

ÁRA  
40  
FILLÉR

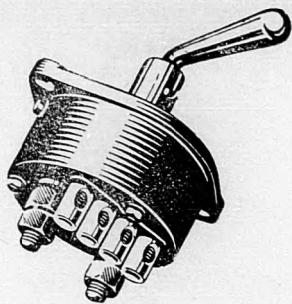
# Autó-Motor

1941. Szeptember 15.

XIII. ÉVF. 9. SZ. 1941. SZEPTEMBER 15

Tihanyi körverseny:  
Főlényes biztonsággal  
hozta célba gyors DKW-ját  
IFJ. POP ISTVÁN, a  
kétszeres erdélyi bajnok.  
Felv. Autó-Motor





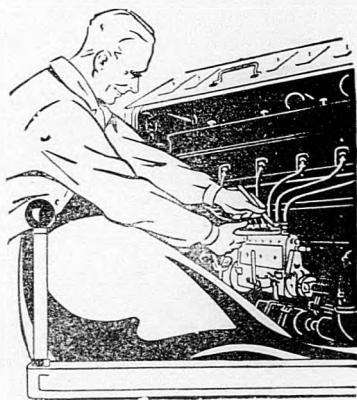
# Bosch

## TELEPFÓKAPCSOLÓ

Takarékoskodni kell az akkumulátor árammal! A kúszó áramok okozta veszteséget megszünteti a telepfókapcsoló, mellyel az autó egész elektromos berendezését áramtalaníthatjuk, egyetlen kézmozdulattal. Megakadályozza a leállított, vagy várakozó gépkocsi zárlatkozta kigyulladását és **legbiztosabb védelem autótolvajok ellen.** Személykocsikhoz SSH 15/10 Bosch telepfókapcsoló ára P 10. — felszerelve kb. plusz AOK felár . . . P 15. —

**BOSCH RÓBERT KFT.**

90131/15



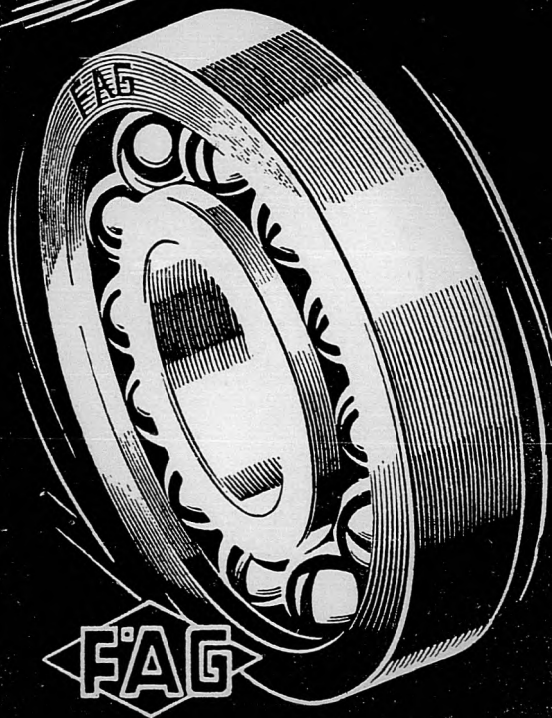
*Ne várja meg,  
míg kihagy és leáll  
a Dieselmotor,  
már teljesítmény-  
csökkenésnél vizsgálta meg  
a befecskendező  
berendezést*

A **Diesel Service** különleges szakértelmet és műhelyfelszerelést igényel. E tekintetben is megbízhat a **BOSCH SZOLGÁLATOKBAN**, ahol **izzófejes Bosch-gyertyák, nyersolaj fuvókák, nyersolaj szűrők** és más Diesel befecskendező alkatrészek mindig kaphatók.



**BOSCH RÓBERT KFT.**

B U D A P E S T



**FAG**  
**GOLYÓCSAPÁGY**  
**KÉPVISELET**

**HESZ ÉS TÁRSA**

BUDAPEST, VIII., PRÁTER-U. 22

TELEFON: 131-715 ÉS 135-155

## Előgyújtás

Legutóbbi számunk Előgyújtás rovatában táviratot közöltünk a Főkapitány úrhoz címezve. És kértük, hogy rendelje el a gyengefényű és a gyalogjárdákról láthatatlan közlekedési lámpák sürgős reformját. Nos, tengeteg levelet kaptunk ezzel kapcsolatban olvasóinktól, akik felkértek bennünket, hogy a kérdést ne vegyük le a napirendről: hát nem is vesszük. Viszont, szavunk nyilván a pusztában kidőltök volt a szava, mert semmi jele nincsen annak, hogy valami is történne ebben az ügyben. A lámpák fénye éppen olyan gyenge, mint azelőtt és az útkeresztvezéseken várakozó gyalogjárók csak éppen sejtani tudják a színváltozásokat különösen akkor, amikor világosan süt a nap.

Megnyugtatótlán közöljük: a rendőrség tervbe vette az összes útközépen elhelyezett közlekedési lámpák kicserélését, helyettük a már több helyen a gyalogjáró szélére felszerelt és bevált lámpák kerülnek. A kicserélés irama azonban lassú, nagyon lassú. Az útkeresztvezések közepén elhelyezett lámpák izzóit erősebb fényűre kicserélni a legrosszabb esetben egy-két nap alatt lehet. A forgalombiztonság megköveteli, hogy az ügyben haladéktalanul történjék intézkedés. Mert ha a közlekedési rend megköveteli, hogy a gyalogos csak akkor lépjen az útestre, amikor erre szabad jelzést kap, úgy ezt a szabad jelzést félreérthetetlenül és jól láthatóan kell megadni. És nem találgatásra és önkéntelen szabálytalanságra nevelni azt a gyalogjárót, aki — ilyen is akad — egyébként be akarja tartani a forgalom szabályait.

\*

Általános a panasz, hogy egyes gépkocsiszínek — magyarul garázsok — túlzott árakat követelnek a leállított kocsik őrzéséért. Ami azzal jár, hogy azok, akiknek nincsen sem kedvük, sem pénzüik a nem is használt kocsitól való elmentésért megfizetni a havi 25-50 pengőket: alkalmi fészerekben ássák azokat el. Hogy a szélnek-esőnek, pornak kitétt kocsik mennyire romlik, azt a műszakilag kevésbé képzetek is megértik. A gépkocsi viszont ma: nemzeti vagyontárgy. Nem volna célszerű, ha éppen a nemzeti vagyontárgy-jelleg érdekében hatósági intézkedés történe. Még mielőtt a sokezer, E betű nélkül szülőlködő kocsik ócskavassá válna?

Számtalanszor sürgettük a kéktaxi ipartestülethez és a szürketaxi vállalatokhoz címezve a bérgepkocsivezetők megrendszabályozását. Hiszen minden autós jól ismeri azt a kíméletlen és sokszor embertelen vezetési technikát, melyben a taxisofozók jeleskednek. Ákik kicsapják az indexet és hátra sem nézve, bevágának a hátuk mögött haladó orra előtt, akik előzés közben kíméletlenül kiszorítják az úttest többi használoit. Ákik ezer és ezertele módon kellemtelenednek.

Kétségtelen, hogy a taxisoknak nehéz a helyzetük, mert sietniük kell. De sietni úgy is lehet, hogy betartják a gépjárművezetésnek azokat a meg nem írt udvariassági rendszabályait, melyek az autóvezetőre egyaránt kötelezőek, akár diplomata az illető, akár kiérdemesült — kocsis.

Nem gondolunk egyelőre másra, mint a taxivállalatok, illetve a taxiipartestület felvilágosító és figyelmeztető beavatkozására. Talán ennyi is elég.

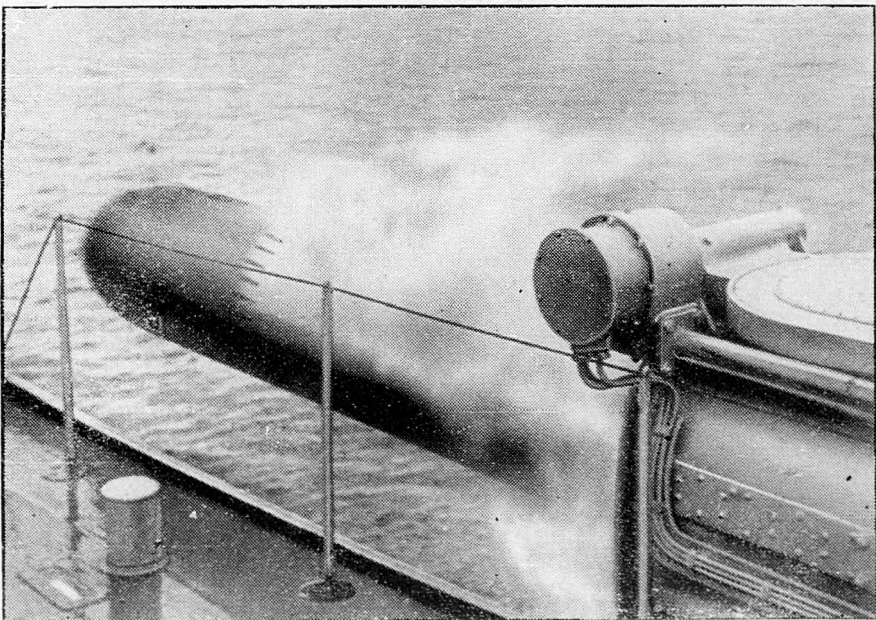
\*

Komoly sportsiker volt a tihanyi motoros Nagydíj. Annak ellenére, hogy a tavalyi nagydíj óta nem volt komoly verseny, motorosaink mégis túlszárnyalták az eddigi eredményeket és úgy mentek, mintha helenként volna TT vagy GP. Ahol alkalom nyílik a tudás gyarapítására. Kell ennél meggyőzőbb bizonyíték arra, hogy motorosaink tehetsége és lelkesedése nem mindennapi? A mai rendkívüli helyzet nem kedvez a motorsportnak. Nincsen ver-

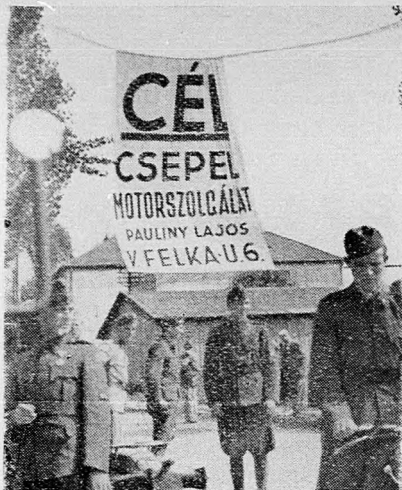
seny, nincsen üzemyanyag és nincsen versenygép. És a sok nincsen között mégis sikerült komoly, értékes és izgalmas versenyt nyélbeütni. Mi ebből a tanulság? Ne hagyjuk egészen elsüllyedni a hajót. Mert jönnek majd a kedvező szelek, amikor a most szárnyaszegett hajó ismét vígan fogja szelni a habokat.

\*

A népszerű fiatal regény- és színdarabíró a minap úgynevezett színes kroit írt az egyik komoly napilap vasárnapi számában. A cigarettázó és vezetésközben beszélgető autóvezetőről kanyarított magának — egyéb hiányában — témát. És közben olyanokat mondott, hogy a vezetésközben cigarettázó és beszélgető vezetőt szeretné felfelfoizni. Nekünk természetesen vajmi kevés a közünk ahhoz, hogy kitűnő fiatal írónk kit és hogyan, miként és mikor óhajt felfelfoizni. Még azt se bánjuk, ha a tasi államát, vagy az autóvezetőket egyikét-másikát, cigarettázó vagy beszélgető példányát akarja felfelfoizni. Sőt azt se bánjuk, ha nem marad meg az óhaj mellett és szavalás, illetve krockizás helyett cselekedni kezd. És így azt se bánjuk, hogy majd az illető autóvezető amúgy istenigazában visszafelfoizza a jeles szerző urat olyan gyökeresen, hogy utána fülzúgás következtében nemhogy cigarettázni vagy beszélgetni nem lesz kedve, de — színes kroit sem fog írni hosszabb ideig, illetve felgyógyulásáig az autóvezetőkről. Áldás, békesség...



Ez a lövedék egy többbezer tonnás hajót is el tud süllyeszteni...

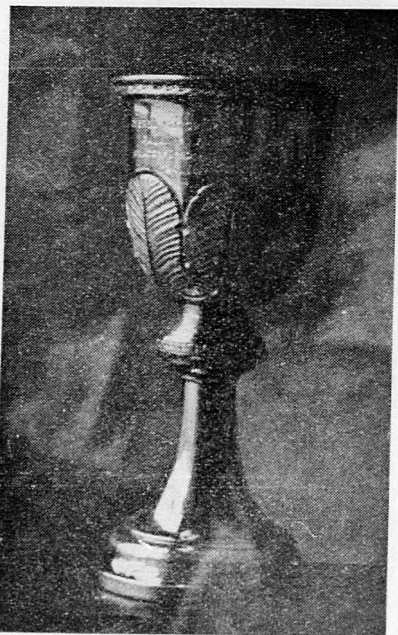


A füredi célt „megszállta” a katonaság.

## 265 km-t 106-os, illetve 87 km. átlaggal

A Balatoni Sporthét egyik leg-eredményesebb sporteseménye volt a Budapest—Keszthely—Balatonfüred 265 km-es nyílt országúti sebességi versenye, amelyen a kismotorosokon kívül a gépesített honvéd alakulatokból is indult néhány motorerékpáros. A verseny híhetetlen szenzációja dr. Zsótér Bertalan által vezetett Mátra 100 teljesítménye volt. Ez a szűnyognyi motoroska 87,4 km-es átlaggal ért a füredi célba. Aki túrázott már — nagykozsival — az tudja csak értékelni ezt a valószínűtlen eredményt. Ehhez az átlaghoz százás tempót kellett tartania.

Vágainak „nézeteltérése” támadt néhány apró szárnyással, ami miatt kénytelen volt Szántód után „kényszerleszállni”.



A Csepel Motor Szolgálat által a Balaton-körül versenyre felajánlott serleg.

A verseny másik nagy meglepetése Marjai szkv. (BMW) csodálatos 106 km-es átlaga volt. A le nem zárt útvonalon ilyen tempó kifutásához „ember kell a gátra”. Marjaiban új motoros tehetség tűnt fel és merjük remélni, hogy a jövőben gyakrabban fogjuk a versenyeken viszontlátni BMW-je nyergében.

Ugyancsak ez vonatkozik Bogyai szkv.-re, aki az erősen igénybe vett honvédségi 350-es Puchján ugyancsak kivágta a rezet. Ki tudja, még hány ilyen nagyképességű versenyző van a honvédségnél, akikre nagy szüksége lenne a mostoha sorban sűrűlő magyar motorsportnak. Ezeket is gyakrabban szeretnénk látni a kockás zászló előtt.

### Részletes eredmények:

1. Marjai szkv. (BMW), 2 óra 50 p., 106 km átlag, 2. Bogyai szkv. (Puch 350), 3. Szász hdgy., 4. Hajdák örm., 5. Jakab tizeres. —

Kismotorok. 1. dr. Zsótér (Mátra 100), 3 ó. 05 p., 87,4 km. átlag, 2. Pápai (Mátra), 3. Guidár (Csepel), 4. Petró (Csepel) 5. Lovász (CsCsepel).

## CSEPEL MOTOR SZOLGÁLAT

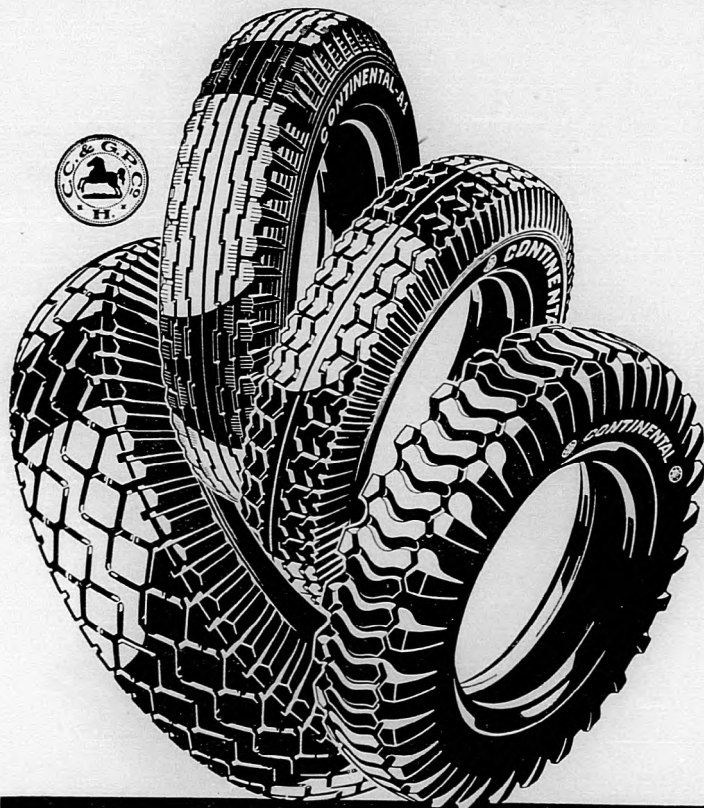


ÉS JAVÍTÓMŰHELY

PAULINY LAJOS

*Csepel segédmotoros kerékpárok és alkatrészek eladása nagyban és kicsinyben.*

[CSÁKY-U. 22 ÉS PANNONIA-U. 25 KÖZÖTT]  
BUDAPEST, V., FELKA-U. 6. TEL.: 298-258



# Continental

## CONTINENTAL GUMIKERESKEDELMI KFT.

BUDAPEST, V., SZÉCHENYI RAKPART 19

Komoly harcieszköz, vagy csak blöff az úgynevezett

## SZTRATOSZFÉRA BOMBÁVETŐ?

A hadijelentések sorában több ízben olvashattunk sztratoszféra bombázókról, olyan harcigépekről, melyek a sztratoszférában, tehát 10.000 méternél nagyobb magasságban repülve vetik le bombaterhüket a kiszemelt célokra. A minap Oslót támadták az angol R. A. F. sztratoszféra bombázói és három bombát dobtak a norvég főváros külterületére — jelentette a Német Távirati Iroda — és kárt csak a szerte-hulló üvegszilánkok okoztak anélkül, hogy bárki is megsebesült volna.

Mi a sztratoszférikus magasságokból történő bombázás célja? Az elgondolás az, hogy a tízezer méternél magasabban szálló repülőgépvédve van a földi elhárítással szemben, a légvédelmi lövegek lövedékeinek hatástávoltságán túl, nagyrészt felhőktől takartan láthatatlanul és csupán különleges fűlélkészülékkel hallhatóan közelítheti meg célját és még csak az ellenséges vadászgépek beavatkozásától sem kell tartania. Hozzájárul ehhez a megrepítés okozásának lehetőségére, hiszen az észrevétlenül közelítő gép már ledobta bombaterhét akkor, amikor elhanyagolja a légvédelmi riasztójelzést. Ez az elmélet. De miként fest a gyakorlat?

### A ritka levegő és az akciósugár

A sztratoszféra repülőgépek jelenlegi legkorszerűbb alakjának is alapvető hátránya az igen kis hatósugár. Aki csak kissé is tisztában van a motorok természetrajzával, az tudja, hogy a motor üzemanyaga nemcsak benzin, hanem oxigén is, mely a benzin elégéséhez szükséges. Benzint a teherhordóképességnek megfelelőleg — és a bombaterh kárára — még elég tekintélyes mennyiségben vihet magával a bombázó, az oxigént viszont a levegőből szippantja a motor. A sztratoszférikus magasságokban a levegő igen ritka, oxigéntartalma igen csekély. Ami a gyakorlatban annyit jelent, hogy a nagy benzinfogyasztású motor is teljesítményének csupán töredékét tudja adni a tízezer méternél nagyobb magasságokban. Eppen ezért sokszorosan túlméretezett motorokra van szükség, óriási mértékben emelkedik a gép önsúlya, ami viszont az üzemanyagmennyiség és a bomba-terher súlyát korlátozza. Megértjük tehát, miért aránylag igen csekély a sztratoszféra bombázók akciósugara? illetve bombaterhe?

### Minusz 45–55 C fok

A nagy magasságokban igen ritka levegő azonban nemcsak a motorok teljesítményére van káros hatással, de igen kellemetlenül hat a gép személyzetére is. Most nem akarunk arról beszélni, hogy mit jelent a 10.000 méteres magasságban kánikulai időkhöz is minusz 45–55 fok Celsius hőmérséklet, hogy ez a rettenetes fagy a legkörmönfontabb melegítőberendezés ellenére is milyen benítően hat. Csú-

pán az oxigénben szegény és igen ritka, alacsony nyomású levegő hatásait lássuk. Az oxigénhiányon különleges légzőkészülékekkel, megfelelő mennyiségben adagolt tiszta oxigéngázzal még csak lehet valahogyan segíteni, a levegő igen alacsony nyomását és annak élettani következményeit azonban — műszaki okokból — alig lehet csökkenteni. Hiszen ehhez légmentesen elzárt és mesterséges nyomás alá helyezett fülkékre volna szükség, ami tekintélyes falvastagságot és súlyos, nagyon komplikált műszaki berendezést követelne.

A sztratoszféra bombázó személyzetének tehát dacolnia kell azokkal a rendkívül kellemetlen élettani tünetekkel, amelyeket az alacsony légnyomás, a levegő oxigénhiánya és a rettenetes fagy okoz. A ritka levegő és az alacsony légnyomás erős vérzékenységet okoz, a legkisebb külbehatásra alig csökkenthető vérzés lép fel, hiszen az erek falára nem hat megfelelő külső nyomás, azok rugalmas fala távol, emelkedik a vérnyomás, aluszékonyság lép fel. Laboratóriumi állatkísérletek során a légnyomás csökkentése következtében igen gyakran sokszerű eszméletlenséget és szívbénulást észleltek még akkor is, ha a nyomást csak fokozatosan csökkentették és számtalan olyan tünet jelentkezett, mely igen fontos életjelenségekre hatott gátolag.

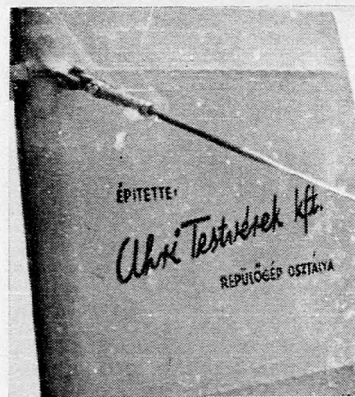
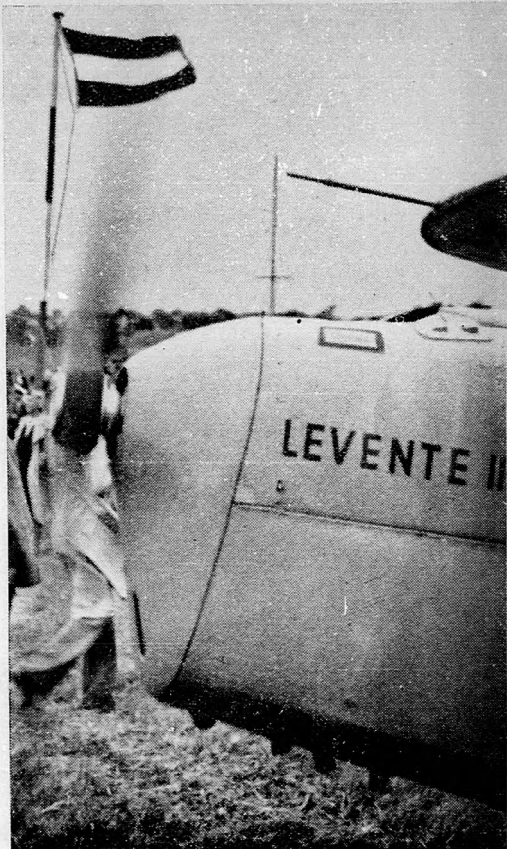
### Harcérték?

De tegyük fel azt, hogy a gép és a személyzet dacol ezekkel a nehézségekkel és vizsgáljuk azt, hogy a rendkívüli magasságokból ledobott bombáknak, illetve azok pusztításának mi a harcértéke?

A repülőbombák erős romboló hatásúak, viszont repeszhatásuk aránylag csekély. Ennek oka egyszerűen az, hogy robbanótöltetük nagy, de a faluk vékony, tehát a robbanás pillanatában nem is képződhet annyi repeszdarab, mint például a lövegek vastagfalú repeszgránátjaival. A repülőbomba tehát természeténél fogva holt célok leküzdésére, roncsolására, illetve rombolására alkalmas. A romboló lövedékek viszont aránylag kicsiny az úgynevezett hatás-sugara, melyen belül romboló hatást tud kifejteni. Önként következik ebből: a repülőbombának lehetőleg telibe kell találnia a kiszemelt célt, vagy legalább is töle olyan közelben talajt érnie, hogy a cél a hatásos rombolósugáron belül fektüdjék. Ha ez nem sikerül, úgy komoly romboló hatásról beszélni sem lehet, legfeljebb erkölcsi hatásról, aminek hadászati jelentősége magas erkölcsi fokon álló polgári lakossággal szemben igen csekély.

### Miért csekély a célszabatosság?

A sztratoszférikus magasságokból ledobott bombákkal majdnem lehetetlen akár csak kielégítő célszabatosságot



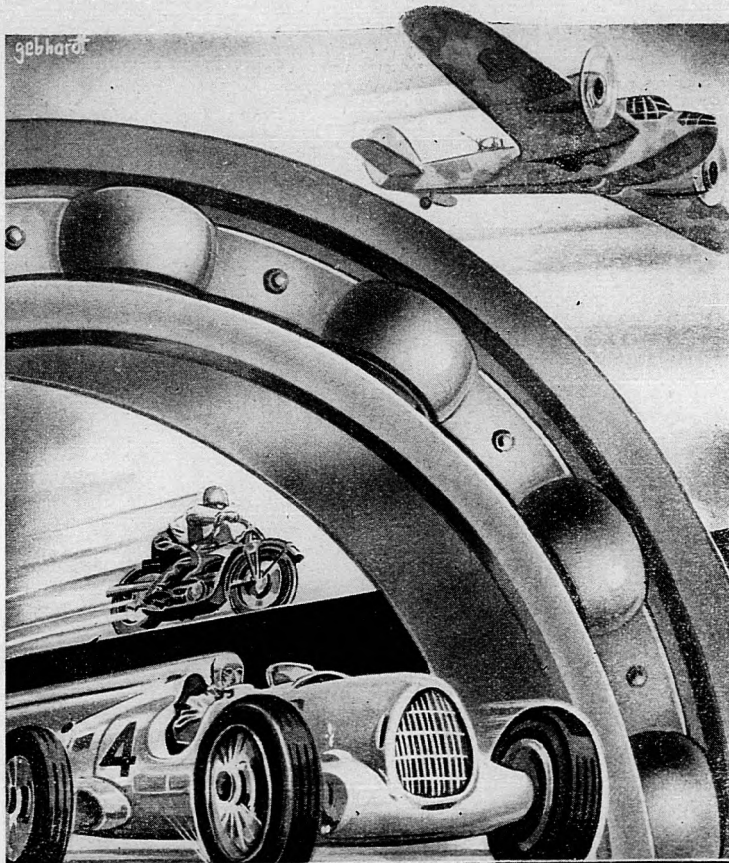
A Sporthét repülőnapján mutatkozott be a legifjabb magyar repülőgép, a Levente II. A minden tekintetben nagyszerű géppel remek műrepülést végzett Albrecht királyi herceg, akit még a start előtt figyelmeztette Ujri Imre, hogy a gép csak néhány órát töltött a levegőben. Albrecht ennek ellenére mégis felszállt és amit mondta, a Levente II.-vel nagyon megvolt elégedve.

**CYKLOP**  
GARAGE — SERVICE  
a város középpontjában  
**CSÚSZÁSTGÁTLÓ**  
**PNEUMATIK RECÉZÉS**  
**HIDRAULIKUS EMELŐ**  
Teljes service P 10.-  
VII., Nagyatádi Szabó-utca 24.

elérni. Hiába rendelkezik a vezető, illetve a bombakioldó-berendezés kezelője a legpontosabb műszerekkel, hiába használja a legkorszerűbb, vagy akár a „legtitkosabb” célzóberendezést: 10.000 vagy ennél is több méternyi magasságból a célt még véletlenül is alig lehet eltalálni. Mi ennek az oka? Elsősorban az ilyen magasságból ledobott bombának igen nagy a rövideje. Viszont: minél nagyobb a röpidő, annál nagyobb a szórás és annál jobban jelentkezik a különböző légáramlatok térítő hatása. A különböző magasságokban többnyire különböző irányú és sebességű légáramlatok uralkodnak. A légáramlatok természetesen igen jelentős mértékben térítik el pályájától a lefelé lulló bombát, mely így nem az ideális és a ledobó gép sebessége által megszabott ívben zuhan, hanem a szó szoros értelmében kalimpál a légáramlatok hatására. Hogy az így a „szelek szárnyára” bocsátott bomba hol ér földet, azt még az a matematikus sem tudja kiszámítani, aki az összes légrétegekben az adott pillanatban uralkodó légáramlást ismeri. De nemcsak a légáramlás, hanem a légnyomás is befolyásolja a bomba útját. Minél ritkább a levegő, annál kisebb a légellenállás, annál nagyobb a bomba sebessége és viszont. A légnyomást a bombavető személyzete legfeljebb abban a magasságban észlelheti, melyben a gép tartózkodik. Hogy a mélyebben fekvő rétegeknek mi a légnyomása, arra csak legfeljebb következtetni lehet. És az uralkodó légnyomás olyan mértékben befolyásolja a bomba útját, hogy a pontos célzás még akkor is lehetetlen volna, ha a dobás pillanatában semmiféle légáramlás nem uralkodna.

Látjuk tehát, hogy a sztratoszférikus bombázásnak milyen óriási nehézségei vannak. A gépek irtózatosan drágák, különlegesen kiképzett és testileg egészen rendkívüli módon ellentálló személyzetre van szükség, kicsiny az akciósugár és célszabatosságról még csak beszélni sem lehet. Így nem lehet más következtetést levonni, hogy a nagy hangon feltalált sztratoszféra bombázók, repülő „erődök” és társaik inkább a blöffök birodalmába tartoznak, melyekkel legfeljebb kellemetlenkedni lehet, de harcászati szempontból értékes eredményt elérni alig. Legfeljebb véletlenül lehet velük eltalálni a célt olyan óriási anyagpazarlással, mely nem áll arányban az esetleges eredménnyel.

Az eredményes bombázás elengedhetetlen kelléke a célszabatosság. Ennek érdekében teremtették meg a zuhanóbombázókat és az úgynevezett szöcske-repülőgépeket, melyek a földközépen haladva találják el halálos pontossággal kiszemelt céljukat. Úgyanezt sztratoszféra bombázóval elérni műszaki lehetetlenség ma és az lesz évszázadok múlva is, amint az a fentebb elmondottakból szűrődik le.



**SKF**  
**SVÉD GÖLYÖSCSAPÁGY RÉSZVÉNYTÁRSASÁG**  
**BUDAPEST IX. ÜLLŐI-ÚT 55.**

*Szakkérdésekben köztudomás szerint az „Autó-Motor“ mérvadó!*

**VÉDJE ÉLETÉT, EMELJE VEZETÉSI BIZTONSÁGÁT,**  
**szereztesse autójára**

**SZILÁNKMENTES ÜVEGET**

**Thorax és**  
**Peka**  
**világmárka**

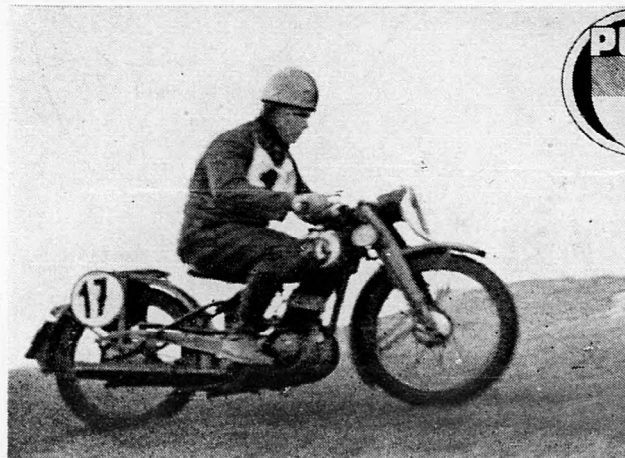
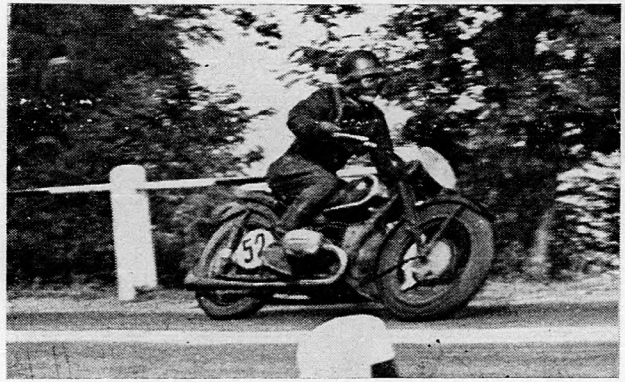
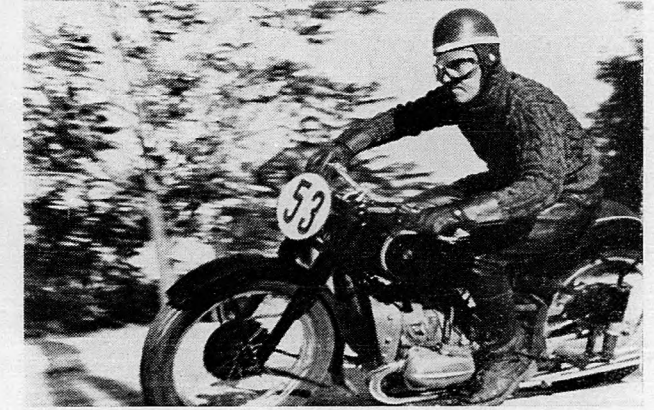
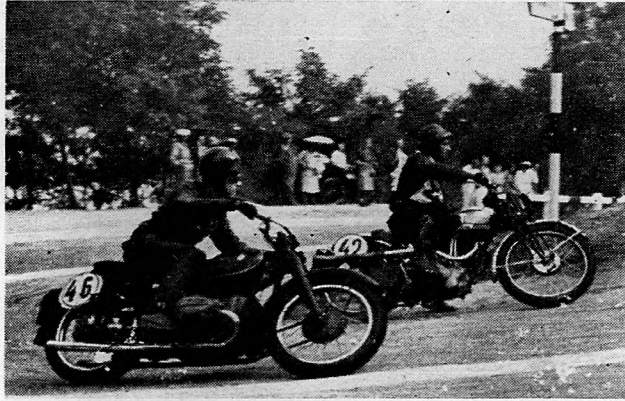
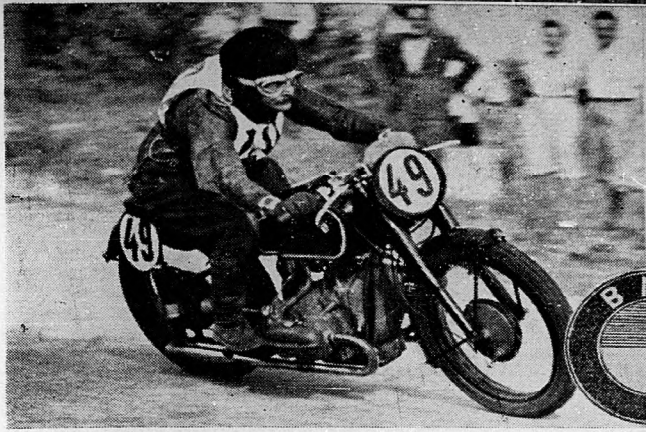
**Kovács ÜVEGCISISZOLÓNÁL**  
**VI., SZABOLCS-UTCA 18/B**  
**TELEFON: 493-996**  
 Régi szilvédőüvegeit becsereéljük

*Az „Autó-Motor“ független mindentől és mindenkitől!*

A túldoldali képek aláírása. Fentről lefelé: Vagy 140-el húz el Kozma (BMW) a kissé elnyújtott felső egyenesben. — Az utas hibájából majdnem orrukra álltak Rádyék (BMW) a felső hajtűben. Még így is kategóriagyőztesek lettek. — Rendek dr. esodát művelt öreg BMW-jével. — Hegyen-völgyön „átneveltatta” Kesjár a kis 125-ös Puchját, amivel nemcsak kategóriagyőzelmet, hanem a nap

II. legjobb idejét is futotta. — A 45-ös Banai (BMW) menésén meglátáztott a K. T. T. munkája. — A lelazult porlasztó ütötte el Schmidtet a jobb helyezettől. — Demjén (BMW) nagy rüssel előzl Szeifftet (Norton) a felső hajtűkanyarban. — Mint kezdő jól szerepelt Szabó (Puch) e nagy motoros erőpróban.

(Autó-Motor felvételei.)



# A FEKETE FÜST

## az üzemanyagprédálás jele

A kipuffogógázok színéből és szagából a hozzáértő autós többnyire következtetni tud arra, hogy vajjon a motor jól avagy rosszul van beállítva. Azt azonban a legtöbb mazzola is tudja, hogy ha a kipuffogócsőből vastag fekete füstfelhő száll, úgy a motor benzinben túlgazdag keveréket kap.

Miért fekete az „agyonetetet” motor kipuffogófüstje. Egszerűen azért, mert a motor nem tudta megemészteni a beszívott friss gázt, nem volt képes azt tökéletesen elégetni és a benzin vagy motalkó energiaforrásának, azaz széntartalmával jelentős része elhasználatlanul távozott fekete, szénzemékben igen gazdag füst alakjában. A fekete füst tehát mindenképpen arra vall, hogy valami nincs rendben és többet fogyasztunk a kelletténél. Vagy túlsok a benzin a keverékben, vagy pedig szűken adagoljuk a levegőt. A karburátor főfűvókájának kicserélésével (kisebb fűvókát), vagy a levegőtörök átállításával (nagyobb torkot) segíthetünk a bajon.

A karburátoron való házi szabályozást nem ajánljuk még a gyakorlottak sem. A mai porlasztók rendkívül komplikált és így nagyon érzékeny műszerek, melyek fűvókái bizonyos összhangban vannak egymással, mondhatni kiegészítik egymást. A főfűvóka kicserélése alkalmával többnyire a porlasztó egyéb szerveit is újra kell beszabályozni és erre csak az képes, aki a porlasztónak minden csínját-bínját jól ismeri és nem téved el a fő, a lassújárat, a levegő stb. fűvókák labirintusában. Aki avatatlán kézzel nyúl a karburátorhoz, az többet árt, mint használ és ha néhanapján sikerül is a beszabályozás, ezt inkább a szerencsének, mint a hozzáértésnek kell a számlájára írni.

A benzinben túlgazdag keverékkel futó motor kipuffogásának a szaga is jellegzetes, inkább „üzemanyag”, mint olajszagú. Nagyon nehéz a szagbeli különbséget pontosan elmagyarázni, de ha kipuffogócsővünkől motalkószagú és csípős illatú gáz távozik, úgy biztosra vehetjük, hogy valami nincs rendjén és többet fogyasztunk, mint amennyit a mai motalkójegyes világban illene.

A gyújtógyertyák vizsgálata alkalmával is következtethetünk a karburátorbeállításra. Ha a gyertya körmei zsirosak és feketén égettek, úgy ezt általában az olajnak tulajdonítják. Pedig igen gyakran nem a túlsok olaj okozza ezt a tünetényt, hanem a túlgazdag gázkeverék. Ha motorunk jól van beállítva, úgy a gyertyák körmei csak világosan barna színt mutatnak, szárazak és az ismert fekete olajos koromnak a nyomát sem látjuk sem a belső szigetelőtesten, sem pedig a lémelektrodókon.

Ha tehát motorunk fekete füstöt okád, vagy kipuffogógáza erősen motalkószagú, úgy haladéktalanul vegyük, illetve vetessük elő a karburátort. Az újraszabályozásért kiadott összeg nem jelentős, viszont havi adagunkkal sokkal több kilométert tudunk majd megtenni.

**„Ate-Lochheed”** FÉKALKATRÉSZEK, FÉKFOLYADÉKOK, SZELEPÜLÉSEK STB. STB.

**JURID** FÉKBETÉTEK, KAPCSOLÓ TÁRCSÁK, TENGELYKÖTŐ TÁRCSÁK

**MAHLE** OLAJSZŰRŐK, LEVEGŐSZŰRŐK, DUGATTYUK

MAGYARORSZÁGI VEZÉRKÉPVISELETE.

**JÁRITZ ISTVÁN**  
BUDAPEST  
VI., JÓKAI-UTCA 20.

Telefon: 119-033, 114-965

**AUTÓ AKKUMULÁTOR**  
**AUTÓ VILLAMOSSÁGI CIKKEK**  
**TÖLTŐBERENDEZÉSEK**  
**ELEKTROMOTOROK**

**KÉSZITÉSE, JAVITÁSA**

**„ERGON”**

EGYETEMES VILLAMOSSÁGI VÁLLALAT

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



EREDMÉNYEK A

**TIHANYI MOTORKERÉKPÁR**

**KÖR- ÉS TEREPPERSENYRŐL**



6 állt a starthoz, ebből



2 az I. helyen kategóriagyőzelmet aratott



2 a II. helyen végzett



2 a III. helyet biztosította.

**EZ A MEGBÍZHATÓSÁG!**

**DÖRY ANTAL**, a 350-es kategória győztese  
a nap harmadik legjobb idejét futotta

**HILD KÁROLY**  
a terepverseny 250 kcm-es osztály győztese

ifj. **LÉNÁRT ISTVÁN**,

a sok ezer km-t futott öreg 250-esével  
III. lett kétkompresszoros versenygép után

**PATHÓ GYULA**

az oldalkocsi-osztály II. helyét foglalta el

**GYULAI ISTVÁN** és **KOVÁTS EMIL**

a II. és a III. helyen osztottak a 350-es kategóriában

**AZ NSU-NAK NEMCSAK A SZÉRIA,**  
**HANEM A VERSENYGÉPEI IS MEGBÍZHATÓAK**

**DÖRY és KOVÁTS Kft.**  
**BUDAPEST, VI., ARÁDI-UTCA 44**

# A magyar motorsport élniakarását visszhangozta a

## Tihanyi Nagydíj

Balatonfüred, szept.

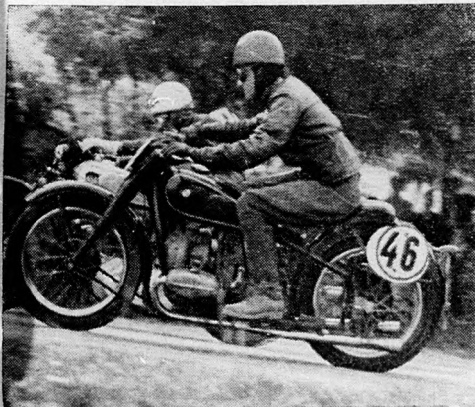
Bizony sajnálhatják mindazok, akik nem voltak ott 7-én Tihanyban... pontosabban a rév és a Biológia közötti 5 km-es emelkedőkkel és kanyarokkal tarkított körkúrt, ahol az év egyetlen motoros esztája zajlott le.

Verseny volt ez a legjavából. Még a régi idők nagy versenyeihez szokott nézők is főkéletesen ki voltak elégtve; gördülékeny rendezés, izgalmas sport és nem utolsósorban remek idő — ebből a három tényezéből adódott a II. Tihanyi Motor-kerekpár Körverseny.

Bár a jelenlegi körülmények egyáltalában nem kedveznek a motorsportnak, mégis több mint félszáz nevezés adott súlyt a megboldogult T. T.-k méltóvá fejlődött tihanyi körversenyének. Azt is örömmel kell megállapítanunk, hogy a nagy mezőny anyaga válogatott volt — úgy versenyzőben, mint gépben. Nem kevesebb, mint 6 gyári, illetve kifejezetten versenygép állt a starthoz, amelyből 3 kompresszoros, kettő pedig szerződéses gyári versenyző által nyergelt motor volt. A többi is mint szériagépből hazilág „kittenyészett” versenygép került a tihanyi verseny depójába.

A főszerkesztő utasítása szerint színes tudósítást kellene írniunk a versenyről, amit szívesen teljesítenénk is, ha erre 6—8 oldalt kapnánk, mert anyai esemény halmozódott össze a szombati tréningtől a vasárnap késő délutáni terepversenyig. De mivel ez ma lehetetlenség, megpróbáljuk dióhéjban (óriás dió lesz) elmondani a látottakat.

Már maga a résztvevők elszállásolása komoly akadályokba ütközött. A füredi fürdőigazgatóság nem szívesen adott szobákat a verseny „külügyminiszterének”, az agilis Hübel Antalnak, akinek minden ékesszólását igénybe kellett vennie, hogy a „zajos motorosoknak” lakásokat tudjon biztosítani. Különböző kikötések és ígéretek után sikerült Hübel Tóninak a „népet” fedél alá juttatni.



Döry (NSU) előzi dr. Demjént (BMW).

Az első feeske a végtelenül szimpatikus Pop István volt. Vérteli sportember ez a kolozsvári fiú. Megérkezésekor rögtön a pálya után érdeklődött. Mi mentünk vele, illetve velük Tihanyba, ugyanis két kolozsvári barátja, László és Kovács urak, akik tíz éve szurkolnak együtt Pop Pistáért, ide is elkísérték. A nagy teher Dodge-be a kompresszoros DKW-n és a kis műhelyen kívül bőven van hely 3—4 személy részére is. Fűredtől Tihanyig megtudtuk a feltűnően szerény Poptól, hogy 7 éves koráig pesti lakos volt, a Tar-utca környékén rémítette a lányokat. A ma 28 éves Pop Pista kétszeres román motor-kerekpár-bajnok, ami annál is dicsérendőbb, mert Romániában nem kategória, hanem csak abszolút bajnokság létezik. Azonkívül ő nyerte el 1940-ben a Romániában évenként kiosztásra kerülő „legsportszerűbben viselkedő sportember” címét. Nem érdemtelennél került e kitüntetéshez.

Szombaton délelőtt lázas sietséggel meszelt, kopácsolt, söpört. Közma irányítása mellett a sport-szerető fiúkból verbuvált rendezői kar. Alapos munkát végeztek ezek a derék legények: névszerint Grozdits Laci, másnéven Madár, Kerekes-fivérek, Sós Géza, Farkas Laci, az öreg Grozdits bácsi, másnéven Főnök úr, na és végül Hübel Anti.

A szombat délutáni tréningen nem történt semmi különös. Demjén szelvényomóruddja „kihigyeződött” és a Mike gyerek tréninglehetőségeinek befellegzett. Mikor ezt márkatársa, Élő megtudta, azonnal felajánlotta saját motorját, amit Demjén boldogan el is fogadott. Élő gesztusa dícséretreméltó.

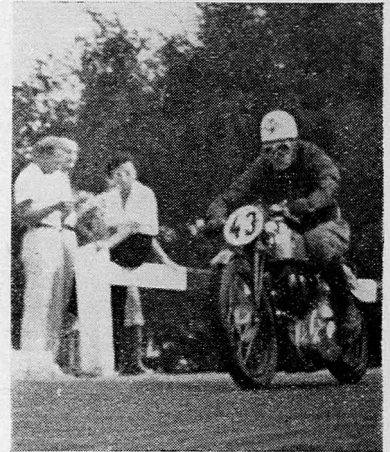
A starthey körül mozgalmak élet „zajlott”, (a szó való értelmében), a ma már kötelező divattá vált tölcesérből tíz stukaszáznak is elegendő hangmennyiség ostromolta a dohártyákat. A Vacuum kocsija és a Bosh service mellett volt legnagyobb a forgalom.

Savanyú arecal mutatta Forrai az „elhervadt” szelept. — Ez ma már a második, — mondta szomorúan — még egy can, ha az is tönkre megy, akkor lóttek nekem. Tamási e sorok írójának motorján buzgókodik, meg szeretné repetálni a tavalyi győzelmét, ami talán sikerülne is, ha a sebességváltó rendben lenne.

Itt is, ott is méri a köröket, de ezek az idők csak házihasználatra alkalmasak. A másnapi tréningen hivatalosan mért körök mást mutattak. Így például szombaton Demjén 6—8 tizeddel gyorsabb volt Rendek dr.-nál, amde a vasárnap délelőtti mérések Rendeknek biztosította a II. helyet a startnál Közma után. Demjén dr. a III. helyről indult.

A Herr Horch úgy vigyázott a neccarsulmiak kétbütyöktengelyeire, mint a menyasszony a fátyo-

lára. Amikor egy-egy körre kiadta Dörynek és Kovácsnak, pontos „használati utasítást” adott hozzá. Figyeljék a fordulatszám-látót, 6500 fölé ne menjenek. Az előgyújtásra különösen vigyázzanak és így tovább. Ja, ezek vérteli Rennmoto-



Kovács (NSU) éppen a Biológia Intézet tudós professzorai előtt „repsz”.

rok, amelyeknek jogos tulajdonosa az NSU-gyár. Az alig tenyérvényi nyergükön pedig Fleischmann és Bodmer lapított, amíg a háború szele le nem fújta őket.

Szemet gyönyörködtető látvány volt, amikor a versenyzők felvonultak Albrecht királyi herceg és Katalin hercegnő elé. A Himnusz hangjaira lekerültek a bukósisakok és mindenki vigyázzba feszülve hallgatta a magyar imát. Majd néhány percen belül kezdetét vette az emberek és gépek izgalmas esztája.

A szelid báránycsapatból vérszomjas oroszlánokká vedlett kismotorok hangban egymást túlléptülva vártak a startra. A zászló leesapott és az enyhe füstbe burkolt motorok a maximumra fokozott fordulatszámmal elindultak. Zsótér dr. (Mátra) az élre állt és azt a 3 körön át ki nem adta a kezéből. Zsótér teljesítményéről külön kellene beszélni. Ez a már nem mai gyerek délelőtt a fantasztikus 87-es (!) átlaggal nyerte a 265 km-es Budapest —Keszthely—Balatonfüred országúti sebességi versenyt. És ennek az útnak a fáradalmaival és izgalmaival állt a körverseny startjához (amit csak úgy melleleg meg is nyert 70.8 km-es átlaggal). Nem is tudjuk hirtelenében, kinek jár nagyobb elismerés, Zsótérnak vagy a 100-as Mátrának. (Mindkettőnek gratulálunk.) A II., illetve a III. helyen is a vöröstankosok végeztek Vágai, ill. Pápai révén. A IV. és az V. helyen Reisz (Csepel) és Lovász (Csepel) osztoztak.

Nem sok különbséggel végződött a 125-ösök 4 körös futama. Itt Vá-

gái előzte meg *Zsótért*. Mögöttük végzett a vidéki *Huszt* (Phänomen). Velük startolt a 200-as és a negyedliteres kategória is, akiknek már 5 kör volt a penzumuk. Az ellenfél nélkül is szépen menő *Fan-salínak* (M. Puch) csak arra kellett vigyázni, hogy végigmenjen és így máris megnyerte a 200-as kategóriát. A 74,5 km-es átlaga ennek ellenére is nagyon jónak mondható.

A verseny egyik legszebb szakasza volt a 250-as csoport futama. A két kompresszoros DKW-n lapuló sportember, *Pop*, *Lukavecz* párharc izgalmait nem fogjuk egyhamar elfelejteni. Nem szándékunk a II. helyen végzett *Lukaveczet* mentetgetni, de az a tény, hogy 3 éve nem ült motoron, sokat megmagyaráz. Ha *Lukavecz* állandó tréningben lenne, olyan két nagyképességű versenyzőnk lenne ebben a kategóriában, mint amilyen eddig nem volt. Szeretnénk még néhányszor szemtanúi lenni az ilyen *Pop-Lukavecz*-párviadalnak. Nem volt meglepetés *ifj. Lénárt* (NSU) megérdemelt III. helyezése. Tavaly olyasfélért írtunk, hogy *Lénártnak* sok egy kicsit a 350-es motor. Az ő igazi eleme a 250-es. Most igazolva látjuk magunkat. *Lénárt* fölületes biztonsággal ülte meg a teljesen szériakivitelű motorját, amely még arra sem hivatkozhatott, hogy ifjú. Bizony, az az NSU alaposan „benne van az években”.

Alig ült el a „harcizaj”, amikor mély tenort csattogott vissza a fákkal dúsan benőtt hegyoldal. Nem

oldalköcsival „súlyosbított” Zündappján, majd nagyon lemaradva a mezőny harmadik indulójaként *Pathó* lőtt el előttünk. Mint utólag megtudtuk, *Pathónak Segesdyn* kívül ismét a balszerencse volt a mifahrerje. A sokáig húzódo startnál „beköpte” az NSU a magashőértékű gyertyát — pontosan abban a pillanatban, amikor lecsapott a kockás startzázló — és a meleg motorból — magánmérés szerint — 2 perc 40 mp alatt sikerült a gyertyacsere. *Pathó* és utasa mindent beledadtak, hogy mentseik e veszett fejsze nyelét (ami sikerült is). *Segesdy* olyan buzgalommal „mitfahrolt”, hogy a jobb válláról leszakadt a szép piros trikó. Egy kis bőr és hús is ment a trikóval, de azt nem sajnálta a *Segesdy*, csak a trikójáért kesergett. A nagy igyekezetnek eredményeként sikerült is 35 mp-re megközelíteni a győztes *Rádyt*, *Pathó* szerint másként alakult volna az eredmény, ha több mint 5 körös a verseny. (Ezért pedig vessen magára *Pathó*, mert az ő beleegyezésével rövidítették ötre az eredetileg 8 körre tervezett futamot.)

Ezután került sor a „nagy száma-ra”. Az 500-asokkal együtt startoló 350-esek izgalmaiban bő és szép küzdelmére. Tizennégy versenyző vágott a 75 km-es (15 körös) távnak. A félliteresek élvonalai *Kozma* (BMW) vezetésével már az elején megleptek a bolytól. Egyedül *Dóry* (NSU) tartotta a 350-esek közül a nagyok 100 km körüli tempóját. *Demjén* (BMW) szorosan felzárkózott *Kozma* mögé, aki nagyon óksan nem fokozta tovább a tempóját, — amit könnyen megtehetett volna — mert nem akarta, hogy az amúgy is sokat kockáztató *Demjén* valami „meggondolatlanságot” csináljon. A startnál beragadt *Rendek dr.* (BMW) nagyon nehéz feladatra vállalkozott — amit dícséretesen meg is oldott. Át kellett magát küzdeni az éltől leszakadt mezőnyön, ami súlyos másodperceket jelentett. Nem tudott úgy belelőni a kanyarokba, hogy az elvesztett idejéig hozzon valamit. Sőt, a verseny elején rosszabb körei voltak emiatt, mint a tréningben. *Rendek* szívósan küzdött és a 9. körben már 4 mp hozott *Demjén*en. Ekkor már csak 16 mp hátránya volt, amikor a következő körben *Demjén* — valószínűleg elkalkulálva a féktávolságát — a felső hajtókanyarban megperdült saját tengelye körül. *Demjén* idővesztését még csak fokozta, hogy motorja leállt, amit csak lejtmenetnek való nekirugaszkodással tudott újra üzembe hozni. Ez a néhány másodperces veszteség elég volt *Dórynek* és *Rendeknek*, hogy leelőzze. Az eddig ellenfél nélkül álló *Dóry*, *Demjén* támadásaitól tüzelve élete legszebb

versenyét futotta. A következő két körben *Demjén* szokatlanul erélyes formában előzte *Dóryt* a felső haj-

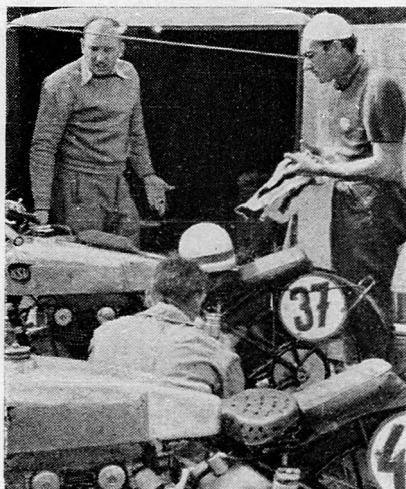


Biztosan ült NSU-ján ifj. Lénárt.

tűben — egyszer majdnem össze is akadtak —, de a 13. körben végleg „lerázta” *Demjént* a nyakáról. Az NSU szárnyakat kapva a méterek százaival lépett meg a különben gyönyörűen menő *Demjént*ől.

*Kováts* Emil (NSU), a „pechvogel” már az első körben nem messze a starttól gyertyaslusszal megállt. De mivel a baj nem jár egyedül, ott vette észre, hogy a tartalékgyertyája csak 240-es, ami a spéci NSU-nak túlzottan alacsony hőértékű. Óvatosságot fejezte a körét és a depójánál alkalmas gyertyát esavart a „nagyigényű” motorba. Persze, ezt a 9 perces kört nem tudta már korrigálni. Így aztán meg kellett elégednie *Gyulai* (NSU) után a III. hellyel.

Ugyancsak balszerencse üldözte a Millenárisről és a KTT-ről ismert *Schmiedt*-et (BMW) is. Ő is az élcsoportban feküdt, amikor — bizonyára hibás szerelés miatt — lelazult az egyik karburátorjának az üszóháza, aminek a felerősítése sok időt rabolt. *Banay* (BMW) egyenletes köreivel biztosította magának *Schmiedt* előtt a IV. helyet. Dícséretes *Gutschy* (Zündapp) teljesítménye, aki öreg motorjával tudásának maximumát nyújtotta. Eredménye jobb lett volna, ha a start előtt nem romlik el a dinamója. Az akkuja nem volt képes táplálni ilyen forszírozott tempóban a motorját. *Martinezben* (Rudge) ismét csalódtunk.



Együtt van az NSU istálló.

sok idő maradt a gondolkozásra... már fel is tűnt az enyhe kanyarból kiszárguló első oldalköcsis motor. A K. K. T.-ről ismert egyik *Rády*-fiú volt, az ugyancsak ismert BMW-jén. Őt követte *Gutschy*, a flexibilis

Az Iparügyi Miniszter Úr 49.000/940. sz. rendelete Önt is kötelezi!

Fáradt, használt olajait bérregeneráltassa cégünknel!

**Használt olajait megvásárlásra ajánlja fel nekünk!**

vitéz HUNYADI LÁSZLÓ OLAJTISZTÍTÓ ÉS KERESKEDELMI VÁLLALAT  
Budapest, XIII., Országbíró-u. 38. Telefon: 291-545. Sürgőnycfm : AURIOL

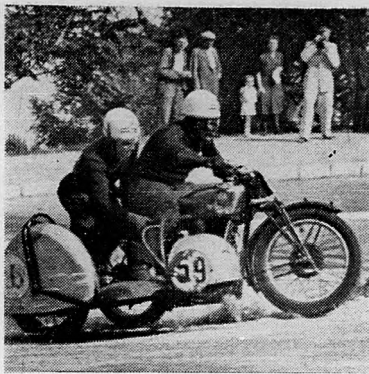
Mindenféle olajak regenerálása. Használt olajak vétele. Regenerált olajak eladása!

Elhangzottak olyan vélemények is, hogy azonos teljesítményű motorokon Demjén megverte volna az abszolút győztes Kozmát. Nem vitatjuk, Demjén tehetséges versenyző, de ahhoz, hogy az európai viszonylatban is kiünő Kozmát maga mögé utasítsa, még egy „kis” rutinra is szert kell tennie, no meg le is kell higgadnia. Mi láttuk, hogy Kozma „lelázsalta” — többek között a felső hajtút. Ha komoly ellenfél megszorította volna népszerű bajnokunkat, akkor nem „csak” 100.8 km-es átlag lett volna az eredménye.

A verseny után beszélgettünk Poppal, aki nagyon örül a győzelmének. — *A verseny szép volt és boldog vagyok —* mondta Pop — *hogy diadalt arattam Erdélynek. Örömmel megyek haza, Kolozs-várra.*

Kozma a szokott szerénységgel hátrította el az őszinte gratulációkat.

Rendeket esendes meditációban



Pathó—Segesdy—NSU-trió munkában, találtak. — *Nem ilyen formában szerettem volna megverni a Mikét. Mit ér az, ha most is úgy érzem, hogy reális is leelőztem volna. Pedig sok bajom volt. A startnál nem gyújtott a motorom, — bizonyára túlfolytak a porlasztóim —, a versenyben leszakadt az egyik kipuffogó csövem, ami indokoltan idegesített. (Ennek ellenére a nap második legjobb idejét futotta.) Egyszóval öröm is vegyül az örömbömbö.*

Döry, aki a nap harmadik legjobb idejét futotta, első útja a posztára vezetett. Táviratokat adott fel. Édesanyjának és a gyárnak.

\*

A körverseny után népvándorlás-szerű jelenet játszódott le. A nézők tömege és a versenyzők hosszú sorokban indultak a tihanyi Sáncdomb felé, ahol az I. Tihanyi Motorkerékpár Terepversenyt bonyolították le. Az igen nehéz kb 700 m-es pálya súlyos feltételeket rótt úgy a motorokra, mint a vezetőkre. A legkellemesebb meglepetést a szenior Kesjár keltette. Kis 125-ös Puchján olyan nyargalást produkált, amit a legkaubojabb kauboj is megirigyelt volna. A merőleges köves talajon úgy lőtt fel a kis Puch, mint az amerikai film-hiradókon látott hill climbeken a nagy Harley-k és Indiánok. A kis Puch eredményét csak az R 51-es

BMW-ján menő Kozma lépte túl. Jobban nem is mutatkozhatott volna be a 125 kcm-es kis Puch.

A dicső multat Hill elevenítette fel, aki a kölcsönkapott 250-es NSU-val megmutatta, hogy a régieket még nem lepte be az idők pora. Olyan vidám motorficánkolást művelt, mint egy ifjú motoros titán.

(ergye)

**RESZLETES EREDMÉNYEK:**

**Körverseny.** 100 kcm-ig (táv 3 kör = 15 km): 1. dr. Zsótér B. (Mátra), 12:43:1 mp, átl. 70.8 km. 2. Vágai I. (Mátra), 3. Pápai I. (Mátra), 4. Reisz I. (Csepel), 5. Lovász S. (Csepel). — 125 kcm-ig (táv 4 kör = 20 km): 1. Vágai I. (Mátra), 17:27 mp, átl. 70.5 km. 2. dr. Zsótér B. (Mátra). 3. Huszty K. (Phänomen). — 200 kcm-ig (táv 5 kör = 25 km): 1. Fancsalai Gy. (M. Puch) 16:07 mp, átl. 74.5 km. — 250 kcm-ig: 1. ifj. Pop J. (DKW), 15:30:1 mp, átl. 96.7 km. 2. Lukavecz F. (DKW), 3. ifj. Lénárt I. (NSU), 4. Szabó I. (Puch), 5. Hajdók L. (Puch). — 350 kcm-ig (táv 15 kör = 75 km): 1. j. Döry A. (NSU), 46:24:4 mp, átl. 96.7 km. 2. Gyulai I. (NSU), 3. Kováts E. (NSU), 4. Szeift I. (Norton). — 500 kcm-ig: 1. Kozma E. (BMW), 44:33:3 mp, átl. 100.8 km. A verseny abszolút győztese. 2. dr. Rendek K. (BMW), 3. dr. Demjén M. (BMW), 4. Banai S. (BMW), 5. Schmiéd J. (BMW), 6. Gutschy K. (Zündapp). — Oldalkocsisok (táv 5 kör = 25 km): 1. Ráday Gy. (BMW), 18:42:9 mp, átl. 80.5 km. 2. Pathó Gy. (NSU), 3. Gutschy K. (Zündapp).

**Terepverseny.** 125 kcm-ig (táv 4 kör = kb. 2.8 km): 1. Kesjár J. (Puch), 6:10, 2. Huszty K. (Phänomen), 3. Martinek I. (Puch), 4. Vágai I. (Mátra). — 250 kcm-ig: 1. Hill K. (NSU), 6:48, 2. Hajdók L. (Puch). — 500 kcm-ig: 1. Kozma E. (BMW) 5:11.



Hegyoldalon, kövek között terepezik Hill kölcsön NSU-n.

**AUTÓ-VILLANY-ÓRÁK**  
raktára és javítóműhely  
**SCHVARCH TESTVÉREK**  
VI., PODMANICZKY-UTCA 59    Telefon: 129-624

---

**Pauszka János**  
AUTÓGUMIJAVÍTÁSOK  
KÖRVULKANIZÁLÁSSAL  
ÉS GUMIÁRUK KÉSZÍTŐ ÜZEME  
V., WAHRMANN-U. 10  
TELEFON: 292-471

**Ismét hatalmas Mátra fölény!**

Budapest-Keszthely-Balatonfüred

265 km, győztes **87.4 km** átlag-

sebességgel és második **Mátra 100**

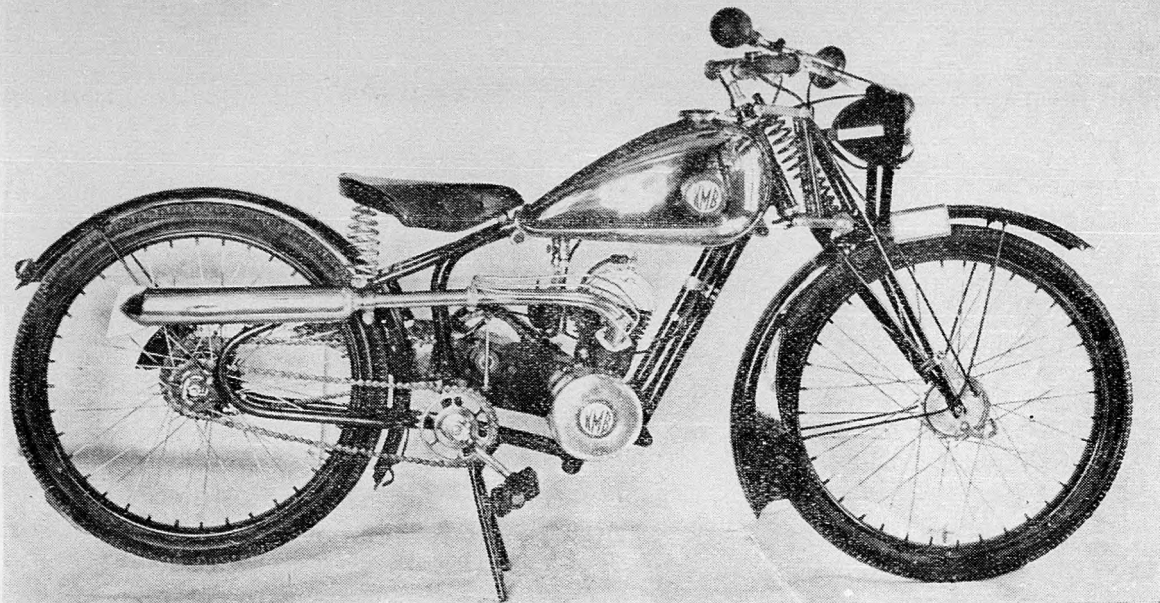
TIHANYI KÖRVERSENY 100 kcm  
győztes, második, harmadik.

125 kcm GYŐZTES MÁSODIK

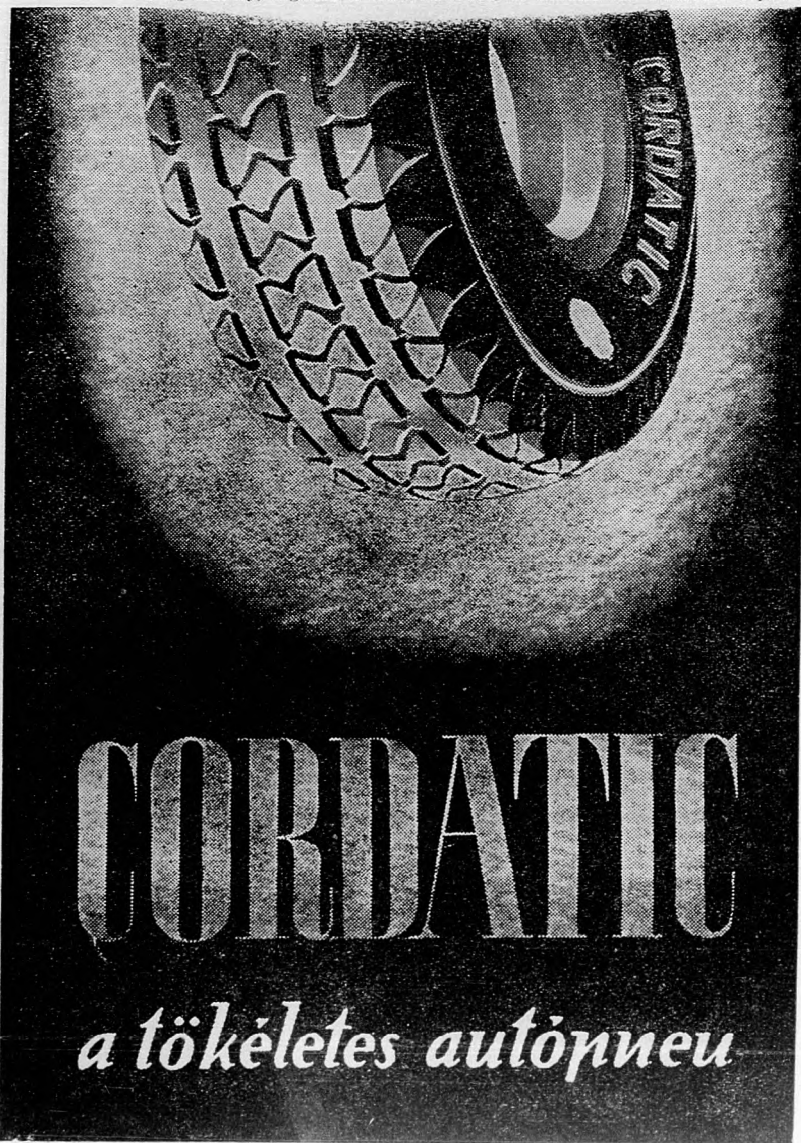
KÉRJEN ISMERTETÉST A LEGJOBB KISMOTORRÓL

**URBACH, VI., HUNYADI-TÉR 12**





Remek formája van a legújabb magyar kismotornak. A 98 cm-es KMB motor kétfokozatú sebességváltóval is készül. A motorgyártó Kiss Károly, cégének a Kiss M. Antal és Fiának sok évtizedes tapasztalatát sűrítette ebbe a kis motorba.



## ÚJ MAGYAR KISMOTOR

A SOK ÉVTIZEDES  
**Kiss M. Antal és fia**

cég, hosszas gyakorlati kísér-  
letezés után, piacra hozta

**SAJÁT GYÁRTMÁNYÚ  
SEGÉDMOTORJÁT**

**ÁRBAN, TELJESÍTMÉNY-  
BEN MEGLEPETÉS**

Kérjen árajánlatot  
Budapest, VI., Vörösmarty-u. 45.

## NINCS IGAZA,

ha tovább vár autójának  
javításával, most végez-  
tesse el a hengerfúrást,  
illetve a generáljavítást

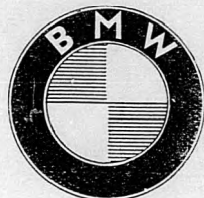
**SECURO**

GÉPMŰHELLYEL

V., KRESZ GÉZA-UTCA 28  
TELEFON: 293-009, 291-782

## II. TIHANYI MOTORKERÉKPÁR KÖRVERSENY

A verseny abszolút győztese új vonalrekorddal



# BMW

### 500-as kategóriában:

<u>első</u> . . . .	<b>BMW</b> . . . .	<i>KOZMA ENDRE</i>
<u>második</u> . . . .	<b>BMW</b> . . . .	<i>Dr RENDEK KÁROLY</i>
<u>harmadik</u> . . . .	<b>BMW</b> . . . .	<i>Dr DEMJÉN M.</i>
<u>negyedik</u> . . . .	<b>BMW</b> . . . .	<i>BANAI S.</i>
<u>ötödik</u> . . . .	<b>BMW</b> . . . .	<i>SCHMIDT J.</i>

Oldalkocsis motorkerékpárok:

<u>első</u> . . . .	<b>BMW</b> . . . .	<i>RÁDY GYÖRGY</i>
---------------------	--------------------	--------------------

## I. TIHANYI MOTORKERÉKPÁR TEREPPERSENY

abszolút győztese: BMW Kozma Endre

## 125-ös kategória győztese



# PUCH 125

Kesjár János az abszolút győztes 500-as **BMW** után a nap második legjobb idejét futja, megelőzve a nála nagyobb hengerűrtartalmú motorkerékpárokat

## II. Tihanyi motorkerékpár körverseny 200-as kategória győztese

**PUCH 200** Fancsali Gy.

Steyr - Austro Daimler - Puchművek Magyar Kereskedelmi r. t.,  
BUDAPEST, VI., LEHEL-ÚT 25

**A bécsi őszi vásár —**

# A GÉPKOCSI GÁZGENERÁTOROK NAGY SEREGSZEMLÉJE LESZ!

Von Schell tábornok államtitkár, a német gépkocsiügyek vezetője nemrég a következő nyilatkozatot tette:

— *Már ma megállapíthatjuk, hogy az elkövetkezendő években a rendelkezésre álló folyékony motorhajtóanyagok nem fogják fedezni a szükségletet. A kérdés megoldását célzó tervek így nemcsak a háborús évekre vonatkoznak, hanem az azt követő békekorszakra is. Feltétlenül szükséges, hogy a szilárd motorhajtóanyagok elterjedését fokozzuk és általánosságban is mélyebben hatoljunk ebbe a kérdésbe.*

Von Schell tábornok nyilatkozata nagy visszhangot keltett. A vezető német gyárak kísérletorozatba fogtak, melyek nem várt eredményt hoztak, olyan gépkocsi-típusok születtek meg, melyek mentesek a hajdani nehézkes és nehezen kezelhető gázgenerátoros gépjárművek minden hátrányától és annyira tökéletesek, hogy a honi származású üzemanyagokat fogyasztó gépek népszerűsítése kezdetét vehette. A f. hó végén megnyitásra kerülő bécsi őszi Vásár nagy seregszemléje lesz a gázgenerátoros gépkocsinak és a kérdés fontosságát mi sem mutatja jobban annál a ténynél, hogy a német és osztrák ipar idei nagy szemléje a gázgenerátor jegyében nyílik meg.

**A benzin drága, a fa olcsó**

A honi termelésű, nagyrészt szilárd üzemanyagok felhasználása motorhajtóanyagként nem újkeletű és nem a háborúban született meg az ötlet, hogy a benzin és nyersolajüzem helyett *fa-, tufa-, barnaszén-, kőszén-, koks-, antracit-* stb. üzemre térjenek át. Kétségtelen, hogy a háború nagy lendületet adott a kérdés megoldásának, hiszen a folyékony üzemanyagokat elsősorban a hadviselés szolgálatába kell állítani. Rövidlátás volna mindazonáltal a hadi szükségállapot rovására írni a szilárd üzemanyagok iránt megnyilvánuló érdeklődést. Nem szabad ugyanis elfeledni, hogy a világ nagy nyersolajlelőhelyei igen *távol vannak Európától* és nagyrészt egzotikus vidékeken terülnek el. A folyékony üzemanyag szállítása *lényegesen emeli annak árát*, a benzin, nyersolaj stb. tehát Európában mindig aránytalanul drága lesz. A szilárd motorhajtóanyag ezzel szemben szinte korlátlan mennyiségben és

igen olcsó áron áll mindenütt rendelkezésre. Az árkülönbség olyan nagy, hogy szilárd hajtóanyag felhasználásánál az üzem csak töredékebe kerül annak az összegnek, mellyel benzin vagy nyersolaj felhasználásánál kell számolni. A gázgenerátoros gépkocsi, főleg tehergépkocsi életrevalósága és szükségessége tehát nyilvánvaló és főleg a háborút követő újjáépítés korszakában van hivatva hozzájárulni a gazdasági egyensúly helyreállításához.

A motor a szilárd üzemanyagot csak úgy tudja „megemészteni“, ha azt előzőleg *gáznemű halmazállapotba* hozzuk. Erre a célra szolgál a gázgenerátor, a motor és a szilárd üzemanyag közé iktatott olyan berendezés, mely a *fából, szénből, kokszból stb. éghető gázt fejleszt*. Stacionér motornál a generátor beiktatása nem jelent nehézséget, lényegtelen annak súlya és méretezése. Más a helyzet azonban a gépkocsinál, ahol a generátornak mintegy szervülnie kell az alvázhoz, ha el akarjuk kerülni azokat a kezdetleges megoldásokat, melyekkel már régebben találkoztunk: a vezetőfülke mellé „ragasztott“ kazánszerű és nehézkes fejlesztőt. De gondoskodni kell az *üzemanyagpótlás egyszerűsítéséről*, a gépen szállított szilárd hajtóanyag megfelelő tárolásáról és önműködő táplálásáról, mert hiszen például a barnaszénbrikett nem lehet olyan egyszerűen adagolni a motornak, mint csővezetéken át a benzint.

A gépkocsihoz „szervült“, üzembiztos, kevés kezelést igénylő gázgenerátor kérdését ma már meg-

oldottnak tekinthetjük: ezt mutatja be a német ipar a bécsi Vásáron olyan meggyőző módon, hogy mondhatni rövidesen elérjük azt a pillanatot, amikor a *benzin vagy nyersolaj* már csak a repülőgép, a



Különböző márkájú

## H A S Z N Á L T MOTORKERÉKPÁROK!!

Nagy választék  
Olcsó árak  
Fizetési könnyítés

ez jellemzi a nagymultú

**BAUER T. céget**  
VI. Izabella-u. 98. Tel: 120-912

Eredeti  
**ARDIE**  
alkatrészeket raktárról szállít.

# LICSÁJER JÁNOS SPIRÁL RÚGÓK



**VIII., THÉK ENDRE-UTCA 14. TELEFON: 134-555**

1100, 1500 Fiat, Lancia, Augusztá, Aprilla, Artena, Opel, Kapitán rúgók raktáron



## VICTORIA

minőségi motorkerékpárok körzetképviselője

Új és használt

**Skoda** AUTÓK eladása



Autóalkatrészek és felszerelési cikkek. Kerékpárok nagyraktára.

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

**A Baethazománczása**

ragyog, mint a

**NAPSUGÁR**

Budapest, VII., Garay-u. 4. T.: 424-516

személygépkocsi és a motorkerékpárnak lesz a hajtóanyaga.

### Kombinált autók

Szinte megdöbbentő, hogy a gépkocsipar milyen rugalmasságot tanúsított a korszakos áttérés kapcsán. Ma már nemcsak a szabványos négyütemű benzinmotort alakították át tökéletes gázgenerátorüzemre, de átfarmálták a nyersolajmotort is az új üzemanyagokra. A Dieselmotor generátorosítása különösen szellemes megoldással történt, mondhatni kombinálták a régi és az új motort. A gázgenerátoros kombinált nyersolajmotor ma már nem tiszta levegőt szív, mint a szabványos nyersolajmotor, hanem generátorgáz és levegőkeveréket, ez a keverék már maga is tekintélyes energiát képvisel. Az újrendszerű kombinált motor beszívja ezt a gázkeveréket, sűríti és a magasnyomású szivattyú *ebbe a gázkeverékbe fecskendezi bele* a nyersolajat, mely akárcsak a szabványos Dieselmotornál a magas kompresszióhó hatására gyullad. A gyakorlati kísérletek kapcsán kitűnt, hogy ezen a módon egészen 75%-ig terjedő nyersolajmegtakarítás érhető el és ami a legfontosabb: az üzem *semmivel sem nehezekebb, az indítás semmivel sem körülményesebb*, mint a tiszta nyersolajüzem esetén!

A bécsi Vásáron több ilyen kombinált motorral ellátott teher- és társasgépkocsi mutatkozik be. A legmeglepőbb, hogy ezek a gépek külsőleg nem árulják el különleges-

ségüket, a gázfejlesztő berendezés mint az alváz, illetve karosszéria szerkesztés része nem is látszik és nem bontja meg a gép külsejének egységes és sima vonalvezetését.

### Milyen a brikett-fűt?

A szilárd üzemanyagok utánpótlásának megoldását is bemutatják a generátoros gépkocsi nagy sereg-szemléjén: a *fa-, brikett- stb. „kutat”*. Ahonnan a generátoros gépkocsik éppen olyan egyszerűen, tisztán és gyorsan pótolhatják üzemanyagkészletüket, akár a benzinkútnál.

Németországban — mint látjuk — *hétmérföldes csizmákkal* folyik az átállítás munkája. És a generátoros gépkocsik megteremtésén kívül gondoskodnak arról is, hogy az újrendszerű gépekhez megfelelő kezelők és vezetők is álljanak rendelkezésre. Kétségtelen, hogy a generátoros gépkocsi kezelése körülményesebb, mint a benzinüzeműé. Hiszen mondhatni *miniatűr gázgyár* is van a kocsin, melyet gondozni, karbantartani és kezelni kell. A vezetők és kezelők kiképzését az NSKK megfelelő szerve irányítja és ellenőrzi, csupán az NSKK igazolványa jogosít gázgenerátoros gépkocsi vezetésére. Az NSKK természetes széles keretben építette ki a kérdés megoldását és célszerű lenne, ha a magyar hatóságok is tanulmányoznák azt, amit Németországban már tettbevalósítottak. Hiszen a magyar teher- és társasgépkocsiállomány is gyorsabban-llassabban kénytelen

lesz áttérni az új rendszerre annál is inkább, mert ha a „generátorosítás” a mai léptekkel halad, úgy egy-két év múlva a német gyárak benzin- vagy nyersolajüzemű minitákat nem is fognak gyártani a polgári szükséglet céljaira, márpedig a magyar teher és társasgépkocsiállomány kiegészítése és felfrissítése nagyrészt a német gyárak útján történik.

## Három szám

Az elmúlt napokban úgy adódott, hogy több esetben kellett elővennem a vezetői igazolványomat — természetesen hatósági felszólításra. Mindezt azért tartom szükségesnek leírni, hogy az államrendőrség urainak felhívjam szíves figyelmét a közlekedés három olyan katonájára, akik példát adhatnának. Kellő ítélőképesség, udvarias és intelligens fellépés és még néhány ritka emberi tulajdonságot vallhatnak magukénak. Ezek a 4722-es és a 3483-as számú rendőrök. A 2913-as külön fejezetet érdemel. Ez a közlekedési rendőr az őrhelye előtt gyakran elhaladó jármű vezetőit alkalmilag „leszólítja” egy kis igazoltatásra. Mint utólag elmondta: meg akarja ismerni mindazokat, akik többször közlekednek az ő út-vonalán. *Igy kerül közelebb egymáshoz az autós és a rendőr*. A 2913 megteremti a szorosabb kapcsolatot a hatóság és a közönség között. Brávó 2913 rendőr.

## Autórúgók és spirálrúgók

**BÁN LÁSZLÓ**

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

**P**

**6 ÉVE BEVÁLT  
AZ EGYEDÜLI SZABADALMAZOTT  
PROTEGOM**

**GUMIKONZERVÁLÓSZER**

A kezei-éssel megkíméli gumijait  
a nyári hőség káros hatásától!

**A PROTEGOMOZÁS**  
minden autós saját érdeke!

**Minden autós szaküzletben kapható!**

Óvakodjon értéktelen utánzatoktól!



**MINDÉG  
TÖKÉLETES A  
KRONPRINZ  
KERÉK**

VEZÉRKÉPVISELET:  
**PERNYE KÁROLY**

Budapest, VI., Jókai ucca 12



Rendszeres  
olajcserehez



TERV ÉS  
KISÉRLET  
KRAMER J.

SHELL MOTOR OIL