

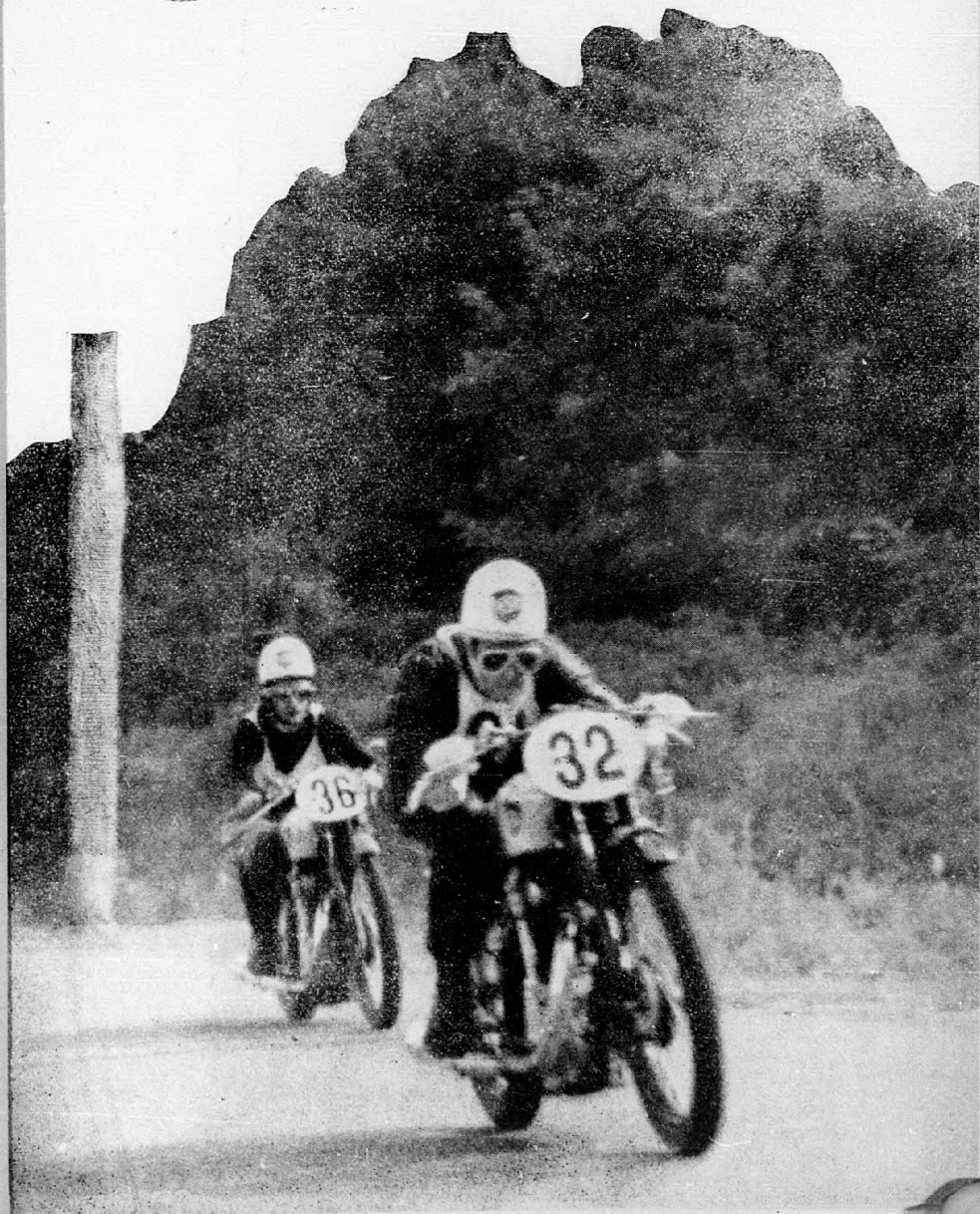
ÁRA
40
FILLER

AutóMotor

K. M. M. MUSEUM
KIRALYPOSTALYA

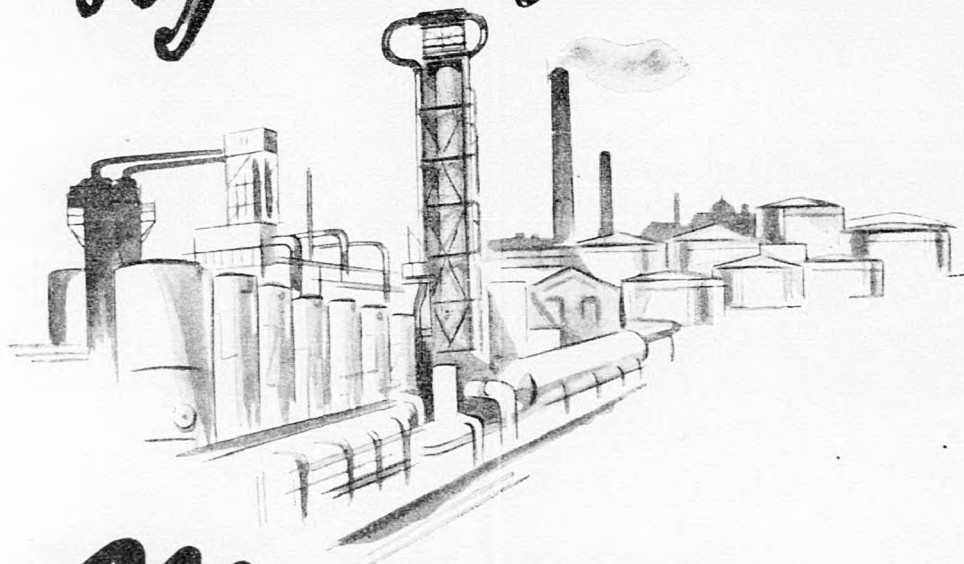
XIV. ÉVF. 9. SZ. 1942 SZEPTEMBER 15

Dóry (350 N S U) tihanyi győzelmével egyben a bajnoki babért is megszerezte Komlóssy Béla (350 N S U) előtt





*Magyar
nyersanyagból*



Magyar

Mobiloil

BEJEGYZETT VÉDJEGB

Előgyujtás

Megható rádióközvetítést hallottunk a minap: Kaszala Mária emlékezett meg szegény jó Kaszala Karcsi halálának tízéves évfordulóján a hajdani nagy hadirepülőőről, a nyugatmagyarországi felkelés legendás hősről, a versenypályák verhetetlen bajnokáról, mindnyájunk szeretett öteg harcosáról. Aki tíz év előtt halt repülőhalált. És akit — valljuk be őszintén és férfiasan — már kezdtünk egy kicsit elfelejteni. Tíz év múlt el azóta, tíz rövid és mégis olyan hosszú év. Hát tíz esztendő elég ahhoz, hogy olyan név merüljön a feledés feneketlen tavába, mint vitéz Kaszala Károly? Aki széleskarimás búrkalapjával, huncutul barna mosolyával és hatalmas vörös Indiánjával úgy hozzátartozott Budapesthez, akár a Halászbástya. Akit mindenki ismert, mindenki szeretett, mindenki becsült.

Szegény jó Karcsi, bocsáss meg nekünk, hogy már-már elfelejtettünk! Hiszen nem mi feledkeztünk meg Rólad, hanem a rohanó idő. Az elsuhanó, a végtelen percek, a Ma vad vágója. És most, amikor a rádióban elhangzott leányod megemlékezése, mi is visszaéljük az időket, amikor két arany és három nagyezüst vitézségi érmet szereztél, amikor ott vágtattál a TT pályán hatalmas Super X-edén, amikor a Millenárison poroltad el a híres Cocchit. Látod Karcsi, nem felejtettünk el egészen, hiszen a tetteid még élnek. Csak éppen másfelé nézett a szemünk. Hiszen ma annyifelé lehet, sőt kell nézni... Hiszen megérted...

*

Liába razzizának ügylátszik a főkapitányság üzemanyagellenőrző detektívcsoportjának tagjai. Még mindig olyan nagyon sokan vannak, akik „fontos közérdekből” kocsikáznak. A minap a sportszarnok előtt, ahol a pampák bikái és a reszegepiskolti herkulések vagdalták egymást fájdalom nélkül képen és faron: kereken hét kocsi számoltunk meg. Rádadásul vasárnap is volt. És ugyancsak vasárnap nem kevesebb mint hat nőnemű és túlnyomóan ifjú hölgy szardiniászkodott annak a luxus és négyülékes dékavé tulajdonosának a kocsijában, aki az új Szent István városban közlekedett ugyancsak „fontos közérdekből”. A vendéglők és mulatók szomszédságában egész sorát látni az E betűs kocsiknak, azt említeni sem kell,

hogy a kocsik a legközelebbi sötét melékutca mélyén rejtőznek, nem a bejárat előtt. Mert ennyire mégsem bátrak a „fontos közérdekek”.

*

Felháborító, hogy még mindig akadnak, akik nem tesznek eleget a légvédelmi utasításoknak és nem szerelik fel a kocsijukat vagy motorjuk fényzőróját szabályos fénycsökkentő berendezéssel. És vagy fősvénységéből, vagy megbocsáthatatlan könnyelműségéből holmi színes papírokkal vagy rongyokkal takargatják a jobb sorsra érdemes reflektorokat. Sőt — mint azt a napilapokban olvastuk — olyan is akadt, aki még csak színes papírt sem ragasztott fel, hanem hagyta égni a reflektorjait úgy, ahogyan azt a boldog békeévekben szoktuk meg.

Szerény véleményünk szerint az ilyenekkel szemben, akik emberszázezrek életét teszik esetleg kockára: be kellene vezetni a botbüntetést és fényes nappal ugyanazon a helyen huszonöt veretni a dicstelen felükre az illetékes gyepmesteri hivatal legszurkosabb gyepteserével, ahol tetten érték őket.

Es ugyancsak gyepmesteri elbánást érdemelnek azok, akik az elsőtített útvonalakon TT és Grand Prix repesztéseket végeznek. Mert vannak ilyen felelőtlenek, akik tudják, hogy a rendszámukat nem lehet leolvasni és ezért azt tehetik, amire kedvük szotyjan. Hogy közben a sötét úttesten vakon átbotor-káló gyalogosok sorában esetleg rendet vágnak: mit érdekli az őket.

Aki a mai nehéz viszonyok között megkapja az E betűjét, attól el lehet várni annyi komolyságot és felelősségérzetet, hogy az ésszerűség határára csökkenti a sebességét még akkor is, ha ennek ellenkezőjét teheti meg büntetlenül. Hiszen úgy képzeljük, hogy akik fontos közérdekből kocsiznak, azok talán rendelkeznek ennyi komolysággal. Akik pedig nem kaptak ilyen adagot a komolyságból, azokról nehezen tételezzük fel, hogy bármi közük is van a fontos közérdekhez.

*

Újra sok a panasz, nagyon lapják a motorkerékpárokat. Legutóbb Andó Antalnak vitték el az új 125-ös Puchját és ugyanabban az utcában még két gépnek kelt lába. Valahol hiba van, talán az ellenőrzés nem elég komoly? Hiszen a gépet eladni nem lehet, legfeljebb átítenni a rendszám tábláját, vagy kimérni alkatrészből. Már számtalanszor követeltük azt, hogy a használt alkatrészek adásvételét megfelelő ellenőrzés alá helyezzék és tegyék kötelezővé az eladó megfelelő igazoltatását. Mert ha a gépet eladni nem lehet, ha rajta jární nem lehet, ha az alkatrészeit nem lehet eladni, ugyan ki fog motorkerékpárt lopni?

A Nemzet

a nagy Hósi Halottat gyászolta meg Horthy Istvánban, a Kormányzóhelyettest, aki életét áldozta minden magyarokért, aki úgy tartotta be esküjének betűjét, mint annakidején az ógörög hősök.

Mi nemcsak a Kormányzóhelyettest gyászoljuk, hanem gyászoljuk Horthy Istvánt, a motorsport nagy értékét. A mindig vidám, mindig készséges, mindig leereszkedés nélkül közvetlen, mindenki által tisztelt és ami ennél is több: szeretett sportembert.

Aki rajongója volt a motorsportnak, rajongója, közkatónája, vezére. Akit ott láttunk minden nagy verseny rajtjánál és céljában, aki éppen úgy vette ki részét a veszedelemekből, a fáradalmakból, mint a legszerényebb sorsú motorversenyző, aki nem fogadott el kivételezést, aki például mutatott a fegyelmességéből, a bajtársiasságból, a más megbecsüléséből, aki sportember volt a legjavából.

Hányszor láttuk, amint bajba jutott motoros versenyzőtársa gépét szerelgette, amint mosolyogva sziettel segítségére, amint megosztotta vele üzemanyagát, segíté tőlni a szárnyszeggett gépet. És mindig halk volt a leghalkabbak között, legszerényebb a legszerényebbek között...

És amikor magas közjogi méltóságát elfoglalta, amikor helyettesévé vált a Kormányzóknak, akkor sem lett hűtlen a motorsporthoz. A levegő versenyzőjévé vált, a végtelen orosz levegőtenger harcossává, aki a sportember lelkét akkor is magában hordozta, amikor nagyszerű vadászgépének fülkéjében indult a Nagy Versenyben...

És most, amikor vitéz Horthy István szimbolummá vált, a hazaszeretet, a mindent mosolyogva vállaló, a legkeményebb harcokban is helytálló magyar ifjúság szimbolumává: fogadjuk meg, hogy méltóak leszünk nagy példájához. Ahhoz a példához, melyet vitéz Horthy István az életével, a hősi halálával pecsételt meg. És mellyel felemelkedett azok közé a hősök közé, akik végtelen nemzedékek mlésna után is világitó fákljai lennének a magyarságnak.



Pompás sikerrel szerepelt a Balatonkörüli Gyorslevente Motorkerékpáros Futárversenyen közismert régi versenyzőnk, Kesjár János leventefia, ifj. Kesjár János, aki 125-es Puch gépén a leventecsoport 125 cm-es osztályában pompás győzelmet aratott

„Kozma Endre” emlékeverseny Tihanyban

Abszolút győztes: Demjén (500 BMW). Kategóriagyőztesek: Dóry (350 NSU), Martinecz (250 DKW), Vágai (125–100 Mátra) Pathó (NSU old.)

Ünnepe volt a magyar motorsportnak. Ha ugyan fájló emlékeket is ébresztett, mégis szívesen idézzük a Kisboldogasszony napján lefutott „Kozma Endre” Tihanyi Motor-kerékpáros Körversenyt.

Ünnep volt ez a verseny mindnyájunknak, versenyzőknek, nézőknek egyaránt. A magyar motorsport nagy büszkesége, Kozma Endre hagyatéka, e verseny hirdette motorsportunk élniakarását. (E helyen is megköszönjük mindazoknak, akik lehetővé tették a már klasszikussá vált tihanyi G. P. lefutását, amely egyben Európa idej egyetlen motorkerékpár-versenye volt. Nem is maradt méltatlan e ritka megtiszteltetéshez. Olyan forró sportsikert aratott, amellyel nemcsak a Balatoni Sporthét legkiemelkedőbb sporteseményévé vált, hanem a motorsport krónikájában feljegyzett legszebb versenyek közé kívánczolt. Hazai versenyen soha, vagy legalább is ritkán látott küzdelmek tették emlékeztetővé a Kozma Bandi nevű viselő motoros csapatát. Ilven harcok csak a nagy, nemzetközi versenyek izzó hangulatában fejlődhetnek ki, ahol több azonos értékű versenyző és motor kerül össze. Egyben örömmel alapítjuk meg, hogy úgy az ember, mint a motoranyag a szokott átlagnál jobb volt. Legjobban bizonyították ezt a tavalyinál jobb átlageredmények. Pontosan féltucat gép vallhatta magát gyári, telivér papipának. (Ezek közé nem számítottuk Vágai pokolian gyors Mátóját, amely pedig joggal tarthatna igényt a közel tizezres fordulatszámú révén speciál jelzőre.) Ha pedig a versenyzőink képességét tesszük a mérlegre, figyelembe véve a nemlétező verseny-naptárt, akkor azokról is jeles bizonyítványt kell kiállítanunk. Mint minden verseny meg nem hívott, de elmaradhatatlan résztvevője, a pech, a balsors most sem maradt távol. Meglátogatott néhány ember, amiről — részben — az eredmények kezdetű bekezdésben olvashatunk. Voltak olyanok is, akik még odaig sem kerültek. Az előbbieik közül legrosszabbul járt Rende dr., akitől a pech a győzelmet vette el. De erről majd később beszélünk. Most pedig idézzük a versenyt, illetve a tréning eseményeit.

Kezdjük talán azokkal, akiknek neve nem szerepel az eredménylistán. Azok az urak, akik névtelenül dolgoztak, fáradtak a verseny zavar-talan lefutásának érdekében. Kevesen tudják felmérni e felelősségteljes munka nagyságát és súlyát. Elkezdvé az engedélyek és egyéb papírok beszerzésétől az útvonal fel-feltesén, szalmazsákok elhelyezésén, telefonállomások felszerelésén keresztül a biztosításig; annyi és olyan sok volt a tennivaló, hogy azt a kívülálló el sem tudja képzelni. Külön említjük meg dr. Tóth Lajost, a BIB ezerkezü főtitkárát, aki nélkül aligha került volna tető alá ez a nagyszerű verseny.

A halál tornácán volt e sorok írója. Ez pedig szorosan összefügg a versennyel. Úgy történt a dolog, hogy Demjén Mike elvitt a motorján Tihanyból, Szántódon keresztül Siófokra. Hát kérem, olyan egyvelege volt az élvezetnek és a borzalomnak, amire nagypapa korában is összeesomódott gerincevel gondol az ember. Képzelnék el magukat a BMW sármentőjén. Mike mögött kuporogva, 140-es tempóban süvíteni a le nem zárt országúton. Ez még semmi. A kanyarban 100-at mentünk. És ha azt mondom, hogy a lábtartó súrolta a földet, akkor való-sággá nemesítem a sok motoros Münchhausen-füllentését. Mike ment-ségére szolgáljon, hogy mindent mintaszzerűen csinált. Sebességvál-tást, fékezést, gázadást, egyszóval, úgy motorozott, ahogy nagyon-na-gyon kevesen tudnak. Élmény volt.

Az NSU-ék idén is kitétek ma-gukért. Külön parkhelyre volt szükségük, olyan sokan voltak. Még egy gyári versenyszerelő (a tavaly is itt járt Herr Horch) is szorgoskodott a négy gyári masina mel-lett. Meg is látszott az eredménye-ken a keze munkája. Felejthetetlen élmény maradt, amikor felzúgtak a neekarsulmi orgonák. (Gyengébbek kedvéért: a gyári versenymotorok.)

A versenyen feltűnt a teljesen újonc *Körmendy* (BMW). A verseny-



Még egy perc és felbőgnek a motorok

zők Benjáminja, a kis *Kesjár* volt (Puch 125), aki ugyancsak a pech áldozata lett, mert röviddel a start előtt átégett a házilag papírból készített hengerfejűmitése. Hej, pedig de szépen ment. Váratlanul, nagyon jól mutatkozott be a fiatal levante *Hrubos* (BMG), akinek ez volt élete első versenye. *Amzell* (Mátra) a versenyben, közel a célhoz, gyertyadefekt érte. Kezét ősz-szeégette a forró gyertya, de mégsem adta fel a versenyt. Néhány méterrel a cél előtt tudta csak le-előzni az őt, előzőleg leköröző ver-senyzőt.

Szikrázó napfény játszott negy-ven bukósisakon. Negyven ver-senyző vonult fel a „Hangyaboly” nevű villánál felállított díszpáholy elé, ahol egyperces néma vigyázba feszülve, hódoltak Kozma Bandi emlékének.

Kezdetét vette a verseny.

A dús műsört a „pröcögők” nyi-tották meg. Mindkét futamot a 100 és 125 km-t az elnyúhatatlan *Vágai* (természetesen Mátrán) nyerte a ta-valyinnál 5, illetve 6 km-rel jobb át-laggal, *Vágai* kibérelte magának és motorjának ezt a kategóriát. Ver-hetetlen! Mind a ketten nagyon tudnak. Meseként hangzik, hogy amikor a 250-esek első körét — akik-kelel együtt indultak a 125-ösök — a kompresszoros DKW és *Dóry* után *Vágai* fejezte harmadiknak. *Vágai* motorja már technikai csodabogar. Valami hasonló jelző illeti *Domján*t is. Szegény fiú nem is ebédelt, ha-nem generáljavította öreg, rozszant 200-as Puchját, amelybe már csak melegezni jár a kompresszió. De azért állták a harcot. A motor talán megérezte *Domján* határtalan lelke-sését és az utolsó körben átvette vezetőjének temperamentumát. Az már szinte eirkuszi produkció volt, amit *Domján* csinált. Nagyon is megérdemelte a harmadik helyet.

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.

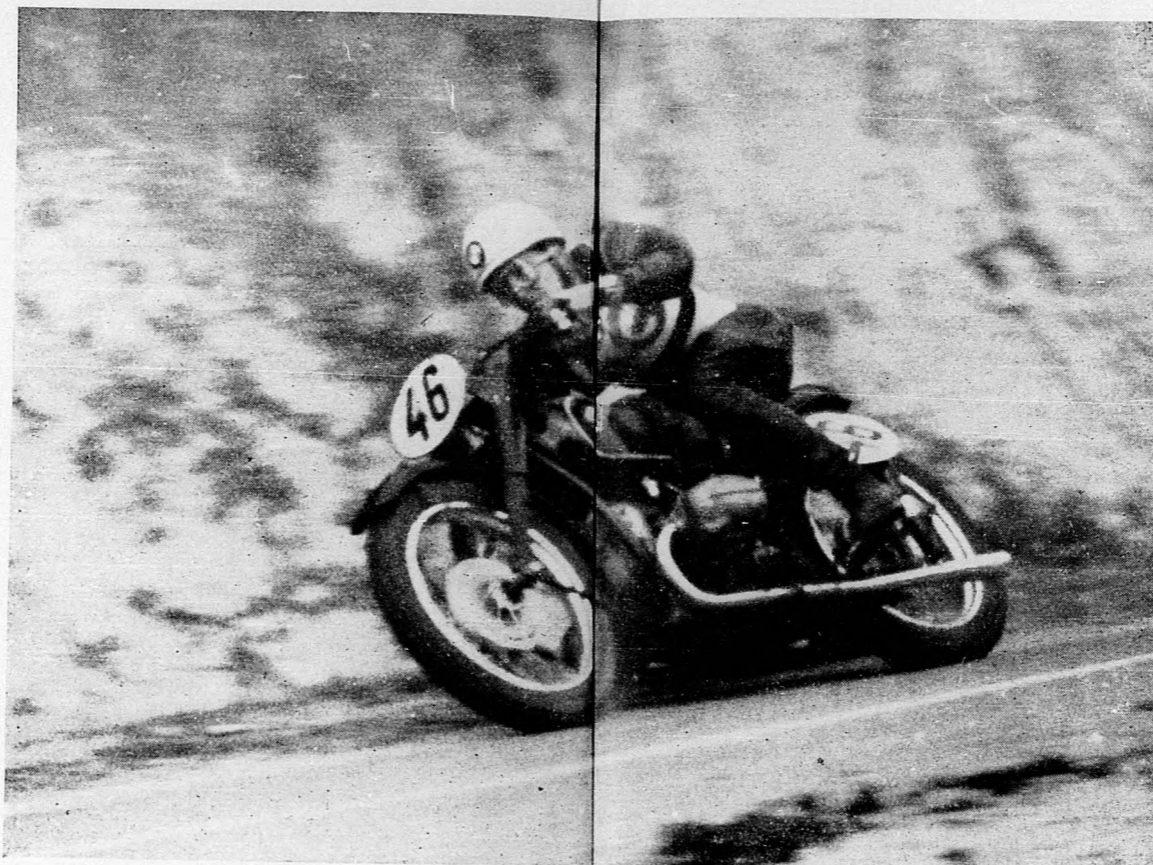
Telefon: 134-555



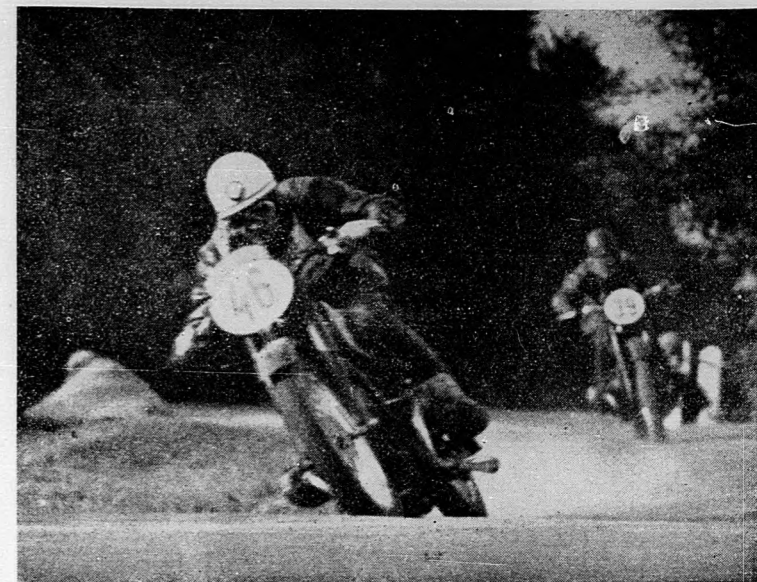


Rendek (500 BMW) nyugodt stílusban veszi a tihanyi pálya „felső hajtűjét”

TIHANY, 1942
KÜZDELEM
AZ ABSZOLUT GYŐZELEMÉRT



Rendek (500 BMW), a tihanyi verseny hőse, pompás stílusban zúg tova a pálya egyik nyújtott, gyors kanyarában



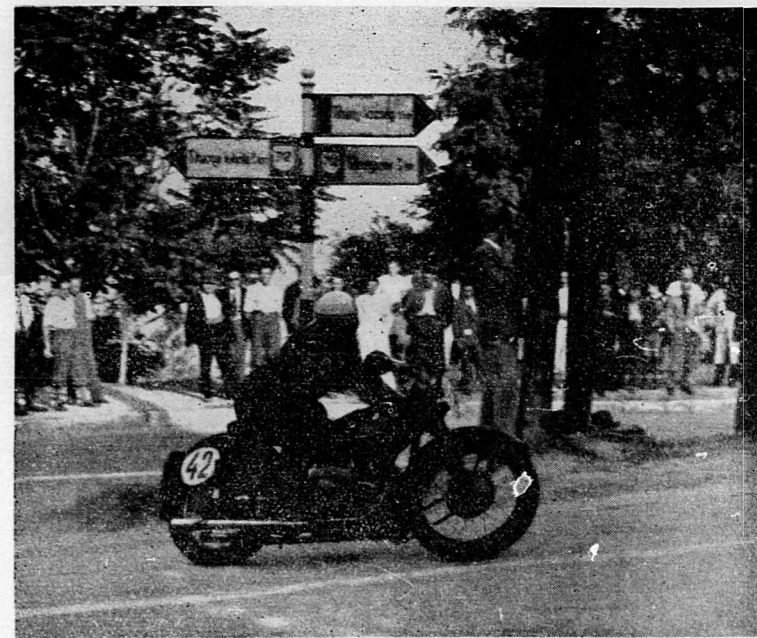
Természetesen két BMW menő nyargal a mezőny élén: Rendek diktálja az iramot, mögötte Demjén tartja a tempót



Follgázzal 160 km Demjén a „cső”-ből (az S kanyarokból álló szakasz) a platóra. Itt már 100 felett repeszt



Demjén (500 BMW) vezet a tihanyi pálya legkritikusabb szakaszán, a többszörös S-kanyarban. Mögötte a lekörözött Hámos, aki miatt Rendek (500 BMW) nem tud szorosan felzárkózni az éllovashoz



Meglepően jól szerepelt a teljesen kezdő Körmeny, aki „ujonc” létére szép stílusban akceleral ki egy nehéz kanyarból



A kis Hrubos (52) BMG vezet a leventék 100 km-es kategóriájának mezőnyét

A verseny után verebet lehetett volna fogatni Martinecz-cel. — *Nagyon örülök, hogy megvettem ezt a gyors DKW-t. Ez a motor „fekszik” nekem a legjobban. Pedig ma nem is volt gyors a DKW. Akkor ment volna csak igazán, ha fel tettem volna a másik hengert.*

Mindenkor tisztelői voltunk a magánügynek, de ezt már nem engedhetjük el megjegyzés nélkül. Úgy a tréning, mint a verseny napján megjelent egy vérbeborult szemű, bőrruhás ember és Abt Pista öreg Nortonján végignyúlva, olyan vészmázsolás „feccelést” rendezett, hogy minden jótét léleknek ökolbe szorult a keze. Nem tudni, miért, miért nem, de a startnál sehol sem láttuk ökelmét. (Pedig amikor a leventék a belépőjegyét kérték, nagy hangon kijelentette, hogy ő versenyző, ennél fogva nem vesz jegyet.) Üdvös lenne a jövőben az ilyen nagymellényű urakat — még a belépőjegy megváltásától is eltiltani, mielőtt komolyabb balesetet okoznának „lelketlen feccelésükkel”.

Jóleső örömmel regisztráljuk, hogy a nézők között ismét üdvözölhetjük a Biológiai Intézet professzor-igazgatóját. Eljött a Tudomány szurkolni a Sportnak.

A verseny legtöbb izgalmát ígérő száma az együtt startoló 350-es és 500-as kategória volt. A 350-esek

küzdelmé nem hozott meglepetést. A klasszissá fejlődött *Dőryre* (NSU) nem volt veszélyes az ugyancsak NSU gyári gépen induló *Komlóssy Béla*. (Jóllehet, hogy Komlóssyban kellemetlen emlékként élt a délelőtti szerencsés kimenetelű „ballécés”. A révkanyar előtt nem jött ki Komlóssynak a „lépés” és belement egy 1 m mélységű gödörbe. A derék Béla nem ijedt meg a saját árnyékától. Ahogy belement, úgy ki is jött. Az első kereke látta csak a bajját.) A harmadik helyen fekvő *Hámor*, aki Dőry régi, királytengelyes NSU-ján indult, a hetedik körben gumidefekt áldozata lett. Helyét átadta márkatársának, a biztosan menő *Schurmannak*, aki pozícióját végig, a hátralévő nyole körön meg is tartotta.

A „lápokkal” csak *Dőry* tudta részlegesen az iramot tartani. *Rendek dr.* (BMW) már a startnál meglépett. A berugóval indított motorja hagyta el legelsőknek a starthelyet. Ezt az előnyét két körön át tartotta is, amíg a révkanyarban elszámította a féktávolságot. Ezt a villanásnyi közjátékot használta fel a szemfüles *Demjén dr.* (BMW), hogy leelőzze az élvost. Ezután olyan izgalomtól túlfűtött kilen kör következett, ami még a nagy nemzetközi versenyeken is ritkán volt látható. Ennek az ádáz viadálnak volt köszönhető az új 102 km-es átlag. (2 km jobb a tavalyinál, amit pedig *Kozma* állított fel a kompresszoros BMW-vel.) Mindkét BMW-versenyző élete legjobb formáját futotta ki. A többiek csak statisztáltak e heroikus színjátékhoz. A két főszereplő közötti távolság hol nőtt, hol csökkent. *Demjén* csodálatos hősiességgel verte vissza *Rendek* bátor támadását. Fortuna asszony játszi kedvében volt. Hasonló körülmények között vette vissza *Demjéntől* a vezető helyet. A keményen dolgozó *Rendek* megérdemelten jutott az élre. Ez a helycsere mitsem változtatott a harci hangulaton, csak a szerep cserélődött. A helyzet már úgy látszott, hogy *Rendek dr.* nem dolgozott hiába, amikor a tizenegyedik körben a révkanyarnál (ahol talán *Rendek* rossz szelleme tanyázott) *Rendek* sebességváltója megmakacsolta magát. Az irama egyre csökkent. Már 70-nel mehetett, amikor jóval 100 feletti tempóban ellőtt mellette *Demjén*, akitől már nem lehetett elvenni a győzelmet és a... bajnokságot. *Rendek* még most is megpróbálta a lehetetlent. Végighasalt a magához



Hogvén feszítene Martinecz, hiszen bajnoksághoz juttatta a fenegyors DKW

tért motorján, üldözőbe véve a nagy előnyt nyert szökevényét. És ha csak egy körrel hosszabb a verseny, akkor talán nem így alakult volna az eredmény.

A győztesei nem tudunk beszélni, mert a befutás után rögtön el is karikázott. *Rendek dr.-t* a Hálás-csárda udvarában találtuk.

— *Úgy érzem — mondta rosszkedvűen Rendek dr. — most reális körülmények között is megverhettem volna Mikét. Hidd meg, én szántsándékkal engedtem magam elé Demjént. Biztam magamban. Ha nem hagy cserben a váltóm, úgy érzem, megnyerem a versenyt.*

A szünet után került sor a legmutatósbab műsorszámra, az oldalcoesisokra. Az „örökös” bajnokunknak, *Pathó Gyulának* (NSU) ez volt az első tihanyi győzelme. Most nem kontárkodott senki az NSU-ba. *Horch* úr büvös kezei alól tip-top motorokat kaptak az NSU-legények, mert *Abt Pista* is gyári motoron mutatta be, hogy a vér nem válik vízzé. Az oldalcoesitól hosszú évek óta elszokott *Abt* kemény csatát vívott *Dömökkel* (aki *Abt* régi BMW-jén versenyzet). A redivivus *Abt* bemutatkozása jól sikerült, amit a második hely fémjelez. A délelőtti tréningben sajnálatos baleset folytán *Rády* (BMW) utasa, *Prinz* és az oldalcoesi megsérült és így a tavalyi győztest nem láttuk viszont.



VICTORIA

Új és használt



Skoda AUTÓK eladása

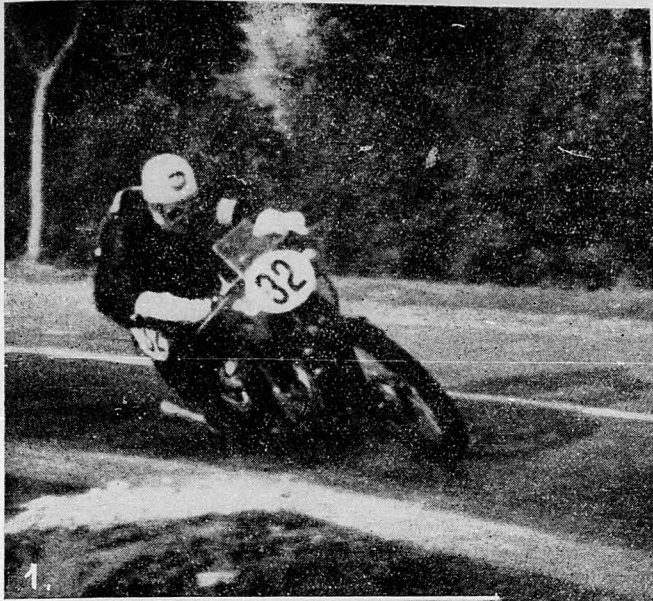
Autóalkatrészek és felszerelési cikkek. Kerékpárok nagyraktára.

minőségi motorkerékpárok közretképviselete

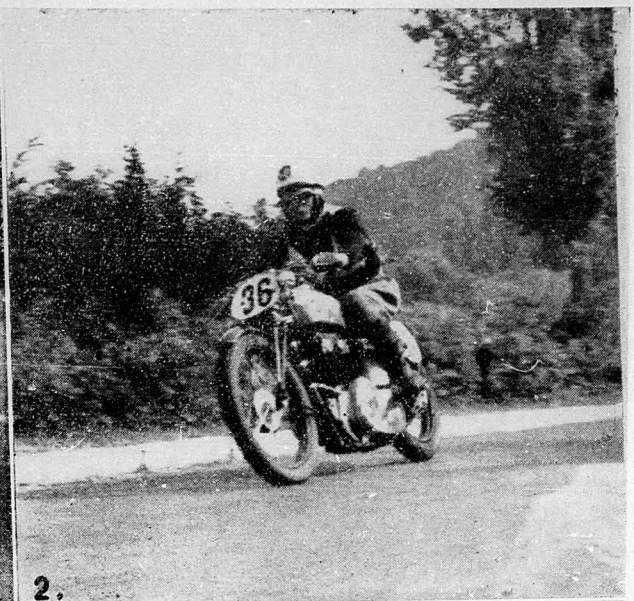
Dr. LINTNER J.

V. Személynök-u. 16.
Telefon: 124-456.

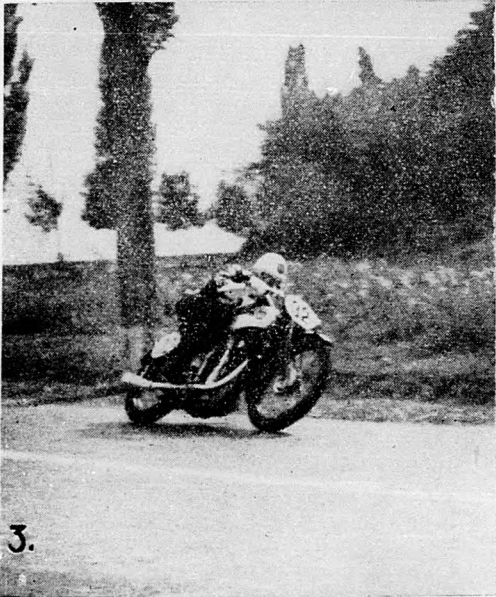
RÉSZLETES EREDMÉNYEK: 100 km-ig:
1. Vágai I. (Mátra) 11:55, átlagseb. 75,5 km. (Tavaly 70,8 km.) 2. dr. Zsótér B. (Mátra) 13:22,9. 3. Amzel L. (Mátra). 125 km-ig: (5 k. = 25 km) 1. Vágai I. (Mátra) 19:26,1 70,5 km (70,5 km), 2. Szabó L. (Ardie) 21:39. 3. Chaima I. (Ardie) 23:05,1. 250 km-ig: (8 k. = 40 km) 1. Martinecz R. (DKW) 26:30,1. 90,6 km (96,7 km), 2. Dőry A. (NSU) 27:16,8. 3. Domján K. Puch 200). 350 km-ig: (15 k. = 75 km) 1. Dőry A. (NSU) 45:45,3 98,4 km (96,7 km), 2. Komlóssy B. (NSU) 47:51,9. 3. Schurmann M. (NSU) 4. Forrai B. (Norton). 5. Hubay E. (DKW). 500 km-ig: (15 k. = 75 km) 1. dr. Demjén Miklós (BMW) abszolút győztes! 43:54,7 102,6 km (100,8 km), 2. ifj. dr. *Rendek K.* (BMW) 44:02,5. 3. Körmeny L. (BMW). **Oldalkocsik:** (8. k. = 40 km) 1. *Pathó Gy.* (NSU) 27:54,4 85,9 km (80,5 km), 2. *Abt I.* (NSU) 28:12,5. 3. *Dömök Z.* (BMW).



1.



2.

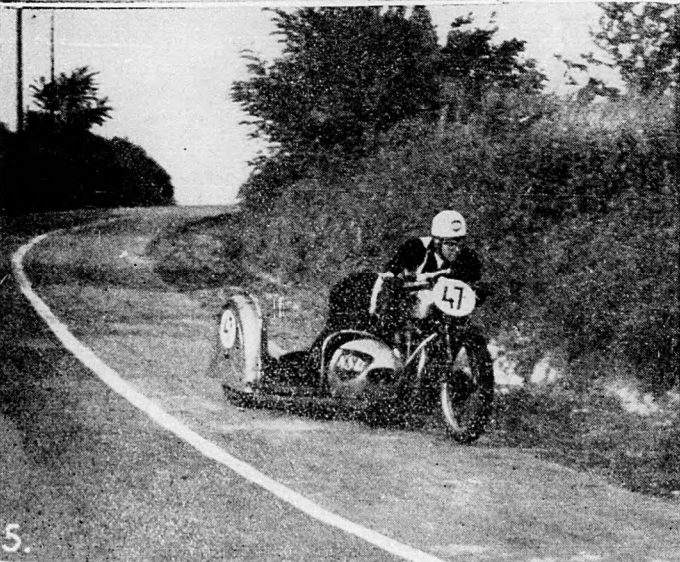


3.

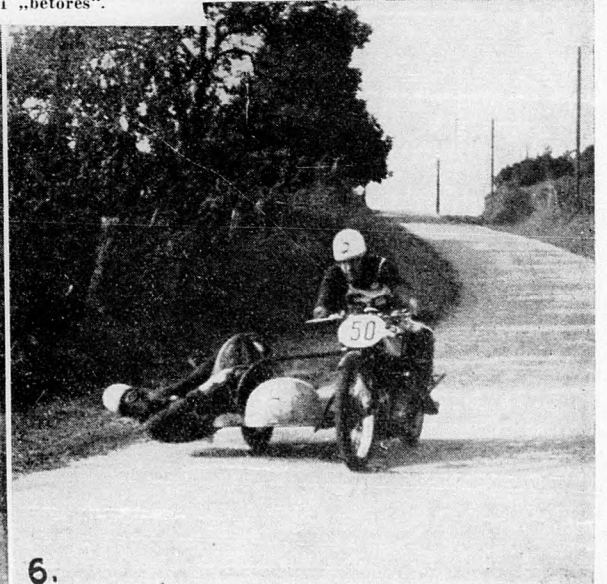


Így harcoltak az NSU-k

1. A pálya legmagasabb pontján jóval 100 felett süvít el a kategóriagyőztes Dőry.
2. Úgy ül Komlóssy a villámgyors gyári motoron, mint tavaly Kovács Emil.
3. Még egy centi és kiesszik Dőry alul a „neckarsulmi orgona”. Igen ám, ha Dőry nem vigyázna erre az egy centire.
4. A több éves, teljesen széria NSU-jával csodát művelt a nagyok közé fejlődött Schurmann. Képünkön igen nagy tempóban látjuk, pedig már nincs messze az egyik balkanyar.
5. Már csak a jobb combján ül a redivivus Abt, hogy ilymódon, kilógva segítsen utasának ebben a gyors balkanyarban.
6. Együtt a legjobb oldalkoecsis hármas: Pathó—Segesdy—NSU (Segesdy ma a legjobb magyar utas), akiknek idén végre sikerült a tihanyi „betöres”.



5.



6.

KERÉKJAVÍTÁS

KERÉKÁTALAKÍTÁS

KÜLÖNLEGES KEREKEK KÉSZÍTÉSE

MAGYAR ABRONCS- ÉS KERÉKGYÁR RT.

BUDAPEST, V., LÉGRÁDY KÁROLY-UTCA 15. TELEFON: 490-758, 298-298

VIDÁMAN FUTNAK A FAGÁZAS TAXIK

Néhány hét előtt érdekesen felszerelt kistaxik jelentek meg a főváros utcáin, elől keresztben valami furesca, feketé, hosszúkás, kolbászszzerű tünetet lehet rajtuk észlelni, hátul viszont olvasmi foglalja el a pótkerék helyét, ami határozott rokonságot mutat fel a takaréktűzhelynek elkeresztelt spórherddel. Van szabályos ajtaja, melyen meg lehet rakni, ha hozzányúlunk, forró mint a szerelem és szép ezüstszínűre van mázolvá.

Ezek a furesca, illetve inkább szokatlan tünemények a fagázüzemre átszerelt szűrketaxik. Melyek benzin helyett fával táplálkoznak. (A fa olcsóbb, mint a benzin, miért nem olcsóbb akkor a tarifa is?)

A fagázüzemű kistaxik beváltak. Vigán berregnek az utcákon, vidáman gyorsítanak, kapaszkodnak. Mintha valódi benzin volna a gyomrukban és nem bükk.

MOTOROSOK!

Motorzománcozást,
ducozást a többszörös
magyar bajnoknál

KESJÁR JÁNOS-nál

végeztessék.

Budapest, VII, Rózsa-u. 38/a

Telefon: 228-517

Nagyon szerettünk volna beszélni az egyik fagázás taxisoffőrrel. Ami azonban nem is egyszerű feladat. Az állomásokon (így hívják előkelően a standot) ugyanis ritkán találni taxit. Az útközben cserkésző taxis viszont karlengetésre, füttyre, vagy a mimika, a svéd- és talajtorna, a csuklógyakorlat legfeltűnőbb figuráira sem hajlandó megállni. Hiszen azt hiszi, hogy fuvarról van szó. Amire a taxis nem szeret vállalkozni, hanem rójja titokzatos útját tovább. Legfeljebb harsányan és nem is szerényen harsogja, hogy rendelve van.

Az egyik korcsma előtt végre sikerült felfedezni egy facér fagázást. A kocsi a korcsma előtt unatkozott, a soffőr bent a korcsmában éppen egy stueni világgossal mérkőzött. Es csak hosszas unósulást után volt hajlandó leállni egy kis bezédre.

— *Nincs semmi panaszom* — mondotta — *a fagázüzemre. A motor jól húz, jól kapaszkodik. Egy kicsit kevésbé rugalmas, többet kell kapcsolni és ha sokáig áll a motor, úgy egy ideig eltart, amíg simán felpörög.*

— *Mi egyébként örülünk ennek az újításnak. Főleg azért, mert nem kell félünk attól, hogy egyik napról a másikra kenyértelemekké válunk, mert hiszen amíg fa akad és a gumi bírja, tovább dolgozhatunk. És az sem megvetendő dolog, hogy télen majd melegedhetünk a hátsó „kályhánál”, melyen akár gesztenyét is süthetünk — menet közben.*

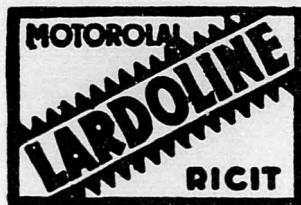
A motorsport nevében . . .

Különös és nem éppen sportszerű divat ütötte fel fejét a budapesti motorosok között. Mind gyakrabban látni, főleg a belvárosi utcákban — vadul száguldó — elől és oldalt — verseny-

startszámmal „feltuningolt” motorokat. Hiszen nem bánjuk, viseljük egészséggel ezeket a pléhtáblákat, pénzt adtak érte, de ne higgyék, hogy egy-két ilyen tábla Rosemeyerekké vagy éppen Dodsonokká nemesíti őket. Nem mondjuk, van közöttük egy-két komolyértékű motoros is, de azért ez mégis csak, hogy finomak legyünk, nem helyenvaló. Azokról nem is beszélve, akik akár „donningthon” stílusban, vagy „budai” felfogásban veszik a kanyarokat a Váci-utca környékén. Egyelőre csak a startszámokat közöljük és ha ez nem használ, akkor majd a neveket is. Tehát: 7, 21, 46, 49, 99, 114.

Uraim! A motorsport nevében kérünk egy kis komolyságot.

Érdekes rendelet jelent meg Németországban, mely a használt gépjárműalkatrészek árát szabályozza. A rendelet értelmében a karba nem hozott használt alkatrészeket legfeljebb a bruttóárlista-ár 50 százalékaért szabad eladni. A karba hozott használt alkatrészeknél a következő tételek számíthatók fel: a) a beszerzési árhoz hozzászámítható az idevonatkozó német árszabályrendelet értelmében végzett karbáhozatali munka ára, mely azonban nem haladhatja meg az azonos új alkatrész bruttóárlista árát; b) viszonteladónál a szobaforgó alkatrész bruttóárlista ára.



„Atto-Lockheed”

FÉKALKATRÉSZEK, FÉKPOLYADÉKOK, SZELEPÜLÉSEK STB. STB.

JURID

FÉKBETÉTEK, KAPCSOLÓ TÁRCSÁK, TENGELYKÖTŐ TÁRCSÁK

MAHLE

OLAJSZÜRÖK, LEVEGŐSZÜRÖK, DUGATTYUK

JÁRITZ ISTVÁN

BUDAPEST

VI., JÓKAI-UTCA 20.

Telefon: 119-033, 114-965

MAGYARORSZÁGI VEZÉRKÉPVISELETE.

AUTÓ AKKUMULÁTOR
AUTÓ VILLAMOSSÁGI CIKKEK
TÖLTŐBERENDEZÉSEK
ELEKTROMOTOROK

KÉSZÍTÉSE, JAVÍTÁSA

„ERGON”

EGYETEMES VILLAMOSSÁGI VÁLLALAT

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

Autórúgók és spirálrúgók

BÁN LÁSZLÓ

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

ING. ABT ISTVÁN

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

MOTORLÁNCOK
BELZER
CHROMVANADIUM
SZERSZÁMOK

Pompás sikerrel zárult a gyorsleventék kétnapos balatoni versenye

Kétnapos, Balaton körüli erőpró-
bán bonyolították le a gyors-
levente bajnokság 4. futamát. A
majdnem másfélszáz induló hang-
súlyozza ki a mozgalm fontosságát.

Első napon futották le a síófoki
célal a csillagtúrát. Másnap haj-
nali 6 óraker „behajózták” és át-
szállították az egész mezőnyt
Tihanyba, ahonnan 8 órai starttal
kezdett vette a tánc, a tulajdon-
képpen Balaton körüli verseny.

Akalinál „szétbombázta az ellen-
ség a hidat”. Amde a leventemoto-
ros előtt nincs akadály. A meredek
falu árkon hernyó módjára esz-
kednek le a motorosok, hogy a túl-
parton ismét folytathassák útjukat.
Rusovszky úgy lő át az árkon,
mintha csak láncalpon járna a Puch.

A széthúzódott mezőnyt útjelző le-
venték irányítják le a betonról. „Az
út alá van aknázva” — hangzik a
felvilágosítás. Úttalan-útkon szá-
guldanak tovább a fiúk. A KTT-én
edzett legényeknek ez sem okoz
gondot.

A keszthelyi sporttelepen „ravasz”
számokból összeállított műsort kel-
lett végig motorozniok. A kismoto-
rosoknak komoly gondot okozott az
ugrónálva mély homokja. Ugyanis
ebben volt a start. Meglehető teljesít-

ményt nyújtott ifj. *Kesjár* (Puch
125), aki ifjú korát meghazudtoló
rutinnal végezte a legnehezebb fel-
adatokat.

A legforróbb sikere a gyertya-
felmutatásnak volt. Az áttüzesedett
motorból — időre — ki kellett esa-
varni a gyertyát, felmutatni és
visszacsavarni. (Úgy-e tudjuk, hogy
pont ilyenkor nem kap be a menet?)

Keszthely és Berény között ismét
aláaknázott országút, illetve erdős
terep tette „meleggő” az amúgy is
kánikulai délelőttöt. A berényi hi-
dat levegőbe röpítette az ellenség.
Mit tesz ilyenkor a magyar motoros
levente? Átmev árkon-bokron, ha
az a parancs. A legkisebb porszívó
sem riadt vissza a feladat megol-
dásától. *Pék* (Csepel), a már biztos
leventebajnok beleadta az apait-
anyait. Meg is látszott az eredmé-
nyén.

Ezután jött csak a haddelhadd.
Zamárdinál zombékos ingoványon
keresztül vezetett a verseny. Itt az-
tán végre előnybe kerültek a könnyű
kismotorok az egyébként előnyt
jelentő nagymotorokkal szemben.
E helyen is a kis *Kesjár* tűnt ki
gyors motorjával.

Végre 2 óraker befejeződött ez a
motoros tohuvaohu. A benevezett
135 indulóból 76-an fejezték be a

versenyt, amelynek egyetlen sérült-
je, a pécsi abszolút győztes *Schmiedt*
volt. A baleset a két versenynap kö-
zötti éjszaka történt. Mint értesül-
tünk, *Schmiedt* térdéből már kivették
a kapesokot és ha lehet, indulni és
gőzögni szeretne kis Puchjával az
októberi gyorslevente-versenyen.

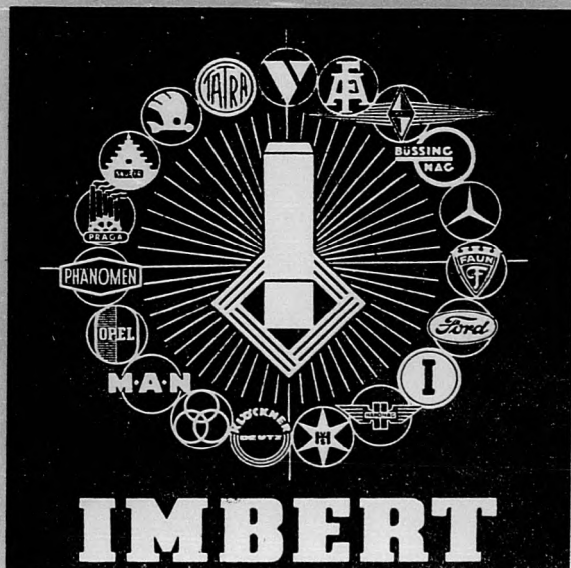
Részletes eredmények: Leventék. 100 km-
ig: 1. Pék I. (Csepel), 2. Bohács A. (Mátra).
— 125 km-ig: 1. ifj. *Kesjár* J. (Puch). —
250 km-ig: 1. Chaima I. (Ardie), 2. Gyurica
(Puch). — Polgári versenyzők. 100 km-ig:
1. Borda E. (Mátra), 2. Rátkai J. (Csepel),
3. Mikola F. (BMG), 4. Horváth K. (BMG).
— 125 km-ig: hármashatversenyben első:
ifj. Agocs A. (NSU), Bécs F. (Puch), Szűcs
L. (Puch), 2. Fabinyi F. (NSU), 3. Dóry P.
(NSU). — 250 km-ig: 1. Rusovszky J.
(Puch), 2. Domján K. (Puch 200), 3. ifj.
Gyaponyi J. (NSU), 4. Horváth G. (Puch),
5. Farkas P. (Zündapp), 6. Szamos J. (Puch).
— 350 km-ig: 1. Kozma F. (DKW), 2. Kiss
Z. (Viktória), 3. Mártonfalvy T. (Viktória).
— 350 km felett: 1. Gutschy K. (Zündapp),
2. Borbás J. (BMW), 3. Bischoff Gy. (BMW).
— Oldalkocsisok: 1. Rády F. (BMW), 2. Bal-
zer O. (Zündapp), 3. Horváth L. (Puch).

NOVEMBER 18!

A gyorslevente bajnokság utolsó fordulójának időpontja

Eredetileg a Hármashatárhegy jött
kombinációba, mint a gyorslevente baj-
nokság V. futama. Bár ezt nem adták
hivatalosan közre, mégis futótűzként
terjedt a hír a motoros berkekben: ké-
szülni motorosok!!... verseny lesz a
jó öreg Hármashatárhegyen.

Ha mégis az eredeti terv szerint
bonyolítandák le a jól sikerült bajnoksá-
got, akkor dupla sikert aratnának a
gyorslevente verseny rendezői, mert
így végre a fővárosi közönség is kap-
na egy kis motorsportcsémegét, ami
pedig nem megvetendő szempont. Szí-
ves figyelmükbe ajánljuk az illeteke-
seknek.



IMBERT

FAGÁZGENERÁTOR
KÖZÉPEURÓPA LEGELTERJEDTEBB GENERÁTORA

Budapesten is kapható. Állítsa át teherautóját generátor-
üzemre, mert ezáltal mentesül a benzingondoktól.

Kérjen tanácsot az

IMBERT-GENERÁTÓREN-GESELLSCHAFT MBH., KÖLN
magyarországi vezérképvisletétől
SUPPAN-KOLLERICH & CO.
Budapest, IV., Ferenc József rakpart 21. Telefon: 182-946

BOSCH RESITEX

ZAJTALAN FOGASKERÉKANYAG

T×161 durvaszövésű vagy
T×421 finomszövésű kivitelben

KÜLÖNBÖZŐ VASTAGSÁGÚ
TÁBLÁKBÓL NYERSMÉRETE
LEVÁGVA IS SZÁLLÍTTJA:

BOSCH RÓBERT KFT.
BUDAPEST, V., VÁCI-ÚT 22. TELEFON: 299-180

A DKW GYŐZELEM TRADÍCIÓ!

„KOZMA ENDRE” TIHANYI MOTORKERÉKPÁROS
KÖRVERSENY 250 KCM-ES KATEGÓRIÁJÁNAK

fájlényes győztese

MARTINECZ REZSŐ

DKW

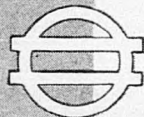
MOTORKERÉKPÁRON

VEZÉRKÉPVISELET:

MAJLÁTH M. BUDAPEST, VI., LEHEL-UTCA 2

A LEGERŐSEBB

IGÉNYBEVÉTELT IS
KÖNNYEN BIRJA A



VARTA AKKUMULÁTOR



**MINDÉG
TÖKÉLETES A
KRONPRINZ
KERÉK**

VEZÉRKÉPVISELET:
PERNYE KÁROLY
Budapest. VI., Jókai ucca 12

