

ÁRA 40 FILL.

BERLINI KIÁLLITÁS

VIII.ÉVFOLYAM

3. SZÁM

1936. március 14.

AutóMotor

A LEGNAGYOBB PÉL.
DÁNYSZÁMU MAGYAR
MOTORSPORTLAP



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



A kis DKW rendkívül kényelmes férőhelye különösen a hosszú turákra indulóknak megbecsülhetetlen. Egész rak-tárra való poggyász fér el a DKW-ben, amellet az utasok mégis kényelmesen ülnek. Hat személy és megszámlálhatatlan bőrönd, poggyász fért fel erre a két kis DKW-re, melyen Majláth Mihály és társasága utazott a

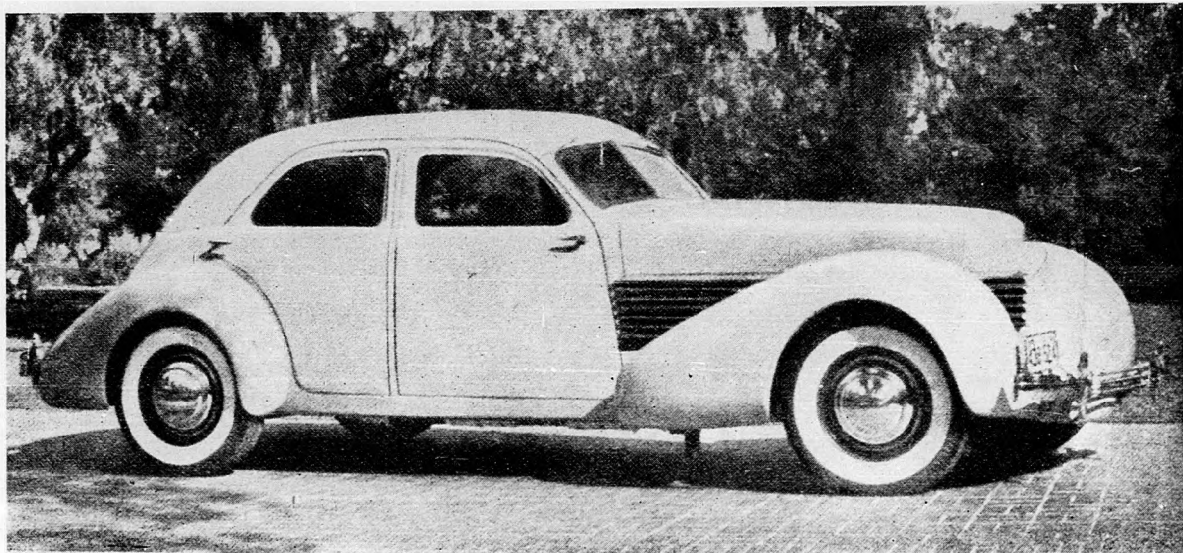


TEKINTSE MEG a budapesti autókiállításon

A JELENKOR LEGMODERNEBB KOCSIJÁT,

a legelőrehaladottabb konstrukciót, **AZ ÚJ**
ELSŐKERÉKMEGHAJTÁSÚ CORD-OT!

AMERIKA VILÁGSZENZÁCIÓJA!



Íme az elsőkerék meghajtású Cord, mely az autókészítés legmodernebb vívmányait foglalja magában. Az új Cord mindössze 1'60 méter magas, a bennülők mégis úgy találják, hogy több hely van benne, mint a 30 centiméterrel magasabb kocsikban. A 3'18 méter tengelytávú kocsikba 8 hengeres V építésű 125 HP Lycoming motor van szerelve, mely 170 km.-es sebességre képesíti a kocsit.

Nyolc évvel ezelőtt az Auburn—Cord gyár volt a legelső, mely szériában gyártott elsőkerék meghajtású modellel lepte meg a világot. Ezt a típust a gyár csupán egy esztendeig gyártotta, mert a világgazdasági krízis még Amerikában is lehetetlenné tette az ilyen nagyértékű kocsik eladását. Ma a Cord—Düsenberg Co. konstruktőrjei nyolc évi munka és rengeteg pénzáldozat eredményeképpen kihozták a kiforrott, teljesen új Cord-modellt. Az új 1936-os Cord úgy a karosszériát, mint a belső konstrukciót illetően, az autótechnika legfrissebb vívmányait reprezentálja. A Cord-gyár minden típusa a legapróbb részletekig a minőség és luxus olyan maximumát nyújtja, amely eddig az autógyártásban teljesen ismeretlen volt.

Az új CORD megjelenése korszakalkotó esemény!

Vezérképviselőlet Ausztria—Magyarország részére:

SMOLINER & KRATKY

Eladási központ: Wien, I., Stubenring 4. Telefon: R. 22-0-57, R. 28-2-55.

Service állomás: Wien III., Erdbergerlande 34. Telefon: U. 19-5-14 soros.

Tekintse meg standunkat a budapesti automobilkiállításon!

OKTÓBER, NOVEMBER, DECEMBER, JANUÁR, FEBRUÁR ÉS MÁRCIUS HÓNAPOKBAN HAVONTA EGYSZER, 15-ÉN

ELŐFIZETÉSI ÁRA EGY ÉVRE 6 PENGÓ
KÜLFÖLDRE 10 PENGÓ.

CSAK EGÉSZ ÉVES ELŐFIZETÉSEKET
FOGADUNK EL

AutóMotor

AZ EGYETLEN FÜGGETLEN
MAGYAR MOTORSPORTLAP

KIADJA AZ
"AUTO-MOTOR" LAPKIDÓ VÁLLALAT

SZERKESZTŐSÉG ÉS KIADÓHIVATAL:
BUDAPEST, V., TÁTRA UTCA 4. SZÁM

HIVATALOS ÓRA: 9-11G

TELEFON: AUT. 324-07 és 107-68

Postatakarékpénztári csekk száma szám: 48.438

Folyószámla: Angol-Magyar Bank

VIII. ÉVFOLYAM

BUDAPEST, 1936. MÁRCIUS 16.

3. SZÁM

Előgyújtás

— Na, te maarha külföldi, hogy a fene...
— hangzott a végtelen keresztvisszedegetés a Vörösmarty-téren, a Gerbeaud előtt.

— Ilyen baaromok vagytok ti mindnyájan, hogy száradna belétek a nehézség... — csak nem akart vége szakadni a végtelen tirádának, melybe hol állattani, hol anatómiai elemek vegyültek.

A szónok szép kék kabátot viselt, a derekán szij, a szíjion szám volt. Akinek pedig a szónoklat adresszála volt, egy angol rendszámú autó vezetője.

Az angol rendszámú autó vezetője, az a bizonyos „maarha külföldi” ugyanis nem ismerte azokat a közlekedési erkölcsöket, melyek terén a taxisojfförök oly eredményesen jeleskednek. És mivel nagyon fenyegető volt a helyzet a kíméletlenül bevágó taxi miatt, hát inkább fordított egyet a kormányon és feljutott vagy félméterre a járdára. Nem történt hiba emberben vagy tárgyban, birtokban vagy közérkölesben.

— Füstre kellene akasztani az egész bandát... — folytatta elismerésemelő idegenforgalmi propagandáját rendszámos barátunk.

Az angol autós csak hallgatta csendesen. Kivárta a dikció végét. Majd szép szerényen, szép csendesen, bár egy kicsit idegenszerű kiejtéssel odaszólt, magyarul:

— Keszenem.

Kommentár? Felesleges!

— ... a csendrendeletet helytelennek tartom és ha ennek következtében nem fordul elő havonta száz baleset, úgy ez kizárólag az autóvezetők fegyelmélettségének köszönhető. Az automobilizmust nem rosszindulattal, hanem jóindulattal kell, hogy kezeljük a hatóságok. Németországban eltörölték az összes adókat és ott ma hatalmas ipar virágzik. Nálunk most már a fényjelzés is tilos és ha ez a tendencia így folytatódik, akkor valószínűleg eltiltják az utcákról az összes autókat. Az én öreg bíró kollégáim talán sohasem ültek autón és ezért alkalmazzák olyan szigorúan a jogszabályokat...

Ez a néhány mondat a főváros közigazgatási bizottságának ülésén hangzott el. És nem valami minden kákán eszmőt kereső, elvetemedett destruktív szájából. Ellenkezőleg. Wolff Károly fejtette ki ilyen értelemben véleményét mindarról, ami nekünk, autósoknak életbevágó probléma.

Mi — nem megyünk olyan messzire, mint Wolff Károly. Mi még azt sem állítjuk, hogy rosszindulattal kezelik az automobilizmust, megelégszünk annyival, hogy a szükséges hozzáértés és gyakorlati érzék nélkül. Ami azonban a következményeket illetőleg egy és ugyanaz.

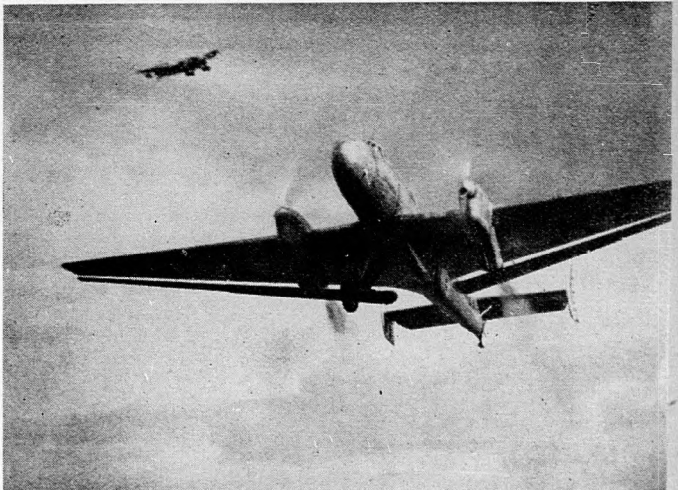
Eltiltották a dudu használatát, most pedig eltiltották a fényjelzést. Még szerencsés az, aki nyitott kocsi vagy motorkerékpáron jár, ez legalább feleslegesen konfliktuskocsinak és hangosan hopp-hoppozhat, ha az úttesten andalgó gyalogjáró mindenáron a kerekei alá kívánczik. Mert a hopp-hoppozást — még nem tiltották el. Lehet, sőt az eddigi tapasztalatok alapján egészen bizonyos, hogy erre is sor kerül inkább előbb, mint utóbb. A főkapitány úr — minden biztelelőnk csorbítatlanul az ővé — nyilván elfelejtette, hogy végeredményben a gyalogjárók életéről, súlyos büntetőjogi és magánjogi felelősségről van szó. Elfejtette, hogy az autóvezetőtől elvárni annak a lehetőségét, hogy jelzést adjon, egyenesen kihívása a balszerencsének. Fegyelméletzik, mindíg csak fegyelméletzik a gépjárművezetőt, ugyanakkor azonban maga a főkapitány is képtelen elismerni, hogy a nemrég bevezetett utcai bíráskodások eddigi alanya: kizárólag gyalogos kihágó. A főkapitány úr ezzel nagyon is elismerte,

hogy amíg az autóvezető fegyelméletzik, addig a gyalogos fegyelméletzik. Ha pedig a gyalogos fegyelméletzik, úgy lehetetlen, büntetendő cselekménnyé tenni azt, hogy a fegyelméletzik gépjárművezető a fegyelméletzik gyalogost jelzéssel fegyelméletzesse a veszedelemre, olyan kockázatos játék, melyhez fogható hirtelenében nem is tudánk felemlíteni. Ha életbevágó fontosságú kényszerítő körülmények parancsolnak a csendrendeletet, úgy a logikus gondolkodás talán megadná a felmentvényt. A csend azonban nem életbevágó kérdés. Dudaszóba még nem halt bele senki, gázolásba annál többen. De mit számít ez 1936-ban...

Petrovácz úr csak nem akar kibékülni az automobil-sporttal. Megint hallatott magáról. Tiltakozott az ellen, hogy a KMAC szerinte életveszélyes autóversenyt rendezzen a Népligetben. Mi Petrovácz urat eddig mint igen kíváló mérnöki tehetséget, még ennél is kiválóbb városplottikust ismertük. Most megismerjük, illetve, sajnos, kénytelenek vagyunk megismerni, mint autóverseny-szakértőt. Aki véleményét mond, aki tiltakozik. Akinek fáj az autóversenysport. Aki még mindig nem ébredt annak tudatára, hogy a delizszámszót felváltotta a rádió és hogy minden sportok legsportabbika már régen nem a tekézés.

Petrovácz úr ne féltse az autóversenyszöket. És hagyja őket békében. Elégdjén meg egyelőre azzal az „eredményével”, hogy ezentúl lakott területen nem engedélyeznek versenyt. Nem lesz Gagger, nem lesz Svábhegy, nem lesz TT a Zugligetben. Ez határozottan Petrovácz úr érdeme. Nagyon kérjük, hogy fojtsa el az evéssel jött étvágyát. A Népliget nem lakott terület. No meg meg vagyunk győződve, hogy Petrovácz úr az autóversenysportból csak annyit tud, hogy a versenykocsinak négy kereke van és az ötödik kereke — hiányzik.

Mi csak azon csodálkozunk, hogy Petrovácz úr felszólalását komolyan vették azon az ülésen. Próbált volna csak meg illyesmivel előhozakodni Németországban, Olaszországban, Franciaországban, Angolországban, hogy ne menjünk messzire. Egészen biztos, hogy ott aligha vették volna komolyan. Bár az is biztos, hogy nem nevelték volna ki. Csak éppen csodálkoztak volna. És a csodálkozásba bizonyos más elemek is vegyültek volna bele.



A Deutsche Luthansa legújabb kétmotoros Junicers expressgépe, mely 10 személyt csekély 400 km-es sebességgel szállít...

A BERLINI AUTOSCHAU



A Führer az Adler-gyár vezérkarával: Kleyer igazgató, Hagemeier vezérigazgató és Jaddatz direktor. (Presse Ill. Hoffmann)

Kiint a főbejárat zászlódszobában pompázik.

A jubileárius berlini autókiallítás megnyitójánál a hatalmas csarnok ünnepi díszben áll, a személyautók csarnokától mennyezetig a földig érő vörös függöny választja el. A teremben több mint 3000 ülőhely, a meghívott község számára. A függöny előtti pódiumon szónoki emelvény, tőle jobbra ül a kancellár az SA egyszerű barna formaruhájában, csizmában. Az emelvény bal oldalán foglalt helyet Göbbels miniszter és Hühnlein őrnagy az NSKK vezetője. Körülöttük a kormány a hadsereg az autópár és kereskedelem vezető férfiai. Mialatt a filharmonikus zenekar játszik a Führer a mennyezetet betöltő hatalmas kivilágított horogkeresztet nézi, majd a szubán levő neonos-grafikonra esik a tekintete. A grafikon 1932. óta az európai államok autógyártási statisztikáját érzékelteti. A német autóproduktó három év óta meredeken felfelé futó vonala a tavalyi 360.000 darabbal egyre jobban megközelíti az élhelyen álló Anglia vonalát és messze maga mögött hagyja a 150.000 darabbal harmadik helyre csúszott francia autópár lefelé zuhanó görbét. Az érdekes grafikon két oldalán Daimler és Benz arcképfestményei, majd a kancellár és a kormány többi tagjainak az automobilizmussal kapcsolatos hatalmas méretű

fényképei díszítik a falat. A képek között idézetek, az automobilizmust érintő Hitler beszédekből. Ugynevezett „Führerwort”-ok. Mint például: „...ha régebben a vasútvonalak, úgy ma az autók kilóméterei jelentik az országok kulturájának fokmérőjét...” És ezek a szavak nem maradtak szavak. Tettebe is valóultak.

A zenekar az utolsó akkordokat játssza, a kancellár beszédében jegyez. Majd heves mozdulattal aláhúz néhány sort. Vajjon mit? Sokan szeretnék tudni... De még várni kell!

Előbb Allmers dr., a Reichsverband der Automobilindustrie elnöke üdvözlő a szónoki emelvényről a kancellárt és mond köszönetet az autópár nevében a kormányzat automobilizmust fejlesztő politikájáért. Allmers beszéde után a következő szónok az autópár munkássága nevében köszönti a Führert, majd Brauchitsch lép az emelvényre, hogy az autó- és motorkerékpárversenyzők köszönetét tolmácsolja. És azután kerül sor a kancellár nagy érdeklődéssel várt hatalmas megnyitói beszédére.

Hitler beszél, két német ember találmányáról, mellyel 50 évvel ezelőtt az emberiség kultúrájában olyan átalakulást indított meg, amilyenekkel az emberiség történetében csak igen ritkán találkozhatunk. Az automobilizmus ma már egyik legfontosabb világgazdasági tényező lett és ha egykor legelők,

majd a vas- és fémbányák irányították a népek politikáját, úgy ma bizonyára a szén és éppen az autó révén az olaj irányítja a népek életét. Majd politikai irányban boncolja az automobil szerepét a nemzeti szocialista, a marxista és kommunista államban, hogy általános tetszés közepette jelentse ki:

— ...Ma, a gépkocsitartás éppen úgy nem luxus és nem antiszociális megnyilvánulás, mint ahogy nem lehet antiszociális ténykedéssel vádolni azt, aki valamikor a szokásos olajozott bőr helyett átlátszó üveget tett volna az ablakába!...

De a kancellár mindjárt receptet is ad az autópárnak, hogyan juttathat minél több embert gépjárműhöz. Mert a kiállítások egyre növekvő látogatottsága bizonyítéka az autó utáni vágyaknak, melynek beteljesülését az áraknak a szerényebb kereseti viszonyokhoz való „leereszkedésével” lehet leghatásosabban elősegíteni. Ugy látja, hogy Németországban még négy-öt millió kocsit lehetne a mostani kvantumon kívül eladni éppen ezért meg kell érte az autópárt, hogy nem hajlandó a Volkswagennek lemondani. Ajánlja az autópárnak, igyekezzen képet nyerni az autótartásban szöbajohető és kocsival még nem rendelkező legjobb módban élő 4–5 millió német anyagi helyzetéről és az autópár akkor megfogja érteni azt, hogy miért követeli a Volksautó elómunkálatainak minél előbbi befejezését. A Volksautóból 2–3 millió darab gyors eladására számít. A vevők egyrésze késsőbb drágább kocsira fog áttérni, nagyon sokan lesznek azonban azok, akik drágább kocsit sohasem fognak tudni vásárolni. Ezeket a milliókat pedig elűzni az autótartás élvezetétől nemcsak aszociális, de gazdaságellenes cselekedet is volna. És itt utal a kancellár az automobil nemzetgazdasági jelentőségére és a német technika két aktuális vívmányára:

— Amit a természet megtagadott Németországtól, a köulajat és gumit, azt most pótolja a német szorgalom és kitalálás. A német üzemenyag itt van, a fogyasztás 38%-át máris fedezi és az autókiallításán először találkozunk a szintetikus kaucsukból készült pneuváll, mely a hadsereg eszközölte próbák folyamán 10–30%-kal tartósabbnak bizonyult a természetes nyersanyagból készült köpenyknél. A német ipar további feladata ezen felfedezések rentabilitását a mindennapi élet számára is biztosítani. Az automobilizmus szellemében dolgozó német kormány állásponja a régi, változatlan szeretettel támogatni az automobilizmust, melynek seregszemléjét az 1936. évi Német Nemzetközi Autókiallítást ezzel megnyitom.

Ünnepi pillanat: a katonazenekar a



Impozáns kép: a teherautókiallítás egyik csarnoka.

Deutschland-dalt jätssza, majd szétnyílik a hatalmas függöny, elibénk tárul a személykocsi óriási kiállítási csarnoka és a Führer elindul a standok közé...

Fenn a falon az egyik „Führer-wort”-ra esik pillantásunk. Azt mondja, hogy: „...Szeretem az autóbilt, mert megnyitotta számomra Németországot!...”

Elindulunk lassan a nagy csarno-

kokba. Herr Wölke, az RDA rendkívül agilis sajtófőnöke jön szembe. Gyorsan elmond néhány adatot:

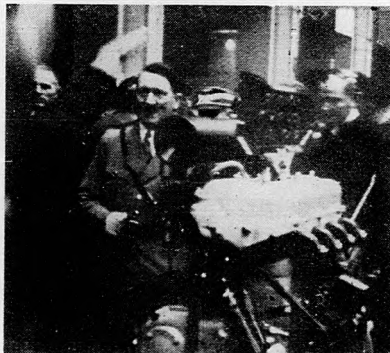
— A kiállítás 45.000 négyzetméter területén 480 kiállító cég szerepel. A standokon 162 személyautó, 143 teherautó és 84 motorkerékpár reprezentálja a német gépjárműipar termékeit. Mindezekhez még rengeteg motor, demonstráció stb. tartozik. Ha tüzetesen végig akarja járni a standokat, úgy 20 kilométert gyalogolhat. Szerencsés utat!...

Nekivágunk. Mögöttünk, a megnyitó ünnepély csarnokát ellepik a munkások, hogy a széksorokat eltávolítva, néhány óra alatt pompásan díszített „Ehrenhalle”-vá varázsolják a csarnokot. Ide kerülnek be Daimler és Benz első járművei, az autógyártás hőskorának más vezetőes vehikulaival egyetemben. A pódiumot pedig az utolsó szó jogán, a német autópár legszebb ékeségei, a Mercedes-Benz és Auto-Union versenykocsi foglalják el.

A DIESELMOTOROS SZEMÉLYKOCSI AZ ÉRDEKLŐDÉS HOMLOKTERÉBEN

Az automobil-konstrukció a legutóbbi évek folyamán elsősorban éppen Németországban olyan forradalmi átalakuláson ment át, amely mindenképpen indokolja azt a nyugalmat, mely Páris, London és New-York után a berlini kiállítás személykocsi standjait is jellemezte. Az újdonságok javarészből részlegmegoldásokban merültek ki. Berlin azonban, mely az utóbbi évek során az autókönstrukció fejlesztése terén olyan sokat produkált, az idén is hű maradt önmagához. Az idei Autoschau-nak is megvolt a maga meglepetése a dieselmotoros személykocsi megjelenésében. A dieselmotor bevezetése a személyautó-építésbe már régóta foglalkoztatja a gyárakat, a svájci Saurer, az angol Pirkins és Gardner, az osztrák Oberhansli, egyaránt kivették részüket az úttörő munkából, mindazonáltal a kísérletezéseket nem koronázta döntő siker, mert a dieselmotor nagy súlya legyőzhetetlen akadályokat gördített a törekvések útjába. Másrészlől azonban a dieselmotorok járatát sem sikerült annyira kiegyensúlyozni, mint az a könnyű építésű személykocsinál feltétlen kívánatos volt. A világ legrégebbi autógyára, Mercedes-Benzé az első szériában kihozott dieselmotoros személykocsi érdeme, a sikert csak növeli az a körülmény, hogy a dieselmotort ugyanolyan konstrukciójú, lengőtengelyes alvázakba építették be, mint amilyenek a többi Mercedes-Benz típusnak is jól bevált jellemzői. Mercedes-Benz személykocsi dieselmotorja 2,6 literes, előkamrás rendszerű, négyhengeres konstrukció, mely 3000 fordulatonál 45 lóerőt ad le. A motor ma még nehezebb mint a hasonló teljesítményű benzinüzemű motorok, mindazonáltal ez a súlytöbblet eltörpül a motor üzemgazdaságossága mellett: 100 km-re 9—11 liter nyersolaj! Egy rövid próbaút meggyőzött az

alacsony nyomású motor kivételes képességeiről. A motor a hideg idő ellenére is minden segédüzemanyag nélkül azonnal indul, üzeme bármely terhelés és fordulatszám mellett is teljesen füstmentes. A kocsi kitűnően akceleral, maximális sebessége hatüléses landauletkarosszériával 90 km., és a városi forgalomban is meglepő elaszticitásról tett tanúságot. És amíg Mercedes-Benz korszakalkotó munkát végzett a dieselmotorok területén azalatt továbbfolytatta a nagyszerű farmotoros konstrukciója



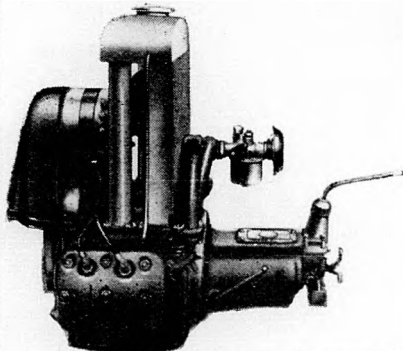
A Führer a világ legkisebb dieselmotorjával a Hanomag standon.

nyújtotta előnyök kiaknázását is. A régi 130-as típus utóda erősebb motort, egy 1,7 literes, négyhengeres konstrukciót kapott. A konzervatívabb felfogású vásárlóközönség számára Mercedes-Benz ezt a motort első beépítésben is kihozta, természetesen szintén lengőtengelyes kivitelben. Ezen típus váza különös figyelmet érdemel. Az X-alakú váz ovális keresztmetszetű csövekből van hegesztve, mely megoldás tökéletes torziómentességet biztosít.

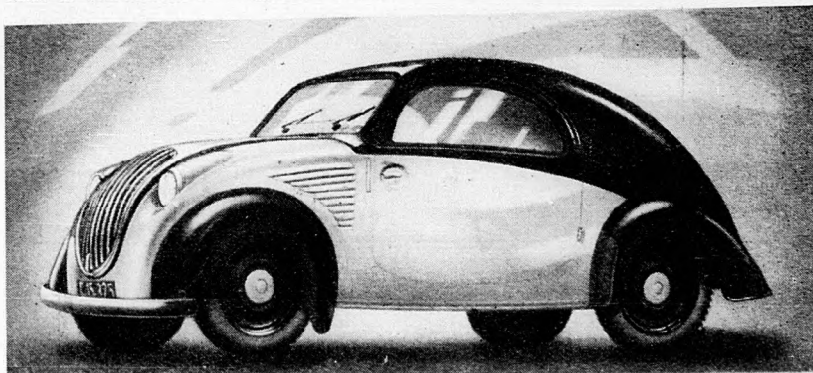
Ami a dieselmotoros megoldást illeti,

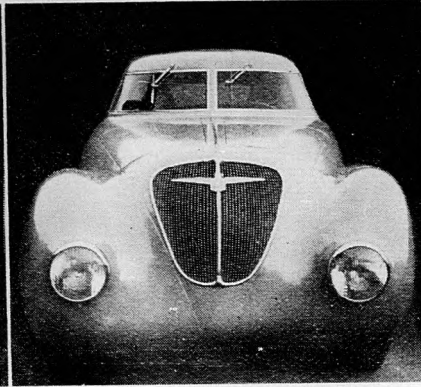
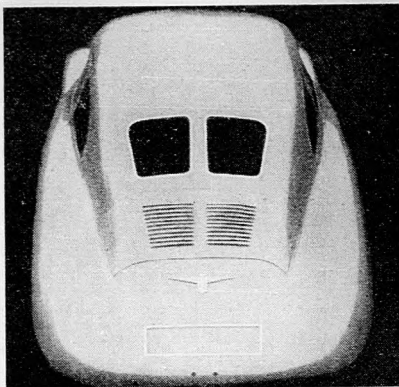
Hanomag is Mercedes-Benz útjára lépett, bár motorját alvázba építve, még nem láttuk. A motor, mely a világ legkisebb dieselmotorja 1,6 literes, négyhengeres konstrukció, mely 3500 fordulatonál 32 lóerőt ad le. Volt a Hanomag standnak még egy másik figyelemre méltó érdekessége is, az automatikus kupplung, mely a 32 lóerős „Rekord”-típus tartozéka. A kocsinak mindössze fék- és gázpedálja van. Utóbbi egy kis tolattyúval van összekapcsolva, amely állásának megfelelően a gázadással járó bekupplungozásnál a kenőolaj-pumpától a kupplungba eresztí a nyomás alatt álló olajat a gázévtellel járó kikupplungozásnál viszont az olajnak a karterbe való visszarámlását idézi elő. A kupplung hirtelen gázadással is lágyan dolgozik, tömftelenségek aligha állhatnak elő, hiszen a konstrukció csupa belül fekvő olajcsatornából áll.

Az óriási méretű Auto-Union standon általános feltűnést keltettek a demonstrációs DKW alvázak, melyek üzemkőzben kézzelfogható módon illusztrálták a DKW lengőtengely óriási előnyeit. Mind a négy kerék folytonosan más-más nivóra került, anélkül, hogy az alváz vízszintes helyzetéből kibillent volna. Ez a megoldás biztosítja a DKW kocsi rendkívüli stabilitását és ez a megoldás jelenti az elsőkerékmeghajtással párosítva a DKW-kocsi kivételes utazási sajátosságait. A Horsch- és Audi-modellek sem mutattak sok újítást, Wanderer azonban eddigi, az európai ízlésre szabott karosszériái mellé amerikai vonalú és méretű karosszéria-típusokat is hozott ki, általánosítva az első-tengely nélküli kerékelfüggesztést. — Elénk érdeklődést keltett a Wanderergyár új vonalú, 2 literes, hathengeres sportmodellje, mely Roots-kompresszorral szerelve 4300 fordulatonál 85 lóerőt



A Steyr-gyár új slágere a Typ 50. Az áramvonalba szabott kocsi mintaszerű kiskocsi-konstrukció, melynek 1000 kcm-es, négyhengeres boxermotorja — mint az ábra mutatja — szervesen egybe van építve a hűtővel.





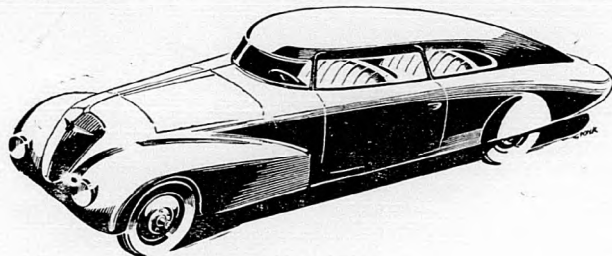
Az Autobahn-Trumpf orra és farai tökéletes aerodinamikus vonalakat mutat.

ad le. A kocsí súlya alig 1000 kg, az egy lóerőre jutó ú. n. lóerősúly mindössze 12 kg/LE, ami 150 km-es csúcssebességet biztosít a pompás kocsinak. Szekrényváz, független elsőkerék-konstrukció és az oly jól bevált DKW-rendszerű hátsó lebegőtengely jellemzik az új típust.

Opel semmi újat sem hozott. Már tavaly megtette a magáét, amikor önördő karosszériája révén régi 1,3 literes modellje helyébe 146 kilós súlycsökkenéssel kihozta az Olympiát. A legracionálisabban és legolcsóbban termelő német gyár három személykocsitípust standardizált: a 1,2 literes „P 4” típust, az 1,3 literes Olympiát és a 2 literes hathengeres nagykocsit. Mindhárom típus természetesen számos karosszériamegoldással teszi kifogyhatatlanná a gyár nyújtotta választékot. A „P 4” pedig a legolcsóbb német kocsí. Ára mindössze 1650 Márka!

A Hansa-gyár közkedvelt 1,1 literes és 1,7 literes típusai mellé a nagyigényű közönség számára egy pompás 3,5 literes hathengeres modellt hozott ki. Új vonalakkal jelent meg a BMW-gyár is, mely új típusánál már elvetette az eddigi csövázat és torziómentes szekrényvázra tért át. Stoeper kitűnő nyolchengerese mellé Tátra licenzben Junior Greif név alatt új típust hozott ki,

Igy néz ki az 1,7 literes Autobahn-Trumpf mely négy személyvel kivágja a 150 km-t...



mely hazánkban DETRA (DEutscher TaTRA) név alatt fog exportra kerülni. Emlékezetes, hogy mintegy másfél évvel ezelőtt a régi és kitűnő hírnévek örvendő Stoeper-gyár Stettin város tulajdonába ment át. Az új vezetőség a gyár teljes átalakítása és modernizálása után olyan kocsi piacra hozatalát tűzte ki célul, amely az utóbbi években óriási lendületet kapott német autópár termékei között is kimagasló helyet foglalhat el. A gyár választása a nessesdorfi Tátra márkára esett, mely a csehországi autópár vezető helyét foglalja el és gyártmányai Európaszerte a legjobb hírek örvendenek. A Tátra licenz alapján valóban német alapossggal készültek el a Detra-kocsik, melyek a kiállításon érthető feltűnést keltettek. Egy remekbe készült demonstrációs alváz betekintést engedett a zseniális konstrukció részleteibe, melynek szebbnél-szebb karosszériatípusok adtak méltó keretet. A négyhengeres, 1,5 literes léghűtéses motor immár teljesen zajtalan járású, 36 lóerős csúcsteljesítményét 3600 fordulatonál adja le, de normális üzembn, 60-as átlagnál a motor mindössze 2340-et fordul. A kocsí ára igazodik a célhoz: a kevesebb pénzzel rendelkező, de az autó-

IX. Budapesti Nemzetközi Automobil Motorkerékpár és Motorcsónak Kiállítás

VÁROSLIGET

az Iparcsarnok Hermina-uti bejáratánál

1936 MÁRCIUS 25—ÁPRILIS 5

Nyitva reggel 8-tól este 6-ig

Belépődíj P 1.—

AUTÓSOK ÉS MOTORKERÉKPÁROSOK FIGYELMÉBE !

A

PATENT **Castrol** MOTOR OIL

csökkenti a henger kopását,

mert megakadályozza az oxidációt,

csökkenti az olajfogyasztást,

mert nem gyantásodik, ezáltal ritkábban kell olajat cserélni,

csökkenti a szénlerakódást,

az oxidáció lassulása folytán.

meggátolja az iszaposodást,

mert kisebb kopás következtében lényegesen kevesebb fémpor kerül az olajba,

meggátolja a szűrők eltömődését,

mert nincs iszaposodás és gyantásodás,

meggátolja a dugattyuk besülését,

mert nem gyantásodik és a gyűrűk nem ragadnak be.

A

PATENT **Castrol** MOTOR OIL

használatának eredménye tehát:

hosszabb életü motor,

kis olajfogyasztás,

nagy teljesítmény,

üzembiztonság,

takarékosság.

PATENT **Castrol** MOTOR OIL

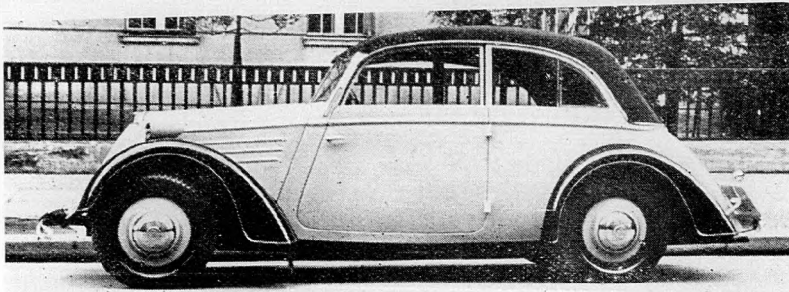
TEGYEN PRÓBÁT ÉS MEGGYŐZŐDIK !

Vezérképviselet: FERRO RT. Budapest, V., Vilmos császár ut 28. Telefon: 27-3-20, 27-3-28, 27-3-29

val szemben nagy igényeket támasztó közönség számára készült!

A Maybach-standon alig van újság.

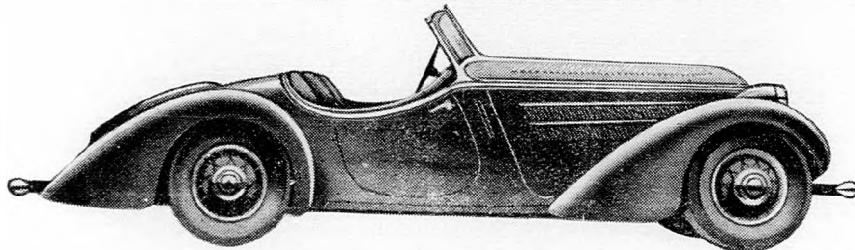
Csupán az úgynevezett „kis Maybach“ (3.5 liter!) sebességváltóját hozták a hátsó hídól ismét előre a motor mögé.



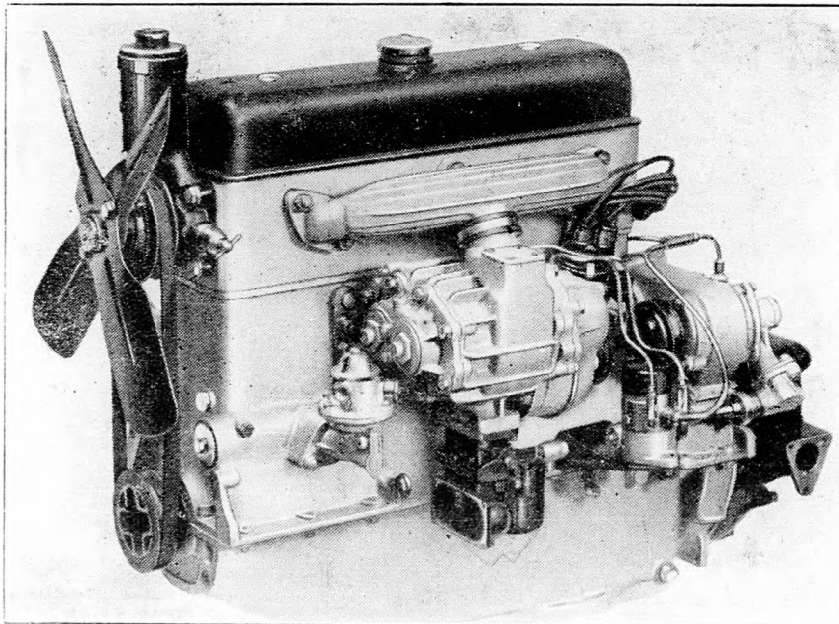
Elegáns megjelenésű a Detra, a Stoewer által gyártott német Tátra.



A berlini kiállításon az angol ipart egyedül Austin képviselte, mely Németországban a legnépszerűbb angol márka. Íme az Austin stand.



Úgy-e, snájdig az új 2 literes, kompresszoros Wanderer sportkocsi?

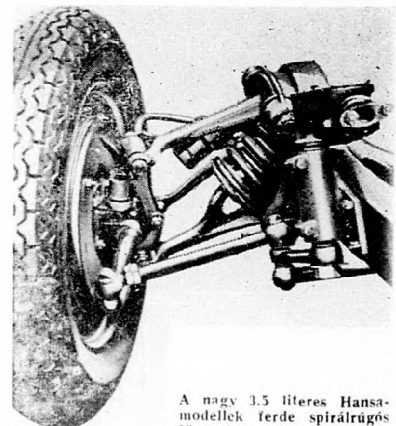


A 2 literes, 6 hengeres, kompresszoros Wanderer sportmotor.

Ok: a hátra épített sebességváltó a kocsiban belsejében kiküszöbölhetetlen rezonanciót idézett elő.

Az Adler-stand konstrukcióban kevés újdonságot nyújtott. A jól bevált típusokon semmi értelme a minduntalan változtatásnak. A karosszéria-építés terén az áramvonalforma racionalizálása azonban újabb munkára ösztönözte az invenciókban mindig gazdag gyárat. A normáltípusok karosszériái terén a gyár még óvatos, szépségre és kényelemre törekszik, de a beígért Autobahn-Trumpf kiállított kísérleti modellje már határozott forradalmi szintet visz a karosszéria-építésbe. A kiállított négyszemélyes, áramvonal-autó továbbfejlesztése annak az 1.5 literes kísérleti „Reichsautobahn-modell“-nek, amellyel az Avuson nemrégiben 9 nemzetközi rekordot döntött meg. Karosszéria-építés szempontjából ez a modell messze előtte jár az úgynevezett „áramvonalban tartott“ karosszériáknak, minden tekintetben az aerodinamika követelményeihez illeszkedik és pusztán ennek tudható be, hogy az 1.7 literes Trumpf-motorral 150 km-es csúcsebesség elérésére képes, ugyanakkor pedig a motor elaszticitása révén a városi üzemben is pompásan megállja a helyét. Adlerék az új modellel kettős célt akarnak megoldani: olyan kocsit hoznak ki, mely a Reichsautobahnra szánt csúcsebessége mellett szolid városi közlekedési eszköz marad. A kocsik külső megjelenésében rendkívül snájdig benyomást tesz, a Trumpf alváz révén belseje felette kényelmes férőhelyeket biztosít.

A külföldi autópárt a kiállításon Fiat népszerű Balillai és 1500-asai, Renault, Austin és Steyr képviselték. Nagy érdeklődést keltett Fiaték 1500-as és a kis Austin demonstrációs alváza, míg Steyr ezúttal lépett a nyilvánosság elé kis 50-es típusával, mely újszerű konstrukciójával és vonalaival megérdemelt feltűnést és elismerést aratott. A konstruktőrnek sikerült 2250 milliméteres tengelytávra olyan — hangsúlyozzuk! — nagyon kényelmes négyüléses önördő karosszériát szerkeszteni, melyben az ülések mind a tengelyvonalakon belül fekszenek. Es ezt főleg a rövid építésű, kevés helyet foglaló és az első tengely elé épített 22 lóerős boxermotor révén sikerült elérni, mely 85—90 km-es csúcsebességet biztosít a mindössze 740 kg súlyú kocsinak, melyet természetesen független kerekek egészítenek ki. A kocsikonstruktórszempontból, mondhatnánk, a kiskocsi-építés szabályai szerint épült és mint ilyen, méltán vonta magára a figyelmet.



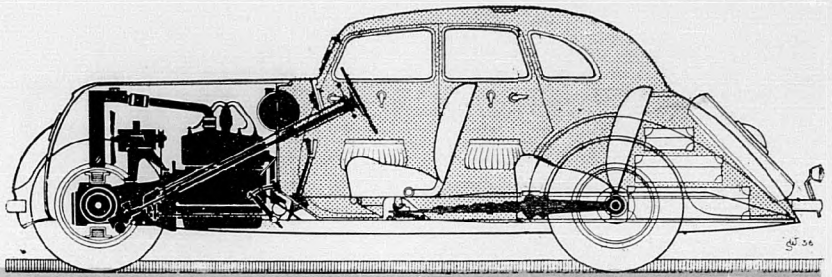
A nagy 3.5 literes Hansa-modellnek ferde spirálrúgós független elsőkerék-konstrukciója.

ADLER

„JUNIOR“
„TRUMPF“

A berlini autókiallítás hatalmas méretű Adler-standján az áramvonalba szabott kísérleti Autobahn-Trumpf mellett természetesen a frankfurti gyár legnépszerűbb modelljei az egyliteres Junior és az 1.7 literes Trumpf állottak az érdeklődés középpontjában. A modellek, melyek megjelenésük idején nemcsak úttörő, de egyenesen korszakalkotó jelentőségük voltak az idén semmi lényegbevágó újítást sem hoztak, aminthogy már évek óta mint kiforrott konstrukciók páratlan sikereket könyvelnek el, úgy a német, mint az exportpiacokon. A Junior és a Trumpf testvércsók. Mindkettő elsőkerék meghajtásos, lengőtengelyes konstrukció, melynél a karosszéria egyben az alvázat is helyettesíti.

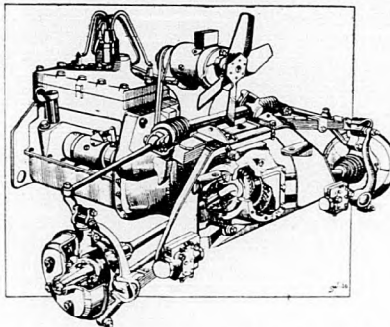
Az idei Junior modellek már kivétel nélkül fémkarosszériával jelentek meg a piacon és ami a legcsodálatosabb, a fémlimousin bevezetése mindössze 20 kg súlytöbbletet jelentett. A modern Adler kocsikat az általuk nyújtott kényelemhez viszonyított felette könnyű építés jellemezte, amit főleg az önördő karosszéria alkalmazásával érték el. Éppen a könnyű építésmódnak tudható be, hogy a *kisméretű, gazdaságos üzemu, gumiba ágyazott 995 kcm-es motor 25 lóerős teljesítményével meglepő gyorsulási készséget és a 100 km határán mozgó sebességet biztosít a rendkívül tetszetős kocsinak.* A független rugózású kerek — hátul torziós rudazattal — a négy olaj lökhárító, a célszerű súlyelosztás, könnyű kormányozhatóság és a kocsik ezekből folyó rendkívüli stabilitása, meglepően magas utazási



Az Adler-Trumpf metszetrajza. Kényelmes ülések, bőséges csomagolóhely!

átlagok elérését teszi lehetővé. A leglényegesebb újdonságot az új sebességváltó és tökéletesített fékek jelentik. Új sebességváltó! Dehogyan új, — hiszen csak a nagyobb Trumpf modellek kitünően bevált sebességváltóját általánosította a gyár most erre a modellre is; négy sebesség, közülök kettő zajtalan és félig szinkronizált.

A Junior modellek négyülékes limousine, cabriolimousine és cabriolet, továbbá kétülékes cabriolet, illetve sportkivitelben kerülnek a piacra.



Az Adler-Junior motorja és transzmissziója.

A Trumpf, noha külső megjelenésében teljesen újszerűen hat, lényegében még annyit újításra szorult, mint a Junior. Az 1.7 literes, gumiba ágyazott, négyhengeres, 38 lóerős motor teljesen változatlan maradt, de gyökeres formabeli újításokat mutatnak az új karosszériák. *A kocsik új, rendkívül izléses hűtőt kaptak, mely a nagy*

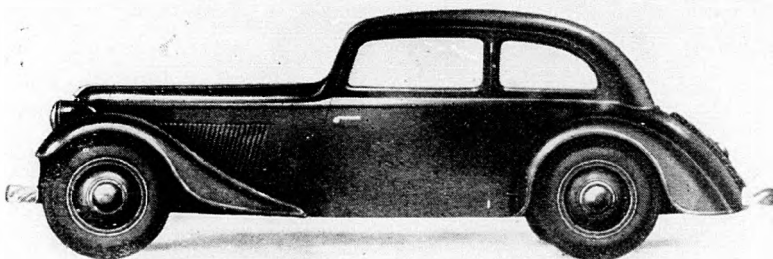


A Fűnrnek tetszik az Adler! (Presse III. Hoffman.)

luxustípusnak, a „Diplomat“-nak szakaszott mása. Ugyanekkor 5 cm-re bővítették a kocsik keréktávját is, aminek megfelelően a hátsó ülések kényelmesebbek, tágasabbak lettek. A kocsik ilyen bővítése oly minimális súlytöbbletet jár, hogy kategóriájában továbbra is egyike marad a legkönnyebb kocsiknak. A Trumpf fékeit megnagyobbították és némileg átkonstruálták. A Trumpf-modellek négyülékes limousine és cabriolet valamint 2—3 üléses cabriolet kivitelben készülnek.

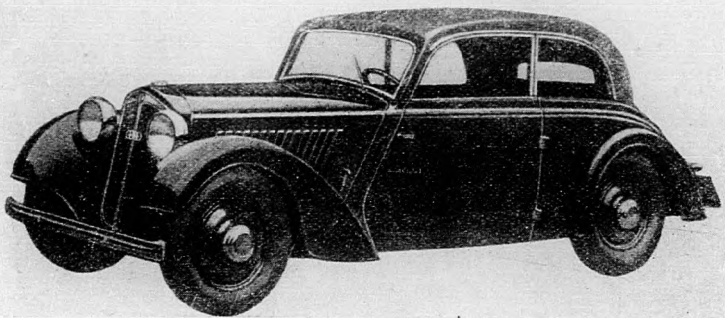
Külön fejezetet érdemelnek a két népszerű Adler-típusnak szolidan az áramvonalhoz idomuló karosszériái, melyek újlag bizonyosságot tettek Adlerék hagyományos ízléséről. Úgy a Trumpf mint a Junior szilánkmentes szélvédőüveget kapott és mindkét modellt számos olyan aprósággal szerelték fel, melynek praktikus voltát igazán csak a kocsik hosszabb használata alatt lehet eléggé méltányolni.

Az Adler-kocsik egyre növekvő népszerűségére mi sem jellemzőbb, minthogy az elmúlt évi export 150 százalékkal szárnyalta túl az 1934. évi exportot. A két típus teljesítő-képességére mi sem jellemzőbb, mint az a 22 nemzetközi rekordból álló hosszútávú rekordsorozat, melyből a Junior 13, (7 nap és 6 éjszaka alatt 16.000 km), a Trumpf 9 (96 óra alatt 11.875 km) csúcsteljesítményt mondhat magáénak.



Adler-Junior limousin.

Adler Vezérképviselő: Tichy Testvérek, Budapest, VI., Andrássy-út 23.



DKW Meisterklasse

üzemanyagfogyasztást jelent), kivételes alacsony súlypontot ad (stabilitás!).

Alváz, rugózás

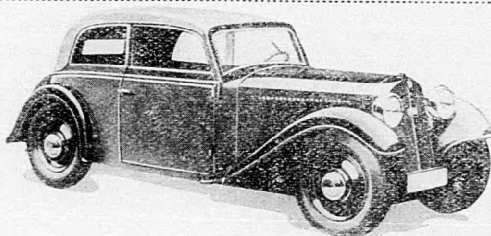
A DKW kiskocsik *központi szekrény-alvázzal* vannak megoldva, ami tökéletes torziómentességet eredményez. A megoldás mellett nemcsak könnyű, hanem rendkívül merev, ami *szokatlanul nagy tengelytávot* (2610 mm) enged meg, tehát nemcsak igen kényelmes karosszéria felszerelése lehetséges, hanem mind a négy ülés a legjobban kirugózott térben, a lehető legalacsonyabban a tengelyek közé helyezhető el. A legtöbb kiskocsinál a nehéz alváz és a hátsókerék meghajtás miatt erősen korlátozott a tengelytáv, a *hátsó ülések tehát a hátsó tengely fölé vagy éppen mögé kerülnek*, aminek kellemetlen következményeit csak az ismeri, aki már belekóstolt az ilyesmibe.

A stabilitáshoz azonban nem elegendő a hosszú alváz, az ütegyenetlenségek legyőzéséhez *jó rugózásra* is van szükség, lágy és mégis stabil rugózásra. Az Auto-Union DKW kiskocsik *elől függetlenül rugózott* kerekekkel vannak ellátva, hátul *lengőtengelyt* találunk. Az *olajlökharítók*kal kombinált speciális DKW rugózás nemcsak azt teszi lehetővé, hogy erősen elhanyagolt úton is teljes biztonságban teljesíthetünk *magas átlagsebességeket*, hanem a fordulóban is meglepően érezteti a hatását, megakadályozza a fordulóban oly kellemetlen és nem veszélytelen, a centrifugális erő okozta kilengést. Röviden: az elsőkerék meghajtás és a nagy sebességeket megengedő motor megadja a lehetőséget annak, hogy *gyorsan haladhassunk a fordulóban*, a független rugózás, a lengőtengely, az alacsony súlypont, az alvázkonstrukció merevsége viszont megengedi, hogy *ezt a lehetőséget ki is használhassuk*. Ez magyarázza, hogy az Auto-Union DKW kiskocsival megdöbbentően magas átlagokat lehet kifutni, így például a Budapest-Bécs túrát határátlépési formalitásokkal együtt alig négy óra leforgása alatt!

Karosszéria

Az Auto-Union DKW modellek a legmodernebb repülőgép-konstrukciós elvek alapján épült önhordó karosszériája lényegesen kisebb súlyú, mint a lemezből készült. A kisebb súly nagyobb méreteket enged meg, *tágasabbak tehát a férőhelyek*. A speciális „Sperrholz” karosszéria másik nagy előnye a teljes zajtalanság és rugalmasság. A lemezkarosszériáknál oly kellemetlen *rezonanciás zörejek* nem léphetnek fel, az Auto-Union DKW karosszéria rendkí-

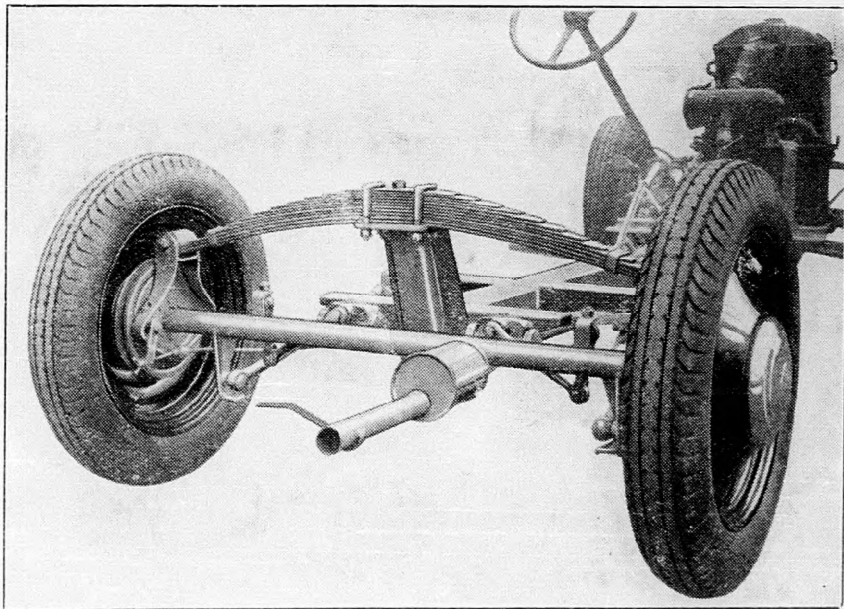
vüli rugalmassága fokozott ellenállóképességet jelent: külső erőművi behatásokat szinte nyom nélkül bír el. Amíg a lemezkarosszéria aránylag gyenge ütés következtében — kalapáccsal mindenki kipróbálhatja — behorpad, addig a rugalmas karosszériáról *rugózva pattan vissza az ütést okozó tárgy*.



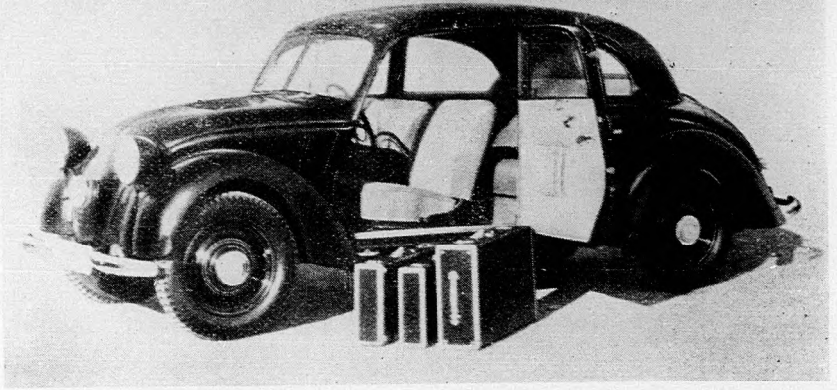
DKW Front limousin

A DKW kiskocsikra jellemző, hogy az Auto-Union gyár — minden negyedik német földön futó kocsí innen kerül ki — az egy literen aluli kategóriában kizárólag ezt a típust vette fel hatalmas gyártási programjába. A kis DKW rövid idő alatt meghódította az autósokat, ennek tulajdonítható, hogy napról napra több kis DKW-t látunk a magyar országutakon is és hogy olyan nagyszámú, törhetetlen híve van ennek

Tengelytáv: 2610 milliméter (!).
Méreték: teljes hosszúság 3735—3985 mm, szélesség 1450—1465 mm, magasság 1470—1520 mm.
Teljes súly: 685—770 kg.
Ülések száma: négyülékes és kétülékes.
Gumiméret: 4,50—17 ballon tulmértet.
Benzintartány: ürtartalma 28 liter, 400 km-es akció sugar (!).
Fogyasztás: 7 liter motalkó 100 km-re.
Sebesség: 85—90 kilométer óránként.



A szabadalmazott DKW hátsó lengőtengely következtében a kerekek hozzáidomulnak az ütegyenetlenségekhez, a legrögösebb úton is simán haladhatnak.



Az áramvonalba szabott új, 1,7 literes farmotoros Mercedes-Benz utasnak és csomagoknak egyaránt bőséges férőhelyet biztosít.

Az idei jubiláris német autókiállítás a gépkocsi két szülőapja: Gottlieb Daimler és dr. Karl Benz emléke jegyében nyílt meg, akik 50 évvel ezelőtt konstruálták meg az első robbanómotor hajtotta gépjárműveket. A két híres konstruktőr első gépjárművei a kiállítás díszcsarnokában állottak. Mikor a díszcsarnokból a személyautóbilok óriási kiállítási csarnokába léptünk, félszázad történetének mementójául a Daimler-Benz művekkel, a Mercedes-Benz standdal találtuk szemben magunkat, mely vállalat munkássága ötven esztendőn át szorosan egybeforrott az automobil félszázados történelmével.

A Daimler-Benz konzern gyártmányait kezdettől fogva a haladó konstrukció és minőség jellemezte, mely kvalitások a versenyeken éppen olyan előkelő helyet biztosítottak a Mercedes-Benz névnek, mint a mindemapi élet vásárlóközönsége szemében. A korrallal haladó konstrukció és a minőség jellemezte a Mercedes-Benz standot, a minden autós álmát jelentő nagy kompresszoros modellektől kezdve, le a gyár legpopulárisabbnak szánt 1,7 literes

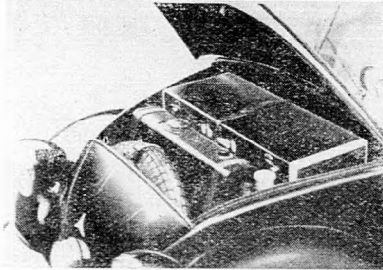
A független kerék-konstrukció előnyeit nemcsak az első, hanem a hátsó kereken is érezzük, miután a kocsik mind a négy kereke egymástól független felfüggesztésű és rugózású. Az útfelület egyenlőtlenségei okozta rázkódást ez a konstrukció egyszerűen elnyeli, belőle a kocsiban ülők mitsem érznek. Az első és hátsó kerekek egyaránt tapadnak az úttesthez, ami a kocsik stabilitását és fékbiztonságát jelentős mértékben növeli. A hátsó lengőkeret konstrukcióját a Mercedes-Benz modelleken általános, önsúlyoldásmentes spirálrúgókkal oldotta meg a gyár, mely konstrukció nemcsak a csavarrúgó gyors alkalmazkodó tulajdonsága, hanem porral és sárral szembeni immunitása folytán is fokozza a lengőkeret konstrukció fölényét. A központi csöváz és elől-hátul lengőkeret konstrukció mellett a célszerű súlyelosztás, széles nyomtáv továbbá nagyméretű gumik fokozzák a hidraulikus fékekkel ellátott kocsik stabilitását. A hűtővíz hőmérsékletet a jármű haladási sebességétől függetlenül, légáram-kompresszor szabályozza, mely egyben a kocsik belsejének felmelegített friss levegővel való ellátását is szabályozhatóan biztosítja.

A 650 kg súlyú alváz Roadster valamint 2 és 4 ajtós Innenlenker-limosin és Cabriolet karosszériákkal kerül forgalomba, melyek rendkívül tágas hátsóülésük révén öt személy számára biztosítanak kényelmes férőhelyet. Az ül-

bessége stoppolva 110 km. A régi 1,3 literes farmotoros típusból továbbfejlesztett „Typ 170 H” eleven motorja és stabilitása folytán rendkívül magas utazási átlagok elérését teszi lehetővé.

A Diesel-motoros személykocsi

A Mercedes-Benz stand kétségkívül legjelentősebb újdonsága a „Typ 260D” modell, egy 2,6 literes, előkamrás, négyhengeres Diesel-motorral szerelt, 6 üléses landaulet, mely mint a világ első szériájában készült Diesel-motoros személykocsija, állta a csodálkozók ostro-

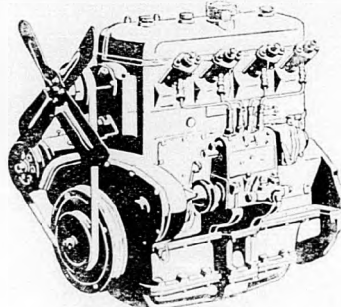


A kocsik orrában van a pótkerék és benzintank.

típusáig, nem is szólva a személyautó gyártásban forradalmi újírást jelentő Diesel-motoros típusról, mely a kiállítás egyik méltán legnagyobb érdeklődést kiváltó modellje volt.

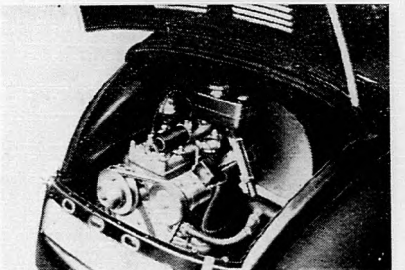
Az új farmotoros MB

Az 1,7 literes farmotoros típus a „Typ 170 H” az, mely mérsékelt áránál fogva a legszélesebb rétegek számára teszi lehetővé a közmondásos Mercedes-Benz minőség élvezetét. A farmotoros konstrukció felette egyszerű, kiküszöbölő a kardántengelyt, ugyanakkor pedig az aerodinamikus karosszériaforma megvalósításának a legtagabb teret nyújtja. A torziómentes, ovális keresztmetszetű központi csöváz hátul villaalakban végződik, mely a gumiba ágyazott 73,5x100 mm furatúvetű, állószelepes 1697 km-es, soros négyhengeres vízhűtéses motort hordja. A négysebességű zajtalan sebességváltó szinkronizált 3-ik és 4-ik fokozattal a rendkívül eleven és elasztikus, 3200 fordulatonál 38 lóerőt teljesítő motor leggazdaságosabb kihasználását teszi lehetővé.



A Mercedes-Benz személyautó-diesel.

sek a két tengely között, tehát a kocsik legjobban kirugózott részében nyernek elhelyezést. A kocsik üzemanyag fogyasztása 10–12 liter között ingadozik, se-



Könnyen hozzá lehet férni a farmotorhoz!

mát. A függőszelepes motor 3000 fordulatonál 45 lóerőt teljesít és 90 km-es sebességre képes. A Daimler-Benz gyár hű maradt nevében elkötelezett tradícióihoz és a benzinüzemű automobil feltalálásának 50 éves jubileumán ismét korszakalkotó újdonsággal lepte meg az automobilistákat.

A nyersolajüzemű automobilmotorokat, melyek üzemeltetése lényegesen kisebb a benzinmotoros járművekénél, eddig főleg nagy önsúlyuk miatt, mint járműmotorokat, csak teherautóknál és autobuszoknál alkalmazták. Mercedes-Benznek sikerült a motort annyira tökéletesítenie, hogy ma már személyautóhoz is kiválóan alkalmas. A nyersolajmotorral ellátott Mercedes-Benz személyautó a legmodernebbül van felszerelve, gyorsjáratú sebességváltó, lengőkeretek, hidraulikus fékek, központi olajozás stb., jellemzik ezt a korszakalkotó masinát, mely ezúttal még nagyobb érdeklődést keltett, mint a Mercedes-Benz-től már megszokott sebnélsebb kompresszoros autósodák, melyekből természetesen az idén is bőven kijutott a kiállításnak.

HANSA

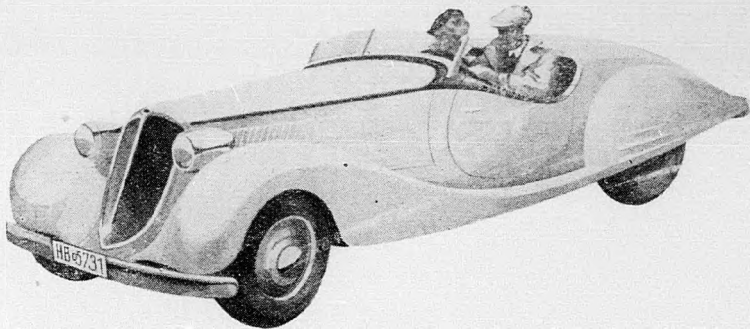
Bremen városáról beszélve ma-napság, az automobil korszakában, a hatalmas óceánjárók mellett még valamit eszünkbe juttat a nagymul-tú kikötőváros: a modern német automobilgyártás pompás ékességét a Hansa automobilonkat. A Hansa név ma az automobil századában — valljuk meg — sok-kal inkább a Hansa-automobilonk-nak, mint a régi Hansa-kikötővá-rosook romantikájának köszönheti varázsát. A brémai autókonzern gyártmányai úgy a személy- mint pedig a teherautógyártás terén több évtizedes multra tekinthetnek vissza, a Hansa név a közúti köz-lekedés terén is régen megszerezte már azt a patinát, melyre a Hansa név a tengerek történelméből elkö-telezi. A benzinüzemű személy- és könnyűteherautók, a nyersolajüzemű Diesel-motoros járműóriások mellett az elektromobil — tehát a gépi közúti közlekedés minden ága-zatába bekapcsolódik a konzern gyártási programja, mely a modern közlekedés egyik úttörőjévé lett.

A Hansa-gyár személyautógyártásá-nak, mint azt a berlini kiállításon lát-hattuk,

továbbra is az eddigi két standard-modell tökéletesen kiforrott kon-strukciója képezi az alapját.

Valóban, aki ismeri az 1.1 literes négy-hengeres, valamint az 1.7 literes Hansa modellek tulajdonságait, akinek módjában volt megismerkedni a bámulatosan *elasztikus, nagyteljesítményű felülvezé-relt Hansa-motorok* erőnyeivel és aki-nek módjában volt tanulmány tárgyává tenni az aerodinamika követelményeihez simuló elegáns karosszériák mögött szoli-dan meghúzó alvázkonstrukciót, az előtt nyomban érhető, hogy a Hansa-gyár ezen két típusán lényegbevágó újítást nem is hozhatott volna ki. Né-zük csak meg ezt az alvázat: a *torzió-mentes centralis ráz, az átgondolt, egy-szerű konstrukciójú lengőtagok, a függetlenül rugózott kerekek, a nagy tengely- és nyomtáv, az alváz szolid ki-vitelezése* meggyőző magyarázatát adja annak a rendkívüli stabilitásnak és kényelemnek, amely a Hansa-kocsiknak egyik legfőbb erőnye. És amíg egyik oldalon a technikai zsenialitás jellemzi a Hansa-konstruktőrök munkáját, addig más irányban a karosszéria kiképzés terén a legnemesebb eleganciát és prak-tikusságot sikerült összhangba hozniok az aerodinamika diktálta formákkal,

Gyönyörű konstrukció
a Hansa-alváz!



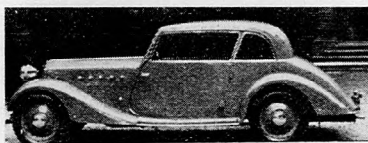
Feltűnő elegáns vonalak és eleven, gyors motor jellemzik a Hansa sportkocsit.

anélkül, hogy bármilyen szecessziós megoldásba bocsátkoztak volna. A Hansa-kocsik tágas és egész hátrafutó széles ablakaik révén, páratlanul világos, barátságos utasfülkéjében valóban élvezet az utazás!

A Hansa-gyár két standard típusá-rak műszaki karakterisztikumát a kö-vetkezőkben foglalhatjuk össze:

HANSA 1100. Négyhengeres, 65×82 mm furat-löketi, 1088 kcm-es, 1:5.8-hoz komprimált mo-tor, mely 3800 fordulatonál 28 féklőerőt ad le. Tengelytáv 2700 mm, súly 950 kg, sebesség 90 km, fogyasztás 9 liter. Beépített kocsicmélő, 4.50×17-es gumik.

HANSA 1700. Kéthengeres, 65×82 mm furat-löketi, 1634 kcm-es, 1:7.8-hoz komprimált mo-tor, mely 40 lóerős teljesítményét 3500 fordulatonál éri el. A kocsis tengelytávja 2870 mm, súlya 1000 kilogram, fogyasztása 11 liter. 4.75×17-es gumik, beépített kocsicmélő.



Hansa!

Elegáns, sportszerű vonalak, tágas, világos utas-fülke: az ilyen kocsiban élvezet az utazás.

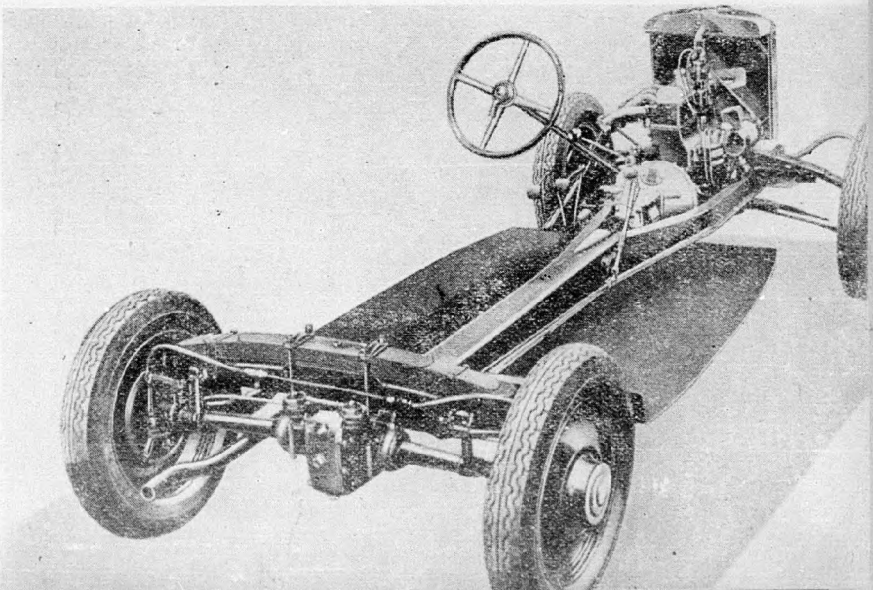
A Hansa-gyár, ismertebb standard-típusait a legkülönbébb igényeknek megfelelő karosszériákkal hozza piacra. Ujdonságszámba megy *kétüléses, párat-*

lanul ízléses vonalvezetésű sportkocsija, mely a hathengeres, 1.7 literes típus sportszerű változata és mint ilyen, két gázosítóval szerelve, 130 km-en felüli sebességgel fog beférkőzni az igényes sportközönség kegyeibe.

Uj típusnak számít a Hansa-Privát,

egy 3.5 literes, hathengeres, 90 lóerős luxustípus, mellyel a gyár méltóképpen illeszkedik bele a legmagasabb igények-nek rezervált kocsikategóriába. A kocsis úgy vonalvezetés, mint alvázkonstruk-ciója révén idomul a Hansa-standard típusokhoz, melyekkel szemben a leglé-nyegesebb eltérést a független elsőkerék-konstrukció ferdespirálrugós megoldása jelenti. A *ferdén szerelt spirálrugók elő-nye, a rugók egyenletes terhelésében jut kifejezésre*, mely terhelés függőlege-sen szerelt spirálrugók esetén, mindig csak féloldali marad.

Ezzel röviden jellemeztük a Hansa-gyár programját, Helyeseb-ben gyártási programját. Ami a gyár sportprogramját illeti, úgy a jövőben is azon az úton fog ha-ladni, mint tavaly, amikor a német *terepversenyek* páratlan nehézségei közepette is sorozatos sikerek öreg-bitették a Hansa név nimbuszát. És ezek a konstrukcióban gyöke-rező sikerek voltak alapjai a minőség legmagasabb elismerésének, mely a német hadsereg nagyarányú rendeléseiben jutott kifejezésre.

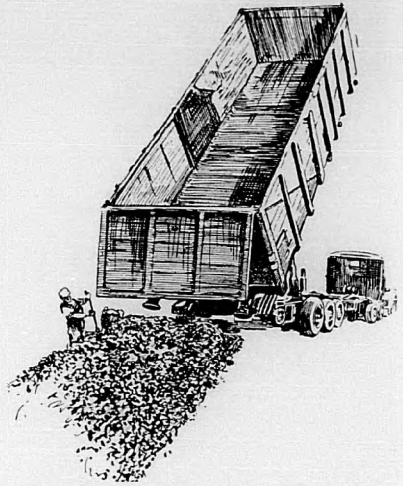


„Allrad-Antrieb” — összkerékmeghajtás és más szenzációk a dieselmotorok birodalmában, a teherautók kiállítási csarnokaiban

A német autópár igazi nagyságában a teherautók kiállítási csarnokaiban mutatkozott be. A német teherautógyártás egyre inkább mellőzi a benzinmotort, mely lassanként, úgyszólván teljesen átadta helyét a nyersolajüzemű Diesel-motoroknak és újabban a legkülönfélébb belföldi üzemanyagokkal dolgozó különféle gázmotoroknak. Legnépszerűbbek a faszén-üzemű szívógázmotorok, illetve generátorok, melyek üzemköltisége 75%-ig terjedő megtakarítást jelent a benzinüzemmel szemben, ugyanakkor pedig 50–75% adókönyvitést is élveznek. A fa, faszén, turfa és antracit üzemű generátorok mellett az úgynevezett palackgázüzemmel is gyakran találkozunk. A jármű vaspalackokban viszi magával az üzemanyagot szolgáló világító-, bután-, metán-, propan, stb. gázokat. Az óriási kiállítási anyag bizonyosságot szolgáltat róla, hogy nemcsak benzin- és nyersolajüzemű motorokat állítottak át pótüzemanyag használatra, hanem az egyes üzemanyagoknak megfelelően, speciális gázmotorok is épültek. A speciális üzemanyagok országúti ellátása ma már legtöbbször a ténzinkutakkal kapcsolatosan van biz-

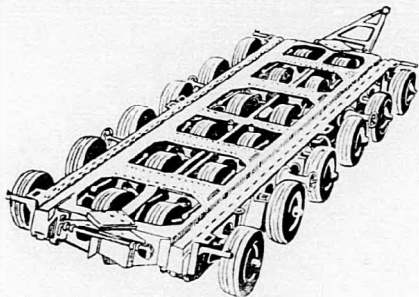
zöld Krupp, a barnászöld Hansa alvázak garmada lenyűgöző benyomást keltett. A legnagyobb szenzációt keltette a Mercedes-Benz stand egyik hathengeres, 95 lóerős dieselmotorral szerelt nyolckerekű terepjáró alváza, melynek elői-hátul négyesével csoportosított valamennyi kereke megvolt hajtva. Ez az alváz volt az összkerékmeghajtás, az „allradantrieb” legklasszikusabb képviselője. Büssing-Nag, az „allradantrieb” pionírja, emlékezetes tavalyi háromtengelyű összkerékmeghajtásos alváza helyett az idén ugyanolyan teherbírású, de kéttengelyes alvázat mutatott be összkerékmeghajtással, hátul ikerkerékkel. Az összkerékmeghajtású kocsik nemcsak terepjáróképesség dolgában áll elődei fölött, hanem vonóképeség terén is, amely tulajdonsága a német utakon 22 méterben engedélyezett kocsivonat-üzemben is sokszorosán bebizonyosodott. A könnyebb kivitelű terepjáró-kocsik legrészebb példáját a Krupp-standon láttuk. A léghűtéses motorokat tavaly egyedül a Phänomen teherautó-motor képviselte, az idén Krupp is léghűtéses V-építésű, turbóventillátorral hűtött motorokkal hozta ki háromtengelyes összkerékmeghajtású terepjáróját, melynek a kocsik közepén egy negvedik, magasabban ágyazott tengelye is van. Az ezen tengelyen futó két kerék síma úton a levegőben lóg, csak a legrosszabb terepeken ér földet. A Krupp-stand szenzációja, hogy léghűtéses motorját nemcsak dieselüzemre, hanem benzinüzemű kivitelben is kihozta.

schel chassis, a fekete-sárga MAN, a Az autótak rohamos épülése speciális irányba terelte az autóbusz-konstruktörök munkáját is. A modern trambuszokon az áramvonalban tartott karosszéria a hűtő-síkjából indul ki. A vezető az útvonal áttekintését elősegítő egész elől ül, a motor a ma már átmenetinek minősített megoldásokon még a vezető mellett nyer beépítést, a legújabb megoldást azonban a két oldalt fekvőhengeres boxer-motorban kell keresnünk, melynek gyönyörű példányaikat találtuk a Henschel-standon. Henschel imponáns háromtengelyes gyorsautóbusz alvázat mutatott be, 12 hengeres, 31 literes, 300 lóerős boxer, dieselmotorral. A boxer-rendszer a motor



A Reichsbahn traktorai a tömegzáruval rakott vagonokat az áru rendeltetési helyére szállítják. A vagonok kiürítéséről motor-hidraulikus emelő gondoskodik.

rendkívül kis helyfoglalása révén nagy konstrukciós előnyöket rejt magában, a motor bárhol elhelyezhető, elől a vezetőfülke alatt, az alváz közepén, avagy a kocsik farában, anélkül, hogy a hasznos kecsitől helyet foglalna el. Hasonló megoldásokat látunk a Deutz és Vomag standokon is. Büssing-Nag, és Vomag a boxer-motor térkihasználás terén nyújtott előnyének biztosítására olyan mo-



Gumisok öröme: vasúti vagonok és nagy terhek szállítására szolgáló 24 kerekű, 80 tonna teherbírású pótkocsi.

tosítva, a „Holztankstielék” 15 kg-os „plombált” csomagokban szolgáltatják ki országszerte a — faszén!

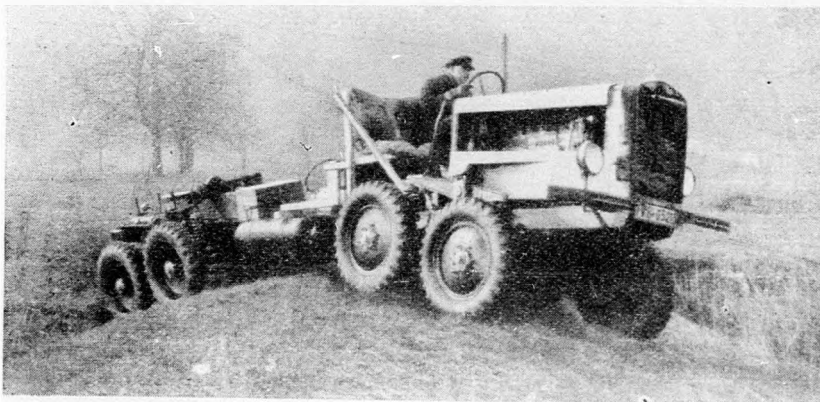
A teherautók monumentális csarnokai impozáns képet nyújtottak. A fekete Mercedes-Benz alvázak, a vörös-barnára zománczott Büssing-Nag kocsizusok, a világoskékre színezett Hen-



Könnyű Krupp terepjáró, három meghajtott kerekpárral.

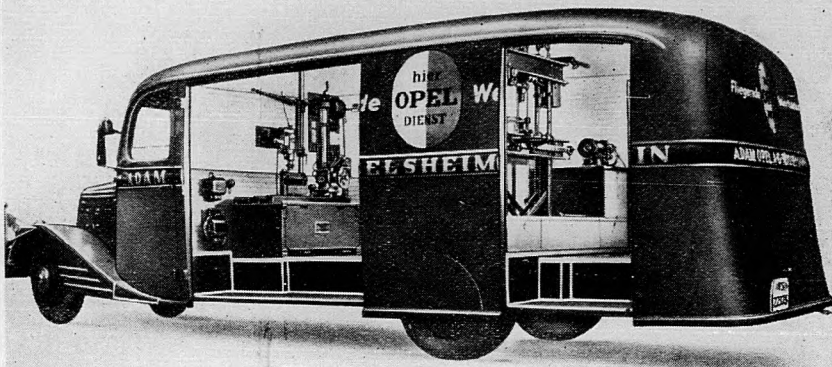
tort konstruált, melynél a hengerek a karter egyik oldalán fekszenek. A Hansa standon a benzin- és nyersolaj-motoros járművek mellett egy 5 tonnás elektromobil is látható volt, míg Henschel egy öttonás gokkocsit is bemutatott.

A kiállítás legnagyobb motorja a Maybach stand 12 hengeres, V-megoldású egy-ége volt. A 2400 kg súlyú hatalmas dieselmotor 1400 fordulatonál adja le 600 lóerős csúcsteljesítményét. A motor vasúti motorkocsik számára épült, akárcsak a Reichsbahn standján bemutatott 52 literes, 12 hengeres, ugyancsak V-építésű MAN Diesel, mely Büchi kompresszorral 1300 fordulatonál 560 lóerőt ad le. A Reichsbahn standján sok bámulója volt a Gothaer Waggonfabrik 80 tonna teherbírású, 24 kerekű pótkocsijának, mely vasúti vagonok közötti szállítására is alkalmas. Sok érdekességet találtunk a traktorok világában is. A 700 km-es kettősugattyús Junkers-rendszerű motorokkal szerelt, városi forgalomra szánt könnyű traktorokkal kezdődött a sor, melyet a 100 lóerős Hanomag-diesltraktor zárt be, mely 20 tonna hasznos terhet képes 45 km-es sebességgel vonsolni. Mondanunk sem kell, a lengőtengelyes pótkocsi-konstrukciók minden tekintetben al-



Tizenkét és fel tonnas, nyolckerekűmeghajtásos Mercedes-Benz terepjárókocsi.

kalmazkodnak a kiállítást átható haladó szellemhez. Az autótak megfelelő járműveket kívánnak: az áramvonalba szabott autóbuszok 50 személlyel kifutják a 125 km-t, a 10 tonnás, háromtengelyes teherautók 60-as átlaggal szállítják rakományukat. Akad természetesen kuriózum is. Ime néhány: Opel tökéletesen berendezett mozgó javítóműhelye, Mercedes-Benz 7.4 literes diesellel szerelt luxuriózus tárgyaló kocsija, melyben 100-as tempó mellett lehet konferenciázni, egy mozgó fogászati rendelő, valóságos kis kórház és végül a Reichspost, mint a birodalom legtöbb autóval rendelkező intézménye, egy mozgó postát mutatott be — üzemben! Ugyancsak a Reichspost standján láttunk egy motoros hóéke-típust is, mely a Reichspost posta- és személyszállító járatainak menetrendszerűségét van hivatva télvíz idején is biztosítani.



Komplett szerviz és javítóműhely — keréken. Ez volt az Opel-stand egyik legnagyobb szenzációja.

Egy motorbicikli emlékirataiból

Irta: BIRÓ JENŐ.

Egy hónappal ezelőtt születtem, tisztes gyárban, Amerikában, Most Pestre kerültem. Allítólag csinosnak mondott motorbicikli vagyok, tökéletesen egészséges, motorom rendben, fordulatszámom kielégítő... Kicsit luucut fiú vagyok, nem tagadom, egyszóval az a típus, amelyről el szokták mondani: „na, ez is megéri a pénzt!” Gondosan neveltek, szobatiszta vagyok, sose sepegettem el az olajat és egyébként se illetlenkedem... kipuffogómmal sincsen baj...

...Ma beállítottak egy üzletbe, hogy eladjanak. Amikor jobban körülnéztem, kissé távolabb gyönyörű hölgyet pillantottam meg. Karcsú volt és elegáns. Tökéletesen idomáin ingerlően fényltek a dukkó-lakk... Es micsoda kerekék! Micsoda vádlik... illetve rádlik! Amikor rájuk pillantottam, szívem vadul dobogni kezdett, hengerem szinte izzásba jött...

Amikor este bezárták az üzleteket és mi magunk maradtunk, odagurultam és bemutatkoztam a drága tüneménynek. — Megengedi, hogy bemutatkozzam? — kérdeztem illendően. A drága halkan rebegette:

— Oh, igen... Én B. M. Vera vagyok!

Kezesen megbíllentettem sebességváltómat.

— Az én nevem Dávid!

Vera halkan felkacagott és elfintorította ormányját, illetve kormányát:

— Jé! Maga egy Dávid! Maga talán... izé...

Elöntött a benzingáz. Kiegyenesedtem.

— Bocsanát! Én Dávid vagyok, de Harley Dávid!

— Az más! — rebegette lesütött reflektorral B. M. Verácska és villáját, mintegy véletlenül sárhányóhoz dörgölte. Hát tetszem neki! Enyém lesz az imádott nő! Istenem, milyen boldogság!... Ez a ragyogó teremtés... És milyen elegáns!... Vadonatúj gumiköpeny, amely alatt sejteni lehet észtbontó idomait... kezes, slank, egyszóval csak úgy dől belőle a sexappeal... Kicsit ugyan gőgös teremtésnek látszik, akiével nem lesz könnyű dolgom, de sebját!

Legfeljebb alaposan felkötöm a Bowden-zsinóromat!

Ó szeret! Szeret! Istenem! Ordítani szeretnék a boldogságtól, de még nincs rámszerelve a Bosch-kürt... Szeret engem és a feleségem akar lenni...

Ma gyűrűt cseréltünk! Dugattyú-gyűrűt!

Ó a feleségem! Harley Dávidné, szül. B. M. Vera! Uszom a boldogságban... Csak az zavarja meg örömeimet, hogy Vera kicsit költekező... Tegnap egy új köpeny, ma egy új reflektor... hetenként kétszer megdölgöltatja a garázsban a kardánját... Az ember nem győzi! Es ami a legnagyobb baj, folyton festi magát! A lakkfesték rengeteg pénzbe kerül.

Tegnap egy vagyont fizettem ki a fogorvosnak. A fogaskerekén kitört két fog és öngyúsága mindjárt egy egész aranyhídat csináltatott! Nekem meg jó az acél is...

De mindezeknél nagyobb baj, hogy pár hónappal ezelőtt behoztak az üzletbe egy Indiánt. Ronda egy fickó, azonnal szemet vetett a feleségemre... Láttam, amint fixírozza Verát, és ami még nagyobb baj, a feleségem visszakacsintott rá a lámpájával... A nőknek tetszenek az ilyen erotikus fráterek! Ezt mi, férfiak, nem értjük! Hogy mi tetszik a nőknek egy ilyen vöröshajú fickón? Sokszor láttam már őket összebujva. Már-már azon a ponton voltam, hogy feleségemre vonom az Indiánt, amikor feleségem odagurult hozzám és belesúgta fülembe:

— Dávid... Dávid, én... én anyának érzem magamat!

Ujjongtam a boldogságtól... Apa leszek! Kis motorbiciklim lesz... Istenem!... Örömben úgy összevertem a vállaimat, hogy lejött róluk a máz... Azután lopra odapillantottam Verára.

Tényleg, mintha egy kicsit megnőtt volna a Vera benzintálya...

Reszketre sugtam oda neki:

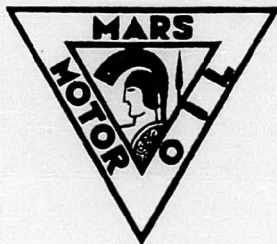
— Verácskám... drágám... Nem akarsz valami savanyút?

Ma megszületett a gyermek... Ne is kérdezzék, hogy fiú-e, vagy lány... Hiszen magam sem tudom, hogy fiú vagyok-e, vagy lány! De nem a boldogságtól! Nem! A keserűségtől, a szenvedéstől, a boldogtalanságtól...

Az Indián is ott volt, amikor először karomba vettem a gyermeket, hogy jobban szemügyre vegyem... Amikor megpillantottam, elájultam, az Indián pedig gúnyosan felröhögött...

Sejtik, ugye?

A kis biciklinek vörös váza volt!



MARS LOWCARBON

olaj

szén és korommentes

Mindennemű Benzol-keverékek

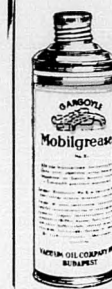
GHILLÁNY

I. CORVIN-TÉR 5. (Fő-utca). — Telefon: 57-0-16.

A fékezés melegének ellenálló, jól tapadó speciális kenőanyag a **Mobilgrease No. 5.** Használatban tartós, a csapágyak életét meghosszabbítja és nem csurog a fékekbe.



Fillérekért pengőket takarítunk meg,
ha kocsink minden részét az alanti kenési táblázat szerint látjuk el.



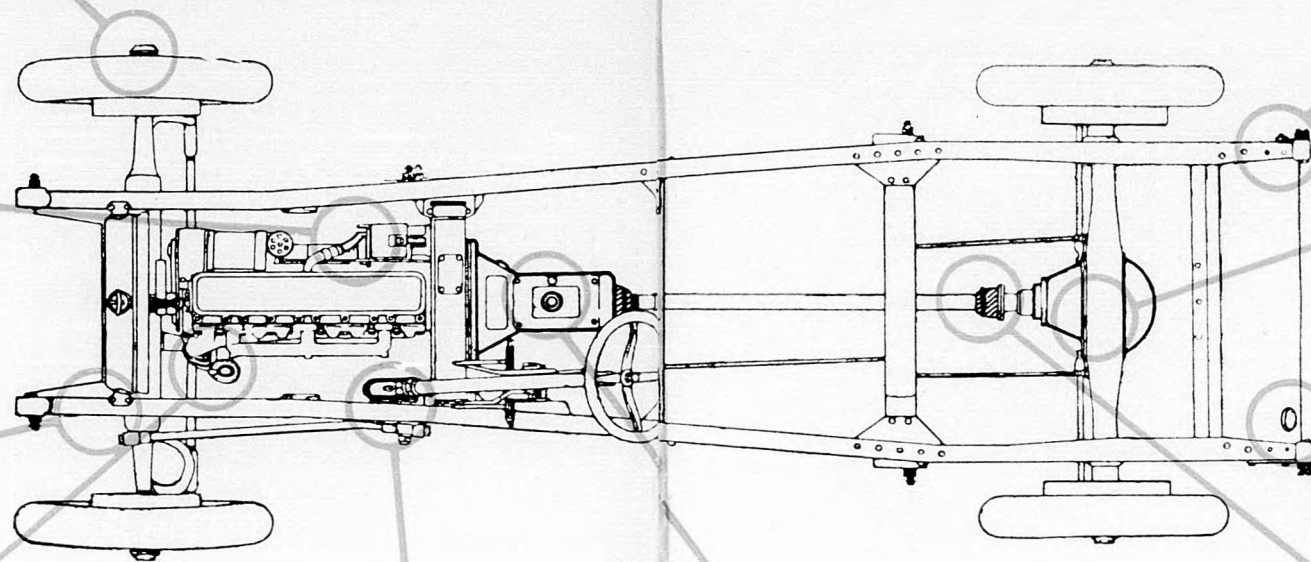
A csapszegek az út egyenetlenségei miatt ütődnek, sár, por, a garázsban mosóvíz éri őket. Biztos védelmet nyújt a **Mobilgrease No. 2.** jól megtapad a csapszegeken, nem szorul ki, nem mosódik ki. Sokkal ritkábban elegendő adagolni mint autózsírt. Központi alvázkenéshez a motor nyári Mobiloil-fajtáját használjuk.



A vízszivattyú kifogástalan kenésére és elcsépegés elleni tömítésre **Mobilgrease No. 6-t** használjunk. Ez a speciális zsír rendkívül ellenálló a melegvíz hatásával szemben is, tehát igen kis mennyiség elegendő a helyes kenéshez.

Mobiloil-Mobilgrease

Nagy service-műhelyek Budapesten és vidéken Mobilgrease-kenési szolgálatot végeznek



A sebességváltónál említett okokból szorul a kenésnyújtotta védelemre a differenciálmű is. A modern autóknál elterjedt hypoid-fogaskerekek és csavarhajtások részére állítjuk elő a **Mobiloil „EP”** olajat.



Az olajat tavasszal szintén fel kell frissíteni, hogy a lökhárító jól működjék és ne „dobáljon” a kocsit. **Gargoyle Shock Absorber Oil** hosszú használatban is kellő folyékonyaságú marad.

Gargoyle Felsőkenőolaj

azt a védelmet nyújtja a hengereknek, dugattyúknak és szelepeknek, amelyekre azok a benzin lemosó hatása és az égési tér nagy melege miatt rászorulnak; amellyel igen gazdaságos.



A motor helyes kenése elsősorban befolyásolja a kocsi teljesítményét. A **Clearsol**-eljárással készült **Mobiloil** tovább tart, jobban ken és nem hagy iszapos és szenes lerakódásokat — egyszóval kíméli a motort. A gondos automobilista nyáron 1500—2000 km-ként cserél olajat és azt naponta a helyes nivóig feltölti.



Nagy nyomásokkal szemben kell helytállnia a kenőanyagoknak, nehogy kopás folytán nagy legyen a kormány holtjátéka. Jól tapad és biztos kenést nyújt a **Mobilgrease No. 2.**

Ami erőt a motorban nyerünk, annak egy részét a sebességváltóban elveszítjük helytelen kenés révén. **Mobiloil „C”** v. **„EPX”** (az Ajánlási Tábla szerint) tartós védőréteggel vonja be a fogaskerekeket és a csapágyakat, a fogak közül nem szorul ki, ennek kapcsán a kocsi úgy sik, mint hegyemenetnél jól húz. A gondos automobilista tavasszal friss olajjal tölti fel a sebességváltót és az olajfelszínt havonta ellenőrzi.



A centrifugális erő hatásával szemben **Mobilgrease No. 5.** jól megtapad, a nagy erőt átívó esuklókat



időelőtti kopás és törés ellen védi és ezeket a kényes gépelemeket külső behatásokkal szemben hatásosan konzerválja. Olajkenésnél **Mobiloil „C”**-t használjunk.

VACUUM OIL COMPANY R.T. BUDAPEST

Az I. G.-Farben meglepetése: a szintetikus gumi, a „BUNA“!

A berlini autókiállítás legnagyobb szenzációja az I. G.-Farben által előállított szintetikus gumi volt, mely Continental és Metzeler feldolgozásában, mint azt a Wehrmacht kiállítási standján láthattuk, a nehéz katonai teherautók és terepjáró járművek kerekein 10—30%-kal multa felül minőség dolgában a természetes gumit. Szerkesztőnknek alkalma volt a vegyipari konzern egyik vezető személyiségétől a nagyjelentőségű felfedezésről információkat szereznie:

— A természetes gumi alkalmazhatósága a még oly tökéletes feldolgozási eljárások ellenére is — magyarázta informátorunk — tudvalegyően elég szűk határok közé van szorítva. Eppen ennek a körülménynek tudható be, hogy azokban az államokban is (például az USA-ban), melyeknél a nyersanyag beszerzése semilyen nehézségekbe nem ütközik, alandó tudományos kísérletek folynak a természetes guminnál megfelelőbb anyag előállítására.

— A természetes gumi egyik halálos elensége a benzín és az olaj, ugyanekkor azonban a hőmérséklettel szemben sem tanúsít elegendő ellenállást, hiszen 80—90 foknál mechanikai jótulajdonságait rohamosan elveszti. A természetes gumi hamar „megöregszik”, konstrukciós elemként való használatát pedig éppen a dörszölőssel szembeni csekély ellenállóképessége nehezíti meg. Pedig a modern autókonstruktőr mely sok helyen alkalmazza és alkalmazza gumit!

— Ezek a szempontok vezették a német kutatók munkáját, amikor egyre fokozódó figyelmet szenteltek a kaucsuk szintézisének. Harries elötanulmányai után Hoffmannak és munkatársainak sikerült az elberfeldi gyárban az első jelentős állomást elérniük a mesterséges gumi előállítását célzó harcban. Ezen eredmények alapján állította elő az I. G. egyik gyára (Leverkusen) a világ-háború alatt az úgynevezett methyllkaucsukot, mely kitűnő keménygumit adott ugyan, de mint lágygumit, távolról sem váltotta be a hozzá fűzött reményeket.

— Az I. G.-Farben a háborús blokádk megszüntével sem adta fel a harcot és főleg 1926-tól kezdve dolgoztak ismét teljes gőzzel a tröszt vegyészeti. Az eredmény, mint azt a kiállított anyag mutatja, nem maradt el! Ma a szintetikus gumit szénből és mészből állítjuk elő, mely alapanyagokból elektromos

áton kalciumot, karbidot, továbbá acetylént állítunk elő, melyből a kaucsuk alapanyagát: a butadiumot nyerjük. A butadium olyan gáz, mely könnyen sűrithető folyadékká. A butadium részecskéik összeállítására, polymerizációjára többféle módon történhetik és ennek megfelelően különböző minőségű butadium-kaucsukokat nyerünk, melyeket „Buna“-nak nevezünk és tulajdonságaiknak megfelelően számokkal vagy betűkkel jelölünk meg.

— Hangsúlyozzuk a szintetikus gumi ma már távolról sem pótlanyag, hanem igenis a természetes guminnal lényegesen jobb minőségű konstrukciós anyag. A Bunából készült lágygumi lassabban „öregszik”, a mechanikai igényberétélekkel szemben ellenállóbb a természetes guminnál, mely elveszti elaszticitását. Török, 80—100 fokon felüli hőmérsékleten ellágyul, tönkremegy. A Buna tehát éppen napjainkban érdemel fokozott figyelmet, amikor a betonutak épülnek, egyre nagyobb teherbírási teherautók jelennek meg, napról-napra gyorsul a közúti közlekedés és a gumigyarak minden gyártási rafinérija latbavetésével is alig-alig tudnak éppen a természetes gumi fogyatékos tulajdonságai révén lépést tartani a rohamosan fokozódó követelményekkel!

— Az egyik speciális Buna-típus egész kivételes ellenállóképességgel rendelkezik a benzinnel, benzollal és olajokkal szemben, holott a természetes kaucsukból készült lágy gumi ezek hatására gyorsan tönkre megy. A Buna tehát segítégre siet a konstruktőrnek ott, ahol a természetes gumi, mint konstrukciós anyag, már olyan gyakran felmondotta a szolgálatot.

— A Buna feldolgozása nagyjából megegyezik a természetes kaucsukéval. Természetesen, a legjobb minőségű gumikekkel előállítására érdekében árnyalatbeli különbségek adódnak és az I. G.-Farben az utóbbi évek folyamán különösen a Continentál gyárra támaszkodva dolgozta ki a szintetikus nyersanyag legelőnyösebb feldolgozási módszerét.

A Buna előállítási árára nézve érdeklődünk: Válasz:

— Az előállítási költségekre vonatkozólag jó árat nem tudunk mondani, mindán a költségek egyre olcsóbbak lesznek. Nemrég még ötszörösére rúgtak a természetes kaucsuk árának, ma már mindössze háromszorosa alatt mozog. Meg vagyok róla győződve, hogy az árat még lényegesen tudjuk redukálni, a minőség is fokozható lesz és ez rentabilitás teszi majd a Buna-gumik használatát. Tessék megtekinteni a hadsereg standját, már ma 30%-kal tartósabb a Buna a természetes guminnál!...

Megfogadjuk a szót, hiszen a Wehrmacht standja itt van a szomszédban, A kísérletek során több mint egymillió kilométer futottak be, a legnehezebb körülmények között, Buna gumikkal és a lefutott gumik kilométerteljesítménye 10—30%-kal mulja felül az ellenpróban abszolvál, természetes gumiból készült, ugyancsak bemutatott abroncsok teljesítményét.

Visszatérünk az I. G.-standra. A főfaira felfestett séma mutatja a Buna előállítási processzusát, mely a földön három hatalmas köteg Buna-typushoz vezet: Buna 110, Buna S és Buna N. Az oldalfalon képsorozat mutatja be a gyártási és kísérleti eljárásokat, al-

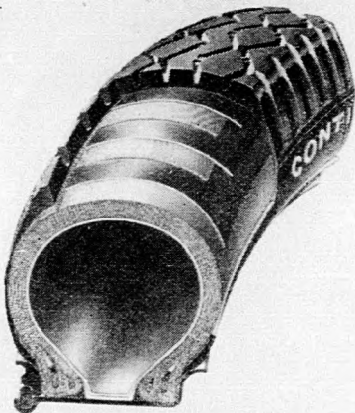


A világ „legkövőbb” pneumatikája az új Zeppelin számára készült.

tuk a próbát kiállott természetes gumit és a Buna, mely lényegesen lassabban „öregszik”, hővel, a dörszölő igénybevételével és oldószerrel szemben sokkal ellenállóbb. Erdeklődésünkre megtudtuk, hogy az I. G.-Farben felkészültsége már most elégséges az egész német gumiszkészlet fedezésére, az előállítás racionalizálása pedig legkövőbb időn belül teljesen függetleníteni fogja Németországot a tengerentúli guminyersanyag piacától.

Itt a „Feinprofil“

A német gumipart a Continental mellett a német Dunlop és Englebert, Metzler, Vorwerk-Fulda, Phoenix és Deka képviselték a kiállításon. A Continental standon az új Zeppelin számára készült 1100×510 méretű, impozáns ütközőkerék közé csoportosították a szénből szobb abroncsokat, melyek a hannoveri gyárból kerültek ki. Az új „Zepp“ ugyanis elől-hátul egy-egy ütköző pneu-kereket kap, melyek 20 cm átmérőjű agyakra lesznek szerelve. A gumik felmértérel vastagabb lévén, a legkövőbb pneuknak számítanak, melyek speciális konstrukciójuk révén, alkalmasak a landolásnál fellépő 25—30 ezer kilós talajütődések kiegyenlítésére. Néhány jellemző számadat a Continental gyárra: a gyár 12.000 munkást foglalkoztat, évente 63.000 tonna nyersanyagot dolgoz fel, saját villanytelepe 58 millió kilowattot termel, 46.000 tonna szén, 2 és fél millió köbméter vizet fogyaszt, a gyár évente 30 millió márkát fizet ki bérekre, a gyártelep felülete 319 ezer négyzetméter és az egy év alatt gyártott gumik kerülete 16.000 km. ami megfelel a Hannovertól az ausztráliai Sidneyig érő gumiszalagnak! A Continental gyár óriás abroncsai és Rekord-típusa mellett az új C 14 típusát állítja ki, mely a gumikonstrukció legújabb vívmányaként, a vászon és protector között speciális hővédő gumiréteggel jelenik meg a piacon. A C 14 vastagabb gumiréteget is kapta, oldalbordázata nagyobb futófelület alkalmazását teszi lehetővé, ami jobban megoszoló talajnyomást és ennek révén nagyobb tartóságot biztosít a köpenyeknek. A futófelület mintázatában a ferde barázdák dominálnak, melyek a farolás ellen a legbiztosabb védelmet nyújtják. Ugy Continental, mint a többi német gyár, kihozta városi üzemer szánt „Feinprofil“ mintázatát is, mely a nedves aszfalton van hivatva a városi közlekedés biztonságát fokozni. A futófelület sűrű, keresztirányú bevágásai rövid féktávolságot és csúszásmentességet biztosítanak.



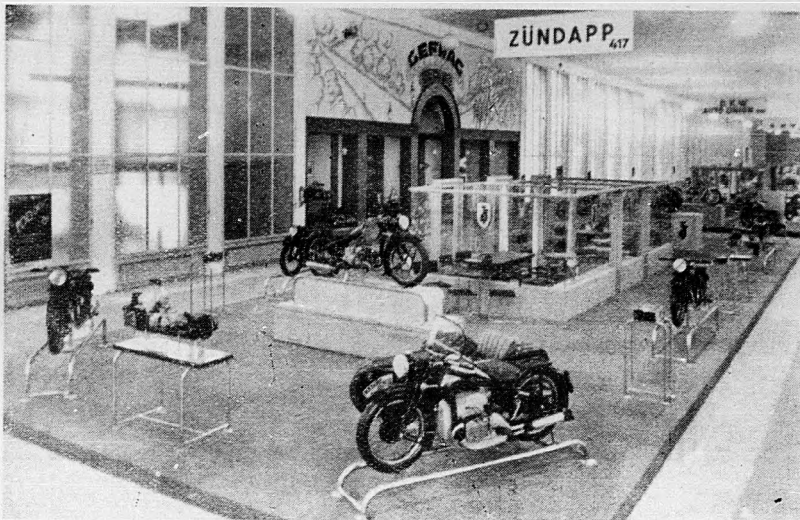
Ötszörös hővédő réteg a C14 Continental abroncsok vászna és futófelülete között.

Séta a motorkerékpár- pavillonban

Teljesen újonnan épült barátságos világlátású csarnokban találtuk a német motorkerékpáripárt: egyetlen külföldi motorkerékpárgyár sem jött el Berlinbe! Néhány esztendővel ezelőtt bizony ez a körülmény erősen lerontotta volna a kiállítás hírét, ma észre sem vevődött. Az utóbbi évek folyamán bámulatosan fejlődött német motorkerékpár-ipar még az idej grandiózus berlini kiállításán is maradéktalanul betöltötte azt a helyet, amelyet a kiállítás magas névja a motorkerékpáripártól megkövetelhetett. De büszkén feszített is ám a sok remekbe szabott masina a csillogó csóallványokon!

A német motorkerékpáripár beérkezett, korszakalkotó újdonságokkal tehát nem találkozhatunk, újabb típusokra sem igen volt szükség. A konstruktörök munkája tehát apró kényelmi szempontokra, csínre összpontosulhatott és ezt a munkát maradéktalanul el is végezték, úgy, hogy a mai német motorkerékpár a maga nemében azt a klasszist képviseli, mint a német autópár élmárkái. Van a német motorkerékpáripárnak egy területe, melyben úgy ár, mint a minőség szempontjából valóban meglepő dolgokat alkotott. Nézzük csak meg a birodalomban „még éppen” adó- és vezetőigazolvány-mentes 200-as masinákat, vagy akár az egész szerény pénztárca számára szabott 100 km-es miniatűr gépecskéket. Egy pillantás meggyőz róluk, hogy a legolcsóbbnak szánt modellek is számos olyan vonást árulnak el, melyek eddig csak a drága gépeknek voltak a privilégiumai. Négysebesség, látkapcsolás, láncokozás és a modern konstrukció számos más fegyverével kerülnek piacra ezek a masinák.

De foglalkozunk kissé az általános konstrukciós iránnyal. A könnyebb gépek csoportjában a kétütemű rendszer pozíciója megindíthatatlannak látszik, természetesen a kétütemű konstrukció halad a korrál. Elég e helyen a DKW által már évek óta oly pompás sikerrel

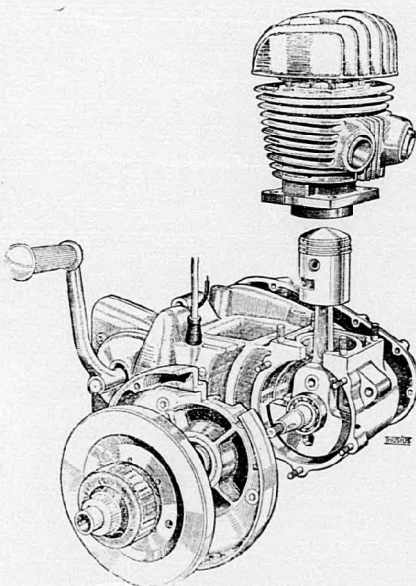


A berlini kiállítás motorkerékpár-csarnokában feltűnést keltett a grandiózus Zündapp-stand.

alkalmazott laposdugattyús ellenőblítéses rendszerre utalunk, mely a gázok szétválasztását a dugattyútaraj nélkül is tökéletesebben oldja meg, mint a régi rendszerű motoroknál. Zündapp már régebben tökéletesített, most meg Triumph és Ardie tértek át „haránt” illetve „ke-

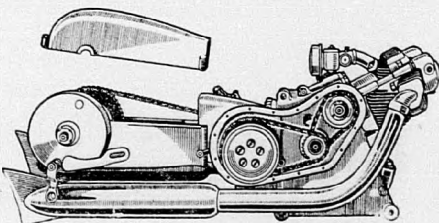
mára a vázban valóságos motorházat képez ki. A nálunk is jól ismert német kardános modellek mellett rendkívül tetszetős kardános típus a Triumph-gyár egyik 200-asa. A Triumph-gyár különben más irányban is kitett magáért: látkapcsolásos modelljein a reflektorfedőn kigyúló zöld lámpa figyelmezteti a vezetőt arra, ha a sebességváltó üresjáratra van kapcsolva. A láncos modellek legtöbbször az első lánc olajban fut, de az új 600-as egymásés az oldalkösi között is cserélhető kerékű NSU, továbbá az Ardie és Wimmer modellek mellett, egész olcsó típusnál is, a 200-as Victoriánál is tokozott meghajtóláncot találunk.

Ami a gyárak típusválasztékát illeti, úgyszólván kivétel nélkül komplett katalógusokkal állunk szemben. A 100 km-es miniatűr kategóriában az erre a típusra specializált Wanderer, Favorit és Maico mellett Hercules és Victória is szerepelteti gyártási programján a kis Sachs vagy Ilo beépítéseket. NSU ezt a kis modellt is saját motorjával szereli, amint erről a tetszetős kis NSU-Quick tanuskodik. A 200-as típusokban, mely a legkeresettebb német hengerűrtartalom valamennyi gyár bőséges választékával rendelkezik. A nagyobb gépek terén új típus számára aig volt már hely a gyárak programjában, ahol hézagpótló modellel volt szükség, ott nem sokáig vártak magukra. Ilyen újdonság volt a Zündapp-gyár 500 km-es felülvezérelt kardános modellje, mely természetesen megtartotta a sokszorosan bevált Zündapp-konstrukció alapelveit. Tetszést arattak a Standard királytengelyesek is.

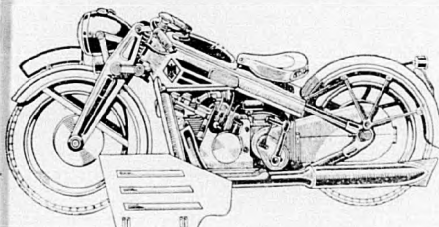


A Triumph-gyár 299-as harántöblítéses, kétütemű motorja.

vezet-áramú öblítéses rendszerekre. A nagyobb típusú gépek négyütemű motorjai konstrukciós szempontból alig mutatnak lényeges újítást. A tökéletes tokozást ma már nemcsak az egészen példás blokk-konstrukciókkal dolgozó gyárak — mint Zündapp — oldották meg a legmesszebbmenő igényeket kielégítő módon, hanem például Ardie 500-as Küchen, Hercules meg Columbus beépítésein is, valamint Wimmer mokány építésű felette tetszetős masináin. Victória még tovább megy a motortokozásnál, 500-as kéthengeres motorja szá-



Ez az új 500-as kéthengeres Victoria. Figyeljünk meg a motorral blokkba épített sebességváltót és tokozott láncokat.

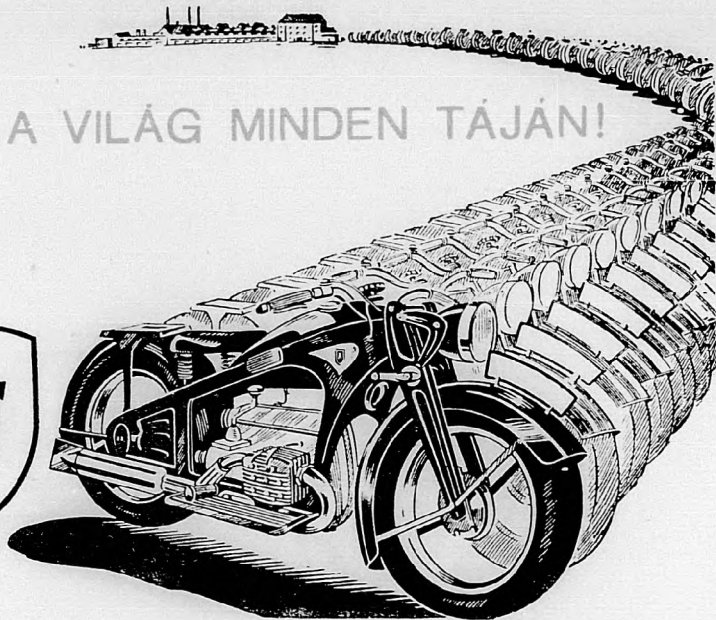


Az új 500-as kéthengeres Victoria-modellek tökéletes tokozást kaptak. Patent kerék és olajfürdőben futó hátsó lánc jellemzik a szép masinát

100.000

ZÜNDAPP A VILÁG MINDEN TÁJÁN!

Százezer üzemben levő gép tapasztalatai alapján készítik a világhírű Zündapp motorkerékpárokat



Látogatás a berlini Zündapp standon és a nürnbergi gyárban

A berlini szalon motorkerékpár anyagának kétségtelenül a Zündapp stand a legérdekesebb és leglátogatottabb része.

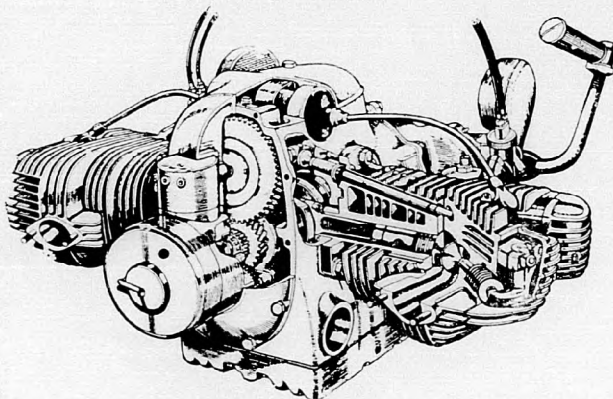
— *Ja, das ist die neue, obengesteuerte 500* — ismételtül rekedten a szőke pápaszemes „standbeli” fiatalember. Dél előtt 10 óra van csupán, mégis rekedtre magyarázta már magát.

Csőbűtor dobogókon az egyes modellek, a kis 200-astól a nagy négyhengeres 800-as lukszustípusig, a legtöbb nézője azonban az 500-as új ohv. modellnek van, ez a gyár nagy slágere.

— *Forradalmat csináltunk az 500-asal* — magyaráz Baylon igazgató — *de a szintén kardános 200-as és 350-esre is rekord előjegyzésünk van. Túl fogjuk haladni jóval a tavalyi forgalmat, nemcsak idehaza, hanem külföldön is. A befutott jelentések igen kedvezőek, éppen most értesültünk, hogy a magyarországi képviselőt a január-februárban eladott 18 géppel a tavalyi egész évi forgalmat elérte s ez a helyzet külföldön mindenütt. De legyen szerencsénk holnap a gyárban, Nürnbergben.*

Másnap reggel a gyár hatalmas autóján robognak Nürnberg felé, öten vagyunk ujságírók, az expedíciót *Saran*

A nürnbergi Zündapp-gyár hatalmas, vadonatúj épület. Négy év előtt építették a régi helyébe, de máris szűknek bi-



Tömör, sima egységet képez az új 500-as felülvezérelt Zündapp motor. Figyelemreméltó a zajtalan vezérműmeghajtás, a teljesen tokozott himbarendszer és szelvépvezető mechanizmus, a hengeröntvényen belül tokozott nyomórudazat. A híres szab. Zündapp elasztikus sebességváltó blokkba van építve a motorral. Két karburátor, szervesen beépített, közvetlen meghajtású, magyeltjesítményű dinámó. A gyújtókeres a karteröntvényen belül nyer elhelyezést. Az új 500-as ohv. Zündapp és a versenyző ideális, magyeltjesítményű motorja.

igazgató vezet, akj még tolmácsról is gondoskodott, hogy a társaságunkban levő délamerikai kolléga se unatkozzék.

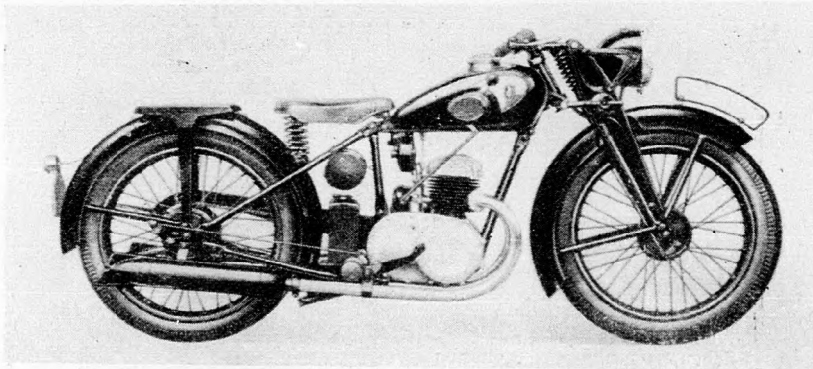
zonyult. Kij gondolt négy évvel ezelőtt arra, hogy néhány évvel később évi kb. 20.000 gép kerül ki a 3000 munkás keze alól, hogy lesznek olyan napok, amikor 2—300 gép kerül ki a futószalagokról.

Neumayer, a gyár tulajdonosa és Herr Müller, az eladási osztály vezetője veszi gondjaiba az expedíciót. Végtelen séták a hatalmas munkatermeken keresztül. Amerikai termelési rendszer, futószalagon szerelik a gépeket, mondhatni „köpik” a pompás kardánosokat.

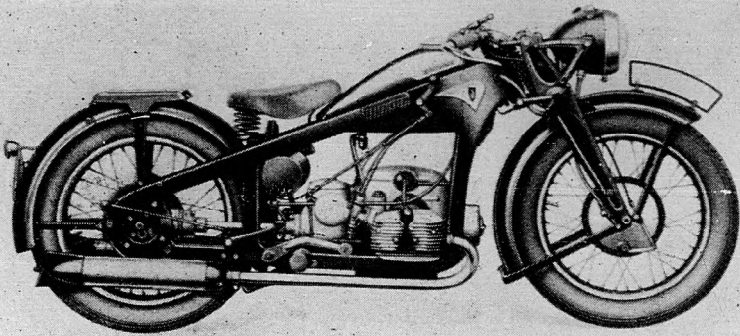
Az egyik terebben hatalmas prések útege, itt sajtolták a vázakat, a villákat.

— *80.000 márkába kerül egy ilyen prés* — magyaráz Müller úr, — *kétpercenként sajtolt ki a nyers acéllemezéből egy-egy villaszárat* — *hidegen.*

Légmentesen zárt kisebb cellákban dolgoznak a homokfúvók, a nyers alumíniumöntvény a préselt acél idomdarab vagy váztag szinte ragyogva kerül ki a hatalmas nyomással zúduló homokszárum alól. Edzőműhely. Villanyos kemencékkel, távhőmérőkkel. Minden automatikusan megy, gombnyomásra.



A berlini kiállítás szencziója az új DB 200 típus. Hét lóerő, 3 sebesség, 3 liter fogyasztás, 85 km-es sebesség. Felcsapható sárhányó, 30 wattos világítás, villanykürt. A Hatnapos versenyen két aranyérmert nyert. Ára megiepetés: 990.— P komplett felszereléssel.



Ez a K5 típusú 500-as, felülvezérelt, kardános Zündapp. A nagy sebesség és megbízhatóság típusa. Láb- és kézi kapcsolás, két karburátor, 50 wattos világítás. Ára: teljes felszereléssel 2450.— P.

Minden edzés után négy-öt darabot megvizsgálunk, szétfűrészelnek, szétörtenek, golyópórábanak vetnek alá, csak akkor kerül a széria a szerelőműhelybe, ha a mikroszkóppal vizsgált törési felület arról tanuskodik, hogy az edzés tökéletes.

Most szerelik az új zománczóműhelyt, akkora lesz, mint egy kisebb pesti bírház, a legmodernebb amerikai rendszerű berendezéssel.

Konstruktív osztály. Rajztermek. Fehérkabátos mérnökök rajztafla fölött görnyednek. Kísérleti osztály, ahol már az 1937-es tervek érnek. Próbaosztály. Fűlsíktető zümmögés. Minden kész motor próbapadon fut 12 órát egyhuzamban. Hatalmas ventilátorok fűjtatják a hűtőlevegőt. Minden motor fékpádra kerül és születési bizonyítványt kap: fordulatszám, lóerőteljesítmény, fogyasztás, esetleges megjegyzések töltik ki a „priusz-lap” rovatait. A beépített motor a próbamenők kezébe kerül. Minden gép legalább 400 kilométert fut, frásbeli jelentéssel adja vissza a kipróbáló. Gyári hibák gép nem is kerülhet a csomagoló osztályba.

Az udvaron vagy 90—100 barna 800-as áll sorjában. Egyik tétele a német katonaság rendelésének.

Versenyosztály. A szokásos titkolózással. Csak éppen sejteni, hogy valami szenzáció készül. Talán világrekordgép?

Baylon mérnök a szabadalmazott Zündapp transzmissziót ismerteti:

— A motorkerékpárépítés egyik legnagyobb problémája — ismerteti a neves versenyző — az erőátvitel. A motor hajtóereje ugyanis szaggatott, lökészerű, a munkát viszont simán kell átvinni a hátsó kerékre. Közbe kell tehát iktatni egy olyan berendezést, mely a percnkénti több ezer erőimpulzust összefüggő munkává simítja. A lánc különösen megfelel erre, hiszen minden egyes láncszem rugóként működik, a lánc mondhatni lökhárító. A lánc azonban karbantartást, zsírozást, szabályozást igényel. Ez adja meg a kardánhajtás létjogosultságát. A rövid motorkerékpár kardán — melyet torziós rugóknak is lehet tekinteni — azonban csak 15 foknyira tud a tengelye körül elcsavarodni, nem ad tehát elég sima transzmissziót. Ezért oldottuk meg a kardán plusz lánc elgondolással a Zündapp-transzmissziót. Sebességváltóinkban a fogasok nem fogról, hanem szinte korlátlan élettartamú, négyyszeresen túlméretezett duplex láncokkal közlik az erőt. Az olajban futó rövid láncok nem nyulnak, zajtalanok

és amellet rugalmassá teszik az erőátvitelt, elasztikus párnáként vannak beiktatva a lökészerűen dolgozó motor és a hátsó kerék közé. Ez a megoldás természetesen lényegesen megrágtítja a sebességváltót, hogy azonban érdemes vállalni a plusz kiadást, azt a rugalmas sebességváltóval szerzett nagyszerű tapasztalatok igazolják. Több gyárral állunk tárgyalásban, licencet akarnak. Sőt az egyik nagy olasz autógyár, mely a vezető olasz versenykocsiakat gyártja — szintén rugalmas sebességváltókról tárgyal igazgatóságunkkal.

— Most épül olaszországi fiókgyárunk — veszi át a szót Neumayer főmérnök — évi 3000 gépre rendezkedünk be, főleg katonai szállításokra.

Olajfoltos szerelő lép Baylon igazgatóhoz. Vagy félpercet tárgyalnak.

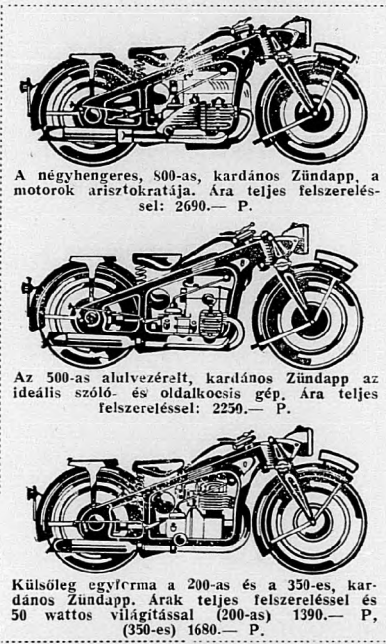
— Éppen most kerül fékpádra egy 500-as olv. széria, — invitál — gyereink, nézzük meg.

A sor legszélén álló villamos dinamóméter körül csoportosulunk. Szinte zajtalanul pörög a pompás kéthengeres-kétkarburátoros 500-as motor, pedig turszáma közel jár az 5000-nez.

— Huszonnégy lóerő a teljesítmény — magyaráz a fékpadosztály mérnöke — ráadunk még egy kis gázt, 26 lóerő, 5400 fordulat. Ez 130—135 km-es sebességnek felel meg. A motor pedig minczen felkomprimálva, 1:6.6 az arány, tehát a legközöségesebb benzín is megfelel.

Külön berendezés méri a fogyasztást, nagy üvegüregtában az üzemanyag, 4000 fordulat, tehát kb. 85—90 km-es sebességnek megfelelő társzám mellett, természetesen teljes terhelés mellett méri a fogyasztást. Ötperces üzem után leolvassák a fogyasztást, táblázattal átszámítják kilométertávrá. Öt perc alatt a motor 0.3 liter benzint fogyasztott, útra átszámítva ez 7.5 kilométert jelent, tehát 100 km-re felfelé kerekítve 4 litert.

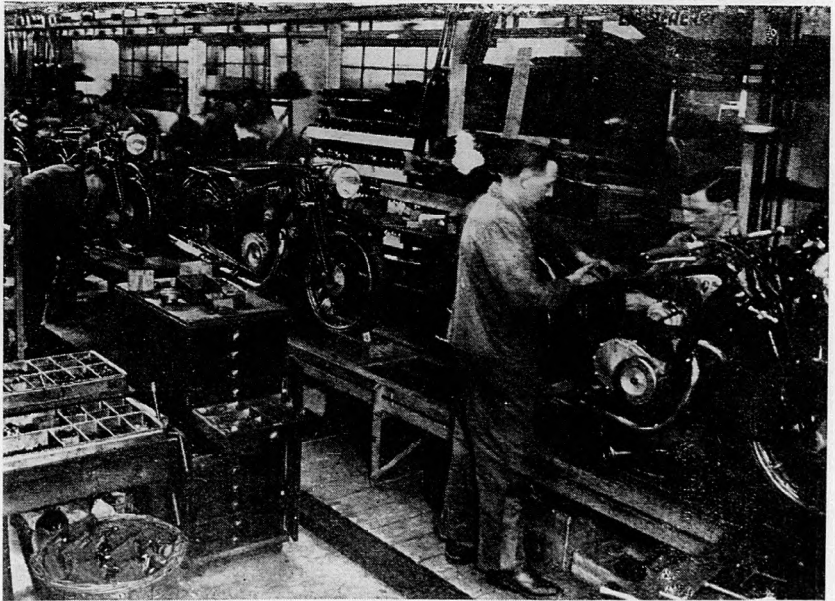
Robognak vissza Berlinbe. Érdemes volt megtenni a nürnbergi kirándulást.



A négyhengeres, 800-as, kardános Zündapp, a motorok arisztokratája. Ára teljes felszereléssel: 2690.— P.

Az 500-as alulvezérelt, kardános Zündapp az ideális szülő- és oldalkocsis gép. Ára teljes felszereléssel: 2250.— P.

Külsőleg egyforma a 200-as és a 350-es, kardános Zündapp. Arak teljes felszereléssel és 50 wattos világítással (200-as) 1390.— P, (350-es) 1680.— P.



A legmodernebb futószalag-rendszerrel gyártják a Zündappokat. A szalag három percnként megy tovább, minden szerelő a reábizott munkát ennyi idő alatt végzi el.

Az 50 éves Bosch

A kiállítás alkatrész és felszerelési standjai között napokat lehetett volna eltölteni, a látóaktól a rendelkezésre álló hely keretein belül csak megközelítően hű képet nyújtani is lehetetlen. Be kell érünk szemelvényekkel. Es kezdjük talán mindjárt elsőnek Bosch-al. A Bosch-cég az idén ünnepli fennállásának 50-ik jubileumát, mely összeesik az alapító Robert Bosch 75-ik születésnapjával. Lapunk szerkesztőjét a Bosch-cég valóban jubileumi standján bemutatták Robert Boschnak és így rövid beszélgetésből leszűrődő személyes impressziók alapján csodálhattuk meg azt a páratlan energiát és aktivitást, melyet magas kora ellenére vállalata érdekében kifejt. A Bosch név elválaszthatatlan kapcsolatot jelent az automobil-billal, a Bosch-gyártmányokat az első automobilon is éppen úgy megtaláljuk, mint a modern kocsikon. A cég néhány újdonsága: az elektro-pneumatikus-kürt, az 1000 méter hatótávolságú auto-út-fényszóró, kiegészítő fényszóró közhán és fordulóban való használatra stb., stb.

Az *Osrám-standon* régi ismerősöket találunk: az *Osrám-Bilux* lámpákat, féldoldalon sárgára festett koronggal (*Ambra-Bilux*), majd fekete kupakkal, mely ködben megakadályozza a látóképben való fátyolképződést. — Érdekes készülék a *Thermotor* elektromos levegő-előmelegítő, mely a dieselmotorok indulását van hivatva felhevített levegővel elősegíteni. — A biztonsági üvegek frontján — *Kinon*, *Stigla*, *Pekaglas*, *Plexiglas*, *Sekurit*, *Kudoglas* — nagy a konjunktúra. — A sebességmérő és kilométeróra mellett egyre szaporodnak az ellenőrző műszerek. Az utazási átlagot regisztráló Tempometer különösen használható műszer. — Sok nézője volt a *Vulcan-Sinclair* folyadék-kuplungnak, valamint a hidraulikus kuplung és mechanikus erőátvitelzés kombinációját reprezentáló *Krupp*-konstrukciónak, mely egyik autobahn-omnibuszba építve szerepelt.

A *ZF, Zahradfabrik Friedrichshafen* standján is érdekes látványok vannak. A sebességváltó gyártásban úttörő szerepet játszó gyár ismét az élen van! Preszelektív sebességváltói nagy tetszést arattak. A kormányrúdra szerelt szer-



A jubileumi Bosch-stand egymagában is egész kiállítást reprezentált.

kezet mutatja, hogy melyik sebességi fokozaton fut a sebességváltómű, két újjal működtethető emeltyűvel állítjuk a kívánt fokozatot, ami áttétel útján a sebességváltóban „előkészíti” a váltást, mely a ki, illetve bekuplungozással azután automatikusan történik meg. A megoldás elektromos változatánál gombnyomással „választjuk” a sebességet,



Róbert Bosch üdvözi a főherbert a Bosch-standon.

míg a váltás maga a kuplung-működéssel ugyancsak automatikusan történik.

A *Stabilus* lágy rugózást és lengésmérséget biztosít a kétoldali hidraulikus lökészátlók speciális kapcsolata révén. A lökhárítás és csillapítás különválasztásáról automatikus regulator gondoskodik. — *Teves* üreges szelepei felette érdekesek és nagytejesítményű motoroknál a kipuffogószelep folyadékkal való hűtését is lehetővé teszik. A hengerhüvelyek pandantjaképpen *Teves* szelepfészekgyűrűket kínál speciális

anyagból beépítésre. — A nyersolajgázozítást az *Ultra* karburator két menetben végzi: először hevíti és szárítja a nyersolajat, majd közvetlen a robbanótérbe lépés előtt a túlhevített gázt levegővel keveri. — A *Speedoil* számára érdekes „*Speed-Oiler*”-t láttunk. Egész egyszerű készülék, mely automatikusan gondoskodik róla, hogy a motor hideg állapotban és nagy igénybevételnél több *Speed-Oil*-t kapjon. — A *Verbus*-csavar-gyár standján érdekes demonstráció hirdeti a csavar nagy fontosságát az autókészítés terén. A modern autóban átlag 2547 csavar van, összesen 26,2 kg. súlyban... — A *Kienzle AG.* standján a tovább fejlesztett *Siemens-fékkontrol*-tal találkozunk, mely a szerelékfalba építve a fékek állapotáról ad értékes felvilágosítást. — *Solex* regulátor-gázosítója teherjáromvek számára készült és megakadályozza a motor túltűrését. — A terepjáró kocsik számára konstruált gázosítók 45°-os elferdülés esetén is szabatosan dolgoznak.

KEZTYŰT

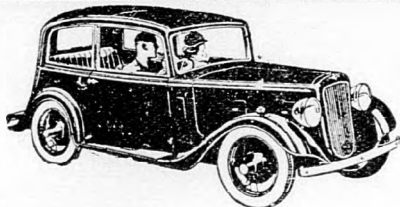
autóhoz, motorhoz,

csak OTTENREITER-TŐL

vegyünk, mert megbízható és olcsó.

Készít — Javit

V., Petőfi Sándor ucca 3. (udvarban).



AUSTIN az egyetlen kisautó, melynek megbízhatóságát évtizedes elismerés dicséri.

AUSTIN anyagánál és tartósságánál nincs külön.

Homokra, nehéz terepekre építve 4 személyt 9 fillérért röpit kilométerenként.

Nincs más kisautó mely a fenti rekordokat megdönti. Fogyasztás 6 liter 100 km-re. — Üzleti úton takarékos. — Orvosoknak, gazdálkodóknak nélkülözhetetlen.

Vezérképviselő: **BRUCK, Budapest, VI., Jókai-u. 21.**

ANGOL AUSTIN

KISAUTÓ

világviszonylatban is a legelterjedtebb

„Deutschlandfahrt“

Deutschlandfahrt! Ne tessék homni túraútfélére gondolni, aminthogy nem is versenyzők, hanem újságírók számára rendezte meg a Reichsverband der Automobilindustrie ezt az emlékeztetes utat, akiket azért hívtott össze, hogy a téli Olimpiász megnyitójának megtekintése után a német automobilizmus néhány fellegvárát bemutattva, szélesebb szemszögből ítélhessük meg a berlini kiállítás nyújtotta látványosságokat.

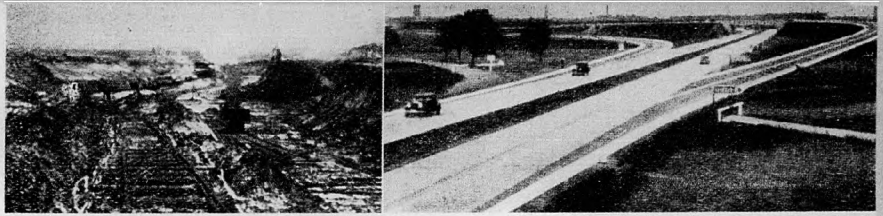
Münchenben, február 5-én gyülekezünk össze a Hotel Vierjahreszeitenben heten meghívtottak, hét ország fiai. Franciaországból L. Jonasz, a „Le Poids Lourd“ és a „L'Auto“, Olaszországból dr. S. Bricarelli, a „Motor Italia“, Belgiumból L. Ramlot, a „Mon Auto“, Svájcban dr. A. Büchi, az „Automobil Revue“, Csehszlovákiából J. Graf, a „Deutscher Motor der Tschechoslowakei“, Lengyelországból pedig K. Studzinski vett részt a „Technica Samochodowa“ képviselőiben, míg a magyar sajtóból egyedül az „Autó-Motor“-t érte a német automobilipar megítéltel meghívása a *Deutschlandfahrt*-ra. Ez volt a mi kis Népszövetségünk, ahogyan a kis csoportot svájci kollégáink találóan elkeresztelte. Kísérőnk, a Deutscher Ausland Klub részéről delegált von Engelbrechten örnagy révén, még Németország is képviselve volt benne...

Ga.-Pa.

A zászolódásba öltözött Garmisch-Partenkirchenbe, Ga.-Pa.-ba, a téli Olimpiász megnyitójára röpített a különvonalat. A vasútvonal mentén kigyózó, az Arbeitsdienst segélycsapatok által megszállított jeges országúton az autók és buszok százai igyekeztek a hatalmas hóesésben a téli Olimpiász városába, hogy szemtanúi lehessenek a megnyitó ünnepségeknek, mikor a Führer megnyitó szavai után a magasba szökik az ötkarikás olimpiai lobogó, ágyúörgéstől visszhangzanak a bércék, felzúg az olimpiai himnusz és a hegyormon fellángol az olimpiai tűz... Erről persze mindenki eleget olvasott már, de az olimpiai gondolatot átélni igazán csak az tudta, aki jelenvolt a megnyitó ünnepély közönség tízezei sorában!

Ga.-Pa. számunkra külön romantikával kedveskedett: székértáborban lakunk — természetesen a szó modern értelmében. Az állomás egyik tolató vágyán felsorakozó háló- és étkezőkocsikból álló „Mitropa-Hotel“ volt a tanyánk, innen indultunk ki portyázó útjainkra, melyek hol a Műjég-stadionba, hol az ugrós-áncához, a bob-pályához, a Risserseehez, na meg az Alpenhof és a Post ótárai teájához vezettek...

A kritikus szemével jártuk Garmisch. A sportnak ezúttal csendes szemlélői lehettünk: hisz, itt nem berregett a motor! Azaz, dehogynem! Hiszen az Európa minden részéből egybesereglett autók ezrei olyan életet varázsoltak a behavazott utakra, hogy öröm volt nézni. Nekünk. De nem ám a közlekedés irányító rendőrségnek, amely emberfeletti munkával biztosította a hatalmas hóban a forgalom lebonyolítását. És amilyen sikerrel oldotta meg a rendezőség munkáját a jégstadionok, világítás, megafon, útjelzés és sajtószolgálat terén, ugyanolyan sikerrel oldották meg a közlekedés kényes problémáját is. A hatalmas havazás nem gördíthetett



A német autók. — A kereszteződések alul- és felüljárók küszöbökkel és egyenlő küszöbökkel ki a keresztezést az elágazásoknál is.

akadályt az Arbeitsdienst és SA emberei, a segélyautók mindenütt ott voltak, ahol segítségre volt szükség, ahol a hóba vágott parkhelyen ismét behavazott kocsikat kellett kiszabadítani a hópaplan alól. A garázsproblémát hatalmas sátorgarázsokkal oldották meg és elmondhatjuk, hogy a Winter Olimpiász megrendezésének legnehezebb pontja, az autóközlekedés biztosítása is, mintaszerűen sikerült. Nagy szó ez, gondoljuk csak meg, milyen fennakadást idéz elő egy-egy hirtelen havazás még fővárosunk széles utain is! Elképzelhető, milyen munkát adott a havazás a Garmisch szűk utcáiba zsúfolt autók sorai között dolgozó közlekedési renldrőségnek és segélycsapatoknak! Öszintén sajnáljuk, hogy a budapesti rendőrség részéről senki sem tanulmányozta ezt a munkát, mely gorbombások nélkül, hangtalanul, de annál eredményesebben folyt le. Az egyetlen közlekedési akadály ál-

lyet. Csoda-e, ha a hosszúra nyult zenekari pauza folytán, magunkra vontuk a hölgyek haragját, akik sietve adták tudtunkra, hogy:

— „Wir wollens tanzer und d'Mursik willl saufal!“ Ők táncolni akartak, a zene pedig „szaufolni“. Alig tudtuk meggyőzni őket tévedésükről és mikor sietve távoztunk, bizalmatlanul néztek utánunk. Azt hitték, hogy „meglóg“ a zene...

A Führer — a magánéletben.

Ugyan kit ne érdekelne ma németországi utazása során Hitler kancellár, a Führer? Berlinben a kancellária előtt órákon át hiába állodgálnak az idegenek, hogy láthassák, minket pedig újszólván naponta összehozott vele a szerencsénk, és ami még érdekesebb, magánéletében is láthatuk. Münchenben a Hotel Vierjahreszeiten ótárai teáján ott ült Göbbels miniszter és kísérete társaságában a táncoló párok között és amikor az egyik autogrammot kéro leány magasba emelt kézzel köszöntte meg az értékes aláírást, a Führer mosolyogva nyújtotta kezét...

A háromágú csillag hazájában.

Stuttgart volt a legközelebbi célunk. A szép „Schwabenland“ fővárosában a közpoker építészete ölelkezik össze a legmodernebb magasépítészettel. A híres pályaudvar, hajlékunk a „Hotel Graf Zeppelin“, a gigantikus Hindenburghaus modern vonalaj éppen úgy lebilincselik az ideget, akárcsak a középkori Stuttgart közvetlen bája.

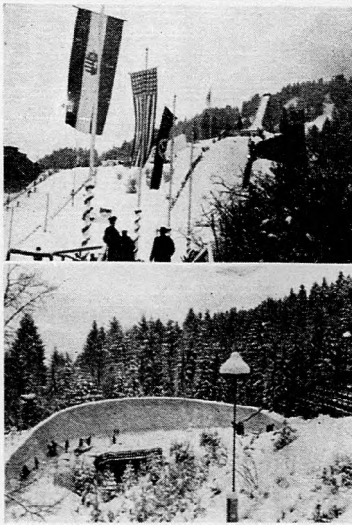
Stuttgartból két hatalmas kompresszor Mercedes röpített Gagenauba, a Daimler-Benz konzern modern teherautó-gyárába, mely momentán talán a világ legnagyobb járműdieselmotorgyára. Rövid séta a példásan megszervezett gyár területén, meggyőző bizonyítékát adja annak a kvalitásmunkának, mely a konzern gyártmányait kezdettől fogva jellemezte. A gyár ma újszólván csakis dieselmotoros teherautókat gyárt, naponta 30 kocsióriás hagyja el a munkaszalagot. Az 5000 főre rügó munkáslétszám, három műszakban serénykedik a gépek száza körül, az expediciós csarnokokból a világ minden részébe irányítják a szállítmányokat. Csodálkozást kelt a „Haus der Sauberkeit“, melynek mosdó- és zuhanyozó helyiségei valóban kimerítik a tisztaság-háza fogalmát. Az étkezőhelyiségek és az olcsó kántin jelentik a következő állomást azoknak a munkásjóléti intézményeknek, melyek oly precíz juttatják kifejezésre a német ipar szociális érzékét.

Ebédre a gyár vendégei voltunk és Kappler, Schmidt és Wrba igazgatókkal a háromágú csillag dicsőségére ürtettük a „moslert“.

Jön a Reichsautóbahnn!

Ujabb élmény kilátásával intettünk búcsút Gagenaunak: Heidelbergnél elerjük a Reichsautóbahnt, melynek 80 km-es szakaszán át robogunk be a Majna-menti Frankfurtra!

Heidelberg! A Neckar hídjáról pompás pillantás esik a híres diákvárosnak a lenyugvó nap aranyozta várára... azután: rajta! A kompresszoros Mercedesek feledhetetlen élménnyé varázsozták



(Fent) A stadion Garmischban, az Olympia-síncal. — (Lent) A hópálya emelt földalati légtér-lakból építtek.

dozata, a sors ironiájából, maga Hitler kancellár volt, akit a megnyitó után úgy körülvett a tömeg, hogy jó ideig képtelen volt megközelíteni kocsiját. Se hátra nem tehetett egy lépést sem a sűrű embergyűrűben, megállt és mosolyogva nézte a „nyakába szakadt“ tömeget...

A müncheni Karneval.

Az Alpesek hófésér birodalmából pottyantunk bele a híres müncheni Karneval forgatagába. Szállodánk, a Hotel Vierjahreszeiten egyik pompás különterme, stilszerűen a téli Olimpiász díszleteibe öltöztetve fogadta elképzelhetetlenül jökevdv kosztümös bálzóit. Miután azonban kollégáink a népiesebb müncheni farsangot is látni akarták, felkeredtünk és meglátogattunk egy más lakalt is, ahol a kosztümös rumli közepette, mint hét fekete varjú, frakkban-smokingban, az éppen pihenni leálló zenekar szomszédságában találtunk he-



Garmischban láttuk az új BMW-t először. Meg sem lehet ismerni, annyira elült az eddigiektől!

a Reichsautobahnt, melynek gypsávval elválasztott széles, parallel betonesikjai hol töltésen, hol bevágásban, mezők, majd erdők ölen kigyóznak tova Frankfurt felé. Kocsijaink ugyancsak nekiiramodtak a tükörsíma betonon a távnak, a tachometer tűje a 145 kilométerrel kacérkodik, a széles úton azonban alig érezhető ez a nem mindennapi túra-átlag, úgy, hogy kitűnően megfigyelhetjük az Autobahn útbekötéseit, műtárgyait, az alul- és felüljárókat és útjelzéseket. Az Autobahn nem ismer útkeresztződést, az útelágazásokat egy kilométerrel előtte nagy — este megvilágított írású — kék táblák jelzik, 600 métertől kezdve 200 méterenként kisebb táblák figyelmeztetnek a letérésre, ha arra akadna dolgunk. Szinte lehetetlen épül az Európa-Amerikai légiforgalom bázisa, a „Weltluftschiffhafen“, mely az észak-déli és kelet-nyugati autótúak

metsződésében a birodalom minden részéből megközelíthető lesz. Az épülő 275 méter hosszú és 50 méter széles hangár lesz az új L. Z. 129 léghajó otthona. A hangár előtt gigantikus méretű, forgatható kikötőárbóc épül, amott lesznek a szolgálati épületek, az előttük levő tér a csatlakozó légi vonalak repülőgépeinek leszállására szolgál. Kísérőnk magyaráz:

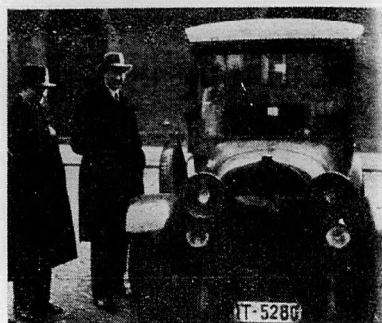
— *Erdekes, hogy a Frankfurt és Mannheim vidékét összekötő Reichsautobahn szakasz megnyitása óta a két város közötti közúti forgalom sűrűsége milyen rendkívüli mértékben sűrűsödött. A Reichsautobahn tehát valósággal közlekedést teremtett! Az általunk megtett 80 km-es szakasz a Reichsautobahnon könnyen elérhető 80-as átlaggal az átlagkocsik egy jó óra alatt futják le. Az Autobahn nem megy helyiségeken át, rajta nincs szembejövő jármű és nincs keresztződés. Ha Heidelbergből az országon át igyekszünk eljutni Frankfurtba, úgy 88 km-t kell megtennünk és útunk 25 helyiségen vezetne keresztül. Az országúton 60 km-ben, a helyiségekben 35 km-ben állapíthatjuk meg a be tartható átlagot, amiből statisztikák alátámasztásával kimutatható, hogy a normál kocsival a 80 km-es távon kerek 55 perc időnyereséget biztosít az autóbahn használata! És ehhez járul még az autóbahn nyújtotta nagyobb biztonság, kényelem stb.*

Még néhány perc és elfogynak a Reichsautobahn kilométerei... Ott van Frankfurt!

Adlerék és az I. G. városában.

Frankfurtban a hotel „Frankfurter Hof“-ban kötöttünk ki. Másnapra az Adler-gyárba voltunk hivatalosak, de Kleyer igazgató már megérkezésünk estéjén felkeresett, helyesebben megtalált bennünket a — Kaiser Kellerben... Persze, a kérdések keresztüztébe fogtuk! Végre is elárulta a titkot:

— *Az Avuson lefolytatott sikeres hosszútávú világrekord- vadászatunk be-*



Von Lengerke és Kleyer igazgató egy mindmáig izemben lévő, 1911-ben gyártott Adler mellett.

igazolta, hogy helyes úton járunk a Reichsautobahn-kocsi megépítését célzó törekvéseinkben. Olesó, középhengerűrtartalmú kocsi akarunk építeni, amely négy személlyel kivágja a 150-et. A rekordkísérletknél a nemzetközi kategória miatt 1.5 literes motorral dolgoztunk szériában, azonban az 1.7 literes Trumpf fogja alapját képezni Autobahn-kocsinknak, melyet néhány hónap múlva hozunk majd piacra. A kiállításon látható aerodinamikuss karosszéria még nem végleges, kiállítása is fogyatékos ugyan, de dokumentuma annak, hogy a rekordkísérlet tapasztalatait hogyan képezzük átültetni a mindennapi életbe, hogyan alakul ki az Autobahn-Trumpf!

Es letesz elénk egy széria-fényképet. (Pillanat alatt utolsó darabig eltűnt!) Megbeszéltük még a másnapi programot és reggel: kis „népszövetségünket“ a hotel kapujában három Adler-Diplomat várta.

Az Adler-gyár három különálló épületömbje az egész utcát urálja. A kész kocsiraktár és karosszéria-üzem mellett a törzsgyár dominál, ebben foglalnak helyet a gépek ezrei, százával az esztergapadok, hosszú sorban a fékpadok. Elvezetett járjuk végig azt az utat, mely a nyersöntvénytől a ragyogó limousinig vezet. De nemcsak az anyag precíz mechanikai megmunkálásának vagyunk tanúi, hanem a gyár kémiai és metallurgiai laboratóriumában bemutatott nyomó- és szakítópróbák, valamint széntartalom vizsgálatok győznek meg a felhasználott anyagok elsőrangú minőségéről.

A modern gépi munka birodalmából változatossággal a régi Frankfurt legendás főterére, a „Römer“-hez röptettek Jaddatz és Kleyer igazgatók, valamint von Lengerke „Pressechef“ kaulozásával a pompás Adlerék. Az óváros festői házai, a híres Fünffinger-gasse romantikája, a Luther majd Goethe életéhez fűződő ablakok szomszédságában az ódon „Schwarzer Stern“ ben ürtettük a pezsgő „Moslert“, a tűzes rajnait, majd a „Seet“-et...

Az Adlerék azonban, melyek az imént a középkorba röptettek vissza, csakhamar visszavarázsolnak a jelenbe: az I. G. Farben kolosszális méretű székháza előtt állunk. Sőt, belülről is megnézzük a híres konzern törzsházát: a hatalmas épületömbben 3000 hivatalnok dolgozik, több mint ezer helyiség, pazar luksussal berendezett óriási tanácstermek, lenyűgöző méretű kongresszus-terem... Mintha csak egy titokzatos ország királyi palotájában járnánk... A német vegyipar birodalmában... Ez az I. G. Farben székháza, Harmincemillió márkába kerül,

ÉLETBIZTOSÍTÁS!

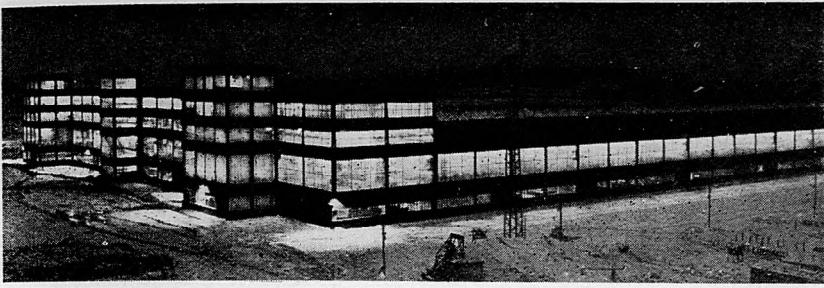
AUTÓJÁN A

FORMÁBA SAJTOLT
R^K KLINGER FÉKBETÉT R^K

Vezérképvelet:

FODOR MIHÁLY ÉS TÁRSA
Budapest, VI., Jókai u. 6.

Telefon: 21-4-34 és 23-8-19.



Százkilencven nap alatt épült fel a brandenburgi Opel-gyár, a racionalizált munka otthona.

A „Fliegender Frankfurter”.

Mint külön csemegét tartogatták számunkra vendéglátóink a Frankfurt-Berlini utat, melyet a dieselmotoros „Fliegender Frankfurter”-rel tettünk meg. Impresszióink: nagyszerűen rugózott kocsik, kényelem, Mítropa-konyha, a D-Zuggal közel 10 órás útát öt óra alatt futottuk, helyenként főleg a Leipzig-Berlini szakaszon 150 km-en felüli sebességgel...

Óvást csak a Lufthansa fölöttünk elhúzó expressz-gépe jelentett be, mely az úgynevezett Blitzstrecke keretében 99 perc alatt repüli a Berlin-Frankfurt vonalat!

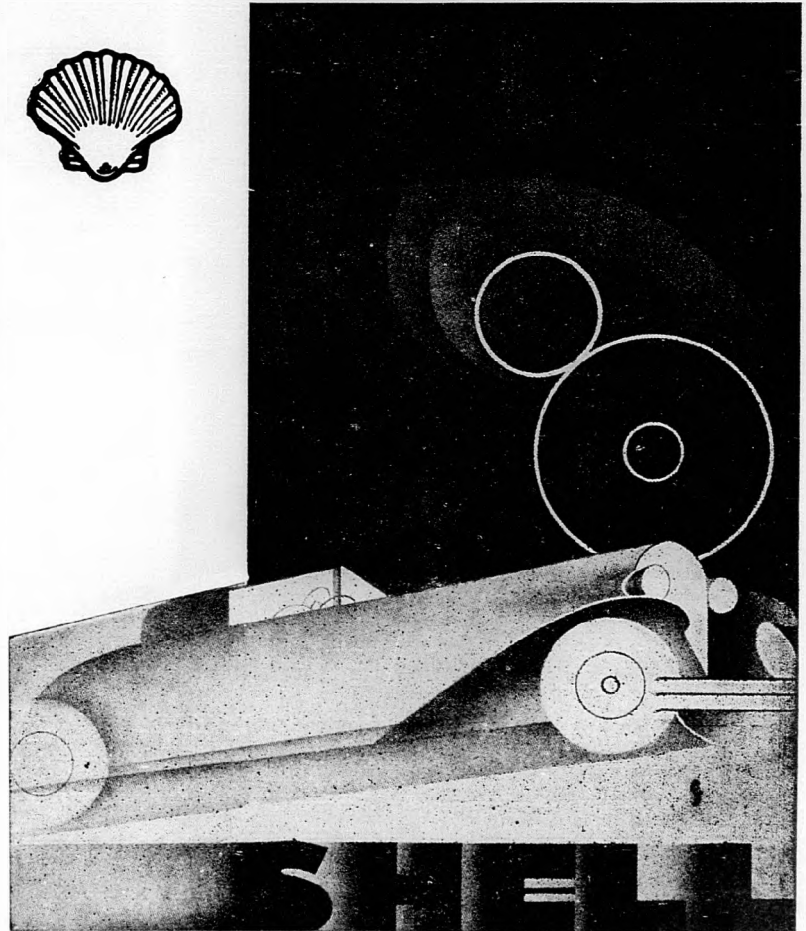
Opeléké az utolsó napunk.

A Deutscher Ausland Klub fogadóestje után a berlini Hotel Adlonban ébredtünk az oly kellemes emlékü „Deutschlandfahrt” utolsó napjára. A brandenburgi új Opel-gyár és egy Arbeitsdienstlager megtekintése szerepelt a programon. Áramvonalba szabott csupa-ablak Opel-Blitz omnibusz röptette ki Brandenburgba kis kolóniánkat. Az első látnivaló a Berlin körül épülő Ringbahn volt, a Reichsautobahn gyűrűje, mely körülveszi a birodalom fővárosát. Belőle ágaznak majd ki 8 irányban az ország minden részébe a Reichsautobahn hálózat sugárútjai. Csakhamar feltűnik útunk első állomása, a barakkokból épült roskowj Arbeitsdienstlager. „Ich dien” — szolgálók — olvassuk a kapun a feliratot, majd másutt „Arbeit adelt” — a munka nemesít. A kapuban a poszt lapáttal áll őrt. A lapát az Arbeitsdienst fegyvere! Kalauzunktól megtudjuk, hogy az Arbeitsdienst kötelező, katonai szolgálat előtt minden német ifjú egy félesztendőt a munkatáborban köteles eltölteni, hogy minden rangú és rendű ifjú ugyanazon munkát végezve, bajtársias együttlét keretében ismerje meg a Volksgemeinschaftba (fordítható: népközösségbe) való tartozás érzését. A munkát azonban az Arbeitsdienst nem a munkanélküliség rovására végzi, az Arbeitsdienst csak ott léphet akcióba, ahol a munka elvégzéséhez szükséges magán- vagy közpénzek hiányzanak. Utépítést az Arbeitsdienst nem végez, oda szakmunkásokra van szükség, ellenben a Havel árterület lecsapolása terén máris nagy érdemeket szerzett ez a katonai fegyelemben álló intézmény. A 140—150 ember befogadóképes barakk-táborok hajszályira egyformák, abszolút modern felszerelésűek, még folyó melegvizük is van! A falak között jól megfér a fegyelem és jókedv egymással. A vezetőség az intézmény nevelő hatásáról a legmeggyőzőbb bizonyítékokat vonultatta fel.

A brandenburgi új Opel teherautógyár olyan, mint egy kórház. A pompás benyomást keltő 16 milliós „üvegházat”

190 nap alatt építették fel, az első kapavágást követő 190-ik napon hagyta el a munkaszalagot az első teherkocsi! A 1200 szerszámgépet három hét alatt költöztették át Rüsselsheimből. A gyári üzem ulajdonképpen a földszinti egyetlen 178 méter hosszú és 136 méter széles terebben folyik le az öntéstől eltekintve, a teljes gyártás itt történik. Huszonhét munkaszalag fut ebben a csarnokban és mindegyik sebessége úgy van beállítva, hogy a rajtuk érkező alkat-

részek az összmontirozáshoz a pontosan megkívánt időben érkezzenek meg. A terem egyik oldalán vasuti vágány: itt érkezik a nyersanyag. A vágányra merőlegesen 13 „gépút” találunk, ezeken vonul végig a megmunkálendő nyersanyag, itt születnek az első és hátsó tengelyek, főtengelyek, bütyköstengelyek itt munkálják meg a hengerblokkokat, itt készülnek a sebességváltók, a vázak, mind más-más „uccában”. A vasuti vágánnyal átellenes oldalon fut a nagy montázs-szalag, ezen készülnek el teljesen a kocsik és a végén levő kapun át hagyják el a gyártemet. Az ember szinte megdöbben a munka eme racionalitásával szemben, olyan műhelyek, mint az edző- és galvanizálóműhely, melyek más gyárakban külön dolgoznak, itten bevannak iktatva a munkaszalagba. Opel-Brandenburg ma a legracionálisabban termelő német gyár, mely 800 alkalmazottjával — igazgatótól inasig beleértve mindenkit — nyolc óra alatt 50 teherautót produkál, három műszakban pedig ezt a teljesítményt 150 darabra tudja fokozni! Munkaszalagon épül itt a karosszéria is és a munkaszalagok öt kilométeren születik meg az automobil.



olaj minden motorhoz

FILLÉREKÉRT

a távirat gyorsaságával
szállítja leveleit a

LÉGI POSTA



Felvilágosítás:

AIR FRANCE

LÉGIFORGALMI R.-T.

Budapest, IV., Vörösmarty-tér 2.

Tel. 82-7-23; 82-7-16

SPEEDOIL

a legkiválóbb felsőolaj

meghosszabbítja

a motor életét

lecsökkenti

az üzemanyagfogyasztást

növeli

a motor teljesítőképességét

gátolja

a hengerkopást

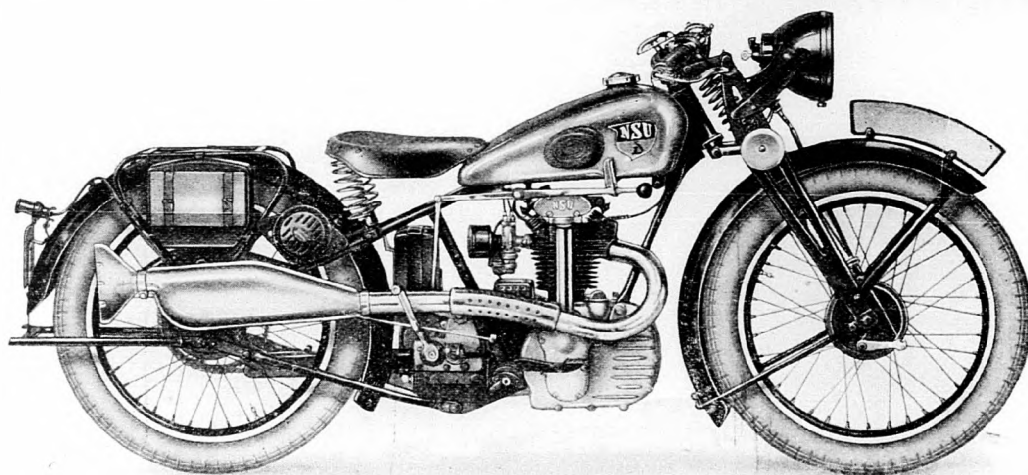
Aki félti kocsiját

SPEEDOIL használ

Vezérképviselőt:

V, Gyöngyház-u. 4. Telefon: 90-3-82

Megjöttek az NSU motorkerékpárok összes 1936-os típusai



**Tekintse meg standunkat a budapesti
nemzetközi autókiállításon**

Vezérképviselőt: **BIRÓ JENŐ** alkatrész és pneumatik raktára **BUDAPEST, LISZT FERENC TÉR 2**

Statárium a Köruton!

Hogyan folyt le a közlekedési rögtönítelő bíráskodás premiejé az Oktogonon?

Március 1-én lépett eleibe az új helygimnáziumi rendelet, melynek értelmében a közlekedési kihágási ügyeket a helyszínen, nyílt utcán tárgyalják a rendőri büntetőbírák, azonnal ítéletet is hoznak, sőt haladéktalanul be is vasalják a bírságot.

Délj 12 óra van. Szomorú, borongós az idő. Az Oktogon-téri villanyrendőrtől félbalra helyezkedett el a rendőri bizottság. *Diószeghy* Miklós dr. rendőrtanácsos és *Sándor* Albert főfelügyelő a hatkerületi főkapitányságról. Két polgáriruhás rendőr. Aktatáskák. Jegyzőkönyv-írlapok. Egyre szaporodó tömeg.

A bizottság és a szurkolók peréről-perere szaporodó hada vadászként áll hosszú, de cseppet sem méla lesben. Múlik az idő, de az első „kliens”, az első kihágó gyalogos csak nem akar jelentkezni. Csodálatosan szabályosan lejt át ma a pesti gyalogos az Oktogon-téren. Már aki átlejt. Mert a nagy többség csatlakozik a szurkolók hadához, egy kis potya látványosság reményében. Negyedóra múlva akkora a tömeg, hogy akármelyik kőszínház is megirigyelhetné. Pedig ezen a színpadon sem történik semmi.

— *Dobbal nem lehet verebet fogni* — mondja az egyik hivatalos úr. Igaza is van. Egyenruha, szolgálati öv, aktatáskák. A lapok reggel telekürtölték a várost, mindenki tudja, miről van szó. Nagyon szórakozott és megrögzött rendetlenkedőnek kell lennie annak, aki ilyen keretek között is fittvet hány a vörös lámpának. Polgáriruhás rendőrbíró és kevesebb feltűnés kellene ide.

— *Még szerencse* — humorizál valaki — *hogy nem vezényelték ki a rádióból közkedvelt Szöllőssy karnagyot a rendőrzenekekkel és egy nagy díszes »—» UT A RENDŐRBÍRÓHOZ feliratú táblával.*

A szemközti kávéház ablakai is megtelek nézőkkel. Páholyból élveznek. A főúr dörzsöli a markát.

A szurkolók hadán izgalom hullámszél: végre. Végre. Itt az első áldozat. Frissen, szaporán, szórakozott hetykén lejt át az úttesten, pedig tilosra áll a jelzés. Az egyik polgári ruhás rendőr frissen rugtat utána. Eddig statisztált, most főszereplővé avanszált. Már hozza is. És kezdetét veszi a színjáték, a nyílttér tárgyalás. A nézők százaian főtárgyalási hangulat veszi erőt. Mintha csak a nagy esküdtzséki terebben ülénének.

Előkerül a jegyzőkönyv. — *Neve? Foglalkozása? Stb., stb.? Megbüntetem őnt szabálytalan közlekedésért két pengőre. Megnyugszik az ítéletben? Igen? Akkor tessék kijézteni! Nincsen önnél elegendő pénz? Akkor tessék csekkla-pon beküldeni 15 napon belül* — mondja *Diószeghy* tanácsos. Közben a nép úgy ellepte a járdaszívetet mint az olasz hadsereg Abesszíniát.

Tárgyalás közben kattannak a fényképező gépek. A delikvens hevesen tiltakozik. Méltatlankodik. Azt mondja, hogy nem nyult senkinek a zsebébe, őt ne fotografálják. Szegény, olyan izgomban van. Talán attól fél, hogy b. neje...

— *Oszolni, oszolni* — így a rendőrök. Költözködés a másik járdaszívetre. Komoly közlekedési akadályt képez a tö-

meg. Átkozott munkanélküliség.

Párbeszéd hangzik mögöttem. Női hang: — *Ugyan kérem, mi történt it-ten?* — Férfihang: — *Nőragadás és szerelmi gyilkosság.* — N. h.: — *Jesszusom, (kissé vidámabban) ki volt az áldozat?* — F. h.: — *Egy nő volt, most vitte el a hullaszállító. A kés a hátán jött ki és ennyi állt ki belőle. (Hátranéz-zek, a férfi két tenyerével mutatja, hogy milyen hosszú volt a kilógó kés.)* N. h.: — *Borzalom. Világos nappal gyilkolni az Oktogonon.*

A női hang tulajdonosa, úgy látszik, ellibeghetett, átpasszírozhatta magát a tömegen, mert a körülállók ugyancsak nevetve értékelik az ingyen szórakozást. Ujabb érdeklődő hang. Férfihang: — *Mi történt itt kérem?* — *Szabálytalanul közlekedőket büntetnek a helyszínen* — hangzik a komoly válasz. De a kíváncsi nem áll kötélnek. Gúnyos hangon megszólal: — *Uram, én nem vagyok vidéki, ne akarjon nekem ilyen link tésztát be-*



Megbüntetem őnt szabálytalan közlekedésért 2 P-re. adni. — Ennél már meg sem várták, hogy átpréselje magát, máris rohögött mindenki.

Közben a halás közönség leste az újabb áldozatot. Mint az Angol Parkban az Elvarázolt Kastély forgó hordója előtt. Csakhogy nem biztatták a járókelőket: Tessék már egy kicsit a tilosba menni, hiszen olyan régen várunk. Volt, aki össze akarta gyűjteni a két pengőt, hogy aztán közkívánatra fellépjen, mint büntető.

Tanulság? Civilben, kisebb statisztériával kell dolgozni. Kevesebb feltűnés. Igaz, hogy így kisebb lesz a közönségsiker, de nagyobb lesz a közlekedésrendészeti siker.

— *ergyé* —

Az 1935. év 250-es bajnoka ismét

PUCH

A PUCH-gépek sorozatosan megnyert magyar bajnokságai megadják a választ Önnek, hogy melyik 250-es gépet vásárolja.

Puch művek fióktelepe

Budapest, VI., Lehel ucca 25

62. Mezőgazdasági gépvásár



Délkeletti kiállítás
BRESLAU 1936. MÁJUS 7—10.

Exportcikkek: Mezőgazdasági gépek és üzemi berendezések — Műtrágyák — Általános gépészet — Erőtelepek — Szerzőszámok és szerzőszámok — Szállítóeszközök — Gépjárművek — Vizellátás — Egészségügyi és tűzrendészeti berendezések — Elektrotechnika — Rádió — Műszaki cikkek — Építészet és építőanyagok — Irodafelszerelés

Importcikkek: Nyersanyagok és mezőgazdasági termékek

Külföldi részvétel

Részletes tudnivalók: **Breslauer Messe- und Ausstellungs-Gesellschaft.** — Breslau 16. — Deutschland

NEM vesznek részt a Budapesti Nemzetközi Autó Kiállításon a

SUNBEAM
ÉS
VICTORIA

motorkerékpárokkal.

KOPPÁNYI

DESSEWFFY-UTCA 47. SZÁM

Jó, olcsó, mert saját készítményeim



Szavatoit vizmentes motorcsizma, golyózárral, "Water-proof" bőrből **P 48.** — Háferli motoros félcipő, golyózárral, zsíros bagaria bőr, végig bőrrrel bélelve **P 18.** — Sport és uccai cipőkülönlegességek olcsó árban!

„TURÁN”
SPORTCIPŐZEM

Podmaniczky ucca 49 sz.
TELEFONSZÁM: 22-3-53.

Ifj. Ternóczky János

Autó és szántómotor főtengelyek és hengercsiszolások

és minden e szakmába vágó alkatrész készítése

ÖZV. DEDIĆ FERENCNÉ

Thék Endre ucca 15. Telefon: 30-3-45



Folynak a GP előkészületek!

A június 21-én megrendezésre kerülő I. Magyar Autó Grand Prix előkészületei gőzerővel folynak. A legutóbb megtartott népligeti helyszíni szemlén a KMAC Grand Prix műszaki bizottsága a hatóságok képviselőivel véglegesen megállapította az építendő repülő hidak helyét, melyek igénybevételével a közönség gyorsan és kényelmesen juthat el a pálya bármely pontjához. A Beszkárt, az Autóbuszüzem és a taxi-vállalatok karöltve fogják biztosítani a közönség számára a gyors közlekedést, a KMAC pedig 50.000 példányban készült repülő-felvételekről készült speciális térképeket fog díjmentesen osztogatni, melyek alapján mindenki rögtön eligazodhat, hogy melyik kapun kell bemennie és hol találja meg leggyorsabban a jegyének megfelelő helyét. Landauer dr., a rendező bizottság lelke már megnyerte az első, legnehezebb csatát: a Grand Prix finanszírozása biztosítva van! Az első sikerhez további sikerek csatlakoznak: a német, olasz, francia, angol és csehszlovák privátmenők érdeklődése közepette megmozdultak már a gyárak is. Mercedes-Benz Caracciola és Chiron révén akarja képviseltetni magát, a Scuderia Ferrari is pontos részletfelvilágításokat kért, amiből nyilvánvaló, hogy az Alfa-expozitúrát is érdekli a verseny. A GP-előkészületek során azután meglepetés is adódott: kiderült, hogy Pintacuda, a Scuderia Ferrarinhoz szerződött Alfa-menő, tavalyi

Mille Miglia-győztes, magyar állampolgár és versenyzői licencét is a KMAC-tól váltja ki. Örömmel látjuk, hogy a hatóságok is megértik a GP idegenforgalmi értékét és ennek megfelelően támogatják a rendezőség munkáját, mely iránt Gombos miniszterelnök is meleg érdeklődést tanúsít.

Itt a 24 órás Diesel-rekord!

Eyston és Denly, a két kitünő angol versenyző, a Linas-Monthéryben felállították az első 24 órás Diesel-rekordot. A két versenyző váltott vezetéssel 24 óra alatt 3668,911 km-t abszolált 152.871 km-es átlaggal, miközben egész seleg régi rekordot javítottak meg, illetve állítottak fel.

A Deutscher Ausland Club a német autópár által a berlini autókiállítást megelőző Deutschland-fahrtra meghívott hét külföldi újságíró tiszteletére ünnepi lakomát adott, melyen Anhalt dr. elnök üdvözölte vendégeit és a miniszteriumok, az NSKK, továbbá az autópár képviselőit. A banketten a Deutschlandfahrton résztvevő szerkesztők képviselte az Auto-Motort.

A berlini kiállítás alkalmával megrendezett hagyományos Sch nauferl-Ballon a külföldi sajtó képviselőit Willy Vogel szenátor látta vendégül. A bálon, melyen a német autómobilipar teljes vezérkara megjelent, az Auto-Motor képl. sletében felelős szerkesztőnek vett részt.

Lon Moore amerikai versenyző meg akarja ostromolni Campbell világrekordját egy négykerék-meghajtású kocsival, melynek két 12 hengeres motorja 2000 lóerőt reprezentál. A konstruktor Harlan Fengernek 100.000 dollár áll rendelkezésére.

A tavalyi német terepversenyeknek 10.000 résztvevőjük volt. A résztvevők közül 6700 az NSKK kötelékébe tartozott és kétharmad részük saját járművel versenyzett.

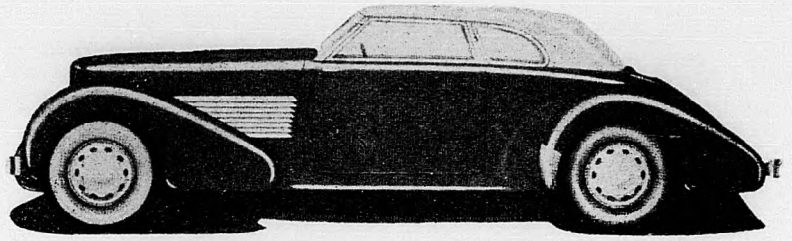


ION Accumulátor
Gépüzem.

Budapest, Jókai ucca 46. Telefon 18011.

**Autó és motorke-
répár accumulá-
torok, dinamók,
önindító, mág-
nes, fényszóró,
világítás, stb.**

CORD



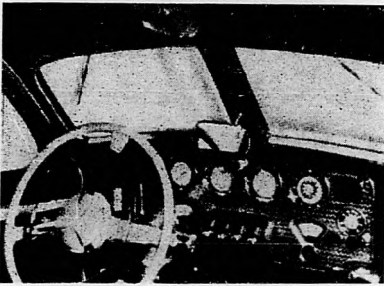
Amerika elsőkerékmeghajtásos kocsija, a new-yorki szalon szenzációja Budapesten

A világgazdasági krízis következtében hazánk automobilizmusa mintegy elszakadt az Ujvilágtól, holott Amerika gyártmányait a magyar közönség mindig szíves vendéglátásban részesítette. Most mikor a gazdasági válság béklyói mintha kissé felengedtek volna, ismét összetalálkozunk a régi ismerőssel. A hónap végén megnyíló budapesti autókiállítás a newyorki szalon világszenzá-

Technikai szempontból nézve a kocsit annak legfőbb jellemzőit a következőkben foglalhatjuk össze. Mint a kardánt kiküszöbölő elsőkerékmeghajtásos kocsinál a motor- és sebességváltó egyesítik a kocsit összes meghajtó szerveit, melyek így kompakt egészet képeznek és a kocsiból könnyen kiszerezhetők. A három ponton felfüggesztett, gummiba ágyazott nyolchengeres, V építésű, 89×95 mm furatlökötű 4730 cm-es Lycoming-motort a gyár külön a Cord számára építette. Az 1:6.5 kompresszióarányú dolgozó motor 3500 fordulatonál adja le 125 lóerő csúcsteljesítményét, mely a kocsit 170 km-es maximális sebesség elérésére képesíti. Az egy ötvényből készült sebességváltó- és differenciálház a motor forgattyúházal össze van építve. A sebességváltó gyorsjárattal rendelkezik, miáltal magas sebességeknél egyrészt a motort kímélhetjük, másrészt az üzemanyagfogyasztás terén érhetünk el számbavehető megtakarítást. Stubben-rendszerű vázépítés jellemzi a kocsit, a váz első,

motort és az áttételi szerveket az esetleges sérülésektől. Függetlenül felfüggesztett elsőkerekek, fémhüvelybe zárt hátsó rugók, hidraulikus lökésigátlók és fékek, teljes fémkarosszéria egészítik ki a legmodernebb amerikai konstrukciót reprezentáló Cordot.

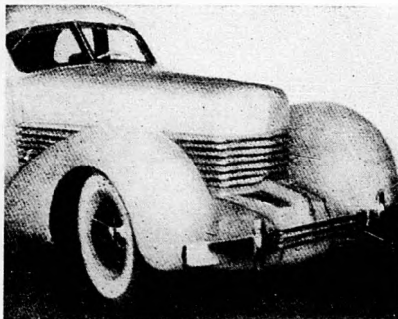
Amilyen különleges luxus és kényelem jellemzi a kocsi belsejét, ugyanolyan választékos külső megjelenése is.



Gazdag szerelőkkel jellemzi a Cord-ot.

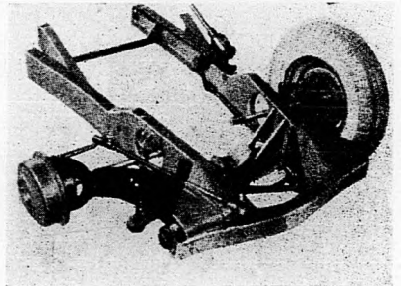
ciót keltett kocsitípusát, a Cord-gyár legújabb elsőkerékmeghajtásos modelljét prezentálja az igényes és szakértő autós közönség számára.

Az utóbbi évtizedek folyamán nem akadt olyan kocsi, mely megjelenésekor olyan csodálkozást, annyi újságcikket, annyi bírálatot és végül annyi elismerést érdemelt volna ki, mint Amerika elsőkerékmeghajtásos kocsija, a — Cord! A kocsi hatalmas közönség sikerét azonban nemcsak az Auburn-propagandaosztály munkájának köszönhetette, hanem sokkal inkább annak a modern, haladó szellemnek, mely áthattotta a Cord-gyárat akkor, amikor félretéve az autógyártás tradicionális néhol bizony már ósdi formáit újszerű, ízléses köntösbe öltöztette precízen kivitelezett technikailag pompásan megoldott konstrukcióját.



Merően újszerű a Cord „arca”.

rendkívül erős kereszttartója a kocsi orrában különlegesen masszív kiképzést nyert és szükség esetén megvédi a



Műszakilag igen érdekes a Cord alváza és első kerekeinek független rugózása.

A kocsi oldalán nincs végigfutó hágszó és ami még meglepőbb, látszólag hiányzik róla a fényszórók is, melyeket csak éjszakára billent ki a sárhányóban levő rejtékhelyükből a szerelékfalon elhelyezett kurbli segítségével a kocsi vezetője. Ezen megoldás folytán az elrejtett fényszórók nem zavarják a kocsi síma vonalvezetését, ugyanakkor viszont a reflektorok is hasznos védelem találnak. Ha a fényszórók ki vannak, a sárhányón lemez zárja el észrevétel nélkül a fényszóróház nyílását.

A 3.18 méter tengelytávolság kocsit mindössze 1.60 méter magas és ezen méretek már egymagukban ízelítőt nyújtanak a kocsit rendkívül elegáns vonaláról, mely azonban semmiképpen sem megy a kényelem rovására. Kíváncsian várjuk a Cord bemutatkozását Budapesten, a sikert biztosra vesszük.

Mielőtt oldalkocsit vesz, tekintse meg raktárunkon lévő

CYKLOP

OLDALKOCSINKAT

100

darab közül választhat.
Igen mérsékelt árak!
Minden típusu motorkerék-
párra azonnal felszerelhetők

Tekintse meg raktárunkat. — Kérjen árjegyzéket!

EGYETEMES GÉPJÁRMŰ IPAR

BUDAPEST, V., BÁLVÁNY-UTCA 12. TELEFON: 144-76

**Szerkesztőnk
Göbbels miniszternél**

A berlini autóbiztonsági alkalmából Göbbels dr., birodalmi propaganda miniszter, fényes fogadóestet adott, melyet megjelenésével Hitler kancellár is megtisztelt. Az estélyre meghívást kapott az Auto-Motor Berlinben tartózkodó felelős szerkesztője: Kramer Jenő is, akit az estély keretében bemutatott Göbbels miniszternek és nejeinek. Az estély közönsége emelkedett hangulatban a hajnali órákig maradt együtt.

Dr. Todt az épülő stettini autótúron

A berlini autóbiztonsági alkalmából dr. Todt, az autóbiztonsági birodalmi biztosa, vendégül látta a külföldi sajtó meghívott képviselőit a befejezés előtt álló Berlin—Stettin közötti autótúron munkálatainak megtekintésére. A grandiózus útépítési munka jellemzésére elég megemlítenünk, hogy a 190 km-es szakaszon az elmúlt év végéig 3,200.000 napszámot dolgoztak, 13 millió köbméter földet mozgattak meg, 3500 tonna vashidrekezetet építettek be, 135.000 köbméter betont használtak fel műtárgyak létesítésére és 520.000 négyzetméter betonútfeletet készítettek. Az útvonal első 90 km-es szakasza úgyszólván elkészült a hátralevő 100 km-en azonban még hónapok munkájára van szükség. Az építkezések megtekintése után az Unter Finow-nál épült hajóemelő művet néztük meg, mely a világ legnagyobb „hajóliftje”. A gigantikus méretű mű egyik csatornából kiemeli a hajót, felviszi 38 méter magasra, ahon-

nan másik csatornán át folytathatja útját az ország belseje, Berlin felé. A rendkívül tanulságos kirándulás után Todt dr., az Adlon szálló különtermében teát adott vendégei számára, melynek keretében szerkesztőnknek, aki egyedül képviselte a magyar sajtócsoporthoz néhány érdekes dolgot sikerült meg tudnia:

— *Tíz éven át az autó diktálta a tempót az útépítés számára. Ma Németországban megfordult a helyzet és az út állítja újabb és újabb körülmények elé az autókonstruktort. A 7000 kilométerre tervezett autópálya csak kiegészítő része lesz a jelenlegi 220.000 kilométer úthálózatnak és a nagyipari és kereskedelmi centrumok összekötésére fog szolgálni. Ez lesz az úthálózat főrendszer, melynek használata az üzemeltetés 30%-kal, a gumiköltségeket 20 százalékkal fogja ousőbbá tenni. Az autópálya építése 250.000 embernek ad közvetlen kenyeret, de fellendít más iparágakat is, így például 1934-ben huszonegyszer annyi gőzhengert gyártottak a meginduló útépítkezések hatására, mint 1932-ben.*

Megvan az új GP-formula!

Az AJACR nemzetközi sportbizottsága legutóbbi párisi ülésén a konstruktőrök érdekképviseletével karöltve megbeszélte az új autó GP-formulát, mely 1937—1939-ig lesz érvényben. Az új formula a következő pontokat foglalja magában:

1. Motorok kompresszor nélkül. Hengerűrtartalom minimum 1000 kcm., 400 kg súlyminimum mellett; Hengerűrtartalom maximum 4500 kcm. 850 kg súlyminimum mellett.
2. Kompresszor használata szabad. Ez

Nagyobbítunk

Költözünk

május hó 1-től üzemünket

V., Légrády Károly-utca 12. szám
(Ügynök-utca sarok) helyezük át.

„Securó” gépműhely

VI., Izabella-utca 71. Tel.: 11-7-82

Uj modern gépek

Tökéletes munka

esetben a hengerűrtartalom minimuma 769 kcm. 400 kg alsó súlyhatár mellett. A kompresszoros motorok hengerűrtartalom maximuma 3460 kcm. 850 kg súlyminimum mellett. A hengerűrtartalom növekedéssel arányosan emelkedik a súlyminimum is.

3. A kocsisulyban bennfoglaltatik a gumik súlya, de nem számít bele a hűtővíz, a motorolaj, az üzemanyag, a szerszámok és pótkerekek súlya.

4. Az üzemanyag megválasztása szabad.

5. A karosszéria egy- vagy kétszemélyes lehet, de legalább 85 cm széles kell hogy legyen.

Uj hang az utakon

amelyre mindenki azonnal felfigyel és utat enged az előzéshez, vagy kitéréshez. A hang azért újszerű, mert lágyabb és egészen más hangnemben szólal meg, mint az eddig ismert bármelyik jelzőkészülék.

Az elekropneumatikus BOSCH-kürt

a legcélszerűbb, mert:

1. **Hangja nyomban teljes erővel megszólal.** A hang színezete és ereje sohasem ingadozik, mert független a motorban fellépő változó természetű vacuumtól.
2. **Bármely pillanatban üzemképes.** Nem fordulhat elő, hogy pl. előzésnél, ha gázt adunk, a kürt nem szól.
3. **Szerkezete egyszerű.** Kopásnak kitéve, forgó alkatrésze nincsen, ennek folytán a használatban hosszú élettartama.

4. **Könnyen kezelhető.** A hozzátartozó elektromos nyomógomb a vezető kezeügyében bárhol, akár a kormányon s elhelyezhető.

5. **Beépítése nem komplikált.** A készülék úgy az elektromos, mint a pneumatikus részt egyesíti magában és csak a villanyvezetékekbe kell bekapcsolni.

6. **Tetszetős harsona formájú,** feketére zománcozott házzal, krómozott tölcserrel.

**Elektropneumatikus
BOSCH-kürt ára:**

6 Voltos FL6A1 P 50—

12 Voltos FL12A1 P 50—

nyomógomb és szerelés nélkül.



Breslauer vásár

A 625.000 lakosú Breslau Németország egyik legrégebb kereskedő városa, mely fejlődésében sokat köszönhet az évről évre megrendezésre kerülő délkeleti kiállításoknak, melyek keretében kelet- és délkelet-európa nyersanyagai és agrártermékei találhatók piacot Németországban, hogy ezek ellenében a német iparcikkek jussanak el távoli piacokra, Tavaly Lengyelország, Bulgária, Jugoszlávia és Románia vettek részt hivatalosan a vásáron, mely meglepő üzleti sikert hozott a résztvevőknek. Az idén Délkelet-Európa összes államaival egész Törökország is folytak a tárgyalások, melyek a legszebb eredményekkel kecsegtetik a május 7-10-ig megrendezendő vásár résztvevőit.

Kilométerjelzők

sebességmérők, autórórák javítóműhelye

Schwarz Testvérek szakrások

Budapest, VI., Podmaniczky-u. 59. Tel. 29-6-24.

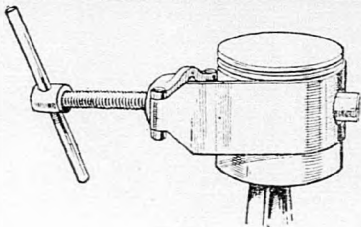
Kesjár János

nemesak a motorkerékpár bajnok, hanem a motorkerékpárok és kerékpárok

tűzzománcozásának

dukózásának és fényezésének is. Motorosok dolgoztassátok motorosnál!

Kesjár, Rózsa-u. 45. Tel. 30-7-65.



Jól felszerelt műhely
Jó és olcsó munka,
Az én műhelyemben
Igy készül motorja...

REICHFELD GÉZA

Budapest VI., Rózsa-u. 90. Tel. 242-85
Kérjen árajánlatot!



Az Osram-stand a berlini kiállításon.

Március 25-én nyílik az Autókiállítás

Március 25-én megélnék a Városliget. Az Iparcsarnok Hermina-úti bejáratánál levő hatalmas gépterem, amelyhez most a KMAC és az autókereskedők egyesülete a IX. Budapesti Nemzetközi Automobil, Motorkerékpár és Motorcsónak Kiállítás rendezői, még egy öblös esernyőt építenek, tizenkét napon át látja vendégül Európa és Amerika legmodernebb automobiljait.

Az utolsó automobil-kiállítás 1931-ben volt Budapesten a Műcsarnokban. A két rendező testület azóta többször tervezett automobil-kiállítást, de megfelelő férőhely hiányában, illetve a Nemzetközi Vásár támasztotta nehézségek miatt a terv nem volt megvalósítható. Most azután dr. Szendy Károly polgármester jóvoltából sikerült megszerezni az Iparcsarnok mögötti gépcarnokot, amely a hozzáépülő hatalmas új esernyővel elegendő helyet biztosít a nagyközönség által már várva-várt automobil kiállítás számára. Az idei automobilkiállítás nagy részt Budapestre hozza azokat a szenzációkat, amelyek a most lezárult berlini kiállításon arattak európai sikert. Erre a kiállításra valóban szükség van, hiszen a pénzügyminiszter kijelentése szerint még mindig 48.000 automobil hiányzik ahhoz, hogy Magyarország modern berendezkedésével eredményesen tudja felvenni a versenyt a gazdasági küzdelemben. A budapesti szalon bő anyaga kitűnő tájékoztató lesz a kocsivásárló közönség számára, a motor iránt érdeklődő fiatalok pedig a látnivalók útján erősen fejlesztheti technikai tudását.

A német államvásártak egyik kísérleti háromrészes deselmotorkocsija a Berlin-Hamburg vonalon 230 km-es sebességet ért el. Ez az első eset, hogy nyilvános forgalom oldjaira szánt vasúti jármű elérje a 200-as sebességhatárt.

Rämshytten mellett, 47 km-es körön, félszáz ezer néző előtt futották le a svéd téli Grand Prix, 374 km-es távon. A győzelmet 99 km-es rekordátlag árán a norvég Björnstad (Alfa Romeo) szerezte meg a finn Elbb (Mercedes) előtt. A versenyre Hartmann is meghívást kapott: sajnos, a poroszországi hatalmas havazás miatt csupán egy órával a start előtt tudott megérkezni és így nem indulhatott. A rendezőség felkérésére azonban egy bemutató kört futott.

Az osztrák autó és motorkerékpár Grand Prix október 18-án kerül megrendezésre Bécs mellett, 20 km-es cirkuiten.

Ne keressen

mert

WINKLERNÉL

MINDENT MEGTALÁL
a reflektortól a számtábláig.

AUTÓ ÉS
MOTORKERÉKPÁR
felszerelések és alkatrészek
raktára.

OLAJ. PNEUMATIK.
VI. Jókai-tér 6. Telefon: 204-04

Az angol

MORRIS

a reális
kisautó

MORRIS MG.
WOLSELEY
KÉPVISELET

Luxusadó nincs, utadó 40 P, Fogyasztás 8 liter.
Hidraulikus fékek, 5.25x16 szuper ballon gumik
stb., stb. KÉRJEN ÁRJEGYZÉKET!

Kényelmes
részletfizetés!

DEMÉNYI ÉS FIA Budapest, V, Akadémia u. 19

TELEFON: 19-8-43 (Zoltán ucca sarok)

Mi újság?

— Éppen az imént találkoztam Hartmann Lászlóval, aki már megkapta a meghívást a tripoliszi Grand Prixre, sőt a genfi GP-re is. Mint Hartmann mondja, az új másfélteres Maserati motorok már futnak és a legszebb reményekkel tekint a monacói debüté elé!

— *Uj képviselet, Hébli úr?*

— Akad. A Deményi és Fia cég megszerezte a német Ardie motorkerékpárok képviseletét. Mint értesülünk, a tetszetős és szolid kivitelű gépek árkalkulációja felette kedvezően alakul. A cég a 350-es típust világítással, sebességmérővel, elektromos kürttel komplett 1500 pengő alatt, az 500-ast 2000 pengő alatt fogja piacra hozni.

— *Mit tud a Speedoil-al kapcsolatban újat?*

— Sok érdekeset! Angol és német szakemberek széleskörű kutatások után rájöttek arra, mi okozza a robbanómotorokban a nagymértékű hengerelhasználódást. Az ismert stuttgarti dugattyúszakértő, dr. Koch, a „Der Reparatur-Kolben“ c. szaklapban foglalkozott a korrozóval és megállapította, hogy az 30 ezer km-nél 0,17 mm., 100 ezer kilométernél pedig 0,34 mm.-t tesz ki. Az angol „Institution of Automobile Engineer“ a gyakorlati üzem mellett a hengerkopás átlagos értékét 10 ezer km-nél 0,07 mm.-ben állapította meg. Az angol kísérletek beigazolták azt, hogy átmelegedett motorokban 10 ezer km-nél 0,02 mm. a korrozio, holott a normális használatban 0,07 mm.-es érték adódik. Rájöttek a különbség okára is: a savtartalmú égési termékek a henger falán maró hatást fejtenek ki, amely csak akkor szűnik meg, ha a hengerfalak legalább 120°-ra melegszenek fel. Ez normális motorüzem mellett 5–10 perc időbe telik, eközben azonban 10–15-ször nagyobb korrozio lép fel annál, mely átmelegedett motorban 150–200 kilométernek megfelelő menetidő után lép fel. Ez a korrozio kopás független az indulásnál megkéső olajszolgáltatástól, mert a közönséges kenőolajréteg amúgy sem nyújthat védelmet. Grafitporral kevert olaj alkalmazása sem célravezető, mert a savhatás következtében a grafit megiszaposodik és kiválik. A Speedoil-ban megtalálták azt a szert, mely ezt a korroziozt megakadályozza. A Speedoil-t az üzemenyaghoz keverik és így a motor első szívóütemével a hengerbe jut, ahol a falakra lecsapódik. Itt a kicsapódott vízzel együtt szappanszerű kenőanyagot

alkot, amely a Speedoil-ban levő organikus alkalisókkal alkali-hidroxidokat fejleszt, ezek a maró, savtartalmú égési termékeket semlegesítik és ezáltal a korroziozós kopást megakadályozzák. Pontos kísérletek, amelyeket a Németországban is legismertebb szakember, E. Hubendiek professzor és E. Uorlin tanár, a svédországi állami kísérleti intézet kémiai osztályának vezetője végzett, bizonyítják a Speedoil egyedülálló tulajdonságait.

— *Ne siessen, Hébli úr!*

— Sajnos, ma megint gyalog kell járnom, egyrészt azért, mert két gumi-defektet kaptam a kocsimon és a gumisusztér még nem készült el a javítással, másrészt még nem érkezett meg a 200-as Victoriám.

— *Első panasza indokolatlan, mert ha „DEFEX“-et használna, úgy ma is vígón kocsikázhatna, mert ez a gumi-massza teljesen kiküszöböl minden defektet. Ami pedig az árát illeti, ötször annyit ér, mint amennyibe kerül. Egy tömlőtöltés 5.— 8.— pengő. DEFEX szervisz, Sziget-u. 24. A második szám kesergését nem méltányolom, mert a kis Victoriára érdemes várni. Ez a kis német motorkerékpár úgy minőségben, mint kivitelben, nagyon hasonlít a Sunbeamra. Ezt legjobban bizonyítja a hátsó olajtűrdő láncbura. Tehát érdemes várni.*

— *Más újság?*

— Február 17-én tartotta a BMYC gr. Andrássy Mihály elnöklétével ezévi rendes közgyűlését. Az elnök megnyitó beszédében örömmel számolt be a fejlődő motorosónaksportról. Lazarus titkár az elmúlt év gazdag versenyeredményeit ismertette. A pénztári jelentés után egyhangúan megválasztották a tisztikart és a választmány tagjait. A BMYC előadássorozatában március 20-án Lélek József: A motorosónakok előírásos felszerelése és a szerelések használata, majd Rotler Lajos: Útam a Karakánon a határon túlra, március 27-én dr. Zsembery Gyula: A Balaton története és érdekességei, míg április 3-án Jordán Dezső: A motorosónaksportot érintő legújabb miniszteri rendelkezések címen tart előadást a KMAC Apponyi-téri helyiségében. Az előadások díjtalanok.

— *Hallom, Farkas Kálmán, a Vacuum Oil Rt. igazgatója ismét érdekes előadást tartott?*

— Ugy van. Farkas igazgató ezúttal Győrött, a GyAMC felkérésére ismételte meg amerikai tanulmányútjának ismeretetését. A siker persze óriási volt.

— *Vizontlátásra április 1-én!*

GLADIATOR PENGE VEZET!

**SEBESSÉGMÉRŐK
KILOMÉTERSZÁMLÁLÓK,
autóórák, autóműszerek szakszerű
javítása**
ÓRAGYÁR, Tömő-u. 26.

**Motorja rögtön beindul
kevesebbet fogyaszt
Felső kenési kap
Nem kopog**

ha Meirich Motor Takarékszert használ
POTÁK IMRE műszaki és autotechnikai
különlegességek
Budapest, VI. Jókai-u. 16. Tel. 15-0 44



Automobilrugók és spirálrugók gyártása és javítása — Kész rugók raktára.

BÁN LÁSZLÓ

V. VÁG UCCA 5. — TELEFON: 91-1-22.

HUSZÁR GYÖRGY

Autó-motorkerékpár alkatrészek és lánc-technikai szaküzlet VI., JÓKAI-UCCA 1.
(Aradi-ucca sark) Telefon: 24-4-11.

Motorkerékpárláncok, JAP motoralkatrészek, Burman, Sturmey, Moss, Hurl sebességváltó-alkatrészek, DUREX dugattyú, dugattyúgyűrűk, szelepek, tömítések, mindennemű alkatrészek nagy raktára.

MICHELIN GYÁRI LERAKAT

BAK GYÖRGY

autó és motoralkatrész szaküzlet Jókai tér 7. Tel.: 12-0-46.

Motorkerékpár kísautó

csónakmotor

K. BAUER TIBOR CYÓZÓ

B.S.A. Super X-alkatrészek, speciális javítóműhely.
VI., Izabella-u. 98. Telefon: 20-9-12.

APRÓHIRDETÉSEK

Karosszériákat mindenféle kivitelben. Átalakítások nyitottól csukottá. Autófényezés, karambolós autók javítása. Használt karosszériák eladók. Boross, Erkel-u. 17. (Kálmán-térnél.)

Triumph, Rudge, Sunbeam, James stb. használt motorkerékpárok garanciával részlete. Új 500-as Triumph 1450.—. Bruck, Jókai-u. 21.

Használt motorkerékpár alkatrészek fillérekért. Pápai, Gr. Zichy Jenő-u. 39.

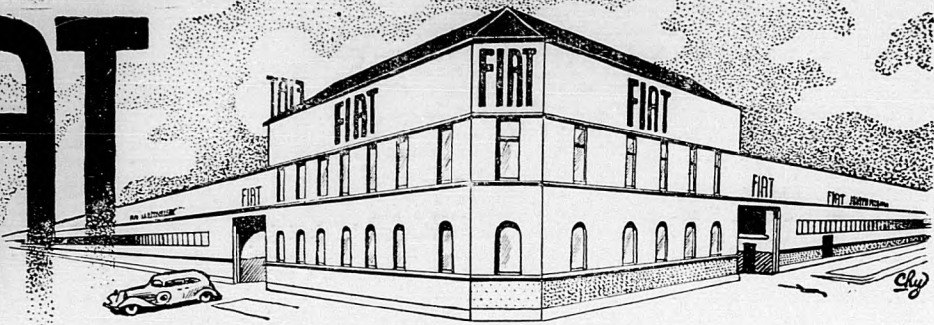
Eredeti BSA alkatrészeket raktáról oleón szál-ti vidékre is utánvéttel, Bauer, Izabella u. 98. 220 kcm — 1200 kcm-ig minden típusú szőlő-és oldalkocsis motorkerékpárt talál Reichfelnél, Róza u. 90.

Felélős szerkesztő és kiadó: KRAMER JENŐ.

Koenig

**Eredeti PUCH
alkatrészek raktára
PUCH javítóműhely**
Budapest, VI., Dessewffy-ucca 26. Telefon: 21-4-00

FIAT



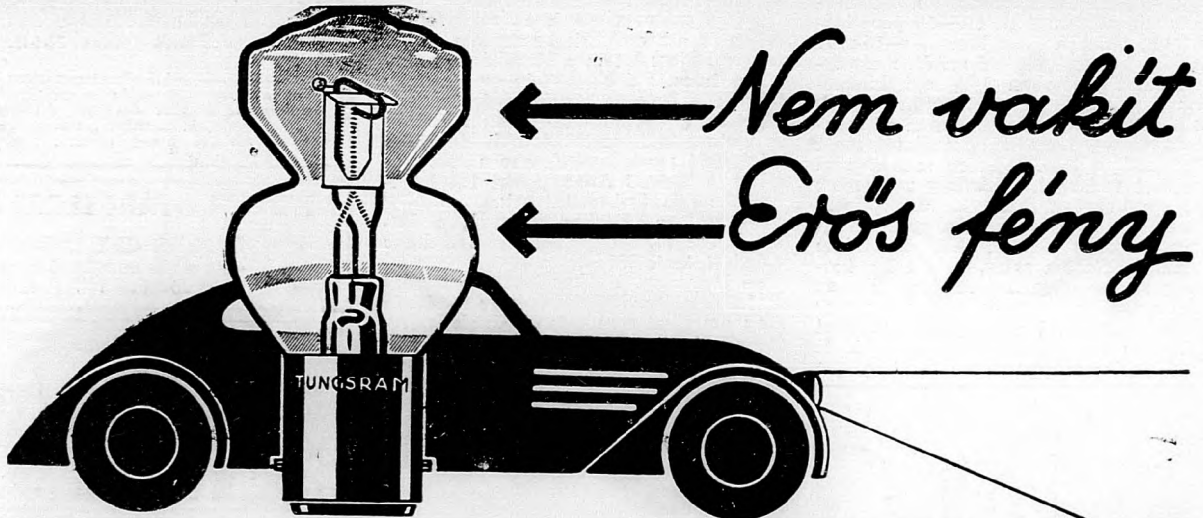
JAVÍTÓ MŰHELY, SERVICE-ÁLLOMÁS, EREDETI ALKATRÉSZEK
Aréna-ut 61. Telefon: 988-20.

FIAT „BALILLA“

FIAT „1500“

FIAT „ARDITA“

ELADÁS: IV., Váci ucca 1.
Telefon: 828-48.



TUNGSRAM

„SÁRGA DUOLUX“ LÁMPA

KÖZEL- ÉS TÁVVILÁGÍTÁSRA