

ÁRA
40
FILLER

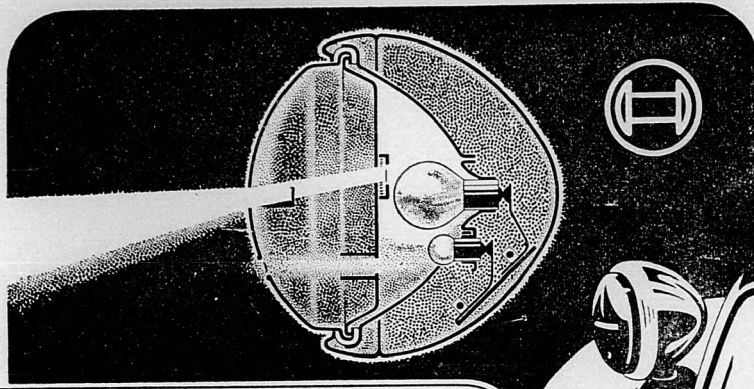
Autó Motor

XIV. ÉVFOLYAM 11. SZ. 1942 NOVEMBER 15

A. M. N. MUSEUM
HIRLAPOSZTALVA

Beérkezett a Gyorslevente
Bajnokság nagykate-
góriájának bajnoka,
Körmendy László (BMW 500)





BOSCH-REJTBETÉT előírásos és előnyös!

A BOSCH-rejtbetétek főbb előnyei általánosan ismertek: Beszerzésük olcsó, nem kell hozzájuk semilyen külön szerelés, (bepiszkolódás ellen különösen érzékenyek) még hosszú út után sem homályosodik el a belső, üvegezett fénynyílás. Szakemberek dicsérik a BOSCH-rejtbetét egyenletesen elosztott, jó rejtfényét. A BOSCH-fényszóróval felszerelt gépkocsikon és az összes motorkerékpároknál a BOSCH-rejtbetétek különösen jól oldják meg az elsötétítés problémáját. Magyarországon 105.564 eln. 35—1941. számmal engedélyezve. A BOSCH-REJTBETÉT-ről szívesen ad felvilágosítást bármelyik BOSCH-szolgálat, vagy tessék a vezérképviseltek írni:

BOSCH RÓBERT Kft. BUDAPEST
V., VÁCI-ÚT 22—24 TELEFON: 299-180

0682111

MUNKÁNK EREDMÉNYE:

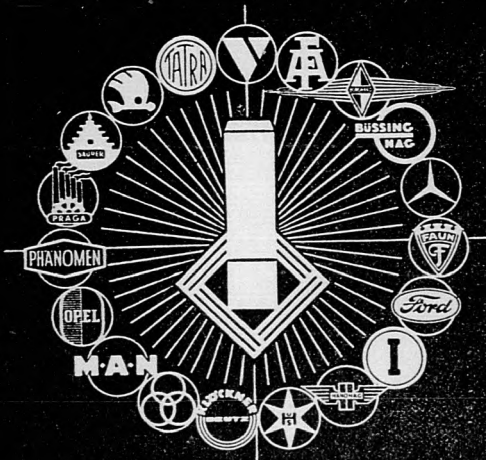


PÉK ISTVÁN
A CSEPEL
MOTOR-
SZOLGÁLAT

CSEPEL GÉPÉN
nyerte Magyarországot

1942. ÉVI
GYORSLEVENTE-
BAJNOKSÁGÁT

ÜZEM: V., FELKA-UTCA 6



IMBERT

FAGÁZGENERÁTOR
KÖZÉPEURÓPA LEGELTERJEDTEBB GENERÁTORA

Budapesten is kapható. Állítsassa át teherautóját generátor-üzemre, mert ezáltal mentesül a benzingondoktól.
Kérjen tájécsot az

IMBERT-GENERÁTÖREN-GESELLSCHAFT MBH, KÖLN
magyarországi vezérképviselétől
SUPPAN-KOLLERICH és TSA
Budapest, IV., Ferenc József rakparti 21. Telefon: 182-946

Előgyújtás

Kegyeletes ünnepség színhelye volt Mindenszentek napján a farkasréti temető, a magyar motorosok népes családja zarándokolt el Kozma Bandi sírjához, hogy néhány száz virággal és néhány őszinte sóhajjal áldozzon annak az emlékének, aki annyit tett a magyar motorsportért. Ott voltak a hajdani versenyzőtársak, a KTT résztvevői, mindenki, aki nemcsak becsülte, hanem ami ennél jóval több, szeretete szegény Bandit. Sokan állottak meg némán a néma sír mellett, sokan voltak, mert sokan szerették a fiatalon elköltözöttet. És az arcokon látszott, hogy nem az emlékek temetőjébe zarándokolt a nagy család, hanem az élet temetőjébe. Abba a temetőbe, melynek egyik sírja alatt nem halott pihen, hanem nagyon élő alszik. Akinek olyan hangos a hangtalan ajka, akinek olyan harsány a néma kiáltása, hogy halálában is lelkesíteni tud, küzdésre képes serkenteni a kis csapatot, a benne lobogó hatalmas fanatizmus tüzeből még mindig oda tudja ajándékozni azt a lángocskát, mely a fogékony lelkekben a motorsport, a motor iránti roppant fanatizmus magasan lobogó máglyájává tornyosodik.

Szegény Bandi biztosan szélesen elmosolyodott mélyen lent a föld alatt, amikor meghallotta a temető kapuján berobogó motorok ismerős hangját, azt a hangot, mely számára életet, életélt, utat, beteljesülést jelentett.

*

Megdöbbenéssel olvastunk a minap a közismert és rokonszenves volt autóversenyző és tejjgazda feleségének autóbalesetéről, mely a késő éjszakai órákban történt. Szerencsére a baleset nem járt végzetes következményekkel, mégis gondolkodóba ejtett mindenkit. Főleg abból a szempontból: csak nehezen képzelhető el az, hogy hölgyek éjnek évadján fontos közérdekből használják a gépkocsijukat. Ma, amikor minden csepp üzemanyaggal takarékoskodni kell, amikor az előírások indokoltan szigorúak és a büntetések súlyosak, ma egyszer és mindenkorra le kell mondani az éjszakai autózásokról azoknak, akiknek ez az éjszakai autózás nem a közérdek szolgálatában történik.

*

Befejeződött a gyorslevente motorke-rékpár bajnokság, öt pontszerző verseny, öt komoly és értékes erőpróba után avatta bajnokait a Leventék Országos Parancsnoksága.

Nekünk különös örömet okozott a bajnokavató ünnepség. Hiszen több mint tíz esztendeje küzdöttünk a rövidlátás, a meg nem értés ellen, mely egyszerűen nem akarta tudomásul venni, hogy a motorsportban roppant nemzetvé-

Most végre beteljesedett az, amiért éveig harcoltunk. A motorsport, a motorsportesemények engedélyezése és rendezése ma már nem potenciájában csökkent, de annál fontoskodóbban szövetségesdit mimelő egyesületi klikk kizárólagos joga.

És nem mulasztathatjuk el, hogy közönetet ne mondjunk azoknak, akik ezt az öt versenyt, akik ezt a bajnokságot megrendezték, akik hajdani versenyzői pályájuk tapasztalatait rendelkezésükre bocsátották azoknak, akiknek a mai nehéz időkből is módjukban volt rajtászlóhoz gyűjteni a gárdát.

*

AUTÓK ÉS MOTORKERÉK-PÁROK ÉJJELI KÖZLEKEDÉSE

A belügyminiszternek a légvédelmi készség alatti közúti közlekedés biztonságának előmozdítása tárgyában kiadott 1942. évi november 6-án hatályba lépett rendelete szerint a gépjárművek lámpáin a fényesökkenő berendezéseket csak a honvédelmi miniszter által a magánlakások és a járóművek fényforrásainak elcsósztatására megállapított időtartam alatt kell felszerelni. Az elcsósztatás kezdő időpontja (ezidőszert est 11 óra) előtt a fényesökkenő berendezéseket nem kell a lámpákra felszerelni, hanem azokat a járóműveken készenlében kell tartani és a közbiztonsági közegek felszólítására fel kell mutatni.

A gépjárművek vezetői városok és községek lakott területén a fényezőórákat csak elkerülhetetlen szükség esetén és akkor is csak lefelé vetítve és csak egy pillanatra használhatják.

delmi erők rejlének, hogy az országnak milyen mértékben van szüksége arra, hogy jó motoros ifjúsággal rendelkezék. De szavunk a pusztába kiáltó szava volt.

Megdöbbenő az a kíméletlen vezetői „technika”, mely a sötét utcákban közlekedő taxikat jellemzi. Hiába sötét az utca, hiába az erősen tompított világítás, a bérgepkocsik olyan iramban vágatnak a ködbe borult őszi éjszakában, akár fényes nappal. És szinte csodálatos, hogy a hatóságok nem tanúsítják azt a szigorít, melyre feltétlenül szükség volna. Pedig a baleseti statisztika erősen emelkedőben van.

*

És ha már a taxinál tartunk, arról is beszélnünk kell, hogy indokolt volna a faágazás taxik tarifájának csökkentése. A taxivállalatok annak idején az üzemanyag árának emelkedése címen kaptak engedélyt a fuvardíjak emelésére. A faágazás üzem pedig jóval olcsóbb, mint volt az üzem a régi motalkóárak mellett. Az átalakítással kapcsolatos költségek sem indokolják a magas tarifa fenntartását, hiszen a mai nagy forgalom mellett ez a befektetés igen hamar amortizálódik alacsonyabb tarifa mellett is.

Meggyőződésünk, hogy az Árelenőrzés Kormánybiztossága előbb-utóbb felfigyel és közmegegedésre rendezi az égető kérdést.



W E R K E A. G.
N E C K A R S U L M

MAGYARORSZÁGI VEZÉRKÉPVISELETE:

DÓRY ANTAL ÉS TÁRSA

MINTATEREM ÉS ÜZEMHÁZ:

BUDAPEST VI., ARADI-UTCA 44

TELEFON: 122-455, 121-944

MOTOROSOK! MOTALKÓ HELYETT FASZÉNGÁZ?

Nem,

Azt nem akarjuk állítani, hogy Szabó András feltalálta a melegvizet vagy éppen a puskaport. A mi Szabó Andrásunk sokkal realisabb álmokat kerget, illetve nem is kell neki elérhetetlen problémákkal foglalkozni, amikor itt van a legégetőbb kérdés megoldása, az üzmanyag hiányának pótlása.

Igy jutottunk el ahhoz a ponthoz, ahol Szabó András „feltalálónak” vált, (majd később Öncök is megfogják érteni az időzóna jelentőségét). Az történt ugyanis, hogy Szabó András, — aki oldalkocsi motorjával a lapkihordás fontos mesterségét végzi, — úgy találta, hogy roppant szűkösen jön ki a motalkó adagjából ezért tehát csinált magának, a teherautókon oly kiválóan bevált gázgenerátort.

Tudjuk, hogy Szabó nem az első, aki ilyesmivel foglalkozott. Külföldön már rég kísérleteznek ilyen és hasonló megoldásokkal (Az Autó Motor is beszámolt egy holland technikusról, aki szőlő kis-motorjára szerkesztett gázgenerátort), de gyakorlatban most találkoztunk vele először, amint hatalmas újsárgyűjtemekkel megpuzozott oldalkocsi motorjával elgurult mellettünk. Az oldalkocsi végére szerelt nagyobbaeska főzőüstszerű alkalmazhatóság és a különböző vastagságú csövek elárulták, hogy a néhány mázsás újsáccal terhelt motor nem benzinnel táplálkozik.

Azon melegiben meg is ragadtuk az alkalmat egy kis beszélgetésre, amely körülbelül így folyt le:

— Jónapot kívánok. — köszöntöttük a csomagok lerakása közben a motor vezetőjét — eladó ez itt? — mutattunk a generátorra.

— Nem eladó, de csak azért, mert még nem készült el teljesen — hangzott a válasz.

— Saját készítmény?
— Igen. Én csináltam, meg két komám segített. Talán teccik is ismerni az egyiket, a Gröger Fert. Én Szabó András vagyok, volt főző és gép-pótló. (E „vallomást” azután adta, miután megmondtuk, hogy az „Autó Motor”-ban fog megjelenni ez a beszélgetés.) Ezt az Arielt két esztendője vettem, de már akkor sem voltak meg a csikófogai (1929-es típus). Úgy augusztus vége felé vették fel a generátor gondolatát. Az ócskavasásnál megvettem a kazánt, azelőtt valamilyen kis boiler lehetett. Akkor aztán neki durvultuk magunkat és elkezdtük a furás-faragás!

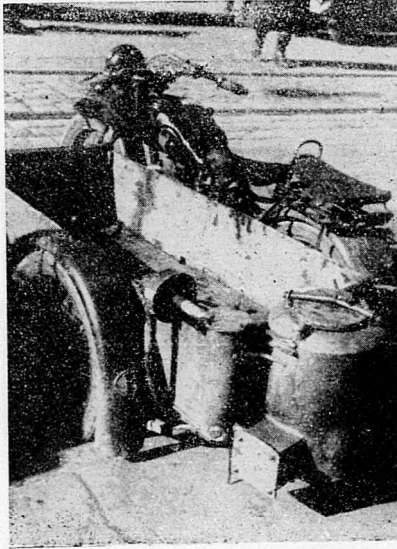
— Hogy kezdték el mégis?

— Hát így-úgy (szó szerint így választott).

Közben szeretettel simogatta az időtlen jószágot.

— Aztán első kísérletre jó volt?

— Jó a fenét. A legtöbb bajj a kondenz víz okozta. Próbáltuk azt ezzel-azzal lefogni, de ez csak nem jöttünk a nyitjára. Az indítás benzinnel történt, akár csak ma, de ha átváltás után leálltam, már nem tudtam újra indulni. Még benzinnel sem. Ma már túl vagyunk ezen a bajon is.



— Mi a tüzelőanyag?

— Faszén. Reggel, az indulás előtt öt perccel befűtök, csak indulhatok is.

— Mennyit egy töltéssel?

— Úgy cirku 80 km-t. Ehhez pedig len 5½-6 kg faszén kell, aminek 1:20

pengő az ára. Olcsóbb, mint a benzin, de hát nem is avégből kell ez nekem, hogy kisebb legyen a költségem, hanem hogy kevés a benzin.

— Mennyi idő alatt hozták össze ezt a generátort?

— Nem telt bele három hét, hogy üzembe helyeztem. De egyre tökéletesitem. Így például egy héttel ezelőtt szereltem fel ezt a ventlátort. Valaha klakson volt az istenadta. Most csak lenyulok a nyereg alá, ott van a kapcsolója. Egy gombnyomás és már cüg van a kazánban. Ezt akkor járatom, ha hosszabb ideig áll a motor.

— Arulja már el Szabó úr, mivel hártja el a kondenz vizet a motorból.

Megvakarja a farkóját. Látszik, nem igen akar erről beszélni.

— Nézze csak Szabó úr, ez sem lehet olyan titok, mert a generátorgyárak már régen megoldották ezt a kérdést.

— Hát az igaz is. Én ugyan nem tudom, hogy „ők” mivel szuperálnak, én fagyapótot használok, meg még egy vízest is közlelkeztettem.

— A „felfedezés” előtt olvastak szakönyvet vagy kikérték egy szakember tanácsát?

— Kérte a Sicc, de nem mi. Minek is az — kérdezte önmagától. — Van ez olyan jó, mint a gyári munka. Ennek sem több 30%-nál az erővesztessége. Sajnos, a súlya több, mint kellene. Lehet vagy 25-30 kg. Ha pénzem lenne, meg csinálnám vékonyabb lemezből a kazánt, akkor nem kéne ennyi hol' súllyal cepekedni.

— Mennyibe van a generátora?

— Hát úgy cirku van vagy... (összeráncolta a homlokát) van úgy 300 pengőbe. Igen. Annyiba bele jött. Mert teccik tudni, minden kísérlet csak pénz kérdé.

— Igaz lelkére Szabó úr, meg van elégedve a generátorjával?

— Már hogyne lennék megelégedve — mondta önérzetesen — ma már nincs is semmi bajom vele. Nem mondom, ha ké hengeres gépem lenne, mondjuk egy Herl', akkor még jobb lenne.

Kis szünet után.

— Hát azért szívesen elcsereálném benzinnel.

Azt el is hisszük.



VICTORIA

minőségi
motorkerékpárok
körzetképviselője

Uj és használt

Skoda

AUTÓK
eladása



Autóalkatrészek és felszerelési cikkek. Kerékpárok nagyraktára.

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

KERÉKJAVÍTÁS

KÜLÖNLEGES KEREKEK KÉSZÍTÉSE

KERÉKÁTALAKÍTÁS

MAGYAR ABRONCS- ÉS KERÉKGYÁR RT.

BUDAPEST, V., LÉGRÁDY KÁROLY-UTCA 5. TELEFON: 490-758, 298-298



*Magyar
nyersanyagból*



Magyar
Mobiloil

BEJEGYZETT VÉDJEGY

LICSÁJER JÁNOS

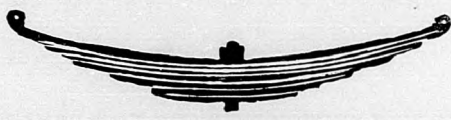
BUDAPESTI AUTÓRUGÓGYÁRTÓ

ÉS JAVÍTÓÜZEME
SPIRÁL RUGÓK KÉSZÍTÉSE

Specialista
az autórugók
gyártásában

Telefon:
134-555

MINDENFÉLE GYÁRTMÁNYU KOCSIKHOZ KÉSZ RUGÓK RAKTÁRON



BUDAPEST,
VIII., Thék
Endre-u. 14.

Telefon:
134-555

MI ÚJSÁG, HÉBLI ÚR?

— Hol járt, merre volt Hébli úr, hogy ilyen régen nem láttuk?

— Ott voltam, ahol dörögtek az ágyuk. De most hosszabb szabadságon vagyok és máris „felderítettem” a szakmai berkeket.

— Brávó, Hébli úr, halljuk a beszámolóját.

— Még nem voltam itthon megnősült az NSU-ék versenyzője, Schurmann Mihály. (Csak így bekerítve jegyzem meg, ha itthon vagyok, én bizony lebeszéltem volna.) Most már csak annyit mondok, hogy így utólag fogadja őszinte jókívánásaimat. A jókívánáság soha sem jön későn. Igaz. Szerkesztő úr?

— Igaz, Hébli úr. Adja át a mi szerencsekívánatainkat is a fiatal párnak. Mondja csak maga mindentudó Hébli úr, mi van a Calvin-téri kismotorosokkal?

— Mondhatom semmi. Juhász Jenő, a kismotorosok nesztora most a megszűnt Kálmán-téri Rex kút helyett a Boráros-téri Rex kút mellett található. Természetesen az egész „kaszinó” áttette telephelyét a Soroksári-úti (Boráros-tér mellett) benzinkúthoz. De azt tudja-e Szerkesztő úr, hogy most, 12-én 50 sebességtű gépkocsizó honvédet látott vendégül az FTC motoros szakosztálya.

— Hogyne, tudjuk, hiszen ott voltunk, már csak a korai lapzártja miatt nem tudtuk beszámolni, de majd a következő számban pótoljuk. Eladnánk a lap motorját, kit bízunk meg vele.

— Hát ha nem akarnak az urak csalódnai, akkor adják bizományba dr. Lintner János céghez a motort. Meglátják

milyen mintaszerűen lesznek kiszolgálva. A „legkomolyabb kereskedő” jelző illeti a céglónókat, az örökmozgó dr. Lintner, akinek az üzleti életben is tökéletes társa, fiatal felesége. A Lintner-házaspár népszerűsége együtt nő a megelégedett vendők táborával. Ha már Róluk beszélnek, ne felejtsem el bejelenteni, hogy a Lintner cég kerékpár eladásra is berendezkedett.

AUTÓ AKKUMULÁTOR AUTÓ VILLAMOSSÁGI CIKKEK TÖLTŐBERENDEZÉSEK ELEKTROMOTOROK KÉSZÍTÉSE, JAVÍTÁSA

„ERGON”

EGYETEMES VILLAMOSSÁGI VÁLLALAT

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

Németországban a generátor-gázüzemre való gyors átállás érdekében Speer miniszter, hadfelszerelési főbiztos érdekes rendelkezést bocsátott ki. A rendelkezés a hadfelszerelési ipar szolgálatába állított műhelyek tehermentesítését célozza és kimondja, hogy mindazok, akik tehergépjárműveiket idegen műhelyek igénybevétele nélkül képesek generátor vagy magas, ill. alacsonynyomású gázüzemre átállítani, az erre vonatkozó engedélyt azonnal, rövid úton kapják meg. Mindezek, továbbá azon gépjárműtulajdonosok, akik saját kezdeményezésre állítják át generátorüzemre kocsijukat, dieselüzemről való áttérés esetén 1000, benzínüzemről való áttérés esetén pedig 600 márka vissza nem fizetendő állami támogatást kapnak. Azok a gépjárműtulajdonosok, akik teherautójukat saját műhelyükben állítják át generátor- vagy más gázüzemre, előnyben részesül a személy-

Az 1942. évi (első) Gyorslevente Motorkerékpáros Bajnokság végeredménye

A zárójelben levő számok a Miskolc, Pécs, Szeged, Balaton, illetve budapesti versenyeken elért pontszámok. Győzelem 4, II, hely 3, III, hely 2, VI, hely 1 pont. A 0 pontot a IV-nél rosszabb helyen végzők, vagy e versenyen el nem indultak kapták.

Leventék 100 km-ig:

Bajnok: Pék István (0 4 4 4 3) 15 pont
2. Bohács Antal — (0 2 0 3 4) 9 ..

125 km-ig:

Bajn.: Szabó László (4 4 4 0 2) 14 ..
2. ifj. Kesjár János — (0 3 3 4 4) 14 ..

Polgáriak 100 km-ig:

Bajn.: Vágai István (4 4 4 0 2) 14 ..
2. Temesváry György (0 3 3 0 4) 10 ..

125 km-ig:

Bajnok: Schmidt József — (4 4 4 0 3) 15 ..

350 km-ig:

Bajn.: Kozma Ferenc (4 2 4 4 3) 17 ..
2. Mártonfalvy Tibor (3 4 1 2 4) 14 ..
3. Kiss László — (0 3 3 3 1) 10 ..

350 km felett:

Bajnok: Körmendi László — (4 3 3 0 4) 14 ..
2. Gutschy Károly — (0 4 2 4 3) 13 ..

Oldalkocsisok:

Bajn.: Ráday Ferenc (4 4 0 4 4) 16 ..

Katonák:

Legeredményesebb katonai versenyző:
Hajdók László.

CSEPEL MOTOR SZOLGÁLAT

ALKATRÉSZGYÁRTÓÜZEM

PAULINY LAJOS

TELESZKÓPVILLÁK ÉS SEGÉDMOTORALKATRÉSZEK ELADÁSA NAGYBAN ÉS KICSINYBEN

BUDAPEST, V., FELKA-UTCA 6

TELEFON: 298-258





A vezető motorkerékpár világmárkák



az 1942. évi Gyorslevente Bajnokság során 2 solo és 1 oldalkocsis

bajnokságban győztek



Polgári versenyzők csoportja,
350 kem-en felüli osztály.

**BAJNOK: Körmeny László
BMW 500**

A versenysorozat legeredményesebb honvédségi résztvevője:

Hajdók László PUCH 250



Polgári versenyzők csoportja,
125 kem-es osztály.

BAJNOK: Schmidt József PUCH 125

Mártonfalvy Tibor VICTORIA 350,
a polgári versenyzők 350 kem-es osztályában második: **Kiss László VICTORIA 350,** harmadik.



Polgári versenyzők csoportja,
oldalkocsis osztály.

BAJNOK: Rády Ferenc BMW 500

A leventecsoport 125 kem-es osztályában második:

ittj. Kesjár János PUCH 125



STEYR-AUSTRO DAIMLER-PUCHMŰVEK



A kis Kesjár és a kis Puch nem ismertek akadályt.

Hírvivő motorkerékpáros versennyel FEJEZŐDÖTT BE A GY. B.

Majdnem igazi békebeli hangulat ömlött végig a Hármashegyben, a múlt hó 25-én, a reggeli órákban. A napsütötte hegyoldalon egymásután „söpörtek” fel a versenyző és versenytnéző motorosok. Nagy napja volt ez a fiatal Gyorslevente alakulatnak, ugyanis a Gy. B. futamához gyülekeztek a versenyzők. — számszerint 144 (!) és az érdeklődők száza. Azok pedig, akik nézőként jöttek el a Hármashatárhegy mögötti völgybe, nem fáradtak hiába, érdekes, helyenként izgalmas, néhol vidám sportszórakozásban volt részük.

Közel három órát vett igénybe a terepfutam, amelyet egy ehhez szervesen kapcsoló 102 km-es túraút követett, a Dobogókő érintésével Esztergomon keresztül Aquinkum-i céllal.

*

A hegy csúcsán épült Horthy István vitorlázó repülőtelep kapuja előtt folyt a műszaki átvétel. *Pathó*, mint műszaki biztos alaposan és ami legfontosabb: gyorsan ügyködött. A már átvett és startengedélyezett motorok libasorban vonultak le a völgybe levő starthelyhez. Minekutána még tellett az időből, a már „felszámozott” versenyzők lepték el — szigorúan gyalogosan — a zászlókkal kijelölt pályát. A terepfutamot egy 200 m-es egyenes vezetett be, amit időre kellett teljesíteni. (Ez az időszak is elég hepe-hupás volt), de ami ezután következett, az már felért egy igazi triállal. Volt ebben árok, kapaszkodó, lejtő fékpróbákkal súlyosbítva. A terep egyenetlenségeinél csak az előző napi esőzések következményei okoztak na gyobb gondot a fiúknak. Jellenző erre *Vágai* startja, aki keeses bájítáncot lejtve háromszor fordult meg maga körül a Mátra túlpörgő kereke közöttében. Nem tudni miért, de igen sokan, a mért szakasz után sem akarták visszavenni a gáz és vadul, bródszeidolva nyargaltak tova, veszélyeztetve a zászlók közé állított, menetirányt mutató honvédek testi épségét. Derék katonáink, ügyes testesellej félre ugorva, a közönség harsány biztatása között, mindig kikerülték a „száguldó veszedelmet”.

Sajnálatra, de egyben csodálatra méltó volt: 1. az a fiatal levente, aki gyenge fizikumával, de határtalan akaraterejével képes volt végigtolni motorját az emelkedő részekben. A vége felé már annyi ereje sem volt, hogy az eldült gépet felemelje. 2. az a bácsi, akinek elszakadt a kuplung boudenje és ennek ellenére megakarta csinálni a feladatokat. Természetesen nem tudta, háromszor-kilencszer lendült neki, de egyszer sem sikerült. 3. az a másik bácsi (ne haragudjék a bácsiért), aki ugyan csak hasonló porszivóval indult. De hogyan. Lábán pantoló, fején divatos szürke kalap, a felöltője nagy göncbe-gyűrve a „paklitartóra” spárgázva. (Bizonyára a tízórai is a kabátban volt.) 4. Nagy István, aki „tethezálló” oldal-kocsiba préselve nem tudta elég gyorsan mitfaherri képességeit csillogtatni. Ami annyit jelentett, hogy mire kihámozta magát az ülésből, már teljesen visszaacsúsztak az árok fenekére, ergő többet kellett felfelé tolni.

Még folytathatnók, de nincs elég helyünk.

A szülő nagymotoroknak, mint már mondtuk, nem okozott nagy problémát a terepverseny, annál inkább a vezetőknek. Rossz volt nézni azt a fejtelenséget, amit egyesek a lejtős fékpróbánál véghez vittek. A legtöbbjük figyelmen kívül hagyta az első féket. Voltak olyanok is, akik a rendező „fékezz” jelzésre vad La Conga lábrángatással keresték a fékpedált. Még nézni is rossz volt. Eredmény, még a harmadik vonal után sem tudtak megállni, sőt, a motorjuk is leállt, ami külön büntető pontokat jelentett. Egyetlen mentő körülmény szól mellettük; a gyakorlat hiánya. No se baj, majd jövőre több alkalomuk lesz.

Még lenne egy kézenfekvő tanácsunk a kezdő versenyzőkhöz. Mint minden sporthoz, úgy ehhez is ajánlatos az elmét is igénybe venni. A motorversenyzés nem csak rohanásból áll. Sőt. Az öreg rókák és az ifjú titánok, mint *Körmeny*, *Kesjár* nem száguldottak ott, ahol erre semmi szükség nem volt. Szóval gondolkodtak.



A bajnokságot nyert Kozma (DKW) óvatosan ereszkedett le az árokba.

A 102 km-es túraverseny legnehezebb szakasza a Dobogókő agyagos szerpentinje volt. „Kenődtek“ is a kiskatonák. *Schmiedt* már kereste is a helyet, hogy hol „kössön ki“ a hosszú jobb kanyarban, de a végén — brodszeizolva bár — szárazon uszta meg. *Körmendy* kétszer is belekancsintott a szakadékbá, de igen huszárosan kivágta magát a zürből. Mondta is az Aquinkum-i célban. — *Nagyon kellett zavarnom, hogy lerázzam Gutschy erőlyes támadásait. Én csak a BMW-m gyorsaságával tudtam az ő nagyobb rutinját egalizálni.*

Akkor még nem tudták az eredményt és így kölesönösen ugratták egymást.

A verseny után felvonultak a Gyorsleventék a Hősök Terére, ahol *Kudriczy István* ezredes, a Leventék Országos Parancsnoka többek között ezt mondta beszédében.

— *Nem esaládtunk Bennetek! Akkor, néhány hónapja, márciusban a szívetekben kinőtt mozgalom születése napján az Ifjúság Országos Vezetője szólott! Hozátok. Hangsúlyozta, hogy a magyar csapatok évszázadokon át folytatódó adalainak a gyorsmozgás, a lendületes támadás volt a fő rugója. Egykor lovassnépként száguldottunk keresztül Európán és a mindent elsűprő irammal támadó magyarokat az egész világ rettegte. Ezt soha ne feledjétek! Mi ismerlettük meg a népeket a gyorsháború, a villámharc fogalmával.*

— *A magyar motorsport hajnalhasadását köszönhetjük Nektek.*

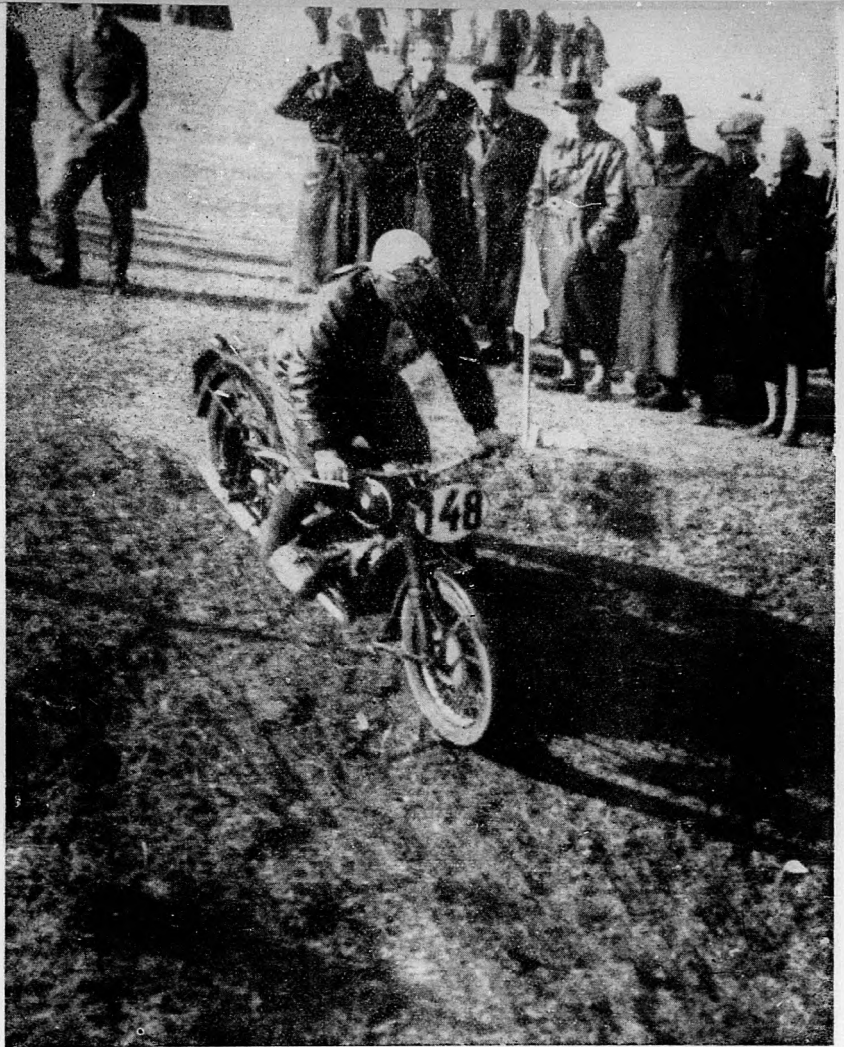
— *A Ti bátor, férfias kiállásotok, kitartó munkáéok bizonyította be az országnak, hogy a motorsport is, — mini minden sport — honvédelem.*

Az összes polgári bajnokok a sportért lelkesedni, de ha kell áldozatot hozni tudó FTC soraiból kerültek ki. Figyelemreméltó teljesítmény.

Részletes eredmények. Leventék 100 kem. 1. Bohács A. (BMG). 2. Pék J. (Csepel). 3. Makári J. (DKW). 125 kem. 1. ifj. Kesjár J. (Pueh). 2. Mány Horváth E. (Pueh). 3. Szabó L. (Ardie). 250 kem. 1. Chajma J.



Pék (Csepel) a starthelyhez siet.



Öreg rókákat megszerényítő biztonsággal futotta le Körmendy (BMW) a terepversenyt. Képünkön az egyik mély árkot „strucolja“.

(Ardie). 2. Pártos O. (DKW). 3. Csizmarek I. (Pueh). 350 kem. 1. Kudelka T. (Horex). 350 kem felett. 1. Szücs I. (Zündapp). Polgáriak 100 kem. 1. Temesváry Gy. (Mátia). 2. Hováth K. (BMG). 3. Vágai I. (Mátia). 125 kem. 1. Forray B. (NSU). 2. Szücs L. (Pueh). 2. Schmiedt J. (Pueh). 250 kem. 1. Szabó L. (Pueh). 2. Döry P. (NSU). 2. Hajdók I. (Pueh). 350 kem. 1. Mártonfalvy T. (Victoria). 2. Kozma F. (DKW). 3. Schurmann I. (NSU). 350 kem felett. 1. Körmendy L. (BMW). 2. Gutschy K. (Zündapp). 3. Borbás L. (BMW) Oldalkocs. 1. Rády F. (BMW). 2. Dömök L. (BMW). 3. Zsábó Gy. (BMW).

Mit mondanak a Bajnokok

Leventék. Pék István 100 kem kategoria. — *Mindent a munkaadómnak, a Csepel Motor Szolgálatnak köszönhetek. A cég adta azt a Cs. M. Sz. villás Csepelt, amellyel bajnok lettem. Igazán hálás vagyok ezért a Cs. M. Sz.-nek.*

Szabó László 125 kem kat. bajnoka. — *Természetesen nagyon örülök a bajnoki címnek és most már remélem, megnyasson-jom is szívesebben fogja megengedni a további versenyzést.*

Polgári versenyzők 100 kem-ig. Vágai István (Mátia). (Hosszabb unszólás után!) — *Hát, igen. Bajnok lettem, de azért éppen úgy fogok továbbra is dolgozni, mint eddig. Vagy talán még jobban, — fűzte hozzá szerényen.*

125 kem-ig: Schmiedt József (Pueh 125).

(Öt bezzeg nem kellett biztatni. Nagy nyilatkozó.) — *Szép volt, jó volt, csak rövid volt. Már annyira belejöttem, hogy most rossz lesz abbahagyni. Szerénytelenség nélkül mondom, nem volt nehéz ez a bajnokság. Úgy értem, — siet a magyarázattal — hogy nem elég erős a konkurencia.*

350 kem-ig: Kozma Ferenc (DKW). — *Sokat köszönhetek Majláth Mihály cégnek, ahol dolgozom. Feletteseim megértették a Gyorslevente versenyek fontosságát és támogatták is. Nekik is megköszönöm a bajnokságot.*

350 kem felett: Körmendy László (BMW 500). — *Büszke vagyok erre az eredményre és most melegiben leszögezem, hogy ha Gutschy lett volna a bajnok épp úgy megérdemelte volna, mint én, mert mindketten alaposan megdögtünk. Most, hogy kezdő létemre bajnok lettem, valószínűleg leteszem a lantot és abbahagyom a versenyzést. Inkább a sportszervezésből akarom kivenni a részem. De ezt ne tessék megírni, mert ez az elhatározásom még nem végleges.*

Oldalkocsik: Rády Ferenc (BMW). — *Őt versenyen indultam, négy versenyt nyertem. Így lettem bajnok. Segítőársam fivérem, aki utasom volt és a mindig hű BMW-m.*

A bajnoki táblázat a 140. oldalon.

TERVSZERŰEN TAKARÉKOSKODJUNK TÉLEN...

A tél a régi, békésebb és motalkósabb években is ellensége volt gépjárműnek és tulajdonosának. A tél beálltával rengeteg megoldásra váró probléma tornyosult, a hűtőtakarótól a szélvédőmelegítőn át a fagyálló olajig terjedt az a szinte végtelen sor, amelynek minden egyes egységével meg kell birkózni. A békés években mindez csak anyagi kérdés volt, ma ennél több: beszerzés kérdése. És ami ennél is súlyosabb: fogyasztás kérdése. Télen ugyanis *több üzemanyag fogy*, mint nyáron. Ezen változtatni nem lehet, viszont kellő hozzáértéssel és ügybuzgósággal tetemesen csökkenthetjük a téli többletfogyasztást.

Miért nagyobb télen az üzemfogyasztás? A válasz igen egyszerű: mert hideg van! Az üzemanyag, mint tudjuk nemcsak arra szolgál, hogy energiát termeljen, de egyben tetemes része alakul át hővé, mert a motornak el kell érnie a kellő üzemi hőfokot. A hűtővizet és a motort az elégett *motalkó hőenergiája melegíti fel*, tehát a motalkó egy része ennek a célnak szolgálatában ég el. Télen alacsonyabb a hőmérséklet, hidegebb a hűtőben levő víz, hidegebb a motor, érthető, hogy több motalkó fogy el a felmelegítés szolgálatában. És mivel hidegebb van: *gyorsabb a lehűlés* is az üzemszünetek alkalmával.

Hogyan takarékoskodunk télen? Gondoskodnunk kell arról, hogy a hőszigetelés minél kisebb legyen, védjük a motort, a hűtőt, igyekezzünk az egész motorrendszert állandóan melegen tartani, illetve védeni a lehűléstől. Az erre a célra szolgáló *hűtő és motortakarók* nem kell bemutatnunk, hiszen mindenki ismeri őket. Viszont sokan vannak, akik nincsenek egészen tisztában azzal, hogyan kell őket alkalmazni a takarékoság jegyében.

Már a motor beindítása alkalmával gondoskodnunk kell arról, hogy a hűtővíz minél gyorsabban melegedjen fel. A korszerű gépkocsi hűtője 10 vagy több liternyi vizet fogad be, ennek a tíz liternyi hideg víznek felmelegítése a 80–85 fokos üzemi hőmérsékletre egészen *tekinthetetlen üzemanyagmennyiséget* emészt fel. Ne hagyjuk magunkat megtéveszteni attól a látszattól, hogy aránylag rövid

bemelegítés után is útnak indulhatunk a kocsiikkal. Hiába indultunk útnak, a felmelegítés folyamata tovább tart és tovább fogy az ehhez szükséges motalkómennyiség. Ezt csak annyiban vesszük észre, hogy amíg nem kellőképpen meleg a motorunk, mélyebbre kell taposnunk a gázpedált, több gázt kell adnunk. Aki nek tehát módjában van, az a téli indítás alkalmával töltsen fel hűtőjét gázon vagy kályhán stb. felmelegített vízzel. A világítógáz nincsen korlátozva, tehát misem akadályoz meg bennünket abban, hogy induláskor *felmelegített vizet* töltsünk a hűtőbe. Már halljuk az ellenvetést: mit tegyenek azok, akik fagyálló hűtővizet használnak. Meg kell nyugtatnunk az ellenvetőket: kevesen fognak az idején télen fagyálló hűtőfolyadékot használni. A fagymentesítő anyagok vagy glicerines, vagy szeszes keverékek. Ez a két anyag ma igen ritka, a *glicerín és glikol*, mint hadifontosságú nyersanyag a *polgári fogyasztásnak teljesen elérhetetlen*. A fagyálló folyadékok mai típusai — ha ugyan lehet ilyesmit kapni — legfeljebb faszeszt (metilalkohol) tartalmaznak, ez a rendkívül könnyen illó és aránylag alacsony hőmérsékleten forrásnak induló anyag amúgy is csak órákig vagy legfeljebb napokig fagymentesít, hiszen igen hamar illan, forr, gőzölög és párolog ki a hűtővizéből, legfeljebb a szaga marad meg, a szag azonban csak az orrot esavarja, a fagyást nem gátolja meg. Vannak nagyon bőlesek, akik fagyálló folyadék helyett a még kapható *Protegomot*

ajánlják. (Meg kell sügnünk, hogy bár a Protegom gumikonkonzerválásra való, vegyi összetétele mégis nagyszerű fagymentesítő anyaggá avatja még akkor is, ha előállítói — erről nem tudnak. De kérjük nem továbbadni ezt a tippet. És főleg nem elárulni, hogy mérsékeltébb fagyban a 10–20%-os Protegomoldat legalább olyan jól fagymentesít, mint a legvalószínűbb 5–10%-os glikolos vagy glicerines keverék. Hogy drága? Még mindig olcsóbb, mint az új hengerblokk!).

De térjünk vissza az eredeti gondolatmenetre. Ha rászánjuk magunkat a valóban kényelmetlen, de rengeteg üzemanyagot megtakarító forróvízes rendszerre, ne feledjük el a következőket: 1.) az esti leállításnál nyissuk ki a vízleeresztő csapot, hogy a hűtővíz *utolsó cseppje* is eltávozzék és 2.) ne féljünk attól, hogy a hűtővízbe beöntött meleg víz elrepeszt a hideg hengerblokkot vagy hűtőt. A blokk és a hűtő akkor reped, ha meleg állapotban hideg vizet töltünk bele. Természetesen nem gondolunk lobogóan forró vízre, csak *60–70 fokosra*.

Aki magángarázsban áll a kocsiával és ipari áramvezeték áll a rendelkezésére, az úgy is megoldhatja a kérdést, hogy kisebb *vízforralót* sülyeszt a hűtőbe. De még ennél is jobb megoldás a minden elektrotechnikussal könnyen megkonstruálható és elkészíthető melegítőspirál fix beépítése a motor és a hűtő között levő gumicsövezetekbe. A gyakorlati tapasztalatok szerint *80–120 wattos* ilyen fűtő elegendő ahhoz, hogy az egyébként is jól betakart és fűtött helyiségben levő motor reggelig örízze a könnyű és takarékos beindításhoz szükséges 50–60 fokos hőmérsékletet. Ez legfeljebb *10 x 20 filléres* napi kiadást jelent, tehát nem emeli lényegesen az üzemi költségeket, viszont havonta jónéhány liternyi motalkó megtakarítását eredményezi. Egyet azonban ne feledjünk el: a fűtőt a motor és a hűtő közé *alul* iktassuk be, tehát ott, ahol a csövezetek a hűtő alsó részébe torkollik. Mert a meleg víz felülre száll és ha a fűtőt a felső összeköttetésnél iktatnók be, úgy felül forróvá válnék ugyan a hűtővíz, alul jéghideg maradna.

A hűtőtakarót mindig hűtőmérével kombinálva használjuk, azaz a hőmérővel ellenőrizzük az üzemi hőmérsékletet és ügyeljünk arra, hogy a hűtővíz fel ne forrjon. Ma keveset járunk, rövid ideig jár a motor, közben sokat áll. Gondoljunk erre még a leállás előtt és hagyjuk a hűtővizet — a hűtőtakaró zárásával — majdnem a forráspontig felmelegedni, hogy majd lassabban hűljön.

MOTOROSOK!

Motorzománcozást,
ducozást a többszörös
magyar bajnoknál

KESJÁR JÁNOS-nál

végeztessék.

Budapest, VII, Rózsa-u. 38/a

Telefon: 228-517

"*Atte-Lochheed*"

FÉKALKATRÉSZEK, FÉKFOLYADÉKOK, SZELEPÜLÉSEK STB. STB.

JURID

FÉKBETÉTEK, KAPCSOLÓTÁRCSÁK, TENGELEK, KÖTŐTÁRCSÁK

MAHLE

OLAJSZŰRŐK, LEVEGŐSZŰRŐK, DUGATYUK

JÁRITZ ISTVÁN

BUDAPEST

VI., JÓKAI-UTCA 20.

Telefon: 119-033, 114-965

Autórúgók és spirálrúgók

BÁN LÁSZLÓ

V. Vág-utca 5. — Telefon: 291-121.

Gyártás és javítás, készrúgók minden márkához raktáron.

ING. ABT ISTVÁN

műszaki nagykereskedő

Budapest, VI., Jókai-utca 6. I. emelet

TELEFONSZÁM: 121-853

MOTORLÁNCOK

BELZER

CHROMVANADIUM

SZERSZÁMOK

A télen különösen nélkülözhetetlen szivatót okkal-móddal használjuk. A szivató arra a célra szolgál, hogy *benzinen rendkívül gazdag* keverék jusson a motorba. Ha a szivató be van kapcsolva, úgy a fogyasztás a normálisnak többszöröse. A szivatót tehát csak az indításnál használjuk és ne csak akkor zárjuk, amikor a *már felmelegített* motor nem bírván megemészteni a túl zsíros keveréket, köpködni és lődözni kezd. Szokjuk meg tehát azt, hogy abban a pillanatban, amikor a motor már a gázpedállal való „játszás” nélkül is pörögni képes, azonnal *zárjuk el a szivatót*. Ha a fent ajánlott melegvizes indítást alkalmazzuk, úgy a szivatóra csak éppen *néhány másodpercnyi* ideig van szükség.

Nagyon ügyeljünk arra, hogy motorunk mindig a kellő üzemi hőmérsékleten dolgozzék, az egyik szemünk tehát legyen állandóan a hűtővíz hőmérőn. Ha a hűtővízünk nem elég meleg, azaz nem zártuk el eléggé a hűtőtakarót, úgy a *pluszfogyasztás* *íjesztően nagy lesz* és huszadika helyett már tizedikén nem lesz mint „apritanunk” a tartányunkba. Ne reszeljük tehát a fáradságot és szálljunk

ki a kocsiból, ha a hűtőtakarót szabályoznunk kell.

Nagyon jó szolgálatot tesznek a gépházatét burkoló melegítő borítások, szükség esetén a háztartás körül található ócska és impregnáló szerrel kezelt takaró is megteszi, azt mindenkinek a fantáziájára bizzuk, miképpen erősíti meg. *hevederrel* vagy *patentkapcsokkal*. Akinek kevés a fantáziája, az tartson konziliumot valami tehetséges kárpitossal, karosszériással. Ha a takaró vagy pléd nagyon ócska és így kevésbé tetszetős, úgy borítsuk be vele *belülről a gépházatét*, ez a megoldás kissé rosszabb, mint a külső borítás, mégis hozzásegít ahhoz, hogy motorunk lassabban hűljön. Vanak elmés egyének, akik deszkából és hasonló anyagból építenek téle feneket a motor alá, a régi jó sucepléhek mintájára. Ez a megoldás kitűnő, mert a *motor aludról is hűl*.

Látjuk, hogy mik a téli takarékoság alapfogalmai. Aki meg is fogadja a tanácsokat, az bizony jó *néhány kamrára való* motalkót ment meg attól, hogy ne szolgáljon másra, mint a téli utcák vagy országutak fűtésére.

NSU SAROK

Annyi esemény zajlott le az utóbbi napokban az aradiutcai NSU-házban, hogy külön fejezetet érdemel.

Mindenekelőtt változás állott be a Döry és Kováts kft.-be, amennyiben Kováts Emil üzletrészét Döry Péter, Döry Antal öccse vette át. A cég új neve: Döry Antal és Tsa kft.

Döry Péter nevével már több ízben találkozunk a Gyorslevente-versenyek eredménylistáin, természetesen NSU-színekben. Ha nem csatlódnak, rövidesen olyan ismert és népszerű lesz úgy a sport, mint a kereskedelem berkeiben, akár a bátyja.

A napokban érkezett Budapestre Döry Antal, egyhetes németországi úttjáról. Neckarsulmi látogatása nem volt eredménytelen. Még az ottartózkodása alatt nagyobb szállítmány NSU-t indítottak el a budapesti képviselő címére. Amint Döry Antal szavaiból kivettük, nemcsak Neckarsulmban, hanem még több nagy ipari városban is járt. Ezekről az úttjáról egyelőre még nem akart beszélni. Majd tavasszal, mondta jelentőségteljesen.


„Ki a Tisza vizét issza, vágyik annak szíve vissza” — tartja a közmondás. Van is ebben valami. Páthó Gyula, aki nemrég lépett ki a Döry és Kováts kft. kötelékéből, amint most értesültünk, ismét az NSU-házba teszi át a rezidenciáját. A kellemes modorú bajnokunk, az NSU-vevők örömeire, ügyvezetője lesz a Döry Antal és Tarsa kft.-nek.

A francia ipar racionalizálásának következtében a gépjárműgenerátorok előállítása terén is jelentős eredményeket ért el. A racionalizálási akció előtt Franciaországban kerekén 500 gyár több mint 450 típusú gázgenerátort állított elő. A racionalizálás során mindenekelőtt 300 gyárat kikapcsoltak a generátorgyártásból, miután ezeknek irracionális termelése az ipar erőfeszítéseit károsan befolyásolta. De a típusrengtegben is nagy tisztogatást végeztek a franciák úgy, hogy 1943 január 1-től kezdve 200 gyár összesen 19 típusú gázgenerátort állíthat elő, még pedig 10-féle fagázgenerátort és 9-féle közzégenerátort.

Dániában vállalat prosperál, mely géprongyok és munkásruhák tisztításával foglalkozik és ezekből jelentékeny mennyiségű olajat, zsírokat és festékanyagokat termel ki. Érdekes, hogy a géprongyokból átlagosan 35% olajat vonnak ki. A vállalat olyan jó eredménnyel dolgozik, hogy immár Svédországban, Finnországban és Norvégiában is leányvállalatokat alapít. A vállalat természetesen a nagy gyárakkal karöltve végzi munkáját, így az egyik dán hajógyár pl. hetenkint 6000 munkásöltönyt ad be tisztításra.

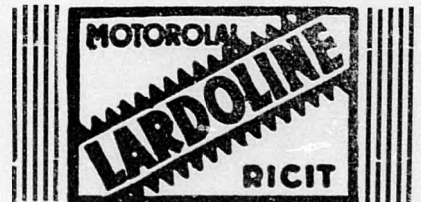
Németországban a gépjármű rendszámok a jövőben magukra a gépjárművekre festhetők fel. A rendszám tábla tehát nem kötelező többé, hanem a rendszám bármely alkalmas helyre, pl. sárvédő stb. felfesthető. Az előírás attól is eltér, hogy a felvétel helye síkfelület legyen, csupán a jó olvashatóságra helyez súlyt. A rendszám nélkülözhetetlen a keret is, ha az alapszínűtől eléggé eltér.

A japán védelem alá került francia Indókinában jelentős nyersgumi-készletek halmozódtak fel, melyek nem találnak utat a világpiacokra.



CORDANTIO

a tökéletes autópneu





MINDÉG
TÖKÉLETES A
KRONPRINZ
KERÉK
VEZÉRKÉPVISELET:
PERNYE KÁROLY
Budapest, VI., Jókai ucca 12



A LEGERŐSEBB

IGÉNYBEVÉTELT IS
KÖNNYEN BIRJA A



VARTA
AKKUMULÁTOR

**1942. ÉVI MAGYAR GYORSLEVENTE
MOTORKERÉKPÁROS BAJNOKSÁG**

Kazma Fecene

DKW

gépen, a 350-es osztály

BAJNOKA

A DKW DIADAL TRADÍCIÓ!

VEZÉRKÉPVISELET: **MAJLÁTH M.** VI., LEHEL-UTCA 2