

ÁRA
40
FILLER

Autó Motor

A. M. N. MUZEUM
NYILVOSZTÁLYA

XIV. ÉVF. 7. SZ. 1942 JÚLIUS 15

A pécsi csillagtúra
abszolút győztese
Schmiedt (Puch 125)



A Leventék Országos Parancsnoksága katonai jellegű
motorkerékpárversenye Pécsen, 1942 június 28–29

Az összetett túra-, terepésügyességi versenyben 41, nagyrészt sokkal erősebb gép közül

ABSZOLÚT GYŐZTES
SCHMIDT JÓZSEF

PUCH 125 típusú motorkerékpáron

3. helyezett **PUCH 125**
Ifj. Kesjár János

A 250 km-es kategóriában:

GYŐZTES **PUCH 250**
Kalima István

2. helyezett **PUCH 250**
Hajdók István

A 350 km-es kategóriában:

GYŐZTES Mártonfalvy Tibor **VICTORIA**

2. helyezett Kiss László **VICTORIA**

A Pécs-mecseki hegyi versenyben:

ABSZOLÚT GYŐZTES
Dr. DEMJÉN MIKLÓS

BMW R 51 motorkerékpáron

**STEYR-AUSTRO DAIMLER-PUCHMŰVEK
MAGYAR KERESKEDELMI RT.**

BUDAPEST, VI. KERÜLET, LEHEL-UTCA 25. SZÁM

ELŐGYUJTÁS

Síremléket állít a magyar motorsport a legnagyobb magyar motorsportembernek, a tragikus körülmények között meghalt Kozma Endrének. A Magyar Gépjárműkereskedők Egyesületének motorkerékpár szakosztálya vállalta a feladatot, hogy méltó emlék hirdesse a jövődönnek, hogy ki volt Kozma Bandi.

A magyar motorosok körében megnyugvást kelt ez a hír, megnyugvást azok körében főleg, akik nem tartották szerencsés ötletnek azt, hogy a kegyeletes aktus a KMAC részéről kapjon lendületet. Hiszen tudjuk: a KMAC az utóbbi évek során sok mindent megtett, hogy megnehezítse Kozma Endre működését és amikor a hatszoros magyar bajnok főhatósági jóváhagyás nélkül KTT terepezésekre hívta egybe a motorosok százait, még attól sem riadt vissza, hogy feljelentse és rendőrségi eljárásoknak állítsa a keresztútjébe. Értjük nagyon azoknak az álláspontját, akik szerint nem volna idomos és kellemetlen íz nélkül való, ha éppen ez a KMAC ölténé most fel a kegyeletnek a fátyolát.

*

Ha valamely elszánt motoros évekkkel ezelőtt beállított valamelyik garázsba — bocsnát, gépkocsiszínbe — és hajlékot keresett a motorjának, többnyire szánakozó, elutasító és lesajnáló ajkvonogatást észlelt a gépkocsiszín mestere vagy a kocsi mosója részéről. Igen, ez akkor volt, amikor minden férőhelyű tókára legalább két gépkocsitulajdonos esz kimő jutott. És ma?

Az egyik ilyen garázs falán felírást láttunk a minap: motorkerékpárok és kerékpárok garázsirozását vállaljuk. Ejnye-ejnye, hát már a közönséges taposó kerékpár gazdájával is szóbaállanak a hajdani roppant melbőségű legények?

*

Meg kell dicsérmünk Rendek doktort a nyilvánosság előtt. A kitűnő BMW versenyző a pécsi hegyi versenyen amolyan igazi huszáros motorosbravúrunk volt a hőse. Rendek dr. nagyot bukott, gépe „összecsukódott” és használhatatlanná vált, ő maga ha nem is szenvedett komolyabb sérülést, alapos rázkódáson ment keresztül, hiszen nem kismiska dolog vagy kilencvenes iramban kivágódni a pályáról és felseperni a jó mecseki port. De Rendek dr. leküzdötte a minden nagyobb bukás után jelentkező gátlást, lesietett a starthelyre és másik gépre ülve, igen jó eredményt ért el.

*

Schmidt abszolút pécsi győzelme a kis Puchon magasra ívelő motoros karriérnek volt jelentős állomása. Az FTC fiatal motorosa nem mai gyerek a motorsport házatáján. Kerékpárversenyző volt, majd gólem lett belőle, motorvezető a Millenárison, aki elszánt és fáradhatatlan keresekessel a nyomában kering vasárnaponként a Millenáris roppant belsőtéknőjében. És érdekes, ez az „ipar” fejlesztette ki Schmidt motoros tudását. Hiszen aki többmázsás roppant vezetómotoroknak ura tud lenni a legnehezebb pillanatokban, annak bizony csak játék a kis 125-ös. És ne felejtjük el, hogy Schmidt „mindközönségesen” egy 500-as BMW nyergében szerepelt a KTT-ken.

*

Egyik motoros barátunk mesélte a minap, hogy a Telekiterén tússzszkő, szahharin és élelmiszerjegy mellett már motalkőjegyet is kінálnak. Valódi, vízjeles és rendszám nélküli motalkőjegyet, a hozzá tartozó pecsétekkel és zord

szabályzat szövegekkel együtt. Aki megvásárolja, az szépen beírja a gépe rendszámát — és utána várhatja, hogy mikor kapja meg a behívóját a Markóba.

*

Nagy az öröm a gyorsleventék körében. A LOP (így rövidítik a Leventék Országos Parancsnokát) kereken száz kismotorkerékpárt szerzett be az egyik német gyártól és ez a száz gép a gyorsleventék motoros kiképzését szolgálja. Mintha csak régmúlt idők álma valósulna meg, hiszen húsz évvel ezelőtt is már ilyen terveket szőttek azok, akiknek a szívében feküdt az ország motorosítása.

*

Reneteg mulatságos jelenetnek kovácsai azok az újmotorosok, akik E betű hiányában most kismotoron róják a főváros utcáit. Most bosszúlja meg magát az, hogy a legtöbb autóst csak addig érdekelte gépének műszaki természetrajza, amíg a soffőriskolában magolta a vizsga anyagát. Amikor odaülhetett már a kormány mellé: már mindent a javító és szervizműhelyre bízott. Es most, amikor egyszerű gyertyazárattal húzhatja magát kötélvégen a műhelybe, vagy amikor ellefejtli kinyitni a csapat és motorja nem indul meg, most fízet azért, hogy olyan fene tekintélyes autós úriember volt.

A minap láttunk egy ilyen „botorkerékpáros” díszpéldányt. Pörgött a motorja, nagyokat kapcsolt, bőkezűen adta a gázt, de akárhogy an erőlködött, a gépe nem volt hajlandó egyetlen tapodtat sem elmozdulni nyugóhelyéről. Es mögötte vagy három lépésre ott feküdt összetekeredve a hajtólánca az aszfalton, mint valami korán kiműl fiatal vizisikló.

Es amikor olyan merészek voltunk és felhívtuk erre a figyelmét: letorkolt azzal, hogy ne adjunk neki tanácsot. Viszont: amikor a sarokra értünk, jól láttuk barátunkat, amint félenken körülnézve ragadta meg bűnbánóan az elszórt lánc zsírosabbik végét.

*

A kísérletképpen forgalombahelyezett sínbuszok nagyszépen beváltak, legfeljebb a gyengébb idegzetűek panaszkodnak átmeneti sokkrol, aminek oka a csőrömpölésben rejtozik. Viszont az ilyen idegsokk — orvosi nyelven szolva — többnyire per primam gyógyul és lényeges utóhatást eddig nem észleltek.

*

A minap előkelő külsejű, alig néhány hónapos személyautót láttunk, melynek egyik hátsó kereke defekt következtében egészen lapos volt, Gazdája mégis így lejtett vele végig a Körúton. Hát nem kellene az ilyet farkósbottal kupánvergetni, aki manapság így prédá a drága és pótolhatatlan gumival, aki inkább hagyja tönkremenni a gumiját ahelyett, hogy feltenné saját méltóságos kezével a pótkereket.

<i>Atto-Lochheed</i>		FÉKALKATRÉSZEK, FÉKFOLYADÉKOK, SZELEPÜLÉSEK STB. STB.
JURID	FÉKBETÉTEK, KAPCSOLÓ TÁRCSÁK, TENGYELYKÖTŐ TÁRCSÁK	
MAHLE	OLAJSZÜRÖK, LEVEGŐSZÜRÖK, DUGATTYUK	
JÁRITZ ISTVÁN		
MAGYARORSZÁGI VEZÉRKÉPVISELETE.		BUDAPEST VI., JÓKAI-UTCA 20. Telefon: 119-033, 114-965

Motorosok! — ha még több kilométert akarunk kicsikarni a havi motalkóadagból — ne tartsuk a lábunkat állandóan a fékpedálon!

H I R E K

Németországban a forgalomban lévő személyautók és 200 kem-en felüli motorkerékpárok biztosítási díjtétét 33%-kal redukálták 1942 március 31-iki hatállyal.

A német hadsereg főparancsnokság kezdeményezésére olyan készüléket konstruáltak, mely lehetővé teszi azt, hogy olyan hadirokkantak is vezethessenek gépjárművet, akiknek mindkét lábát amputálták, avagy sérülések folytán nem tudnak járni. Szóbanforgó készülék lehetővé teszi a kocsivezetést pusztán a kezek segítségével a lábak használatára nélkül. A készülék gyártását egy spandani cég vette át. A súlyosan sebesült katonák számára, akik rá vannak utalva a gépjármű használatára, a német hadsereg főparancsnokság utasítására államköltségen utalják ki az ismertetett készülékek felszerelt gépkocsit, mely bizonyos előre meghatározott ideig az állam tulajdonában marad, az állam azonban az üzemi, javítási és biztosítási költségekhez havi járulékot folyósít.

A Rommel-győzelme Anglia közkeletű olajérdekeltségére is kihatással vannak. Így az Anglo-Iranian Oil részvényeinek árfolyama június 8-tól június 22-ig, tehát a Rommel-offenziwa ideje alatt éppen 20%-kal esett! A háború három felől is közeledik az irani olajmezőkhöz, melyek fölött Anglia egyeduralmat gyakorolt. Rommel a Nilushoz, Boek a Kaukázushoz közeledik, India határára pedig Nippon fiai várják a trópusi nyár végét... Érdekes tudni, hogy az Anglo-Iranian szavazattal járó részvényeinek 56%-a éppen úgy, mint elődjé, az Anglo-Persiané, az angol admirális tulajdonát képezi, mely körülmény sok mindent elárul a közkeletű katonai események kihatásairól.

A legtöbb vezetőnek beidegzett, régi, rossz szokása, hogy a lábát állandóan a fékpedálon pihenteti, helyesebben a sarkát a lábtartóra fekteti és a talpát a pedálon nyugtatja. Hogy mi ennek az oka, nem nehéz kitalálni: a fékre mindig szükség lehet és a vezető nem akarja emulatszani azt a töredék-másodpercet sem, amíg a jobblábával rátalál a pedálra.

Normális körülmények között nem is lehet kivetni valót találni ezen a szokáson, melyet valóban biztonsági szempontok indokolnak — látszólag. Viszont az is kétségtelen, hogy a mai motalkószűk világban sűrűsösen le kell tenni erről a módszerrel.

Miképpen befolyásolja ez a lábtartás a fogyasztást? A fékpedálon nyugtatott láb minden zökkenőnél önkéntelenül is lenyomja a pedált, működésbe lép a hátsó fék és ha a vezető nem is érzi, hogy ilyenkor a fékpoák bizony odanyomintanak egyet-egyet a fékdobhoz, a surlódás valóban mégis csak bekövetkezik és csökken a drága motalkó drán megszerzett sebesség. A nagyképű erre nyilván azt mondja, hogy az ilyen módon elprédált mennyiség olyan elhanyagolhatóan kicsiny, hogy nem is érdemes róla beszélni. Korántsem ez a helyzet, hiszen Németországban — ahol minden látszólag aprólékos kérdést is tudományos eszközökkel vizsgálnak meg — megállapították hiteles és hosszadalmas kísérletek kapcsán, hogy a felesleges fékezés révén elfogyasztott

üzemanyagmennyiség nem is elhanyagolhatóan kevés, különösen, ha rossz úttesten haladunk. De ezen túlmenőleg is: a gyakori és önkéntelen és szükség-telen fékezés 30%-kal szállítja le a fékbetétek frikciós anyagának élettartamát és bizony a gumi kopását is sietteti.

Le a lábát a fékpedálról: ez legyen a Ma jelszava. Amivel szemben azt az érvelt lehet felhozni, hogy ha előre nem látott esemény következtében hirtelen kell fékezni, úgy elvész az az idő, mi alatt a lábtartón nyugtatott lábunk rátalál a pedálra. De ne feledjük el: beidegzés dolga az egész, néhány perces gyakorlat révén rászokunk arra, hogy a pedált mindig és pontosan megtaláljuk. De különben is: a gumival és üzemanyaggal való takarékoskodás parancsa értelmében amúgy is csökkentett sebességgel haladunk.

A békeévek egyik világhírű angol motorversenyzője, J. H. Simpson mondta el egyszer ezen sorok írójának, hogy a Man szigeti TT pályán több mint 15—20 másodpercet jelent körönként az, ha a vezető cipőjének az orrát nem pihenteti a fékpedálon. Amiből kiviláglik, hogy az egyes zökkenőknél önkéntelenül végzett fékezés igen befolyásolja a sebességet, csökkenti az iramot. Az iramot, a mozgási energiát motalkóval kell megfizetni, minden egyes ökénytelen fékezés jó néhány cseppet prédál el. És a természetrajzból tudjuk, hogy a tenger nem képződik másból, mint — eső-cseppekből.

Bemutattokoztak a miskolci gyorsleventék

Alig alakult meg a Gyorsleventék miskolci csoportja, máris megrendezték első versenyüket. A rendezőség több fővárosi kismotorost is meghívott, hogy összemérjék erejüket a helybeli leveinte motorosokkal az először kiírásra kerülő Miskolc város kismotoros salakpályabajnokságáért. A „vendégek” nem is szégyelltek magukat és sok szép, sport-szerű küzdelem után minden díjat megnyertek.

A bajnokságot több előfutam után a döntőbe került pestiek egymás között intézték el, amely megérdemelten Petrányi (Csepel) nevéhez fűződik. Mögötte Závodni (Csepel) és Lovász (Csepel) végeztek.

Volt még egy 125-ös kategória is, amit természetesen szintén egy fővárosi leveinte, Szabó nyert meg a miskolci Tóth előtt, akit a budapesti Chaima követett.

LICSÁJER JÁNOS

BUDAPESTI AUTÓRUGÓGYÁRTÓ

ÉS JAVÍTÓÜZEME
SPIRÁL RUGÓK KÉSZÍTÉSE

Specialista az autórugó gyártásában

Telefon: 134-555

MINDENFÉLE GYÁRTMÁNYU KOCSIKHOZ KÉSZ RUGÓK RAKTÁRON



BUDAPEST, VIII., Thék Endre-u. 14.

Telefon: 134-555

ING. ABT ISTVÁN

műszaki nagykereskedő
Budapest, VI., Jókai-utca 6. I. emelet
TELEFONSZÁM: 121-853

**MOTORLÁNCOK
BELZER
CHROMVANADIUM
SZERSZÁMOK**

SZAKKÉRDÉSEK BEN AZ
AUTÓ-MOTOR.
VÉLEMÉNYE MÉRVADÓ!

**AUTÓ AKKUMULÁTOR
AUTÓ VILLAMOSSÁGI CIKKEK
TÖLTŐBERENDEZÉSEK
ELEKTROMOTOROK
KÉSZÍTÉSE, JAVÍTÁSA**

„ERGON”

EGYETEMES VILLAMOSSÁGI VÁLLALAT

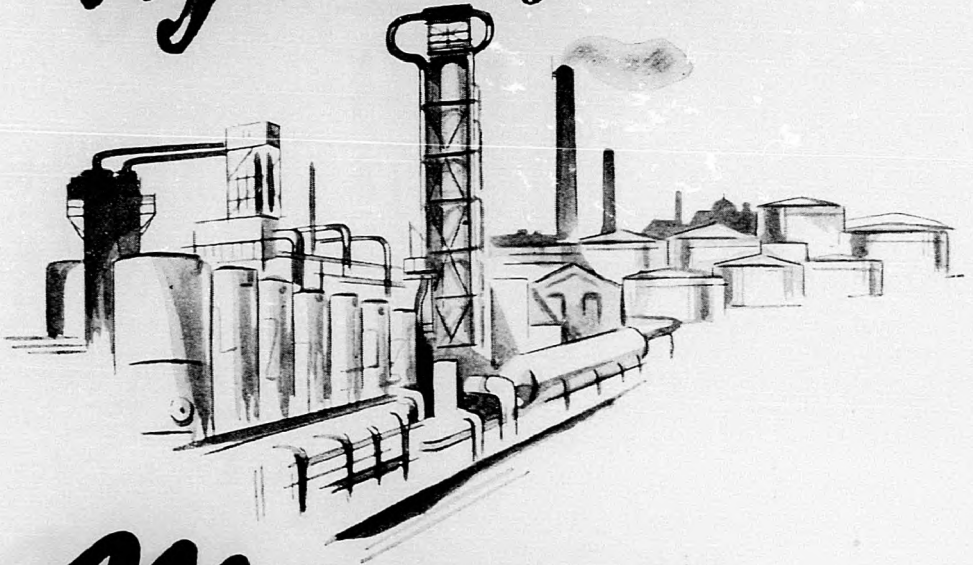
Budapest, VIII., Röck Szilárd u. 32. Tel.: 137-010

Autórugók és spirálrugók

BÁN LÁSZLÓ V., Vág-utca 5.—Telefon: 291-121.
Gyártás és javítás, kész rugók minden márkához raktáron.



*Magyar
nyersanyagból*



Magyar
Mobiloil

BEJEGYZETT VÉDJEGY



Tréningben dr. Rende, a BMW és az a bizonyos korlát.

A pécsi gyorslevente motornapok...

Nagy sikerrel zárult a Péter Pálkor megrendezett pécsi gyorslevente motorverseny, valamint a sebességi hegyi- verseny.

A gyorslevente verseny feltételei tudvalevőleg úgy szóltak, hogy az ország minden tájáról csillagszerűen összehűtő útvonalok Bonyhádon egyesültek, hogy a nehéz és roppant meredek püspöknádasdi részen minden versenyzőnek keresztül kelljen futni, az előírt átlagssebesség betartása mellett. A verseny tulajdonképeni értékelését a Pécs előtt 8 kilométerrel fekvő szentgyörgy-hegyi terepverseny, valamint a városban a Hősök-terén lebonyolításra került ügyességi próbaverseny eredményei adták meg.

Az élvonalak már délután 1 óra körül kezdtek befutni a terepverseny előtti célba, ahol sorrendben felsorakoztatták őket, hogy pontban 3 óraker nekkiindulhassanak a körülbelül 3 kilométer hosszú lankás hegyoldalon kitűzött terepversenynek. A terepverseny feltétele az volt a versenyzőknek, hogy a rajthelyről a távolban látható zászlóval jelölt

célig és vissza kellett a szabadon választott útvonalon futniok és a zászlónál jelentést tenni azokról, amiket útközben tapasztaltak. Az első versenyző, Kiss László pontban 3 óraker vágott neki a meredeknek és nagyon jó idő alatt tette meg a távot. Elindulása után megszólaltak a völgyben lévő géppuskák és neki meg kellett figyelni, hogy milyen erősségű géppuska-osztatot látott. Természetesen a verseny közben több defekt és kellemetlenség érte a versenyzőket. Így a miskolci verseny győztesének, Kozma Ferencnek a csomagtartója lazult meg, Vágai István a karburátorát vesztette el. Itt kellett először feltűnést a fiatal, alig 14 éves Bohács Antal törökszentmiklósi levente pompás futása.

Öt óra körül fejeződött be a terepverseny, ami után a versenyzők egy csoportban levonultak Pécsre, a Hősök-terén akkor már gondosan kijelölt és kordonnal elzárt ügyességi próba színellyére. Itt a miskolci versenyhez hasonlóan az volt a feladat, hogy a gyakorló kézigránátokkal szegélyezett kacsarin-

gós folyosón kellett keresztül motorozniok időre. Ennek a próbának a katonai magyarázata az, hogy a motorkerékpáros honvédnek sokszor csak egy keskeny sávon megtisztított akanamezón kell keresztülfutnia. Ezen a próbán Vágai István bizonyult a legjobbnak, második lett Temesváry György, harmadik pedig az abszolút győztes, Schmidt.

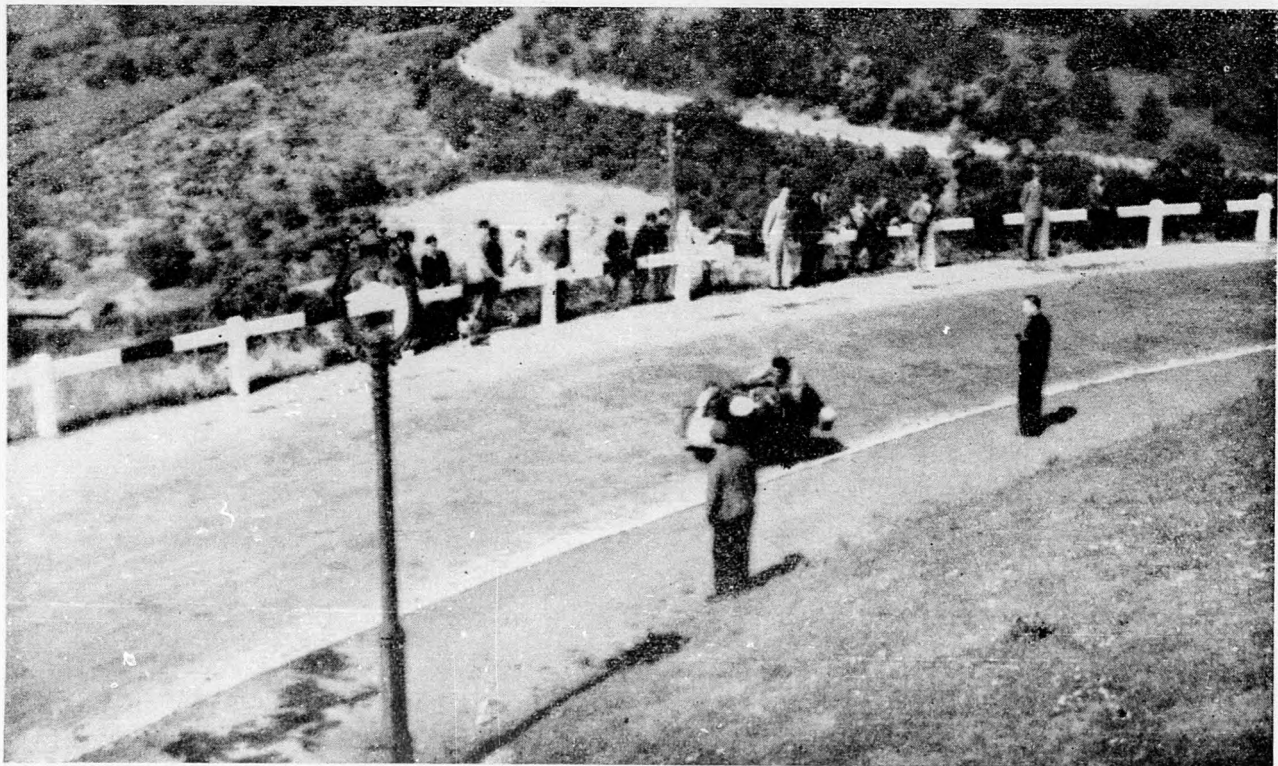
Az eredményhirdetés és a díjak kiosztása másnap délelőtt történt meg, a vármegyeháza közgyűléstermében tartott ünnepélyes díszgyűlésen, ahol egyúttal megalakult a pécsi gyorsleventék motorkerékpáros szakosztálya.

Délután került sor a pécsi sebességi hegyi verseny lebonyolítására, amely az utóbbi években rég nem látott küzdelmeket és igazi sportot hozott. Az abszolút győzelmet dr. Demjén Miklós szerezte meg pompás futásával, nagy keserűségére régi riválisának, dr. Rende Károlynak, aki a pálya legveszélyesebb kanyarában a Kozma-féle BMW-vel hatalmasat bukott. Meglepetés volt Dóry Antal kitűnő menése a Pathó-féle 600-as NSU nyergében, aki karburátordugulással küzdve is, csak fél másodperccel maradt el az abszolút győztes idejétől.

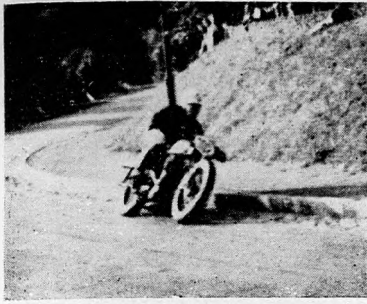
A pécsi motorosnapok mindenben beváltották a gyorslevente mozgalom keretében hozzá fűzött reményeket és a Leventék Országos Parancsnoksága tovább folytatja az eredeti terv kivitelezését, amelynek legközelebbi állomása az e hó 26-án Szegeden megtartandó országos gyorslevente verseny lesz.

Dr. Zsótér Bertalan

Részletes eredmények: (Túraút.) 100 kem-ig: 1. Vágai István (Mátra), 2. Temesváry György (Mátra), 3. Pék István (Csepel), 4. Bohács Antal (Mátra). — 125 kem-ig: 1. Schmidt József abszolút győztes (Puch), 2. Szabó László (Ardie), 3. Kesjár János ifj. (Puch), 4. Kiss Pál. — 250 kem-ig: 1. Chaima István (Puch), 2. Hajdók István (Puch), 3. Závadszky Lajos (Kis-



Részlet a festői szépségű meceskői útvonalból. Előtérben a kategóriagyőztes NSU fogatot látjuk, nyergében az „ösz bajnokkal”, Pathóval.



A kis Schurman (NSU 350), aki „nagy” volt.

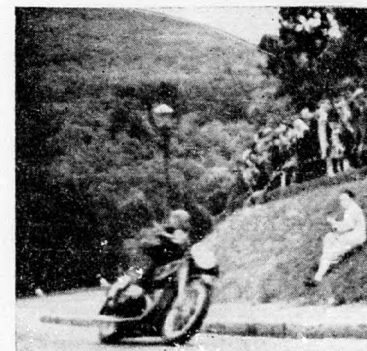
toria). 4. Szamos József (Puch). — 350 kem-ig: 1. Mártonfalvy Tibor (Viktoria). 2. Kiss László (Puch), 3. Kozma Ferenc (DKW), 4. Kocsis István (TWN). — 350 kem. felett: 1. Gutschy Károly (Zündapp), 2. Körmeny László (BMW), 3. Patay Gábor (Sunbeam), 4. Speer Szolcsányi (Douglas). — Oldalkocsik: 1. Rády Ferenc (BMW), 2. Balzer Ottó (Zündapp), 3. Horváth L., 4. Lender Sándor (Puch). Csak a hegyversenyben résztvevő versenyzők eredményei: 100 kem-ig: 1. dr. Zsófia Bertalan (Mátra) 3.27.3, 2. Gutschy Károly (BMG) 4.03.5. — 125 kem-ig: 1. Vágai István (Mátra) 3.22.1. — 250 kem-ig: 1. Döry Antal (NSU) 3.01.6. — 350 kem-ig: 1. Schurmann Mihály (NSU) 2.58.7. — 500 kem-ig: 1. dr. Demjén Miklós (BMW)



Mintaszerűen vette Döry (NSU 600) a kanyart.

2.42.5 (a nap legjobb ideje!). 2. dr. Rendek Károly (BMW) 2.46.1. — 500 kem felett: 1. Döry Antal (NSU) 2.43.0, 2. Gutschy Károly (Zündapp) 2.48.5, 3. Körmeny László (BMW) 3.07.3. — Oldalkocsik: 1. Pathó Gyula (NSU) 2.56.0 (a nap legjobb oldalkocsis ideje).

Mint mindig, úgy most is, a verseny után, nagyban tárgyalják — motoros körökben — a mecseki hegyverseny részleteit. (Európában ez volt idén az egyetlen motoros sportesemény). Így volt... úgy kellett volna... én már előre megmondtam... satöbbi, satöbbi, hallottuk itt is, ott is. Miután vagy tizen



Demjén dr. (BMW), aki mindenkit elporolt.

is elmondták véleményüket és észrevételeiket a versennyel kapcsolatban, megkérdeztük dr. Demjén Miklóst, az abszolút győztest, aki ismét megmutatta orozslánkörmeit.

— Igaz-e az a „pletyká”, hogy maga „draufgänger”? (magyarul: vaddisznó)

— kellemetlenkedtünk első kérdésünkkel.

— Erre csak annyit szeretnék válaszolni — felelt Demjén dr. — hogy pl. a színházbemenés előtt izgatottabb vagyok, mint 70-es tempóban, elnyulva a Béemvé tankján egy pikáns kanyar előtt. Akik közelebbről ismernek, igazolni fogják állításomat. Hiszen ez logikus is, mert én minden verseny előtt alaposan tanulmányozom a pályát, hogy úgy mondjam, haditervet dolgozok ki. Egy-két kanyar előtt leszálok a motormról és gyalog járom be a terepet. Pontosan kimérem azt a helyet, ahol a váltás vagy a fékezés a legalkalmasabb. Egy kavics, kő, gödör vagy fűesomó jelzi azt a pontot, ahol a mechanikai funkciót el kell végezni. Természetesen e jelzések nem stimmelnek első próbálkozásra. Nem nyugszom addig, míg meg nem találom, mondatnám matematikai pontossággal a kívánt helyet. S ha már elkészült a haditerv, akkor az egészet lerögzítem emlékezetemben. Es arra büszke is vagyok, hogy az egyszer beidegzett útvonalat nem felejttem el soha, pedig indultam már néhány száz versenyen.

— ?
— Tudniillik a motor mellett sielek is, (ötszörös magyar bajnok és 6 éve válogatott) — amit a sportok királynőjének tartok — és ott is hasonló elvet vallok: A különbség mindössze annyi, hogy a szalalom e szempontból nehezebb.

— Mi volt Mecsekén?
— A verseny előtti pénteken lementünk dr. Rendekkel Pécsre egy kis pályaismerkedésre. Es úglvátszik én jobban megbarátkoztam vele. Pedig őszintén sajnálom, hogy Rendek percelt (gyengébbek kedvéért: bukkott), mert a spécivel (Rennsport BMW) is szerettem volna „kitömní”. Magánmérések szerint — sisportársaim, akik pedig tudnak időt mérni, stopolták az időmet — 2:37:8 mentem, a hivatalos tréningidőm 2:40:3 volt. Ennél azért volt gyengébb a versenyidőm, mert nem tudták megmondani, hogy az előttem induló Rendek melyik kanyarban bukkott és a telefonjelentés szerint a bukás helyén nagy olajtöcsa lepte be a kanyart. Így tehát, a feltételezett két kanyart az olajnak kijáró tisztelettel vettem. Es még a legjobb hivatalos időmnél is jobb időt tudtam volna elérni, ha közben ki nem fogy a nagy tankból a benzín, amit már csak akkor vettem észre, amikor a motor prüszkölni és lazsálni kezdett. Első pillanatban azt hittem, hogy a gyertya. Már csak egy kézzel fogtam a kormányt, amikor megpróbálkoztam a tartalékesap kinyitásával. Pillanatokon belül úgy elkaptam balkezemmel a kormányt, mint Bernát a mennykövet. Nos, ilyen körülmények között született meg a legjobb időm. Vajjon mennyivel lett volna jobb, ha félliterrel több nafta lett volna a Béemvé hasában? — tette fel önmagának a kérdést.

— Indult volna Rennsport BMW-vel?
— De még mennyire (Ezt nem is annyira a szájával, mint inkább a szemével mondotta).

— Ki tuningolja a BMW-jét?
— Mindig és kizárólag csakis én. Azt hiszem mindenki úgy van ezzel: az van jól megcsinálva, amit önmaga végez el az ember. Rendektől kaptam kölcsön két

használt magas dugót, két új versenykarburátort, amiket eská állítottam be. Ez épp úgy hozzátartozik a motorsport-hoz, mint a vakszolás a sieléshez.

— Mi a véleménye Döryről, aki majdnem elkapta a torkát?
— Nagyon szépen ment és ha tényleg kikaptam volna Dörytől, akkor sem kellett volna szégyenkezniem, mert az NSU-ban úgy tudom 48 hápé lakik, míg nekem legjobb esetben 28 lóerőm van a BMW-ben.

— ?
— Tudniillik a motor mellett sielek is, (ötszörös magyar bajnok és 6 éve válogatott) — amit a sportok királynőjének tartok — és ott is hasonló elvet vallok: A különbség mindössze annyi, hogy a szalalom e szempontból nehezebb.

— Mi volt Mecsekén?
— A verseny előtti pénteken lementünk dr. Rendekkel Pécsre egy kis pályaismerkedésre. Es úglvátszik én jobban megbarátkoztam vele. Pedig őszintén sajnálom, hogy Rendek percelt (gyengébbek kedvéért: bukkott), mert a spécivel (Rennsport BMW) is szerettem volna „kitömní”. Magánmérések szerint — sisportársaim, akik pedig tudnak időt mérni, stopolták az időmet — 2:37:8 mentem, a hivatalos tréningidőm 2:40:3 volt. Ennél azért volt gyengébb a versenyidőm, mert nem tudták megmondani, hogy az előttem induló Rendek melyik kanyarban bukkott és a telefonjelentés szerint a bukás helyén nagy olajtöcsa lepte be a kanyart. Így tehát, a feltételezett két kanyart az olajnak kijáró tisztelettel vettem. Es még a legjobb hivatalos időmnél is jobb időt tudtam volna elérni, ha közben ki nem fogy a nagy tankból a benzín, amit már csak akkor vettem észre, amikor a motor prüszkölni és lazsálni kezdett. Első pillanatban azt hittem, hogy a gyertya. Már csak egy kézzel fogtam a kormányt, amikor megpróbálkoztam a tartalékesap kinyitásával. Pillanatokon belül úgy elkaptam balkezemmel a kormányt, mint Bernát a mennykövet. Nos, ilyen körülmények között született meg a legjobb időm. Vajjon mennyivel lett volna jobb, ha félliterrel több nafta lett volna a Béemvé hasában? — tette fel önmagának a kérdést.

— Indult volna Rennsport BMW-vel?
— De még mennyire (Ezt nem is annyira a szájával, mint inkább a szemével mondotta).

— Ki tuningolja a BMW-jét?
— Mindig és kizárólag csakis én. Azt hiszem mindenki úgy van ezzel: az van jól megcsinálva, amit önmaga végez el az ember. Rendektől kaptam kölcsön két



Fő a biztonság — mondja Pados őrnagy Pathónak és Komlóssynak.

használt magas dugót, két új versenykarburátort, amiket eská állítottam be. Ez épp úgy hozzátartozik a motorsport-hoz, mint a vakszolás a sieléshez.

— Mi a véleménye Döryről, aki majdnem elkapta a torkát?
— Nagyon szépen ment és ha tényleg kikaptam volna Dörytől, akkor sem kellett volna szégyenkezniem, mert az NSU-ban úgy tudom 48 hápé lakik, míg nekem legjobb esetben 28 lóerőm van a BMW-ben.

— ?
— Tudniillik a motor mellett sielek is, (ötszörös magyar bajnok és 6 éve válogatott) — amit a sportok királynőjének tartok — és ott is hasonló elvet vallok: A különbség mindössze annyi, hogy a szalalom e szempontból nehezebb.

— Mi volt Mecsekén?
— A verseny előtti pénteken lementünk dr. Rendekkel Pécsre egy kis pályaismerkedésre. Es úglvátszik én jobban megbarátkoztam vele. Pedig őszintén sajnálom, hogy Rendek percelt (gyengébbek kedvéért: bukkott), mert a spécivel (Rennsport BMW) is szerettem volna „kitömní”. Magánmérések szerint — sisportársaim, akik pedig tudnak időt mérni, stopolták az időmet — 2:37:8 mentem, a hivatalos tréningidőm 2:40:3 volt. Ennél azért volt gyengébb a versenyidőm, mert nem tudták megmondani, hogy az előttem induló Rendek melyik kanyarban bukkott és a telefonjelentés szerint a bukás helyén nagy olajtöcsa lepte be a kanyart. Így tehát, a feltételezett két kanyart az olajnak kijáró tisztelettel vettem. Es még a legjobb hivatalos időmnél is jobb időt tudtam volna elérni, ha közben ki nem fogy a nagy tankból a benzín, amit már csak akkor vettem észre, amikor a motor prüszkölni és lazsálni kezdett. Első pillanatban azt hittem, hogy a gyertya. Már csak egy kézzel fogtam a kormányt, amikor megpróbálkoztam a tartalékesap kinyitásával. Pillanatokon belül úgy elkaptam balkezemmel a kormányt, mint Bernát a mennykövet. Nos, ilyen körülmények között született meg a legjobb időm. Vajjon mennyivel lett volna jobb, ha félliterrel több nafta lett volna a Béemvé hasában? — tette fel önmagának a kérdést.

— Indult volna Rennsport BMW-vel?
— De még mennyire (Ezt nem is annyira a szájával, mint inkább a szemével mondotta).

— Ki tuningolja a BMW-jét?
— Mindig és kizárólag csakis én. Azt hiszem mindenki úgy van ezzel: az van jól megcsinálva, amit önmaga végez el az ember. Rendektől kaptam kölcsön két

használt magas dugót, két új versenykarburátort, amiket eská állítottam be. Ez épp úgy hozzátartozik a motorsport-hoz, mint a vakszolás a sieléshez.

— Mi a véleménye Döryről, aki majdnem elkapta a torkát?
— Nagyon szépen ment és ha tényleg kikaptam volna Dörytől, akkor sem kellett volna szégyenkezniem, mert az NSU-ban úgy tudom 48 hápé lakik, míg nekem legjobb esetben 28 lóerőm van a BMW-ben.

— ?
— Tudniillik a motor mellett sielek is, (ötszörös magyar bajnok és 6 éve válogatott) — amit a sportok királynőjének tartok — és ott is hasonló elvet vallok: A különbség mindössze annyi, hogy a szalalom e szempontból nehezebb.

— Mi volt Mecsekén?
— A verseny előtti pénteken lementünk dr. Rendekkel Pécsre egy kis pályaismerkedésre. Es úglvátszik én jobban megbarátkoztam vele. Pedig őszintén sajnálom, hogy Rendek percelt (gyengébbek kedvéért: bukkott), mert a spécivel (Rennsport BMW) is szerettem volna „kitömní”. Magánmérések szerint — sisportársaim, akik pedig tudnak időt mérni, stopolták az időmet — 2:37:8 mentem, a hivatalos tréningidőm 2:40:3 volt. Ennél azért volt gyengébb a versenyidőm, mert nem tudták megmondani, hogy az előttem induló Rendek melyik kanyarban bukkott és a telefonjelentés szerint a bukás helyén nagy olajtöcsa lepte be a kanyart. Így tehát, a feltételezett két kanyart az olajnak kijáró tisztelettel vettem. Es még a legjobb hivatalos időmnél is jobb időt tudtam volna elérni, ha közben ki nem fogy a nagy tankból a benzín, amit már csak akkor vettem észre, amikor a motor prüszkölni és lazsálni kezdett. Első pillanatban azt hittem, hogy a gyertya. Már csak egy kézzel fogtam a kormányt, amikor megpróbálkoztam a tartalékesap kinyitásával. Pillanatokon belül úgy elkaptam balkezemmel a kormányt, mint Bernát a mennykövet. Nos, ilyen körülmények között született meg a legjobb időm. Vajjon mennyivel lett volna jobb, ha félliterrel több nafta lett volna a Béemvé hasában? — tette fel önmagának a kérdést.

— Indult volna Rennsport BMW-vel?
— De még mennyire (Ezt nem is annyira a szájával, mint inkább a szemével mondotta).

— Ki tuningolja a BMW-jét?
— Mindig és kizárólag csakis én. Azt hiszem mindenki úgy van ezzel: az van jól megcsinálva, amit önmaga végez el az ember. Rendektől kaptam kölcsön két

használt magas dugót, két új versenykarburátort, amiket eská állítottam be. Ez épp úgy hozzátartozik a motorsport-hoz, mint a vakszolás a sieléshez.

— Mi a véleménye Döryről, aki majdnem elkapta a torkát?
— Nagyon szépen ment és ha tényleg kikaptam volna Dörytől, akkor sem kellett volna szégyenkezniem, mert az NSU-ban úgy tudom 48 hápé lakik, míg nekem legjobb esetben 28 lóerőm van a BMW-ben.

— ?
— Tudniillik a motor mellett sielek is, (ötszörös magyar bajnok és 6 éve válogatott) — amit a sportok királynőjének tartok — és ott is hasonló elvet vallok: A különbség mindössze annyi, hogy a szalalom e szempontból nehezebb.

— Mi volt Mecsekén?
— A verseny előtti pénteken lementünk dr. Rendekkel Pécsre egy kis pályaismerkedésre. Es úglvátszik én jobban megbarátkoztam vele. Pedig őszintén sajnálom, hogy Rendek percelt (gyengébbek kedvéért: bukkott), mert a spécivel (Rennsport BMW) is szerettem volna „kitömní”. Magánmérések szerint — sisportársaim, akik pedig tudnak időt mérni, stopolták az időmet — 2:37:8 mentem, a hivatalos tréningidőm 2:40:3 volt. Ennél azért volt gyengébb a versenyidőm, mert nem tudták megmondani, hogy az előttem induló Rendek melyik kanyarban bukkott és a telefonjelentés szerint a bukás helyén nagy olajtöcsa lepte be a kanyart. Így tehát, a feltételezett két kanyart az olajnak kijáró tisztelettel vettem. Es még a legjobb hivatalos időmnél is jobb időt tudtam volna elérni, ha közben ki nem fogy a nagy tankból a benzín, amit már csak akkor vettem észre, amikor a motor prüszkölni és lazsálni kezdett. Első pillanatban azt hittem, hogy a gyertya. Már csak egy kézzel fogtam a kormányt, amikor megpróbálkoztam a tartalékesap kinyitásával. Pillanatokon belül úgy elkaptam balkezemmel a kormányt, mint Bernát a mennykövet. Nos, ilyen körülmények között született meg a legjobb időm. Vajjon mennyivel lett volna jobb, ha félliterrel több nafta lett volna a Béemvé hasában? — tette fel önmagának a kérdést.

— Indult volna Rennsport BMW-vel?
— De még mennyire (Ezt nem is annyira a szájával, mint inkább a szemével mondotta).

(Kovács Emil felvételei.)



A túra- és terepverseny hőse a Bohács gyerek (Mátra) volt.

MI UJSÁG, HÉBLI ÚR?

— Na, mi ujság Hébli úr? Rég nem láttuk.

— Hát bizony most kevesebbet járok a szakmai berkekben. Hiszen tetszik tudni, nekem sines több motorkom, mint másnak. Tegnap voltam az NSU-házban és ott hallottam, hogy Magyarországon van az NSU-gyár vezére, gróf Falkenheim.

— Üzleti ügy?

— Részben, ugyanis Falkenheim gróf híres vadász és az NSU képviselő, Kovács Emil meghívására nagy vadászatra rándult le hozzánk. Nagy pusztitást fog végezni a vadak között ez az NSU különítmény. De egyéb ujság is van az NSU portán, Pathó Gyula átment a Shellékhez és átadta állását Forrai Bélának, Abt Pista volt mitfahregének. Apropos Abt Pista, úgy is mint ifjú apa, úgy is mint műszaki kereskedő ismét kijár repülni.

Az FTC autó- és motor-szakosztály közeledő közgyűlésének érdekessége az elnöki tisztség jelölése: e szerint az új elnök gróf Andrássy Mihály lenne. Az autós és motoros sporttársadalom örömmel várja a motor barátját az FTC elnöki székében.

— Mondja csak Hébli úr, ki az a Kesjár, aki a pécsi versenyen indult?

— Azonos Kesjár János fiával. Az „öreg” Kesjár kint van a fronton és most a fája akar az apja nyomdo-

kaiba lépni. Hallotta Szerkesztő úr, hogy új motorkerékpár képviselőt van kialakulóban. Szeift István nagy motorba azaz fába vágta a fejszét, a tárgyalások már annyira előrehaladt állapotban vannak, hogy egy nagyobb összeget letétbe is helyezett. Szeift nem akarta megmondani a márkát, mindössze annyit árult el, hogy a gyár se nem német, se nem olasz. Na, de most már szaladok gratulálni Körömdini úrnak, a

Fradi motorosok lelkes pártfogójának, aki személyszerint vagy nyolc díjat ajánlott fel a pécsi versenyre. Ugyanakkor meglepte a versenyen induló klubtársait egy-egy zöld-fehér esikostrikóval. Hát ha nekem is le esik valami, na nem igaz Szerkesztő úr?

— Maga javíthatatlan, Hébli úr. Ne felejtse, hogy augusztus 15-én jelenik meg az *Autó-Motor* következő száma.



MOTOROSOK!
Motorzománcozást,
ducozást a többszörös
magyar bajnoknál
KESJÁR JÁNOS-nál
végeztessék.

Budapest, VII, Rózsa-u. 38/a
Telefon: 228-517

Kerek esztendővel ezelőtt szavazott meg a svéd képviselőház 16 millió koronát egy Középsvédországban létesítendő gyár számára, mely palából volna hivatta olajat előállítani. Pár hónap elteltével újabb 11 millió koronát bocsátottak a gyár rendelkezésére, hogy kapacitását megduplázhassa, a minap pedig üzembe is helyezték a gyárat. A svéd pala valamivel nagyobb olajtartalommal rendelkezik, mint az észtorzági, melynek olajtartalma 15–25% között mozog úgy, hogy a gyár által 24 óra alatt feldolgozásra kerülő 2400 tonna palából egyelőre 80 tonnás napi átlagos olajtermelésre van kilátás. A gyár teljes üzembeállítása után évente 25.000–30.000 tonna olajat fog előállítani, míg a melléktermékek között 10–15.000 tonna kén, továbbá kálium, alumínium és vanádium szerepelt. Az olaj előállítási ára tonnánként 100 svéd korona.

A Führer az elhunyt Hühnlein tábornok helyére Ervin Kraus-ot nevezte ki az NSKK élére. A 46 éves Ervin Kraus a karlsruhei műegyetem padjaiból mint hadiönkéntes került ki 1914-ben a flandriai frontra, ott küzdött a langemarchi hősök sorában, súlyosan megsebesült és megszerzte az I. és II-ik osztályú vaskeresztet. Az összeomláskor részt vett a spartakusz-lázadás letörésében, majd a felszülézei szabadesapatokban küzdött és tagja volt a Baltikumot felszabadító „vasbrigádnak”. A béke éveiben az iparban és légiforgalomban tevékenykedett, majd mint gépjárműszakértő élt Münchenben és Stuttgartban. Résztvett 1923-tól kezdve a Motor-SA és NSKK felépítésében, legutóbb pedig az NSKK műszaki kiképzésének és felszerelésének volt felügyelője, mint Hühnlein legbizalmasabb munkatársa.

PÉCSI MOTOROS NAPOK

A MÁTRA MOTOROK ismét sorozatos győzelmeket aratnak!

A GYORSLEVENTE FUTÁRVERSENYEN

(100 kcm osztály:)

1. Vágai (Mátra 100)

2. Temesváry (Mátra 100)

az ügyességi próbán abszolút győztes és második

Összértékelésben: 41 befutó között abszolút II-ik és IV-ik a számos közép és nagy ürtartalmú géppel szemben!

A HEGYI SEBESSÉGI VERSENYEN:

100 kcm osztály I. és II-ik

125 kcm osztály I.

SOROZATOS GYŐZELMEINK ELLENÉRE BESZÜNTETJÜK A TOVÁBBI VERSENYZÉST, MERT CÉLUNK: TAKARÉKOSKODNI A GUMIVAL!



A PÉCSI GYORSLEVENTE SZAKOSZTÁLY
Mecseki Hegyivegyenén

250 kcm-ben

I. **NSU** DÖRY ANTAL

350 kcm-ben

I. **NSU** SCHURMANN JÓZSEF

500 kcm felett

I. **NSU** DÖRY ANTAL

Oldalkocsi kategóriában

I. **NSU** PATHÓ GYULA

*Hat motoképkar kategóriából
négyben indult és győzött az*



*A megbízhatóságának és a
gyorsaságának jelképe az*

NSU

VEZÉRKÉPVISELET:

DÖRY ÉS KOVÁTS Kft.

BUDAPEST, VI., ARADI-UTCA 44

ADOLF HÜHNLEIN

Mély gyásza van a német motorsportnak, pótolhatatlan veszteség érte Adolf Hühnlein vezérőrnagy halálával, aki hosszú, súlyos betegség következtében Münchenben hunyta le örökre szemeit. A német motorsport legválságosabb idejében állította Hühnleint a Führer a német motorizmus élére és Hühnlein fáradhatatlan szorgalommal és rendületlen hittel építette ki mindazt, amit az elmúlt években annyira megcsodáltunk: a német motorsport-hegemóniát!

Hühnlein munkássága megtermékenyítette az egész világ dekadenciába süllyedt motorsportját, új, pezsgő életet varázsolt a versenypályákra és eredménydús életében megérthette azt, hogy a versenypályákon világszerte az ezüst-fehér német torpedók zúgtak át elsőnek a célon. De túlmenőleg a sport keretein a Hühnlein által életrekelített NSKK keretében olyan nevelő-munka indult meg, mely legbiztosabb záloga a német motorizáció eljövendő nagyságának. Való beteljesülése volt ez egy életnek, annyi fanatikus munka megszolgált jutalma, mely előtt ma, a mélységes gyász pillanatában, karát és ellenfél egyaránt meghajítja az elismerés zászlóját.

Adolf Hühnlein nagy idők nagy férfija volt. Neve örök ékessége lesz a motorsport történelmének.

A jövő közlekedési eszköze – a légi „motorkerékpár”!

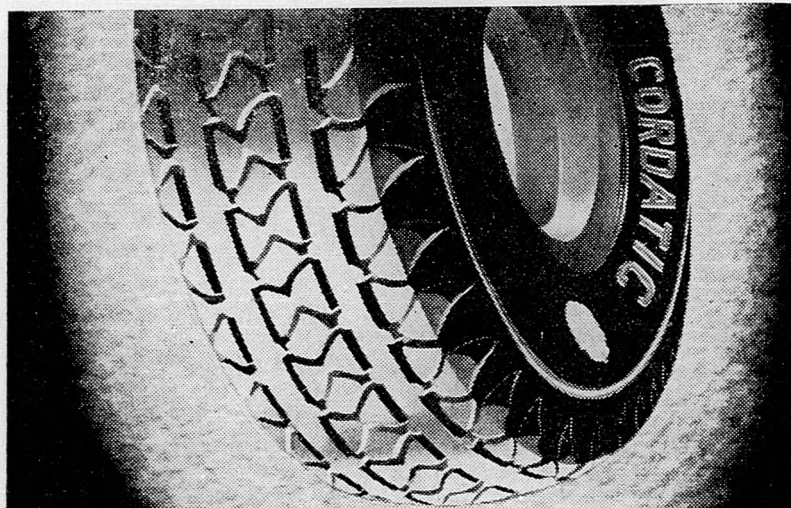
„Es geht alles vorüber” — minden elmúlik, éneklí esténként a női hang a belgrádi rádióban. Minden elmúlik, lesz még béke a világon és — eljönnek majd a békével kapcsolatos összes problémák, melyek között a közlekedés kérdése az esetőbbek közé tartozik. A háború után a motorosítás fokozott lendületre fog kapni, a fantasztikus méretű tömeggyártás olyan olcsón fogja tenni a gépjárművet, hogy hovatovább — szűkek lesznek az országutak, a legszélesebb autószárdák sem lesznek elegendők ahhoz, hogy a forgalmat rajtuk simán le lehessen bonyolítani. Hiszen Amerikában már régi probléma az országutak túlzásfoltossága, hiszen a békevikendeken olyan végtelen libasorba tömörültek ott a gépkocsik egy-egy a tengerhez vezető főútvonalon, hogy az utasok lassabban jutottak céljukhoz, mint akár a jó pestkörnyéki hévvel.

A jövő közlekedésének megoldása a — levegő. A végtelen légi országút, melyet nem kell portalan betonnal borítani, melyet nem kell karbantartani, ahol nem törnek a rügők és ahol lényegesen kisebb üzemanyagfogyasztás mellett lényegesen gyorsabban lehet célhoz jutni.

Ma még talán utópiának látszik elképzelni, hogy a háború utáni évtized elmúltával a repülőgép éppen olyan mindennapi és közönséges jármű lesz, akár ma a kisautó. Természetesen nem masztodonni termes repőgépekre gondolunk, hanem egészen kicsiny, egy-két, legfeljebb négy személyes gépekre, melyek kis, 500–600 kcm-es motorral vannak szerelve, beszerzési áruk olcsó, vezetésük egyszerű és leszállási sebességük olyan alacsony, hogy baj nélkül lehet őket „letenni” akár valahol a mezőn.

A légi motorkerékpár gondolata már régen foglalkoztatja a tervezőket és már jóval a háború kitörése előtt se szeri, se száma nem volt a különféle légi bolháknak, motoros donqóknak, melyek az utat egyengették a néprepülőgép felé. Az első próbálkozás az Austin-gyár Whippet típusa volt, mely már 1921-ben forgalomba került. A Whippet szárnyai csukhatók voltak, úgyhogy minden kisebb garázsban is elfért, motorja ugyanaz a hétlóerős kis négyhengeres volt, amely a híres Austin Sevent hajtotta. A gép teljes súlya alig érte el a 260 kilót, jóval száz kilométeren felüli sebességre volt képes és óránkénti fogyasztása nem haladta túl az öt litert (!).

A légi motorkerékpárok fejlődésének nagy lökést adott az 1923-ban Lympne-ben megrendezett verseny, melyen az összes repülőgéptörpék megjelentek. A verseny szabályzata igen liberális volt, mindössze az volt a kikötés, hogy a motor hengerűrtartalma nem haladhatja túl a 750 köbc centimétert. Nem kevesebb mint 28 résztvevő jelentkezett és figye-



CORDATIC

a tökéletes autópneumó

PROTEGOM GUMIKONZERVÁLÓSZER
minden autószerelésben kapható

lemreméltó eredmények adódtak. Az abszolút győzelmet a kis Wren aratta, melynek 400 kcm-es motorkerékpár motorja volt, alig három liter üzemanyagot fogyasztott 100 kilométerre, a húszkilométeres zárt körpályán 129 km-es átlagot ért el, ugyanakkor 4200 méterre tudott emelkedni. Kétségtelenül kitűnt azonban az, hogy a kis gépek stabilitása nem volt elegendő ahhoz, hogy mindennapi közlekedési eszköz lehetne bennük látni, aminek az volt az oka, hogy a gépek inkább segédmotoros vitorlázók voltak, mint szabályos repülőgépek.

A verseny rendezői tehát felemelték a hengerűrtartalmat 1100 kcm-re, majd negyven évvel később leszálltak egészen 500 kcm-re. Közben természetesen erősen fejlődött a konstrukció, új anyagok új felhasználásával sikerült olyan sárkányokat megteremteni, melyek a legkegyetlenebb igénybevételét is jól bírták igen kis súlyuk mellett, ugyanakkor sikerült olyan repülő tulajdonságokat kölcsönözni a gépecskének, hogy minden autó- vagy motorkerékpárvezető néhányhetes tanfolyam elvégzése után tökéletesen ura tudott lenni a gépének.

A gyárak már tömeggyártásról álmodtak, tizeszes sorozatokról, melyek lehetségessé tették volna azt, hogy a szerény kivitelű kis kétüléses gép 4—6000 pengős árban kerülhessen piacra. De jött, illetve közeledett a háború, a tervezőknek és gyáraknak sürgősebb dolguk volt az új vadász- és bombázó gépek körül, úgyhogy a kis légitörpék ügye lekerült a napirendről. Újra a sokszáz és sokezer lóerős hatalmas légimaszadonok és a karcsú, kompresszoros vadászgépek kerültek napirendre.

De kétségtelen, hogy a háború befejezése után néhány évvel ismét megindul a légi motorkerékpárak szerkesztése. Rendelkezésre fog állani az a ma még felbecsülhetetlen tapasztalat-halmaz, melyre az aeroműszaki tudomány tett szert a véres esztendőkhöz. És 1950-ben már talán túlhaladott álláspont lesz a motorkerékpár a távolsági forgalomban, a kiskocsik helyét a semmivel sem drágább, de gyorsabb, megbízhatóbb és játszi könnyedséggel kezelhető kisrepülőgép veszi át, a városok határaitól sorra építik majd a kikötőket és két-három ezer pengős saját gépünkön felőra alatt szállunk majd le a Balatonhoz. És majd gúnyosan nézünk le a fehérvári városra, akinek majd nem lesz inkasszálni valója a legforróbb kánikulai vikendeken sem.



HOGY VOLT TÍZ ÉV ELŐTT? NÉHÁNY PERCRE TEKINTSÜNK A MULTBA

1932 július 1.

Hartmann lemergai G. P. győztes! mondja egy cím, alatta ez áll: *A lückerdorfi hegyversenyben a kategória-második lett a magyar bajnok! A cikk utolsó bekezdése: Hartmann a napokban ismét elutazik. A Nürnbergben lefutása kerüli német Grand Prix-n vesz részt, ahol caraciolát gyára (akkor Alfa versenyző volt. A krónikás), mint hírlík, ismét új, ezúttal együléses kocsival küldi küzdelembe.*

Túra tippeket ajánl a cikkíró. Na, de talán hagyjuk ezt békében a békéig és akkor, ígérjük, hogy remek hasznos tanácsokat adunk túrázó olvasóinknak.

Egy hirdetés. *Az angol AJS, az amerikai HARLEY-DAVIDSON, a német DKW motorkerékpárok világszerte elismertek. Ugyan itt olvaszuk, de kisebb betűkkel: Az első kerék meghajtású DKW kiskocsi a „komoly túrakocsi, motorkerékpár árban.”* Úgy ám, tíz év előtt ez így volt.

Ezután majd háromoldalas komoly műszaki cikk számol be az angol T. T.-ről. Olvasunk a hajtú-szeleprugóról, valamint a négy fokozatú sebességváltóról, amit az előbbivel együtt, a Velocették első ízben alkalmaztak. Ugyanancsak a Veloknak volt 14 mm-es „bébi gyertyája”. *Kis lompitörőgököket alkalmaztak a Nortonok villáján, melyek nagyszerűen beváltak, olvassuk egy kép alatt. Idézet a cikkből. Ami a legérdekesebb: az emberi faktorok, az idegek faktora kezd mindinkább előtérbe nyomulni. A gépeket gyorsabbá tenni tudják a gyári sebességoszorkányok, de rajjon bírják ezt a versenyzők? Hát már nem nagyon bírják. Adja rögtön a cikkíró a feleletet. Most már tudjuk, hogy bírják, de most mi is megkérdezzük. Meddig??*

Bánhídy sikere a berlini repülőnapon. — Hunt (Norton) holland T. T. győztes! Végül egy kis hír a Hébli úr rovatából: *Ügyes újdonsággal lepte meg ismét a Vacuum Oil C. Rt. a motoros közönséget. Az újítás szerint a jövőben forgalomba kerülő valamennyi 2 literes visszaváltható Mobilol kanna-hoz kis tölesért mellékelnek stb., stb. Hát nem édes. Tölesért adnak az olajhoz. Ma az*

olajnak is örülünk — tölesér nélkül. Két kép. *Rotter Lajos 500-as FN gépéhez pányvázza ki sárkányját, melynek nyergében v. Hefty Friggés vitorlázik. Ez a kép ma már muzeális értékkel bír. A másik képről a két „világjáró”, a népszerű Király Tengely és Mórocz József néz ránk az 500-as Puch gépük mellől.*

Július 15.

Az Előgyújtás az akkor felállításra kerülő 0 km kő körüli tárgyalásokról emlékezik meg így: *— az egyik fő-fő hatóság azt ajánlotta, hogy rakják a szobrot a hídfőn az úttest kellős közepére. Ahol az autóbuszok beterválják egymás oldalát. És hogy a járművek el ne sodorják, hát azt ajánlották, hogy valami művészi, szép — vaskerítést kanyarításnak keréje.*


Eladási statisztika — anno 1932. Első félévben eladott gépek: *Puch 81, Méray 25, BS-A 15, Rudge 7, Ariel 6, Raleigh 6, Monet G. 4, Motosacoche 4, DKW 3.* Legszomorúbb kép tárul elénk a teherautók eladási statisztikájáról. *Az idén mindössze 23 teherautó került forgalomba. Kétségbeejtő!*

Mr. C. Cummins megtoldotta a magassfordulatú nyersolajüzemű sportmotor problémáját... Néhány érdekes részlet arról a konstrukcióról, melynek célja: kizárólag folttszításra kárhoztatni a benzint. Mi lett Mr. C. Cummins motorjával?

Jön az áramvonalautó? — kérdezi egy kétdoldalas cikk címe. A korát megelőző eszmefuttatás így fejeződik be. — Jól jegyezzük meg, nem mind áramvonalautó az, ami hegyes arcau laponas hegyes csúsan végződik. Még a versenykocsik sorában sem! Az áramvonal ma a lényeg félredobásával lett divattá. A divat azonban nem mindig szolgálja a haladást, még kevésbé a sebesség növekedést, avagy a gazdaságosabb üzemet. Az áramvonalnak pedig ezek a céljai. Ezelőtt 10 évvel írta e sorokat a „Motoros”.

Sajátítsuk el a csomagok felpakolásának művészetét! Kérdjük, minek?

Kis hirdetés: 1931. évi bajnokságot nyert 500 kcm-es királytengeles AJS versenygép eladó: Érdeklődni: Kozma, Bpest, I., Ora-út 16.




VICTORIA

minőségi
motorkerékpárok
körzetképviselője

Új és használt

Skoda

AUTÓK
eladása

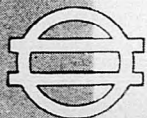
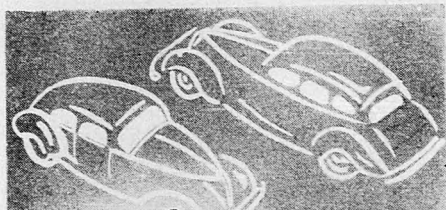


Autóalkatrészek és felszerelési cikkek. Kerékpárok nagyraktára.

Dr. LINTNER J.
V., Személynök-u. 16.
Telefon: 124-456.

A LEGERŐSEBB

IGÉNYBEVÉTELT IS
KÖNNYEN BIRJA A



VARTA AKKUMULÁTOR



**MINDÉG
TÖKÉLETES A
KRONPRINZ**

KERÉK
VEZÉRKÉPVISELET:

PERNYE KÁROLY

Budapest. VI., Jókai ucca 12

KPZ

A LEGKELLEMESEBB NYARALÁS
ZÁLOGA EGY

DKW

AUTO UNION



Vezérképviselet:

MAJLÁTH, Budapest, VI., Lehel-u. 2

Felelős szerkesztő és kiadó: KRAMER JENŐ.

Általános Nyomda és Grafikai Intézet Rt., Budapest, VI., Nagymező u. 3. Felelős igazgató: Dr. Uj István.