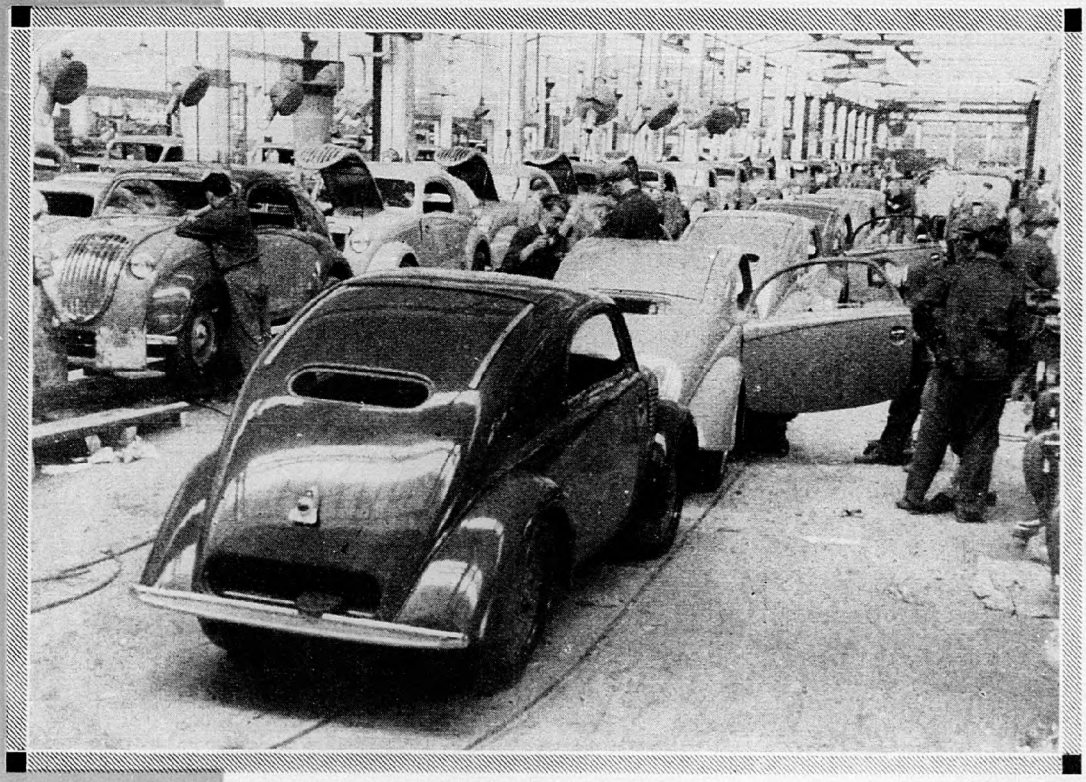
X. ÉVFOLYAM 2. SZ. 1938. FEBRUÁR 15

ÁRA 40 FILL.

AutóMotor



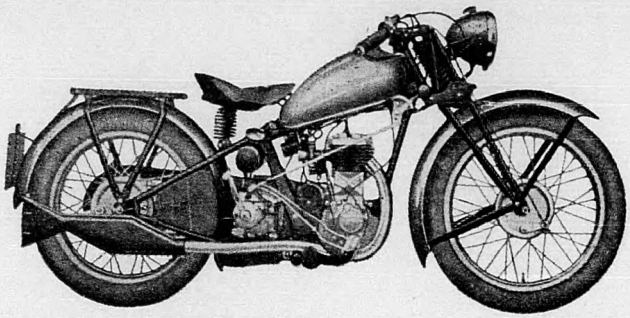
STEYR

A Steyr gyár a legkorszerűbb rendszerrel gyártja népszerű modelleit. Képünk éppen egy Steyr 50 szériát mutat be az összeszerelés végső stádiumában, a készen karosszált kocsik már a „saját lábukon" állnak. A Steyr 50 nagyszerű kvalitásait nagyrészt a modern gyártási eljárásoknak köszönhetjük.

SHELL
MOTOROLAJOK

SKF





A 350-es és 500-as Méray motorkerékpárok minden igényt kielégitenek.

15 ÉVE

állandóan forgalomban levő

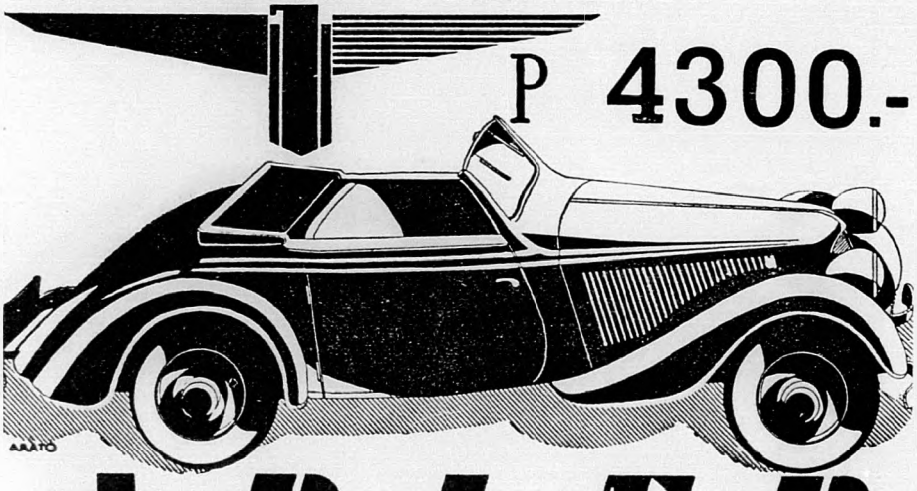
MÉRAY MOTORKERÉKPÁROK

bizonyitják: **a minőséget...!**
a megbizhatóságot...!
a teljesitőképességet...!

MÉRAY MOTORKERÉKPÁRGYÁR RT. BUDAPEST, V., ZÁPOLYA-UTCA 15-17

AZ AUTÓSZEZON FŐESEMÉNYE

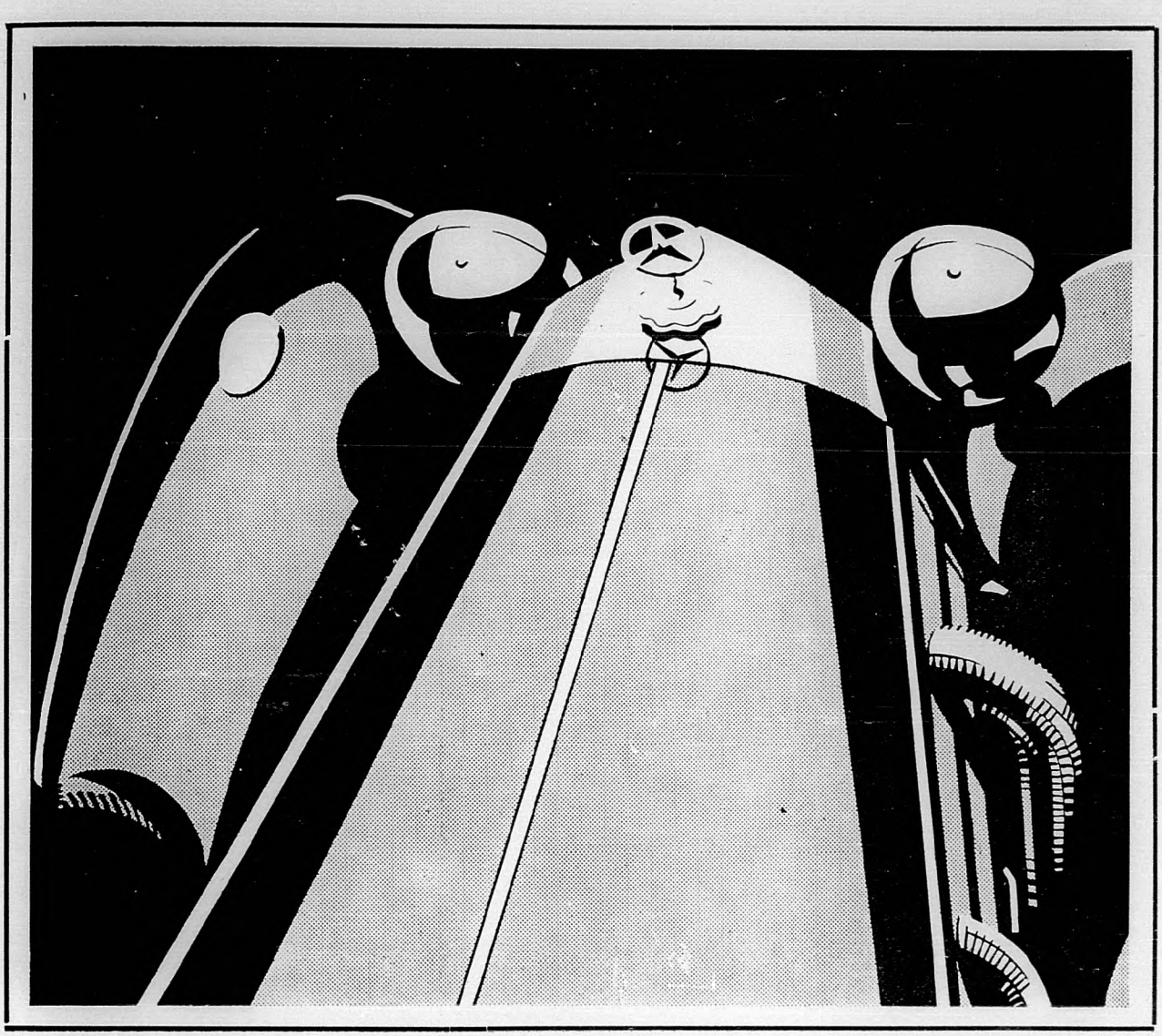
P 4300.-



ADLER
JUNIOR ROADSTER

VEZÉRKÉPVISELET:

MÉRAY RT Eladás: V., Dorottya ucca 1. Telefon: 1-856-15
Service és javitóműhely: V., Zápolya ucca 15. Telefon: 2-988-88

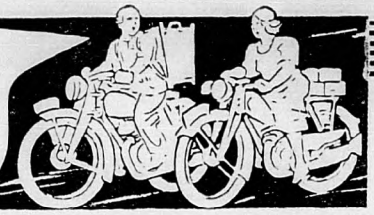


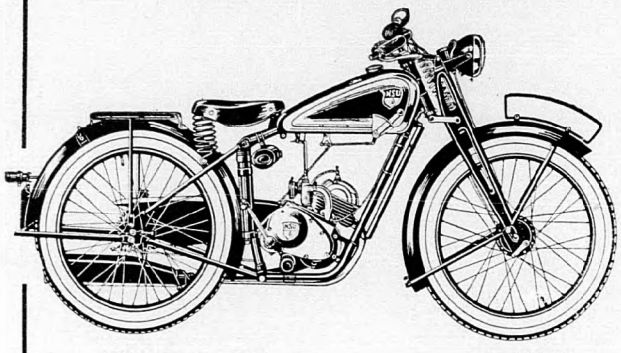
MERCEDES-BENZ

VI., CSATA UCCA 29
Telefon: 290-890

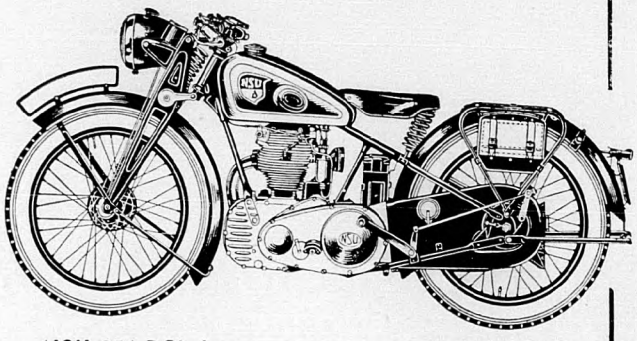
V., MÁRIA VALÉRIA UCCA 10
Telefon: 182-732

NSU 1938





NSU Pony 100 P 700.–



NSU-251-DSL Luxus P 1400.–

A két legelterjedtebb typusa az NSU gyárnak, melynek kiváló és a magyar viszonyoknak minden tekintetben megfelelő konstrukciója közismert. Kérjen képes katalógust, melyben a közelebbi részleteket és a többi typusokat megtalálhatja.

Magyarországi vezérképviselet: BIRÓ JENŐ Budapest, VI., Liszt Ferenc tér 2. Tel. 128-096

TÖRV. VÉDVE

MARS MOTOR

TAVASSZAL
NYÁRON
ŐSSZEL
TÉLEN
= **MINDIG**

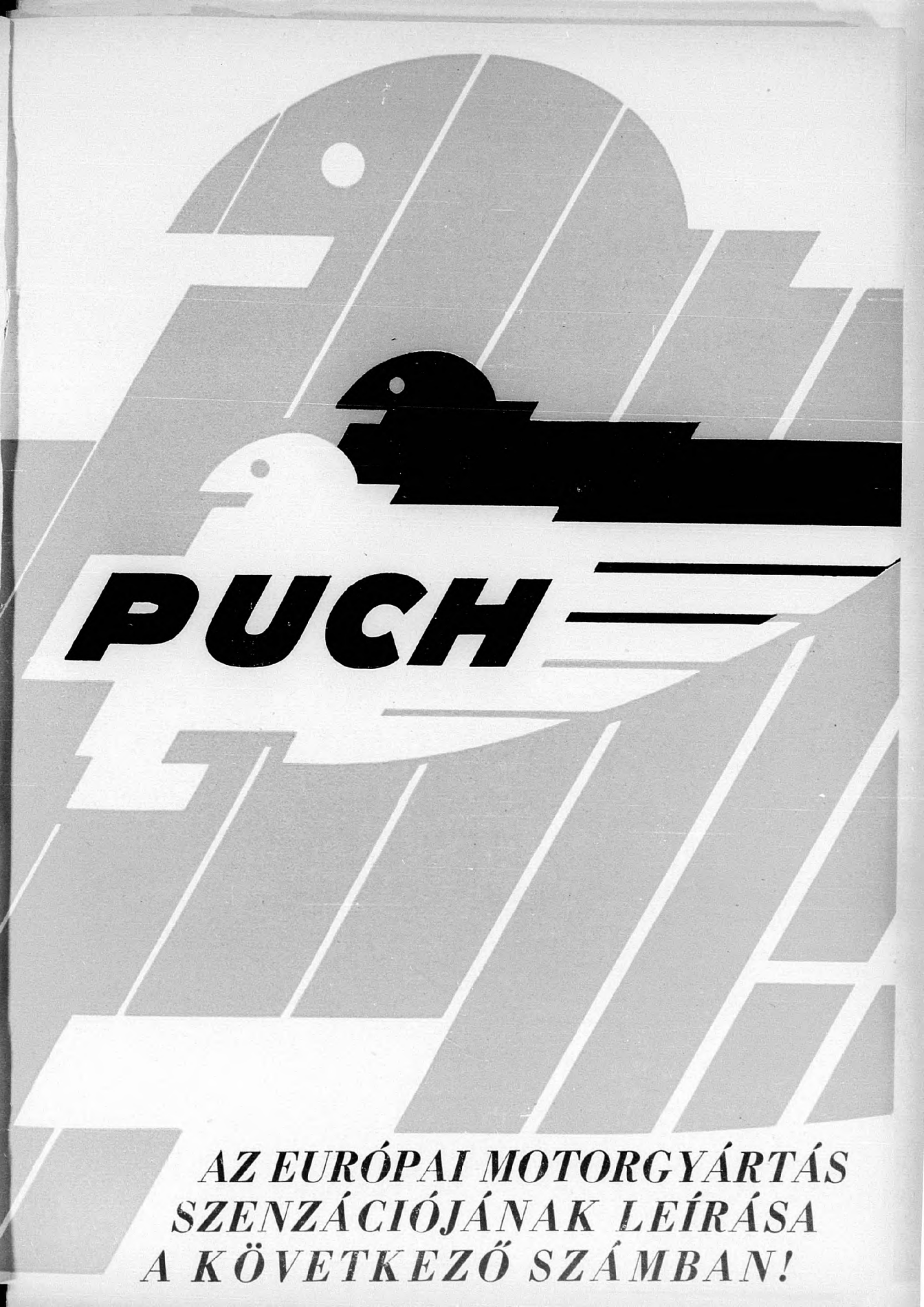
MARS-oil LOWCARBON

OLAJCSERE-SERVICE DÍJMENTES

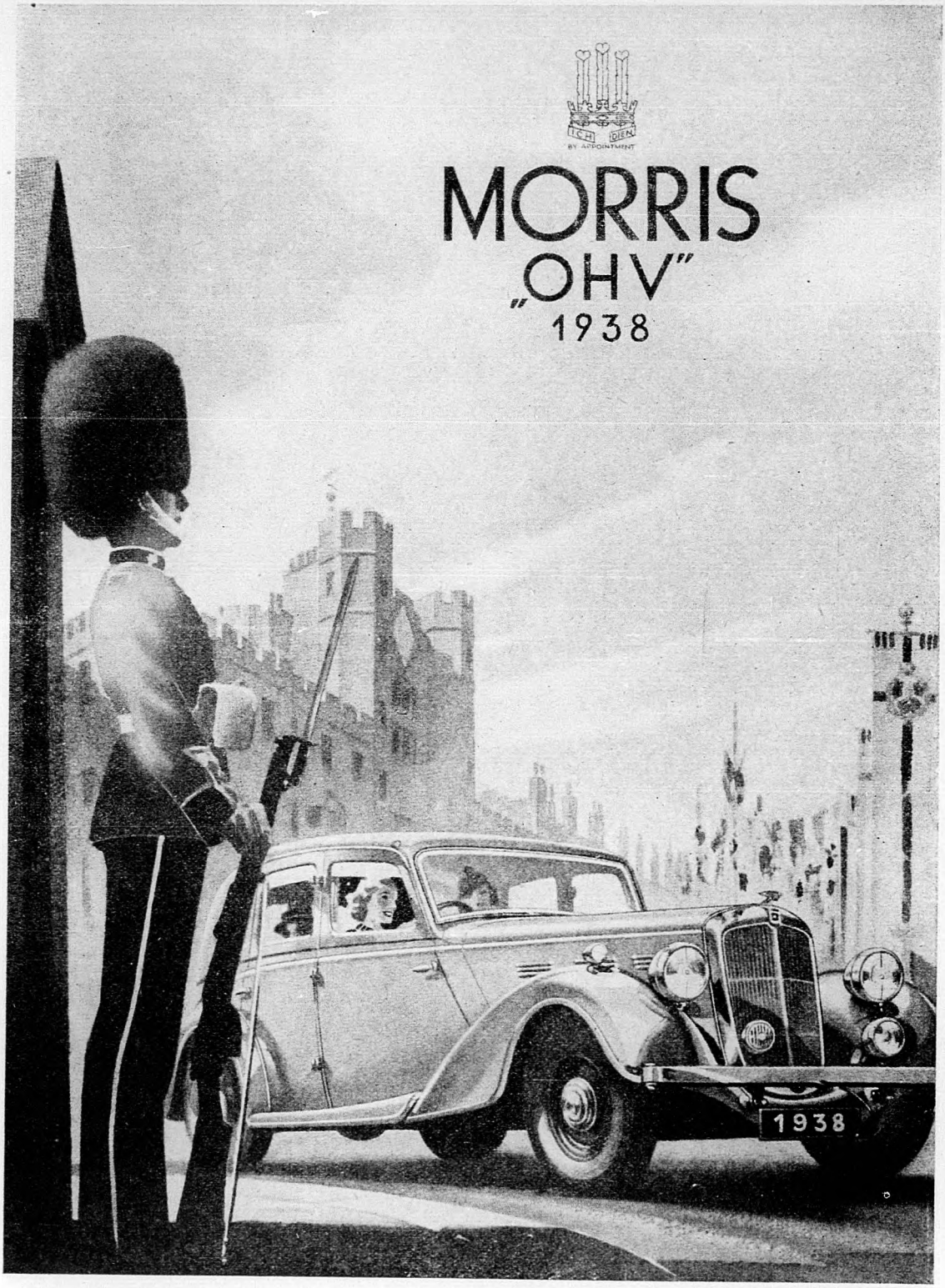
KÉPVISELET:

GHILLÁNY MIKLÓS

II., CORVIN TÉR 5. TELEFON: 1-570-16, 1-514-80



AZ EURÓPAI MOTORGYÁRTÁS
SZENZÁCIÓJÁNAK LEÍRÁSA
A KÖVETKEZŐ SZÁMBAN!



MORRIS - MG - WOLSELEY KÉPVISELET

DEMÉNYI ÉS FIA

VI. GRÓF ZICHY JENŐ U. 17. TEL.: 119-843

Service, alkatrészraktár saját üzemházunkban

MEGJELENIK MINDEN HÓ 1-ÉN ÉS 15-ÉN
OKTÓBER, NOVEMBER DECEMBER, JANUÁR, FEBRUÁR ÉS MÁRCIUS HÓNAPOKBAN HAVONTA EGYSZER, 15-ÉN
ELŐFIZETÉSI ÁRA EGY ÉVRE 6 PENGŐ, KÜLFÖLDRE 10 PENGŐ
CSAK EGÉSZ ÉVES ELŐFIZETÉSEKET FOGADUNK EL

Autó Motor
AZ EGYETLEN FÜGGETLEN MAGYAR MOTORSPORTLAP

KIADJA AZ „AUTO-MOTOR" LAPKIADÓ VÁLLALAT
SZERKESZTŐSÉG ÉS KIADÓHIVATAL: BUDAPEST, V., PHÖNIX UCCA 12. SZ.
HIVATALOS ÓRA: 12—1-IG
TELEFON: 114-500
Postatakarékpénztári csekkszámla szám: 48.438
Folyószámla: Angol-Magyar Bank

X. ÉVFOLYAM | BUDAPEST, 1938 FEBRUÁR 15. | 2. SZÁM

Miért bír rendkívüli jelentőséggel — a X. Budapesti Nemzetközi Automobil és Motorkerékpár Kiállítás — mely március 18-án nyitja kapuit az Iparcsarnokban

Írta: KÁDÁR IMRE, a Magyar Autókereskedők Egyesületének igazgatója

A vasút és gőzhajó személy- és árúszállítási monopóliuma, a síneken és a vizeken haladó közlekedési eszközök kiváltsága megszünt. A repülőgép, a léghajó, a gépkocsi olyan versenytársa lett a közlekedési eszközöknek, amelyek a közlekedés teljes problémáját hozták felszínre és amelyek megoldásán egész világrészek törik a fejüket. Az európai államok, éppen úgy, mint Amerika, vagy a világ bármely része egyformán igyekezik a közlekedés kérdéseit megoldani, lehetőleg jól megoldani!



Nem könnyű feladat, amikor az egyik odalon a sok millió, meg millió értékű befektetéssel szemben ott áll a nagy követelés, egy ország kiépítetlen csak elgondolásban, vagy tervekben lefektetett útai és az ezek benépesítésére váró csak elméletben levő gépjármű-állomány. Tessék még hozzávenni a repülőgépeket és a hiányzó léghajókat, ember legyen a talpán az a közgazdasági miniszter, aki eleget tud tenni a vele szemben támasztott igényeknek.

Pedig nem kétséges senki előtt, hogy a közlekedésre költött minden fillér búsásan meghozza kamatját, mert a közlekedésügy minden ország mezőgazdaságának, iparának, kereskedelmének alapvető tényezője, amelynek fejlesztése nemcsak közgazdasági és nemzetgazdasági érdek, hanem magasabb állami érdek is!

Mindenkinek javát szolgálja tehát a jó közlekedés, amelynek a megteremtése versenyre sarkentette a vasútat, a gőzhajót, a légiforgalmat, a gépjárműforgalmat, mert különböző közlekedési eszközöknek egymásközötti kiegészítése jelenti az egészséges forgalom gazdaságát.

A gépjárműközlekedés fejlesztését szolgálja az ez év március hó 18-án megnyíló X. Budapesti Nemzetközi Automobil, Motorkerékpár és Motorcsónak Kiállítás is. Egy országban, ahol az automobilipar még gyermekcipőkben jár, ahol nagyrészben a külföldre vagyunk utalva, csakis nemzetközi kiállítások rendezésével lehet a gépjárművek beszerzésére a közönség figyelmét felhívni. Kereskedőink a kiállítás megrendezésével áldozatot hoznak, hogy az ország motorosítása terén lépést tarthassunk, nemcsak a közvetlen szomszéd államokkal, hanem a nagy nyugati államokkal is.

A kiállításon felvonultatjuk a legmodernebb személy- és teherautomobilok és motorkerékpárokat, azok alkatrészeit. Bemutatásra kerülnek azok az új műanyagok, amelyeket a gépjárművek párnázásához, a gépkocsik vasalásához használnak fel. Bemutatjuk a német buna-műgumit, a szintétikus benzint stb.

A kiállítás a városligeti Iparcsarnokban lesz megtartva és a kiállítást látogatóknak módjukban lesz megállapítani a gépjármű-technika mai színvonalát. És megismerkedni a legszebb autó, motorkerékpár és motorcsónak modelleivel.

ISZER ELEKTROHEGESZTŐ MŰVEK
V., DRÁVA UCCA 5
TELEFON: 298-473
SPECIÁLIS HEGESZTÉSEI TARTÓSAK, MEGBÍZHATÓK, OLCSÓK

Voltam már 9 napig halott is

mondja ERNST HENNE, aki bukásairól mesél a magyar motorosoknak

(A magyar motorosok szemében Ernst Henne, a világhírű német BMW világrekorder neve egyenlő a Sebességgel! Mert megszoktuk, hogy Ernst Henne, ez a szikár, markánsarcú, merészorrú, csupacsont német évek óta szinte kísérteties következetességgel javít egyet-egyet az abszolut motorkerékpár világrekordon, tegnapelőtt Táton 242-őt futott, tegnap Gyónon megközelítette a 250-et és félórával ezelőtt a német birodalmi műúton már a 280-al kacérkodott! Ugyan kérem, — legyint a laikus, — nem jelent az semmit, amit Henne csinál. Csak megkapaszkodik, talán be is hunyja a szemét, vágtat két percig és kész a világrekord, melynek igazi hőse a müncheni gyár névtelen konstruktőrje, aki az újabb és újabb lőerőket csempészi bele Henne királytengelyes, kompresszoros, ötszázas, kéthengeres BMW-jének motorjába. Hát tévedés ez a javából. Mert a világrekorddöngetéshez nagy adag bátorságra, mondhatni hősiességre és tudásra van szükség. És sok-sok kalandon, halálos pillanaton kellett átküzdenie magát annak, aki az alábbiakban egy kis bepillantást enged a magyar motorosoknak lapunkon keresztül abba, amiről eddig semmit sem hallottunk.)

München, február hó.

Ernst Henne a magánéletben, mondjuk civilben, nem sejteti a motorkerékpár, a sebesség hősét. Hivatalnoktipus. Csak szemeiben lobog valami rendkívüli. És hosszú, vékony ujjai élnek ideges, remegő életet, amint a támlásszék karfáját úgy szorítják körül, mint a drégriffet 280-as tempóban.

— Hát bizony, — sóhajt nagyot, — a jóisten nagyon kegyelmes volt hozzám és úgylátszik legfigyelmesebb és legkörültekintőbb védőangyalai közül rendelt egyet mellém!

És elkezd mesélni a versenyzés árnyoldalairól. Az életveszélyről. Bukásairól.

— Első végzetes pillanatomat nagyon régen éltem át. Sziciliában indultam a motoros Targa Florion. Még két köröm volt hátra és erősen dolgoznom kellett, mert depómból megkaptam a jelet: mindent bele. Ráhajoltam a gépre, jól megszorítottam combjaimmal a tartányt és figyeltem, amint a hosszú egyenesben oly megnyugtató módon vált egyre magasabbá hű BMW-motorom hangja. És szinte észre sem vettem azt a hatalmas kutyát, mely nyílegyenesen ugrott bele vagy 150 kilométeres iramban vágtató gépem első kerekébe. Hogy miképen hoztam újra egyenesbe vadul megvobblizott gépemet, magam sem tudom, de mire észretértem, hát éreztem, amint a hideg verejték csorgott végig a homlokomon. Pedig volt vagy 38 fok árnyékban.

Bukás és — hat rekord a jégen

— Beszéljek bukásaimról? Első nagy bukásom Svédországban történt, a jégversenyen. 1929-ben állítottam fel első világrekordjaimat és csőstül kaptam a meghívásokat, melyek közül gondolkodás nélkül fogadtam el azt, mely a svédországi jégversenyre szólt. Az első futamban ért utól a balszerencse. Vagy 170-es tempóban vágtattam az egyenesben, amikor hirtelen támadt oldalszél sodort ki a pályáról és olyat taszított rajtam, hogy gépestül elfeküdtem és a hű BMW-vel együtt vagy ötven métert csúsztam. Szerencsém volt, a többieknek sikerült kikerülni kettőnket és megúsztam néhány horzsolással. Utána újra fel a gépre és a sajátom helyett hat jégrekordnak törtem ki a nyakát. És ami a legérdekesebb, a hat rekord még ma is fennáll!

Az ingolstadti halálfutam

— Világrekordfutamaim alkalmával is nem egyszer voltam olyan helyzetben, amikor úgy látszott, hogy vége mindennek. A legemlékezetesebb esetem az ingolstadti halálfutam volt, melyet életem utolsó napjáig sem fogok elfelejteni.

— 1929-ben történt, amikor legelső izben álltam oda világrekordot javítani. És legelső futamom alkalmával meglazult első kerékagyam egyik anyája és a kerék félig kiugrott a villából — 200-on felüli tempóban. A kereket csak az egyik anya tartotta, a gép elkezdett ide-oda vobblizni és egyszerűen képtelen voltam a gépet kormányozni, arra ment, amerre neki tetszett, vadul kóválygott az országút egyik szélétől a másikig és szinte centiméterekre került el — valami csodás véletlen folytán — a telegráfpóznákat



Együtt a világ három leggyorsabb motorosa: (balról) Henne, (középen) Fernihough és (jobbról) Taruffi. Együtt 810 kilométeres tempót képviselnek ...

és fákat... Az egyik időmérőasztalt könyökömmel sepertem tisztára és éreztem, amint a gép visszatarthatatlanul suhan az egyik különösen vastag törzsű fa felé... Csak a legutolsó pillanatban sikerült teljes erőm latbavetésével megakadályoznom a karambolt és elsurrannom a fa mellett... Másfél kilométeren át tartott ez a halálfutam, másfél kilométer kellett hozzá, hogy a gép kifussa magát, amig meg tudtam állni és — meg voltam mentve... Utána magam húztam meg az anyát...

— Hogy mire gondoltam, amikor éreztem, hogy nekivágódom annak a vastagtörzsű fának? Csodálatosképen mindent tisztán láttam... Láttam, amint a fa egyre vastagabb lesz, amint közelít hozzám és a töredékmásodpercek alatt arra gondoltam, hogy: kedves Ernst, igazán kár, hogy csekély 25 éveddel most neki kell vágódnod ennek a fának és befejezned mindent akkor, amikor még semmit sem vittél véghez. Hogyan fogod megvalósítani a terveidet, amikor ilyen csúfosan kell eltünnöd a világnak oly érdekes szinpadáról. Szedd össze magadat barátom és tépd ki magadat a slamasztikából. Hát kitéptem magamat...

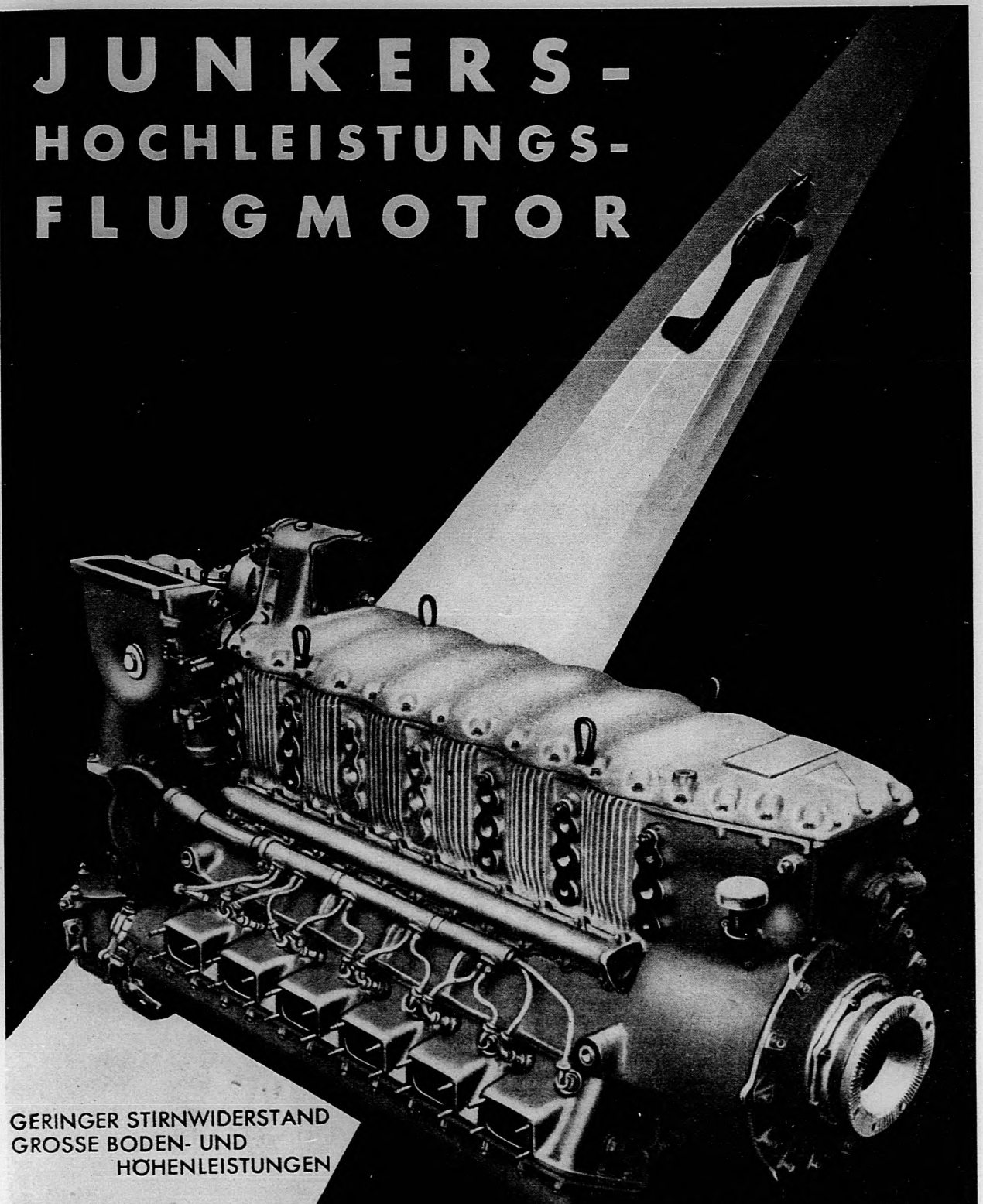
Amikor kilenc napig halott voltam

— Komoly sérülést eddig csak egyszer szenvedtem... Egyszerű kiránduláson történt 1926-ban, amikor oldalkocsival túráztam télen a bajor hegyekben. Egy kis túraverseny-tréninget tartottunk és az utak jéggel voltak borítva. Kicsúsztunk, nekivágódtunk egy távírópóznának és megtörtént a baj... Fejemmel nekivágódtam a jeges országútnak, egyetlen reccsenés, az eredmény: szabályos koponyatörés. Hogy ezután mi történt, azt csak sértetlenül maradt utasom elbeszéléséből tudom... Utasomnak sikerült leszednie rólam a gépet és ujjaival összeszorítania erősen vérző sebemet, különben elvéreztem volna, mert egyik homloki ütőerem sérült meg. Jöttek a mentők és vittek Seefeldbe a kórházba, ahol kilenc napig feküdtem eszméletlenül. Münchenben mindenki halálom hírét terjesztette... És amikor kiengedtek a kórházból és a müncheni villamosban egyik ismerősömmel találkoztam, csak látták volna azt a rémült ábrázatát, amint megbámulta az „élő hullát"...

— Évekig nem történt semmi baj. Most a tél küszöbén volt újabb „esetem". Amikor új áramvonaltojásom tette annyira labilissá a gépet, hogy az kormányozhatatlanná vált és kivágódtam a párhuzamos útszakaszokat elválasztó gyepsávra... De erről nem beszélek, hiszen nemrég megírta az Autó-Motor is...

— Amikor felülök a világrekord-gépre, nem szabad arra gondolnom, hogy baj lehet. Az emberi idegrendszer teherbíróképessége nem végtelen... Nem szabad vele visszaélni... Egyszerűen nem szabad a veszélyre gondolni... Nem szabad!... Trenirozni kell erre az agyat... És mosolyogni kell... És figyelni az utat, szorítani a térdet, eggyé válni a géppel, nem meglátni a sövénnyé összefolyó útszélét, csak vigyázni a motor sivítását, félszemmel a fordulatszámmérőt hipnotizálni és arra gondolni, hogy: sikerül... Utána aztán lehet jó mélyet lélegzeni, még ha olyan sápadt is az ember arca... J.

JUNKERS-
HOCHLEISTUNGS-
FLUGMOTOR



GERINGER STIRNWIDERSTAND
GROSSE BODEN- UND
HÖHENLEISTUNGEN

JUMO 210

Junkers Flugzeug- und -Motorenwerke A.G., Dessau

Világrekordfutam a — halálba!...

Hogyan történt Bernd Rosemeyer halálos katasztrófája?



(Bernd Rosemeyer, az Auto-Union legendáshírű versenyzője, annyi sok-sok világverseny hőse, nincsen többé... Beállott abba a végtelen glédába, melynek első sorában most a Guthriek, a Stegmannok, a Parry Thomasok, a Lockhardtok és a Segraveok csinálnak helyet ennek a mindig mosolygó, szőke német gyereknek. Mert gyerek volt Rosemeyer és gyerek maradt a dicsőségben is, tréfás, mosolygóképű, örökösen furfangos gyerek... És az egész autósvilág egyetlen döbbenetbe merevedett, amikor hírül adta a távíró, hogy a gyerekből — mártir lett! Mi ismertük őt jól. Itt járt nálunk a Guggeren, a Hármashatárhegyen, a népligeti GP-n és mivel ismertük: kétszeresen fáj az a szörnyűséges délelőtt, ott a Darmstadt és Frankfurt közötti autóúton...)

Darmstadt, január 29.

Világrekordkísérletek a Frankfurt és Darmstadt közötti Reichsautobahn szakaszon. Reggel Mercedesék kezdték és Caracciolának sikerült is 437 km-es sebességet kifutni... Neubauer főmérnök takarodót fuvatott és átadta a helyet a nagy riválisnak, az Auto-Unionnak. Féltizenkettőkor már ott állt a startvonalon Rosemeyer ezüstszivarja, hogy első bemelegítő futamát végezze. A szél erősödött és jött a jelentés a frankfurti meteorológiai állomásról, hogy viharos szélre van kilátás. A fák csupasz koronái hajladoztak és csontig hatoló jéghideg szél szántott végig a helyenként jégkéreggel borított betonon... És mégis megtólták az Auto-Union versenykocsit, mely erre az alkalomra egészen új áramvonalburkot kapott. Odafelé melegített csupán Rosemeyer, visszafelé tempót ment és

429.9 kilométeres sebességet

jelentettek az időmérők. Biztató volt a kezdet... Betólták a kocsit a sátorba, a szerelők nekiestek holmi beállításokat elvégezni. Rosemeyer hosszas tanácskozásba kezdett Eberannal, az AU versenyosztály vezetőjével és közben dörzsölgette vörösre fagyott kezeit.

Brauchitsch, a híres Mercedes-Benz-versenyző intézett kérdést Berndhez.

— *Hogyan állunk a széllel? Hogyan érezted magadat, hiszen nagyon veszélyes ekkora szélben ilyen tempót kívágni?*

— *Nem volt élvezet,* — válaszolt Rosemeyer, — *a mért kilométer végén éreztem, hogy elkap a szél és irgalmatlanul szorít, szorít kifelé. Az a legnagyobb baj, hogy ilyen tempóban lehetetlenség idejében parírozni a széllökéseket. Csak annyit éreztem, hogy a kocsi elkezd gyengén rázkódni-rezegni és sodródni a pálya szélén levő pázsitcsík felé. Mire észretértem, már sokszáz méterrel voltam odább.*

— *Nem volna jobb abbahagyni,* — kérdezte Brauchitsch, — *hiszen ilyen szélben istenkísértés folytatni a futamokat?*

— *Ki akarom próbálni a motor új beállítását és már az első futamnál meglátom, hogy ekkora szélben lehet-e egyáltalában menni* — válaszolt Rosemeyer. — *Ha nem megy, akkor elhalasztom az egészet és majd vasárnap reggel jövünk ki újra. Reggel nyolc és kilenc között ugyanis teljes a szélcsend.*

Bement a sátorba, kitólták a gépet, beült a hatalmas kocsiba és bizony, nem gondoltunk arra, hogy az életben utoljára beszélgettünk Rosemeyerrel.

Megtólják a kocsit... Felüvölt a motor, keskeny füstfelhőcsík szántja a levegőt és elemi erővel felgyorsulva, lesz egyre kisebb, egyre parányibb a gép a távolban. Dienemann mérnök, az ONS kiküldöttje ül a telefonnál és hangosan mondja:

— Hatos kilométerkő: átment... Hetes kilométerkő: átment... Nyolcas kilométerkő: átment... Kilences kilométerkő: átment... Hirtelen elsápad Dienemann arca és suttogva mondja: a kocsi szerencsétlenül járt... Némán állunk, hiszen tudjuk, hogy mit jelent az, ha a kocsi 430—440 km-es iramban szerencsétlenül jár... És egy pillanattal később már vágtatunk a versenyvezetőség kocsiján Darmstadt irányába.

A 8.6-es kilométerkőnél látni a baleset első nyomait. Itt vagy 200 méteres erdőcske szegélyezi a betont, melyen át a nyugati szél gátlás nélkül süvíthet. Itt kapta el a szél Rosemeyer kocsiját és balra szorította... A fekete gumínyomok tisztán mutatják, hogy Rosemeyer itt balkerekeivel már a pázsiton vágtatott, a szél kinyomta a pályáról. A keréknyom hirtelen jobbra törik... Itt próbált Rosemeyer parírozni... És itt zúgott ki a kocsi a pályáról... Háromszázméteres szakaszon törött géprészek és karosszériadarabok hevernek a beton mentén...

Hogyan történt a baleset? A kocsi elhagyta a betont. A hepe-hupás szegélypázsiton felfelé lendült.

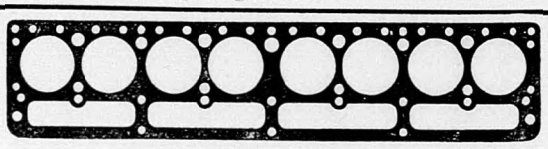
A másodpercenként 120 méteres tempó irtózatos légnyomása alulról kapta el a kocsit, mely a magasba lendült és ebben a pillanatban úgy szakadt le a karosszériája, mintha papirosból lett volna...

Szegény Rosemeyer kirepült a vezetőülésből és holttestét 50 méterre találták meg borzalmasan szétroncsolt állapotban, az erdő fái között... A karosszériájától megfosztott alváz még vagy 300 métert repült és a kilences kőnél levő ellenőrzőállomás NSKK kirendeltségét csak az mentette meg a haláltól, hogy hasravetették magukat... Így is centiméterekre a fejük felett zúgott el a versenyautó lövedék.

Az orvosi vizsgálat megállapította, hogy Rosemeyer nem szenvedett, másodperceken belül vége volt...

Így történt... És a nemzetközi autósport ismét sokkal, sokkal szegényebb lett!... Vagy egy újabb glóriás hőssel gazdagabb?...

Matusek és Litkay
autójavítóüzem.
Specialisták:
Lancia autók javításában.
VII., AKÁCFA UCCA 60.
145–282


„Klingerit-1000"
a modern automobilok ideális hengerfejtömítése
VEZÉRKÉPVISELET:
FODOR MIHÁLY ÉS TÁRSA
Budapest, VI., Jókai-u. 6. Telefon: 121-434, 123-819



Kirándulásaira

vagy üzleti útjaira nélkülözhetetlen dolgait még az utazás előtt készítse elő. Európa minden részéről jó útvonal-térképeket minden SHELL kútnál beszerezhet. De ugyanakkor ne feledkezzék meg arról, hogy autójának jól ismert és az egész világon milliók által használt márkás olajokra van szüksége

SHELL MOTOR OIL

Csak sértetlen ólomzárral eredeti

A következő minőségekben kapható

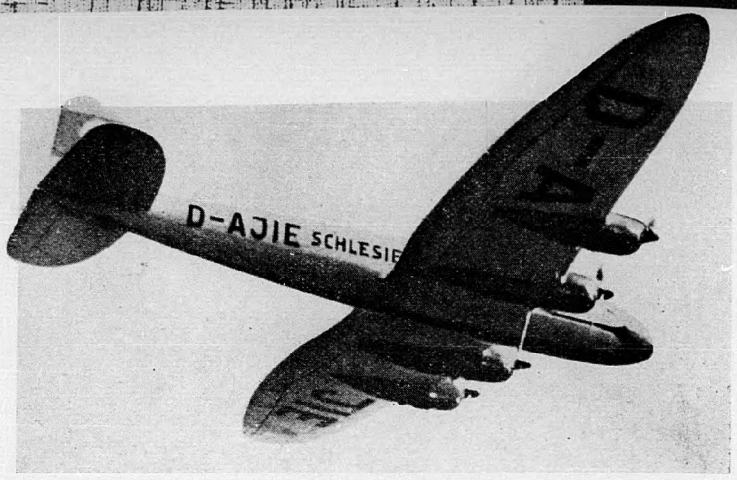
SINGLE SHELL
DOUBLE SHELL
TRIPLE SHELL
GOLDEN SHELL

Ajánlási tábla szerint használandók

SHELL KŐOLAJ R.T. BUDAPEST

A levegő óriásai

JUNKERS ismét megépítette a világ legnagyobb szárazföldi utasgépét



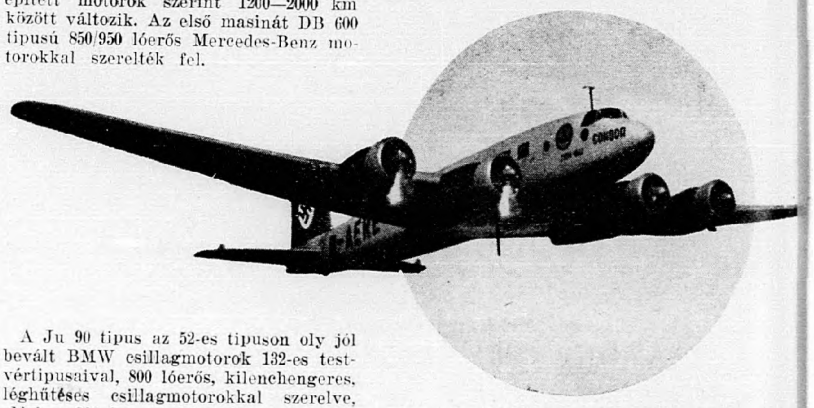
A Heinkel-gyár hosszútávú póstagépe. A behúzott futómű tökéletes aerodinamikai formát biztosít a gépnek.

Ju 90 — FW 200 — He 116... Uj csillagok az égen? A repülőgépépítés legújabb csodái! A két első gigászi méretű szupergyors utasgép, a harmadik hosszútávú, gyors póstagép. Mindhárom meteor az újévben tünt fel az égboltozaton, hogy a német Lufthansa égisze alatt hirdesse Ikarus gigantikus méretek között tettbevalósult álmát: repülünk! Vagy talán inkább úszunk a levegőben, 3—400 km-es sebességgel tovahúzó, 3—4 motoros gépcsodák ezüstös szárnyán, bent ülünk a tágas, kényelmes utasteremben és a felhők közül úgy kandikálunk le az édes anyaföldre, mintha — a világ legtermészetesebb dolgát csinálnánk: repülünk!

Csakugyan: szörnyen természetes, köznapi dologgá válik lassan a repülés, az ezüstös testű, szárnyas pullmannokat a technika fejlődése a mai életiram természetes hosszútávú, gyors közlekedési eszközévé avatta.

„Ju 90." A dessaui Junkers-gyár, melynek gépeit Európán kívül Amerikától az afrikai angol dominiumokon át Kináig mindenütt megtaláljuk, hű maradt tradicióihoz. A nálunk is ismert négymotoros, hatalmas G 38 jelű „Hindenburg" után ismét megépítette a világ legnagyobb szárazföldi gépét. A Ju 90 tipus első gigászi példányát, a „Der grosse Dessauer"-t. A teljesen fémből készült, impozáns méretű, behúzható futóműves gépmadár 10.5 méter hosszú és 3 méter széles utastermének öt 8 üléses fülkéjében 40 utas számára van kényelmes férőhely, amit nagyban elősegit az a körülmény, hogy a pogygyászfülkéken kívül külön ruhatár áll az utasok rendelkezésére. A hatalmas gépmadár 3 személyes vezetőfülkéjén és büfféjén kívül két toilettehelyiséggel van felszerelve, az utasfülkék ülései kevesebb utas esetére könnyedén fekhelyekké varázsolhatók át.

A Ju 90 minden 800—1200 lóerő teljesítményű motortipussal szerelhető, ettől függ azután a gép sebessége, mely 410 km-ben kulminál, míg hatósugara a beépített motorok szerint 1200—2000 km között változik. Az első masinát DB 600 tipusú 850/950 lóerős Mercedes-Benz motorokkal szerelték fel.



A kecsesvonalú, 24 személyes Focke-Wulf expressz-gép, az FW 200 „Condor".

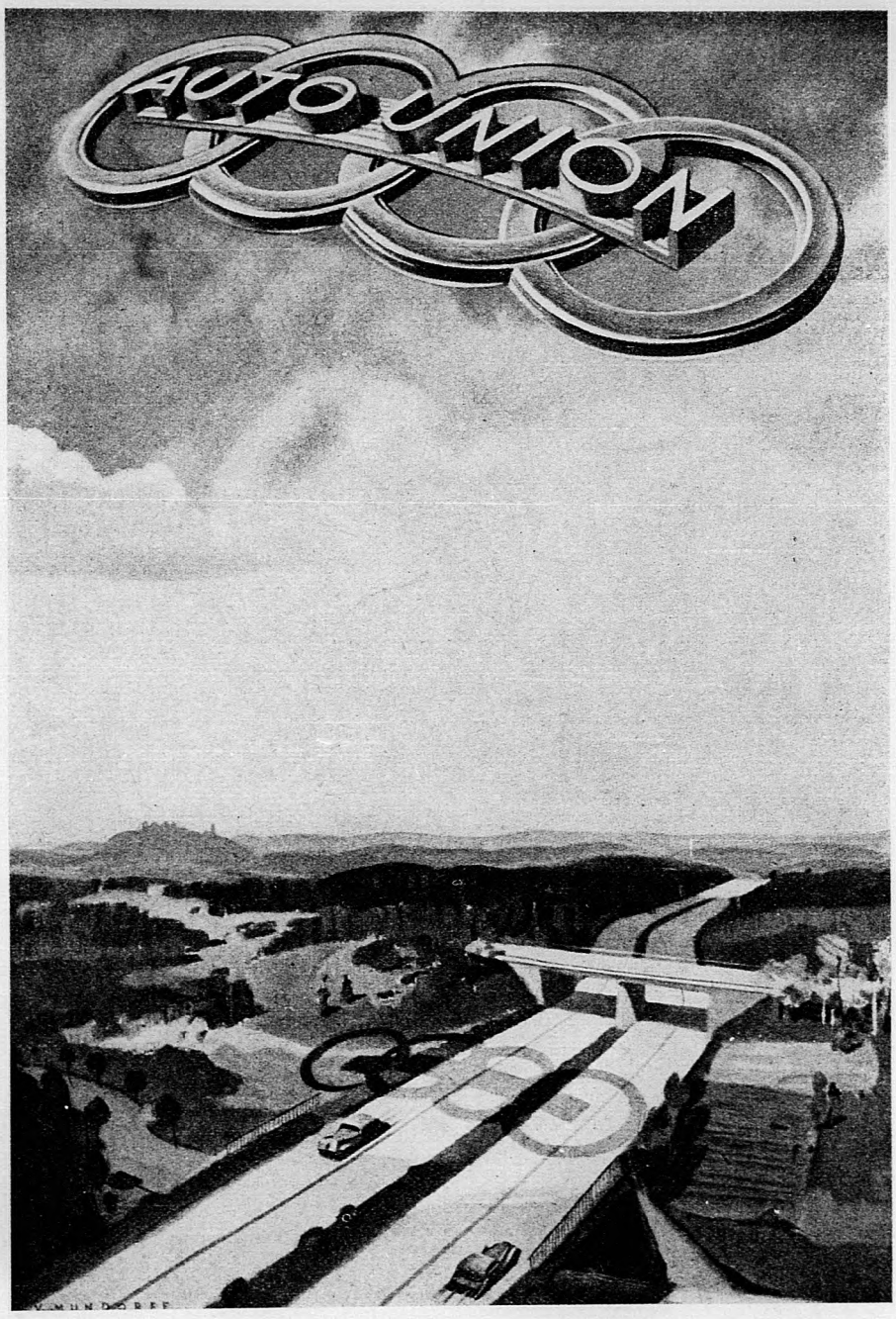
A Ju 90 tipus az 52-es tipuson oly jól bevált BMW csillagmotorok 132-es testvértipusaival, 800 lóerős, kilenchengeres, léghűtéses csillagmotorokkal szerelve, eléri a 380 km-es csúcssebességet, míg leszállási sebessége 104 km. A BMW-motorokkal szerelt masina érdekesebb méretei a következők: fesztáv 35 m., hossza 26 m., magassága 6.5 m., szárnyfelület 184 négyzetméter, üressúly 13.9 tonna, hasznos terhelés 6.1 tonna, repülősúly 20 tonna, szárnyterhelés 108.7 kg/négyzetméter, teljesítmény terhelés 6.25 kg/LE, utazási sebesség 330 km, emelkedési idő 1000 m-re 3 perc 18 mp, csúcsmagasság 7200 m, hatósugár 1400 kilométer.

Negyven utassal, 400 km-es sebességgel zúg tova a felhők között a Junkers-gyár új csodája, a Ju 90, mely a világ legnagyobb szárazföldi repülőgépe.



A Junkers-gyár ezen óriása mellett, bár kisebb méretekkel, de az aerotechnika legújabb vívmányaival felvértezve jelent meg a német Focke-Wulf repülőgépgyár 24 személyes, négymotoros, ugyancsak behúzható futóműves FW 200 jelzésü, igen gyors utasgéptipusának első példánya, az elegáns vonalú „Condor", amely az új Junkers-tipussal karöltve, hivatva van új korszakot teremteni a modern légiforgalomban.

Az északatlanti forgalomra szánt Ha 139-es, úszótalpas, hosszútávú póstagéptipussal lapunk más helyén foglalkoztunk. A csatlakozó óceáni, nemkülönben távolkeleti póstaforgalom kiépítése egész különleges igényekre épült hosszútávú póstagép megteremtésére adott impulzust a német Lufthansának. A 7 tonna repülősúlyú gépet Heinkel-gyár építette meg: négy darab, egyenként 240 lóerős Hirth-motor, 330 km-es csúcssebesség és 550 kg póstaszállítás mellett 4500 km-es hatósugarat biztosít a behúzható futóműves masinának. Ez a „He 116". Aránylag kis teljesítményű és kisfogyasztású motorok, könnyű építés, légellenállás csökkentő gépidom révén elért tetemes sebesség, tekintélyes üzemanyag-tartalék — ez a hosszú hatósugár titka!



AUDI – WANDERER – HORCH VEZÉRKÉPVISELET

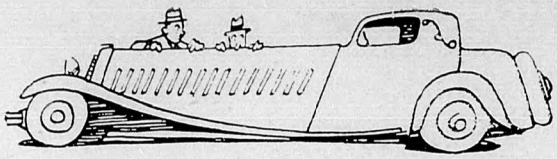
HESS ERVIN

AUTÓKERESKEDELMI ÉS IPARI KFT.

BUDAPEST, I., MÉSZÁROS UCCA 15. – TELEFON: 150-090

VÁROSI BEMUTATÓ: BUDAPEST, V., MÁRIA VALÉRIA UCCA 1. TELEFON: 181-259

ÓH —
az a gépháztető!...



Valljuk be egészen őszintén: a gépháztető ma már csak az esetek legritkábbikában gépháztető, azaz olyan tető, mely a gép, a motor házául szolgál és azt védi az időjárási és egyéb viszontagságok ellen. A modern kiskocsinál ugyanis enyhe túlzás gépháztetőről beszélni, a hangsúly a ház szócskán van. Mert a kiskocsi gépe, azaz motorja olyan kicsiny, hogy védelmére nem házra van szükség, hanem elég volna ahhoz egy kisebbfajta szivarskatulya, melybe a motoron kívül még sok más is beleférne. Ha pedig ninesen gépház, akkor nagyképűség gépháztetőről beszélni: ha a gépháztető eltérve eredeti és bevallott céljától, nem vállalta volna az úgynevezett autó-kozmetikum szerepét.

A hatalmas gépháztető a kiskocsin ugyanaz, mint a vattás váll a tavaszi korzók jampecein: sokat sejttet és amolyan „nagy leff és sehol semmi" című intézmény. Amiről nem nehéz meggyőződést szerezni, csak éppen fel kell emelni a gépháztetőt és meg kell keresni a motort, ami a gyakorlottabbaknak rendszerint sikerül. A modern kiskocsi motorja ugyanis ösztönösen szemérmes jószág, szeret elbújni, azért nehéz néha megtalálni. Az a nagy, köcsögszerű valami ugyanis, amit a gépháztető alatt azonnal megtalálunk: nem a motor. Az a nagy, köcsögszerű valami nem más ugyanis, mint a légszűrő.

Az azonban tagadhatatlan, hogy a túlnőtt gépháztető tekintélyes külsőt kölcsönöz a kiskocsinak. Ez azonban nem új találmány és csak nem is eredeti. Azokon a nyomokon halad, melyet a temetési menetek cilinderes gyászolói taposnak, akik szintén többnek akarnak látszani. És az ellenkezőt is megtaláljuk: mint női fűzőt, mely a többől kevesebbet mutat. Hogy az autógyáros urak a cilindert, azaz pardon, éppen ellenkezőleg, a gépháztetőt hízlalták fel olyan rettenetesen nagyra, annak főleg az az oka, hogy a kiskocsinak ez a tekintélynövesztő kellékét különösebb anyagi áldozatok nélkül teremtették meg különös tekintettel a vékony bádoglemez mérsékelt világpiaci árára. Másrészt viszont bőségesen megtérül ez a pluszkiadás olyanmódon, hogy a lengőcsap-perselyeket például bronz helyett ma már olyan műanyagból valósítják tettbe, melyet sovány sajtból fejlesztenek. Ami azonban nem is olyan nagy baj. Mert a bronz — mint tudjuk — idővel elkopik, éppen ezért nem árt úgy 25.000 kilométer után cserélni. A sajtból fejlesztett műanyag ezzel szemben nem kopik. Viszont duzzad. És ezért minden 10—15.000 kilométer után illik kiszedni és kidörzsölni. Ami olcsóbb, mert hiszen nem jár anyagveszteséggel. Mert az anyag, a Szent Anyag: ez ma az autógyártás legdöntőbb szempontja. Ezért kapunk sajtot bronz helyett. Mert a bronzból kitűnő hatású ágyúkat lehet készíteni. Sajtból viszont kissé nehezebb ennek a feladatnak a megoldása, sokkal körülményesebb a gyártás folyamata és az is nagy hátrány, hogy a sajtból készült ágyút az ellenség sokkal messzebbről ismeri fel, főleg a — szagáról. És ugyanezen okból kifolyólag a tüzért sem lehet sajttal etetni, a sajt tehát — mint látjuk — a mai világban merőben felesleges anyag, tiszta haszon, hogy mint autó-alkatrész még hasznosítható.

De ne kalandozzunk el stratégiai mezőkre és maradjunk a gépháztetőnél: mely kitűnően védi a bennülő — fejét. Egyszerű ez nagyon. Minél hosszabb a gépháztető, annál kevesebb hely marad az üléseknek, az utasok tehát jól be vannak préselve. Aminek az a nagy előnye, hogy a nagy bepréseltség miatt a legderekabb bukkanókban sem verik be a fejüket a tetőbe. Legfeljebb — ha kedvük tartja — egymáshoz koppintják.

Minél hosszabb a gépháztető, annál nehezebb is. Ami azt jelenti, hogy ha így folytatják a gyárosok, úgy hamarosan valami rúgószerkezettel kell gondoskodni a kibalanszirozásáról, mert a vezetőnek nem lesz elég ereje ahhoz, hogy felemelje. Meg lehet ugyan oldani a kérdést olymódon is, hogy oldalt ajtókat helyeznek el, ezeken át lehet majd olajat betölteni és kihalászni a benzinszűrő üvegbe rekedt ebihalakat.

A hosszú és divatos gépháztető ráadásul hasznos is. Könnyen kezelhető, amint az az alábbi jellemző kis meséből derül ki.

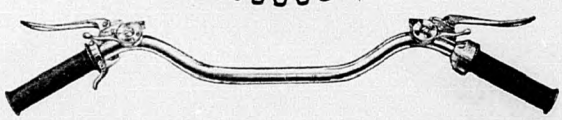
Kovács úr (nehogy az Isten szerelmére összetévessze valaki is Kovács Kálmánnal, a kitűnő bajnokkal) új autót vásárolt. Miután aláírt minden aláírni valót és tűz, jég, valamint szemverés ellen is megkötötte a biztosítást: nagybüszkén gurult hazafelé. Egyszerre valahol hátul egy amolyan klikk-klikk hangot hallott. Kovács úr azonban nem volt mazsola és így szólt magában: Há! Ugylátszik az egyik hátsókerék anyái nincsenek meghúzva. És elkezdte keresni a szerszámokat. Kereste, kereste, amíg a végén kiderült, hogy valahol a gépháztető alatt kell rejtőzniök. És mivel a kocsi új volt, hát egy kis munkába került, amíg a divatos és nagyon hosszú gépháztető egyik szárnyát felemelhette. Amikor végre késsel visszanyomta a szerszámokat rejtegető kis pléhláda lakatjának nyelvét és eltörte új kését, rájött, hogy a szerszámok olyan merev tekercsbe voltak csomagolva a zörgés elkerülése végett, hogy csak úgy sikerül kiszedni a tekercset, ha a gépháztető másik szárnyát is kinyitja. Végre ez is sikerült, bár közben a gépháztető másik szárnya lecsapódott és legillotinozott féltenyérnyi friss dukót a sárhányóról. Kovács úr elrebegett egy halk feneegyemeget és újra megemelte a gépháztető szárnyát, miközben jobbkeze mutatóujjának körmét kettéhasította.

— Há! — mondotta Kovács úr, amikor végre kezei között volt a szerszámtekercs és kezdte kihámozni a csavarhúzót, hogy a kerék pazarul krómozott dísztárcsájának csavarját lazíthassa meg és hozzáférhessen a divatosan és mélyen elhelyezett anyákhoz. Amikor végre megvolt a csavarhúzó, Kovács úr mégegy feneegyemeget rebegett, mert a csavarhúzónak keskeny volt a pengéje és vékony a nyele és sehogyan sem tudott megbírkózni a nagy csavarral. Még szerencséje volt, hogy a sarki vasüzletben hatvan fillérért kapott megfelelő csavarhúzót, miután kellő gyakorlatozás és izzadás után sikerült helyreraknia mindent, beleértve a gépháztető hatalmas szárnyait.

Dehát a hatalmas gépháztető és a pompás dísztáresa: divat. És miért ne szenvedjen Kovács úr a divatért? Vagy csak Kovácsné őnagysága szenvedjen a cipőjétől agyonszorított piskótalábától fel egészen a vízondolált fejéig? Nevetséges.

Motorja üzembiztonságát növelik a

MAGURA



SZABÁLYOZÓK, (drehgriffek),

EMELTYŰK. KOMPL. KORMÁNYOK

Kapható minden szaküzletben.

Képviseli: UNGÁR GYULA Budapest

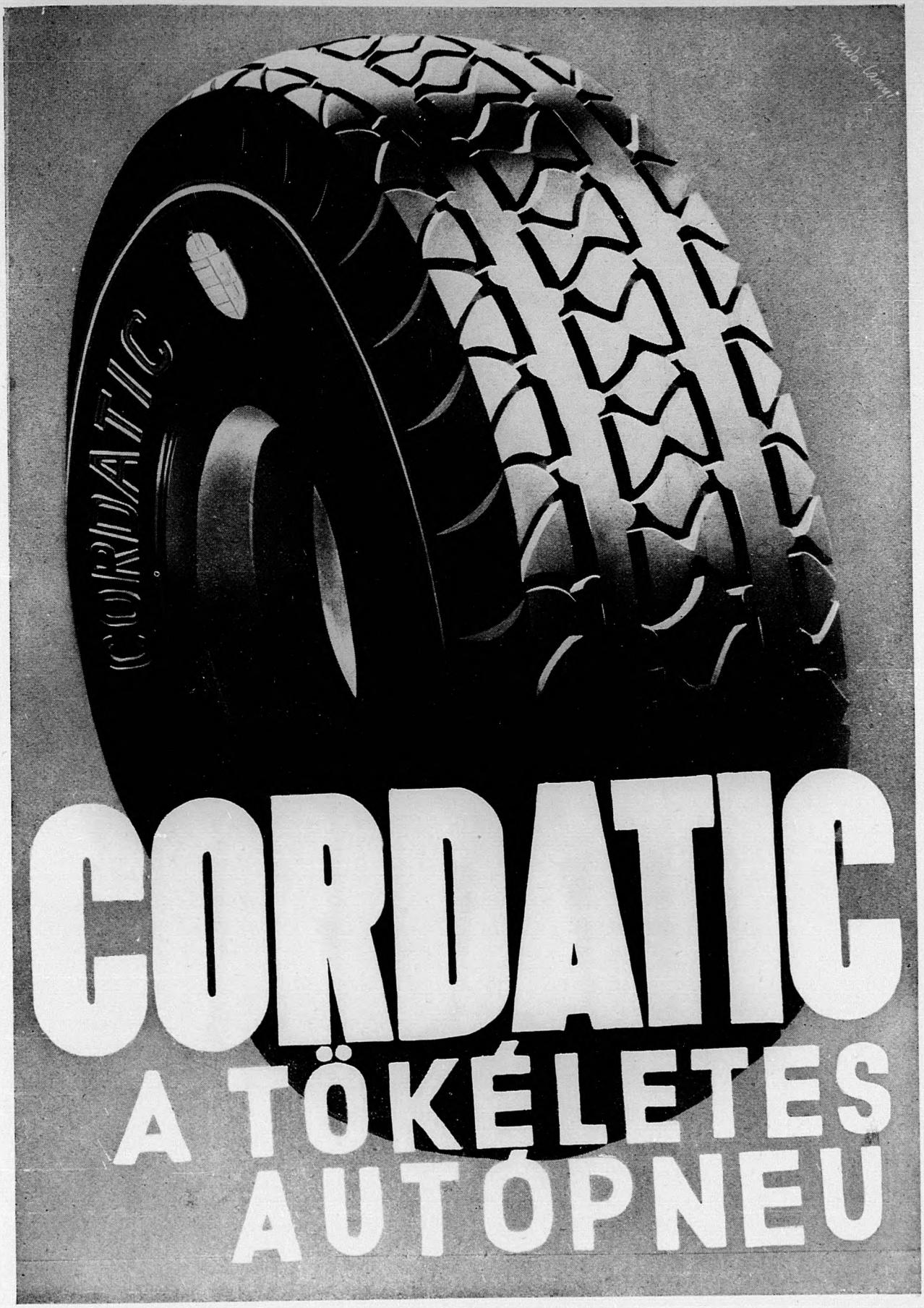
VI, Horn Ede ucca 18. Telefon: 112-541

FÜLLER LAJOS

Elektro és Autogén-Hegesztő

Budapest, V., Csáky ucca 63. Telefon: 292-982

Legmesszebbmenő garanciával **meglepő olcsón hegesztek** speciálisan hengereket, hengerfejeket, hengerblokkokat, főtengelyeket, aluminium cartereket, tengelyeket, fogaskerekeket, mindennemű autóalkatrészeket, különféle üzemgépeket és kazánokat


CORDATIC
CORDATIC
A TÖKÉLETES
AUTÓPNEU

TIZ ÉV...

Nem ütjük a nagydobot... Csendben és halkan írjuk le ezt a pár szerény szót: tízéves lett az Autó-Motor. Nem közlünk megrendelt üdvözleteket, nem írunk elismerő cikkeket, melyek alá a közélet úgynevezett „előkelőségei" oly nagy előszeretettel írják a nevüket, jutányos önreklámmal cikkírót mímelve...

Nem ütjük a nagydobot... És egyetlen kegyelmes vagy csak nagyságos urat sem szólaltatunk meg... Nem kérünk fel elnököt, nagyképű „kapacitásokat", hogy elnyűtt frázisok sztereotíp ömlengésével éljenek vissza a jobb sorsra érdemes, védtelen papiros türelmével... Mert erre nincsen szükségünk. Mi tíz évvel ezelőtt a magunk lábán álltunk talpra és ma is a magunk lábán haladunk nagy céljaink felé, melyek párhuzamosan haladnak a magyar motorizmus magyar céljaival...

És hogy az elmult kemény tíz év alatt megizmosodtunk, azt annak az autós és motoros közönségnek köszönhetjük, mely felismerve célkitűzéseinket, odaállt abba a hatalmas olvasógárdánkba, mely állandóan gyarapodva, lapunkat tűzön-vízen át hűségesen kíséri.

Mai tízéves jubileumunk nem a mi ünnepünk. Hanem ünnepe a névtelen olvasónak, a névtelen előfizetőnek, azoknak az ezreknek, akiknek most hálás, meleg baráti szeretettel szorítjuk meg jobbját és ígérjük, hogy az elkövetkezendő — reméljük — újabb s újabb tíz esztendők során hűségesen megőrizzük ideáljainkat és klub-, klikk-, személyi és egyéb jutányosan fancsali szempontokon felülemelkedve, áldozatok árán is csakis a közös nagy célt, a magyar motorizmus fejlődését fogjuk minden erőnkből szolgálni!...



Ez az ERA versenykocsi. Volánjánál Earl Howe.

...Ballon Cordatic...

Hosszú, rendkívül hosszú volt az az út, melyet a magyar pneumatik járt be a több mint 25 év előtti első kísérletek kezdetleges és akkoriban általános, csupán néhányezer kilométernyi élettartamú abroncsától a mai tökéletes pneuig, a magyar Ballon Cordaticig... Melyet ott látunk kiskocsin, nagy luxuslimuzinon, a hatalmas teherautókon: mindenütt. És melynek nem egy példánya azzal a ritka rekorddal dicsekedhetik, hogy túlélte a 100.000 kilométert!...

1912-ben jelent meg először a nyilvánosság előtt a magyar pneu, melyet másféléves, szorgos munka után mutattak be a Tátra-Adria túraúton. És nagy feltünést keltett, hogy a magyar pneu már akkor is várakozáson felül szerepelt. Jöttek a háborús évek, majd az újjáépítés korszaka... 1920-ban indult meg a korszerű módszerekkel előállított Cord rendszerű magyar gumik gyártása, megszületett a Pneu Cordatic. A Magyar Ruggyantaárúgyár rt. Kerepesi-úti telepén a legmodernebb gépek állottak a termelés szolgálatába, megindult a drótperemes tipusok gyártása és amikor az első Cordatic pneuk nagyszerűen szerepeltek az első svábhegyi versenyen, majd az Alföld—Alpesi-túrán és az Osztrák-Magyar Túraúton: mindenki érezte, hogy a magyar pneumatik nemcsak felveszi a versenyt, a külfölddel, hanem győztesen is kerül ki a vetélkedésből.

És jöttek a nagy versenyek... A Ballon-Cordatic felkerült a versenykocsik és motorkerékpárok kerekeire, egész sorozat nemzetközi rekord fémjelezte a magyar pneu minőségét, mely a nehezen meghódítható magyar közönség elismerését is hamarosan kivívta magának. Mert az a pneu, melynek teljesen széria-példányai a TT-k, a nagy hegyi versenyek, a rekordkísérletek, a magas átlagú nagy túraversenyek poklában megállja a helyét, mely taxikon, teherautókon, luxuskocsikon igen gyakran több mint százezer kilométeres üzem után is használható: sajátmaga vívja ki magának előkelő pozicióját.

A magyar pneumatik ma már szerves alkotórésze az országutakon futó sokezer autó és motorkerékpár túlnyomó részének és akik a magyar ipar fejlődésében és sikerében magyar ügyet látnak: büszkén olvashatják a pneuk Ballon Cordatic jelzését...

1) Super-modern építés
2) Teljesen tokozott olajfürdős láncok
3) Patent hátsókerék
4) Lábkapcsolás, négy sebesség
5) Lengőnyereg, testsúlyra állítható
6) 2¾ liter fogyasztás stb...

a 250-es

VICTORIA

jellemző tulajdonságai

KOPPÁNYI

SUNBEAMKÉPVISELET

DESSEWFFY UCCA 47.

Balszerencse kísérte HARTMANN délafrikai szereplését

Legutóbbi számunkban hírül adtuk a délafrikai autóversenyszezon megnyitó versenyének, a Rand Grand Prix-nek lefolyását. A rövid egy hónapra korlátozott versenyszezon második és egyben legfontosabb versenye az East London melletti „Prince George"-cirkuiten lefutásra került Délafrikai Grand Prix volt, mely délafrikai szokás szerint, ugyancsak hendikep versenyként került megrendezésre s mint ilyen, az 1100-as Riley vezető Meyer győzelmét eredményezte 139 km.-es átlaggal a másfélliteres Maserati vezető, Siena előtt, aki „csak" 152 km.-es átlagot tudott elérni. Ez a hendikepverseny!

A délafrikai szezon záróversenyéül a Grosvenor GP került a Fokváros mellett lefutásra. A 45 körös, 335 km.-es előnyverseny hendikepjeinek individualis elosztása igen jól sikerült, úgy, hogy a 60.000 főnyi nézősereg izgalmas finisben kulmináló, szép sportban gyönyörködhetett. A győzelem pálmáját ezúttal az 55 éves Earl Howe szerezte meg, aki Bosch-gyújtással szerelt másfélliteres ERA kocsijával 120.4 km.-es átlagot ért el. Taruffi (1.5 Maserati) 119.74 km.-es és a Villoresi—Lurani kettős (1.5 Maserati) 119.56 km.-es átlagával szemben.

Mindkét versenyen starthoz állott kitűnő bajnokunk, Hartmann László is, sajnos, vállalkozását kifejezett balszerencse kísérte. Egyik versenyen benzincsőtörés, a másikon üzemanyagtanktörés tette harcképtelenné.

Firestone

HIGH SPEED

PNEUK

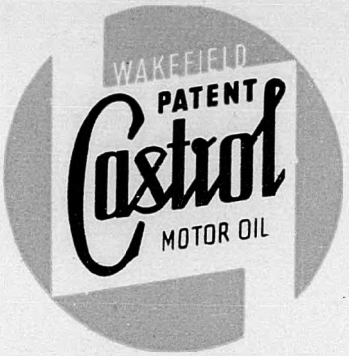
a vezérképviseletnél:

PNEUMATIK ÉS GÉPJÁRMŰKELLÉK BEHOZATALI KFT.

IV., VÁRMEGYE-U. 7 ◆ TELEFON: 18-24-01

Ügyvezető: **Vajda András**

TÁVIRATCÍM: **FIRESTONE**



A CASTROL service felhívja az érdekeltek figyelmét az

OPEL

autók helyes kenéséhez előírt alanti CASTROL minőségekre:

Hol és mikor használandó		Milyen kenőanyag
Motorhoz:	télen —15° C-ig	Patent **Castrol CW**
	télen —15° C alatt	Patent **Castrol ZZ**
	tavasszal és ősszel	Patent **Castrol AA**
	nyáron	Patent **Castrol XL**
Differentiálhoz:	télen, nyáron	**Castrol St** **Castrol S**
Hypoid differentiálhoz:	télen-nyáron	**Castrol Hypoy***
Sebességváltóhoz:		
3 sebességű, egyenes fogazású:	télen, nyáron	**Castrol St** **Castrol S**
3 sebességű, ferde fogazású:	télen, nyáron	Patent **Castrol C** **Castrol St**
4 sebességű:	télen, nyáron	**Castrol St** **Castrol S**
Kerékagyak, golyós és görgős csapágyakhoz:	télen-nyáron	**Castrolease Extra Heavy**
Kapcsoló-kereszttengely, kézifék, és fékkábelekhez:	télen-nyáron	**Castrolease Medium**
Csapszegek, kormányműházhoz:	télen-nyáron	**Castrolease Light**
Dynamóhoz:	télen-nyáron	**Castrol Oilit**
Felsőkenéshez:		**Castrollo felsőkenőolaj**

* A Castrol Hypoy másfajta olajjal nem keverhető!

A CASTROL fogyasztás állandó emelkedése igazolja a vásárlók megelégedését!

Vezérképviselet: „Ferro" vas, műszaki és autófelszerelési rt. Budapest, V, Vilmos császár út 28

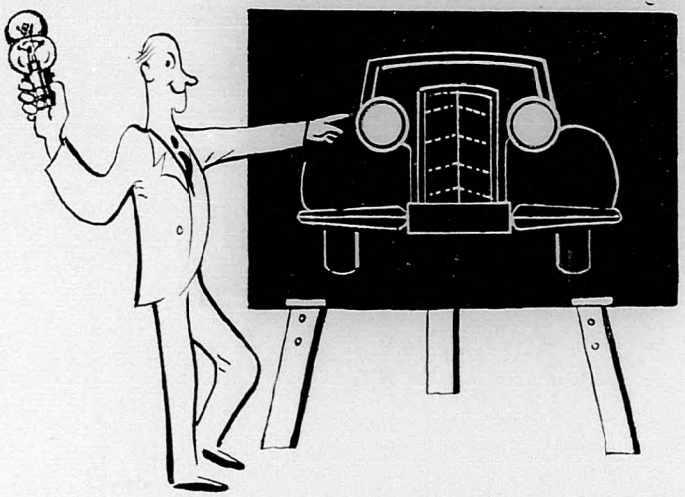
AUTOPULSE vill. benzinszivó		BRAMMER tagolt gumiékszij		BURGESS hangtompító dob
	HARDY csuklókapcsoló tárcsa		HERMETIC cseppfolyós tömitő anyag	
MILLER gumikalapács		TITEFLEX hajlékony fémtömlő		TUMBLER aut. fényesitő
	Dénes és Friedmann R.-T. Budapest, VI., Dessewffy ucca 29 Telefon: 128-986 Sürgönycim: Défaghouse			
ZSIRZÓ prések és csövek		LÉG-SZIVATTYÚK		KERÉK felerősitő csavarok és anyák
	AKKUMULÁTOR saruk		VULKANIZÁLÓ prések	
MOTOR Inditó-szivattyuk		FÉNYES anyás csavarok		SIMMS tengely kapcsolók



60% utazási kedvezmény a németbirodalmi vasutakon az oltartózkodási idő korlátozása nélkül. Személyenként **600**.— márkáig felár nélkül hitelevél igényelhető. Felvilágosítással és képes tájékoztatóval szivesen szolgál a

REICHSBAHNZENTRALE magyarországi vezérképviselete

BUDAPEST, V., NÁDOR UCCA 18 és az összes UTAZÁSI IRODÁK



... éjjel és ködben pedig a legjobb

Tungsram BICOLOR

autólámpa!



Pompás látvány a vadonatúj Mávag-Ford nagytaxik sora. A kerekeken: címeres Cordatic!

Meghódították Budapest közönségét - a nyolchengeres Mávag-Ford taxik!

Néhány hete érdekes új színnel gazdagodott Budapest képe, hatalmas, barnásszürkére festett új taxik surrannak az útvonalakon: a magyar beépítésű Mávag-Ford nyolchengeresek. A közönség azonnal kegyeibe fogadta az új taxikat, ami érthető is, mert hiszen akinek sietős a dolga, az normális taxitarifa mellett élvezheti mindazt, amit a vérbeli nyolchengeres Ford nyujtani tud. Élvezheti a lágy és hangtalan suhanást, a pompás rugózást, a fokozott kényelmet, a biztonságot, egyszóval mindazt, amit a komoly, eddig kizárólag luxuscélokra használt nagykocsi tud nyujtani.

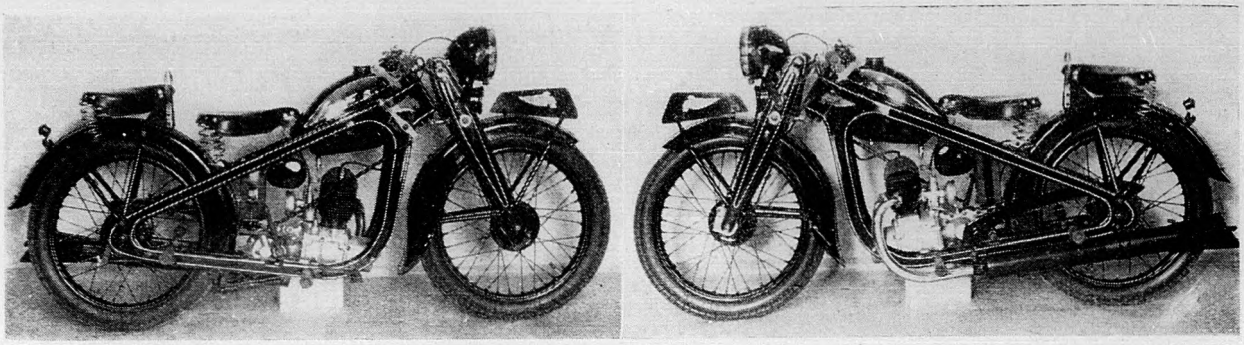
Elismerést érdemel a szürketaxi vállalat, mely felismerve az idők jelét, úgy határozott, hogy kocsiparkját alaposan újjászervezi és fokozatosan tér át a korszerű és Budapest világvárosi képének megfelelő modellekre. A taxivállalat feladata nem volt egyszerű, hiszen rengeteg volt az olyan szempont, melyet figyelembe kellett venni. Olyan tipusra volt szükség, mely a taxikocsinak osztályrészül jutó legkíméletlenebb nyúzást is zokszó nélkül bírja, mely minden körülmények között megbízható, gyors, fürge, jól gyorsul, tehát jól idomul az erősen fellendült városi forgalomhoz. Ugyanakkor azonban: takarékos. Mert a taxiüzemnél fokozott jelentőséggel bír a takarékosság, mert ha az üzemanyag-fogyasztás túllépi a határt, úgy az üzem rentabilitása erősen kérdésessé válik. A szakemberek körében nem keltett meglepetést, hogy a választás az évek óta kitünően bevált nyolchengeres, úgynevezett V 8 Ford modellre esett.

Az új taxik motorblokkja Ford-gyártmány, melyet a magyar Mávag-gyárban építenek be magyar alvázba, melyre minden izében magyar karosszéria, speciális, fokozott biztonságot nyujtó magyar karosszéria kerül. A rendkívül teljesítőképes motor és az aránylag könnyű súly igen kedvező lóerő-súly arányt eredményez, innen az új taxik fürgesége és nagyszerű felgyorsuló képessége, mely a sűrű forgalomban oly rendkívüli jelentőségű.

A közönség igen hamar felismerte a Ford-taxik jelentőségét, az új modellek nem várt forgalmat bonyolítanak le és meglepően nagy azoknak a száma, akik csak azért szállnak be a pompás kocsikba, hogy egy kis sétakocsizás keretében élvezhessék mindazt, amit a nagy lukszuskocsi tud nyujtani.

Hogy mit „tudnak" az új taxik, arról próbaúton győződtünk meg. A Kereskedelmi Bank előtti taxiállomásról kiindulva, nem egészen négy perc alatt értünk fel a Várba anélkül, hogy a sofőr sejtette volna, hogy stoppoltuk az időt. A Mávag-Ford nagyszerű iramban, direkttel abszolválta a Hunyadi János út kapaszkodóját és nem kapcsolt vissza a vezetője az éles hajtűkanyarban sem, ahol pedig a legtöbb kocsi alaposan kifogy a lélegzetből. Visszafelé jövet a sűrű belvárosi forgalomban élveztük annak az előnyét, amit a jó gyorsulás nyujt. Az aránylag nagyméretű kocsi gyik módjára surrant a legsűrűbb déli közlekedési káoszban és a forgalmi rendőrök jóvoltából oly gyakori állóstartos gyorsításokból mindig elsőnek került ki, pedig vezetője nem tartozott az úgynevezett rámenős mai generáció tagjai közé, látszott őszesen borostás képén, hogy életében vagy 2—3 taxit elnyűtt.

Mint értesülünk, a mult hónapban forgalomba helyezett ötven kocsi csak egy része annak a szériának, mely hamarosan kikerül a Mávag-gyárból, a taxivállalat száztíz kocsit rendelt és úgy hírlik, hogy a fokozott forgalmi követelményekkel előálló Eucharisztikus Kongresszusra már az egész Mávag-Ford-park munkába fog állani.



Elegáns vonalak, igen csinos külső, krómozott tartány, rugalmasabb motor és a sebességet 15%-kal fokozó úgynevezett Flachland-übersetzung sebességváltó jellemzi az új Méray-Puch 200 L típust.

Itt az új Méray-Puch 200 - az MP „L" típus!

A népszerű Méray-Puch 200 motorkerékpárok megszületése nem tartozott az úgynevezett könnyű esetek közé, rengeteg volt a legyűrésre váró akadály, hiszen elképzelheti azt a laikus is, hogy mit jelent a részbeni honi gyártás megszervezése. Az akaraterő azonban győzedelmeskedett minden akadályon és bár rövid hónapok alatt kellett felszerelni a gyártáshoz szükséges speciális szerszámgépeket, mégis nyár lett, mire az első Méray-Puch gazdája kezébe került. A kis, ma már 60 %-ban magyar gép teljes mértékben igazolta azokat, akik nagy reményeket fűztek pályafutásához, mert rövid félév alatt nem kevesebb, mint 280 darab került forgalomba, ami, ismerve a honi viszonyokat, szinte elképzelhetetlenül kitűnő rekordot jelent és egyben igazolja a magyar motoros közönség hozzáértését, mellyel azonnal felismerte a Méray-Puch 200 kitűnő kvalitásait.

A Méray-Puch 200 ideális kismotorkerékpár, mely az olcsó árral, nevetségesen alacsony üzemköltséggel, igen könnyű kezelhetőséggel, a kétütemű motor ma már közmondásos megbízhatóságával és igénytelenségével párosítja a nagy teljesítőképességet. És nehogy azt higyjük, hogy a Méray-Puch 200 ezeket a kvalitásokat forradalmi újítások árán szerezte meg. Ellenkezőleg, igen nagyfokú konzervativizmus érvényesült a modell megszületésénél, melynek magva a világhírű Marcellino konstrukciójú kétütemű motor. Ez a tűzön-vizen át kipróbált motor a Méray-Puch 200 keretében is fényesen állta meg a helyét, különösen akkor, amikor sikerült alacsony fordulatszám mellett is olyan lóerőteljesítményt kölcsönözni a gépnek, melynek révén nemcsak igen fürge és eleven lett, hanem egyben kitűnő hegymászó is.

A magyar motoros közönség már régen nagy érdeklődéssel várta, hogy milyen lesz az új MP modell. Nos, az új Méray-Puch 200 már megjelent és MP 200 „L" néven indul útjára.

Aki fantasztikus újításokat várt, az ismét csalódott. Mert nagyon is érthető az, hogy ha egy modell minden tekintetben bevált, céltalan és káros holmi divatáramlatoknak hódolva, azt sutbadobva a „mindenáron újat" elvnek hódolni. Külsőleg igen kevés változást mutat fel az új „L" modell, annyi azonban bizonyos, hogy a tervezésnél nagy figyelemmel voltak a külső csin fokozására. Krómozott tartányt, beépített kormányrögzítőt, ízléses áramvonal-vonalozást kapott az új modell, melynek újításai inkább belsőek. Így elsősorban meg kell említeni az átdolgozott sebességváltót — mely lánc közbeiktatása nélkül kapcsolódik egyetlen, szervesen összefüggő blokkba a motorral — az úgynevezett „Flachland Übersetzung" áttételezéssel. Az új konstrukciójú és nagyobb áttételezésű sebességváltó kereken 15%-kal nagyobb sebességet eredményez, az MP 200 „L" sebessége tehát alaposan túl van a 90 órakilométeren. A nagyobb áttételezés azonban csak úgy vált gyakorlatilag használhatóvá, ha az a motor fokozott rugalmasságával párosult. Itt nem részletezhető konstrukciós raffinériákkal sikerült a motor rugalmasságát annyira fokozni, hogy a nagyobb áttétel semmi másban nem érezteti a hatását, csupán a fokozott sebességben. Az új modell tehát nagyobb sík-sebessége ellenére éppen olyan jó kétszemélyes hegymászó, mint a bevált MP 200 modell, ennél többet mondani felesleges.

Alkalmunk volt az egyik „L" modellt alapos próbának alávetni. Tagadhatatlan, hogy az ember mindig bizonyos csökkentett igényekkel ül fel az úgynevezett kismotorkerékpárra és néhány perc mulva kellemesen csalódik. Ami a legfeltűnőbb volt, az a kis „L" modell rendkívüli rugalmassága, a gépet nem kellett a közvetlen sebességekben „kihuzatni", hanem alig néhány méterre az indulás helyétől már vígan purrogott direkttel és az ilyen kis gépnél merőben szokatlan élénkséggel gyorsult fel a gázszabályzó legkisebb érintésére.

A differenciál rugózású elsővilla egészen rendkívüli érzést kölcsönzött, a gép jól tapadt a talajhoz (stabilitás) és amellett igen lágyan rugózott (kényelem), a speciális konstrukciójú elsővilla szerencsés módon egyesítette a kemény rugózásnak köszönhető stabilitást és úttartást a lágy rugózással járó kényelemmel és lökésmentességgel. A stabilitást egyébként nagyon fokozza az „L" tipus beépített kormányrögzítője, mely nagyszerűen tompítja a kormány esetleges oldalirányú lengéseit.

A belső expanziós fékek fokozatosaknak és meglepően hatékonyaknak bizonyultak, ami nagy előny az efajta élénk gépnél, melynél az üzem lágysága, a sima, zökkenőnélküli gurulás miatt a vezető könnyen alábecsüli a sebességet.

Hegymenetben hátsóülés-utassal a Svábhegyen próbáltuk ki az új modellt. Kellő fordulatszám betartásával a gép minden erőlködés nélkül vette a svábhegyi útvonal legmeredekebb szakaszait is és a hirhedt gépfullasztó adalaki kapaszkodót állandóan gyorsulva abszolválta rángatás és melegedés nélkül annak ellenére, hogy a modell még korántsem volt kellőképen bejárva.

A gyár által hivatalosan előírt Mobiloil D, melyet 1:20 arányban kevernek az üzemanyaghoz, a próbaúton is nagyszerűen megállta a helyét

A Méray-Puch 200 „L" tehát megjelent! És miután alaposan megismertük természetrajzát, minden jóstehetség nélkül megállapíthatjuk, hogy még nagyobb népszerűségre hivatott nagyszerűen bevált testvére!

LICSÁJER JÁNOS
BUDAPESTI AUTÓRUGÓGYÁRTÓ
ÉS JAVITÓÜZEME

Specialista az autórugók gyártásában



BUDAPEST, VIII., Thék Endre u. 14.

Telefon: 1-463-51

Telefon: 1-463-51

MINDENFÉLE GYÁRTMÁNYU KOCSIKHOZ KÉSZ RUGÓK RAKTÁRON

Continental

C14



Minden autóra C14 ...mert nem csúszik!

CONTINENTAL
GUMIÁRÚ KERESKEDELMI KFT.

BUDAPEST, V,
ROTHERMERE U. (BALATON U.) 2
TELEFON: 122-042

A 603/5367.

A gumi útja

az őserdők „Ulacuitle"-jétől a retorták „Buna"-jáig



Wickham Braziliából megszökteti a Heveat.

Nem élhetünk gumi nélkül! Ezen jelmondat jegyében alakította ki Gumigyárunk néhány év előtt egyik frappáns kiállítási standját. Valóban, a gumi a bölesőtől a sírig kíséri az embert. Jellegzetesebb állomásai: a cucli, a nagyot ugró gumilabda, a kerékpárgumi, az autógumi és végül — aggkorban a bot végére húzott gumivég . . .

Az első nyomon

A gumi történelme a labdával kezdődött. Több mint 400 évvel ezelőtt, 1519-ben *Cortez Ferdinánd*, mintegy 1000 főnyi elszánt kalandor élén, Kubából Mexikóba rándult át, hogy Montezuma országát a spanyol gyarmatbirodalom uralma alá hajtsa. Tenochtitlan bevétele után Montezuma, a spanyol hódítók tiszteletére, nagy ünnepséget rendezett és ezen az ünnepségen feltűnt Corteznek az indiánlányok labdajátéka, melynél a labdák a földről magasra ugrottak fel. A sötétszürke labdák elasztikus anyaga ragacsos tapintású volt. A hódítóknak már előbb feltűnt, hogy a bennszülöttek csónakjaikat is ragacsos anyaggal kenik be, sőt köpenyeiket is ilyen anyaggal itatták át. A labdák szemmelláthatólag ugyanebből, az európai hódítók előtt ismeretlen anyagból készültek, melyről csakhamar kiderült, hogy bizonyos megcsapolt fák nedvéből készült, amit *Mexikóban „Ulacuitle"-nek, Cayenneben „Cahuchu"-nak* neveztek. A franciák ezen utóbbiból képezték a kaucsuk szót, mely polgárjogot nyert az egész világon.

Az Ujvilágban feltárult természeti kincsek hihetetlenül gazdag tárháza azonban, mintegy két évszázadra eltérelte a figyelmet a gumiról, mely a 18-ik század végéig a gyűjtési objektum sorsára volt kárhoztatva. A gumit tehát egyelőre csak a gyűjtők karolták fel, akik az Európába került darabokért grammonként egy pengős árat is fizettek. Fordulópontot jelentett a gumi történelmében a francia tudós, *La Condamine* délamerikai felfedező utazása, aki 1745-ben közelebbről is megismertette az Óvilágot a gumival, melyet az indiánok különféle fák, de főleg a „Hhevé" — ma Heveanak nevezik — megcsapolt tejszerű nedvéből állítottak elő és belőle törhetetlen palackokat és az őserdőben megfizethetetlen értékű, vízhatlan lábbeliket készítettek.

Most már Európa is felfigyelt: a gumi ügye azonban csigalassúsággal haladt előre. Európába a gumi csak kész tárgyak formájában jutott el, a trópikus vidékek lakói azonban friss gumitejből készítették tárgyaikat. Az első nehézség az volt, hogy a gumitej az Európába vezető hosszú tengeri úton nagymértékű elváltozásokat szenvedett! Szerencse, hogy meglepő tulajdonságait még mindig megtartotta annyira, hogy érdemesnek tartották vele tovább foglalkozni. Jött a véletlen: az angol *Priestley rájött, hogy a gumival — radirozni lehet.* Ez a sorsdöntő tény 1770-ben történt. A gumi ezzel — árúvá lépett elő. Már lehetett valamire használni . . .

Mackintosh „Mackintosh"-ai . . .

Félévszázad múlva megjelent az első „Mackintosh" is. Szabatosabban: Mister Mackintosh, aki a vegyészet terén több jelentős találmánnyal gazdagította a tudományt, halhatatlanná tette a nevét. Egyszerűen azáltal, hogy a véletlen alkalmas gumioldat birtokába juttatta, naftában oldotta a gumit, mellyel kabátját bekenve, sikerült azt vízhatlanná tenni. Az angol tradicionálisan szívesen kereskedik szövettel, országukban pedig sokat esik az eső: *Mackintosh elkezdte a „Mackintosh"-ok gyártását* . . . Vízhatlan „Waterproof"-okba öltöztette a ladyket és gentlemanokat. Azok hagy-



Igy fejték az ültetvényeken a gumi tejét.

ták magukat. Annak ellenére, hogy a kitűnő „Waterproof"-ok télen megkeményedtek, a nyári napsütésben viszont bűzlöttek és ragacsosakká váltak. Ha ilyenkor a lady kissé szorosabban karolt bele a gentlemanba, úgy a búcsúzásnál csak az — olló segített . . . De azért viselték. Talán csak éppen azért.

És ezután jött egy amerikai, aki a gumi minden rossz tulajdonságát kiküszöbölte. Fokozta a rugalmasságát, kiküszöbölte a ragacsosságát! A gumi összeszugorodott és többé nem — olvadt meg!

A feltaláló *Charles Goodyear* volt. Zseniális ember, de csapnivalóan rossz kereskedő, aki életének jelentős részét az adósok börtönében töltötte el, ahol ráért elmélkedni a gumival kapcsolatos problémákról. Mackintoshal ellentétben, a vegyészet terén, ugyancsak kontár volt, de — *a gumit ő tette használhatóvá!*

Mániákusa volt a guminak. Konyhával egybekapcsolt laboratóriumában a legkülönfélébb gumikészítményeket állította elő. Gumisapkát hordott, gumiköpenyben járt és gumiöltönyt viselt. Gumipénztárcájában soha egy fitying nem volt . . .

Goodyear „vulkanizál"

Goodyear ismerte a német vegyész, *Ludersdorf dr.* találmányát, aki *a terpentinben oldott gumihoz kénport kevert és ezáltal kiküszöbölte a terpentin elpárolgása után visszamaradt gumimassza ragacsosságát.* Goodyear akkoriban kénnel kezelt gumioldattal impregnált postazsákokkal kísérletezett — eredménytelenül. Egy téli estén ott töprengett, kezében balul sikerült postazsákjainak egyik darabkáját vizsgálva, a kályha mellett, mikor váratlanul megzavarták. Goodyear a kéntartalmú gumidarabkát a kályhára ejtette és kisiettet konyha-laboratóriumából. Mire visszajött, csípős füst fogadta, mérgesen vakarta le a szélein odaégett gumidarabot a kályháról. Talán gondolkozott is rajta, vajjon ki dobja az ablakon, vagy sem . . . Szerencséjére a külső ablakpárkányra tette. És másnap, mikor alaposabban szemügyre vette, csodálkozva állapította meg, hogy míg a széleken, ahol a gumidarabka a forró sparhertre felfeküdt, elégett, addig a középen nyilván a hő hatására, a gumi a szabadban uralkodó kemény hideg ellenére is, meglepően elasztikus volt. Goodyear tisztán látott: a nyersgumi feldolgozásához kénre és — hőre van szükség . . .

1842-en egy angol kémikus, névszerint Hancock, érdeklődéssel vizsgálta a Londonban kiállított Goodyear-gumit és — egy év múlva bejelentette szabadalmát, még mielőtt Goodyear az övét bejelentette volna. Hancock módszerét egyik barátja *vulkanizálásnak nevezte el. „Wulkán"-ról, a tűz istenéről és a vulkanikus hegyekben otthonos — kénről.*

Ezzel megindult a gumiláz: Goodyear 1858-ban gumikötésű, gumilapokra nyomtatott könyvet adott ki a kaucsuk történetéről. De ez sem segített rajta! Goodyear haláláig ugyanazt a gumipénztárcát hordozta zsebében, mely mindig — üres volt. Könyvében a gumi 500 féle alkalmazási lehetőségét sorolta fel. Csak egyet hagyott ki: a pneumatikot! A legfontosabbat!

A vulkanizálás felfedezése a gumiipar fejlődésére döntő befolyással bírt. A negyvenes években a világ gumiipara évente alig 400 tonna kaucsukot dolgozott fel, tíz év múlva ez a kvantum már megtízszereződött, a század elején 50.000 tonnára emelkedett, 1925-ben már 500.000 tonna, 1934-ben pedig több mint egy millió tonna nyersgumit dolgoztak fel

a gyárak. A gumiipar fejlődésével az utolsó 35 esztendő folyamán, főleg az automobilipar soha nem remélt fejlődése diktálta az iramot: a pneumatik, — amire Goodyear sem számított!

A természet Braziliának juttatta a gumimonopóliumot. Brazilia azonban visszaélt vele. Rablógazdálkodást folytatott. Senkinek sem jutott eszébe az Amazon mellett gumiültetvényeket létesíteni. A fehér ember az Amazonnál várta, míg a szines a gyilkos őserdőből hozott gumit pár centért, lábaihoz rakta, a heveák pedig egyre pusztultak, a gumiért egyre beljebb és beljebb kellett nyomulni az őserdőbe... A gumihozam egyre csökkent.

Wickham krokodiljai

1871-ben egy fiatal angol botanikus, *Henry Wickham*, könyvet írt a braziliai őserdőkben töltött tanulmányútjáról. A könyvet az India Officeben is elolvasták, a London melletti Kew botanikus kert igazgatója is olvasta és — a rákövetkező évben Wickham krokodilvadászat címén, titkos megbizatással, Braziliába utazott, hogy a Hevea magjait és csemetéit megszöktesse az Amazon országából.

— *Nincs elvámolni valója?* — kérdezte tőle hazatérőben a braziliai vámtiszt.

— *A kitömött krokodilok, tudtommal, vámmentesek!* — replikázott pipája mögül a hidegvérű angol, a hajó fedélzetén heverő hatalmas krokodilokra mutatva.

Néhány mérföldnyi vitorlázás után pedig felboncolta a krokodilokat és az ezrével előkerülő fiatal Hevea csemetéket cserepekbe ültette: Brazilia fontos monopóliummal lett szegényebb...!

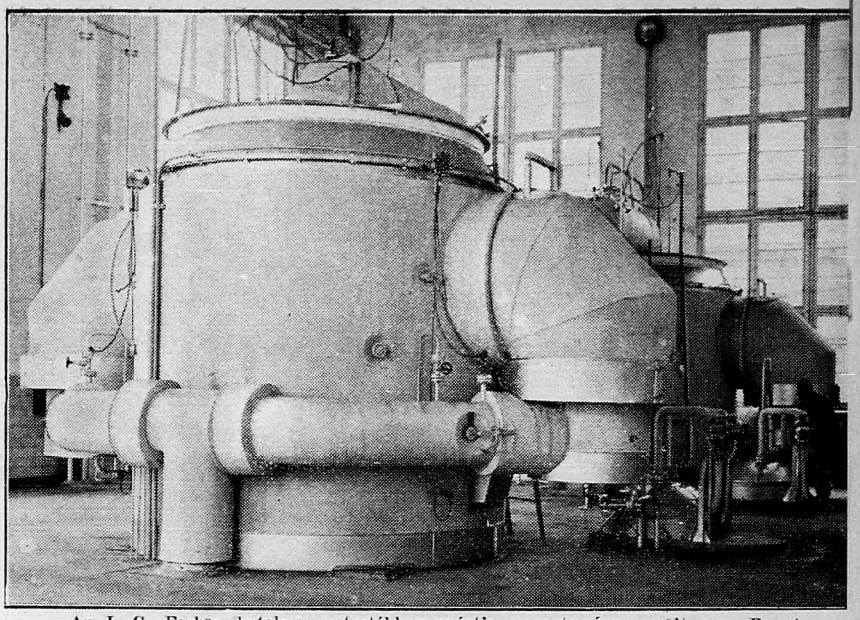
A Hevea-csemeték Angliából Singaporebe és Ceylonba kerültek, ahol hosszú évek kitartó munkája nevelt belőlük fákat. És 1905-ben befutott Londonba az első angol nyersgumiszállítmány: 174 tonna kaucsuk...! Nem az „őserdőből", hanem az indiai „gumiültetvényekről".

A kilenevenes években már Afrikában is gyűjtötték a kaucsukot. Hevea ugyan Afrikában nem volt, de akadtak más, bár silányabb kaucsuktermő fákra. Ezeken a területeken azonban rablógazdálkodás folyt, a bennszülöttek, hogy minél több gumitejet nyerjenek, a fatörzseket, megcsapolás helyett, formálisan kivágták, ami keserűen megboszulta magát. Hiszen amíg 1905-ben 99.7 %-ig az *őserdőben vadon termett gumi* látta el a szükségletet, addig 1913-ban a vadon termett kvantum 55%-ra esett vissza, 1922-ben pedig a gumitermelés 93 százalékát *az angol és holland ültetvények* szállították és a braziliai és afrikai őserdők hozama alig érte el a 7%-ot. Anglia a világgazdasági helyzet egyik kulcsfontosságú tényezőjének birtokába jutott!

A háborút követő években a megduzzadt amerikai autóipar felytán *a világ kaucsuktermelésének háromnegyedét az USA konzumálta.* Pontosan ennyi volt az Angol birodalom termelése. Az USA volt a vevő és Anglia az — eladó!

Adós fizess! de — gumival...

Angliának ilyenformán nem volt érdeke a kaucsukárak lemorzsolódása, tehát megszületett a Stevenson-terv, mely a kaucsuktermelést az 1920-as nívóra szorította le, hiszen Winston Churchil angol gyarmatügyi miniszter lefektette terveit: *Az USA-val szembeni angol adósságok lefizetésének legfontosabb bázisa a — kaucsuk!*



Az I. G. Farben hatalmas retortákban gyártja a mesterséges gumit, a — Bunat.

És az USA ráeszmélt arra, hogy a Stevenson-terv, mely a kaucsuk mesterséges áremelkedését okozta, az első évben 100 millió dollárjába került... Neki, a — hitelezőnek...

Nem csoda, ha Amerikában ma már gumik nélkül adják át a kiszolgált autókat az autótemetők enyészetének. Az eredmény: 1921-ben az USA gyárai 40.000 tonna kaucsukot regeneráltak, 1927-ben már 180.000 tonnát, 1930-ban pláne 224.000 tonnát!



A gumitejet füst fölött jókora gombócokká aszalják.

Ford, Firestone, Hoover és Edison álltak odaát munkába. Churchill és Stevenson ellenében. A nyolcvanéves Edison irányította a kutató munkát: hogyan lehetne valamilyen, az USA területen megtermő fából kaucsukot fakasztani. Több mint 20.000 kísérlet eredménye: a szintetikus kaucsuk előállítása megoldotta a technikai problémát, de nem a gazdaságit...! A gyártás költséges volt. Nem maradt más hátra, ültetvényeket kell létesíteni. De hol? Churchill keze hihetetlenül hosszúnak bizonyult...

Végre alkalmas hely: Afrikában, Libéria. Az egyetlen független néger köztársaság, melyet amerikai jótékonysági szervezetek alapítottak és mint ilyennek, az USA mintegy erkölcsi protektora. Azonkívül: Libériától Newyorkig csak 7000 km. az út, Singaporetól 16.000 km. És ráadásul a japán flotta... Sok mindenre kell gondolni, hogy a gumi a kerékre kerülhessen...! Az 1 millió Acres libériai koncessziót 99 évre Firestone kapta meg.

Ford is talált magának egy meghitt sarkot sok-sok krokodillal, de kevés angollal. A braziliai Tapajoz-folyó mellett 5 millió acrera szól az autókirály koncessziója. Nem minden humor nélkül: ugyanerről a területről szöktette meg Wichham a Heveat!

Megbukik a „gumivaluta"

Az amerikaiaknak rengeteg nehézséggel kellett megküzdeniök, de váratlan segítségük akadt a holland ültetvényekben. Az angol áremelési politika a holland gyarmatokon felvirágoztatta a kaucsuktermelést. Az európaiak ültetvényei mellett felvirultak a bennszülöttek ültetvényei is. Míg 1921-ben a holland gyarmati bennszülöttek ültetvényei 6000 tonnát termeltek, 1927-ben már 95.000, 1934-ben pedig már 175.000 tonna volt a hozamuk!

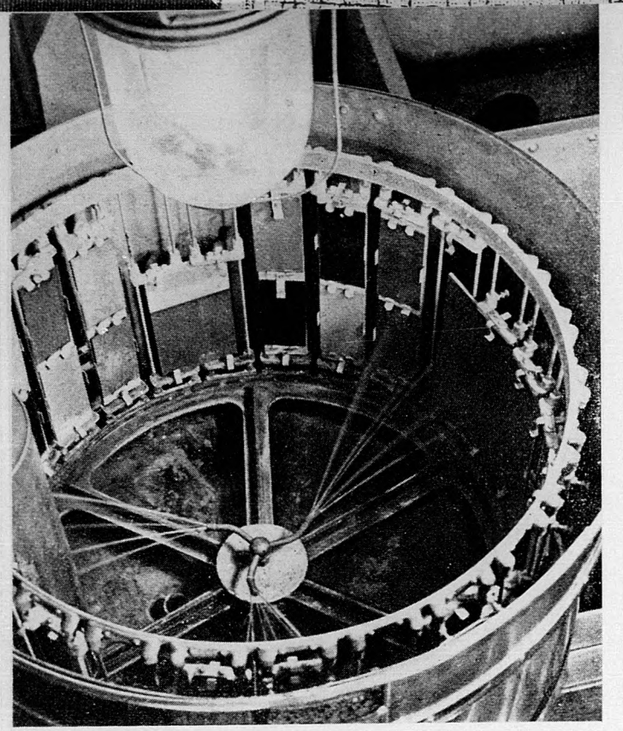
Ezzel parallel a Churchill-Stevenson-terv sorsa? 1925-ben 1 dollár 23 centet kaptak egy font kaucsukért, 1928-ban már csak 17 centet! 1922-ben az angolok 75 %-al részesültek a kaucsuktermelésből, 1928-ban már csak 48%-al... A Churchill-Stevenson-terv megbukott! Az árak zuhantak: 17 centről 14-re, 10-re, majd 5-re! 1932-ben pedig már 2 centet sem fizettek egy font legjobb minőségű nyersgumiért!

A hollandok tovább fokozták a termelést, most már az angolok sem tehettek mást. 1934-ben a világprodukciónak több mint 60%-át termelték az angolok, közzel harmadát a hollandok. A piacon rengeteg volt a fölösleg. Védekezni! Csökkenteni a termelést!

— — — — — — — — — — — — — — —

Leverkusenban pedig sűrű füstöt öntenek az IG Farben gyárkéményei. Készül a szintétikus gumi, a nagyszerű tulajdonsággal rendelkező Buna, szénből és mészből, mert — nincs nyersgumi!

Ilyen rugalmas valami a — gumi! Akárcsak a politika...



AMIKOR KÉT HÉTIG ESIK AZ ESŐ ÉS TŰZ A NAP!

Az uj modellnek minden egyes külső darabját ebbe a gépbe helyezik, ahol két héten át felváltva „esik" és tűz a nap. Amikor a hatalmas ivfény és kvarclámpa forróvá teszi a darabokat: ráengedik az „esőt", majd ismét a napsütés következik. Két hétig tart ez a nyúzás, mely felér több mint tizévi használattal

RÁZZÁK... HŰTIK... RONGÁLJÁK NYUZZÁK... FŰTIK... VIZSGÁLJÁK MIELŐTT AZ AUTÓ ELJUT ODÁIG...!

A modern autógyártás ma már az automata gépeknek nehézüzemei, a futószalagok, a mérnökök és munkások légiói valami hihetetlenül preciz és szervezett összjátékban olvadnak össze, ahol a másodpercek is számítanak és ahol a legkisebb fennakadás, a legkisebb zavar katasztrófális következményekkel jár. Ilyesmire azonban alig kerül sor, mert a nagy „zenekar" minden tagja úgy követi a „karmester" által vezényelt ütemet, hogy akár a nyujorki filharmonikusok is megirigyelhetnék: ez a titka a modern szériagyártásnak. És ez a titka a korszerű, a mai autó hihetetlen teljesítőképességének és abszolut megbízhatóságának . . .

A modern szériagyártásnak egyik legérdekesebb fázisa a tervszerű vizsgálat, melynek a nyersanyagot, a félig és egészen kész gyártmányokat vetik alá, melynek során az a jelszó: hulljon a férgese és csak az hagyja el a gyár kapuit, csak az kerüljön a vevő kezébe, ami minden izében tökéletes. Amikor egy-egy új tipus beállítására kerül sor, akkor lép munkába a kísérleti osztály, mely hónapok munkájával jut el odáig, hogy kimondja a boldogító igent: az új modell — mehet. És közben javítják a hibákat, melyekre a kísérleti osztály jött rá, visszadobják a hibásnak talált alkatrészeket, a gép minden porcikáját anyagvizsgálatnak vetik alá.

És amikor készen van az új modell: lép működésbe a „tönkretételi bizottság", melynek más dolga nincsen, mint rázni, nyúzni, törni, rongálni és közben — vizsgálni. Komplikált gépek szolgálnak erre a célra, melyek félnap alatt többet rongálják a kocsit, mint kétéves megerőltetett országúti üzem, rázógépek, túlterhelő apparátusok, hűtő- és fűtőkészülékek rekonstruálják a leggyarmatibb viszonyokat és az új modell csak akkor kapja meg a Nihil obstat-ot, ha diadalmasan és győztesen szenvedte végig a raffinált rongálást.

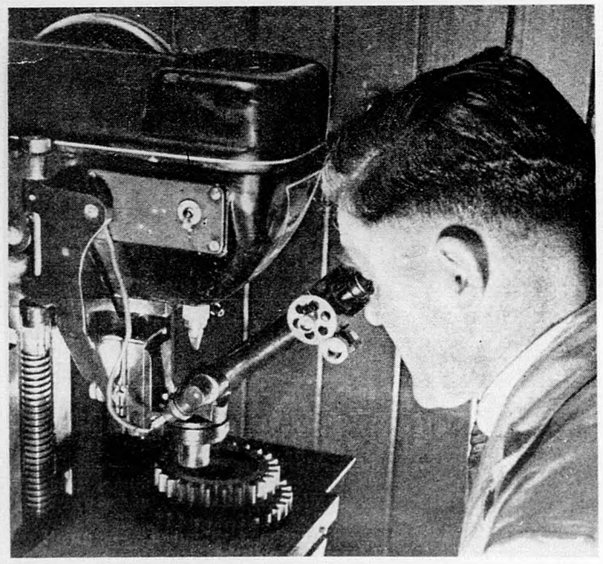
A halott betű azonban képtelen arra, hogy teljes valóságában testesítse meg ezt a próbasorozatot. Inkább sétáljunk egyet az angol Morris-gyár kísérleti osztályán és ismerkedjünk meg azzal, amit az angolok ezzel a két szóval jelölnek meg, hogy: Specialised testing!

— ÉS MÉG A BAKTERIOLÓGUS IS MUNKÁBA LÉP:



AMIKOR A BAKTERIOLÓGUS LÉP MUNKÁBA!

A felhasznált faanyag impregnálását a bakteriológiai laboratórium vizsgálja. Különböző korhadási baktériumokkal oltják be az impregnált faanyagot és csak azt használják fel, mely ellenállt a baktériumok romboló hatásának. A körben balról a rossz, jobbról a jó faanyagot mutatjuk be



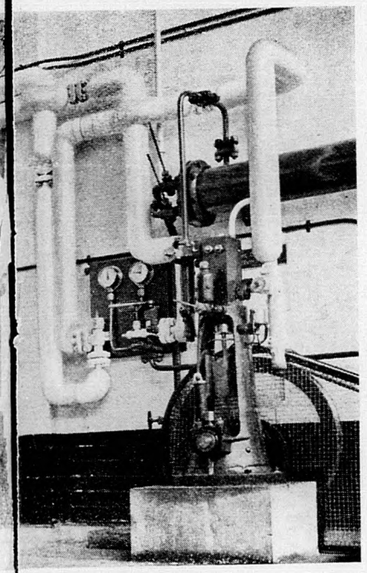
AMIKOR GYÉMÁNTTAL VIZSGÁLJÁK A FOGASKEREKET!

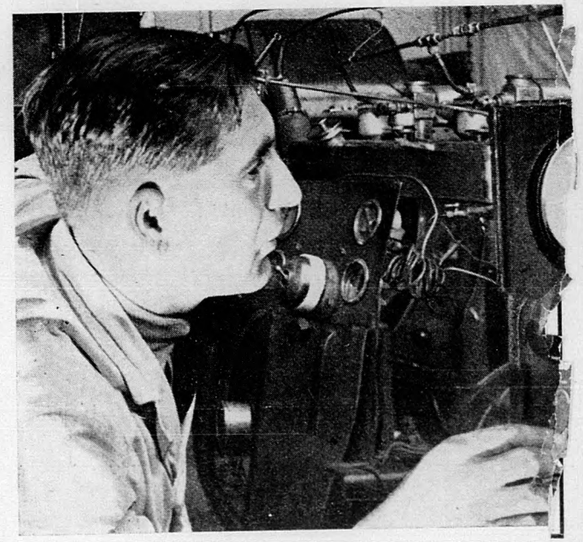
Hogy a fogasok és egyéb részek felületi edzése megfelelő: azt a gyémántpróba árulja el. Nagy nyomás alatt gyémánthegyet szoritanak neki a próbadarabnak és erős mikroszkóppal vizsgálják, milyen mélyen hatolt a gyémánt az acélba



AMIKOR ALAS[illegible]BAN PRÓBÁLJÁK A K[illegible]CSIT

Az új széria egy[illegible]agját ide zárják be, ebbe a hatalmas [illegible]uzekrénybe, ahol minusz 30 fokos hid[illegible]en járatják. Itt vizsgálják, hogyan in[illegible]és viselkedik a motor hidegben. És ha [illegible]móniák kompresszor helyett a fűtőszer[illegible]et állitják munkába, úgy 50 fokos mel[illegible]n végzik el a próbát: hogyan válik [illegible]t hűtőberendezés





AMIKOR A KATÓDSUGÁR FEDEZI FEL A REJTETT TITKOKAT!

Mi történik a motor belsejében? A különleges katódsugaras készülék a legnagyobb fordulatszám mellett is hiven megmutatja, hogy mi történik a robbanótérben. Igy ellenőrzik a gáz égését, a turbulenciát és a robbanótérben lejátszódó fontos folyamatokat



Látogatás a Majláth-

Besuch im Majláth-

Üzemben a szervisz és javítóműhely. — Auto-Service und Reparatur



Kiállítási terem: elől BMW-kocsik, oldalt tárgyalószobák.

Vorführungsraum: Im Vordergrund B M W - Wagen, seitwärts Verhandlungsräume.

Műhelyrészlet: oldalt feljárat a szerelők ruhatárába, étkező-, mosdóhelyiségeibe; alatta műhelyiroda. A nagy szerelőcsarnokot tolóajtó választja el a szervisztől, előtte fordítókorong, melyről a raktári kocsik kényelmesen jutnak le az alagsor hatalmas raktárcsarnokába. A tolóajtón túl van a magas emelőkkel felszerelt szerviszcsarnok.

Teilansicht der Werkstätte: links Aufgang zum Ankleideraum, Waschraum und Speisesaal der Monteure, darunter das Werkstattbüro. Die grosse Montagehalle wird durch Schiebetüren vom Auto-Service getrennt, davor befindet sich die Drehscheibe, mit deren Hilfe die Wagen für das Lager bequem in die grosse Lagerhalle im Untergeschoss befördert werden. Auf der andern Seite von den Schiebetüren befindet sich die Auto-Servicehalle mit den Hebebühnen.



Csempézett szerelőaknákban kényelmesen dolgoznak a montörök az alvázakon.

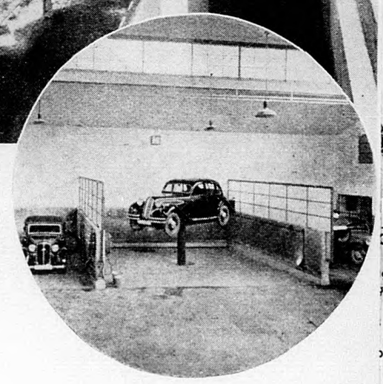
In den gekachelten Montagegruben arbeiten die Monteure bequem an den Fahrgestellen.





Feljárat az irodákba, oldalt alkatrészkiszolgálás.

Aufgang zu den Büroräumen, rechts Ausgabe von Ersatzteilen und Zubehör.



A szerviszben magas emelőkön végzik a koesikarbantartás fontos munkáját.

Im Service werden die wichtigen Instandhaltungsarbeiten und Wagenpflege auf Hebebühnen ausgeführt.

házban

Haus

werkstatt im Betrieb

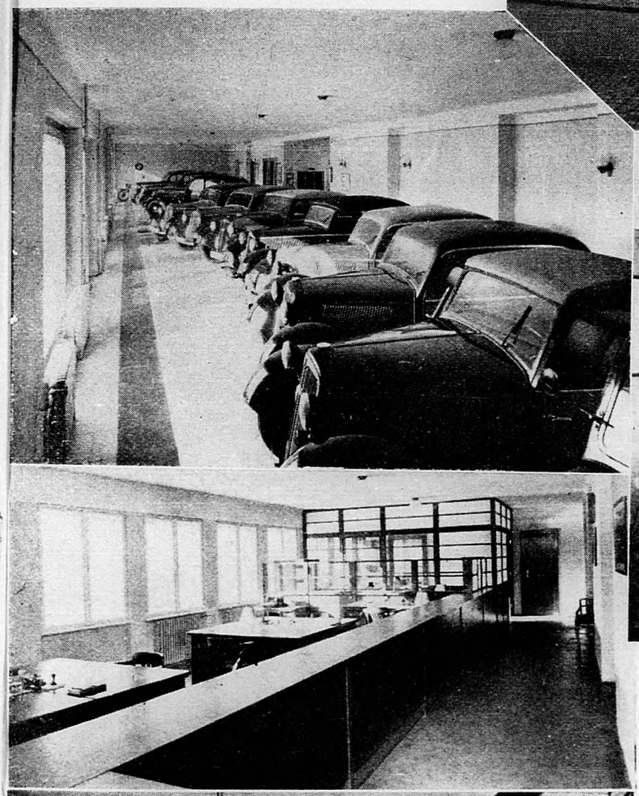
Fényárban úszik esténként a Majláth-ház, a DKW- és BMW-autók otthona.

Allabendlich erstrahlt das Majláth-Haus, das Heim der DKW- und BMW-Autos in einem Lichtermeer.



Impozáns méretű kiállítási szalon; előtérben a DKW-kocsikkal.

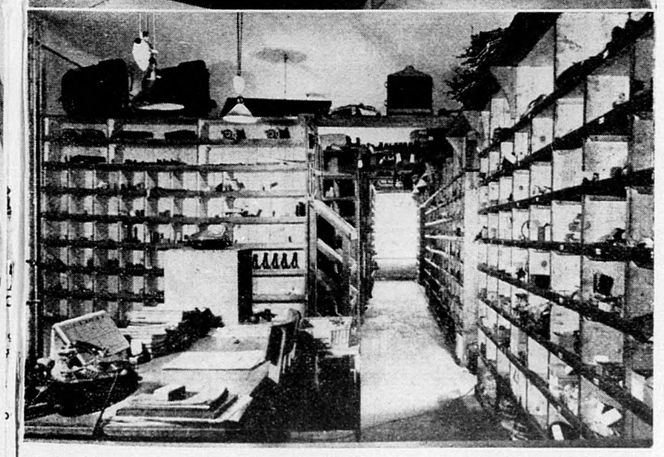
Imposant sind die Ausmasse des Ausstellungsraumes — im Vordergrund DKW-Wagen.





A főnöki szoba.

Das Büro des Chefs.

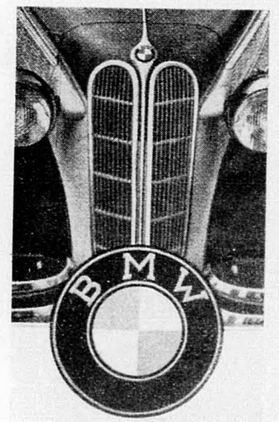


Irodarészlet a pénztárral és titkári szobával.

Teil der Büroräumlichkeiten, Kasse u. Sekretariat.

Az alkatrészraktár a Majláth-cégnek kezdettől fogva legfőbb erőssége volt. A gazdagon felszerelt és pedánsan rendezett raktár megelégedéssel tölthető el a cég vevőit.

Das Ersatzteil-Lager war von jeher eine Hauptstärke der Firma Majláth. Das reichhaltige u. peinlich geordnete Lager wird jeden Käufer mit Vertrauen erfüllen.



ÉPÜL AZ ÚT AZ OCEÁN FELETT...



Hatalmas darú emeli a Friesenland katapultjára a Ha 139 pósta-hidroplánt, mely a katapultról indul óceáni útjára.

Az Atlanti-Óceánfölötti légiforgalom úttörői a németek voltak. A Zeppelin-járatok mellett a német Lufthansa volt az első légiforgalmi vállalat, mely egyesztendei próbarepülések után, 1934-ben rendszeres délatlanti-óceáni repülőgépjáratai révén Buenos Airest háromnapi távolságra hozta — Berlinhez!

Három hétből — három nap lett: a postát Németországból expresszgépek vitték le az Afrika legnyugatibb csücskéjében, Bathurstben állomasozó anyahajóhoz, melynek katapultjáról azután delfintestű Dornier repülőnaszádok továbbították a trópusi Óceán habjai felett a délamerikai Natalba. A 3050 km.-es délatlanti-óceáni szakaszt eleinte közbenső leszállással — a nyilt tengeren cirkáló anyahajó közelében vízre ereszkedő hidroplánt az anyahajón elátták üzemanyaggal, majd katapultról továbbították céljafelé — később, nagy hatósugarú gépek alkalmazásával közbenső leszállás nélkül repülték át.

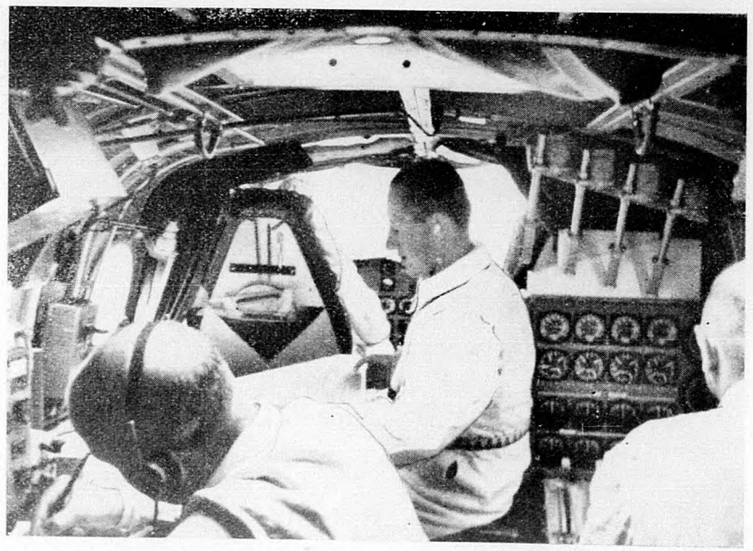
Minek akkor tovább az anyahajók? — kérdezhetnénk. A választ a Lufthansa sajtófőnöke adja meg:

— *A katapulttal felszerelt anyahajók az óceáni forgalomban felbecsülhetetlen fontosságúak és ha az Óceánt non stop repüljük is át, a katapult nagyon megkönnyíti az alaposan megtelt gépek startját. Anyahajóink ennek megfelelően ma már csak az óceáni szakasz kezdő és végpontján állomásoznak és katapultjaik megkímélik az induló gépeket a vízistart támasztotta óriási motorikus és hidrodinamikai igénybevételektől. Másrészt: nekünk, németeknek nincsenek gyarmataink, anyahajóink az idegen partokon az otthont jelentik a transzóceáni forgalomba beosztott személyzetünk számára. De nélkülözhetetlenné teszi anyahajóinkat óceáni forgalmunk teljes felépítése is, miután az Óceán fölött repülő gép állandó rádióösszeköttetésben áll az anyahajók irányító állomásaival...*

A német délamerikai postajárat sikerén a franciák is felbuzdultak úgy, hogy tavaly már hetenként két járat, egy német és egy francia — hidalta át a Dél-Atlanti Óceánt. Sőt. Az idén már az olaszok is belekapcsolódnak a forgalomba és a németekkel üzemközösségben fogják repülni a délatlanti vonalat, melynek postagépei tavaly menetenként átlag 70.000 postaküldeményt röpítettek át az Óceánon!

A Dél-Atlanti Óceán legyőzése után a világtengerek legveszélyesebbje, az Északamerikát Európától elválasztó Észak-Atlanti Óceán került sorra. A romantikus „óceánrepülések" korában a rendszeres forgalom megteremtésére ismét a németek tették meg a kezdeményező lépést. 1929 augusztusában lőtték ki a „Bremen" óceánjáró katapultjáról az első postahidroplánt, hogy a hajó érkezése előtt Newyorkba röpítse a sürgős postát. A kísérlet bevált és ezután már a Bremen testvérhajóján, az Európán is, rendszeresítették a posta ilyeten előreküldését. Az első előreröpülések távola 400 km. volt, 1935-ben azonban már elérték az 1600 km.-es átlagot, ami már tetemes időmegtakarítást eredményezett ebben az óceáni „vegyesforgalomban". Az Észak-Atlanti Óceán ilyetén „előtanulmányozása" és a Déli Óceán fölött 4 év alatt több mint 300 repülés keretében berepült közel 1 millió kilométer óriási tapasztalati fölényével felvértezve indult neki a német Lufthansa az Európából Newyorkba vezető légiút kiépítésének. A nehézségek már a kezdet kezdetén jelentkeztek: az angol és francai partokat különféle koncessziókkal elzárták a németek előtt úgy, hogy azok kénytelenek voltak ismét anyahajóikra támaszkodva, Lisszabonban és a portugál Azori szigetek egyik kikötője előtt, Hortában megvetni az újvilág felé építendő légi híd lábléreit. A német Lufthansa 1936-ban kétmotoros Dornier repülőnaszádaival, a Zephirrel és Aeolussal 8 próbarepülést bonyolított le az 5500 km.-es Lisszabon—Horta—Newyork vonalon és ezen kísérletek után, tavaly specialisan az Észak-Atlanti Óceánra épült hatalmas négy Junkers-Diesel-motoros, úszótalpas Blohm-Voss hidroplánjaival, a „Nordwind"-del és a „Nordmeer"-rel 22 repülés keretében, újabb felbecsülhetetlen értékű tapasztalatokkal vértezte fel magát az idén felveendő rendszeres észak-amerikai légipostajáratokra.

A Nordmeer és Nordwind katapultról induló tavalvi próbarepülései során a 3850 km.-es Horta—Newyork óceáni vonalon kelet-nyugati irányban 14 ó. 35 p-es, nyugat-keleti irányban pedig 14 ó. 18 p-nek megfelelő 269 km.-es átlagmaximumot ért el, míg az első 10 repülés átlagsebessége kerek 250 km. volt. A leghosszabb repülés 19 ó. 5 p-et tartott, ami 202 km.-es átlagnak felel meg. A gép átlagosan 54 km-es ellenszélben repült, ami érdekes megfigyelés, hiszen a meteorológiai észleletek alapján az ellenszél maximális sebességét az üzemanyagfogyasztás szempontjából az Észak-Atlanti Óceán fölött, 60 km.-el veszik számításba. A „Nordmeer" 19 órai repülés után 6400 literes készletéből 600 liter Diesel-olajjal szállt le Newyorkban.



Az Óceán felett útban Amerikába! A „Nordmeer" vezető fülkéjében szorgalmas munka folyik: elől Blankenburg kapitány ül a volánnál. Schack kapitány a térképen dolgozik, Küppers pilóta „rádiózik". Gruschwitz főgépész a motor-műszereket figyeli. Figyeljük még a fülke praktikus helykihasználását.

Éppen erre a tényre utal nyilatkozatában a Lufthansa északatlanti próbarepüléseinek egyik aktív résztvevője:

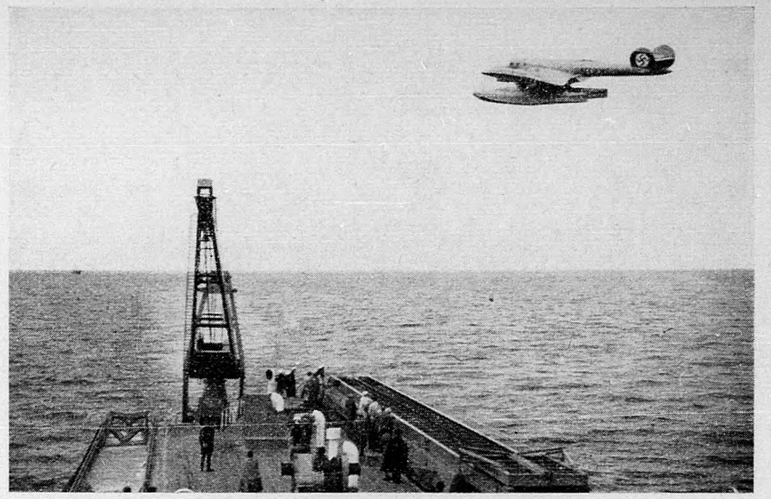
— *Az északatlanti óceánrepülések sikerének még ma is legfőbb tényezője az időjárás, természetesen nem olyan mértékben, mint volt az utolsó 20-as évek romantikus óceánrepüléseinél... Ma már a pilóta, indulás előtt, pontos tájékoztatást nyer az Óceán fölött uralkodó időjárásról, ismeri a szél irányát és sebességét úgy, hogy mikor Hortában startolunk, 7—9 percnyi biztonsággal leradiózhatjuk Newyorkba érkezésünk pontos időpontját!*

Gyakran felmerül a kérdés, miért cserélték fel az idei északatlanti repüléseken a Dél-Atlanti Óceánon oly jól bevált haltestű Dornier-repülőnaszádokat Vogt-rendszerű Blohm és Voss úszótalpas hidroplánokra?

— *Az úszótalpas hidroplánok gyorsabbak a tengerálló repülőnaszádoknál...*

Apropo: gyorsaság! Éppen a gyorsaság fokozásának lehetősége indította a légiforgalmi vállalatokat arra, hogy az óceáni forgalomban — paradoxonként hangzik — szárazföldi gépekkel is kísérleteznek. A behúzható futóműves szárazföldi gépek aerodinamikailag kedvezőbb homlokfelületi kiképzést nyerhetnek, miáltal gyorsaságuk, azonos motorteljesítmény mellett is tetemesen fokozható a vízigépekkel szemben. Most közbevethetné valaki, miért van az, hogy a vízirepülőgépek világrekordja (Agello: 709.2 km.) kerek 100 km.-el jobb a szárazföldi gépek (Wurster: 611 km.) csúcsteljesítményénél? Válasz: a rekordmasinák a légellenállás csökkentésére igen kis felhajtó koefficiensű szárnyprofillal készülnek, szárnyterhelésük ezért igen nagy, úgy, hogy csak lassan tudnak felemelkedni. Az ilyen gépeknek természetesen igen hosszú, teljesen sík nekifutásra, majd akadálymentes emelkedési pályára van szükségük. Ilyen repülőterek a szárazföldön nincsenek, erre legalkalmasabbak a tengerek és tavak. Igy lesz a teoretikusan lassúbb hidroplánból mégis — világrekorder!

— *És, ha azt mondaná valaki,* — folytatja informátorunk, — *miért nem keresik fel a gyárak rekordkísérleteik számára szárazföldi gépekkel a tükörsima síkságokat, például a Szahara alkalmasnak látszó területeit, úgy elárulhatom: erre már gondoltak a gyárak. De: a homokfelület tetemes gördülési ellenállása egyrészről, másrészről pedig a forró sivatagi levegő csekély teherbírása kizárják a sikert.*



Az Óceánon túlról érkezik a Ha 139 „Nordmeer"... Balról egy hajó pontja, elől a Friesenland katapultja és darúja.

Térjünk vissza a rendszeres északatlanti légiforgalom problémájához. A szárazföldi gépek kedvezőbb aerodinamikai kiképzésük révén előbb-utóbb feltétlenül ki fogják venni részüket az óceáni, egyelőre talán csak a délatlanti légiforgalomból is. Legutóbb a Lufthansa megbízásából a Heinkel-gyár épített egy négymotoros, behúzható futóműves, hosszútávú postagépet, mely 960 összlóerővel 330 km.-es sebességre képes, hatósugara 4500 km. és 550 kg. postát tud szállítani. A gép az óceáni forgalomra készült, törzse végszükség esetére, úszóképes, bár a motortechnika mai állása valószínütlenné teszi azt, hogy négy motor közül három harcképtelenné váljon. Két motorral pedig még repül a gép...

A franciák, akik szárazföldi gépekkel régóta kísérleteznek egyes óceáni szakaszokon, az idén az Északi Óceánon Farman 6—8000 méteres repülőmagasságra épülő szárazföldi gépet akarják sorompóba állítani. Az angolok és amerikaiak idei kísérleteiket, hatalmas repülőnaszádokkal végezték és míg a németek az idén csak a postaforgalom felvételével számolnak, amazok már személyforgalomról ábrándoznak.

A Lufthansa sajtórefereuse a DLH fix északatlanti terveit így foglalta össze:

— *A szárazföldi gépek bekapcsolása az északatlanti forgalomba, szerintünk, még nem időszerű, bár a problémával természetesen mi is foglalkozunk. Más az eset a délatlanti vonalon, ahol az óceáni szakasz csak 3000 km.! Az északatlanti postaforgalmat előkészítő kísérleteket befejeztük és arra az eredményre jutottunk, hogy katapultos anyahajóinkra támaszkodva, tavasszal a helivummal töltött új Zeppelin személyjáratai mellett, mi is megnyitjuk Newyorkba a rendszeres légipostaforgalmat. Tél folyamán a forgalom rövid ideig még szünetelni fog, de 1939-től kezdve, már a téli pauzát is kiküszöböljük. Személyforgalomról, részünkről, egyelőre nincs szó.*

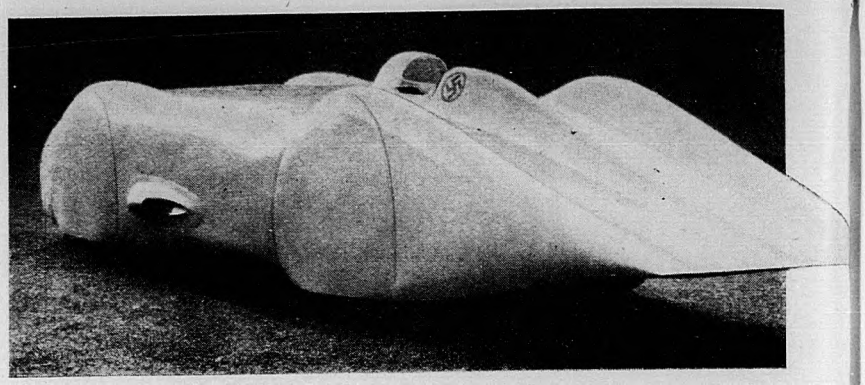
Igy épülnek az utak az óceánok felett...

TAVASZI OLAJCSERÉHEZ
CSAK EREDETI
TRADE MARK
VALVOLINE
VÉDJEGY
AUTÓOLAJAT HASZNÁLJON
AMPLA IPARI ÉS KERESKEDELMI KFT.
BUDAPEST, V., ARANY JÁNOS-UTCA 12 — TEL.: 125-778

Milyen érzés — Mit jelent —

440 km-es világrekord-tempóban vágtatni?

Irta: **Rudolf Caracciola**



Tökéletes áramvonalburkot kapott Caracciola világrekorder Mercedes-Benz versenykocsija.

(Caracciola, a világhírű Mercedes-Benz-versenyző az elmult hónap végén ismét nagyszerű fegyvertény kapcsán hallatott magáról: áramvonalburokba bújtatott kocsijával 432.690 km-es átlaggal új repülőstartos kilométer kategória világrekordot állított fel, miközben egyirányban pillanatokra elérte a 440 km-es sebességet. Négyszáznegyven kilométer! Rideg és semmitmondó szám, mely csak akkor kap életet, melynek mélyébe csak akkor tekinthetünk, ha az elemezi, aki végigélte ezt az észtvesztő sebességet. Átadjuk tehát a szót Caracciolának, aki most maga köré gyűjti a magyar autósok és motorosok táborát és elkezd mesélni...)

Bevallom egészen őszintén, az ember egy kissé szorong, amikor a szó szoros értelmében bemászik a teljesen burkolt versenykocsiba, mely olyan titokzatosan fest, mint valami őskori szörnyeteg. És az sem túl kellemes érzés, hogy az embernek csak a feje van szabadon, egyébként úgy ül, mint a szardinia a bádogdobozban, szeme előtt a celluloid-süveggel. Mintha csak valami furcsa, ijesztő koporsóba gyömöszölné magát...

Világrekordfutamom — mely alkalommal megközelítettem a 440 km-es sebességet — felette nehéz volt. Kora reggel volt és a Frankfurt—Darmstadt közötti Reichsautobahn szakasz helyenként jeges volt, különösen a középső csíkján, úgyhogy akár korcsolyázhattam volna rajta. És mivel a versenykocsi mégsem korcsolya, kénytelen voltam a pályának egészen a szélén haladni. (Nem rossz kifejezés! Haladni... 440-es tempóban. Szerk.) Nem volt könnyű feladat ebben a sebességben zsinóregyenesen vezetni, dehát Mercedes-Benz versenykocsim közmondásos stabilitása és „úttartása" nagy segítségemre volt.

Gyorsabb is lehettem volna...! Két okból gondolom ezt. Először is túl kicsiny volt az áttételem, jobb lett volna, ha a nagyobbik áttételt használom. Az alacsony áttételezés miatt motorom, már a mért szakaszok előtt elérte a percenkénti 6000-es (!) túraszámot, úgyhogy pillanatokra vissza kellett vennem a gázt, nehogy túlpörgessem és meggyilkoljam a motort. A másik ok: túl rövid volt a pálya. Kereken három kilométerrel kellett több a kifutáshoz a szokásosnál, aminek nem annyira a nagyobb sebesség volt az oka, mint a tökéletes áramvonalburok, melynek légellenállása olyan kicsiny volt, hogy fékező hatást alig gyakorolt. Elég annyit mondanom: pontosan öt kilométeren át kellett — óvatosan — fékeznem, hogy a 440 kilométeres tempóban vágtató kocsi sebességét a 200 alá vigyem. Mi lett volna, ha a nagyobb áttétellel 460-at értem volna el? Talán még két kilométer kellett volna és ez a két kilométer nem állt rendelkezésemre a forduló miatt. De majd nyárra, az új rekordpályán máskép lesz...!

A vezetőülésben szelet egyáltalán nem éreztem. Igy is kell ennek lennie, mert 440-es tempóban a szél sebessége több, mint 120 méter másodpercenként, ilyen orkán a természetben nem fordul elő és nincsen ember, aki ezt az elemi erejű „vihart" bírná. Másrészről viszont nagyon rossz érzés az, hogy az ember nem érzékeli a sebességet, legfeljebb csak a motor sivitásából következtethet reá. Nem szeretnék ekkora tempóban felül is zárt vezetőülésben ülni, tehát csukott karosszériában, mint annakidején a gyóni pályán, mert ha másképpen nem, de a fülem révén így mégis megvan a kapcsolatom a mellettem elvágtató külvilággal.

A kormányzás? Olyan csinján kell bánni a volánnal, mintha csak üvegből volna, az ember keze pedig — gőzkalapácsból. Csak éppen gondolatnyit szabad kormányozni és nem tévedek nagyot, ha azt hiszem, hogy legfeljebb századmilliméteres kormányelfordításokkal dolgoztam. Mert minden erőszakos kormánymunka egészen biztos katasztrófához vezethet...!

Hogy mit látok világrekordtempóban? Semmi mást, mint az orrom előtt elszáguldó pályát. Másra nem szabad, de nem is lehet figyelni és lehetetlen, egyetlen pillantást is vetni a fordulatszám-mérőre, mely pedig jól benne van az előrenéző szemek látkörében. Ez különben nem az én „találmányom", mert hiszen rájöttek már a repülőgépek is. Igy például a dr. Wurster-féle BFW világrekord repülőgép szerelékfalára semmiféle műszert nem tettek, nehogy a pilóta egyetlen pillanatra is kísértésbe essék és odanézzen.

Világrekordtempóban nem lehet másra figyelni, mint előre, az útra. Igy például még azt sem tudom, hogy a gázpedált jobblábammal egészen lenyomtam a lábdeszkáig, hogy teljes gázt adtam vagy sem. A fordulatszám-mérő helyett ott van az ember füle, furcsa, vibráló hang figyelmeztet arra, ha a motor túl akarja haladni a maximális fordulatszámot, amitől őrizkedni kell...

Hogy a 440-ből 500 legyen? Tisztán pálya kérdése, mert motoromban még sok van és a Mercedes-Benz kísérleti osztály mérnökeinek nem okoz túlságos munkát, ha még néhány lóerőt akarnak bebüvészkedni a gépházteto alá...! Ez meg — bizom...



RIV

GOLYÓS ÉS

GÖRGŐS CSAPÁGYAK

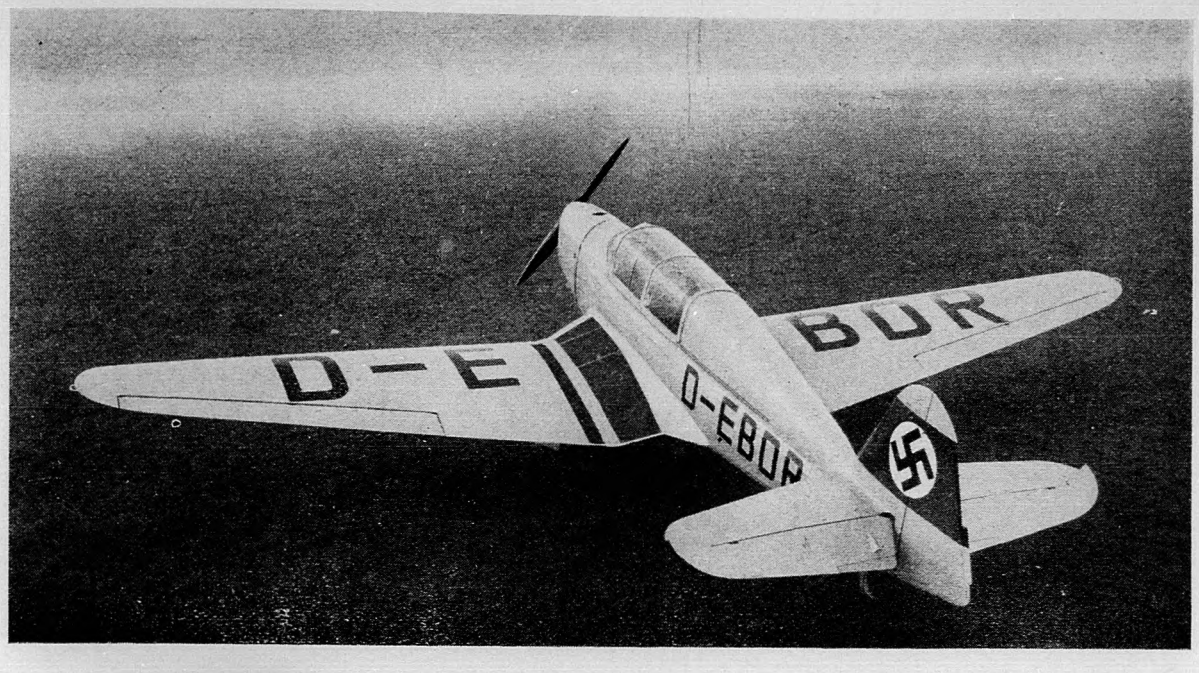
autókhoz, motorkerékpárokhoz

Árjegyzéket kívánságra díjtalanul küld:

SZILÁRD BÉLA

Budapest, VI., Nagymező-u. 15

TELEFON: +125—336



KLEMM KL 35

70/80 VAGY 90/100 LÓERŐS HIRTH-MOTORRAL ISKOLA, MŰREPÜLÉS VAGY UTAZÁS CÉLJAIRA SZÁRAZFÖLDI, VIZI ÉS HÓRA ÉPÜLT NYITOTT VAGY CSUKOTT KIVITELBEN

TITOK...

De mi már tudjuk,

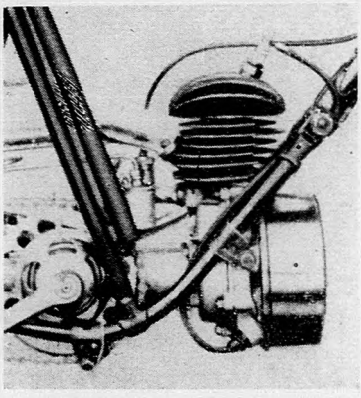
hogy nyárra jön a rendszám és vizsgamentes Puch kis motorkerékpár!

A nagy nyugati államok példája bizonyította, hogy az ország motorosításának legfontosabb eleme a rendszám, adó és vizsgamentes kismotorkerékpár, mely a legszélesebb rétegeknek is lehetővé teszi a gépjármű beszerzését. Az olcsó kismotor újabb ezreket hódít meg, az ezrek azonban nem maradnak meg végleg a kismotor mellett, hanem hamarosan áttérnek a nagymotorra, majd az autóra és a gépjárművek létszáma ugrásszerűen emelkedik. Ezért bír különös jelentőséggel az a szenzációs hírünk, hogy a gráci Puch-gyár hamarosan kihozza tipikus kismotorját, melytől az ország motorosítása terén igen sokat várunk.

A Puch kismotor rendkívül titokzatos körülmények között születik. Egyik gráci olvasónk közölte velünk ezt a szenzációs hírt, melyet magánnyomozása megerősített. A gráci gyár ugyan hivatalosan nem nyilatkozik, tudósítónknak azonban sikerült olyan kijelentéseket kicsikarnia, melyek mindenben megerősítik értesülését. A budapesti fiók viszont titokzatosan hallgat és „nem tud" a dologról.

Ezzel szemben: a gráckörnyéki hegyiterepeken már hetek óta látni főleg az esti órákban a kismotorokat, amint végtelen próbaútjaikat végzik és a gyárhoz igen közelálló körök szerint a gépek hamarosan forgalomba kerülnek, nyárra már az exportot is megindítják.

A gép igen érdekes konstrukció. Motorja ugyanaz a Marcellino által konstruált ikerdugattyús kétütemű, mely a Puch-motoroknak világhírt szerzett. Hengerürtartalma hajszállal van a 100 kcm alatt és kis bölcsővázban nyugszik. A váz: csőváz, hátul szabadonfutóval kombinált, elől szabványos belső expanziós fékkel. Villája szinkronizált differenciálrugózású, kettős tekercsrugóval. Sebessége síkon meghaladja az 50 kilométert és fogyasztása 100 km-en alatta marad az egy (!) liternek. Ára igen mérsékelt lesz, a ballongumis modell Magyarországon a 400 pengős árszint körül fog mozogni!



A Puch kismotor erőforrása: az ikerdugattyús motor kisöccse

Ami a legfontosabb: a Puch kismotor a magyarországi hatósági előírásoknak megfelelőleg rendszám, adóbélyeg és vezetői jogosítvány nélkül lesz üzemben tartható.

A budapesti fiók, mint mondottuk, hallgat. Úgylátszik meglepetésnek szánta a kismotort, mely olyan rétegeket fog mozgósítani, melyek számára a motorozás eddig anyagi és egyéb okokból elérhetetlen álom volt. És kívánesian várjuk azt is, hogy vajjon a magyar ipar bekapcsolódik-e a kismotor gyártásába a Méray-Puch mintájára? Erre ugyanis minden adottság megvan és ha a magyar ipar vállalja a munkát, úgy ezzel a magyar népmotorkerékpár megvalósítását szorgalmazza.

BÁRÁNY ÉS BARTÓK KFT.
autóalkatrészek
VI., JÓKAI UCCA 5.
Telefon: 125-425.

MÁVAG

MERCEDES-BENZ

GYÁRTMÁNYU

2 - 2.5 - 3.5 - 4.5 ÉS 5
TONNÁS TEHERAUTÓK

Tűzoltó és locsoló autók,
65-100 LE benzinmotorokkal
a magyar utakra legjobbak
és leggazdaságosabbak

MÁVAUT - IBUSZ - AUTÓTAXI
RT. - BESZKÁRT AUTÓBUSZOK

MAGYAR KIR. ÁLL. VAS-, ACÉL- ÉS GÉPGYÁRAK
Budapest, X., Kőbányai út 21



Peugeot

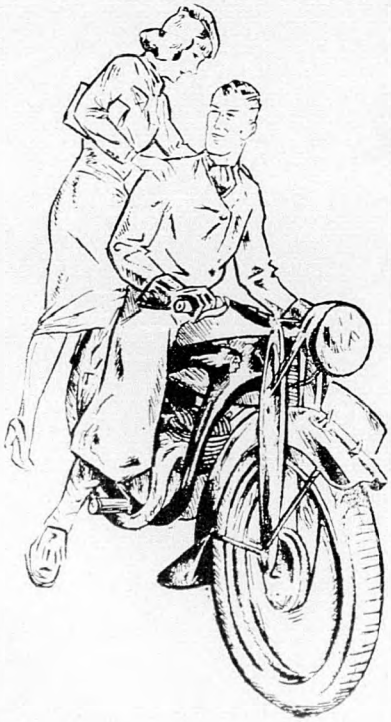
1100 kcm-től 2 literig
2 üléstől 8 ülésig
14 tipusban



GRAHAM-PAIGE

CSERÉPFALVI LÁSZLÓ
V, ZÁPOLYA U. 26. TELEFON: 292-011

M.P.



Sok örömet szerez a

MÉRAY-PUCH 200

ABSZOLÚT ÜZEMBIZTONSÁG,
STABILITÁS, CSEKÉLY ÜZEMANYAGFOGYASZTÁS,
VALÓSÁGOS BLOKK-MOTOR

Montecarlo hősei:

nagykategoriában — Ford V8
kiskategoriában — Lancia Aprilia

Jól szerepeltek a magyarok

Szűkszavú távirat jelentette a montekarlói csillagtúra magyar résztvevőinek eredményét:

„Wiesengrundék az abszolut osztályozásban 34-ik, Wilheimék 45-ik helyen végeztek. Wilheimék a kiskategóriában a 15-ik helyezést érték el."

Bizonyára akadnak majd, akik lebecsülik ezt az eredményt, nekünk azonban meg kell állapítanunk, hogy a mieink beváltották a hozzájuk fűzött reményeket. Mert: vegyük boncolás alá az eredményeket! Az abszolut értékelés, melynek díszes első helyét az Athénből startolt *nyolchengeres Ford-vezető Bakker Schut—Karel Ton pár* foglalta el, 780.90 ponttal a Hotchkiss-menő Trevoux-ék előtt, összesen 91 versenyzőt ölel fel. Mindkét magyar tehát az abszolut osztályozás első felében végzett, teljesen széria túrakocsikkal vették fel a versenyt a legnehezebbnek elismert Athenből induló 3050 km-es útvonalat hibátlanul futották le és csak a montekarlói zárógyakorlaton szorultak háttérbe gyorsabb, nagyobb hengerürtartalmú vagy gyárilag menezselt sportmotorokkal szerelt kocsikkal szemben. A Wiesengrund—Böckh—Komlóssy E. trió 1.7 l-es Wanderer túrakocsija, melyett Hess Ervin sportszeretete bocsátott Wiesengrundék rendelkezésére, a csillagtúra nagykategóriájának legkisebb hengerürtartalmú kocsija volt, melynek így természetesen nem is lehettek győzelmi esélyei és az elért 752.5 pont igen szép teljesítménynek tekinthető. Wilheim és a Beer-testvérek 1100-as Fiatjukkal szintén hibátlanul abszolválták az atheni szakaszt és kissé több szerencsével a zárógyakorlaton még jobb helyet is biztosíthattak volna maguknak a kiskategóriában, melyben 38 befutó közül 738.7 ponttal a 15-ik helyet foglalták el, míg a győzelmet négy, teljesen széria 1.3 l-es Lancia Aprilia élén 771.6 ponttal az Athenből startolt Descollas házaspár szerezte meg. A csillagtúra harmadik magyar teamje a Lancia Aprilián ugyancsak Athenből startolt Jandl—Jankovics kettős szereplését balszerencse kísérte, Szófiában karamboloztak egy taxival és a verseny feladására kényszerültek.

Montekarlóból hazatért versenyzőink közül alkalmunk volt Wiesengrund Ferenccel beszélni, aki a következőkben foglalta össze élményeit:

— *Sport volt ez a legjavából, egészen komoly sport! Főleg a verseny túraszakasza, melyen kitűnő utitársaimmal, Böckhel és Komlóssy Endrével — no meg a Cordaticokkal szerelt kitűnő Wandererrel, vállvetve gyűrtük le a nehézségeket. Nem haza beszélek, de ilyen, több napon át tartó, megerőltető túrát végosztályozását nem igazságos dolog alig perces zárópróba szeszélyére bízni... Örömmel állapíthatom meg, hogy a pesti kontrollállomás működése a versenyzők körében osztatlan elismerést keltett, ez kárpótlás volt az atheni turnus számára, a görögországi hóért, a balkáni, főleg Bulgáriában hihetetlenül rossz utakért. A magasátlagú Grenoble, montekarlói zárószakaszon, a nagy autóbuszforgalom okozta a legtöbb nehézséget...*

Megtudtuk azt is, hogy Montecarlóban versenyzőinket, megérkezésük után, nyomban az előre leutazott Landauer Eduard dr., a KMAC vezértitkára vette védőszárnyai alá, aki mindenben segítségére volt a kis gárdának. A kaszinóban azonban ő sem segíthetett: mindnyájan veszítettek... Egy sorban azokkal a mogyorónyi „brillekkel" kiadjusztált gazdag, öreg krampuszokkal, akik elmaradhatatlan kellékei a rulettnek, a zsetonoknak — Monte-Carlonak!



(Felül, balról-jobbra.) A Wiesengrund—Böck—Komlóssy II. trió az 1.7-es Wandererrel a budapesti ellenőrző állomáson. — Vízicsendélet Bulgáriában. — Wiesengrundék, Landauer dr. vezértitkár és a Cordatic-gumi a montecarlói célban. — Wiesengrund a záróprőba fordulójában.
(Alul jobbról.) Tisztítják Wiesengrund kocsiját a budapesti átvonuláskor, maga Hess Ervin felügyel a munkára. (Alul balról.) Wilhelm Sándor és a Beer testvérek a hű Fiat 1100-zal a budapesti ellenőrzőállomáson.

Minden gyártmányu kisautót, motorkerékpárt előnyös áron javít

TÓTH IMRE VI, Hajós u. 15 (Opera mellett.) Telefon 115-194

Kétütemű motorok speciális javítása!

MEGÉRKEZTEK
AZ 1938 ÉVI UJ
GENERAL MOTORS
OPEL
MODELLEK
uj KADETT
2 és 4 ajtós kivitelben
uj OLYMPIA
1500 cm³
Felülszelepelt motor
NEMZETKÖZI GÉPKER. RT.
BUDAPEST, V. Vörösmarty-tér 4.
TELEFON: 181-334.



Írta: **BÍRÓ JENŐ**

Gáz *(ül a kávéházban):* Pincér! Pincér!

Pincér *(jön):* Tetszik parancsolni?

Gáz: Hozzon nekem egy félbarna kávét!

Pincér *(indul):* Igenis!

Gáz: Várjon!... Hab legyen rajta, de kis hab külön is legyen... a cukrot tegyék előre bele, egy szemet külön tartalékba.

Pincér *(indul):* Igenis!

Gáz: Hová szalad?... Ne csészében hozza, hanem pohárban és ne legyen nagyon tele, mert nem szeretem, ha lecsurog... Megértett mindent?

Pincér: Hogyne, kérem!

Gáz: Akkor hozzon egy pár tormásvirslit!

Pincér *(dühösen el).*

Ragyai *(jön):* Jónapot, Gáz úr!

Gáz: Szolgája, Ragyaikám!... Miért van maga zsakettben?

Ragyai: Maga nem is tudja?... Most lett tízéves az „Autó-Motor"!

Gáz: Tízéves az automotor?! Ne röfögtessen, mert cserepes a szám! Az már békében fel volt találva!

Ragyai: Könyörgöm, ne kezdje, ne kezdje, mert a jubileumi hangulat dacára is kiverem az orrából a porcogót! Értse meg, a lap lett tízéves! *(Büszkén.)* Nagy nap ez a mai!

Gáz: Nem is olyan nagy! Sőt, egészen kicsi nap! Délután négykor már sötét volt!

Ragyai *(ordít):* Maga nyomorult hülye, én nem azt mondtam, hogy ma egy hosszú nap van...

Gáz: Nem is mondhatta, mert hosszúnap ősszel van!

Ragyai *(üvölt):* De ma nagy nap van! Ma ünnepet ülünk!

Gáz: Ki ül?!

Ragyai: Hogy-hogy, ki? Mindenki, aki a laphoz tartozik!

Gáz: Akkor a kopasz Simek is ül?!

Ragyai: Megőrült?!... A kopasz Simek nem tartozik oda!

Gáz: De mennyire tartozik! Legalább egy félévi előfizetéssel!

Ragyai: Most viccel, viccel... ahelyett, hogy maga is ünnepelne?!

Gáz: Én? Miközöm nekem az egészhez?

Ragyai: Hogy mi?... Az, hogy maga is benne szokott lenni az „Auto-Motor"-ban!

Gáz: Én egy automotorban?!... Nodenode, hogy férnék én bele egy automotorba?!

Ragyai: Maga barom! Az „Auto-Motor" az egy újság!

Gáz: Magának újság! Én már húsz éve tudom, hogy van autómotor!

Ragyai *(veri az asztalt):* De ez egy újság! Lap! Folyóirat! Havonta két szám jelenik meg! És maga is benne van a számban!

Gáz: Én a maga szájában?!... Ragyaikám, maga máma pont olyan hülye, mint máskor én! Nem mondom, elég ronda nagy szája van, de azért én mégse férnék bele!

Ragyai: Nem az én számban!... A lapban! És ott mint egy hülye vicefigura szerepel mellettem... Ezért ünnepelünk mi! Érti!?

Gáz: Értem. Jubileumi vacsora lesz?

Ragyai: Lesz!

Gáz: Utána bál?... Álarcosbál?

Ragyai: Nem lesz! Miért lenne?

Gáz: Mert nekem van egy remek jelmezem!

Ragyai: Képzelem!... Hát minek öltözne?

Gáz: Bárchesznek!

Ragyai: Megőrült?... Hogy kell ahhoz öltözni?

Gáz: Bekenem magam tojással és a hátamra szórok egy kis mákot!

Ragyai: Dögölj meg a hülye vicceiddel!

Gáz: Kérem!... Megjegyzem, először gondoltam, hogy briósnak öltözöm, de letettem róla!

Ragyai: Miért?

Gáz: Mert nem tudtam befonni magamat!

Ragyai: A nyavalya azt a pihent agyát! És én még beugrom a marhaságainak!... *(Elérzékenyülve.)* De azért higyje el, mégis szép egy ilyen jubileum a mai világban!... Tíz harcos évre visszatekinteni... Mennyi küzdelem és mennyi remény... Mennyi bizakodás egy jobb jövőben és mennyi csalódás... *(Felemeli a hangját.)* De az újság mégse adja fel a harcot, küzd és verekszik tovább, egyedül is rendületlenül...

Gáz: Mondja, miért kiabál úgy?

Ragyai: Pszt! *(Óvatosan hátra mutat.)* Látja ott hátul azt az urat?

Gáz: Melyiket?

Ragyai: Azt a kissé molettet... aki olyan szorgalmasan ír az asztalnál...

Gáz: Már látom! Mi van vele?

Ragyai: Ő szokta kilesni a mi beszélgetéseinket és ő írja meg az „Autó-Motorban". *(Súgva.)* Ő a Bíró úr!

Gáz: Hogy? Író úr?

Ragyai: Bíró!

Gáz: Jaj! Törvényszéki?

Ragyai: Nem! Az a neve neki! Ahogy maga Gáz, úgy ő Bíró! És én azért beszélek olyan hangosan, hogy meghallja és kiírja a lapba! *(Hangosan.)* És mint a lap hűséges szereplő figurája, emelem a poharat... *(súgva Gázhoz)* ...emelje maga is!

Gáz: Pohár nincs... ezüstkanál nem jó?

Ragyai: Ne hülyéskedjen ebben a szent pillanatban! *(Hangosan.)* Emelem a poharamat az „Autó-Motor" boldogulására, kívánom, hogy az elkövetkezendő tíz esztendőben is haladjon a megkezdett úton... kívánom, hogy minél előbb sikerüljenek céljai, erősödjön meg és emelje magasba továbbra is azt a tiszta lobogót, amelyet eddig is kezében tartott... Az Isten éltesse sokáig az egész szakma üdvére és boldogulására!

(A háttérben ülő úr tapsolni kezd.)

Gáz *(tapsol):* Gratulálok! Ragyai úr, maga a szivemből beszélt! De ez kötelessége is volt, ezt várta öntől az egész szakma!

Ragyai *(csodálkozva):* Gáz úr! milyen intelligensen beszél máma? Mi történt?!

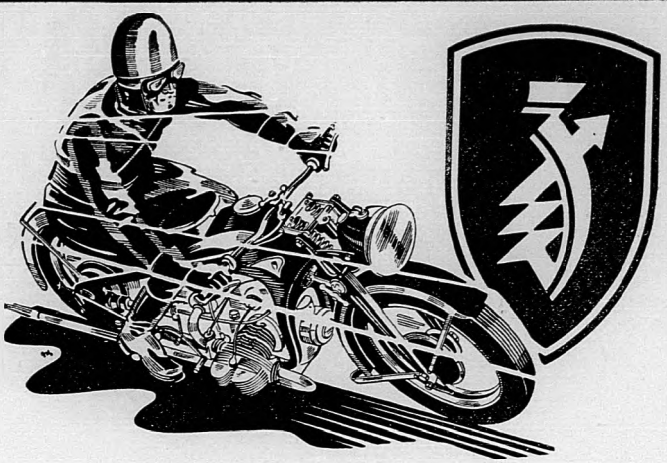
Gáz *(lelkesen):* A jubileumra való tekintettel felfüggesztettem a hülyeségemet! *(A háttérben ülő úr rémülten felugrik, Gáz megnyugtatja.)* Ne tessék félni... a rovat azért marad!... Holnaptól kezdve ismét hülye leszek. De ma még csatlakozom az előttem szólóhoz és üdvözlöm a lapot, sok sikert kívánok neki és hosszú, munkás életet!

Autókesztyű.. P **6.80**
kocsimosóbőrök és szivacsok
a legnagyobb választékban
OTTENREITER
KESZTYŰS ÉS BŐRÁRUK
Petőfi Sándor-utca 3. Telefon: 189-7-81.
Minden darab OTTENREITER minőség


525
HUSZÁR GYÖRGY
autó- és motorkerékpár alkatrészek, láncok
VI., JÓKAI U. 1 (ARADI U. SAROK). TELEFON: 124-411

A

ZÜNDAPP tulajdonosok megelégedettek!



B. felhívására örömmel közlöm 250 kcm-es Zündapp-gépemről észrevételeimet.

Mindenekelőtt ki kell jelentenem, hogy a gép sok tekintetben felülmúlta minden várakozásomat. Elsősorban a sebessége az, amit ki akarok emelni. Két személlyel másodpercek alatt 90—95 km-es sebességet ér el, ami ilyen kis gépnél óriási teljesítmény.

A gép építése is elsőrangú. Nagyszerűen fekszik rossz utakon is, nem egykönnyen csúszik meg, ez pedig nálam, aki egész télen, hóban, jeges úton járok a géppel, — még sielni is motoron szoktam járni —, nagyon sokat jelent.

Jobbat a gépről már nem is mondhatnék, mint hogy eddig (16.000 km után) semmiféle hiba, törés nem fordult elő, alkatrészcsere, vagy egyéb költség nem volt rá.

Kiváló tisztelettel:

Förstner Viktor, Budapest.

A 350 kcm. Zündapp-gyártmányú gépemről következő a nyilatkozatom. A gép a rossz utat és a strapát jól bírja, annak ellenére, hogy minden nap használom és eddig 13.000 km-t szaladt anélkül, hogy a gumidefekten kívül bármi üzemzavar is lett volna vele.

A túrákon, több közül megemlítem, hogy a Kékesre az emelkedőt két személlyel nagyszerűen bírta. A gépnek az egész konstrukciója a legkényesebb igényeket is kielégíti s ami a fontos, zajos kapcsolás nem fordul elő, amit a láncos sebességváltónak lehet köszönni.

A Zündapp-gépre tehát a legnagyobb megelégedésemet fejezhetem ki.

Maradok teljes tisztelettel

Mautner József, Budapest.

Vonatkozással a hozzám küldött véleménykérő levelére az alábbiakban fogok az 500 kcm-es Zündapp motorkerékpárom jóságáról, megbízhatóságáról és csekély fogyasztásáról nyilatkozni.

Én mint egy budapesti napilap alkalmazottja, motorkerékpárommal dolgozom és olyan munkát végzem, amelyet nem lehetne akármilyen láncmeghajtású, más márkájú motorkerékpárral végezni, ezt onnan is tudom, hogy az elmúlt 1937-es évben 4 darab láncmeghajtású motorkerékpárnak voltam a tulajdonosa. Míg végre megtaláltam azt, amit kerestem: és ez a Zündapp.

Mint már említettem, munkám a motor teljesítőképességét 100 százalékosan megkívánja, mert munkabeosztásom Budapest és Szeged közé esik. Hetenként előfordul, hogy a 170 km-es szegedi utat 3 óra 10 perc alatt oldalkocsival, 2 személlyel és teherrel játszi könnyedséggel tudom abszolválni, csekély fogyasztás mellett, amely pontosan 9 liter, vagyis 100 km-re 5.2 liter.

Ezekután bármely motoros kollégámnak merem ajánlani, hisz nem csoda, hogy a Zündapp-márka lázba hozta az egész motoros publikumot.

Maradtam tisztelettel:

Polgár György, Budapest.

Szíves érdeklődésére örömmel közölhetem, hogy az elmúlt 1937-es évben is a legnagyobb mértékben meg voltam elégedve 350 kcm-es Zündapp-gépemmel. Csak példaképpen említem, hogy Zell am See-i túrámon, melyet feleségemmel együtt tettem meg, a több mint 1000 kmes úton egyetlenegy üzemzavarunk sem volt s beleértve a Glockner Strassét is, csak 3.6 l./100 km volt az üzemanyag-fogyasztásunk. A Zündapp-gép igazi hűséges útitárs, tökéletes technikai kivitellel s ha újra gépet vennék, megint csak a kardános Zündappnál állapodnék meg.

Teljes tisztelettel:

Marikovszky Zoltán okl. bányamérnök és mérnök, Sopron.

A múlt év április 17-én Öntől vásárolt Zündapp KK 200-as kardános motorkerékpárommal igen nehéz terepviszonyok mellett a múlt év november 1-ig 9400 kilométert tettem meg és ezen idő alatt, ismételten hangsúlyozom, hogy legtöbbnyire hegyi és rossz utakon, sőt többizben szántóföldeken és réteken keresztül két személlyel túrázva, soha semmi bajom nem volt a motorral.

Ezen szép eredmény köszönhető a speciális Zündapp-patent kétütemű motornak, a négyfokozatú láne-sebességváltónak és a kardán meghajtásnak. A láne-sebességváltóval való sima kapcsolás a legkönnyebb és ugyanennek köszönhető a rángatásmetes indítás.

Az eltelt idő távlatából tekintve, nagyon örülök neki, hogy a vásárlási szándékom alkalmával megtekintett sok motorkerékpár közül Zündapp-ra esett a választásom. Minél több Zündapp-vevőt kívánva, vagyok kész híve

Négyesy Kálmán, Eger.

Van szerencsém szíves tudomására hozni, hogy az Öntől 1935. év május hó 1-én vásárolt Zündapp kéthengeres, 500 kcm-es Sv. motorkerékpárral, amely még ma is birtokomban van, a legteljesebb mértékben meg vagyok elégedve. Az állandó városi használaton kívül számos nagyobb túrát, köztük több hegyit bonyolítottam le vele, a legkisebb üzemzavar nélkül és bátran mondhatom, hogy gumidefekjeimen kívül azzal a legkisebb bajom sem volt.

Leszögezem, hogy úgy a lemezvázat, mint a gépen elhelyezett újításokat és a gép tetszetős formáját és tökéletes kiegyensúlyozottságát csak a lánccal rugalmasított kardán meghajtás múlja felül és éppen ezért azt mindenkinek bátran ajánlhatom.

Amikor a fentieket közlöm, vagyok

kiváló tisztelettel, kész híve:

Brill Béla, Budapest.

1937 januárjában vásárolt 500-as felülvezérelt „Zündapp"-gépemmel a lehető legmesszebbmenő határáig meg vagyok elégedve. Voltam vele hosszú túrán külföldön. Jártam ott vele igazán magas hegyeken, de a helyét úgy megállta, mint idehaza az aszfalton. Gépemnek oldalkocsival együtt a fogyasztása 4.5 l. Annak dacára, hogy oldalkocsis „Zündapp"-gépem elsősorban vasárüzletem részére teljesít szolgálatot, hol nehéz vasárut kell neki vinnie, mégis elmondhatom, hogy a mechanikust (szóval: a javítást) nem ismeri. Ezek alapján a „Zündapp"-gépeket mindenkinek őszintén ajánlom.

Ifj. Opitz Lajos, Keszthely.

Harmadik éve járok az Önnél vásárolt „Zündapp"-gépen, amelyet azóta is jó bajtársamnak tekintek, mert még soha eserben nem hagyott, kényelmes, keveset fogyaszt és sok örömöt szerzett tulajdonosának. Strapabíróságát az építés alatt levő Budapest—gráci úton bizonyította be, midőn egyfolytában 17 órát ültem nyergében — egy tankolási pauzával — és órákat daráltam „elsővel", homokban, sárban, úttalan mellékutakon, a legkisebb baj nélkül, egy gyertyacserét kivéve.

Fogadja, Pajor úr, e gépért hálás elismerésemet.

Budapest, 1938 február 3.

Nussbaum Antal, banktisztviselő.

ZÜNDAPP

Ges. m. b. H. NÜRNBERG DEUTSCHLAND

VEZÉRKÉPVISELET: PAJOR IMRE, BUDAPEST, VI., JÓKAI UCCA 21

LASSAN TISZTUL A HELYZET A GYÁRI CSAPATOK FRONTJÁN!

KI HOVÁ SZERZŐDÖTT?

A versenyszezon közeledtével, lassanként tisztul a láthatár. lehullanak a leplek a gyárak terveiről. Különös érdeklődésre tarthat számot az az ajánlott levél, melyet az Alfa Romeo-gyár és annak a Scuderia Ferrariból átalakított versenyzési expositurája az „Alfa Corse" intézett az Autó-Motor szerkesztőségéhez. A levél magyar fordításban a következőképpen hangzik:

„Az ősz folyamán feloszlott S. A. Scuderia Ferrari örökébe versenytevékenységünknek a végsőkig való fokozhatósága érdekében megalakítottuk az „Alfa Corse"-t, melynek szineiben a következő versenyzőket állítjuk sorompóba: Nuvolari, Farina, Tadini, Sommer, Pintacuda, Biondetti, Siena, Severi és Villoresi.

Abban a meggyőződésben, hogy t. Szerkesztőségük ugyanazzal a tárgyilagos figyelemmel fogja kisérni az „Alfa Corse" tevékenységét, mint amellyel a Scuderia Ferrari működését méltatta, szabadjon közölnünk, hogy az „Alfa Corse" irányitását is Comm. Enzo Ferrari-ra biztuk.

Megkülönböztetett tisztelettel.

ALFA CORSE
IL DIRETTORE
Enzo Ferrari

Soc An. Alfa Romeo
IL DIRETTORE GENERALE
(Ing. U. Gobbato)

Ez a levél élénk fényt vet azokra a nagyarányú előkészületekre, melyek a szezon előtt az Alfa Romeo-gyárat foglalkoztatják. A versenyzőkről az „Alfa Corse" nyújt felvilágosítást, a kocsikról azonban szintén sikerült néhány kiszivárgott adatot elcsípnünk. Megtudtuk, hogy a kompresszoros 3 literes 6 és 12 hengeres típusok egyaránt a legnagyobb bizalommal töltik el a gyárat, melynek egy ugyanesak kompresszoros nyolchengeres 1.5 literes modellje is munkában van. Egész különleges meglepetésnek szánja a gyár a két új másfélliteres, nyolchengeres motorból fejlesztett 16 hengeres masinát, mely fékpadon csekély 380 lóerővel ajándékozta meg — Ing. Gobaddot . . .

De tarthatunk röpke seregszemlét a többieknél is:

Mercedes-Benz. Versenyzők: Caracciola, Lang, Brauchitsch, Seaman. A kocsikról még semmi bizonyosat sem lehet tudni. Valamit suttognak Porsche-ről és sok hengerről . . . Vederemo.

Auto-Union. Versenyzők: Rosemeyer tragédiája egyelőre teljesen pótolhatatlan veszteség. A versenyosztály vezetője Feuereisen dr., Hasse és Müller társaságában, valóban árván maradt. Igaz ugyan, hogy a Gondviselés rendesen éppen ilyenkor ajándékoz bőkezűen . . . Meg azután Stuck nevét is sokat emlegetik . . . Auto-Union kompresszoros 3 literes, tizenkét- és tizenhathengeres modelleket épített a szezonra.

Maserati finanszíója gróf Trossi személyében elsőrangú versenyzővel rendelkezik, de — a napokban Varzi is megfordult Bolognában, a Maserati-fivérek házatáján . . . És ez gyanus! Maserati tartalékai Cortese, Marazza és Rocco lesznek.

Delahaye, 4.5 literes kompresszornélküli modellei voltak az új formula szerint épült első masinák, melyek nyilvánosságra kerültek, sőt, a millió frankos állami díjat is megnyerték, sikerült montlheryi próbájukkal. A próbák hőse Dreyfus lesz a szezon folyamán is a Delahaye-csapat gerince, míg partnerei az olasz konstruktőr Comotti, a francia Carriere és maga a gyártulajdonos Schell lesznek.

Talbot csapata élén öreg rókát küld tűzonalba és rutin dolgában a Talbot team erősebben áll, mint az összes többi francia gyár együttvéve. A csapat állovasa Louis Chiron lesz, mellette Etancelin, az edzett újoncok: Le Begue, Loyer és Moneret, illetve az olasz motorkerékpáros exvilágrekorder Taruffi, szerepelnek majd a 4.5 literes, kompresszornélküli masinák volánjánál.

Bugatti legjobb menője jelenleg kétségtelenül Wimille, akinek tapasztalt asszisztense akadt Benoist személyében. Kocsi? Kompresszoros, háromliteresről suttognak . . .

ERA-val kapcsolatban semmi sem bizonyos, csak egy: a legnagyobb titokban bár, de follgázzal készül a szezonra, minden versenyen ott lesz!

Ennyit tudunk. Természetesen, februárban még semmi sem készpénz, ami a gyárak versenyterveire vonatkozik . . .

Kocsija télen nem állott üzemben?



Jó gyújtás, erős világítás, gyors indítás érdekében vizsgáltassa át nálunk akkumulátorát. Szulfátos vagy elhasznált lemezek, rossz szeparátorok, cellazárlat veszélyeztetik az üzemfolytonosságot. Magyarország legnagyobb autoelektromos szakműhelye:

BOSCH

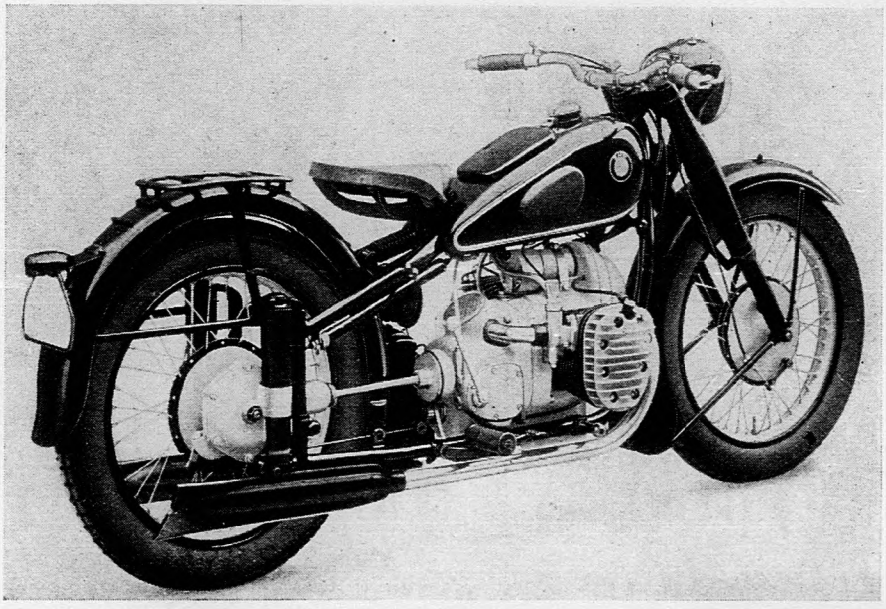
BOSCH RÓBERT KFT.

BUDAPEST, VÁCI ÚT 22-24 TELEFON: 292-338

BOSCH vezérképviselete | MARELLI service | SIEMENS vezérképviselete

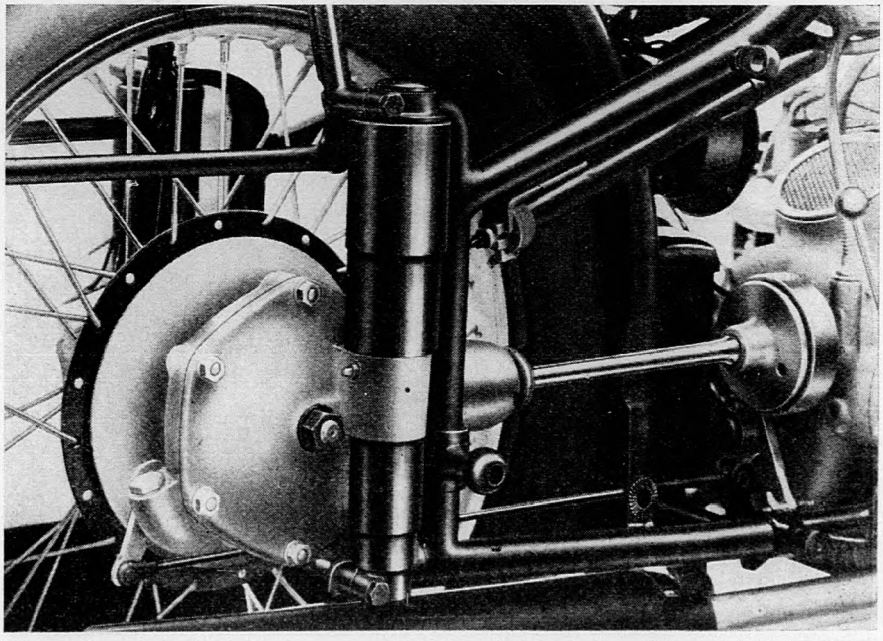
ÚJ KORSZAK A MOTORKERÉKPÁR TÖRTÉNELEMBEN A B.M.W. TELESCOP ELSŐ- ÉS

HÁTSÓKERÉK RUGÓZÁS



Kipróbálva a legnehezebb világversenyeken. Telescop első és hátsó rugózással győztese BMW 1937. évben a Német, Holland, Svéd, Ir, Magyar Grand-Prixeknek. A hatnapos verseny ezüstvázát, a német bajnokságot, az uj fantasztikus 279 km. sebességi rekordot is a telescop rugózás tette lehetővé.

BMW a motoripar elismert vezető márkája. Motorjai ugyanazon gyárban, ugyanazon anyagból készülnek, mint az oceáni forgalomban közlekedő BMW repülőgép motorok. Szerezze meg magának azt az örömet, azt a biztonságot és azt a nyugodt fölényt, amit egy BMW nyujt a gazdájának. BMW biztos a legjobb!!!



VEZÉRKÉPVISELET:

URBACH

HUNYADI TÉR 12.



Illusztris vendége volt lapunk jubileuma alkalmából szerkesztőségünknek. Majdnem vadonatúj, háromszor generáljavított, alig negyvenéves Laurin-Clementjével s földig érő áramvonalas szakállával tiszteletét tette a 313 éves jövendőmondó... Atyailag megveregette főszerkesztőnk legszebb reményeire jogosító, gyengén domborodó pocakját és szólalt vala bölcsen:

— *Azért jöttem édes egy szerkesztőm, nehogy elbizzad magad. Mert én, aki a multat számon tartom, tudom, hogy mások is jubilálnak ám, nemcsak te. Azért hát ünnepeljünk együtt...*

— *Emeljétek hát poharatokat a Belügyminiszter úrra. Mert ma van pontosan tíz éve, hogy először írt át a Pénzügybe a városi kövezetvámok eltörlése ügyében. Azóta a Pénzügyminiszter visszaírt, a Belügy pedig összeírt, visszaírt, összevissza írt. Tehát emeljétek poharatokat és ejtsétek el...*

— *És ürítsétek serlegteket a KMAC-ra, mert ő is jubilál. A mostan elmaradt téliversennyel éppen a századik autó- és motorversenyt mondja le. Kevés hó, sok hühó, rossz útviszony, vagy inkább versenyrendezési iszony címén. Tehát szaporán ürítsétek rájuk fenékig a serlegeiteket...*

— *És ürítsétek kupátok újfent a KMAC-ra. Mert ma van a tizedik esztendeje annak, hogy Grand Prix-t ígérnek és ti, apró híveim csökkentett igényekkel fenitek hiányos fogaitokat ama gyönyörű élményre. És ők ígérnek, mert abban nagyok és balfelé tekintve jósolom nektek, akik hisznek az ígéretekben, hogy eljövend a nagy nap, amikor a Grand Prix-igéreteknek húszéves jubileumára fogjátok üríteni telt kupátokat. De csak ti, mert a KMAC-ban nem isznak, hiszen Salamon, a bölcs is megmondá: hol üres a kupa, oti nincs mibul...*

— *És ürítsétek kelyheiteket a magyar személyautógyártás jubileumára. Mely tíz év óta nincs, csak talán volt apró, embriópamacs formájában. De melynek valahol meg kell lennie, mert hiszen a Pénzügyminiszter úr látja, különben nem védené behozatali vámokkal...*

— *És ürítsétek poharaitokat a kis jubilánsokra is, sőt az egész kicsinyekre, mint az autó- és motoros főhatóság, mely 10 év óta van, ha nem is látjuk — hasznát... De van és ürítsünk a sok klubelnökre és ürítsünk a sok klubtitkárra, akik szintén vannak s szintén nincsenek az autósport szintjén. Ürítsünk egyet az országos szervezőkre, akik mind a magyar autó- és motorsport előrelendítése nevében élnek, sőt jól élnek itt közöttünk...*

— *De eljövend az idő, amikor mindenki megkapja azt, amit kíván.*

— *Már látom a kis Volkswagent, a hatüléses, 120 kilométert futó, négy litert fogyasztó kiskocsit, melyet kis-előleg-hosszúrészlet rendszerrel fognak árusítani minden dohánytőzsdében 1000 pengőért. A komoly érdeklődők már most forduljanak bizalommal, de csak személyesen a lipótmezei intézethez.*

— *Már látom az átlátszó üvegkarosszériát szubrettek, kokettek és kokottok számára, nehogy vezetésközben elsikkadjon legértékesebb derékon aluli részük.*

— *És látom az eljövendő ablaktörlőt, mely esős időben is működik, valamint az önműködő elektromos szája- és arcrúzsozó készüléket, direkt beépítve az autóba, hölgyvezetők részére.*

— *Látom az ablakpáramentesítő helyett az ablakpárásító készüléket, hogy az ember nyáron is megállhasson a Műcsarnok mögött Mancikával pár percre csókolódzni, a kíváncsi pillantásokat kikerülve és megtakarítva a jánoshegyi túra benzinköltségét.*

— *És látom a magyar olajfúrások nyomán az olcsó benzint kartellben és kartell nélkül és látom, bár kissé homályosan a triptik- és karné-bevételekből befolyó haszonnak sportcélokra való fordítását, lendületesebb versenyrendezési kedvet, egészséges autóipart. És látom önmagamat, amint kevesebb epével írok...*

Király-Tengely.

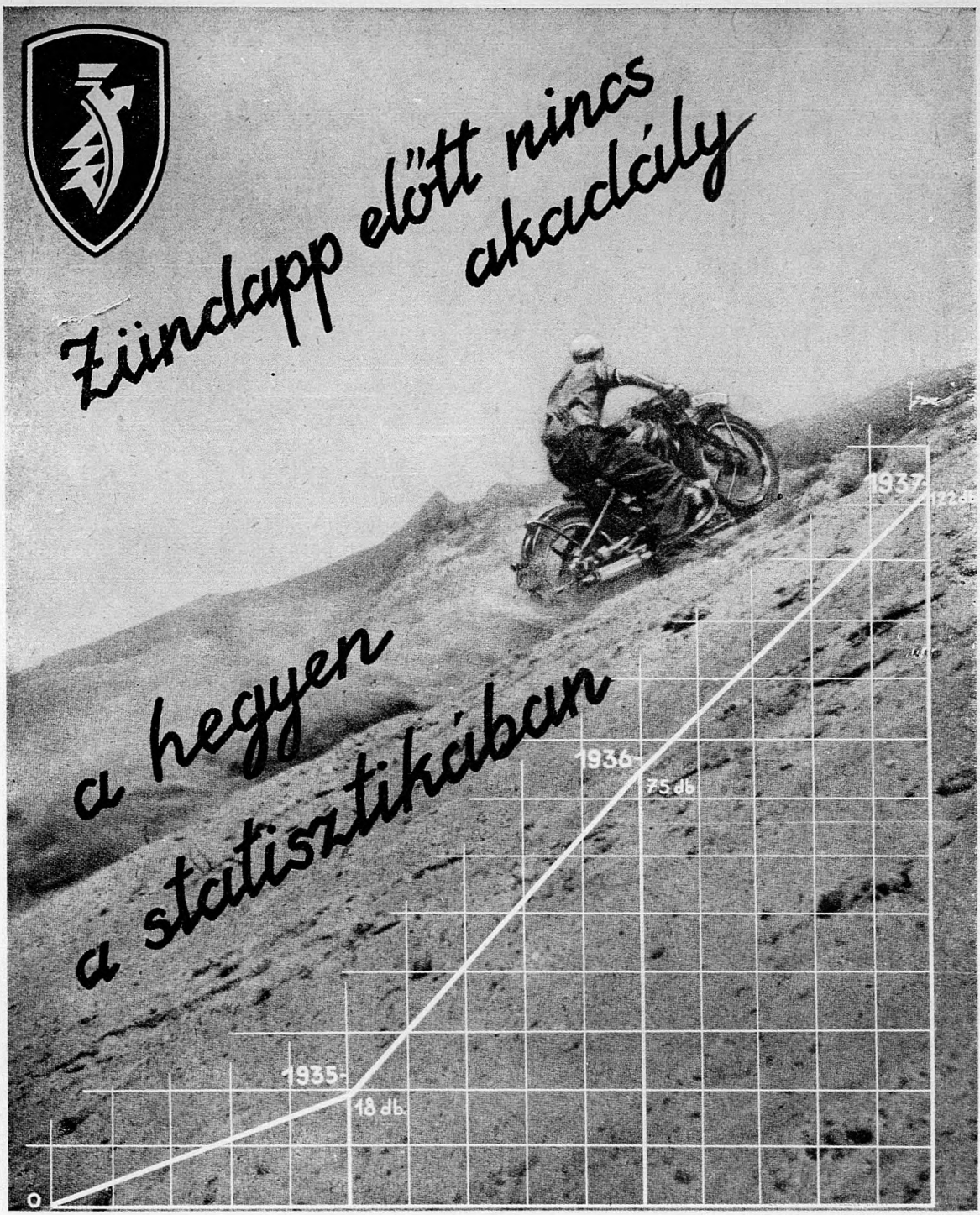
HAMBACH L.
ÉS
Ifj. SZŰCS L.
PUCH
Motorkerékpár
ÚJ ÉS HASZNÁLT
Gyári alkatrész
Olaj, Gumi
JAVÍTÁS
JÓKAI UCCA 28 (HORN EDE U. SAROK)
TELEFON: 121-400
Használt motorkerékpárok garanciával

HANOMAG
MINERVA
MAYBACH
automobilok szakszerű javítóműhelye
HORVÁTH ALADÁR
V., Dráva ucca 5. Tel: 291-324

Motorkerékpárjavítást, jókarbantartást, oldalkocsi készítést, **elektromos berendezések javítását** legolcsóbban **STEIN motorműhely**
BUDAPEST, VIII, TAVASZMEZŐ U. 24

Mégis uj!
Mégis magyar!
K.M.B.
Az igazi magyar motorkerékpár Saját motorral Négy sebességgel. Kézi- és lábkapcsolással **1250 — P.** BOSCH villanyberendezéssel Akkumulátor gyujtással **1450 — P. Használtakat magas áron beceserélünk.** Speciális külföldi minden áju motorkerékpáralkatrészgyártó üzemünkben bármilyen alkatrészek raktárról félárban Preciziós gépeinkkel hengerek köszörülése P 3.80-tól. Dugattyuk készítése P 3.50. Generáljavítások legolcsóbban.
Postai megrendelések azonnali leggondosabb elintézése.
MOTORKÖZPONT
Vörösmarty-utca 45, KISS
Kérje póstán díjmentes alkatrész árjegyzékünket.

MOTOROLAJ
LARDOLINE
RICIT



Az évenkénti Zündapp-eladások Magyarországon.

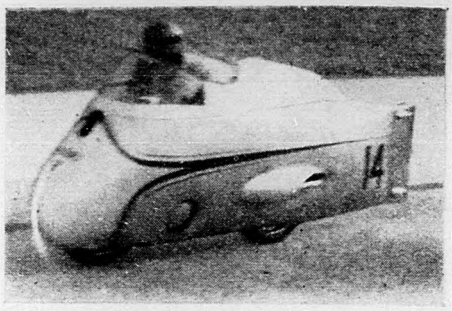
ZÜNDAPP

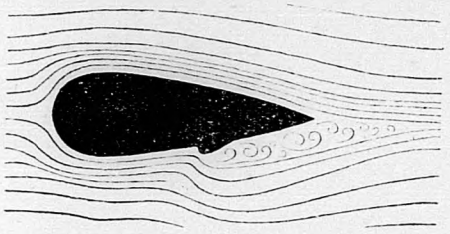
VEZÉRKÉPVISELET:

PAJOR IMRE, VI., JÓKAI UCCA 21. TELEFON: 120-228

LE A „TOJÁSSAL"! —

Miért életveszélyes az áramvonalburkos világrekordmotor?





A legtökéletesebb áramvonalburok sem háritja el tökéletesen a légörvényképződést. A kipuffogócső torka például — mint a képen látjuk — erős légörvényt képez, mely egyoldalon hatva „oldalozásra" készteti a gépet.

Amiről tíz év előtt azt mondottuk, hogy fantasztikus álom, az ma valóvá vált, nem kell ennek bizonyításához más, mint összehasonlítani a legelső számaink egyikében megjelent utópisztikus áramvonalburkos gépeket: a Henne-féle BMW tojással, illetve cápával. Igen, az áramvonal divatos lett, évekig csak a repülőgépkonstruktőrök használták ezt a kifejezést, de jött Járay mérnök, átplántálta a szárazföldi gépjárműre és a gyárak propagandafőnökei addig mesterkedtek, amíg az áramvonalas autó mellé, az ugyancsak áramvonalas töltőtollat és írógépet meg nem teremtették. Sőt most dolgoznak az áramvonalas cipőpaszta megteremtésén.

Mi az áramvonalazás? Röviden: olyan alak kölcsönzése valamely testnek, mely a legkisebb légellenállást fejti ki olymódon, hogy símán, örvényképződés nélkül engedi lefolyni róla haladásakor a levegőt. A légörvény fékez és így munkát emészt, csökkenti a sebességet, az áramvonalazás tehát — tagadhatatlan — fokozza a sebességet.

Ha tehát valamely gyors motorkerékpárt áramvonalburokba bujtatunk, úgy az természetesen még gyorsabb lesz: mondja az elmélet. De a gyakorlatnak megvan az a rossz szokása, hogy néha megcáfolja az elméletet. Mégpedig közvetve. Mert az áramvonalburokba öltöztetett motorkerékpár nem gyorsabb csupasz testvérénél abból az egyszerű okból kifolyólag, hogy az áramvonaltojás vagy halidom olyan kedvezőtlenül befolyásolja a stabilitást és olyan életveszélyessé teszi a vágtatást, hogy a gépet „burokban" teljesen kiengedni istenkísértés. És mi igazolja ezt meggyőzőbben, mint az, hogy Hennét legutóbbi kísérletei alkalmával csak a vakszerencse mentette meg a szerencsétlenségtől és az utolérhetetlen világrekorder okulva tapaszalatain: szegre is akasztotta sürgősen a versenyzést.

Lássuk egy kissé közelebbről a kérdést. A légellenállást erősen befolyásolja a test homlokfelülete. Az áramvonalburkos motorkerékpár homlokfelülete lényegesen nagyobb, tehát bizonyos fokig csökkenti a sebességet. Ezt a sebességbeli minuszt rendszerint kiegyenliti az a plusz, mely az áramvonalburok farokrészének örvényképződést gátló kiképzése biztosít. Tehát: ott vagyunk, ahol az áramvonalazás előtt. Azaz hogy: az áramvonalburok akármennyire is könnyűfémből készül, tekintélyes súlyt képvisel, ami viszont csökkenti a sebességet. És azt sem szabad elfelejteni, hogy a kipuffogócső kitorkolása, a hűtőlevegő beáramlására szolgáló torkolat mégis csak elősegíti az örvényképződést. Amit tehát a vámon megtakarítunk, azt biztosan leadjuk a — réven.

Elképzeljük az ellenvetést: hiszen a BMW és DKW világrekordok áramvonalburokkal születtek meg és így az áramvonaltojásnak vagy halnak mégis csak van befolyása az eredményre. Amire a válasz egyszerű: a világrekordok nem a burok segítségével születtek, hanem a burok — dacára. És azt sem lehet eldönteni, hogy például a Henne- és Taruffi-féle világrekordok nem lettek volna vajjon még jobbak, ha csupaszon, vagy csak éppen nem túlzottan áramvonalazottan futottak volna?





Kilométerjelzők, sebességmérők,
autó- és stopperórák javítóműhelye és raktára
óra- és finommechanikai ipar
SCHVARCZ TESTVÉREK
Aranyéremmel kitüntetve
Budapest, Podmaniczky ucca 59. Telefon: 12-96-24

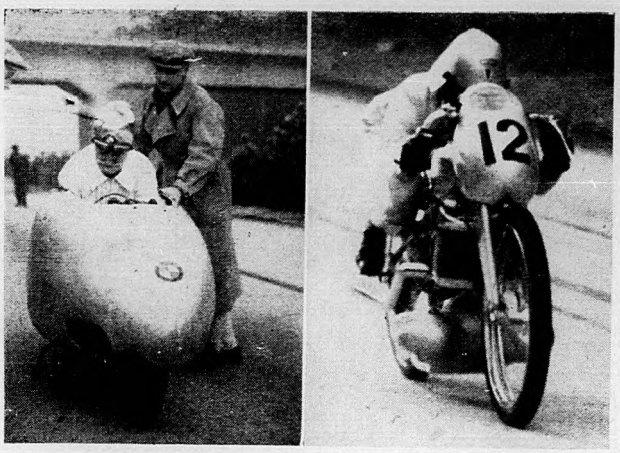
ZSIGÓ AUTÓÜZEM
BUDAPEST, V.
VISEGRÁDI-UTCA 50. SZ.
TELEFON 293-788
TÁTRA és DETRA autók speciális javítása, alkatrészek, service állomás.

Annyi bizonyos, hogy úgy Taruffi, mint Henne gépe 250 km-en felüli sebességben vészesen és hátborzongatóan kezdett el „kigyózni", úgyhogy egyikük sem vállalta azt, hogy kivegye a motorból, ami benne volt. Könnyen elképzelhetjük azt, hogy milyen haláltáncot járták a gépek, ha két ilyen gyakorlott és vakmerő ultrasebesség-menő sem volt képes rajtuk úr maradni.

Az áramvonaltojás előnye tehát kétséges, az azonban bizonyos, hogy életveszélyes. Ami nem elhanyagolható hátrány!

Hogy miért „kigyózik" az áramvonaltojásos motorkerékpár, annak mechanikája igen egyszerű. Bebizonyított tény, hogy 250-en felüli sebességben lehetetlen zsinóregyenesen tartani irányban a gépet, mert a masina szemmel alig látható, de határozott irányváltozásoknak van alávetve, amit a vezetőnek testtartásmunkával kell ellensúlyoznia. Abban a pillanatban, amikor a gép hossztengelye a legkisebb szöget is zárja be a haladás vonalához képest, megindul az örvényképződés, mert hiszen a gép, ha alig észrevehető mértékben is, de oldalozva halad. Az örvényképződés erős oldalnyomással hat a gépre, a vezető kénytelen tehát „belekormányozni" az irányváltozásba, ami azzal az eredménnyel jár, hogy a kellemetlen játék az ellenkező oldalon folytatódik. A gép tehát ide-oda kigyózik és táncol. Hogy ez mit jelent háromszázhoz közeli sebességben, azt az is könnyen elképzelheti, aki motorkerékpárt eddig csak kirakatban látott. És szinte rossz elképzelni, hogy mi történik, ha ebben a tempóban csak lehelletnyi oldalszelet is kap az áramvonalhalba szabott gép. A légáramlás hatalmas nyomást fejt ki a burok nagy oldalfelületére, olyan nyomást, melyet parirozni szerencsével lehet ugyan, de ha a parirozás közben gyengül az oldalnyomás, úgy csak az olyan szerencse segít, mellyel szériában lehet főnyereményt nyerni.

Hogy az elmélet — legalábbis az áramvonalidomok terén — mennyire messze halad a gyakorlattól, azt legjobban az őszi német rekordnapra készített DKW oldalkocsik esete mutatta meg. A gyár szélalagút kísérletekkel szabta meg az áramvonalburok alakját és a számítások szerint minden a legnagyobb rendben volt. Amikor azonban a gépet „kiengedték", az oldalkocsikerék egyszerűen elkívánkozott az anyaföldtől és a levegőben úszott. Mert az oldalkocsi burka úgy hatott, mint a repülőgép magassági kormánya, „emelte" a szeidkárt. Ha viszont — amint azt meg is próbálták — olyan síkban



A gép homlokfelülete fokozza a légellenállást. Ha összehasonlítjuk a baloldali áramvonalburkos és a jobboldali majdnem csupasz gép homlokfelületét, úgy azt látjuk, hogy ebből a szempontból a csupasz gép nagy előnyben van.

formázták ki az oldalkocsi burkát, hogy emelkedés ne legyen, úgy az ellenkező eset adódott, a burok nagy tempóban nem emelte az oldalkocsit, hanem ellenkezőleg, leszorította a talajra, ami viszont igen tekintélyes erő- és sebességveszteséggel járt. Végül le kellett tenni a kísérletekről.

Igen tekintélyes aerotechnikusok szerint szinte lehetetlenség úgy megoldani a szóló motorkerékpár áramvonalburkát, hogy az így felszerelt gép minden sebességben egyenesben legyen, tartható. És talán ez a titka annak, hogy a BMW-gyár megelégedett 500-as motorokkal a világrekordkísérletek során. Mert ha 500-as helyett 750-est vagy 1000-est használtak volna, úgy lényegesen több lóerőt kaptak volna. De minek a több lóerő, amikor az 500-as is annyit ad le, ami éppen elegendő a legszebb nyaktörési lehetőségek kialakulásához? És ha még az olyan vén rókának, mint a sorozatos világrekorder Hennének is elment a kedve a további kísérletezésektől.

MONTE CARLOI CSILLAGTURA
EURÓPA LEGNEHEZEBB MEGBIZHATÓSÁGI VERSENYE:
KIS KAT. FÖLÉNYES GYŐZTES
1-SŐ ATHEN 3813 KM LANCIA
2-IK JOHN O'GROATS 3634 KM LANCIA
3-IK PALERMO 4091 KM LANCIA
4-IK STAVANGER 3520 KM LANCIA
6-IK STAVANGER 3520 KM LANCIA
APRILIA
BÁRDI
V, KRESZ G. U. 15

FUTÓSZALAG

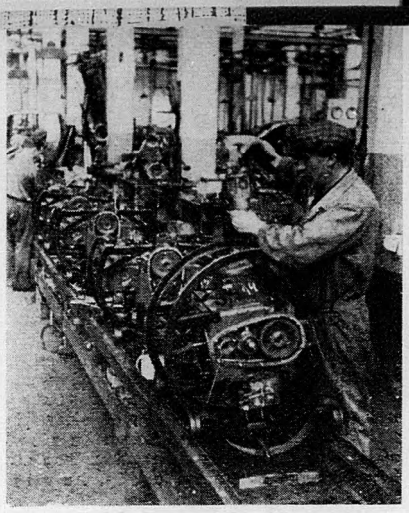
A futószalag, vagy ahogyan másként nevezik, a munkaszalag, elválaszthatatlan tartozéka a modern autógyártásnak. Szülőhazája Amerika, az USA autógyárai már a háborút megelőző években rátértek a racionalizált sériagyártás eme legcélszerűbb módszerére, a szalaggyártásra. Európában, ahol a minőségi gyártás és a „kézimunka" között jóideig elválaszthatatlan kapcsolatot láttak, idegenkedéssel nézték az újvilági „tömeggyártást". Az angolok és franciák, akiket a háborús évek közelebb hoztak Amerikához, gyorsan eltanulták a szalaggyártás raffinériáit, ezzel szemben a világtól elzárt német autóipar csak a háborút követő években eszmélt rá az újvilági autógyártás racionalizált munkamenetére, mely a jenki autógyárosok számára a háború utáni konjunktúra teljes kihasználását tette lehetővé. Az amerikaiak, akik nem minden alap nélkül mondják, hogy: az autó nélkülözhetetlen tartozéka a szalaggyártás belső tartalma: a sokesztendős tapasztalatot...! Keserves tandíjat fizettek érte, a német autóipar szinte eltűnt a világpiacról, hogy a szalaggyártás magas iskolájának sikeres elvégzése után ma napról-napra előkelőbb helyet biztosítson gyártmányai számára Európában és a tengerentúli piacokon.

Az autóipart a szalaggyártás tette naggyá azáltal, hogy a konstruktőrök megtanultak a szalaggyártás előfeltételei szerint tervezni és dolgozni. A szalaggyártás nem tűr a modelleken ötletszerű változtatásokat, a gyárak csakis tökéletesen bevált konstrukciókat bocsátanak munkaszalagra, hiszen az esetleges változtatások az automaták átépítése, a szalagok munkarendjének felforgatása folytán nemcsak a széria kalkulációját boríthatja fel, de az egész gyárat veszélybe sodorhatja. És ebben a körülményben van a szalaggyártás egyetlen hátránya, ezért irtóznak a nagy sériákat gyártó üzemek a lényegbevágó újításoktól... Hiszen akkor át kell csoportosítani a gépeket, új gépeket kell beszerezni, hiszen a nyolchengeres V-motor automatikus megmunkálására szolgáló drága gépek másra aligha használhatók és így tovább. Azután meg a beruházott tőke amortizációja a futószéria gyártásának a végletekig való kihúzását parancsolja... Elvégre az autógyártás is üzlet... A legjavából!

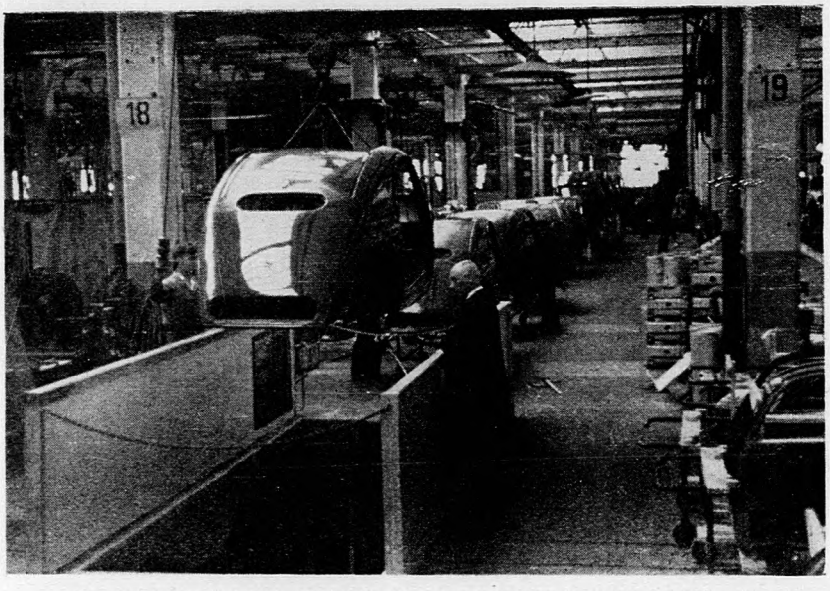
A szalaggyártás azonban nemcsupán a nagy sériák privilégiuma, aránylag kis sériák is gazdaságosabban és ma már mondhatjuk tökéletesebben állíthatók elő ezen a munkarendszeren, melynek örök törvénye: minél nagyobb a széria, annál olcsóbb a kocsi vagy motorkerékpár!

Kövessünk nagy vonalakban valamely gyár kísérleti osztálya által a legapróbb részletekig kipróbált és az üzemi mérnökök által utolsó porcikájáig átvizsgált új modell útját. A gyár vezetősége alapos piaci analysist végzett, tudja, mennyi hasonló nagyságú kocsi van a piacon és a jövedelmi és vagyonstatisztikák alapján arra a megállapításra jutott, hogy a tervbevett kocsikategóriában szélesebbkörű üzleti lehetőség is van, ha — jobb és olcsóbb a konkurrenciánál. De a gyár vezetősége alaposan megvizsgálta a konkurrencia rendelkezésére álló eszközöket is, melyeket az az új modell megjelenésekor, sőt nyilván már előtte is latba fog vetni... A vezetőség azonban úgy látja, hogy az új típust lényegtelen változtatásokkal évekig gyárthatja és hozzávetőlegesen számításba tudja venni a legyártható széria nagyságát is. Az egyes alkatrészek műhelyrajzai már a kalkulátorok kezében vannak, a beszerzési osztály pedig a szállítók ajánlatait tanulmányozza. A gyár, ha tehetné, mindent legszívesebben házilag gyártana, hogy függetleníthesse magát a szállítóktól, akik sokszor minden szerződés ellenére is sok galibát okoznak késedelmes szállításaikkal.

Az üzemvezetőség az osztályvezetőkkel ott éjszakázik a rajzok felett, hogy kispekulálják a legmegfelelőbb gyártási eljárásokat. A szerszámgépek egyrészét kiselejtezik, helyettük új speciális gépeket és szerszámokat szereznek be. Egyes alkatrészeket kísérletképen legyártanak, a munkafolyamatot stopperórával mérik le. Lassanként kialakul a nagy összeszerelő szalagon elvégzendő munkák sorrendje, megállapítják azokat a helyeket ahová a segédszalagok a beépítésre szánt alkatrészeket szállítani tartoznak. A lényeg: minden alkatrésznek a kívánt időre az összeszereléshez a kívánt helyen kell lennie! Ezen elvnek megfelelően alakítják ki ezen szalagok és gépuccák terjedelmét és munkaütemét, ezekhez igazodik a nyersanyag-



Készülnek a munkaszalagon az 50-es Steyr-motorok.

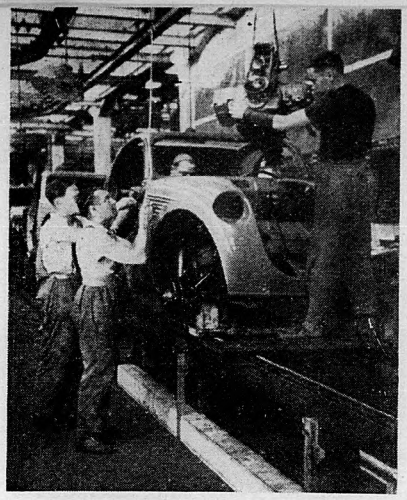


Az emeleti traktus szalagján elkészült 50-es Steyr-karosszériákat aknán át eresztik le az alvázakra.

met találmány ugyan, de az autógyártást Amerikában találták ki! — nem titkolták a gyáraikat látogató németek előtt a szalaggyártás fortélyait, sőt ellenkezőleg, de joggal — büszkélkedtek vele...!

Az Amerikából hazatérő németek azután odahaza is rávetették magukat a látottak alapján a szalaggyártásra és csakhamar — tönkrementek! Miért? A nagy szériában való gyártás előfeltétele a pénz. A nagyon sok pénz. Mely, ha nem volt meg — kölcsönvették. De nem vehették kölcsön azt, ami a látszatra egyszerű, a valóságban azonban felette komplikált felépítésű

NICKEL CHROMIA
NEMES EDE BUDAPEST, VI., NAGYMEZŐ UCCA 45. TELEFON: 118-980
AUTÓ-ALKATRÉSZEKET
jótállás mellett
CHROMOZ, NICKELEZ
Aluminiumot oxidál, chromoz, nickelez és minden színben színez



Érkezik a motor az 50-es Steyr számára.

ellátás, a munkagépek, az edző, krómozó és fényező üzemek.

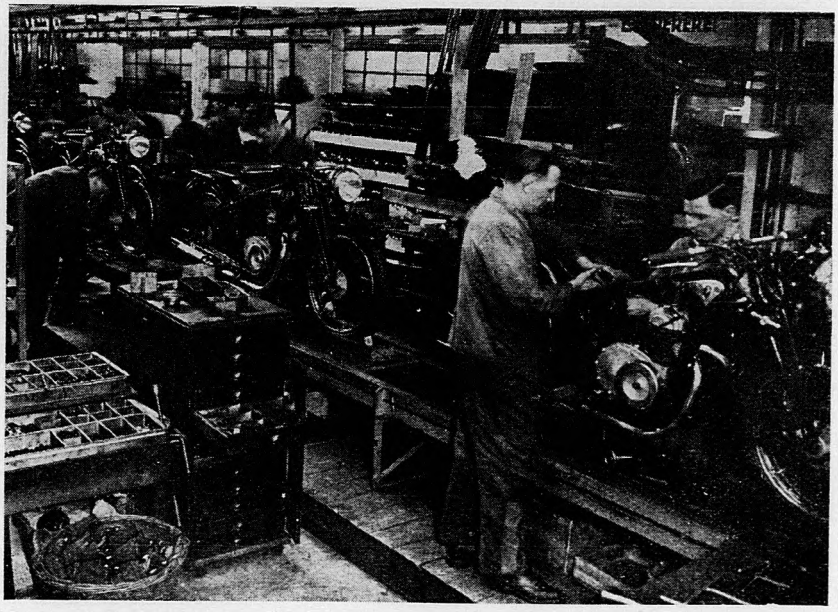
A segédszalagok elrendezése gyáranként és modellenként változik. Lényegük, hogy a lehetőséghez képest már kész aggregatumokat szállítsanak a nagy összeszerelő szalaghoz. Kész motorok, hátsóhidak, stb. érkeznek a segédszalagokon a nagy összeszerelő szalaghoz, melynek személyzete a szalag elejéről elinduló vázba esetenként néhány jól begyakorolt fogással építi be a segédszalagok termékét. Természetesen a segédszalagoknak további mellékszalagjaik vannak, így a motorösszeszerelő segédszalaghoz külön mellékszalagokon érkezik az összeszerelt sebességváltó és kupplung, úgy, hogy a motorszalag a nagy összeszerelő szalagnak daru közbenjöttével már a kupplunggal és sebességváltóval összeszerelt motort adja le. Külön szalagon épül legtöbbször a gyár emeleti traktusán a karosszéria. Egymás után kerülnek rá a különféle szerelvények, a kárpitozás és mire elkészül, már eresztik is lefelé a nagy összeszerelő szalagon éppen elkészült alvázra... Fürge munkáskezek húzzák meg a kötéseket, bekapcsolják a lámpákat és egyéb elektromos szerelvényeket, az utolsó simításokat végzik és az összeszerelő-szalagon kocsink már a benzinkút előtt áll. A hűtőbe az imént töltötték be a vizet, most pár liter benzint tankol és megy próbára...

A laikus azt gondolja, hogy a munkaszalagok mentén ideges sietség uralkodik, hogy szegény munkásokat a tempirozott munkával agyondolgoztatják. Tévedés. Az ember elámul azon a nyugodt munkán, ami a hernyószerűen tovakúszó munkaszalagok mentén tapasztalható. Az üzemmérnökök már a gyártás kísérleti stádiumában stopperórával megállapították az elvégzendő munkálatok időtartamát és mikor ezt az időt beillesztették a gyártási tervezetbe, figyelembe vették azt is, hogy a munkás teljesítőképessége nem minden időpontban ugyanaz! Természetesen a gyakorlatlan kezdőt nem lehet rögtön a munkaszalaghoz állítani, mert nem tudná idejére elvégezni penzumát. Kétségtelen, hogy a szalagok mellett észlelhető nyugodt munka nem utolsó sorban a begyakorlott munkaerők érdeme. Nélkülük nincs szalaggyártás!

De a gyárak is mindent megtesznek, hogy munkásaik tudásuk legjavát nyujthassák. A többkilós elektromos fúró- és csavarószerszámok rugókon függenek: a munkások úgy kezelik őket, mintha könnyű kézifúrók és csavarkulcsok volnának. Másutt görgőkön futó kis párnázott székeken csúszkálnak a szalag mellett a szerelők, még a szerszámláda is a székekre van szerelve... A modern gyárak munkatermei világosak, tágasak, jól fűtöttek. A gyári étkezdék olcsók, a mosdó és zuhanyozó helyiségek tiszták...

Külön rendőrsége is van a szalaggyártásnak: a kontrollőrök. Egy szavukba kerül és az egész üzem áll! Feladatuk fontos, ők kontrollálják a más gyárakból beszerzett kész vagy félig kész gyártmányokat és a nyersanyagokat. Mechanikai, kémiai és Röntgennel (!) felszerelt elektromos laboratóriumukban a legmodernebb mikroszkopikus és mérési próbákat végzik. De magában az üzemben is, minden munkaszalagon közbeiktatott kontrollállomásokat találunk. A felügyelők árgusszemekkel járkálnak a gépek között mindent figyelnek, kontrolálnak, gépeket, munkásokat és a gyártott alkatrészeket egyaránt. Mert: a szalaggyártás századmilliméterekre menő pontosságot kíván annak ellenére, hogy a külső lényegtelen megmunkálásokra, ahol nem szükséges éppen az olcsó gyártás érdekében nem helyeznek súlyt.

A szalaggyártás strukturáját csak az tudja igazán érzékelni, akinek már volt alkalma elbarangolni a montázsszalagok és gépuccák városában. Egy bizonyos: a szalaggyártás legnagyobb haszonélvezői az autó- és motorvezetők. A futószalagnak köszönhetjük az olcsó és megbízható gépjárművet!



Zündapp-gyári részlet: a motorkerekpár is munkaszalagon készül.

DEDICS TESTVÉREK

autójavító specialisták

Henger és főtengely köszörülés. Edzett fogaskerék és alkatrészgyártás.

VIII., Thék Endre ucca 15. sz.

TELEFON: 130—345

HIREK

Az USA-ban az 1936. év folyamán 4 millió autógumit „futóztak" újra és ezáltal 21 millió kg gumit takarítottak meg. Mert az USA nagyon spórol ám a gumival!

A British-Columbiabeli Victoriában furcsa rendszabályt léptettek életbe: az egyik nagy, ujonnan épült hidon 3,2 km-ben maximálták a gyalogosok sebességét! Kíváncsian várjuk, mikor jelennek még Victoriában az első gyalogosok beépített tachometerrel . . .

A nyujorki egyirányú uccákon szerzett tapasztalatok igazolják, hogy a 65 km-es sebesség teljesen veszélytelen, ha — tilos az oldalt befordulás . . .

Mi hir a NSU-nál? Fleischmann mellett, a nálunk is jól ismert Bodmer fogja képviselni a neckarsulmiak színeit az 500-as kategóriában, mig Mellmann egyelőre a sérültek listáján van. Meglepetés lesz az új 500-as verseny NSU-k megjelenése, mint hirlik Moore végre tettbe valósitotta kétéves terveit: a masina két álló hengere között van a — kompresszor!

A befejezés előtt álló új óriás Zeppelin, a már héliummal töltött „LZ 130", májusban néhány próbarepülés után bekapcsolódik az északamerikai légiforgalomba.

Henne nemrégiben felállitott abszolut sebességi világrekordja után elhatározta, hogy teljesen visszavonul a motorkerékpár-sporttól. Henne, aki 1923 óta, 15 esztendőn át oly sok diecsőséggel képviselte a BMW-gyár színeit, motoros pályafutása alatt 76 világrekordot állitott fel és jelenleg is 18 világrekord tulajdonosa. Henne a jövőben csakis BMW-sportkocsival fog versenyezni.

A francia Panhard—Levassor-gyár licenszben fogja gyártani a Mercedes-Benz „170 V" típust.

Olaszországban jelenleg négy személyautógyár van: FIAT, Alfa Romeo, Lancia és Bianchi. A négy gyár 13 különböző modellt hoz piacra.

Amerikai kisérletek szerint a jó minőségü gumik élettartama normális üzemnél 40.000 kilométer.

A villamosokat Lugújabban Brüsszelben is irányjelzőkkel szerelték fel.

Ford (USA) tavaly 1,314.369 autót gyártott és adott el, ami az előző évhez képes 95.369 darabos gyarapodást jelent.

Olaszországban a benzinnek 20% alkoholal való kötelező keverését felfüggesztették és a benzin literenkénti árát 3.45 lirára emelték föl.

Kopenhágában, mely Budapestnél kisebb, 350 közlekedési lámpát helyeztek üzembe.

Az Auto-Union tavaly 21.503 alkalmazottal (1936: 20.154) összesen 61.022 (50.962) személyautót és 55.470 (43.581) motorkerékpárt gyártott. Az export 21.126 darabra emelkedett, az előző évi 12.102 darabbal szemben. Az összforgalom elérte a 222 millió márkát!

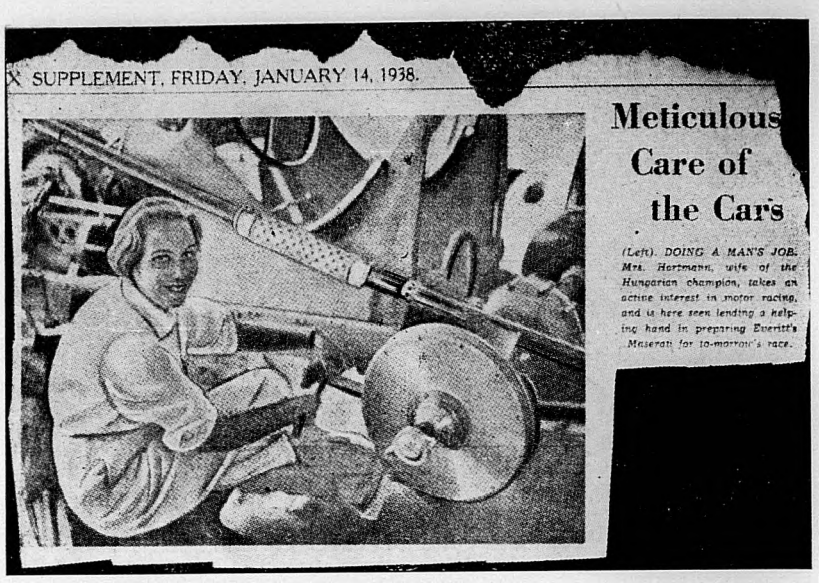
Az új Mercedes-Benz versenykocsik első próbafutamaira előreláthatólag február derekán kerül sor. Az első próbagaloppok színhelye Észak-Olaszország lesz.

Az egyik nagy nyujorki áruház tetejét a vásárlók számára parkhellyé alakitották át. A kocsikat lift szállitja fel a — parkhelyre!

A legnagyobb angol légiforgalmi vállalat, az Imperial Airways jelenleg 80 utasszállító géppel rendelkezik, melyek mintegy 185.000 lóerőt reprezentálnak.

A világ gépjármü-állományának ¾ része az USA-ban fut, mindazonáltal a közlekedési balesetek halottainak fele sem esik az USA-ra, ahol a halálos balesetek száma tavaly 40.300, a sebesülteké pedig 1,600.000 volt.

A Hotchkiss-autógyár keresetet indított a francia kincstár ellen, miután a gyár államositásáért megállapított 50 millió frankos kárpótlást kevesli.



Az egyik nagy délafrikai lap szerint a jó versenyzőfeleség hasznositani is tudja magát. Hartmannné például férfimunkára is vállalkozott és mint látjuk, segit előkészíteni Everitt Maserati kocsiját az East London GP-re.

William Knudsen, a General Motors Co. elnöke nemrég nyilatkozott a 30.000 munkás elbocsátásáról és a General telepein bevezetett háromnapos munkahétről kapcsolatos problémákról. Knudsen sötét színekben látja az USA autóiparának jövőjét. A General Motors eladatlan raktára 1937 végén 65 millió dollárral nagyobb, mint volt 1936-ban, a konszern képviseleteinél 60.000 eladatlan kocsi van raktáron és a fizetésképpen bevett használt kocsik száma 150.000 darabról 600.000 darabra emelkedett. Ezen körülmények indították a konszern vezetőségét januárban a termelés 50%-os redukálására. Knudsen a helyzet enyhülését áprilisra és májusra várja. Szavaiból Közép-Európa vigasztalódhatik: a korlátlan lehetőségek hazájában sem nőnek az égig a fák . . .

Berlini vizisport-kiállitás: március 26.—április 4.

A belga hadügyminisztérium közölte a szenátus illetékes bizottságával, hogy március közepén befejeződik a teljes belga lovasság motorizálása.

Az egyik francia gyár a januári hidegek alkalmával fütött kormánykerekekkel lepte meg az automobilistákat. A fütött kormánykerék hőmérséklete állandóan 31 fok!

Törökország is teljes erővel nekilátott a légifegyverkezésnek: 1939 végéig a török légiflottát 1000 egységre fejlesztik ki.

Az Opel-export egyre növekszik. Mint az Adam Opel Ag. közli, a gyár az 1936. évi 15.705 kocsival szemben a tavalyi évben 32.611 kocsit exportált külföldre, ami a gyár exportjának 107.6%-os emelkedését jelenti. Érdekes, hogy 1932-ben a gyár összprodukciója csak 21.000 darab volt, amit 50%-kal mult felül a tavalyi export!

A „Buna" ára már csak háromszorosa a természetes kaucsuknak. Ez természetesen távolról sem jelenti azt, hogy a bunából készült pneumatik ára is háromszorosa a természetes kaucsukból készült pneu árának. Mert ne feledjük el, a pneu súlyának csak egy hányadát teszi ki a gumi, a súly zömét az adalékanyagok és kordszövetek súlya teszi ki, a buna feldolgozása pedig semmivel sem drágább a természetes kaucsuk feldolgozási költségeinél.

Kluge, az ausztráliai turnén levő német bajnok háromszoros győzelme után az ausztráliai GP 250-es kategóriájában is diadalra vitte a DKW színeket.

Eyston világrekord kocsiját átépitik, a kocsi 6 kerekét 8-ra szaporitják, hogy a gigantikus masina adhezióját fokozzák.

Az Opel-gyár az elmult évben 23.000 munkással Rüsselsheimben 113.000, és Brandenburgban (gyorsteherautók) 17.300 kocsit gyártott.

Statisztikák igazolják, hogy a világon eddig legyártott automobiloknak több mint a fele még ma is üzemben van.

„Gloria" néven új osztrák kiskocsi jelent meg a piacon. A Wien melletti Atzgersdorfban gyártott négyüléses, 795 kcm-es, négyhengeres, négyütemü motorral szerelt kocsi 100 km-ként állitólag mindössze 6 liter fogyaszt. A motor már 2800 fordulatnál leadja 21 lóerős csúcsteljesítményét.

Amerikában a pneu-árak ismét 3.25%-kal emelkedtek.

Belfastban elitéltek egy gyalogost, akinek vigyázatlansága autóbalesetet okozott. Az elitélt védője enyhitő körülménynek kérte betudni azt, hogy védence 31 esztendőn át nem okozott balesetet . . .

A jugoszláv kormány tetemes anyagi áldozatokat hoz a március első felében Belgrádban megrendezésre kerülő autókiállitás érdekében.

Németországban a legnépszerübb kocsitipus a DKW-Reichsklasse, melyből az 1937. év folyamán 21.912 darabot adtak el. Második helyen az Opel-Kadett áll 20.742 darabbal. Az 1 literen aluli kocsik piacát analizálva, felette érdekes, hogy a 39.348 darabot forgalmazott DKW (Reichs- és Meisterklasse) és a 39.241 darabot eladott konkurrens Opel (Kadett és „P 4") ugyszólván hajszálnyira azonos forgalmat bonyolitottak le.

Az amerikai Pratt & Whitney repülőgépmotorgyár telepén 200.000 dollár költséggel új fékpadokat állitott fel. Az „ablaknélküli ház" fakai — igy nevezik a gyárban az új épületet — 40 cm vastag vasbetonból készültek és valóságos titkos erőd benyomását kelti. Az épület négy fékpadján 3000 lóerős motorok fékezhetők és 7 m átmérőjü légcsavarok próbálhatók ki.

Berlini mintára most Londont is útgyürüvel veszik körül, hogy a várost tehermentesitsék az átmenő forgalomtól.

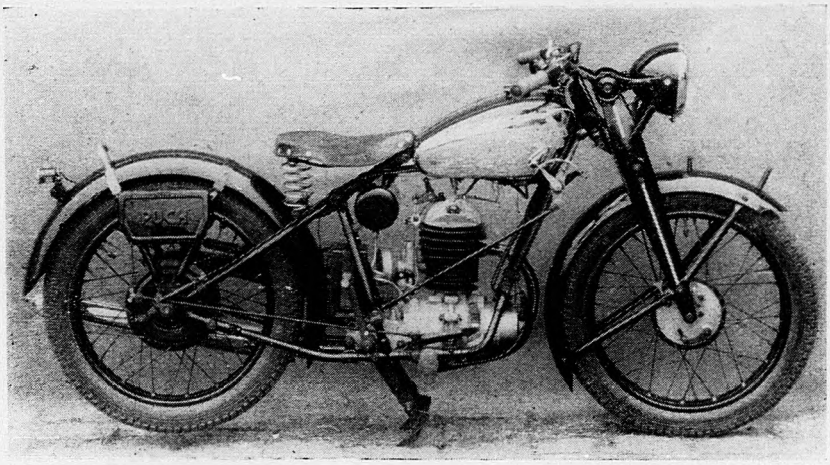
A francia személyautógyártás az 1936. évi 190.000 darabbal szemben tavaly 177.000 darabra esett vissza.

PACKARD, GANZ-BÜSSING
és egyéb tipusu
személy- és teherautó-alkatrészek
állandó nagy raktára
SCHLESINGER B.
Budapest, V., Csáky u. 70 Tel. 291-296

PUCH
KÉPVISELET:
LENDER ÉS UJLAKY
VI., DESSEWFFY U. 26. TEL.: 129-687

A Tichy és Reisch-féle Afrika és Ázsia utazásoknak köszönheti születését az uj Puch turamodell, a —

PUCH 250 T/3

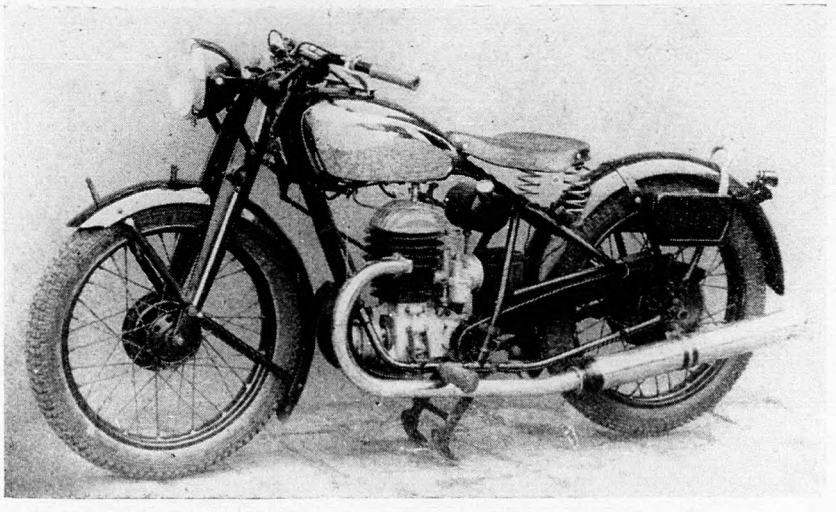


A gráci Puch-gyár 1938. évi gyártási programjában előkelő helyet foglal el az új 250-es ikerdugattyús túramodell, a 250 T/3 tipus. Az új gép tulajdonképen a bevált 250/R, a híres ikerdugattyús túramodell átdolgozott leszármazottja, mely nem más, mint túragép-kvalitásokkal ellátott testvére a gyors S 4 sportgépnek és születését azoknak az egzótikus gyarmati és embernemjárta terepeken végzett „világcsavargásoknak" köszönheti, melyeknek Herbert Tichy és Max Reisch volt a hősük. A hihetetlenül nehéz egzótikus terep, a súlyos poggyász olyan gépet követelt, melynek motorja fokozottan teljesítőképes, viszont az S 4-et, a sportmodellt azért nem használhatták, mert a vérbeli sportgép nem látszott alkalmasnak arra, hogy — amire gyakran sor került — órák hosszat nyüzzák elsővel mély homokban vagy vasuti talpfákon való sokkilométeres átvergődésnél. A gyár olyan gépet teremtett meg a két világutazónak, melynek motorja teljesítmény szempontjából felülmulta az R jelzésű túramodellt, ugyanakkor azonban a kompresszióarány csökkentésével és egyéb műfogásokkal úgy alakították át az S 4 sportmodellt, hogy az tökéletesen rugalmas legyen, tehát igen lassú túrában is jól húzzon. A gép bevált. Diadalmasan gyűrte le India, Afganisztán, Afrika nehézségeit, megállta a helyét a Szaharában és az afgán sivatagokban, felvergődött a „világ tetejére", dacolt az indiai árvizekkel: ezt a modellt hozta ki a gráci gyár 250 T/3 jelzéssel, mint az 1938 tipusú 250-es túramodellt!

Hogy a gép közeli rokonságban van a sporttipussal, azt a sportgépről ismert szélesen bordázott henger és a könnyűfém hengerfej azonnal elárulja még az avatatlannak is. És elárulja az is, hogy sebessége kerek 100 km, viszont a megfelelően változtatott áttételezés, az S4 1:6.5 kompresszióarányának 1:5-re való csökkentése azt eredményezte, hogy a gép szinte kapcsolás nélkül használható a legsűrűbb városi forgalomban: lépésben megy rángatás nélkül direktben és hegymenetben sem kell az egyes áttételi fokozatokban „kihúzatni", hanem simán, mérsékelt iramban is jól kapaszkodik. A széles bordázatú sporthenger viszont gátat szab minden melegedésnek, a hűtés olyan tökéletes, hogy a leghosszabb és legmeredekebb osztrák vagy Dolomit-hágót is hűtési pihenő nélkül lehet rajta legyűrni, feltéve, hogy a gyár által hivatalosan ajánlott márkás olajat, a nagyszerűen bevált Mobiloil D-t használjuk, melynek egészen kivételes a kenőképessége.

Az S 4-től kölcsönvett henger és könnyűfém hengerfej egészen rendkívüli termodinamikus viszonyokat létesít, aminek kézzelfogható eredménye az igen kedvező fogyasztásbeli takarékosság. A próbamenetek alkalmával kitünt, hogy a Puch 250 T/3 fogyasztása nem haladja túl 100 km-re a 2.6—2.8 litert annak ellenére, hogy a motor 9 féklóerőt teljesít.

Külső szempontjából a 250 T/3 inkább az S4-re hasonlít, mint a tavalyi túramodellre és azonnal feltünik a szélesen bordázott, zömök henger. Tartánya — melynek befogadóképessége 12.5 liter — krómozva van és a Puch sas kék színben pompázik rajta. Villamos berendezése 50 wattos, önműködő feszültségszabályozós megoldású, mely a gép beindítását akkor is lehetővé teszi, ha az akkumulátor valamely okból kifolyólag kimerült. Elsővillája a bevált szinkronizált differenciálrugózású préselt acél megoldás, háromsebességes váltó és teljesen automatikus, rendkívül takarékos Puch gázosító egészíti ki az együttest. A hátsó sárhányó áramvonalas sportkivitelű, a hátsóutas ülése vagy a csomagtartó igen könnyen felszerelhető. A modellen természetesen felleljük a bevált szervó-kupplungot, a kézzel állítható belső expanziós fékeket és a kormányrögzítőt.



Összefoglalva az elmondottakat: a 250 T/3 tipus szerencsés fejlesztése a bevált 250/R túramodellnek, melynél gyorsabb, jobban gyorsul és ami talán a legfontosabb, nagyszerű hűtésénél fogva még az 1937-es túragépnél is érzékenyebb és kíméletlenebbül nyüzható. Az S 4 sportmodellel szemben elsősorban a sokkal simább üzem érdemel említést, jobban húz lassú túrában, lényegesen rugalmasabb és ennélfogva nem kell vele annyit kapcsolni, mint az S 4-el, mely sportmodell jellegénél fogva — mint minden sportgép — természetesen kifinomultabb kezelést és vezetési technikát igényel. A 250 T/3-nak ezen tulajdonságai különösen a városi forgalomban és a hegyi terepeken érvényesülnek, végsebessége párosulva a speciális rugózással viszont igen jó átlagokat eredményez másod- és harmadrendű utakon is. Az új 250 T/3 tehát annak a gépe, aki szereti a sebességet, viszont a sportgépekhez közelálló teljesítmény mellett nagyra értékeli a túragép „lágyságát", sima üzemét és főleg takarékosságát.

Az új Puch túramodell rendkívüli népszerűségre hivatott Magyarországon is, hogy hazájában milyen karriért fog befutni, azt nemcsak a nagy érdeklődés és a rendelések tömege igazolja, hanem az is, hogy az osztrák hadsereg szükségletének kielégítésére a gyár kénytelen volt éjjel-nappali üzemre berendezkedni.

redeli

IKEN

pályak



K BÉLA
STRAKTOR
PÁGYAK
ti raktára
APEST,
AI-TÉR 2

MI UJSÁG, HÉBLI ÚR?

— *Milyenek a versenykilátások? Mi van a téli versennyel?*

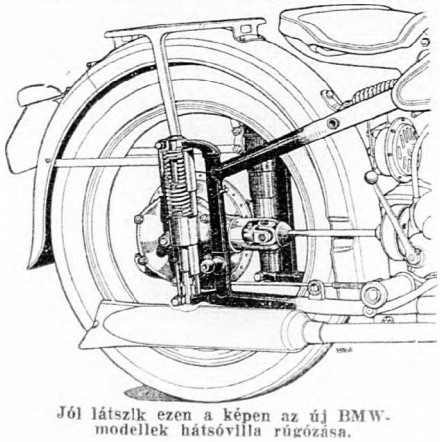
— A téli versenyt illetőleg nem várt fordulat állott be. A rossz nyelvek szerint ugyanis az történt, hogy a KMAC korifeusai a meteorológiai intézet meghallgatása után február 6-án szétküldték a „megfelelő mennyiségű hó" esetében február 13-ára kiírt téli verseny propozicióit. A rossz nyelvek szerint a meteorológiai intézet véleményére azért volt szükség, nehogy — véletlenül — akkorra írják ki a versenyt, mikor hóra van kilátás... Akkor talán mégis meg kellett volna rendezni a versenyt! Igy csak a propozíciókat kellett elkészíteni és még azt sem kellett belevenni, hány kilométer is csak az a versenytáv?

— *Hébli úr, magának mindig csak rossz hírei vannak az Apponyi térről.*

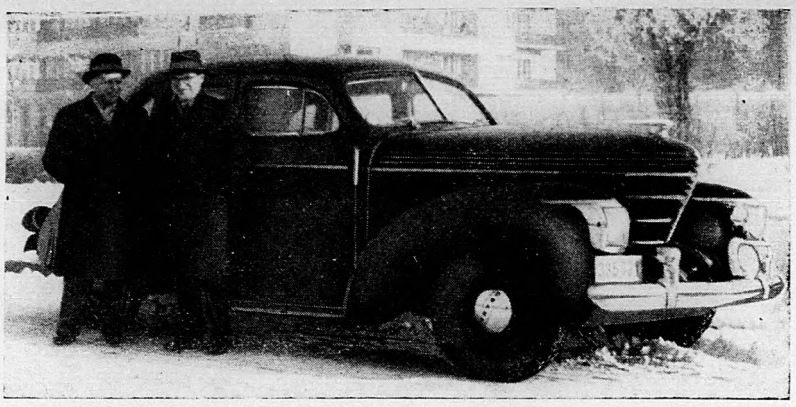
— Most véletlenül hallottam egy jó hírt is. A Nemzeti Sportbizottság engedélyével és erkölcsi támogatásával néhány verseny megrendezésére külön bizottság alakul. Az ötletet az a körülmény vetette fel, hogy a már tradicionálissá vált Hősök Emlékversenye, az eddigi kiírás nyomdokain az idén is lebonyolításra kerüljön. Az értekezlet, amelyen a Királyi Magyar Automobil Club és a Nemzeti Sportbizottság kiküldöttein kívül a Budapesti Motorsport Testületek és a Királyi Magyar Automobil Club Országos Szervezetéhez tartozó vidéki klubok megbízottai is résztvettek, Dalnoki László előadó indítványára úgy határozott, hogy a Hősök Versenyén kívül az automobil- és motorkerékpár-versenyek közös versenyrendező bizottsága még egy hegyi versenyt és egy motorkerékpár gyorsasági versenyt bonyolít le. A hegyiversenyre vonatkozólag a bizottság még nem állapodott meg, vagy a Dobogókői vagy a Guggerhegyi verseny kerül lebonyolításra. Az egyes klubok a rendezésben munkával és anyagi hozzájárulással is résztvesznek. Az Automobil és Motorkerékpár Versenyek Közös Versenyrendező Bizottsága a tervezett három verseny megrendezésére alkalmi vezetőséget választ és az adminisztrációs munkát a Királyi Magyar Automobil Club Apponyi téri helyiségéből bonyolítja le. A Nemzeti Sportbizottság részéről a bizottság munkájában dr. Dárday-Abriani Dezső titkár vesz tevékeny részt.

— *Van-e a szakmában valami újság?*

— Mindig akad. Lender (Frühwirth) Sándor és Ujlaky Barna, előbbinek



Jól látszik ezen a képen az új BMW-modellek hátsóvilla rúgózása.



Itt az 1938-as tipusú Graham Paige. A képen Mr. Löwenstelnt, a gyár európai megbízottját látjuk Cserépfalvi László mérnök, a magyar GP-képviselő társaságában.

Dessewffy uccai javítóműhelyével kapcsolatban Puch-képviseletet kaptak. Lender régi Puch-speciálista, neve össze van forrva a gráci márkával. Ujlaky az utóbbi években ugyancsak Puch eladásokkal kapcsolatosan fejtett ki intenzív tevékenységet, úgyhogy bizonyosra vehetjük az új Puch-képviselet eredményes munkáját.



Az Urbach-cég vevőit sablónos körlevelek helyett ötletes kis céglappal, Moturbach híradóval lepte meg. Az ügyesen összeállított lapot minden érdeklődő motoros díjtalanul kaphatja meg.

— *Mit szól a jó időjáráshoz, Hébli úr?*

— Le kell kopogni, Szerkesztő úr! Azt hiszem maholnap elérkezik a tavaszi olajcsere ideje is. A magam részéről ismét a Valvoline mellett döntöttem. Szerzett tapasztalataim alapján nyugodtan ajánlhatom bárkinek ragadja meg a tavaszi olajcserével kínálkozó alkalmat a pennsylvániai alapanyagú Valvoline-olaj kipróbálására. Meg lesz elégedve!

— *Hallom, a Kiss M. Antal cégnél is van újság?*

— Van bizony! A cég ismét megnagyobbította üzemét, rengeteg külföldi szerszámot szerzett be és pompás univerzális marógépet helyezett üzembe!

— *Ez valóban örvendetes hír, akárcsak az a körülmény, hogy az új angol motorkerékpármodellek is kezdenek lassanként visszatérni a magyar piacra!*

— Ugyvan! Az 1938-as év, valamint a márciusi autó- és motorkerékpár-kiállítás eseménye lesz, úgy konstrukció, mint kivitelezés szempontjából a 350 kcm-es királytengelyes Velocette motorkerékpár, melynek képviseletét a Sirakycégnek sikerült megszerezni. A motorkerékpárok modelltipusai már most megtekinthetők a cég üzlethelyiségében.

— *Hallom még egy városi Puch-képviselet alakult?*

— Jól hallotta, Szerkesztő úr! Verebélyi Bálint, ez a közszeretetnek örvendő, lelkes motoros, aki évekkel ezelőtt versenyeinken is megállta a helyét, bekapcsolódott a motorszakmába. Verebélyi a Vörösmarty uccában nyitott tágas üzlethelyiséget, Puch képviseletet szerzett és használt gépekkel is óhajt kereskedni. Verebélyi személyében komoly szakember kapcsolódott bele a szakmába, aki Csillag Vilmos segítségével bizonyára csakhamar a legeredményesebb Puch-képviseletek egyike lesz.

— *Talán tudna valami újságot, Hébli úr, versenyzőink köréből?*

— Hogyne! Itt van például Wiesengrund Ferenc, aki Alfa Romeo sportkocsijával alig várja a — startjelet! Wiesengrund a Bíró János-féle nyolchengeres Alfát vásárolta meg, melyet tudvalevőleg régi gazdája 2.3 literről 2.6 literre alakíttatott át a gyárban. Kíváncsian várjuk „Franci" barátunk debüjét!

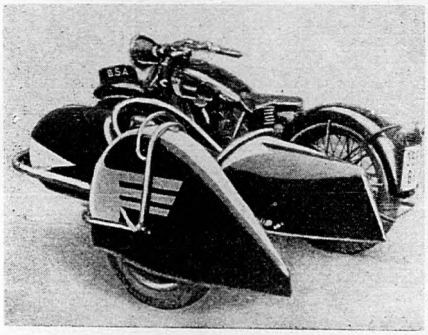
DÁVID
SÁNDOR
LIPÓTVÁROSI
GARAGE
Feltétlen
megbízható
KÖZP. FŰTÉS — ÜZEMANYAG
V., CSÁKY-UTCA 57.
TELEFON: 291-893.

GEISZLINGER
AUTÓJAVÍTÓ ÜZEM

Minden márkáju autók
és csónakmotorok javítása

„SOLEX"
karburator service
IX., VIOLA UCCA 34.
TELEFON: 144—837

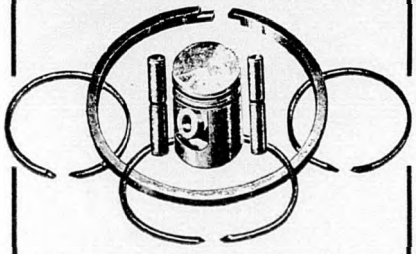
OLDALKOCSIK



minden célra
KŐFALVI Nagyfuvaros u. 15
Telefon: 138-397

FIGYELEM! MEGJELENT!!
VIKTÓRIA AUTÓSZAKISKOLA III. kiadásában
Autóvezetők és Motorosok kézikönyve,
mely kezdőknek és szakembereknek nélkülözhetetlen, mert tartalmazza a legújabb technikai újításokat. Bennfoglaltatik a legutolsó közlekedési szabályzat.
5 PENGŐS DÍJTALAN UTALVÁNY.
Kapnató minden könyvkereskedésben. — ÁRA 8 PENGŐ
Megrendelhető Viktória autószakiskolában Andrássy-út 2. Tel. 120-814.

RUDAS SÁNDOR műszaki vállalata
Budapest, VI., Jókai tér 9. szám. Telefon: 118-026



A kiváló **„ALBUS"** könnyűfémdugattyúk városi lerakata. - Hőkezelt **dugattyúgyűrűk** 1/2 mm es emelkedéssel - Chromnikkel **d. csapszegek** 2/10 mm-es emelkedéssel. - **Golyós és görgős csapágyak, acélgörgők** minden méretben **raktárról** legolcsóbban. - Nagyméretű d. gyürük gőz és gázmotorhoz Golyós és görgős **csapágyjavítások.** Motor és autóhengerek köszörülése. Fő.engelycsiszolás. - Dugattyúmegmunkálás - Szelepek. Forgórbronz.

— *Hogyan indult Hambachék üzlete?*

— Hambach és ifj. Szűcs nagy ambicióval feküdtek bele az üzletbe. A használt motorkerékpárokat garanciával árusítják, ami kétségtelenül nagy előnye a vevőnek. A cég raktáron tartja az összes Puch-alkatrészeket, gumikat, olajat és más felszerelési cikkeket.

— *Hallom, Zsigóék is nagyobbítottak?*

— Igen, a Zsigó autóüzem Tátra-Detra speciális javítóműhelye megnagyobbítva áll a cég megelégedett javíttató közönségének rendelkezésére.

— *Egy jó hegesztőt ajánljon, Hébli úr!*

— A hegesztés bizalmi munka, tehát csakis olyan kipróbált cégnél szabad végeztetni, ahol a szakismeret, gyakorlott személyzet és évek tapasztalatai együttesen nyujtanak garanciát a megbízható munkára. Füller Lajos Csáky-uccai elektromos- és autogén-hegesztő üzemét nyugodtan ajánlhatom a legkényesebb munkák elvégzésére is!

— *Szép a kocsija, Hébli úr!*

— Nemcsak kívül, de belül is. Generált kapott! Solymossy és Társa legmodernebb gépeken végzett hengerfúrása és főtengelyköszörülése minden dícséretet megérdemel! De Geiszlinger mester autójavítóüzeme is megtette a magáét: pontos, szolíd munkát végzett, ráadásul úgy szabályozta Solex gázosítómat, hogy a megtakarított üzemanyagköltségből vígan telik Speedoil használatra is. Ez pedig minden pénzt megér! De most sietek Szerkesztő úr Huszár György láncszaküzletébe, egy vidéki barátom láncvásárlással bízott meg, azután . . .

. . . *Azután!?* . . .

— . . . Azután robogok megnézni az új Opeleket! Sok az újdonság! Nagyon szép az új 1100 kcm.-es Kadett, még szebb az 1300-ról másfélliteresre nagyított Olympia. Különösen érdekes az új Olympia, amely elődjét minden tekintetben felülmúlja. Az új motor lényegesen megváltozott. A négyhengeres, felülszelepelt motor fordulatszáma 3400, teljesítménye 43 tényleges lóerő. A motorerőnek és a kocsi önsúlyának kedvező aránya, valamint a felülszelepelt motor különleges tulajdonságai hirtelen felgyorsulás és nagy végsebesség elérését teszik lehetővé. Az 1938. évi typusú Olympia méretei általában nagyobbak, úgy, hogy a kocsi az eddiginél is tágasabb és kényelmesebb. Az új kocsi vonalvezetése az autóépítő művészet legújabb irányát követi. A már bevált synchronrúgózás, a hydraulikus fékek, a két- és négyajtós tetszetős acéllemez karosszéria azok a jellegzetességek, melyek a vásárló közönség igényeit leginkább kielégítik.

— *Mit szól, Hébli úr, a Lancia Apriliák pompás győzelméhez a montekarlói csillagtúra kiskategóriájában?*

— A Lancia Apriliák favoritként mentek ugyan a küzdelembe, de mégis meglepte az autósköröket, hogy 3 Aprilia lett a kiskocsikategóriában győztes az első, második és harmadik helyen. A Lancia Aprilla az 1937. évi Frontharcos és gyóni versenyeken már nálunk is beigazolta kivételes képességeit nála nagyobb kocsikkal szemben is. A győzelem egy kocsinál lehetne véletlen műve, de 3 kocsinál, ilyen fölényes teljesítménnyel, csak a gyártmány kiválóságán múlhat.

— *De most visszavonhatatlanul zárom a lapot! Hébli úr, viszontolvasásra március 15-e felé . . .*

Velocette

A. J. S.

ROYAL ENFIELD

STANDARD

VILÁGMÁRKÁS MOTORKERÉKPÁROK
ujból raktáron
SIRAKY-nál

Magyarországi kizárólagos
VEZÉRKÉPVISELET:
HUNYADI-TÉR 9
TELEFON: 120-572

Legnagyobb használt
motorkerékpár- és alkatrészraktár
MAGYARORSZÁGON
KÉRJEN PROSPEKTUST!

Kilométerjelzők,
autóműszerek
javítása

STERN RICHÁRD
Lehel ucca 10a.
TELEFON: 2-921-35

Felelős szerkesztő és kiadó:
KRAMER JENŐ
Általános Nyomda, Könyv- és Lapkiadó Rt.
Nyomdáért felelős: Dr. Uj István.

FIAT



NOBLESSE OBLIGE

Központ, Service és eladás: VI., ARÉNA ÚT 61. TELEFON: 298-820

Mintaterem: V., DOROTTYA UCCA 2. TELEFON: 182-848