

40 FILL.

FEL MONTE-CARLÓBA!

IX. ÉVFOLYAM

1. SZÁM

1937. január 15.

6732

AutóMotor

23

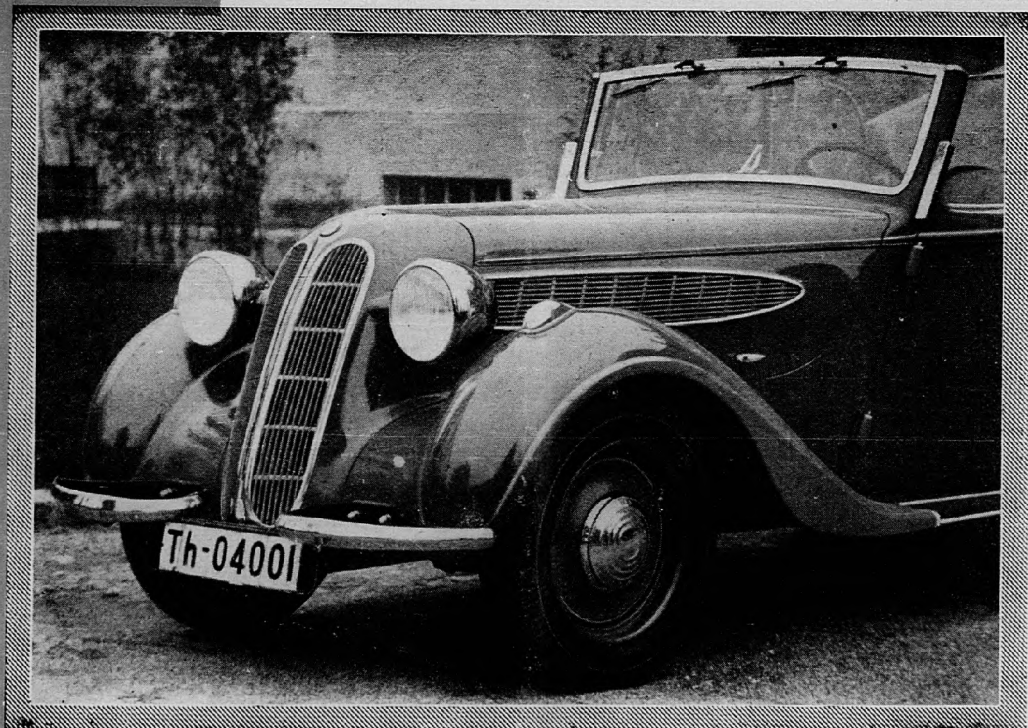


H 17.312



A LEGNAGYOBB PÉLDÁNYSZÁMÚ MAGYAR MOTORSPORTLAP

VEZÉRKÉPVISELET:
BUDAPEST VI,
LISZT FERENC-TÉR 11.
10-3-90.



MEGÉRKEZTEK...

A minap érkeztek meg Budapestre az első 1937-es típusú BMW automobilmek, melyek osztatlan feltűnést keltettek. A szenzációs konstrukciós megoldásokat elegáns, aerodinamikus vonalak egészítik ki: a BMW gyár ismét kitelt magáért!



„GUMBURIAN”

törvényesen védett

gummi ESŐKÖPENY

motorosok részére, igen erős,
fekete gummirozott szövetből,
különleges, jól bevált szabással

szabadalmazott
hátszellőző
berendezéssel

(magyar szabadalom 106.097 sz.)
mely a megizzadást kiküszöböli

Gyártja:

BURIAN ERNŐ

gummi kereskedelmi Rt. esőköpenygyára
a gumiköpenygyártás magyarországi megalapítója

BUDAPEST,
IX., Thaly Kálmán-
utca 18. Tel.: 1-441-66

ZÜNDAPP

1937 évi bombája

Zündapp 250 kcm uj típus

Zündapp 250 kcm uj típus

Zündapp 250 kcm uj típus

Zündapp 250 kcm uj típus

Vezérképviselet:

PAJORIMRE

VI., Jókai ucca 21.

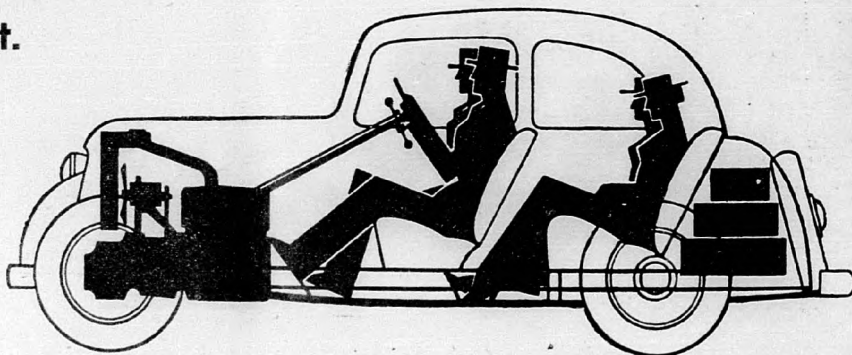
Az igényes közönség döntött:

ADLER

JUNIOR-TRUMPF 1 lit.

TRUMPF 1'7 lit.

Négyen utaznak kényelme-
sen kofferekkel a kocsiban.
Sokat gondolkoztak és sok
kocsit néztek meg, mielőtt
Adlerre esett a választásuk.
Más kocsi mellett nem is
dönthettek volna, hiszen az
Adler utolérhetetlen
gazdaságosságot, üzem-
biztonságot, kényel-
met és elevenséget biztosít



VEZÉRKÉPVISELET:

MÉRAY RT

Eladás: V., Dorottya ucca 1. szám. Telefon: 1-856-15
Service és javítóműhely: V., Zápolya ucca 15. szám. Telefonszám: 2-988-88

Előgyűjtás

A körkérdés olyan, mint a dunnába tett forró légly, akkor használatos, amikor ügymelegítésre alkalmasabb benedezés nélkül szükölködünk. Ha a szerkesztőségi kupaikturánás a volontörtől a hirdelési ügynökig (aki manapság kéren a legfontosabb személyiség a redakcióban) az ólódik sötét kapucnéer után sem tudott valamirevalót kiagyalni: akkor jön a Karácsonyi Körkérdés örökbeesü szenzációja.

Az egyik politikai napilap is a körkérdés megváltozt mentőörébe kapaszkodott, amikor jött a Szilveszter. Ujdoréd csupán az volt ebben a körkérdésben, hogy nem annak a nyílt szimvállására készítették az ügynevezett közélet ügynevezett jelesét, hogy a libának az elejét sütve, avagy a hátulját párolva fedvelük-e jobban, ellenkezőleg azt adták fel penzumul, hogy: Milyen reformokkal javítanák meg a magyar életet?

Mindenki nyilatkozott, aki az ügymire hajlamos. Kovácsaházy Vilmostól Krausz Simi-ig mindenki kötélnék állt. Közöttük régi barátunk Csathó Kálmán úr, az ügynevezett koszorús író.

Es Csathó Kálmán úr, a motorsportnak ez a fémjelzett és magyllászügi barátja, járszian, könnyed stílusban végzett a kérással. Nem érnütt — mint mások — súlyos kül- és belpolitikai, gazdasági, szociális és nemzeti szempontból fontos kérdéseket. A jeles rendező, jelesebb szimvűró és legjelesebb vagyjonfelügyelő úr ugyanis éppen különlegességükben hatékony módszerekkel kívánna megjavítani a magyar életet, többek között például elhiltaná a motorkerékpárt mindenkinék és a ruzst — az ötven éven felüli hölgyeknek. És hogy há legyen önmagához, illetve büntetőjogi meggyőződéséhez, ezúttal nem a szabadon puffogó motorost ítélné halálra — mint ezt nemrég cselekedte hanem a nyitott ablak mellett rádiózót.

Igen, sőt mélyen tisztelt Csathó Kálmán úr. Ne tiltson el senmit és ne ölessen le senkit. Műradjon meg színház rendezőnek, szinpadí írónak és nagy elhivatottságú vagyjonfelügyelőnek. Aszerint, hogy melyik foglalkozás jövedelmezőbb, vagy rejt terjedelmesebb erkölcsi babért. És hagyja békén a motorkerékpárt.

Ha meg az ötvenen felüli hölgyek rúzsán vagy nem rúzsán akar filozofálni, akkor döntse el ezt a problémát — odahaza. Családi körben. Ahol minden bizonynyal nem tulságosan kitörő lelkesedéssel vetnék tudomásul azt, hogy ruzsbeli jel-fogását különös tekintettel az ötvenéves dámálra szilveszteri körkérdés képesán pont a legnagyobb nyilvánosság előtt tartotta helyesnek kinyilvánítani.

Ugyan kinek nem volt még dolga hatóságokkal? Ki nem vette még ki részét a végtelen újításokból, melyek eredménye rendszerint nem más, mint az obligát „jőjjön a jövő héten!”

A motorsport nélkülözhetetlen kelléke: a motorkerékpár talán még sohasem volt olyan szoros kapcsolatban a hatóságokkal, mint manapság, amikor a legapróbb motorkerékpár alkatrész, a legkisebb külföldi fogas vagy csavar beszerzése nem csak költséget és fáradságot jelent, hanem hosszadalmas hatósági eljárással is kapcsolatos. A kereskedelemügyi minisztérium ma szinte napközi otthona lett a motorkereskedőknek, akik ma több időt töltenek a minisztériumban, mint a boltjukban.

Hogy a motorkerékpár mostohagyermek a hatóságok szemében, azt — sajnos — nemcsak a végtelen magasságokban felsőfólt úradó és társai bizonyítják.

Ilyen körülmények között keitős jelentőséggel bír, hogy a kereskedelemügyi minisztérium egyik jelentős szavú tisztviselője, Lukits Sándor dr. tükár nem ellensége, hanem barátja a motorosoknak. Ahol szorosban megkötött keze megen-

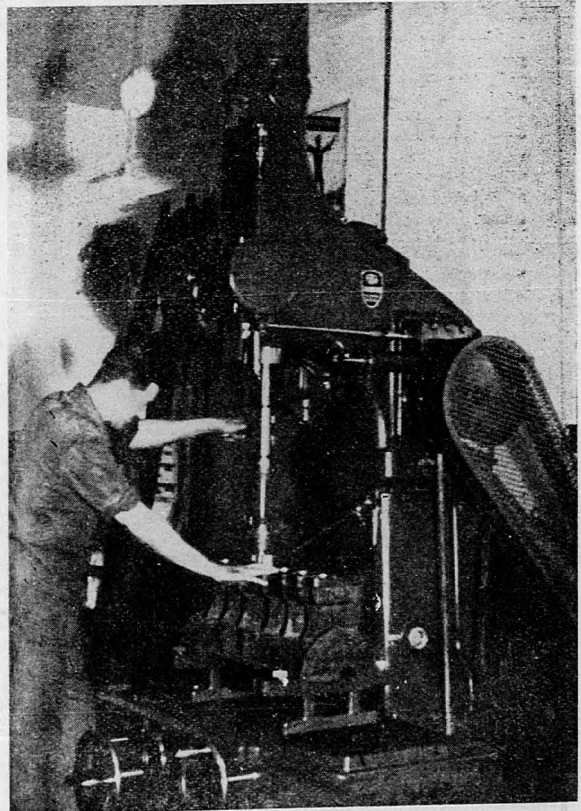
gedi, ott megtesz mindent, ami módjában van, és nagyrészt neki köszönhetjük; hogy a külföldi motorkerékpár nem ezorult ki egészen Magyarországról. Gyakran egyedül áll véleményével a kereskedelmi tárgyalások alkalmával, hogy feljogsát diadalra tudja vinni: azt az igazolja, ha igen kortá-
tolt számban is, de mégis lehet külföldi motorkerékpárt behozni az országba.

Dr. Lukits tükár régi motoros és mint régi motoros nagyon is meggyőzött van a motorkerékpár kereskedelmi, szociális, nemzetgazdasági és honvédelmi jelentőségével.

Ma, amikor olyan kevés barátja van a motorkerékpárnak, vigasztaló tudat, hogy ott, ahol erre a barátira a legnagyobb szükség van, a motorkerékpárnak, a motorsportnak igaz barátjától számolhatunk.

A karosszériások azt kérelmezik a hatóságoktól, hogy tiltás-
sák el a karosszált kocsi behozataltát és ezentul külföldi-
csak alvázak behozataltát engedélyezzék. Hogy a magyar karosszéria ára többszöröse a külföldinek: erre szerényen azt véleményezik a karosszériások, hogy akinek autóra telik, sok a pénze: fizessen.

A karosszériások akciója remélhetőleg nem vezet sikerre, ellenkező esetben az automobilizmus halálával kell számolnunk. Vagy talán ez a céljuk a karosszériásoknak?



Tökéletes hengerturást csakis masszív, hatalmas, speciális fúrógepel lehet elvégezni, csak az ilyen munka biztosít abszolút precizitást, tökéletes munkát. Képzünk a hengerturógepel legmodernebb típusát mutatja be, mely sok társával a Solymosy és Társa cég gépműhelyében dolgozik.

Nem baj, ha kiapadnak a nyersolajforrások — Megszületett

a legfrissebb SZENPOR MOTOR! műszakicsoda, a

A motorkonstruktőrök nemcsak azon dolgoznak, hogy minél tökéletesebb motorokat valósítsanak tetbe, hanem egyúttal az *üzemköltségeket* is igyekeznek *leszorítani*. Minél olcsóbb üzemanyagot: régi nagyon ez a jelszó és ennek köszönhetőe megszületését a nyersolajmotor, mely *drága* benzín helyett *olcsó* nyersolajat fogyaszt. A nyersolajmotor az utóbbi években hihetetlen fejlődésen ment át, a nemrég még csak stabil erőforrásként használt nehéz, otromba, lassú fordulatszámú Diesel-motor könnyű lett, *túraszáma*, teljesítménye emelkedett, úgyhogy ma már nemcsak teher- és személyautóknak lett az erőforrása, hanem feltaláljuk a repülőgépen is.

Rudolf Diesel, a nyersolajmotor feltalálója foglalkozott elsőnek azzal a gondolattal, hogy olyan motort teremtsen meg, mely még a *nyersolajnál is olcsóbb üzemanyaggal* működik és részletesen kifejtette, hogy semmiféle komoly műszaki akadály nem áll az olyan motor megkonstruálásának, mely benzín vagy nyersolaj helyett *közönséges szén*et fogyaszt.

Diesel álma, a *közönséges szén*et fogyasztó *belső elégsű motor*: megszületett, az egyik német gyár, az elbingeri F. Schichau G. m. b. H. művek kísérleti műhelyében három olyan motor szalad megszakítás nélkül immár másfél ezer órája, melynek üzemanyaga: szénpor.

A szénpor-motor működése lényegileg azonos a benzínmotor munkájával. Vagy *sűrített levegővel* fújtatják be a robbanótérbe a finoman megőrt szénport, mely a nagy, 30—35 atmoszférás kompressziónyomás következtében magától meggyullad, vagy pedig külön kis kamarában képződik a levegővel kevert szénpor-felhő, melyet villamos szikra gyújt meg. A *sűrített levegős típus* adagoló szelepe — melyet rajzban is bemutatunk — szénportartányból áll, melynek alsó tölérszerű zsákjából *golyósvégű rúd* préseli be a robbanótérbe a szükséges szénporadagot, ugyanakkor az oldalt elhelyezett *levegőzelep* rendkívül *magasnyomású* levegőt présel a robbanótérbe, a szénpor és a *sűrített levegő szénporokóddal* egyesül. A szelep vezérlését szabályos vezérműbűtyökkel kapja, a felső hímában keresztül.

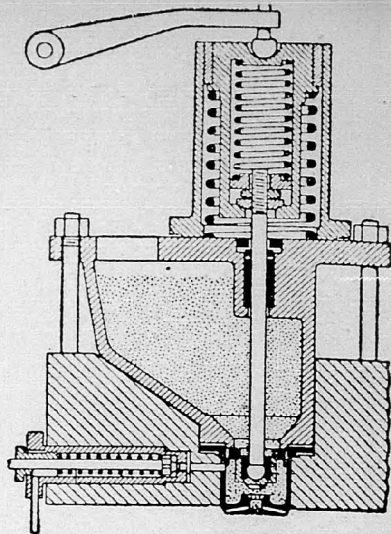
A *gyertyás kivitel* olcsóbb, egyszerűbb és magasabb fordulatszámot en-

ged meg. Ennél a megoldásnál a robbanótér felső része *vastagfalú csöbe*, pót robbanótérbe torkollik, ebbe a csöbe adagolja a speciális szelep az egy-egy robbanáshoz szükséges szénporadagot, melyet a kompressziótem felső holt-pontja pillanatában a benzínmotor gyújtógyertyájához igen hasonló szerkezet gyújt meg.

A szénpormotor forradalmi jelentősége szinte *líhetetlen takarékságában* rejlik, elég összevetni a benzín különként 60 filléres árát a szénpor különként alig 6 filléres árával. A szénpor-motornal kísérletező német gyár pontos adatai szerint a szénpormotor óralóerőre számított üzemanyagköltsége a *nyersolajmotor üzemköltségének alig 30%-a!*

A szénpormotor megteremtése évek szorgos munkájának eredménye. A legnehezebb kérdés volt az *alkalmas szénpor* fellelni, mert csakis olyan minőségű lehet felhasználni, mely igen csekély hamuképződéssel ég el. Ha a szénpor ugyanis több hamut hagy hátra, úgy a motor igen rövid idő alatt annyira elpiszkolódna, hogy *üzemben tartani* nem lehetne, ugyanakkor a hengerben felgyűlt hamu igen hamar kiköptetné a hengert dugattyút és a gyűrűket. A rendelkezésre álló szének közül egyedül a *porosz anthracit*, a magas kalóriájú fekete szén vált be, melynek hamuszáma a barnaszén 327-es egységéhez képest alig 149. Különleges eljárásokkal — melyek az I. G. Farben laboratóriumaiban születtek meg — sikerült a porosz szénből olyan port készíteni, melynek *hamuszáma alig 0,7*, tehát gyakorlatilag majdnem hamuképződés nélkül ég el. A szén hamumentesítése beszerzési árának alig 30%-ára rug, tehát igen csekély mértékben növeli az *üzemköltségeket*, mert hiszen egy mázsa porosz szén ára alig éri el a három márkát.

A kísérletek alkalmával kiünt, hogy *középső* helyett *jászépső* is lehet használni, ami azért bír jelentőséggel, mert olyan országok részére is lehetségessé teszi a szénpor-motorok *üzembentartását*, melyek *anthracittal* nem rendelkeznek. Félreértesek elkerülése céljából itt meg kell jegyznünk, hogy a német szénpor-motornak semmi közösínesen az olasz Ferraguti-féle faszén-motornal, mely nem szénport éget el közvetlenül a robbanótérben, hanem *ge-*



A szénpor motor felke: az adagolózelep. (Magyarazat az első hasab végen.)

nyáriórán jászépsől gáz fejlesz, tehát lényegében nem új, hanem csak tökéletesített alakja a régen ismert szivőgáz-motornak.

A szénpor-motor mai alakjában — sajnos — csak *alacsony fordulatszám*mal pörög, ami ma lehetetlenné teszi azt, hogy mint *autobilmotor* nyervejen *polgárjogot*. Szorgos kísérletek folytak ebben az irányban és amíg néhány hónap előtt *percenként 400* táru volt a maximum, addig ma már elérték az *ezres fordulatot*. Minden remény megvan arra, hogy rövidesen sikerül a por-motor *fordulatszámát* éppen olyan mértékben emelni, mint a nyersolaj-motorté, mely nemrég még csak mint *stabilmotor* volt használható, ma pedig nemcsak *repülőgépet* hajt, hanem az amerikai *Cummings* és az angol *Eyston* versenykocsijába építve, *túlhaladta* az óránként 200 kilométeres sebességet is. A fordulatszám emelése a *por-szelep tökéletesítésétől* függ, elvi akadály nem sincsen, legfeljebb *gyakorlati*, melyet hosszas kísérletezés árán meg lehet oldani.

A szénpor-motor — mely néhány év múlva éppen olyan *közönséges* lesz, mint ma a benzínmotor — újabb lépés a régi probléma, a robbanóanyagokkal működő motorok megoldása felé. A robbanóanyagokban rejlő hatalmas *energiamentiség*ek a benzín-, nyersolaj-, szénporüzemhez képest szinte *elenyézően alacsony* *üzemköltségeket* igényel. Egészen bizonyos, hogy ennek a kérdésnek *gyakorlati megoldása* lesz a konstruktőrök legközelebbi lépése.

A jövő század autósá nem fog hatalmas tartányt szerelni gépére, melyben benzint, nyersolajat vagy szénport tart, hanem kis pohárnyi edényben viszi magával azt a robbanóanyag-mennyiséget, mely *sokszáz kilométerre* lesz elegendő. Ha ugyan addig fel nem fedezik a villamos energia vezeték nélküli továbbítását, vagy talán éppen a *koszmikus sugarak*, vagy a *légköri elektromosság* energiáját állítják be a jövő század autósának szolgálatába.

Az elmúlt huszonöt esztendő műszaki téren annyi meglepetéssel szolgált, hogy nincsen olyan ma még *lázálomnak* tűnő fantazmagória, melyre azt *merőnk* mondani, hogy nem valósul meg sohasem.

Licsájer János budapesti autógyártó és javítóüzeme

Specialista
az autógyártás
gyártásában

Telefon:
1-463-51

Budapest,
VIII. Thék
Endre u. 14.

Telefon:
1-463-51

Mindentéle gyártmányu kocsklhoz kész rugók raktáron



Téli olajok..

AEROSHELL
SINGLE SHELL · DOUBLE SHELL



Ketten

Jeta: Bicó Jenő

(Gáz elmélyedve ül az egyik kávéházi asztalnál és az egyik Motor legfrissebb számát böngészi.)

PINCER: Alászolgája Gáz úr... Parancsol?

GÁZ: Hozzon egy fehér kávé.

PINCER: Simán parancsolja?

GÁZ: Felőlem össze is gyűrheti. (tovább olvas).

RAGYAI: (bejön a kávéháza, meglátja Gázt és odalép hozzá) Szolgája Gáz úr... Mít olvas?

GÁZ: Szaklapot! Autót akarok venni a feleségemnek.

RAGYAI: (leül) Ne meséljen... Milyet?

GÁZ: Egész kicsit... Mondjuk egy literest.

RAGYAI: Megőrült, hogy fér be a felesége egy liter autóba?

GÁZ: Nem az autó egy literes. A cylinder.

RAGYAI: Mióta mérik a cilindert literre? És különben is egy literes cylinder onagyságának a feje bubjára sem megy rá!

GÁZ: Maga őrlött, a cylinder a motorban van, anélkül nem száll a kocs!

RAGYAI: Tudja mit, nekem van egy öreg cylinderem... minimum öt literes. Képzelve avval, hogy fog futni az az autó.

GÁZ: De Ragyám. Maga nem tudja mi is az a cylinder! Azt magyarul úgy hívják, hogy...

RAGYAI: Tudom, köcsög kalap!

GÁZ: Nem. Hemgereknek hívják és

benne robban a benzín!

RAGYAI: Na ja, ha maga benzinnel pucolja a cylinderét, akkor persze, hogy felrobban.

GÁZ: (dühös) Elég. Ha maga olyan kicsiny lenne, mint amilyen hülye, kompresszoros cylinderben szaladgálna a nachkaszi alatt! (Tovább olvas.) Mondja csak Ragyai úr... Maga jobban ismeri a nők izlését. Nyitott sportkocsit vegyek a feleségemnek, vagy csukható kombinét?

RAGYAI: Szerintem vegyen neki egy fél tucat szép kombinét és maga is olcsóbban jön ki.

GÁZ: Miért? A kombiné drágább, viszont megvan az előnye a sport felett, hogy ha szép idő van a feleségem kinyithatja.

RAGYAI: Onagysága szép időben kinyitja a kombinét?... Juj, minek?

GÁZ: Hát, hogy besüssön a nap, hogy átjárhassa a levegő!

RAGYAI: Furcsa guszus...

GÁZ: Esőben pedig becukhatja a kombinét.

RAGYAI: Minek?

GÁZ: Hogy meg ne ázzon! Azért is szeretnek kombinét venni, mert a sportba csak ketten férünk bele, a kombinéba pedig vendégeket is hívhatunk!

RAGYAI: A felesége kombinéjába? Vendégeket akar hívni?

GÁZ: Mít csodálkozik? Négyen kényelmesen elférünk benne!

RAGYAI: Minek egy nőnek egy ilyen bő kombiné? Az én feleségemé olyan szűk, hogy egyedül is alig fér már el benne!

GÁZ: Juj, most veszem észre, hogy maga női alsóneműről beszél, én meg autóról. A pisze Zunterstein kínált is egyet eladásra!

RAGYAI: Milyet?

GÁZ: Kis Fiát!

RAGYAI: Juj, a kis fiát akarja eladni a Zunterstein? És maga megveszi azt a randa kölöt? (ordít) En a FIÁT-ról beszéllek! Alig egy éves és eddig ötezer kilométert futott!

RAGYAI: Na ne vicceljen! Tegnap is láttam a Zuntersteinné ölében,

GÁZ: Micsodát?

RAGYAI: A Mörickát!

GÁZ: Miféle Mörickát?

RAGYAI: A Zuntersteinné kisfiát!

GÁZ: Maga szerencsétlen. Hány-szor mondjam, hogy nem a Zuntersteinné kisfiáról van szó. Kis Fiát. FIÁÁÁAT!!!

RAGYAI: Az egy márka.

RAGYAI: Egy komplett kocsitert nem is drága!

GÁZ: (hajót tépi) Maga nem tudja mit jelent a márka? Az nem pénz!

RAGYAI: Egy komplett kocsitert nem is pénz!

GÁZ: Maga a német márkára gondol? Ez nem az, ez egy olasz márka!

RAGYAI: Olyan nincs is, olasz lira az van!

GÁZ: Nem érti?

RAGYAI: Mindent értek. (diadalmasan) A Zunterstein egy márkaért el akar adni magának egy olasz kisfiút, aki cylinderben szaladgál. (Büszkén) Na, ugye milyen fejlem van!

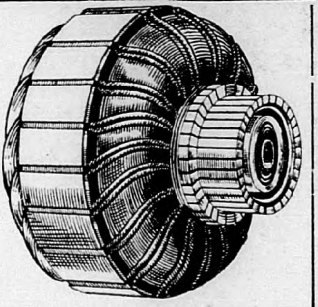
GÁZ: Vízfeje! De én nem magyarázok tovább. Maga a sírba vizzi az embert!

RAGYAI: Dehogy viszem. Maga minden csak oda egyedül!



Hóban, fagyban és ködben az autó villamos berendezése fokozottabban és huzamosabban van igénybe véve. A normális használaton kívül a fényszórók, a kód és kanyarlámpa, a szélvédőtörlő és melegítő mind-mind az accumulator áramát fogyasztják. A téli időkbén az elektromos berendezés fokozottabb ellenőrzése szükséges.

Végeztesse ezt a munkát szakemberrel az

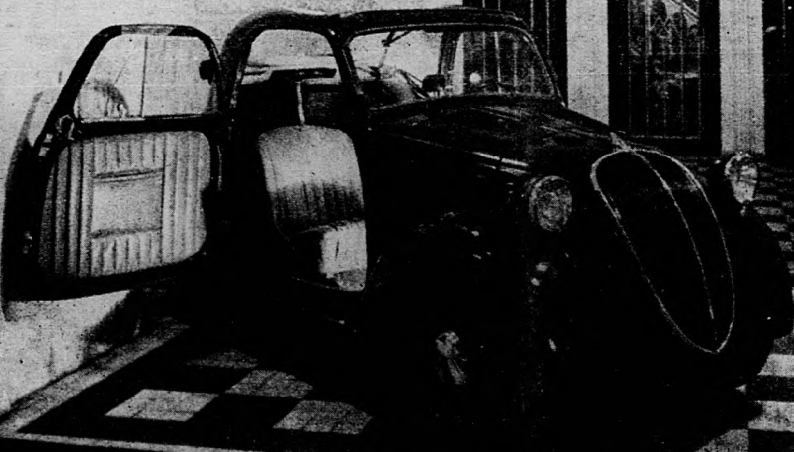
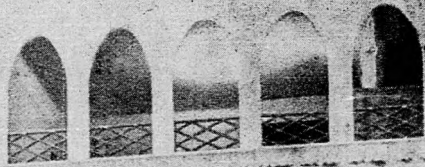


„ION“
elektromos szervicénél.
Díjmentes felülvizsgálat! Accumulátor csere-
akció, dinamó-, indítómotor-, mágnesjavítás!

„ION“ ALTENBACH FERENC
accumulátor és gépüzem

Budapest, VI. Ó ucca 46 Telefon: 1-180-11

FIAT



Fűtött autó ?

Igen? – a Bosch melegvíz fűtőtesttel

Régi probléma az automobil fűtése, kellemes meleg az autó belsejében a legnagyobb hidegben is. Mert van-e vajjon annál kellemesebb érzés, mint kényelmesen és melegen ülni a limuzinban, amikor kint mínusz tízfokos a hőmérséklet és hóvihár dühöng. A konstruktörök kivétel nélkül benzines, petróleumos, sőt villamos kályhákkal kísérleteztek, az égővel szerelt fűtőtestek azonban kellemetlen szagúak, a villamos kályhák óriási áramfogyasztásuk miatt nem tudtak polgárjogot nyerni.

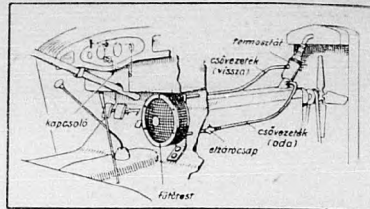
Bosch ideálisan oldotta meg az autó fűtés problémáját: egyszerűen a hűtővízben lévő meleget használja fel arra, hogy a kocsis belsejét temperálja. Amilyen zseniális ez az ötlet, olyan egyszerű a műszaki megvalósítása.

A hűtővíz vezetékébe két vékony cső torkollik, az egyik a meleg víz oda, a másik a visszaszállítására szolgál. A

két cső kisméretű radiátorba torkollik, ennek megoldása ugyanaz, mint a szabványos hűtő. A radiátor mögött kisfogyasztású villamos ventilátor rejtőzik, mely levegőt fúj át a radiátoron és meleg levegőárammal öblíti a karosszéria minden zugát.

A motor üzemi hőmérséklete 70–80 fok, a forró hűtővíz tehát bőven elegendő hőmennyiséget tud átadni a karosszéria belsejébe, melyet így függetlenül a külső hőmérséklettől kellemes melegen tart.

A Bosch autófűtés felszerelése igen egyszerű, a radiátort tetszőleges helyre szerelhetjük, akár a lábdeszkára, úgy van méretezve, hogy óriási hőtermelő képessége mellett igen kicsiny, tehát helyet alig foglal el. Kisfogyasztású ventilátorát az akkumulátortelep táplálja, a kis fogyasztás miatt nem terheli az akkut. A fűtőképesség szabályozha-

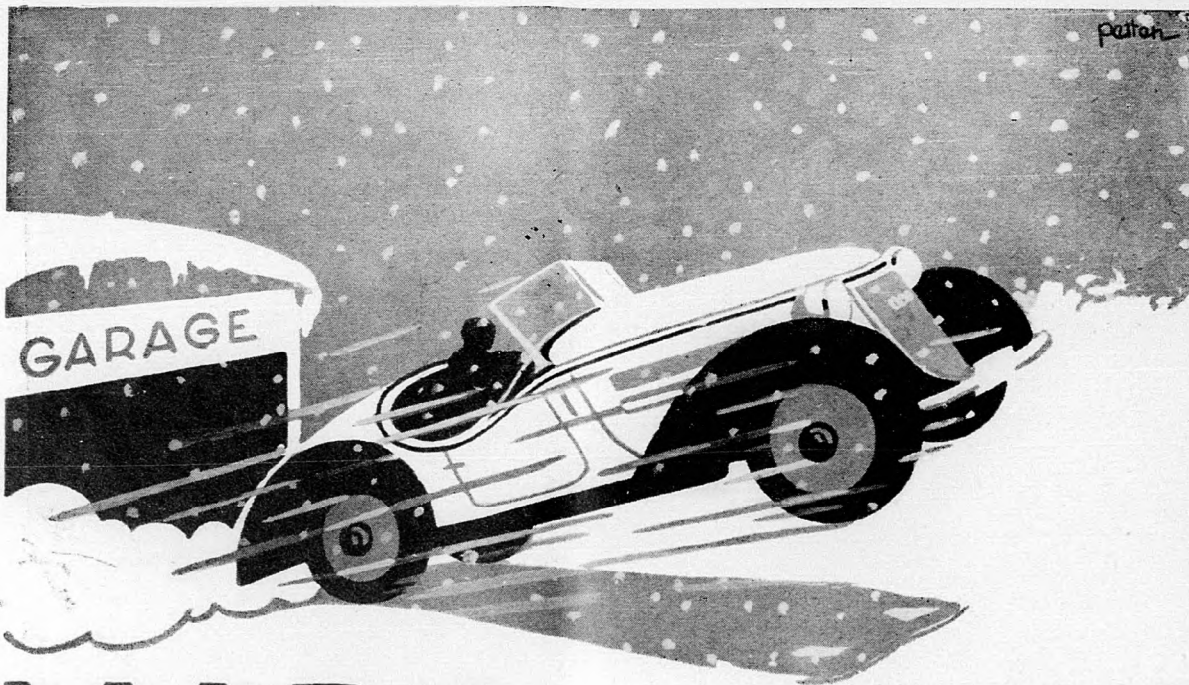


A Bosch autó-fűtőtestnek nemcsak megoldása egyszerű, hanem felszerelése is. A rajzon jól látjuk a meleg és a hideg vizet vezető csöveket és a kisméretű, ventilátorral ellátott radiátort.

tó, a ventilátort alacsony és magas fordulatszámmal járathatjuk egyszerű kapcsolókar állításával, a kocsis belsei hőmérsékletét tetszőszerint szabhatjuk meg.

A Bosch fűtőtest azonban nemcsak télen használható. Nyáron egyszerűen elfordítjuk a melegvíz vezeték csapját, a ventilátor kellemesen hűvös légáramlatot teremt a kocsis belsejében.

TÉLEN...



MARS OIL LOWCARBON

VEZÉRKÉPVISELET: **GHILLÁNY MIKLÓS** BUDAPEST II. CORVIN-TÉR 5.

Motoros barátom!

Hallott már cöla hogy? —

—ha az esőzés pocsolyákat, mi-
niatür tavacszkákat varázsol az or-
szágútra, úgy vagy kerüljük ki a ta-
vacszkákat, ha lehet, vagy pedig ha ez
lehetetlen, úgy kapcsoljunk vissza el-
sőre és nagy túrában pörgetve a mo-
tort, evickéljünk át, persze, a kupp-
lungot csúsztaassuk. Akármilyen mély
a tócsa, nem áll le a motorunk még
akkor sem, ha tulzott adagnyi vizet is
kapott.

— a légmentesen tokozott mágnes
hamar defektes lesz. A megszakító
szikrája salétromsavas gőzöket ter-
mel, ezek a gőzök hamar megtámadják
a megszakító szerkezetének fémrészeit.
Ha tehát ősszel tokozzuk nedvesség el-
len a mágnes: mindig gondoskodjunk
arról, hogy a mágnes „lélegzethez”
jusson.

— erősen sáros-agyagos úton a pa-
rallel bordázott első pneu éppen úgy
csúszik, mintha teljesen simára úgy
kopott volna. A borda köze megtelik
ugyanis sárral. A párhuzamosan bor-
dázott gumi nagyon jól megfelel ver-
senycélokra, de nincsen semmi keresni-
valója a mindennapi motoros gépén.

— a felső-kenőolaj nem divat és nem
blöff. Kifizetődik a használata, mert
a hengert, dugattyút, a szelepvezeté-
keket stb., erősen kíméli és késlelteti a
kopásukat. Legjobbak a speciális fel-
ső-kenőolajok, ha nincsen ilyesmire
pénzünk: megteszi a közönséges mo-
torolaj is, melyből körülbelül egy ké-
véskanállal tölthetünk 2—3 liter be-
nzinhez vagy motalkóhoz.

— gépünk dukkózásának nagyon jót
tesz, ha itt-ott közönséges híg vazelin-
olajba áztatott ronggyal dörzsöljük le
és utána szárazra töröljük. Legjobb a
vazelinolajat a rovarirtásra használt
feeskendőpumpával felszórni a gépre,
így egyenesen réteget kapunk és az
olaj a rejtett helyekre is odaér, konzerv-
ból és megakadályozza a rozsdá-
sodást.

— sokkal jobban és kényelmesebben
ragaszthatjuk meg odahaza a defektes
tömlőt, mint kint az országúton. Vi-
gyünk tehát magunkkal turára mindig
tartaléktömlőt, annál is inkább, mert
kaphatunk olyan defektet is, mely
ronggyá szakítja a tömlőt. Amikor két
dobozra való Shaler-folttal sem tud-
juk újra üzemképesé tenni a gépet.

— sok benzinkút-kezelő úgy szerzi
meg az alaptökét a családi házra,
hogy habosan méri ki a motor éltető
nedűjét. Egyszerűen gyorsan noszo-
gatja a pumpáját és máris habzik a
motalkó. Ha ilyesmit észlelünk, úgy
szólituk fel a derék csapatot, hogy mi-
előtt az üzemanyag elérné a kútba
épített üvegkőcsőg tetejét, tartson lé-
legzetnyi időt, hogy a hab felszálljon.
Pontos kísérletek mutatták ki, hogy
amíg a habmentes öt liter esetleg tény-
leg öt liter, addig habosan néha 2—3
decivel kapunk kevesebbet.

— legalább félévenként szereljük
vagy szereltessük szét a fékcsínket. A
fékdobba ugyanis sok por és szemét
kerül, ami bár nem csökkenti a fék
hatékonyságát, mégis segít idő előtt
elkoptatni a fékbetétet.



CORDATIC

Rosemeyer (Auto Union)

volt a délafrikai GP hőse

Az East London melletti 19 km-es
pompás Prince George Circuit-en le-
futásra kerülő délafrikai autó GP egész
szokatlan érdeklődés jegyében zajlott le.
Az érdeklődés éle természetesen a két
Autó Union exponens Rosemeyer és
Delius startjának szólt. Rosemeyer, fe-
lesége Elly Beinhorn a jeles hölgypilóta
sportgépén repült le Délafrikába. A
verseny hendikep verseny formájában
került lefutásra, az előnyöket természe-
tesen Rosemeyer adta de az ismert
Brooklands-hendikeper Ebblewhite az
előnyök kiosztásánál nemcsakúpan moto-

rikus szempotokat mérlegelt, hanem fi-
gyelembe vette a versenyzők vezetői ké-
pességét is. „Ebbly” mindenesetre kissé
elkalkulálta magát, mert Rosemeyer
hiába futott 181.8 km: átlagú körrekor-
dot és 161.6 km. átlagos útvonalrekor-
dot a 340 km-es távra több mint 28
perc előnnyel indított Era-vezető angol
Fairfieldet aki 152.8 km-es átlagot ért
el, nem tudta behozni. A 2 perc előny-
nyel indult Delius feladta a versenyt.
Rosemeyer a verseny hőse nagyszerű
rekordját Bosch-gyertyákkal, Bosch gyuj-
tással, Continental gumikkal állította fel.

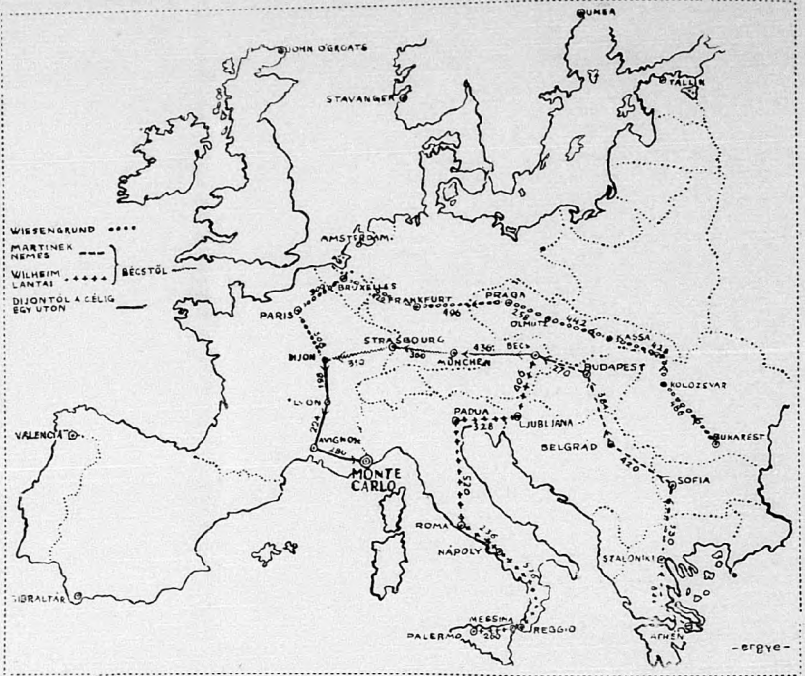
Négy magyar pár a Rallye Monte Carlo-n!

Megismétlődik a tavalyi siker?

A lavinát *Martinek* István indította el. Tudjuk jól, hogy ha az örök hóval fedett hegyek ormán az egyik madárka kiejti csőréből a magot, az le hull, megindít kétporszemnyi havat, a porszem dagad, dagad. És néhány perc múltán menydörögve, pusztítva vágtat lefelé a lavina mindent elsöpör. Nos, a könnyelmű madárka szerepét ezúttal *Martinek* Pista játszotta, aki beelőztotta a magyar versenyzőgárdába a *Rallye Montecarlo* pusztító vírusát olyan eredményességgel, hogy ma már bátran beszélhetünk montecarlói járványról. Mely betegséget egyszerre négy magyar versenyző-pár is megkapta.

Pedig ez a *Rallye Monte Carlo* nem is olyan egyszerű dolog. Hasonló „tünetekkel” már a középkorban találkoztunk, akkor azonban még nem csilagturánának hívták, hanem röviden spanyol inkvizíciónak. És megbízható kutforrások szerint a boszorkánymesterek, eretnekek és egyéb destruktív alanyok helyzete könnyebb volt, mert legfeljebb *hafélnapig* bírták a kínzást. A mai *Rallye*, helyesebben inkvizíció viszont közel *négy napig* tart, tehát kiadósabb.

Vágtatni közel négy napon át éjjel-nappal, úttalan-utakon... Szurokfekete éjszakában... Lapátolni a havat... Kaparni a szélvédőről a jégpáncélt... Küzdeni a leragadó szemhéjjak pokoli kísértésével... Koreszolyáni jeges kapaszkodókon... Tágult pupillákkal vigyázni éjszaka-éjszaka után a fényes szor vakító nyalábját... Harcolni a köddel, az elemekkel, ismeretlen tereppel... És negyednap holtrafáradtan befutni a felzárslózott montecarlói célba, esetleg valami kis balkáni fészektől órájárásnyira behavazva várni a jószínen csét...



Minden ut — Monte Carlo-ba vezet.

Az idei Rallye-n — mely január végén kezdődik és meynek mezőnye január utolsó napjának délelőttjén fut be a montecarlói célba — *131 az indulók száma*. Európa kilenc városából indul a mezőny, hogy az előirt 40; az utolsó 1000 kilométeren még magasabb átlaggal érje el az igérenek földjét: Montecarlót. És esetleg ott szerepeljen a győztesek és helyezettek között akiknek márkat nem kevesebb mint 120.000, sajnos devalvált francia frank üti. A győzelem és helyezés kérdése a pontszámától függ; a pontszám szabadon választható starthely távolságából, az átlag pontos betartásából, az útvonal állapotából és a végző ügységési próbán elért eredményből adódik.

Armig tavaly Athén volt a legnagyobb pontszámú starthely 506 egységgel, addig az idén hat starthely áll a vezető helyen 500—500 ponttal: Athén, Umea, Tajin; Palermo; Stavanger és Bukarest van az élen 500 ponttal, a John O'Grouts-i, amsterdami, gibraltári és valenciai start kevesebb pontot jelent. A politikai helyzet miatt azonban az ibériai félszigetről senki sem indulhat, a gibraltári és valenciai start csak papíron szerepel, innen ugyanis legfeljebb tankkal lehetne elindulni, átjutni a határon, illetve a vörösök és mörök frontján azonban így sem.

A tavalyi *Kozma-Martinek*-féle magyar siker felvillanyozta a magyar autóversenyzőket és hónapokkal ezelőtt kezdetét vette az újfajta társasjáték, Titkos és nyilvános megbeszélések folytak Mindenki tárgyalni mindenkiel és mindenki — ellen. Kialakultak a párok *Martinek* Nemesel, *Martinek* Nemes nélkül, *Martinek* *Martinek*kel és *Martinek* *Martinek* nélkül... Minden nap meghozza a maga rövidéletű szenzációját, két párt körvonalal jegecseddtek ki: akik terveztek és akik furtaq, az utóbbiak határozott többségben voltak.

Mire az előkészítő viharok elülttek, kilenc név maradt a porondon, illetve négy és fél pár: *Wiesengrund-Kovács* (DKW) *Nemes-Berger* (Fiat 500), *Martinek-Miszter X* (Fiat 500), *Wilhelm-Böszörményi* (Fiat 1500) és *Lantai* (Bugatti).

Most, miután az előzményeket megvilágítottuk, halljuk mit tudnak mondani a *Rallye* magyar résztvevői.

Martinek — hallgat. Mintha csak hatáson szervóféket szerelt volna egyébként tekintélyes fordulatszámú hangszálaira, az arcán azonban meglátszóit, hogy hatalmas küzdelmet viv távbeszélő ösztönei ellen.

— Majd január 30-án — ennyit

Ha megfázik autója

többe kerül, mintha maga hül meg...

KATALYT

a tiszta, célszerű és olcsó fűtőkészülék

Nélkülözhetetlen motormelegítő

Ideális lábmelegítő

Sürgőncím: Szilárdpneu



Különlegesen megerősített

HARDENED hóláncok

kéregedezéses keresztláncokkal. Havon, jégen egyaránt elpusztíthatatlanok

Az újrendszerű, ellenőrzőlámpás

DEFROSTER szélvédőmelegítő

faqyban, hóban, ólmos esőben szabad látást biztosít

Minden téli cikk legolcsóbb áron

SZILÁRD BÉLÁ-nál
Budapest, VI., Nagymező-utca 15. Telefon: *1-253-36.

mond csupán — szívesen állok rendelkezésre!

Utasáról nem hajlandó beszélni, és csak annyit nyomozunk ki, hogy vezetőtársa már 300.000 kilométert vezetett életében, öt kocsi nyüzött el és a magán-életében orvos. Hogy miért nem beszél *Martinek* az utasáról? Megtanulta, hogy jobb nem beszélni, mert hiszen az ugynevezett ellengő ezúttal hat szellentyűből is áramlik.

— Tízéves motoros multam van, az utolsó két év alatt 130.000 kilométert tettem meg — mondja Nemes az 1936. évi 1100-as turakocsibajnok — ez lesz az első komoly versenyem.

— Mi van a *Martinek*-féle társulással?

— Nem tudunk megegyezni és barát-ságosan (?) szétváltunk. *Berger Gyuri* lesz az utasom, aki olyan kaja-kos gyerek hogy a *Fiat* 500-at talán egymaga emeli meg. Aztán jól beszél németül és franciául, jól angolul is. Nem ijed meg semmitől egyszer verseny előtt kellett gyorsan gyertyát cserélnie és csupasz tenyeréről egészen leégett a bőr, amint a forró gyertyával bajlódott, mert nem volt keztyűje. Azt hiszem ezután bátran remélhetem, hogy a montekarlói nehézségek-től sem fog sokkot kapni.

— A kis *Fiat* 500?

— Használtam vettem, futott már vagy tízezeret. Amint átvettem, minden megpróbáltam vele, hogy valami gyenge pontjára hibázzak rá. Nem sikerült. Ez a kis alig féltonnás autóska nem játékszer, hanem komoly; nagyon komoly autó. Hogy győzünk-e? — mondja maga elé — muszáj végigmenni, mert irtó „sóher” vagyok.

Wilhelm Sanyi a KMAC társalgójában foglalta össze mondanivalóját:

— Sajnos az *efajta* nagy anyagi hátteret követelő versenyt képtelen vagyok magam finánszírozni. Kénytelen voltam tehát társulni utasommal *Böszörményi Istvánnal*. Társam egészen szabályszerű írásbeli szerződést íratott alá velem, könnyű neki, mert ügyvéd a papája — humorizált — de nehogy ezt panasznak vegyék. *Pista* nagyon jó barátom. Bár a szükséges pénz még mindig nincs együtt.

— A *Fiat* 1500-on már elvégezték a szükséges utolsó simításokat, felkészültünk a leghetetelebb akadályra is. Nem akarok nagy fiu lenni. Csak szépen a fal mellett — monologizál — így volt 1931-ben is, amikor 107 kocsi előtt megnyertem a *Gibraltár* Budapest versenyt. Nyolcvannegyet órát vezettem egyedül, de nem hagytam magam eltaposni. Ha nem lesz különösebb pechem, úgy remélem, aogy most is első leszek.

Wiesengrund Ferivel a *DKW* képviselőjénél beszélünk, ahol amióta leadta nevezését a montekarlóra — mindennapos vendég. Kocsija pompásan elő van készítve; csak éppen orronnyomta az egyik próbat alkalmával az egyik szembejövő szabálytalanul haladó teherautó. Most folyik a tanácskozás és kérdéses, hogy elkészül-e időre a gép.

— A „pofonütött” kocsimtól elteltintve mindennel elkészültem és itt köszönöm meg a *DKW* képviselőnek a dicsőítő levelet, mellyel indulásomat lehetővé tette. *Kovács Emil* az utastársam. „Emmát” nem kell bemutatnom. Sokban volt segítségemre ami azért is fontos volt mert hát a versenyzés mellett mellékfog-

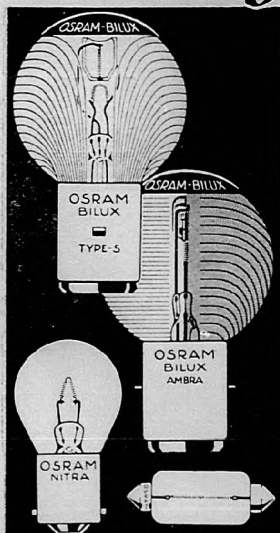
lakozásom is van. Csak legyek készen a kocsimval...

Mire ezek a sorok napvilágot látnak, a magyarok már ott vannak Athénben, Bukarestben és Palermóban. És ha kedvezőbbre fordul az időjárás, hát minden valószínűség szerint ott lesznek Montekarlóban is. Amit mindenki szívből kíván... — *ergyé* —

A Majláth-cég kapta meg a BMW autók képviselőjét.

Az autósaknának az utóbbi években legtöbbet kommentált kérdésére adta meg a feletet az *Ujév*. Tudvalevő, hogy a *BMW* gyár a *Bárdi* cégnek már hónapokkal ezelőtt felmondta a képviselői megállapodást, mert nem akarta gyártmányai képviselőt egyazon ár-kategóriába eső konkurens márkával egykézben hagyni. A *BMW* képviselőt amely ma kétségtelenül egyik legjobb, legkurrensabb autóképviselőnek számít, valóságos versenyfutást rendeztek az érdeklődők. Heteken át teljes bizonytalanság uralkodott a gyár döntését illetően, míg végre január 1-én nyilvánosságra hozták, hogy a *BMW* gyár a *Majláth Mihály* cégre bízta autógyártmányainak magyarországi képviselőt. A képviselői birtokában a *Majláth* cég megvásárolta a *Lehel*-u. 3. sz. alatti ingatlant, mely a *Lehel*, *Bulesu* és *Tüzér* utcák közötti sarokkomplexumot foglalja el. A cég itt építi fel központi telepét és április folyamán átköltözik új üzemébe. A cég a minap kapta meg az 1937-es *BMW* kocsi első szállítványát, az új típusokat lapunk más helyén kimerítően ismertetjük.

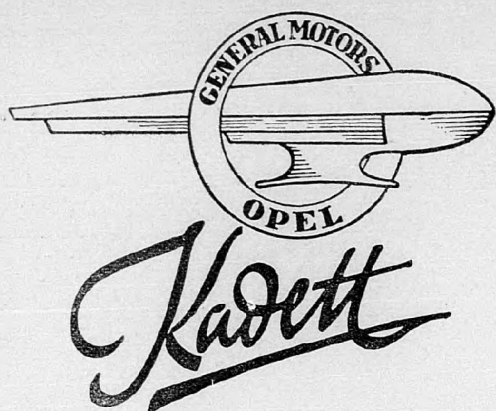
Világítási szaktanács autóvezetőknek!



Gondolj biztonságodra és kényelmedre! Használj Osram autólámpákat; a fényszórókba Osram-Bilux-lámpákat és minden más lámpahelyre a jól bevált és bármely autó részére kapható Osram-lámpákat.

OSRAM

Jobb világításnál jobban látsz



**Nemzetközi Gép-
kereskedelmi R.T.
Vörösmarty-tér 4. *Telefon: 18-30-88**

4 hengeres, 1 l literes motor,
áramvonalas, acéllemez-
karosszéria,
huzatmentes szellőztetés,
szinkron-rugózás,
hidraulikus fékek,
szilánkmentes üvegek

Kényelmes, tágas hely
négy személy számára

Egyszóval:

**1937 autója
4.400 pengő**

PUCH motorosok használgák ki

téli javítási engedményünket
és a cégünk által nyújtott
garazsirozási kedvezményt



Austro-Daimler-Steyr-Puchművek
fióktelepe: **Lehel ucca 25.**

A KÉT ÚJ, 1937 TIPUSU

BMW

Alig akad gyár mely a motoripar terén olyan széleskörű tevékenységet fejtene ki, mint éppen a BMW-gyár, mely a motoros közlekedés minden ágazatában vezető szerepet vívott ki magának. Földön és levegőben, mindenütt ahol rekordok vagy repülőbravúrok születnek, sehol sem hiányzik a kék-fehér BMW-pajzs, mely a márkához fűződő esztétikusítványok révén a legelőrehaladottabb konstrukcióval párosult legmagasabb színvonalú precíziós munka ékes embléjéjé lett.

A BMW konstrukció sikerének titka

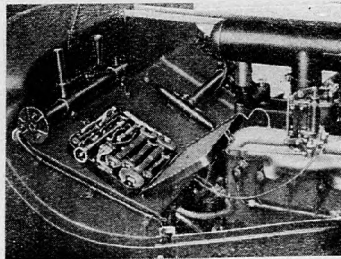
A BMW gyár az autómobilgyártásba tulajdonképpen 1,5 literes 6 hengeres modelljével kapcsolódott bele, mely kocsikorszakalkotó konstrukciós tendenciáival egész sereg új irányt szabott meg az autópálya számára. A BMW kocsik olyan meglepő teljesítőképességről tettek tanúságot, melyhez fogható hasonló hengerűrtartalmú szériakonstrukciókból mindaddig nem sikerült kihozni. A BMW kocsik eme sikerének titkát nem holmi forszírozott motorban, hanem a korszerű konstrukció biztosította rendkívül alacsony löerősúlyban kell keresnünk. A löerősúly a kocsik teljesítőképességének leghívebb jellemzője. Kifejezi azt, hogy a motorteljesítmény egy löerejére a kocsisúlyban hány kilogramm esik! Mindenki előtt nyilvánvaló, hogy a kocsik annál fürgébb, elevebb, gyorsabb hegymászó képessége annál jobb minél kevesebb holt súlyt kell cipelnie a motornak, minél kedvezőbb a kocsisúly és motorteljesítmény aránya. A BMW konstruktőrök fényesen oldották meg feladatukat, aminek hatását csak az tudja értékelni, aki ült már BMW-kocsi volánjánál, aki tehát már ismeri azt a megnyugtató érzést, mit

jelent az, ha a motorban megerősített üzemben is marad erő tartalék, mely erőpulsz a BMW autók legfőbb jellemzője.

A BMW-gyár másfél literes hathengeres képezte az alapját a gyár 1937 évi slágereinek az új 45 löerős 1,9 literes turp („T”) és az 50 löerős 2 literes luxus tura („LT”) modelleknek, melyekben a tipikus BMW konstrukció előnyei ugyanolyan fölénytel bontakoznak ki, mint amelyet — hogy csak példák említsünk — a Heinkel expressz és katonai, valamint a Junkers utasrepülőgépekbe és a délamerikai postajárat Dornier hidropánjaiba épített BMW motorok hírdelnek világszerte,

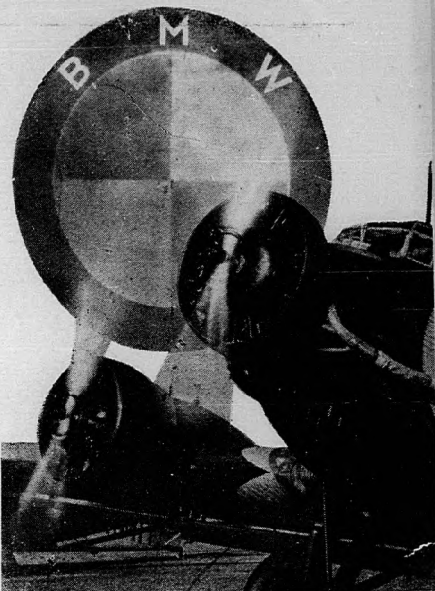
Az 1937-es modellek teljesítmény felülmúl minden eddőt

A BMW-gyár 45 löerős turamodelljét 870 kg., 50 löerős luxusturamodelljét pedig 1075 kg. súlyban, mindkettőt függetlenül rugózott kerék-konstrukcióval hozza piacra. Ezen modellek teljesít-



A kocsiemelőknek, minden egyes szerszámdarabnak meg van a maga rögzített helye. Pípanatok alatt megtaláljuk, amire szükség van és nincsen csúsz-

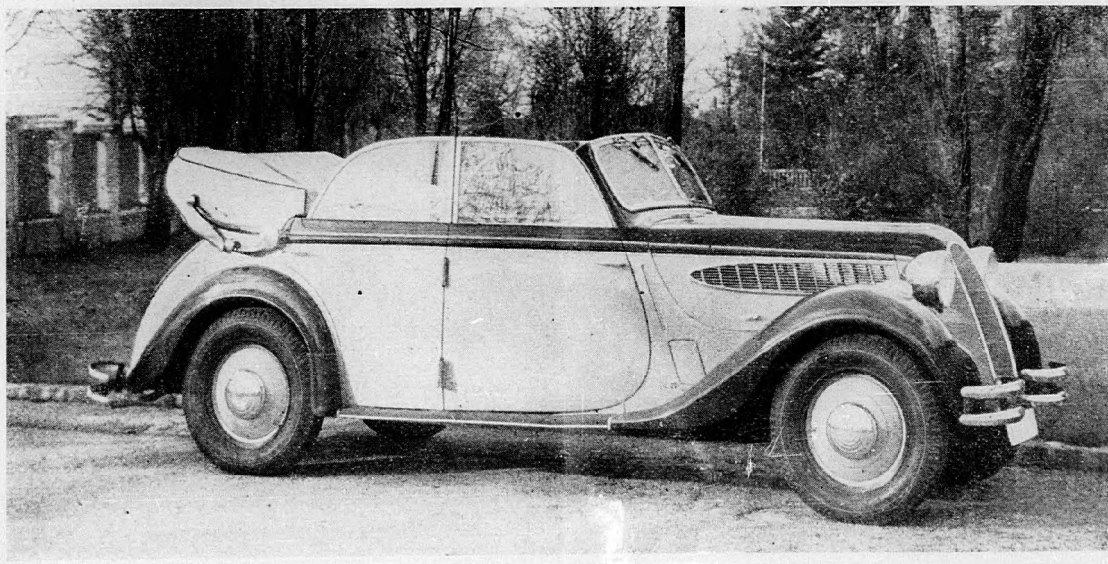
ményére csalhatatlan fényt vet az alig 19, illetve 21 kg-os löerősúly, a motor-



BMW motorokkal szerelt Junkers utasgép.

teljesítmény egy löerejére mindössze 19, illetve 21 kg. holt súly esik, amit négy, illetve ötüléses kocsi feltételezve ezideig csak a legnagyobb, 70 löerős felüli motorokkal szerelt kocsiknál sikerült biztosítani. Mondanunk is fölösleges, ez a fantasztikusan csekély löerősúly az üzemanyagfogyasztás terén is érezhető kedvező hatását hiszen a kocsi fogyasztása ennek megfelelően 100 km-re csupán 11 illetve 12 liter körül mozog.

Felülte érdekes kép tárul elénk a 3 helyes, elfüggőszett, előmelegített levegőt szívó, felülseleplelt, levehető hengerefejű, alumínium dugattyús, sztatikus és dinamikus kiegyensúlyozott négyeszeresen csapágyazott főtegellyű hathengeres motorok jellemző adataiból is. Így például a turamodell normál motorfordulatszáma percenként mindössze 2500 fordulót, a motor 45 löerős esztétikusítványát pedig már 3750 fordulónál leadja.



Amit a modern autópálya muszaki tökéletességén és ízlésén csak nyújthat, bőkezűen pazarolta a BMW gyár 50 löerős pompás kabrioletjára.

**Téli
gyújtó-
tekercs!**



A hideg motor is azonnal beindul, ha a szikra rendkívül erős:

Fokozott teljesítményű
transzformátorokat készít külön erre a célra.

BOSCH

TH 12/1 típus 12 Voltos ára P 33.—

TH 6/1 „ 6 „ „ P 33.—

Nem csak kenésre, hanem szerkezeti karbantásra is kiterjed a

Metropole service

új bérletrendszere

12.000 km.-re szóló bérlet ára közp. alvázkenésű kocsiknál:

1 1/2 liter hengerűrtartalomig ... P 65.—

1 1/2—2 1/2 lit. hengerűrtartalomig P 76.—

2 1/2 literen felül P 92.—

Váltson bérletet

ezzel biztosítja kocsija állandó tökéletes kondícióját és mentesül a karbantartás minden gondjától. Külön speciális karosszéria gyorsjavító osztály. Sérülések kijavítása, fényezést is beleértve, 2-3 óra alatt elkészül.

Metropole service

VI., Lehel ucca 25

Tel.: 2-923-40

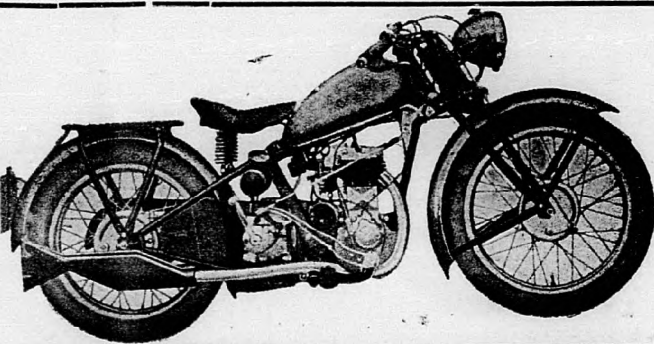
AZ ÚJ 350-ES

MÉRAY

már raktárról kapható

ÁRA P 1550.—

teljes felszereléssel, 30 Wattos Bosch világítással



Krómozott áramvonal-tank, olajban futó tokozott lánc, utolérhetetlen stabilitás

12 év óta szakadatlanul üzemben levő Méray motorkerékpárok bizonyítják azoknak utolérhetetlen tartósságát!

MÉRAY Motorkerékpárgyár Rt.
Budapest, V. Zápolya ucca 15. Telefon: 2-988-88

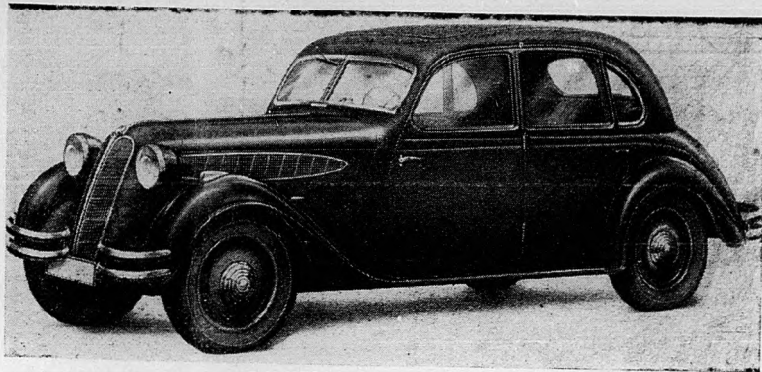
A páratlanul kedvező lóerősúly párosulva a felette elasztikus motorral, meglepő üzemi sajátosságokat biztosít az 1937-es modellek számára. Mindkét modell motorja 6 km-es sebességnél is a legcsekélyebb rángatás nélkül teljesen simán húz direktben, a kocsi bámulatosan akcerálva csakhamar eléri a 120-as sebességet és visszakapcsolás nélkül veszik a 11 százalékos emelkedőket! Első sebességi fokozatban mindkét modell megmássza a 40 százalékos meredeket is, amelyet a normális közlekedési úthálózatban nem is találunk.

A BMW kocsik azonban nemcsak motorikus szempontból képek a legnehezebb terepviszonyokkal is megbirkózni, hanem független függesztésű kerék-konstrukciójuk, valamint legmélyebb pontjuknak a földtől mért 22 cm-es távolsága is messzenemő terepjáró készségeket biztosít a kocsiknak.

Apróságok, melyek mindenkit érdekelnek.

A motorikus szempontok és alváz-konstrukció mellett a karosszéria ille-főleg a kocsi u. n. „felszerelése” játsza az autós szemében a legfontosabb szerepet. A kocsiforma mindkét új BMW típusnál a modellek magas teljesítményéhez és turajellegéhez igazodik. Gömbölyded hűtő, lágy, nem túlhaszonszolg, elegáns aerodinamikus vonalak jellemzik a tágas karosszériát melyet belül pompás ülések, luxuriózus kálfittás és felszerelés egészítenek ki.

Külön fejezetet érdemelne a kocsi szerelékfa és általában azok a berendezések, melyek a vezetés kényelmét és az üzemi biztonságát fokozzák. A sebességmérő nemcsak a kocsi által lefutott összkilométerszámot, hanem a napi teljesítményt is regisztrálja. Többek között benzínóra, olajnyomásmutató, hűtővíz hőmérő, 8 napos óra, elektromos cigarettarajvíjtő, eltűntethető hamutartó, a forduló után óramű révén automatikus záródó indexek és szabályozható szerelékfal világítás egészítik ki a kocsi felszerelését. Az alváz kenéséről lábnyomással működtethető centrális olajozás gondoskodik, külön figyelmet érdemel a játszói könnyedséggel működtethető beépített kocsimelőlő és szerszámkészlet, az ajtók módjára zárható gépházható és a kormányzár, mely utóbbiak szilárdan ellenállanak mindazon kísértéseknek, melyek az autólökőkötőkben ilyen pompás masina láttára támadnak . . .



A szezon slágere az 50 lóerős ötüléses BMW luxus túralimuzin.

A BMW gyár tanujelét adta annak, hogy mérnökei konstrukciós munkáján és annak precíz kivitelezésén túlmenően éppen ezen felszerelés révén akkor is gondosan őrködik a kocsit zavartalan.

A tökéletesség csúcspan.

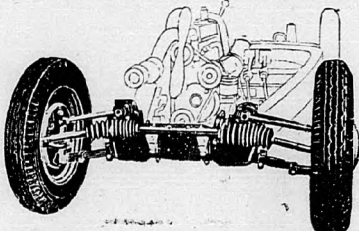
A 45 lóerős turamodell az öszambitosság, teljesítőképesség és gazdaságosság szempontjából a legmesszebbmenő igényeket kielégítve a középkocsigyártás egyik legelőkeltebb típusa. Az 50 lóerős ötüléses luxusmodell azonban mindezeket még csiszoltabb formában, külső megjelenésével a legelőkelőbb keretben szervirozza annak a vevőközönségnek, amelynek igényei elérték a legmagasabb nivót, a 2 literes BMW-t!

Külsőleg csupa harmonia, lágy vonalak az aerodinamikus formák könnyedsége jellemzi egy a limuzin, mint az elegáns kabriole és sport típusokat, melyek a legelőkelőbb kocsi kategóriában reprezentálják a BMW gyármányokat.

Az előkelő külső természetesen méltó konstrukciót takar. A függetlenül rugózott elsőkerékek, hátul pedig az egyszerű, porral és sárral szemben immúnis olajlökőháritókkal kombinált torziós rudazat egy fordulóban, mint rossz utakon nagy sebességnél is rendkívüli stabilitást biztosít ezen szokatlanul magas teljesítményű ötüléses 2 literesnek. A fordulóban fellépő kilengéseknek ezen modelleknél, sőt a kocsisúlypontjában ható speciális stabilizátor kiküszöbölje ezen kellemetlen jelenséget. A luxuriózusan kiállított kocsi hidraulikus olajlékfej segítségével 30 kilométeres tempóban lágyan, játszói könnyedséggel 5 méteren belül megállítható, mely körülmény a kocsi sebességének kiaknáthatóságát biztosítja. A rendkívül elasztikus, eleven motorgyorsulási képességének megfelelő kihasználhatóságát teszi lehetővé a négyfokozatú sebességváltó, melynek két első fokozata szabadonfutós, két nagy áttételezése pedig szinkronizált konstrukció.

A kocsi huzatmentes szellőztetését biztosító billenő ablakok mellett még egy érdekes kényelmi berendezés ragadja meg a figyelmet: a kézfék emeltyűje a szerelékfal alatt nyert elhelyezést és a kormányrúddal párhuzamos működésű, mely megoldás révén a tágas vezetőüléskből a tulsó oldalon is akadálytalanul lehet kiszálni, ami főleg forgalmas utakon jelent előnyt.

A két literes BMW kocsik korukat megelőző konstrukciók, melyek még évek múlva is a majdan legmodernebb kocsik előnyeit fogják nyújtani gazdáiknak.

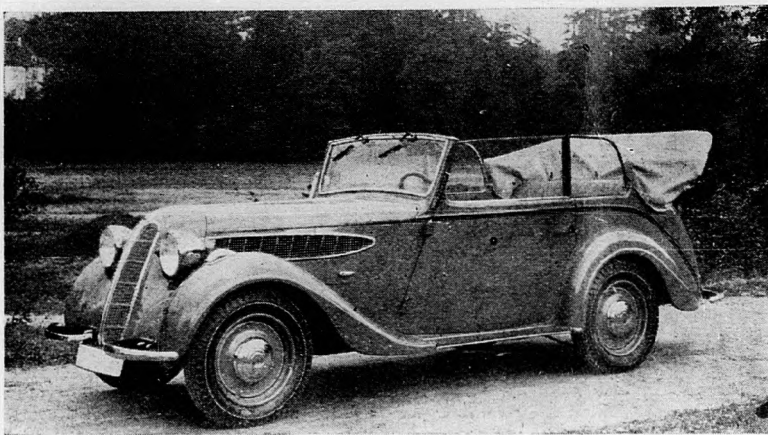


Felülről érdekes a 2 literes BMW kocsi független elsőkerék-konstrukciója. Figyeljük meg a lökhárítókkal kombinált kormány szerkezetet.



A nagyméretű ajtók kényelmes beszállást biztosítanak a BMW limuzinokba.

üzeme fölött, mikor az már az eladási szalontól messze országutakon nyeli a kilométereket . . .



Az elegáns vonalú 45 HP-s BMW tura kabriolé.



AZ AUTO UNION

versenygépeinek
főlényes megoldásai élnek
tovább a konzernhez tartozó
gyárak kocsjaiában

AUDI HORCH WANDERER

Az elegancia és
üzembiztonság
megtettesítői

Vezérképviselőt:

Hess Ervin, I., Mészáros-u. 15

Telefon: 1-500-00

Városi bemutató szalon:

V., Mária Valéria-utca 1. sz.

Telefon: 1-812-59.

Itt a magyar versenynaptár!

A KMAC Nemzeti Sportbizottsága
minap megtartott terminusegyeztető
ülését a következő magyar verseny-
napitart állította össze:

Április 18. KMAC terepversenye autómobilok és
motorkerékpárok számára.

Április 25. KMAC kezdők versenye autómobilok
és motorkerékpárok számára.

Május 2. KAC Rezniesek-vándordíjas megbiz-
hatszági versenye. (Autómobil és motorkerékpár.)

Május 9. KMAC Motorkerékpár Grand Prix.
Nemzetközi verseny.

Május 23. BMYC rekordnap a csepeli Dunag-
ban kismotorok és 175 cm-ig terjedő autóbordok
számára.

Május 29-30. Országos Frontharcos Szövetség
V. Frontharcos Turantja. (Autómobilok és mo-
torkerékpárok.)

Június 6. Középmagyarországi Autómobil és
Motor Club auto- és motorkerékpár körversenye
Kecskeméten.

Június 6. BMYC Csepelsziget körüli motoros-
nakversenyek oldalmotorok, autóbord túra- és in-
bord turahajók részére.

Június 6. Duna SC emlékjelvény túra. (Auto-
mobilok és motorkerékpárok.)

Június 20. BMYC kezdők motorosnakversenye
az összes osztályok 3. kateg. számára.

Június 27. KMAC autómobil Grand Prix. Nem-
zetközi verseny.

Július 4. KAC emlékjelvénytúra Tatatóváros-
ra. (Autómobilok és motorkerékpárok.)

Július 11. BMYC Wien-Budapest motorosnak-
versenye az összes osztályok és kateg. részére.
Nemzetközi verseny.

Augusztus 1. BMYC váci motorosnakversenyek
az összes osztályok és kateg. részére.

Augusztus 8. KAC rákavánászi verseny. (Auto-
mobilok és motorkerékpárok.)

Augusztus 20. Balatonvidéki AM és SC Székes-
fehérvár. Futárverseny a Balaton körül.

Augusztus 20. BMYC motorosnak sebességi
versenye a városligeti tavon kis motorok részére.

Szeptember 4-5. KMAC-OAC Bodencsere-
latoz megbízhatósági verseny. Nemzetközi ver-
seny. (Autómobilok és motorkerékpárok.)

Szeptember 5. KAC házilajukói verseny.

Szeptember 8. BMYC Balaton Sebességi motor-
osnakversenyek az összes osztályok és kateg.
részére. Nemzetközi verseny.

Szeptember 9-10. BMYC Siófok-Baja-Buda-
pest motorosnak túraversenye az összes osztá-
lyok és kateg. részére.

Szeptember 12. Duna SC Gúggerhegyi verseny.
(Autómobilok és motorkerékpárok.)

Szeptember 19. BMYC magyar nemzeti rekord-
nap a csepeli Dunagban aut- és inbord túra és
versenyhajók részére.

Október 3. Orsz. Frontharcos Szöv. „VI. Hősök
eszlagerúrája” Budapestre. (Autómobilok és mo-
torkerékpárok.)

Október 10. Balatonvidéki AM és SC Székes-
fehérvár. Országos Csillagtúra Székesfehérvár cél-
lal. (Autómobilok és motorkerékpárok.)

Október 17. Országos Frontharcos Szövetség Do-
bugói hegyversenye. (Autómobilok és motorke-
rékpárok.)

Október 20. KMAC Győmi kilométerverseny.
(Autómobilok és motorkerékpárok.)

Október 24. KMAC Hármashatárhegyi verseny.
(Autómobilok és motorkerékpárok.)

Nem rögzített terminusok: Tolnamegyei AC
megbízhatósági versenye. (Autómobilok és mo-
torkerékpárok.) Május 23. vagy június 20.

Autó- és motorosok napja: bolygók megvá-
rosított versenyen: május 23. vagy június 20.

A közötti versenyeken kívül megren-
dezik a második magyar-osztrák motor-
kerékpár kupamérkőzés is a két ország
válogatottjainak részvételével. A ver-
senyt a soproniak május 23-án ugyan-
azon a pályán rendezik meg, amelyen
évekkel ezelőtt az első versenyt ren-
dezték.

A Frontharcosok októberi eszlagerú-
rája a nemzetköz. sporthatóság jóvá-
hagyása esetén internacionális esemény-
nek ígérkezik, mely a rendezőség elő-
írt átlaggal mini komoly sporteseményt
őhajt megrendezni.



1. Használt alkatrész?
2. Javitóműhely?
3. Használt gépek?

1. Dús raktár
2. Legjobb munka
3. Nagy választék

Hol? Természetesen
REICHFELD GÉZÁ-nál
BUDAPEST, VI., RÓZSA UCCA 90.

Potomáron nálam nem kap
használt gépet, de
jót megbízhatót
igen! közölje mekkora s milyen áru
gépet keres:
KORÁNYI, Dessewffy-ucca 47.

*Drótküllős kerekek,
abroncsok és
küllők (saját gyártm.)*

*Javitások és újra-
fűzések igen olcsó
áron vállaltatnak*

**Magyar Abroncs és
Kerékgyár R. I.**

**Budapest, VI., Ó-utca 41. sz.
Telefon: 11 33-56.**

Csuszik a volán, ez már ok
Meggátolja ezt a **BOK**
20% engedménnyel vegyen BOK bő-
rbevonatot a kormányára.
Díjmentes próbadarab.
Autó, motor **kesztyűket** legjobban
OTTENREINER-nél szerzi be
Petőfi Sándor u.3 (udvarban) T. 1-897-81

APRÓSÁGOK A NAGYVILÁGBÓL

Az idei autókiaállítások: Berlini Autóschau: febr. 20—márc. 7., Bécsi vásár: márc. 12—21. Párisi Szalon: okt. 7—17. Londoni Olympia Show: okt. 14—23. Milánói Szalon: okt. 27. — nov. 3. Az autómobil konstrukciók szövetsége, mely testület hatáskörébe tartozik a kiállítások engedélyezése, naptárba felvette ugyan a máriusi budapesti kiállítást is, ennek megrendezése elé azonban mint legutóbbi számaukban közöltük, súlyos akadályok toronyosultak. A magyar közfelfogás mindenesetre meggyőzővel vemé tudomásul, ha a ma már kultúrvivőt is jelentő budapesti autókiaállítás mégis tettebevalósulna.

Hollandiában a kerékpárok hátsó macskaszemét január 1-től felletti úton kötelező hátsó világítással szeréldik fel.

Caraciola milánói híralás szerint egy kis Mercedes-Benz sportkocsi volánjánál starthoz áll a Mille Miglián, mely klasszikus versenynek egy ízben már ugyancsak MB-szerekben győztese is volt.

Az angol autópár virágására mi sem jellemzőbb, mint az elmúlt év első kilene havi gyártási statisztikája, mely szerint a szigetország gyáral 271.400 darabra rugó személy és 85.100 darabos teherautóprodukcióikkal magasan túlszárnyalták az előző ésszandó ugyanezen időszakára eso gyártási adatokat.

A Generals Motors az elmúlt év szeptemberével záruló üzletében 2.011.508 autómobil adott el. A vállalat ezen fizeti eredményét csupán az 1929. rekordéveben szárnyalta föl.

Az alsóausztriai sikeres kőolajkutatással kapcsolatosan az osztrák szakktörök úgy vélekednek, hogy több alsóausztriai előfordulási hely mellett a gráci medencében végeztet kutatások is kedvező eredménnyel kezeskedtek.

Amerikában újfóldt kezdve háromként 10—15 centtel emelték a nyersolajárakat.

A világ legnagyobb hangárja a New-York melletti Newark légikikötőben van. A hangár 61x318 méter nagyará, építési költsége meghaladja a 3 millió dollárt.

A Délafrikai Légiforgalmi Vállalat legnagyobb Ju. 80 típusú Junkers expressz gépeit leszállítás alatt állanak Dessenban. A gépek a német nyersolajmotorok helyett: Rolls Royce motorokkal fognak repülni, sebességük 285 km. lesz!

A Maserati színeket a szezon versenyén Trossi, Dreyfus, Tenni és Bianco fogják képviselni és pedig mind a négyen, a gyár már az elmúlt szezonban is feltüntetést kaptak új, tovább tökéletesített 1,5 literes masináival.

Idegenforgalom: egy esztendő leforgása alatt 603.316 idegen gépjármű fordult meg Németországban.

Az ir szabadállam nagy horderjei koncessziót adott a Pan American Airways és az angol Imperial Airways légiforgalmi társaságak, melyek a koncesszió értelmében egyáltalán jogosítanak arra, hogy ir területét használhassanak fel az észak-atlanti óceán fölötti leforgalmi társaságok. (A németek Zeppelinile leszállás nélkül repülék át az óceánt, a Luft Hansa óceáni repülőgép-forgalmát pedig a kísérletek sikere alapján katalpultokkal ellátott hajóival óhánna kiegészíteni.)

A svájci szövetségi tanács leszállította a benzín vámtát, hogy megakadályozza a benzínárak emelkedését. Követendő példa.

Az USA legmodernebb autódromja Los Angelesben élkészült. A pálya 483 méter hosszú.

Új tárgyén értelmében az USA területén ittas gépjárművezetőket a benzintöltő állomásokon tilos kiszolgálni.

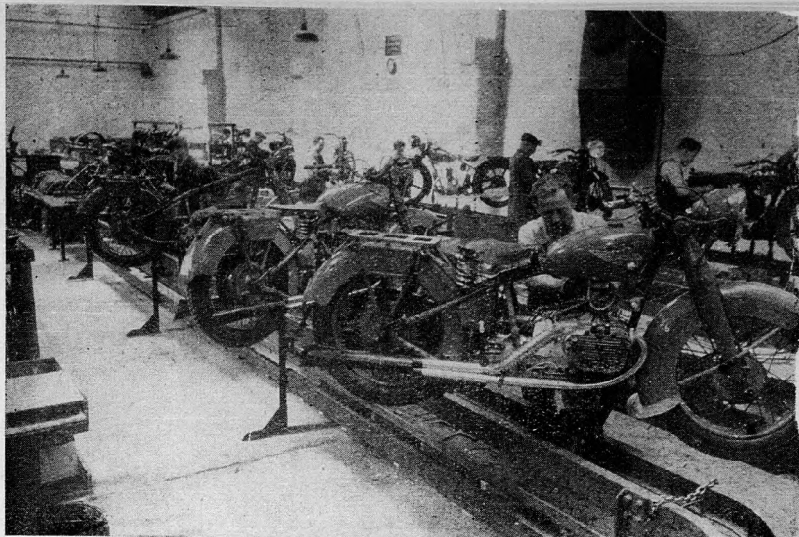
A Hanomag gyár a minap gyártotta le 65.000-ik kocsiját, egy „Sturm”-ot.

A csodáló-ésadbe kerülő Páris melletti Montlhery autómódot állítólalag a francia állam veszi kezélsbe.

A híres müncheni Deutsches Museum új, 30x60 méteres alapterületű kőteleletes csarnokkal bővül. Az új csarnokban helyezék el a gépjármű-közlekedésre és útéptésre vonatkozó pártatlanul álló anyagot.

A hannoveri rendőrség a közlekedési kizhöz számszára felszeri fenyőtűszékűt eszét ki. Mindkocoknak alk közlekedési kizhözést követék el, vasárnaponként meg kell jelennek egy két órás előadáson, melyen a közlekedési szabályokat magyarázzák az előadó.

A barnaszénből gyártott szintetikus benzín elő-



Az osztrák csendőrség és katonaság számára egyre nagyobb száriakban hagyják el a 800-as masinák a gráci Puch gyár munkaszalagját.

állításra terén óriási előhaladást tettek Németországban. Amíg 1928-ban egy tonna alapanyagból mindössze 1,7 kg. üzemanyagot nyertek, addig 1934-ban az előállítási eljárás tökéletesítése folytán ez a kvantum már 6,6 kg-ra, 1934-ben 7,2 kg-ra emelkedett. 1935. végén egy tonna fog-szilványban barnaszénből már 8 kg. üzemanyagot állítanak elő!

A Brooklands autómóro gazdát szerelt. Az új tulajdonosok átépíték és modernizálják a híres pályát.

Sundqvist a jels svéd motorkerékpár versenyző a Husvarna gyár megszűnte után a DKW gyár hosz-ródott fel és a szezon versenyén egy 500-as kompresszoros masina nyergében fog start-hoz állani. A svéd versenyzők legjobbjait német gyárakkal folytatnak tárgyalásokat.

A BMW gyár a szezon legjelentékenyebb versenyén, mint évekkel ezelőtt, ismét gyári versenyekkel fogja színeit képviseltetni.

A transoecáni Zeppelin forgalom az elmúlt esztendőben hatalmasan fellendült. A 20 személyes „Graf Zeppelin” és az 50 majd kibővítés után 72 személy férőhelyű „Hindenburg” az elmúlt évben 20 menetrendszeri délnamerikai és 10 ugyanevű menetrendszeri északamerikai oda-vissza utat abszolváltak, ami 600.000 km-es útvonalnak felel meg. A Deutsche Zeppelin-Reederei az elmúlt évben két léghajóján 8530 utast és 30.000 kg. postát szállított, szemben az előző évi 841 utassal és 9300 kg. postával. A „Graf Zeppelin” ezidei összes utján „táblás házsal” repült és ez a hatéves légi óriás, amely 578 útján 1.650.000 kilométert repülve a trónuskól az észak-sarkig mindennél megállta a helyét. 6 év alatt 189-szer repülte át az óceánt és ezigléig 13.000 utast és 100.000 kg. postát szállított. A Zeppelin-társaságok sikerült a Frankfurt—Rio de Janeiro utat 83 óra alatt, a Lakenburg—Frankfurt vonalat 43 óra alatt berepülni, amiből az óceáni szakasz mindössze 17 óra volt. A Graf Zeppelin az itten is kéthetenként fogja délnamerikai újját repülni, míg a „Hindenburg” főleg az északamerikai forgalmat fogja lebonyolítani észre elkészülő festvérhajójával az épülő „LZ 130”-al...

A német autóbushálózat 84.000 km. hosszú, azaz 10.000 km.-el hosszabb, mint a német vasúthálózat.

Olaszország teherautó forgalmát villamosítani akarja.

A Berlin—Róma közötti autót megvalósítását előző tárgyalások előrehaladott stádiumban vannak. Newyorkban eddig észak-déli relációban 80, keletnyugatiban 80 mp.-ig jelzettek zóldet a közlekedési lámpák, ami igen sok helyen a forgalom torlódásához vezetett. Ennek elkerülésére a lámpák által jelzett szabad út idejét 36 illetve 26 mp.-re szállították fel. Newyorkban tehát a gyakorlati áruként díszes mehet át az úttesten, míg azelőtt csak 30-szori átkelés volt lehetséges. Az Autó Union nem újította meg Varzi szer-

ződést és így az idei szezon versenyén már szüntézte német csapat fogja vezetni a négykarrikás, félelmetes torpedókat. A csapat a tavalyi Európa-bajnok Rosemeyer, Stuck, Dellus, Hassse és a motorkerékpár matador Müller alkotják, amely közül egyben előfordul azokra a hírekre, miszerint Stuck visszavonlna a versenyestől. Sőt ellenkezőleg! — mondogatta „Hans”.

A DKW motorkerékpár versenyzői a 200-es csoportban az itten is a jól bevált Geiss-Winkel-Klinge trió az 500-as csoportban pedig Steinbach, Mansfeld és Bodmer lesznek.

A Scuderia Ferrari értesítésük szerint felvett a versenyprogramjába az idei magyar G. P.-t.

Az ausztráliai TT. győztesei Stanley Woods (250 Velocette), 128,5 km-es, Foster (500 Norton) pedig 138,5 km-es átlagot értek el. A leggyorsabb kört 143-as átlaggal Woods (Velocette) futotta.

A francia motorkerékpár ipar produkciója az öt év előtti 100.000 darabról a tavaly 18.000 darabúra morzsolódott le.

A német gépjárműipar tavalyi forgalma 1200 millió márkára rugott ami 300 millióval több az előző érnél és a 1932. évi forgalomnak éppen a negyede.

A minap került forgalomba a Berlin—Hannoveri Reichsautóba, mely fölé 78 hidat építettek az útkeresztezések számára, míg 10 esetben az autórútdát vezették a keresztező út fölött tovább. 64 hid folyók, 16 vasutak, 92 kistsobb utak fölött vezet át, míg két nagy völgy-híd teszi teljessé a vonalszakasg fontosabb műtárgyait.

A Scuderia Ferrari legénysége starttrákeszép várja a szezon: Nuvolari, Brivio, Farina, Pantacoda, Tadini, Severi, Biondetti és Villorosi az istálló tagjai.

A német vasutak két, 600 lóerős Maybach motorral szerelt új motor-pullmanjait kibújták a 20 km-es sebességre. Az új négy kocsiból — egy 1300 lóerős MAN-Diesel motora és 3 személykocsi — álló motorvonatok most épülnek.

Ma legjobb a

TEMPÓ
borotvapenge

Nagybani eladás: Bpest,
VIII, Kertész ucca 42—44

Minden autós szereti a tempót.

Elődö egyhengeres Hanomag, kétlételes Ballillát vennék, cím a kiadóban.

-20⁰ ilyenkor a SPEEDOIL segít!

A csuszás-faralás elleni küzdelemben bevált fegyver a Michelin „Stop” pneumatik

A téli évad nem sok jót hoz az automobilistának, akinek meg kell birkóznia sárral, jéggel, faggal, hóval, köddel, ólmos esővel és télapó számtalan más ajándékával. Még szerencse, hogy a fejlődő autotechnika egész sorozatra való fegyvert adott a kezünkbe, hogy védekezni tudjunk a tél kellemetlenségei ellen, fagyálló olaj és hűtőfolyadék, a hűtőtakaró, a szélvédőmelegítő és törölő, a hőlánc, a ködlámpa és sok más társuk gondoskodik arról, hogy télvíz idején is biztonságban mozoghassunk akár a városi, akár az országúti forgalomban. Mindez azonban még mindig nem véd meg a tél legnagyobb kellemetlensége, a faralás és megcsuszás ellen, mely ellen az autós vagy kőléldégekkel harcol és így próbálja néha több, néha kevesebb sikerrel egyenesben tartani a csúszó-korcsolyázó kocsit, vagy pedig olyan pneumatikot szerel, mely különleges kivitelénél fogva csúszásmentességet biztosít. De nehogy azt higgyük, hogy a faralás és megcsuszás veszélye

csak télen kísért, a statisztikák szerint évente átlagban közel száz esős nap van, a csúszásmentes pneumatik tehát az egész év folyamán jó szolgálatokat tesz.

Az egyenlő és helyes légnyomásra felpumpált gumik, a jó beállított, progresszív, blokirozás nélkül fogó fékek és az úgynevezett „gyengéd” vezelési technika lényegesen csökkenti a faralás veszélyét, a bajon gyökeresen segíteni azonban csak speciális csúszásmentes gumi képes. Ezért bír különös jelentőséggel a világhírű francia Michelin pneumatikgyár új „Stop” típusa, mely különleges rajzolatával szinte abszolút csúszásmentességet kölcsönöz a kocsinak.

Mi a faralás és megcsuszás oka ?

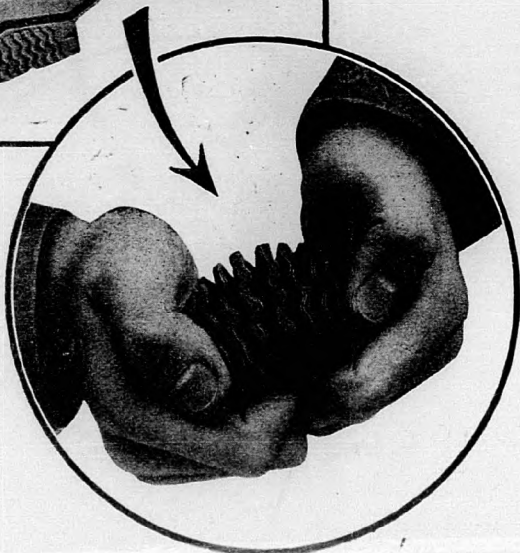
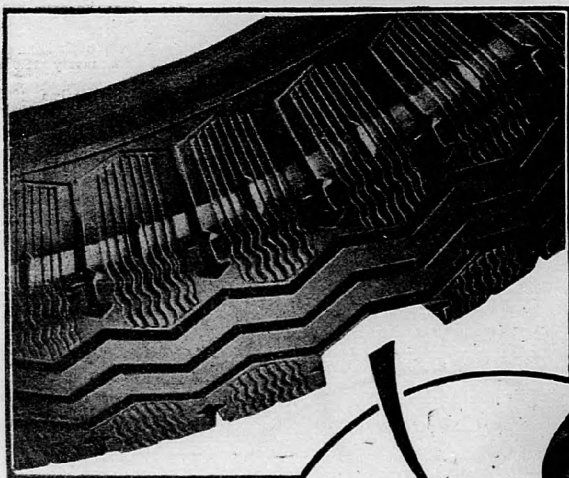
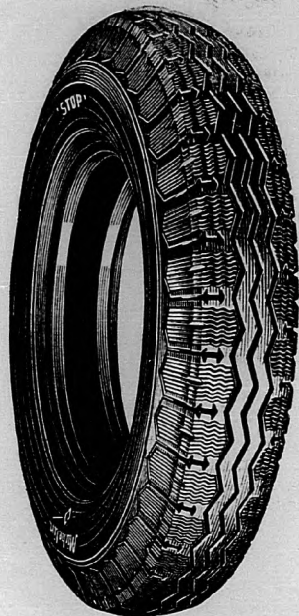
Száraz talajon a gumi és az úttest között az adhézió mondhatni tökéletes és majdnem kétharmadára rúg annak a sulyknak, mely a pneumatikot terheli.

Ha azonban a pneumatik futófelülete és az úttest közé folyadék kerül, mint például víz, vagy tésztazerű agyag, mint például sár, úgy a gumi már nem érintkezik közvetlenül a talajjal és a surlódás nem az út és a gumi között lép fel, hanem abban az anyagban vagy folyadékban, mely a gumit a talajtól választja el. Természetesen az adhézió ilyenkor erősen csökken, a gumi már nem tapad az úttesthez és hirtelenebb irányváltozásnál, gyorsításnál, fékezésnél beáll a faralás és csuszás.

Hogy a kellő adhéziót biztosítsuk, valamilyen módon el kell távolítanunk a gumi és a talaj közé ékelődő nedvességet vagy sárt, azt a célt szolgálja a speciális csúszásgátló pneumatik!

Ha a gumi vadonatúj és a futófelületén levő bordák szélei élesek, úgy a pneu adhéziója még nedves talajon is jó. Ha azonban egy-kétezer kilométeres üzem után a futófelület bordáinak élei a kopás következtében legömbölyödtek, úgy az adhézió erősen csökken. A gumi-bordák éles szélei ugyanis abban a pillanatban amikor érintik a nedves talajt: félre törnek a nedvességet vagy sárt és a gumi közvetlenül érintkezhetik az úttesttel. Az élek azonban hamar gömbölyűre kopnak, a gömbölyű felületnek nincsen meg a törölő hatása, a gumi bár vadonatújnak látszik, csúszásgátló képessége mégis erősen gyengült.

Olyan megoldást kellett tehát találni, mely nemcsak növeli a pneu futófelületén levő bordák számát, hanem egyúttal azt is biztosítja, hogy a bordák élei hosszú időn át élesek maradjanak. A Michelin „Stop” pneumatik nagyszerűen oldotta meg a kérdést, speciális hullámvonalu és igen keskeny, amellet mely bordáinak sorozatával. Természetesen nem egyszerű, igen sűrűn rovátkolt gumiról van szó, amelynek rovátkái csak néhány milliméternyi mélyek, ellenkezőleg a Michelin „Stop” pneu futófelületének legnagyobb része igen finom gumiamellékből áll, melyek azonban egyetlen egészet alkotnak és alakjukat tudományos kísérletek eredményei szabták meg. A Michelin „Stop” pneu minden



Ilyen a „Stop” pneu szerkezete. A gumiból kivágták egy darabnyit, hogy a gumiamellék magasságát és hullámosságát jól megfigyelhesük.

egy gumilamellája nem más, mint igen finom és rugalmas gumispró, mely a nedvességet és sárat elsepri a talajról.

Á lamellák úgy dolgoznak, mint a szélvédő törő!

Hogy a finom gumilamellák működését megismerjük, végezzük el a következő kísérletet. Próbáljuk szárazra törülni a nedves szélvédőnket úgy, hogy azt gömbölyözteteli gumidarabbal, például gumicső darabkával törölgetjük. Akármennyit is dörzsöljük ezzel a széles gumival a vizes szélvédőt, eltörölni, leszáritani róla a nedvességet nem tudjuk.

Ha azonban keskeny, de élesszélű gumidarabbal, mint például a szélvédőtörővel húzunk végig a nedves szélvédőn: egy-két húzás után a szélvédő száraz, mert az éles „gumipenge” mondhatni leberetválja az üvegről a nedvességet.

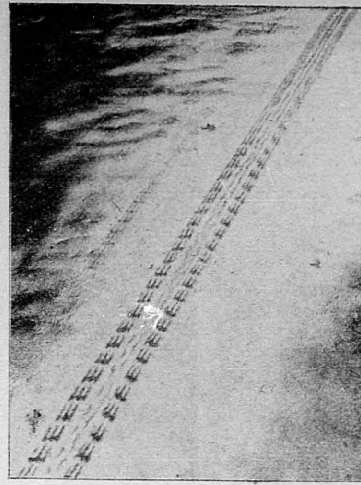
A Michelin „Stop” pneumatik gumilamellái éppen úgy működnek, mint a szélvédőtörő éles gumipengéje. *felretörlik a talajról a nedvességet és sárat.* A közönséges bordázatú pneumatik pedig úgy dolgozik, mint a szélvédőn mozgatott gumicső, *kengeti a sárat és nedvességet, de azt eltávolítani nem képes.*

A Michelin „Stop” pneu lamellái *vékonyak és igen hosszúak.* A gumira gyakorolt nyomás következtében tehát elhajlanak, úgyhogy mindig éles szélükkel érintik a talajt. Az éles szélek „leberetválják” az úttestről a nedvességet és a sárat. A nedvesség és sár utat talál a lamellák közé, majd a centrifugális erő hatása alatt oldalt szertepül. Aminek az az eredménye, hogy a pneu adhéziója a legnedvesebb talajon is kitűnő, faralástól és megcsuszástól nem kell tartani.

Hogy ez a szárító és törölőhatás mekkora, azt akkor látjuk legjobban, ha megvizsgáljuk azokat a nyomokat, melyeket a „Stop” pneu erősen ázott úttesten hagy maga mögött. A nyomok tisztán megmutatják, hogy az úttestnek az a része, mely a pneu lamelláival érintkezett teljesen tisztára van törölve és különösen akkor feltűnően száraz az egyébként nedves úttest, ha a kerekeket egy kissé lefékeztük. Amiből azt látjuk, hogy a „Stop” pneu éppen akkor növeli az adhéziót, amikor fékeztünk; amikor tehát közönséges pneuval leginkább áll elő a faralás.

Hogyan készül a „Stop” pneu futófelülete?

Arra rájönni, hogy a sűrűn elhelyezett és éles szélű bordák kitűnő szolgálatot tesznek a csúszás és faralás megakadályozás szempontjából: nem volt elegendő. A nagyobb probléma az volt, megteremteni az ilyen gumit, kődolgozni azt az eljárást, mely már *gyártás közben* ellátja a pneut a fésűszerűen sűrű és mély bordákkal. A Michelin gyárnak sikerült megoldania a problémát, a „Stop” pneu nem akkor kapja a bordáit, amikor a gumi már készen van, hanem *gyártás közben*, az öntési munka alkalmával látják el futófelületét a hullámvonalú lamellákkal. Csakis egészen speciális eljárással sikerült biztosítani azt, hogy a lamellák szélei kés-élesek legyenek, sőt a minél jobb törölőhatás elérése céljából minden egyes lamellán egyszerűen *négy él* legyen.



Ita a Michelin „Stop” pneuval szerelt és nedves úttesten erősen lefékezett autó féknyomatát vizsgáljuk, azonnal megállapíthatjuk, hogy a lamellák milyen erősen tapadnak az úttesthez. Amíg a futófelület kerületének közepén lévő normális horiak csak elkenek a nedvességet, addig a lamellák rész egészen éles nyomot hagytak maga után.

A „Stop” pneu lamellái igen magasak. Körülbelül 12 milliméteresek, úgyhogy igen nagy kilométerteljesítmény után is éppen úgy működnek mint újkorukban. Hullámos alakjuk nemcsak arra szolgál, hogy *élük hosszabb* legyen, hanem egyúttal *oldalirányban* is gátolja a csúszást. A „Stop” pneuval ellátott automobil tehát nemcsak hirtelen *gyorsításnál és fékezéskor* nem csúszik meg, hanem *hirtelen irányváltozásnál*, tehát gyors iramban vett fordulókban *sem faral meg.*

A kísérletek alkalmával a legkülönbözőbb anyagú síkos utakon próbálták ki a Michelin „Stop” pneut, az aszfalttól a makadámig, a bitumentől az aszfaltig minden úttesten megvizsgálták csúszásgátló tulajdonságait. A kísérletek során kitűnt, hogy a legbrutálisabb fékezés alkalmával sem csúszott a kocsit.



Új és majdnem teljesen elhasznált „Stop” pneu. Jól látni a féknyomat, hogy amíg a futófelület közepe már egészen simára kopott, a széleken még ép a lamella-rendszer.

— természetesen a kísérleti gép fékei jól voltak beállítva — és a fékhatás a legnedvesebb talajon is teljesen kielégítő volt. A *legélesebb és legáztottabb* fordulókban sem észlelték a kísérletek alkalmával *faralást.* És ami a legszembetűnőbb, a kísérletek során nemcsak új pneukat használtak, hanem olyan példányokat is, melyek 35-40.000 kilométert futottak, a csúszásmentesség éppen oly jó volt, mint a „Stop” pneumatik újkorában. Amiből az is következik hogy a Michelin gyár „Stop” pneuját a szó szoros értelmében *„vérszónig” hasznáhaljuk el.*

A koptatási kísérletek alkalmával igyekeztek megállapítani azt is, hogy a futófelület hullámos lamellái *menyímben befolyásolják a gumi élettartamát.* A kísérleti kocsit egyik hátsó kerekére közönséges futófelületű, másik hátsó kerekére „Stop” pneumatikot szereltek és váltott vezetőkkel hajszolták a kocsit magas állaggal a Monthery verseny-pályán betonján. Ezer kilométerenként precíz műszerekkel vizsgálták a kopás mértékét, amikor is megállapították, hogy a futófelület lamellás struktúrája a kopást nem gyorsítja, a „Stop” pneumatik élettartama tehát teljesen megfelel a normális futófelületű gumi élettartamának, a *csúszásmentességet tehát nem kell rövidebb élettartammal megfizetni.* A fékvizsgáló berendezéssel vizsgált az állapították meg, hogy a Michelin „Stop” pneu *száraz talajon is jobban kapaszkodik*, mint a közönséges futófelületű pneu, amikor a közönséges futófelületű gumi több tízezer kilométeres üzem után majdnem simára kopott és kapaszkodó képessége erősen csökken, az ugyanilyen kilométerteljesítmény után vizsgált „Stop” pneu a Freinometren (fékmérő) még mindig esorbíttalan kapaszkodó képességről tett tanúságot. Amiből leszűrhetjük a következtetést, hogy a Michelin „Stop” pneu nemcsak abszolút csúszásgátló tulajdonságokkal bír, de egyúttal gazdaságosság szempontjából is megállja a helyét.

Motorjának minden alkatrészét gyártja a

Magyar fogaskerék,
Autó-tractoralkatrész és
gépgyár Kft.

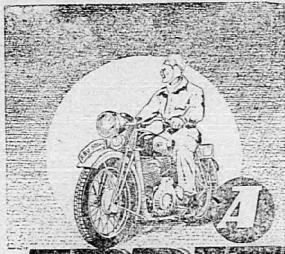
Budapest, V. ll., Nagytemplom-u. 34

Telefonszám: 14-61-55

Henger és főtengely köszörülés
Pontos munka

Mérsékelt árak

Gyors kiszolgálás



ARDIE

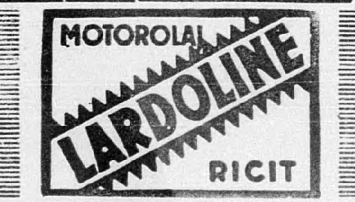
A megbízható, értékaló
motorkerékpár

hivatáshoz,
sporthoz,
utazáshoz!

K. BAUER TIBOR
Izabella-u. 98. Tel. 1-209-12.

ZÜNDAPP

alképvisezők kerestetnek
Pécs, Szombathely, Nagykanizsa,
Zalaegerszeg és Győr városokban
Pajor, Jókai-utca 21.



Február 20-án nyit a Berliini-Autosehau!

Az 1937. évi berliini nemzetközi autó és motorkerékpár kiállítás február 20-án nyitja meg kapuit. A grandiózus ipari tevékenység viaszszerte országos érdeklődés eozt meg, a keréken 500 katonai utolsó Európáig eljogult a kitalenc hatamas csarnokban rendezkezes-e auto 45 ezer negyzeleme eralyi kiállítás területet, amhez meg nagyki-terjedesu szabadtéri terület is csatalkozok. A kiállítások száma ma egy 10 százalékkal marja feul a tavalyi jubilaris kiállítás résztvevonek számát. A rendezoseg minent esakovel, hogy mind azok, akik eljonnek az autópárr eme óriási tomegrandevujára, otthon érez-zek magukat Berliinban. A teljes étszomban jevonuló német autópárr mellett az angol, francia, osztrak és más autópárr reprezentansai is meg-terjennek a kiállításra, mig az amerikaiak speciális szerzemanyaraikkal képviseltetik magukat. A kiállítás mindenki számára rendezkezesre álló külle-teskedelmi tudakozója az idei Autoschau egyik fontos ujja a lesz. A kiállítást fekeresni szándékozók forduljanak díjmentes utbaigaztásért és prospektusért a Német Vasutak budapesti kirendelt-ségehez (Nápor utca 18.)

Az 1936. évi magyar bajnokok

A KMAC Nemzeti Sportbizottsága jóváhagyta 1936. évi automobil és motorkerékpár bajnokságok eredményeit, melyek a következők:

Motorkerékpárok 2,0 km-ig: Bajnok Lukavecz F. (Puch) 6 győzelemmel, 25 ponttal. — 350 km-ig: Bajnok Szabalya M. (Velocette) 3 győzelemmel, 27 ponttal.

Oldalkocsis gépek 600 km. felett: Bajnok Páthó Gy. (BMW) 3 győzelemmel, 27 ponttal.

Turakocsik 1,1 l.-ig: Bajnok Nemes L. (Fiat) 3 győzelemmel, 22 ponttal. — 2 l.-ig: Bajnok Wilhelm S. (Fiat) 5 győzelemmel, 29 ponttal. — 2 l.-en felül: Bajnok Delmár W. (Alfa Romeo) 5 győzelemmel, 25 ponttal.

Meddő maradt a bajnoki kampány a sportkocsikategóriában, az 500-as szőlő és a 600-as oldalkoeci csoportban. Az idei bajnokok sorából különös elismerés illet meg Lukavecz Ferencet aki negyedigben (1930, 1931, 1935 és 1936), Wilhelm Sándori, aki harmadikben (1933, 1935, 1936) és Delmár Waitert,

aki szintén harmadikben (1927, 1935, 1936) nyerte el a bajnoki címet, mig Páthó Gyula, az ezévi oldalkoeci bajnok másodikben (1932, 1936) lett bajnok.

A napokban megnyitnak a Tichy- autószervisz

A magyar automobilis fejlődésének újabb dokumentumát jelenti a Tichy testvérek új autószervisze mely a város centrumában a Paulay Ede utcában épült fel. A teljesen modern szervisz építési munkálatai immár teljesen befejezodtek, a haralmas méretű szerelőcsarnokban már dolgoznak a montörök, kocsinosó helyiség és hiaraukus emelő is készek, mig a teletet kiegészítő gépműhely és alkatrészraktár berendezés alatt áll. Uzemiroda, az alkalmazottak számára tágas öltözőkő és mosdóhelyiség egészíti ki a kitünő beosztású üzemet mely februárban már teljesen felszerelve nyitja meg kapuit a cég megelégedett vevőközönsége számára. Örömei üdvözöljük a Tichy testvérek eme vállalkozását, mint a harmadik évtizedet taposó cég szorgalmának és munkakedvének új otthonát.

Olvasóink

szíves elnézését kérjük lapunk késedelmes megjelenésért, melynek oka nyomdánk üzemi átszervezése volt.

Ugyanitt közöljük, hogy karácsonyi rejtvénypályázatunk díjnyertesekinek névsorát legközelebbi számunkban közöljük. Ugyanis többszáz megfejtés érkezett és a díjakat adományozó Puch Művek rt. úgy határozott, hogy a díjak számát tetemesen felemeli. Tehát egy kis türelmet kérünk...



Kilométerjelzők

sebességmérők, autórak javítóműhelye
Schwarz Testvérek szakórások
Budapest, VI., Podmaniczky-u. 59. Tel. 1-296-24.

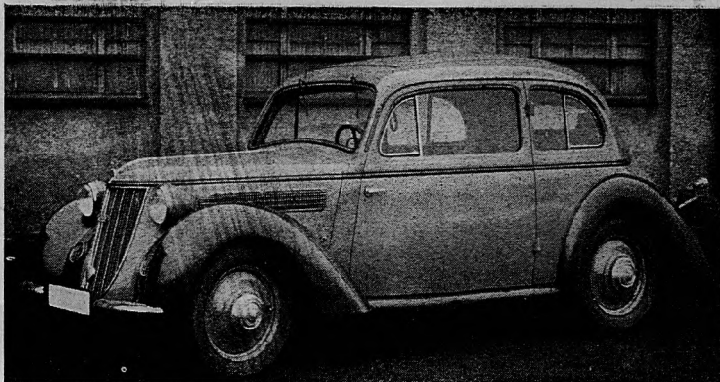
Eredeti PUCH alkatrészek raktára
PUCH javítóműhely és használt motorok eladása
Budapest, VI., Dessesffy-ucca 26. Telefon: 1-214-00
Új motorok mintaterme: VI., Jókai-u, 28.

Mi újság!

— Ezuton szeretném felhívni a Fiat vevők figyelmét a nagyszerűen bevált kis Fiat „500” nyitható kabriole típusára, mely a limuzinból alig magasabb áron, körülbelül 3300 pengőért kerül forgalomba. Nálunk ezt a típust alig ismerik, pedig az olaszországi Fiat „500” eladások 90 százaléka a kabriole kivitelre esik. Tehát kocsivásárlás előtt ne mulasszuk el megtekinteni ezt a példásan kivitelezett modellt!

— No Héblí úr, rendben van a keverék olajozása?

— Tökéletesen! Nagy segítségemre voltak a Vacuum Oil Co. rt. szakszerű utmutatásai, melyet ezuton közlök motoros társaimmal. A keverés aránya általában 1:20, vagyis 2 liter benzinhoz (motalkóhoz) 1 deciliter olajat kell keverni. Nagyon fontos az olaj minősége, mert a gyorsjáratú, léghűtéses motor élettartamára a márkás, jó olaj elsőrangú fontosságú. Ilyen olajtípus a Vacuum



Az új 1.7 literes négyhengeres Wanderer modellek a német autópár legújabb és egyben legsikerültebb alkotásai közé tartoznak.

verési arányt nem változtatjuk, (1:20, Vacuum Mobil BB olajnál 1:25), vagy változatlan fuvóka mellett a keverék olajtartalmát megnöveljük 1:15, illetőleg 1:20 arányra. Télen-nyáron ugyanegy fajta olajat használunk. Az olaj vásárlásnál rendkívül vigyázzunk arra, hogy a kanna leplombált legyen.

— De most én kérdezek Szerkesztő úrtól! Hallom házasság volt a szerkesztőségben?

— Ugyvan! Róza György, lapunk népszerű munkatársa, január 21-én tartotta esküvőjét Klauber Erzsivel.

— Mi újság az Opel berkekből?

— A rüsselsheimi Opel gyár 1937. évi nagy meglepetése az 1100 km-es Opel Kadett már Budapestre is megérkezett! A négy személyes csukott limuzin hidraulikus fékekkel zajtalan sebességváltozóval, a közismert Opel rendszerű synchron rugózással és huzatmentes szellőztetéssel, felette előnyös árkalkulációban kerül piacra. Az Opel-Kadettnek minden kelléke megvan ahhoz, hogy a legkényesebb igényeket is kielégítse és alacsony ára révén a legszélesebb rétegek körében rövid időn belül elterjedjen. A már közismert Opel-Olympia 1937. évi típusa és kikerült már a gyárból, szintúgy hidraulikus fékekkel, változatlan áron.

— Mi hír versenyzőink körében?

— Andó Antal 1933-as és 1935-ös bajnokunk, 500-as felülvezérelt Zündapp évad bajnoki versenyein. Más Zbóray masinát vásárolt és ezzel áll starthoz az Ferenc ismét bekapcsolódik a motorsportéletbe: 250-es DKW nyergében fog résztvenni a szezon megbízhatósági versenyein.

— Most mondja el Héblí úr, mit beszélgetett tegnap a Fő-útcában Pathó Gyulával?

— Ezt nem szabadna elmondanom, de ma olyan jó napom van, hát elpletykálom ezt is. A régi oldalkocsiját becsérelte egy eredeti Kőfalvi szeidkára.

Az oldalköcsi bajnok csak anyit árult el, hogy egy BMW-re mint az NSU-ra egyformán felerősíthető az új oldalkocsija. És még valamit, a Kőfalvi álta' konstruált és megépített oldalköcsi nem flexibilis hanem — fix!

— A viszontlátásra február 15-én!

Figyelem!

Az „Auto-Motor” IX. évfolyamába lépve, páratlanul kedvezményes előfizetést hirdetünk.

Mindazon olvasóink, akik 1936. február hó 10-ig előfizettek az „Auto-Motor”-ra

illetőleg a 6.— P évi előfizetési díjat címünkre bekölték, avagy 48.438 sz. postatakarékpénztári csekkzámlánkra befizetik, további 1 pengő kezelési és posta költség elleneében.

teljesen díjmentesen kapják meg lapunk eddig megjelent hét évfolyamának még rendelkezésünkre álló példányait.

Megjegyezzük, hogy lapunk eddig megjelent mintegy 140 példányából több szám az utolsó darabik kifogyott ugyan, mindazonáltal a még rendelkezésünkre álló több mint 80 példány tanulságos, minden motoros számára nélkülözhetetlen szakcikkek garmadával és sokos cikkekkel, képekkel egyenlő ajándék, amely nem hiányozhat egyetlen motoros könyvtárából sem.

Minden előfizetőnk számára évenként egy darab 10 szavas apróhirdetést biztosítunk.

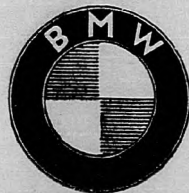
Az „AUTO-MOTOR” kiadóhivatala.

Mobil BB, melynek használata esetén a keverési arány 1:25 lehet, vagyis 2.5 liter benzinhoz (motalkóhoz) kell egy deciliter olajat keverni. Az olaj hozzákeverését az üzemanyaghoz külön kamrában végezzük el, ahol is azt jól összekeverjük és azután szűrőn keresztül a benzintartányba öntjük. A bejáratási időszakban, az első 500 km-en kétféleképpen gondoskodhatunk a bőségesebb kenésről, vagy nagyobb számú fuvókát szerelünk a porlasztóba és akkor a ke-

DEDICS TESTVÉREK

autójavító specialisták

Henger és főtengely köszörülés Edzett fogaskerék és alkatrészgyártás VIII., Thék Endre u. 15. Telefon: 1-303-45



A VEZETŐ NEMET MOTORKERÉKPÁR



A LEGELTERJEDTEBB ANGOL MÁRKA



A MINDEN IGÉNYT KIELÉGÍTŐ KÖNNYŰ MOTORKERÉKPÁR

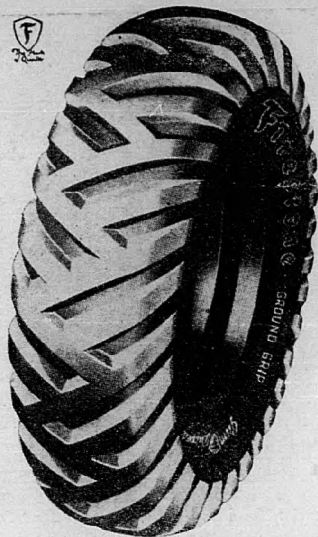
Kérjen katalogust és részletes ismertetőt.

Vezérképviselőt:

U R B A C H

BUDAPEST, VI., HUNYADI TÉR 12.

Telefon: 1-116-28.



Terepjáró pneuma-
tik télen-nyáron,
esőben-hóban.
kemény uton is
simán gördül!

Firestone Ground-Grip

Hóláncot feleslegessé tesz

Vezérképviselet:

Pneumatik és gépjárműkellék Behozatali kft.

Ügyvezető: VAJDA ANDRÁS

Budapest, IV., Vármegye-utca 7. szám. Telefon: 18-24-01

Táviratcím: Firestone

Helyre-
igazítás

6 napos verseny 1936

Nagy

Zündapp diadal

20 Zündapp

induló

14 Zündapp

beérkező

6 aranyérem, 6 ezüstérem, 2 bronzérem

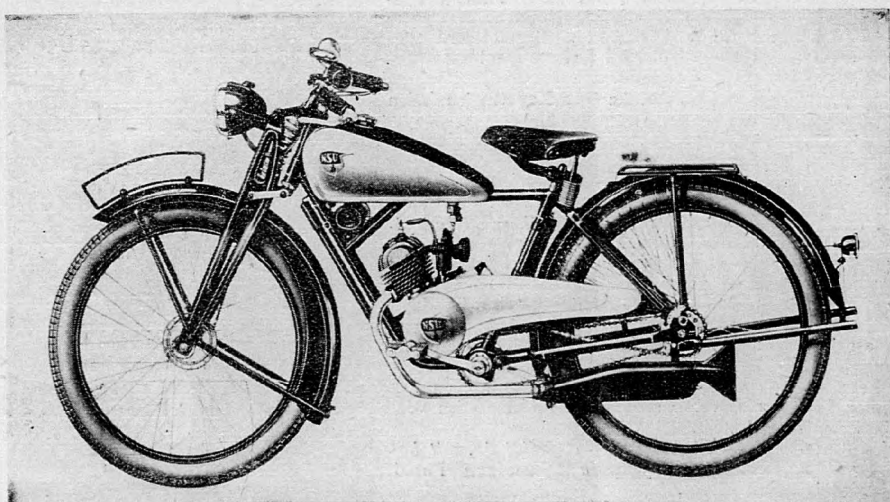
**Kozma Endre, Magyaror-
szág többszörös bajnoka
bronzérmet nyert**

Zündapp ks 500

gépen.

Vezérképviselet:

PAJOR IMRE, VI, Jókai-u. 21



**NSU-D-QUICK
főelőnyei:**

Elpusztíthatatlan 100 km-es,
2,75 HP teljesítményű két-
ütemű motor-levehető henger-
fejfel

Üzemanyagfogyasztás 2 liter
100 km-re. Sebesség 55 km.
A motorral egybeépített 2
fokozatos sebességváltó a kor-
mányrudról működtethető, te-
hát a vezetőknek menetközben
pillanatra sem kell eresztenie
a kormányt.

A gáz dréghriffel adagolható.
**Ezernyi versenyben
kipróbált parallelo-
gram rugózású villa. —
15 wattos világítás**

NSU-D-QUICK
tökéletes kismotorkerékpár

Vezérképviselet:

Biró Jenő alkatrész és pneumatik raktára
Budapest, VI, Liszt Ferenc-tér 2

LUGOS, VAGY SAVAS



bármely típusu auto-
hoz és motorkerék-
párhoz megfelelő

AKKUMULATOROK

Teljesítőképes
karbantartó-, töltő-
és javítóüzem

BOSCH

BOSCH RÓBERT KFT. Budapest,
V., Váci-út 22-24. T.: 2-923-38

„GUMBURIAN“
törvényesen védett

GUMMI ESŐKÖPENY

motorosok részére, igen erős,
fekete gummirozott szövettől,
különleges, jól bevált szabással

szabadalmazott

HÁTSZELLŐZŐ

berendezéssel

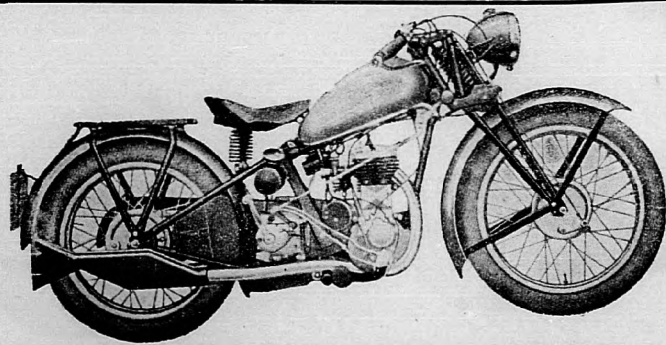
(magyar szabadalom 106.097 sz.)
mely a megizzadást kiküszöböli

Gyártja:

BURIAN ERNŐ
GUMMIKERESKEDELMI RT. ESŐKÖPENYGYÁRA

a gummiköpenygyártás magyarországi megalapítója

BUDAPEST, IX.,
Thaly Kálmán ucca 18.
TELEFON: 1-441-66.



Krómozott áramvonal-tank, olajban futó
tokozott lánc, utólérhetetlen stabilitás

12 év óta szakadatlanul üzemben levő
M É R A Y motorkerékpárok bizonyítják
azoknak utólérhetetlen tartósságát!

MÉRAY
MOTORKERÉKPÁRGYÁR RT
Budapest, V. Zápolya u. 15. Tel.: 2-988-88

A Z U J 350-ES MÉRAY

már raktárról kapható

ÁRA **P 1550.-**

teljes felszereléssel, 30 Wattos
B O S C H világítással

APRIL 40 FILL.

JÖN A MÉRAY-PUCH!

IX. EVFOLYAM

2. SZÁM

1937. febr. 15

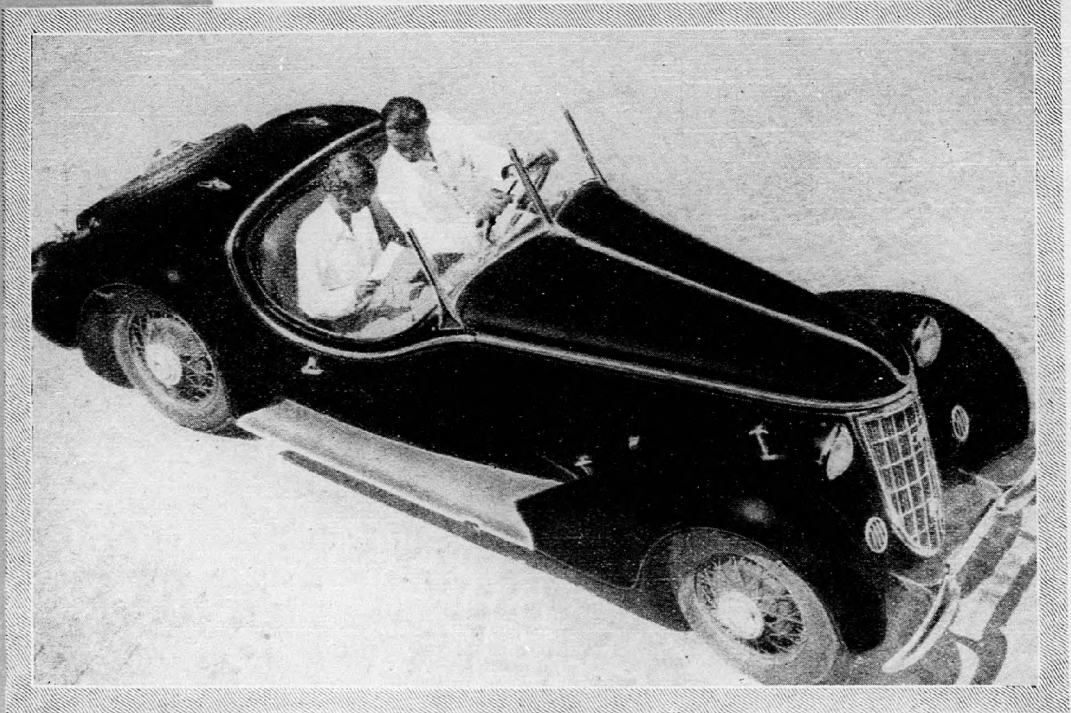
febr. 15 - dec. 15

AutóMotor

A LEGNAGYOBB PÉLDÁNYSZÁMU MAGYAR MOTORSPORTLAP



VEZÉRKÉPVISELET:
BUDAPEST VI,
LISZT FERENC-TÉR 11.
1-103-90



A kompresszoros Wanderer sportkocsi nemcsak teljesítmény szempontjából emelkedik magasan ki a szériagyártmányok sorából, hanem elegáns vonalvezetésével, gyönyörű formájával és pompás kivitelével is a sportszerető autós vágyainak netovábbja lett.

