—	—	—	—	—	1.
2.	Kesjár J. (Rudge) ---	7	—	—	—	5	—	—	—	—	—	2.
3.	Pajor I. (Puch) ---	12	—	—	—	5	—	—	—	—	—	3.
4.	Baranyai I. (Puch) ---	19	—	—	6	—	—	—	3	10	—	4.
5.	Stern E. (Puch) ---	47	—	—	—	30	—	—	7	10	—	5.
6.	Lichtler G. M. (Puch) ---	89	—	—	58	10	—	10	11	—	—	15.
7.	Lukits L. (Méray) ---	183	—	—	—	100	40	10	13	20	—	25.
	Anders E. (Ariel) idegen segítség miatt diszkvalifikálva.											
350 kcm. kat.												
1.	Andó A. (Velocette) ---	21	—	—	—	10	—	10	1	—	—	9.
2.	Zachár V. (Montgomery) ---	27	—	—	—	5	—	—	2	20	—	11.
3.	Szilágyi Z. (OK) ---	46	—	—	—	30	—	—	6	10	—	14.
4.	Horváth S. (Méray) ---	76	—	—	—	40	—	—	6	30	—	17.
5.	Déri E. (James) ---	97	—	—	—	40	25	—	16	16	—	20.
6.	Bilas J. (FN) ---	109	—	—	—	40	40	—	9	20	—	21.
7.	Szoyka S. (Rex Acme) ---	111	—	—	26	55	10	19	—	10	—	22.
8.	Rövid S. (Calthorpe) ---	132	—	—	—	40	50	—	18	24	—	23.
	Kremm J. (Motosacoche) feladta.											
500 kcm. kat.												
1.	Martinek I. (Rex Acme) ---	8	—	—	—	—	—	—	8	—	—	3.
2.	Kovács S. (Rudge) ---	11	—	—	—	5	—	—	6	—	—	4.
3.	Hummel E. (Puch) ---	15	—	—	—	5	—	—	10	—	—	7.
4.	Schuszter V. (Ariel) ---	24	—	—	—	5	—	—	9	10	—	10.
5.	Kozma E. (Rudge) ---	30	—	—	—	30	—	—	—	—	—	12.
6.	Székely L. (Puch) ---	33	—	—	7	5	10	—	11	—	—	13.
7.	Mózs A. (Radco) ---	61	—	—	—	40	—	—	11	10	—	16.
8.	Hölczl F. (Méray) ---	80	—	—	—	30	10	—	10	30	—	18.
500 kcm. fölötti kat.												
1.	Bossányi P. (Rex Acme) ---	10	—	—	—	—	—	—	10	—	—	5.
2.	Gutschy K. (Harley) ---	158	—	—	—	5	40	30	63	10	10	24.
Oldalkocsis gépek: 350 kcm. kat.												
1.	Winkler J. (Méray) ---	10	2	—	4	—	—	—	4	—	—	1.
2.	Gerő A. (Motosacoche) ---	19	—	—	—	—	15	—	—	4	—	2.
3.	Benits S. (Puch 250!) ---	104	—	—	—	20	50	—	24	10	—	6.
600 kcm. kat.												
1.	Pathó Gy. (Rudge) ---	43	—	—	—	20	—	—	23	—	—	3.
2.	Eckmayer F. (BSA) ---	60	—	—	—	—	40	—	—	20	—	4.
3.	Bolgár J. Gy. (Rudge) ---	131	—	—	—	20	—	—	22	14	75	7.
	Bauer J. megtévesztő adatok bemondása miatt diszkvalifikálva.											
600 kcm. fölötti kat.												
1.	Zbóray F. (Harley) ---	80	—	—	—	30	50	—	—	—	—	5.

Márka csapatversenyben:

- Puch II. team: Baranyai 250, Pajor 250 és Székely 500 (19+12+33=) 64 ponttal.
- Puch I. team: Hummel 500, Kiss 250 és Stern 250 (15+5+47=) 67 ponttal.
- Rex Acme team: Bossányi 600,

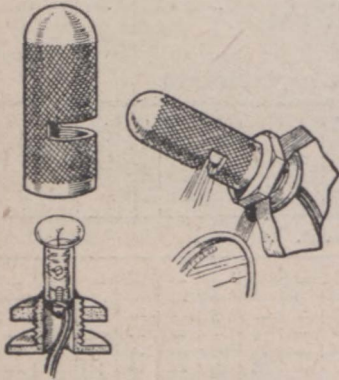
Martinek 500 és Szoyka (350 (10+8+111=) 129 ponttal.

Egyesületi csapatversenyben:

- KMAC team: Bossányi (600 Rex Acme, Martinek (500 Rex Acme) és Pajor (250 Puch) 30 ponttal (10+8+12).

NÉHÁNY JÓ TANÁCS

SÖTÉTBEN nem látjuk a kilométerórát. Aki tehát sokat motorozik sötétben, az gondoskodjék világításról. Az ábrán bemutatott számlaplámpát házilag is elkészíthetjük, nem kell hozzá más, mint egy régi szelepvédő hüvely és egy kis



Régi szelepvédő porsapkából nagyszerű számlaplámpát készíthetünk.

törpefoglatat a megfelelő izzóval. A hengeres szelepvédő hüvelybe reszelővel vagy fűrészsel vágjuk a keskeny rést, melyen át a fény megvilágítja a tahométer számlapját.

A CSÓKULCSOK olcsóbb példányainak nyele bizony elég vékony, nemcsak hogy rossz a fogásuk, hanem meg is sérthetjük a kezünket, ha erősen akarunk valamilyen anyagát meghúzni. Ha azonban két megfele-



Ilyen nyelet készítünk a vékony nyelű csavar kulcsokra.

lően vastag lécezt az ábrán bemutatott alakúra faragunk és szigetelőszalaggal rögzítünk, a csókules nyelén egyszerűen kézbevehető szerszámot készítettünk.

HA ÚJRA fényeztetjük a tankot, a zománczó legtöbbször képtelen pontosan felfesteni az eredeti gyári márkajelzést. Még jó ha mátrixunk van, de ilyesmit ritkán kapni. Úgy segítünk magunkon, hogy kérünk a képviselőtől katalógust, melyben megfelelő nagyságú márkajelzés van. Ezt szépen kivágjuk körömolló-

val, ráragasztjuk a tartány megfelelő részére, utána fuvatjuk csak be festékekkel a tartányt. A festék száradása után eltávolítjuk a felragasztott emblémát, melynek körvonalai pontosan ott maradnak és megkönnyítik a címfestőnek, hogy felpingálja az AJS stb. jelzést.

HOGYAN vesszük le a kipuffogócső hűtőbordás (?) hollandiját? A legtöbb ohv.-gép kipuffogócsőve nem egyszerű hollandival van rögzítve a hengerfej kipuffogó torkához, hanem pazarul nikkelezett és hűtőbordás gyönyörűséggel. Hogy mi itten a bordáknak a szerepe, azt talán a gyáros urak tudják megmagyarázni, de nagy a gyanunk, hogy ezzel is csak a „többet a szemnek” elvnek hódolnak. Hát szép is a pazar bordás hollandi, de már nem szép akkor, amikor le akarjuk csavarni. Ha kalapáccsal ütünk rá, eltörik, ha meg kézzel próbálkozunk, akkor a kezünk török ki, ha elég erősek vagyunk önkezünk kitöréséhez. Ha azonban a bordák közé csavarhúzózt helyezünk és a kalapáccsal a csavarhúzó lapjára ütünk, úgy ha előzőleg jól bepétróleumoztuk a hollandit, sikerül az eltávolítása.

500 KCM. RUDGE eredeti gyári speciál TT motorkerékpár eladó. Komlóssy, Városház-utca 10.

KMAC Megbízhatósági Motorkerékpár Turaut 1932

KISS LÁSZLÓ vezetésével

PUCH

abszolút győztes!

Csapatversenyben:

Első: Puch B) csapat (Baranyai, Pajor, Székely)

Második: Puch A) csapat (Hummel, Kiss, Stern)

8 PUCH A STARTNÁL — 8 PUCH A CÉLBAN!

Puch Művek fióktelepe: Lehel ucca 25. Telefon: 923-40

DÖRTTREKK VASÁRNAP A „FRADI“ PÁLYÁN

• PORSZEMEK A — PORTENGERBŐL •



Kispályaverseny van az Üllői-uti „Fradi“ pályán. A kezdők versenyét futják, világosít fel egy rendező. Elhiszem neki, látni azonban semmit sem látok az egészről olyan sűrű porfellegben folyik a mérkőzés. Kár, hogy világszerte leszerelési hangulat uralkodik, jó pénzért el lehetne adni ezt a légi támadások elhárítására predesztinált porfelleget. Azt hiszem még a Gellért-hegyen is ettől köhögtek az emberek.

Végre sikerül lelki szemeim előtt portalanítanom a versenyt: a kezdők sorából Zachár és Stecina kitűnő kvalitásokról tettek tanúságot.

Mögöttem elkeseredetten krárog valaki: *De pimasz ez a rendezés. Hátrának. Parancsolólag szól felém!*

— *Ezt tessék ám megírni!*

Megírom. Pedig a rendezés nem is volt olyan rossz. (A por annál rosszabb.) Walter elnök és Knopp István lelkes munkát végeztek a ferencvárosi gárda élén. A hiba máshol van; alkalmatlan a pálya, kevés a klasszis brodszeider. Kis külföldi importra volna szükség, meghálálná a közönség.

Miután dirt-track versenyről van szó, természetes, hogy a nap hőse ismét Zamecsnik volt. Gyors Rudgeje nyergében ura volt a versenynek. Dicséri a Biehn-féle benzolt, mely ma debütált elsőrangú sikerrel a versenypályán. A Biehn-féle benzol keverék meghódította versenyző gárdánkat megérdemelt örömeire a benzol-depó agilis menedzserének Fullmann Sándornak akinek szívélyes személye bizonyára csakhamar népszerű lesz a versenyzők körében.

A többiek? Sok igyekezettel „porszoidtak“. Különösen Auszländer (350 Rudge) volt elemében, néhol még Zamit is szorongatta. Zsótér Berci jól kezdett, de kiégett dugattyuja fegyverletételre kényszerítette. (Miért nem használt benzolt?). A tréningeken oly

elsőrangú Hauer (250 Rudge) balszerencsésénél csak a por volt nagyobb.

Finita la Comedia! Ime az eredmények:

Kezdők versenye. (5 kör) Két előfu-

350 kcm.-ig. Két előfutam után. 1. Zamecsnik T. (350 Rudge) 1:27.8 mp., 2. Kiss L. (250 Puch) 1:33.4 mp. 3. Zsótér B. (250 DKW) 1:34.4 mp. 7 induló.

500 kcm.-ig. Két előfutam után 1. Za-



Fotó-mozaik a Fradi pályáról.

(Fent:) Népszerű volt a Biehn-féle benzolkeverék, képünkön éppen „Zami“ tankolja. — Start előtt: Anders (Ariel), Hauer (Rudge és Kiss (Puch). (Alatta:) „Zami“ brodszeidel. — (Alul:) Hauer volt a „pechvogel“, hiába „foglalt mellette állást“ képünkön Hajós dr., a KMAC népszerű sportbiztosa, aki a töle megszokott körültekintéssel látta el munkakörét. — Brodszeidel a mezőny: elől Zamecsnik (Rudge), majd Auszländer (Rudge), Kiss (Puch) és Zsótér (DKW).

tam után. 1. Zachár V. (350 Montgomery) 1:39.8 mp., 2. Anders E. (250 Ariel) 1:42 mp., 3. Stecina J. (500 Rudge) 1:42.2 mp. 7 induló.

Főversenyek. (5 kör) 250 kcm.-ig. 1. Zsótér B. (DKW) 1:34.5 mp., 2. Kiss L. (Puch) 1:35.8 mp., 3. Anders E. (Ariel) 1:42 mp.

mecsnik T. (350 Rudge) 1:28 mp., 2. Zsótér B. (250 DKW) 1:32.5 mp., 3. Kiss L. (250 Puch) 1:34 mp. 8 induló.

Koszorúverseny. (5×5 kör) 1. Zamecsnik T. (350 Rudge) 60 p., 2. Auszländer J. (500 Rudge) 24 p., 3. Kiss L. (250 Puch) 15 p.

HALLÓ • HALLÓ!! ITT CZULYBA!

Ertesitem nagybecsű motorkerékpár és autótulajdonos MEGBIZÓIMAT, hogy minden igényeket kielégítő, modern számgépekkel felszerelt műhelyt helyeztünk üzembe a

Klementz és Társa okl. mérnök, „Calthorpe“ motorok vezérképviselőténél.

Műhelyünkben minden motorkerékpár és kisautó javítást, továbbá alkatrész pótlást, csapágykészítést és javítást csakis elsőrendű anyagból, pontosan, kívánt időben, lelkiismeretesen és szakértelemmel készítünk. Rendelkezésre állunk reggel 7-től este 8 óráig. — Telefon: Aut. 846—27. Budapest. IX. ker., Közraktár ucca 24. szám. Bakáts ucca sarkán.

A lehetetlen időjárás okozta Hartmann és Pathó balsikerét a Gaisbergen.

A minap lefutott 12 km-es Gaisberg verseny, amely a nemzetközi hegyibajnokság pontszerző versenye volt, a magyar résztvevők számára nem hozott babért. Hartmann (1.5 l Bugatti) kategóriájában Täuber (Alfa R.) és Simon (Bugatti) mögött

harmadik helyen végzett: a táv felében, az átláthatatlan ködben kénytelen volt hosszú másodpercekre megállni. A másik magyar, Pathó (500 Rudge sc.) hasonló sorsra került, kategorianegyedik lett. Érdekes, hogy az oldalkocsi-győztes Douglas-vezető Babel utas nélkül, homokzsákokkal megrakodva egész speciális vezetési technikával szerezte meg a győzelmet. Az abszolút diadalt Caracciola (Alfa

R.) aratta le, ideje elmaradt ugyan Morgen régi rekordjától, de az adott időviszonyok mellett szenzációsnak volt mondható.

— Ezt az időt csak „Karaccs“ hal-szemeivel lehetett kifutni — mondogatták találóan. A motorkerékpárok legjobb idejét Gschwilm (500 Rudge) érte el.

Valassza ki motorjához a megfelelő

SHELL
OLAJAT

Köves 1932



Szalay (Stumesz) László lapunk „Királytengely” néven ismert népszerű humoristája Mórocz József társaságában világméretű utra indult. 500-as oldalkocsis Puch gépükkel egyelőre az országot járják azután jön az ut nehezebb része.

Kaye Don új világ-rekordja.

Kaye Don, az ismert angol motorosnakversenyző és rekorder hosszas kísérleteit siker koronázta. A sebességi hegemonia a vizen ismét Albioné! Kaye Don a „Miss England III” kormányánál 188.944 km-es sebességet ért el, ezzel megdöntötte az amerikai Gar Wood 179.644 km-es világ-rekordját. Kíváncsian várjuk, mit szól ehhez — Union Jack?

Velocette

a tökéletes tura és sportmotorkerékpár!

Az előrehaladt szezonnra való tekintettel

Ön is megveheti

a legmodernebb konstrukciójú angol elitgépeket

mélyen leszállított

árakon előnyös

részletfizetésre!

ÁRAK: (kötelezettség nélkül, amíg a készlet tart!)

350 kcm.-es királytengelyes, twoport, 6 voltos komplett világítással és villamos kűrtel P 1750.—
P 2200.— helyett

350 kcm.-es királytengelyes, special sport, single-port, 6 voltos komplett világítással, P P 1900.—
2400.— helyett

250 kcm.-es two port 6 voltos komplett világítással, villamos kűrtel, szikra ellenőrzővel P 1340.—
P 1650.— helyett

Ariel és Velocette vezérképviselet:

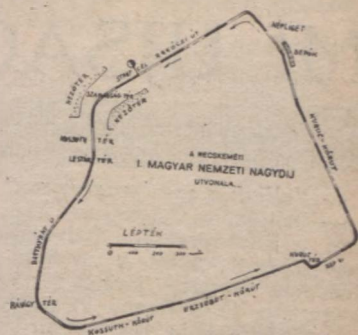
DEMÉNYI ÉS FIA

Budapest, VII., Király ucca 85.

„A MOTOROS” KÜLÖNKIADÁSBAN JELENIK MEG A
MAGYAR NEMZETI NAGYDIJ

-ÉRT KECSKEMÉTEN LEFUTÁSRA KERÜLŐ MOTORKE-
RÉKPÁRVERSENYEN. - CSILLAGTURA KECSKEMÉTRE.

**A KAMC RENDEZŐGÁRDÁJA LELKES
MUNKÁVAL KÉSZITI ELŐ A SIKERT!**



A soproniak nagyszerű GP versenye után megfene-
lett a magyar motorsport hajója: a magyar Tourist
Trophy, Grand Prix és más klasszikus versenyeink elma-
radása mérhetetlen veszteséget jelent számunkra, hiszen
ezen mitingek évek óta motorsportunk nehezen felépített,
de diadalt jelentő bástyái, propagandaeszközei voltak, me-
lyek feladása a hagyományoktól való eltérést, a rüt meg-
futamodást jelentené.

A fővárosi egyesületek elvesztet-
ték a motorsportban vezető pozíció-
jukat, az idei év motorsportjának
súlypontja a vidékre helyeződött át.
A vidékre, mely vállalkozott rá,
hogy a multak hagyományainak is-
tápolásában példát statuáljon a fő-
városnak. A Kecskeméti SC-ből ala-
kult Középmagyarországi Automobil
és Motor Klub a vele szövetkezett
FTC motorszakosztályával vállalko-
zott rá, hogy az Alföld metropolisá-
ban meglobogtassák a magyar mo-
torsport tépett zászlaját s a moto-
rok dübörgésén át kiáltsák oda a
csüggedőknek, hogy: élünk, élni
akarunk és élni fogunk!

Nemzeti Nagy Díj Kecskeméten.

Kecskeméten lázasan folynak az
előkészületek, a rendezőség ernye-
detlen munkával alapozza meg az
augusztus 15-én lefutásra kerülő I.
Országos Nemzeti Nagydíj sikerét. A
KAMC elnöksége, dr. Zsitvay Tibor
m. kir. igazságügyminiszter, Fáy Ist-
ván főispán, Zimay Károly polgár-
mester, Szabó Jenő kultúrtaácsnok,
dr. Szapponos Jenő főmérnök, ta-
nácsnok, Cs. Szabó József főmérnök,
dr. Horváth Ödön főszerkesztő, az
idegenforgalmi hivatal vezetője, Du-
nay Róbert főtitkár és lelkes ren-
dezőgárdája a letéteményesei a si-
kernek. Nagy körültekintéssel illesz-
kedik bele a rendezőség munkájába a kecskeméti
rendőrség is, mely Czirjék főtanácsos és Stuller főfel-
ügyelő vezetésével a legmesszebbmenő támogatását
nyújtja a munkálatokhoz. De a verseny előkészületei Sze-
gedre is kihatnak, ahonnan a motorsportok lelkes ba-
rátja, v. Schwoy Károly altábornagy biztostija messze-
menő pártfogásáról a rendezőséget. Mondanunk sem kell,
hogy motorsportunk tényezői országszerte a legnagyobb
lelkességgel karolják fel a kecskemétiak versenyét,
amely ilyenformán aligha eredményezhet mást, mint tel-
jes sikert!

A rendezőség a verseny propozícióit már szétküldötte
és az érdeklődésből ítélve, a város főútjait beszegő
4 km-es körpálya pompás sportattrakció színhelye lesz.
A miting augusztus 15-én, hétfőn, Nagybölgasszony
napján, délután 3 órakor kerül lefutásra, míg a verseny
tréningjét előző napon, vasárnap délután 2—4 óráig tart-

ják meg. A tréningeket műszaki átvétel követi. A ver-
senyt négy kategóriában (175, 250, 350 és 500) csakis
szólógépek futják tömegstarttal, minden kategóriában
egyenlő, 50 körös (200 km-es) távon. A rendezőség tekin-
télyes pénzdíjakat tűzött ki a helyezettek számára, ami
csak fokozza a verseny iránti érdeklődést.

Csillagtúra Kecskemétre.

A rendező egyesületek a verseny napjára csillagturát
hirdetnek Kecskemétre, melyen min-
den automobil és motorkerékpár
résztvehet, ha augusztus 14-ig a
KAMC (Kecskemét, Fráter-u. 2.)
avagy az FTC titkárságánál (Bp. Ül-
ői-út 129.) beneveztek és az 5 P ne-
vezési díjat befizették. A nevezési
díjban a Széktó fürdő és a verseny
útjvonálán felállított tribünökre szóló
jegyek benne foglaltainak. A csillag-
tura egyetlen kikötése, hogy a részt-
vevők augusztus 15-én, délelőtt 10
és 11 óra között tartoznak a Széktó-
fürdő előtti célon áthaladni. Mind-
azok, akik ezen követelménynek
megfelelnek, a rendezőség díszes em-
lékplakettjét nyerik. Mondanunk sem
kell, a csillagtúra iránt óriási az ér-
deklődés, hiszen Kecskemét központi
fekvése révén (Budapesttől 90 km)
az ország legnagyobb részéből pár
óra alatt elérhető.

A motoros járművel nem rendel-
kező közönség a menetrendszerű
vonatokkal rándulhat le Kecskemétre,
bár a rendezőség mindent elkövet,
hogy a MÁV a fővárosból egy kü-
lönvonatot is állítson be a verseny-
re.

„A Motoros” Kecskeméten.

Lapunk szerkesztősége méltókép-
pen akarva beleilleszkedni motor-
sportéletünk eme kimagasló esemé-
nyébe, elhatározta, hogy anyagi ál-
dozatokat nem kimélve, rendkívüli kiadást jelentet meg a
kecskeméti motorsport események alkalmából.
A Motoros meglepetésnek szánt rendkívüli számával
régii tervünket váltjuk valóra, azt akarjuk, hogy a moto-
ros közönségnek a nagyobb versenyeken is kezében le-
gyen a Motoros.



A kecskeméti Grand Prix művészi plakátja.

BUDÁN OLAJ

HELUM RICIN és az őszzesnyári
motorolajkülönlegességek. Bosch. Gumi.
Felszerelés. Johnson. König. Evinrude.

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

MI UJSÁG SZERKESZTŐ UR...?

— *Halljuk a sportprogramot!*

— Belföldön: Augusztus 7-én rendezik a TTC Országos Balatoni Csillagtúrját Siófokra. A túraúton mindennemű motoros jármű résztvehet. Augusztus 15-én Grand Prix Kecske-méten. Erre való tekintettel lapunk legközelebbi száma késéssel, augusztus 18-án fog megjelenni. Kárpótlásul természetesen színes képekkel gazdagon illusztrált tudósítást közlünk benne a Magyar Nemzeti Nagy Díj felolvasásáról!

— *Távolabbi hírek?*

— Akadnak. A Farkashegyi Trial díj kiosztásánál Delmár Walter, a sportbizottság elnöke, bejelentette, hogy a pompás sikerre való tekintettel előreláthatólag újabb, hasonló Triált rendez a KMAC. A verseny terepül ezúttal állítólag a Dobogókő van kiszemelve.

— *Reméljük azonban, hogy az már nem lesz bajnoki verseny! Apropos, bajnokság, hogy is állunk vele?*

— A szülőgépek 250-es kategóriájában Kesjár (Rudge) 4 ponttal vezet Kiss (Puch) 5 pontjával szemben. 350-ben Kremmnek 8 pontja van, 500-ban Kozma 7 ponttal vezet. Az oldalkocsis gépek sorában Gerő (Motosacoche) a 350-es csoportban 3 pontjával verhetetlen és hasonló a helyzet a 600-asban is, ahol Pathó (Rudge) 2 ponttal vezet.

— *Külföldi sportprogram?*

— Augusztus 7-én Kolberg verseny, 11-én startol Berlinből az Európa körrepülés mezőnye, 13–14-én Klausen verseny és német motorke-rek-pár hegyibajnokság szerepel a műsoron. Az Alpenfahrt folyik, Delmár részvételével...

— *Hallom, a Blumenthal Testvérek belefekszenek a Caspar olaj népszerűsítésébe?*

— Ugyvan. Hiszen tavaly a ricinusolajsal komponált amerikai elitmárka bevezetésekor már oly szép sikereket ért el. Sajnos, a behozatali nehézségek gátat szabtak a további terjeszkedésnek. A budapesti képviselőnek végre sikerült a gyárral folytatott hosszasan tárgyalások eredményeképpen kedvező platformot találni, mely alapon most gőzerővel indul meg a Caspar olaj népszerűsítése. A cég új 2 literes kannákban, nagy árszállítással hozza forgalomba az olajat és megállapodást létesített a Pajor Imre (Jókai u. 26) céggel, miszerint Pajor, mint a Caspar olaj budapesti főbizományosa működik közre a piac megszervezésében. Legújabbban a Kiss M. Antal cég és a Pápai-féle motorservice kapcsolódott bele a Caspar olaj klaszroszásába.

— *Ha már az olajszakmánál va-*

gyunk, mi ujság a budai Ghillány cégnél?

— A cég, amely az összes olajmárkát raktáron tartja a nehéz viszonyok ellenére mitsem veszített sokaktól megirigvelt forgalmából. A szakszerű útmutatások és a kiszolgálás, amelyben Ghillányi vevőit részesíti, olyan vevőközöniséget teremtett számára, melynek sorait a még oly súlyos viszonyok sem képesek megriktítani. Sőt!...

— *Hallom, Klementz mérnök Közraktár ucai helyiségeiben tökéletesen felszerelt műhelyt rendez be?*

— Ugyvan. A munkálatok befejezés előtt állnak, a műhelyt a szakmában előnyösen ismert Czulyba Mihály vezeti. Esztergapad, hengeresizoló, dugattyúgyűrűgyártógép állanak rendelkezésre, amelyek segítségével a műhely minden munkát a legnagyobb precizitással képes elvégezni. Klementz mérnök műhelye bármely gyártmányú motorke-rek-pár javítását vállalja, minden alkatrészt a legmegfelelőbb anyagokból állít elő, felszerelése akár bütökostárszak és más komplikált gyártású alkatrészek előállítását is lehetővé teszi.

— *Mikor avatták fel a MAC motorosok siófoki otthonát?*

— Július utolsó vasárnapján! A MAC Motorsportosztálynak sikerült, nehézséget nem ismerő, erős akarattal — az egyetemes magyar sportért lelkesülni tudó áldozatkész tagjainak és az osztály barátainak támogatása mellett — Siófokon, az általi kikötő belterületén egy oly sporttelepet létesíteni, mely a magyar tengeren eddig nélkülözött otthon adja meg a MAC lelkes sportgárdájának és lehetővé teszi egyrészt minden vízisport érdemleges gyakorlását, másrészt pedig a szükséges pihenéshez is kedves otthon nyújt a Balaton partján.

— *Mi van a Six Days Trial ügyével?*

— A magyar csapat — sajnos — nem sikerült összehozni, miután Delmár Walter nem indulhat a versenyen. Így a magyar színeket csak Martinek (Rex Acme) és Gerő Andor (Motosacoche) fogják képviselni. Gerő egyébként kiutazott Genfba a Motosacoche gyárba, amely startját támogatja. Hazatérte után Martinekkel együtt tengelyen tes-

szik meg az utat a Dolomitokba, ahol az ideai Triált lefutásra kerül. A verseny nevezéseinek száma messze túlhaladja a százat! Martinek különben ezúton is útitársat keres magának.

aki a versenyen támogatására volna. Indulás 24-én reggel, 14 napi távórlét! Lehet jelentkezni!

— *Mi ujság a szakmában?*



— Mészöly Pál átvette a Kertész ucai „Cyclop” autófelszerelési szaküzlet vezetését. A legkülönfélébb felszerelési cikkek sorában a legjobb gumi- és olajmárkát tartja raktáron és előnyös árban szolgálja ki. Bizonyosak vagyunk benne, hogy Mészölynek a szakmában eltöltött évtizedes munkássága garancia lesz arra, hogy üzletfelei a legelőnyösebb kiszolgálásban részesüljenek.

— *Hallom, új javítóműhely nyílt meg?*

— Krizsanovits Károly, az Apart technikai vezetője a Rudolf rakparton rendezte be tökéletesen felszerelt motorkerékpárjavító műhelyt, amelyben mindennemű javítás precíz és gyors elvégzését vállalja.

— *Hallom, érdekes vendégük volt a magyar vízimotorosoknak?*

— Ugyvan. Angol lobogó alatt érkezett a fővárosba a Rajnán és a Dunán át a Nomád III. motoros jacht, amely budapesti tartózkodása

alatt a Danubius strandfürdő és eső-nakház motorosonakkikötőjében talált otthonra. A pompás luxusjacht érkezésénél Löffler Oszkár, a Magyar Motorosonak Klub titkára fogadta az angol vendégeket, akik a Fekete tengerre igyekeznek.

— *Halljunk még valami ujságot!*

— Nemrégiben felvetődött a gondolat, hogy a városligeti Szent Krisztof szobor tájékán, a jáki templom előtt szenteljék meg a modern közlekedés harci szekereit, a motoros járműveket. Mészáros János érseki helytartó előterjesztésére Serédi Jusztinián bíbornok hereceprimás engedélyezte az autószerelés megtartását egyben azonban ünnepi keretét óhajt adni a szertartásnak és szeretné, ha azon a motoros járművek tulajdonosai teljes számban megjelennének. A KMAC ez ügyben összehívott értekezlete úgy határozott, hogy az eredeti tervtől eltérőleg nem Szent Krisztof napján, hanem szeptemberben rendezné meg országos keretek között az ünnepséget a vidéki klubok részvételével. Az ünnepség programjának kidolgozása folyamatban van.

— *Viszontlátásra — mint már mondtam — augusztus 18-án! Kecske-métre pedig feltétlenül ránduljon le!*

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

*Kár a
benzinért, ha
turcán nem
fényképez!*

Hatschek és Farkas

Bp. IV., Károly körút 28.
Telefon: 890-54.

Bp. VI., Andrássy ut 31.
Telefon: 248-98.

Bp. VII., Rákóczi ut 80.
Telefon: 393-33.

Kérje a most megjelent
árjegyzéket

ISTROS



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

405-
-től

Egyéves
garancia!

Kedvező fizetési feltételek!
Kérjen ismertetést.

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

NE KISÉRLETEZZEN:

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

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

Speciális szerszámok! Alkatrészek!

MAJLÁTH M.

BUDAPEST, V., GRÓF ZICHY JENŐ-U. 17.

MOTOROSOK!

Garázsunk a város szí-
vében van.
Kartellen kívüli kutunk
olcsó motorköt mér,
Pennsylvaniai olajunk
utólérhetetlen.
Állítsa be hozzánk mo-
torját, jól gondját vi-
seljük.

ROLLS GARAGE

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

KAEM

rádiókészülékek
legjobbak!

Kaphatók augusztus
1-től minden rádió-
szaküzletben

LODGE



VEZET!

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

Eredeti Puch alkatrészek gyári áron kaphatók!

BIRÓ JENŐ

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

Minden alkatrész állandóan raktáron!

Ezért vásároljon minden motoros

MÉRAY

MOTORKERÉKPÁRT!

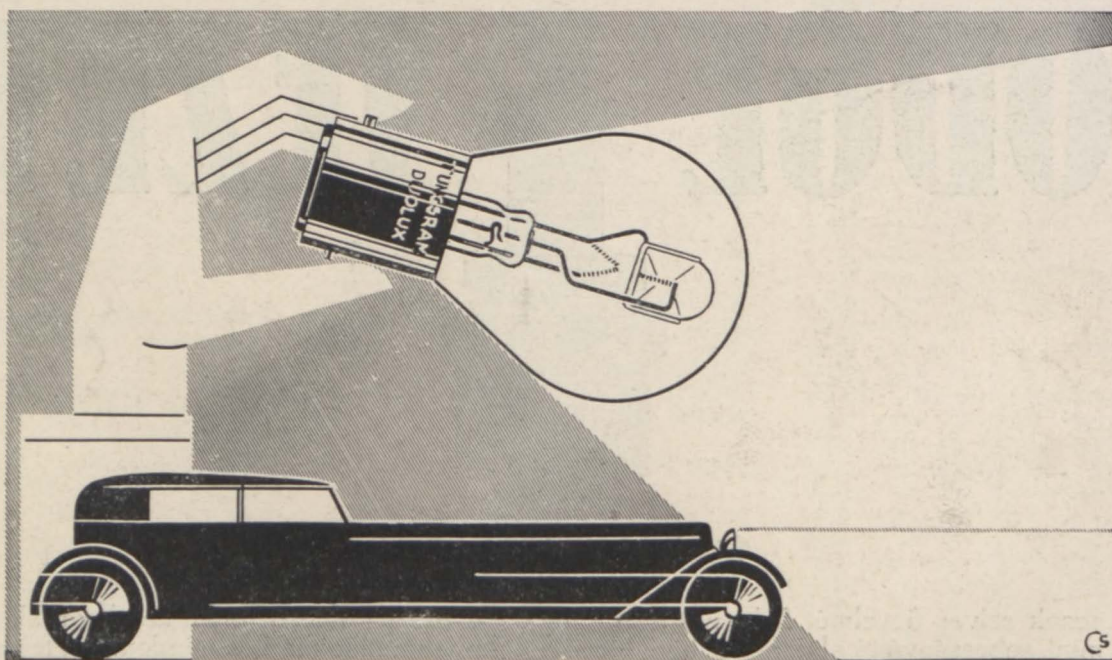
TEKINTSE MEG UJ TIPUSAINKAT!

MÉRAY MOTORKERÉKPÁRGYÁR R.-T., BUDAPEST

V., ZÁPOLYA UTCA 15-17

TELEFON: 919-21, 921-63

Magyar Acélárugyár Részvénytársaság motoros járműveinek gyári eladási központja.



TUNGSTROLUX

FÉNYERŐS, TARTÓS, GAZDASÁGOS