

AutóMotor



Puch az Alpsek háse!

A 38 hágón át vezető 1600 km-es Német Alpesi Túraút páratlanul álló Puch-diadalokat eredményezett. Puch-vezető győzött egyénileg a 250-es kategóriában, míg a megerőltető versenyből hibapontmentesen kikerült 3 motor-kerékpáros csapat közül kettő Puch-team volt. Képünkön az egyik Puch-csapat zárt menetben robot a győzelem felé.



**LEGÚJABB
1·3 LITERES**

H A N O M A G

Ára: P **4320.-**

Olajfék szerk. és
alvázolajozási berendezés.

Benzinfogyasztás: 8·5 liter.
Sebessége 115 km.



GYORS, TARTÓS ÉS ÜZEMBIZTOS

VEZÉRKÉPVISELETE: **TICHY TESTVÉREK**

VI., ANDRÁSSY ÚT 28. TELEFON: 128-990
Gyári service: VI., Paulay Ede ucca 47. Telefon: 121-994



ZÜNDAPP

Megbízhatósági és sebességi
versenyekben egyaránt az élen!

DEUTSCHE ALPENFAHRT 1939.

350 kcm. kat.

győztese ZÜNDAPP

Oldalkocsis gépek

győztese ZÜNDAPP

LOIBL HEGYIVERSENY 1939.

ZÜNDAPP

a 350-es kategória **győztese**

VEZÉRKÉPVISELET: Motorkerékpár
és Autóalkatrész Kereskedelmi kft.
VILMOS CSÁSZÁR ÚT 60. TELEFON: 121-404

Előgyújtás

Azok számára, akik álmatlan éjszakaiakon sem tudták ezideig eldönteni magukban, vajjon a bűvárhajó a „veszedelmesebb közlekedési eszköz”, avagy a motorkerékpár, bizonyára hasznos útmutatással fog szolgálni további töprengéseikhez az az elmés kis újságkivágás, melyet egyik szemfüles olvasónk juttatott el okulás és elképesztés céljából szerkesztőségünknek.

Az újságcikk a közvéleménnyel együtt lassan napirendre tér a közelmult bűvárhajó szerencsétlenségei fölött, miközben azokat, akiknél ez a napirendtérítés még nem sikerült maradéktalanul, rövid figyelmeztetésben részesíti. Tessenek csak megoldvasni az írást, nemzetes uramék, nyomtatva vagy, ihól-e:

„Megfeledeznek arról, hogy bűvárhajó szerencsétlenségek mindig történtek, mióta bűvárhajókat építettek, mert ez az alkalmatosság ugyanúgy veszedelmes közlekedési eszköz, mint például a motorkerékpár.”

Állj! Eddig és ne tovább: most a hideg rázza az összes elsüllyedt bűvárhajót úgyis mint közlekedési eszközt, úgyis mint alkalmatosságot... A motorkerékpárok tartályai azonban gazdáik mellével együtt büszkére fognak dagadni, hiszen az idézett fortélyos elme-futtatás szemfüles olvasónk kísérőlevele szerint rendkívül alkalmasnak mutatkozik az autókkal, buszokkal vagy akár a tankokkal szemben netán nyomasztó kisebbségi érzéssel küzdő kisúrtartalmú motorosok önértetének emelésére és megszilárdítására. Elolvasás után ugyanis bizton és büszkén emelhetik majd magasra fejüket az összes „porszívó” tulajdonosok, sőt nagyhetykén akár mindkét öklüket is csipőre vágthatják és utána nyomban áttérhetnek arra a felemelő, öntudatos érzésre, hogy ők éppen, de éppen olyan veszedelmesek, mint egy igazi, de egészen igazi, felnőtteknek való — bűvárhajó! Abbizony!

A magunk részéről is levonjuk a konkluziót: lehetőleg ne ragaszkodjunk a bűvárhajóval való közlekedéshez. In-

kább maradjunk hűek motorkerékpárunkhoz, de semmi esetre se essünk bele abba a végtelbe, miszerint motorkerékpárunkat bűvárhajóként akarnók használni... Mert akkor veszedelmes cikkek fognak rólunk születni... Veszedelmesebbek, mint akár a bűvárhajózás, akár a motorkerékpározás, sőt veszedelmesebbek, mint a kettő összekombinálva! De mégsem olyan veszedelmesekek, mint az — újságírás...

*

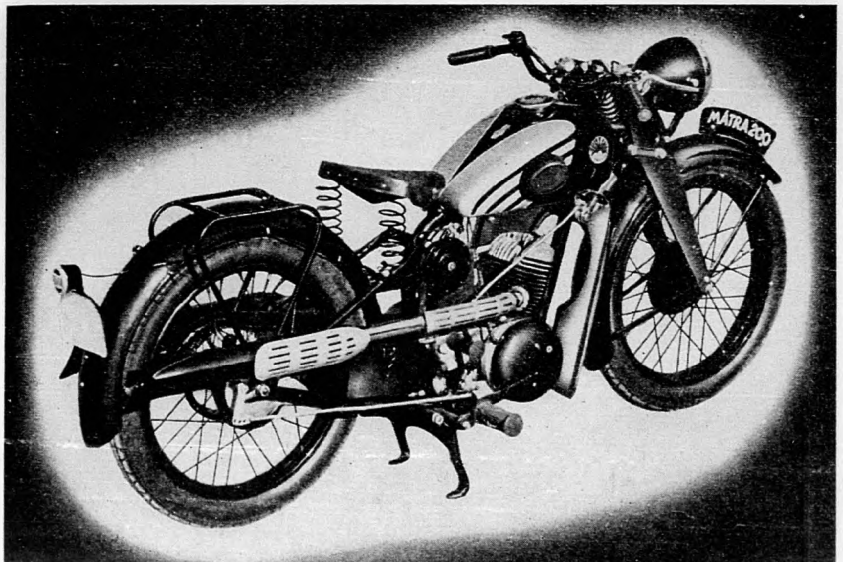
Szép fővárosunk közlekedése az automobilok számára örvendetes gyarapodásával kevésbé örvendetes módon ugyan, de annál arányosabban halad a teljes csőd felé. Magára a közlekedés folyamatosságára, hála főleg meglévő, mint tervezett széles sugárútjainknak, kevesebb a panaszunk, hiszen a szüntelen útjavításokat éppen úgy megszoktuk már, mint a sikeres cserkészés eredményeképpen jelzés nélkül beforduló taxifórt. Sőt mire a főútvonalak szélén meg fogják engedni a külföldön jól bevált szög alatti parkirozást, akkorra hajlandók leszünk belátni azt is, hogy mégis csak volt valami értelme a villamosvágányok — középrehelyezésének... Addig azonban, amíg a villamosmegálló előtti jobbrafordulásnál röntgenszemmel kell

tapogatnunk, az átláthatatlan sárga fedezék mögül ránk leselkedő veszélyt, vagy másutt az egyszerűség kedvéért keresztezendő második sánpár előtt az egyik villamos mögött a hátul türelmetlenkedő villamosvezető csengetése közben a síneken vacillálunk — vajjon nem jön-e szembe a másik? —, éppen úgy dühöngünk, mint mikor mondjuk az Uránia előtt parkhelyet keresünk. Előtte autóbuszmegálló, garázsbehajtó és — taxistand... A túlóladalon autóbuszmegálló, kávéház és — taxistand... És ez így megy únos-úntalan! Kérdezzük, nem-e lehetne a taxistandokat a szélesebb vagy kihajítási értelemben egyirányú mellékúccák torkolatában elhelyezni?

És a strandra mindig egy-egy kocsit kiállítani?

*

Horribilisan felszökken a biztosítók forgalma, a biztosítási díjak viszont semmit sem csökkentek. Magyarországon rekordmagasságúak a díjtételek, a biztosítók eddig azzal védekeztek, hogy kicsiny a forgalom. Most már nagy a forgalom, a biztosítók azonban nem tágítanak. Amíg majd hatalmi szóval kényszerítik őket arra, hogy csökkentsék hatalmas étvágyukat. Úgy lát-szik erre várnak.



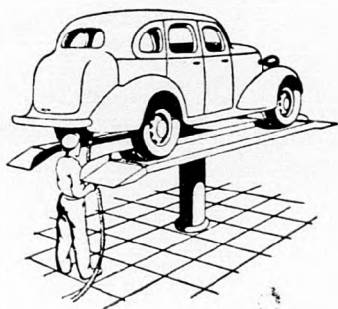
Itt a Mátra „200”. Ugye tetszik?!



Sajátkezűleg javítja repedt vízvezetékét?

Végeztesse szakemberrel kocsija kenését

Kocsijának rendszeres és szakszerű kenése megtakarítást, kényelmet és biztonságot jelent. Emellett a költségek igen alacsonyak.



Tegyen próbát ott, ahol
ezt a jelet
látja:



SHELL KŐOLAJ R.T. BUDAPEST
SHELL KÜLÖNLEGES KENŐSERVICE

Néhány fejezet a motor olajozásának titkaiból!

A magasfordulatszámú benzinmotor kenése mindig érdekes probléma volt, melyet — valljuk be bátran — még mindig nem sikerült maradéktalanul megoldani oly módon, hogy az üzemzavaroknak minden lehetőségét kiküszöböljék. Nem akarjuk ezzel azt mondani, hogy a motor kenésének mai megoldása tökéletlen, csupán annyit, hogy a mai legtükéletesebb rendszereknél is el lehet képzelni tökéletesebbet és ami igen fontos: megbízhatóbbat.

Az utóbbi évek folyamán a motorok fordulatszáma emelkedett, vele fokozódott a megbízható kenés problémájának jelentősége, mert hiszen minél nagyobbak a fordulatszámok, annál tökéletesebb, annál kiadósabb és üzembiztosabb kenésre van szükség.

Elmöllözve a keverékes olajozás rendszerét, melyet kizárólag kétütemű motoroknál lehet alkalmazni: két kenési rendszert ismerünk. Az egyiknél az olaj a *motorteknőben* rejtőzik, a másik rendszernél *külön olajtartályban*, tehát az utóbbinál az olajteknő száraz. Mindkét rendszernek megvannak az előnyei, de nem mentesek hátrányoktól sem.

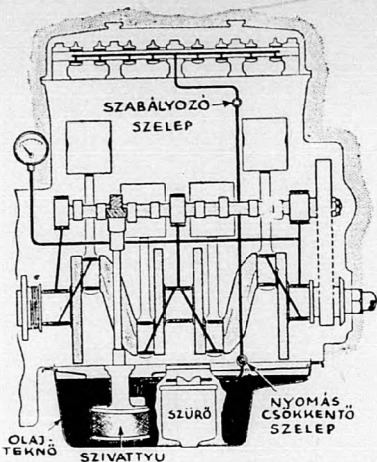
Az olajteknős kenési rendszer az általánosabb. Előnyei: az olaj nem hűl még kemény fagyban sem az üzemi hőmérséklet alá, konstrukciója egyszerűbb és olcsóbb, egyben egyszerűbb a szivattyúja is, mely az olajat körforgásra kényszeríti.

Miért legyen meleg az olaj?

Általában azt képzelik, hogy minél hidegebb az olaj, annál jobb. Tévedés

ez a javából, mert az olajnak el kell érnie bizonyos üzemi hőmérsékletet, hogy a kenés kielégítő legyen, az olaj elérje az összes kenési pontokat. Ha az olaj hideg marad, úgy nagy tapadó ellenállást okoz, nagy viszkozitása következtében mintegy fékező hatást fejt ki. A hideg olaj képtelen megfelelő módon kenni a hengerek felsőrészeit, a vastag, sűrű olaj csak lassan áramlik az olajvezetékekben. A gyakorlati tapasztalatok szerint a motorok sokkal többet szenvednek a túl hideg, mint a túl forró olaj miatt.

Az olajteknős rendszer szivattyúja az olajteknő legmélyebb pontján foglal helyet, hogy még akkor is felszívhassa az olajat, ha annak szintje a vezető gondatlansága következtében túl mélyre sülledt. Mert, ha kevés a teknoében az olaj, úgy igen furcsa és néha rendkívül káros tüneményekkel kell számolni. Tudjuk jól, hogy a fordulóban centrifugális erő lép fel. Ez az erő nemcsak az alváza, nemcsak a fordulóban kifelé hajló karosszéria, nemcsak az utasokra hat, hanem hatással van a teknoében levő olajra, mely egyszerűen oldalvást hullámozik. A szivattyú ilyenkor képtelen olajat szippantani és levegő kerül az olajvezetékbe, szerencsére csak rövid ideig szárazon szalad a motor. Súlyosabb azonban az eset akkor, amikor hegyre kapaszkodunk és olajszintünk olyan alacsony, hogy a szivattyú szívótorka nem ér bele az emelkedés szögének megfelelőleg szintjét változtatott olajba. A motor ilyenkor nem kap olajat és pontosan akkor



Ilyen a cirkulációs, magasnyomású olajteknőrendszerű kenés. Az olaj a motorteknoében foglal helyet, melyből szivattyú presell a kenési helyekre.

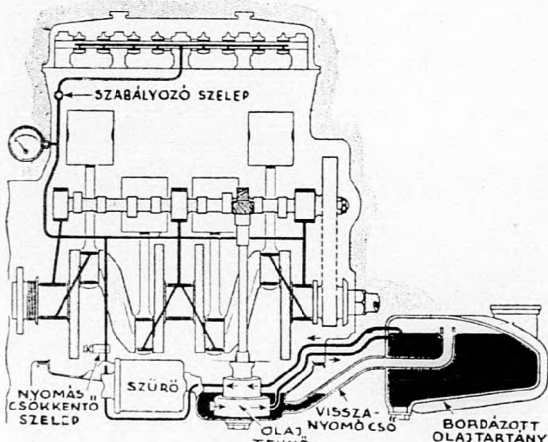
nem kap, amikor a kapaszkodásban tüiterhett motoroknál éppen a legutóbbi olajra volna szüksége. Az eredmény: becsult motor, kifolyt esapagyak.

Látjuk tehát, hogy milyen életbevágó fontosságú az, hogy motorunk olajszintje mindig az előírt magasságú legyen. Mert ha takarekoskodunk az olajjal, vagy lustak vagyunk arra, hogy hetenként vagy nagyobb kilométerteljesítmény esetén háromnaponként megmérjük az olajszintet és pótoljuk az elhasznált olajat, úgy motorunkból esetleg ócskavasat csinálunk.

Az olaj utántöltése nem olyan egyszerű, mint ahogyan elképzeljük. Először is az olajszint lemerését kell gondosan elvégezni. Ki kell húzni a mérőpálcat, szárazra törölni, majd visszatenni a helyére olyan mélyre, amilyen mélyre csak megy. Ha nem dugtuk vissza elég erőlyesen, úgy alacsonyabb szintet mutat a mérés. De ha gondosan is végeztük a mérést, többnyire túltöltjük az olajteknőt. A friss, rendszerint hideg állapotban vastag olaj nagy része megtapad a forgattyúház belső oldalán és amikor a mérőpálcát a helyes szintre mutatja, a betöltött friss olaj orozslánrésze még le sem folyt a teknoéba. Csak később kerül a helyére, amikor már átvette a forgattyúház hőjét és ennek következtében az olajszint túl magas lesz, aminek eredményeképpen motorunk erőt veszít és a gyertyák elolajozódnak, betétlapot kér füstölés címen a rendőr. Célzerű tehát az olajszint feltöltésénél két-három részletben elvégezni a munkát, mindig megvárni, amíg néhány száz méteres gurulás után a betöltött olajmennyiség valóban a teknoében van és csak ilyenkor szintet mérni.

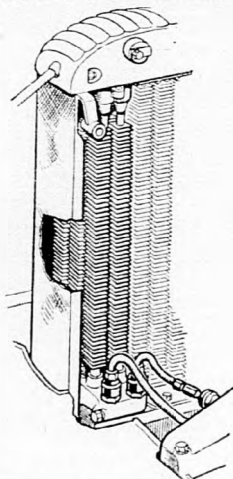
Az olajhűtő

Amíg még nemrég a külön olajhűtő ritkaságszámba ment, addig ma polgárjogot nyert. Szülőanyja a németbirodalmi autótűzhálózat, apja pedig az a rengeteg kifolyt esapagy, mely a végtelen és féktelen repesztéseknek volt a következménye.



A külön olajtartánnyal ellátott kenőrendszerrel a motorteknő száraz, kettős szivattyú szívja és nyomás vissza az olajat a külön elhelyezett olajtartályba.

Az olajhűtők ma már mindennapi és jó szolgálatokat tesznek akkor, amikor igen hosszú ideig dolgoztatjuk a motort nagy teljesítménnyel. Normális üzemben — különösen télen — túlhűtik az olajat.



LÁSZLÓ ANDOR

AUTÓSERVICE – JAVITÓMŰHELY
V., BESSENYEI U. 4. POZSONYI U. SAROK
TELEFON: *299-155.

Az olajhűtő rendszerint a hűtővíz hűtője mellett foglal helyet, néha oldalalt találjuk a gépháztető alatt. Különösebb gondozást nem igényel, viszont normális üzemenél, különösen télen, bajt okozhat. Célszerű tehát télen kiiktatni az olajhűtőt oly módon, hogy a hűtőt kartonpappal védjük a léghuzat ellen, vagy pedig valami vászonnal stb. takarjuk körül. Az olajhűtő a birodalmi német autótutakra készült, a budapesti városi forgalomban tehát szükség reá nincsen, télen pedig — ha nem fagyálló olajat használunk — arra jó, hogy megakadályozza az olaj cirkulációját, hiszen az olajhűtő csövecskéi meglehetősen vékonyak és a nem fagyálló olaj péppé fagy bennük.

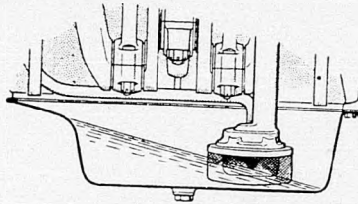
A külön olajtartályos kenési rendszer

A külön olajtartályos kenési rendszernek nem lebecsülendő előnye, hogy jóval nagyobb mennyiségű olajat tudunk a segítségével cirkuláltatni. Amíg a forgattyúház fenekén levő olajteknő nagyságát nem növelhetjük tetszés szerint, addig a külön olajtartályt akár 10 vagy 15 literes nagyságúra is méretezhetjük, minél nagyobb a cirkuláló olaj mennyisége, annál frissebb marad, annál jobban marad meg a kenőképessége, annál több, annál frissebb olajat kaphatnak a motor összes kenési pontjai. Megértjük tehát, hogy miért oldják meg a sportkocsik kenését többnyire a külön olajtartályos rendszerrel.

A külön olajtartályos rendszernek azonban vannak hátrányai is, így elsősorban két szivattyút igényel, egyet, mely kiszívja az olajat a forgattyúház fenekéről és egyet, mely nyomás alatt

juttatja el az olajat a kenési pontokhoz.

Az olajszivattyú nem dugattyús pumpa, hanem fogaskerekes megoldású, az egymásba kapaszkodó két fogaskerék fogai közé került olajat szívja, illetve nyomja. Az ilyen szivattyú el tud bánni a testes olajjal, viszont nem tud levegőt szívni és préselni. Ha tehát valamilyen okból kifolyólag levegő kerül a szivattyúba, úgy megszűnik a szívás és préselés, a motor olaj nélkül szalad. A sportkocsitulajdonosok nagyrésze egészen biztosan tapasztalta már azt a tünetményt, amikor nagy fordulatszámiban egyszerre csak lecsökken az



Ha kevés az olaj a teknőben, úgy hegyemenetben a szivattyú torka nem ér bele, kenési zavarok léphetnek fel. (A rajz kissé túlzott.)

olajnyomás, az olajmanométer tüje majdnem a nullára esik vissza. Ugyanakkor a forgattyúház megtelik olajjal — mert a szivattyú nem tudja kiszívni az olajat — a hajtókarok beletérnek az olajba, nagy erővesztés lép fel, úgy érezzük, mintha valami fékzéna a motort, vagy besülít volna. Szerencsére mindez csak pillanatokig tart, a motor fordulatszámának csökkenésével a szívó szivattyú elkezd dolgozni, fellép a normális olajnyomás, az olaj kitakarodik a forgattyúházból, a motor ismét fel-

túrázik és hiába nézzük ki a szemünket, nem tudjuk megállapítani, hogy tulajdonképpen mi is történt.

Ugyanez történik, ha valahol kis szivárgás van az olajvezetékben. A kis, szabadszemmel nem látható ropedésen vagy tömítetlenségen át levegő kerül be, az olajjal habot képez és egyúttal csökken az olajnyomás is. Szerencsére az ilyen eset ritka, a kis résen kiáramló olaj gondos vizsgálatnál azonnal elárulja, hogy hol a hiba.

Nem kell megijedni!

Nagy tévedés volna mindezek olvasása után azt képzelnünk, hogy a korszerű kenési rendszerek mellett állandóan fenyeget a besülés és a csapágyolvasás réme. Az ilyesmi szerencsére igen ritka és legtöbbször annak következménye, hogy az autós nem tartja megfelelő szinten az olaját. Ha az olajszintet rendszeresen vizsgáljuk és az elhasznált olajat pótoljuk, úgy nem kell olajozási hibától tartanunk. Természetesen elsőrendű követelmény: csak márkás, megbízható és motorunkhoz hivatalosan ajánlott típusú olajgyártmányt használjunk.

A mai automobil csapágyai egybként is olyan anyagból vannak készítve, melyek nem olvadnak olyan könnyen. Nem legenda az az eset, melyet széltében ismernek, amikor Ujautós úr a gyári használati utasítás értelmében az első 500 kilométer után kiengedte a fátard olajat, majd jónéhány kilométeres út után állított be a szerviszbe azzal, hogy most töltsenek neki friss olajat a motorjába. És csodák-csodája — nem sült be a motorja. Azt azonban mégsem ajánljuk, hogy utánozzuk ennek a jellemző kis esetnek a hősét.

Cobb 593 km-es sebességi világrekordot ért el!

Eyston régi rekordja 575 km. volt.

Az amerikai Utah állambeli Bonneville közelében elterülő sós tó kiszáradt medrében világrekordra vadászó Cobb kísérleteit siker koronázta. Cobb már első hivatalos próbatutamán gyvriányban 594 km-es sebességet ért el két, 12 hengeres, 24 liter hengerirtartalmat reprezentáló repülőmotorral szerelt kocsiján. Cobb visszafelé menete azonban már nem sikerült ilyen kedvezően, a megfáradt kocsit csak ügyvel-bajjal

tudta lefogni és tekintettel rá, hogy a visszafelé menetet egy órán belül kell a szabályok értelmében abszolválni, dugába dőlt a jól induló kísérlet!

Kedvezőbb körülmények között folyt le a második kísérlet, melynek során Cobb a repülőstartos mérőföldön 593.495 km-es sebességet ért el, megdöntve honfitársa, a híres Eyston kapitánynak 575.3 km-es abszolút sebességi automobil világrekordját.

Versenyzőink a Loibl-hegyi versenyen

A jugoszláv-német határon levő Loiblhágó jugoszláv oldalán került megrendezésre 5.1 km-es, helyenként 35 százalékosan emelkedő szerpentinúton a jugoszlávok reprezentatív hegyversenye, melynek startjánál mintegy 70 motorkerékpáros résztvevő jelent meg. A verseny két magyar indulójának, *Kozmának (500 BMW)* és *Pathónak (600 NSU old.) vállalkozását, sajnós, nem kísérte szerenese, különösen Kozma küzdött nagy balszerencsével. Gyárilag túl-nagyrá áttételezett gépe sehogyan accelerált ki az éles meredek hajtűkúbból. A nap legjobb idejét a zágrábi 500-as BMW-menő Jurcic futotta 5 p. 06 mp. idővel, vele szemben az 5 p. 23 mp.-et futó Kozma csak a 6-ik helyen kötött*

ki. A 350-es szolokategóriában pompás győzelmet aratott a Zündapp-menő Krug, aki 5 p. 16 mp.-es idővel nyerte versenyét, míg a 250-es csoportban Deimel (DKW) győzött 5 p. 28 mp.-es idővel. A gráci Denzel (BMW) két éves 5 p. 01. mp.-es útvonalrekordja megdöntetlen maradt. Az oldalkocsis gépek versenyét a bécsi Abarth (NSU) nyerte 5 p. 35 mp. idővel, Pathó Gyula 6 p. 08 mp.-el a 3-ik helyet foglalta el.

Campbell új motorcsónak rekordja

Campbell kapitány motoresónak sebességi világrekordkísérletét teljes siker koronázta, amennyiben az autós ex-világrekorder 226.78 km-es átlagra javította saját sebességi világrekordját.



2'2 liter • 100 P adó • Ára 6130 P

Nyolchengeres autó kényelme és teljesítménye, kisautó ára és gazdaságossága mellett

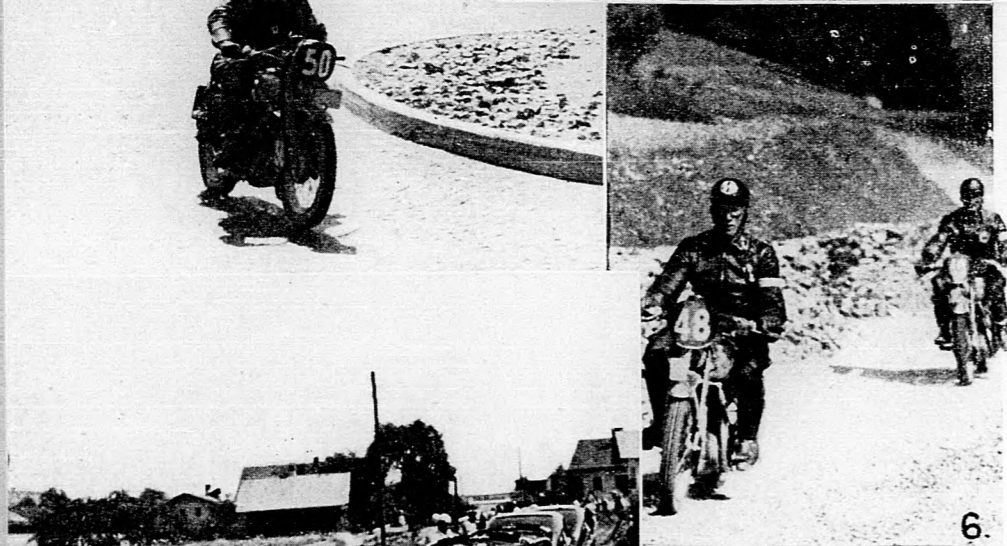
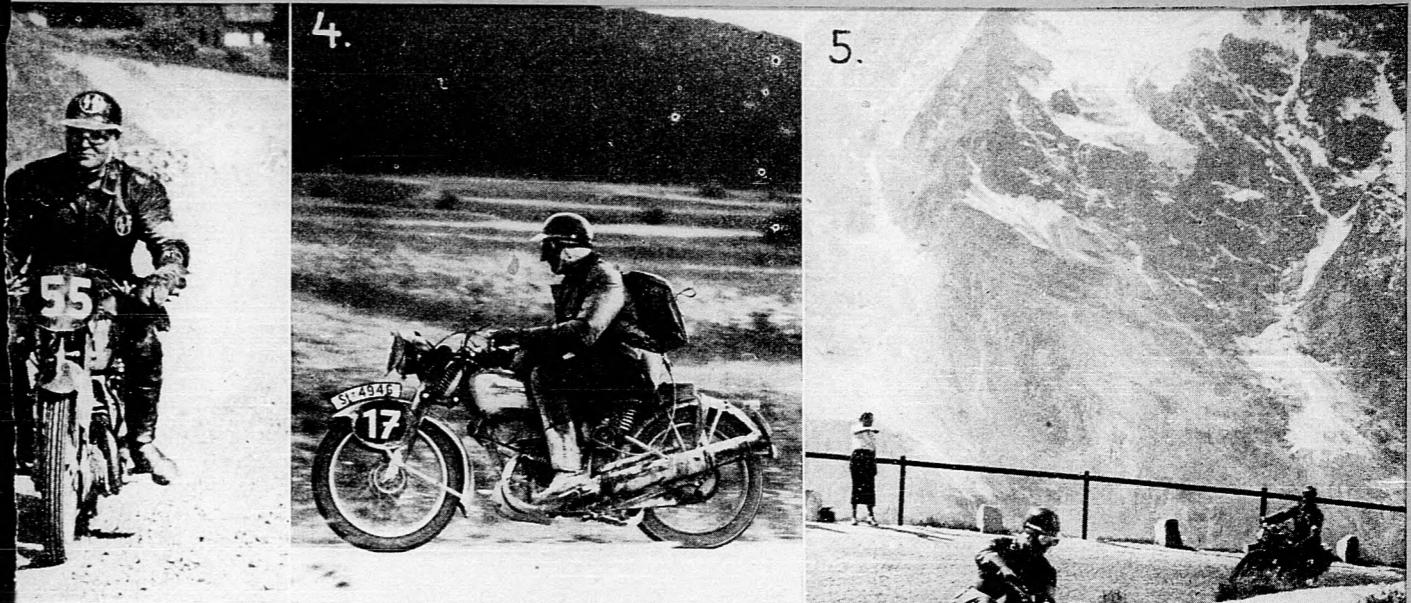
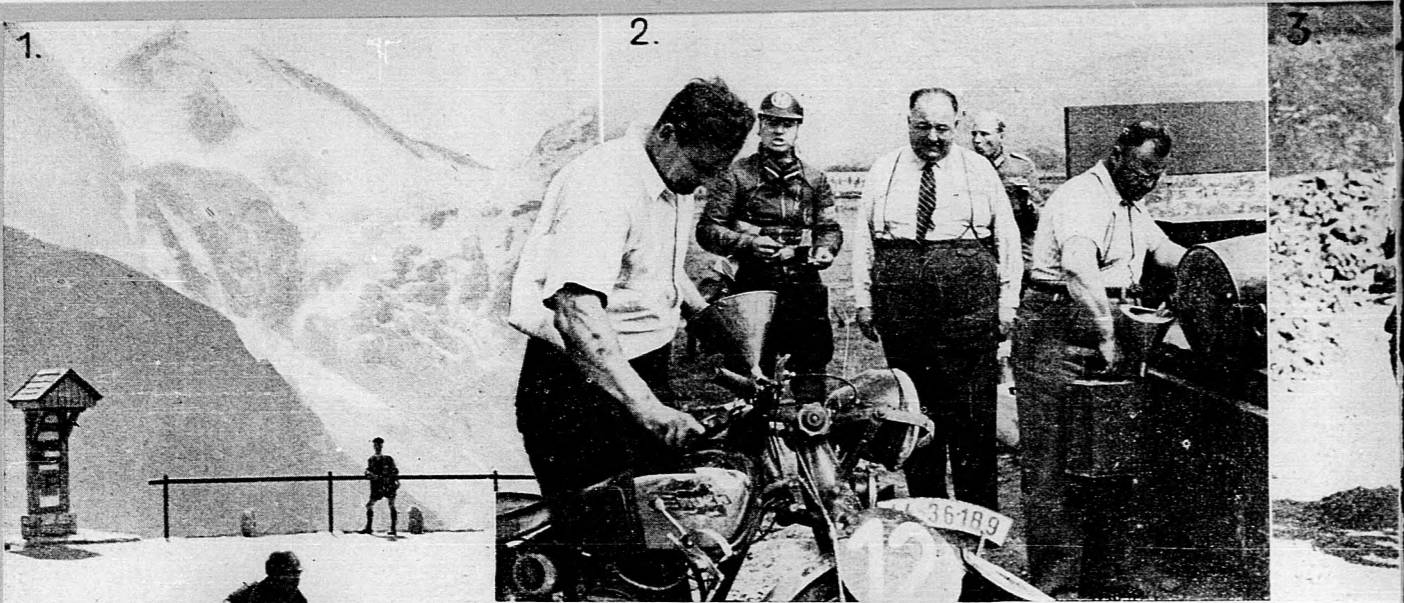
3'6 liter • 90 lóerős 7-üléses

Pullmann-Limous. 12.800 P

MÁVAG-FORD alváz, Nagy Géza karosszéria, nagy teljesítményű, olcsó üzemű luxuskocsi

HAHN ARTHUR és TÁRSAI
BUDAPEST, VI, ANDRÁSSY ÚT 10. TEL. 113-619

* Kényelmes autózás előfeltétele a jó rugózás, bármely útviszonyok között biztos célbaérés és a csendes járási motor. Mindezeket az előnyöket a világhírű nyolchengeres Ford-kocsik nyújtják, melyek kétféle kivitelben: olcsó üzemű úgynevezett "kis nyolcas" vagy luxuskivitelű 7 üléses "nagy nyolcas" alakban kaphatók Hahn Arthur és Társai cégnél, Budapest, Andrassy-út 10.



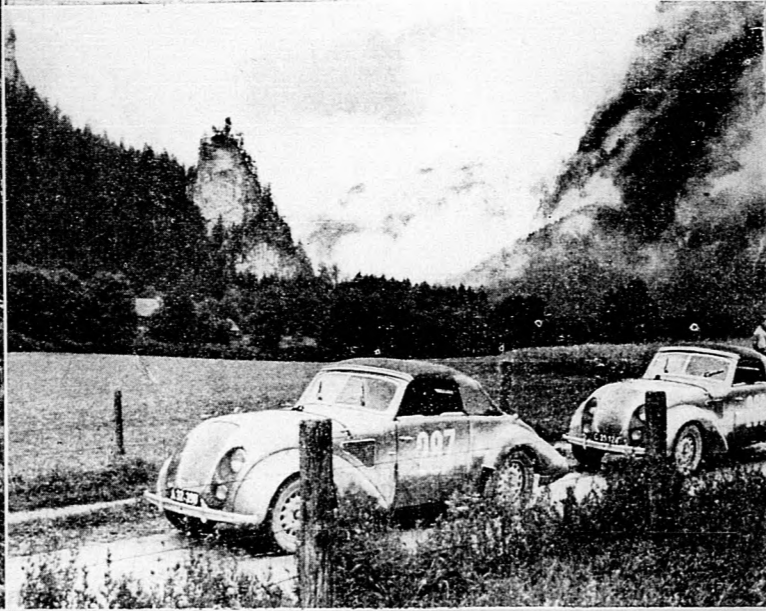
PUCH AZ ALPESEK HŐSE!

A szezon legnehezebb túráját hozott a gráci Puch-gyárnak. C kategóriát, ugyanakkor a verseny csapata közül kettő Puch-gépen aratott győzelmet. Ezekről a maradéktalan Puch-gépeink:

1. Stephinger (Puch) a Grossglockneren külön üzemanyag-töltő-állomásokat rendelt, az egykori TT és Svábhegyi versenyeken. — 2. Stöltze (Puch). — 3. Stöltze (Puch). — 4. A verseny hőse teljes felszereléssel „repszit”. — 5. M. (Puch). — 6. Két Puch-menő Hollen csapata Beranek (Puch), Suchanek (Puch) zett! — 7. Starthoz sorakoznak a köv előtt a 3-ik napon a Gesause bejárata hozzáidomul az „55”-ösök oly prakti végzett Beranek (Puch) a második i pontmentesen végzett Walz (Puch) a

a német Alpesek legmeredekebb pesi Túráút, páratlanul álló sikere- zral Puch-gépen nyerte meg a 250-es opant nélkül végzett három, motoros ta habérait. sikerekről számol be fényképtudósi-

— 2. Az útvonal egyes pontjain Puchék tek be. A nagy kannával régi ismerő- rsenyek hőse, Höbel foglalatostokodik. — 250-es kategória győztes Cmyral (Puch) nt a Grossglockner, ezúttal Güntherrel gnál. — 7. A Motorgruppe „Ostmark”) és Walz (Puch) hibapont nélkül vég- — 9. Steyr „220”-asok az időkontroll. Figyeljük meg: a „220”-asok „arca” idomaihoz! — 10. A hibapontmentesen céljában. Paternionban. — 11. A hiba- a hollenburgi szerpentineken.



Matac

IFJ. SZÚCS LAJOS

Szerelője:

DOMJÁN KÁROLY

VI., JÓKAI U. 28 (HORN EDE U. SAROK)

Telefon: 12-14-00

HIHETETLEN MAGAS engedményt nyújtunk

a pompás, gyors
350-es O.H.V.

VICTORIÁ-ra

minden olyan nagyobb
községben vagy város-
ban lakó vevőnek,
akinek lakóhelyén még
nincs ezekből a tökéletes
350-es gépekből

KOPPÁNYI

DESSEWFFY UCCA 47. TELEFON: 110-824

OPEL BUICK

EREDETI ALKATRÉSZEK

JÁRITZ-tól

Jókai u. 20. T. 119-033, 114-965, 327-946

Packard-Nash

Hivatalos szervice

ERDŐS TESTVÉREK

autójavító- és karosszéria-üzem
AUTÓKARBANTARTÁS

VI., JÓKAI UCCA 34. TEL.: 129-672, 125-580

SEBESSÉGMÉRŐJÉT

megjavítja: **ÓRAGYÁR**, Tömő ucca 36

Egy kezdő úrvezető naplójából...

1939 május 30.

Ma letettem a vizgát. Gyerekjáték volt az egész. Nem értem, mi olyan nehéz az egész autóvezetésben? Az ember csak szabaddá teszi a féket, kinyomja a kupplungot, gázt ad és később sebességet kapcsol. A kocsim vadonatúj. Fényes lökhárítója és gyönyörű sárhányója van. Ezek rendkívül fontos alkatrészek egy kocsinál. A kocsit egyébként Elzának neveztem el. Olyan intelligens, hogy szinte vezető nélkül is le tudna szaladni Siófokra...

1939 június 7.

Valami baj van az Elza intelligenciája körül. Tegnapelőtt indulásnál a negyedik sebességre kapcsoltam és mert utálok a rohanást, csak kevés gázt adtam neki. Elza erre ugrott egyet és megállt... „Ha neked gáz kell, azt kaphatsz”, mondtam Elzának. Alaposan lenyomtam a pedált, mire Elza újabb ugrással válaszolt. Azután a motor túltűrözni kezdett... Egyébként rájöttem, hogy a lökhárító nem is olyan fontos alkatrész egy kocsin. Egy előttem álló teherautó belémszaladt. A lökhárító letört, de Elza egészen jól szalad...

1939 június 20.

Újabb bajok vannak Elza körül. Az a bestia határozottan önféjú. Legtöbbször nem arra megy, amerre vezetni akarom. Ha lassítani szeretnék, ő rohanni akar. Ragaszkodik ahhoz, hogy a sebességet ilyenkor visszakapcsoljam. Ha ezt nem teszem meg, egész egyszerűen — leáll. És mindig a legforgalmasabb helyen. Tegnap tizenkét autót akadé el miattam. Rémes, mennyit szidják az ember szegény felmenőági rokonait. Egyébként neveléses állítás az, hogy a sárhányókra szükség van. Tegnap az előttem haladó úrvezető belémszaladt, mert a fék helyett a gázpedált nyomtam le. Lesodorta az egyik sárhányómat. A másikat az autobus sodorta le, miközben az úrvezetőt ki akartam kerülni. Nagy ribillió volt, de Elza sárhányók nélkül is vidáman tovább szaladt... Csak egy kilométerrel később állt le. Hiába noszogattam, nem akart elindulni. Megvizsgáltam minden porcikáját. Érthetetlen! Végül is a garázsba kellett telefonálnom. A szerelő kijött és kiderítette, hogy kifogyott a benzin...

1939 június 28.

Elzával egyre nagyobb bajok vannak. Egy szeszélyes hisztérika. Ugy látszik, reumát kapott a kerekeibe, mert folyton dőög. Főleg amikor elindítom. Tegnap ugyan dőögött menetközben is. Lep-ségnél kezdett dőögögni és csak Budafokon vettem észre, hogy két gumidefektet kapott és az a bronszokon járunk. Amellett kísült, hogy a dugattyúja is besült. És a víz is felforrort a hűtőben. Már magam sem tudom, kiben van a hiba?

1939 július 5.

Elza generálban van. Ugy szedték össze darabokban, mikor kiemelték az árokból. Mert árokba szaladt a nyomorult, mikor egy fordulónál, rendes szokásom szerint, nagyobb gázt adtam bele... Egyébként engem is darabokban szedtek össze...

BIRÓ JENŐ

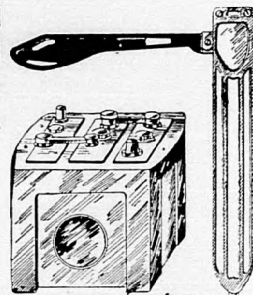
Lapzártá után:

A németek nyerték a Hatnapos Triált!

Kozma (BMW) aranyérmes,
a többi magyar kiesett!

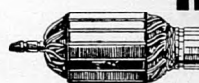
Mint lapzártakor értesülünk, a Hatnapos Triál fő trófeáját, a Nemzetközi serleget a BMW és DKW gépeken indult német csapat nyerte meg az olaszok és a szétesett angol csapat előtt. A magyarok közül Kozma (BMW) aranyérmet nyert, a többiek: Pathó (NSU old.), Lukavecz (NSU) és Dóry (NSU) kiestek.

MINDENMŰ VILAMOSSÁGI BERENDEZÉSEK JAVÍTÁSA



AKKUMULÁTOROK JAVÍTÁSA TÖLTÉSE ÉS KÉSZÍTÉSE

HADAMCSIK



BUDAPEST V. JÁS. U. 29.
SZABAD/AG TER 7. 7/2.
TELEFON: 1-174-68



BÁRÁNY és BARTÓK kft.

alkatrészek-felszerelések
FIAT-CHEVROLET autókhoz
VI., JÓKAI UCCA 5. TELEFON: 125-425

„NORTON” INTERNATIONAL 1939

hátsórúgós, 350 ccm.-es
vizsgázatlan
előnyös áron átadó
SCHMIDT, X., KELEMEN U. 35

Látogatás a Mátrák otthonában!

Jövőre már havi száz kis MÁTRA „100“ hagyja el a gyárat. - Itt a MÁTRA „200“ és jön a - MÁTRA „250“

Kint a Szent László-út és Gömb-utca sarkán teljesen átépített, modern üzemházban készülnek a Mátra-motorkerékpárok. Belül, a gépműhelyben, az ötletes beosztású szerelőcsarnokban, az üzem teljes munkamenetén megéltük az a másfél évtizedes tapasztalattal párosult lelkesedést, mellyel Urbach László százszázaléki magyar motorkerékpáripár ügyét felkarolja. Ugyanez a szellem hatja át az üzem teljes személyzetét, mindnek szemében ott csillog a jogos büszkeség, amelyet a Mátra „100“-ak nagyszerű versenyeredményei fölött éreznek! A 87 km-es Millenáris körrekord, az MKSZ-es csillagtúráján 120 induló közül elért abszolút győzelem, a Kőrösmezőről indult Mátrák 545 km-es távon 56 km-es átlaga, mind elismerésreméltó eredményei a kis, 100 km-es motorkerékpáraknak!

Szériában épülnek a MÁTRA „100“-ak!

Az üzemben sétálgatva, a legmodernebbül felszerelt gépműhely, esőhajlító sablonok és más speciális szerszámok mellett is valóban megkapó képet nyújtanak a szerelőcsarnok két-két állványosrai. Az állványok minden karjába egy-egy készülő Mátra „100“ van befogva, melyet a szerelő elforgatva, a mindenkor munkamenetnek legalkalmasabb helyzetbe hozhat. Így, amint szemünk előtt készülnek ezek az ördögösen gyors és formás gépecskék, látjuk csak igazán, milyen aprólékos, részletekre kiterjedő konstrukciós munkát végzett Urbach László! Évtizedes versenyzői, műhely és túratapasztalatokat sűrített bele ezekbe a 37 kg-os gépecskébe és ezen vizsga-, rendszám- és adómentességet biztosító súlyhatáron belül a szokásos, kerékpárokra emlékeztető segédmotoros kerékpárokkal szemben izig-vérig komoly kis motorkerékpárt hozott ki. Ilyent csak vérbeli motorkerékpáros tud elképzelni és — drága minőségi anyagokat nem kímélve, szériaszerűen megépíteni!

3 lóerő, 2 sebesség, 1 lánc!

Elnézzük a szerelés alatt álló gépeket... Teleszkop-nyereg-rögözés: amilyenell eddig csak a nagy, drága amerikai megépíteni!



Itt készülnek a Mátra motorkerékpárok.



A Mátra-gyár szerelőcsarnoka a praktikus montázs-állványokkal.



Glédában egy Mátra „100“ széria.

pek dicsekedhetnek... Teleszkop villarög: ez betonra varázsolja a legrosszabb dülöfutat is... A 100 km-es, 3 lóerős, 2 sebességű motor és pedál egyetlen meghajtólánca a magyar motorokon először alkalmazott üttörő konstruáció, aminthogy az egész masina teljesen egyéni, magyar konstruáció, melyet a legjobb külföldi felszerelési márkák Bosch gyújtás-világítás és Graetzin gázosító egészítettek ki. A kismotoroknál alkalmazott alumínium acélhüvelykombinációt a Mátránál teljesen elektron-acélból készült hengeranyag eliminálja... A nagyméretű fékeket nézve, ismét eszünkbe jutnak az idei lenyűgöző Mátra „100“ versenyeredmények: Millenáris 87 km-es rekord, Kőrösmezőről 56 km-es átlag... Itt komoly munka folyik!

A Mátra tüneményes rövid idő alatt jutott fel a magyar ipar világhírű produktumainak nivójára. Ma már több külföldi gyár tárgyal a Mátra licencének megvásárlásáról és a befutó exportigények kielégítése csak úgy történhetne meg, ha a gyár kapacitását a százszorosára emelné fel.

Legszébb elismerés érte a Mátra „100“-akat, a motorkerékpár világrekord gép és sok GP, TT és Hatnapos triál-győztes masina konstruktőre részéről, akinek szakvéleményét módunkban volt megismerni. Szerinte a Mátrák kategóriájuk legsikerültebb gépei, melyeken maga sem tudna konstrukciós javítást ajánlani.

Itt a MÁTRA „200“ és a „250“

De milyen masina az, ott, a terem végében? Mátra „200“?... Az ám! A Mátra „100“ kismotorok sorozatos sikereinek árnyékában, esendben, észrevétlenül készült el a 200 km-es Mátra „200“ és a 250 km-es Mátra „250“ is! Amíg a Mátra „100“ kismotor teljesen egyéni, magyar konstruáció, addig nagyobb testvérei a 200 és 250-es típusok a legjobban bevált német konstrukciós rendszer vezérfonalán született modellek, melyek erőforrásánál német gyártmányú kétitemű, lapos dugattyús, ellenőblítéses, két kipufogósöves motorok szolgálnak, melyek beépítése természetesen a hazai követelmények szem előtt tartásával történik. Az erős acélesövekből készült, könnyű oldalkoesi használatra is megfelelő vázát, sajtolt acél elsővilla egészíti ki.

Motorral egybeépített 3, a 250 km-nél 4 fokozatú sebesség-váltó, elől-hátul nagyméretű fékek, olajban futó duplex-lánca, 50 W. Noris világítás jellemző e nagy teljesítményű, jelentős erőtartálékkal rendelkező, kitűnően gyorsuló, gazdaságos üzemű, robusztusan megépített mokány masinákat, melyek kétségtelenül sok megelőgedett motorost fognak messzi országutakra röppíteni...

SPEEDOIL

— nem felső olaj — sohasem állítottuk, hogy az!
Bár az üzemanyagba adagoljuk, de hivatása más!



A henger égéstermékét semlegesíti — a hengerfalra, dugattyúra, dugattyúgyűrűkre és szelepekre nem rakódik ronszólagos salak, miáltal az autó szívé — a motort — óvja az időelötti kopástól. Autóját tovább használja, ha

SPEEDOILT
kever üzemanyagba

Német motorkerékpár Grand Prix:

Frontban az olaszok!

Győztesek: Serafini (500 Gilera), Hamelehle (350 DKW) és Pagani (250 Guzzi)

Mintegy 320.000 néző jelenlétében került lefutásra a Hohenstein-cirkuiten a német motorkerékpár Grand Prix, mely a pillanatnyi papírműködésnek megfelelően kettős olasz sikert is eredményezett. Az olasz 250-es Guzzi-menők, Pagani és Sandri, külön versenyt futva győztek a 250-es csoportban a régi DKW-k előtt, melyek ma már még egy Ewald Klugeval nyergükben, sem bírkózhatnak meg a Guzzik lényeges sebesség-többletével. Serafini (Gilera) révén az olaszok győztek az 500-as kategóriában is, mindenesetre a betegállományba került BMW-krekket, Meier és Krauss távollétében, a meglepő jól menő újoncok, Rührschneck és Lodermeier ellen. A svéd GP után fokozott érdeklődéssel várt Gilera—BMW párvíadást, tehát elmaradt és a közönség találgatására volt bízva, vajjon csakugyan sokkal gyorsabbak-e a Gilerák a münchenieknél? Pedig ezt a kérdést megválaszolni igen nehéz! Kétségtelen, hogy a négyhengeres motor — amilyen a Gilera — lágyabb gyorsulása révén tovább forszírozható, mint a kéthengeres BMW, ennek ellenében viszont súly szempontjából a 130 kg-os BMW nagy előnyben van a 170 kg-os Gilerával szemben, ha utóbbi motorteljesítmény szempontjából felül is mülja a BMW-eket. Ami a vezetőket illeti — Meier és Serafini? — a forduló Hohenstein-cirkuiten gondolkodás nélkül jobb az — előbbi, bár az olasz az utóbbi versenyek során is igen sokat fejlődött... Éppen ezért ennek a párharcnak a kimeneteléről csak a verseny maga adhatott volna választ! Kár, hogy elmaradt...

A 350-es kategóriában a németek ezúttal Hamelehle (DKW) révén kárpótolták magukat, aki impozáns stílusban verte az angol Velocette falanxot!

A küzdelmeket a 250-es masinák versenye vezette be. A gyors Guzzi-menő olaszok, Pagani és Sandri, biztos fölényrel verték a még mindig a régi masinákon indult DKW-menőket. A 132,4 km-es átlaggal győztes Pagani 136,24 km-es átlaggal egyben a leggyorsabb kört is futotta. Kluge (DKW) tavalyi győztes átlaga 126,6 km. volt, az idén 3 km-el jobb átlagával is csak a 3-ik helyet foglalhatta el.

A 350-es csoportban győztes Hamelehle (DKW) 133,5 km-es átlagával szemben az 1938-beli győztes angol White (Norton) tavaly 138 km-es átlagot ért el. Ezen átlagok tükrében mutatkozik meg valójában a 250-es Guzzik pompás eredménye, mely alig 1 km-el maradt el a 350-esek győztes átlagától! És itt meg kell jegyeznünk, hogy míg a Guzzik könnyű versenyt futottak, addig a Hamelehle—Wünsche—Fleischmann DKW trió érthetetlenül heves küzdelméből győztesen kikerült Hamelehlenek kerek 25 körön át kemény munkát adtak saját márkatársai, akik közül a testvérharc eredményeképpen először Fleischmann, majd Wunsche került defektos géppel talonba.

Az érdeklődés gyújtópontjában természetesen az 500-as gépek versenye állott. Startnál a BMW-újoncok, Lodermeier és Rührschneck, a kétesztendei kényszerpihenő után először nyeregbe szálló Mansfeld (BMW) és az olasz Serafini (Gilera) került az első sorba. Mansfeld startja rosszul sikerült, 7-ik helyre esett vissza, de hatalmas rüssel zárkózott fel a Serafini, West (BMW), Rührschneck, Lodermeier sorrendben futó élcsoporthoz. Tíz kör után Mansfeld már a második helyen nyargalt, alig 8 mp. választotta el az éllavas Serafinitől, aki közel 141 km-es átlagot tartott. Vailati, a másik Gilera-vezető olasz nem bírta az iramot, 6-ik helyen fektült 36 mp.-el a BMW-expositúra utolsó tagja mögött. Pedig Serafini tovább fokozta az iramot, a 20-ik körben 44 mp. előnye volt már Mansfeld előtt, aki a 32-ik körben a verseny feladására kényszerült. A 141 km-es átlaggal győztes Serafini mögött a két BMW-újonc, Rührschneck 140,2 km-es és Lodermeier 139,5 km-es átlagot ért el!

KASSAI
ZÜNDAPP
SPECIALIS
javító üzeme.

Autórugók és spirálrugók

BÁN LÁSZLÓ V. Vág ucca 5. — Telefon: 291-121.
Gyártás és javítás, kész rugók minden márkához raktáron.

MŰVEK

Steyr 75 éves jubileuma — új alapkövetéssel

A Hermann Göring Művek keretében került Steyr-gyár nemrégiben ünnepelte fennállásának 75 esztendő évfordulóját. A nem mindennapi jubileum méltó aktusa volt az az alapkövetéssel, mellyel a világ egyik legnagyobb teljesítőképességű golyóscsapágygyárának építkezését indították meg. A Steyr-gyár hatalmas lendülettel tör centennáriuma felé!

A monzal olasz GP-t nemrégiben lemondta, miután a pálya átépítés alatt állt és még a szeptember 24-i olasz motorkerékpár GP-terminusáig sem készült el. A felmerült tervek között szerepel a motorkerékpár GP-nek a Tripoliszban való megrendezése is, ez esetben a verseny a tavaszi autóversenyekről jól ismert rendkívül gyors körúton kerülne megrendezésre.

Nagy a betegállomány az internacionális krekkek táborában: különösen a BMW-gárdára jár rá a rúd, hiszen Gall tragikus bukása után Meier és Krauss személyében a teljes első BMW-garantúra betegállományba került! A svéd GP-vel kapcsolatban kórházba került Krauss—Meier-kettősből utóbbi állapota súlyosabb, a derék őrmester az idén aligha szállhat nyeregbe, hiszen hátsíngolyva sérüléseinek gyógyulása hónapokat vesz igénybe. Az olasz motorosoknak is van okuk panasznra: Tenni, a jeles Guzzi-versenyző, a Cireuto del Lario tréningjén bukott és háromszoros combesontóttérrel került kórházba.

Aldrighetti 4. Súlyos gyász érte az olasz motorsportot a nemrég voltánhoz átvárgelt kiváló motorkerékpár-versenyző Aldrighetti halálával, aki a Coppa Acerbo tréningjén kisorsódott a pályáról és a kigyulladt kocsi-ban halálos égési sérüléseket szenvedett.

A Szászországban épülő ú. n. Nagrnémet-körpályáról közöl érdekes adatokat egyik lécsi laptársunk A 10 km. kerületű circuit szélessége 12 méter, ami a fordulókban 20 méterre bővül. A pálya starthelyül szolgáló 2 km-es egyenesében 24 méter széles az úttest. A starthely 375 m magasan a tsz. f. fekszik és 10 m magas híd keresztezi. Igen érdekes a pálya völgymeneti, lejtő szakasza, nemkülönbön kapaszkodója, mely 16 szerpentin-en át vezet fel a Hochsteine. Különös gonddal épülnek a pályához vezető utak, melyek a birodalmi autóműutakba kötnek be, nemkülönbön a hatalmas méretű park-helyek.

3603 „vasparipa“ Berlin uccán. Berlin uccán ma már mindennapos látvány a bütorszállító, vagy teherkocsik előtt az úgynevezett „Eisernes Pferd“. Ezek a traktorok veszedelmes versenytársai a lovaknak. 1933-ban még csak 1462 „Eisernes Pferd“ robotgott a berlini kövezeten, míg 1939-ben a július 1-i adatok szerint pontosan 3603 „vasparipa“ tartozik a berlini ueca mindennapos kápehez.

Az olasz Taruffi a dessau rekordpályán rövidesen megostromolja Gilera-Rondine gépével Henne (BMW) 279.503 km-es abszolút sebességi világrekordját.

Tizenkét francia motoros tiszt váltott vezetéssel egy 750 km-es Gnome Rhone nyeregben 19 nap lalt 50.000 kilométert motorozott le, ami 115 km-es átlagnak felel meg. Az érdekes kísérlet természetesen a Montlhery autodromban folyt le, a szobanforgó kéthengeres boxermotorral szerelt Gnome Rhone masina a nálunk is jól ismert Zündapp KS 500 típushoz hasonlatos konstrukció. A kísérlet hátterében anvagilag a Jacco olajcég, technikailag pedig César Marchand rejtőzik, akit a régi világrekordlistából ugyancsak jól ismerünk. A snájdíg kísérlet eredménye 24 régi rekord pusztulása... Gnome Rhone is hozzájárult a nagy gépek kontinentális konstrukciós irányzatának győzelméhez: menetirányra keresztben dolgozó boxermotor, blokkkonstrukció, kardán...

Az olasz népmotorkerékpár megteremtését előző törekvések élén egy milánói gyár áll, mely 120 km-es, kétütemű, kétfokozatú váltóval blokkba épített, préselt lemezvázas modell hozott ki, mely 15 wattos lendkerék-műrnessel van ellátva és 60 km-es sebesség mellett 100 km-ként 2.5 litert fogyaszt. A gép ára kb. 2600 Lira.

Jól szerepeltek az új 1.5 l-es Alfetták Livornóban a Coppa Ciano. A győztes Farina 139 km-es átlaggal nyerte versenyét, tehát jobb átlagot ért el, mint tavaly Lang 3 literes Mercedes-Benzével. Farina 144 km-en felüli átlag leggyorsabb köre is jobb volt Lang tavalyi körénél.

Az Auto-Union versenyszerelői érdekes csúcsteljesítményt produkáltak a német autó GP tréningjein. A szerelők Sebastian művezet irányítása mellett Nuvolari megégett kocsijának motorját teljesen széjjel szedték, a kocsit megtisztították a poroltókészülék oltoanyagának maradványaitól, az összes olaj-, benzín- és fékvéczekeket kicserélték, két új benzinpumpát szereltek be, az egész gyújtóberendezést kábelestől kicserélték, új kompresszor- és motorritmitést szereltek és új motorházfedővel látták el a kocsit. Mindezen munkálatok elvégzése alig öt órát vett igénybe!

Az Ulster Grand Prix, a szigetországnak a TT után legjelentősebb motorkerékpár-versenyét a Gilera-vezető olasz Serafini nyerte meg. Az Ulster GP az Európa-bajnokság pontszerző versenye és Serafini ezen legújabb győelmével a pontversenyben megelőzte a betegállományba került Meiert.

Jean Bugatti, Ettore Bugattinak, a nagy autókonstruktőrnek a fia, kísérleti úton halálos baleset áldozata lett. A fiatal Bugatti éppen úgy, mint atyja, kiváló konstruktőr volt.

Ertesülésünk szerint a Gilera-gyárban már kész az első négyhengeres, 250-es masina, melyről nem tartják kizártnak, hogy a 195 km-es sebességre is el fogja érni!


A motoros Hitler-íjűség eredetileg 3000 főből állott. Ma ez a szám 130.000 főre emelkedett és 1942-ig negyedmillió főre akarják felemelni!

A német autobuszok száma hat év alatt harmincszorosára emelkedett. 1932. év első negyedében a német autópár összesen 63 személyautobuszt állított elő, 1939 első három hónapjában viszont 1790 vadonatúj autobusz került ki a német autógyárak műhelyéből. A német autobusz-gyártás fejlődésének arányaira a legjellemzőbb, hogy míg 1933 első három hónapjában mindössze 98, a következő év első negyedében 656, 1945-ben 801, 1936-ban 1147 autobuszt gyártottak, addig 1937. év első hónapjaiban 1119 új autobusz került Németországban forgalomba.

A cseh-morva protekturátusból érkező hírek szerint a típuskorlátozást 1941-ben a protekturátus autópárában is végrehajtják.

Liege—Róma—Liege. A szezon kétségtelenül legnehezebb nonstop túraútjainak egyike a 4660 km-es Liege—Róma—Liege túraút, melynek 48 főnyi mezőnyéből csupán 21 versenyző érkezett célba. A feladat nehéz volt: nonstop menetben 50 km-es átlag! A győzelmet ezúttal immár harmadik ízben a belga Tressenter szerezte meg a 1-es Bugattival (Trevoux (Hotchkiss) és Gilleaume (2.0 Adler) előtt). A csapatverseny során a Momberger—Müller—Tragner összeállítású Auto Union—Wanderer-team, mint egyetlen célbaérkezett csapat szerezte meg a győzelmet.

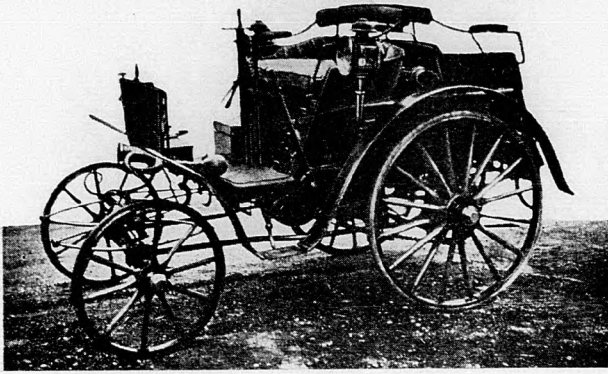
Amerikai statisztika szerint a halálos közlekedési balesetek 59%-a éjszaka történik.



CORDATIC

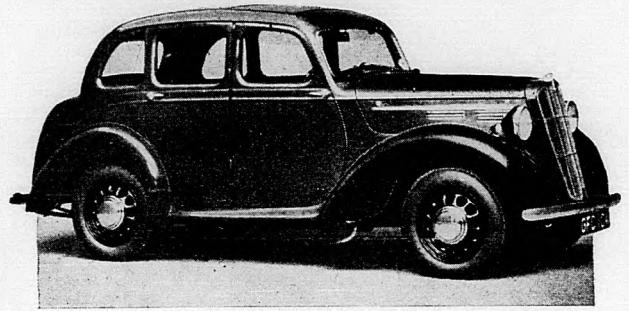
A TÖKÉLETES AUTÓPNEU

TEGNAP? – ÉS MA?



TEGNAP? Benzinhajtotta fiáker! (Benz 1898)

Az automobil a lovaskocsiból fejlődött! Bizony nem is hinnék, hogy annak a pompás, negyedfélliteres BMW-nek, vagy Glaeser-karosszériás Steyr 220-nak őse az a vehikulum volt, melynek vedlett bakján a fármaignerreket és hokoppokat ismétlő goromba konfliskoesis trónolt a zaboszsáktól félbalra. Igen, az első autók lovatlan konflisok, vagy — legyünk előkelőbbek — fiákerok voltak. Háttal magas, elől kisebb, de egyaránt szunyogvékony, a legjobb esetben tömörgumis kerekek, a szem elől a koesi farába rejtett egyhengeres motor, teljes elliptikus rugók, gyertyás vagy repecolajos lámpák: ez volt a benzinbatár a század hajnalán. Ha lovat fogtak volna eléje, nyugodtan odaállhatott volna a standra.



MA? Elegáns, áramvonalas alak! (Morris 1939)

Hasonlítsuk össze ennek a kocsinak a vonalait és megjelenését az őskori autóval. Kényelmes férőhely négy személynek és tömértelen poggyásznak. Nagy ballongumik, teljesen zárt, áramvonalas karosszéria. Villanyvilágítás, messzire ható és az éjszakai országotat verőfénybe borító fényszórók. Tökéletes rugózás, stabilitás. És belül hathengeres, felülvezérelt motor, mely akár százas tempóban is biztonságosan repíti hegyen-völgyön, idegen országokon át a gépet. A mai autó nem hasonlít őseire, melyet azonban nincsen oka szégyelni, hiszen belőle eredt, csak — átalakult kissé.

**AUTO AKKUMULÁTOR
AUTÓ VILAMOSSÁGI CIKKEK
TÖLTŐBERENDEZÉSEK
ELEKTROMOTOROK**

**KÉSZÍTÉSE, JAVÍTÁSA
KARTELEN KIVÜL!**

„E R G O N”

EGYETEMES VILAMOSSÁGI VÁLLALAT

Budapest, VIII., Röck Szilárd u. 32. Tel.: 137-010

Autósok, figyelem!

STERN RICHÁRD

kilométerszámláló javító üzeme
modernül berendezve

BUDAPEST, VI., ARÉNA ÚT 57

alatt **megnyílt!**

Bosch és a népautó

A népautó szülővárosa Stuttgart, az a württembergi város, amely Daimler és Bosch úttörő munkája révén a motortechika területén tradicionális multira tekinthet vissza. A népautó konstruktorja, Porsche dr., maga is elismerte, hogy szerkesztési és kísérleti iródait azért helyezte Stuttgartba, mert ott ügyszólván a motorizmus hőskora által megszentelt talajra talált. A német népautó elektromos felszerelésének elkészítésével Porsche dr. a Bosch-gyárat bízta meg. A kölcsönös együttműködés és támogatás ellenére sem volt Bosch részére könnyű feladat a támasztott magas minőséget és teljesítményi követelményeknek megfelelő s amellett mégis olcsó elektromos berendezést kidolgozni. Eleinte kombinált indító-dinamóra gondoltak a konstruktorok, később mégis külön indítóra és dinamóra esett a választás. A koesi farában elhelyezett motor indításához elektromos nyomozómmal kapcsolható indító látszott a legalkalmasabbnak. Ezek az indítók beépített mágneskapcsolóval azonban meglehetősen drágák,

ezért teljesen új Bosch-indítót kellett szerkeszteni. Ez az indító elektromágneses kapcsolószervezettel hozható működésbe, amely kívül, az indítóházra szerelve, karos áttétellel hat a fogaskorokra. Ez a legújabb Bosch indítómotor 04 lóerős és üzembehelyezéséhez nem kell más, csak az indító-gombot megnyomni. Ugyanek az alapos átgondoláslról és sokféle modell megszerkesztéséről kellett a Bosch-mérnököknek gondoskodni, amíg a népautóhoz alkalmas dinamo kialakult. A dinamótól megkivánták, hogy lehetőleg kis méretek mellett magas teljesítményt nyújtson. A dinamo megfelelően tökéletesített szellőzése révén sikerült 130 Wattos készüléket kihozni, amely 200 Watt állandó terhelést is kibír. Ez a magas igényt kielégítő dinamo minden további nélkül lehetővé teszi, hogy a koesiba utólag autóradiót, koesifűtőt és más további elektromos fogyasztást jelentő kényelmi berendezést szerelhesünk. A népautó gyújtóberendezése természetesen szintén Bosch-gyártmányú lesz. Az elosztó érdekes újítása, amely semminemű kenést nem igényel, mert olajozása belülről, a motorból történik. Az önműködő előgyújtás szabályozó megkonstruálása ugyancsak nem volt egyszerű dolog, mert olyanannak kellett lennie, hogy

a motor a legsilányabb üzemanyaggal, a legkülönbözőbb fordulatszámok mellett is kopogásmentesen, simán pörögjön. Az eddig ismert Bosch-gyújtógyertya és Bosch-gyújtótékerek minden további nélkül alkalmasnak bizonyultak a népautó motorjához. A közismert alapossággal Bosch alkotta meg tehát a népautó kitünő teljesítőképes, elektromos gyújtóberendezését, dinamóját és indítómotorját. De továbbmenően Bosch alkotta meg az elektromos berendezés többi szerelvényeinek modelljeit is. Bosch-szakemberek szerkesztették meg a fényszórókat, lütkárokat, elektromos ablaktörőket, kormánykerekeket, különböző kürtöket, biztosítékokat, stb., amelyek külön-külön és összesen kiválóan beváltak. Ezeket a készülékeket Bosch-modellek alapján azonban a felszerelési ipar más gyárai fogják készíteni. A népautóval kapcsolatos elektromos berendezés létesítésének problémája, illetve ennek sikeres megoldása újabb bizonyosságot szolgáltatott amellett, hogy a Bosch-gyárban jobb felszerelés dolgoznak, mindig újabb és jobb felszerelés mergeteremésén. A Bosch-név ezért mindig megmarad a motoros közönség előtt a megbízhatóság és a tökéletesség azon fogalmának, amelyet sok évtizedes munkásságával magának kivívott.

SCHUSZTER VILMOS

VIII, TISZA KÁLMÁN TÉR 26. TEL. 140-352

MORRIS+M.G.+WOLSELEY

SPECIÁLIS JAVÍTÓMŰHELYE. ALKATRÉSZEK. OLAJOK

MI ÚJSÁG, HÉBLI ÚR?

— Szinte hihetetlen szenzáció! A KMAC teljes két héttel a verseny előtt adta ki a tihanyi körverseny propozícióját! A pálya a tihanyi félsziget partján és dombvonulatain fut végig és hosszú egyenesei révén jelentős sebességek kifutását teszi lehetővé. A tihanyi motorkerékpáros körversenyt szeptember 9-én, szombaton d. u. 15 óra 30 perckor, a 100 km-es kismotorok versenye nyitja meg, amelyek 10 kört, vagyis ötven kilométert futnak. A kismotorok versenye után a 200, 250 és 350 km-es motorkerékpárok versenye következik, 20 kör = 100 km-es távon, míg szeptember 10-én, vasárnap 9 órakor az 500 km-es szőlomotorkerékpárok és utána folytatólag az oldalkocsis motorkerékpárok futama van soron. Előbbiek 30 kört = 150 km, utóbbiak 20 kört = 100 km-ert tesznek meg. A teljes magyar motoros élgárdán kívül több kiváló külföldi versenyző is nevezett és így biztosítva van a nagyszabású motorkerékpár-sebességi verseny nemzetközi jellege. A tihanyi félsziget azonban nemcsak a fenti két napon fog visszhangzani a gyorsfordulatszámú verseny-motorok zajától, mert már szeptember 8-án, pénteken délután megkezdődik a hivatalos edzés, amely látványosság szempontjából nem sokkal marad el a verseny mögött és bizonyára minden lelkes sportbarátot Tihanyba fog invitálni.

— *Hallom, milyen szépen fejlődik a Hadamesik műhely?*

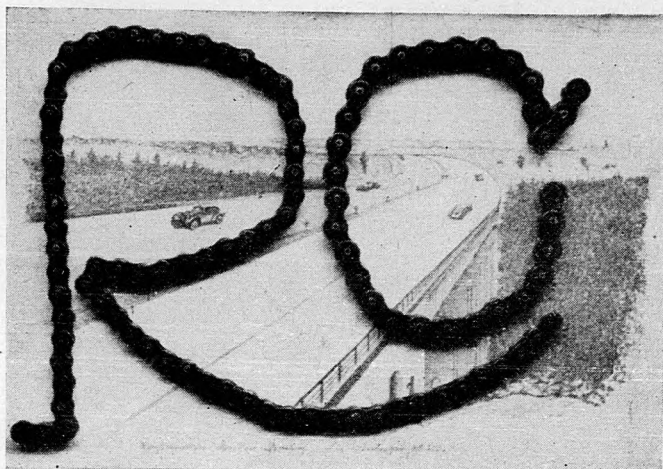
— Hadamesik József, az autószakmában előnyösen ismert villamosági szakember, kinek műhelye a legmodernebb vizsgáló és próbakészülékekkel van felszerelve, ismét szenzációs újdonsággal lepte meg az autósközönséget. Hadamesik ugyanis kiküszöbölte az eddigi hátsólámpakapcsolóval járó kellemetlenségeket, mert olyan lámpát hoz forgalomba, teljesen vízmentes kapcsolóval, amely egyszerűen megszünteti, hogy a kapcsoló rövidzárlatot kapjon, vagy elhüvelyesdjén, másrészt pedig a lámpa bekapcsolására szolgáló vezeték nem kell a bevezetésnél megszakítani, mert az áramvezetőfőszinór egyenesen a lámpába kapcsolódik be, a kapcsolószekrényből. A Sas-utca 29. illetőleg Szabadság-tér 7 (a Nemzeti Bank főbejárata) alatti üzemben már folyik az újdonságként szereplő lámpák beszerelése, melynek előnye még, hogy aránylag kevesebbe kerül, mint az eddigi külön kapcsoló, annak ellenére, hogy a lámpában stoplámpa is van. Ezt az újdonságot csak Hadamesik hozza forgalomba, aki raktárát villamosági cikkekkal annyira kiegészítette, hogy az összes autóvillamosági cikkeket azonnal raktárról szállítja.

— *Más híre van-e, Hébli úr?*

— Tóbiás Kornél dr. min. tanácsos, nyári szabadságát Austin-kocsijával az északi államokban töltötte. A kocsival mintegy 10.000 kilométert futott be. Bpest—Varsó—Danzig — Dánia—Norvégia—Svéd és Finnország volt az útvonala. A túra remekül sikerült, az Austin a túrát annak ellenére, hogy már régen fut — remekül abszolválta. Dr. Tóbiás megállapítása szerint, az európai Austin-servicek közül a legjobb a budapesti Bruck-féle Austin-service.

— *Más szakmai hír?*

Eredeti angol RENOLD-COVENTRY láncok



MINDEN SZAKÜZLETBEN KAPHATÓK!

— A Majláth-cég jelentősen le szállította a BMW-kocsik árait, a 2 literes limuzin ára ennek megfelelően 6500 pengőről 5980 pengőre mérséklődött. Ne felejtjük el, ez a hathengeres kocsis, mely 10–11 literes fogyasztás mellett kifutja a 125 km-es sebességet. Németségában 4800 márkába kerül. Kétségtelen, hogy a márkaárak és pengőárak összehasonlítása szerint a piacon jelenleg a BMW a legolcsóbb német kocsis! Ez a szerencés körülmény bizonyára hozzá fog járulni ahhoz, hogy a magyar vásárlóközönség egyre szélesebb rétegekben élvezhesse a BMW-kvalitás előnyeit.

— *Szakmai apróságok?*

— Akadnak! Horváth János a Szvetenay-utca 4. szám alatti TRIO autó- és gépjavitóüzemet kibővítette és így a megnövekedett autóstábor igényeit modern gépeivel úgy javítja, mint alkatrész-készítés terén, nemcsak autókhoz, hanem gépekhez is a legmesszebbmennyig kielégítheti. A cég neve és évti-

zedes tapasztalata biztosíték arra, hogy az autósok minden kívánsága a legmesszebbmennyig kielégítést nyer. — Más. Tele van Schuszter Vilmos Tisza Kálmán-tér 26. szám alatti javítóműhelye javításra váró angol kocsikkal. Az angol kocsival rendelkező autósok tudják, hogy Schuszter ezekre a kocsikra specializálta magát és ezért szívesen is keresik fel remek szervicét és javító-műhelyét. — Ismét más. A Kőfalvy-féle oldalkocsikészítő-üzem tulajdonosának szomorú elhúnytja miatt új gazdát keres. Özv. Kőfalvyné átadná a műhelyt olyan szakembernek, aki tovább vezetné az üzemet, olyan keretek közt, mint Kőfalvy Péter vezette. Felvilágosítással készséggel szolgálnak a Nagyuvaros-utca 15. szám alatti üzemben, vagy telefonon: 138-397 sz. alatt.

Felelős szerkesztő és kiadó:

KRAMER JENŐ

Általános Nyomda, Könyv- és Lapkiadó Rt.
Bpest. Nyomdaiért felelős: Dr. Uj István.

DEDICS TESTVÉREK

autójavító specialisták

HENGER ÉS FŐTENGELY KÖSZÖRÜLÉS

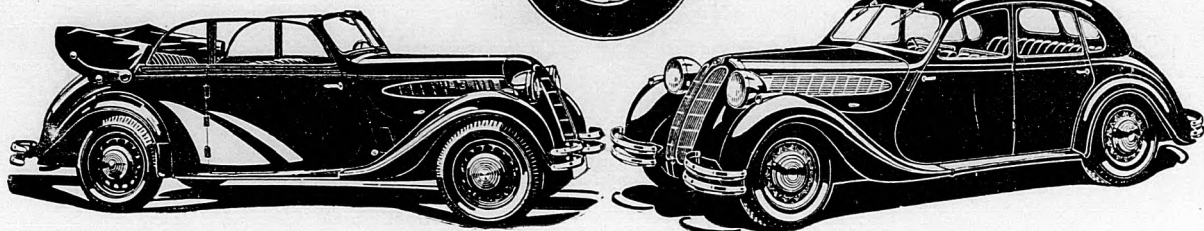
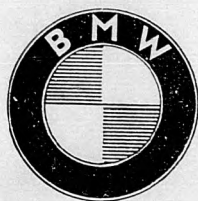
Edzett fogaskerék VIII., THÉK ENDRE UCCA 15. SZ.
és alkatrészgyártás TELEFON: 130-345

HORVÁTH JÁNOS

IX, SZVETENAY U. 4
TELEFON: 132-756

TRIO
AUTÓ- ÉS GÉPJAVÍTÓ

AUTÓ- ÉS GÉPALKAT-
RÉSZEK GYÁRTÁSA



ÁRLESZÁLLÍTÁS!

BMW

45 HP, 6 HENGERES P 6500.- HELYETT
P 5960.—

50 HP, LUXUS-TÚRA P 7900.- HELYETT
P 7400.—

Tökéletes konstrukció, nagy teljesítmény, 2 literes, 6 hengeres motor, sebessége 125 ó/km. Fogyasztása 10-11 liter – nem ismer nehéz terepet –, hegyi túrákon 100%-os élvezetet és biztonságot nyújt. ● Ha nem volt alkalma megismerni, kérdezzen meg komoly szakértőt, hogy mi a BMW. ● Részletes ajánlattal készséggel áll rendelkezésre a magyarországi vezérképviselőt:

MAJLÁTH

VI., LEHEL UCCA 2 – Szállítás raktárról – Kedvező fizetési feltételek