

AutóMotor



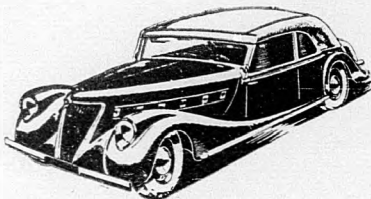
— STEYR —

Nagy érdeklődést keltett a népszerű „Steyr 50” a berlini kiállításon. A kocsit Gerstner igazgató mutatta be a Führenek, aki érdeklődéssel vizsgálta a pompás kisautót.



Renault

A KÉNYELEM
MAXIMUMA



VEZÉRKÉPVISELET:

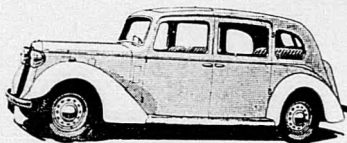
Reiman

V. VÖRÖSMARTY TÉR 3

Értékállóssága,
Megbízhatósága
tette az

AUSTIN-t

Anglia
legkeresettebb*
kocsijává



*A kocsizaporulat
Angliában az előző 12
hónapi statisztikával
szemben 23414 darab
volt. Ebből 68,5 %
Austin-kocsi.

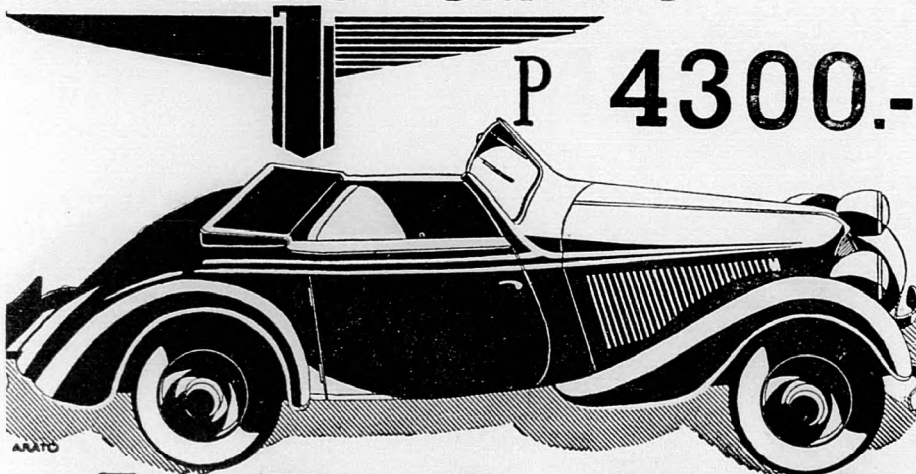
Vezérviselet:

BRUCK NÁNDOR ÉS FIAI

BUDAPEST, TAVASZMEZŐ U. 22/A. TELEFON: 137-027

Alkatrészekraktár. :: Saját service

AZ AUTÓSZEZON FŐESEMÉNYE



A D L E R
JUNIOR ROADSTER

VEZÉRKÉPVISELET.

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

Mit nézzünk meg az Autókiállításon?

A kiállítás nyitva naponta 9-6-ig. Belépőjegy 1.20 pengő

Külön érdekessége lesz a Zündapp-standnak egy 250-es modell, melynek első kereke a kiállítás tartama alatt meg lesz hajtva. A gép tachométerjét a KMAC által lepecsételt börszákba bujtatták és az, aki legjobban megközelíti a kiállítás megnyitásakor 0-ról indult tachométer állását, a kiállítás bezárásakor 100 pengős jutalomban részesül. Sok szerencsét!

*

A Zündapp-stand újdonságai a 600-as és 350-es ohv. modellek lesznek. Előbbi konstrukcióját kivilágított metszet-modellben is feltárják a látogatók előtt, akárcsak a 250-es gép motorját.

*

A Puch-stand bombamód ható újdonsága az új hátsóvillarúgózású 350-es terepjáró sportgép lesz, melyből hazánkban látatlanul több mint 40 darabot adtak el. Ne mulasszuk el megnézni!

*

Az Urbach-standon demonstrációra kerül a BMW teleszkópius első-hátsó rúgózása ugyanúgy, mint az a berlini kiállításon is nagy sikert aratott és a mozihíradóban is látható volt. Urbach még egy érdekes meglepetést tartogat társolyában: minden valószínűség szerint kiállítja a cége által készített 200 kcm-es kísérleti modellt, mely az első-hátsó kerékrúgózású kishengerűrtalmú masina! Urbach a váz és beépítés igen sok részét szabadalomra jelentette be. Osztatlan kíváncsisággal várjuk a masinát!

*

A Ford-stand csemegéje a hossztengele körül forgó Ford „V8” alváz lesz, melynek szerkezeti érdekességei metszetekben tárulnak a közönség elé. A közismert és közkedvelt 4 és 8 hengeres típusok mellett most először mutatják be Fordék a Lincoln-Zephirt, a modern áramvonal-idom megtestesítő-

jét, valamint a magyar beépítésű Mávag-Ford-kocsikat. Megnézzük!

*

A Gumigyár impozáns standján hatalmas méretű fényképeken valóságos Cordatic-történelem elevenedik meg.

*

2 és fél óra alatt lehet Budapestről lezállás nélkül Berlinbe repülni!

*

A sportvonatkozás sem fog elmaradni a kiállításról: az Auto-Union és Mercedes-Benz világrekord-kocsijai a kiállítási csarnok legexponáltabb helyén fogják állni a közönség ostromát. Őrségről persze gondoskodnak a gyárak...

*

A gyönyörű Wanderer és Horch-kocsik standján nagy érdeklődést fog kelteni az idei berlini kiállítás szenzációja, a Wanderer üvegmotor, mely a laikusok előtt is feltárja a motor belső szerveinek titokzatos életét. Jól nézzük meg!

*

A Michelin-stand felfújt gumiembereivel és ötletes trükkjeivel mosolyt fog varázsolni a leggondterheltebb arcokra is!

*

A Steyr-Austro Daimler-standon ott fogjuk látni a kiállítás egyik legszebb darabját, a Keibl-karosszériás új 220-as modellt.

*

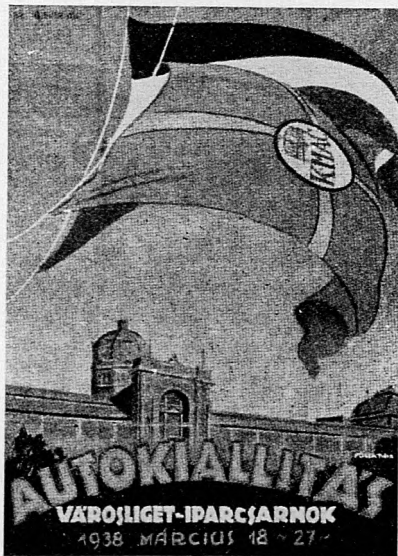
A BMW-stand egyik legérdekesebb kocsija a 327-es típusjelzésű, 55 lóerős „Autobahn” kabrió, mely az izléses kislőst egyesíti a birodalmi autótakon kívánatos fokozott sebességgel.

*

Fiaték az összes modelleket mutatják be. Különös figyelmet érdemel az 500-as és 1100-as kiállítási alváz, melyen mindazt pompásan figyelhetjük meg, ami a Fiatot Fiattá teszi.

*

Cserépfalviék új képviseletük, az Aero pompás modelljeit mutatják be egy 1938-as Graham Paige és két Peugeot társaságában. Az Aero-gyárat az egy- és kétkitűres, kétütemű modell fogja képviselni.



Az „Autó-Motor” standján három nagyméretű fénykép ragadja meg a figyelmet. Izgalmas autóversenyjelenet a depónál Stuckkal, zúgó hegyipatak medrében gázoló német katonai Zündapp-motorosok és a Lufthansa legújabb 26 személyes négymotoros expresszgépéről készült ritkaság légi felvétel ad izelítőt az „Autó-Motor” érdekesen és szakszerűen feldolgozott tárgyköréről. A repülőgép-kép érdekessége: tavasztól ezzel a géptípussal

BRÓDY JÓZSEF

AUTÓALKATRÉSZ-FELSZERELÉSI SZAKÜZLET
VI., JÓKAI-U. 12. TEL.: 120-092

Alkatrészek, felszerelési cikkek.
Castrol, Vacuum, Shell olajok.

**BATA pneumatik. SIDUS akkumulátorok
vezérlőközpontja.**

Akkumulátor karbantartási szolgálat.
Töltés, javítás.

Berlini Autoschau



A Führer Hühnlein őrnagy társaságában az NSKK sorfala között vonul fel pompás Mercedes-Benz kocsiján a berlini kiállítás megnyitására.

A berlini autókiállítás 50.000 négyzetméternyi területen több mint 300 cég állította ki gyártmányait. A személyautók kolosszális méretű csarnokában 11 német, 3 olasz és 1-1 angol, francia, osztrák és amerikai gyár produktumai tarták a közönség elé a modern autópépítés mesterműveit. A berlini kiállítás elsősorban természetesen a német autópár gyártmányairól nyújtott részletes keresztmetszetet és ezen minőségében bennünket magyarokat különösképpen érdekelt. A német személyautógyárak összesen 51 különböző típussal vonultak fel a kiállításra, melyből 31 típus a 2,5 literes hengerűrtartalom limit alatti, a többi pedig a 2,5 l.—8 l. űrtartalmú modellekre esik. A szebbnél-szebb kocsik között végzett első séta már meggyőzött róla, hogy korszakalkotó újdonságokat a berlini kiállítás nem hozott. A forradalmi újdonságok ideje az autópárban legalább is egyelőre véget ért. A gyárak a gazdaságos termelés érdekében kerülnék minden extravaganciát és ha ilyesmírel egyáltalában mégis szó lehet, az csupán az aerodinamikus karosszéria-idom gyakorlati átültetése körül tapasztalható. Hitler útjai, a ma már 2000 km-en át megnyitott szinte korlátlan sebességi lehetőségeket kínáló autóúthálózat dikfálja a tempót, melyet a gyárak a gazdasági adottságok figyelembevételével az amerikaiakkal ellentétben kis vagy közepes űrtartalmú motorokkal tartoznak tartani. Érthető tehát a gyárak azon törekvése, melyszerint a korlátozott űrtartalmú, sebességállóvá tett motorok teljesítményét az oly fontos aerodinamikus vonalak és könnyű építmód alkalmazásával igyekeznek kihasználhatóvá tenni.

A konstruktörök idevonatkozó munkája nem könnyű feladat megoldását célozza. Az út azonban, amelyen haladnak, biztosan vezet a kitűzött cél felé és mint Allmers, a birodalmi autópár vezetője beszédében hangsúlyozta, az a körülmény, hogy a kocsik óránként bírják a 100 km-es tempót, ékesebb és

fontosabb dokumentuma a fejlődésnek, mint a racionális termelést főlegesen



A berlini Osram-stand.

nyugtalanító új utakat kereső konstrukciók.

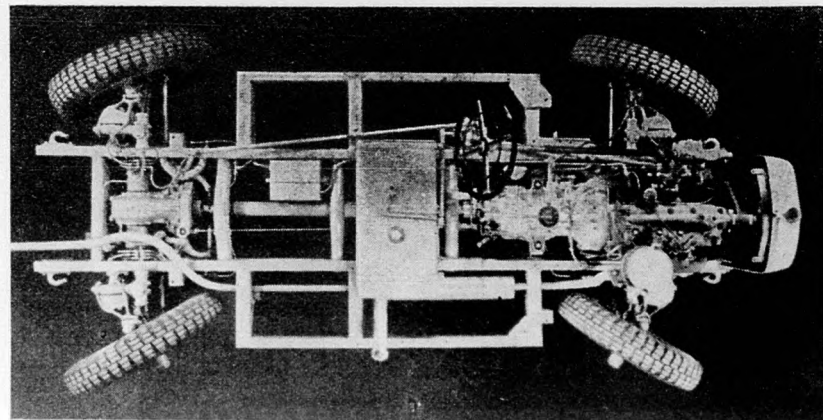
Hitler tavalyi megnyitóbeszédében hangsúlyozta a típusredukció szükség-

ességét: az idén csak 3 új típust hoztak ki a német gyárak, ugyanakkor azonban 9 eddigi típus gyártását szüntették be. A pótanyagok alkalmazási módja és előállítására terén a német vegyészeti csodákat művel és nem csupán pótanyagok megteremtésére törekszik, hanem egyben az eddig felhasznált anyagoknál lehetőleg magasabb értékű műanyagok előállítását tűzte ki célul, ami számos esetben, hogy csak a szintetikus gumira, a bunára célozzunk, máris teljes sikerrel járt. A legújabb, külsőleg felismerhetetlen, de a valódival ellentétben vízhatlan műbőrök mellett keltettek esodálatot és nem egy műanyag juttatja ma már emlékeztünkbe a természetes festékanyagok sorsát, melyeket a vegyi termékek éppen úgy kiszorítottak az iparból, mint ahogyan már a világháború előtt az önellátásra törekvő német hadiipar a levegő nitrogénjével kiszorította a lőporgyártásban nélkülözhetetlen volt esilei salétromot... Nem egy új műanyaggal találkozunk ma már az amerikai autópárban is, pedig hát az USA-nak van nyersanyaga és van devizája...

Allmers dr. beszédében utalt azokra a rendkívül érdekes kísérletekre, melyek a bakelith és vele rokon műanyagok felhasználását célozzák a karosszéria-építésben. Az ezen műanyagokból készült szerelékfalak és ablakrámak kitünően beváltak és a legújabb kísérletek oda-irányúlnak, hogy ezen műanyagból egész karosszériákat készítsenek. A legnagyobb nehézség e téren a megfelelő prések hiánya, melyek lehetővé tennék azt, hogy a terjedelmes présdarabokat összes belső merevítőseikkel egyszerre, egyetlen darabban állítsák elő. Az így készült karosszériák súlya a mostaniaknak mindössze a fele lenne, a kocsiszekrények teljesen zaitalanok lennének, sőt a dukozást is főlőlegessé tennék...

„Hulsebos“

A berlini kiállítás technikai szempontból egyik legérdekesebb újdonsága a Hulsebos-motor volt. Konstruktörje, a holland Hulsebos, a szó szoros értelmében kiküszöbölte a motor főtengelevt és a körkerületen elhelyezett hengerekben dolgozó dugattyúk ide-oda mozgását ötletesen megkonstruált imbolygó tárcsa — ez helyettesíti a főtengelevt — közbeiktatásával alakítja forgómozgását át. A felülre érdekes konstrukció részletes műszaki ismertetésére következő számunkban visszatérünk

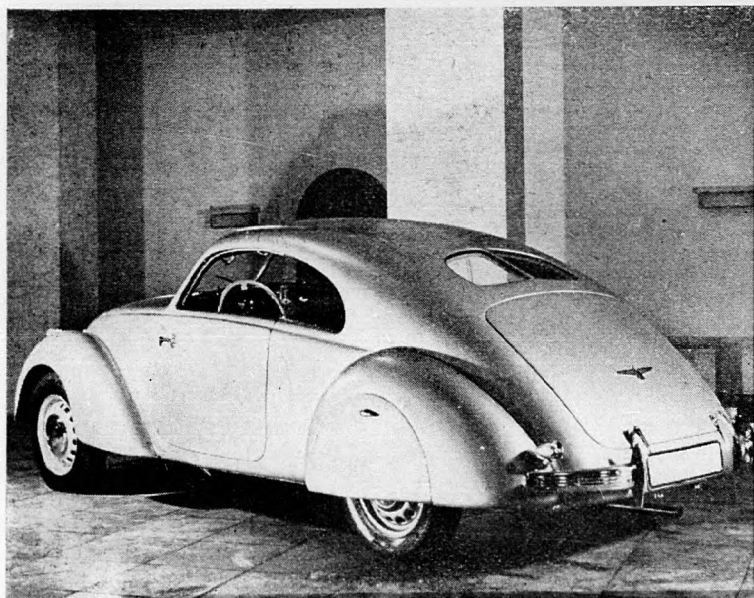
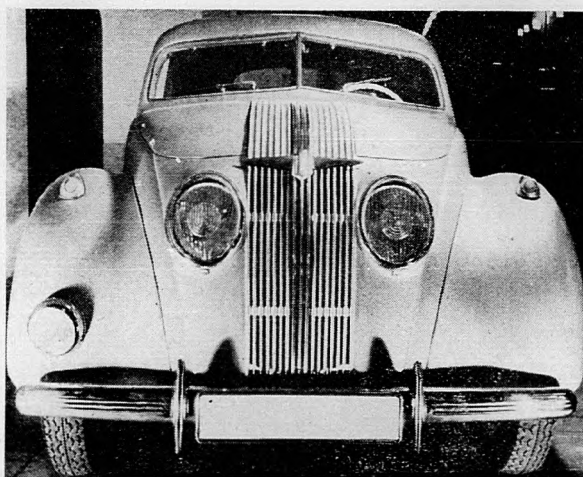


Igen érdekes négykerékkormányzású és négykerékmeghajtású terepjáró Mercedes-Benz-alváz. A hátsó kerekek kormányműve bármikor kikapcsolható.

Az autó forma- változásának klasszikus útja



A kényelem és gazdaságosság jegyében született meg az Adler gyár leg-



újabb mesterműve. A légellenállást csökkentő, áramvonalba szabott kocsiforma jelentékeny erőtartalékot biztosít az erős, de takarékos üzemű 2,5 literes, 6 hengeres motornak, mely 5—6 személyt csomagokkal egyetemben kényelmesen, biztosan és gazdaságosan röpit minden utakon át célja felé.

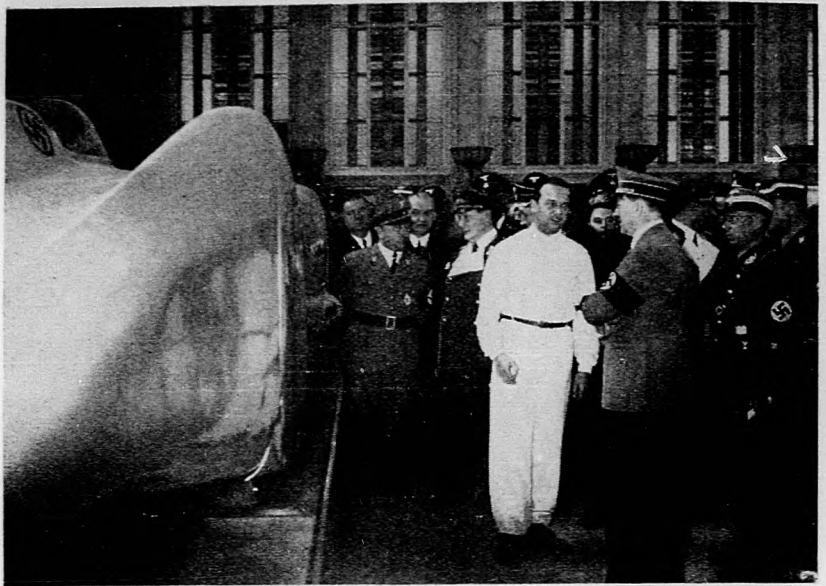
A „Volkswagen“

A Führer megnyitó beszédében megemlékezett a Volkswagen-ről is. Szerint a következőket mondotta: „Meggyőződésem, hogy rövidesen megindítjuk a világ legolcsóbb autójának gyártását is!”

Az Ehrenhalleban, a berlini kiállítások tradicionális „szentélyében”, ahol évről-évre a német motorizmus büszkeségei, a GP-győztes és világrekorder versenykocsik és motorkerékpárok társaságában a német autóipar ékességei kerültek kiállításra, az idén helyet kapott egy gigászi méretű gyártelep gipszmodellje is. Az épülő Volkswagen-fabrik, ebben fogják gyártani az 1000 márkán aluli népautókat! Porsche dr., a Volkswagen-konstruktor, aki a Führertől különleges megbízást kapott a népautó megteremtésére, magyarázza a gipszmodellét:

— *A hatalmas ipartelep, mely a világ legmodernebb autógyára lesz Braun-schweig közelében, Fallerslebennél épül fel. A Volkswagen-tervezet gazdasági lebonyolítását a német munkafront végzi.*

De magáról a Volkswagen-ről is sikerült hiteles adatokat megtudnunk. A Daimler-Benz Ag. egyik untertürkheimi mérnök, aki részt vett az első 30 kocsiból álló Volkswagen-széria legyártásában, igen érdekes adatokat közölt a népautókról. Mint megtudtuk, a 30 kocsiból álló végső próbaszéria már több mint 100.000 km-t futott le a legteljesebb megelégedésre. A négyhengeres alulve-



Hitler az Ehrenhalleban gratulál Caracciolanak. Oldalt a világrekorder Mercedes-Benz.

zérelt, léghűtéses, 1000 km-es, 22 lóerős boxermotorokkal szerelt farmotoros kocsik négy és félszemélyes — 4 felnőt, 1 gyerek — fémkarosszériás kivitelben kifutják a 100 km-es sebességet, eladási áruk pedig a jelenlegi kalkuláció alapján 900 márká körül fog mozogni! Ennél többet azonban harapófogóval sem sikerült megtudnunk . . .

Érdekes újításszámba mennek az 5,4 l-es kompresszoros modellnek a jobb hűtés érdekében sóval töltött üreges kipuffogó szelepei, valamint automatikus gyújtásállítója, mely a kompresszornyomással összhangba dolgozva jelentős teljesítménynövekedést nyújt.

Mint igen érdekes modellt regisztráljuk Mercedes-Benz 2 literes robusztus motorral szerelt négy kerékmeghajtásos és négy kerékkormányzású terepjáró modelljét, mely szinte helyben képes megfordulni. A hátsó kerékpár kormány-szerkezete kikapcsolható, független kerek hátul spirálrúgós megoldásban, torziómentes szekrényváz és ötfokozatú sebességváltó jellemzik ezen masinát.

A 2,6 literes Diesel-motoros személykocsi könnyű indítás érdekében elektromos fűtésű izzógyertyákat kapott. Ezen típus felette olcsó üzeme révén máris nagy népszerűségnek örvend a taxiszolgálatban.

Az új „nagy Mercedes“ volt a kiállítás legérdekesebb alváza

Mercedes-Benz oly kitűnően megoldott közepkocsi-típusait úgyszólván minden újítás nélkül gyártja tovább, mely körülmény kétségtelen bizonyítéka annak, hogy a nálunk is népszerű 1,7 l-es és 2,3 l-es modellek tökéletesen beváltak a hozzájuk fűződő reményeket, ami főleglegessé tett minden változtatást. Daimler-Benzéknél különben nem szokásos az „átkonstruálás”, ami jórészt annak tudható be, hogy Unter-türkheimből mindig kiforrott és jól kipróbált típusok kerülnek piacra, melyek éveken át megőrzik népszerűségüket. Ez természetesen távolról sem jelenti azt, hogy a háromágú csillag hazájában pihenőt tartottak a tervezési osztály mérnökei! Sőt ellenkezőleg: a bevált típusok lehetővé tették azt, hogy a konstrukciós osztály minden energiáját két új típus megteremtésére fordíthassa . . . Ezen típusok egyike a 8 hengeres 7,7 literes modell, Daimlerék tradicionális reprezentatív típusa, mely hosszú esztendőket diadalútja után most a legmodernebb konstrukciós elvek fel-

használásával „nagy Mercedes“ típus-megjelöléssel ellátva esodálkoztatta meg a kiállítás közönségét. Maga a Führer is kimerítő ismertetést hallgatott végig a standon és nagy érdeklődéssel szemlélte kedvenc kocsi típusának remekbe készült alvázat. Az új „nagy Mercedes“ motorikus szempontból nem sok változtatáson ment át, a pompás motor most magasabb kompresszióarányval dolgozik és új kompresszort kapott. Teljesen új azonban a modell alváza: ovális keresztmetszetű acélesővekből készült csöváz, elöl független kerek, hátul a versenykocsikon szerzett tapasztalatok felhasználásával konstruált „deréknyi spirálrúgók kombinált hátsóhíd a második sebességváltóművel, mely mintegy ötödik sebességi fokozat a kormánykeréken elhelyezett előválasztó segítségével a négy szinkronizált alapsebességi fokozat bármelyikével kupplungozás nélkül kombinatív kapcsolható. Gyakorlatilag ez annyit jelent, hogy a kocsi tulajdonképpen nyolc sebességi fokozattal rendelkezik!

Új Opel-Olympia

Rüsselsheim ezidei újdonsága az új Olympia, mely 1500 km-es rövidlökétű, négyhengeres, függőszelepes, 37 lóerős motorral kerül piacra. Az új Olympia is, akár a Kadett, súlymegtakarítás céljából önördő karosszériával készült. A 2,5 literes „Super 6“ és a 3,6 l-es „Admiral“ változatlanok. Opel a négysebességű Olympia kivételével 3 fokozatú sebességváltót alkalmaz, mely a Super 6 és Admiral modellek két-két felső fokozatában szinkronizálva van. Az Opel-gyártmányok hátul mind merev tengellyel, sőt a Kadett Normal Limuzin elől is merev tengellyel van ellátva.

Gracoetsin

a legújabb világrekordok karburátorja

VEZÉRKÉPVISELET:
M. A. K.
 MOTOR- ÉS
 AUTÓKELLÉK RT.
 Budapest, Jókai ucca 11
 Telefon: 126-834



**lassan
itt a tavasz...**

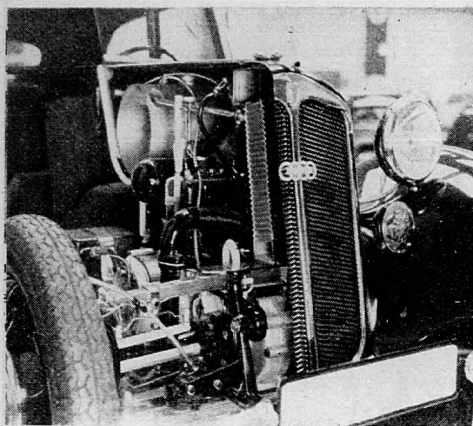
és ezzel az automobil
téli üzeme megszűnik.
A gondos automobi-
lista a téli olajtöltést
nyári Mobiloilra cse-
réli ki.



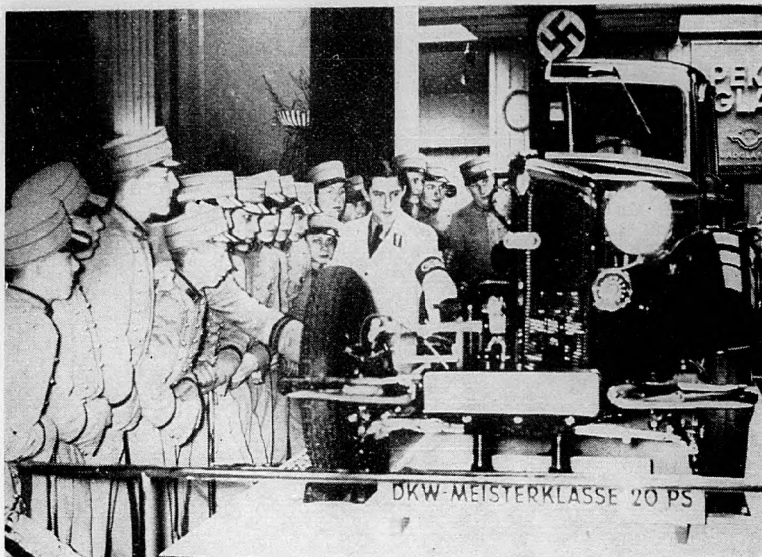
Mobiloil

BEJEGYZETT VÉDJEGY

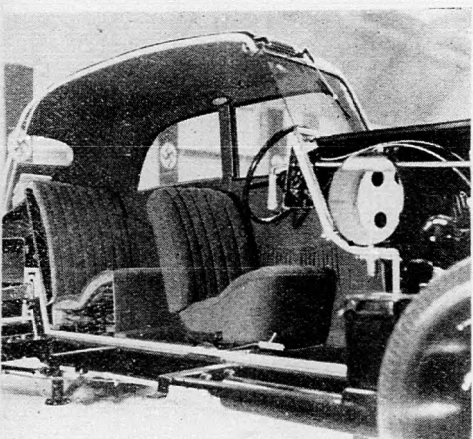
VACUUM OIL COMPANY R.T. BUDAPEST



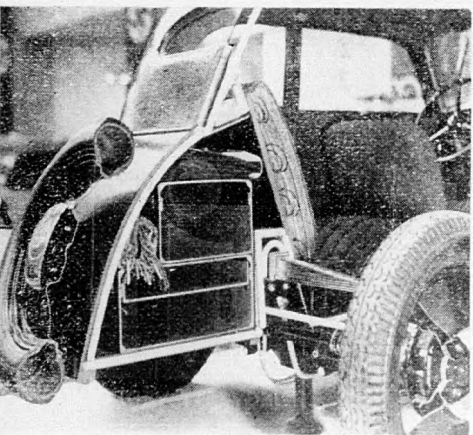
Motor, sebességváltó és differenciál egy blokkban — ez a DKW elsőkerék-meghajtás nagy előnye!



A DKW-standon a „bogyókat” alaposan kioktatták a DKW metszetmodell előtt, hogy az érdeklődőknek pontos felvilágosításokkal szolgálhassanak.



A kényelmes és világos DKW utasfülkében élvezet az utazás.



A DKW-modellek csomagtartójában bőséges férőhely áll rendelkezésre. Figyeljük meg a függőtengelyt.

Bonckés alatt a DKW

A berlini kiállítás Auto-Union standja kedves meglepetéssel örvendeztette meg a kiállítás látogatóit: teljes keresztmetszetben mutatott be egy elsőkerék-meghajtású DKW kocsit! Az érdekes és tanulságos demonstrációs modell feltárta mindazokat a konstrukciós részleteket, melyekben a DKW kocsik megérdemelt népszerűsége gyökerezik.

Miben rejlik a népszerűség titka? A feletet sürgönystilusban: *elsőkerék-meghajtás, olcsó üzemű, igénytelen, elnyúzatlan kétütemű motor, feltűnően hosszú tengelytáv, mely az áramvonalba szabott kocsiszekrényben kényelmes férőhelyet biztosít, független elsőkerék-konstrukció és hátul a kiténő függőtengely.* Különösen a két utóbbi tényező rendkívüli előnyeit kell méltatnunk, hiszen ezek a gyakorlatban úgy egyesben, mint fordulóban szinte hihetetlen stabilitást eredményeznek.

De kísérjük figyelemmel a felmetszett modellt.

A kétütemű motorral párosult elsőkerék-meghajtás hosszú esztendőik során igazolta be felette értékes konstrukciós előnyeit. A kétütemű motor DKW-nál mélyreható alapokon nyugvó tradíció. A kétütemű megoldás egyszerűség, élettartam, teljesítmény és megbízhatóság szempontjából a legelső helyen áll. Amíg a négyütemű motornak mintegy 40 mozgó és kopásnak kitett szabályozást és karbantartást igénylő alkatrésze van, addig a kétütemű motornál ezen alkatrészek funkcióit a hengerfalba és a dugattyúba elhelyezett néhány vajat és esatorna-végzi el, a kétütemű motornak mindössze három mozgó alkatrésze van! Ugyanakkor a kétütemű motor a négyüteművel azonos fordulatszám esetén pontosan kétszerannyi munkátemet végez; ez a magyarázata annak, hogy a DKW kéthengeres, kétütemű motorja *síma pörgés és egyenletes vonóképesség szempontjából teljesen azonos a négyütemű négyhengeressel, rugalmasság szempontjából pedig azt lényegesen túl is haladja.* A kétütemű motor kétszer annyi munkáteme következtében alig 700 cm. hengerűrtartalmával a négy személyrel terhelt csu-

kott modelt elevenen fűgességel röpti 85–90 km-es sebességgel és játszva győzi le a legmeredekebb kapaszkodókat. Kis hengerűrtartalma következtében viszont üzemanyagban annyira takarékos, hogy normális beállításban sem lépi túl átlagos fogyasztása a 7 litert száz kilométerenkint — teljes motorterhelés mellett!

A kétütemű DKW motor igénytelensége a legnehezebb körülmények között is abszolút üzembiztonságát és eddig el nem ért élettartamot biztosít; ez teszi lehetővé azt, hogy a magyarországi képviselő 50.000 km-es, kétéves motorgaranciát nyújthasson.

A DKW kocsik közmondásos stabilitásának titka nagyrészt az elsőkerék-meghajtásban gyökerezik. A meghajtott első kerekek az akadályokon mintegy áthúzzák a kocsit, fordulóban a meghajtott első kerekek belehúzzák a kocsit a kormány által megszabott irányba, nincs farolás, a legcsúszósabb úttesten is fokozott biztonsággal haladhatunk.

Az elsőkerék-meghajtás kiküszöböli a kardántengelyt, mely körülménytágasabb férőhelyet biztosít, súlymegtakarítást tesz lehetővé (a súly üzemanyagfogyasztást jelent) és kivételesen alacsony súlypontot ad (stabilitás!) a szokatlanul nagy tengelytávval rendelkező, torziómentes központi szekrényvázzal épített kocsinak. A nagy tengelytáv nemcsak az utasfülké kényelmes méretezését és a tengelyek közötti legjobban kirugózott kocsi térben való elhelyezést teszi lehetővé, hanem a kocsi útfekvését is előnyösen befolyásolja. A DKW kocsik stabilitásának azonban egyik legfőbb kútforrása a hátsó függőtengely, mely a DKW kocsik egyik jellemzője.

Röviden: az elsőkerék-meghajtás és a nagy sebességet megengedő motor megadja a lehetőséget annak, hogy gyorsan haladhassunk a fordulóban, a független elsőkerék-konstrukció, a hátsó függőtengely, az alacsony súlypont és az alváz-konstrukció merevsége viszont megengedi, hogy ezt a lehetőséget ki is használhassuk.



Szebbnél-szebb Wanderer- és Horch-kocsik az Auto-Union-standon.

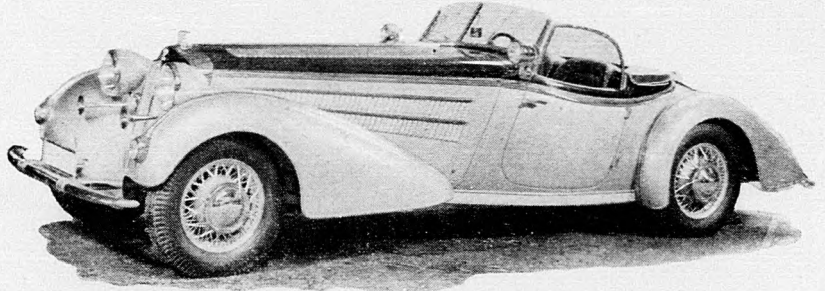
A Horch-Wanderer standon láttuk a kiállítás legszebb kocsiját!

Az Auto-Union-standon állandó embergomolyag középpontjában állott a kiállítás legszebb kocsija, egy remekbe készült kétüléses Horch sportkocsi. Ára 22.000 Márka, sok pénz, amiért sokat lehet nyújtani. Horch két-ségtelenül mindazt beépítette ebbe a „meseautóba”, amire a modern motorteknika, alvázkonstruálás és páratlan izlésben kifinomult karosszériaépítés felvértette... Az 5 literes, soros nyolehengeres motor tulajdonképpen az eddigi 100 lóerős típus továbbfejlesztés, aminek pozitív eredménye ma 120 lóerő. A Horch-konstruktőrök tavalyi munkájára elsősorban a motorteljesítmény jelentős növelése ütötte rá bélyegét, hiszen a V-építésű 3.5 l-es, nyolehengeres ú. n. „kis” Horchok teljesítménye is 82 lóerőre emelkedett a tavalyi 75 lóerővel szemben. A Horch alvázak egyetlen merevtengelyű típusú eltekintve, kivétel nélkül függetlenül rugózott elsőkerékkel és a speciális két-főtűs esuklójú hátsótengellyel szerelve kerülnek forgalomba.

Mielőtt a Wanderer-modelleket megtekintenénk, a stand másik szenciájáról kell megemlékeznünk. Ez a Wanderer üvegmotor, mely természetesen csak oktató, demonstratív célokat szolgál, szemben néhány napilapunk merész feltevésével, mely szerint az üvegmotor lesz az üvegből gyártott karosszériával szerelt üvegautók erőforrása... Ehhez azután már csak az üvegalváz hiányzik... És egy üveg — hideg víz!

A Wanderer-modellek csoportjában is csupa régi ismerőssel találkozunk. Itt van mingyárt a népszerű 1.8 literes, négyhengeres modell, Wiesengrundék oly kitűnően bevált montekarlói típusa, melynek motorteljesítményét beállítási raffiniériák alkalmazásával két lóerő-

vel 42 lóerőre sikerült felemelni. Más újdonság nincs a kis Wandereren, de *figyelmet érdemel az Auto-Union hasznos lépése, mely szerint a Wanderer-modellek katalógusában a típusok csúcssebessége mellett az autólakon veszély nélkül futható huzamos átlagsebességeket is megadják.* Az 1.8 l-es típus 108



A berlini kiállítás legszebb modellje volt ez a Horch-sportkocsi. A krómozott szerelvények garmadával csillogó koci ezüstös szürke karosszériája felül pompásan illeszkedő terakott színnyalatban nyert hetetőzést.

km-es csúcssebessége mellett a koci órákon át roghat 95 km-es tempóban!

Midőn a tavalyi kiállításon a Wanderer-típusok az 1.8 és 2.7 literes teljesen új, alulvezérelt motorokkal szerelt modellekkel szaporodtak, még teljesen bizonytalan volt, milyen fogadtatásra fognak találni ezen új modellek a közönség körében. Rövid esztendő fényesen igazolta a gyárat, mely a megbízhatósági próbák sikereinek vértékében a legnagyobb elannel plaszírozta új típusait a vásárlóközönség soraiban. Rövid esztendő alatt a W24 és W23 típusjelű Wanderer-kocsik kategóriájuk legkeresettebb kocsitípusai lettek, amiben kétségtelenül oroszlanrésze volt a két új típus kényelmet, biztonságot és stabilitást biztosító kirugózásának. Mint ismeretes, szóbanforgó modellek kirugózását a független elsőkerék-konstrukció mellett hátul, a zseniálisan egysze-

rű függőtengely alkalmazásával oldották meg. A két modell átütő sikere logikussá tette a gyár elhatározását, mely szerint eme modelleket minden különösebb változtatás mellőzésével az idegi gyártási program tengelyébe állította be. Figyelmet csupán azon körülmény érdemel, hogy a konstruktőröknek az 1.8 l-es modellehez hasonlóan sikerült a 2.7 l-es típus motorját is nagyobb teljesítményre beállítani, ami természetesen fokozott sikert ígér az idegi típusok számára.

A régebbi lengőtengelyes Wanderer-típusok közül kettőt továbbra is gyártanak, a W45 jelű 2.3 l-es felülselepelet, cserélhető hengerhüvellyel épített hathengeres motorral szerelt modell, valamint a W26 jelű 2.7 l-es sv. motorral ellátott Pullmann-Limuzin az évek folyamán annyira kiérdemelte a közönség kegyeit, hogy a gyár továbbra is felvette programjába eme két bevált típusát. Természetesen tovább gyártja az Auto-Union 85 lóerős, 2 literes kompresszoros sporttípusát is, mely hátul szintén függőtengelyes megoldással kerül forgalomba.

Az 55 lóerős, 2255 kem. hengerűrtartalmú, felülvezérelt hathengeres motorokkal szerelt elsőkerék-meghajtású Audi-kocsikat minden változtatás nélkül gyártják tovább.

A Hansa-trió

A Hansa-gyár ezidei programján három, függőselepes motorokkal szerelt, elől független kerékelfüggesztésű, hátul lengőtengelyes modell szerepel. Tovább gyártja a gyár 1100 kem-es négy és 3500 kem-es hathengeres típusait, míg az 1.7 literes hathengeres modell gyártását beszüntette és helyette egy 2 literes hathengeres típust hozott ki.

Komoly

Sunbeam, Norton
érdeklődők!

Kapunk néhány angol behozatali engedélyt.

siessen rendelni!

KOPPÁNYI
DESSEWFFY UCCA 47

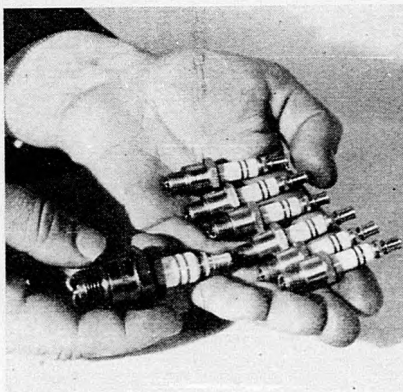


A Bosch-standon izléses összeállításban mutatták be mindazt, ami a Bosch nevet világgalommá teszi.

Bosch újdonságai garmadával vonult fel a kiállításra

A gépjárművezetők igényei az elektromos felszerelési cikkek iránt rendkívüli mértékben megnövekedtek. A különféle lámpák és reflektorok garmada, kürtök, irányjelzők, ablakmelegítők, szélvédőtörlők, cigarettagyújtók és rádió mellett lassankint már a kocsifűtés is az automobil standard tartozéka lesz. Tagadhatatlan, hogy éppen Bosch volt az, aki maradéktalan igényelműnkre az elektromos felszerelési cikkek sorozatával ajándékozott meg bennünket, akik ma már szinte gyűjtési szenvedélytől hajtva, szereljük fel a sok-sok hasznos elektromos csesebecsét kocsinkra. A sok elektromos szerelvény természetesen áramot emészt, az akkumulátort, illetve a dinamót terheli, szükséges tehát, hogy áramforrásaink kapacitása lépést tartson a szerelvények áramfogyasztásával, mert csak így lehetünk az általuk nyújtott kényelem valóban gondtalan hasznélvezői. És Bosch e téren sem maradt adós! Az új magasteljesítményű

Bosch-dinamo a maga 150 wattos teljesítményével méreteiben mitsem különbözik az eddigi 90 wattos dinamótól. A 66 százalékkal nagyobb teljesítményű



A régi méretű Bosch-gyertya súlya hat darab új kisméretű gyertya súlyának felel meg.

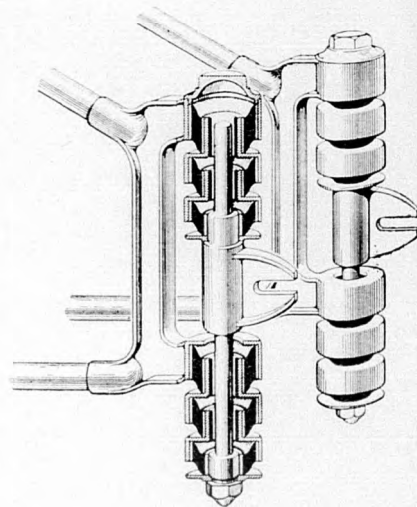
új dinamo belső hűtéséről szivó légáram gondoskodik és a dinamo már kisebb sebességnél is megfelelő töltőáramot szolgáltat.

A Bosch standról könyvet lehetne írni. Érdekes új elosztó: hajtűrendszerű rugókkal megoldott kettős megszakító, minimumra redukált szakítófejekkel magasfordulatszámú motorok számára. Más érdekes elosztó, mely a motor terhelésének megfelelően membranzérlés folytán automatikusan szabályozza a gyújtási időpontot. Amott egy Bosch-kürt: kétszer akkora, mint egy lapos zsebóra, a hangja — üvölt... Nagy sikere lesz jövőre a Bosch kocsifűtésnek, mely a hűtővíz melegét használja fel: a hűtővíz által felmelegített fűtőtesten át ventilátor hajtja a kocsiba a meleg levegőt, mely hajlékony fémcsőveken át a szélvédőre fújtatva, annak párásodását is megakadályozza. A ko-

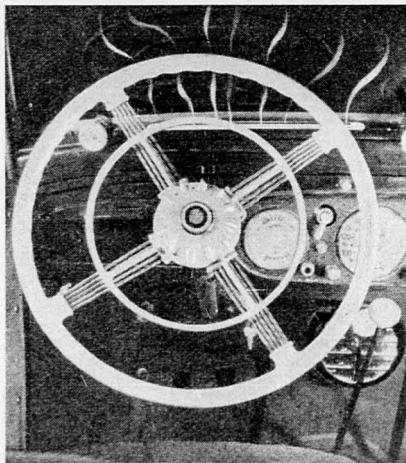
esifűtés redőnyzet révén szabályozható. Érdekes az expressz-szélvédőtörlő, mely percenként 40–50 mozdulatával szakadó záporban is zavartalan kilátást biztosít. Gusztusos darab a rúgósküllős Bosch kormánykerék.

„Conti-fém...“

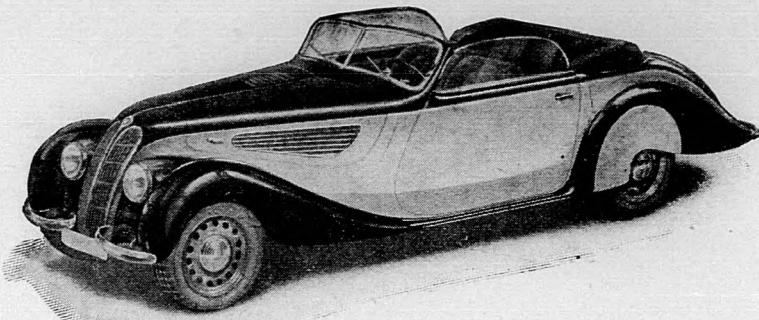
A tavalyi berlini kiállításról szóló beszámolóinkban részletesen ismertettük azokat a munkálatokat, melyeket Continental a buna alkalmazásával teremtett ú. n. elasztikus-fém konstrukciós felhasználása érdekében végzett. A Continental standon újabb sorozat demonstrációs anyag tárja fel az elasztikus-fém tágkörű alkalmazási lehetőségeit. Érdekes, elasztikus fémből készült torziós autó hátsórúgózás mellett a motorkerékpár konstrukció egyik aktuális pontjának, a hátsóvillárúgózás Conti-fémmel való szabatos megoldására is találunk felette figyelemre méltó példát.



Motorkerékpár hátsórúgózás „Conti-fém” alkalmazásával.



A Bosch-kocsifűtés és a rugózó küllős Bosch-kormánykerék minden autós vágya.



Pompás vonalak jellemzik az 55 lóerős, 2 literes BMW Autobahn-kabrióletét.

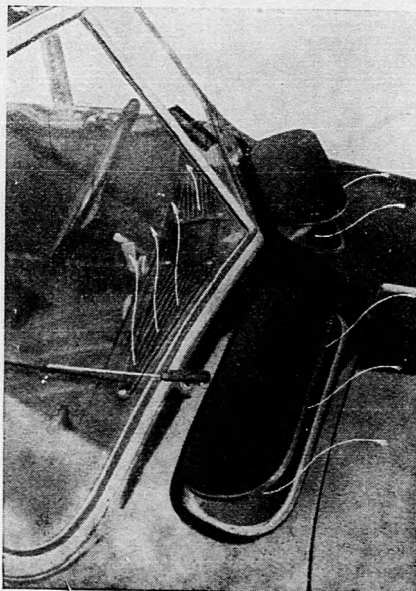
BMW hű maradt önmagához!

A berlini kiállítás BMW-standján felsorakozó szebbnél-szebb limuzinek, kabriólék és vérbeli sportkocsik híven tükrözik vissza azt az előkelő szerepet, amelyet a BMW-gyár az aerotechnikában világhírű repülőgép-motorjai révén elfoglal. A repülőgépépítés döntő faktora a könnyű építésmód és ezen a téren BMW megközelíthetetlenül verhetetlen.

A BMW konstruktörök munkájának legjellemzőbb tényezője a felette kis lóerősúly, mely a magas motorteljesítmény és könnyű építésmód közös eredménye. Az alacsony lóerősúlyban taláink leghívebb magyarázatot azokra a kiemelkedő sajátosságokra, mely egyszerű végsebesség, másrészt akcelerációt illetően egyedülálló helyet biztosít a BMW-kocsik számára. A 2 literes, 45 lóerős túra-, illetve az 50 lóerős luxus túra-limuzinek 20 kg körüli rendkívül alacsony lóerősúlyára a BMW konstruktörök a 2 literes, 80 lóerős sportmodellnél 10 kg alatti lóerősúllyal dupláztak rá, ami annyit jelent, hogy a sportkocsi egy lóerejére nem egész 10 kg kocsisúly esik. Főlegesen magyaráznunk, hogy mit jelentenek ezek a számok a gyakorlatban a kocsis gyorsulása és elevevénye szempontjából, mely tulajdonságok messzemenő kihasználhatóságát biztosítja a kocsik hatékony hidraulikus fékrendszere, mely lehetővé teszi azt, hogy a kocsit 80 km-es tempóban, 30 méteren belül megállíthassuk.

A BMW-gyár, mely úgyszólván kezdetől fogva a hathengeres konstrukció mellett kötötte le magát, ma teljes gyártási programját ezen az alapon hajtja végre. A müncheniek a berlini kiállítás közönsége számára minden évben gondoskodnak valamilyen kellemes

meglepetésről. A gyár két évvel ezelőtt megjelent 50 lóerős modelljét, mint a 2 literesek királyát emlegették, tavaly a 80 lóerős modell a sportkocsik birodalmában szolgált feltűnést keltő újdonsággal, míg az idei kiállítás egyik fény-



Elmésen megoldott szellőzőberendezés a BMW-modelleken.

pontja a 2 literes, 55 lóerős Autobahn-kabrióle volt.

A BMW-gyár „320” jelű 45 lóerős túra-, „326” jelű 50 lóerős luxus, túra és

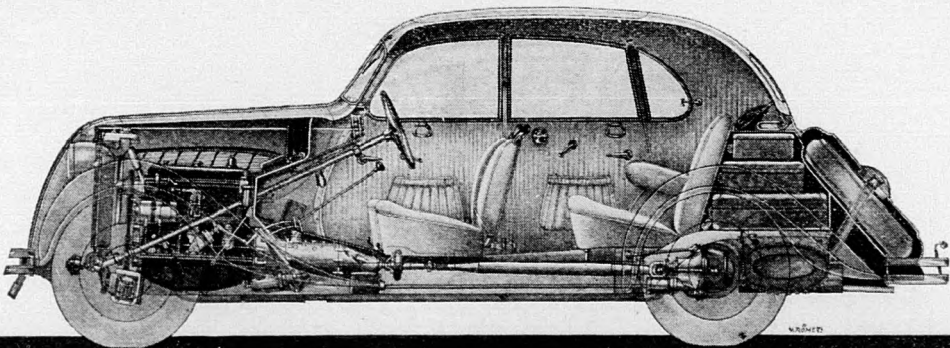
az új „327” jelű 55 lóerős Autobahn-kabrióle modelljeit egyaránt hathengeres 1971 cm-es motorjával szereli, az egyes típusokba beépített motorok közötti teljesítménydifferencia más-más sűrítési arányban és az alkalmazott gázosítók számában leli magyarázatát. A 45 lóerős modell egy gázosítóval és 1:6 sűrítési aránnyal dolgozik, felülselepeit modell, melynél a könnyű építésmóól csökkentett motorterhelést tesz lehetővé, anélkül, hogy ez akár gyorsulásban, akár pedig végsebességben észrevehető volna. Ugyanez a motor két gázosítóval 50 lóerőt ad le és mint ilyen a „326” jelű típus erőforrása. Az új „327” jelű Autobahn-kabrióleban ugyanezt a két gázosítós motort találjuk, mely 1:6,3-ra emelt sűrítési aránya révén 55 lóerőt ad le.

Élénk érdeklődést vonzott a BMW-standon egy háromülékes (elől kettő, hátul keresztben egy ülés) exakt áramvonalba szabott limuzin, mely az 50 lóerős motorral 140, a 80 lóerős sportmotorral 150 km-es sebességet fut ki. Másik kuriózum a BMW-standon egy kétajtós, snájdíig vonalú kabrióle, melynek ajtajai nem sarkok körül fordulnak, hanem először eredeti helyzetükkel párhuzamosan 40 cm-re előre húzhatók és azután nyithatók előre vagy hátra. Az érdekes megoldás rendkívül kényelmes beszállást biztosít a kétajtós kabrióle hátsó üléseibe és fölöslegessé teszi a gyakran látható, túlzottan nagy ajtók alkalmazását.

STEYR

Érdekes képet nyújtott a Steyr-stand: a kitűnő Steyr-típusok, az 1 literes boxermotorral szerelt önhordókarosszériás „50”, az 1.5 l-es „200”, nemkülönben a 2.2 l-es „220” mind ugyanabban a halpikkelyszerűen csillogó színben pompáztak. Steyréket az az elgondolás vezette, hogy az ugyanazon színben kiállított kocsik formakülönbségei sokkal tisztábban domborulnak ki a szemlélő előtt, mintha minden kocsis más-más színben kerülne bemutatásra. A „220” jelű Steyr több változtatáson ment át, motorját a „630” jelű típushoz is felhasználták, melynek méretei akár 7 ülékes karosszálást is lehetővé tesznek.

(A berlini Autoschau folytatása a 80-ik oldalon.)



A 2 literes BMW-limuzin metszete mindenről pontos felvilágosítást nyújt az érdeklődőknek.



Árkon-bokron, tűzön-vízen át tör célja felé a motoros felderítő járőr



Ahol az autó nem vergődik fel, ott még biztosan robot a motorkerékpár

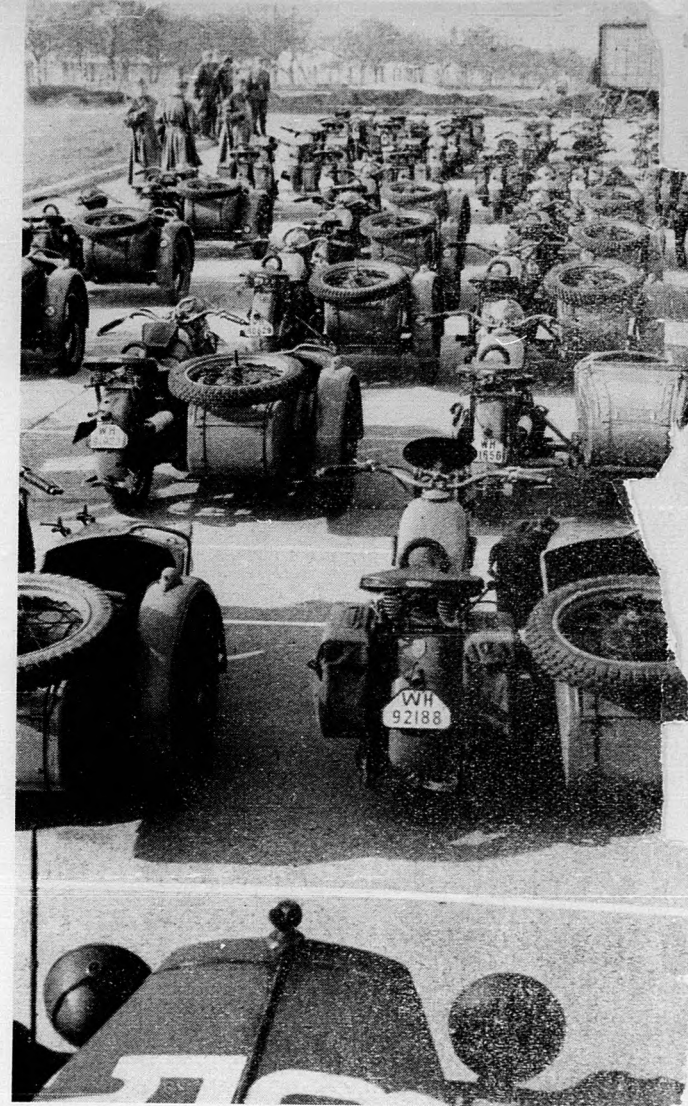
SZÜKSÉG VAN MOTOROS KERÉKPÁRRA? ZÜNDAPP A NÉMET HADSEREGBEN

A Zündapp gyár magyarországi vezérképviselőjének ritka érdekességű fényképsorozatát bocsátott reáltrial legnehezebb terepein mutatja be a Zündapp

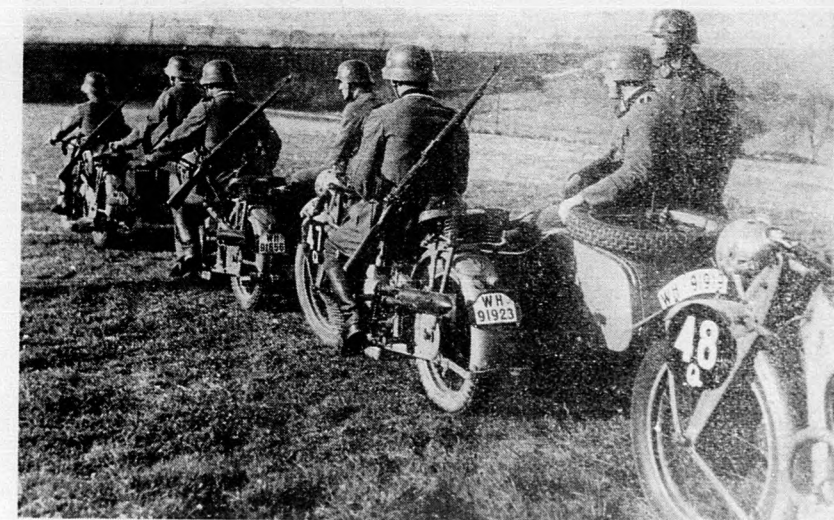
A rohanó hegyipatak sem tudja útjában



Pajor Imre (Budapest, VI., Jókai ucca 21) megállítási a katonai motorkerékpárt

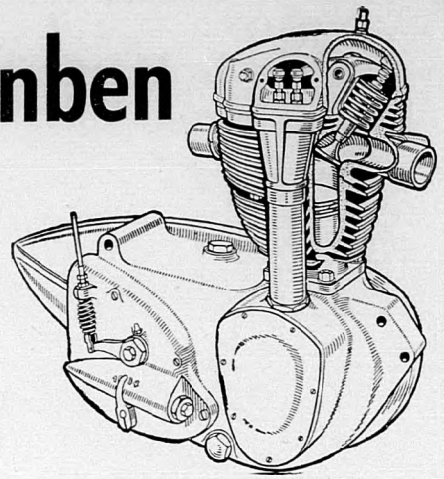


Még néhány perc és útnak indul a motoros század a katonai triálra



A katonai motorkerékpár ideális, gyors, terepbíró jármű a felderítő szolgálatban

Motorkerékpárok Berlinben



Az új 350-es Victoria motorja.

A példátlan iramban előretört német motorkerékpár-ipar ma a világ motorkerékpárprodukciónak mintegy felét állítja elő és ez a jelentőség teljes szerep megkülönböztetett érdeklődést biztosított a berlini kiállítás motorkerékpár-esarnoka számára. A kiállított anyagot célszerűen két szempontból vesszük — tollhegyre. Az egyik szempont a negyfelvétel azokra a jellemzőségekre maszkodnak, melyek mint a kiállítási g közös jellemzői, általános irány- nek számítanak, a másik szem- pont az egyes gyárak egymástól elütő konstrukciós újításai alapján igyekszik orvonalazni a jövő tendenciáit. Lássuk az elsőt, melyből kiderül, mit- rt van például a nagyobb BMW típu- soknak szakasztott egyforma váza?

motorkerékpárgyártás ilyen racionali- zálásának áthidalhatatlan akadályai vannak. Miután azonban a gyártás ol- csóbbá tétele a kiskocsi versenyével birkozó motorkerékpárgyárak elsőrendű érdeke, a gyárak fordítottak egyet a dolgon és kiadták az új jelszót: *ha a megfelelő típusredukció nem hajtható végre, akkor az egyes típusokon eltérő alkatrészek számát kell redukálni!*

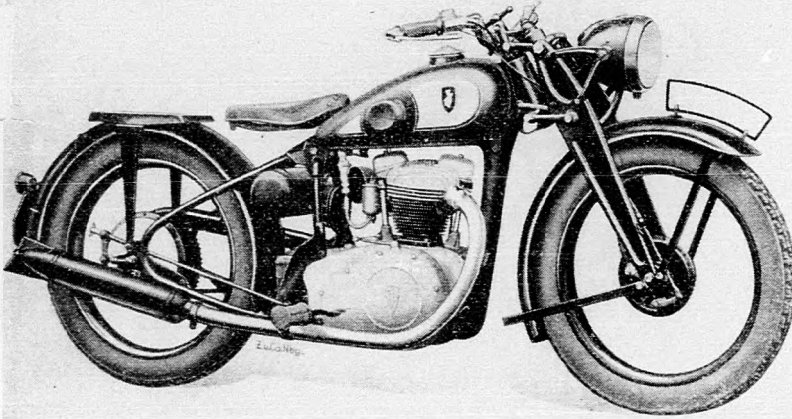
Röviden ez annyit tesz, hogy a gyá- rak lehetőleg minél több típusok szá- mára használják fel ugyanazt a vázat, nyergét, sebességváltóházat. Az egyes alkatrészeknek a legszélesebb körben megfigyelhető illetően standardizálása a gyártást csaknem éppen annyira raciona- lizálja, mint a típusredukció, ugyan- akkor azonban a sok körülményre fi-

hezebb terepeken is. Természetesen más lapra tartozik, hogy mit szólnak az ilyen üzemhez a motorok, de annyi tény, hogy az élmárkák 200-as és 250-es motorjait ma már nyugodtan sorozhat- juk a középerősségű motorok csoport- jába. A könnyű gépek felső limitje ma már 150 km, hiszen ezek a masinák teljesítmény dolgában kétségtelenül egyenrangúknak tekinthetők néhány év előtti 50 km-el nagyobb kollégáik- kal! A konstrukció fejlődésének ez a körülmény feltétlenül megkézzelfoghatóbb és legérdekesebb bizonyítéka. Tény, hogy a 200 km-en felüli gépek az utóbbi évek folyamán egyre nehezebbek lettek és bizonyára sokan lesznek majd olyanok, akik el fogják siratni régi ideáljukat, a 80 kilós 200-as masinát. A berlini kiállítás azonban ezek számára is vígaszt nyújtott: a 120 és 150 km-es gépek táborában meg fogják ta- lálni a régivel azonos teljesítményű, könnyű, eleven és ráadásul még gazda- ságosabb ultra lightweight ideáljukat!

Mindezek előrebocsátása után senki sem lesz meglepve azon, hogy a modern 250-es gép súlya üzemkész állapotban 140 kg körül mozog. A súlynak megvan a maga ellenértéke: torziómentes váz, lengő nyerg, négy fokozatú blokkba épített sebességváltó, lehetőleg tokozott hátsó lánc. A nagyteljesítményű, eleven motor pedig kivágja a 100-at!

Új motorok.

A BMW-gyár programját erősen raciona- lizálta. A gyár valamennyi 500—750 km-es nagy típusa *egységes csővázba építve kerül piacra, melyet a teleszko- pikus elsővilla rügózás mellett azonos elvek alkalmazásával megkonstruált hátsórügózás jellemez.* A BMW gyár nagy gépeinek sorát a régi R5 típus- jelölésű masina utódjaként kihozott R51 jelű felülvezérelt 500-as sportgép nyitja meg. Ezen masina hasonmása a régi 750-es ohv típus örökébe szánt új mo- dell, a 600-as ohv gép, mely akárcsak 500-as testvére, nagyobb mozgást me- gengedő átdolgozott teleszkopikus első- villa rügózással kerül piacra. A 600-as ohv masina a maga 30 lóerős csücsstelje-



Az új 350-es ohv. Zündapp sportmodell.

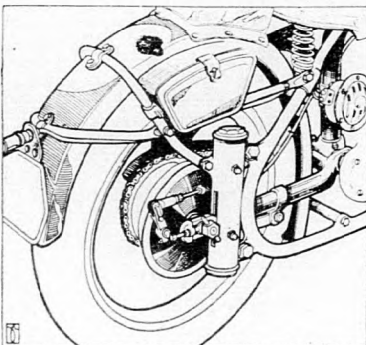
Azonos alkatrészekből — sok modell!

A motorkerékpárgyárak egyelőre még nem akarnak, de üzleti okokból nem

gyelemmel levő motorvevők számára felette dús típusválasztékot biztosít. A DKW, Triumph vagy BMW gyár 3—4 típusa azonos vázba építve pompázik a standokon, a típusdifferencia úgyszól- ván csak a motorokra szorítkozik, de itt is számos azonos alkatrészt fedez fel a kritikus szeme.

Meg kell hajtanunk az elismerés zász- lóját a konstruktőrök előtt, akiknek si- került olyan vázat tervezniök, mely a modern 200-as motor számára nem túl nehéz, ugyanakkor 350-es beépítésben még oldalkocsis üzem esetén is kellő merevséggel rendelkezik. Ez a körülmény adja magyarázatát a számos új vázkonstrukciónak, melyeknél a kon- struktőr, mint arról DKW, Zündapp és Triumph tanusít, szívesen alkalmazott préselt idomdarabokat is.

Ezek a vázak teszik lehetővé azt, hogy mai napság már a kis 200-as mo- dellek, akár oldalkocsival szerelve is, fényesen megállják helyüket a legne-



A Standard hátsókerékrügózás.

is tudnak az autógyárakhoz ha- sonló típusredukciót végrehajtani. A

ALKATRÉSZEK

NEMES EDE BUDAPEST, VI., NAGYMEZŐ UCCA 45. TELEFON: 118-980

AUTÓ-ALKATRÉSZEKET

jótállás mellett

CHROMOZ, NIQUELEZ

Alumíniumot oxidál, chromoz, niquelez és minden színben színez

sitményével a legnagyobb teljesítményű német motorkerékpár, mely szülőben 150–160, oldalkocsival pedig 130 km-es sebességre képes. Ezen modellt a gyár tulajdonképpen oldalkocsis Reichsautobahn-típusnak szánta. A nagy BMW masinák ohv típusai mellett a családiasabb igények tökéletes kielégítésére is gondolt a gyár: a 600-as és 750-es alulvezérelt típusok az első teleszkopikusan rugózott villától a hátsó rugózásig ugyanazt a pazar kényelmet biztosítják a vezetőnek, mint a gyár reprezentatív sportmasinái. A kisebb 200-as és 350-es BMW modelleken lényeges változtatást nem találunk. Mindkét modell kategóriájának egyedüli négyütemű, kardános típusa.

A 350-es kategóriát a németek a multban nem igen kultiválták. Kevés 350-es masinával találkozott az ember az országutakon és a versenyeken is az NSU menők úgyszólván egymás között intézték el a helyezéseket, ha csak valamelyik angol bele nem köpött a tálba... Annál nagyobb meglepetést keltett a kiállításon két új, 350-es sportmotor megjelenése: Victoria és Zündapp! A Victoria nyomórudas, felülzelepelte modell, tipikus Küchen-konstrukció, a tökéletes föltés elérése érdekében nagyméretű szívózeleppel és a henger hátsó falának is kedvező hűtést biztosító áramvonalas hűtőbordázattal. Az áramvonalazott, ovális keresztmetszetű villával szerelt mokány állású masina négyfokozatú lábkaecsolással kerül piacra.

A Zündapp-gyár újdonságai szintén új 350-es négyütemű ohv sportmodelljében kulmináltak. A felmetszett modell körül tolongó érdeklődők meglepéden állapították meg, hogy a Zündapp-konstruktorai ismét kitétek magukért! A kéthüvelyű kengelyes, felülzelepelte



A Führer elismeréssel szemléli a Zündapp-gyár új 350-es ohv. sportmodelljét.

motor nyomórúdjai a henger előtt és mögött nyertek elhelyezést, mely megoldás számos előnyt, többek között esékély szerkezetmagasságot biztosít a tokozásai révén tipikusan síma, Zündapp-vonalakba szabott masinának, mely 18 (!) lóerős teljesítménye és speciális építése révén mint elsőrangú terepgép oldalkocsis üzemben is pompásan megállja helyét. Lábkaecsolás, a motorral harmonikus blokkba épített négyfokozatú sebességváltó és olajban futó hátsó lánc egészítik ki a kiállítás eme, egyik legnagyobb feltűnést keltett újdonságát. A nehéz gépek csoportjában az

alulvezérelt 500-as kéthengeres Zündappok mellett az ugyancsak 500-as felülvezérelt modellek vonzottak gemélt érdeklődést, hiszen ezen masinák az elmúlt szezon legnehezebb tereptriáljain bizonyították be 25 lóerős teljesítményükben gyökerező kivételes képességeiket. Új Zündapp-típus a 600-as felülvezérelt modell, mely az 500-as modell átdolgozott változata egy gázítóval, baloldaltól működtethető lábkaecsolással, a sebességváltóba beépített kapesolóházzal. A nagykategóriában a 800-as négyhengeres a könnyű gépek csoportjában pedig a kardános 250-es, illetve a láncos 200-as és 250-es kétütemű típusok egészítik ki a Zündapp-gyár változatos gyártási programját.

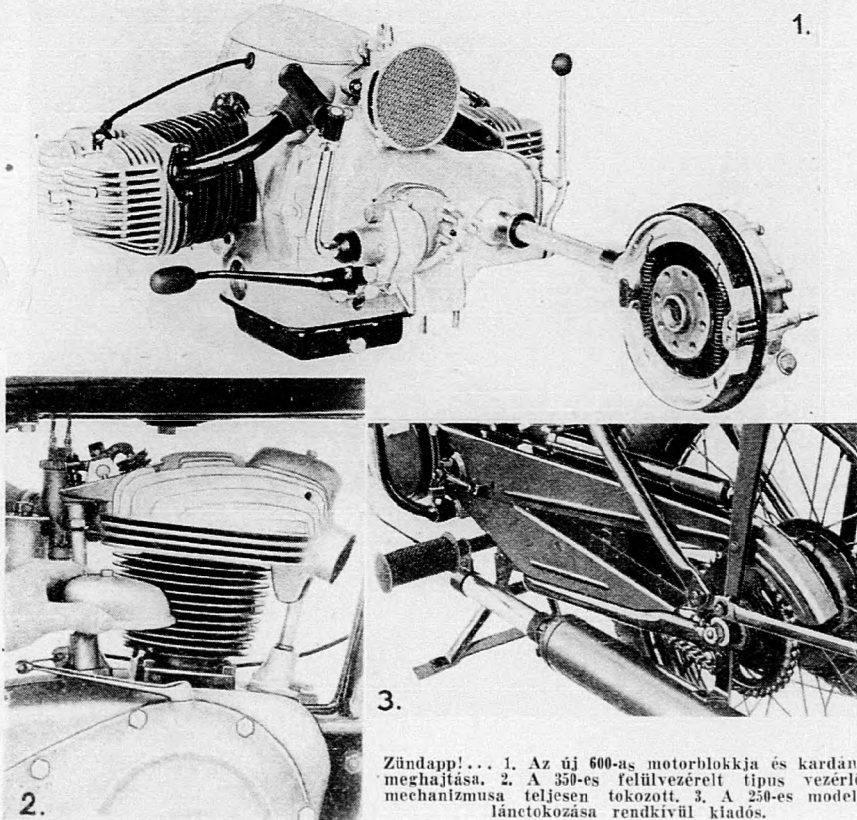
1.

A kétüteműek házatáján ...

A németek mindig szerették a kétütemű konstrukciót, mely egyszerűségénél fogva a könnyű motorkerékpár ideális erőforrása. Hála a laposdugattyús motorok raffinált öblítési rendszerének, sikerült a kétütemű motorok üzemyangyfogyasztását fokozott üzemybeség mellett is redukálni, mely körülmény a gazdaságosság terén is előnyös helyet biztosított a kétüteműek számára. Ardie, DKW, Triumph, Victoria és Zündapp már huzamosabb idő óta a laposdugattyús megoldás számára kötelezték el magukat, most azonban Fichtel et Sachs is szakított a hagyományokkal és akárcsak NSU laposdugattyús megoldásban hozta ki legújabb kétütemű típusát.

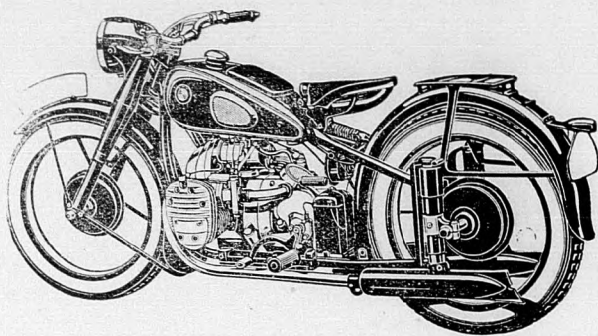
... és a hátsóvillarrugózás ...

A BMW-standon állandóan az érdeklődés középpontjában áll a hátsóvillarrugózást demonstráló modell, melynek kerekeit forgóbütykös tárcsák emelgetik, mintegy utánozva az útfelület egyenlőtlenségei folytán a kerekre ható lökéseket, melyeket az első és hátsó kerek teleszkopikus rugózása demonstráció módon aszerbiál. A hátsó kerékrugózás nem újkeletű konstrukció, az olaszok és angolok után polgárjogot nyert a német versenygépeken. DKW-kon és BMW-ken egyaránt, míg az idén sziériában is megjelent. DKW ugyancsak 250 szupersport medellett

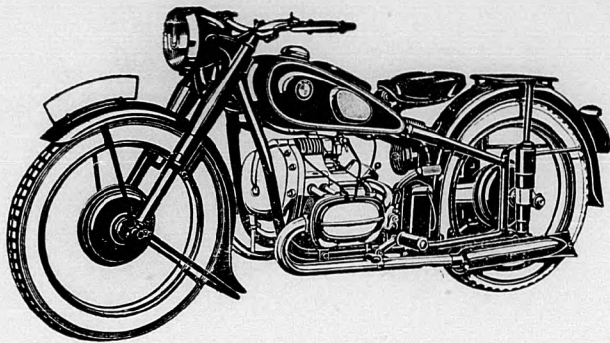


3.

Zündapp!... 1. Az új 600-as motorblokkja és kardánmeghajtása. 2. A 350-es felülvezérelt típus vezérlő mechanizmusa teljesen tokozott. 3. A 250-es modell láncotkozása rendkívül kiadós.



Az új 690-as BMW.



|| A híres R5 utóda: a BMW R51.

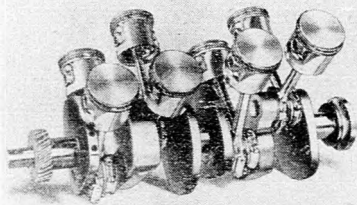
szállítja hátsórúgózással, a Standard-gyár is csak felárral szereli 350-es és 500-as masináit rúgós hátsó villával, a BMW azonban valamennyi 500-as, 600-as és 750-es típusain standardizálta teleszkopikus hátsóvillarúgózását, mely immár két esztendőn át oly sok sikerre segítette a BMW színeket. Gondoljunk csak a tavalyi magyar, holland, svéd, ír és német Grand Prix versenyekre, melyekből a teleszkopikus hátsórúgózással szerelt BMW versenygépek kerültek ki győztesként. A versenyeredmények igazolják, hogy a BMW-gyár masinái

gyorsaságban és megbízhatóságban már eddig is extra klasszist képviseltek. A további konstrukciós fejlődés irányára tehát éppen ezért most már csak a vezetői kényelem és a gép stabilitásának, illetve útfekvésének tökéletesítésére szorítkozik, amit a BMW-gyár szeriában kihozott hátsóvillarúgózásával maradéktalanul meg is oldott. A hátsórúgózás logikus szükségességnek tesz eleget: tudjuk, hogy a motorkerékpár terhelésének mintegy kétharmada az eddig kirúgózatlan hátsókerékre esik, mely körülmény a hátsókerékrúgózás bevezeté-

sét elvileg még szükségzerűbbé tette, mint az első villa kirúgózását. Már pedig képzeljünk csak el egy rúgózatlan elsővillájú gépet... Vagy egy autót, melynek a hátsókerékei nincsenek kirúgózza... Pedig mindezek analog esetek! A hátsórúgózás talán éppen szerkezeti nehézségei és az előállítási költségdöbbltet folytán, elég soká váratott magára. A konstruktorok nem szívesen nyúltak ezen égető probléma megoldásához. Inkább nyeregkonstrukcióik révén igyekeztek elodázni a kérdést... Talán most majd...

(Folytatás a 75-ik oldalról.)

Berlin vendégei



A Ford „V 8” motorjában a hajtókarok kettősével vannak a főtengelyre csapágyazva.

Fordnál semmi újság...

A kölni Ford-gyár változatlanul gyártja tovább 1157 cm-es, 4 hengeres „Eifel” és 3560 cm-es, 8 hengeres „V 8” típusait. Mindkét típus merevtengelyes kivitelben készül a jól ismert Ford-keresztvározással és háromfokozatú sebességváltóval. A „V 8” modellnél gondoskodás történt a rúgólapok magasnyomású zsírzásáról.

A berlini kiállítás vendégei sorában elsősorban az olaszokkal kell foglalkoznunk. Fiat két sorozatban mutatta be „500”, „1100 Balilla” és „1500” típusait. Az első sorozat Torinóban készült, a másik, az úgynevezett NSU/Fiat sorozat eredeti torinói alvázakra épített német karosszériákkal került kiállításra. A Fiat-stand Berlinben kétségtelenül a legnépszerűbb nem német stand volt! Fiat mellett az olaszokat Lancia és Alfa Romeo képviselte. Előbbi „Aprilia” típusa, mely a tavalyival szemben semmilyen változást nem mutat, élénk érdeklődést vonzott, különösen kétülékes Farina-gyártmányú speciális sportkarosszériával tetszett a berlinieknek. A kiállítás harmadik olasz résztvevője, Alfa Romeo a sportszerű autóépítés krémjét nyújtotta: képzeljünk el egy alig 200 kilós áramvonalba szabott könnyűfémkarosszériát lengőtengelyes alvázon — 180 lóerős motorral!... Ez Alfa Romeo!

Az angol autóipart tradicionális mó-

don ismét Austin képviselte Berlinben. Austin 750 cm-től a 2,5 liter hengerűrtartalom határig gyártott mind a hat típusán továbbra is kitart a merev tengelyek mellett, a francia autógyártást reprezentáló Renault ugyancsak merev tengelyekkel gyártja tavaly óta mit sem változott modelleit, míg az amerikai gyárak részéről Hudson képviselte 3, 4 l-es és 4,1 l-es merevtengelyű modelleivel az Újvilágot.

Ha nem látott még modern

Victoriá-t,

nem tudja, hogy milyen a legszebb és legtokéletesebb motorkerékpár

KOPPÁNYI

DESSEWFFY UCCA 47

Tichy testvérek

AUTÓ-„SERVICE” ÉS JAVÍTÓÜZEME

A város legforgalmasabb központjában, legmodernebb berendezéssel, pontos és előzékeny kiszolgálás. — Gyári alkatrészek. — Szakszerű munkavezetés.

VI., Paulay Éde ucca 47. (Nagymező ucca sarak). Telefon: 121-994

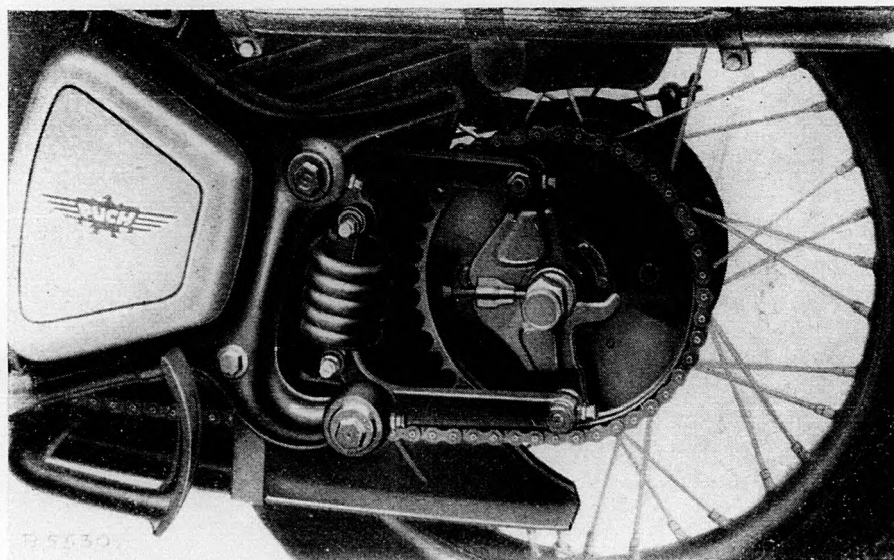
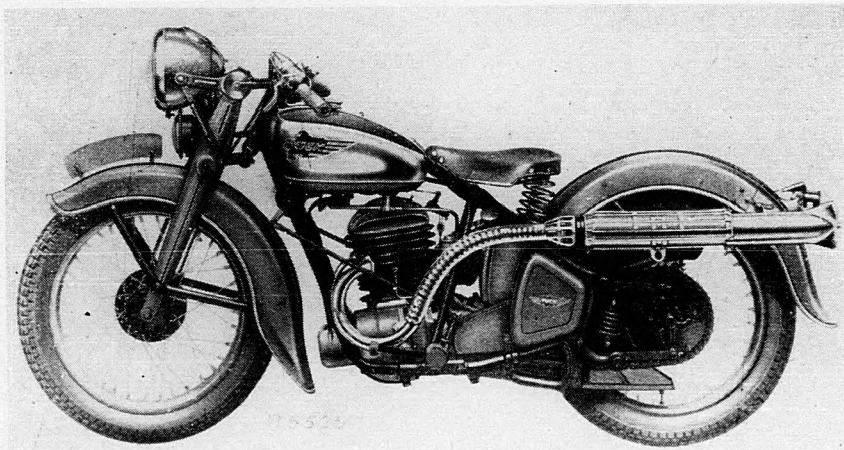


350 GS

terepjáró sportgép

hátsórúgózással!

Az európai motorke-
répár-gyártás csúcs-
teljesítménye a hátsó-
villarúgózású 350 GS
terepjáró sportgép



A legmodernebb hát-
sóvillarúgózás, mely
minden idomtalan
szerelvénnyel nélkü-
l játszi egyszerűséggel
oldja meg a hátsó-
kerék kirúgózását

TEKINTSEMEG AZ AUTÓKIÁLLÍTÁSON!

MIUJSÁG, HÉBLI ÚR?

— Az idei első automobil- és motor-kerékpárversenyt a Terézvárosi Torna Club automobil és motorkerékpár szakosztálya fogja megrendezni. Mint ismeretes, a TTC versenyrendezési jogát a KMAC felfüggesztette és így a TTC két éven keresztül nem rendezhetett versenyeket. A TTC két évi szünet után április 3-án rendezti meg futarverseny formájában Kecskemét—Szolnok—Jászberény—Hatvan útvonalon 364 km. távon versenyét. Az előírt átlag 60 km. óra átlag. Nevezési zárlat március 24. Mindennemű felvilágosítással a TTC titkársága VI., Hajós uca 16, telefon: 127—090 szolgál.

— Más verseny?

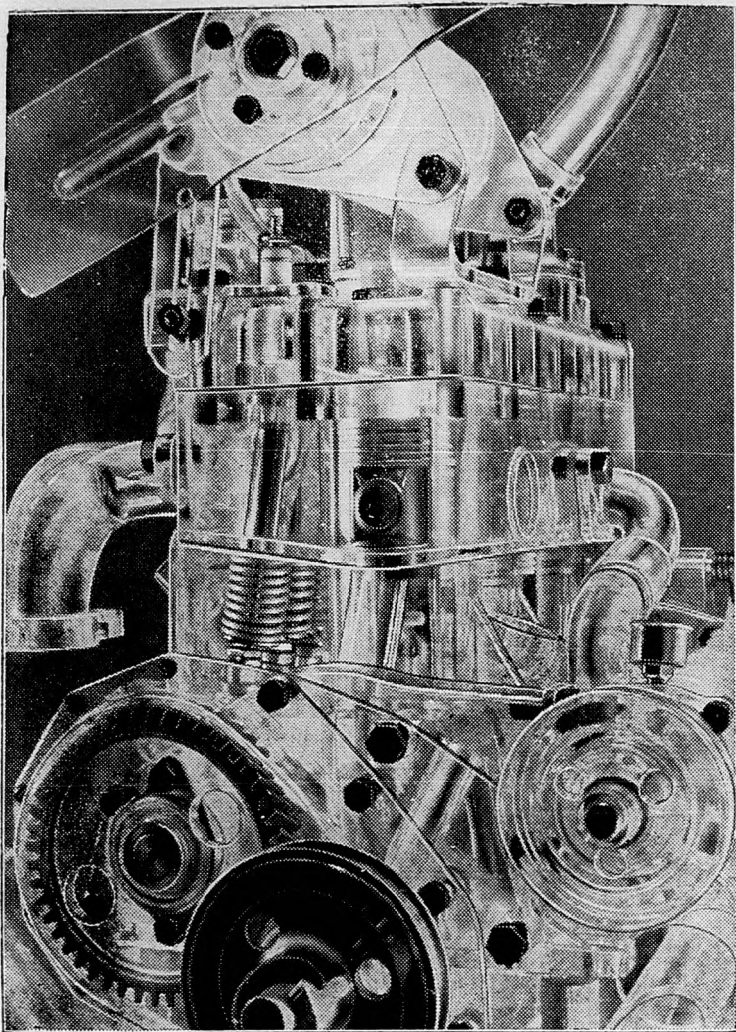
Az V. kezdők versenye a szokásos Budapest — Vác—Nagymaros—Kóspalag—Letskés—Drégelypalánk— Rétság—Balassagyarmat— Szécsény— Alsótold—Pásztó— Kisterenye—Egerbakta—Parád—Mátraháza—Gyöngyös— Hatvan—Aszód—Galgamácsa—Vác—Budapest útvonalon vezeti végig a versenyzőket változatos út- és terepviszonyok között. A verseny távja kb. 400 km., a start és cél helye az újpesti Megyeri csárdánál van. A verseny az egyes kategóriák számára 50—60 km. közötti átlagstandardokkal kerül lefutásra, mely átlagot csak az Egerbakta—Gyöngyös útvonalon csökkenthetik 45—55 km.-es átlaghatárok közé. Start április 10-én reggel 9 órakor, első nevezési zárlat április 1-én. Nevezési díj szologépeknek 9 pengő, oldalkocsisoknak 11, autóknek 15 pengő.

— Mit tud Hébli úr a Puch kismotorokról?

— Ugy beszélnek, hogy a 15—20.000 darabból álló széria első szállítmánya a közeli hetekben érkezik meg Budapestre.

— Szakmai hír?

— Lantai Ede a 27—29-es konjunktuurás évekből jól ismert egykori Veloette és OK képviselő ismét aktivitásba lépett. Lantai Ede a Mérayéknál vállalt munkakört, mely minőségben a Méray-Puch gyártmányok plaszirozása terén fejt ki



Nemesak érdekes, de tanulságos is volt a berlini kiállítás nagyrészt üvegből készült Opel „Röntgen-motor”.



RIV

GOLYÓS ÉS GÖRGŐS CSAPÁGYAK

autókhöz, motorkerékpárokhoz

Árjegyzéket kívánságra díjtalanul küld:

SZILÁRD BÉLA

Budapest, VI., Nagymező-u. 15

TELEFON: +125—336

Nem állítottunk ki!

Nézzé meg üzlethelyiségünkben legújabb modeljeinket!

Norton, Sunbeam, Victoria

KÉPVISELET:

KOPPÁNYI

Dessewffy uca 47. sz.

tevékenységet. Ismerve Lantai Ede agilitását és nagy ismeretségi körét, bizonyosra vehetjük, hogy bekapcsolódása a Méray rt. keretébe, hatalmas lendületet fog adni a Méray-Puch gépek rohamos elterjedésének.

— *És sportvonalközösben?*

Ifj. Horthy István, az állami gépgyár helyettes vezérigazgatója egy 2 literes, 80 lóerős BMW sportkocsit vásárolt, melyet már át is vett. Reméljük, Horthy István a kivételesen gyors sportkocsi volánjánál régi emlékeit néhány versenyen is fel fogja eleveníteni.

— *Más szakmai hírek?*

— Kellemes meglepetést fognak kelteni a kiállításon a Siraky-cég standján a Magyarországon először szereplő kétütemű német Tornax motorkerékpárok, A 120 kem.-es és 200 kem.-es Tornax motorkerékpárok teljesítményével a német szakkörök a legnagyobb elismeréssel foglalkoznak. A kétütemű Tornax motorkerékpárba a közismert ILO motorok vannak beépítve. Más. Hambach és ifj. Szücs, akik nemrégén nyitották meg üzletüket a Jókai uccában, az idei versenyszőzönban mint régi versenyzők, Puch motorkerékpárokon fogják úgy a maguk, mint a kitűnő márkának hírnevét öregbíteni. Ismét más, A Kőfalvi-cég a kiállításon nem vesz ugyan részt, de minden versenyt kiálló remek oldalkocsijait raktárról szállíthatja az érdeklődőknek. Megint más. Lőrincz Béla, az autósakma régi harcosa, eddig is jól bevált műhelyét remek szervisszel egészítette ki és újabb modern gépeket helyezett üzembe. Lőrincz Béla szerviszüzemét magasemelővel látta el, — amely eredeti Lőrincz szabadalom, — s amellyel a kocsit pillanatok alatt a kívánt magasságba lehet felemelni. Az emelőket a cég eladásra is készíti. Más. Bródy József, ki legutóbb a Sidus akkumulátor vezérképviseelője volt, autósaküzletét a Jókai ucca 12. szám alatt megnyitotta.



A Bueck cég megszerezte az amerikai Dodge autók képviseletét. A pompás modellek már megérkeztek Budapestre.

Amellett, hogy a fenti márkának továbbra is vezérképviseelője maradt, üzletében mindent, ami az autóhoz kell, megtalálhat a pontos kiszolgálást váró vevő. Az üzletalapításhoz sok szerencsét kívánunk, de kifejezzük jókívánságainkat a Stark-cég volt oszlopos tagjának, Lövinger Ákosnak is, aki Barabás Pállal együtt nyitotta meg szaküzletét „Kardán” név alatt a Jókai tér 3 alatt. Más. Nádas László megkapta a Chennard Walcker amerikai személyautók képviseletét, valamint a fenti gyár F. A. R. traktorainak képviseletét is. Precíziós karosszériák és remek kivitel jellemzi a személykocsikat, míg a traktorok minősége mellett a már használatban levő masinák 2–300.000 kilométerre tanuskodik. Más. A Koppányiéknl is van újság! Eltekintve, hogy az ifjabbik Koppányi most jött haza egyhánapos tanulmányúttjáról a Victoria gyárból és az új gyári szerszámok egész légióját állította üzembe, komoly gondot okoz Koppányiéknek, hogy a most kihozott igen gyors 350 kem.-es gépek egyikét melyik fiatal, tehetséges versenyzőnek juttassa a sok jelentkező közül. Mondanunk sem kell, hogy a versenyzésre szolgáló gép igen olesó árban kerül eladásra.

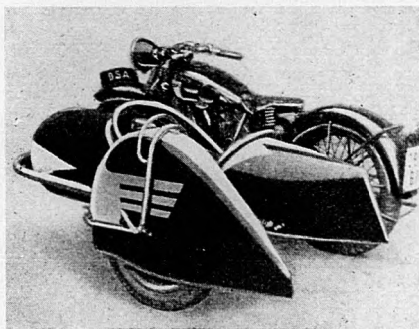


KÉPVISELET
JAVÍTÓMŰHELY
ALKATRÉSZRAKTÁR

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

Minden gyártmányú
kisautót, motorkeré-
párt előnyös áron javít
TÓTH IMRE VI. Hajós u. 15
(Opera) mellett.
Telefon 115-194
Kétütemű motorok
speciális javításal

OLDALKOCSIK



minden célra

KŐFALVI Nagyfuvaros u. 15
Telefon: 138-397

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

Velocette

A. J. S.

ROYAL ENFIELD

TORNAX

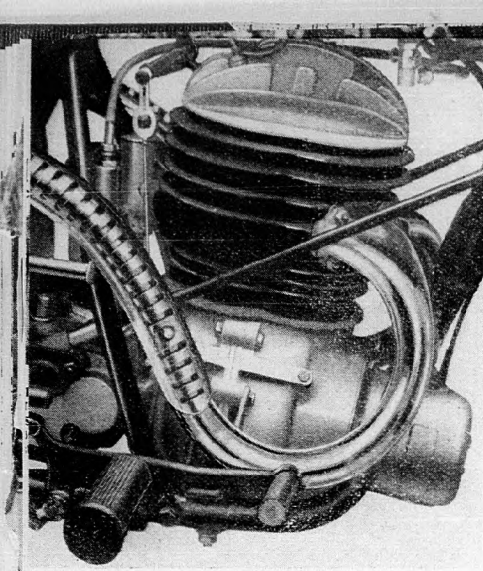
VILÁGMÁRKÁS MOTORKERÉKPÁROK SIRAKY-nál

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



Legnagyobb használt
motorkerékpár- és
alkatrészraktár
MAGYARORSZÁGON

KÉRJEN PROSPEKTUST!



Tömör egység a Puch 350 GS motorja.

A gráci Puch-gyár vérbeli meglepetéssel állt a motorosok elé, amikor kihozta új 350-es, GS jelzésű rügös hátsóvillás, úgynevezett teresportmodelljét. Meglepetést hozott, merőben újszerűt, de mégsem szecessziósiat. Mert annak ellenére, hogy Marcellino főmérnök, a Puch motorkerékpárok nagyvívó konstruktorja, minden ízében újat teremtett, szerencsés módon őrizte meg azokat a műszaki hagyományokat, melyek több évtizedes pályafutásuk alatt világhírt szereztek a Puch-márkának. És milyen értékesebb záloga lehet a sikernek annál, hogy az új GS-típus úgy tervezésénél, mint kivitelénél fogva minden ízében, minden atomjában hamisítatlan Puch!

Az új GS-modellt legtalálékosan úgy jellemezhetnők, hogy míg konstrukciós részleteiben merőben új, mint együttes, mint egység, mint motorkerékpár nem tért el arról az ősvényről, melyet a gráci gyár hagyományai tűztek ki abban az őserdőben, melynek őstáin a szecessziós óriáskigyók, sűrű bozótlajban pedig a ki nem próbáltóság éhesen tarkacsikos tigrisei öldökölnek a modern műszaki dzsungelbe merészkedő gyantán motorosra.

Az új 350-es GS Puch legnagyobb meglepetése a rügös hátsóvillával. A rügözött hátsóvilla tulajdonságairól, előnyeiről már rengeteget írtunk, nem akarunk ismétlésekbe bocsátkozni, elég, ha annyit mondunk, hogy úttartás, kanyarbiztonság, kényelem és rügözés szempontjából úgy aránylik a merev hátsóvillás motorkerékpárhoz, mint a már-már agonizáló fixtengelyes autó a diadalmas lengőtengelyes megoldáshoz! A rügös hátsóvillás motorkerékpár a szó szoros értelmében tapad az úttészthez, a legvésebb ugratókon sem lendül hátsó kereke a levegőbe, a leglyukasabb, legelhanyagoltabb harmadrendű úton is úgy pörög, úgy fekszik, akár a gyóni betoncsíkon és gépet, üzemanagot, valamint — motorost takarít meg.

Nagy erénye a rügös hátsóvillás Puchnak az, hogy rügözésének megoldásánál a gyár nem követte a többieket, nem szánta reá magát műszaki bravurra, hanem kerülve minden terjedelmes, nehéz és látványos sem üdítő konstrukciót, mint legőbb követelményt az egyszerűséget és a cél-szerűséget tűzte ki irányelvül. Jól

Ilt az európai motorkerékpár-gyártás nagy meglepetése —

a 350-es, rügös hátsóvillás Puch!

tudták Grácban, hogy nem minden hátsóvilla rügözési megoldás jó, éppen ezért kétéves kísérletsorozatot folytattak le és csak akkor léptek gépükkel a nyilvánosság elé, amikor az minden porcikájában kiforrott, amikor a kísérleti gépek mindegyike túl volt a 100.000 kilométeres tortúrán. Tervszerű kísérletek, tervszerű konstrukciós munka után érkeztek el a célhoz: olyan hátsóvillarügözést teremteni, mely progresszív, mely nemcsak függőleges, hanem ami ennél is fontosabb: vízszintes síkban is biztosan vezeti a hátsó kereket!

A Puch GS modellnek nemcsak hátsóvilla-rügözése jelent újdonságot, új a motorja is. Konstruktív szempontból lényegében azonos az ismert ikerdugattyús 250-esek motorjával, a különbség csupán annyi, hogy a villás hajtókar helyett kettős, egymástól független hajtókart alkalmaz. A kettős hajtókar még precízebb vezérlést biztosít, csökkenti a fogyasztást és fokozza a teljesítményt, amit az igazol a legjobban, hogy a 350-es motor 4000 fordulatonál kerek 14 lóerőt ad le, ami több mint 40 liter-lóerőnek felel meg. Természetes, hogy ezzel a motorral — mely azonban korántsem tartozik az erőltetett motorok közé — a gép 120—130 kilométeres sebességre képes és szűz tempóban is meglepő erőtartálékkal rendelkezik, ami előzésnél, ellen-szelben és emelkedésben annyira megbecsülhetetlen.

Igen érdekes a motor abból a szempontból is, hogy ikerhengerei közül az egyiknek nagyobb a furata, mint a másíknak. Ez a minél tökéletesebb hűtést szolgálja, de ezenkívül olyan életbevágó termodinamikai előnyökkel szolgál, melyek ismertetése túllépné cikkünk kereteit. És hogy a hűtés még tökéletesebb legyen, a motor kissé elfordítva fekszik a vázban a menetirányhoz viszonyítva, ami az ikerhenger hátsó furatának is erős levegőáramot biztosít. A motor tökéletes kenésére rendkívüli gondot fordítottak, a szelep-nélküli olajszivattyú nem a fordulaton

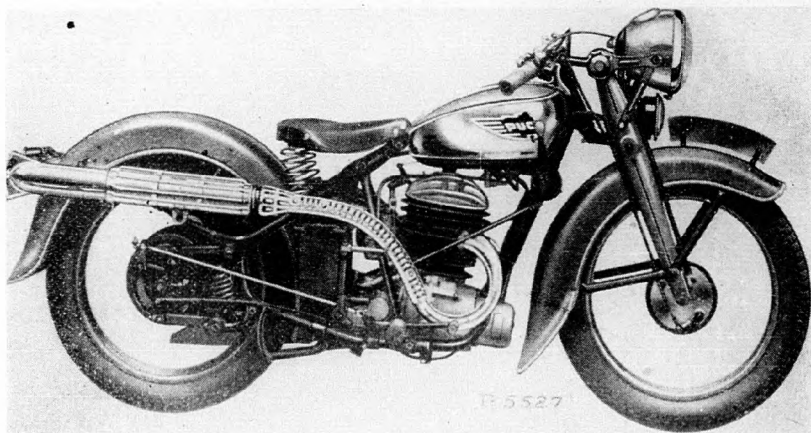
szám arányában szolgáltatja az előírt Mobiloil „D”-t, hanem mindenkor a terheléshez képest szabja az olajadagolás tempóját.

A sebességváltó (négy sebesség) egyetlen blokkban tömörül a motorral. Mind a négy sebesség körömről és nem fogasról kapcsolt és összes csapágyai görgősek. Kapcsolása igen érdekes, kombinált láb és kézkapcsolás, tehát tetszés szerint kapcsolhatunk kézzel vagy lábbal, ami különösen nehéz terepen megbecsülhetetlen jelentőségű.

A kivitel részletei? Túlméretezett bal-longumik, nagy, közel 13 literes benzintartány, széles és igen hatékony sárvédők, 60 wattos, önműködő feszültség-szabályozós villamos berendezés, igen nagy fényoszóróval, melybe kilométeróra van süllyesztve. És króm, minél több króm mindenütt, ahol azt a motorosok a legjobban szeretik. Színe szürkészöld, melyből a hatalmas kettős, felfelé hajló és ráccsal védett kipufogócsövek plasztikus domborodnak ki.

Ami a legjellemzőbb, az a robusztus építés. A gráciak nem takarékoskodtak az anyaggal, mert új modelljüket úgy építették fel, hogy az jártsva birkózzék meg az oldalkocsival. Igen, a Puch 350 GS-modell vérbeli kétféle gép, mely nemcsak szőlőben állja meg helyét, hanem fűre, eleven, gyors és jól kapcsolódik, akár középsúlyú oldalkocsival kapcsolva. Futja a megoldás robusztusságából és futja a motor 14 lóerőjéből, mely erőlködés nélkül repíti az oldalkocsis gépet 100 kilométer körüli iramban.

Fogyasztás? Alig 3.5 liter 100 kilométerre! És kedves olvasónk, képzelje el e sorok böngészése közben azt, hogy ebben a pillanatban 1800 szakmunkás dolgozik Grácban a 350 GS-típus nagy szériáján. Éjjel és nappal. Mert a GS modell iránt oly nagy az érdeklődés, hogy a budapesti Puch-fiók látatlanban már akkor adott el vagy 30 darabot, amikor a vevőkkel a gépnek még az árát sem tudta közölni.



Erő, szép vonal, hátsóvilla-rügözés: ez a Puch 350 GS.

HIREK

Bremenben a kisebb közlekedési kínágások szereplői mozibelepőjegyet kapnak a városnaponként reggel 8 órakor lejárására kerülő közlekedésrendészeti film megtekintésére. Megjelenés kötelező!

Kevesen tudják, hogy Franciaországban a vezetői vizsgához nem kell orvosi vizsgálat.

Németországban az idei év januárjában 10%-kal több gépjárművet helyeztek üzembe, mint tavaly januárban.

Ime az amerikai gyárak 1987. évi produkciója (zárjelben az 1986. évi adatok): General Motors (6 márka) 1.856.138 db (1.859.806). Ford 1.149.925 (1.132.050), Chrysler 1.240.540 (945.418). Eme három nagy gyár után a következőképpen alakul a sorrend: Packard 105.553, Hudson 102.362, Studebaker 91.317, Nash 85.062, Willys 79.928, Graham 17.317 és Hummobile (csak az év végén vette fel újra a gyártást) 1456.

Amerikai statisztikusok kiszámították, hogy a tipikusan amerikai átlagoci előállításához 860 kg acél, 175 kg öntöttvas, 30 kg gumi, 23 kg üveg, 13 kg réz és ólom, 7 kg horgany és mangán, továbbá esekélyebb mennyiség alumínium, króm, níkel, kadmium és antimon szükséges.

Csehszlovákiában a Dieselmotoros járművek négyévi adómentességet élveznek.

A bécsi autótaxisoförök díjtalan angol nyelvtanításban részesülnek.

Már Grönlandban is szaporodnak az „országúti” benzinkutak. A benzint azonban nem autók és motorkerékpárok, hanem légszavasor szánok tankolják.

A belga FN-gyár új 500-as, kéthengeres, kompresszoros versenygépe elkészült.

„A közlekedés rendje a kultúra fokmérője” — ez a megszívlelendő jelszó a finn kultúrhétről származik.

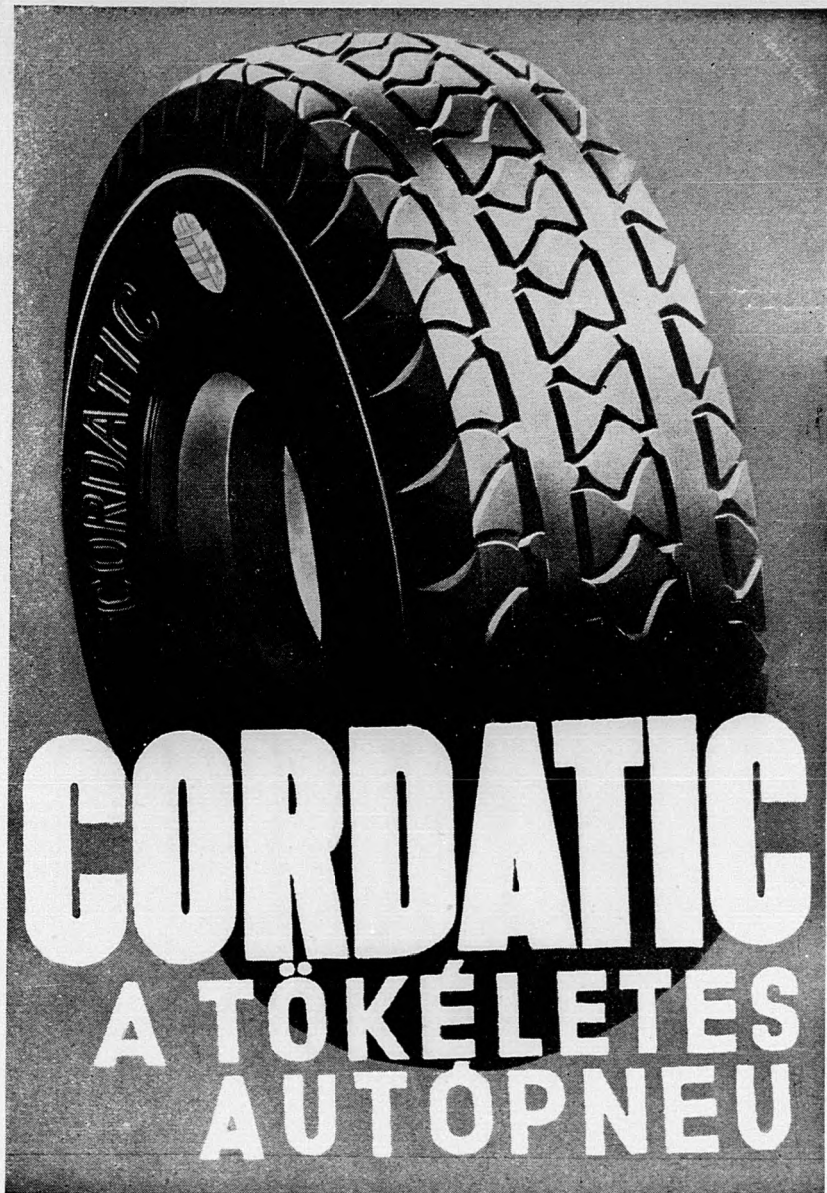
A berlini kiállítási hetek egyik legnagyobb szenzációja volt a Deutschland-Halle monstre-revűje a „Ki sua heli”, melynek keretében a kitűnő német hőgypilóta, Hanna Reitsch kapitány a sokszoros, eszavarszárnyas világrekorder Focke-Wulf kormányánál a világ első zárt csarnokban végzett repüléseivel aratott óriási sikert.

A holland kormány nem támogatja önálló holland autómobilipar létesítését, mivel az ország évi autózüksége csupán 12.500 darab. Ez pedig olyan kicsi mennyiség, mely még akkor sem képezheti versenyképes szériagyártás alapját, ha kizárólag a holland termelés számára biztosítanak a németalföldi gyarmatok autómobilpiacát is.

Nemrégiben egy angol „Hurricane” típusú Hawker vadászpilóta 555 km-es sebességgel repült Edinburghból Londonba, legújabbán pedig egy hármas raj ugyanezt a távot 525 km-es átlaggal abszolválta.

Delahaye kész! A francia gyár tudvalevőleg 4,5 literes, kompresszor nélküli kocsiikkal száll be a szezon GP-versenyeibe, ezeket a motorokat azonban Lauri Schell kijelentése szerint nem szabad összetéveszteni a múltban oly eredményes Delahaye sportmotorokkal, noha azokkal igen sok rokonvonalat árulnak el. Az a versenykocsi melylyel Dreyfuss Tripoliszban starthoz áll, lényegesen könnyebb építésű az ismert sportkocsiknál és motorteljesítménye eléri a 280 lóerőt.

Az „Alfa Corse” tagjai már több ízben futottak próbaköröket Monzában, az Alfa Romeo-gyár 3 literes, nyolchengeres, kompresszoros modelljeivel. A próbakat hermetikusan zárt körben tartották meg.



CORDATIC A TÖKÉLETES AUTÓPNEU

Mercedes-Benz teljes gárdájával és 3 literes, nyolchengeres, kompresszoros kocsiikkal Monzában van. Mercedeséknek még egy Porsche dr. konstruálta kompresszor nélküli versenykocsi konstrukciójuk is készzen áll.

Az Auto-Union terveit homály fedi. Lehetséges, hogy a Rosemeiert egyelőre pótolni nem tudó konszern távol marad az évad legtöbb versenyétől. Hír szerint az Auto-Union-kocsi próbára készek. A konstrukció? Háromliteres, kompresszoros, 12 hengeres farmotor!

A dán légiforgalmi vállalat két darab 26 személyes, négymotoros német Focke Wulf 200 „Condor” utasszállító repülőgépet rendelt, melyek utazási sebessége 335 km.

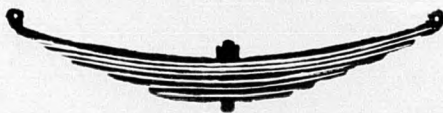
Az elmúlt évben a világon 6,3 millió autót gyártottak. Ennek 75%-át az USA gyáraiban...

LICSÁJER JÁNOS BUDAPESTI AUTÓRUGÓGYÁRTÓ ÉS JAVITÓÜZEME

Specialista
az autórugók
gyártásában

Telefon :
1-463-51

MINDENFÉLE GYÁRTMÁNYU KOCSIKHOZ KÉSZ RUGÓK RAKTÁRON



BUDAPEST,
VIII., Thék
Endre u. 14.

Telefon :
1-463-51

**Kilométerjelzők,
autóműszerek
javítása**

**STERN RICHÁRD
Lehel ucca 10a.**

TELEFON: 2-921-35



1,2, 2 és 3,2 liter űrtartalmu, 4, 5 és 7 ülése közkedvelt angol turakocsi.

HUMBER

2,5, 3,2 és 4,1 liter űrtartalmu, 5 és 7 személyes luxuskocsi. Legnagyobb kényelem.

TALBOT

3,2 liter űrtartalmu. Különlegesen gyors sport salon. A nagygéniű sportember kocsija.



500, 1000 és 1500 kg. hasznos teherbírásu modellek. A közkedvelt angol áruszállító kocsi.

Vezérképviselet:

Autókereskedelmi Kft.

Budapest, VI., Andrásy út 14

Telefon: 129-805

Modern
service és
alkatrészraktár

Firestone

HIGH SPEED
PNEUK

a vezérképvisletnél:

PNEUMATIK ÉS GÉPJÁRMŰKELLÉK
BEHOZATALI KFT.

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

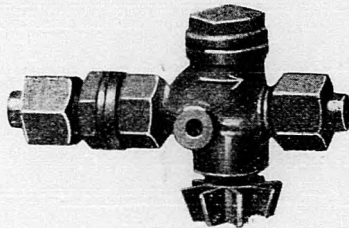
Ügyvezető: Vajda András

T Á V I R A T C I M : F I R E S T O N E

Motortűzek megakadályozása

Köztudomású, hogy minden folyékony üzemanyaggal működő robbanó motornál, különösen az automobil- és motorosnak-motoroknál, fennáll az a veszély, hogy karburátortűzből, üzemanyag-észívzeték repedésből, a világító és jelző villamosvezeték rövidzárlatából, kábel elcserelésből, vagy vígyázatlanságból kifolyólag, motortűzek keletkezhetnek. Ezeknek a következményei kiszámíthatatlanok s úgy a jármű utasaira, mint a jármű épségére rendkívüli veszélyt jelentenek.

A legtöbb esetben a motortűz olyan hirtelen lép fel, hogy a leggyelmezettebb járművezető is elveszítheti a hidegvérét és elmulaszthatja azokat az óvintézkedéseket, melyek a motortűz elhatalmasodását megakadályozhatják. Ha a jármű vezetője a tűz kitörése által okozott pánik hatása alatt, vagy más okból kifolyólag nem tudja azonnal elzárni a benzinesapot, vagy nem tudja a tüzet a kezéigében lévő ruhaneművel, homokkal, vagy földdel eloltani, úgy nagyon is kézenfekvő az a veszély, hogy a tűz elhatalmasodik és annak az egész jármű áldozatul esik. A csukott kocsiánál könnyű



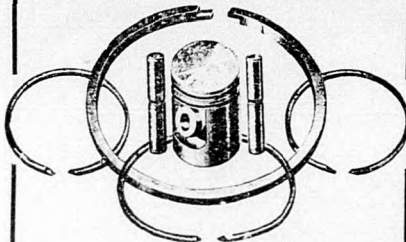
elképzelni olyan esetet is, — miként azt a statisztika is igazolja —, hogy a lábdeszkák résein a vezetőüléshöz töró lángok az utasok menekülését is akadályozzák, sőt lehetetlenné teszik, ami végzetes égési sérüléseket okozhat. Nem képezheti vita tárgyát, hogy a legkorszerűbb motorszerkezeteknél és tökéletesen karbantartott motoroknál is a motortűz bármely pillanatban kitörhet, úgy-hogy a gépjármű tulajdonosára és utasaira semmi körülmények között sem lehet közömbös az, hogy a motortűzek elhatalmasodása ellen a jármű kellő védelemmel bírjon.

A motortűzek elhatalmasodását gátló készülékek között feltűntetelt kelt egy újabbban piacra került készülék, mely gondos kísérletezés és hivatalos ellenőrző próbák eredményei alapján mindazon tulajdonságokkal rendelkezik, melyek a gépjárművek fokozott tűzbiztonságát szolgálják. A készülék bármely gépjármű üzemanyagesívzetékébe igen könnyen és gyorsan beszerelhető és különleges korszerű szerkezete, valamint rendkívül pontos és megízható kivitele folytán motortűzek esetén a gépjármű esívzetéket önműködően elzárja s ezzel motortűzek esetén a nagyobb bajnak felügyelet és beavatkozás nélkül útját állja.

A „Pyrogáz“ név alatt forgalomba hozott hóhatásra záró szelep kis beszerzési költsége, könnyű szerelhetősége és megbízhatósága folytán, az eddigi tapasztalatok alapján gyors és széleskörű elterjedésre számíthat.

RUDAS SANDOR műszaki vállala

Budapest, VI., Jókai tér 9. szám. Telefon: 118-026



A kiváló „ALBUS“ könnyűfém dugattyúk városi lerakata. - Hókezelt dugattyúgyűrűk 1/2 mm-es emelkedéssel. - Chromikkal d. csapszegek 2/10 mm-es emelkedéssel. - Golyós és görgős csapágyak, acélgörgők minden méretben raktárról legolcsóbban. - Nagyméretű d. gyűrűk gőz- és gázmotorhoz. Golyós és görgős csapágyjavítások. Motor- és autómotorok kószorúlése. Főigényel-csiszolás. - Dugattyútemunkálás - Szelepek, Foszforbronz.

HAMBACH L.

ÉS

Ifj. SZÜCS L.



MOTORKERÉKPÁROK KÉPVISELETE

Új és használt
motorkerékpárok
állandóan raktáron

JÓKAI UCCA 28 (HORN EDE U. SAROK)

TELEFON: 12-14-00

Használt motorkerékpárok garanciával

SEBESSÉGMÉRŐJÉT

megjavítja: **ÓRAGYÁR**, Tömö ucca 26

Fényképét

vezető jogosítványhoz, azonnal, 2 darab rendelésnél, **darabja 48 fillér**
FOTO PÁRISI, Párisi Nagy Áruházban

Mielőtt

motorkerékpáralkatrészt **vesz**, saját érdekében **nézze meg az ország legnagyobb használt motorkerékpáralkatrész telepét.**

Részletek a raktárból:

50 henger és karter komplett ■ 100 Amal, Amac és Binks karburátor ■ Olajpumpák ■ Új és használt szelepek ■ **Moss, Sturmey, Burman** sebességváltó-alkatrészek ■ Új és használt **golyóscsapágyak** ■ **Bosch, Lucas** mágnes, dinamó, magdínó ■ Vázak, villák stb. ■ Cső- és rúgós-kormányok ■ Új és használt mindenfajta rúgók

REICHFELD GÉZA

V., VISEGRÁDI UCCA 11a

TELEFON: 127-906

BUDAPEST-BERLIN!-

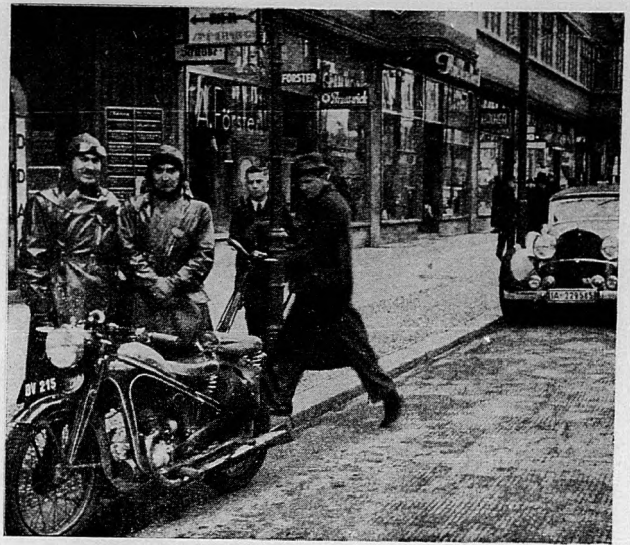
24 óra alatt Méray-Puch 200-on — utassal

Irtó: MARTINEK ISTVÁN

Nem tartjuk meg a téli versenyt, — volt a rideg lakonikus válasz. Hogy mit jelent ez annak, aki szívvel-lélekkel, lankadatilán rajongással, fanatizmussal innen-onnan 15 esztendeje űzi az aktív motorversenysportot, azt nem tudom leírni, mert ökölbe szorult a tőltőtollam. Álmatlan éjszakáim voltak a közvetlen következményei annak, hogy a magyar automobil- és motorsportéletet biztos kézzel vezetik „Rückwärtsbe” kapcsolva a 0 km felé.

„Ember segíts magadon, az Isten is megsegít” jelszóval elhatároztam, hogy rendezek sajátmagamnak olyan téli versenyt, amelyik bőven kárpótol az elsikkadt 1936., 1937. és 1938. évi téli versenyekért. Megalkottam a szabályzatot röviden így: Non stop-verseny Budapesttől Berlinig. Táv 960 kilométer. Útvonal Wien—Znaim—Iglau—Prága—Teplitz—Schönaú—Zinnwald—Dresden—Berlin. Start helye: Apponyi tér 1., a KMAC turisztikai üzlete előtt. Start ideje: február 18 délelőtt 10 óra 00 perc, — a berlini nemzetközi automobil és motorkiállítás ünnepélyes megnyitásának pillanata. Időmérő KMAC. Cél: Berlin centrumában, a Der Deutsche Automobil Club Budapest Strassen levő székházának vezetője mint időmérő. Előírt minimális átlagssebesség 40 km, illetve a maximális menetidő 24 óra, melyben a 6 határvámközelítés és az összes kényszerű és kényszerületen tartózkodások és megállások befigyelésnek. Díjazás: ...nyozott, ...tőzött és bronzplakettok helyett a berlini nemzetközi autó- és motorkiállítás 4 nap reggeltől estig való megtekintése.

Igy azt gondolom, elég szigorú feltételeket szabtam magamnak, de mintha mégis csak könnyű lenne egy 500-as ohv. hátsórúgósú légűngengelyes GILERA nyergében ez a feladat. A közel 3000 pengős, 138 km maximális sebességű sportgéppel 40-es átlagot ellenfélként kiválasztani nem valami nemes vetélkedésnek tartottam, ezért elhatároztam, hogy keríték magamnak valami egészen kis hengerartalmú gépet, egyúttal ha lehet, a legolcsóbbat. A gyártmány megválasztása nem volt könnyű feladat, hiszen nemcsak tervezni, hanem végezni is akartam a kifizőtt feladattal. Sorban beszereztem a különféle, nálunk kapható gyártmányok eredeti gyári prospektusait és elkezdtem őket tanulmányozni saját anyanyelvükön. Választásom arra a gyártmányra esett, amelyik a 200 cm kategóriában becsületesen a legkisebb átlagssebességet és a legnagyobb fogyasztást vallotta be az összesek között. Ugy véltem, hogy a hangzatos feldicsérés műszaki szempontból amúgy is elhanyagolható értékű. Különbösen is érdekes volt összehasonlítani az eredeti gyári anyanyelvű és a magyar prospektusok adatait. Magyarra fordítva minden gép sebessége nagyobb és a fogyasztása kisebb. No de kedves olvasgató, Te már izgatottan lesed, hogy milyen gyártmányt is választottam. Hát igen, „MÉRAY-PUCH 200”-as luxust. Felkerestem Méray igazgatót és előadtam vállalkozászszelemem tervét. Szívvelyesen meghallgatta, majd azíránt érdeklődött, hogy miért nem verőfényes tavaszi időben akarom ezt megcsinálni. Majd mikor elmagyaráztam, hogy hát már 3 éve nem volt téli verseny és a versenyzőnek szüksége van arra, hogy vezetői képességeit téli verseny keretében hidegben, fagyban, ködben, havas-jeges „glatteis”, „nebelfeucht” úton alapos próbára tegye, hogy a főszézon versenyein is meg tudja állani a helyét, akkor megértett. Csak azt nem tudta megérteni, hogy miért nincsen téli verseny. Röviden csak annyit mondhattam, hogy sok baba közt meghal a gyerek. Azt mondta végül, hogy hát készpénzvételről avagy részletről lenne-e szó. Mikor meghallotta tőlem, hogy csak kölcsön kérek egy gépet, eltanácsolt Puch Jánoshoz a Lehel utcába. Itt végre sikerült oly feltétellel kölcsön kapni egy 200-ast, hogy ha kijutok Berlinbe 24 óra alatt, akkor nem kell megvennem, ha nem sikerül, úgy meg kell vennem a rendes eladási áron, vagyis 980 pengőért. A végén hozzátette Puch



Martinekék és a Méray-Puch 200 Berlinben. A fénykép egy berlini uccaseprő készítette.

igazgató, hogy ezért a kötlevelért nem merne egy pengőt se adni, mert cca. 400 drb 200-as MÉRAY-PUCH-ot adtak el, de egy motor sem került üzembiztonságul vissza még a garanciális idő lejártá után sem, no meg, hogy én sem szoktam olyan feladatra vállalkozni, aminek a be nem váltása egy motorkerékpár megvásárlásával jelent egyet.

Megkaptam a kis 200-as Méray-Puchot. Ezek után rajtam volt már a sor. Kértem hozzá egy kezelési utasítást és ennek tanácsait szigorúan követve, 3 nap alatt 934 km-t lefutva, bejártam a motort. Bejáratás alatt eljutottam Mlínko Zsiga pusztaszárazbeói tanyájára is. Mikor meghallotta, hogy Berlinbe megyek az autókiallításra, nagyon elszomorodott és vágaszt keresve puhatólódzott, hogy nem-e vinném magammal őt is. A bejáratás alatt szerzett tapasztalataim annyira növelték a kis gép strapabírása iránti bizalmamat, hogy rövid gondolkodás után belementem abba, hogy Mlínko Zsiga benzintyűkká lépjen elő, illetőleg üljön mögém azzal a szigorú feltétellel, hogy akár halva is, de végig kell ülnie a 960 kilométert. Munkára fel! Cseh vizum, Nemzeti Bankból shilling, cseh korona, márka hitellevél, KMAC-ból carnet-füzet. Műszaki vonatkozásban is fel kellett készülni az előrelátható és nem láthatókra. Mindenekelőtt a havas, jeges útfelületre való tekintettel SEMPERIT „Type 200” gumikat szereltünk kerekeinkre. A hátsó sárhányóra lovassági nyeregűtűnk függesztettünk, hogy hátszákot ne kelljen vinni a hosszú útra.

A nyeregűtűnkbe tartaléktömlőt, 175-ös Bosch-gyertyát, Tungsram-izzót, erős feketével töltött termoszt, harapnivalót pakoltunk. Majd beöltöztünk, fél boltra valót raktunk pohüvelyükre, három alsót, három inget, három vastag harisnyát húztunk, két pulóvert, két sál, gumicsizmát, gumi-

Üzembiztonságát növelik



**SZABÁLYOZÓK, (drehgriffek),
EMELTYŰK. KOMPL. KORMÁNYOK**

Kapható minden szaküzletben.

Képviseli: UNGÁR GYULA Budapest
VI, Horn Ede ucca 18. Telefon: 112-541

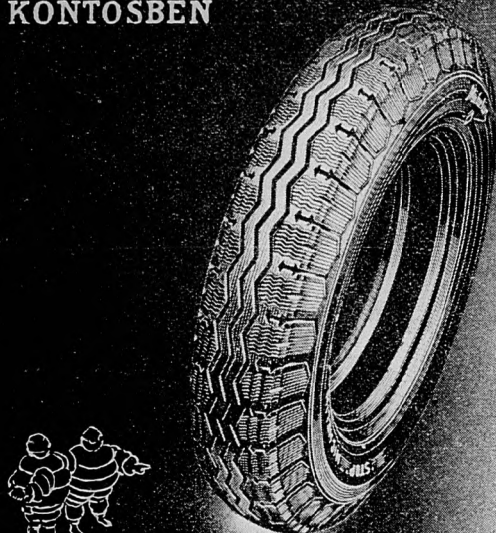


**Kilométerjelzők, sebességmérők,
autó- és stopperórák javítóműhelye és raktára
ora- és linommechanikai ipar**

SCHVARCZ TESTVÉREK

Aranyéremmel kitüntetve
Budapest, Podmaniczky ucca 59. Telefon: 12-96-24

RÉGI BARÁT-ÚJ MODERN
KÖNTÖSBEN



Michelin Stop

FORD LINCOLN MÁVAG-FORD

1938-as legújabb modelljei
az izléses áramvonal legszebb
típusai
a március hó 18-án megnyitó

Automobil- kiállításon

TEKINTSE MEG!

köpenyt teveszörbéléssel, bórhaubnit svájci sapkával és jó vastag Offenreiter motorkesztyűt. És reggel kilenckor már tankoltunk, percekkel később már az Apponyi téren írták számunkra a bizonylatot, hogy pont tízkor indultunk útnak. Öt percel indulás előtt melegítés, a KMAC megbízottja egy perccel tíz előtt kezünkbe nyomja a startokmányt. Start!... Elsővel huzatni negyvenig, a Belvárosi kávéház előtt bele a másodikat és hiába mutat sárgát, majd pirosat a Váci ucca keresztezés villanyrendőre: hajrá, be a „vörösbe” és 75-el végig az Erzsébet-hídon. Le a Dunapartira, végig folgáz. Elhagyjuk a bécsi vámot, 75-el vesszük a pilisvörös-vári kanyart, de hiába siettünk, a vasúti sorompó miatt öt kemény percel kellett leadnunk.

Le a piliscsabai kapaszkodón, kilencvennel. Csak úgy zsihong alattam a kis motorféreg, melynek hangja Dorog táján mélyebb lesz és a sebesség visszacsúszik hetven alá. Ellenszél. Hátraszólok utasomnak: hasrafeküdni. Sikerül is 75-re feltornázni a tempót. És amikor az első óra elmúlt, ott purrogunk a táti egyenesen túl az 52-es kőnél, mely az Apponyi tértől pontosan 54 km-re van. Nem rossz átlag városi szakasszal és ellenszéllel.

Folgáz végig. A második órában az átlag 55 km-re emelkedik, a komáromi és győri vámos talán még most is töri a fejét, hogy kik nem álltak meg jelzésére vámot fizetni. Viharszerű ellenszél fogadott a harmadik órában, átlagunk mégis 54 km volt.

Horvátjáról, országhatár. Mindenki előre kiosztott szerepét játssza. Társam tankol, olajat kever, ennivalót készít elő, jómagam a hivatalos formásokat végzem. Hét percel alatt készen vagyok, futok a géphez, kifizetem az öt liter motakót, mert a 195 kilométeres út után több nem fért a tartányba. Ujabb tíz percel az osztrák vámnál. És utána hajrá, tovább. A motor mintha meghálálta volna a majd 200 km-es folgáz utáni húszperces pihenőt: pompásan duruzsolt.

Schwechat, tankolás a Sphinx-kútnál, két liter „Special”. Lánckenés és percekkel később már ott vágatunk a világ legrosszabb kövezetén, Bécsben.

A Ringen beugrom a Steyr-Puch mintaterembe és az első „nadrágos” embert megkérem, hogy táviratozzon Buda pestre: a nagy ellenszél mellett is 5 óra alatt tettük meg a Budapest—Bécs utat.

Indulás kifelé, északnak. Orkányszerű ellenszél, lökés-szerűen szagatt és sebességünk néha az 50 alá esik Korneuburg után vége a pormentes útnak. Lyuk- és gödör dzsungel. Táncolunk. Nincs kegyelem, folgáz. Ujra vámsorompó. Tankolás. Ujra eljártszuk a horvátjárólusi szerepeket, hogy minél gyorsabban menjen. Az osztrákokkal gyorsan végzünk, a csehek tempósabbak. Végre kint vagyunk ismét az országhúton. Iglauba vaksötétben érünk be. Néhányat harapunk, a termoszból hőrpintünk egyet és már meg is volt a vacsora. Az egyik sálat rácsavarom az arcmarra, nehogy lefagyjon az orrom.

Jön a dombos vidék és mintha gyengülne az ellenszél. A dombok csökkentik a tempót, lefelé viszont fokozzák. Utasom zseblámpával megvilágítja a tahométeri. Ugy kapom le a gázt, mintha kigyót markoltam volna, az óra tűje 100 felett lengedezett, ami 5000 fordulatként felel meg. És mire lecsillapodom, már látjuk Prága fényét.

Életemben először, éjjel keresztül az ismeretlen Prágán! Kérdőzködés. Vacogás. Feketekávé. Az egyik bodegában megtöltjük friss expresszóval a termoszt. Borzalmas kövezeten kifelé a városból.

Dombosodik az út. Teplitz-Schönau. Szép kis város lehet — nappal. Emelkedik az út. Erchegység. 960 méter magasra kapaszkodunk. Annyit kapcsolok, mint valami Beszkárt-vezető a Körúton. Második folgáz többnyire. Jaj, hogyan lesz ebből negyvenes átlag! És kétoldalt fehérlik valami az út mentén. Hideg van, az út erősen kanyarog. Fényszórónk nappali fényt áraszt a fenyőkre. Minden egyre fehérebb lesz. Utasom menetközben az itinerert vizsgálja, hátha eltévedtünk. Hó és jég mindenütt. Szibéria. Alig huszas tempó. Vagy egy órája megyünk már első folgázzal. A motor vijjog, nekünk a fogunk vacog. Végre negyed háromkor befutunk a német határra.

A cseh vámos azzal fogad, hogy reggel négyig nincsen vámkezelés, Magyarazat, amikor azzal kezdtem érvelni, hogy magyar vagyok: kötélnék állt. Német váms. Kilenc fok minusz mutat az ajtón levő hőmérő. Brrr... Heil Hitler!... Valuta- és hitellel vizsgálat, újabb húsz percel telik el és a motor kint jégcsappá fagy. De beindul, ha nem is az első rúgásra.

Jobbra, balra háromméteres hófal ködöt kapunk, fel a szemüveggel, alig tízes tempóban haladunk, ha ugyan haladásnak nevezhetem a csúszkálást a jégpáncélon. Még szerencse, hogy hoztam magammal tenyérszíj sárga cello-

DEDICS TESTVÉREK

autójavító specialisták

HENGER ÉS FŐTENGELY KÖSZÖRÜLÉS

Edzett fogaskerék VIII., THÉK ENDRE UCCA 15. SZ.
és alkatrészgyártás TELEFON: 1-303-45

íánt, melyet felgumizok a reflektorra. Így legalább valamiképp látni a vastag ködben.

Hajnali négykor érünk Dresdenbe. Sehol egy élőlény, rendőr. Közel másfél óráig tart, amíg kijutunk a városból. Tankolás. Hét litert tudok belegyömöszölni a 8.5 literes tartályba. Hiába, még a Méray-Puch is többet fogyaszt, ha sokat megy az ember első-felgázzal. Minusz öt fok, dermesztő északi szél és még 210 kilométer van hátra. Ha minden jól megy — számolgotok — délelőtt tízre bent vagyunk Berlinben.

De Martinek tervez, Mlinkó végez. Derék utasom nem sokáig bírta. Zsibbadnak a lábszárai — sirja folyton. Kínálom, hogy vezessen. Nem akar vezetni. Inkább folyton panaszkodik. Végre megsajnálom és megállok egy pillanatra. Leszáll és elvágódik. Én is leszálok és én is elvágódom. Jézus ereje! Most látom, hogy tisztá jég van alattunk. Síma, mint a tükör és csúszik, mint a szappan. Mi lesz most? Mert amíg az ember nem tudja, hogy „Glatteis” van alatta, addig megy a dolog, de amikor megtudja, hogy az oroszlan harapni is tud, hát respektálni kezdi. A ködből lecsapódott pára nagyszerű korcsolyapályát rögtönzött, de nekünk nem korcsolyáznunk kell, hanem motoroznunk. És sietni.

Ujra vágatunk. Vágatunk? Nem, csúszkálunk. Mlinkó panaszkodik, hogy nagyon vastagok az útmenti fák. Hajnalodik, a látási viszonyok romlanak. Kegyelem a hideg. Már a forró fekete sem segít. És Mlinkó rosszul van. Mint a regruta, amikor a háborúban az első haslövést látja. Ötperces pihenőt szavazok meg a számára. Hanyatt fekszik az út mentén és nagyokat sóhajt. Mire a legnagyobbat sóhajtja, már újra úton vagyunk. A kis Méray-Puch falja a

jeget. Milyen szerencse, hogy ilyen stabil. Aggódom Mlinkóért, katasztrófa lenne alig 50 km-re Berlintonól leállni. Csak szenvedjen, hiszen nem vénasszony. Próbálok erőt önteni belé. Nem sikerül. Berlintonól 27 km-re újabb pihenőt kell adnom. Tíz kilométerrel odébb újra pihenő. Mlinkó úgy fekszik az árokparton, mint a kiterített béka.

Végre... Berlin! Keressük a Budapest Strasset, a DDAC-t. Tíz óra előtt hét perccel megállunk a 44. szám alatt. De sehol tábla. Sehol zászló. A portás árulja el, hogy a DDAC elköltözött a Nürnberg Strassera. Merre van? Hosszú magyarázat. Tíz óra után három perccel megtaláljuk.

Rohanás a kapun át. Paternoster. Első emelet, rengeteg ajtó a folyosón. Az egyikre kiírva: Technisches Büro. Berontok. Nem oda tartozik, menjek a Gauführerhez. Heil Hitler! Baumgarten doktor azonnal megérti, hogy miről van szó. Megnézi az óráját. Tíz óra és tíz perc!

Szóltatlan átadom a KMAC startokmányát. Elolvassa, a fejét csóválja. Gratulál. Hellyel kínál és cigarettával. És már diktálja is a bizonyítványt az egyik kisasszonynak. És elküldi a titkáriját az uccára, hogy állapítsa meg a gép azonosságát.

Fekszem a totelben... Egnek a szemeim... Most érzek először fáradtságot az elmúlt 30 óra alatt... Örülök, hogy sikerült... És örömmel akar az a könny-csepp a szememben... Valaki a kezemet rázza, Baumgarten doktor felolvassa az okiratot, szívélyesen gratulál. És hozzáfűzi: reméli, ez „hoz” annyit, mint a montekarlói Rallye. Nem tudok a csodálkozástól hová lenni. Hogy a DDAC vezetője, Berlinben tudja, hogy Monte Carlo Rallye-győztes voltam... Hiszen Budapesten már régen elfelejtették!...

AUTOSERVICE

és KARBANTARTÁSOK

két- és négyütemű autók szakszerű javítása. Hengerköszörülés, dugattyú készítés

LŐRINCZ

IX., Ferenc-tér 6.

Tel.: 141-017

TAVASSZAL
NYÁRON
ŐSZEL
TÉLEN

= **MINDIG**

MARS-oil
LOWCARBON

OLAJCSERE-SERVICE DÍJMENTES

KÉPVISELET:

GHILLÁNY MIKLÓS

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



