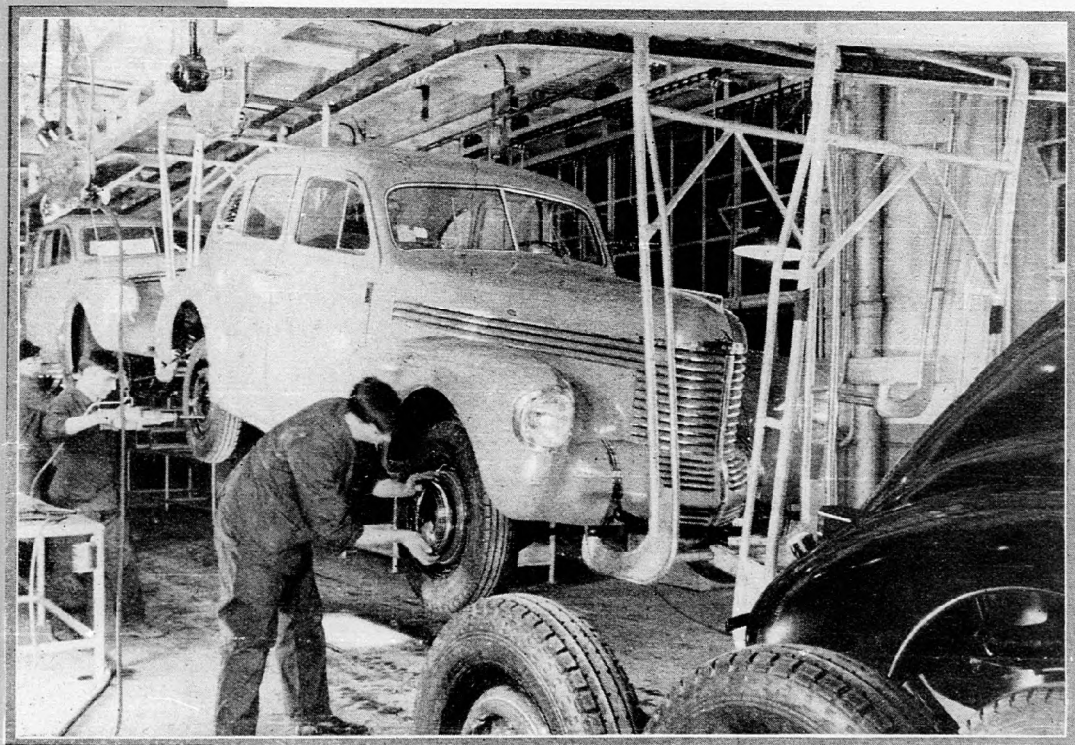


# AutóMotor



## Tökéletes gyártás — tökéletes autá!

Az automobil minősége a felhasznált anyagok és gyártási eljárások eredménye. Az Opel-gyár laboratóriumaiiban ellenőrzött elsőrangú anyagokból a legtökéletesebb eljárások segítségével, amerikai rendszerben gyártja autóit. Az eredmény: az Opel-kocsik népszerűsége az egész világon!





*Kellemes ünnepeket kíván  
tisztelt Vevőinek a*

**Castrol**

MAGYARORSZÁGI VEZÉRKÉPVISELETE

**„FERRO“ VAS-, MŰSZAKI ÉS AUTÓFELSZERELÉSI RT.**  
BUDAPEST, V., VILMOS CSÁSZÁR ÚT 28. TELEFON: 110-000

*Hajrá -* *Előre!*

**NÉPMOTORKARAL**  
**NÉPMOTORKARAL**

**Gyártja:**  
**STADLER M. RT.**

**Képviselet:**  
**PAJOR IMRE**  
Budapest, VI., Jókai-utca 21. Telefon: 120-218

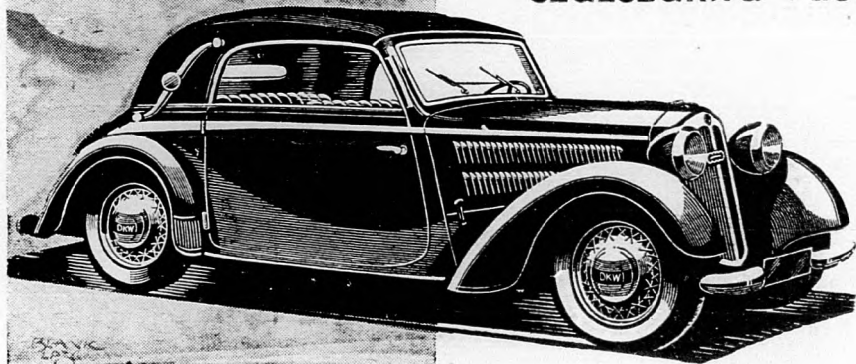
# NYUGODTAN TÁNCOLHAT REGGELIG —



a DKW motorja a  
legnagyobb fagyban  
is azonnal indul!

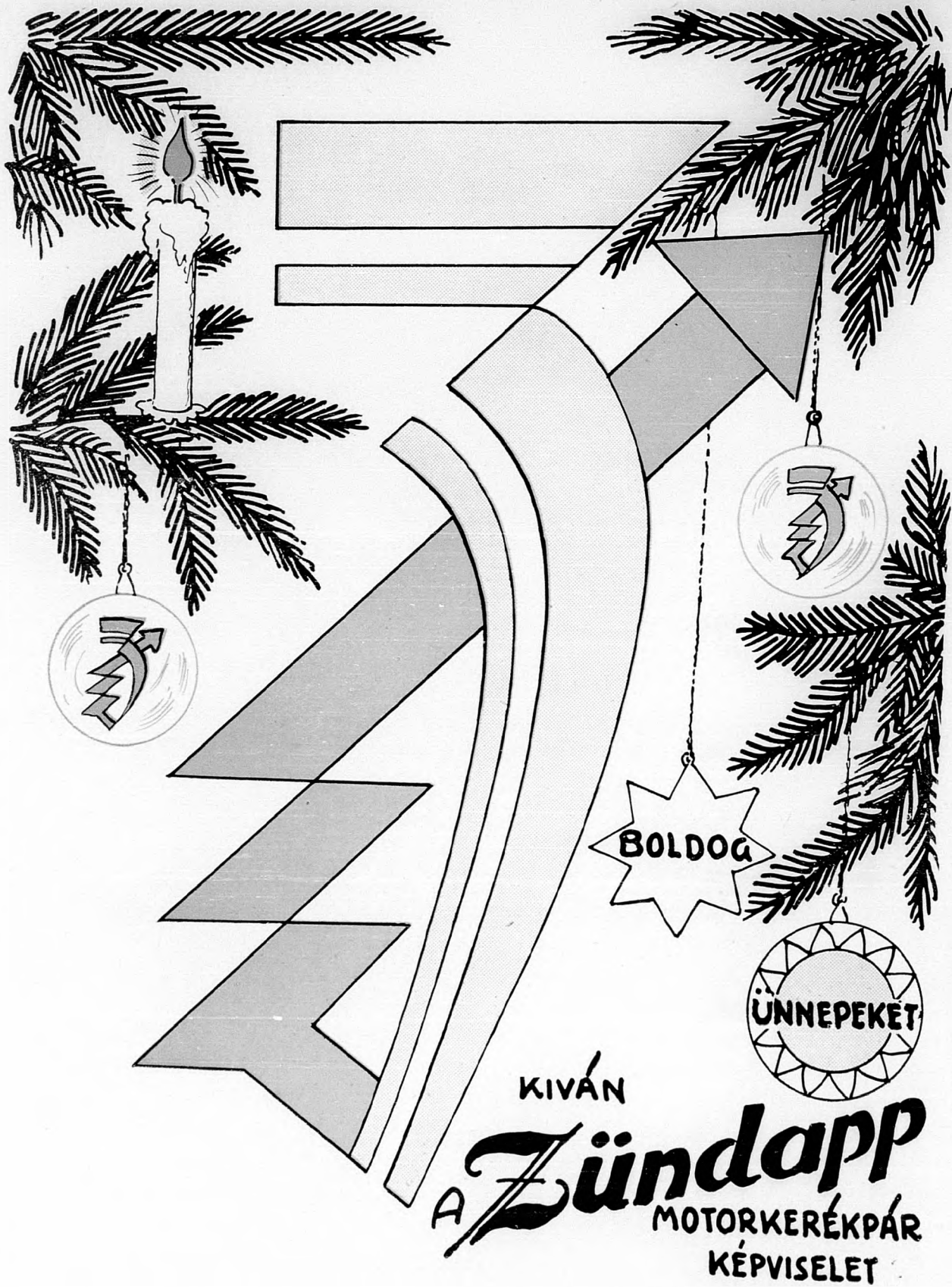
A DKW különleges motorjában nincsen olajteknő, nincsen dermedt olaj, mely nagy fagyban gátolná az indulást. A legelső szívási ütem is annyi friss olajat juttat a motorba, hogy melegítés nélkül is azonnal útrakész. Ez is egyik oka annak, amiért

**százszámra vásárolják a DKW-t!**



VEZÉRKÉPVISELET:

**MAJLÁTH M.** BUDAPEST, LEHEL U. 2



KIVÁN

**A Zündapp**  
MOTORKERÉKPÁR  
KÉPVISELET

## Előgyujtás

1939... Szomorú éve a magyar motorsportok történetének, az az év, amikor lázas nyavalyába esett a magyar motorsport és megvívta élethalál küzdelmét a végleges elcsendesülés rémével. 1939... Amikor minden és minden összejátszott abban, hogy megadja a végső dőfést a gépsportoknak itt a Duna medencéjében. Amikor a magyar gépsport hivatalos és hivatasos istápolói kijelítették kezükből az istápot, amikor a hajdan hangos vezérek a parancsnoki hidon a kormánykerék helyett inkább szemeiket forgatták nagy kenetesen. Es nem látták, vagy nem akarták látni azt az örvényt, mely felé ellenállhatatlanul sodorta az ár a motorsportok rokkant hajóját.

A magyar motorsport azonban megvívta a maga harcát. Lelkes, fiatal motorosok kapták két marokra az elárvult kormánykeréket, megalakult az úgynevezett KTT, mely szent kötelességének tartotta azt, hogy ma, amikor nemzeti és nemzetvédelmi szempontból oly fontos az ország motorosítása, amikor közel állunk olyan napokhoz, melyek megszámlálhatatlanul sok és egész motorost követelnek: a semmiből teremtsen olyan gárdát, mely magva lesz a magyar motorsport hatalmas fájának. Előbb ötten, majd tízen csatlakoztak ahhoz a kis gárdához, mely egész heti megerőltető munka után annak szentelte a vasárnapot, hogy kimenjen a szabad terepre, ahol megfeszített erővel látott hozzá motorstudásának tökéletesítéséhez. Megkezdődtek a KTT vasárnapi terepfutamai, ahol a motorosok megtanulhatják az oly fontos árkon-bokron át való motorozást, ahol megtanulhatják azt, miképpen lehet legyőzni a lövészárkot, gránátöltséert, a jeges-vizes akadályt, hogyan kell átugratni a terepakadályt, hogyan lehet olyan motorostudásra szert tenni, mely nemzetvédelmi szempontból adott esekben életbevágó fontosságú lehet.

Multak a hetek, a KTT izmosodott. A legutóbbi vasárnapon nem kevesebb, mint 147 motor, több mint 20 gépkocsi és vagy ezer lelkes sportrajongó néző vett részt a KTT terepfutamán, olyan szám, melyről a közel-multban még álmodni sem mertünk és mely napnál tényesebben mutatja azt a nagy lelkesedést, mely a magyar motorosok lelkében szunnyad.

A KTT működése — hangsúlyozzuk — nem irányult senki és semmi ellen. Motorozni akarnak a fiuk és —

semmi egyebet. Bizonyos körök azonban még így sem nézték jó szemmel a KTT működését. És hogy ezeknek a köröknek középpontjában éppen azok állottak, akiknek alapszabályszerű kötelessége a motorsportok irányítása és támogatása, lehet véletlen, lehet más is. Nem tudjuk.

Annyi azonban biztos, hogy megindult a fúrás munkája. Először az eltanácsolás bevált — ebben az esetben azonban be nem vált — fegyverét küldték harcba. Amikor pedig ez a harcmodor meddőnek bizonyult, nyílt sisakkal nyitották meg az ellengőzt a forrongó kazánok szelepeiből. Választmányi üléseken tárgyalták a KTT működését és most — úgy halljuk — „komoly” lépésekre készülnek. Jogosulatlan versenyrendezésekről beszélnek annak ellenére, hogy a KTT terepfutamai és gázlárcos gyakorlatait versenynek nevezni alig lehet.

A KMAC — mert azt talán tudják olvasóink, hogy a KTT sportolásának a KMAC akar gátat vetni — aligha viszi sikerre tervét, a KTT és vele a motorosok gyakorlatozásainak „megrendszabályozását”. Mert igaz, hogy a KMAC még ma is hatósága a magyar motorsportnak, melynek bizonyos beleszólása van az ügyekbe. Azt azonban nyilván elfelejti a KMAC, hogy a magyar motorsportoknak más a íthatósága, végső fokon az Országos Testnevelési Tanács ügykörébe tartozik a döntés. És ismerve az OTT álláspontját, hasonló kérdésekben biztosak vagyunk abban, hogy segítséget fog nyújtani az élő magyar sportnak. Mert az OTT-nak nyilván a

sport a fontos, nem pedig az, hogy vajjon azt a sportot a KMAC és alárendelt szerve, a nemzeti sportbizottság kebelén belül altatják nagy szorgalmasan, vagy ellenkezőleg a KMAC és a N. Spb. körein kívül — úzik.

Mi a magunk részéről azt tanácsoljuk a KMAC-nak, foglalkozzék más kérdésekkel és hagyja békén a KTT-t. Rendezzen a KMAC versenyeket, adjon legalább életjelt magáról és ha mindennáron seperi akar, seperi a saját portája előtt. Seperi ki a nemzetdömség szellemét, nyissa ki tágasan az ablakokat, hogy az a bizonyos új szellem megtalálja az utat az Apponyi-téri dohos kártyatermekbe. Fogja össze azokat, akik sportolni akarnak, vitasson meg kizárólag sportkérdéseket választmányi ülésein holmi bicskázási ügyek helyett. Nyujtsa támogatást a sportolni akaróknak azáltal, hogy — hagyja őket békében sportolni.

\*

Megszűnik végre a kövezetvám régen kifogásolt rendszere, vidéki városok sorompói mögül nem ugranak elének egyensapkás vámosok, akiknek életleadaata bizonyos pengők és fillérek kizsigerelese a gépkocsis és motoros zsebekből. Évek óta folyt a harc a kövezetvámok avult és méltatlan rendszere ellen, most végre sikert aratott a harc. Most, amikor a motalkójegyek rendszere következtében a városközi forgalom a minimumra csökkent és a kövezetvám eltörlése inkább elméleti jelentőségű. Csak aztán vizsgálja ne állítsák, amikor — újra megindul a forgalom.



Gutschy Károly kltünő Zündapp gépével a vasárnapi KTT-k állandó élszereplője. Különösen a vizes árokban és a nehéz mély terepen mozog bámulatosan.

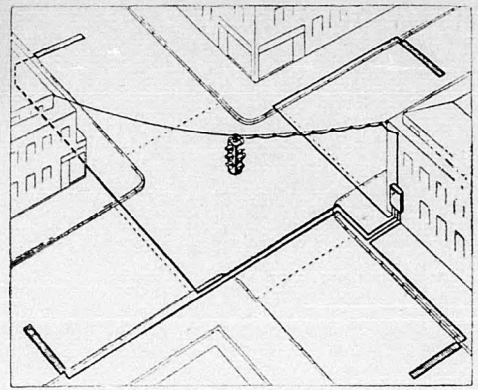
# A gondolkodó közlekedési-lámpa

Berlin nyugati városrészeiben kalandozva, aligha kerülük el a messziről odaszakadt autós figyelmét azok a ravasz közlekedési lámpák, melyek teljesen automatikusan, minden „rendőri beavatkozástól” menten is valóban mintaszerűen szabályozzák a forgalmat. A derék berliniek igen találóan „gondolkodó közlekedési lámpáknak” nevezték el ezeket a kísérleti, rendőr nélküli „villanyrendőröket”, melyek, úgy látszik, kitűnő minősítéssel állják meg helyüket, hiszen évről-évre szaporodik a számuk! Az automatikus közlekedési lámpák külsőleg miben sem különböznek az úgynevezett villanyrendőrtől. E sorok írójának figyelmét is csak az a négy, az úttestből, az útkeresztezédestől 30–30 méternyire alig kidudorodó küszöb hívta fel az érdekes automatára. Gondos megfigyelve a lámpa működését, nem volt nehéz rájönni arra, hogy ezek a küszöbök behatásainak szimultációja helyettesíti a rendőr bácsi éber szeméit, ezen küszöbök az automatikus közlekedési lámpa érzékszervei, ezek gondoskodnak arról, hogy a lámpa mindenkor az adott forgalmi helyzetnek legmegfelelőbb szintre váltsa. Az ilyen automatikus közlekedési lámpával ellátott útkeresztezédsélnél egyetlen járműnek sem kell pillanattal sem tovább várakoznia annál, mint amennyi időre a keresztúccából kijövő szesnekocsiknak vagy személyautóknak az ucca keresztezésére okvetlen szükségük van. A lámpa teljesen individualis működésű, az adott forgalmi helyzetnek legmegfelelőbb automatikus kapcsolását az útkeresztezéshez közeledő járművek maguk végzik el!

De járjunk csak a dolog végére! Mint már mondtuk, az útkeresztezéstől 30–30 méterre az úttestbe, az útfelületből alig kidudorodó rugalmas küszöbök vannak süllyesztve. A keresztezés felé tartó jármű áthaladva a küszöbön, azt kissé lenyomja, miáltal egy a lámpával összeköttetésben álló kontaktust hoz létre. De távolról se gondoljuk, hogy ezzel már értjük is a lámpa működését, mert ne feledjük el, hogy a keresztező uccák forgalma egyre változik, fluktuál és ennek megfelelően „elvárja” a lámpától azt, hogy mindkét ucca forgalmára tekintettel legyen... Annak a helyzetnek sem szabad bekövetkeznie, hogy minden áthaladó jármű egyszerűen leállítja bizonyos időre a keresztező forgalmat! De előfordulhatna az a kritikus eset is, hogy a két keresztező jármű ugyanazon pillanatban nyomná le a küszöb-kontaktust, miáltal a lámpa vagy mindkét irányban tilosat jelezne, vagy pedig kész volna a — csinn-bum...! Az ilyen módon működő lámpa tehát a legjobb esetben is kavarodást és forgalomtorlódásokat okozna!

A „gondolkodó közlekedési lámpának” azonban „esze” is van, mellyel gondolkodik, esze, melyben feldolgozza a küszöb-kontaktus érzékszervek behatásait. A lámpa „esze” ott van rendszeren a sarokház falán elhelyezett — szekrényben! Az agysejtek speciális lámpákból, ellenállásokból és kondenzátorokból rekrutálódnak, melyek töltése és kisülése szabályozza a lámpa fényjeleinek időtartamát.

A már említett küszöb-kontaktusok az időjárás viszonyosságai ellen többszörösen gumiba vannak ágyazva. A küszöbök két egymás fölött levő, csaknem érintkező gumiburába ágyazott fémkontaktusból állanak, melyek acéltokban nyerne helyezést. A küszöbön átfutó járművek súlya a két rugós kontaktust egymásra nyomja, az előálló érintkezés zárja az áramkört.



Az automatikus közlekedési-lámpa vázlatos tervrajza.

Miután már kezd derengeni és oszladozik a szerkezet működését burkoló homály, vegyük jól szemügyre a készülék vázlatos rajzát. Látjuk rajta a négy küszöb-kontaktust, a lámpát, a vezetékeket és a házfalon a készülék „eszt”, a — kapcsolószekrényt. A lámpa színei szokásos módon zöld, sárga, piros, sárga stb. sorrendben automatikusan változnak bármely, egyszer beállított időzítés szerint. Ha most zöld jelzés mellett kocsit halad át a küszöbön, úgy a küszöb-kontaktus nem fog színváltozást előidézni, hanem ellenkezőleg, gondoskodni fog arról, hogy az áthaladó jármű sebességének megfelelő időre továbbra is zöldet jelezzon a lámpa még abban az esetben is, ha a lámpa közvetlen sárgára változás előtt állott is volna! Ha viszont a küszöb felé haladó kocsit előtt pirosat jelezne a lámpa, annak ellenére, hogy a keresztirányból nem jön semmi, úgy a küszöbön áthaladó kocsit előidézte kontaktus hatására nyomban sárga lesz a lámpa és mire a kocsit a keresztezéshez ér, már zöld színnel jelzi a — szabadot! Ha egyidejűleg közeledik két jármű a keresztezéshez, a lámpa egymás után engedi őket át!

Főútvonalak és kisebb forgalmú mellékúccák keresztezésénél, általában a főútvonal forgalma számára jelzi állandóan a szabadot a lámpa. Ha azonban a mellékúccán át közeledik valamely jármű a keresztezéshez, úgy a küszöbön áthaladva, a főútvonal forgalmának küszöbe által regisztrált első szabad hézagában zöld jelzést kap! Amennyiben a mellékúccából hosszabb időn át nem jönne keresztező jármű, úgy a lámpa az előre beállított időközökben automatikusan nyitja meg a gyalogos forgalom számára az átkelést.

A „gondolkodó közlekedési lámpa” azonban a járművek sebességét is figyelembe veszi, az autók számára rövidebb ideig tart a szabad jelzés, mint például lófogató járművek részére. Abban leli ez a magyarázatát, hogy a küszöbön gyorsan átsuhanó autók rövidebb áramimpulzust létesítenek, mint például az átdöcögő szesnekoesi. A „gondolkodó közlekedési lámpa” természetesen a villamosok forgalmát is szabályozza, a kontaktusok ez esetben a felső vezetéken nyerne elhelyezést.

A modern közlekedésrendészet főfeladata: beleilleszkedni a forgalom fluktuációjába, kiküszöbölni a fölösleges torlódásokat. A gondolkodó közlekedési lámpa révén a gyér forgalmú keresztezéseknél jelentősen növekszik a közlekedés biztonsága anélkül, hogy a keresztezéshez közeledő jármű sebességét csökkenteni kellene: a közeledő jármű számára csak az esetben lesz tilos a jelzés, ha a keresztirányból jövő kocsit közelebb van már a keresztezéshez.

A „gondolkodó közlekedési lámpa” százszázalékosan a forgalom pillanatnyi követelményeinek megfelelően dolgozik. Nem felejtí magát se pirosan, se sárgán. Ami pedig a legderékabb K-rendőrrel is megessét már. Ugy, ahogy a nóta tanította:

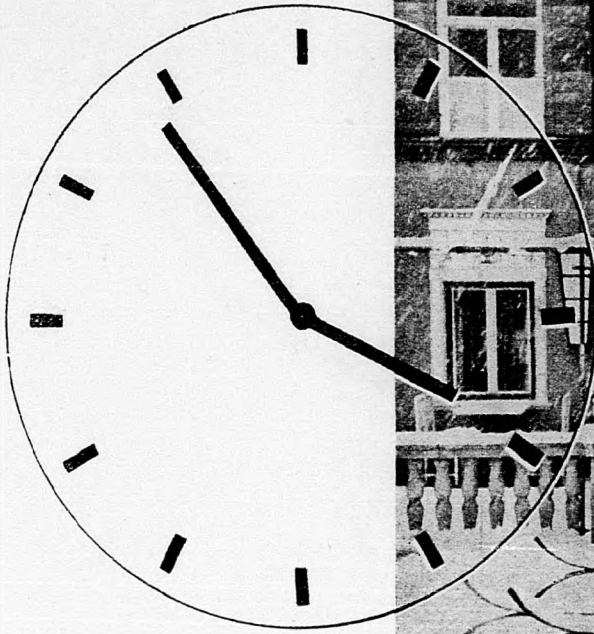
Szép karesű, kicsi boka  
Mindennek ez az oka...!

**VÉDJE ÉLETÉT,  
EMELJE VEZETÉSI BIZTONSÁGÁT,  
szereltessen autójára  
SZILÁNKMENTES ÜVEGET**

**Kavács ÜVEGCSISZOLÓNÁL**  
VI., SZABOLCS UCCA 18/B  
TELEFON: 493-996

Régi szilvéddüvegjeit becserélljük

**MAGYAR ABRONCS  
ÉS KERÉKGYÁR RT.**  
V, LÉGRÁDY KÁROLY U. 5  
**KERÉK-DÍSZTÁRCSA-KERÉKCSAVAR**



*Órárhosszat*



*A LEGNAGYOBB HIDEGBEN IS*

**SINGLE SHELL**

*A LEGJOBB TÉLI OLAJ*

# A korszerű autó elengedhetetlen kelléke -

## a pontos és megbízható

# ÜZEMANYAGÓRA!

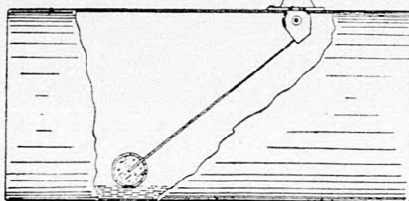
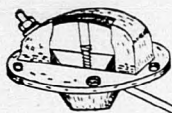
Vigan siklik kocsink az országúton, ragyogó napsütés, élvezzük a sebesség édes kábulatát. És egyszerre: kettőt-hármat köp a motor és úgy leáll, mint a földhözcsapott vekkeróra. Rövid vizsgálat után megállapítjuk, hogy a tartány száraz, akár a Szahara. Hát igen, elszámítottuk magunkat. Az a hús liter, melyet reggel betöltöttünk, nem volt elegendő a 160 kilométeres útra. Talán vigabban haladtunk, talán sokat kapcsoltunk feleslegesen, sokat húztunk a kocsit harmadikkal ott, ahol direktben is gurulhattunk volna, egy szó mint száz: ott állunk száraz tartánnyal. Benzinkútnak se híre se hamva és arra a jótékony tehersóforra is hiába várunk, aki ilyenkor megfelelő baksisok ellenében beleereszti tartályunkba azt a két-három litert, mely a legközelebbi kútig elegendő. Ilyenkor bizony átkozódunk, hogy miért nincsen a kocsinkon üzemanyag-óra, mely megbízhatóan mutatja, hogy tartályunkban mennyi a motort éltető nedű.

A mai korszerű benzinóra pontos és megbízható. Szerencsére már ritka az az olcsó kivitelű típus, mely kizárólag a szerelékfal műszereinek gazdagítására szolgál és olyan pontosan mutatja az üzemanyag-mennyiséget, akár az anyósunk éveinek a számát. Az ilyen „óra” ma már a múlté, a műszaki tudományok haladása meghozta számunkra a mai típusokat, melyekre bátran rábízhatjuk magunkat.

Négy, egymástól merőben eltérő rendszerű benzinórát ismerünk, 1. a mechanikus, 2. a pneumatikus, 3. az elektromos és 4. a bimetalikus elven alapuló műszert.

### A mechanikus benzinórát

csak azon a kocsin lehet használni, ahol a benzintartány a vezetőülés előtt van elhelyezve. Itt úszó lebeg a tartányban levő üzemanyag szintjén, az úszó állásának magasságát emelő, fogaskerék és hajlékony tengely viszi át a szerelékfalon levő óra mutatójára. A mechanikus benzinóra igen pontos és megbízható és hiba csak akkor le-



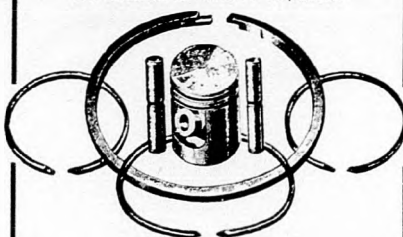
A mechanikus benzinóra fogaskerék és hajlékony tengely segítségével mutatja a szerelékfalon levő órában az úszó mindenkori állását és vele az üzemanyag szintjét.

hetséges, ha tengelye megszorul. Az úszó nagy felhajtó ereje azonban megfelelő önsúlyú úszó alkalmazását teszi lehetségessé, úgyhogy a fennakadás rendkívül ritka. Nagyon jól beváltak azok a rendszerek, melyeknél rugóval terhelt és hajlékony csőben futó kis láncocská viszi át a mozgást a mutató tujére.

### A pneumatikus benzinórát

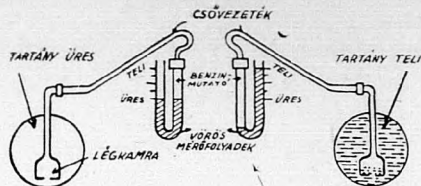
arról ismerhetjük fel, hogy mutatószerkezetük rendszerint vörös színű folyadékkal megtöltött csővecske. Ez a berendezés ma már ritka, mert kisebb dugulás esetén nem mutat pontosan, amellet nem is túlságosan megbízható. Alapelve igen egyszerű, az üzemtartályban vastagabb cső van függőleges helyzetben, ebben a benzinnennyiségnek megfelelőleg alacsonyabb, vagy magasabb szintben áll az üzemanyag. A csőben levő folyadékszintnek megfelelőleg abban alacsonyabb vagy magasabb nyomás uralkodik, a szerelékfalon levő folyadékos nyomásmérő mutatja a nyomást, illetőleg azt az üzemanyagszintet, mely az uralkodó nyomásnak felel meg. Ezeket az órákon többnyire kis szivattyút találunk, melyet mérés alkalmával ki kell húznunk, hogy a csőrendszerben levő levegőnyomást ki-egyenlítsük.

DUGATTYUK, D. GYÜRÜK, D. CSAPSZEGEK, GÖLYÖSCSAPÁGYAK az összes felvidéki autók és traktorok számára is raktárról kaphatók.



ALBUS k.-fém dugattyúk lerakata. ACÉLGÖRGÖK minden méretben. GÖLYÖSCSAPÁGY JAVÍTÁSOK. NAGYMÉRETŰ D. GYÜRÜK HENGERKÖSZÖRŐLÉS. FŐTENGELYCSISZOLÁS. SZELEPEK. FOSZFORBRONZ.

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



A villamos benzinóra. A benzín szintjén úszó parafadugo állása szerint többet vagy kevesebbet kapcsol az ellenállástekevesből, a szerelékfalon levő óra az ellenállást és vele a benzinnennyiséget jelzi.

### Az elektromos benzinórát

a legmegbízhatóbbak és nagyjában a legpontosabbak. Működésük igen egyszerű, a tartányban levő úszó kontaktus létesíti a vele kapcsolatos ellenállással. A szerelékfalon levő villamos mérőműszer mutatja az ellenállást és mivel az ellenállás az úszó állásától, tehát az üzemanyag szintjétől függ: közvetlenül mutatja, hogy mennyi a tartányban a benzín. A villamos benzinóra áramfogyasztása majdnem a nullával egyenlő, tehát állandó bekapcsolása esetén sem terheli az akkumulátort és mivel nincsen mechanikus, vagy pneumatikus kapcsolata a szerelékfalon levő órával: szinte elpusztíthatatlan. Egyetlen hátránya az, hogy a tartányban levő utolsó 1/8 benzinnennyiséget már nem jelzi, ez a hátrány azonban tulajdonképpen előny, mert így korábban állunk le benzint tölteni.

### A bimetalikus

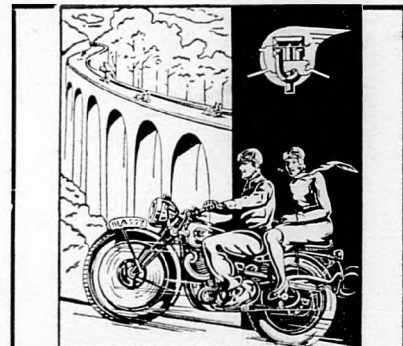
benzinórák költséges kivitelük miatt ritkák. Lényegében a tartányban levő folyadéknak a bimetalikus fémmre gyakorolt nyomását mérik és közvetítik elektromos úton a szerelékfalon levő órához. Többet erről a rendszerről nem kell tudni, mert kivitele egyébként is olyan komplikált, hogy csak szakember nyúlhat hozzá.

Látjuk tehát, hogy magunk vagyunk a ludasai annak, ha a kocsink száraz tartánnyal áll le ott, ahol benzint — nem kapni.

## ATLAS a motorosok álma!



**ATLAS** motorkerékpárok vezérfélpivelelete **BAUER**  
Izabella uca 98.



**UT** MOTORKERÉKPÁROK VEZÉRFÉLPIVELELETE **BAUER**  
VI. IZABELLA UCCA 98. SZ.

ÍGY KÉSZÍTIK ELŐ AUTÓJÁT A TÉLRE



AZ EGÉSZ KOCSIT  
FAGYÁLLÓVÁ TESZI A  
„TÉLI MOBIL OIL SERVICE”

	KELET	Km-óra állásnál
Mobiloil Arctic (keveréknél Mobiloil BB)	a motorba	
Mobil Upperlube	az üzemanyagba	
Mobiloil téli hajtómű olaj	sebességváltóba és differenciálba	
Mobilgrease No. 1, ill. Mobiloil C	alvázkenésre	
Mobil Radiator Flush	hűtőizisztításra	
Mobil Freezone	fagyálló folyadék	
Mobil Products	karosszéria- ápolásra	



# A Mobiloil Service

állomások mindenütt az országban

VACUUM OIL COMPANY R.T. BUDAPEST

# Levegőben dől el a tengeri háború?

A nyugateurópai háború kísérteties farkaszemzéséhez a háborús „hangulatot” a tengeren robbanó aknák, torpedók és nem utolsósorban légibombák detonációi szolgáltatják, melyek nyomán hol egy kereskedelmi hajó, hol meg egy acélvár süllyed a hullámsírba. A torpedók és aknák munkáját jól ismerjük a napilapokból, cikkek keretében a nyugateurópai háború eddigi tapasztalatai alapján a repülőgépek szerepét és eredményességét próbáljuk megvilágítani a tengeri hadviselésben.

A repülőgép mint közvetlen harci-eszköz a tengeren először a világháború folyamán tűnt fel amikor a felderítőszolgálat mellett egyelőre még csak a tengeralattjárók elleni harcban de már mint támadó fegyvernem is kivette részét. A világháborúban százezreken a tengeralattjárókat érte a legsúlyosabb veszteség és ebben elsősorban éppen a repülőgép a ludas, hiszen *tiszta időben a magasból a víz alá merült tengeralattjáró kontúrjai jól kivehetőek*, a megfigyelő repülőgép vagy közvetlen támadásba bocsátkozhatik a víz alatt lomhán mozgó, védetlen és könnyen sebezhető ellenféllel szemben avagy a rádió hullámain hívhatja nyakára a torpedórombolók rajait... A tengeralattjárók legveszélyesebb ellenfele a repülőgép, mely ellen védekezni csak a víz színén úszva légelhárító ágyújával képes! A modern, tengerészeti repülőgépek tekintélyes hatósugara, nemkülönben a torpedóromboló flottilla kísérteties repülőgép-anyahajók nagyban elősegítik azt, hogy a repülőgépek a parttól nagy távolságra eső vizek fölött is rendszeres kutatórepüléseket hajtsanak végre a bűvárhajók lekiszűrésére. Hogy aztán néha mégis a bűvárhajó maradjon felül, mint azt a torpedórombolók gyűrűjéből éneke idején kitorpedozott angol repülőgép-anyahajó, a „Courageux”, vagy egyik német bűvárhajó által leölt 2 támadó angol repülőgép esete bizonyítja, — ez a háború sora... De a repülőgép a maga víz mélyére hatoló saszemével továbbra is a bűvárhajók réme marad!

A vízi- és légiflották háborúját, az úszó acélvárak és „mérges csipésű szitakötők” harcát két szempontból kell vizsgálni tárgyává tennünk aszerint, hogy a csatahajókat a kikötőkben avagy gőz alatt, a nyílt tengeren éri-e a légi támadás?

A nyugateurópai háborút a wilhelms-hafeni német hadikikötőben horgonyzó flottaegységek elleni angol légitámadás vezette be a háború második napján. A támadás kudarcot vallott, az angol jelentés szűkszavúan beszámolt ugyan egy találatról, de nem cáfolta meg a német jelentést, mely a német vadászgépek által a parti légvédelem üzfűgőnyébe szorított támadó gépek kétharmadának pusztulását eredményezte. A wilhelms-hafeni kaland után az angol bombavetők három hónapig nem támadták német flottatámpontokat, az északi tengeren kétszertelenül a németek kezébe ment át a kezdeményezés. A német felderítő repülőgépek nap-nap után egészen a német partoktól 1000 kilométerre lévő Sheetland szí-

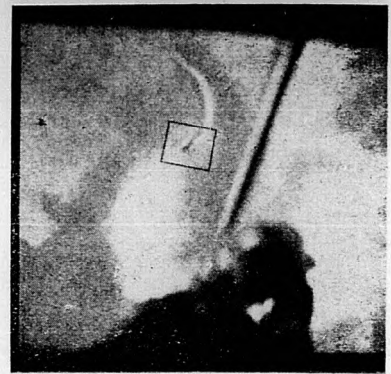
getekig kalandoztak, kutatva az angol flottatámpontok titkait. Szeptember 22-én a német felderítőgépek az Északi tenger legészakibb részén, Norvégia felé tartó angol hajórajról tettek jelentést. Szeptember 26-án hajnalban a német felderítőgépek újabb helyzetjelentést tettek az angol hajórajról, melynek magvát három csatahajó és egy repülőgép-anyahajó képezte. A Norvégia felől Anglia felé úszó rajban ott volt a „Hood”, a legnagyobb, a „Repulse” a leggyorsabb és a „Rodney”, a legmodernebb angol csatahajó...! Űtött az első nyílttengeri csata órája csatahajók és repülőgépek között! Az angolok óvatlanok voltak, a felderítőgépek meglepő jelentéseiből frappirozott németek pedig nem használták ki eléggé a kínáló lehetőségeket. A jelentés nyomán útnak indított német bombavetők jobbján tűnt fel az angol hajóhad, a csatahajó-óriásokat torpedórombolók és könnyű cirkálók kísérték. A teljes gőz alatt futó hajóhad légelhárító tüze az ideálisan szakadozott könnyű felhőzet mögött bújkáló bombavetők ellenében eredménytelen maradt úgy, hogy a hajóhad egységei szétszakadozva vargabefűszerű vonalban kényszerültek a sűrűbb felhőzet alatt védelmet keresni. A német légi kötelék bombavetői úgyszólván kizárólag a hajóhad legértékesebb egysége, a „Hood” ellen használták fel 250–500 kg-os bombáikat, míg az esőfelhő alá menekült repülőgép-anyahajó ellen a bukóbombázók, a „Stukák” léptek akcióba... A „Hood”-ot a hajó hátulján talitalált, közepén biztos találat érte, sőt egy harmadik valószínű találatot is figyeltek meg rajta. A hajó közlébe esett bombák nyomán magasba szökött víztölesérek olykor a támadó gépek magasságából is elföldték a hajót... Ez az oka annak, hogy a támadó repülőgépekről a találatokat nem lehet teljes biztonsággal megfigyelni...

— *Mi történt volna* — kérdi a támadás egyik résztvevője — *ha nagyobb légi kötelékekkel támadták volna meg az angol flotta magvát? Hiszen a támadók nemhozzá veszteség, de minden sérülés nélkül tértek haza!*

Ez a csata kétszertelenül izóltót nyújtott a repülőgép jövő lehetőségeiről a tengeri háborúban. A támadás után kikötött német felderítőgépek jelentése szerint az angol hajóraj irányt változtatva Scapa Flow felé hajózott a „Hood” és a repülőgép-anyahajó nélkül... A kötelékből kivált „Hood” hír szerint dokkba került, az anyahajó állítólag a sok vitát provokált „Are Royal” volt... A csatahajókat fenyegető légi veszélyt mi sem bizonyítja jobban, mint hogy az említett csata után a hatalmas angol flotta, a grand fleet is eltűnt az Északi tengerrel...

A hadihajók a nyílttengeri légvédelmi technikájának szűkszerűségeit átdolgozását ügylátszik az angolok is belátták és egyelőre visszavonták flottájukat az Északi tengerrel ahonnan a német felderítő zóta is csak egész kis egységeket jelentenek.

Erdekes párviald folyt le az Isle of May közelében is. A parti vizeken úszó angol cirkáló légelhárító tüze nem tudta megakadályozni a szakadozott



A német haditengerészeti légerők felvétele: a felhőzet alatt a mélyben a „Hood”, mint víznyoma mutatja, kiválva a rajból ivalkában futva igyekszik a felhőárnyékban fedezéket keresni a bombavető repülők elől.

felhőzet mögött dolgozó egyetlen német gép bombatalálatait. A pilóta véleménye szerint helyesebb lett volna, ha a cirkáló valamely sötétebb felhőfolt alatt megállt volna, miután így a szakadozott felhőzet oldalain át egyre-másra jó célpontul szolgált a támadónak. Október 9-én ismét nyílttengeri ütközetre került a sor angol hajóegységek és német repülők között valahol messzi északon... Az eredmény ismét egyoldalú volt — két hajót bombatalált ért... A nyílttengeri csata helyét most már végleg a flottatámpontokban horgonyzó acélvárak elleni légitámadások foglalták el. A német távolsági felderítők nap-nap után keresik fel az angol flottatámpontokat és ha észlelnek valamit — jönnek a bombázók!

— *Az október 16-iki Firth of Forth-i angol flottatámpont elleni sikeres német légitámadás* szemben a nyílttengeri „prakszissal” a támadóra is jelentett veszteséget: a légelhárításból itt azonban az angol vadászgépek is kivették részüket. A támpontok vadászgépekkel támogatott légelhárító tevékenysége sokkal hatásosabb a nyílttengeren úszó acélvárak légtartalaj ágyúinál! Két angol vadászgép mellett két német bombavető is maradt a prondonon... És a vizen? A Forth-hídnál horgonyzó „Edinburgh” cirkálót talitalált érte, a „Southampton” közvetlen közelében becsapó bombáktól sérült meg, a „Mowhawk” torpedóromboló is hasonlóan járt, fedélzetén egy admirális is hősi halált halt... De a rákövetkező napon már a scapaflowi angol hadikikötőt látogatták meg a német repülők! Prien kapitány bűvárhajókalandja (Royal Oak elsüllyesztése, Repulse megtorpedózása) után azonban az angolok úgy látszik kiirították Scapa Flowt! A nagy csatahajók eltűntek, csak az „Iron Duke” az angol flotta csokorjáj szűrés-hajója vesztegelt a kikötőben... Több bombatalált érte...

Három hónapra a wilhelms-hafeni kaland után a miap ismét mezmozdultak az angolok. Nem a nagy flottával, a grand fleet-el, nem: bombavető repülőgépekkel! Helgoland fölé látogattak el... A repülőgép nem jelent veszélyt az akna, a torpedó, olesőbbak is és ha bombáik egyelőre még nem is süllyesztettek el acélvárakat, de jó néhány hónapig kényszerpihenőre küldhetik őket... A repülőgépnel a tengeren is számolni kell: a grande fleet úgy látszik nem biztosítja többé maradéktalanul a tengerek uralmát... Plőne, mióta a magneses aknákat is repülőgépekről bocsátják romboló útjukra...

## A LÉGI MOTORKERÉKPÁR!

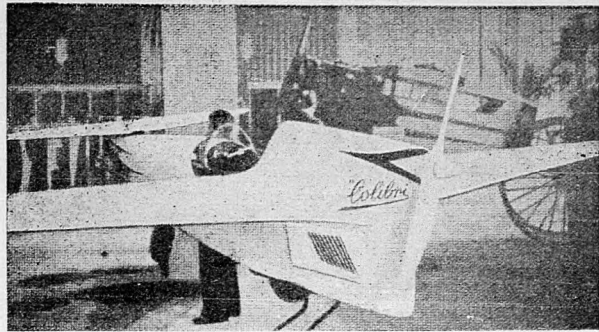
Ügylátszik megvalósult a régi álom, a mellényzseb repülőgép, mely mindenki számára megközelíthető, mely nem drágább, mint az átlagos 500-as szőlómotorkerékpár és melynek vezetését az átlagos tehetségű motoros rövid két hét alatt el tudja sajátítani. Quinto Beltramo olasz mérnök az érдем, aki kis Colibríjával oldotta meg a régi fogas kérdést.

A Colibri — mint azt képünkön is láthatjuk — úgynevezett kacsarendszerű gép, légsavarka hátul, a vezetőülés közvetlenül szárnyközéphez van. A gép csúcsán kombinált magassági és oldalkormány van, alul két ballongumis kerék. Ennyi az egész.

A gépecske önsúlya alig 70 kg, utassal és üzemanyaggal 160 kg. Fontosabb adatai: szárnyak feszítávolsága 6 méter, teljes hossz 355 cm, magasság 1 méter, szárnyfelület 4,5 négyzetméter, legnagyobb sebesség 160 kilométer óránként, utazási sebesség 140 km/óra, leszállási sebesség 60 km/óra, felszálláshoz 125, leszálláshoz 50 méter gurulási távolság.

A motor egyhenger-kétfogattyús, 450 kcm-es kétütemű konstrukció, mely percnkénti 4200-as legnagyobb fordulatszám mellett 18 lóerőt teljesít. A tartányba 500 kilométeres távra elegendő üzemanyag fér.

Rendkívül érdekes az első behúzható kerék, a hármass ékszíjjal meghajtott légsavark. Szinte megdöbbentők a miniatűr méretek, az ember el sem hinné, hogy igazi,



komoly, amellet egészen rendkívüli mértékben stabil, viharálló repülőgépről van szó, melynek ára Olaszországban mélyen alatta van a kétezer pengőnek megfelelő lírának.

A gép felépítésénél és tervezésénél Beltramo a súlyt arra helyezte, hogy a repülőgépecske kezelése és vezetése a lehető legegyszerűbb legyen. A kacsarendszerű megoldás következtében a gép olyan stabil a levegőben, hogy minden különösebb gyakorlat nélkül lehet vezetni, még aránylag erős szélben is. Az egyszerűsítési törekvésekre legjellemzőbb, hogy az elől elhelyezett kis felület kardánikus megoldása következtében hármass feladatot végez: magassági és oldalkormány egyszerre, amellet a csűrőfelület munkáját is ellátja.

A német népaútónak, a KdF-kocsinak januárba kellett volna a tervek szerint piacra kerülnie. Tekintettel azonban arra, hogy Németországban a háborús benzinkorlátozás miatt a magángépjármű-forgalmat nagyrészt leállították, valószínűtlen, hogy a népaútó egyelőre gyártásra kerüljön. Ha csak — a külföld számára nem!... A fallerslebi gyártelepépítkezések már odáig jutottak, hogy a hatalmas csarnokokban megkezdtek a gépek felszerelését, mikor közbejött a háború... A KdF-kocsi Porsche dr. vezetésével lefolyt utolsó próbatúrájáról a Katschbergen egy szemtanu szá-

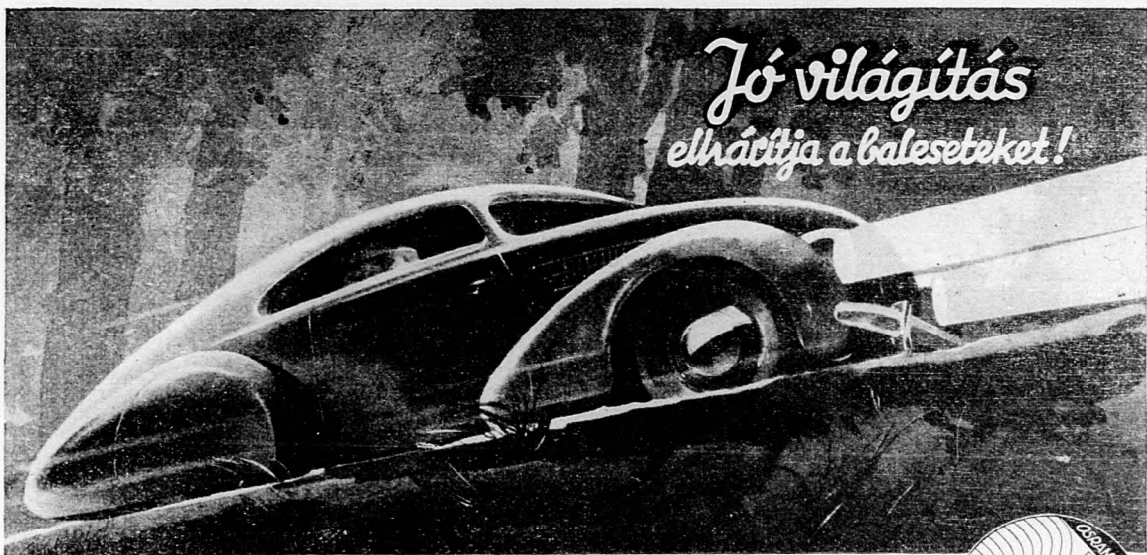
molt be. Négy KdF-kocsi egymásután háromszor abszolválta a 32%-os hírhedt meredeket, rögön utána fűpadra...! Szemtanunk 2 literen aluli kocsit még nem látott ilyen iramban felkapaszkodni a Katschbergre... Kétségtelen, hogy a KdF-kocsikat egész rendkívüli próbatúrnak vetik alá. Csak már a magyar utakon is látnánk őket! Hisz oly sokan várják...

Franciaország 2 millió dollárért 5000 darab Indian motorkerékpárt rendelt Amerikában. Érdekes, hogy az évek során egyre sorvadó francia motorkerékpár-ipar nem tudta a katonai igényeket kielégíteni.

A háború kitörése váratlanul véget vetett a német motorsport-szezonnak, melynek zárakkordjait a lengyel harctér esztazaja nyelte el. Amint Hühnelein tábornok kijelentéséből most értesülünk, az NSKK jövőre biztosítja a német versenyek megrendezését, sőt magyar versenyzők részvétele érdekében is akciót indított.

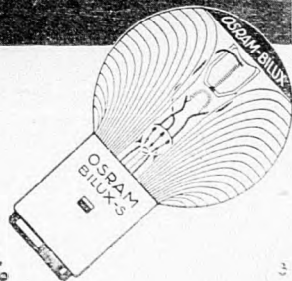
Dánia takarékoskodik: a taxicélokra használt nagy amerikai kocsikat leállították és helyettük speciális karosszériával ellátott DKW-kocsikat helyeztek üzembe.

Spanyolországban rövidesen német minitájú autóhálózat építését kezdik meg.



**OSRAM**  
**BILUX-S**

emeli a  
biztonságot.



A TIZENKÉT MÉTER HOSSZU

# HÓCIRKÁLÓVAL

szén és mangántelepeket akarnak feltárni az amerikaiak a déli sarkvidéken

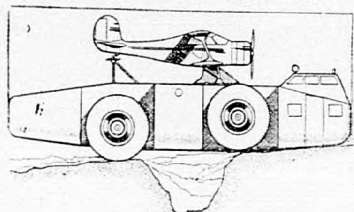
Mint valami eiefántba oltott, vízözön-előtti szárnyas állat, mint valami automobilba háziasított repülőgép, olyan az az ijesztő méretű és szokatlanságában megdöbbentő gépkocsikolosszus, melyet az amerikai Pullmann-Standard Mfg. Co. épít. Hócirklónak keresztelték el ezt a gumikerekeken guruló műszaki gigászt, melynek célja feltárni azokat az ismeretlen délisarki vidékeket, melyeket Byrd kapitány csak repülőgépről látott és ahol a tudomány hatalmas mangán- és széntelepeket sejt.

A hócirkló — mint azt a képen is látjuk — merőben elüt attól, amit általában automobilnak nevezünk. Méreteiben és felépítésében is kizárólag azt a célt szolgálja, hogy a sarkvidék legnagyobb akadályait, a végtelen hó- és jégmezőkön tátongó szakadékokat leggyűrhesse. Hatalmas, három és fél méter átmérőjű, pneumatikkal szerelt kerekei ennek megfelelőleg tetszés szerint emelhetők és süllyeszthetők úgy, hogy a hócirkló adott esetekben a szó szoros értelmében a „hasán” csúszhat. Mert a hasoncsúszáson nyugszik a hócirkló egész elgondolása. Abban a pillanatban, amikor a kocsi a szakadék szélére ér, egyszerűen addig tolatnak előre, amíg a kocsi orra eléri a szakadék túlsó részét, ilyenkor süllyeszti az első kerekeket, a kocsi „hasára” fekszik és a hátsó kerekek meghajtása következtében átcúszik a szakadékon. Amikor a felénél is több átért, emelik az első és süllyeszti a hátsó kerékpárt, az egész játék ismétlődik addig, míg a hócirkló nem hagyta maga mögött a tátongó szakadékot.

Műszakilag rendkívül érdekes a hócirkló megoldása és felszerelése. Mind a négy kerék külön-külön és közvetlenül kapcsolt elektromotorral van ellátva, az áramot a kocsi elülső részében elhelyezett, kettős nyersolajmotorral hajtott villamos áramfejlesztő telep szolgáltatja. Az áramfejlesztőtelep felett van a „parancsnoki” fülke, mely

vezetőülésből és térképrekeszből áll. A vezetőfülke alatt főkéletesen felszerelt javítóműhely van, melyben esztergapatot, fűrőgépet, villamos hegesztő-berendezést is helyeztek el. A parancsnoki fülke mögött van a konyhával kombinált ebédlő, oldalt a hálófülkék, hátul a hatalmas üzemanyagtartály.

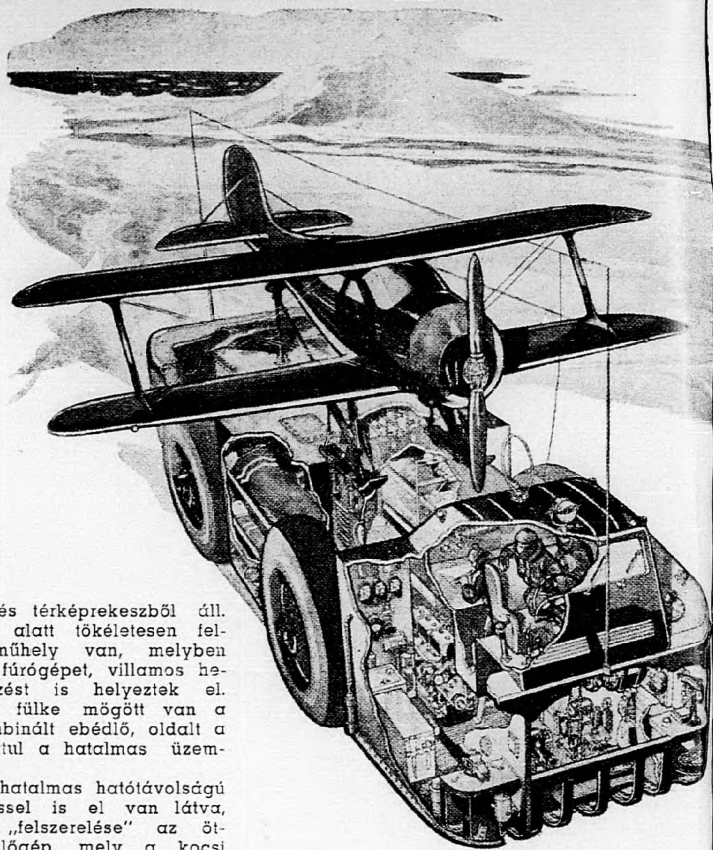
A hócirkló hatalmas hatótávolságú rádióberendezéssel is el van látva, legérdekesebb „felszerelése” az öt-személyes repülőgép, mely a kocsi tetején foglal helyet és kátpulta be- rendezéssel is el van látva. A repülő-



Igy győzi le a hócirkló a sarkvidéken mindennapos mély és széles jégszakadékokat.

gép nemcsak felderítés és terepkutatás céljára szolgál, hanem módot ad az öttagú személyzetnek arra, hogy baj esetén otthagya a hócirklót, elérhesse az expedíció telephelyét.

A roppant gépkocsi karosszériája vékony elektromosan hegesztett acél-



lemez borítású. Teljes geológiai be- rendezést is visz magával, melynek bennünket leginkább érdeklő része a világhírű Eötvös-féle torziós inga. Ezel akarják a kutatást végezni, a magyar lánegészek ez a csodakészüléke ugyanis a mélyen a föld gyomrában rejtőző fém- és egyéb értékes ásványok jelenlétét biztosan jelzi. Fényképezési sötétkamra egészíti ki a felszerelést és az éleltárban nemcsak teljes egy esztendőre elegendő konzerv és ketszersült akad, hanem a három életfontosságú vitaminból is megfelelő készlet, nehogy az expedíció tagjai a friss élelmiszerek hiánya miatt megtegedjenek.

A hócirkló parancsnoka valószínűleg maga Byrd kapitány lesz, aki most már gazdaságilag is ki akarja aknázni az Egyesült Államok részére eddig — bár csak elméletben — meghódított végtelen területeket.

## NIKKELEZCHROMIA

**Nemes Ede**

**Budapest, VI.,**

**Nagymező ucca 45. sz.**

**Telefon: 118-980**

**Autó-alkatrészeket  
jótállás mellett**

**chromoz, nikkelez**

**ALUMINIUMOT OXIDÁL, CHROMOZ, NIKKELEZ ÉS MINDEN SZÍNEN SZÍNEZ**



**HORCH**

*Az auták  
arisztokratája*



**A U D I**

*Utaléphetetlen  
tempóban és  
teljesítményben*



**WANDERER**

*A szoliditás  
és munkabírási  
ideálja*

**PONTIAC**

*Az amerikai  
autótechnika  
csodás alkotása*

**TEMPO**

*A  
minimális fogyasztású  
nagy terhelésű  
kis teherautó*

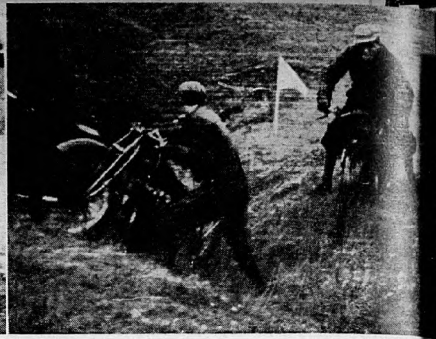
**HESS ERVIN**

AUTÓKERESKEDELMI ÉS IPARI K. F. T.

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

VÁROSI MINTATEREM:

BUDAPEST, IV., MÁRIA VALÉRIA UCCA 1. TELEFON: 181-259



Képes KTT-híradó: Nagyot ugrik Dömök oldalkoos BMW-jén! — A Puch-vezető Zándel, Kiss, Rusowszky-trió a vizesárokban. — Domján (Rudge) „dolgozik” a lövészárokban, Rusowszky (Puch) most — kezdi...

## VASÁRNAPRÓL—VASÁRNAPRA, KTT-ről—KTT-re...!

Legutóbbi beszámolóink óta újabb öt KTT erópróban mértek össze egyre izmosodó képességeiket vasárnapról-vasárnap egyre szaporodó sportra ehés motorosaink.

A KTT tettebevalósítóinak nemes igyekezete — ha nem is az illetékeseknél —, de visszhangra talált. Ugy a napisajtó, mint a rádió és filmhíradó teljes értékű sporteseményként regisztrálja a KTT eredményeit. Még külön kell megemlékeznünk a szakmai körök jóindulatú támogatásáról. Így például a *Steyr-Austro Daimler-Puch Művek Rt. a szokásos heti díjakon kívül 300 pengő adott a KTT-nek a felmerülő költségek fedezésére. A Dóry és Kovács kft. NSU vandordíjat alapított „Ezüst kerék” elnevezéssel. Hrubos József 50 pengő ajánlott fel annak a motorosnak, aki először ugrik 15 métert motorral. A KMAC ezideig nem jelentkezett, igaz, senkinek sem hiányzik...*

Eddig tizenegyszer, ünnepe és vasárnap gyűjtötte maga köré Kozma Endre a fővárosi motorosok javát, hogy értékesítse a külföldi versenyeken szerzett hasznos tapasztalatait. De nem is veszett kárba ezirányú igyekezete. Sokat fejlődtek a fiúk!

Az egyik KTT miting zuhogó esőben „folyt” le. Olyan sártengereken repesztettek át a KTT-hívók, mint amilyenben elakadt a magyar motorsport. Erre aztán senkinek mondhatta, hogy a motorkerékpározás kisasszonyisport. Az „öregék” jártak elől jó példával, Hambach, Martinek, Kiss Laci, Domján és a többiek csak úgy nyírták a kenőcszerű talajt. A borig ázott társaság vídám hangulatban fejezte be a „sárversenyt”.

Más alkalommal Jupiter Pluvius jóvoltából „csak” az előző napi esőzések-ből visszamaradt kaecsaasztatok tették változatossá az amúgysem egyhangú pályát. Öröm volt nézni, amint harmánnyegyen is átrepesztették az alkalmi tavakon. Beáztak a mágnesek, vizet kaptak a karburátorok. Zárlatosak lettek a gyertyák, de ez csak érdekesebbé tette a feladatot. A fiatalok közül „jól feleltek”: Rusowszky, Pálly és Langauf. Az oldboyok között szép és izgalmas párharcok voltak a Gutschy-Kiss és Szücs-Szeif párok között.

Az „ugrósánc” körül zajlik le a KTT eróprók legmutatósabb szakasza. Rövid nekifutás után az alacsony, de meredek domboldal felvágja magasba a motorkerékpár elejét és a gép, közel

két méter magasságban folytatja útját a nézők sorfala között, majd hosszabb-rövidebb légiút után a kifutón „landol”. Hasonló a síugráséhoz! KTT specialitás! Kozma egyszer megmutatta és ez elég volt ahhoz, hogy most már 7-8 jó ugrónk legyen. Ezek közül, talán már tanítómesterénél is jobb a kis Domján, aki könnyű Méray-Puchjával 12 és fél méteres ugrásával tartja a rekordot, de Rendek dr. is túl van már nehéz BMW-jével a 11 méteren! Aki úgy gondolja, hogy az ugratásra nincs szüksége a jó motorosnak, az nagyon téved. Kérdezze csak meg Kozmától, hogy a Hatnaposon hányszor „úszott” a levegőben akaratan kívül... De a mindennapi motorozás közben is érheti az embert hasonló meglepetés!

Egyik vasárnap mintegy 70 motoros és 25 autós vonult ki a legváltozatosabb terepre, a Nagyrákosi gyakorlóterre, ahol „nehéztérep-próbák” cím alatt bonyolították le a futamokat. A háborús filmhíradókból ismert gránátszaggatás, tank nyomorította haremzőkhöz volt hasonló a „pálya”.

Két futam között beszélgettünk az egyik „újonecal”, Langauf Istvánnal.

— A Méraym után ez az 500-as sv. Zündapp a második motorom. Motoros mutam mindössze egy év. Es most, a harmadik KTT összejövetel után kezdék rajönni, hogy eddig nem is tudtam motorozni. Ez a három vasárnap töbet jelentett, mint az eddig lefutott 10.000 km. En nem jó versenyző, hanem jó motoros akak, ok lenni! Ezert jövek most minden vasárnap kil

Megkérdeztük ifj. Szücs Lajost, a KTT egyik alapítóját, hogy kik a leg-szorgalmasabbak az új fiúk közül?

— *Hát, Kerem,* — mondta, miközben úgy nézett körül a tömegben, mint a csibéit vigyázó kotlós. — *hát bizony, hál’ Istennek, no meg az Autó-Motor-nak, sokan vannak! Nem is tudám mind felsorolni! Lénárt István, Miklós János, Hrubos Ferenc, Tóth József, Langauf István, Ince Gábor, Pálly István, a Lehner-fiúk, Hámor Lajos. Fekete Győző, Gábor Miklós, Rusowszky József meg a többiek... De vasárnap-ról-vasárnapra újabb és újabb motoro-sok csatlakoznak hozzánk. Legutóljára már 132 járművel vonultunk ki a Curia uccából Rákosra!*

A KTT-résztvevők száma egyre gyarapszik, vasárnapról-vasárnapra többen és többen jelennek meg a Curia uccában, ahonnan csoportban, fegyverezett sorokban vonulnak ki a városon keresztül, télen át a Rákosi gyakorlóterre, tavasztól majd máshova...

Feltámad a magyar motorsport! Feltámasztjuk!



MORRIS



az angol anyag és megbízhatóság szimboluma!

Vezérképviselőt:

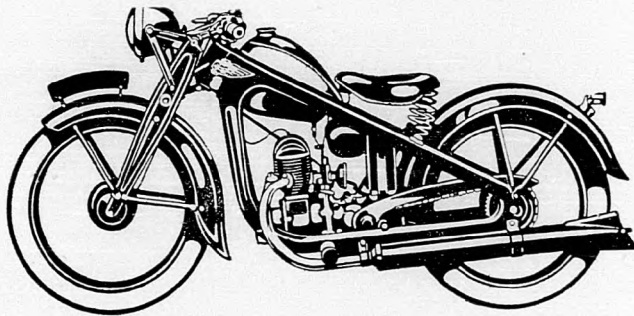
**DEMÉNYI ÉS FIA**  
VI., Gróf Zichy Jenő u. 17

T. 117-349, 117-360 Saját üzemházunkban

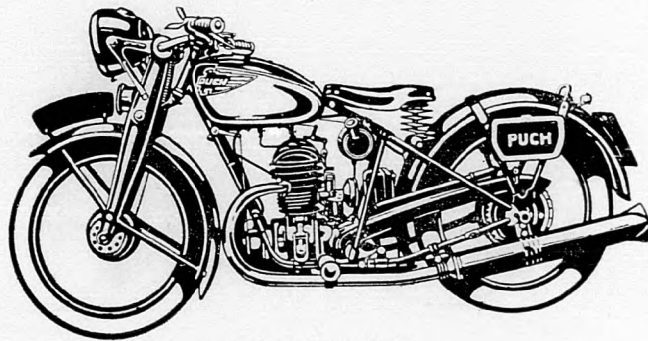


# PUCH

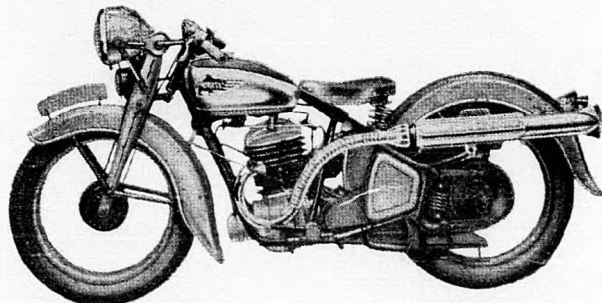
## MÉRAY-PUCH



A 200 kcm-es Méray-Puch „200”.



A híres 250-es Puch!



A hátsórúgózású 350-es GS/2 terepjáró Puch sportgép.

A Méray-Puch 200 könnyű kivitelű, rendkívül kistofogyasztású és nagyteljesítményű motor-kerékpár, mely két személlyel terhelve is vidáman halja az országúti kilométerek ezreit, játszi könnyedséggel kapaszzkodik a Kékesre és utólérhetetlen fűgességgel siklik a legsűrűbb városi forgalomban is. Motorja fémmjelzett Puch-gyártmány, a gráci gyár közismert kétüregű, 200 kcm-es, 2×45 mm furatú és 62.8 mm löketű blokkmotorja, mely hetedfél lóerőt teljesít. Akkumulátoros gyújtás, 25×3.00 ballonabroncsos, 102 kg súly, 8.5 literes benzintartály, 85–90 km-es óránkénti sebesség, alig 2.5 literes motalkófogyasztás 100 kilométerre — jellemzik ezt a pompás kis gépet. Két kivitelben készül, a túramodell ezüstszürke színű tartánnyal kerül forgalomba, a luxustípus féllóerővel erősebb motorja, „Flachland” áttétele nagyobb sebességet biztosít, díszes, dúsan krómozott kivitele, kormányszorítója tulajdonosa büszkeségévé avatja.

A Puch 250 TU 4 egyesíti magában mindazt, amit a Puch-gyár több mint harmincéves gyártási tapasztalata kapcsán teremteni tudott. Eseményi egyesítése a túra és a sportgépnek, mely megbízható, rugalmas, takarékos, szerény és jó „igavonó”, mint a túragép, ugyanakkor azonban fűre, nagyteljesítményű, gyors, akár a legvérbelibb sportmodell. Nagyszerű úttartása, menetbiztonsága, vonalvezetése, tökéletes és kiforrott műszaki megoldása, izléses kivitele tette annyira népszerűvé. Motorja a közismert 2×45 mm furatú, 78 mm löketű ikerdugattyús Puch megoldás, mely kereken 9 lóerőt képvisel. Feszültség szabályozós akkumulátorgyújtás, külön olajtartály, olajszivattyú, négy fokozatú sebességváltó, 120 kg önsúly, 100 km-enként alig 2.8 literes motalkó, 0.25 literes olajfogyasztással, 25×3.00 ballonabroncsai és 95–100 km-es sebessége — olyan adatok, melyek önmagukért beszélnek.

A 250 S 4 típusú Puch-modell nemesveretű, telivér sportgép, melynek tizenkettédél lóereje és 110–115 km-es sebessége a legkomolyabb sportcélokra teszi alkalmassá. Ez az a típus, mely az utóbbi évek során sorozatosan nyerte a legnehezebb megbízhatósági túrákat, az Alpési Túrautakat, a német 3 és 6 napos erőpróbákat. Hazánkban ez a típus verhetetlen ott, ahol rajthoz áll, bajnokságok és csúcseredmények csokra jelzi képességeit. Kézi- és lábkapcsolással szállítható, 50 wattos elektromos berendezése, hármastényű és beépített kilométerórával kombinált hatalmas fényoszlopa nappali fényt varázsol az éjszakai országútra.

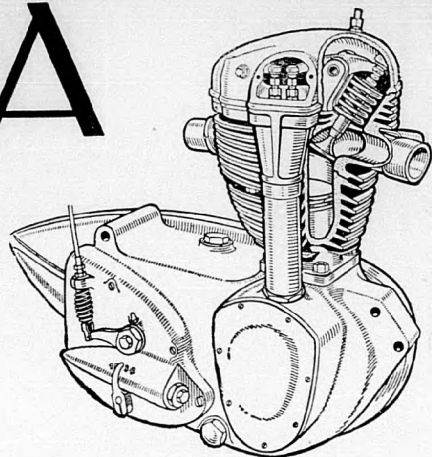
A gráci Puch-gyár híres 350 GS/2 modelljével valósította meg a csodát, a terepjáró motor-kerékpárt, azt a gépet, mely a legnagyobb igényű motorost is maradéktalanul elégíti ki. Ebben a típusban teremtették meg a tökéletes, elegáns formát, a megbízható, elnyúzhatatlan gépet, mely motorja révén vérbeli sportgép, ugyanakkor utólérhetetlenül megoldott hátsó-villarúgózása és menettulajdonságai révén a legnagyobb kényelemben szállítja gazdáját a legnehezebb, más jármű számára egyenesen járhatatlan terepen. Hátsó-villarúgózása egyszerű és megbízható, a legbukkanósabb terepen is szilárdan rögzíti a hátsó kereket a talajhoz és ami a legfontosabb: állítható, tehát a legkülönbözőbb terhelésre és útvíznyomokra szabályozható be. Ikerdugattyús motorja 350 kcm. hengerfartalom mellett 15 lóerőt képvisel, feszültség szabályozós akkumulátorgyújtása, kombinált kézi és lábkapcsolása, olajszivattyúja, 26×3.50 túlméretű ballonabroncsos, 155 kg-os önsúlya, 3.5 literes százkilométerenkénti motalkó és 0.25 literes olajfogyasztása, 120–130 km-es sebessége úgy műszaki megoldás, mint teljesítőképesség szempontjából a legkorszerűbbet, az eddig el nem értet képviseli.

**VEZÉRKÉPVISELET: STEYR-AUSTRO DAIMLER-PUCHMŰVEK, BU DAPESZT, VI., LEHEL UCCA 25**

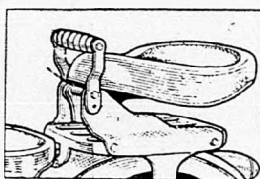
# VICTORIA



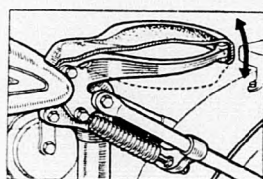
A 350-es Victoria motor metszete betekintést enged a tökéletesen tokozott motor konstrukciójába.



Három szempont vezérelte a Victoria gyárat, amikor tettbevalósította motor-kerékpárját: a külső megjelenés, a nagy teljesítmény és a gazdaságosság. A Victoria gyár a német motor-kerékpár-építés világában a legelső volt, mely nemcsak felismerte, hanem alkalmazta is azt, ami az autógyártásnál fényesen bevált: az áramvonalidomot. A Victoria modellek a legkorszerűbb áramvonalas építésben készülnek, ez mondhatni jellemző ismertetőjük.



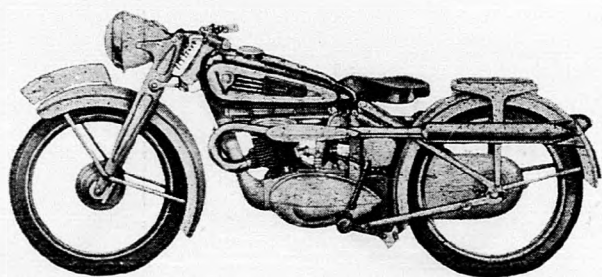
A Victoria-pótülés.



A Victoria lengőnyereg.

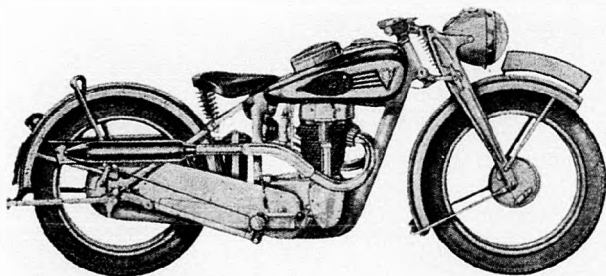
## 250 KR - 255 - „AERO” TIPUS:

Röviden jellemezve: gazdaságos, gyors, rendkívüli gyorsítóképességű és tökéletesen kényelmes sportgép. Modern, teljesen zárt, kétütemű, 9 lóerős blokkmotor, négysebességes váltóval egybeépítve. Kézikapcsolással, kívánásra lábkapcsolóval. Patentkerekekkel, teljesen tokozott hajtólánccal, 30/50 wattos nagy villamosberendezéssel, fényoszoróba épített és megvilágított kilométerórával. Fogyasztása 2.5 liter 100 kilométerenként, sebessége 90—100 kilométer.



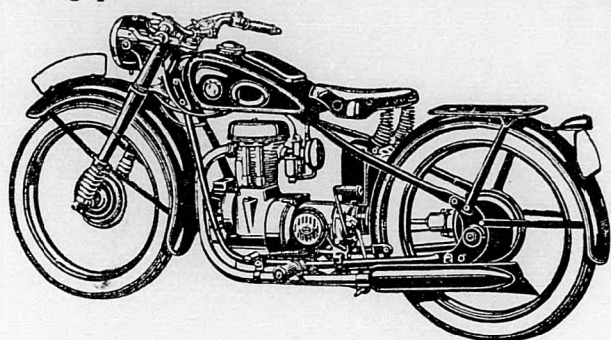
## 350 KR - 355 - „PIONIER” TIPUS:

Formás, stabil sport- és túramotor-kerékpár. 350 kcm-es felülvezérelt, négyütemű motor, melynek hengerfeje levehető, építése blokkmegoldású, szelepmekanismusa teljesen tokozott és olajban működik, háromszorosan csapágyazott főtengely, akkumulátorgyűjtés. A motorral egyetlen tömbbe épített négyfokozatú sebességváltó. Lábkapcsolás. Áramvonalidomú bölcsváz, préselt-acél, lágyan rugózó elsővilla, teljesen tokozott meghajtólánc. Kell ennél több?



VEZÉRKÉPVISELET: STEYR-AUSTRO DAIMLER-PUCHMŰVEK, BUDAPEST, VI., LEHEL UCCA 25

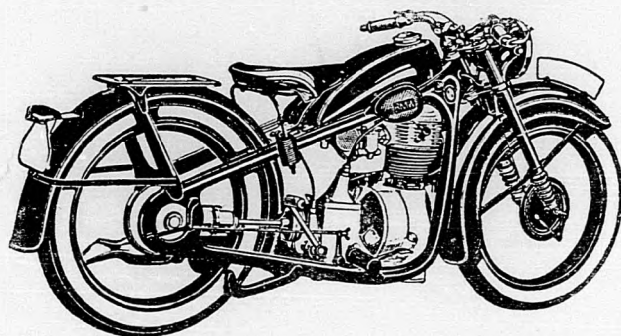
**R 23 a könnyű, gazdaságos, 250 kcm-es kardános túragép**



Egyhengeres, négyütemű, 250 kcm-es, 10 HP teljesítményű motor. Tokozott függő szelepek. A motorral egy blokkba épített háromsebességű, lábkapcsolású hajtómű. Teljesen burkolt kardán-meghajtás, gumilökhárítók, első és hátsó kerék patent tengellyel. Nagy kényelmet nyújtó teleszkop első villarugózással, zárt kettős acél-csővázzal. 6V/75 Wattos Bosch világító- és gyújtóberendezés. Üzemanyagfogyasztás 100 kilométeren kb 3 liter.

Rendkívül alacsony üzemeltetés mellett, mégpedig magas, tartós teljesítmény.

**R 35 a 350 kcm-es túra és terepjáró BMW sportgép**

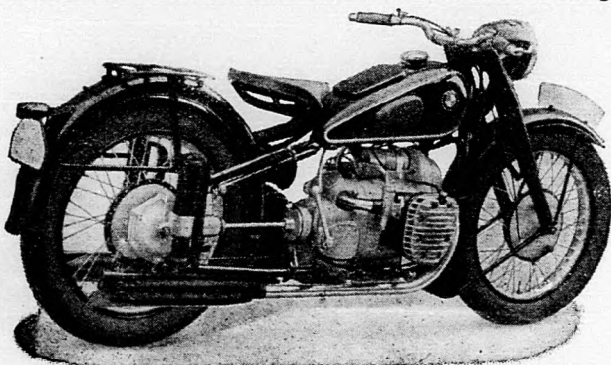


Váz, motor és erőátvitel megerősített országúti és terephasználatra megszerkesztve. Széles sárhányók hőlancok alkalmazására. Bevált kitűnő rugózású teleszkop elsővilla, teljesen burkolva, piszkolódástól mentes, kezelése tehát igénytelen. Állítható kormány. Kényelmesen kapcsolható négysebességű hajtómű. Függő szelepek zárt speciális alumínium hengerfejben, mely tökéletes hűtést biztosít.

Teljesítménye: 14 HP, hengerűrtartalom 340 kcm. Háromütemű légszűrős Sum porlasztóval, 6V/75 Watt világító és gyújtóberendezéssel, Bosch-kürttel, a fényoszoróban elhelyezett, megvilágítható kilométerszámlálóval. Láncnélküli kardános meghajtás. Üzemanyagfogyasztás 3—3.5 liter benzín és 0.1 liter olaj 100 kilométerenként.

Terepen is megbízható, könnyű kezelésű, üzembiztos és gazdaságos.

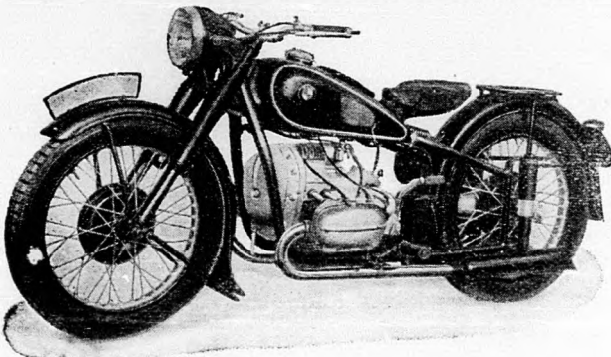
**R 61 és R 71 a 600 kcm-es és 750 kcm-es összrugózású oldalkocsis két BMW túramodell**



Két fekvőhengeres, oldaltszeleplelt, négyütemű, 18 illetve 22 lóerő teljesítményű modellek. Zajtalan büttyöntengelymeghajtás, ferdefogazású kerekekkel. Teleszkopikus első- és hátsóvillarugózás, lengő nyereg. Könnyűfém hengerfejek, a motorhoz csatlakozó négyfokozatos, lábkapcsolásos sebességváltó, segédkezikapcsolóval. Duplán csapágyazott kardántengely. Cserélhető első- és hátsókerék. Szólóhasználatban 3.5, illetve 4.5 liter, oldalkocsis üzemben 5, illetve 6.2 liter üzemanyagfogyasztás.

A mindennapi használatra különösen alkalmas erős és üzembiztos terepjáró túramotor-kerékpár.

**R 51 és R 66 az 500 és 600 kcm-es felülvezérelt, összrugózású két BMW sportmodell**

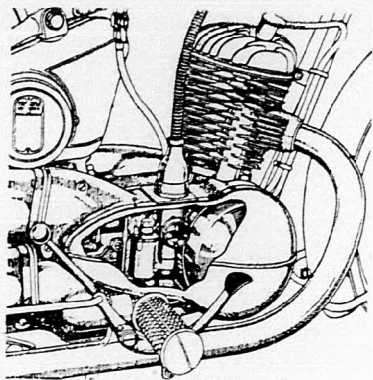


Magas teljesítményű, két vezérműtengelyes, 24, illetve 30 HP teljesítményű felülvezérelt sportmodellek. Függő szelepek, erős hajtászelep rugókkal, egyenletes és gyors hengeröltést biztosító két porlasztó, nagy, közös légszűrővel. Négysebességű hajtómű lábkapcsolással. Kardánmeghajtás elasztikus kuplunggal. Erős, dupla acélcsövű, teleszkopikus első- és hátsókerék rugózással. Állítható lengőnyereg, lökés-gátló és gázfogantyú. 6V/75 Watt Bosch gyújtó- és világítóberendezéssel.

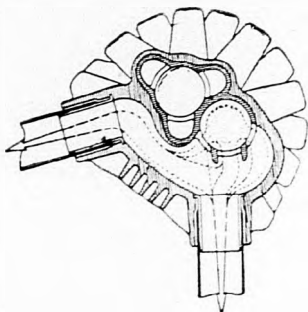
Nagy teljesítménytartalék, páratlanul magas tartóteljesítmény és üzembiztonság.

**VEZÉRKÉPVISELET: STEYR-AUSTRO DAIMLER-PUCHMŰVEK, BUDAPEST, VI., LEHEL UCCA 25**

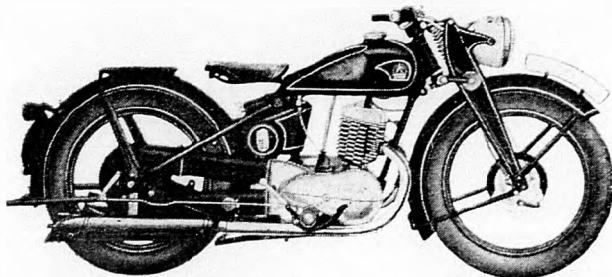
# TWN BD 250



A tökéletes tokozás még a karburátort is magába foglalja. Figyeljük meg a tükészerű hűtőbordázatot, mely tökéletes hűtést biztosít.



A TWN különleges torok elrendezése tökéletes hengeröblítést és vele magas teljesítménnyel párosult takarékoságot biztosít.



A 250-es TWN.

A korszerű blokkmotor-kérdést kétségtelenül a TWN-gyár oldotta meg a legtökéletesebben. Sikerült ugyanis olyan blokkrendszert létrehozni, melynek még a porlasztója is tokozott, ezáltal nemcsak a síma és szép vonalvezetést érte el, hanem a legnedvesebb és legsárosabb időben is zavartalan üzemeltetést biztosított. A tökéletes blokkmegoldás és tokozás következtében a TWN mindig tiszta, mert a motor szinte percek alatt tisztítható. A TWN-gyár BD 250-es modelljével arra vállalkozott, hogy a legszebbet és legtökéletesebbet nyújtsa. Összpontosította benne a szépséget, az erőt és a célszerűséget, a gép pompás külső kiállításánál is szembetűnőbb a műszaki újítások sorozata mellett a kényelem és a könnyű hozzáférhetőség.

Motorja ikerdugattyús, tökéletes öblítésű, kétütemű, 12 lóerős, forgótolattyús blokkmegoldás, melynek főtengelye háromszorosan csapágyazott. Hűtésének megoldása is rendkívüli, tükészerűen kiképzett hűtőbordás könnyűfém hengere iskolapéldája a műszaki teljesítőképességnek. Két kipuffogócső, négyfokozatú, a motorral szervesen egybeépített sebességváltómű. Kényelmesen elhelyezett lábkapcsolás és kézikapcsolókar. Erőteljes, háromlemezű kupplung, forrasztásmentes bölcsőváz. Első- és hátsókerék-állvány, lágyan rugózó, préselt elsővilla — egyszerűen minden ízében hamisítatlan TWN megoldás, TWN anyag és TWN munka.

Felszerelése? Patent kerekek, állítható, tokozott rugójú lengőnyereg, a nyereg alatt elhelyezett, szerszámtáskával kombinált olajtartánnyal. Teljesen tokozott, olajban futó, túlméretezett meghajtólánc. 30/50 wattos villamosberendezés, fényszóróba épített és megvilágított kilométeróra, fényszóróba épített villamos üresjárati-jelző, villanykürt. Zsírfogóval ellátott belső fékek, sportkormány. Szépidomú, nagy betöltőnyílással ellátott, kettős tartalékú 11,5 literes üzemanyag-tartály. Nagyméretű térdpárnák. Automatikus és a gázadagolással arányban működő frissolajozás. Akkumulátorgyújtás. Kell ennél pazarabb, gazdagabb és műszakilag tökéletesebb felszerelés?

VEZÉRKÉPVISELET: STEYR-AUSTRO DAIMLER-PUCHMŰVEK, BUDAPEST, VI., LEHEL UCCA 25



Német könnyű harcokosik parádés felvonulása.

## Dübürgő tankoszlopok...

Ha valaki napjainkban a hadviselő vagy akár semleges államok más-  
kor zsbongó autóforgalmától túlszűfolt  
nagyvárosainak uccáit rója, sejtelmes  
impressziókkal nehezedik rá a megder-  
medt forgalom drámai esendje: elmen-  
tek vagy pihennek a — motorok... A  
polgári gépjárműforgalmat a benzin-  
fakarakosság érdekében megtizedelték  
sok helyen teljesen leállították... A  
régii városok középkort lehelő szűk  
uccáiban újraéled a középkor halk han-  
gulata, a kerékpárosok nesztelenül lop-  
nak némi disszonanciát az autós szá-  
mára oly drámai esendbe... A modern  
világvárosok széles sugárútjain  
még döbbenetesebbé halkan ez a furesa  
esend... A drámai hangulatot pedig  
csak fokozzák a légierők rajainak itt-  
ott tovaúzó nyargalása, a felvonuló  
katonai motoros osztagok, hatalmas te-  
herautó-oszlopok, páncélos felderítő és  
rohamkocsik, könnyű és nehéz tankok  
félelmetes dübürgése... A motorok  
hadbavonultak, hadbavonultak, hogy  
eldönték a csaták sorsát! A lengyel  
hadjárat megmutatta, milyen harci erőt  
rejtjenek a gépesített hadseregek, mi-  
lyen meglepetésekre képesek a páncélos  
divíziók!

A motor első ízben 1914-ben, francia  
földön, a marnei csatában avatkozott  
döntő lendülettel a haretéri küzde-  
lembe. Mint már sokszor megírták, an-  
nakidején 1500 párisi autótaxi szállít-  
totta a 7. francia hadosztály tartalék-  
jait döntő gyorsasággal az elasztikus  
arcvonal legérzékenyebb pontjára. Ma,  
szinte megmosolyogjuk a „gépesített  
gyalogság” eme első harcavetési mód-  
ját anélkül természetesen, hogy annak  
döntő tényét szem elől tévesztenénk! A

németek lengyelországi offenzív telje-  
sítőményének, tehát a modern gépesített  
hadseregek teljesítőképességének meg-  
világítására pedig éppen a világhábo-  
rús lengyelországi hadszíntér esemé-  
nyei kínálnak lenyűgöző példákat. Így  
Hindenburg hadserege 1914 őszén a  
tannenbergi csatában a mazuri tavak  
között naponta átlag 5 kilométert nyo-  
mult előre. A rákövetkező esztendő  
nyarán a Falkenhayn-offenzíva csapat-  
testei csaknem ugyanazon a területen  
naponta 8 kilométert jutottak előre!  
Ugyanakkor az idei lengyel hadjárat  
gépesített német seregei az előnyomu-  
lás iramát egész 45 kilométeres napi  
teljesítményig fokozták!

Amikor 1916 szeptemberében a nyu-  
gati front Somme és Aisne közti sza-  
kaszán első ízben jelentek meg az an-  
gol tankok, az eredmény sikertelen pró-  
bálkozás maradt. De a francia Schnei-  
der-tankok debüje sem hozott több si-  
kert 1917 áprilisában. Mi volt ennek az  
oka? Egyszerű. A rendkívül lassú és  
lomha első tankok a gyermekbetegsé-  
gek özönében szenvedtek: páncélzatuk  
gyenge volt, a nehéz hernyótalpak nem  
bírták a rájuk szakadó igénybevételt, a  
tankok belsejének szellőzése pedig oly  
hiányos volt, hogy nemcsak a lélegzést

nehéztette meg, hanem valóságos gyű-  
tökamrája volt a különféle, üzembőzben  
keletkező olykor könnyen gyúlékony  
gázoknak is. Ezen első harcokosik  
tonnánként mindössze 4—5 lóerős motor-  
teljesítménnyel rendelkeztek, míg a gör-  
dülési ellenállás tonnánként mintegy  
80 kg.-ot tett ki! Az első angol és  
francia harcokosik Achilles-sarka ép-  
pen a lassúságukban és elégtelen pán-  
célzatukban rejtett. A probléma meg-  
oldása nem volt egyszerű: az erősebb  
páncélzat a kocsisúlyát növelve a se-  
besség további csökkenését vonta volna  
maga után, a probléma megoldását ta-  
hát a motorteljesítmény fokozásában  
kellett a konstruktőröknek keresniök.  
A következő „2 C” jelű francia tank-  
típus gyomrában, melynek első modell-  
jei 1918 derekán jelentek meg, már 550  
lóerős motor dübürgött! A világháború  
végén a harcokosépitési technika már  
25 kilométeres sebességre képes tanko-  
kat teremtett annak ellenére, hogy a  
páncéllemezek vastagságát időközben  
már 17 milliméterre növelték!

Ezen világháborús tapasztalatok nyo-  
mán született meg a modern harc-  
kocsi, melynek megkonstruálásánál az  
alapvető követelmény éppen a „gyor-  
saság!” volt. A modern konstruktőr  
azonban eltért a 18-as évekből elődjé-  
től és a harcokos gyorsaságát most  
már nem annyira a motorteljesítmény  
szertelen növelésével, hanem inkább a  
hernyótalpak meghajtás jobb hatásfoká-  
val igyekezett biztosítani. Jöttek a  
gumigörgős acélhernyótalpak, melyek  
alkalmazásával a gördülési súrlódás 10  
kilométeres tempóban tonnánként 80  
kg.-ot reprezentáló értékét 25 kg.-ra re-  
dukálták. Természetesen a motortelje-  
sítőmény célszerű határok közötti növe-  
léséről sem feledkeztek meg és ezen  
konstrukciós, alaptendenciák kidolgo-  
zása folytán a modern hernyótalpak  
harcokos terepsebességét 45, sőt 60 ki-  
lométerre fokozták fel. A páncélzat te-  
ren a gyors, felderítő és rohamkocsik-  
nál mindössze 15 mm.-es páncélzatot  
alkalmaznak, ezzel szemben a nehéz  
harcokosik páncélzatánál egész 50 mil-  
liméteres lemezvastagságokig men-  
nek el.

A páncélos fegyverem tervszerű  
harcavetésével párhuzamosan termé-  
szetesen megváltozott a harcászati tech-  
nika is. A gyalogság nem képes többé  
az előnyomuló páncélos csapattesteket  
gyalogszerrel követni, ennek megfelle-  
lően a gyalogságot is gépesíteni kellett!  
Gépesíteni oly módon, hogy a csapat-  
szállító járművek gyorsaság szempont-  
jából a harcokosikkal még terepen is  
lépést tudjanak tartani! A harcokosik-  
kal egyidejűleg tehát terepjáró csapat-  
szállító járművekre és terepmenő ve-  
zetőkre van szükség!

## LICSÁJER JÁNOS BUDAPESTI AUTÓRUGÓGYÁRTÓ ÉS JAVÍTÓÜZEME

Specialista  
az autórugók  
gyártásában

Telefon:  
134-555

MINDENFÉLE GYÁRTMÁNYU KOCSIKHOZ KÉSZ RUGÓK RAKTÁRON



BUDAPEST,  
VIII., Thék  
Endre u. 14.

Telefon:  
134-555

GIANETTI  
SARONNO  
KERÉK

DEÁK  
Jókai tér 2.

# Igaz mese berdültebb autósok számára



Irgum-burgum gyerekek. Osend legyen, mert mingyárt nem mesélek. Laeika, ne piszkáld az orrodát, mert rácsapok a hátsó sárhányódra.

Egyszóval, egyszer volt, hol nem volt, még az Opelenciás tengeren is túl, volt egyszer egy szegény motoros. És ennek a szegény motorosnak, aki a „B” kategóriába tartozott, nem volt egysége, mint egyetlen szál motalkójegye, de annak is csak egy csüske. Amikor már az az egy csüske is elfogyott és nem volt mit aprítania a motorjába, úgy, de úgy elkiseredett, mint egy hölgyvezető, ha leáll a motorja a Mussolin tér közepén.

Tiprengett-tiprengett magában a szegény motoros, ő bizony elpanaszolja roppant nagy bánatát magának a királynak. Irt is egy gyönyörű szép levelet, olyan szépét, mintha azt egy egész klubválasztmány fogalmazta volna és a klubvezértitkár írta volna alá, de a végén mégis küldte el. Magára öltötte legszebb overálját, feltűzte mellére az összes érmeiket, melyeket a KMAC idei versenyein nyerhetett volna, ha a KMAC rendezett volna versenyeket. Ugy bizony, gyerekek, szerzett zúgban egy kupica benzolinbűzt és elindult az öreg király udvarába.

A böles, öreg király kastélyába éppen őrsgérváltás idejére érkezett. Ott sorakozt a zászlódiszes udvaron a fél armádia, a Generál, a Kapitány meg a Kadett, Bizony, öröm volt nézni, a szél hogy lengette a tengelyüket.

Eppen folyt a parádé, kemény vezényszavak pattogtak:

— Garanciót vádállról!  
— Terheket vádállra!

Amikor vége volt a parádénak, maga a fölséges öreg király jött le a nép közé, hogy ősi szokás szerint, személyesen hallgassa meg panaszait. Sorban járultak eléje az ügyes-bajosok. Elsőnek a kis Koszma Bandika jött pityeregve.

— Király bácsi, — panaszolta Bandika, — az a nagy fiú, ott a sarkon, nem hagy minket KTT-t játszani, folyton bele akar beszélni.

— Triptikadta-teremtette, — pattogott szigorúan a király a nagy flura, — nem szégyenled magad, az ilyen nagy Kamac-nak örülnie kellene, hogy

a kis fiúk szép csendben játszanak. Ők sem szólnak bele a te játékosba, a kártyába és a pingpongba.

— Eppen ez a baj — védekezett a nagy fiú.

— Vigyázz, — fedte a böles király, — mert hátrakötöm a sarkadat.

Jöttek sorban a többiek. Jött Ardita asszony, karján a kis Topolinóval.

— Felsőges királyom, — panaszolta, — a Generál lánya, az Olympia, azt híreszteli édes po-onyomról, a Topolinóról, hogy vízfű.

— Mondtam is! — süvített közbe a kacér Olympia, — de csak azért, mert ő meg azt híreszteli rólam, hogy bazedovos vagyok, azért dülledeznek úgy ki a reflektoraim. Fivéremről, a Kapitányról meg azt mondta, hogy tény-lea kapitány, de csak az údrhadsergéné.

Lett erre olyan láрма, hogy még a királyi gyorsíródéakok sem tudták feljegyezni a sok panaszt.

— Szégyelje magát, hogy ilyesmivel jön ide, — kiáltotta közbe az öreg Benz szép szőke lánya, a Mercedes, — őlam is azt híresztelik, hogy már nem vagyok a régi, pedig én sohasem hengegtem az amerikai rokonaimmal.

— Talán róm celtőt, — csapott le az erősen kilnizett Ford, — inkább a saját szerviszre előtt seperjen. Láttam multkor éjszaka is, hogy belebújt a Taurus bűgyimba úgy, hogy szégyenszemre rendőr zavarta szét magukat. Megsúghatom, hogy még most is dr. Kavosszériáshoz jár gyógyíttatni magát.

— Püch neki! — kiáltott föl Stevr doktor, — hogy itt milyenek sütnék ki. — Rólam azt mondta a kis Morrie — szólt közbe Ször Austin, — hogy nem vagyok tisztafajú angol, hogy van bennem egy kis csep-eli magyar vér.

— No, csak maga ne szóljon közbe, — nyelvelt a kis Morrie, — egyen többet, hogy megőrjün.

— Ne hengegjenek az angol kórságokkal — szelt rájuk Adler úr.

— Maga meg ne trunpfolja le őket, mert magát hol elöl, hol hátul hajtják meg, — kelt védelmükre az öreg Wanderer.

Az ifjabb Adler, a kis Junior viszszaformedt:

— Minek szól közbe, maga vén iszákos?

— Kikérem magamnak, — hangzott a válasz, — csak tizenegyet iszom száz kilométerre.

— Adja írásba — gúnyolódott a kis Junior.

— Maguk talán írásba adják, hogy gumijaik 50.000 kilométert bírnak — hörögött a vén Wanderer.

— De uraim, — dörmögött közbe BMW doktor, — hagyjuk az üzleti titkokat.

— Az urak, úgy látszik, szelepelési riziketekben szenvednek — selypítette a karesú kis Dékává.

— Kegged sem olyan klassz mester a szakmájában. Talán azzal a rongyos két ütemével hengeg? Hol hagyta a másik kettőt? — így egy mély hang.

— Magának adtam kölcsön, Herr Borgward, alias Hansa, talán így többre megy vele!

— Skadálom uraim a póríás viselkedésüket — botránkozott meg pán Skoda.

— No, illemt tanulni aztán igazán nem magához megyünk — hallatszott kórusban —, maga cseppet sem csecee esek.

Augusztia asszony kezeit fördelve fordult öreg férjéhez, Lambda úrhoz:

— Istenem, — zokogta, — mi lesz itt, ha szeretett kislányunkról, az Apriláról is elmondják hangosan mindazt, amiről eddig csak suttogtak.

De erre, szervezésére, már nem került sor, mert a jelenlevő előkelő urak és hölgyek válogatott gorombaságok zuhatagát eresztették egymásra:

— Maga pléhmódár, gyerekkocsí, hé-inadoboz, szemétrákás, zörgő vacak, kényelmellen kanapé, mozgó éjszakai, rozoga batár, bűzös kordé, ócskarastemetőbe való torzsöltött — hangzott. Mintha csak csupa autóeladó ügynök vitalkozott volna.

A böles király haragja vetett véget a zúr-zavarnak:

— Hanomag, — kiáltott böszén, — küldd a Kurirt az őrségért, azután Sturm, hadd verjék szét ezt a nevetetlen társaságot.

Igy is történt. Mégcsak hírmondó sem maradt utánuk a várudvarban. Csak szegény motorosunk várt, elbújva az oszlopok mögött.

Magához intette őt az öreg király és megkérdte:

— Mondd, te szegény motoros, miért ölik ezek egymást?

— Felsőges királyom, egy életem egy halálom, — mondta a motoros, — nem ölik ezek egymást. Csak éppen hozzászoktak, hogy így beszéljenek egymásról. És most szórakoznak, gyakorolnak.

— Bezzeg erre nem gondoltam, — vált derűre a király arca, miközben megsimogatta hosszú, ősz, lengő szakállát, — de hogy ilyen okosan feleltél, nagy jutalomban részesítlek. Királyi jogomnál fogva megengedem, hogy minden újhöld előestéjén a motalkójegeiden felül az öngyújtódat is megtöltheted benzinnel.

A szegény motoros boldogan csókolta kezét az öreg királynak és ma is még él, ha van neki miből.

Király-Tengely.

**ISZER**  
V., DRÁVA UCCA 5  
TELEFON: 298-473

**ELEKTROHEGESZTŐ MŰVEK**

◀ **SPECIÁLIS HEGESZTÉSEI**

◀ **GARANTÁLTAN MEGBIZHATÓK, OLCSÓK**



Az áramformát a szériagyártásban legelőször az Adler-gyár valósította meg. E tudományos kikísérletezett vonal azt eredményezte, hogy bő férőhelyeket, kisebb lóerőszámmal nagyobb sebességet — tehát alacsonyabb üzemköltséggel magasabb teljesítményt nyertek.

AZ **ADLER**

AUTÓK MINDEN TIPUSA KORSZERŰ

Vezérképviselő: Méray Rt., VI., Lehel ucca 10.

Kiállítási mintaterem: Dorottya ucca 1. Service és autóbemutató: Lehel ucca 10. Telefon: \*298 888

# Bancaszotalan az elsőkerék-meghajtás!

A legtöbb autós szemében rendkívül újítás az elsőkerék-meghajtás, melyről csak éppen annyit tud, amennyit egyes gyári katalógusok árulnak el. Előnyeivel és hátrányaival egyáltalában nincsen tisztában és legfeljebb annyi vésődik az agyába, amennyit cseppet sem érdektelen autóeladó ügynökök mondanak mellette — ellene. Mivel a forgalomban levő gépkocsitípusok legnagyobb része hátsókerék-meghajtású, többségben vannak azok, akik ezt a megoldást dicsérik, az elsőkerék-meghajtásról óvatossá, annál többet mondóan elítélő „véleményt” hangoztatnak. Mivel mi sem hátsó, sem pedig elsőkerék-meghajtású kocsik árusításával nem foglalkozunk, módunkban van elfogulatlanul megvilágítani a kérdéssel kapcsolatos összeérdekes és gyakorlati jelentőségű körülményeket.

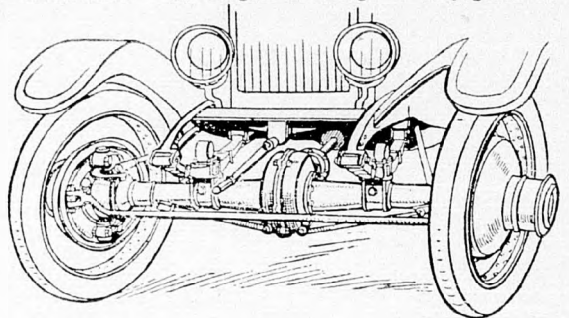
Bevezetésül: az elsőkerék-meghajtás nem új műszaki megoldás, hiszen pontosan 25 éve, hogy az első ilyen modell, az amerikai Walter Christie-féle versenykocsi és a belga Brompton megszületett. Sorban jöttek a többiek, a Hoskings, a Miller és az Alvis versenykocsi, a francia Tracta, az olasz Bueciali, az angol BSA. Ezek a megoldások azonban nem tudtak népszerűsége megőrizni, aminek egyedüli oka az volt, hogy elsőkerék-meghajtásuk műszaki kivitele nem volt kiforrott, amellet áruk rendkívül magas volt. Az elsőkerék-meghajtás csak akkor lett igazán népszerű, amikor a német DKW- és Adler-gyár hatalmas sorozatokban hozta ki modelljeit olyan árban, mely a szabványos hátsókerék-meghajtású kocsik áránál nem volt magasabb. Ezek a modellek tették valóban hozzáférhetővé az elsőkerék-meghajtást.

Miben különbözik a gyakorlatban az elsőkerék- és a hátsókerék-meghajtás? Két fontos szempontot kell itt figyelembe venni. Először is az elsőkerék-

hajtának. Az elsőkerék-hajtás tehát mintegy segít behúzni a kocsit a kanyarba minden faralás és csúszás nélkül. Természetesen ez csak akkor van így, ha a megfelelő vezetési technikát alkalmazzuk. Az elsőkerék-meghajtású kocsi csakis akkor fekszik jól a kanyarban, ha azt motorral behúzzatjuk a fordulóra, ilyenkor szinte belefekszik a kanyarba, mintha csak valami emelt-fordulós pályán haladna. Ehhez a technikához hozzá kell szokni: forduló előtt elvenni a gázt és a fordulóban gázzal haladni. És minél több gázzal haladunk a fordulóban — természetesen nem szabad túlságba vinni a dolgot — annál biztosabban fekszik a kocsi, annál nagyobb iramban, annál simábban vehetjük a kanyart.

Az elsőkerék-meghajtású konstrukciói-

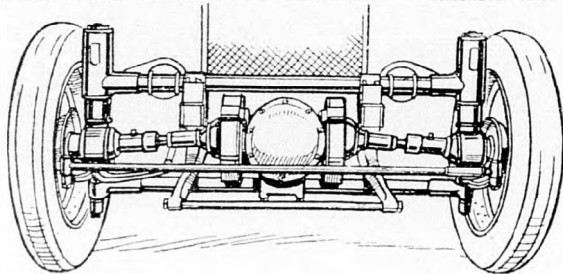
Az elsőkerék-hajtású kocsik előse: az 1914-ben született Brompton, egyszerűen fordítva tették fel a motort és a karosszériát.



nál hiányzik a kocsi hosszában végigvonuló kardántengely, így alacsonyabbra építhetik a karosszéria padlóját, alacsonyabbra az üléseket, aminek következtében a súlypont lényegesen mélyebb. Ez a szempont ajzotta leginkább a konstruktőröket, hiszen így megoldhatták a tágasabb férőhelyű kiskocsik kérdését anélkül, hogy a karosszériát emelniük kellett volna, vagy ami ennél

gyobb, mint a szabványos hátsókerék-meghajtású kocsinál. Amellet az elsőkerék-hajtású kocsik kardáncsuklóinak sokkal nagyobb szögű elfordulást kell megengedniök. Amíg ezt a kérdést tökéletesen meg nem oldották, addig az elsőkerék-hajtású kocsik nem tudtak népszerűtökké válni. A mai konstrukciónál ez a hátrány régen túlhaladott álláspontra, a megfelelő anyagból készült megfelelő kardáncsukló berendezéssel soha nincsen baj.

A kezdetleges elsőkerék-hajtású kocsik súlyelosztásával is baj volt. A meredeken kapaszkodó kocsi meghajtott első kerekei csak akkor tudnak megfelelően tapadni és ezzel vonóerőt kifejteni, ha a kocsi súlyelosztása megfelelő. A kezdetleges konstrukciónál képtelenek voltak ezt a kérdést megoldani, az eredmény az volt, hogy az elsőkerék-meghajtású kocsik meredek és főleg sikos kapaszkodón nem tudtak olyan simán feljutni, mint hátsókerék-meghajtású jársaik. A kérdés alapos tanulmányozása képes megállapították, hogy a kérdés megoldása a megfelelő súlyelosztásban rejlik. Hogy ezzel mennyire a fején találták a szöveget, misem igazolja jobban, hogy a mai korszerű elsőkerék-meghajtású kocsi — megfelelő súlyelosztásánál fogva — a legmeredekebb és legesúsósabb kapaszkodóra önmagában könnyen siklik fel, mint a hátsókerék-meghajtású.

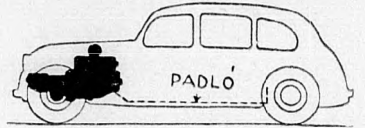


Az 1928-as Tracta volt az elsőkerék-meghajtású uttorje. Érdekes ennek a korai meghaladott megoldásnak független rugózása.

hajtásnak köszönhető nagyobb kanyarbiztonságot és az alacsonyabb építés következtében jelentkező fokozottabb stabilitást.

Kanyarban haladó hátsókerék-hajtású kocsinál a meghajtó erő iránya szöveget zár be a befordított és a haladást irányító első kerekhez képest, ami azonban elcsúszhat, ha az első kerek nemcsak kormányoznak, hanem egyben meg is

is nagyobb hátrány — kisebbre kellett volna venniök a kocsinak a talaj feletti feltétlenül szükséges magasságát. A mély súlypont érthető módon kedvezően befolyásolja az úttartást és stabilitást, az alacsony, de terepmenésre mégis alkalmas építés megfelel a divatos vonalak követelményeinek, a kanyarbiztonság sem elhanyagolható körülmény: érthető, hogy az elsőkerék-



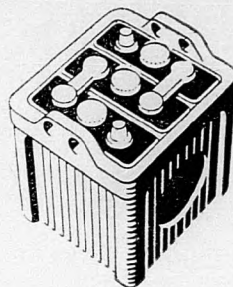
Ezek a sémás rajzok mutatják, hogy az elsőkerék-meghajtású mennivel mélyebbre süllyeszthetjük a karosszéria padlóját, amivel a súlypont is alacsonyabbra kerül.

meghajtás hamarosan polgárjogot nyert.

Vannak azonban hátrányai is az elsőkerék-meghajtásnak, helyesebben voltak hátrányai. Így elsősorban a kardáncsuklók okozta sok bajt. Az elől fekvő motortól a kerekéig hatoló két rövidke kardáncsuklónál közvetíti a meghajtást, a kardánok igen nagy fordulatszámú pörögnek, tehát a csuklók forgási sebessége is lényegesen na-

# LÁSZLÓ ANDOR

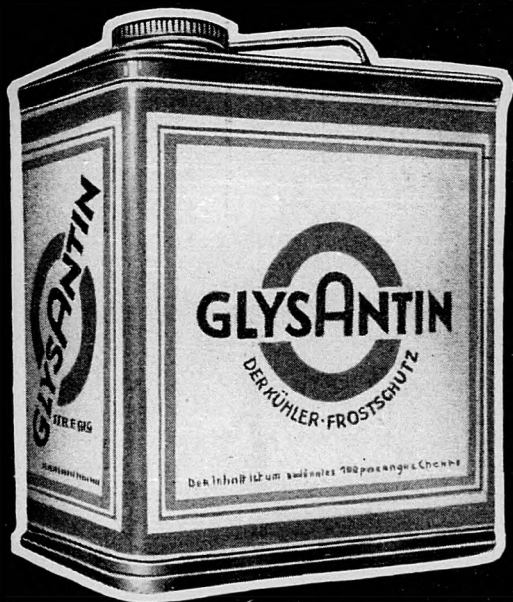
**AUTÓSERVICE – JAVITÓMŰHELY**  
V., BESSENYEI U. 4. POZSONYI U. SAROK  
TELEFON: \*299-155.



## BOSCH ROBERT Kft. AKKUMULÁTOR

Hideg napokon is gyors indításával, bő-  
séges világítási erőtartalmával örömet  
szerez tulajdonosának. Mielőtt elakad  
gyenge, régi telepével, generáljavíttassa  
a legközelebbi Bosch Robert Kft. akkumu-  
látor szerviznél. Olcsó átalányárak min-  
den típusra.

BOSCH ROBERT Kft., BUDAPEST

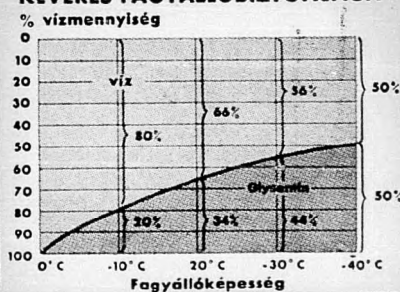


## DRÁGA MOTORJÁT A FAGY ELPUSZTÍJA

CSAK MEGBÍZHATÓ FAGYÁLLÓ FOLYADÉKOT  
HASZNÁLJON \* A SILÁNY PÓTANYAG  
AZ ALUMINIUMRÉSZEKET MEGTÁMADJA

HASZNÁLATI UTASÍTÁS:

KÜLÖNBÖZŐ %-OS GLYSANTIN-  
KEVERÉS FAGYÁLLÓBIZTONSÁGA



KAPHATÓ MINDEN SZAKÜZLETBEN  
AZ I. G. FARBENINDUSTRIE GYÁRTMÁNYA



# Bosch

## KÁLYHA AZ AUTÓBAN?

Építtesse be kocsijába a kitűnő hatásfokú Bosch-melegvíz-fűtőkészüléket. Téli hideg napokon oly kellemesen hat, mint a jó meleg kályha. Kérje U 5110 számú részletes ismertetőnket árlappal. Elektromos Bosch-szélvédőtörölők, szabadalmazott ablakmelegítők:

BOSCH RÓBERT Kft.  
BUDAPEST, V., VÁCI-ÚT 22-24.

09/5748

Alom vagy valóság -

## AZ IDEÁLIS MOTORKERÉKPÁR?

De sokszor halljuk ezt a kifejezést: ideális motorkerékpár. És az ideális motorkerékpárral kapcsolatban gombamódrá születnek a különféle elgondolások, mert hiszen a pap szemében más az ideál, mint a papné szemében. Van akinek az ohv.-gép az ideálja, más a nagy kétütemű köcsögért hevül és az összes ideálkergetők abban egyeznek meg egymással, hogy merevbb türelmetlenséggel tartanak ki saját egyéni elgondolásai, mint a hosszúhajú paesmagolók a legellenfetésebb izmusok mellett. A különféle ideálokat lehetetlen közös nevezőre hozni és olyan ideális motorkerékpárt teremteni, mely mindenkinek a szemében a tökélyt képviseli. Hiszen a hindu fakír szemében biztosan az az ideális motorcikli, melynek nyerge hosszú és hegyes szeggekkel van kipárnázva, kormányja acéltüskékkel ellátva, melyek ráadásul a gyújtótekeres szekunder áramkörével is kapcsolatban vannak. A versenypánatikus viszont olyan gépért hevül, mely csak hatvanat megy, miközben olyan zajt csap, hogy attól százahatvanat is mehetne és mindenekelőtt kormányfején külön ricinuszelpárolgató berendezéssel bír.

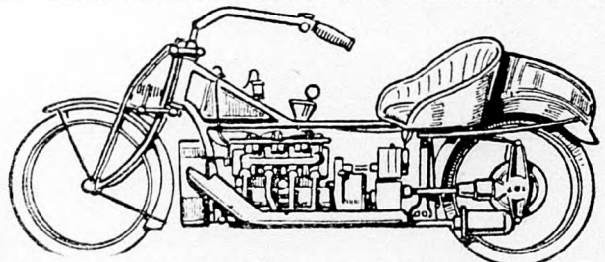
Ideális motorkerékpárt, olyan gépet, mely Jancsinak is, Juliskának is megfelel: lehetetlen készíteni. Ez az oka annak, hogy a gyárak nem is töreksenek ideális gépre, megelégszenek azzal, hogy gépeiket — eladhassák. Mert ha a szép számmal szabadlábazó ideálkergetőtől befolyásoltatnák magukat, úgy tervezőmérnökeik hamarosan beiratkozhatnának hidegvizgyógyintézetbe.

Nem az ideális motorkerékpár a fontos, hanem az, hogy mindenki találja meg azt a gépet, mely a céljainak a legjobban megfelel. A lényeges az, hogy aki szereti a kényelmes szőlőzást, aki takarékos fogyasztásért hevül és nem akar nyolevannál gyorsabban menni, az ne vegyen mondjuk R 51-es BMW-t, aki viszont abban látja a motorozás igazi célját, hogy mint valami olajozott rakéta vágatasson fel a Sváb-hegyre és ötnegyed óra alatt akar a Balatonnál lenni, az ne vegyen — mondjuk — 200-as Méray-Puchot.

Hogy a motorosok egyrésze milyennek látja az ideális motorkerékpárt, azt a szerkesztőségünkbe befutó számtalan és elretentő levél mutatja a legjobban. Van, aki DKW Meisterklasse kiskocsi motort akar beépíteni motorkerékpárvázba, a másik meg kizárólag olyan gépért hevül, mely a la Henne lojtsidombba van szabva és peremvonalán akkora periszkópot hord (ugyan minek?), akár a legvéstjőslőbb tengeralttjáró. A legtöbb ideálkergető a vízűtéses motorért hevül és szabadulni a vízűtéstől és Porsche atyamester is léghűtéssel teremtette meg a Volkswagent, ugyan minek pepecseljen a motoros vízűtéssel, fagymentesítő folyadékokkal és melegítsen télen negyedórátig.

Sokan az áramvonalas motorkerékpárban látják az ideált. Ezek a jótételek elfelejtik, hogy szép-szép az áramvonalas motorkerékpár, csakhogy létjogosultsága csak akkor volna, ha önjáró volna. Ha nem szállítaná a vezetőt is a hátán. Mert ugyan minek a pompás áramvonalalak, amikor a háttára kapaszkodó anatómiáját sem eddig, sem ezután nem sikerül áramvonalazni. Ha csak nem bűjtatjuk bele valami áramvonaltozásba. Aki viszont a tojásban látja az ideált, az írjon levelet Münchenbe Ernst Hennének. Majd meghallja, hogy a tojásban feszengeni cseppet sem ideális időtöltés, ellenkezőleg, határozottan buta érzés. Főleg az Andrassy úton.

Mint eső után a bolondgomba, oly sűrűn tenyésznek azok az ideálvadászok, akik a motorkerékpárból és autóból házasított öszvérben látják minden álmok megvalósítását, holmi Ner-a-Car féle megoldásban. Beteg elgondolás ez. Mintha valaki a külön-külön igen jó marhapörköltet a gesztenyepiréval akarná elegyíteni, mellé félpohár ricinussal. Mert hiszen bizonyos esetekben a ricinusz is igen jó... Különösen az ideális motorkerékpárral kapcsolatos lázalmok elhessegetésére.



Egyik olvasónk ilyennek látja az ideális motorkerékpárt. Brrr...

## MOTORALKATRÉSZEK - LÁNCOK



minden méretben raktárunkban

HUSZÁR GYÖRGY BUDAPEST,  
VI., JÓKAI-UTCA 1  
TELEFON: 126-464, 124-411

*Az új Fiat 1100*



Aréna út 61. Tel.: 29-88-20, Dorottya ucca 2. Tel.: 18-24-28

# Sidus

## AKKUMULATOR

GYÁR:

**MAGYAR—OLASZ  
AKKUMULATOR K.F.T.**

FABBRICA - UNGARO - ITALIANA  
DI ACCUMULATORI S. a. G. L.  
BUDAPEST, VIII., VÍG U. 31. TEL.: 144-281, 134-502

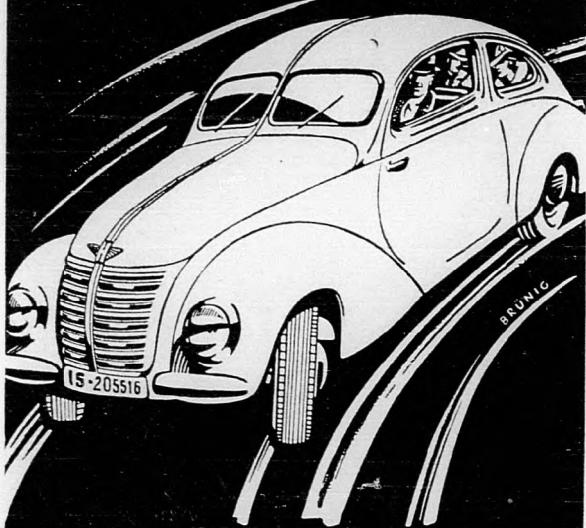


VEZÉRKÉPVISELET:

**„ERGOŃ”**

EGYETEMES VILLAMOSSÁGI VÁLLALAT  
BUDAPEST, VIII., RÖKK SZILÁRD U. 32  
TELEFON: 137-010

# AZ ÚJ



## 1,3 LITER

# Hanomag

### egy fürge, kényelmes és gazdaságos túrakocsi

#### Teljesítményei:

- 115 km-óra csúcsebesség
- 100 km-óra utazási tartamteljesítmény
- 8,5 liter normális fogyasztás 100 km-re
- 5 személy részére kényelmes férőhely

#### Építési elvei:

- négyhengeres nagyteljesítményű motor
- áramvonalas acél kocsiszekrény
- nagy csomagtartó
- egynyomású központi kenés
- hidraulikus olajfékék
- elöl lengő tengelyek
- huzatmentes szellőzés
- kitűnő kormányzás

Az 1,3 literes Hanomag  
a német autóipar mesterműve

Magyarországi vezérképviselőt:

## TICHY TESTVÉREK

Mintaterem: Andrássy-út 28. T.: 128-990  
Saját service-ház: Paulay Éde-u. 47. T.: 121-994

## AUTÓVERSENY – BENZIN ÉS VEZETŐ NÉLKÜL!

A legújabb sütetű amerikai sport, mondhatni tömegőrület: a benzin, sőt vezetőnélküli autóversenyzés. Nehogy azonban valami titokzatos fotocellákkal és csodás rádió-sugarakkal irányított, vezetőnélküli távenergiával táplált műszaki csodabogarakra gondoljunk, az eset ugyanis ennél sokkal egyszerűbb. Nincsen másról szó, mint — óraműves modellekről.

Az amerikai éppen úgy nem lehet meg „hobby” nélkül, mint az emmentáli lukak nélkül. Az egyik bélyeget nyál, a másik ősz szakállá ellenére lombfűrészel, de nem ritka a mezel poloskagyűjtő és a tengeri kavicsok osztályozója sem. Ez a tipikus amerikai hobby termelle ki a legújabb autóversenypartot, mely olcsó mulatság, nem kell hozzá más, mint egyszerű kis óraműves játékautó, nem jár karambóllal, üzemanagszükségelele határozottan elhanyagolható tétel és mégis izgalmas időtöltés. Különösen, ha a derék jenkai tagja a Los Angeles-i M. C. C.-nek, a Miniature Car Club-nak és mint ilyen résztvehet a hetenként rendezett versenyeken.

Az M. C. C. hivatalos listát vezet a csúcseredményekről, a sebességről és a táveredményekről. A kategóriák nem hengerűrtartalom szerint szerepelnek a szabályokban, hanem a „kocsi” önsúlyából és a mozgató erőt szolgáltató tekercsrugó súlyából alkotott képlet dönti el az osztályozást. A sebességet viszont stopperrel mérik, de átszámítva adják közre. A modellautó és az igazi autó hossza közötti arány adja meg a szorzószámot, mellyel a játékautó sebességét átszámítják. Ez magyarázza meg, hogy a hivatalosan nyilvántartott sebességi világrekord közel jár a 200 kilométeres, tehát igen tekintélyes iramhoz.

A Los Angeles-i egyesületek külön erre a célra épített körpályája van. A kör hossza alig több az öt méternél, viszont szabályos emelt fordulói vannak, melyekben a játékautók önmaguktól követik az irányt. A pálya mosdótálalakú és a minél kisebb gördülő-ellenállás elérésére csiszolt üvegből készült a talaja. Az üvegtál mellett amerikai milliomosok és filmmágnások izgulnak, különösen amióta — totalizátor is működik.

A távolsági versenyek céljaira ugyancsak üvegtalajú folyosó szolgál. A rekord a nagykategóriában (1000 gram és nem köbcentiméter) jóval túl van a hatvan méteren. Nyilvántartanak ugyan hetven méternél is nagyobb eredményt, ezt azonban nem hitelesítették, mert a világrekorder játékautó gazdája, aki „civilben” nyugalmazott és nyilván jótüdejű magasrangú rendőrtiszt — menetközben kitarthatóan és szabályszerűen futta a „kocsit”.

Rendeznek hegyi versenyeket is, időre és távolságra. Akadályversenyt miniatúr hernyótalpas harcikkocsi számra géppuskatűzzel és anélkül, kifogyhatatlank az ötletekben és nagy mechanikai műhelyek foglalkoznak nemcsak a játékkocsik gyártásával, hanem „tuningjával” is, mert hiszen egészen különleges acélananyagok felhasználásával egészen különleges rugókat lehet gyártani.

Hiába... Jól megy az amerikaiaknak, amikor még ma is — lovagolnak, fűzfaspot fujva. Ahogyan azt a költő a régi jó időkben mondta.

**AUTO AKKUMULÁTOR  
AUTÓ VILLAMOSSÁGI CIKKEK  
TÖLTŐBERENDEZÉSEK  
ELEKTROMOTOROK**

## KÉSZÍTÉSE, JAVÍTÁSA

# „ERGON”

EGYETEMES VILLAMOSSÁGI VÁLLALAT

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

## Autórugók és spirálrugók

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

# Mit láttunk Milanóban?

Az olasz motorkerékpár-ipar sokkal többet tett a modern motorkerékpár megteremtése érdekében, mint legelőbb gondolnánk. Az olasz motorkerékpárgyárak invenciózus konstruktőrjei a királytengelytől a hátsórúgózásig rengeteg olyan kezdeménnyel szolgáltak, melyek kiforrva ma már lassanként minden motorkerékpár standard tartozékaivá lettek. Az olasz motorkerékpár az exportpiacokon rajta kívülálló szerencsétlen körülmények halmozódása folytán lemaradt és talán ennek tudható be az is, hogy az olasz motorkerékpár-konstruktőrök nagyjelentőségű munkájának nem szentelik azt a figyelmet, melyet ezek az ideai évad frappáns versenyeredményei alapján megérdemelnek!

A milanoi Triennale új csarnokában most sem a szériagépek, hanem a versenygépek bilincselik le a látogatók figyelmét. Mingyárt a bejáratnál látjuk a téglavörös Benelliket, az élen áll Mellors TT-győztes masinája. De ez a gép a fejlődés iramában már a múlté! Az új konstrukciós irány a — kompresszor! Nézzük csak azt az egyhengeres kompresszorost: a kompresszor közvetlen a főtengelyről van meghajtva, a motor és kompresszor közötti kiegyenlítőkamrán erőteljes hűtőbordázata, a két felső bütyöktengelyt Benelli tradícióhoz híven fogaskerekek hajtják meg, a hajtűrendszerű szeleprugók minden olasz ohv masina standard tartozékai! Hátsórúgózás, az átgondolt olajozás hüvelykujj vastagságú vezetőkelei (kis surlódás, kis nyomóerő!), aprólékos kidolgozás, gyönyörű öntvények a masina külső jellemzői. A Benelli-stand fénypontja azonban a menetírányra keresztben sorakozó kissé előredült hengerek jellemezte 250 km-es, négyhengeres kétbütyöktengelyes, vízhűtéses, kompresszoros versenygép! Utolsó porcikájáig remek masina! Dr. Ing. Benelli szerint a motor 12.000 fordulathál 45 lóerőt ad le, ami 180 lóerős literteljesítménynek felel meg! A gép hivatalosan „vízhűtéses”, de a bennfentesek szerint a vízhez még járul valami...

A Benelli-standtól nem kell messzire gyalogolni az újabb szenzációkért. Ott áll például a híres négyhengeres Gilera, mellyel Serafini megnyerte az Európabajnokságot! A felette egyszerű, tiszta Benelli-konstrukciók után az 500-as Gilera komplikált, nyugtalan konstrukció benyomást kelti. A gép különben, melynek egyetlen komoly hátránya tetemes súlyában rejlik, fiatal, 250-es kistestvérével vonult fel a kiállításra, mely látszólag ugyanazon konstrukciós elveken épült fel. Az 500-as Gilerák motorjával sohasem volt baj, a versenyeken is csak kupplunghuzal vagy gázkábel szakadt el, egyetlen esetben volt csak a rúgózó hátsóvillával baj... Gilerák tudnak motort konstruálni és ha az 500-as masina tapasztalatai alapján indítják útnak 250-esüket, úgy nagy jövőt jósolhatunk neki!

De álljunk ismét odább egy házzal! A Guzzi-standon vagyunk. Bámulatos: 250-es egyhengeres masina, kissé magasabb építés, kompresszor, hurkatöltőszerű kiegyenlítő kamra. Nem sokat sejtett. Pedig ez a masina 213 km-es átlaggal kategóriája világrekordere! Bámulatos: hogyan lopták bele

az igénytelen motorba az ehhez a csústeljesítményhez szükséges lóerőket?

Pompás versenygépekkel várják az olaszok a szezont. Három fantasztikus 250-es konstrukció vár élet-halál harera. Az 500-as csoportban ott a félelmetes Gilera, a nem megvetendő kéthengeres Guzzi és a — háromhengeres Guzzi kísérleti modell! Azután itt van ám az új négyhengeres Bianchi is! Kék és vörös színekben pompázik, krómban csillog. Menetírányra keresztben álló négyhengeres, kompresszoros motor. Kár, hogy a gyertyákhoz hozzáférni — mű-

vészet! Ez a masina még nem mutatta meg mit tud...

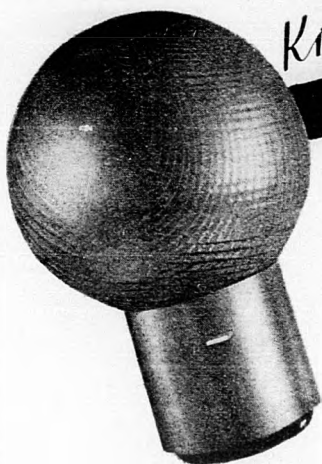
Az olasz hadsereg kitűnő tapasztalatokat szerzett a motorkerékpárok terén az abesszin háborúban, az olasz gyárak el vannak halmozva katonai rendelésekkel. A rendeléseknél előírás az állítható hátsórúgózás. A hátsórúgózás beállítása a szociusz tartóforgantyújával érhető el: ha a foggantyút kapaszkodásra alkalmas vízszintes helyzetbe hajtják, úgy a hátsórúgózás nagy terhelésre, tehát szociusz utasra van beállítva; ha viszont áthajtják a foggantyút, úgy automatikusan lágyabb lesz a rúgózás is. A katonai előírások megkövetelik a nagyméretű légszűrőket és egyelőre a mágnesgyújtás és az alulvezérelt motorokkonstrukció mellett foglalnak állást.

## Az autólámpa

ixzöfehér fényt sugároz

távolabbra világít

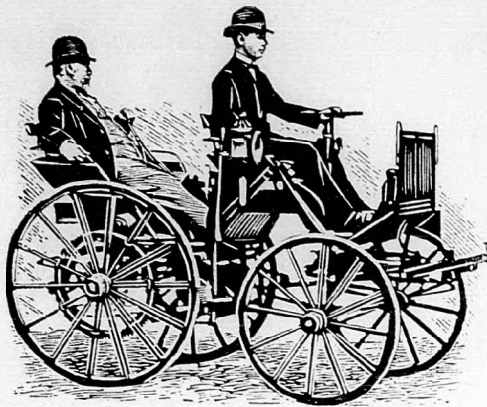
Kryptongázzal van töltve



**TUNGSRAM**

**T KRYPTON**

**DUOLUX**



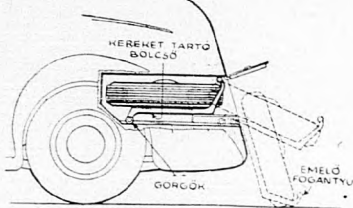
# Óh, az a pótkerék!

*Hogyan lehet megkönnyíteni és egyszerűsíteni a kerécsere néha nehéz, néha piszkos munkáját!*

A régi boldog időkben nem volt szükség pótkerékre, mert nem létezett a — defekt.

Gumidefekt, pótkerék, kerécsere. Kocsiemelő, kerékanyalelőző turdancs, pótkeréktok. Óh ti goromba ördögöl az automobilnak! Te vacak kis szeg, aki pontosan akkor fúródsz bele a hátsó balkerékbe, amikor a kocsi büszke gazdája éppen az Operába

puhítja az őszi esőzések idején és olajos, mint a László-féle szabadalom. És nem mindig sikerül jól odacélozni vele a kocsi rugókötege vagy más alkalmas része alá. Néha megrögygyan tekerés közben, néha — különösen lágyabb talajon — elsüllyed nyomtalanul, mint a Lusitania az óceán habjaiban. Hát még — óh borzalom — a kerékanya-lehúzó. Mely vagy megörög a legömbölyödött kerékanyákon, vagy a nyele törik le. Mert a szervizjőindulatú és lelkiismeretes atyámestere mokányul húzta meg az anyákat hatalmas kulcsával, melyhez képest a kocsihoz mellékelt lehúzószám csak enyhe frankkává. Ha meg a zsirpuskás Miska bácsi nem húzta meg



A csomagtartó alatt rejtett pótkerék kiszédeséhez és visszarakásához konstruálták ezt a szellemes berendezést — Amerikában.

készül, vagy viharos éjjelen igyekszik hazafelé. Vagy ami még keservesebb — oda készül a Baross ucca és a Nagykörút sarkára, ahol a Mancika nevezetű tünemény vár sokat sejtetőn és erre az alkalomra felvetted azt a galambszínű tavaszi öltönyt, melyen a sár és az olaj olyan feltűnő foltokat teremt.

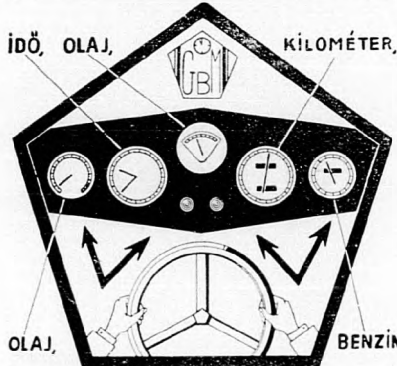
Hiszzen végeredményben olyan egyszerű az egész. Az ember kocsiemelőre emeli a „leprát”, előveszi a pótkeréket, leveszi a defekteset, helyébe rakja a pótkeréket, a defekteset a pótkerék helyére, ki a kocsiemelőt és már indulhatunk is. Hát egyszerű ez az elméletben, a gyakorlatban viszont cseppet sem egyszerű. Mert a kocsiemelő rendszerint csak hosszas kutatás után lehető fel és többnyire olyan piszkos, mint a kiskunlachzázi juhász

a lezsírozott anyákat, úgy a bennük képződött rozsda varázsolt nagyszerű hegesztést anyá és csavar közé, melyet petróleumozhatunk nagyátkozódva, amíg vészres teccsenéssel el nem török az előszeretettel rendkívül törekény, de olcsó öntöttvasból fejlesztett lehúzószerszám.

De minderre csak akkor kerül sor, miután a disztárcsákat már leszedtük. A disztárcsa olyan, mint a női szépség. Meg kell érte szenvedni. Néha sikerül aladdótni a csavarhúzó, néha nem. Néha elég a lepatantásához egyetlen csavarhúzó, néha kettő sem elég. Rendszerint akkor, amikor — egyetlen csavarhúzó sincsen kéznél.

Most jön a java. A reftekes kerék leemelése. Amikor különleges elővigyázattal kell kereskedni, nehogy a kocsi lerogyjon az emelőről. És a pótkerék felrakása sem társasjáték. Rendszerint kiderül ugyanis, hogy a kocsit nem emeltük elég magasra, utólag kell tekergetnünk az emelőn. Hát még az új kerék felillesztése a helyére. Amikor csodálatos szonglörködéssel kell elérni azt, hogy nemcsak a tengely menjen a helyére, hanem a négy, sokszor hat csavar is belepászsoljon a megfelelő lukakba. És kell egy kis szerencse is ahhoz, hogy helyben tudjuk tartani a kereket addig, amíg legalább két anyát fel nem csavartunk, hogy a kerék ne kíváncsozzék le. És te borzalmak borzalma: pótkeréktok, melyet oly nehéz kibontani és még nehezebb összezerakni — csak úgy melleleg felemlítve.

Hát nem élvezet a kerécsere! És ha megbízható értesülések szerint a versenykocsiknak mind a négy kerekét 23 másodperc alatt cserélik azok az ördögös szerelők, mi bizony néha



**Kilométeróráját  
Autóműszereit**  
garanciával megjavítja  
GLÜCK BÉLA  
**Mécaműszerüzem**

VI, Lehel ucca 10/b.  
Telefon: 292-135.

**FERGAT** kerék  
**DEÁK** Jókai tér 2. szám

**MOTOROLIA**  
**LARDOLINE**  
RICIT

**VICTORIA és SUNBEAM**

motorkerékpárok, Castrol és Mobiloil olajok, angol láncok  
NORIS elektromos és fényszóró alkatrészek. Motorjavítás és service.

**Koppányi**, Budapest, VI., Dessewffy ucca 47. Telefon: 110-824.

**Semmerz** Jókai tér 2.  
kerék **DEÁK**

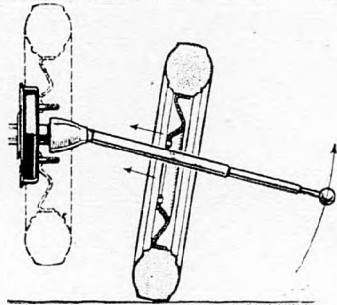
**Packard-Nash**  
Hivatalos service  
**ERDŐS TESTVÉREK**  
automobiljavító- és karosszéria-üzem  
AUTÓKARBANTARTÁS  
VI., JÓKAI UCCA 34. TEL.: 129-672, 125-580

**SEBESSÉGMÉRŐJÉT**  
megjavítja: **ÓRAGYÁR**, Tömő ucca 26

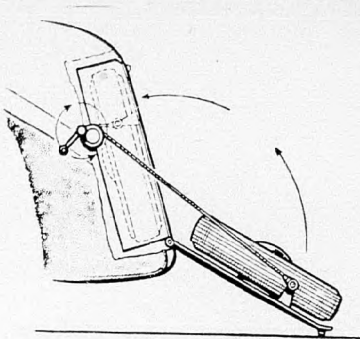
félórát is elpepecselünk egyetlen kerékkal és utána olyanok vagyunk, mintha fáradt olajjal elegyített sárban pacsoltunk volna gyermeked kedvünkben.

Élesagyu amerikai tervezők egész csokorra való kerékcserélést megkönnyítő kitalációt agyaltak ki. Ezek egyrészt képbén mutatjuk be. Lehet belőle okolni és valószínű, hogy hovatovább mindennapos lesz az ilyesmi. Ugy el fog következni, mint annak idején az önindító, a szélvédőtörli, a villamos irányjelző, a vezető kényelmét szolgáló sok-sok ma már mindennapos berendezés.

A magunk részéről nagyszerű tanácsot szolgálunk arra vonatkozólag, hogyan kell megoldani tisztán, fáradság nélkül a kerékcserét. Nem kell ehhez mesterfogás, nem kell hozzá speciális szerszám. Nem kell hozzá



Ilyesfajta szerszámmal egyszerűen helyre lehet eszűtatni a kereket. Nem kell megmarkolni és céloztatni negyedóráig.



Ez az egyszerű drótkötélsiga szinte megtalálja a pótkereket és a visszajerést sem okoz nehézséget.

más, mint két cigaretta és egyetlen, minél mutatósabb és öteketintűbb, lehetőleg húsz éven aluli kislány. Mi elvonulunk a közeli fák alá és rágyujtunk cigarettára, az öteketintűt meg lehetőleg minél tanácstalanabb és ügyefogyottabb ábrázatot csinál. Nem telik bele két perc, még a felét sem szívtuk el az első számú cigarettának, amikor megjelenik az ifjú szeládon, aki kiszáll sportkocsijából és meghatva végzi el a kerécsere munkáját. Ennek végeztével nyugodtan megjelenhetünk és udvarias meghajlással köszönhetjük meg a kedves és lekötő segítőjét.

Ajánlatos ilyenkor a motort az egész művellet tartama alatt lassú fordulatszámúban járatni, ami igen fontos a gyors útnakindulás szempontjából.

## A The Motor Cycle

# a - Mátra 100-ról!

A világ legjelentősebb motorkerékpár szaklapja, az angol The Motor Cycle, oldalas cikkben számolt be a magyar Mátra 100 kismotorkerékpárról. A részletes és ábrákkal tarkított ismertetés kapcsán az angol szaklap kiemeli a magyar konstrukció erőnyeit és egyedülálló teljesítményét, mely alig marad el a sokkal nagyobb hengerűrtartalmú túramotorkerékpár mögött.

A magyar ipar angolszászi elismerése nagy örömet kelt, hiszen nem mindennapi dolog, ha a magyar ipar terméke a motorkerékpár hazájában, Angolországban kelt megérdemelt elismerést.

A Continental gumigyár a szeptember 30-án végződött üzletévben az előző évhez képest 20%-kal növelte exportját.

Porsche dr., a jeles konstruktor új rendszerű folyadékös sebességváltót szabadalmaztatott.

Oroszország autótólózatát 1942-ig kerek 200.000 km-re fejlesztik ki és ezúton remélik a vasútvonalak tehermentesítését elérni.

Alberti és Sandri, 250-es Guzzi-menők világrekordofenzívája nyolc új világrekordot eredményezett. Kiemelkedik Alberti 213.270 km átlagú repülőstartos kilométer rekordja, mellyel Kluge (DKW) 183.260 km-es világrekordját adta át a multnak.

Szlovákiában a Keleti-Beszkidék déli peremén kitermelésre érdemes kőolajtelepeket találtak, melyek a galiciai olajmezőkkel állanak összeköttetésben.

Németország alumíniumtermelése az 1933. évi kvantum nyolcszorosára, Franciaországé háromszorosára és Angliáé a duplájára emelkedett. Németország a világ legnagyobb magnéziumtermelője, a magnéziumtermelés versenyanyagai belföldön állanak rendelkezésre.

# mindenhova olcsón elvisk.

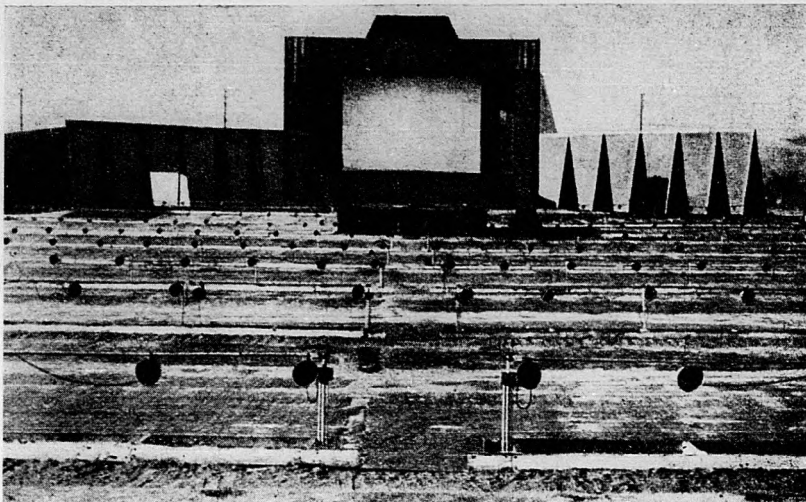
Magyarországi vezérképviselet: DÖRY ÉS KOVÁTS KFT. Budapest, VI., Aradi ucca 44.

Kiszállás nélkül temet-  
tetheti el anyósát!

## a „Drive in“

rendszerrel akarják megoldani az  
amerikai parkírozási problémát!

Ha a gépjárművek és a rendelkezésre álló parkhelyek számának arányát vizsgáljuk, azt látjuk, hogy ezen a téren is érvényes az eszkimó-fóka hasonlat. Sok a gépkocsi és kevés a parkhely, már — Budapesten is. Hát még Amerikában, ahol egyedül Newyorkban legalább annyi az autótolvajok száma, mint nálunk az — úrvezetőké. Ha este végigsétálunk a Nagykörúton, ott a népszerű nagymozitán, hát gombostűnyi helyet sem látunk az útmentén, melyet ne foglalnának el a kocsik. Hát még ha nálunk is divatos volna az amerikai rendszer, mely szerint a derék szakácsnéknak is megvan a maguk becsületes, eredeti amerikai Fordjuk.



Ilyen a Drive in mozi. Minden kocsni előtt hangszóró. A tetszést vagy nemtetszést villanykürttel kifejezni szigorúan tilos.

városokban, hogy a parkhelyek többnyire negyedórányi gyalogútra vannak az utazás céljától és a parkhelyen sem szabad tovább várakozni, mint rövid egy órát. A parkhelyen strázsáló amerikai rendőrnek ugyanis krétája van, ráírja a gumira a leállás percét, aki tovább hagyja a parkhelyen a kocsiját, az fizeti a büntetésképpen reáírott dollárokat. A hivatalába siető amerikai tehát nyugodtan otthon hagyhatja a kocsiját, ha nem történik valami csoda, úgy az autó Newyorkban hovatovább igazi luxuscikk lesz.

A parkhelyek kérdésének egyik megoldása az utóbbi évben lábrakapott úgynevezett „Drive in”, a Hajts be-rendszer. A temetkezési vállalkozótól kezdve a suszterig, a kocsmárosától a pucérájosig akad olyan boltos, aki megszervezte a Drive in-rendszert, ami annyit jelent, hogy az autó gazdája behajthat a bolt területére és többnyire ki sem kell szállania, hogy bevásárlását eszközölhesse.

A Drive in-rendszer természetesen nem oldja meg maradéktalanul a parkírozási kérdést, a kereskedőknek azonban hatalmas forgalmat biztosít, mert az örökké siető Mszter Jones sokkal szívesebben rendel meg

anyósa díszes temetését „röptében”, úgy, hogy ki sem száll a kocsiból.

Az összes Drive in-rendszerek közül kétségtelenül az egyik Los Angeles-i mozi találta leginkább fején a szeget. Ennek a mozinak a nézőterén nincsenek székek, viszont 480 kocsni számára van férőhely. A nézőtér lejt, úgyhogy mindenki a kocsijában ülve élvezheti a magasan elhelyezett vásznon vonagló Gréta Garbót, akinek a hangját minden kocsni elé külön hangszóró szállítja. A hangszórón kívül még külön rendkívül erős csengők is működnek, melyek a kocsni kényelmes belsejében esetleg elgondolkodottak figyelmét hívják fel arra, hogy hamarosan világos lesz, akárcsak a kültekli mozik úgynevezett obszcénium-pályáiban.



Unnepélyes és méltóságteljes az a behajtó, melyet a Drive in temetkezési vállalkozó épített állandó megrendelői számára.

Amerika egyik legnagyobb közlekedési problémája a parkhelyek kérdése, ezen rágódnak autókлубok és rendőrfogalmazók egyaránt. Hiszen ma már ott tartanak a forgalmasabb

# OPEL BUICK

EREDETI ALKATRÉSZEK

## JÁRITZ-tól

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

## Autósok, figyelem!

# STERN RICHÁRD

kilométerszámláló javító üzeme  
modernül berendezve

## BUDAPEST, VI., ARÉNA ÚT 57

alatt **megnyílt!**



» **E.W.** « irányjelző  
OLCSÓ  
MEGBIZHATÓ  
MINDENÜTT KAPHATÓ

Képviselet: Ungár Gyula Budapest  
VI., Horn Ede-u. 18. Telefon: 112-541

## MI ÚJSÁG, HÉBLI ÚR?

— Érdekes egymillió kilométeres taxigépköcsi jubileum volt Egerben. Az „Eger” c. napilap cikke szerint Heves-megyében az elmúlt két év alatt megkésztetődött a gépkocsik száma. Külön megemlékezik a cikk egyik egri taxigépköcsi egymillió kilométeres jubileumáról. Ruttkay Béla gépkocsivezetője a jubiláló, 503-as típusú Fiat-gépköcsi, melyet 1926-ban helyeztek forgalomba 24—611-es rendszámmal. A köcsi most H1.—002 rendszámmal közlekedik. Motorjának gyári száma 4.114.798. A köcsi népszerű volt már javítás alatt, de a hengerblokk még az eredeti. Eddigi fuvarútjain összesen több mint egymillió kilométert tett meg és ma is üzemben van. Ruttkay Béla, akinek a hír után sokan gratuláltak, meg van róla győződve, hogy a köcsi a második millió kilométert is maga mögött fogja hagyni!

— *Más híre is van, Hébli úr?*

— Van. Személyi. Wein Levente, aki tíz esztendővel ezelőtti szép sportmultra tekinthet vissza, ismét visszatért a szakmába. Annakidején mint a Méray-motorkerékpárgyár egyik részese tevékenykedett, ma a Steyr eladási osztály vezetését vette át Ottyk Lajostól, aki ősz óta az Opel-képviselő Nemzetközi Gépjárműkereskedelmi Rt. keretében mint igazgató gyümölcsözötti évtizedes tapasztalatait.

— *Mit tud, Hébli úr, a Pestszentlőrinc és Vecsés határában, a Ferihegyen építendő új polgári repülőtér építkezéséről?*

— A repülőtérén november 23-án megvolt a helyszíni szemle, amelyen



Flaték futball-esapata, mely tavaly a cégbajnokság III-ik csoportjában győzött, az idén a II-ik csoport bajnokságát is meggyerve bekerült az I. csoportba. Képünk a pompásan szereplő csapatot mutatja be: Gengelitzky (Gergő) János, Lenkel Lajos, Brzinszky Rudolf, Hlavay György, Füzy Géza, Siroki Gyula, Gúg Tibor, Bavlinka Henrik, Pogács József, Kucsera Béla és Schlachta Károly, míg a képen nem szereplő Weisz (Vidor) József Szakács Béla, Páncél József és Ferenc és Posztl József a bajnoki kampány során ugyancsak kivették részüket a sikerekből.

úgy az építési terveket, mint a repülőteret és a fővárost összekötő utak építési terveit jóváhagyták. Ugy a hangárokna, mint a tervezett utaknak az építését rövidesen megkezdik. A repülőtér hangárjai vasszerkezetének szállítására vonatkozóan a november 15-iki versenytárgyalásig 7 ajánlat érkezett. A legolcsóbb ajánlatot 488.590 pengő vállalkozói összeggel a Győri Waggon és Gépgyár nyújtotta be.

— *Más érdekesség?*

— Az új gépjárművezetői igazolványok kiadása szigorúan a falragaszok meghatározta rendben december 4-én megkezdődött. Értésülésünk szerint, több mint 45.000 igazolvány kerül kiosztásra a jelenleg érvényes igazolvány visszaszolgáltatása ellenében.

— *Szakmai hír?*

— A Bauer Tibor cég olcsó, bevezető árakkal kezdte meg két új képviselése az UT és Atlasz gyár motorkerékpár-

jainak népszerűsítését. A 250-es ILO motorral szerelt UT és az Ardie motorral forgalomba kerülő Atlasz több példánya már megelégedett gazdára talált. A vezérfékezet (Bauer Tibor, Izabella uca 98) szívesen küld képes leírást olvasóinknak.

— *Végezetül, Hébli úr?*

— A drága pénzen megépített betonútjaink mentén gombamódra szaporodó esenevész, de forgalomakadályozó települések sok panaszra adtak okot az autósok körében. Mint hírlík, a kormány e téren is rendet terem és talán már decemberben megjelenik a rendelet, melyben az illetékes minisztériumok szigorúan szabályozni fogják az országos úthálózat mellett eszközölhető építkezés kérdését.

— *Erre az évre elég is volt! Kellemes Karácsonyt és boldog Újévet kívánunk olvasóinknak! Viszontlátásra január 15-én.*



KORBÁNY



3 lóerő,  
2 sebesség,  
1 lánc....  
a legjobb  
kismotort!

Gyártja, forgalomba hozza URBACH LÁSZLÓ, VI., Hunyadi-tér 12.  
Kérjen díjtalan ismertetést a nagyobb modellekről is.



**BMW**  
NEMCSAK  
GYORS,  
HANEM —  
**TAKARÉKOS!**



A gépkocsi akkor a legtakarékosabb, ha utazási sebessége a csúcsebességnél mintegy 20–25 %-kal alacsonyabb. Ez a titka annak, hogy miért takarékos a BMW 100 km-es sebéségnél is, mert csúcsebessége ennél lényegesen magasabb!

**A BMW tehát a nagy teljesítmény és takarékoság eszményi kettőse!**

VEZÉRKÉPVISELET:

**MAJLÁTH M.**

BUDAPEST, LEHEL U. 2.

