

Valentyik Ferenc:

„EGEKBE TÖRŐ TEMPÓ, ISTENKÍSÉRTŐ GYORSASÁG”

A hazai autó-motorsport hőskorának gyóni fejezete

1934-1938

Valentyik Ferenc:

„ÉGEKBE TÖRŐ TEMPÓ, ISTENKÍSÉRTŐ GYORSASÁG”

*A hazai autó-motorsport hőskorának gyóni fejezete
1934–1938*

impresszum

AJÁNLÁS

Dabas város múltjához, fejlődéséhez és ismertségének növekedéséhez szervesen hozzátartozik az 5-ös főút gyóni szakaszának előélete, amely az utóbbi évtizedekben már-már feledésbe merült. Pedig a 30-as években, átadását követően nemcsak az ország fejlett közúthálózatának egy szakasza volt, amelyen élénk forgalom bonyolódott, hanem hazai és nemzetközi motoros gyorsulási versenyek helyszínévé is ismertté vált Európa-szerte.

Sok rekord dőlt meg, sok versenyző álma, nagyra törő ambíciója valósult meg vagy foszlott szerte a gyóni betonon. A motorsport nagyjai, a bátrak között is a legvakmerőbbek versenyeztek itt, ők voltak akkor a hősök, gyóni, dabasi kis- és nagyfiúk példaképei. Ez az időszak nemcsak sikerről és győzelemről szólt, hanem küzdelmekről, egymásnak feszülő akaratokról, egyéni tragédiákról is.

Ezt példázza a mindig mosolygós „nyurga angol”, Eric Fernihough sorsa, akinek végzete itt teljesedett be a gyóni betonon, sok száz néző szeme láttára.

Dabas Város Önkormányzata 2009 őszén emléktáblát állíttatott Eric Fernihough-nak és mindazoknak a magyar és külföldi versenyzőknek, akik bátran vállalták a kihívást, kísértették a sorsot egy álomért, amely számukra az önmegvalósítást jelentette, a technika számára pedig megnyitotta az utat a fejlődés irányába.

Ez a kiadvány a motorok szerelmeseinek szól, a szelíd motorosoknak, a versenyzőknek, a lelkes amatőröknek, akiket elbűvöl egy öreg motor látványa, vagy akiket érdekel a motorsport hőskora. Forgassák érdeklődéssel!

*Kőszegi Zoltán
polgármester*

GONDOLATOK EGY EMLÉKHELYRŐL

Egyszerű történetnek indult. Dabason, mint bárhol az országban, az utaknak, az utcáknak nevet adnak. Az 5-ös főközlekedési út dabasi szakaszának a 2006. évben még nem volt hivatalos elnevezése. A Városfejlesztési Bizottság ülésén felmerült néhány kínáló név, amelyeket képviselőtársaim a kérésemre nem fogadtak el. Az ellenkezésem igazi oka az volt, hogy szerettem volna egy régen elfeledett tragikus esemény elszenvedőjéről elnevezni az utat.

Ifjúkoromban egy helyi idős orvos egy Caracciola nevű versenyző személyéhez kötötte a tragédiát. Ezen a szalon indult el a keresés, de hamar kiderült, hogy rossz nyomon járunk, ugyanis az említett versenyző ágyban, párnák között fejezte be életét.

A kutatást tovább folytattuk, és sikerült igazi nyomra bukkannunk. Megtaláltuk a tragikus balesetben elhunyt angol versenyzőnek, Eric Fernihough-nak az Egyesült Államokban élő rokonát is.

Az eredeti célt, a névadást azonban nem sikerült elérni. Az angol versenyző vezetéknevének ejtése és leírása az angol nyelvet értőknek nem jelent nehézséget, de a környezetünkben élők többségének azonban igen. Ezért a városi önkormányzat, sajnálatomra más nevet adott a közút dabasi szakaszainak.

A megemlékezés kötelezettsége azonban tovább ösztökélt. Ekkor született meg az ötlet, hogy a tragikus helyszín közelében lévő vendéglőnél kell egy emlékhelyet kialakítani.

A gondolatot számos tenni akaró személy, szervezet támogatta. Így közadakozásból készült el az a művészi alkotás, amely méltó módon hirdeti az 1930-as évek motorsportjának színvonalát, és állít emléket a rekorderek közül Eric Fernihough-nak.

*Zelenák András
önkormányzati képviselő*

Start: 1934. október...

REKORDOK A GYÓNI BETONON

A magyar autó- és motorsport történetének színes, nemzetközi kitekintésben is jelentős fejezete kötődik Gyón községhez. Az 1930-as években a kivételes adottságú gyóni betonon sorra dőltek meg a hazai és a nemzetközi gyorsasági rekordok. A község neve évekig az újságok címlapjain szerepelt. Az itt elért világrekordok közül három még ma is szerepel a nemzetközi szervezetek történeti összesítő listáján.

Az 5 kilométeres rekordpálya a Budapest–Belgrád nemzetközi főútvonal részeként létesült. Építését a későbbi működtető, a Királyi Magyar Automobil Club (KMAC) kezdeményezte a tervezés időszakában. A Soroksár–Kecskemét szakaszt 1934. október 12-én adta át Horthy Miklós, az ország kormányzója a közúti forgalomnak. A KMAC a tükörsimára betonozott gyóni pályán már az átadást megelőző napon, október 11-én félhivatalos megnyitó versenyt rendezett a hétvégi hármashatárhegyi versenyre tréningező külföldi versenyzőknek. A lóerők zaja először tehát ekkor verte fel a kistalu csendjét, melyet még a Göbolyjárás dűlőben is jól hallottak a földjeiken szorgoskodó gyóniak. A nyílegyenes szakaszon kiváló eredmények születtek s a külföldi versenyzők Európa-szerre elvitték a gyóni pálya jó hírét. Az első hivatalos versenyre 1934. október 28-án vasárnap került sor. A megnyitóra a Nyugati pálya-

udvarról két különvonatot indítottak és autókból is több száz rajzott ki a fővárosból, összesen mintegy 5000 néző érkezett Gyónra. A verseny Horthy Miklós jelenlétében zajlott, akit mindkét fia elkísért. A kormányzót és kíséretét a Himnusz hangjaival fogadták a számukra épített díszpáholyban. A nagy érdeklődés főként a két német: a MERCEDES és a BMW gyári csapatainak szólt. Rudolf Caracciola és Ernst Jacob Henne érkezése az utolsó napokban dőlt el s a korszak két kiemelkedő versenyzőjének részvétele európai rangot adott a rekordkísérleteknek. A pályaavatató csúcsait éppen az ő világrekordjaik koronázták meg, végleg megalapozva a gyóni pálya nemzetközi hírnevét.

1935-től a magyar bajnokság éves versenynaptárának őszi szezonjában a KMAC mindig beiktatott egy gyóni rekordnapot külön versenykiírással és nevezési lehetőséggel. Más időpontokban mód volt egyéni rekordkísérletekre is, melyekhez előzetes egyeztetés alapján, költség térítés ellenében biztosították a versenykörülményeket. A pálya rendjét, zavartalanságát, a keresztező forgalom zárását a helyi csendőrség látta el Szánthó Pál főszolgabíró vezetésével. 1935. februárban a konkurens német csapat, az Autó-Union (ma: Audi) tervezett Gyónon rekordjavítást, ám Hans Stuck biztató kísérleteit a váratlan hóesés megszakította.

A neves angol motoros, Eric Fernihough az 1936-os rekordnapon járt itt először, majd ezt követően rendszeresen, de már egyéni keretek között küzdött Brough Superior JAP motorjával a világcsúcscsokért. Erőfeszítései 1937-ben jártak a legnagyobb sikerrel. A magyar élversenyzők döntő többsége visszatérő résztvevője volt a gyóni versenyeknek. Az autóversenyzők közül a legendás Hartmann Lászlót, a nagy versenyzői múlttal és rutinnal rendelkező Delmár WALTER, a fiatalok közül pedig gróf Festetich Ernőt kell feltétlenül kiemelni. A motorosoknál szép eredményeket ért itt el Kozma Endre, Lukavecz Ferenc, Zamecsnik Tivadar, az oldalkocsisoknál pedig egy igazi specialista, Pathó Gyula. A gyóni rekordpálya rövid időn belül az ország büszkeségévé vált és évekig az is maradt. A rekordokat számos cég építette be reklámstratégiájába, pl.: **BMW, MERCEDES, BOSCH, AGFA, CORDATIC**, stb. Az 1938-as év azonban balszerencsét hozott. Április 23-án a rendszeresen visszajáró, sok magyar barátot szerző nyurga angol, Eric Fernihough rekordkísérlete végződött tragédiával. Őt joggal nevezhetjük a gyóni pálya, a nemzetközi autó- és motorsport hősi halottjának. Ezt követően június 26-án a negyedszázados versenyzői pályafutását ünneplő Delmár Walter tiszteletére meghirdetett 620 kilométeres körverseny állórajtos három kilométeres gyorsasági szakaszt rendeztek Gyónon. A sík- és hegyvidéki próbatételekkel nehezített, „férfias” erőpróbán a sportkocsik kategóriájában báró Kohner Augustus (Wanderer) személyében hölgyversenyző is részt vett. Akkor még senki nem gondolt arra,

hogy a „sebesség megszállottjai” utoljára engedték szabadjára a lóerőket a „gyóni egyenesen”. Az őszre meghirdetett rekordnap ugyanis – indokolás nélkül, több más hazai versennyel együtt – elmaradt. Az ok a háborús készülődésben, a kényszerű takarékosági intézkedésekben rejlik. A KMAC 1939-es versenynaptárában újrolag szerepelt a gyóni verseny, amit ősszel sajnos ismét töröltek. A szót mindinkább a fegyverek vették át, a versenyzési lehetőségek teljesen beszűkültek, a gyóni pálya végleg kikerült a hazai és nemzetközi versenysport vérkeringéséből.

Hetvenöt évvel az első verseny után, amikor már csak nagyon keveset tudunk a gyóni rekordpálya történetéről, a motorsportok szerelmeseinek, nekünk, mai gyóniaknak-dabasiaknak, megmaradt az emlékezés lehetősége és felelőssége. Az akkori eredményekre, településünk múltjának erre a sajátos fejezetére most is büszkék lehetünk. Érdemes újból megtanulni az egykori „lóerő lovagok” nevét, még akkor is, ha a helyes kiejtés egyikük-másikuk esetében bizony gyakorlást igénylő nyelvtörő mutatóvány. Ne adjuk könnyen fel, hiszen valaha játék közben minden gyóni gyerek kívülről fújta őket...

AZ ŐSKOR EMLÉKEI:

- a Megatherium
- a Triceratops
- a Iguanodon
- a Mammut
- az Ichthyosaurus
- a Gigantosaurus

Elpusztultak mind, mert nem bírták a küzdelmet a tőtért. Egyetlen őskori maradványunk van, a kagyló, mely a maga tökéletességében fennmaradt millió évek óta és létezik ma is az egész világon. Innen az angol elnevezés: Shell.

A SHELL

keménygökök a földnek mind az öt részén mindenütt használják, mert kiválósguk maradandó.

A KERÉK

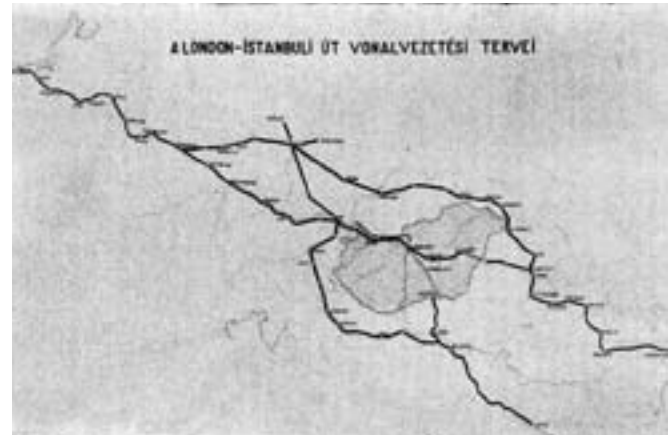
JUBILEUMI ÉV

1937.
X.ÉVF. 10-12 SZÁM

BRAD PESTHÉLYI MŰVEK ÜNNEPELÉSE
MŰVÉSZETI ÉS SZOCIÁLIS MŰVÉSZETEK
LEHETSÉGES MŰVÉSZETEK

ÚT A VÁLSÁGBÓL

A gyóni rekordpálya története szorosan kötődik a London–Isztambul közlekedési folyosó részeként épült Budapest–Belgrád nemzetközi főútvonalhoz, melyet ma 50-es főútként ismerünk. Az európai kontinenst átszelő beruházás a napjainkban gyakran emlegetett 1929–1933-as gazdasági világválság szülötte s kiváló példa a határokon átnyúló, kölcsönös előnyökön alapuló összefogásra. A teljes, 3 földrészre kiterjedő, London–Calcutta–Fokváros végpontokkal összeállított interkontinentális úthálózati javaslatot 1930-ban fogadták el a nemzetközi turista szervezet, az Alliance Internationale de Tourisme (A.I.T.) isztambuli kongresszusán. A kezdeményezők hangsúlyozottan nem költséges autópályák, sztrádák kiépítését kérték, hanem a meglévő közúti összeköttetések feljavítását szorgalmazták a gyorsan haladó gépjárművek számára. Egységes műszaki követelményeket fogalmaztak meg kérelemként az érintett kormányoknak, hogy az útminőség teljes hosszban legalább hasonló legyen. Alapvető igény volt a vízszintes, áttekinthető vonalvezetés, hosszú, egyenes szakaszokkal. A községi vagy városi útszakaszok lehetőség szerinti mellőzése, az út közeli házépítések, újabb települések létesítésének tilalma. Kőrívek esetén a sugár legkisebb elvárt mérete völgy- és síkszakaszon 300 méter, hegyvidéken 100 méter. Az emelkedés mértékét



síkvidéken és a völgyekben legfeljebb 4%-ban, hegyvidéken pedig 6%-ban szabták meg. A minimális útszélesség 6 méter, a kétoldali padkák mérete legalább 1–1 méter, a keresztirányú és legfeljebb 2–3%. A felület pormentességét a forgalmi terheléshez alkalmazkodó kövezettel, betonnal vagy aszfalttal kellett biztosítani. Az út műtárgyait, hídjait kőből, betonból és vasból állandó jellegűre építették. A kilométerkövek, kerékvetők, kerítések elhelyezésére

a padka külső széle szolgált. Útépítési anyagok, gépek, szerszámok számára a padkákon kívüli rakterületek létesítése volt az elvárás. Elengedhetetlenül szükségesnek fogalmazták az út mentén a forgalmi jelzések, iránytáblák, távolságmutatók felállítását. Az elképzelés gazdasági előnyeit az érintett európai államok eltérő ütemben ismerték fel. A magyar kormányzat viszonylag lassan reagált és ebből kis híján baj lett. Szomszédaink ugyanis északról és délről is Magyarországot elkerülő alternatív útvonalakért lobbiztak Európában. Különösen Csehszlovákia folytatott intenzív kampányt, de ezúttal a nagyhatalmak mellénk álltak. Sokat

segített, hogy a magyarországi nyomvonal jelentős részben már a rómaiak idején is út volt. A hazai politikai élet szereplői közül gróf Klebersberg Kúnó (1875–1932) szorgalmazta leginkább az útépítést. A korszak és a 20. század kiemelkedő kultúrpolitikusa sajnos a beruházás megvalósulását már nem érte meg.

A Budapest–Kecskemét útvonal kivitelezése a tél elmúltával, 1933 tavaszán kezdődött. Az út részeként, az előzetes tervek készítésének időszakában a Királyi Magyar Automobil Club kezdeményezte az új rekordpálya építését, mert a táti 3 kilométeres pályát akkorra már kinőtték a hazai autósok-motorosok. Kiváló lobbierővel bírtak, hiszen pl. mindkét Horthy fiú versenyzőként gya-



Klebersberg Kúnó

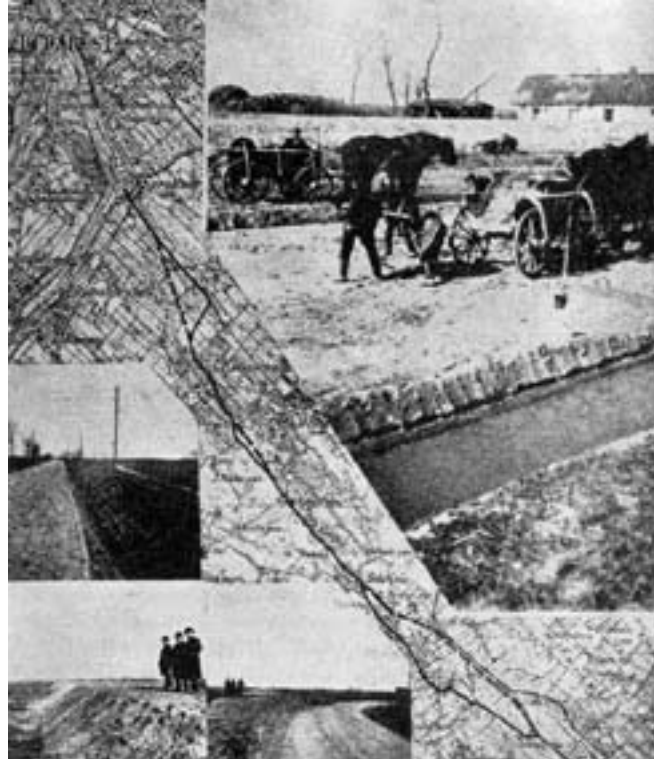
kori résztvevője volt a motoros erőpróbáknak a húszas években. A kezdeményezés következtében a Sári–Felsődabas–Alsódabas–Gyón közseg szakaszán 12 kilométernyi út áthelyezésre volt szükség. Azaz nem a községeket keresztszelő régi nyomvonalon épült az út, hanem elkerülő új utat építettek, melynek részeként létesült a vasúttal párhuzamos rekordpálya. A 37+700 szelvénytől a 61+650 szelvényig tartó 23,95 km hosszú szakasz kivitelezését a pályázó vállalkozások közül a Magyar Általános Útépítő Rt. nyerte el. A rekordpálya a 42+264 – 49+064 szelvények között 6800 méter hosszban, 6,0 méter szélességben beton burkolattal

létesült. Az új nyomvonalra töltésként mintegy 62 000 köbméter földanyagot szállítottak. A visszaemlékezések szerint a földmunkákban lófogatokkal gyóniak is részt vettek. Jelentős mennyiségű töltés származott pl. a közvetlen közeli Mitták-hegyből. Az elterített földanyagot fúrt kutakból szivattyúzott, vascsöveken vezetett nagy mennyiségű vízzel iszapolták, majd 6–12 tonna súlyú hengerekkel tömörítették. A betont a helyszínen nagyteljesítményű géppel keverték. A szükséges anyagokat (bazaltzúzalék, zúzottkő, folyami homok, portlandcement) a vasútállomásról szállították. A vagonokból kirakott anyagokat szállítószalaggal vastartályokba emelték s abban tárolták. A szállító teherautó platóján 4 rekeszt

képeztek ki, melyekbe a tartályokból automatikusan adagolták a keverés szerinti mennyiségeket. A keverőgéphe billentéssel jutatták az ily módon kiadagolt összetevőket. A betonhoz köbméterenként 350 kg portlandcementet és egy új szabadalom alapján rugalmasságot és húzószilárdságot fokozó kovalisztet kevertek. A pálya szélein az út tengelyével párhuzamosan síneket fektettek le és a hengerelési szelvény ellenőrzését a síneken végigfutó sablonnal végezték. Így a tervezett szelvénytől való eltérés minimális lett, biztosítva a pálya hullámmmentességét. Jellegzetes hossz- és keresztthézag kiképzést alkalmaztak, elválasztó betétvaslemezek és összekötő gömbvasak végleges beépítésével. A betonozáshoz a vizet ismét a fúrott kutakból csővezetéken szivattyúzva nyerték. A 41+500 szelvénynél a kút saját nyomással tört fel, artézi kútnak számított.

A rekordpályaként épült 6800 méteres szakasz költségeire elkülönített adat nem áll rendelkezésre. A Magyar Általános Út-építő Rt. a teljes 23,95 kilométernyi megbízását 2 665 120,46 pengőből valósította meg, azaz 1 kilométer út 111 278,51 pengőbe került. A teljes Kecskemétig terjedő szakaszon 106 483,32 pengő volt az átlagos költség. A legtöbbet a soroksári keramitos burkolatra kellett fordítani, ahol 113 108,43 pengő volt a kivitelezés fajlagos költsége.

A teljes Soroksár–Kecskemét útvonal átadására 1934. október 12-én került sor. Az utat Soroksáron és Kecskeméten egyaránt Horthy Miklós kormányzó adta át. A soroksári ünnepségen az



Montázs a rekordpálya építéséről

alsódobasi nemzetgyűlési képviselő, Dinnyés Lajos is részt vett. A rekordpálya hivatalos avatóversenye október 28-án volt, ismét Horthy Miklós jelenlétében. Kíséretében az egyéb hivatalosságok mellett mindkét fia megjelent, a helyieket Szánthó Pál főszolga-



Útátadás Soroksáron

bíró képviselte. A Rudolf Caracciola és Ernst Jacob Henne világ-rekordjai utáni euforikus hangulatban rövid ideig volt olyan kormányzati szintű elképzelés, hogy a rekordpályát további három méterrel megtoldva, kilenc méter szélességűre alakítják. Ez azonban a tervezés szintjéig sem jutott, nem valósult meg.

Dinnyés Lajos Soroksáron





A gyóniak is ünneplik a rekordokat



Újváci Mátyás „Start” vendéglője



Alsódabas

Betonút észlelő

A PÁLYAAVATÓ

Ötezer néző meglehetősen ritkán jelenik meg egy kis településen rendezett eseményen. Gyónon sem volt erre példa a rekordpálya avatása előtt, sőt a szomszédos Alsódabason is csak egyszer, Kosuth László síremlékének átadásakor, még 1880-ban. A nagy nap 1934. október 28-án, vasárnap jött el. Ezen a vidéken ilyenkor rendszeresen jelentkeznek az őszi fagyok, kora hajnalban mínusz két fokot mértek. Szerencsére köd nem zavarta a pálya átláthatóságát. A szigorú, kérlelhetetlen főszolgabíró, Szánthó Pál a legnagyobb hidegben, már hajnali négykor kiállította a pálya biztosítására a didergő helyi csendőröket. Erről még a legvitriolosabb tollú újságírók is részvétet, együttérzést keltve számoltak be...

Az előkészületek hetekkel korábban kezdődtek. Az október 11-én, jórészt külföldi versenyzők számára megtartott félhivatalos rekordnap rendkívül hatékony hírverésnek bizonyult. A jó eredmények magukért beszéltek s a pálya kiváló adottságait a sajtóhíradásokon túl a versenyzők terjesztették el egymás közötti beszélgetéseikben, egész Európában. A pályát működtető Királyi Magyar Automobil Club a kedvező tapasztalatok alapján úgy döntött, hogy még az őszi szezon végén hivatalos pályaavató rekordnapot rendeznek, melyre meghívják a Magyarországon is jól ismert két német élversenyzőt, Rudolf Caracciolát és Ernst



Gyors kerékcseré

Jacob Hennét. A Mercedes-Benz és a BMW csapatai néhány üzenetváltás után a részvétel mellett döntöttek, az egyeztetett időpont október 28. volt. Az események ettől kezdve felgyorsultak. A sportlapok szenzációként közölték a hírt s a két nagyhírű ver-



Parkolás a töltés mellett

senyző érkezése mágnesként vonzotta a sportszerető közönséget. *(Hennét Tátról, Caraccioliát a hármashatárhegyi versenyekről ismerték.)* A KMAC két különvonat indítását hirdette meg a Nyugati pályaudvarról. A német gyári csapatok 25-én csütörtökön éjszaka érkeztek meg Budapestre. Minden felszerelésüket teherautókon szállították, az utolsó csavart, az üzemanyagot is beleértve. A szervizkocsik két Mercedes-Benz versenyautót és három BMW versenymotort (egy 500 cc, két 750 cc) s a hozzá tartozó oldalkocsit rejtettek a kíváncsi szemek elől. A pályán közben gőzerővel folytak az előkészületek. A technikai felszereléshez a VACUUM OIL COMPANY nyújtott segítséget s ők építették a

Horthy Miklós kormányzó és kísérete fogadására szolgáló díszsátrort is. Az út mentén kisebb-nagyobb reklámtáblákat helyeztek el, ez látványában-hangulatában emelte a pálya színvonalát. A pályára festett piros-fehér csíkokkal jelölték a szakaszhatárokat. A start – cél vonalában ezen felül kétoldalt szemaforszerűen zászlókat is elhelyeztek. Az előkészületek 27-én fejeződtek be, amikor 16 munkás a teljes versenypályát lesöpörte, egyetlen apró kavics sem maradhatott a betonon. Előzetes tréning nem volt, de a két német versenyző és a szakosztályvezetők még ezen a napon bejárták a pályát. Kedvező benyomásaikról elismerően nyilatkoztak, külön dicsérve a pálya alapos, lelkiismeretes takarítását.



A kormányzó és kísérete a Himnusz-t hallgatja



Horthy Miklós és Szánthó Pál

Vasárnap reggel már fél nyolckor megindultak az autók a fővárosból Gyón felé, mindenki szeretett volna jó helyet foglalni magának. A több száz járműből álló, szinte folyamatos konvoj a 43-as kilométerig tudott a főúton haladni. Itt egy rövid alsódabasi, majd gyóni terelést követően a 45 és 46 kilométerek közötti szakaszon a töltés mellett tudtak – frissen szántott földek szomszédságában – leparkolni. Miután ez volt az időmérő szakasza a pályának, így mindenkinek jó



Tankolás

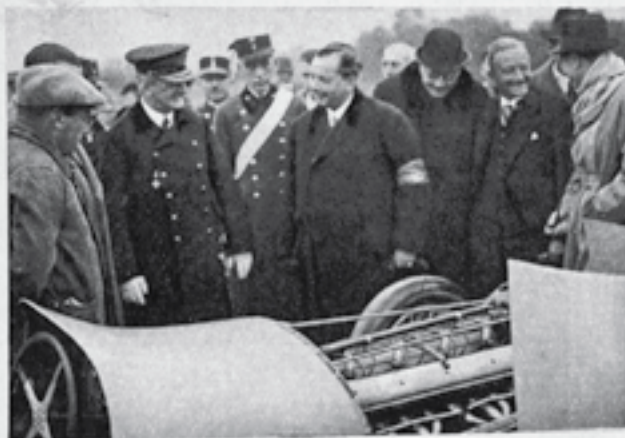
hely jutott. A Nyugati pályaudvarról a zsúfolásig megtelt vonat 8 óra 50 perckor indult. A sportszerető utasok a gyóni állomáson, a rekordpálya közvetlen közelében szálltak le és szintén a töltés mellett foglalhattak helyet. Horthy Miklós és kísérete – Erdélyi Lóránt alispán, Koós Miklós alezredes-szárnysegéd és a két Horthy fiú – 10 óra tájt érkezett, a Himnusszal fogadták őket. (A KMAC fogadóbizottságát Röck István vezértitkár, Lenz Albin tábornok és Delmár Walter alelnök

alkotta.) A verseny az érkezés-fogadás protokollja után mintegy fél tizenegykor kezdődött. A rekordnapot Henne kezdte, a Horthy Miklós által megcsodált BMW-vel tette meg próbafutamát. A nézőket megafonnal tájékoztatták. Volt szabályismertető, sőt az érvényben lévő világrekordokat is megismerhették a jelenlévők. A megtett futam időeredményét azonnal bemondták, de a szabályok szerint ez csak akkor volt lehetséges, ha a versenyző oda-vissza megtette a távot. (Az egyik irányban megtett táv után csak azt közölhették, hogy az eredmény jobb-e a világrekordnál, avagy elmarad attól.) Az elért sebesség kiszámítását a Budapesti Műszaki Egyetem tanárségei segítették. A sajtóhíradások szerint oly gyorsasággal, hogy az maga is világrekord volt. A szakújságírók az előzetes esély latolgatás során Henne világrekord futását biztosra vették. A „papírforma” ebben az esetben bejött, mert a német versenyző a 750 köbcentis BMW-vel előbb a saját Táton futott világrekordját javította meg (246,069 km/h repülőstarttal 1 kilométeren), majd oldalkocsival is világcsúcsot ért el (207,732 km/h). Az első világrekordot hatalmas ovációval, tapsal, rendkívüli lelkesedéssel fogadta a közönség. Némi fanyalgásra csupán az adott okot, hogy Henne úgymond tartalékol, azaz minimálisan javította a rekordokat. A nézők egyre türelmetlenebbül várták a Mercedes-Benz versenyautók futását, hiába futott Joseph Möriz háromkerekű versenyjárművével (cyclecar) egyre-másra kategória világrekordokat. A rekordnapon résztvevő magyar versenyzők (Kremm József, Andó Antal, Hartmann

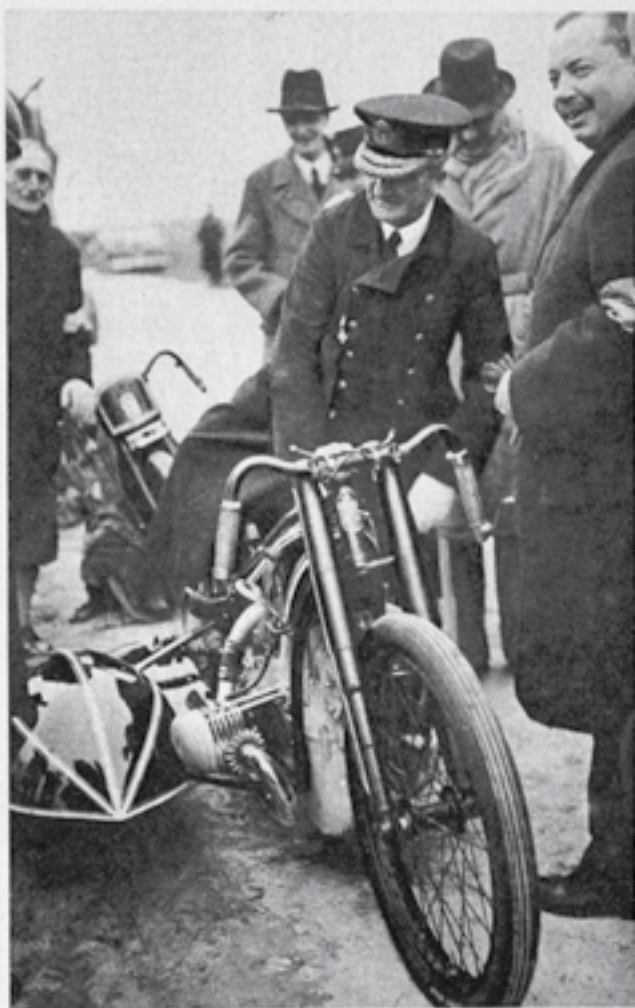
László) – és a nézők között elvegyülő társaik – a külföldi „menők” árnyékában teljesen epizód szerepre kényszerültek. Ezt azonban nagyon sportszerűen, jól viselték, lelkesen ünnepelték a magyar pályán született csúcseredményeket. Rudolf Caracciola a kora délutáni órákban kezdte meg futamait, valóságos Grand Prix hangulatot varázsolt a győni pályára. Elsőre 284 km/h sebességet ért el, amit döbbszent csend fogadott. S a kísérletek mind biztatóbbak lettek, hamarosan egy újabb szédületes eredményt, 298 km/h sebességet közölt a megafon. A Mercedes szerelőinek egész hada nyüzsgött szinte katonás fegyelemmel a világhírű Alfred Neubauer szakosztályvezető utasításaira. Ám Neubauer a legtöbbet Caracciolával konzultált, szakadatlanul kérdezett a futam után és utasításokat adott a start előtt. Futam közben pedig az eredményekért. A nézők láthattak jól begyakorolt, gyors kerékcserét a Continental gumikkal, tankolást a titkos összetételű üzemanyagból. (Gyertyából Bosch-t, motorolajból Standard Essolube márkát használtak.) A szerelési szünetekben Henne, aki ebben a szezonban a Mercedes-Benz tartalékpilotája volt, szintén tett néhány kísérletet, s alapvetően műszaki okok miatt, de megközelíteni sem tudta Caracciola eredményeit. Ugyanakkor emlékezetes momentum, hogy a legbiztatóbb futamánál már a visszafelé vezető úton meglazult a versenykocsi áramvonal idoma. Ez akár balesetet is okozhatott volna, melyet csak jelentős lassítással tudott elkerülni, alaposan lerontva ezzel a mért átlagsebességet. Henne világrekordot futott két és há-



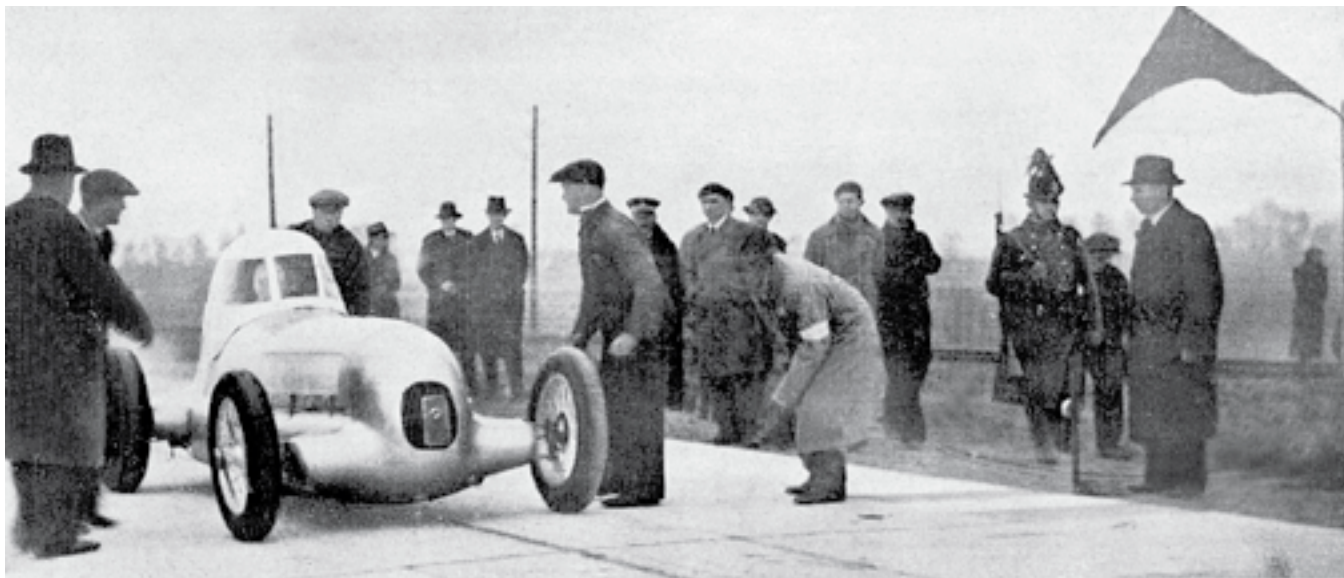
A kormányzó Caracciolával és Henne'val beszélget, akik mindketten új világrekordokat állítottak fel a keszkesémi országút győmi szakaszán épített betonpályán.



A kormányzó Caracciola versenygépkocsiját nézi. Mellette jobbra Koós Miklós alezredes-szörnysegéd, jobbszélen Erdélyi Loránt alispák, Dehmér Valler és ifj. Horthy Miklós.



A kormányzó tanulmányozza Henne motorkerékpárját.



Start

rom keréken, de négy keréken ez nem az ő napja volt. Előzetesen Alfred Neubauer a pálya szemléje után legalább 310 km/h sebességet ígért az újságíróknak, s a végén neki lett igaza. A nap zárásaként, késő délutáni csattanóként ugyanis Caracciola soha nem látott tempóban abszolút világrekordot ért el 317,460 km/h átlagsebességgel. (Az egy irányba elért sebessége majdnem 321 km/h

volt.) „Egekbe törő tempó, Istenkísértő gyorsaság” – tudósított a rekordról az egyik sportlap.

A gyóni rekordnap heteken át kiváló témát adott a magyar sajtónak. A sportsajtóban részletes elemzések láttak napvilágot. Az elismerésekből jutott a két német csapatnak, a versenyzőknek és a pályának is, mely rövid idő alatt az ország büszkeségévé vált.

A külföldi sajtó is jelentős terjedelemben számolt be a gyóni versenynap eredményeiről. Egyes országokban (Franciaország, Olaszország) aggodással kommentálták a német motorizáció előretörését, saját autógyáraik lemaradásától tartva, míg máshol (Anglia) megmaradtak az egyszerű tényközlésnél. A sorokon természetesen itt is átfut az elismerés, végképp megalapozva a gyóni pálya nemzetközi hírnevét.

Horthy Miklós kormányzó több gyóni rekordnapon nem vett részt. A helyiek képviselőjében mindössze Szánthó Pál főszolgabíróval találkozott, ráadásul a délután folyamán még Caracciola világrekordja előtt távozott. Néhány óras jelenléte azonban a pálya utóéletére meghatározó befolyást gyakorolt. Személyes közremű-

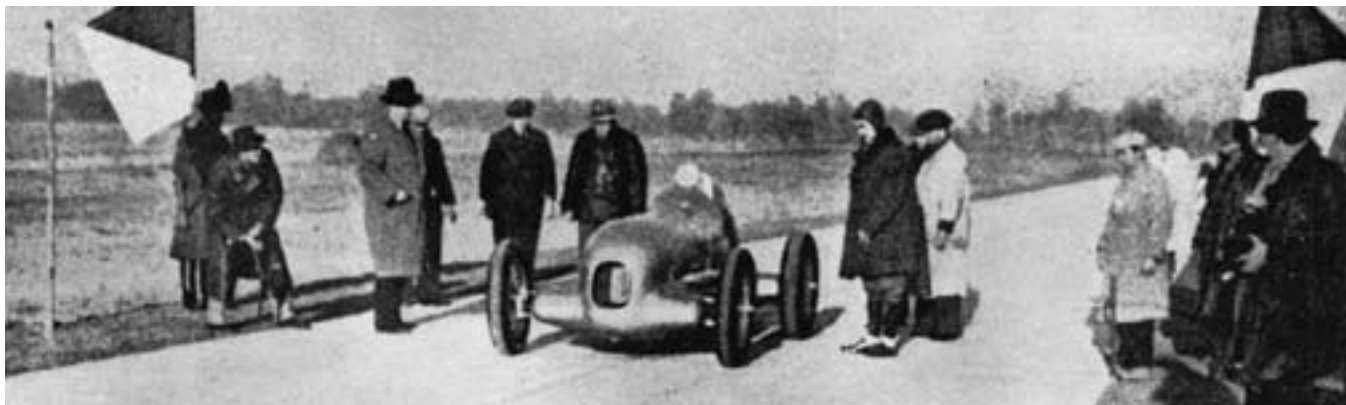
ködéséből ennyi is elég volt ahhoz, hogy az 1945 utáni korszakban a gyóni rekordpálya teljes története az elhallgatott, feledésre ítélt események közé kerüljön. Elismert, más vonatkozásokban igényes, időtálló gyóni-dabasi helytörténeti munkákban abszolút hiánnyal, a legteljesebb fehér folttal kellett szembesülnünk hosszú évtizedekig. A nemzetközi gyorsasági rekordok listáin Ernst Jacob Henne, Rudolf Caracciola és Eric Fernihough itt futott világsúcsai ma is szerepelnek, Gyónon pedig azóta sem volt olyan rendezvény, melyet ötezer néző tisztelt volna meg a jelenlétével. Nem várhatunk tovább, az egykori szemtanúk napjainkban már jellemzően nyolcvan év feletti, eljött az ideje a feledés csendjét megtörni...

motorkerékpárok (75 cc–1000 cc) és az oldalkocsis motorkerékpárok (350 cc–1000 cc). A kor sajátos járműkategóriája volt a háromkerekű cyclecaroké (350 cc–1100 cc). Az automobiloknál (350 cc–8000 cc) túrakocsikat, sportkocsikat és versenykocsikat különböztettek meg. Az egyes kategóriákban a minimális személyszámot is meghatározták. Az eredményeket beszámították a hazai bajnokság alakulásába, azonos idő elérése esetén az a versenyző győzött, akinek az állóstartos futama jobban sikerült. Egyéni rekordkísérletekre a bajnoki futamok után volt mód. A versenyre a hivatalos nevezési íven kellett jelentkezni. A nevezési díj 10 pengő volt a motorkerékpároknek és cyclecaroknak, 20 pengő az automobiloknak. További 10 pengőt kellett fizetni gyári és klubcsapatok nevezése esetén. Nevezni és vezetni nemzetközi licenc, versenyigazolvány birtokában lehetett. A motorkerékpár kategóriákban kötelező előírás volt a bukósisak viselete. Egy versenyző többször is indulhatott különböző járművekkel. Egy géppel csak egy kategóriában és csak egyszer lehetett indulni. Mindennemű idegen segítséget tilos volt igénybe venni. A nevezés végső határidejeként rendszerint a versenyt megelőző 3. napot jelölték meg. Mód volt személyes jelentkezésre a KMAC irodájában (Budapest IV. ker., Apponyi tér 1.), vagy sürgőnyi úton, de ebben az esetben egyúttal a nevezési díjat is postázni kellett. Szabályszerű nevezés hiányában még a próbafutam is tilos volt. A gyóni pályán a verseny előtti napokban nem lehetett tréningezni.



Szánthó Pál gyóni főszołgabíró, az automobilizmus lelkes barátja

A versenyek rendszerint délelőtt 10 órakor kezdődtek. Előtte egy órával a starthelyen volt a műszaki átvétel, csak a megfelelő állapotú járművek indulhattak. Ezt követően a KMAC által közvetített biztosítási díjat is meg kellett fizetni. Ilyenkor osztották ki a startszámokat. A motorkerékpárok esetében ezt jól láthatóan a vezető törzsére erősítették, míg az autóknál a kocsi két oldalára festették. A járműveken verseny közben tilos volt hirdetést elhelyezni. A rendezők munkáját, a pályán történő kommunikációt telepített telefonvezeték segítette. A pályaszakaszhatárait a betonra felfestett piros-fehér csíkkal jelölték. Ezen felül a rajt-célvonalában kétoldalt szemaforszerűen elhelyezett zászlókat helyez-



Nyitott kocsi az állóstartnál

tek el. (Az 1934. október 28-i pályaaivatón a mintegy 5 ezer nézőt megafonnal tájékoztatták.) A mentőkocsi rendszerint a győni álmás mellett állt készenlétben. A pálya lezárását a helyi csendőrség biztosította Szánthó Pál főszolgabíró vezetésével. Ugyancsak a helyiek söpörték le előzetesen a teljes betonfelületet.

A start a startszámok sorrendjében, felszólításra történt. A starthely közelében az út bal oldalán kellett sorrend szerint várakozni. A felszólításra kötelező volt a felfestett startvonalhoz állni és a futamot végrehajtani. Ismétlésre nem volt mód. Aki például műszaki hiba miatt nem tudott elindulni, annak még egy lehetőséget biztosítottak a soron lévő futam befejezése után. Ha akkor

sem tudott indulni, kiesett a versenyből. Az adott távot mindkét irányban teljesíteni kellett, s az elért menetidőket mérték elektromos időmérővel. Az így meghatározott két sebesség átlaga adta meg a versenyző eredményét. (A pályaaivatón például a Műszaki Egyetem tanársegédei végezték a számításokat.) Repülőstart esetén a jármű futásának középső, legnagyobb sebességű szakaszát mérték. Azaz a felgyorsulás és a visszafékezés fázisa nem számított bele a menetidőbe. A kilométeres távot a 45 és 46 kilométerek közötti szakaszon mérték. Értelemszerűen a pályán egyszerre csak egy versenyző végezhet a futamát, s annak teljes befejeztével, felszólításra indulhatott el a következő. A futam akkor volt



Möritz átfut a célszalagon

érvényes-eredményes, ha az oda-vissza távhoz szükséges idő nem haladta meg a 60 percet.

A rekordnap végén, a helyszínen ideiglenes eredményhirdetést tartottak, a hivatalos végeredményeket este 20 órakor a KMAC irodájában tették közzé. A nemzetközi és világrekordokat hitelesítésre a nemzetközi szervezetekhez terjesztették fel. Az esetleges óvásokat a versenybiztoshoz írásban kellett benyújtani legkésőbb a verseny befejezését követő egy órán belül, 60 pengő óvási díj egyidejű befizetésével. Időmérés ellen óvásnak nem volt helye.

A győzteseket és helyezetteket a KMAC arany-, ezüst- és bronzplakettel, esetenként tiszteletdíjjal jutalmazta. A rekordot elért versenyzők rekord-oklevelet vehettek át.

A rekordnapok kötöttségei miatt számos versenyző élt az egyéni rekordkísérlet lehetőségével. Időpontot egyeztettek a KMAC illetékeseivel s térítés ellenében használhatták a pályát. Ilyen esetekben természetesen tetszés szerinti számú futamot bonyolíthattak le, hiszen a KMAC úgy biztosította a versenyfeltételeket, hogy nem kellett más versenyzőkhöz igazodni.

A gyóni pálya utolsó nagy versenyét, a Delmár Walter jubileumi körverseny gyorsasági szakaszát sajátos szabályokkal, egyedi versenykiírás alapján rendezték.

A gödöllői, kerepesiúti és gyóni automobilversenyek

absolut sportkocsi győztese

a magyar automoblibajnok

HARTMANN LÁSZLÓ úr

csillámszigetelésű

IGNIS

gyújtógyertyát használt.

Gyártja: TELEFONGYÁR RT.



BAJNOKOK A GYÓNI REKORDPÁLYÁN





ERNST JAKOB HENNE

(Weiler, 1904. február 22.–Gran Canaria, 2005. május 23.)

Világrekorder német motorkerékpár-versenyző, a gyorsasági versenyek specialistája. Pályafutása jórészt a BMW gyári csapatához kötődik, 76 nemzetközi gyorsasági rekordot, közte 7 abszolút világrekordot ért el a csapat színeiben. Motorkerékpár-szerelőként kezdte 1919-ben, első versenyén 1923-ban indult. Külföldön Monzában mutatkozott be 1925-ben, a 350 köbcentis kategóriában a 6. helyen ért célba. Ezt követően szerződtette a BMW, mely 1926-ban német bajnokságot eredményezett az 500 köbcentis osztályban. Ugyancsak német bajnok lett 1927-ben, de már a 750 köbcentis kategóriában. Az első abszolút világrekordot 1929. szeptember 29-én futotta, majd ezt követően tudatosan arra törekedett, hogy ez a cím csapataé és Németországé legyen. A BMW a világrekord reklámértéke, gazdasági előnyei miatt ehhez minden támogatást biztosított. **Az abszolút világrekordok listája:**

1929 – 215,182 km/h (750 cc)

1930 – 221,528 km/h (750 cc)

*1932 – 244,399 km/h (750 cc) (Tát)

*1934 – 246,069 km/h (750 cc) (Gyón)

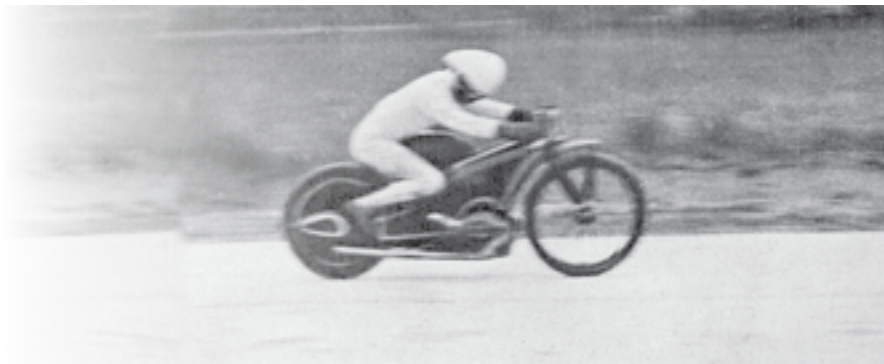
1935 – 256,046 km/h (750 cc)

1936 – 272,006 km/h (500 cc)

1937 – 279,502 km/h (500 cc)

Az 1929 és 1937 közötti 8 évben, azaz kevesebb, mint egyetlen évtized alatt 64,32 km/h-t javított a világrekordon. A folyamatot természetesen más versenyzők erőfeszítései is ösztönözték, közülük az egyik legnagyobb, legkitartóbb vetélytársa az angol Eric Fernihough volt. Utolsó rekordja kifejezetten hosszú ideig tartotta magát, csak 14 év múlva, 1951-ben tudták megdönteni. (Ezt a rekordot szeretne volna túlszárnyalni Eric Fernihough is Gyónon azon a tragikus 1938. április 23-án.)

A gyóni pályán elért rekordját az avatóversenyen, 1934. október 28-án futotta. Ez volt egyben a pályán elért első abszolút világrekord is. Ugyanitt az oldalkocsis motorkerékpárok versenyében repülőstarttal 207,732 km/h sebességgel szintén világrekordot ért el. A szőlőmotorok 500 köbcentis kategóriájában a 220,858 km/h viszont „csak” magyar rekordra volt jó.



Ernst Henne (BMW) 500 köbcentis, kompresszoros, királytengelyes gépével

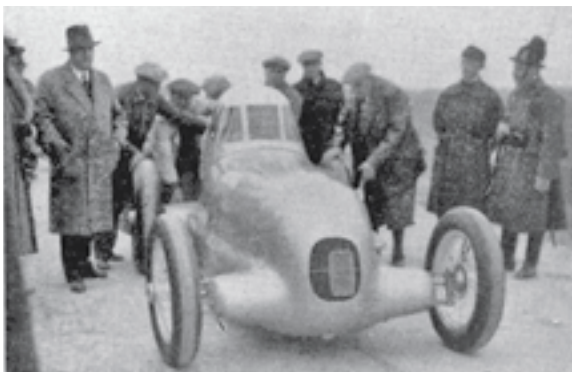
Henne (BMW) terepversenyen





Egyetlen évig, 1934-ben Henne párhuzamosan a Mercedes-Benz tartalék pilótája is volt. Hat GP futamon indult, két 6. helyet ért el. Gyónon is kísérletezett a Mercedes versenyautójával, de jóval gyengébb eredményt ért el, mint a csapattárs Caracciola (repülőstarttal 1 kilométeren 260,000 km/h, 1 mérföldön 267,000 km/h). Az eltérés alapvetően műszaki hiba miatt alakult ki: a karosszéria zárt felépítménye balesetveszélyesen meglazult, lassításra kényszerült a versenyző. Összességében ez a Mercedesnél kevés volt a folytatáshoz. A versenypályán ugyan megszakadt a kapcsolat, de pályafutása végeztével, a világháború után a Mercedes márkakereskedője lett. 1991-ben karitatív célú alapítványt hozott létre, majd 1996-tól egészen haláláig a Kanári-szigeteken élt feleségével. Szép kort megérve, 2005-ben, 101 éves korában halt meg.

Henne és a BMW



Henne startol a BMW-vel

Nach dem neuen Erfolg
 in Badajoz den Lesern
 "Auto" - herzlichste Grüße
 H. Henne

HENNE (BMW) 279.203 KMI
 Erst Henne stellt ruhmlos nagegenü u
 absolviert motorrennfahr völgrekordet erd-
 mäyesset, u Darmstadt ee Frankfurt kielim
 Reichsautobahn ankommen 279.203 km-ee se-
 besseiget det ee u replüätortee kilmätsen.

SKF
 MOTORGLAZOK

HENNE (BMW) 279.203 KMI
 Erst Henne stellt ruhmlos nagegenü u
 absolviert motorrennfahr völgrekordet erd-
 mäyesset, u Darmstadt ee Frankfurt kielim
 Reichsautobahn ankommen 279.203 km-ee se-
 besseiget det ee u replüätortee kilmätsen.

HENNE (BMW) 279.203 KMI
 Erst Henne stellt ruhmlos nagegenü u
 absolviert motorrennfahr völgrekordet erd-
 mäyesset, u Darmstadt ee Frankfurt kielim
 Reichsautobahn ankommen 279.203 km-ee se-
 besseiget det ee u replüätortee kilmätsen.

HENNE (BMW) 279.203 KMI
 Erst Henne stellt ruhmlos nagegenü u
 absolviert motorrennfahr völgrekordet erd-
 mäyesset, u Darmstadt ee Frankfurt kielim
 Reichsautobahn ankommen 279.203 km-ee se-
 besseiget det ee u replüätortee kilmätsen.



RUDOLF CARACCIOLA

(Remagen, 1901. január 30.–Kassel, 1959. szeptember 28.)

A harmincas évek legendás német autóversenyzője, háromszoros Európa-bajnok (1935, 1937, 1938). A II. világháborút megelőzően a nemzetközi autósport egyik meghatározó személyisége, aki- nek minden ezzel az időszakkal foglalkozó szakkönyvben külön fejezet jár, bármely nyelven íródjék is. Könyvet is írtak róla, s ha valaki a közelmúlt páratlanul sikeres versenyzője, Michael Schumacher korai elődjét keresi, akkor jár a legjobban, ha vele kezdi a kutatást. Ősei Itáliából települtek át, ez az olaszos hangzású név magyarázata. Édesapja szállodatulajdonos volt és szeretete volna, ha fia viszi tovább a vállalkozást. Hogy mégsem lett



szállodás, az egy garázsban, különféle lim-lomok alatt megbúvó, a háborús katonai sorozás-beszolgáltatás elől rejtegetett öreg Mercedesnek köszönhető. Felfedezése hatására érdeklődését ugyanis mindinkább az autótechnika töltötte ki, autómérnöki elképzeléseit édesapja sem gátolta. Az első versenyén 1922-ben indult és a dicséretes 4. helyen végzett. Hamarosan sorjázta a győzelmek is. Különösen a nagy erőpróbát jelentő, bátorságot, különleges vezetési technikát igénylő esős versenyek specialistája volt, a nedves burkolaton érvényesült igazán. Ma úgy mondanánk: igazi „esőmenő” volt. Pályafutása bővelkedik a nagy sikerekben, de legemlékezetesebb győzelmei a Mercedes-Benz W125 versenyautóhoz és a Mercedes-gyár csapatához kötődnek. Az 1934–1939 közötti hat évben összesen 57 GP futamon állt rajthoz és 32 alkalommal végzett a dobogón. A dobogós helyezések több mint felében, 17-szer győzött. Háromszor volt Európa legjobbja, a legnagyobb ellenfele Bernd Rosemeyer, az Autó-Union versenyzője volt. Az 1936-os Magyar Nagy Díjon nem ért el helyezést, a 26. körben motorhiba miatt fel kellett adnia a versenyt.

Gyónon pályafutásának kritikus időszakában járt. 1933-ban a Monaco GP-n lábát törte, majd gyógykezelése alatt felesége síelés közben lavina áldozata lett. A visszatéréshez idő kellett, 1934-ben



ezért a Mercedes-gyár igényeinek megfelelő eredmények a szezon második felében jöttek. A szezonvégi gyóni gyorsasági verseny jó folytatása volt a folyamatnak, még akkor is, ha a csapat vezetése az állóstartos kísérleteknél jobb eredményeket remélt. Különösen igaz ez a megállapítás úgy, ha a következő évi mérleget is figyelembe vesszük, hiszen 1935-ben Európa-bajnok lett.



A magyar közönség személyében nagy munkabírású, fáradhatatlan, kötélidegzetű bajnokot, közvetlen, barátságos, szolgálatkész embert, egy igazi profit ismert meg. Lehet-e azon csodálkozni, hogy játék közben a gyóni gyerekek közül még évek múlva is mindenki Caracciola akart lenni?

Gyóni eredményei:

1934. október 28 :

- repülőstarttal 1 kilométeren 317,460 km/h abszolút világrekord,
- repülőstarttal 1 mérföldön 316,591 km/h nemzetközi rekord

1934. október 30 :

- állóstarttal 1 kilométeren 156,521 km/h magyar rekord,
- állóstarttal 1 mérföldön 188,656 km/h világrekord

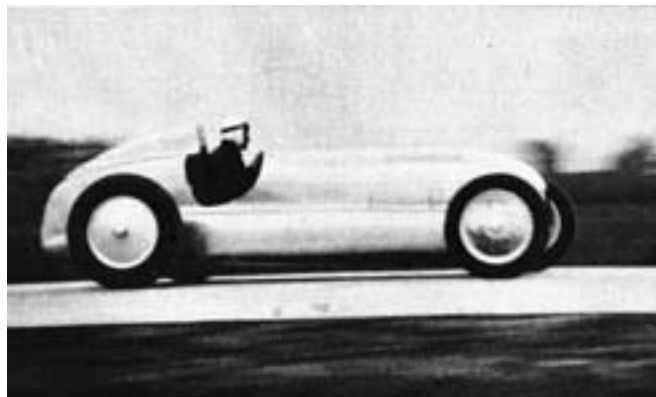
1934. november 3 :

- állóstarttal 1 kilométeren 157,756 km/h nemzetközi rekord

A gyorsasági (lanszé) versenyzés nem az ő műfaja volt, mégis 1938. január 28-án újabb nevezetes rekordot állított fel Németországban Frankfurt mellett, az autópályán. Repülőstarttal 432,7 km/h sebességet ért el, melyet Bernd Rosemeyer azonnal szeretett volna túlszárnyalni. A sietség, a német–német vetélkedő tragédiába torkollott, az Autó-Union versenyzője a pályáról lesodródva életét vesztette s a gyász beárnyékolta a nagy sikert.

A világháború után – más tapasztalt versenyzőkhöz hasonlóan – visszatért az autóversenyek világába. 1952-ben sportautóversenyeken indult s az egyikén (Mille Miglia) 4. helyezést ért el. Ám balszerencsés módon balesettel, lábtöréssel végződött a következő futam s ez pályafutása végleges befejezését jelentette.

Ötvennyolc éves korában, 1959. szeptember 28-án, májbetegségben halt meg. Szülőhelyén, Remagenben, születésének 100. évfordulóján emlékművet állítottak tiszteletére.



Futam közben, a nyitott versenyautóval



Caracciola Röck Istvánnal, a KMAC vezértitkárával



Caracciola és Jakob Tivadar, a magyarországi Mercedes-Benz Rt. igazgatója

Két csúcsteljesítmény:

Caracciola
világrekordja és az

Agfa-Superpan
film amely a sebesség megörögzítését lehetővé teszi



Minden szakszűletben kapható!





HANS STUCK

(Varsó, 1900. december 27.–Grainau, 1978. február 9.)

A jeles német autóversenyzőt a hegyi versenyek bajnokaként ismerték a harmincas években, s a „Hegyek királya” becenévvel illették. Magát az autózást tejszállítás közben kedvelte meg. Dél-bajorországi farmjáról az 1920-as évek elején mindennap Münchenbe hordta a tejet. A tej érzékeny áru, gyorsan és időre kellett az átvevőhelyre szállítani. Sietni kellett az úton és Hans Stuck hamarosan azt vette észre, hogy a farm tennivalói közül szállítás közben érzi magát a legjobban. Belépett a helyi autósok klubjába. Versenyzői pályafutására meghatározó befolyást gyakorolt egy véletlen találkozás 1925-ben Adolf Hitlerrel, akitől később gyakran kért és kapott segítséget. Először az Austro-Daimler csapata szerződtette, majd amikor a gazdasági válság hatására megszűnt a csapat, a Mercedeshez került. Ugyanazt az autót vezette, mint később Rudolf Caracciola. Hans Stuck ideje azonban Hitler 1933-as kancellári kinevezésével jött el. A német kormányzat a gazdaság élénkítése érdekében támogatta az autóiipart, a fejlesztéseket. A támogatási keretet az első tervek szerint teljes egészében a Mercedes kapta volna. Az újonnan alakult Autó-Union (Horch, Audi, DKW, Wanderer gyárak fúziója) vezetői azonban Hans Stuck bevonásával, politikai kapcsolatainak felhasználásával elérték, hogy a támogatást megosztották a két vállalat között. A

nagyobb részt így is a Mercedes kapta, a két gyári csapat vetélkedése pedig szállította a német nép öntudatának fejlesztésére alkalmas eredményeket a politikának. Új csapatában Hans Stuck jóval több volt, mint egy versenyző, hiszen a gyár stratégiai kérdéseibe is volt beleszólása. Ám az eredmények sem maradtak el:



Közös pihenő



Rekordkísélet Gyónon

1934-ben 14 GP versenyből kilencszer végzett a dobogón (7 győzelem), majd 1935-ben 13 futamon öt dobogós helyet szerzett (4 győzelem). 1936-ban 11 versenyen indulva ismét öt dobogós hely a mérleg (1 győzelem), a Magyar Nagy Díjon ötödik lett. A követ-

kező évben 11 futamból négyszer állhatott a dobogóra (2 győzelem), míg 1938-ben 7 versenyen ötször lett dobogós (4 győzelem). A háború előtti utolsó szezonban, 1939-ben 7-szer indult, kétszer lett dobogós (2 győzelem).



Gyújtógyertyateszt

A gyóni rekordpályán egyetlen alkalommal, 1935. február 5-én járt, azzal a céllal, hogy megdöntse Rudolf Caracciola (Mercedes) 1934 októberében ugyanitt elért 317,460 km/h abszolút világrekordját. A kivételezett helyzetű versenyző a sikeres 1934-es szezon után éppen Davosban üdült feleségével, Paula Reznicek tenisz-bajnoknővel, amikor táviratilag hazarendelte csapata. Nem volt túl lelkes, de jó profi módjára azonnal ren-

delkezésre állt. Magyarországra elkísérte felesége is. A házaspár programjához sok segítséget nyújtott a hazai GP-versenyző, Hartmann László és felesége, Rahmer Mária. A gyóni betonon látszólag minden adott volt az új rekordhoz, az Autó-Union és a Királyi Magyar Automobil Club teljes személyi és technikai háttérrel biztosított, még dr. Ferdinánd Porche, a gyár világhírű konstruktőre is a csapattal tartott. A pálya szélén kihegyezett tollú újságírók és a Magyar Világhíradó kamerái... mégsem sikerült. A legjobb eredménye, melyet a 4358 köbcentis versenyautóval elért, 289,600 km/h volt (repülőstarttal, 1 kilométeren). Néhány próbafutam után a délutáni órákban ugyanis a kipufogórendszer egyik eleme megsérült. Nem volt komoly hiba, de a motor nem érte el a szükséges fordulatszámot, hegesztésre volt szükség. Budapesti szakműhelybe kellett vonulni a másnapi folytatás érdekében. Az éjszakai órákban azonban mintegy 15 cm vastag hórétteg hullott a tükörsima betonra. Lehetetlenné vált a folytatás. Az Autó-Unionnak erre az eshetőségre is volt forgatókönyve, azonnal egy olaszországi pályára vonultak tovább s ott néhány nap múlva sikerült a rekordjavítás (Viareggio–Luca útvonal: 320,267 km/h). Később a Királyi Magyar Automobil Club illetékesei többször is kísérletet tettek az Autó-Union újabb gyóni rekordkísérletének szervezésére, de ezek az erőfeszítéseik siker nélkül maradtak. Alapvetően tévesek tehát mindazok az évtizedekkel későbbi magyar források, melyek Hans Stuck gyóni világrekordjáról adnak számot.

A „Hegyek királya” a világháború után 1952–1953-ban újra ringbe szállt. Több mint 50 évesen a Forma-1 négy futamán vett részt, de pontszerző helyet már nem ért el. 1978. február 9-én halt meg, fia és unokája is jónévű autóversenyző lett.





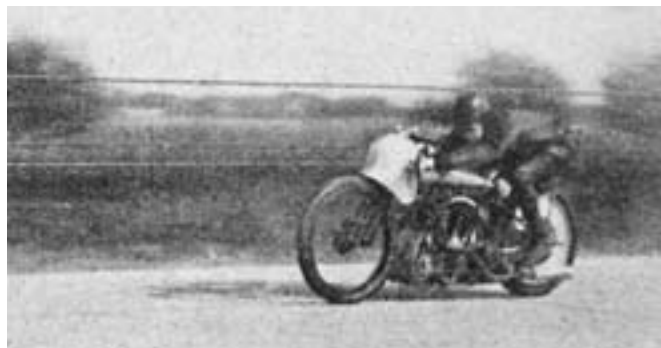
ERIC FERNIHOUGH – A GYÓNI REKORDPÁLYA HŐSI HALOTTJA

(Birkenhead, 1905. február 17. – Gyón, 1938. április 23.)

Eric Fernihough gyermekkori álmai a motorversenyzésről az 1930-as évek elején valósultak meg, a versenyekre mindinkább győzni járt. Excelsior 175 cc gépével egymásután négyszer nyerte meg a Francia Nagydíjat (1930.: Pau, 1931.: Montlhéry, 1932.: Reims, 1933.: Dieppe), az észak-írországi North West 200 versenyen három diadalt aratott (1930–1931–1932). A holland TT verseny és a belga Nagydíj (1932) is a diadalok folytatását hozta. Kategóriájában 1931-ben ő volt a gyorsasági Európa-bajnok. A motorozás abszolút világrekordjának meghódításával barátai javaslatára kezdett el foglalkozni az évtized közepén. Ebben a műfajban a német Ernst Jacob Henne eredményei jelentették a kiindulási pontot. Az új kihíváshoz hosszasan előkészülődés, új, nagy teljesítményű motor kellett. A gyóni pálya kiváló adottságairól a versenyzőtársaktól hallott. Brough-Superior JAP 998cc motorjával, első alkalommal az 1936-os rekordnapon vett részt. A magyar motorosok, szervezők között nem volt ismerőse, neve mindössze néhány tájékozottabb sportújságírónak mondott valamit. Motorját, egyéb felszereléseit kéttonnás zárt Ford furgonban szállította, amit főként a hazai versenyzők néztek irigykedve, hiszen közülük a legtöbben megfelelő anyagi és műszaki háttér nélkül, lelkesedésre alapozottan, olykor kölcsöngépekkel versenyeztek. Őt magát az

újságokban inkább afféle szemüveges vidéki tanár kinézetű civilként írták le, aki a motorok közelébe érve változott versenyzővé, mert akkor már minden mozdulata, még a tekintete is hozzáértésről árulkodott. Nevének kiejtése nyelvtörő feladat volt a magyaroknak, ezért hívták őt nyurga angolnak, hosszú „Ferni”-nek, stb. A sajtó egy kisebb része – vélhetően a trianoni reflexek okán – leplezetlenül ellendrukker volt, nyíltan Henne mellett álltak ki. A tükörsima, nyílegyenes pálya megnyerte Fernihough tetszését, de a széljárások szerepét az eredményekben azonnal felismerte. Azt is szerencsésnek tartotta volna, ha hosszabb az egyenes szakasz, mert akkor jobban ki lehetett volna futtatni a motort. A maga útját járó, gondosan kidolgozott stratégia alapján versenyző motoros volt, ezért a rekordnap tumultusát nem tartotta megfelelőnek az abszolút világrekord eléréséhez. A tapasztalatok birtokában a jövőbeni egyéni rekordkísérletek mellett döntött. Jó kapcsolatokat alakított ki a Királyi Magyar Automobil Club illetékeseivel és előzetes egyeztetéssel, térítés ellenében kötötte le a pályát olyan időpontokban, amikor a meteorológia is biztató előrejelzéssel szolgált. Még 1936 őszén két alkalommal visszatért és november 7-én 269,662 km/h sebességet ért el, azaz már csak egy paraszthajszálnyi hiba volt az abszolút világrekordnak. Erőfeszítéseit, kitartá-

sát, sportszeretetét látva a magyar sportsajtó mellé állt, elnyerte szimpátiájukat. Az alakuló kapcsolat tovább javult azzal, hogy a kísérletek közben készült sajtófelvételeket kért az Autó-Motor című szaklaptól, a légellenállás elemzésével, légtérelő áramvonalidomok készítésével kapcsolatos háttérszámításaihoz. A várva várt eredmény 1938. április 19-én született meg, 273,244 km/h sebességgel megdöntötte Henne abszolút világrekordját, sőt az oldalkocsis világrekordot is átvette. A teljes magyar sajtó ünnepelte a magyar pályán született nagyszerű eredményt. Eric Fernihough örömét mindössze az árnyékolta be, hogy azonnal valószínűsítette Henne válaszlépését. A rekordot félig áramvonalasított géppel érte el, a teljes áramvonalasításban még mintegy 30 km/h plusz lehetőséget látott.



Az 1936-os rekordnapon

A gyóni pályán elért eredményei:

1936. október 21.

- állóstarttal 1 kilométeren 174,270 km/h világrekord
- repülőstarttal 1 kilométeren 253,758 km/h magyar rekord
- repülőstarttal 1 mérföldön 252,830 km/h magyar rekord

1936. október 23.

- repülőstarttal 1 kilométeren 267,459 km/h
- repülőstarttal 1 mérföldön 269,095 km/h

1936. november 7.

- repülőstarttal 1 kilométeren 269,662 km/h
- repülőstarttal 1 mérföldön 263,646 km/h oldalkocsival:
- állóstarttal 1 kilométeren 129,543 km/h világrekord

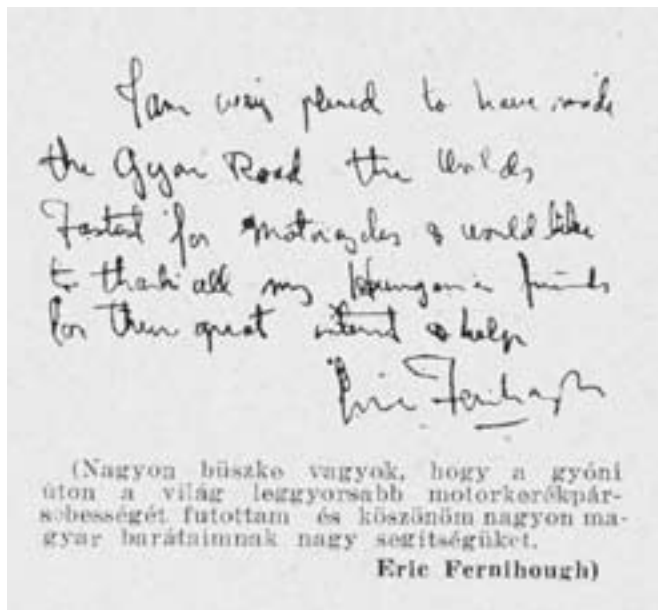
1937. április 14.

- repülőstarttal 1 kilométeren 258,200 km/h
- állóstarttal 1 mérföldön 176,258 km/h világrekord

(Egy irányba erős hátszéllel, repülőstarttal 281,300 km/h sebességet is ért el, de műszaki hiba miatt visszafelé nem tudta teljesíteni a távot.)

1937. április 19.

- repülőstarttal 1 kilométeren 273,244 km/h abszolút világrekord
- repülőstarttal 1 mérföldön 271,237 km/h világrekord oldalkocsival:
- repülőstarttal 1 kilométeren 220,588 km/h világrekord
- repülőstarttal 1 mérföldön 217,478 km/h világrekord



Az újságok Fernihough kitarlásának okait is kutatták. Gyors utánaszámolással bebizonyították, hogy anyagilag biztosan nem „bolt” a világrekorddöntés. A támogató gyárektől ugyanis mindössze 200 font (kb. 5000 pengő) volt a díjazás az abszolút világrekordért s ennek töredéke 2-2 font (50-50 pengő) járt az állóstartos és oldalkocsis világrekordokért. A szembeállított költ-

ségek (London–Budapest közötti utazások, két szerelő biztosítása, szállás-étkezés, mentődíj, pályalezárási illeték, stb.) könnyen bizonyíthatóan jelentősen meghaladták ezeket az összegeket, a permanens életveszélyről, kockázatvállalásról nem is szólva. Azaz Fernihough sportszeretete, hazafiassága volt a rekordok igazi záloga.

Eric Fernihough jól számított, a német Henne 1937 novemberében valóban visszavette az abszolút világrekordot



Fernihough gépe a betolás pillanatában.

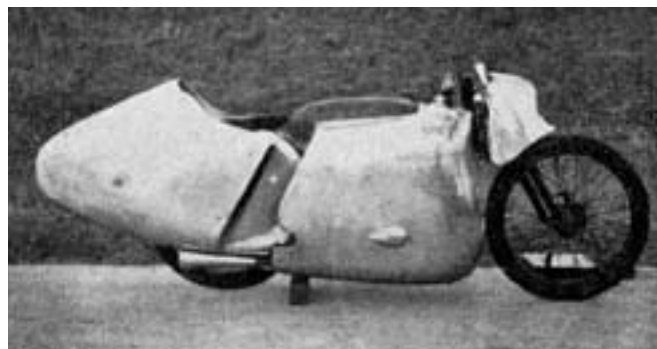
Jól látható a kéthengeres, 1000 köbcentis o. h. v. Jap motor



Fernihough még derűsen

(279,502 km/h). A rekorddöntés azonban – a szinte tojás alakúra áramvonalasított 500-as BMW-vel – majdnem tragédiába torkollott. Henne ezért úgy döntött, hogy nem kíséri tovább a szerencséjét, felhagy a világrekordok döntésével. Ez plusz motivációt adott, így Fernihough 1938 áprilisában újból Gyónra érkezett. Április azonban az ún. böjti szelek hónapja ezen a vidéken, így húsvét előtt feladni kényszerült a kísérleteket. Április 23-án kora reggel minden rendben lévőnek látszott, hideg, de szélcsendes idő volt. A pályát már kora hajnalban lezárták, a telefonvezeték elkészült, az időmérők elfoglalták helyüket. Fernihough először

A Brough-Superior a végzetes indulás előtt



autóval járta be a pályát, a szélárnyékos helyeket tanulmányozta. A teljesen áramvonalasított Brough-Superiort bemelegítette és gyertyacsere következett. Az első körben mintegy 250 km/h sebességet ért el, majd következett a komoly kísérlet. Már meghaladta a 270 km/h sebességet, amikor az út melletti vendéglő szélárnyékából kiérve váratlanul az első kerék „woblizni” kezdett. Nem lassított, igyekezett a motort egyenesben tartani. Minden igyekezete ellenére nem sikerült, a kerék keresztbe fordult, a Brough-Superior az árokpartnak vágódott, majd felemelkedett s 60 méternyi repülés után nagy zajjal az út menti szőlőben,

ronccsá váltan landolt. Fernihough a levegőben lesodródott a gépről. Néhány pillanatnyi döbbenet után eszméletlenül, vérző állapotban találtak rá az odarohanó mentősök és szervezők. Azonnal a budapesti Verebély utcai klinikára szállították, de az orvosok már nem tudták megmenteni az életét. A tragédia néhány részletére nem egyformán emlékeznek a szemtanúk. Volt, aki szerint már száz méterekkel korábban rendellenes hang hallatszott, valószínűleg a hibás áramvonalidom-rögzítés miatt. A többség ezt nem hallotta, de másfelől közelítve is, általában szélörvényekkel-turbulenciákkal magyarázva, jellemzően a gép



Az összetört gép a szőlőtőkék között

„tokozását” látták a tragédia forrásának. Általános volt az a vélemény, hogy áramvonalasítás nélkül nem következett volna be a baleset.

A magyar autó- és motorsport, a szaksajtó egy emberként gyászolt, méltatva Eric Fernihough elvitathatatlan érdemeit a sportág fejlődésében. A Nagy Rekorder koporsóját autóval szállították Angliába. Az utolsó úton Budapest határáig hosszú sorban a tisztelgő hazai autósok és motorosok konvoja kíserte, ahol dr. Landauer Eduárd, a KMAC vezértikára búcsúztatta a motorsport hősi halottját.



A végső búcsú a főváros határában

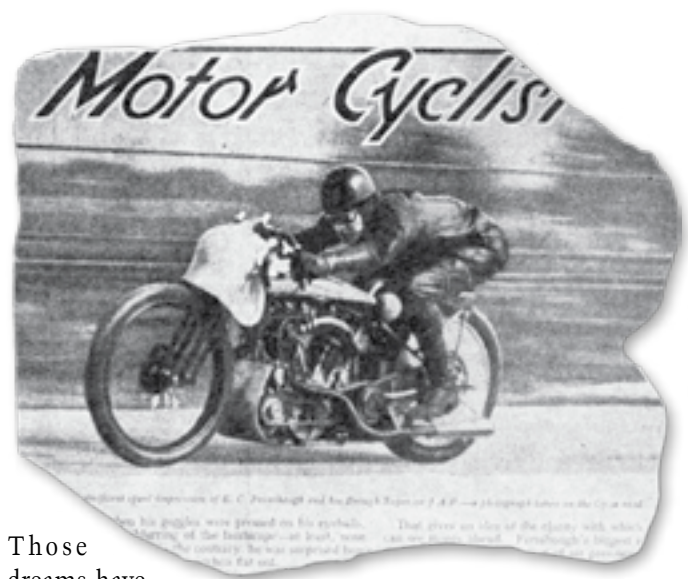
170 mph – ON TWO WHEELS

A few days before his fatal crash – travelling at nearly three miles a minute on the Gyon road – Eric Fernihough prepared the following article.

A quarter of a century ago a very small boy, rummaging in the family wastepaper basket, found a catalogue of motor-cycles and their accessories. He kept it, studied it, and from it learned to name the component parts of the machines he saw. It was dearer than any story book to him, for from it sprung a deep-rooted interest in motor-cycles that filled his life.

Years afterwards he used to break bounds on Sundays and tramp miles from his school to an important road, where, for a brief half-hour, he could sit and watch various makes ascending a certain hill and compare their performances. A military aerodrome was another objective where internal combustion engines could be seen.

Often he was late back for roll-call, but that, to one who was obsessed with motor-cycles as he was, did not seem important. For while he wrote out his 'impots' his thoughts were free to fly away to some future time when he himself should own a machine, should tune it, and perhaps, if the gods were very kind, win races on it. That small boy was I.



Those dreams have come true, and other ambitions besides I would not have dared to hope for in those far-off days. the Moon could hardly have seemed unattainable as the motor cycle speed record did then.

My first bike was not a fast one. This was fortunate, for it is both absurd and dangerous for anyone to try to do high speeds without an enormous amount of practice on slower machines. When I tell you that the machine had been through the War, and flat out could be coaxed up to 32 miles an hour, you will realise that riding it did not involve any real danger.

A year later I got a Norton which would do seventy, and after that one of the famous "90 bore" Zeniths, which carried me into

the eighties. My first speed contest, a hill-climb in which I drove a Morgan three-wheeler, came about the same time, and resulted – nobody more surprised than myself – in an award for making the fastest car time of the day.

I went in for a lot of hill-climbs after that, driving the Morgan and also a 250cc New Imperial, but they were relatively small affairs. In the mean time, however, I had conceived a new ambition. I wanted a “Gold Star”, to gain which it was necessary to lap Brooklands on a motor-cycle at over 100 miles an hour.

A good many people had already done this on bigger machines, so I determined that I would get it on a 350 – a bike of two and three-quarter horse power – and join the select minority.

The bike was prepared, and I went out. A lap or two to warm up and then full throttle. It seemed to be a pretty fast bit of lappery, and I waited anxiously for the time-keepers' figures. They came. Ninety-nine miles an hour! I went out again, with the same result. Time after time I lapped at over ninety-nine without once touching the magic century. There seemed to be a jinx on that bike. But at last, after trying everything we knew to squeeze that extra scrap of power out of the engine, we got it! Nothing had ever given me so much satisfaction.

That was in 1933, and two years afterwards I built my first big “Twin”. First time out the bike exceeded two miles a minute, and by the end of the season it had taken the Brooklands motor-cycle lap record for all classes at 123.58 miles an hour.

This lap record was an achievement beyond my wildest dreams. I had not even contemplated being able to do it when I was building the machine. Now, out of the blue, it had fallen into my lap, and my friends were trying to persuade me that I should go for the World's Fastest. I was a long time believing them, even though George Brough, maker of my famous Brough Superior machines, was sure we could do it.

Eventually, late in 1936, my first supercharged model appeared. Alas, it came too late. For in the mean time Ernst Henne, the German rider, had pushed the record we were aiming at higher still. Our best, 163.82 miles an hour, won the world's record for the mile, but could not top his figure for the flying kilometre.

You may think that the record-breaking is all fun. Don't you believe it. For every second of record riding I do a fortnight's work, and I did work that winter!

At the earliest possible opportunity in the spring of 1937, the moment the weather promised to be suitable, we loaded the machine on to my two-ton van and set out for Budapest where the wonderful Gyon road, stretching dead straight for miles across the great Hungarian plain, provides a speedway it would be hard to equal.

But though the flatness of the plains is an inestimable advantage in one way, in another it is a disadvantage. There is always wind. We were forced to wait several days before it was calm enough for an attempt.



Eric Fernihough rekordjavítás közben

At last there was a lull, however, and I went up the road at 175 miles an hour, easily fast enough for the record. But a record, as you probably know, is worked out from the average speed of runs in opposite directions, and on the return run, with the bike moving once more at over 170, the enormous power of the engine sheared the key which held the sprocket. The sudden cessation of power gave me an awkward moment, and made me realise the tremendous resistance of the wind at that speed, for the machine slowed just as if something had gone tight. Indeed, at first we suspected that that was what had happened.

It took us a couple of days to rectify matters, and then we went out again. The wind was still bad, and though we reached the road



A világrekorder és csapata /Fernihough and his team

as usual at eight in the morning, it was tea-time before the breeze fell sufficiently for another run. Once again I made a good speed one way, only to run into minor troubles on the return trip.

We told ourselves that the third time would be lucky, and prepared to start again.

So for a third time I was pushed off. I settled myself along the tank, took a firmer grip, and gave her the gun. And this time nothing went wrong. By the time I returned, I had averaged 169.8 miles an hour for the two runs, and the record was ours.

But we had to curb our jubilation for a while: our job wasn't finished. For the next hour we worked feverishly fitting the side car to the bike and wondering, while we worked, whether the

wind would hold off long enough for us to get the world's fastest sidecar record as well. Fortunately, it did.

With the side car attached I had a really hectic ride. I had to fight the machine all the way, and at one time I got the third wheel right off the road on to the grass verge. Since the bike was touching 145 when it happened, you may take it from me that was not one of life's pleasanter moments.

However, I kept on full throttle, and as I passed the timekeepers I saw on the "clock" that the machine was doing 147. The speed for the run was 143.5 miles an hour, which left us a comfortable margin over Henne's existing record, and we came back "quietly" at about 130, giving us this record, too, at 137 mph average.

What is it like to be exposed on top of a motor-cycle at nearly three miles a minute? The all-impressive thing is the colossal wind-pressure which tries to tear you backwards off the machine. Lift your head, and it is forced back. If your goggles are not positioned very carefully, the lenses are pressed on to your eyeballs, and until you slow down you can't see a thing. Perhaps the most unexpected sensation is that of finding your cheeks flapping against your teeth like a flag in a breeze. The only way to avoid toothache is to suck in and hold them still.

The engine noise, after a certain speed, seems to fade away behind you, drowned in the roar of the wind. A narrow ribbon of concrete appears to be dashing towards and under you, edged by a blur of green, and the most welcome sight of all is the little group

of timekeepers at the finish. You wonder if you can reach them without easing your speed; and then, having passed them, your concentration is absorbed in slowing, which must be done very gradually.

Danger? There must always be danger in exploring the unknown, and I was exploring speeds that had never been attained before on two wheels. But you don't think of it. There are so many other things to occupy your attention. I had one speed wobble – at over 170 – and recovered in time to laugh at the spectators who were still trying to scramble over the roadside banks out of the way of the crash they imagined was coming. I nearly laughed myself into another. But one is enough – at that speed, at any rate.

Why do we do it? – what is the use of it? – people ask. Tourists travel now at the speeds I commenced racing at, though only fifteen years have passed since then. My two-ton lorry is as fast as my first racing motor-cycle. That is progress. Beside which, we do it for the sake of British prestige.

I wonder sometimes what that small boy who was once me would have thought of it all.

170 mérföld/órás sebesség (273 km/h) – KÉT KERÉKEN

Végzetes balesete előtt néhány nappal – amikor a gyóni egyenesben majdnem három mérföldet tett meg percenként – Eric Fernihough a következő cikket írta:

Egy negyed századdal ezelőtt egy kisfiú, a család papírkosarában kotorászva ráakadt egy motorkerékpárokat, alkatrészeket és kiegészítőket tartalmazó katalógusra. Megtartotta azt, nézegette és megtanulta belőle az ott látható gépek alkatrészainek nevét. A katalógus kedvesebb volt számára, mint bármelyik mesekönyv, és egy mélyen gyökerező érdeklődés fakadt belőle a motorkerékpárok iránt, mely a későbbiekben kitöltötte az életét.

Évekkel később vasárnaponként rendszeresen kitelepedett, és az iskolából is mérföldekre kitrappolt egy rövid félórára egy bizonyos fontosnak ítélt útszakaszhoz, ahol a különféle márkájú járművek a hegynek fölfelé kapaszkodtak, és összehasonlítgatta teljesítményüket. A másik érdekes hely egy katonai repülőtér volt, ahol belső égésű motorokat lehetett látni. Gyakran elkésett a névsorolvasásról, de valakinek, aki ennyire a motorkerékpárok megszállottja volt, ez nem tűnt fontosnak. Amíg a benyomásait írogatta össze, a gondolatai szabadon szárnyaltak messzire egy olyan jövőbe, ahol neki is lesz egy saját gépe, amit fölkészíthet és amivel talán, ha az istenek is úgy akarják, még versenyeket is nyerhet.



A világrekorder Brough Superior Jap

Ez a kisfiú én voltam.

Azok az álmok valóra váltak, és olyan vágyaim is, melyekről azokban a távoli napokban még csak reménykedni sem mertem. A Hold sem tűnt akkor számomra elérhetetlenebbnek, mint a motorkerékpár-sebességi rekordok.

Az első motorkerékpárom egy nem túl gyors gép volt. Ezt szerencsésnek kell mondanom, mert egyszerre lehetetlen és veszélyes bárki számára, hogy nagy sebességgel motorozzon, anélkül, hogy előtte rendkívül sokat gyakoroljon lassúbb gépeken. Ha elmondom, hogy ez a gép túl volt a háborún, és végsebessége szerint akár még 32 mérföldes óránkénti (51,5 km/h) szédítő száguldásra is képes volt, látni lehet, hogy a motorozás ezen a gépen nem igazán rejtett komoly veszélyt magában.



Egy évvel később már Nortonom volt, ami hetvenet (112,7 km/h) tudott, és ezt követően ama híres „90-es furatú” Zenitnek közül került egy, amelyik eljuttatott a nyolcvan (128,7 km/h) fölé. Az első gyorsasági versenyem egy hegyi felfutó volt, amelyen egy háromkerekű Morgant vezettem, és a nap végeredménye – leginkább nekem okozva meglepetést – az lett, hogy egyidejűleg a leggyorsabb autó díját is elnyertem.

Ezt követően rengeteg hegyi felfutón vettem részt a Morgant és egy 250 köbcentis New Imperialt vezetve, de ezek nem voltak igazán kihívások. Ez idő alatt, hogy, hogy nem, új ambíció ébredt bennem. Egy „Gold Star”-ra vágytam, tekintve, hogy a brooklands-i pályán csak olyan motorkerékpárral lehetett indulni, mely képes volt 100 mérföld (160,9 km/h) fölött menni.

Jó néhány embernek sikerült már ez nagyobb gépekkel, úgyhogy elhatároztam, szerzek egy 350 köbcentis motort – egy két és háromnegyed lóerős gépet – hogy csatlakozhassak a kiválasztott kisebbséghez.

A motort felkészítettem, és elindultam. Két-három bemelegítő kör, aztán teljes gáz. Úgy tűnt, hogy elég szép sebességgel köröztem, de idegesen vártam az időmérés eredményét. Megjött. 99 mérföld óránként (159,3 km/h)! Ismét nekiindultam, hasonló eredménnyel. Időről időre kilencvenkilenc körüli sebességgel köröztem anélkül, hogy elértem volna a bűvös százaz számot. Úgy tűnt, balszerencse ül azon a gépen. De végül mindent megtéve amire csak képesek voltunk, hogy még egy kis maradék erőt ki-

préseljünk a motorból, megcsináltuk! Azóta sem adott semmi nagyobb elégedettségérzést, mint ez!

Ez 1933-ban volt, és két évvel később megépítettem az első „ikerhengeres” gépemet. Elsőként érte el a motorkerékpárok közül a két mérföldet (193,1 km/h) percenként, és a szezon végére maga mögé utasította az összes motorkerékpárt valamennyi kategóriában, 123,58 mérföldes (197,95 km/h) óránkénti sebességgel. Ez az eredmény a legvadabb álmaimat is felülmúlta. A gép építése során még csak a halvány gondolata sem merült föl annak, hogy erre képes leszek. Most, hogy ilyen váratlanul ez így esett, a barátaim megpróbálták rávenni, hogy állítsam föl a sebességi világrekordot is. Sok időbe telt amíg hinni tudtam a dologban, annak ellenére, hogy George Brough, a híres Brough Superior gépek gyártója is biztos volt abban, hogy meg tudjuk csinálni.

Végül 1936 végére elkészült az első kompresszoros gépem. Sajnos túl későn. Ugyanis az eltelt időben Ernst Henne, egy német motoros elérte azt a rekordot, amit kitűztünk magunk elé, sőt kicsit többet is. A mi legjobb eredményünk 163,82 mérföld (263,6 km/h) óránként elérte az egy mérföldre vonatkozó világrekordot, de nem múlta felül az ő repülőrajtban elért – kilométerben mért – rekordját.

Azt gondolhatják, hogy a rekordok fölállítása csupa öröm. El ne higgyék! Minden egyes másodpercért legalább két hetet kellett dolgoznom, mindezt télen! Amint az első lehetséges alkalom adódott, fölpakoltuk a gépet az én kéttonnás furgonomra, és Budapest



felé vettük az irányt, majd onnan a csodálatos Gyóni Betonhoz, amely mérföldeken át teljesen simán és egyenesen terül el a nagy magyar Alföldön, egy olyan úttal, melyhez foghatót nemigen lehet találni.

Az alföldi út simasága és emelkedőtől való mentessége felbecsülhetetlen előnyt jelent az egyik oldalról, de más tekintetben hátrányt hordoz magában. Folyton fúj a szél. Várnunk kellett pár napot, míg elállt a szél egy kísérlethez.

Vége aztán valahogyan szélcsend lett, és végigmentem az úton 175 mérfölddel (281,6 km/h) óránként, ami bőven elég gyors volt a rekordhoz. De a hivatalos rekord, mint ahogy bizonyára tudják, a mindkét irányban megtett sebességek átlagából adódik össze. A visszaút során, amikor a motor ismét 170 körül (273,6 km/h) haladt, a motor iszonyú ereje elnyírta az éket a lánckeréken. A nyomaték hirtelen megszűnése igen kellemetlen pillanatot okozott nekem, és ráébresztett a menetszél rendkívüli erejére ennél a sebességnél, ezen felül a gép úgy lassult le, mintha az erőátviteli rendszerben valami beszorult volna. Való igaz, ez történt, mint ahogy ezt először is gondoltuk.

Egy pár napba beletelt amíg kijavítottuk a tönkrement dolgokat és ismét kimentünk. Annak ellenére, hogy a szokásos módon reggel nyolc óra körül odaértünk, a szél még mindig elég kellemetlen volt, úgyhogy teáztunk egyet, amíg kellőképpen alábbhagy egy következő futamra. Odafele megfelelő sebességgel haladtam, a visszaúton viszont kisebb bonyodalom adódott.

Azt mondtuk magunknak, hogy a harmadik próbálkozásnak szerencsésnek kell lennie, és ismét felkészültünk a rajtra. Így hát harmadik alkalommal is nekirugaszkodtam, fölfeküdtem a tankra, szorosan megmarkoltam a fogantyút és erősen ráhúztam a gázt. Ez alkalommal minden rendben ment. Mire visszaértem, elértem a 169,8 mérföld/óra (273,3 km/h) átlagot a két irányban, és így a világcúcs a miénk volt.

Ennek ellenére, tekintve, hogy a dolgunkat még nem végeztük el, későbbre halasztottuk az ünneplést. A következő órában lázas munkával a motorkerékpárhoz rögzítettük az oldalkocsit, és izgatottan figyeltük, hogy a szél továbbra sem támadt-e föl mialatt dolgoztunk, hogy megkísérelhessük fölláztatni az oldalkocsis világcúcsot is. Szerencsére így történt.

A fölsatolt oldalkocsival igencsak zaklatott utam volt. Végig az egész úton birkóznom kellett a géppel, és egy alkalommal az oldalkocsi kereke le is ment az útról a füves padkára. Minthogy a gép 145 mérfölddel (233,4 km/h) haladt amikor ez történt, elhihetik nekem, hogy nem ez volt életem egyik legkellemesebb pillanata.

Ahogy teljes gázzal haladtam, és az időmérőket elhagytam, láttam, hogy az „óra” szerint a gép 147 mérfölddel (236,6 km/h) halad. A futam mért ideje 143,5 (230,9 km/h) mérföld volt óránként, ami a Henne által fölláztatott rekordhoz képest kényelmes előnyt jelentett a visszaútra. Ezért a visszaúton egy „nyugodt” 130-as (209,2 km/h) tempót tartottam, aminek eredményeként ismét világcúcs született 137 mérföldes (220,5 km/h) átlagsebességgel.

Milyen érzés ott találni az embernek magát egy motorkerékpáron, amelyik csaknem három mérfölddel (289,7 km/h) száguld percenként? A legerősebb benyomást a menetszél iszonyú ereje adja, amely valósággal megpróbálja az embert letépni, leszaggatni a gépről. Főlemeli az ember fejét és erőnek erejével megpróbálja hátrahajlítani. Ha a szemüveget nem kellő gonddal helyezzük föl, az üveg hozzápréselődik a szemgolyóhoz, és amíg le nem lassítunk nem látunk semmit sem. Viszont meglehet, hogy a legváratlanabb és legszenzációsabb élmény az, ahogy az ember arca lobogó zászlóként csapkodva verődik hozzá a fogsorához. A fogfájás elkerülésének egyetlen módja, ha beszívjuk a „pofazacsókát” és bent is tartjuk.

A motor hangja egy bizonyos sebesség fölött olyan, mintha hátul elenyészne, mert a szél ordítása elfojtja azt. A beton a motor alatt igen keskeny szalagként iramodik el, amit elmosódó zöld sávok határolnak, és a legkedvesebb látvány akkor tűnik föl, amikor meglátjuk az időmérők kicsiny csoportját. Izgatottan várva, hogy a sebesség csökkentése nélkül elérjük-e őket. Elhagyva ezt a pontot feszült koncentrációt igényel a lassítás, amit nagyon óvatosan és fokozatosan kell végrehajtani.

Veszély? Az ismeretlen fölfedezése mindig veszélyt rejt magában, és én olyan sebességhatárokat szárnyaltam túl, amelyeket korábban senki sem ért el két keréken. Az ember nem gondol vele; rengeteg egyéb dolog van, ami leköti a figyelmét. Egyszer a motor imbolyogni kezdett – 170 (273,6 km/h) fölött – és még időben

nyertem vissza az uralmat a gép fölött, hogy nevetthessek azokon a nézőkön, akik még mindig ugrálva próbáltak menekülni a töltes mögé azon a részen, ahova a becsapódást várták. A nevetéstől majdnem ismét „belebegtem”. No, de ebből egy is elég – ilyen sebességnél mindenképp.

Miért csináljuk? – Mi a haszna ennek? – szokták kérdezni. Az utazók ma olyan sebességgel közlekednek rendszeresen, amilyen sebességgel én a versenyzést kezdtem, pedig alig tizenöt év telt el azóta. A kéttonnás furgonom is pont olyan gyors, mint az első verseny motorkerékpárom. Ez haladás. Emellett a brit nemzet tekintélyének emelése is hajt.

Néha azért kíváncsi vagyok, mit gondolna erről az egészről az a kisfiú, aki én voltam valamikor.

Fordította: dr. Kiss Miklós, Fóti Motorbarátok Köre



Rekordjavítás közben

A világrekorderé a szó...

Eric Fernihough nyilatkozata a világrekordok után:

„Talán furcsán hangzik, de a világrekordot nem a győni pályán javítottam meg, hanem még a télen a Brookland-pálya melletti műhelyemben. Ahol hárman hónapokon át mást sem csináltunk, mint alumíniumbádogot kalapáltunk és hegesztettünk.

Az Autó-Motor által tavaly készített szpideképek alapján terveztem meg gépem áramvonalidomát, egészen egyéni elgondolásban. Nem akartam, mint Henne, „tojásba” bújni, célom áramvonalazott motorkerékpár volt, és nem kétkerekű autó.

Tudtam, hogy gépem motorja leadja azt, ami a világrekordhoz kell. Magam dolgoztam rajta, amolyan házilag összevegyített modell volt. A motor hengerfejei például dörttrekk Jap motorokról valók, sebességváltóm pedig – ugye nehéz elhinni – 1928-as típus volt.

– Az előzetes kísérleteket a Brookland-pályán folytattam le, tegyük hozzá gyorsan, hogy sikertelenül. Nem tudtam kiengedni a gépet, de éreztem, hogy képes arra a 280 km-es sebességre, melyre számítottam. És melyet ki is futottam volna Gyónon, ha nem fújt volna olyan kegyetlenül a szél.

– Gyónon aztán kiderült, hogy a három hónapi kalapálásból legalább kettő felesleges volt. Nem tudtam használni az áramvonalidom elülső részét, mert túl nagy felületet nyújtott volna az oldalszélnek. Aki valaha az életben elérte a 200-as tempót, az

ugyanis tudja, hogy mit jelent ilyen tempóban a hirtelen, oldalról jövő széllelés.

– Nagyon lehangolt voltam, amikor az első napon meglazult a motorlánckerekek, odafelé túlhaladtam a repülőstartos kilométeren a 280-at és visszafelé már nem tudtam menni. Hej... ha nem ért volna ez a kellemetlenség! – mert akkor ugyanis lelkileg is teljesen fitt voltam. Amit nem állíthatok határozottan a világrekordfutammal kapcsolatban, mert hiszen az egyik melegítő futam alkalmával olyat vóbliztam, hogy még most is ráz a hideg, ha rá gondolok. Hát még akkor hogy rázott, de ... ne emlegessünk akasztott ember házában kötelet.

– Őszre visszajövök Gyónra, addig ugyanis Henne minden bizonnyal újabb világrekordot állít fel. Szeretném elérni az óránkénti 300 kilométeres sebességet, aminek véleményem szerint nincsen akadálya. Ha gépem félig áramvonalazva túlhaladta a 280-at, úgy teljes tokozásban a 300-at elérni nem megvalósíthatatlan álom.”

Megjelent az Autó-Motor szaklap 1937. áprilisi számában

The following is a translation from Hungarian of an interview the Hungarian magazine Auto-Motor made with Eric Fernihough following his new world records made in April 1937 in Hungary. He had taken both the flying kilometer and flying mile records from Ernst Henne of Germany with speeds of 271.6 and 269.4 km/hr respectively.

"It may seem strange to say, but my world records were not actually achieved on the Gyoni straight, but in my Brooklands workshop during the preceding winter months. We spent 3 months doing nothing other than panel beating and welding the aluminium enclosure.

Using photographs taken by the *Auto Motor* magazine last year, we designed a streamlining for the bike that was quite unique. I did not want to sit in a two wheeled egg like Henne, but rather to design a streamlined motorcycle that was not a two wheeled car. I knew that my motorcycle engine had the power required for a world speed record.

It was if you like my own workshop creation, I had modified it and used parts from various other models. For example the cylinder heads were JAP dirttrack items and the gearbox, even if hard to believe was from a 1928 model.

The preparations and initial record attempt was made at Brooklands but due to time constraints did not achieve the desired results. I was not able to let the bike 'go' but I felt it had the ability to reach 280 km/hr, which I had hoped for. In fact at Gyon I am sure I could have achieved this speed if it wasn't for the strong wind.

At Gyon it quickly became apparent that of the 3 months of panel beating, two were unnecessary. I was unable to use the front cowling due the large surface area it would have exposed to the side winds.

If anybody has experienced 200 km/hr, then they will know what a sudden side gust can do at this speed!

I was very downheartened when on the first day at Gyon, having exceeded 280 km/hr on the first run of the flying kilometre, the engine sprocket came loose and I was unable to make the return run. Oh! who knows what I may have achieved as I was at this time in a perfect mental state for breaking the world record. This unfortunately I cannot state for the later actual record breaking run as on a subsequent trial run the bike went into such a high speed wobble/tank slapper that even now brings me out in a cold sweat just to think about it not to mention what it did at the time!

I'll be back in Gyon for the autumn, by then its for sure that Henne will have set a new world record. I would like to achieve 300 km/hr for which in my opinion there is no barrier. If my machine was able to reach 280 with only a half fairing, then with a complete fairing reaching 300 km/hr should not be an impossible dream to attain".

Appeared in the Auto-Motor magazine 1937 April

Post script: In November 1937 Ernst Henne claimed back the flying kilo and mile records with 277.8 and 274.6 mph on the Frankfurt autobahn. This prompted Eric Fernihough to his fateful return to Hungary the following April in 1938 to hopefully regain the world records.

John Braun



HARTMANN LÁSZLÓ

(1901–1938)

A magyar autósport legendás bajnoka 1901. augusztus 17-én született Budapesten. Sportszeretete kora gyermekkortól tetten érhető: úszott, futballozott, bokszolt, túrázott. A legtöbbre az úszással vitte, 1917-ben még versenyt is nyert. Az autózás is ugyanolyan szórakozásnak, kedvtelésnek indult, mint a többi. A 25 éves (!) vállalati igazgató autóvezetői képességeiről oktatójának meglehetősen lesújtó véleménye volt: meg volt róla győződve, hogy Hartmann László soha az életben nem lesz képes biztonságosan



Futam közben a győni betonon

közlekedni. Ezért azt tanácsolta, hogy tehetős tanítványa inkább alkalmazzon sofórt, mert ez a megoldás lesz mindenki számára a legjobb. Hartmann László habitusát ismerve talán ennek a korai kéretlen kritikának az ösztönzése is hozzájárult ahhoz, hogy az autózás egyszerű kedvtelésből hamarosan szenvedéllyé vált. Az első hazai versenyen 1928 áprilisában indult, de még ebben az évben külföldre is eljutott (Semmering, Monte-Carlo). Kezdetben a család amerikai gyártmányú Hupmobile-jával versenyzett. A nehézkes járművel elért eredményei nem keltettek különösebb feltűnést. 1929 decemberében azonban megvásárolta Zichy gróf fürge Bugatti versenyautóját és a futamokon mind előrébb került. Az 1930-as svábhegyi EB-futamon már csak Hans Stuck tudta megelőzni, s egy év múlva is dobogós, a harmadik lett. 1932-ben a Német GP 1500 köbcentis kategóriájában az ezüstérmet harcolta ki. A tati gyorsasági pályán 1933-ban állóstarttal 1 kilométeren 131,148 km/h sebességgel nemzetközi rekordot futott. Versenyprogramjának fókuszába mindinkább Grand Prix futamok kerültek. Ebben az évben 11 GP versenyen indult, hatszor volt helyezett: 9. (Tripoli) és 8. (Monaco) helyezettként egyszer-ször, 7. (AVUS, Marseille) és 5. (Eifel, Czech GP) helyezettként kétszer-kétszer végzett. 1934-ben öt futamon vett részt, egyszer volt nyol-

cadik (Czech GP) és kétszer hetedik (Eifel, German GP). A következő év kilenc futamából három 7. hely (Tunis, AVUS, Marne), egy-egy 5. (Czech GP), 4. (Fronticres GP) és 3. hely (Comminges) a mérleg. Az 1936-os év hét versenyén kétszer volt 7. (Magyar Nagy Díj, Albi), egyszer-egyszer 6. (Eifel) és 4. (Coppa Ciano). 1937-ben ismét 11 futamon indult, 13. (Tripoli), 12. (Eifel), 10. (Swiss GP) egyszer-egyszer, 8. (Napels, Milan) és 7. (Swiss GP Voiturette, Czech GP) kétszer-kétszer, 6. (AVUS) és 3. (Czech GP, Voiturette) egyszer-egyszer. Közben számos egyéb erőpróbán (Freiburg, Nürburgring, Masaryk-ring, stb.) győzött s magyar bajnok is volt (1931, 1935). Eredményei alapján 1937-ben a német „Deutsche Sport Illustrierte” szaklap az európai ranglista 13. helyére rangsorolta.

A gyóni rekordpályára szívesen és gyakran járt, összesen 5 magyar rekordot és egy világrekordot ért el, 1934-ben még Bugattival, majd 1935-től már a Maseratival. Főként a rekordnapok résztvevője volt (1934, 1935, 1936), de a legemlékezetesebbnek az 1935. október 17-i egyéni rekordkísérlete bizonyult. Zordan, kifejezetten rosszul indult ez a nap, már reggel erősen fújt a szél és hideg volt. Amikor a piros-fehér-zöldre fényezett Maseratit leemelték a teherautóról, Hartmann László döbbenet észlelte, hogy szállítási gondatlanság miatt betört a szélvédőüveg. A helyszínen – ahol az újságírók már tollal, jegyzetfüzettel várták a fejleményeket – hirtelen nem tudott mást kitalálni, minthogy az egész arcát beborító celluloid arcvédőt vett fel, ami nagyon ké-

nyelmetlen volt. Az autó azonban a baljós előjelek dacára nagyon jól ment. Repülőstarttal két magyar rekordot javított meg: 1 kilométeren 214,544 km/h, 1 mérföldön 214,499 km/h lett az új rekord. A 214,544 km/h egyben a legnagyobb sebesség volt, amit valaha is magyar versenyző elért. Ezt követően állóstarttal újabb rekord született: az 1 mérföldön mért 153,108 km/h kategória világsúcsjavítást jelentett. Az eredmények értékét tovább növelte, hogy a rekordok közönséges magyar gyártmányú széria Cordatic gumikkal születtek. Természetesen egyszeriben barátságosabb lett a gyóni pálya légköre is...



Startra készen

Hartmann Lászlónak főleg a Grand Prix versenyeken kellett szembesülnie azzal az anyagiakban megmutatkozó behozhatatlan előnnyel, mellyel a gyári csapatok indultak. Az 1936-os Magyar Nagy Díjon például látványosan az övé volt a leggyengébb jármű és legszegényesebb depó. Közismert, hogy maga is rendszeresen szerelőruhát öltött, hiszen legfeljebb 2-3 szerelőt tudott alkalmazni. A hátrányokat részben belső tűzzel, elhivatottsággal pótolta. Megszállottan küzdött azért, hogy hazájának dicsőséget szerezzen. Előfordult, hogy GP futamon a figyelmetlen szervezők



Rádióinterjú a volán mögül

elfelejtették kihelyezni a magyar zászlót, amit azonnal szóvá tett és addig nem lépett a pályára, amíg nem került a többi nemzet lobogója mellé a trikolór is. Versenyzői pályafutása legfőbb értelmének azokat a pillanatok tartotta, amikor győzelmei kapcsán Budapestről olykor sok ezer kilométerre felfutott az árbocra a piros-fehér-zöld zászló és megszólalt a legszebb magyar ima, a Himnusz. Ezek a napok voltak Hartmann László igazi ünnepei a tréningek-versenyek monotoníájában. A nemzetközi autósport világában a versenyzők és a szervezők egyaránt kedvelték. Megbízható versenyzőként tartották számon, ha úgy adódott, kitaratóan rótták a köröket, de bizonytalan előzésekkel nem veszélyeztette a társakat. Kommunikációs problémával nem küszködött, mert franciául és németül kifejezetten jól beszélt, míg olaszul már versenyzőként tanult meg. Közvetlen, segítőkész, önzetlen ember volt, aki jó kapcsolatokat ápolt a kor számos meghatározó személyiségével, főként a bajnokokkal. Előzetes kérés nélkül is előfordult, hogy a hazánkban tréningező külföldi versenyzőket maga kereste fel, segítségét felajánlva. Ezt a kapcsolatrendszert az I. Magyar Nagy Díj szervezésekor is működtette, hiszen a magyar GP éveken át beteljesületlen ígéret volt, erős, széles körű háttérlobbi tevékenységre volt szükség a realizálására. A sajtó szerepét a versenysportban világosan látta. Tudta, hogy a rekordhoz az is kell, hogy megírják az újságok, ezért igyekezett mindenkor, olykor még a világ túlsó végéről is a megfelelő információkat biztosítani. Az újságírók tág határok közt kérdezhettek

és kérdeztek tőle. A riportokból kiderül, hogy bajnokunk kevés szabadidejében színház- és mozirajongó, zeneszerető volt, szeretett táncolni s nem mellékesen még kutyabarát is. Jellemzően egy interjúban még a cipőméretét is közreadta (44-es). (A sajtó „cserébe” tapintatosan csak a halála után írt azokról a pillanatokról, amikor egy-egy nagy eredmény után röstelkedve ugyan, de könnyecseppet rejtegetett a szeme sarkában. Ez a kor felfogása szerint nem számított férfias megnyilvánulásnak.) Nemzetközi elismerést két alkalommal kapott, a német és osztrák autókлубok tüntették ki. Eredményeit, a magyar autósport fejlesztéséért végzett tevékenységét Horthy Miklós kormányzó Signum Laudis adományozásával ismerte el 1933-ban.

Hartmann László sikereinek hátterében egy hölgyet is találunk. Igazi társa, nagy segítsége volt felesége, Rahmer Mária (Budapest, 1911–Kanada, 1998), aki a külföldi versenyek előzetes szervezését, levelezését intézte. A világ minden részére elkísérte férjét, s az aktuális fejleményekről, eredményekről-gondokról rendszeresen és hitelesen tájékoztatta a hazai sajtót. Mind e mellett még sikeres iparművész, keramikus is volt, aki műtermi alkotásait rendszeresen kiállította. Az 1935-ös brüsszeli világkiállításán nagyaranyérmes díszoklevéllel díjazták munkáit. (Férje halála után továbbra is a művészeti pályán maradt, Párizsban nyitott műtermet. 1949-ben végleg kivándorolt Magyarországról. A nemzetközi művészeti élet aktív résztvevője volt, H. Rahmer Mária néven tartják számon munkásságát.)



Rahmer Mária munka közben

Hartmann László versenyzői pályafutása a kezdetektől a végig, a Hupmobile-lal és a Maseratival keretelve, mindössze egyetlen évtizedig tartott. Kedvtelésnek indult, szenvedély, majd hivatás lett belőle, de az autóversenyzés lett a végzete is. Tragikus utolsó versenye 1938. május 15-én volt Tripoliban. A végzetes baleset a GP-futam 13. körében történt. A rekkenő hőségben, porban az olasz bajnok, Giuseppe Farina tengelyt akasztva ütközött a magyar versenyzővel. Farina kisebb sérülésekkel megúszta a karambolt, a véletlen Hartmann László viszont a kórházban belehalt sérüléseibe. Tripoliban a város kormányzója, Pietro Badoglio tábornok búcsúztatta az általa is kedvelt-tisztelt versenyzőt, majd egy olasz katonai repülőgép szállította haza koporsóját. Végso nyughelye a Rákoskeresztúri temetőben van.



KOZMA ENDRE

(1909–1942)

A harmincas évek magyar motorsportjának nagy bajnoka Budapesten született 1909. december 31-én. Ötéves korában már kérekpározott, majd gimnazistaként egyik barátja Ariel 550-én tanult meg motorozni. Meghatározónak bizonyult ez a találkozás, mert ezt követően egész élete a lóerők, a benzingőz közelében telt. Szülei előbb orvosnak szánták, majd azzal is beérték volna, ha legalább tisztos polgári módon diplomát szerez. Mindhiába, a felsőfokú iskolák nem tudták lekötni Bandi figyelmét, hiszen a versenypályákon mind gyakrabban nyert. Húszévesen, 1929-től lett a Királyi Magyar Automobil Club (KMAC) motorkerékpár-



Kozma Endre (500 BMW) volt 169 km/h-val a győni rekordnap leggyorsabb motorosa

és autóversenyzője. Motorkerékpáron az 500 cc-es kategóriában szerepelt. Ötször, 1931-ben, 1932-ben, 1933-ban, 1934-ben és 1937-ben nyert magyar bajnokságot. Nemzetközi kitekintésben a legjobb eredményeit 1939-ben érte el: a Svéd Nagydíjon negyedik hely, az Európa-bajnokságon összetett hetedik hely. Legnagyobb sikerei az 500-as BMW-vel születtek, melyre a német gyári csapat is felfigyelt, s csak a kor politikai viszonyai, előírásai akadályozták meg a szerződtetését. A két kerékről – túraversenyek résztvevőjeként - gyakran kalandozott át négy kerékre. Autósként a legemlékezetesebb sikerét 1936-ban a Monte-Carlo Rallye-n aratta, ahol Martinek Istvánnal párban Fiat Balilla típusú gépkocsival kategóriagyőzelmet értek el. Győnon, az 1936-os rekordnapon repülőstarttal 169,014 km/h-s sebességgel a nap legjobb motoros eredményét tudhatta magáénak. Az utolsó nagy győni versenyen, a Delmár Walter jubileumi körverseny gyorsasági szakaszán is részt vett. A második legjobb eredmény volt az övé, de az összesítésben a motorosok között ő végzett az élen. A világháború kitörése utáni fagyos európai légkörben gyakorlatilag megszűnt a nemzetközi versenyzés lehetősége s a magyar versenyekből is alig maradt évente néhány. A kényszerű tétlenség nagy csapás volt egy olyan fiatalembernek, akinek már egy évtizede a

versenypályák világa volt a legfontosabb. Sportemberi nagyságát kiválóan mutatja, hogy ebben a helyzetben is megtalálta azt a megoldást, amivel segíthette a magyar autó- és motorsportot. A rákosi gyakorlótéren 1940-től fiatal motorkerékpárosok számára rendezett ügyességi versenyeket. A következő motoros nemzedék jórészt ezeken az erőpróbákon nőtt fel.

Alig múlt 32 éves, amikor Budapesten, 1942. április 26-án balszerencsés közlekedési baleset áldozata lett. Halála után néhány évig Kozma Endre-emlékversenyt rendeztek, de nevét ma



Kozma Endre és a BMW



A győni verseny után

már csak a hazai motorsport legelkötelezettebb hívei tartják számon. Síremléke a fővárosi Farkasréti temető 11/5. parcellájában található.



LUKAVECZ FERENC

(1905–1984)

A sokoldalú sportember 1905. augusztus 27-én született Budapesten. Kisgyermekként a tűzoltókocsiság volt álmai netovábbja, de középiskolásként már a nagybácsik műszaki műhelyében szívta magába az új energiákat adó benzingőzt. Motorozni egy kis Villiersen tanult meg. Polgári foglalkozására nézve gépészmérnök, a technikai fejlődés elkötelezett híve, jellemzően mindig mindent teljes szívvel csinált. Sportolóként szárazföldön és vízben egyaránt „otthon” volt. Hobbiként a horgászat és a sportrepülés színesítette tovább a skálát. A Királyi Magyar Automobil Club motorkerékpárversenyzője 1923 és 1944 között. Ebben az időszakban számtalan verseny résztvevője és rengeteg díj birtokosa. A motorosok népszerű „Franci”-jának gazdag eredménylistájából kiemelkedik az a négy magyar bajnokság, melyet a 250 köbcentis kategóriában, 1930 és 1936 között nyert. Puch gyártmányú motorjával járta a túra- és terepversenyeket, neve szinte összeforrt ezzel a típussal. Nemzetközi szinten főként a szomszédos Ausztriában ért el jó eredményeket: 1931-ben az Osztrák Tourist Trophy, majd 1934-ben az Osztrák Alpesi Túraút győztese. A gyóni pályán, az 1936-os rekordnapon állóstarttal kategóriája legjobb eredményét érte el (94,389 km/h). Az 1937-es rekordnapon katonai szolgálata miatt nem indulhatott, mégis ő volt a sajtószenzáció. Ugyanis „Francit”

a versenyláz Gyónra hozta és a startvonalnál bakaruhában segített a fiatalabb versenyzőknek. Tapasztalatait, jó tanácsait önzetlenül megosztotta a társakkal, együtt izgult-aggódott a jó eredményekért. Az 1938-as Delmár Walter körverseny gyóni szakaszán



A Jubileumi Körverseny kategóriagyőztese 1938

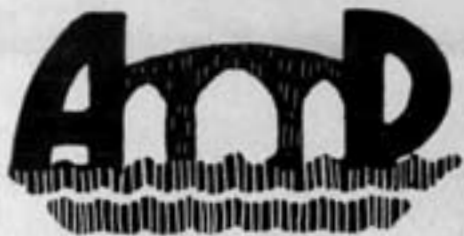
102,9 km/h eredménye a harmadik helyre volt jó, ám a lillafüredi hegyi versenyt ő nyerte s így a kategóriagyőzelem is neki jutott.

Motorcsónak-versenyző pályafutása a Budapesti Motor Yacht Clubban (BMYC) kezdődött, ő volt a klub első versenyző tagja. 1934-ben a floridai nemzetközi versenyen legjobb európaiként a harmadik helyen végzett. Még ezen a nyáron a 125 köbcentis csónakmotorok kategóriájában megjavította a 24 órás nonstop versenyés világrekordját. 1937 és 1956 között nyolcszor nyert magyar bajnokságot, 1950 és 1956 között már a Vasas motorcsónak-versenyzőjeként.

Budapesten, 1984. február 9-én hunyt el. Halála után két évvel a Vasas SC Örökös Bajnoka (posztumusz) kitüntetéssel ismerték el sportolói pályafutását.



Világrekord-kísérlet vizen, 1934-ben



**Autó szavatossági-
és törésbiztosítások**

az **Anglo-Danubian Lloyd**-nál
köthetők nagyon előnyösen

Budapest, V., Gr. Klebelsberg ucca (Hold ucca) 21. — Telefon: *115-215



DELMÁR WALTER

(1893–1949)

A hazai autósport legsikeresebb versenyzőinek egyike New Yorkban (USA) született 1893. december 28-án. A Delmár-féle Dunakotró és Gőzhajózási Vállalat társtulajdonosa volt. 1920-ban Budapesten szerzett mérnöki oklevelet. Tizenkét évesen, 1905-ben vezetett először autót, versenyzői pályafutása 1913-ban indult. Az első világháború kezdetéig Benz gyártmányú autóval megnyerte a Táttra–Adria (2178 km), majd a Kárpátok túra utat és a német, valamint osztrák alpesi túrákat (Alpenfahrt). A háborús kényszerszünet után 1920-ban hazai versenyek (Sváb-hegy, János hegy, Gugger-hegy) győzelmei következtek. Motorkerékpárral is gyakran rajthoz állt és jó eredményeket ért el, sőt időnként túra autóversenyeken a felesége is indult. Külföldön jellemzően osztrák, német és svájci erőpróbák visszatérő résztvevője és sokszor nyertese is. Például 1927-ben a Klausenpass versenyen már Steyr márkájú kocsiával győzött és lett Svájc bajnoka. Ugyanebben az évben az első alkalommal kiírt magyar bajnokságot is ő nyerte. A Királyi Magyar Automobil Club (KMAC) versenyzője volt, a harmincas években a klub alelnökévé választották. Ő kezdeményezte a Tát melletti három kilométeres gyorsasági pálya építését, melyet 1928-ban adtak át a hazai autósok és motorosok használatába. Gyónon KMAC alelnöki minőségében vett részt az 1934. októ-

ber 28-i hivatalos pályavavatón. Versenyzőként 1936-ban repülőstarttal négy magyar rekordot ért el a tükörsima betonon a túra autók 1500, ill. 3000 köbcentis kategóriáiban (Fiat, Alfa Romeo). A 25 éves versenyzői pályafutása tiszteletére rendezett 1938. június 26-i körverseny győni gyorsasági szakaszán a harmadik helyet szerezte meg néhány napos BMW sportautójával, majd az összetettben javítva, éppen hogy lemaradt a győzelemtől, a második helyen végzett. A hazai motorizáció folyamatát Habán

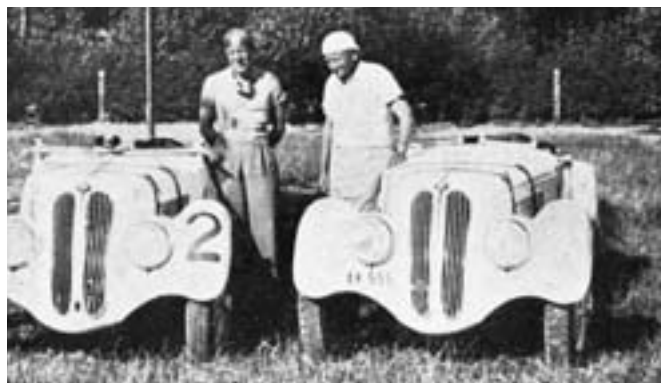


Delmár Walter a Jubileumi Körversenyen

Jenő: A modern motorkerékpár című könyvének lektorálásával is segítette. A szakkönyv három kiadást ért meg (1926, 1929, 1936).

A sísportban, hegymászásban-túrázásban szintén jelentős tevékenységet végzett. Kiváló síelő tudását Svájcban sajátította el. Ezen a területen főként az 1910-es években működött aktívan, később sportvezetői tisztségeket töltött be. A „Turistaság és Alpinizmus” című szaklapban cikkei jelentek meg. Társszerzőként járult hozzá „A sísport gyakorlati kézikönyve” (1912) és az „Autóúton a Tátrába” (1931) című könyvek kiadásához.

1945 után családja vállalatát államosították, kivándorolni kényszerült. A svájci fővárosban, Bernben, 1949. december 16-án, 56 éves korában hunyt el.



Delmár Walter és gróf Festetich Ernő



Delmár Walter pályafutása képekben

1. Magyar T. T. 1923. Putz Ottóval és dr. Szelnár Aladárral. A háttérben Méray Loránd;
2. Melichár Villyvel és Wolfner Lászlóval; 3. Budapest–Hatvan országúti verseny;
4. Kilométer lancée St. Moritzban, Willy Escherrel. 5. Nemzetközi alpesi túra után fogadtatás Budapest határában; 6. Svábhegyi verseny, 1926, Hans Stukkal;
7. Balatoni túraút; 8. Nemzetközi alpesi túra;
9. Victor Brodt és Willy Böckl társaságában a semmeringi versenyen



A ZENÉLŐ AUTÓ

Kocsiját sokan fogják megcsodálni. Kérdésülösen jól szórakozik és ha egyedül utazik, akkor sem unatkozik. Építse be autójába a külön anódtélp nélküli, a starter akkumulátorra kapcsolható Blaupunkt rádióvevő készüléket

4A75 típus ára szerelés nélkül (5 lámpás) 6 Voltos . . . P 550.—

5A76 típus ára szerelés nélkül (6 lámpás) 12 Voltos . . . P 575.—

Vezérképviselet és szerelőműhely:

BOSCH

BLAUPUNKT AUTO RÁDIÓ



OSRAM BILUX-AMBRA

sárga fényre ködös időben nélkülözhetetlen

Állj!



OLAJCSERE

BABONÁK, KABALÁK, ÉRDEKESSÉGEK

A sport világában egyaránt fontos szerepe van a koncentrációnak és a feszültség oldásának. Mindenkinek van valamilyen verseny előtti szokása, ráhangolódást segítő rituáléja, babonája, sőt sokaknak szerencsetárgya is. Fontos a mez színe és száma, a megszokott bokszkesztyű, evezőlapát, a bemelegítést segítő zene... és vannak nehéz helyzetekben segítő, az utolsó tartalékokat mozgósító fohászok, fogadalmak is. Annak idején az 1930-as években is így volt ez, de akkor még kevésbé beszéltek róla, jobban titkolták. Ezért is értékesek azok az információk, melyek a kor autós-motoros szaksajtójában erről a témáról – konkrétan a gyóni rekordpályán megfordult versenyzőkről – napvilágot láttak.

A hazai motorosok közül a legbabonásabb a kor oldalkocsis specialistája, Pathó Gyula volt, de ő ezt különösebben nem is titkolta. Mindig mosolygott és ahol megfordult, ott valami furcsaságra, vidámságra számítani lehetett. Gyuszi óslakos budai volt, gyerekkorától ismert úszója a III. kerületi TVE-nek. Szerették őt, de egy gyerekcsíny következményeként csonkolni kellett a lábát és a műlába miatt tért át a motorozásra. Huszonkét évesen, 1927-ben ült először motorkerékpárra, de utá-



A mindig mosolygó Pathó Gyula

na jó időben – rossz időben, szinte mindig motorozott. Öt évvel később indult az első versenyen és már abban az évben magyar bajnok is lett. A motorozáson kívül a zenét szerette a legjobban, nagyon jól játszott zongorán. Verseny előtt mindig zsömlét tett a zsebébe, de nem akárhová ám, hanem mindig a bőrnadrágja jobb zsebébe. Célba érve, utasával, Segesdy Pistával megfelezte és elfogyasztották, mindazok megrökönyödésére, akik még nem látták tőlük ezt a produkciót. A verseny meleg helyzeteiben fütyülni kezdett, hol egy operaáriát, hol pedig valami könnyedebbet, például tangót. Nagy hódolója volt a női nemnek, de a nőszüléssel nem sietett, valahogy mindig a következő verseny volt a legfontosabb. Hölgyvismerőseinek azonban tilos volt a versenyekre kijárni. Vajon attól tartott, hogy elvonják a figyelmét a futamról, avagy a többi versenyző elől rejtegette őket? Ez az ő titka maradt...

A híres német versenyző, Hans Stuck felesége, Paula Reznicek teniszező bajnoknő viszont a gyóni pálya mellett drukolt férjének. Újságoknak adott interjút, ám volt még egy fontos feladata: ő vigyázott férje kabalájára, „Crack”-ra, a drótszőrű kutyusra. Hans Stuck akkor már öt éve minden versenyére magával vitte és a vi-



Hans Stuck és kabalája, Crack

lágsajtót is bejárta az a korábbi felvétel, melyen Crack a versenyautóban pózolt a gazdival. Hans Stuck másik szokásának, babonájának felesége valószínűleg kevésbé örült: a versenyekre mindig pucolatlan cipőben ment...

Bár otthon tartotta őket, de azért nagy kutyabarát volt a szintén német bajnok, a civilben hivatalnok kinézetű, precíz-pedáns Ernst Jacob Henne. Abszolút rendezett családi háttéréről adott számot a gyóni világrekordja előtt a budapesti szállóban tartott sajtófogadáson kíváncsiskodó riportereknek. Harmincéves, müncheni, 15 éve versenyez, nős, két gyerek és két kutya apja – hangzott a szőke versenyző bemutatkozása. Nagy sikere volt...

A banketten Rudolf Caracciolának is bőven jutott az újságírói kérdésekből. Egyikük kitartóan arról faggatta, hogy van-e halálérzete a szédületes sebességű száguldás közben. „Az a versenyző, aki fél, versenyezzen konflissal” – vágta ki magát a nagy munkabírásról és nyugalmáról híres világrekorder. A frappáns válasz természetesen szalagcímként jelent meg a másnapi sportlapban... Egy kis tréfa a rekordkísérletek monotoníájába is belefért. A gyóni állomáson fotoriporteri invitálásnak engedve „átnyergelt” a sínpáron veszteglő kézi hajtányra, ám ez a futam a közönségsiker ellenére csak a felvétel idejéig tartott...



Caracciola „rekordkísérlete” a síneken

A kutyabarátok sorát hazai bajnokunk, Hartmann László is gyarapította. Két kedvencet tartott ő is, és amikor tehetett, pórázon sétáltatta őket Pesten. Őt keramikus művészként sikeres felesége minden külföldi útjára elkísérte. Rahmer Mária nem csak rajongott az autósportért, de



Hartmann László és felesége, Rahmer Mária

nemzetközi szinten nagyon jól el is igazodott benne, kiváló kapcsolatokat épített és tartott fenn. Nagy segítségével volt Hartmann Lászlónak, aki ennek ellenére meglehetősen konzervatív nézeteket vallott például a női autóvezetők, versenyzők kérdésében, többek között egy riportban tréfásan a fakanalat is megemlítve...

Jóval modernebb nézeteket vallott és gyakorolt erről Delmár Walter, a sokoldalú sportember. Az autóversenyzés mellett motorozott, sielt, vadászott, hegyi túrákon vett részt. Felesége, három leány édesanyja, tízéves autóvezetési gyakorlat után 1922-től rendszeresen indult a hazai versenyeken: a Svábhegyen, a János-hegyen, Hármashatárhegyen, sőt Ausztriába és Svájcba is eljutott. Személyében minden valószínűséggel az első magyar hölgyversenyzőt tisztelhetjük. Nagy lélekjelenléttel, kitartással a



Delmár Walterné verseny közben

férfi mezőnyben is helytállt. Előfordult, hogy éppen a férje volt a legnagyobb ellenfél. Csoda, hogy a közönség valósággal őrjöngött? Csak sajnálhatjuk, hogy Delmár Walterné a harmincas évek elején befejezte versenyzői pályafutását, így a gyóni betonon sajnos már nem indult...

Teljes joggal nevezhetjük babonás versenyzőnek az angol Eric Fernihough-t. Kabalája a Brough-Superior elejére felfestett „Scalded Cat” (leforrázott macska) volt, ami már önmagában is beszédes. 1937 áprilisában Gyónon heteken át kitaróan leste a



Fernihough a leforrázott macskán

széljárást, ám 13-án hiába volt szélszend egész nap, nem kockáztatott. A szeles napszakaszokat általában szalonnasütéssel töltötték el, szerelői még az újságírók butelláiból a „hírös” barackpálinkát is megkóstolták. Fernihough azonban igazi, tetőtől-talpig angolként teaidőként, teázásként említi ezt az intermezzót visszaemlékezésében... Az abszolút világrekord végül 19-én született meg. Utána a következőt nyilatkozta

a Nemzeti Sport munkatársának: „A hármas szám a kabalám. Harmadszor vagyok Magyarországon és harmadszori kísérletre, harmadnap sikerült a világrekord. És hozzá a 273 kilométeres eredmény, mely szintén hármassal végződik.” S amiről a riport közben megfélekedezett: a csodálatos eredményt a 33. életévében érte el. A három nekünk is nevezetes, szimbolikus szám (Három a magyar igazság!), „Ferni” magyarnak is jó lett volna...

Az 1937. őszi rekordnapon Fernihough nem indult. „Sebes Gusztáv” álnévvel viszont volt a napnak egy titokzatos versenyzője a sportautomobilok kategóriájában. A teljes magyar autós-motoros élmezőny tudta azonban, hogy valójában dr. Hámori Bíró

János (KMAC) versenyez a 3000 köbcentis Alfa-Romeóval, egyes sportlapok még meg is írták. Azaz a nagy álnévhasználatnak, rejtőzködésnek tulajdonképpen nem volt semmi értelme. Hacsak nem tudott valamit jó előre dr. Bíró János, hiszen Sebes Gusztáv jeles név a magyar sportban, gondoljunk az ötvenes évek világvevő labdarúgó Aranycsapatának szövetségi kapitányára. Így jelezte volna, hogy erre a névre érdemes lesz majd figyelni? Ám ehhez 1937-ben minimum látnoknak kellett lenni, lehet, hogy ez volt az ő titka?

Az utolsó gyóni verseny a Delmár Walter jubileumi körverseny gyorsasági szakasza volt. A népes mezőnyben az oldalkocsis Pathó Gyula volt az egyik hangadó. Széles mosollyal dicsekedett legújabb találmányával, a csizmaszárba vart stopperórával. Jaj, az időmérőknek – tréfálkozott s a versenyzőtársak jót derültek. Kell-e mondani, hogy friss, lendületes, felszabadult versenyzéssel kategóriájában Gyónon és összetettben is ő nyert. S a célban Segesdy Pistával a megszokott szertartás szerint ezúttal is megfélemték a zsömlét...

Végezetül egy önmagáért beszélő adat:

A gyóni rekordpálya 1934. október 11.–1938. június 26. közötti működése során 13-án egyetlen alkalommal sem rendeztek rekordnapot és egyéni rekordkísérlet sem volt...

CORDATIC



SZÁRJA A MAGYAR HEGYVÁNÁSBÚGÁR BESZERVÉNYÁRSÁG



Központ, javítóműhely és service: **Áréna-ut 61. sz. Telefon: 98-8-20**
Eladási iroda: **Váci-utca 1. sz. Telefon: 82-8-48**



Möriz DKW motoros háromkerekűje

jó start = SPEEDOIL

DÁTUMOK, VERSENYZŐK, SEBESSÉGEK...

Rekordok, rekordkísérletek a gyóni pályán

1934. október 11. „Félhivatalos” megnyitó verseny

SZÓLÓ MOTORKERÉKPÁROK

175 cc:

- **Walfried Winkler (DKW) állóstart**
kilométer 112,464 km/h világrekord
mérőföld 121,357 km/h világrekord
- **Arthur Geiss (DKW) repülőstart**
kilométer 146,520 km/h világrekord
mérőföld 145,312 km/h világrekord

250 cc:

- **Arthur Geiss (DKW) állóstart**
kilométer 121,786 km/h világrekord
mérőföld 131,136 km/h világrekord
- **Walfried Winkler (DKW) repülőstart**
kilométer 161,073 km/h
mérőföld 160,443 km/h

500 cc:

- **Bernhard Rosemeyer (DKW) állóstart**
kilométer 125,043 km/h
mérőföld 144,371 km/h
- **Andó Antal (Rudge) repülőstart**
kilométer 156,999 km/h
mérőföld 157,179 km/h

750 cc:

- **Bernhard Rosemeyer (DKW) állóstart**
kilométer 113,350 km/h
mérőföld 144,371 km/h magyar rekord

OLDALKOCSIS MOTORKERÉKPÁROK

600 cc:

- **Hans Schumann (NSU) állóstart**
kilométer 112,923 km/h magyar rekord
mérőföld 118,916 km/h magyar rekord
- **repülőstart**
kilométer 141,732 km/h magyar rekord
mérőföld 141,792 km/h magyar rekord

- Andó Antal (Rudge) állóstart

kilométer 106,100 km/h

mérföld 116,712 km/h

repülőstart

kilométer 142,230 km/h

mérföld 139,672 km/h

1000 cc:

- Joseph Möritz (Viktória) állóstart

kilométer 120,805 km/h magyar rekord

mérföld 117,565 km/h

repülőstart

kilométer 153,911 km/h

mérföld 153,027 km/h

SPORTAUTOMOBILOK

- Hartmann László (Bugatti 2.3) állóstart

kilométer 123,966 km/h magyar rekord

- Adolf Brudes (Austin) állóstart

kilométer 106,856 km/h magyar rekord

mérföld 119,161 km/h magyar rekord

repülőstart

kilométer 148,944 km/h magyar rekord

mérföld 148,440 km/h magyar rekord

VERSENY-AUTOMOBILOK

- Ernst Günther Burgaller (Austin 750) állóstart

kilométer 118,032 km/h nemzetközi rekord

mérföld 134,173 km/h

repülőstart

kilométer 179,551 km/h magyar rekord

mérföld 178,981 km/h magyar rekord

- Joseph Möritz (MG 1000) állóstart

kilométer 111,248 km/h magyar rekord

mérföld 125,838 km/h magyar rekord

repülőstart

kilométer 153,256 km/h magyar rekord

mérföld 153,514 km/h magyar rekord

- Ernst Günther Burgaller (Bugatti 1500) állóstart

kilométer 122,324 km/h magyar rekord

mérföld 138,536 km/h

repülőstart

kilométer 197,802 km/h magyar rekord

mérföld 197,734 km/h magyar rekord

- Rudolf Steinweg (Bugatti 2000) állóstart

kilométer 126,626 km/h

1934. október 17.: Egyéni rekordkísérlet

OLDALKOCSIS MOTORKERÉKPÁR

600 cc:

– **Joseph Möritz (DKW) állóstart**

kilométer 113,851 km/h magyar rekord

mérföld 120,025 km/h magyar rekord

1934. október 28.:

Gyóni rekordnap, ünnepélyes pályaavató

SZÓLÓ MOTORKERÉKPÁROK

350 cc:

– **Kremm József (Motosacoche) repülőstart**

kilométer 137,614 km/h

mérföld 137,094 km/h

500 cc:

– **Andó Antal (Rudge) repülőstart**

kilométer 164,233 km/h

mérföld 163,476 km/h

– **Ernst Jakob Henne (BMW) repülőstart**

kilométer 220,858 km/h magyar rekord

mérföld 220,122 km/h világrekord

750 cc:

– **Ernst Jakob Henne (BMW) repülőstart**

kilométer 246,069 km/h abszolút világrekord

mérföld 246,013 km/h világrekord

OLDALKOCSIS MOTORKERÉKPÁROK

600 cc felett:

– **Andó Antal (Rudge) repülőstart**

kilométer 138,248 km/h

mérföld 138,173 km/h

– **Ernst Jakob Henne (BMW) repülőstart**

kilométer 207,732 km/h világrekord

mérföld 207,359 km/h világrekord

CYCLECAROK

500 cc:

– **Joseph Möritz (DKW-Möritz Spezial) állóstart**

kilométer 108,043 km/h világrekord

750 cc:

– **Joseph Möritz (DKW-Möritz Spezial) állóstart**

kilométer 115,641 km/h világrekord

repülőstart

kilométer 159,928 km/h világrekord

mérföld 159,868 km/h világrekord

VERSENY-AUTOMOBILOK

2000 cc:

– Hartmann László (Bugatti) repülőstart

kilométer 186,915 km/h

mérföld 185,633 km/h

3992 cc:

– Ernst Jacob Henne (Mercedes-Benz) repülőstart

kilométer 260,000 km/h

mérföld 267,000 km/h

– Rudolf Caracciola (Mercedes-Benz) repülőstart

kilométer 317,460 km/h világrekord

mérföld 316,591 km/h nemzetközi rekord

1934. október 30.: Egyéni rekordkísérletek

SZÓLÓ MOTORKERÉKPÁR

500 cc:

– Ernst Jakob Henne (BMW) repülőstart

kilométer 227,560 km/h világrekord

mérföld 223,089 km/h világrekord

CYCLECAR

350 cc:

– Joseph Möritz (Motosacoche-Möritz Spezial) állóstart

kilométer 84,289 km/h világrekord

mérföld 89,925 km/h világrekord

repülőstart

kilométer 114,722 km/h világrekord

mérföld 115,021 km/h világrekord

500 cc:

– Joseph Möritz (DKW-Möritz Spezial) állóstart

kilométer 113,636 km/h világrekord

repülőstart

mérföld 127,781 km/h világrekord

VERSENY-AUTOMOBIL

3992 cc:

– Rudolf Caracciola (Mercedes-Benz) állóstart

kilométer 156,521 km/h magyar rekord

mérföld 188,656 km/h abszolút világrekord

1934. november 3.: Egyéni rekordkísérlet

VERSENY-AUTOMOBIL

3992 cc:

– Rudolf Caracciola (Mercedes-Benz) állóstart

kilométer 157,756 km/h nemzetközi rekord

1935. február 5.: Egyéni rekordkísérlet

VERSENY-AUTOMOBIL

4358 cc:

– Hans Stuck (Autó-Union) legjobb eredménye: repülőstart

kilométer 289,600 km/h

(A hőésés megakadályozta a rekordkísérlet folytatását.)

1935. május 15.: Egyéni rekordkísérlet

VERSENY-AUTOMOBIL

750 cc:

– Robert Kohlrausch (MG) repülőstart

kilométer 210,649 km/h világrekord

állóstart

kilométer 131,482 km/h világrekord

mérföld 150,327 km/h világrekord

1935. október 17.: Egyéni rekordkísérlet

SPORTAUTOMOBIL

2300 cc:

– Hartmann László (Maserati 2.3) repülőstart

kilométer 214,544 km/h magyar rekord

mérföld 214,499 km/h magyar rekord

állóstart

mérföld 153,108 km/h világrekord

1935. november 5.: Gyóni rekordnap

SZÓLÓ MOTORKERÉKPÁROK

350 cc:

– **Karl Basch (NSU) repülőstart**

kilométer 134,078 km/h

mérföld 134,470 km/h

500 cc:

– **Steiner Imre (Rudge) repülőstart**

kilométer 134,780 km/h

állóstart

kilométer 108,866 km/h

– **Komlóssy Béla (BMW) repülőstart**

kilométer 192,307 km/h

mérföld 192,192 km/h

állóstart

kilométer 121,192 km/h

600 cc:

– **Martin Schneeweiss (Austro-Omega-JAP) repülőstart**

kilométer 168,618 km/h

mérföld 167,736 km/h

állóstart

kilométer 182,110 km/h magyar rekord

– **Kozma Endre (NSU) állóstart**

kilométer 113,851 km/h

OLDALKOCSIS MOTORKERÉKPÁROK

600 cc:

– **Karl Abarth (FN) repülőstart**

kilométer 188,728 km/h

mérföld 188,608 km/h

állóstart

kilométer 107,334 km/h

– **Pathó Gyula (NSU) állóstart**

kilométer 107,142 km/h

mérföld 118,430 km/h

– **Joseph Möriz (M.S.) állóstart**

kilométer 106,936 km/h

CYCLECAROK

250 cc:

– **Joseph Möriz (DKW) repülőstart**

kilométer 122,950 km/h világrekord

mérföld 121,408 km/h világrekord

állóstart

kilométer 91,324 km/h világrekord

mérföld 99,512 km/h világrekord

TÚRA-AUTOMOBILOK

600 cc:

– Wiesengrund Ferenc (600 DKW) repülőstart

kilométer 87,644 km/h magyar rekord

mérföld 87,510 km/h magyar rekord

állóstart

kilométer 66,914 km/h magyar rekord

1100 cc:

– Georg Kremmel (1.1 Aero) repülőstart

kilométer 103,344 km/h magyar rekord

mérföld 103,162 km/h magyar rekord

– Bossányi Péter (1.1 Adler) állóstart

kilométer 70,257 km/h magyar rekord

mérföld 77,787 km/h magyar rekord

repülőstart

kilométer 97,218 km/h

mérföld 97,168 km/h

2000 cc:

– Kelemen Lajos (2.0 Tatra) repülőstart

kilométer 98,928 km/h

mérföld 98,850 km/h magyar rekord

állóstart

kilométer 73,770 km/h

mérföld 79,714 km/h magyar rekord

3000 cc:

– Schwab Károly (3.0 Tatra) repülőstart

kilométer 136,986 km/h magyar rekord

mérföld 135,984 km/h magyar rekord

SPORTAUTOMOBILOK

1000 cc:

– Feledy György (1.0 Fiat Balilla) repülőstart

kilométer 121,600 km/h

mérföld 121,345 km/h

állóstart

kilométer 87,304 km/h

mérföld 97,634 km/h

1500 cc:

– Wilhelm Sándor (1.5 Bugatti) repülőstart

kilométer 150,156 km/h

mérföld 150,112 km/h magyar rekord

állóstart

kilométer 96,670 km/h

2300 cc:

– Hartmann László (2.3 Bugatti) állóstart

kilométer 122,178 km/h

– Singer Imre (2.3 Bugatti) repülőstart

kilométer 129,543 km/h

VERSENY-AUTOMOBILOK

500 cc:

– Joseph Möritz (500 DKW. S) repülőstart

kilométer 142,152 km/h nemzetközi rekord

mérföld 140,981 km/h nemzetközi rekord

állóstart

kilométer 105,140 km/h nemzetközi rekord

mérföld 110,470 km/h nemzetközi rekord

750 cc:

– Walter Baumer (750 Austin) repülőstart

kilométer 169,731 km/h

mérföld 169,676 km/h

állóstart

kilométer 119,800 km/h

mérföld 133,908 km/h

2300 cc:

– Hartmann László (2.3 Maserati) repülőstart

kilométer 213,523 km/h

mérföld 213,314 km/h

1936. október 21.: Gyóni rekordnap

Előzetes rajtlista:

SZÓLÓ MOTORKERÉKPÁROK

250 cc: Kesjár János FTC (Rudge), Lukavecz Ferenc KMAC (Puch),
Walfried Winkler DDAC (DKW)

350 cc: Kugler József FTC (Motosacoche), Czulyba Mihály KAC
(Velocette), Zamecsnik Tivadar KMAC (Rudge),
Karl Basch ÖTC (NSU)

500 cc: Martinek István KMAC (Gilera), Mlinkó Zsigmond FTC
(BMW), Andó Antal FTC (Rudge), H. P. Müller DDAC (DKW),
Hauer KMAC (Douglas)

1000 cc: Eric Fernihough BMCRC (Brough-Superior JAP)

OLDALKOCSIS MOTORKERÉKPÁROK:

600 cc-ig: Hans Schumann DDAC (NSU),
Pathó Gyula KMAC (NSU).

600 cc felett: Eric Fernihough BMCRC (Brough-Superior JAP),
Abt István KMAC (BMW), Pathó Gyula KMAC (BMW),
Hans Schumann DDAC (NSU).

SPORT-AUTOMOBILOK:

1000 cc-ig: Festetich Ernő gróf KMAC (BMW),
Berg Herbert DDAC (Alfa Romeo)

1100 cc: Singer Imre KMAC (MG)

3000 cc: Delmár Walter KMAC (Alfa Romeo)

TÚRA-AUTOMOBILOK:

1100 cc: Bossányi Péter KMAC (Adler Junior)

1500 cc: Wilhelm Sándor KMAC (Fiat),

Strausz Sándor KMAC (Fiat)

3000 cc: Kovács Kálmán KMAC (Hanomag),

Delmár Walter KMAC (Alfa Romeo)

VERSENY-AUTOMOBILOK:

750 cc: Walter Baumer DDAC (Austin)

1500 cc: Hartmann László KMAC (Maserati)

3000 cc: Hans Ruesch ACS (Alfa Romeo)

Eredmények

SZÓLÓ MOTORKERÉKPÁROK

250 cc:

– Lukavecz Ferenc (Puch) állóstart

kilométer 94,389 km/h

– Kesjár János (Rudge) állóstart

kilométer 92,867 km/h

350 cc:

– Zamecsnik Tivadar (Rudge) állóstart

kilométer 109,223 km/h

– Karl Basch (NSU) állóstart

kilométer 109,074 km/h magyar rekord

mérföld 116,034 km/h

repülőstart

kilométer 144,578 km/h

mérföld 144,551 km/h

– Czulyba Mihály (Velocette) állóstart

kilométer 100,362 km/h

– Kugler József (Motosacoche) állóstart

kilométer 92,154 km/h

500 cc:

– H. P. Müller (DKW) állóstart

kilométer 136,544 km/h magyar rekord

mérföld 152,183 km/h magyar rekord

repülőstart

kilométer 191,540 km/h

mérföld 191,398 km/h

– Andó Antal (Rudge) állóstart

kilométer 112,234 km/h

– **Mlinkó Zsigmond (BMW) állóstart**

kilométer 108,662 km/h

repülőstart

kilométer 149,130 km/h

– **Martinek István (Gilera) állóstart**

kilométer 102,593 km/h

repülőstart

kilométer 131,410 km/h

mérföld 130,560 km/h

1000 cc:

– **Eric Fernihough (Brough-Superior JAP) állóstart**

mérföld 174,270 km/h *világrekord*

repülőstart

kilométer 253,758 km/h *magyar rekord*

mérföld 252,830 km/h *magyar rekord*

OLDALKOCSIS MOTORKERÉKPÁROK

600 cc:

– **Hans Schumann (NSU) állóstart**

kilométer 112,148 km/h

mérföld 122,902 km/h *magyar rekord*

repülőstart

kilométer 147,209 km/h *magyar rekord*

mérföld 145,914 km/h *magyar rekord*

600 cc felett:

– **Pathó Gyula (BMW) állóstart**

kilométer 70,929 km/h

TÚRA-AUTOMOBILOK

1100 cc:

– **Bossányi Péter (Adler Junior) repülőstart**

kilométer 100,996 km/h

mérföld 100,854 km/h

állóstart

mérföld 80,612 km/h *magyar rekord*

1500 cc:

– **Wilheim Sándor (Fiat) állóstart**

kilométer 78,516 km/h *magyar rekord*

repülőstart

kilométer 112,711 km/h *magyar rekord*

mérföld 112,530 km/h *magyar rekord*

– **Strausz Sándor (Fiat) állóstart**

kilométer 77,220 km/h

repülőstart

kilométer 112,412 km/h

mérföld 112,268 km/h

3000 cc:

– Delmár Walter (Alfa Romeo) állóstart

kilométer 89,440 km/h

repülőstart

kilométer 137,746 km/h magyar rekord

mérföld 137,746 km/h magyar rekord

– Kovács Kálmán (Hanomag) állóstart

kilométer 86,206 km/h

repülőstart

kilométer 127,931 km/h

mérföld 127,669 km/h

SPORTAUTOMOBILOK

750 cc:

– Singer Imre (MG) állóstart

kilométer 78,610 km/h

repülőstart

kilométer 116,959 km/h

mérföld 116,972 km/h

1500 cc:

– gróf Festesich Ernő (Bugatti) állóstart

mérföld 86,253 km/h

2000 cc:

– Herbert Berg (Alfa Romeo) repülőstart

kilométer 164,910 km/h

mérföld 164,102 km/h

állóstart

mérföld 128,347 km/h magyar rekord

– gróf Festesich Ernő (BMW) állóstart

kilométer 89,596 km/h

repülőstart

kilométer 136,960 km/h

mérföld 135,634 km/h

VERSENY-AUTOMOBILOK

750 cc:

– Walter Baumer (Austin) állóstart

kilométer 122,386 km/h magyar rekord

mérföld 135,523 km/h magyar rekord

repülőstart

kilométer 176,039 km/h magyar rekord

mérföld 175,804 km/h magyar rekord

1500 cc:

– Hartmann László (Maserati) állóstart

kilométer 124,309 km/h magyar rekord

mérföld 140,810 km/h magyar rekord

repülőstart

kilométer 188,630 km/h

mérföld 188,686 km/h

3000 cc:

– Hans Ruesch (Alfa Romeo) állóstart

kilométer 128,525 km/h

repülőstart

kilométer 215,762 km/h magyar rekord

mérföld 215,777 km/h magyar rekord

1936. október 23.: Egyéni rekordkísérletek

TÚRA-AUTOMOBIL

1500 cc:

– Delmár Walter (1500 Fiat) repülőstart

kilométer 117,762 km/h magyar rekord

mérföld 117,660 km/h magyar rekord

SZÓLÓ MOTORKERÉKPÁR

1000 cc:

– Eric Fernihough (Brough-Superior JAP) repülőstart

kilométer 267,459 km/h

mérföld 269,095 km/h

1936. november 7.: Egyéni rekordkísérlet

SZÓLÓ MOTORKERÉKPÁR

1000 cc:

– Eric Fernihough (Brough-Superior JAP) repülőstart

kilométer 269,662 km/h

mérföld 263,646 km/h

OLDALKOCSIS MOTORKERÉKPÁR

1000 cc:

– Eric Fernihough (Brough-Superior JAP) állóstart

kilométer 129,543 km/h világrekord

1937. április 14.: Egyéni rekordkísérlet

SZÓLÓ MOTORKERÉKPÁR

1000 cc:

– Eric Fernihough (Brough-Superior JAP) repülőstart

kilométer 258,200 km/h

állóstart

mérföld 176,258 km/h világrekord

(A legbiztatóbb kísérlet eredménye:

repülőstart, kilométer 281,300 km/h erős hátszéllel, de viszszafelé műszaki hiba miatt nem sikerült teljesíteni a távot.)

1937. április 16.: Egyéni rekordkísérlet

SZÓLÓ MOTORKERÉKPÁR

1000 cc:

– Eric Fernihough (Brough-Superior JAP)

az erős szél miatt rekordkísérleteit feladni kényszerült.

1937. április 19.: Egyéni rekordkísérlet

SZÓLÓ MOTORKERÉKPÁR

1000 cc:

– Eric Fernihough (Brough-Superior JAP) repülőstart

kilométer 273,244 km/h világrekord

mérföld

271,237 km/h világrekord

OLDALKOCSIS MOTORKERÉKPÁR

1000 cc:

– Eric Fernihough (Brough-Superior JAP) repülőstart

kilométer 220,588 km/h világrekord

mérföld

217,478 km/h világrekord

1937. október 20.: Egyéni rekordkísérlet

VERSENY-AUTOMOBIL

750 cc:

– Walter Baumer (750 Austin)

kategória világrekord kísérletét műszaki okok miatt feladni kényszerült.

1937. október 31.: Gyóni rekordnap

Előzetes rajtlista:

SZÓLÓ MOTORKERÉKPÁROK

250 cc: Lukavec Ferenc KMAC (Puch), Kesjár János FTC (Rudge),

Kesjár János FTC (Puch), Franz Novotny ÖMRV (Puch)

350 cc: Dőry Antal KMAC (BMW), Karl Basch ÖMRV (NSU),

Eduard Beranek R.U. (NSU), Martinek István KMAC
(Sunbeam), Hambach László FTC (Puch), Hambach László
FTC (AJS), Steinbock Imre KAC (Velocette)

500 cc: Kozma Endre KMAC (BMW), Martinek István KMAC
(Gilera), Karl Orthuber (Puch), Czulyba Mihály KAC (BMW),

Forray Béla FTC (Norton)

750 cc: Georg Mach ÖAC (Sarolea)

OLDALKOCSIS MOTORKERÉKPÁROK

350 cc: Karl Orthuber (New Imperial)

600 cc: Kugler József FTC (Zündapp), Abt István KMAC (Norton)

1000 cc: Georg Mach ÖAC (Sarolea), Pathó Gyula KMAC (NSU),
Zaymusz Gyula FTC (BMW)

TÚRA-AUTOMOBILOK

1100 cc: Strausz Sándor KMAC (Fiat),

Bossányi Péter KMAC (Adler)

1500 cc: Klinger Pál KMAC (Lancia Aprilia), Wilhelm Sándor
KMAC (Fiat), Dietl Hubert KMAC (Lancia Aprilia)

2000 cc: Mellinger György DSC (BMW), Wiesengrund Ferenc
KMAC (BMW), Dietl Hubert KMAC (Lancia Aprilia)

3000 cc: Kovács Kálmán KMAC (Alfa Romeo), Kovács Kálmán
KMAC (Hanomag)

SPORTAUTOMOBILOK

1500 cc: Gróf Andrássy Imre KMAC (MG), Dr. Fritz Werneck
DDAC (BMW)

2000 cc: Ulrich Richter DDAC (BMW)

3000 cc: Nádasy István KMAC (Alfa Romeo), „Sebes Gusztáv”
(Bíró János) KMAC (Alfa Romeo)

VERSENY AUTOMOBILOK

3000 cc: Festesich Ernő gr. KMAC (Maserati)

Eredmények

SZÓLÓ MOTORKERÉKPÁROK

250 cc:

– Franz Novotny (Puch) állóstart

kilométer 97,560 km/h

repülőstart

kilométer 127,840 km/h

mérföld 127,528 km/h

– Kesjár János (Puch) állóstart

kilométer 97,238 km/h

repülőstart

kilométer 118,226 km/h

mérföld 119,807 km/h

– Kesjár János (Rudge) repülőstart

kilométer 111,042 km/h

mérföld 111,781 km/h

350 cc:

– Eduárd Beranek (NSU) állóstart

kilométer 116,054 km/h magyar rekord

repülőstart

kilométer 145,454 km/h

mérföld 145,531 km/h

– Karl Basch (NSU) állóstart

kilométer 109,957 km/h

repülőstart

kilométer 145,395 km/h

mérföld 145,094 km/h

– Dőry Antal (BMW) állóstart

kilométer 93,847 km/h

repülőstart

kilométer 126,227 km/h

mérföld 125,975 km/h

– Steinbock Imre (Velocette) állóstart

kilométer 82,417 km/h

repülőstart

kilométer 115,755 km/h

mérföld 117,982 km/h

– Hambach László (Puch) állóstart

kilométer 86,310 km/h

repülőstart

kilométer 99,173 km/h

mérföld 98,197 km/h

– Hambach László (AJS) repülőstart

kilométer 84,348 km/h

mérföld 79,967 km/h

500 cc:**– Kozma Endre (BMW) állóstart**

kilométer 123,881 km/h

repülőstart

kilométer 158,940 km/h

mérföld 159,121 km/h

– Martinek István (Gilera) állóstart

kilométer 98,603 km/h

repülőstart

kilométer 124,913 km/h

mérföld 119,359 km/h

– Forray Béla (Norton) repülőstart

kilométer 154,772 km/h

mérföld 154,661 km/h

– Czulyba Mihály (BMW) állóstart

kilométer 117,878 km/h

OLDALKOCSIS MOTORKERÉKPÁROK**600 cc:****– Abt István (Norton) állóstart**

kilométer 96,774 km/h

repülőstart

kilométer 139,534 km/h

mérföld 139,035 km/h

– Kugler József (Zündapp) állóstart

kilométer 82,361 km/h

repülőstart

kilométer 107,978 km/h

mérföld 106,794 km/h

1000 cc:**– Georg Mach (Sarolea) állóstart**

kilométer 104,166 km/h

repülőstart

kilométer 137,401 km/h

mérföld 137,615 km/h

– Pathó Gyula (BMW) állóstart

kilométer 95,187 km/h

repülőstart

kilométer 126,182 km/h

mérföld 125,756 km/h

– Zaymusz Gyula (BMW) állóstart

kilométer 85,734 km/h

repülőstart

kilométer 111,351 km/h

mérföld 109,665 km/h

TÚRA AUTOMOBILOK

1100 cc:

– Bossányi Péter (Adler) állóstart

kilométer 72,948 km/h

repülőstart

kilométer 100,474 km/h

mérföld 100,374 km/h

– Strausz Sándor (Fiat) állóstart

kilométer 76,595 km/h magyar rekord

repülőstart

kilométer 110,226 km/h magyar rekord

mérföld 109,935 km/h magyar rekord

1500 cc:

– Klinger Pál (Lancia) állóstart

kilométer 84,785 km/h magyar rekord

repülőstart

kilométer 123,711 km/h magyar rekord

mérföld 123,584 km/h magyar rekord

– Wilhelm Sándor (Fiat) állóstart

kilométer 82,285 km/h

repülőstart

kilométer 120,683 km/h

mérföld 120,374 km/h

– Dietl Hubert (Lancia) repülőstart

kilométer 119,521 km/h

mérföld 119,112 km/h

2000 cc:

– Dietl Hubert (Lancia) állóstart

kilométer 83,916 km/h

repülőstart

kilométer 122,574 km/h

mérföld 122,409 km/h magyar rekord

– Wiesengrund Ferenc (BMW) állóstart

kilométer 86,830 km/h magyar rekord

repülőstart

kilométer 118,421 km/h

mérföld 118,382 km/h

– Mellinger György (BMW) állóstart

kilométer 81,588 km/h

repülőstart

kilométer 117,111 km/h

mérföld 116,901 km/h

3000 cc:

– Kovács Kálmán (Alfa Romeo) állóstart

kilométer 89,596 km/h magyar rekord

repülőstart

kilométer 132,743 km/h

mérföld 132,607 km/h

– Kovács Kálmán (Hanomag) repülőstart

kilométer 119,840 km/h

mérföld 119,554 km/h

SPORTAUTOMOBILOK

1500 cc:

– Dr. Fritz Werneck (BMW) állóstart

kilométer 103,626 km/h

repülőstart

kilométer 145,278 km/h

mérföld 126,664 km/h

– Gr. Andrásy Imre (MG) repülőstart

kilométer 143,884 km/h

mérföld 136,256 km/h

2000 cc:

– Ulrich Richter (BMW) állóstart

kilométer 111,870 km/h magyar rekord

repülőstart

kilométer 160,857 km/h

mérföld 160,800 km/h

3000 cc:

– Nádasy István (Alfa Romeo) állóstart

kilométer 104,499 km/h

repülőstart

kilométer 162,748 km/h magyar rekord

mérföld 162,650 km/h magyar rekord

– „Sebes Gusztáv” (Alfa Romeo) repülőstart

kilométer 148,514 km/h

mérföld 148,326 km/h

VERSENY-AUTOMOBILOK

3000 cc:

– Gr. Festesich Ernő (Maserati) állóstart

kilométer 118,499 km/h

repülőstart

kilométer 208,453 km/h

mérföld 208,478 km/h

REKORDKÍSÉRLETEK

– Kozma Endre (BMW 500) repülőstart

kilométer 169/014 km/h

a nap legjobb motorkerékpár ideje

mérföld 168,468 km/h

– **Czulyba Mihály (BMW 500) repülőstart**

kilométer 160,929 km/h

mérföld 161,292 km/h

– **Karl Basch (NSU 350) állóstart**

kilométer 112,852 km/h

– **Eduard Beranek (NSU 350) állóstart**

kilométer 113,278 km/h

– **Gr. Festesich Ernő (Maserati 3000) állóstart**

kilométer 133,185 km/h *magyar rekord*

repülőstart

kilométer 211,515 km/h *a nap legjobb autós ideje*

mérföld 211,214 km/h

– **Ulrich Richter (BMW 2000) állóstart**

kilométer 111,317 km/h

– **Dr. Fritz Werneck (BMW 1500) állóstart**

kilométer 92,831 km/h

– **Gr. Andrassy Imre (MG 1500) repülőstart**

kilométer 143,483 km/h

mérföld 142,911 km/h

1938. április 3.: Egyéni rekordkísérlet

SZÓLÓ MOTORKERÉKPÁR

1000 cc:

– **Eric Fernihough (Brough-Superior JAP)**

világrekord kísérleteit a szeles időjárás miatt feladta.

1938. április 23.: Egyéni rekordkísérlet

– **Eric Fernihough (Brough-Superior JAP)**

világrekord kísérlet közben halálos balesetet szenvedett.

1938. június 26.: A Delmár Walter jubileumi körverseny 3 kilométeres állórajtós gyóni gyorsasági szakasza

*A mintegy 620 kilométeres túra útvonala:
Budapest–Gyón–Cegléd–Szolnok–Debrecen–Miskolc–
Eger–Hatvan–Gödöllő–Budapest*

Előzetes rajtlista

SZÓLÓ MOTORKERÉKPÁROK

200 cc: Zamecsnik Tivadar KMAC (Zündapp), Martinek István KMAC (Méray-Puch), Simó Pál KMAC (Zündapp)

250 cc: Lukavecz Ferenc KMAC (Puch), ifj. Szűcs Lajos FTC (Puch), Mlinkó Zsigmond FTC (Puch), Rusovszky József FTC (Puch)

350 cc: Demjén Miklós KMAC (Puch), ifj. Forray Béla FTC (Norton), Kesjár János FTC (Velocette), Vida László KMAC (Norton), Hambach László FTC (Puch)

500 cc: Kozma Endre KMAC (BMW), Czulyba Mihály KAC (BMW), Anders Erich KAC (BMW), Dóry Antal KMAC (BMW), Puhonyi Nándor Cs. M. E. (BMW)

OLDALKOCSIS MOTORKERÉKPÁROK

600 cc-ig: Pathó Gyula KMAC (BMW), Kugler József FTC (Zündapp), Bogyó János FTC (BMW)

600 cc felett: Zaymusz Gyula FTC (BMW)

TÚRA-AUTOMOBILOK

680 cc: Komlóssy Béla BSE (DKW)

1100 cc: Wilhelm Sándor KMAC (Fiat), Beer Oszkár DSC (Fiat)

2000cc-ig: Király József KMAC (Fiat), Dietl Hubert KMAC (Lancia-Aprilia), gr. Andrásy Imre KMAC (Lancia-Aprilia), Hrabanek István FTC (Lancia-Aprilia), gr. Blankenstein Pál KMAC (Lancia-Aprilia), dr. Bossányi Péter KMAC (Lancia-Aprilia)

2000 cc felett: dr. Bíró János KMAC (Alfa-Romeo)

SPORTAUTOMOBILOK

1500 cc-ig: Oderwald Tibor KMAC (MG), dr. Radanovits Gyula KMAC (MG)

1500 cc felett: Wiesengrund Ferenc KMAC (Alfa-Romeo), gr. Festesich Ernő KMAC (BMW), Delmár Walter KMAC (BMW), báró Kohner Augusztia MTC (Wanderer)

Eredmények

SZÓLÓ MOTORKERÉKPÁROK

200 cc:

– Simó Pál (Zündapp)	82,7 km/h átlag
– Martinek István (Méray-Puch)	80,5 km/h
– Zamecsnik Tivadar (Zündapp)	80,8 km/h

250 cc:

– Rusovszky József (Puch)	102,3 km/h
– Mlinkó Zsigmond (Puch)	103,3 km/h
– ifj. Szücs Lajos (Puch)	105,9 km/h
– Lukavecz Ferenc (Puch)	102,9 km/h

350 cc:

– Hambach László (Puch)	101,3 km/h
– Vida László (Norton)	127,7 km/h
– Kesjár János (Velocette)	126,4 km/h
– ifj. Forray Béla (Norton)	137,6 km/h
– Demjén Miklós (Puch)	113,0 km/h

500 cc:

– Dóry Antal (BMW)	129,4 km/h
– Puhonyi Nándor (BMW)	133,4 km/h
– Czulyba Mihály (BMW)	139,4 km/h,
a legjobb motorkerékpáros idő.	
– Kozma Endre (BMW)	138,3 km/h

OLDALKOCSIS MOTORKERÉKPÁROK

500 cc:

– Kugler József (Zündapp)	100,2 km/h
– Bogyó János (BMW)	101,9 km/h

600 cc:

– Pathó Gyula (BMW)	108,0 km/h
---------------------	------------

TÚRA AUTOMOBILOK

680 cc:

– Komlóssy Béla (DKW 0.680)	80,3 km/h
-----------------------------	-----------

1100 cc:

– Beer Oszkár (Fiat1.1)	105,7 km/h
– Wilhelm Sándor (Fiat1.1)	105,2 km/h

1100 cc felett:

– dr. Bossányi Péter (Lancia1.3)	122,8 km/h
– Hrabanek István (Lancia1.3)	112,9 km/h
– gr. Andrásy Imre (Lancia1.3)	123,0 km/h
– Dietl Hubert (Lancia1.3)	129,4 km/h

SPORTAUTOMOBILOK

1500 cc-ig:

– Oderwald Tibor (MG 1.1)	109,7 km/h
---------------------------	------------

1500 cc felett:

– báró Kohner Augusztá (Wanderer 2.0)	125,6 km/h
– Delmár Walter (BMW 2.0)	145,0 km/h

- gr. Festesich Ernő (BMW 2.0) 153,3 km/h
- Wiesengrund Ferenc (Alfa-Romeo 3.6) 168,9 km/h,
a legjobb autós idő

(Az emlékverseny abszolút nyertese gróf Festesich Ernő volt, míg a legjobb motoros eredményt Kozma Endre érte el.)

1938. október 26.: A KMAC éves naptárában meghirdetett rekordnap elmaradt

A hivatalos közlemény szerint:

„Magasabb helyről jött rendelkezés folytán több őszi verseny elmaradt. Így nem került megrendezésre a dobogókői, illetőleg mártonhegyi „Hartmann-Memorial” hegyi verseny, valamint az október 26-ra kiírt gyóni kilométer verseny (KMAC), valamint ugyancsak a KMAC által október 30-ra tervbe vett Hármashatárhegyi verseny. Az október 2-i országúti és terepverseny hasonlóképpen a fent jelzett okból maradt el.”

(Értesítő. KMAC Hivatalos Közlönye,
Budapest, 1938. november 1.)

1939. október 18.: A KMAC éves naptárában meghirdetett rekordnap elmaradt

Pályarekordok

A LEGJOBB AUTÓS EREDMÉNY:

- 1934. október 28.: Rudolf Caracciola (MERCEDES-BENZ, 3992 cc) repülőstarttal 317,460 km/h átlagsebesség
- egy irányban meghaladta a 320 km/h-t, ez egyben az abszolút pályarekord is

A LEGJOBB SZÓLÓ MOTORKERÉKPÁR EREDMÉNY:

- 1937. április 19.: Eric Fernihough (Brough-Superior JAP, 998 cc) repülőstarttal 273,244 km/h átlagsebesség

A LEGJOBB OLDALKOCSIS MOTORKERÉKPÁR EREDMÉNY:

- 1937. április 19.: Eric Fernihough (Brough-Superior JAP, 998 cc) repülőstarttal 220,588 km/h átlagsebesség

A LEGJOBB CYCLECAR EREDMÉNY:

- 1934. október 28.: Joseph Möritz (DKW-Möritz Spezial, 750 cc) repülőstarttal 159,928 km/h átlagsebesség

A magyar versenyzők legjobb eredményei

A LEGJOBB AUTÓS EREDMÉNY:

– 1935. október 1.7: Hartmann László (Maserati 2.3)
repülőstarttal 214,544 km/h átlagsebesség

A LEGJOBB SZÓLÓ MOTORKERÉKPÁR EREDMÉNY:

– 1935. november 5.: Komlóssy Béla (BMW, 500 cc)
repülőstarttal 192,307 km/h átlagsebesség

A LEGJOBB OLDALKOCSIS MOTORKERÉKPÁR EREDMÉNY:

– 1934. október 11.: Andó Antal (Rudge, 600 cc)
repülőstarttal 142,230 km/h átlagsebesség

AZ EGYETLEN HÖLGYVERSENYZŐ EREDMÉNYE:

– 1938. június 26.: báró Kohner Augusztá (Wanderer 2.0)
sport automobil kategóriában álló starttal
125,600 km/h átlagsebesség

Az összesítés a korabeli (1934–1938) sajtóadatok alapján készült. Az adatok eltérésekor a KMAC lapjaiban (Autó, Értesítő) közzétett eredmény a mérvadó. Nincs adat a nem sajtónyilvános kísérletekről, bár a szakirodalom ismer ilyen példát, lásd a BMW gyár tesztjét Komlóssy Bélával (Rózsa György: Versenyzők, versenymotorok, 1957, 20. old.).



Báró Kohner Augusztá, a gyóni pálya egyetlen női versenyzője Wandererjében

FELHASZNÁLT IRODALOM

- **Almássy Tibor: Autóversenyzők, versenyautók**
Budapest 1975, Sport Kiadó
- **Bálint Sándor: Autózásunk hőskora**
Budapest 1986, Gondolat Kiadó
- **Déván István: Automobil und Motorrad Weltalmanach.**
Budapest 1934–1935, Druck Hungária (német nyelvű bibliográfia)
- **Elischer Pál: Az útügy a világrészközi út magyar szakasza kiépítésének tükrében. In: Magyarország útügyi évkönyve 1934**
Budapest, 1935, Magyar Királyi Kereskedelemügyi Minisztérium Közúti Műszaki Szakosztálya
- **Kenyeres Ágnes (főszerk.): Magyar életrajzi lexikon**
Budapest, 1967, Akadémiai Kiadó
- **Királyi Magyar Automobil Club: Szabályzatok**
Budapest, 1935, Királyi Magyar Automobil Club
- **ifj. Méhes Zoltán: A budapest–kecskemét–szegedi állami közút átépítése. Budapest, 1934, Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye, 13–14. szám**
- **Ocskay Zoltán: A motorkerékpár története**
Budapest, 1993, Varga Bt.
- **Reé László (szerk.): A magyar sport évkönyve 1937–1939**
Budapest, 1939, Országos Testnevelési Tanács
- **Rózsa György: Versenyzők, versenymotorok**
Budapest, 1957, Sport Kiadó
- **Rózsa György: Utazás a bukósisak körül**
Budapest, 1964, Sport Kiadó
- **Valentyik Ferenc: Rekordok a győni betonon**
Dabas, 2009, Dabasi Újság, IX. évfolyam, 9. szám
- **Zelenák András: Hetven éve történt**
Dabas, 2007, Dabasi Újság, VI. évfolyam, 2. szám
- **Zuber Ferenc (szerk.): Magyar Sport Almanach**
Budapest, 1935, Országos Testnevelési Tanács

Az 1930-as évek sajtóorgánumai közül a következők szolgáltak forrásul (újságcikkek és fotók tekintetében egyaránt):

- **Autó** (1934–1938)
- **Autó-Motor** (1934–1938)
- **Autó-Traktor** (1934–1935)
- **A kerék** (1934–1938)
- **A Közlekedés** (1934–1938)
- **Értesítő**, a KMAC közlönye (1938)
- **Képes Pesti Hírlap** (1934. októberi számok)
- **Magyar Autó Touring** (1935–1938)
- **Nemzeti Sport** (1934–1938)
- **Sporthírlap** (1934–1938)
- **Tolnai Világlapja** (1934. november 7.)