

ÁRA 40 FILL.

A BERLINI AUTÓKIÁLLÍTÁS  
RÉSZLETES BESZÁMOLÓJA

VII. ÉVFOLYAM  
2. SZÁM  
1935. február 28.

A. M. N. MUZEUM  
HIRLAP OSZTÁLYA

# AutóMotor

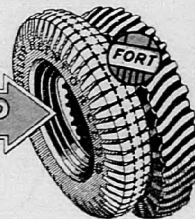
A LEGNAGYOBB PÉL.  
DÁNYSZÁMU MAGYAR  
MOTORSPORTLAP



ANGOL

FORT DUNLOP

Képviselet: ATLAS RT.  
VI. Hegedus Sándor u. 2.



## FIAT

Kozma Endre abszolút téliverseny győzelme abszolút Fiat Balilla siker. Játszi könnyedséggel hagyta maga mögött a sokkal nagyobb hengerűrtartalmu ellenfeleit és beigazolta, hogy a kis Balilla a legnehezebb viszonyok mellett teljesítmény dolgában egyenrangú a sokkal nagyobb és drágább kocsikkal. Kozma Balillája Cordatic gumikkal volt ellátva.



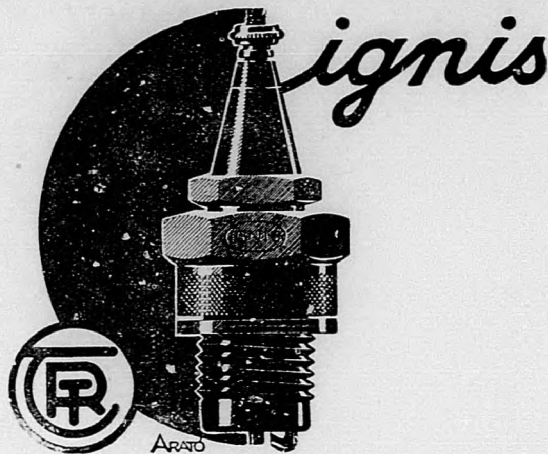


# AIR FRANCE

— Wien	1 óra
— Paris	3 óra
— London	10 óra
— Budapest	4 óra
— Bukarest	4 óra



AIR FRANCE LÉGIFORGALMI R. T.  
Budapest, IV., Vörösmarty-tér 2.  
Tel. 82-7-23; 82-7-16



CSILLÁMSZIGETELÉSŰ GYUJTÓGYERTYA

## TÖRHETETLEN

TELEFONGYÁR R.-T. GYÁRTMÁNYA

GYÁRI ELADÁSI KÖZPONT:

MÉRAY MOTORKERÉKPÁRGYÁR R.-T.  
BUDAPEST, V., ZAPOLYA-UTCA 15-17



# TUNGSRAM DUOLUX

## NAGY SEBESSÉGNÉL IS BIZTOS VEZETÉS!

OKTÓBER, NOVEMBER, DECEMBER, JANUÁR, FEBRUÁR ÉS MÁRCIUS HÓNAPKORBAN HAVONTA EGYSZER, 15-ÉN

ELŐFIZETÉSI ÁRA EGY ÉVRE 6 PENGÓ  
KÜLFÖLDRE 10 PENGÓ.

CSAK EGÉSZ ÉVES ELŐFIZETÉSEKET  
FOGADUNK EL

# AutóMotor

AZ EGYETLEN FÜGGETLEN  
MAGYAR MOTORSPORTLAP

KIADJA AZ  
"AUTO-MOTOR" LAPKIADÓ VÁLLALAT  
SZERKESZTŐSÉG ÉS KIADÓHIVATAL:  
BUDAPEST, V., TÁTRA ÚTCA 4. SZÁM  
HIVATALOS ÓRA: 9-12-IG  
TELEFON: AUT. 224-07 és 107-68

Postatakarékpénztári csekk számla szám: 48.438  
Folyószámla: Angol-Magyar Bank

VII. ÉVFOLYAM

BUDAPEST, 1935. FEBRUÁR 28.

2. SZÁM

## Előgyűjtés

A nagy teljesítmények nyomán fakadó tiszteletteljes elismerés révületében állapították meg a berlini autó- és motorkerékpárkiállítás látogatóinak százezrei: Németország nagyot alkotott! A nemzeti öntudatra ébredt németiség felismerte azokat a roppant gazdasági és nemzeti erőket, melyek az ország motorizálása nyomán fakadnak és a birodalmi Vezér hívó szavára egy emberként állt a nagy cél szolgálatába. Megindultak az esztergapatások, sűrű, fekete füstöt ontottak a kémények, rajzasztalok fölé görnyedtek a hátaik és amikor ünnepélyes külsőségek között megnyíltak a Kaiserdamm kapui: a politikai, világnézeti és egyéb ma oly divatos fekete avagy rózsaszínű szemüvegek suthadobásával a kénytelen elismerni a világ, hogy a német automobilipar a legelső Európában. Tízkilométeres fronton konzultáltak fel a gyárak mindazt, amit a célszerűség, külső csin, tökéletes elkészítés és megolálás, technikai bravur jegyében alkotni lehet, az anyag minősége és mennyisége mellett eltörpült mindaz, amit eddig egy-egy párizsi, brüsszeli, milánói szalón, vagy londoni Olympia Show kapcsán, mint csúcsteljesítményt regisztrált a világ közvéleménye.

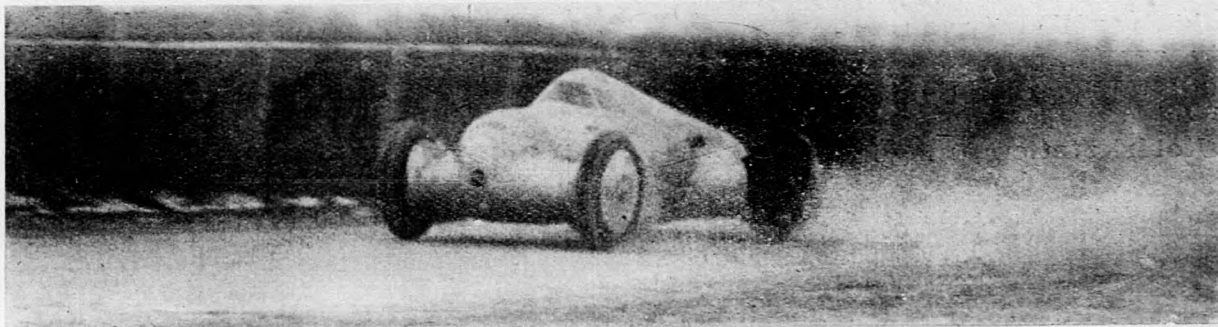
Hinni akarjuk, hogy az a nagy fellendülés, melynek jegyében a német autóipar az élre pattant: Magyarországon is éreztetni fogja hatását. Hogy a kormányhatalom nálunk is felismeri az autót, a motor hatalmas nemzeti jelentőségét és egyengetni fogja az útját annak, hogy a német autók és motorkerékpárok behozatalát ne terhelje olyan anyagi kolonc, mely miatt az automobilizmus szempontjából Magyarországnak még mindig a Hamupipóke sokak szerint romantikus, de szerintünk végtelenül tragikus sorsa jut osztályrészül.

Lesz magyar automobil Grand Prix? Nem lesz magyar automobil Grand Prix? Ez a legújabb talalós kérdés az autósport berkeiben. Nem akarunk ünneprontók lenni, de az általános vélemény szerint: aligha lesz. Pedig a KMAC vezetősége látszólag nagyon akarja. Tárgyal, fogadkozik, szervez, csak éppen a két legfontosabb faktor: az elnökség jóváhagyása az anyagiakat illetően és a terminus még hiányzik. Ma február végéhez közeledünk, a magyar világversenyt pedig lehetetlen május első hete után megrendezni. Két hónap áll rendelkezésre, nyolc hét. Ennyi idő alatt megszervezni a versenyt úgy, hogy az

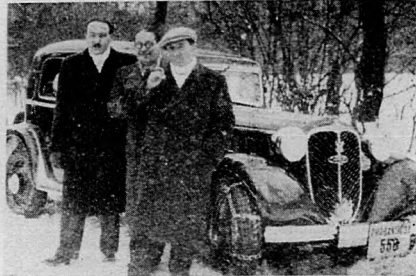
méltóképpen illeszkedjék bele a világverseny kereteibe, nagyon-nagyon nehéz. De nem lehetetlen! Jöndulatunk rak-tárából a legnagyobb adagot előlegezzük a KMAC-nak és reméljük, hogy a rendezni vagy nem rendezni komplexumból a KMAC vidáman lengő és nem térdeset-ten konnyult zászlóval kerül ki.

Alkotó munka helyett fáradhatatlan handabandázás és sportpolitikai tojástané jellemzi a nemzeti sportbizottság „működését”. Nem is kifogásolnók ezt a csep- pet sem vonzó bajadértáncot, ha az ütemes lábringások közepette nem érné egy-egy kiadós rugás a sportot. Mert széles jókedvükben nagyot ragnak a sporton a jeles urak és válogatott elnökök, akik a legkevésbé sem csinálnak belőle lelkiismereti kérdést, ha például a hatáskör karambolozik a sporttal. Kiderítették, hogy a KMAC állítólag nem jelentette be a téli versenyt, hát a verseny megsemmisítése mellett adták le a voksukat és megfosztották a versenyt bajnoki pontszerző jellegétől. Megfosztották az- zal a világos és félreérthetetlen indokolással, hogy amíg bajnoki szabály és kitérés nincsen, addig bajnoki futam sincsen. Világos okfejtésük és logikus leszűrésük megtámadhatatlan, csak éppen annak megállapítását mellőz- ték, hogy azért nincsen még mindig bajnoki szabály, mert megalkotásával adós maradt a — nemzeti sportbizottság.

Jön az útdórevízió! Beavatott forrásból kapjuk a hírt, hogy az illetékes kormányziszervek belátták, hogy a mai igazságtalan rendszer tovább fenn nem tartható és lehe- tetlen, hogy a háromkerékű jármű többet fizessen adó- ban, mint a négykerékű. Hogy mind a mai napig nem jelent meg rendelet, annak — mondják — presztízssokai vannak, nem lehet azt — ugyebár — csak úgy minden további nélkül beismerni, hogy az útdó kérdésében mel- léfogott a hatósági vonó. A revízióval azonban nincsen elintézve az ügy. Az igazságos megoldás ugyanis az volna, ha egyenlő mértékkel mérnének minden járművet és vagy a hengerűrtartalmat, vagy a fogyasztást vennék alapul. Ismerve azt a felfogást, mely az egyszerű megoldásoktól oly nagy lüdbőrzéssel irtózik, sajnos, azt sejtjük, hogy egyszerű tarifamódosításról lesz szó. És itt rejtőzik a tojás sárgája, mert vagy leszállítják a motorkerékpár- adót az autó nivójára, vagy pedig az autó adóját emelik a motorkerékpár szintjére. Ami végeredményben nem mindegy és mivel az utóbbi megoldás a suttább, megjósol- hatjuk, hogy erre fognak szavazni azok, akiket oly na- gyon imád a néhány ezerre sterilizált magyar gépjár- műves tábor.



Stuck esukott Auto-Union világrekordkoecijáv al végigsüvit a gyóni betonon.



Balról: A győztes Puch csapat (Hambach, Hrabanek, Giréth, Stern, Lukavec). Középen: Az abszolút motorkerékpárgyőztes Lukavec (Puch) befut a célba, Lukavec Mobiloil olajjal győzött. Jobbról: a kategóriagyőztes Stoevert Wilhelm (sapkában) vezette.

# A KMAC téliversenye

**Kettős Puch diadal: Lukavec szóló, Hrabanek oldalkocsis győztes — Az autóversenyt Kozma (FIAT-Balilla) nyerte kitünő teljesítménnyel**

A napokon át tartó havazás, a budai hegyvidéket belepő vastag hótakaró az eddig legsikerültebb hőversennyé avatta az idei téli versenyt. Tíz órákor startoltak a miting résztvevői — 18 szóló, 3 oldalkocsis motorkerékpáros és 6 autós — a Filatori gáttól, hogy az 50, illetve 55 km-ben, előírt átlaggal lefussák a verseny 90 km-es hóval borított útvonalát. A hőviszonyok az előírt magas átlagok betartását már a startnál illuziórikussá tették, ez a körülmény azonban nagyban emelte a verseny sportértékét, melynek eredménye így nemesak sport-, de műszaki szempontból is fokozott figyelmet érdemel. A verseny ilyenformán sebességi-hőverseny jellegét öltötte, melynek nehézségeit mi sem jellemzi jobban, mint az, hogy egyetlen résztvevőnek sem sikerült büntetőpont mentesen befutni a célba.

A déli órákban az érdeklődők százaai szállták meg az útvonal pikánsabb pontjait, elsősorban a hűvösvölgyi Delmár-kesergőt. A verseny ezen legnehezebb szakasza alól az autósok felmentést kaptak, ők a kiépített úton kerültek meg a behavazott, rossz hírű kapaszkodót. Az autósoknak tehát könnyebb volt az útvonal, éppen ezért nem rójuk fel a rendezőség hibájául azt, hogy a havas kapaszkodóra dirigált motorkerékpárosokkal szemben nem juttattá érvényre a proпозиciók büntető szankcióit. A szabályok ugyanis idegen segítség igénybevétele esetére 50 büntetőpontot helyeztek kilátásba, ezek a büntetőpontok azonban elmaradtak, noha idegen segítség nélkül Lukavec (Puch) az élükön csak nagyon

nagyon kevesen birkóztak meg a meredekkel.

A Szép Juhásznénál levő célhely közönsége első befutóként Lukavec Ferencet éljenezte meg, aki pontosan 12 órákor érkezett be 250-es Puch gépén. Kolosszális teljesítményét növeli az a körülmény, hogy lázas betegen állott starthoz, sportszeretete és nem kevésbé hűsége Puch gépe győzedelmeskedett az akadályokon. Lukavec, aki a motorkerékpárok legjobb teljesítményét érte el, Hódossyra panaszkodik, akinek kocsiját holláne nélkül hagyták indulni, minduntalan keresztben állott előtte és egy ízben alig tudta parírozni a már-már biztosnak látszó összeütközést...

A célfordulóból kis Balilla vágat ki: Kozma! Ez aztán a meglepetés! Ő az autósok abszolút győztese, megelőzve a nagyobb hengerűrtartalmú kocsikat! Már meséli is, hogyan történt:

— *Alig volt „kurfné”, amelyben elől ne léte volna a kocsim fara! De muszáj volt. Hajtani kellett, minden beleadvam, mert az átlag ilyen hőviszonyok mellett roppant magas volt. A hóviszonyokról jobb nem is beszélni... En voltam az első autós. — A nyomtársó! Pálszentkereszt és Solymár között már azt hittem, hogy meg fogok halni... De azután mégis sikerült! Hihetetlen, mit tudnak ezek a kis Balillák! Főne — Castroll — teszi hozzá nevetve.*

Kozma és Lukavec egyaránt meg-egyeznek abban, hogy Cordatic gumi-jaik oroszlánrészei a sikernek, de dicserik a Bosch gyújtást és gyertyákat is, melyek ezúttal is nélkülözhetetlen segítő társaik voltak.

Sorra érkeznek be Zamecsnik (250

Rudge), Nemes (Fiat-Balilla), az oldalkocsis győztes Hrabanek (Puch), majd két foga híján Kremm, Pieber, Stern és Wilhelm, aki kategóriagyőzelmé tudatában szörmentén bánt a pompás nyolchengeres Stoewerrel, nehogy úgy járjon, mint riválisa, Hess, aki az árokba eszva kénytelen volt feladni a versenyt. Most éppen Winkler (Méray) érkezik be a célba. Egy méterrel a célvonal után gépestől elfekszik a havon. A hóban ülve nevetve adja át ellenőrző lapját és így ad interjút is:

— *Egész úton nem buktam és pont a célban kellett elfeküdnöm! De se baj, a fontos, hogy itt vagyok!*

Ezt a nézetet vallja a verseny többi befutója is, akik nem győznek eleget panaszkodni a mostoha hőviszonyok okozta rendkívüli nehézségekre. A vég-eredmény a következő:

**Szólógépek 250 kcm-ig.** 1. Lukavec F. (Puch) 1:59 p. (17 pont), 2. Zamecsnik T. (Rudge) 2:06 p. (24 pont). Beérkezett még: Kováts B. (Dunelit) 2:34 p. (52 p.) és Hambach L. (Puch) 2:41 p. (59 p.) — Indult 8, beérkezett 4 versenyző.

**350 kcm-ig:** 1. Pieber E. (Chater Lea) 2:34 p. (52 pont). Indult 5, beérkezett 2 versenyző.

**500 kcm-ig.** 1. Martinek J. (Gilera) 2:12 p. (30 pont), 2. Nyilassy J. (FN) 2:17 p. (35 p.), 3. Winkler J. (Méray) 2:32 p. (50 p.). Beérkezett még: Virág L. (Triumph) 2:38 p. (56 p.) — Indult 5, beérkezett 4 versenyző.

**Oldalkocsis gépek 600 kcm-ig.** 1. Hrabanek J. (Puch) 2:05 p. (23 pont), 2. Molnár J. (Matchless) 2:08 p. (26 p.). — Indult 3, beérkezett 2 versenyző.

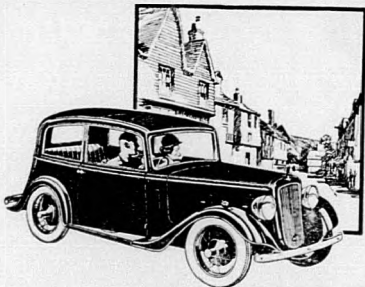
**Autobilok 1.5 l-ig.** 1. Kozma E. (Fiat-Balilla) 1:44 p. (2 pont), 2. Nemes L. (Fiat-Balilla) 1:58 p. (16 p.). — Indult 2 beérkezett 2 versenyző.

**1.5 l felett.** 1. Wilhelm S. (Stoewer) 1:50 p. (8 pont). — Indult 4, beérkezett 1 versenyző.

**Csapatversenyben:** 1. KMAC motork. csapata (Martinek, Lukavec, Winkler) 97 ponttal, 2. TTC II. motork. csapata (Kováts, Payer, Virág) 108 ponttal.

## Austin

kisautók, nagyautók  
ujabb szállitmánya meg-  
érkezett. — Csodálatos  
teljesítmény, meglepő kis  
üzemanyagfogyasztás. —  
Utolérhetetlen megbiz-  
hatóság



## Olcsó

árairól Ön is győződjön  
meg: — Autóját, motor-  
ját, új gép árába beszám-  
ítjuk — Gépcseré, gép-  
vétel

Rudge, Triumph motorkerékpárok, Austin autók vezérképviselése Bpest, VI, Jókai-u 21 T. 114-46

# Castrol service jelenti:

*Kozma Endre a KMAC megbízhatósági versenyének abszolút győztese:*



**„Hóban és rettenetes hidegben  
annyi akadályon keresztül a  
„CASTROL XL”  
segített a győzelemhez”**

Vezérképviselő: „FERRO” RT. Budapest, V., Vilmos császár-ut 28  
Telefon: 27-3-20, 27-3-28, 27-3-29



# FIGYELEM!

A tavaszi szezonra való tekintettel  
a kitűnően bevált

# CYCLOP MP

jelű oldalkocsijaink árait lényegesen  
m é r s é k e l t ű k!

Kísérje figyelemmel legközelebbi hirdetésünket!

EGYETEMES GÉPJARMŰ IPAR „VARTA-HÁZ” V, BÁLVÁNY-U. 12. T. 14-4-76

## Mit hoz a szezon?

A Szántó László távozásával megüresedett KMAC nemzeti sportbizottsága motorkerékpár szakosztályának titkári székét Dárday Rezső, az agilis fiatal sportember foglalta el, aki nagy ambícióval látott hozzá a szezon előkészítő munkálataihoz. Mint értesülünk, a motorkerékpáros túrabajnokság ismét kiírásra kerül és pedig főbb vonalakban a következő feltételekkel: A bajnokság pontszerző versenyei lesznek a TTC gödöllői hegyversenye és túraútja, a KAC Reznicek emlékversenye, a Frontharcosok túraútja és mecseki hegyversenye, az FTC futárversenye és végül a KMAC triálja. Ha a bajnokság holtversenyt eredményezne, úgy a KMAC triált követően a holtversenyt fél-, esetleg egyórás sebességi verseny döntené el. Helyesímelhető, hogy a túraversenyekbe beiktatott sebességi próbák szerves részei a bajnoki pontszerző versenyeknek, mert ezek küszöbölük ki legeredményesebben a sok hazavonát és vitát provokáló holtverse-



Megérkeztek Budapestre a híres angol Morris kiskocsik! Ugye szépek?

nyeket. A bajnoki pontversenyeket azonos típusú és kategóriájú gépekkel kell végig küzdeni. A bajnokság elnyerése minimálisan 18 ponthoz és 3 győzelemhez van kötve.

A versenynaptár képe még embrionális stádiumban van, csupán a KMAC által bejelentett versenyek fix terminusai ismeretesek, melyeket a következőkben közlünk:

Április 28. Kezdők versenye.

Október 9. Nemzetközi rekordnap, Gyón. — 13-án. Hármashatárhegyi verseny. — 26-27. Motorkerékpár trial a vérmezői slalom versenyyel összekötve.

A KMAC ideai versenyrendezői működése elé tehát nagy bizalommal tekintünk. Annál megdöbbenőbb ez a tény, mert amíg külföldön a motorsport diadalmas reneszánszát üli, addig idehaza azt kell látnunk, hogy vezető egyesületünk szegényes tervekkel homályosítja el régmúlt tetteinek dicső emlékét. A versenynaptárban nem szerepel a Grand Prix, reméljük nem azért, mert maga a KMAC sem hisz megvalósulásában?

## AZ 1935. ÉV SLÁGERE

**6 henger  
1.5 liter**

# BMW

## autó

**LIMOUSINE  
CABRIOLET  
FÉLCABRIOLET  
3 GÁZOSÍTÓS  
SPORTMODELL**

# BÁRDI

**V. ÜGYNÖK UCCA 5.**

**(Nyugati p. u. mellett). Telefon: 262-43.**

## Campbell Daytonában

Campbell kapitány hosszas várakozás után végre megkezdhetette próbafutatait a daytonai tengerparton. A 16 km-es főveny az időjárási viszonyok folytán felette kedvezőtlen állapotban volt és a nélkülözhetetlen munkálatok elvégzése okozott késedelmet a próbafutamok megkezdésében. A próbafutamok igen fontos szerepet játszanak, Campbell ugyanis a tulajdonképeni rekordkísérletek előtt ki akarja próbálni alaposan az átépített Blue Bird újszerű berendezéseit, elsősorban a levegő fékhatásának kihasználására szolgáló fékvezérlőket, melyekről legutóbbi számbunkban már megemlékeztünk. Az első futamot Campbell 321.800 km-es sebességgel abszolválta, de kupplungzavarok megakadályozták a további kísérleteket, miután hosszabb ideig tartó javítások voltak szükségesek. A világrekorder nagyon meg van elégedve a kocsival és bizik a teljes sikerben. Campbellt elkísérte amerikai útjára Kaye Don, a motoresónak exvilágrekorder is, aki 480 km-re taksálja a Blue Bird képességeit. Kaye Dont az amerikai lapok munkatársai az elérhető motoresónak világrekordra vonatkozólag is meginterjúvolták. Kaye Don szerint három éven belül 250 km-nél nagyobb sebességet a vizen aligha fognak kifutni, ezzel szemben az autóvilágrekord néhány éven belül bizonyosan meg fogja közelíteni az 550 km-t!

# A BERLINI KIÁLLITÁS

— Németországi szerkesztőnk helyszíni tudósítása —

A Kaiserdamm hatalmas csarnokában Allmers dr., a „Reichsverband der Automobilindustrie“ elnöke üdvözi a megnyitóra hivatalos vendégeket. Beszédében rámutat arra, hogy 50 évvel ezelőtt, 1885-ben indult el diadalmas útjára Carl Benz zseniális találmánya, az automobil. Örömmel állapítja meg, hogy ebben a jubileumi esztendőben a német autópár produktivitása rekordot ért el, a kivitel 24%-kal növekedett. A fellendülés elsősorban a Führer, a kormány és a propagandaminisztérium érdeme, az autópár hálával adózik a kancellárnak, akivel szemben még egy két esztendő adósságát kell letörlesztenie. A német autópár még adós a Volksautó megteremtésével, amelynek a Führer szerint egy millió új autóst kell bekapcsolnia a német motoros társadalomba!

Most Hitler mondja el megnyitó beszédét. A Führer egyszerű formaruhában van, meggyőzően beszél, bár meghallanák odahaza is szavait...

— Mikor két évvel ezelőtt első ízben nyitottam meg a berlini autókiállítást, a német autópár a szomorú dekadencia és biztos enyészést útján haladt. Ma a német autópár diadalmas reneszánszát ünnepli, nem holmi boszorkányosság vagy varázslat révén, csupán az automobilizmust elősegítő célszerű kormányintézkedések eredményeképpen, melyek friss vérkeringést serkentettek gazdasági életünkbe.

— A német autópár és rokonszakai ma 600.000 embernek adnak kenyeret és ez a szám az autótak építésénél elfoglaltakkal egyetemben egy millióra tehető. Az automobilipartól azonban többet várak. A szintetikus benzint és szintetikus gumi ipari előállítását a néptársak újabb ezreit fogja rég óhajtott munkához juttatni. A régi viszonyoknak megfelelően ezen munkaalkalmaknak alig 20 százaléka volna betölthető, így tehát az államháztartást az autópár 4—



500 millió márkától mentesíti, mely összeg munkanélküli segélyekre menne el. Ezek a számok parancsolják, hogy kormány a jövőben is minden erejét latbavetve segítse az automobilizmust, mely újabb hatalmas lendületet fog kapni a német autótúthálózat elkészültével, mely Németországot a világ legmodernebb autótúthálózatának birtokosává fogja tenni. Mint követelményt állítom a német autópárral szemben a Volkswagenprobléma sürgős megoldását. A népnek olyan autóra van szüksége, melynek beszerzési ára nem haladja túl az 1000 márkát, üzemeltetés, fűrés és igénytelen!

A Führer, aki két évvel ezelőtt ugyanerről a helyről indította diadalmas offenzívára a német autópárt, most az igazi Volkswagen megteremtését parancsolja... És ha végignézzük a meghívott közönségen, a vállalkozók, a mérnökök és munkások arcán, úgy érezzük, hogy a parancsot teljesíteni is fogják... Hiszen a Führer parancsa!

Alkalmunk volt Allmers dr.-nak a gyárosszövetség elnökének véleményét a Volkswagen-problémával kapcsolatban magánbeszélgetés keretében is kikérni.

— A Volkswagen-probléma megoldásán kerek két esztendeje dolgozunk — tájékoztat Allmers dr. —. A normális kocsi típusok kihozatalára általában két évre van szükségük gyártóinknak, hiszen a próbautak csak

nem egy évet vesznek igénybe. A Volkswagen megszületését azonban súlyosabb problémák bonyolítják és ezek a körülmények a Führer részéről is megértéssel találkozhatnak. Teljesen érthetőnek találom tehát annak a berlini lapnak a híradását, mely szerint a várva-várt Volksautó a nyár folyamán piacra kerülne. Elárulhatom önnek, három kísérleti konstrukció van munkában, ezek a nyár előtt aligha kezdek meg próbaútjaikat, amireh azután ismét hosszú hónapokra van szükség.

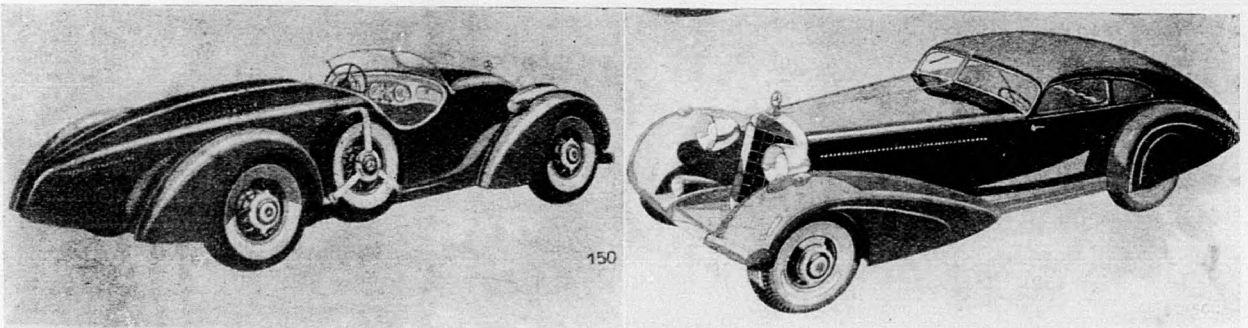
— És kik konstruálják a Volkswagen? — kockáztatjuk meg a kérdést.

— Erre a kérdésre nem szeretnék válaszolni!

— Talán Porsche dr.? — tapogatózunk.

— Lehet... De ebben az ügyben máris többet mondtam el, mint akartam. Így hát — érezze jól magát a kiállításon. Bizonyára találkoznak még!

Nekivágtam hát a hatalmas csarnokoknak. Megkapó látvány a piros drapériákba és virágdíszbe öltöztetett Ehrenhalle, ahol a német autópár reprezentatív termékei, történeti dokumentumai és diadalhordozói vannak kiállítva. Balra az ezüstszürkén csillogó Auto Union versenykocsi, vele szemben, magas pódiumon áll a Mercedes-Benz versenykocsi. Mindkettő mellett ezüst táblák hirdetik az idei versenyszézon diadalait. Az Ehrenhalle a kiállítás és vele a német autópár eme szentélye azonban nem csupán a versenykocsiké, itt látjuk a világrekorder BMW masinát és a többi gépeket is. Egyik oldalon két mokány építésű DKW versenygép néz farkasszemet a szemből felállított három Six Deys Trial győztes BMW-vel, melyek nyergében a német csapat ismételen megnyerte a világ legnehezebb megbízhatósági versenyt, a Hatnapos Triált. Amott hatalmas Diesel motorok állnak, Daim-



A Mercedes-Benz stand két remekműve: a 1,5 l-es sportkocsi és az áramvonalba szabott 5 l-es kompresszoros „Autobahn-Kurier“, mely az épülő német autótúthálózat igényeinek megfelelő magas teljesítményű tórákocsi.

ler-Benz gyártmányai, odahaza a Lang-gépgyár gyártja őket licenzzel. Különös érdeklődés kíséri a Graf Zeppelinbe épített Daimler-Benz Diesel típust...

Tovább sétálok. Hatalmas méretű standok, csodás kocsik, remek kiállítási anyag! Ha végig akarom járni a standokat, 10 km-t kell gyalogolnom... De mindnyájan szívesen megteszük, megéri! A standokon itt is, ott is ismerősök. Gyáripari vezetőemberek, sok alkalmam volt velük beszélgetnem a kiállítást megelőző hetekben, amikor szinte nap-nap után vettem részt a bizalmas megbeszéléseken, soha el nem mulasztva felhívni figyelmünket országunkra, melyet mint a jövő autópiacon mutattam be nekik statisztikai és egyéb adatok tükrében. Ezen megbeszélések eredményeképpen alakultak ki a hazai lehetőségek és a lehetőségek kihasználhatóságát célzó tervezetek. De akad a standok között lépten-nyomon pesti is — mint láttam — úgyszólván az egész hazai autózshakma eljött ide — csodálkozni...

A kiállításnak nemzetközi jellege áll van, mégis elhomályosítja a legfényesebb párisi Szalonok és Olympia-Show-ok emlékét Korszakalkotó újításokkal nem igen találkozunk, ami nem utolsó sorban abban leli magyarázatát, hogy a német gyárak a közelmúlt években korunkat messze megelőző konstrukciókkal lepték meg a világot, úgyhogy most nyugodtan élvezhetik munkájuk gyümölcseit. De távoltartották a legújabb konstrukciókat a magas pönálék is, hiszen a kiállításon csak olyan típusokat mutathattak be a gyárak, amelyeket tavaszra már szállítani is tudnak.

Az elmúlt évek során a független kerekű, a torziómentes vázak, a jó kormányozhatóság és két ellentétes pólus, az elsőkerék-meghajtás és a farmotor jellemzik az új német konstruktorok munkáját. Az idej standok között sétálgatva, megállapíthatjuk, hogy a gyárak hűen kitartottak ezen újítások mellett és a tökéletesített megoldások fölötté előnyösen karakterizálják a ma automobiljait.



A Führer elragadtatással szemléli a pompás BMW gépeket. Mellette csipőreitt kezekkel áll Hünlein örnagy a német autó-diktátor. A kép baloldalián a Hatnapos Triál csapatgyőztesének kijáró International Trophy díszíti a BMW standot.

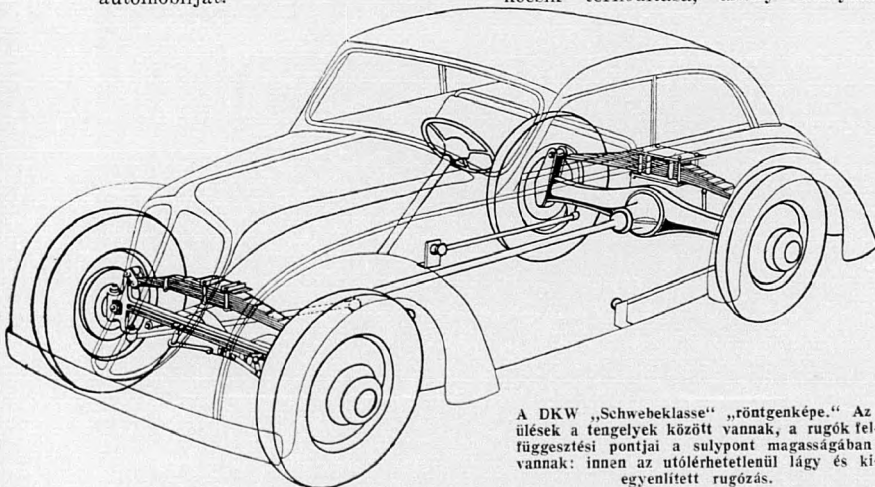
Arról természetesen szó sincsen, hogy ne lenne az autókönstrukció berkeiben többé megoldásra váró probléma. A kis-kocsi kérdésnek van még egy sebezhető pontja: a lóerő-teljesítményhez viszonyított kocsisúly, az a bizonyos, ma sokszor szereplő „HP/kg” még erős redukciókra szorul: a HP-re még mindig túlsok kg. esik. A probléma megoldásán dolgoznak BMW, Wanderer, Audi, Stoewer és más gyárak konstruktorjai, akik a motorteljesítmény, de néha bizony csak a motor növelésével igyekeznek a lóerősúly arányán javítani... Mások viszont — ezek élén DKW és Opel (Olympia!) állnak — az alváz nélküli, magahordó karoszeria alkalmazása nyújtotta súlymegtakarítással igyekeznek kiküszöbölni a kiskocsi-konstrukció gyengéjét.

Nagy feltűnést kelt a nyitott kocsi és pedig a kimondott kétülékes sportkocsi térhódítása, amely irányzat

azonban sokszor nem állott meg a sportszerű karoszeriáknál, hanem néhol fölötté teljesítképes motorokat is eredményezett. Sok bámolójuk volt az Adler, Mercedes Benz, BMW, Hanomag, DKW és Audi sportkocsiknak.

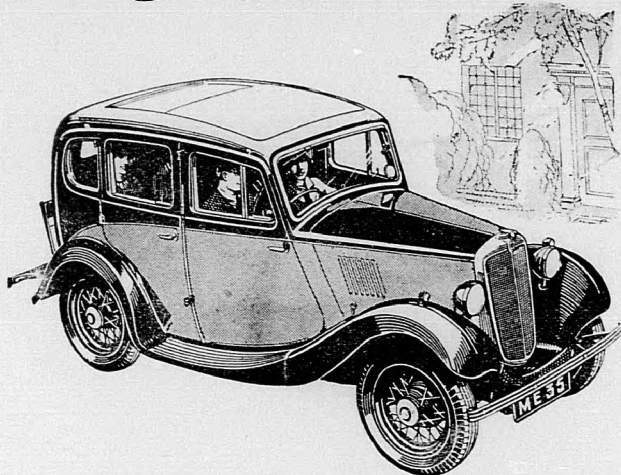
Az új modellek egyik legjelentősebbje a hathengeres, 3,5 literes Maybach, amely szerint a gyár szakított eddigi tradícióival és lengőtengellyel építette meg legújabb típusát, ugyanakkor a keresztzugok és spirálrugók kombinációjával új szempontokat is juttatott érvényre. Érdekes, hogy a sebességváltó, mely elkülönítve a hátsó tengelynél nyert elhelyezést, egy keresztcső közbeiktatásával fixrozva van a vázhoz, tehát nem leng a meghajtott fél-tengelyekkel. A vezetőüléstől távol elhelyezett sebességváltó állítása pneumatikus úton történik.

Uj csillag is van a kiállításon — és ezt tessék szőszertint venni —, mint-hogy csillagmotorról esik szó. Az Imperia gyár, amely a multban tudvalóleg csupán motorkerékpárokat gyártott — szolid munkáját versenyeredményei igazolták — az idén kemény fába vágta a fejszjét: a „Volksrenn-wagen” megteremtésén fáradozik és ebbeli törekvése a kiállítás legújserűbb konstrukcióját rejti magában. Együlékes verseny- és kétülékes sportkocsi szerepel a standon, turbo ventilator hűtötte, háromhengeres kétütemű, 750 kcm-es csillagmotorral szerelve, amely a kocsi farába, a hátsó tengely elé van beépítve. A kocsi a versenyző König-Fachsenfeld, Volkart és az Imperia konstruktor Ing. Schrödter tervei szerint épült. A versenykocsi, amely állítólag 175 km-es sebességre képes, mindössze 280 kg súlyú, ára 4000 márka körül van. A motor



A DKW „Schwebeklasse” „röntgenképe.” Az ülések a tengelyek között vannak, a rugók függesztési pontjai a sulypont magasságában vannak: innen az utólérhetetlen lágy és kiegyenlített rugózás.

# Meglepetés az autószakmában!



Megérkezett az 1935-ös angol

## MORRIS KISAUTÓ

mely anyag, kiállítás és kényelem szempontjából eddig nem ismert előnyöket biztosít. — Hydraulikus fékek és lökhárítók Szinkron sebességváltó. — Alacsony ár.

Hosszu részlet. — Anglia legnagyobb autógyára, mely f. év január havában 10.000 autót gyártott. — Két és négyajtós kivitel, nyitható tető. — Kérjen árjegyzéket és leírást.

## DEMÉNYI és FIA

A MORRIS, WOLSELEY ÉS MG AUTÓK KÉPVISELETE

Uj cím: Budapest, V., Akadémia-utca 19. szám. (Zoltán-utca sarok) Telefon: 19-8-43

## Megérkeztek a friss John Bull gümik!

Eredeti

**BURMAN, JAP  
STURMEY**

alkatrészek raktáron.



A legkülönbélebb alkatrészekből és felszerelési cikkekből szortirozott komplett raktárral várjuk a tavaszt!

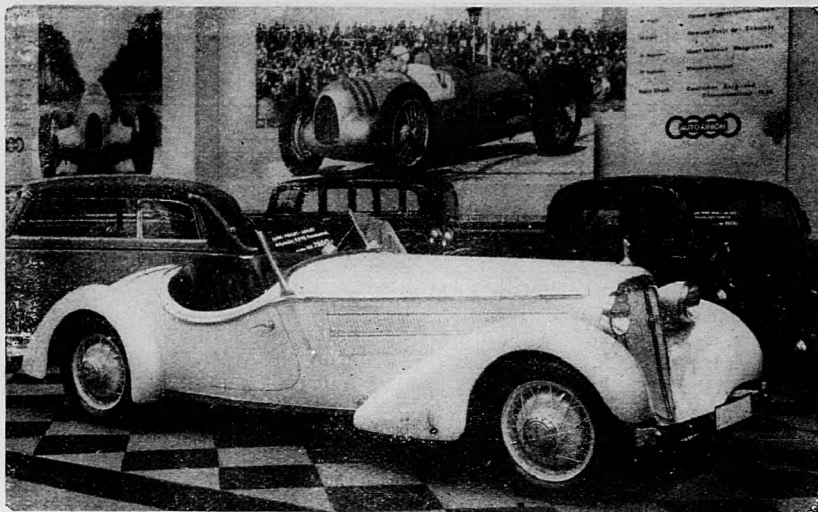
*Birá Jenő alkatrész és pneumatik raktára*

BUDAPEST, VI., LISZT FERENC TÉR 2.

kettős kompresszorral van szerelve, egyik sűrített levegővel öblíti, a másik friss gázkeverékkel tölti a hengereket. A 65×75 mm furatlökötű motor már 4500 fordulatonál leadja 45 lóerős csúcs teljesítményét. A centrális csőalváz tengely nélküli 1,20 m fesztávú első kerékpárja paralelogrammszerűen rugózik, az 1 m fesztávú hátsó kerékpár lengőtengelyre van függesztve. A rugózást progresszív működésű rugókötetek látják el. Érdekes, sokat ígérő konstrukció!

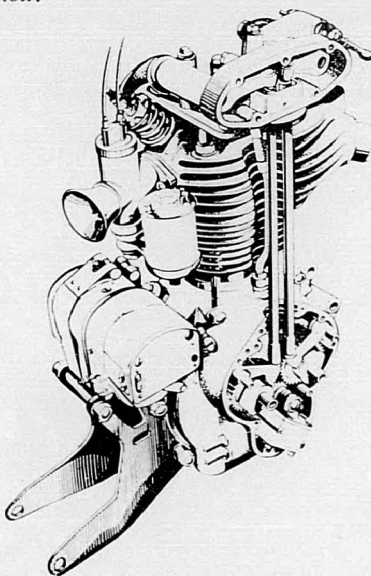
Az áramvonalautó megteremtése felé ismét Maybach teszi a leghosszabb lépést. Maybach Járay elgondolását juttatja érvényre, a mi szemünk számára kissé szokatlan karosszéria kiképzéssel. A többi gyár csupán a kocsifarának áramvonalú idomú kiképzésével hódolt be a aerodinamika nem divatszerűen értelmezett törvényeinek. A legelsőbb, valóban autónak számító járművekkel Opel (1.2 l-es 1850.— M.) és DKW (600-as 1865.— M.) szerepelnek a kiállításon.

A motorkerékpárok? Ebben a birodalomban föltötte öröndetes módon, párhuzamosan halad a két vezérelv: olcsóbbat és jobbat! Ha a német autók képe az utóbbi évek folyamán nagyot változott, úgy ez a megállapítás talán még fokozott mértékben áll fenn a német motorkerékpárokról. Németországban motorkerékpárnak korlátlan lehetőségei vannak, hiszen 350 márkáért már egészen komoly gépecskével lepheti meg magát az ember. Ne gondoljunk holmi segédmotoros kerékpárra, hanem egy a modern motorkerékpár fogalmát fedő 100 kcm-es gépecskére, amely nagyobb testvéreinek lekicsinyített mása. A motorral egybeépített sebességváltó, por- és olajmentesítő tokozások, erőteljes váz, kitűnően rugózó villa és hatékony fékek jellemzik ezeket a gépecskéket. Ardie, Favorit, Hecker, Herkules és Triumph 100-as Fichtel & Sachs motorokat épít be kis gépeibe, míg DKW saját motorjával oldja meg a föltötte divatos 100-as modellt. Ha valaki 150 márkával többet



A berlini kiállítás egyik legszebb sportkocsija volt az Auto-Union-Audi.

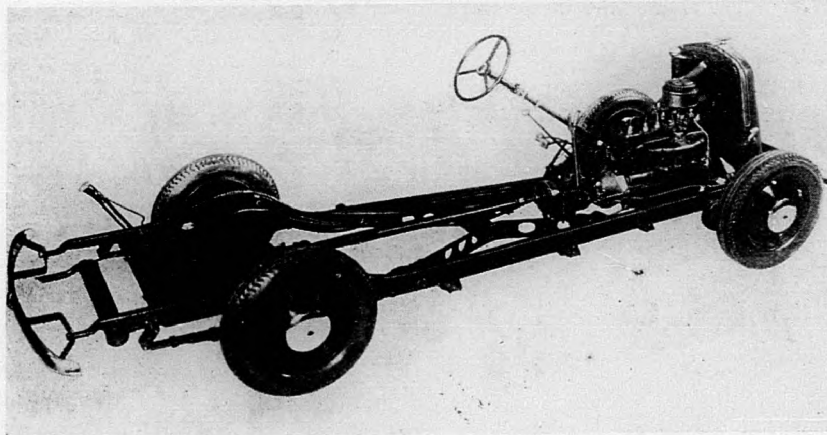
reszkiroz, úgy már komplett, világítás-sal szerelt 200-as masina birtokosa lehet!



Teljesen tokozott az 500-as NSU motor vezérműve, az áttekinthetőség kedvéért a szelepnomórudak tokját eltávolították.

Érdekes megfigyelni, milyen különös előszeretettel tokoznak a német motorkerékpár-gyárak. A tokozás nemcsak előnyösen pormentesít, de az olajozást is megkönnyíti, hiszen a szabadon lévő szervek olajozása mindig nehézségekbe ütközik. Tokozva vannak hát a szelep-nomórudak, a szeleprugók és himbák egyaránt, de ugyanakkor gondoskodás történik az illető részek hűtéséről, miután a tokozások távol tartják a hűtésre hivatott légáramot. Főleg az 500-as Ardie, az ohv. kéthengeres BMW, a Herkules és az Imperia által beépített Bark-motorok érdemelnek e téren figyelmet. Az Imperia-gyár 500-as kompresszoros, kétütemű, kéthengeres, kardánhajtásos modellje szenzációt jelent nemcsak kettős — töltő és öblítő — kompresszora és 28 lóereje révén, hanem ú. n. Trilok folyadékös sebességváltójával is, amelyben a kupplung és sebességváltó egyesített konstrukciója fölslegessé teszi a sebességváltást, mert a szerkezet fokozat nélküli folytonos áttételi szervei a motor terhelésének megfelelően automatikusan biztosítják a megfelelő áttételezést.

A meghajtás terén nincs többé probléma, a kardánmeghajtás előharcosai BMW és Zündapp, tökéletes munkát végeztek. A lánchajtás hívei a lánctokozására kevesebb gondot fordítottak, mint a kardánkonstruktőrök a kardánmeghajtási mód merevségének kiküszöbölésére és elasztikussá tételére, amit igen szép megoldásokkal értek el. A rugózás terén BMW és Zündapp a teleszkópikus villamegoldást alkalmazzák, Imperia tovább fejleszti a gummi-rugózást, míg Viktoria új rugózása két irányban hatékony. A fékek terén Imperia újított: olajfékei a motorkerékpár-konstrukcióban üttörők. Érdekes kuriózum Hecker 100-as modellje, amelynek négyzetes keresztmetszetű csőváza benzintartánynak van kiképezve.



Masszív, torziómentesen klmerevített az Opel alváz.

# Látogatás a standokon

## MERCEDES-BENZ

A világ legrégebbi autógyárának impozáns standján egy hófehér kétüléses, snájdig vonalvezetésű sportkocsi áll az érdeklődés középpontjában: a „Typ 150“. Martin főmérnök, sajtó- és Seher propagandafőnöktől megtudjuk, hogy a Mercedes-Benz-gyárat a kis 1.3 l-es populáris farmotoros típus sikere indította arra, hogy *a kitűnően bevált farmotoros konstrukció továbbfejlesztésével* most már a legigényesebb sportközönség számára is kurrensé tegye olcsó farmotoros konstrukcióját. A lengőengelyes „Typ 150“ felülvezérelt másfélliteres négyhengeres rövidlökötű motorral van szerelve, amely 55 lóerős csúcsteljesítményét 4500 fordulatonál adja le és 140—150 km-es sebességre képes. A hűtő, ellenében az 1.3 l-es típussal, a motor mögött nyert elhelyezést, aminthogy a hűtésre szolgáló légáramlást függetlenül a kocsi sebességétől, egyedül a motor terhelése arányában szabályozott turbo-ventillátor szolgáltatja. A kompresszor szolgáltatja légáram egy része a gázosítóhoz van vezetve és ez a kompresszorhatás egész rendkívüli elant ad a motornak. A centrális csővázú 1.3 l-es farmotoros, 2. 2.9, 5 és 7.7 l-es — az utóbbi kettő kivételével — lengőengelyes Mercedes-Benz típusok reprezentációs hatást biztosítanak a standnak, amely a szolid német munka diadalát hirdeti. A standon különös feltűnést keltenek az 5 l-es kompresszoros „Autobahn-Kurir“-ok.

## HANOMAG

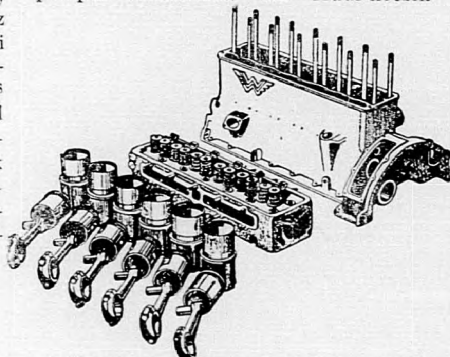
Ámulatból-bámulatba esik az ember a Hanomag-standon. Pláne az, aki még visszaemlékezik Hanomagék sok derűltséget és viccet fakasztó kísérletezéseire, amelyekkel évekkel ezelőtt a kiskocsi-probléma megoldását szorgalmazták. Ma már nyoma sincs a kísérletezéseknek, a próbálkozásoknak, de itt áll a standon a tökéletes 1.1 l-es kiskocsi! A német autóipart ma átható sportszellem azonban Hanomagék konstruációs irodájába is behatolt és ennek tudható be, hogy a pompásan karosszalt 1.1 l-es négyhengeres, továbbá az 1.5 l-es és 2.25 l-es hathengeres modellek mellett a gyár *első ízben lép porondra — sportkocsival*. A rasszig sportkarosszéria sportszerű konstrukciót takar: a 71×95 mm futarölökötű hathengeres sportmotor 1:5.7 kompresszióarányal dolgozik, négysebessége szinkronizált gyorsjáratú sebességes szinkronizált gyorsjáratú se-Szolid kivitelű sportkocsi — inyenck testére szabva.

## HANSA

A bremeni gyár 500 kcm-es, két-ütemű, farmotoros típusát beszüntetve, két pompás, új típusal jelenik meg a piacon. Két felülvezérelt modellelről van szó, a kisebbik 1.1 l-es, négyhengeres, 28 lóerős, a másik 1.7 l-es hathengeres típus, 40 lóerő teljesítményel. A két típus lényegileg alig különbözik a tavaly bemutatott modellektől, csupán a hátsó lengőengely megoldásában tér el, amennyiben a spirálrugókat keresztzugó váltotta fel. A szolid kivitelezésű alvázakon rendkívül ízléses karosszériák pompáznak.

## AUTO UNION AUDI

Az Audi-kocsik, amelyek a zwickaui Horch-gyárból kerülnek ki, technikailag mitem változtak, szinte konzervatívan őrizték meg megjelenésükkor korszakalkotó konstrukciójával párosult pompás vonalaikat. Az Audi-kocsik



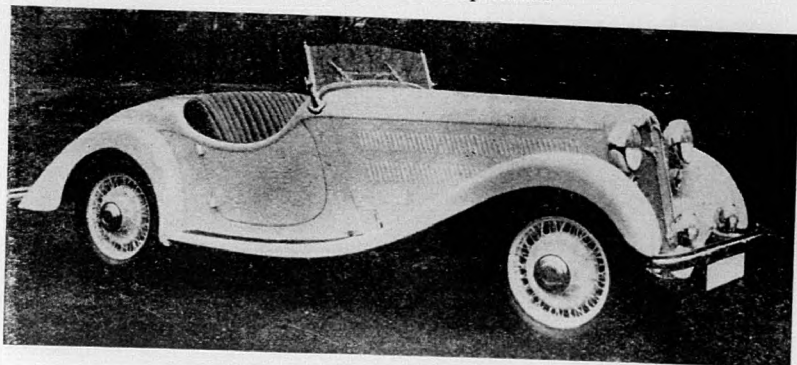
A Wanderer és Audi motorokban cserélhető hengerbetétek vannak a hengerköszűrűsök bántatára.

megjelenésükkor megelőzték korukat, forradalmi újításaik lassanként az autóipar közkinésévé, a modern konstrukció alapjává válnak. A kocsik a magas teljesítményű, cserélhető hengerbetétes, Porsche dr. konstruálta Wanderer-motorral vannak szerelve, amely feltűnő elevenséget biztosít a 13

mázsás gépkocsinak. Megjelenésekor Audi volt a legnagyobb előkerékmeghajtásos kocsi, amely azóta fényesen beigazolta a „Frontantrieb“ tökéletes megbízhatóságát a nagykocsik birodalmában is. Az új típusú Audi-kocsikon hátra került a benzintank, a Perrotfékeket jobb fékhatású Bendix-fékek váltották fel ugyanakkor a rugózást is átkonstruálták. Az Audi-kocsik lengőengelyes, központi szekrényvázas megoldásokkal méltán tartanak igényt a „Der Wagen von Morgen“ elnevezésre, hiszen úttörő konstrukciójukkal valóban a jövő autóját jelentik a szakemberek szemében.

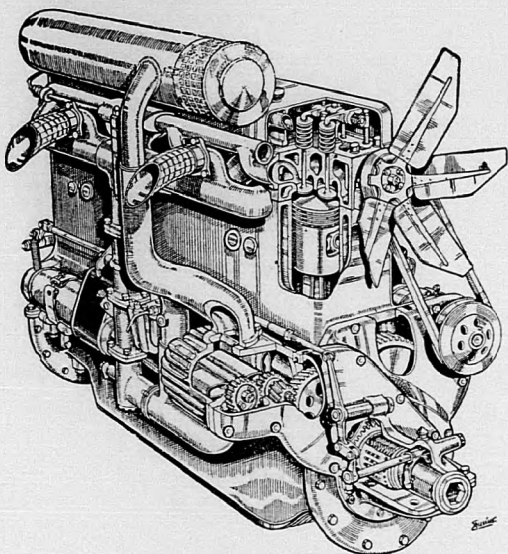
## OPEL

Opelék ütőkarttyája a tavalyi német eladási statisztika: a német piacon az elmúlt esztendőben gazdára talált 150 ezer kocsi közül 60.000 darab Opel volt, ami 40%-nak felel meg! Lássuk a siker titkát. Részes ebben a körülményben, hogy Opeléknek van a legolcsóbb kiskocsijuk (1850 RM) a német piacon, de részes az Opel-gyár elve is: *A bevált konstrukció mellett kitartani, újdonságokat csak tökéletesen kiforrott állapotban piacra hozni!* Az Opel-gyár immár évek óta három motortípust gyárt, az 1.2 l-es kiskocsikat, amelyekből már 80.000 darab került ki a gyárból, továbbá az 1.3 l-es négyhengeres és 2 l-es hathengeres típusokat, amelyek synchron-rugózott típusaiból szintén 32.000 darab talált gazdára. A gyár egyetlen új típusa az 1.3 l-es „Olympia 1935“, amely teljesebb típus a standard 1.3 literesnél. A gyár a teljesítményt nem a motor forszírozásával érte el, hanem a rövidebb és egyuttal alváz-nak kiképzett karosszériával, ami 150 kg-os súlymegtakarítást és 16 cm-rel mélyebb súlypontot eredményezett. Az eddigi típusoknál az újítások csupán arra szorítottak, hogy az 1.2 literes modell hosszabb és lágyabb, elsőrugókat kapott, a nagyobb modellek synchron-rugózását pedig még jobban lecsillapították.

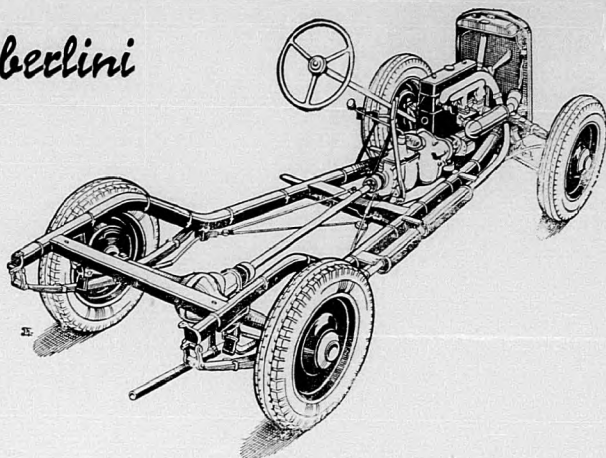


Nagy tetszést arattak a Hanomag sportkocsik,

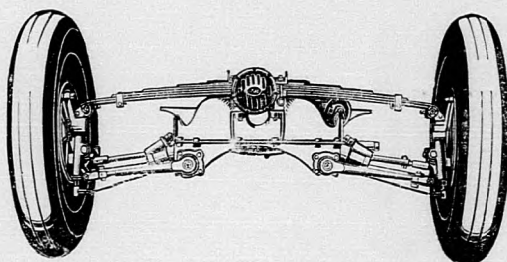
# Érdekes konstrukciók a berlini kiállításon



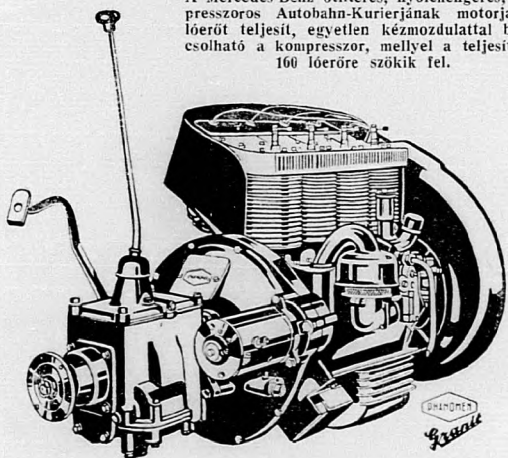
A Mercedes-Benz ötliteres, nyolchengeres, kompresszoros Autobahn-Kurierjének motorja 100 lóerőt teljesít, egyetlen kézmozdulattal bekapcsolható a kompresszor, mellyel a teljesítmény 160 lóerőre szökik fel.



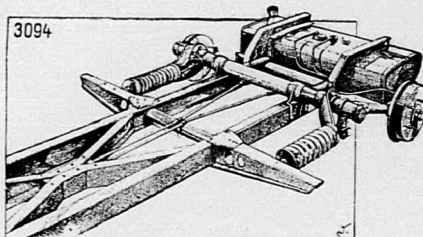
A BMW modellek alvázat csőalakú hosszartók képezik, melybe három erős keresztartó van elektromosan behegesztve.



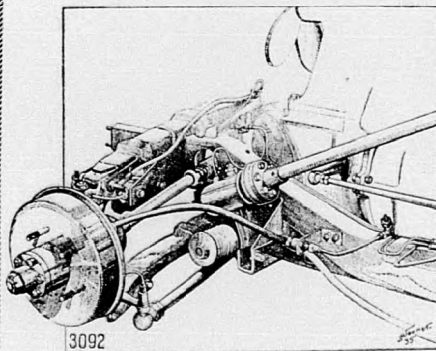
A BMW-k első kerekei egymástól függetlenül vannak kirugózva.



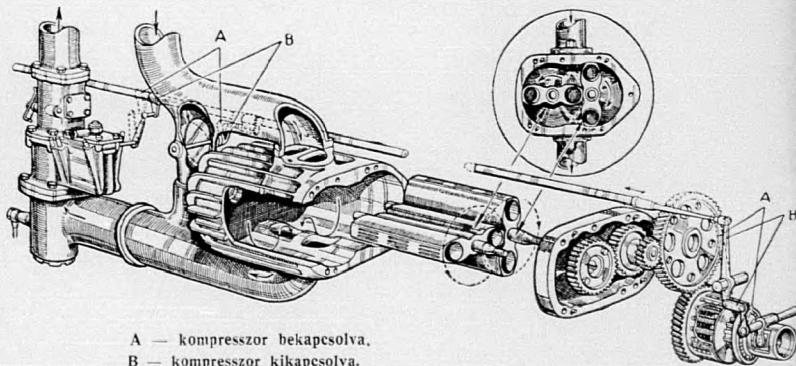
A Phänomen „Granit“ 2.5 literes motorjának hengereit turbóventillátor hűti. 2500 fordulat mellett 40 lóerőt teljesít ez az érdekes teherautómotor.



Ujserű és érdekes a Stoewer vízszintes és csillapított tekercsrugókkal megoldott hátsókerek rugózása, ami a karosszéria fordulókban oly kellemetlen kilengését akadályozza meg.

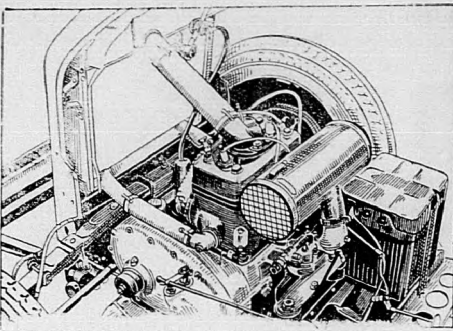


Hidraulikus lökhárítókkal és rugótörést megakadályozó biztonsági szerkezettel van ellátva a Stoewer elsőkerékajítás.



A — kompresszor bekapcsolva.  
B — kompresszor kikapcsolva.

A Mercedes-Benz kompresszor a vezetőüléshől kapcsolható be vagy ki.

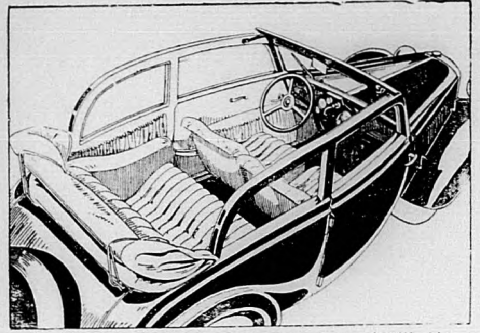


Az elsőkerék-hajtású DKW-k mechanizmusa kompakt egységet képez.

**Auto Union**

**DKW**

**Auto Union**

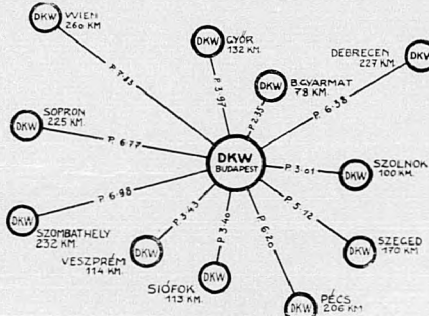


A DKW kabriolett pillanatok alatt alakítható át esukotból nyitott kocsivá.

Az Auto Union-DKW gyárat — mely először tört lánzsát az elsőkerék-hajtás mellett — az autós világ úgy ismeri, mint a német automobil- és motorkerékpáripár ütőrőjét és előharcosát. Amíg a többiek úgy próbálták megoldani a kiskocsi problémáját, hogy egyszerűen lekicsinyítették a szabványos autómobil, addig az Auto Union DKW gyár logikus elgondolással sorba vette a kisautótulajdonos kívánságait és követelményeit: ennek nyomán teremtette meg azokat a technikai megoldásokat és konstrukcionális sajátosságokat, melyek az Auto Union-DKW kiskocsikat nemcsak jellemzik, hanem részükre egyedülálló pozíciót biztosítottak.

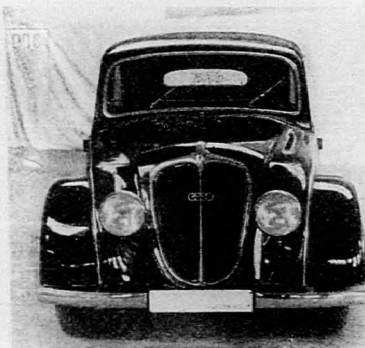
Az Auto Union-DKW gyár legszerencsésebb lépése az volt, hogy felismerte és teljesítette a kiskocsitulajdonosnak azt a kívánságát, hogy kocsija nemcsak mozgékonyan fut, hanem takarékos legyen, hanem egyúttal megbízható és minél kevesebb karbantartási munkát tegyen szükségessé. Ezért választották a kétütemű motort, ezt az elnyúlhatlanságáról, élettartamáról és igénytelenségéről ismert konstrukciót, melynek mindössze három mozgó része van: a forgattyú, a hajtókar és a dugattyú a négyütemű motor több mint 80 surlódó-mozgó és kopásnak kitétt alkatrészével szemben. A kétütemű motorban nincsenek szelepek, vezérbütykök, hímák, stöszlik, nincsen szelepszorolás, szelepfészkekmarás, hengerfejtörődés, nem romlik le a kompresszió, nincsenek beégett szelepek, nincsen lágy felfűtés, a karbantartási munka a minimumra szorult és az úgynevezett motor generáljavítás, amire az újabb modelleknél 50—60.000 kilométer előtt csak kivételesen került sor meglepően kis összeg-

be kerül. Az Auto Union-DKW gyár közel két évtizedes tapasztalattal rendelkezik a kétütemű motorok terén és



Hová menniért juthatunk el DKW kisautón?

tapasztalatait kellőképpen elegyítette a legmodernebb konstrukciós vívmá-

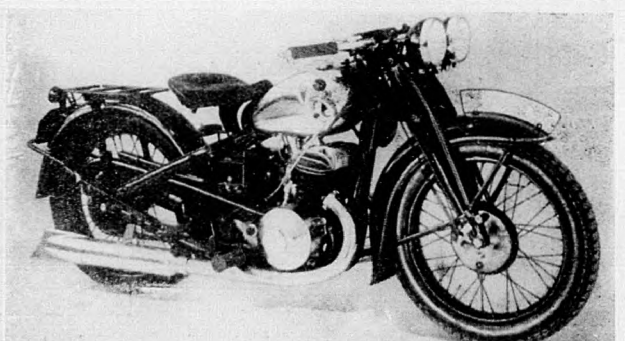
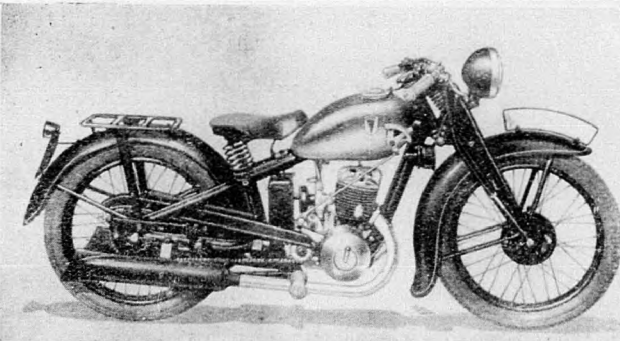


A DKW kiskocsi „arca”.

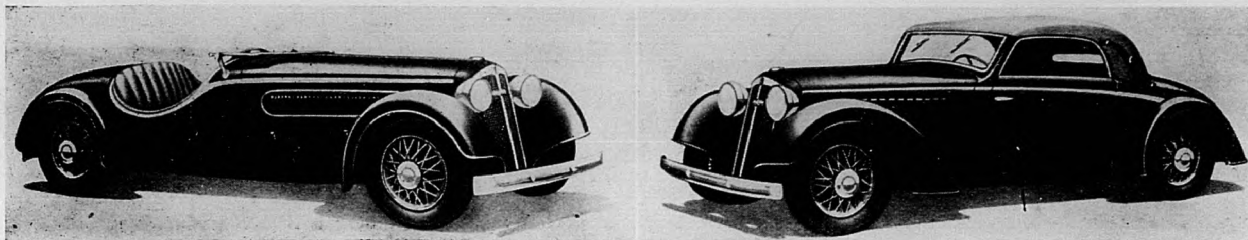
nyokkal: ennek köszönheti létét a két-hengeres-kétütemű motor. Az Auto

Union-DKW motor dugattyúin nincsenek irányító bordák, ami arra vall, hogy a közönséges kétütemű motoroknál fel-lépő üzemanyagfeesérlést teljes mértékben kiküszöbölték. A szabványos kétütemű motornál ugyanis elkerülhetetlen az, hogy a beszívott friss gáz egy része ne távozzék elhasználatlanul, az Auto Union-DKW kétüteműek — és ez vonatkozik a motorkerékpár motorokra is — a nagyszerűen bevált és kizárólagos DKW szabadalmat képező ellenőrlési rendszerük, ami lehetlenné teszi azt, hogy a beszívott gáznak minden molekulája ne alakuljon át energiává, hajtóerővé. Ennek köszönhető, hogy a 700 kcm-es motor aránylag alacsony fordulatszám mellett adja le 20 féklőerős teljesítményét és ami a legfontosabb, a motor annyira rugalmas, hogy egészen alacsony fordulatszám mellett is meglepően jól húz. A kétütemű konstrukciónak köszönhető továbbá, hogy a kéthengeres megoldás megfelel a négyütemű-négyhengeres motorok egyenletes pörgés és sima vonóerő tekintetében, mert hiszen a kétütemű a négyüteművel szemben azonos fordulatszám mellett kétszer annyi gyújtási ítemet végez.

Az Auto Union DKW kocsik elsőkerék-hajtásúak, a sebességváltó és differenciál a motor előtt foglal helyet. Az elsőkerék-hajtás nemcsak fokozott stabilitást eredményez a fordulókban, hanem kiküszöbölve a szokásos kardánt, lehetővé teszi, hogy a hátsókerék-hajtásos kocsiknál elkerülhetetlen transzmissziós munkaveszteségeket és kellemetlen rezonanciás tünetényeket kiküszöbölhessék. A sebességek kapcsolása a szerelékfalon elhelyezett karal történik, ami a már lábdeszkához vezető kapcsolókar kiküszöbölését és ezzel a férőhely jobb kihasználását te-



A két legérdekesebb DKW motorkerékpár: Balról a 200-as, kétesőves túratípus, jobbról a vilamos önindítóval szerelt kéthengeres 500-as.



Balról: a sportember kiskocsija a nyitott szupersport modell. Jobbról: a kétülékes kabriolet vonalai kényelmet és fűrgeséget árulnak el.

szí lehetövé. A transzmisszió kikapcsolható és automatikusan működő szabadonfutó berendezéssel van ellátva, ami óriási üzemanyagmegtakarítást és direkt áttételben is síma, rángatás nélküli járást biztosít.

Az 1935-ös Auto Union-DKW kocsik alváza kicsinyített mása a Horch gyárban készülő Audi kocsik központi torziómentes szekrényalvázának, mind a négy kereke egymástól függetlenül van rugózva, az alváz tehát abszolút lengőtengelyes. Az alváz hossza 261 cm, tehát a leghosszabb kiskocsi és így legnagyobb férőhelyű, ami az országúton meglepő horizontális és vertikális stabilitásban nyilvánul. Ennek tulajdonítható, hogy az Auto Union DKW-k közismerten sziklaszilárdan fekszenek gyenge úton nagy tempóban is és stabilitásuk vetekedik a speciális sportkocsik stabilitásával.

Néhány technikai adat: 684 kem-es motor, 1:6 kompresszióarány, termoszi-fon hűtés, Solex porlasztó, 100 km-re hétliteres üzemanyagfogyasztás, Dynastart indító-dinamó, háromsebességes váltó többlemezés, olajfürdőben dolgozó kupplunggal, kenést nem kívánó, gumiba ágyazott Silentblokk rugócsapok. 4.50×17-es ballonok.

Az Auto Union DKW kiskocsikra jellemző, hogy Németországban egyedülálló helyet biztosítottak maguknak és a hatalmas Auto Union gyár — minden negyedik Németországban futó automobil innen kerül ki — kizárólag ezt a kocsit gyártja a kiskategóriában és tekintettel a konstrukció nagy nép-

szerűségére és használhatóságára a többi német gyár nem is próbálkozott, hogy ebben a kategóriában versenyt támásson.

Az összforgalomban levő német motorkerékpárok közül minden harmadik gép — Auto Union-DKW, talán elég ennyi a zschopau gyár gépeinek jellemzésére. Kilenc különböző típus készül, egyes modellekben autörendszerű

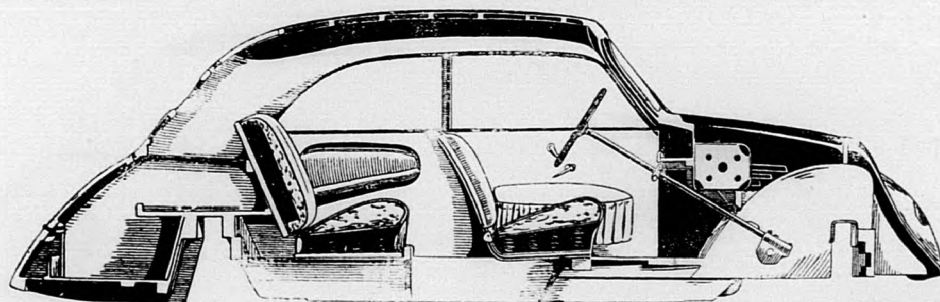
szustípus. Az összes modellek préselt acélvázal épülnek, a motorok blokkba vannak a sebességváltóval építve és a tökéletesebb stabilitás elérésére a hengerek előre bólintanak, ami egyben sokkal jobb hűtést is biztosít. Az Auto Union-DKW motorkerékpár pompás sportsikerei közül elég felemlíteni Winkler és Geiss kilenc világrekordját, az 1934-ben aratott Eiffel, Európa Gr.



Ez a legnépszerűbb DKW: a négyülékes Meisterklasse-Front.

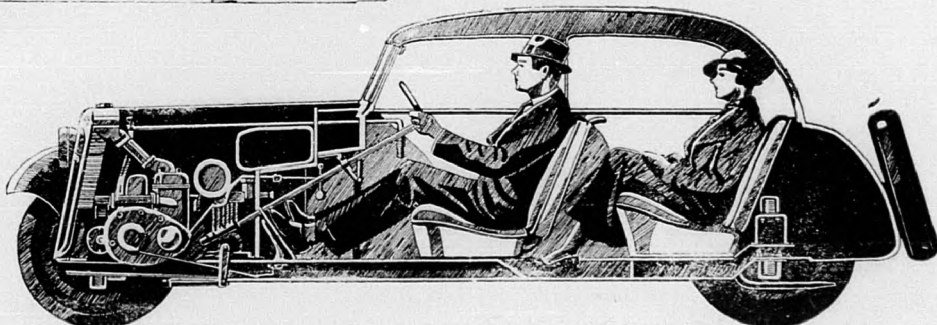
villamos önindítással, mind kétütemű kivételben a 98 kem-es kismotortól az 500-as luxusmodellig. A széria minden motorja ellenőblítéses rendszerű, aminek előnyeit a kisautó tárgyalásánál már felsoroltuk. A legnépszerűbb modellek a 200-as lukszus, a 250-es túrasport, a 350-es túra és az 500-as luk-

Prix, Német Nagydíj, Klausen, Harzfahrt, Nemzetközi Hatnapos győzelmeiket. Az Auto Union-DKW motorok és autók úgy a sebességi, mint a túraversenyeken a legelső; kell ennél jobb bizonyítvány a vérbeli motorosnak és a fűrgő, olcsó, megbízható kisautót kereső autósoknak?



A legérdekesebb DKW ujtás, az ön hordó karosszéria.

Helyes súlyelosztás és kényelmes férőhely jellemzi a DKW Frontot.

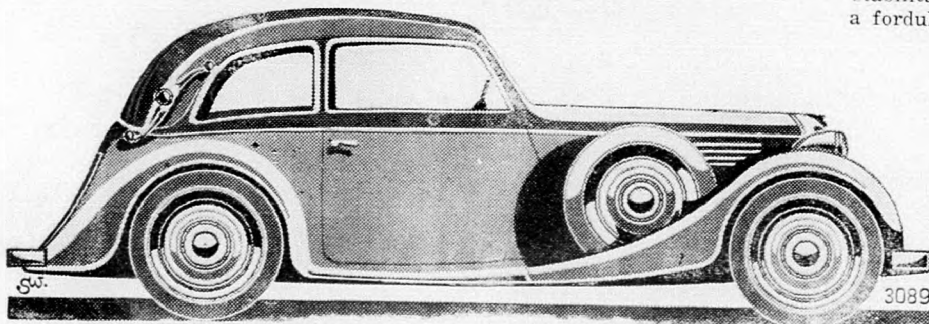


## ADLER

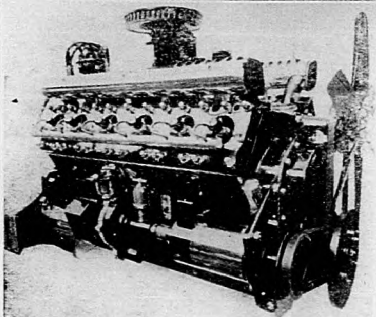
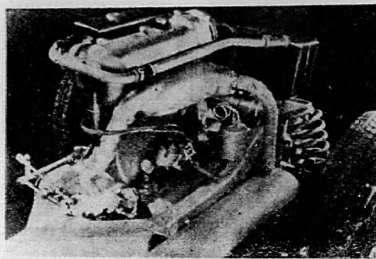
Az Adler-gyár híven kitart eddigi típusai mellett, amelyek révén úgy a német, mint az export-piacokon páratlan sikereket ért el. A standon ott látjuk az 1 l-es Trumpf-Juniorot, az 1.7 l-es Trumpfot, nemkülönben a 3 literes Diplomátot. Újítással alig találkoznak, az Adler tökéletesen korszerű konstrukció, amely megjelenése idején nemcsak úttörő, de egyenesen korszakalkotó is volt. A Trumpf-Junior és az erősebb motorral szerelt Trumpf egyazon család gyermekei. Mindkettő elsőkerék-meghajtásos, lengőtengelyes konstrukció, amelyknél a karosszeria egyben az alvázat is helyettesíti. A két típus között csupán hengerűrtartalom és részletkivitelezési különbségeket találhatunk, amely utóbbiakat a Juniornál megkövetelt könnyű építési mód irányította. Az elsőkerék-meghajtásos Adler-modellek iskolapéldát jelentenek a korszerű, szolid kiskocsi-építés terén és mindenképpen indokoltá teszik azt az érdeklődést, amely a standot övezi. A Juniorok torziós rudazattal megoldott rugózása, a feltárt kocsimetszetek számos érdekes megoldást világítanak meg. A sportkocsi-hullám Adleréknél is érezte hatását, a pompás karosszeriák között feltűnést keltett egy snájdig vonalú Junior és megszületett a Trumpfok sporttípusa: a Super-Trumpf is.

## B.M.W. AUTOMOBILOK

A BMW-gyár 900 km-es, négyhengeres és 1.5 l-es, hathengeres, két gázosító típusai mellé újdonságként kihozta 2 l-es hathengeres kétgázosító motorját, amelyet akárcsak az 1.5 l-es típust, teljesítőképessé kivitelben, három gázosítóval szállít. Az új két literes motor 1:5,6 kompresszió viszony mellett normálisan 2500 fordulattal dolgozik, maximális teljesítményét azonban 3750 fordulathoz éri el. A gyár 2 literes típusánál az eddigi típusoknál olv kedvezően alakult lóerő-höz viszonyított holt súlyarányt még tovább javította, amennyiben egy lóerő-re mindössze 19 kg holt kocsisúly esik!



Nyolchengeres, elsőkerék-hajtásos Stoeper Greif kabriolett.



A Mercedes-Benz farmotoros, másfél literes négy hengeresnek motorja a sebességváltóval együtt a hátsó tengely előtt közvetlenül foglal helyet. A hűtést tökéletes turbóventillátoros vízűtés biztosítja.

A kiállítás egyik legnagyobb és legérdekesebb egysége a 12 hengeres Horch V. motor.

Az 1.5 literes modell, amely tíz hónap alatt a Harzfahrton, az Alpenfahrton és a Winterfahrton egyaránt kivételes képességekről tett tanúságot, változatlan maradt. Ez a típus a maga kitűnő kvalitásaival még az idegen kocsik iránt bizonyos averzióval viselkedő angolok elismerését is elnyerte és ma már az angol piacon is népszerű a „Franzer Nash-BMW”.

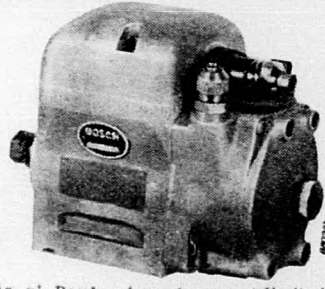
## STOEWER

A Stoeper-gyár, amely Stettin város tulajdonában van, négy évvel ezelőtt új konstrukciós területre lépett: standardizálta az elsőkerék-meghajtást. A régi, nagy nyolchengeres, 100 lovas Stoepereknek már csupán az emléke él és a reprezentációs megjelenésű 2.5 l-es, V elrendezésű, 8 hengeres „Greif” mellett megtaláljuk már a négyeszetes tapasztalatokból kikristályosodott korszerű 1.5 l-es négyhengeres kiskocsit is, 26 kg/HP súlyteljesítménnyel. A karosszeriaépítés terén is a legmodernebb megoldások dominálnak. A

A Stoeper limousinok jellemzője az oszlop nélküli négyajtós kivitel, a kocsi farában bőséges csomagférőhely, nemkülönben a harmonikus vonalak. A kocsik egyik jellemzője a hátsó rugózás speciális megoldása. A menetirányban lengő kerékvezetékkel kombinált horizontális spirálrugós konstrukció megakadályozza a nyomtávvaltozásokat és ezen a réven a gummik kopását tetemesen redukálja. A Stoeper-stand a mindennapi élet automobiljait mutatja be, amelyet, hogy a gyár jelmondatával éljünk nemcsak sokan kívánnak, de sokan meg is szerezhetnek maguknak! Hiszen a „Greif” a leggyorsabb német 2.5 l-es kocsik és egyben a legolcsóbb nyolchengeres! A gyár vezére, Direktor Hoyler, kitűnő üzletember és technikus egyszemélyben: az „összpontosítót” vezetés áldásos hatást vált ki a gyár munkaprogramjában.

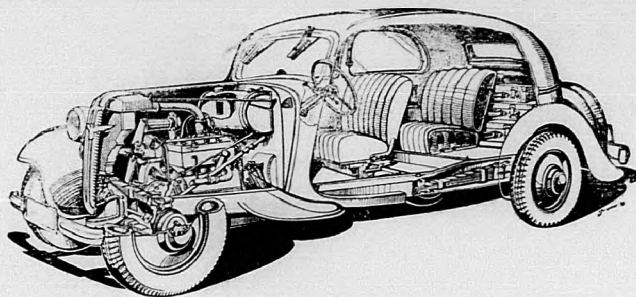
## AUTÓ UNION HORCH

Sok, pláne lényeges újítással nem igen találkozunk a Horch-standon, amint hogy újításokra a Horch kocsiknál aligha van szükség. A standon három motortípust találunk, két nyolchengeres V-motort, 3.25 l illetve 3.5 l hengerűrtartalommal és egy 5 literes soros, nyolchengeres modellt. Az alvázak terén már inkább akad újdonság, hiszen a konstruktőrök minden törekvése oda irányul, hogy a motorteljesítmény kihasználását lehetővé tevő abszolút stabil, könnyen kormányozható alvázat szerkesszenek. Horch 3.25 l-es motorját most előlengőtengelyes alvázba építi, növelték a tengelytávot is, akárcsak a 3.5 l-es típusoknál. A két erősebb típus alváza azonban hátul egészen újszerű kiképzést kapott, melyet a gyár „Doppelgelenkachse” névvel jelölt. (Mondhatnánk „kettős-csuklótengely”.) Ezen megoldás egyesíti a merev és lengőtengelyes megoldások előnyeit, redukálja a kirogzóztatlan súlyokat, miután a meghajtószerkezet az eddigi konstrukciókkal ellentétben, a vázon függenek, tehát szintén kívánnak rugózva. A kerekek nem változtathatók nyomtávukat, miután merev kapcsolatban állanak. Ez a konstrukció ideális rugózást, mély építést, nagy stabilitást eredményez és eliminálja a fordulóban a lengéseket.

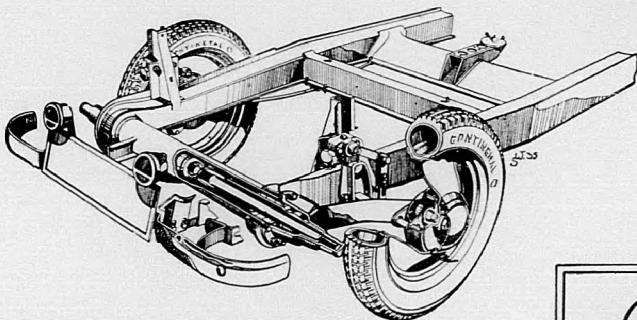


Az új Bosch mágnesek nagy teljesítményének titka: az új mágnesacél.

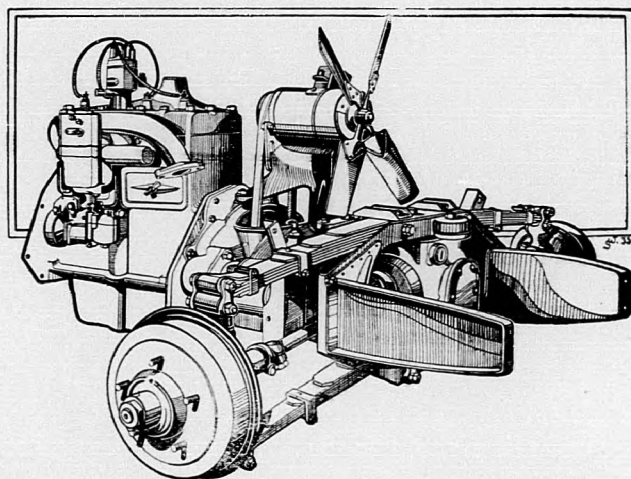
# Igy konstruál az Adler



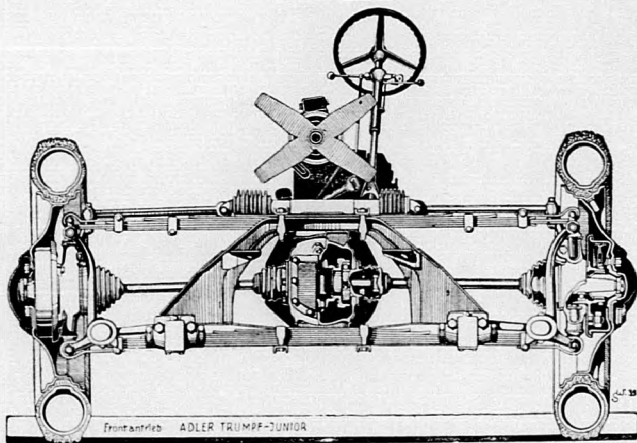
Az Adler-Trumpf fenti metszetrajza érdekes konstrukciós részleteket tár fel előttünk.



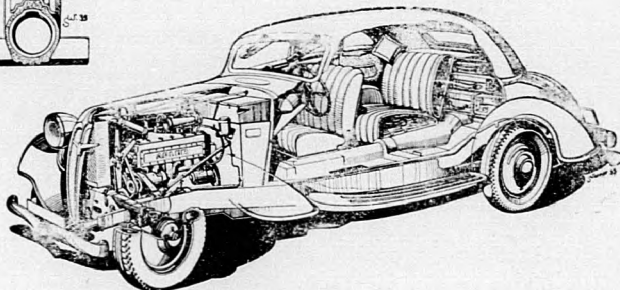
Az Adler-Junior Trumpf modellek hátsó rugózását szellemes megoldású torziós rudazat látja el. A hátsó kerekek a csőkereszttartó végeihez csapágyazott karokra vannak szerelve. A csőkereszttartóban két acélrudat látunk, melyek egyike az egyik, másika a másik keréktartó karral van mereven összekötve. Az acélrudak végei a csőkereszttartóban le vannak rögzítve. A keréktartó karok lengése az acélrudak csavarodását, torzióját hozza létre és ez a torziós hatás oldja meg a rugózást.



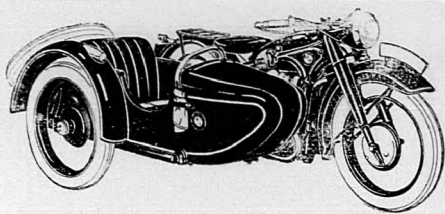
Kompakt egységet képez az 1.7 l-es Adler-Trumpf modellek négyhengeres motorja a sebességváltóval és az elsőkerék-meghajtás differenciáljával. Figyeljük meg a lengőtengelyt, a dinamóval kombinált ventilátor meghajtást és az egyszerűséget, mely Adlerék eme a maga korában szecessziós konstrukcióját máris a kifortottság kézjegyével látta el.



Figyeljük meg az Adler-Junior Trumpf metszetrajzban bemutatott elsőkerék meghajtását és lengőtengely konstrukcióját.



Az Adler-gyár reprezentációs típusa a 3 literes hathengeres „Diplomat”, melynek metszetrajzából sok érdekes megoldás tárul elénk.



A BMW oldalkoosi egységesen és formásan idomul a géphez.

# BMW



A müncheni BMW gyárról köz tudomású, hogy sohasem kop tatott kitaposott ösvényeket, ellen kezőleg: gyártási politikájában mindig az úttörő nehéz, de hálás feladatára vállalkozott. Már akkor szakított véglegesen a láncajtással, amikor a kardános motorke rékpár még csak álom volt a motorosok szemében és tipikus el rendezésü, egymással szembe dologzó, a menetiránnyal keresztben fekvő vízszintesen megoldott két hengeresével akkor jelent meg a porondon, amikor a V-megoldású kéthengeres egyeduraikodó volt — minden technikai fogyatékos ságával együtt. A motorosvilág — csodálatos — nem fogadta idegen kedéssel a „merész” újítást és a BMW megoldások rajongói elég tétellel láthatták, hogy egyes gyá rak — így a francia Gnome Rhone, a konzervatívizmusról hí res angol Douglas — szép lassan átvették mindazt, aminek a Bayerische Motorenwerke volt az apos tola. Egyre-másra jelentek meg a nagy világkiállításokon a BMW-t másoló megoldások, külsőleg egé szen hasonló modellek jelentek meg: kardánhajtással és belül — ahová a kutató szeme el nem ér — négy láncot is alkalmaztak. Csak utánozni sikerült a BMW-t, lemá solni nem, mert amikor a gyá rak átvették a BMW gépek vala melyik vívmányát, akkor a müncheni gyár már frissebb újdonsá ggal szolgált. Az intenzív verseny zés tapasztalatai a kísérleti osztá lyok feldolgozásában évről-évre olyan újdonságokat produkálnak, melyek az ismert BMW kvalitást, a megbízhatósággal párosult se bességet garantálják.

A BMW gyár 1935. évi modell jein számos igen lényeges újítást találunk, elsősorban a speciális te leszköp elsővillát és beépített olaj lökhárítót kell tárgyalnunk, melyet a gyár kéthengeres modelljei re szerel. Az új villarugózás egy másba teleszkópszerűen illeszkedő és tekereszkópszerűen felszerelt két esőből áll. Ez az újszerű rugózás az elsőkerék minden rázását fel

fogja, a beépített és harmoniku san működő olajlökhárító a villa lengéseit kellőképpen csillapítja és letompítja, aminek eredménye képen a rugózás csodálatosan lágy és kiegyenlített.

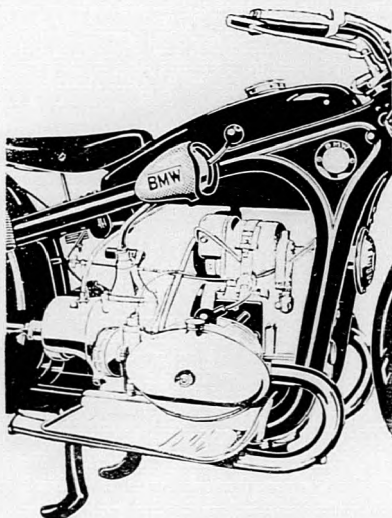
A teleszkóprendszerű elsővilla rugózást a gyár a nemzetközi hat naponon próbálta ki teljes sikerrel, az International Trophae győztes csapat nagyrészt ennek a nagy szerű rendszernek köszönhette, hogy a szörnyű fáradalmak ellené re mechanikailag és fizikailag tö kéletes állapotban végzett. Hogy az új villarugózás mennyiben javítja a gép stabilitását nagy se bességben, azt mindnyájan láthat tuk, mert Ernst Henne világre korder gépe — mellyel 246 km-es

sebességet ért el a repülőstartos kilométeren — a gyóni betonpá lyán állította fel csúcsteljesítmé nyét a magyar motoros közönség szemeláttára.

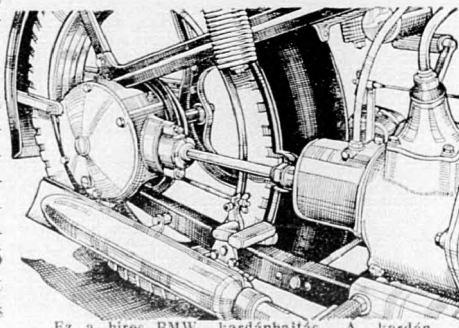
Az 1935-ös BMW másik jelen tős újítása: a kéthengeresek gyor san kiszerezhető és egymás között cserélhető kerekei. Talán felesle ges bővebben magyarázni, hogy ez mit jelent a gyakorlatban. Gu midéfekt esetén percek alatt ki dobhatjuk a kereket és felszerelhet jük a pótkereket: akár az első, akár a hátsó, akár oldalkocsike rék lett defektes. Tetszés szerint akár két pótkereket is vihetünk magunkkal és kiküszöbölhetjük a motoros rémét, a pepecselő, pisz kos és fásasztó munkát jelentő gumiszerezést.

A nemzetközi hatnaponon szer zett tapasztalatok alapján a BMW gyár a régi kardánfék helyett bel ső expanziós féket szerelt a hátsó kerékre. Ez a gyakorlatban azt jelenti, hogy a fékhatás nemcsak tökéletesebb, nemcsak rövidebb a fékút, védettebb a fék mechaniz musa, hanem egyben a kardánmeg hajtás élettartama is jelentősen növekszik, mert a kupkerék-tá nyérkerék meghajtás fékezés al kalmával nincsen terhelésnek alá vetve.

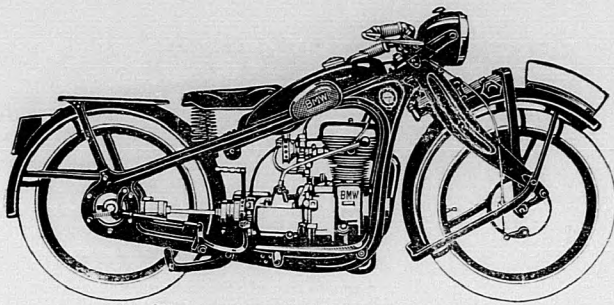
Öt különböző modellel jelent meg 1935-ben a BMW. Az R2 jel zésű 200 km-es, Németországban vízsga- és adómentes egyhen geres 8 féklőerőt teljesít. R4 jelzésű 400 km-es, 12 féklő erős típusa jelentős változások on ment át. Szélesebb a vá za, dinamója védetten, magasan van elhelyezve és könnyen kiszerezhető. Világítása 45/75 wattos Bosch berendezés, 170 mm átmérő jű reflektorral, melybe a sebesség mérő be van építve. A stabilitás fokozására az elsővilla kettős lök hárítóra van ellátva és kardán tengelye, valamint hátsókereke a sína meghajtás biztosítására szin én lökhárítókkal van szerelve. Ez a modell 350 km-es gép fogyasz tásával 500 km-es motorteljesít ményt nyújt, így oldalkocsira is



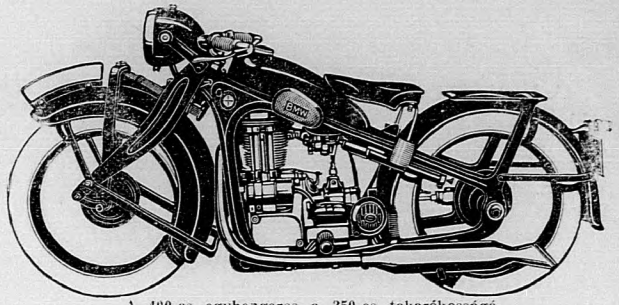
Tanulmányozzuk a kéthengeres öhv. 750-est ábrázoló rajzon az ügyesen megoldott kulisz zás sebességváltó kart.



Ez a híres BMW kardánhajtás. A kardán csukló tokozott és a fék belső expanziós.



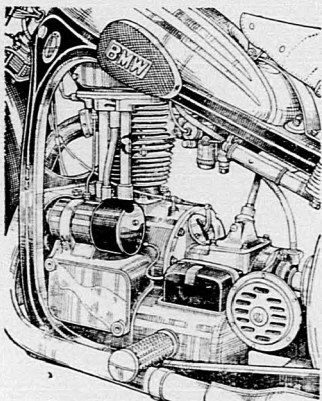
A 200-as egyhengeres Németországban adó és vizsgamentes. Nélünk... na igen.



A 400-as egyhengeres a 350-es takarékoságával az 500-as mozgékonyaságát és teljesítményét adja.

kítűnően és gazdaságosan használható.

A kéthengeres 750 cm-es BMW három típusban kerül forgalomba, az alulvezérelt 2V típus 20, a szintén alulvezérelt 1V modell 18 lóerőt ad le fékpadon. A felülvezérelt R17 kéthengeres teljesítménye 33 féklóerő annak ellenére, hogy a fokozott megbízhatóság elérésére fordulatszáma a hasonló



A 400-as BMW 45/70 wattos Bosch berendezése teljesen védett. A kartert — terepmenőkre való figyelemmel — erős acéllemez védi.

teljesítményű motorok túraszámánál lényegesen alacsonyabb. A kéthengeresek az előbb tárgyalt teleszkóprendszerű elsővillárgózással vannak ellátva. Sebességváltójuk négysebességű és az új kulisszás kapcsolókar, mely a tank mellett talált elhelyezést, abszolút kényelmes kapcsolást tesz lehetővé. 45/70 wattos Bosch berendezés, a 170 mm-es fényszóróba beépített kilométerórával, belső expanziós első- és hátsófék, egymás közt cserélhető és pillanatok

## Műszaki leírás

### R4 modell.

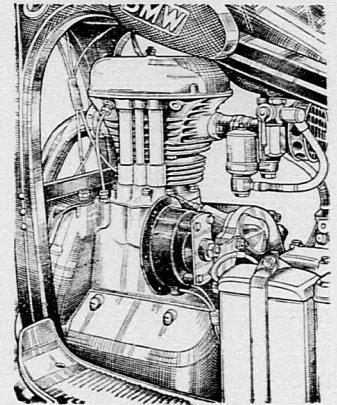
Motor: egyhengeres, 398 cm, 12 féklóerő, kompresszió arány 1:5. Henger: szürkeöntvény, levehető alumínium hengerfejvel. Felülvezérelt szelepek, teljesen tokozott mechanizmussal. Görgős hajtókarcsapágy, könnyűfém dugattyú. Automatikus keringési kenés, fogaskerék-szivattyúval. Háromfűvökés speciál típus nagy levegőszűrővel. Bosch gyújtás és világítás, elektromos kürttel. Sebességmérő a reflektorba beépítve. Fogyasztás 3-3.5 liter benzín, 0.1 liter olaj 100 km-re. Egylemezű száraz kupplung, sebességváltó a motorral egy blokkban. Transzmisszió teljesen tokozott csigakerékrendszerrel, lökhárítóval ellátott kardán meghajtással. Négysebességű váltó 1:3.6, 1:2.18, 1:1.35 és 1:1 áttétellel. Préselt acélváz U profillal. Szerszám nélkül állítható lökhárítókkal ellátott lemezzugazású elsővillával. Kormányrögző. Állítható lábtartók. 12.5 literes tartány benzínmérővel. Központi kerékállvány. 26x3.50-es drótpérmes gumik. Könnyen kiszerezhető kerekek elől-hátul.

### R12 modell.

Kéthengeres, 745 cm-es motor, 20 féklóerő. Kompresszióarány: 1:5.2. Szürkeöntvény hengerek, könnyűfém hengerfejvel. Alulvezérelt szelepek, teljesen tokozott mechanizmussal. Könnyűfém dugattyúk, görgős csapágyazás, keringési kenés. Bosch gyújtás és világítás, elektromos kürttel és a reflektorba beépített sebességmérővel. Két Amal gázosító kiegyenlítő szerkezettel és légszűrőkkel. Fogyasztás: 4 liter benzín és 0.1 liter olaj 100 km-re. Többemezes száraz kupplung, blokkba épített sebességváltó, négy sebességgel. Speciális lökhárítókkal szerelt és tokozott kardánmeghajtás. Préselt acél duplexváz U profillal. Teleszkóprendszerű elsőkerékugazás. Kormányrögző, központi kerékállvány. 14 literes tartány, benzínmérővel. Belső expanziós első és hátsó fék, könnyen kiszerezhető és egymás között cserélhető kerekek. 26x3.50 v. 27x4-es drótpérmes gumik.

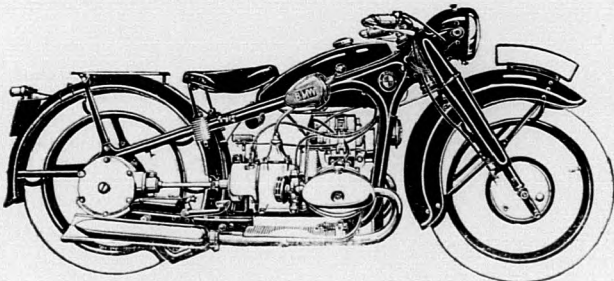
alatt kiszerezhető kerekek teszik teljessé az együttest.

A rövid ismertetés keretében lehetetlen teljesen érzékeltetni azt, amit általában BMW kvalitásnak ismer a világ. A speciális henger elrendezés folytán teljesen kiegyensúlyozott BMW kéthengeres vibrációmertessége és utólérhetetlenül sima pörgése nemcsak abban

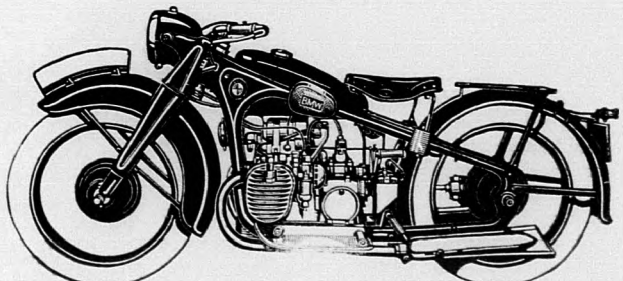


Alumínium hengerfej és 14 mm-es Bosch-gerjtya a 200-as modellen.

nyilvánul meg, hogy hosszabb túra után sem dagadnak meg a csuklóink a rázás folytán, hanem abban is, hogy a rezgésmertesség következtében a motor alkatrészeinek élettartama lényegesen hosszabb. A nagy túrav versenyek és világrekordok tüzeiben edződött meg a BMW gépek megbízhatósága, sebessége és stabilitása, amit mindenki ismer, aki akár Táton, akár a gyóni betonon látta Ernst Henét nyílegyenesen, szinte síneken haladva, lágyan purrogó hanggal végigszívíteni.



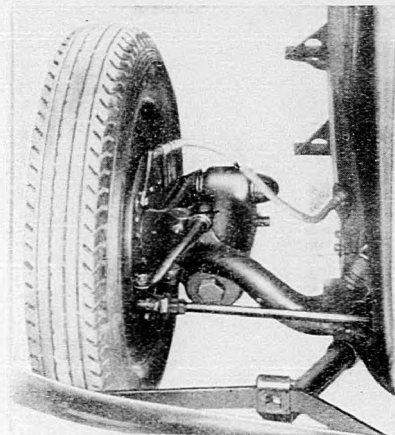
Az „R 17” 750-es sportmodell, a kétszerez International Trophy győztes, 33 féklóerő.



Az „R 12” kétgázosító 750-es. Figyeljük meg az újrendszerű, teleszkópugazással ellátott elsővillát.

## CONTINENTAL

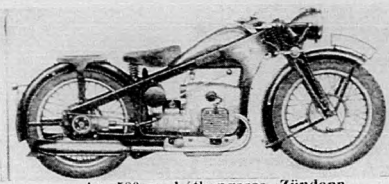
A legrégebbi és vezető német pneumatikgyár impozáns standja a legkülönbözőbb típusú motorkerékpár-, személy- és teherautógummi tárháza. A Normal-, Rekord-, Type Aero- és Ballon-kivitelek mellett nagy tetszést aratnak a különféle járművek számára készült, markáns profilú terepjáró gummik, nemkülönbön az óriásabroncsok, melyek magasnyomású-, ballon- és Type Aero kivitelben készülnek. A hannoveri gyár szorgos laboratóriumi munka eredményeképpen javított a minőségen, növelte a gumik kilométerteljesítményét és ezzel erős ütökártya birtokába jutott: a gumik hosszabb élettartama egyfelől a nyersanyagbehozatali számlát csökkenti, másrészt az exportlehetőségeket növeli! Új típus a „C 14” jelű Conti-abroncs, amely mellett az autotechnikában használható gumicikkek egész garmadát mutatja be a Continental-stand!



Opel elsőkerék fellügszítése és szinkron rugózása.

## BOSCH

Impozáns látványt nyújt a kiállításon a Bosch-stand. Végre közelről is megismerkedhetünk az idei évad világversenyeinek diadalmos hőseivel, azokkal a Bosch-gyertyákkal és mágnesekkel, amelyekkel diadalt-diadalra halmoztak a német versenykocsik. Boschék jól ismerik a közönséget, amely valósággal megrohmozta eme nagyteljesítményű világrekorder gyújtógyertyákat, amelyek másodpercenként 500 szikra leadására képesek. A kiállítási ujdonságok sorozatába méltán illeszkedik bele Bosch új, egyhengeres motorkerékpár-mágnes, amely nemrég feltalált és az eddig alkalmazott kobalt acélokhoz száz százalékkal magasabb energiájú „Almi” mágnesacél felhasználásával készült. Ezen mágnesnél kisebb mágneses tömeg ugyanazt az energiát biztosítja, mint a régi nagy mágnesek, miáltal a gyújtószélűk fölötte kicsire és könnyűre voltak méretezhető. Az 1935. évi Bosch-ujdonságok sorozatába tartozik a sü-

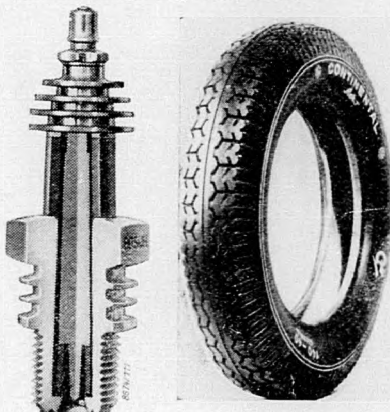


Az 500-as kéthengeres Zündapp.

rített levegővel működtetett szervó fékberendezés, amely Diesel-motoros járművek számára készült. Diesel-motoroknál nem lévén vacuum, a motorok szívóhatására bázizozott Dewandre szervófékek nem használhatók. A Diesel-motoros súlyos járművek lefékezése a vezető fizikai erejével szinte lehetetlen, ezért nagyjelentőségű a Bosch-kompresszor által előállított sürített levegővel dolgozó fékberendezés, amely utólag is beépíthető. A Diesel-fronton Boschék különben is kivették a részüket szellemes megoldású Diesel-indítósegélyük, valamint személykocsik Diesel-motorjaihoz konstruált pneumatikus szabályozású, nyersolajszivattyújuk feltűnést keltett. Az elektromos Bosch-kézi szerszámok sorozata, az olcsó Bosch kézi abroncs-rovátkoló villanygéppel bővült, amellyel kopott pneumatikok futófelülete regenerálható. Az ujdonságok mellett természetesen se vége, se hossza az ismert szolid kivitelű elektromos felszerelési cikkeknek. Nagy feltűnést keltett a standon a világ legnagyobb 22 lóerős öndíjtója.

## ZUNDAPP

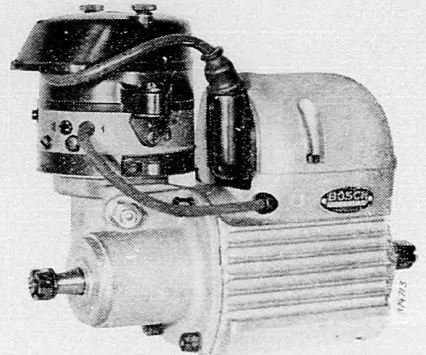
Gyönyörű munkaprogramot mutatott be a német elit-márkának számító Zündapp-gyár, amely átgondolt konstrukciói sokoldalúságával, nemkülönbön precíz kivitelezésével méltán állott a motorkerékpársarnok érdeklődésének központjában. A 200-as és 350-es kétütemű kardános modellek élén vonulnak fel az 500 km-es kéthengeres és 800 km-es négyhengeres, ugyancsak kardanhajtotta modellek. Zündappéknak különben is jó napjaik vannak, hiszen az egyik olasz gyár 3000 darab 500-as gép gyártására vásárolt licenst. Ennél jobb reklámra aligha van szüksége egy típusnak!



A Mercedes-Benz és Auto Union világrekorderkocsik ezt a különösen magas hőértékű Bosch-gyertyát használták. — Continental új típusa a C 14 pneu.

## NSU-D

Pontosan egy tucatra rúg az NSU-típusok száma, amelyek három csoportba sorolhatók. A kétüteműek világában két 200 km-es modellel képviselteti magát a kontinens legrégebbi motorkerékpárgyára. Közülök főleg a 3. sebességes 6.5 lóerős, blokkmotoros, 2 kipuffogócsöves „Pony” érdemel figyelmet, amely olajban futó első lánccával, világítással, a legolcsóbb német masinán. A 250, 350 és 500-as típusok tokozott nyomórudas ohv blokkmotorral, a 250-es 3, a két nagyobb modellel 4 sebességes váltóval és olajban futó elsőlánccal kerül piacra. A hasonló luxuziózus kivitelű sv modelleket 500-as és 600-as típusok képviselik. Külön kell megemlékeznünk a királytengelyes szupersport gépekről, amelyek hajtászeleprugóikkal vérbeli egy kipuffogócsöves versenygépek benyomását keltik.

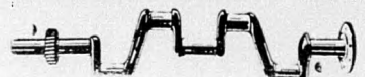


Az új Bosch versenymágnes

## AUTO UNION WANDERER

Technikai szempontból a Wanderer modellek lényegesen újítást alig mutatnak fel, csupán a karosszériákat szélesítették a nagyobb férőhely kedvéért. Megmaradt az összes modelleken a merev elsőtengely és a rendkívül széles rugókkal megoldott hátsó lengőtengely. Három típust gyárt a Wanderer, az 1692 km-es 35, az 1963 km-es 40 és 2255 km-es 50 félélőerős típust. A legnagyobb típusnak motorja azonos az Audi kocsi motorjával, a különbség csupán a kétütemű lejtáramú karburátorban van. Fél-száraz kupplung, négysebességes váltó zajtalan harmadikkal, központi alvázkénés és akárcsak az Audi Front-on mind a négy keréken olajfék jellemzi a kitünő Auto Union gyártmányt.

Autó- és szántómotor  
**főtengelyek és hengercsiszolások**  
és minden e szakmába vágó alkatrész készítése  
**DEDICS TESTVÉREK**  
Thék Endre utca 15 Telefon: 30-3-45



# Érdekességek

Február elején ünnepelte a Deutsche Luft Hansa rendszeres délamerikai postajaratának egy esztendő évfordulóját. Mint ismeretes, az óceáni szakaszt Dornier repülőhajók repülik, melyek immár 50-szor repültek be egy év leforgása alatt az Óceánt és 2 millió levelet szállítottak.

**B. Stower**, az elsőkerék meghajtás és lengőtengely úttörője az Opel gyárhoz szerződött. „Frontantrieb”-konstruktor Opeléknél? Mit jelentesen ez?

A newyorki autókön kötelezővé tették a szilánkmentes üveget. Nálunk is ideje volna, legalább az autobuszokon és a taxikon.

Moszkvai híradás szerint az egyik szovjet-gyár Diesel-motoros versenykocsik építését vette tervébe. Hiába, ott van forradalmi szellem.

**J. S. Rasmussen**, a DKW gyár vezére kivált az Auto Union vezetőségéből.

Az angol hadvezetőség a kötött, ú. n. megfigyelő léggömböket a jövőben autógirókkal, csavarszárnyú repülőgépekkel fogja helyettesíteni, melyek mozdulatlanul tudnak lebegni a magasban, ugyanakkor pedig az ellenséges támadások elől gyorsan ki tudnak térni. Az angol hadvezetőség e téren úttörő szerepre vállalkozott.



**VEZÉRKÉPVISELET:**

Budapest, VI., Liszt Ferenc-tér 11

Telefon: 10-3-90

Küchen mérnök, az ismert német motorke-rekár konstruktor, a kardános Zündapp modellek tervezője az Auto Union kötelékébe lépett és a DKW gyárnál fejt ki tevékenységét.

**Stanley Woods** az idei szezonban az 500-as kategóriában ismét svéd Husquarna gépen, a 250-esben pedig Guzzi színekben fog versenyezni.

**Wal Handley**, hír szerint a szezon több nagy versenyén az új 500-as Motosacoche nyergében fog starthoz állani.

**Nott** az idén ismét Husquarna színekben indul az az angol TT-n és a szezon néhány jelentősebb versenyén.

**Citroen**, mint már annyiszor, úgy látszik ismét kilábal a — csödből. A leltározás idejére leállított gyár ismét dolgozik. Vajjon meddig?

**Oktoberben** minden valószínűség szerint megrendezik az Észak- és Dél-Amerikát behálózó Pánamerikai Légi Derbyt, melynek útvonala az Andéseket 5000 m magasan szeli át!

Az Oslo melletti Bogstad-tó jegén 100 km-es távon lefutott norvég téli GP 40 ezer néző előtt Widengren (Alfa Romeo) győzelmét eredményezte. Epp (Merc-Benz), Ruesch (Maserati) és Isbjerg (Bugatti) előtt.

**Dixon**, az angol TT versenyek egykori hőse, majd sikeres autóversenyző, alig heverte ki félév előtti balesetét, újra súlyos koponyatöréssel fekszik a kórházban. Ezúttal kényszerleállás folytán...

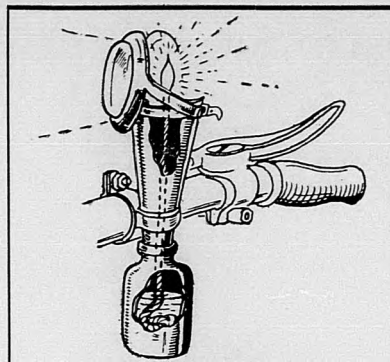
A francia Aero Club 1937-re tervezett világkörüli repülőversenye szerepel a nemzetközi Aero Szövetség szeptemberi Dubrovnikban összehívott kongresszusának tárgysorozatán.

A garmadával alakuló versenyzői koalíciók betetőzésére Párisban a független versenyzők is egyesületbe tömörültek.

**Howe** a The Motor c. angol szaklapban éles kritika tárgyává tette az Auto Union versenykocsi konstrukcióját. Porsche dr. nyílt levelemben cáfolta meg az angol érveit és meghívta egy próbaútra az Avuson.

A belga autóklub egy Brüsszel belterületén — a la Monaco — megrendezendő autó GP tervével foglalkozik.

A **Zugspitz-Flug**, melyet tavaly Rudolf Hess, Hitler helyettese nyert meg, az idén az Elflein-Pfeil pár (Heinkel) győzelmével végződött. Hess az idén is indult, de nem volt szerencséje és kénytelen volt a 18. helyet beérni, noha a sebességi szakaszon a második leggyorsabb volt.



## Világos

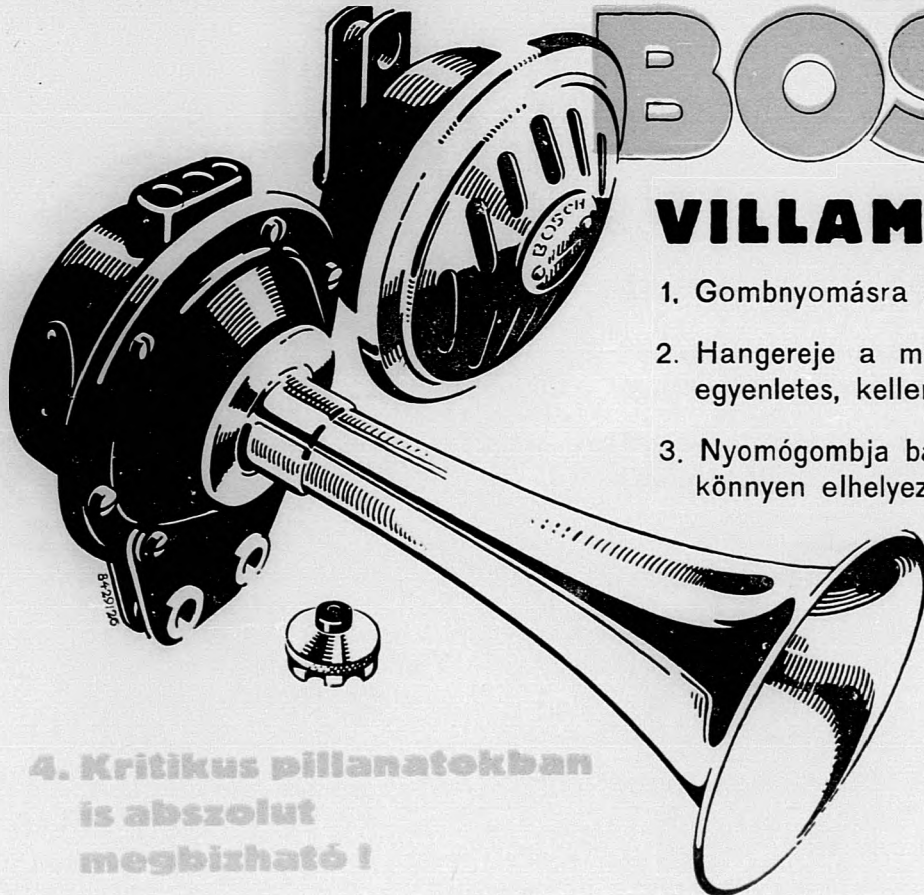
hogy kls reziijü cég - olcsó

Legolcsóbb Puch javító műhely. General javítók részlete. Használt gépek garanciával. Gépcserre legelőnyösebben. Használt és új alkatrészek. Karambolos gépek ingyenes költségvetése.

## Pajor Imre

Puch képviselő

VI, Jókai-u, 28. T, 20-2-28



# BOSCH

## VILLAMOS KÜRT

1. Gombnyomásra azonnal megszólal
2. Hangereje a motor járásától független, egyenletes, kellemes és erős
3. Nyomógombja bárhol, (kormánykeréken is) könnyen elhelyezhető.

4. Kritikus pillanatokban is abszolút megbízható!

Kapható minden szaküzletben



Egyszer volt, hol nem volt a Diferenciális tengeren is túl, de a Triplex üveghegyen innen, volt egyszer egy gazdag király. Boldogan élhetett volna, mert annyi tengersok volt a pénze, hogy az összes budapesti forgalmi kihágásokból eredő büntetőparancsokat kifizethette volna. Gyémántja, aranya annyi, hogy akár a balatoni műutat is kikövezhette volna vele, ha meghallotta volna azt a renyteg motoros-autós szájából fakadó káromkodást, amely ott hangzik el Budafok határában. Messze lakott nagyon a derék király és így nem hallotta meg, amin végeredményben nem is lehet csodálkoznia, mert a magyar kereskedelmi miniszter közelebb lakik, mégsem hallja meg.

Mondom, ez a hatalmas és derék király boldogan élhetett volna, mint egy salakmenő Ausztriában, ha nem lett volna egy fenénagy bánata. Egyetlen szépséges lányát, a gyönyörűséges Alamellát egy gonosz boszorka elvarázsolta, hogy mindig csak sírjon és sohase nevéssen. Nagy volt tehát a derék király bánata, nagyobb, mint egy 1200-as oldalkocsis motor gazdájáé, amikor a 100 pengős útdó kijelzésére kerül a sor. Mindennel megpróbálkozott, hogy a világszép Alamellát megnevetesse. Elvitte őt a Mosonyi utcába, hadd hallja meg mit kérdeznek a motorvizsgán a tanárok, ha nem szólítják őket méltóságos uraknak — de Alamella nem nevetett. Megmutatták neki a KMAC tavalyi bajnoki szabályzatát, az udvaroncok egymás hasát fogták nevetésükben, de a világszép Alamella csak sírt és rítt. Igérték neki fűn és fán kívül szinkronizált hajszűrővasat, négykerékfékés nokedlívágókészüléket, elasztikus gumifűzőt lökhárítóval, áramvonalazott szemöldök-tépdésőcsipeszt, csókálló rázst stoplámpával, termoszifónos hasmelegítőt fagyálló folyadékkal, a világszép Alamella csak sírt, mint egy rosszul beállított sebességváltó.

Amikor a bűbájós Alamella abba a sorba érkezett, amikor a királyok is arra gondolnak, hogy jó lesz azt a lányt férjhez adni még mielőtt baj tör-

ténne, a hatalmas király kidoboltatta az egész országban, szélteben-hosszában, szépen versbe szedve, amint állik, hogy:

Három küllő, meg egy henger  
A bánatom setét tenger,  
Bütyök, kuplung és lamella  
Ime, megnőtt Alamella.

Börnadrág és gumicipő,  
Soffőr avagy úrvezető,  
Azé léssen fele lányom,  
Meg az egész királyságom,  
Minden részét csak az kapja,  
Aki őt megkacagtatja.

Kerek e világon híre ment a király parancsának. Jöttek hercegek, lovagok, leventék, klubelnökök, meg vezetőktárók, de egyikük sem tudta megnevetetni a síró-rívó királylányt.

Élt akkortájt szép Magyarhonban egy szegény motoros. Olyan szegény volt az árva, mint a KMAC idején versenymaptára. Mikor már nem volt meg a betevő falat betélapja sem, gondolta elmegy világgá, szerencsét próbálni. Útravalóul bepakkolt 12 hengerbesült pogácsát, kulacsába jó hazai motalkót kartelen kívül 31 fillérért és nagy búsan útnak indult.



Nagy küzdelmek árán bár, de keresztül verekedte magát a Margithídon, két hétig bolyongott a Belváros egyirányú forgalmú dzsungeljében és végre elérkezett a síró-rívó királykisasszony országába.

Meghallotta a király parancsát, gondolta magában: egy élete, egy motorja, egy halála, ő biz megnézi magának azt a szomorú szemű királylányt. Fel is vezeték a trónterembe, hát uramisten, majd megvakult a nagy pompától. Csupa kannázott olaj, csupa eredeti alkatrész. Ezer Bosch, Lodge és KLG gyertya világított vakító fényben és a krómozott arany

trónuson ott ült a nagy király, mellette zokogott a bűbájós Alamella. Ugy hullottak szégyenke könnyei, hogy két nikkelezett TT-tank is megtelt volna velük félóra alatt.

— Halljuk a szavadat, te szegény motoros, mert bowdent hasítok a hátadból — förmedt rá a király. Ugy megijedt erre a szegény motoros, hogy fél törött görgőt sem lehetett volna kéréselni belőle. Elkezdett dadogni:

— Felséges királyom — szípofta — egy életem, egy motorom, egy halálom, nem tudok én soke' mondani, ha lenyagakznak is, mert én olyan országból jövök, ahol még luxus az autó és fenyűzés a motorkerékpár.

A derék király kajla bajsza alatt kuncogott egy aprót és biztatón szólt: — Mond csak tovább, fiam.

— Bizony, uram-buram — folytatta a szegény motoros — megmondták nekünk fent a minisztériumban, hogy a motorkerékpár nem kívánatos jármű.

Erre már az őrtálló alabárdosok is kacagni kezdtek a király háta mögött.

— A lányok meg mind sírnak, mesélt tovább a szegény motoros — nincs hozzá üljenek, amióta a fiúk eladják az oldalkocsit, hogy ne kelljen külön oldalkocsidót fizetni.

— De bolond, de bolond — nevette a király. Szegény motorosunknak megjött a bátorsága:

— Bizony mondom — magyarázta — nálunk három kerék több adót fizet, mint négy kerék. Száz autókлубunk van, száz autókлубnak száz elnöke, kétszáz alelnöke, négyszáz főtítkára, tagja meg csak haszonégy. Száz versenyt ígérnek, abból kettő megmarad, de ebből is egy elmúrad. Vámmal védik az autópárt, ami nincs, a motort meg üldözik, mint a pines, de az adószedésnél fontosabb nincs.

Olyan hahótában tört ki a trónterem, hogy a falak elkezdtek repedezni, a síró-rívó királylány, a bűbájós Alamella is felhagyott a rivással, de mosoly nem ült ki az arcára.

— A Martinek megnyerte a bajnokságot — próbálkozott a szegény motoros — egy Gilerával. Rengtek a falak, de Alamella arca csak nem derült ki.

— A Kovács házy tanácsnok úr már nem tanul németül — ütötte a vasat — szorgalmasan magolt ugyan, mert mint idegenforgalmi vezérnek, a magyaron kívül egy nyelvet illet volna beszélni. A der-t és diet megtanulta, de mire a das-szal is végzett volna juccs lett az idegenforgalmi tanácsnokságnak. Most úgy hírlík, hogy viszsakéri a tandíjat.

Olyan kacagásban tört ki a bűbájós, világszép Alamella, hogy a fején lévő arany görgökoszorú is leesett. Lett is akkora lakzi, hogy még az uccán is csak úgy folyt a ricinusz. Én is ott voltam, mertem is belőle egy gallonra valót, aki nem hiszi az járjon utána.

Király Tengely.



## A CIMERES CORDATIC

TARTÓSSÁGA ÉS RUGALMASSÁGA  
KÖZISMERT. A FUTÓFELÜLET MIN-  
TÁZATA VÉD A CSUSZÁS ELLEN

## JEGES ÉS HAVAS UTAKON IS

### A Monte Carloi csillagtúra

Mostoha útviszonyok közepette érkezett meg Monte Carlóba a hagyományos csillagtúra 103 befutója, akiknek élén a Lahaye-Quatresous pár foglalta el Renault kocsin az első helyezést. A győztes pár Stavangerből indulva 3700 km-es utat tett meg. A legjobb helyezéseken a Tallinból (3972 km) és Umeából (3784 km) startolt versenyzők osztottak, míg az Athénból startolt mezőnyből már Budapestig sem tudott senki sem elvergődni a behavazott balkáni utakon. Pedig a KMAC-ban mindent megtettek a versenyzők fogadtatására, meg a helyszíni rádióközvetítésről is történt gondoskodás... A csillagtúra kiskoesi díját Ridley (Triumph) hölgy díját pedig a Marinovitch-Lamberjack (Ford) pár nyerte, akik Palermóból startoltak.

### Nuvolari — Alfa Romeo!

Hosszas tárgyalások után megtörtént a Nuvolari-Ferrari kibékülés, melynek eredményeképpen Nuvolari átveszi az Auto Unionhoz szerződött Varzi szerepét a Scuderia Ferrari élén és az idén Alfa Romeo színekben fog versenyezni. Márkatársai Chiron, Dreyfus, Brivio, Trossi és Comotti lesznek, míg a Scuderia kocsiparkját a már kipróbált 4 literes nyolchengeres kocsik mellett néhány 2500 km-es tizenkéthengeres Alfával frissítik fel. Ez utóbbiak azonban csak a június 23-i Francia GP alkalmával lépnek porondra. A Ferrari istálló idei programján 38 verseny szerepel.

### Trossi Campbell ellen

Az olaszok, akik Agello révén 709.202 km-rel a levegő sebességi hegemoniájának birtokosai, komoly aspiránsai a

vízi és szárazföldi repülőhegemóniának is. Megbízható információk szerint Modenában a legnagyobb titokban épül az a hiperversenyautó, mely hivatva lesz Campbell rekordjának a megdöntésére. A kocsiba egy 24 hengeres FIAT repülőgépmotort építenek be, ugyanolyat, mint amilyent Agello világrekorder hidroplánjában alkalmaztak. Ez a motor a maga 3100 lóerejével kerek 600 lóerővel mulja felül a Campbell Blue Birdjébe épített Rolls-Royce repülőmotor teljesítményét. A rekordkísérletek céljaira Trossi személye van előtérben, aki tudvalegőleg a Scuderia Ferrari tagja és — pénztárcája!

### Az új „Steyr 120 Super“ a berlini kiállításon

Osztatlan tetszést aratott a berlini kiállításon az Austro-Daimler-Steyr-konzern ezidei újdonsága, a Steyr „120 Super“ A kocsit 1976 km-es felülvezérelt motorral van szerelve, mely 50 lóerőt teljesít és 120 km-es végsebességet biztosít a kocsinak. A motor teljesen siluminból készült és ugyanazt a bámulatosan egyszerű konstrukció benyomását kelti, mint kisebbik testvére, a „Type 100“. Lengőtagok és magahordó karosszéria egészíti ki a 100-assal azonos vonalvezetésű új Steyr-modellt.

Amerikában olyan méretű szélesatornát építettek, melyben természetes nagyságú repülőgépek légellenállását tanulmányozhatják 800 km sebességű légáramban.

Megbízható híradás szerint egy francia mérnök olyan kilenchengeres rotációs motort konstruált, mely 200 lóerős teljesítménye mellett mindössze 60 kg súlyú.

A Köln-Bonni autótúlnémetországi első üzemanyagfelvevő pályaudvara, mely 16 kútból egyszerre 32 vevőt szolgálhat ki a legkülönbözőbb üzemanyagokkal.

Egyik angol gyár a nyárra 150 fontos árban csavarszárnyú repülőgépet készült piacra hozni, mely 5 m hosszú és 2.3 m széles lesz. A rendkívül gazdaságos masina bármely autógarázsban elhelyezhető...

A Járav-féle áramvonal-karosszériák gyártási licencét Daimler-Benz, Maybach, Tátra és Jawa után legutóbb az Auto Union is megvásárolta.



## Autópolish

autóját ujjá, tükörfényessé varázsolja.

Kapható minden autószaküzletben.

Gyártja:

**Ellinger Lakkgyár Rt.**

Soroksár. Telefon: \*47-3-60.

# 3 aktuális probléma

A Népliget körén kerül eldöntésre május elején a magyar automobil nagydíj, melyen előreláthatólag harmincfőnyi külföldi klasszismenő vesz részt.

A KMAC versenyrendező bizottsága belekezdett a május 5-ére tervezett magyar automobil Grand Prix szervezésének munkájába. A bizottság első feladata a pálya megállapítása volt, a helyszíni szemlék alapján a Népliget kis köre látszott a legalkalmasabbnak, kibővíve az általunk javasolt 700 méteres Simor-utcai egyenessel, a pálya hossza így kb. 3 kilométer lesz. A népligeti pálya minden szempontból kitűnő, állandó fordulómunkát tesz szükségessé, amivel nemcsak a verseny sportszerűségét fokozza, hanem azt mint látványosságot is első helyre minősíti.

A KMAC tervei röviden a következők: két kategóriában indítják a versenykocsikat, másfél literig és e felett, de szó van sportkocsiosztály beiktatásáról is. Hartmann Lászlót bízták meg a versenyzőkkel való tárgyalások lebonyolítására és úgy döntöttek, hogy legalább 30 legelső klasszisú versenyző kap meghívást, nem beszélve az önként jelentkező nagy német gyárak versenyzőiről.

Sajnos, aránylag igen rövid idő áll már csak rendelkezésre: két hónap, ami édeskevés világesemény megszervezéséhez. A verseny ügyét nagyban hátráltatta az, hogy a KMAC elnöksége nem tudott dönteni a verseny anyagi fedezetét illetően, ami érthető, mert a szükséges sok tízezer pengő előteremtése a mai viszonyok között akkor is nehéz feladat, amikor a verseny anyagi sikere teljes mértékben bizto-

sítottnak látszik. Hátráltatta a szervezés munkáját az is, hogy a KMAC egyes szervei egybe akarták kapcsolni a versenyt a kiállítással, ugyanakkor azonban figyelemmel kellett lenniük a nemzetközi versenynaptárra, mert hiszen a nagy gyáraknak — ezt mondta nekünk Gyönon Hans Stuck — legalább két üres hétre van szükségük. A május 5-i határidő ütközik a Tripolisz GP-vel, melyen úgy a Mercedes, mint az Auto-Union is résztvesz, más alkalmasabb és kiállítási ügyektől független időpontot kell tehát keresni.

## A Nemzetközi Vásártól függetlenül akarják megrendezni az idei magyar automobil kiállítást.

A Magyar Autókereskedők Egyesülete úgy határozott, hogy az idei nagyszabásúnak ígérkező automobil- és motorkerékpárkiállítást a Nemzetközi Vásártól függetlenül rendezi meg annál is inkább, mert a kiállítások ügyét szabályozó nemzetközi szerv: a Bureau Permanent döntése szerint autókiállításokat csakis egyéb vásároktól függetlenül lehet rendezni. A Nemzetközi Vásár azonban akadályokat gördített a MAKOE tervei elé és minden erejét latbatvetve azt szorgalmazza, hogy az idén is a Tavasz Vásár keretébe illeszszék az autókiállítást és saját érdekeinek biztosítására kormányzati preszióját is igénybe vette.

Felesleges hangsúlyoznunk, hogy a független autókiállítás sokkal célravezetőbb, mint amikor a káposzta és céklavágóbicskák, és orrharmonikák és delejes csodapókok közé állítják az autóipart. Nem vonjuk kétségbe a Nemzetközi Vásár jelentőségét, meg kell azonban állapítanunk, hogy a Vásár — melyet sokan stílszerűen perzsavásárnak titulálnak — részben inkább népmulatságnak számít.

A MAKOE elgondolása szerint a kiállítást májusban rendezik meg a

Batthyány-téri üres csarnokban, mely tőrfogatánál és fekvésénél fogva minden tekintetben megfelelőnek látszik.

## Nagy érdeklődés nyilvánul meg az „Egy liter benzinnel” takarékosági és üzemanyagfogyasztási versenyünk iránt!

Legutóbbi számunkban közöltük, hogy a szerkesztőségünk megrendezi a Magyarországon eddig ismeretlen benzinfogyasztási versenyt, melynek a lényege röviden az, hogy minden résztvevő pontosan egy liter benzinnel töltött kis tartányt kap és pontosan mért pályán, pontos ellenőrzés mellett állt bírtokába juthatunk és egyetlen csapással végezhetünk a ma forgalomban levő fogyasztási házászámok nagyrészeivel.

Versenynk iránt, melyet azonban inkább a próba elnevezés illet meg — nagy érdeklődés nyilvánul meg úgy a képviseltek, mint a magánosok körében, ami biztosítja azt, hogy népes mezőnyökre számíthatunk, hiszen az üzemanyagfogyasztás bizottságilag ellenőrzött és igazolt számszerű adataira minden kereskedőnek, minden autósoknak és motorosoknak szüksége van.

Versenynket hivatalosan bejelentettük a KMAC-nak, mely a legközelebbi napokban dönt a verseny terminusa tárgyában. Tekintettel a verseny fontosságára és gépjárműtechnikai szempontból kivételes jelentőségére, azt a tavasz letelejére tervezzük, valószínűleg hétköznapon, hogy a próbák annál zavartalanabban folyhassanak le. A próbák színhelye valószínűleg a Népliget köre lesz, ahol az ellenőrzés és mérés munkája a legkönnyebben oldható meg.

A végleges időpont megállapítása után haladéktalanul közreadjuk a szabályzatot és közöljük a versennyel kapcsolatos összes tudnivalókat.



A 8 és 12 hengeres

# H O R C H

a kényelem, üzembiztosság és elegancia szimbóluma —  
Lengőtengetyes kivitelben is —

A 6 hengeres, lengőtengetyes  
**WANDERER**

az ideális városi és fűragép!  
Tökéletes rugózás  
Luxusadómentes. Havi autóadó 7 P

Horch és Wanderer autók vezérképviselője  
HESS ERVIN, I., Mészáros u. 15. Tel. 513-54

*A titokzatos „gyóni délelőtt” és — Stück 320 km-es rekordja*



Ez az egyetlen autentikus follgáz-kép Stuck gyóni futamáról. Sebesség 278 km.

A Horch-Wanderer képviselő garázsából indult el Gyón felé a kis Auto-Union kolónia. Elöl a hatalmas csukott műhelykocsi hét lakat alatt őrzött titokzatos tartalmával, a vattába csomagolt Porsche versenykocsival és testőrségével... Azután egy csukott tükörcsi...

... Mi meg utána!

A német kolónia már néhány napja Pesten tartózkodott, tudtuk, hogy itt van Stück, Willy Walb, Eberan v. Ebenhorst, a verseny-menedzser, sőt maga Porsche dr. is, a nagynevű konstruktor. Látni azonban senkit sem láttunk, beszélni egyikükkel sem beszélhettünk, titokzatosan ment minden, mint ahogy kerülő úton megtudtuk, a németek kerülni akarják a nyilvánosságot...

\*

A gyóni betonon éppen érkezésünk-kor vagóniorozták ki az ezüstszüretes-tű Auto-Union versenykocsit, ezt a :oktarajú modern acélsárcányt, amely a GP versenyeken közel 300 km-es sebességgel falja a kilométereket... Döbbenetesen alacsony, teljesen zárt torpedó, a fantasztikus áramvonalidomok között csak a hatalmas Continental-gumikkal szerelt négy kerék árulja el az autót! Az oldalán kis, fekete gót betűkkel a sokat sejtető név: „Hans”. Körülnézünk. Stück, a népszerű „Hans” még nincs sehol. Csakhamar kiderül, hogy ő csak vég-szóra érkezik, nehogy átfázva kelljen a volánhoz ülnie, a tányérnyi fordulatszám mérő elé. Walbül be a kocsi-ba, bemelegítés lesz, kőtélvégre fogják az ezüstszüretet és elindulnak vele Gyón irányába...

... Mi meg utána!

A rekordpályamenti állomás-épület-nél helyezkedünk el. A távolból, Gyón felől felzúg a motor... Tizenhat henger tompa mormogása... Nyoma sincs a motorbőnbőlésnek, amikor a kocsi úgy 200-as bemelegítő tempóban elhúz előttünk... Rövid szünet, azután ismét dorombol a motor!...

... Bzzz!

Ez már Stück volt!

A tempót nehéz becsülni, nincs hang és ez becsapja az embert! A kocsi nagyszerűen feküdt, szinte ragadt az úthoz... Csak most látszott, milyen alacsony: A csukott karosszeria legmagasabb pontja alig emelkedik a kerékek fölé! Visszafelé menetnél gyorsabbnak tűnik a tempó. Csakhamar

megtudjuk: 287 km volt! Kíváncsian várjuk a következő futamot, de elmarad. Az utat felszabadítják, vége a titokzatos kísérletnek. Sietünk a start-helyhez, hogy még ott találjuk a németeket. Walb a bevagóniorozást dirigálja, a szerelők különféle áramvonalidomokat szortíroznak, ezekre nem kerül a sor...

Stückné, a feles sportújságíró mentegetőzik.

— Azért titkolózunk, mert nem akarjuk, hogy közönség zavarja a próbákat, mint ahogyan a legutóbb az Avuson történt... Azért is jöttünk Gyónra... De hát Önök mindent kiszimatolnak! — teszi hozzá nevetve.

Most már Stück is odajön. Dícséri a pályát, melyet elég szélesnek tart, a betonnal is meg van elégedve, csak a nekifutó fordulójára panaszkodik: e nélkül sokkal gyorsabb lehetne! Mi baj volt a kocsival? — kérdezzük.

— Elvesztettem menetközben egy kis áramvonal idomot, mely a kipuffogó eső szívóhatását volt hivatva növelni. Ezen incidensnek tudom be, hogy motorom fordulatszámja hirtelen 500-al esett! Holnap folytatom a próbákat, ma már késő van!

Előhozakodunk tervbevett Grand Prix versenyünkkel.

— A magyar Grand Prix szívesen részt veszünk — mondja —, ha nem ütközik más olyan versennyel, melyet gyáram már előzőleg beiktatott idei programjába. Ez azt jelenti, hogy a verseny előtt és után két hétünk szabad kell, hogy legyen. Ennyi pihenő időre szükségük van kocsijainknak, melyeket a gyárban minden verseny után tüzetesen átvételeznek.

Agyunkon átvillan a versenynaptár: május 5. Magyar GP. Ugyanaznap van a tuniszi Grand Prix is, egy hétre rá a tripoliszi... Nekiszegezzük a kérdést Eberan-Ebenhorstnak, a Sváb-hegyről ismert, motorkerékpárversenyzőből lett Auto Union versenymen-zsernek: Indulnak-e Tuniszban? vagy Tripoliszban?

— Igen — hangzik a lesújtó válasz — a gyors tripoliszi pálya nagyon fekszik nekünk...

A mostani kísérletekről érdeklődünk.

— Nem kifejezett rekordkísérletről

van szó, különböző áramvonalidomok hatását vizsgáljuk. Ha eredményre jutunk, akkor ügyis megszületik a rekord!

Jó fogalmazás. Tovább kérdezzük: Talán szó van róla, hogy a kocsi a versenyeken is csukott vezetőfülkével fussanak?

— Ha a kísérletek beváltják a hozzájuk fűzött reményeket, úgy a gyors versenyeken, elsősorban az Avuson és Tripoliszban zárt fülkével indulunk.

Porsche dr. iránt érdeklődünk. Eberan alacsony, prémigalléros némethez utasít. Az Porsche dr. Hess Ervin, a Horch-Wanderer képviselő, mutat be a nagyszerű konstrukciónak.

— Szívesen állok rendelkezésére — mondja barátságosan mosolyogva —, de kabalából inkább a kísérletek után... Tehát holnap! Csak havat ne kapjunk!

És visszautóztunk valamennyien Budapestre.

Égész éjjel havazott, a németek pedig másnap elutaztak — Olaszországba...

\*

Néhány nap múlva jött a távirat: „Hans Stück (Auto Union) a Viareggio—Lucca útvonalon a repülőstartos mérőföldön 320,267 km-es sebességgel új világrekordot futott!”

Stück rekordja 3.589 km-el jobb, mint Caracciola (Merc-Benz) gyóni rekordja, melyet kilométer távon ért el.



# Milyen legyen az új GP formula?

Tudvalevő, hogy a jelenlegi autó GP-formula a kocsik súlyát gumik nélkül 750 kg-ban maximálja, míg a hengerűrtartalmat illetően teljesen szabad kezdet biztosít a konstruktőrök számára. Miután azonban a jelenlegi versenyformula csupán két évig marad még életben, az érdekelt körök máris megkezdték előesetárazásaikat az 1937-ben életbeléptetendő új formula megalkotása ügyében. Az angol MG gyár, mely a kiskocsipítés specialistái közé tarto-

zik, nyílt levélben adta közre kívánságait. Az MG gyár a hengerűrtartalmat 1500 cm-ben szeretné maximáltatni, míg a kocsisúly minimumául a 600 kg-ot hozza javaslatba. A franciák a szabad hengerűrtartalom mellett szólnak sikra, de másirányban viszont nehézkes korlátozásokat követelnek. Azt kívánják, hogy a kocsik súlyát úgy maximálják, hogy azok az első 400 km-re gumikkal, olajjal és üzemananyaggal 750 kg-os startszűlyal tartozzanak in-

dulni. Az üres kocsisúly ezek szerint kb. 600 kg körül mozoghatna. A belgák a francia indítványt támogatják, ezzel szemben az elsősorban érdekelt németek és olaszok a „statusquo”, tehát a jelenlegi formula alapján állanak, a vezetőtánpótlás elősegítésére azonban külön 1,5 és 1,1 l-es Grand Prix versenyeket is ajánlanak. A németek az AIACR legközelebbi ülésén azt fogják proponálni, hogy a versenyformula megalkotásába csak azon országok delegáltjai folyhassanak bele szavazati joggal, amely országok maguk építette kocsikkal résztvesznek a GP versenyekben.

## Hogyan ellenőrizzük a helyes gyújtásbeállítást — az akkumulátorgyújtásos Puch modelleken, anélkül, hogy a szakító kalapácsot látnánk?

Közli: KOENIG RUDOLF

Minden motor csak akkor dolgozik szabályosan, akkor húz, akkor nem melegszik és akkor fogyasztja a legkevesebb üzemananyagot, ha előgyújtása helyesen van beállítva. Ha kevés az előgyújtás, úgy motorunk erő kifejtése csökken, kipuffogásának hangja kellemetlenül tompa, erősen melegszik, nem húz jól hegyre, amellettt üzemananyagfogyasztása erősen felszökik. Ha ellenkezőleg sok az előgyújtás, úgy a motor kopog, munkaképessége csökken és szintén melegszik, nem beszélve az ugyancsak túlzott benzinfogyasztásról.

Az előgyújtást tehát mindenkor a gyári előírás szerint kell beállítani és csak akkor korrigálni, ha valamilyen okból kifolyólag a beállítás megváltozik. A megszakító platinaesavarjai között minden egyes szakítás alkalmával kis szikra képződik, ami az anyag fogyását eredményezi. Fogy az anyag és nagyobb lesz a megszakító hézag, vele együtt

az előgyújtás is nagyobb lesz; célszerű tehát úgy negyedévenként utánaállítani az előgyújtást. Sokan nem tudják, hogy erre szükség van, sokan pedig lusták ahhoz, hogy a védőlemezekt levegyék és ellenőrizzék a gyújtást.

Az előgyújtás pontos ellenőrzése igen egyszerű feladat, ha a Puch tulajdonosok megfogadják a most elmagyarázandó tippet. Nem kell hozzá más, mint egy kis izzó és két félméteres szigetelt drótdarab. Az ellenőrző izzót foglalathoz csavarjuk, melybe bekapcsoljuk a két drótdarabot. A gépen kikapcsoljuk az akkumulátor negatív pólusát (a testkötést) és hozzá kötjük az ellenőrző izzó egyik vezetékét, a másik vezetékét hozzákötjük a motor „testéhez”, helyesebben odakötjük, ahová előbb az akkumulátor negatív sarka volt kötve.

A motort most kézzel (előbb kivesszük a gyertyát) lassan körülfordatjuk, az izzó világít és abban a pillanathban, amikor a megszakító platinái szakítanak: kiálszik az izzó. A másik lépés lemérni a dugattyú állását: hány milliméternyire van a felső holtpont előtt. Ezzel a módszerrel pontosan le tudjuk mérni az előgyújtást anélkül, hogy a megszakítót látnánk és az áramkör megszakítása sokkal pontosabban észlelhető, mintha levéve a megszakító fedelét figyelnlök, hogy mikor szakad meg az érintkezés a két platina között.

## KMACI-TÉLI VERSENYE 1935.

HÓBAN, JEGES KAPASZKODÓKON, A LEGNEHEZEBB TEREPEN

# GYŐZ A PUCH

LUKAVECZ FERENC, A MOTORKERÉKPÁROK  
ABSZOLUT GYŐZTESE PUCH TYPE 250

HRABANEK ISTVÁN, AZ OLDALKOCSIK  
GYŐZTESE PUCH TYPE 500 V GÉPEN

MEGBIZHATÓSÁG + SEBESSÉG = PUCH

GYÁRI FIÓK: LEHEL-U. 25



# MI UJSÁG SZERKESZTŐ ÚR?

— Visszatérve az Auto-Motor 1934. VII. hó 15-iki számában közöltekre, kijelentjük, miszerint sohasem állítottuk azt, hogy Weiler István úr a neki nem járó tiszteletdíját a Főváros Idegenforgalmi-alapjából rosszul hiszeműen vette volna fel. Amennyiben Weiler István úr cikkünk tartalmát félreértve, sorainkból ezt olvasta volna ki, az eset fölött sajnálkozánsunkat fejezzük ki.

— *Mi hír a főváros idegenforgalmi berkeiben?*

— Kovács házy tanácsnok, a jeles sporthorgász, már nem vezeti a Főváros Idegenforgalmi ügyosztályát...!

— *Szakmai hírek?*

— Urbach Lászlóval találkoztam a minap. Örömtől sugárzó arccal mesélte, hogy a napokban befutott 1935-ös BMW és BSA szállítmányát 246 km-es tempóban kapkodták széjjel. Tehát, aki a következő szállítmányból akar magának gépet biztosítani, az 300 km-es tempóban tegye meg!

— *Más érdekesség?*

— Értesülésünk szerint a „Révész és Huszár” autotechnikai cégben változás készül. Huszár György barátságos megegyezés folytán kiválik a cégből és önállóan fogja folytatni a szakmában tevékenységét.

— *Tavaszi hurcolkodás?*

— Az is akad. Sőt a Tóth és Stern cég már megelőzte vele a tavaszt, amennyiben a közismert Marelli, Lucas és Siemens képviselő a Visegrádi u. 50. sz. alatt, a Wahrmann ucca sarkán nyitotta meg kibővített, modern autoelektrotechnikai üzemét.

— *Klubhírek?*

— A TTC február 1-én tartotta XXXIII-ik évi rendes közgyűlését. A tisztújítás során elnökként dr. Vajda Bélát, az autó és motorkerékpár szakosztály ügyvezető elnökévé és egyesületi főtítkárrá Koppenstein Benőt választották meg. A közgyűlés után Urbach László vetített képes előadás keretében elevenítette fel az elmúlt szezon motorszporteseményeit. Két héttel később Kepes Ferenc idézett kedves emlékeket a motorszport hőskorából.

— *Hallom, gyásza is van a szakmának?*

— Sajnos. Kiss M. Antal halálával a szakma egyik legrégebbi harcosa mondott örökre búcsút.

— *Igaz, hogy az Austin-gyár erősen készül a budapesti kiállításra?*

— Bruck Béla, az Austin-gyár vezérképviselője a berlini kiállításon találkozott a gyár vezérével, Sir Herbert Austinnal, aki még nem feledkezett meg róla, hogy 31 évvel ezelőtt ő nyitotta meg Budapesten egy autókiállítást. Sir Austin nagy örömmel látogatna el a tavaszi budapesti autókiállításra, ha — el nem gáncsolják azt!

— *Erre pedig minden remény megvan! Hogy tetszenek Szerkesztő úrnak az új Morrisok?*

— Gyönyörűek! De csodaszépek ám az 1935-ös Ariel modellek is, melyek már megérkeztek a képviselőkhöz!

— *Más ujság?*

— Guttmann Vilmos a Ferro Rt. pneumatik osztályának volt vezetője önállósította magát és megszerezte az U. S. Royal pneukat előállító és a világ legnagyobb gumigyárak számító United States Rubber Co. vezérképviselőt. Üzletét Vilmos császár út 33. sz. alatt nyitotta meg, ahol az összes Shell kenőanyagokat is raktáron tartja.

*Viszontlátásra március 15-én!*

## SPORTRUHÁZKODÁS

— Most már visszavonhatatlanul közeledik a tavasz, a jó autós és motoros idejében gondoskodik ruháiról. A multban drága pénzen vásárolt bőrruháim már javításra szorul. E célból emelte szakmunkásainak létezését az Ottenreiter cég (Petőfi Sándor u. 3.), hogy pontos időre szállíthassa a „filléres áron” vállalt javításokat.

## APRÓHIRDETÉSEK

Szavanként 15 f., vastagon szedve 25 fillér. Vidékiek postabélyeggel egyenlíthetik ki hirdetésük díját.

Ezerkétzázás patentkerékű Harley-Davidson kifogástalan állapotban eladó. Cim megtudható a kiadóhivatásban.

Téli nagy javítások részletre. 220 Puch használt alkatrészek filléres áron, 770 oldalkocsis BSA, 250-es generáljavított Puchok részletre. Pajor, Jókai utca 28. Telefon: 20-2-28. Puch képviselő.

Pneumatik új és használt, minden méretben. Veres és Senyei, Jókai u. 30.

Karosszériákat mindenféle kivitelben. Átalakítások nyitotttól esukottra. Autófényezések, autóbélelések. Karabolas autók javítása. Használt karosszériák eladók. Boross, Tavaszmező-utca 6.

Használt Rudge, Triumph, Sunbeam, Méray, Sarolea, szőlő és oldalkocsis motorkerékpárok garanciával részletfizetésre kaphatók. Használt gépet készpénzért vásárol. Bruck, Jókai utca 21.

Használtban is Koppányinál kapja a legjobb gépeket. Veszek készpénzért jómárkájú motorkerékpárt, oldalkocsit, világitást. Dessewffy utca 47.

Kilométerszámlálók, sebességmérők, autómérők, autóműszerek, stopperórák szakszerei javítása. Schwarz Testvérek. Podmaniczky utca 59.

Penta Istros vagy hasonló kifestőasztású farmotort vennék, csónakkal is, csak primát. Vavrik Román, Nógrádverőce.

Felélős szerkesztő és kiadó: KRAMER JENŐ Németszági szerkesztőnk: Doros Ferenc. Berlin W 15, Schaperstr. 22.

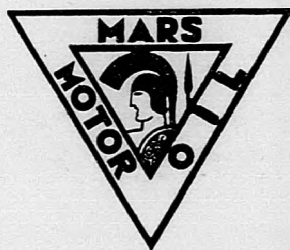
# MARS LOWCARBON

◆  
NEM KORMOZ

◆  
NEM FÜSTÖL

# MARS LOWCARBON OLAJJAL

motorja a legnagyobb hidegben is azonnal indul



Vezérképviselőt:

**GHILLANY MIKLÓS**  
II., CORVIN TÉR 5 (FŐ UCCA)

Már csak két új

# Sunbeam

van raktáron

# Siessen...!

KOPPÁNYI, DESSEWFFY-U. 47.

**HENGERCSISZOLÁSOK**  
hajtókar és főtengely  
GÖRGŐCSAPÁGYAK

speciális készítése, garantiális munka

# TÓTH JÓZSEF

VIII., Práter-utca 47. — Tel. 37-8-06

## JÓ, olcsó, mert saját készítményem!



Szavatolt vízmentes Bilgeri motorszirma, golyóerős varrás, „Water-proof” bőrből P 48'—

Si-cipő P 19

Korcsolya cipő P 18 50

„TURÁN”

SPORTCIPŐÜZEM

Podmaniczky ucca 49. TELEFON: 22-3-53.

**Ifj. Ternóczky János**



**Uj javítóműhelyünk megnyílt!**

**Legmodernebb service**

Eredeti **FIAT** alkatrészek  
raktára

**VI, Aréna=út 61**

Eladás: IV, Váci-utca 1-3

Telefonszám: 82-8-48