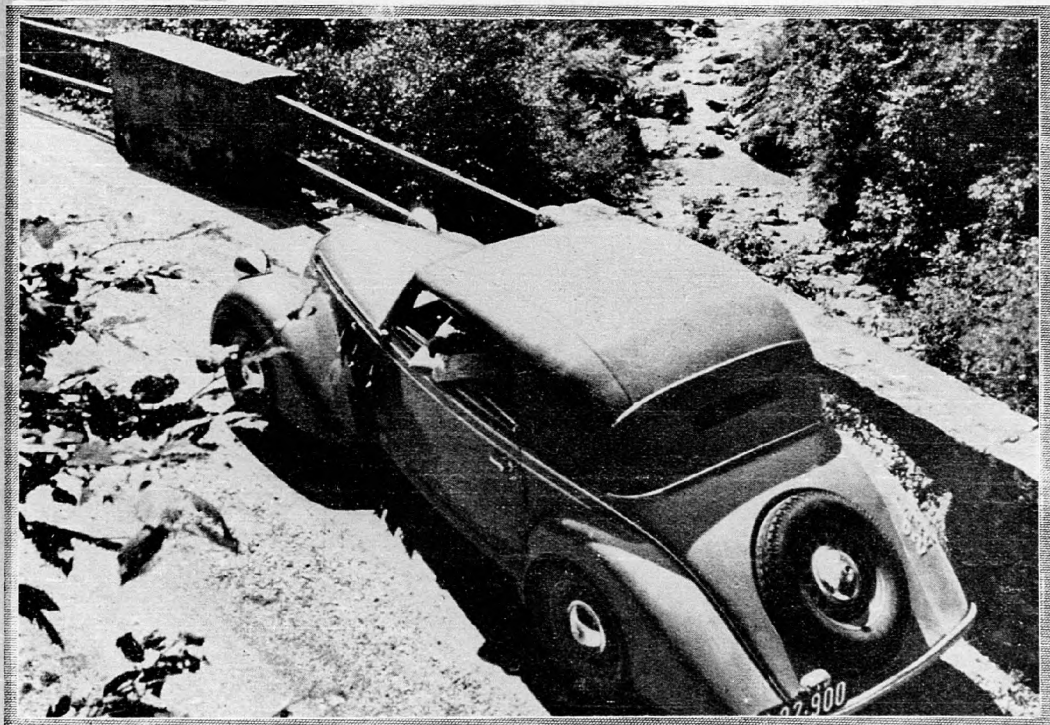


II. 5.

AutóMotor



STEYR

Alig pár hét választ el a napsütéses tavaszi túraszezon kezdetétől! Úgye milyen kellemes lesz ilyen pompás 220-as Steyrrel kiröppenni a szabadba, a madárdaltól hangos erdőkmezők ölére, csobogó hegyipatakokhoz...?



Rendszeres
olajcserehez



May 15, 1934
Clairmont, Va.

SHELL MOTOR OIL

Előgyújtás

Kisütött a napfény, ma holnap itt a tavasz és vele együtt a versenyszézon. Rügyeznek a fák és megindult a „rügyezés” az Apponyi-téren is. Egyelőre azonban nem a versenyszézon előkészítésén folyik a szorgos munka, hanem csupán a különféle családfákon kibuggyanó rügök körül kereskednek különféle fáradszaktalan harkályok, hogy hátha sikerül valahol egy-egy terrorista, vagy még ennél is borzalmasabb — gilisztát kipapácsolniok. És a harkálykodás nem szorítkozik a családfák törzsére, kirepülnek a harkályok a nagy nyilvánosság elé és bírósági tárgyalóterem komor csarnokaiban folyik az időszérű — sportvita.

A magyar sportot nem érdekli, hogy vajjon sikerül a harkályoknak kipapácsolniok egy-egy izes oláh terrorista pöndrőt, vagy a szó szoros értelmében „szakállas” kukacot. A magyar motorsport a tavasz hajnalán új életre akar kelni és tiltakozik azok működése ellen, akik végtelenre akarják hosszabbítani a téli álmát.

Sebességi bajnokságokat akarnak rendszeresíteni az elmúlt évek túrabajnokságai helyett. Na végre!... Végre belátták a KMAC házatáján is, hogy a túrabajnokságok műkövéja alaposan elrontotta a magyar motorsport gyomrát. Hogy ehhez évek kellett, hogy erre csak 1939-ben jöttek rá — nem bennünket jellemez. Mert mi elárultuk a véleményünket már akkor, amikor túrabajnoksággal fenyegették meg a motorsportot. És kifejtettük lesújtó felfogásunkat akkor, amikor ezt a fenyegetést — egyéb igényeket betartása helyett — beváltották.

Sebességi bajnokság lesz tehát, két hegyi- és két körversennyel. Ismét felbúg majd a komoly spécigépek komoly hangja. És talán felelevenedik a régi diadalmas TT-k sokszor elsiratott hangulata, ismét tudóra szippantathatjuk azt az özöndús levegőt, mely a legendás svábhegyi versenyek körül lengett. És megérdemelt nahkaszlira kerülnek a vekkerek, melyek saines rendkívül előkelő szerephez jutottak az utóbbi évek jutónyos versenyrendezési elméleti gyakorlati megvalósulásainak kapcsán.

Páratlan napokon ott a villanyrendőr a Margithid szigeti torkolatában. Szép dőlcegen játszik három színben a pompás fekete-fehér oszlop. Páros napokon a jelzőlámpa helyett felfordított bádócsajjka szomorkodik a jelzőlámpa — helyén. Az egyik napon

balra kell figyelni a lámpára, a másik napon jobbra a — rendőre. És kitárlni, hogy a két forgalomirányítási alkalmazosság közül melyik az érvényes.

Tévedések elkerülése végett — nem akarjuk kifogásolni ezt a rendszert. Mely elvégre szórakoztató. Ingyen mulatság. Bár hovatovább unalmassá kezd válni.

Tessék végre egy kis olajat megkockáztatni és megkenni a buszok irányjelzőit. Melyek a sikeresen végrehajtott irányjelzési löbdálás után rendszerint nem térnek vissza petyhüdt állapotukba, hanem félig vagy háromnegyedig „lámadó” helyzetben maradnak. És így gyakran előfordul, hogy egyes buszoknak mindkét irányjelzője mutat befordulást annak ellenére, hogy a busz — önkéntelenül hódolva a fizikából ismert ló és „nyereg” című tudományos tézisnek — egyszerre csak egy irányban képes befordulni.

Motorsportkörökben sokat beszélnek holmi kilépésekről, mely a KMAC taglétszámát apasztja. Vannak, akik szerint a tagoknak közel a fele jelentette be kilépését, vannak, akik kevesebbről tudnak. És vannak, akik ennek rendkívül örvendenek. És roppant örvendezésük közepette elfelejtik, hogy minden egyes kilépés nemcsak a KMAC kasszáját apasztja, hanem a

sport támogatására szolgáló obulusokból is elsikkaszt egyet-kettőt. Ha ugyan léteznek ilyen obulusok.

Hála a vámmérséklésnek, szinte neveltségesen olcsó ma az autó Magyarországon. Két és félezer pengőért már komoly kiskocsit lehet kapni és ötezer körül két-két és félliteres nagykocsit lehet vásárolni. Kétségtelen, hogy ez a nagymérvű olcsóbbodás az autókerekedelem hihetetlen mértékű fellendülését fogja eredményezni és sokezerrel szaporodik rövid idő alatt a magyar autópark. És mégis vannak szakmai körökben, akik sírnak. Reméljük, hogy hamarosan meg fognak vigasztalódni, mert — mint azt az Írás mondja — boldogok, akik sírnak, mert ők megvigasztaltatnak.

Régi vágya teljesül Kozma Bandinak, sokszoros bajnokunknak. A BMW-gyár meghívására résztvesz azokon a próbákon, melyek a gyári csapat utánpótlását vannak hivatva előteremteni. A próbák a hockenheimi versenykörön fognak lezajlani és ismerve Kozma tudását, meggyőződésünk, hogy a magyar bajnok megállva a helyét, hamarosan bekerül a hivatalos BMW-csapatba és letéteményesévé válhatik Karl Gall és Meier örökségének. És hogy a német rádióban majd gyakran halljuk a versenyeredmény-bemondás kapcsán Kozma Bandinak németül Kocmának ejtegetett nevét.



Martinek István pompás új rekordot állított fel kis „Meray-Puch 200” gépén, 22 óra 10 perc alatt fejtte meg a Budapest-Berlin utat, amivel behizonyította, hogy a kis „Meray-Puch” sebessége, megbízhatósága — abszolút.



A Führer megnyitja a berlini Autoschaut.

Ünnepélyes külsőségek között nyílt meg Nagynémetország első autókiallítása, a Berlini Autoschau.

A kancellári hivatalall szemben a német versenykocsik diadalmas vezetői fogadták a kiállítás megnyitására induló Führert. Fehér overallokban az autósok: Caracciola, Brauchitsch, Lang, a hosszú angol Seaman, Stuck, Müller, az olasz bajnok Nuvolari, Hasse és két bőruháas motoros: Kluge és Winkler. A Führer Göring tábornagy társaságában lépett el a versenyzők sorsfala előtt. Hühnlein tábornok mutatta be a versenyzőket és nélkülözhetetlen partnereiket, a deposeszerelőket a Führernek, aki kocsijába szállva, az NSKK 20.000 főnyi díszsorfala között robotgott ki az Autoschau megnyitására.

A Kaiserdamm zászlódszében álló kiállítás csarnokainak főbejáratánál Allmers dr., a német autópárai egyesülés elnöke és Goebbels dr. propagandaminiszter fogadták az érkezőket és kísérték őket helyeikre. A szónoki emelvény mögött az NSKK 240 tábóri jelvényhordozója állott színpompás sorfalat. A 2000 főnyi közönség sorában jelen volt a berlini diplomáciai kar, a zenekar az Oberon nyitányt játszotta, majd Allmers dr. lépett a szónoki emelvényre és a Führerhez intézett üdvözlő beszédében irányt szabott a német autópárai ezidei törekvései számára.

— 1937-ben a Führer kívánságának megfelelően az autópárai rítét a típuscsökkentés útjára, ami a racionális termelésnek egyik fontos előfeltétele volt. A megkezdett munkát most a német autópárai irányításával megbízott Kormánybiztos folytatja, aki az 55 személykocsitípust egy esztendő alatt 23-ra, a 110 teherautótípust 14-re és a 150 motorkerékpártípust 25-re fogja redukálni!

Történi ez a racionális termelés az előállítási ár csökkentése, a nyersanyaggazdálkodás és a gyárak kapacitásának fokozottabb kihasználhatósága érdekében.

Természetesen, megfelelő tapintattal, hiszen a devizagazdálkodás szempontjából rentabilis típusokat a gyárak tovább fogják gyártani, de csak — az export számára! Allmers dr. óva intette azokat, akik a típusredukcióból kifolyólag óriási árzuhanásokra számítanak és figyelmeztetett arra a körülményre, hogy az autó előállítási árának kétharmada a felhasznált anyagra, míg a munkára csupán egyharmada esik... — Már pedig nem titok, — mondá, — hogy a legtöbb minőségi nyersanyag ára nálunk az amerikai áraknak éppen a duplája! A típusredukció azonban a nyersanyagelőállítás szemben nagyobb tömegű, egységesebb keresletet fog eredményezni és ezzel alapjában szolgálhat az anyagárak csökkentésének is!

Beszéde végén utalt Allmers dr. a szintetikus benzín előállításának fejlődésére is, mely a német szükségletnek immár a felét fedezi! Beszét a Buna-gyártásról is, a német személykocsikat az idén már kivétel nélkül a természetes guminnál jóval ellenállóbb, Buna-ból készült köpenyekkel szállítják a gyá-

rak, sőt, rövidesen a pamutot is kiszöbölik a gumik vásznából: a helyébe kerülő német műselyem jobb hővezető képessége jelentékenyen emelni fogja a gumik élettartamát!

Allmers dr. rendkívül érdeklődést keltett beszéde után Goebbels dr. lépett a pódiumra és utalt a német motorizáció számára újabb és újabb impulzust adó tényezőkre, a birodalmi autóúthálózatra és a népautóra. A kormány eme két nemzeti érték megteremtése érdekében, semmitől sem riadt vissza. Négy és fél éve grandiózus munka folyik, a 15.000 km.-re tervezett autóúthálózatból 3000 km. már üzemben van, az eddigi építkezésekhez felhasználott 5,5 millió tonna cement szállításához 3395 kilométer hosszú tehervonatra volna szükség... Az úthálózat azonban mindig kifizeti magát: az utolsó év folyamán 660 ezer külföldi autó lépett be a német határon. Négy esztendő, sokak által hitetlenkedéssel nézett munkája után most itt áll a népautó, a KdF-kocsi is! A fallerslebeni népautógyár építésénél 3300, a esatlakozó munkásvárosépítésnél 1600 ember dolgozik. A gyár csarnokai egyaránt 250 méter mélyek, a gépterem 192 méter széles és 12 méter magas!

Majd a német motorizáció életéből közölt érdekes számadatokat Goebbels dr. Igy 1932-ben 41.000 új személyautó került ki a német utakra, 1938-ban 223.000. Míg 1932-ben a német gépjárműállomány 1.633.000 darabból állott, addig 1938-ban már 3.364.000 darabra rúg a gépjárműpark. Az autópárai 1932-ben 11.000 darabot, 1938-ban 78.000 darabot tesz ki. Az autópárai 1932-ben 33.000 ember, 1938-ban 139.000 munkást foglalkoztatott! Számok, melyek ismerete nélkül a motorizáció jelentőségét alig lehet felmérni...

— „Der Führer spricht!“ — A Führer beszélt — adja át Goebbels a szót Hitler Adolfinak.

— A német autópárai — kezdte beszédét, — elsősorban hatalmas belföldi piacára támaszkodik és éppen ezért legfontosabb feladata ezen piac maradéktalan feltartása, aminek előfeltételei, melyekről először 1933-ban volt szó, azóta javarészt teljesedésbe mentek.

— A német nép motorizálása érdekében több fontos teendőt hajtattunk végre, melyek a motorizáció előfeltételét képezik. Igy az autó nem luxuscikk többé, hanem közszükségleti cikk, melynek árkalkulációjánál a gyáraknak ezen tényezőre kell igazodniuk! A német munka és konstrukció régi hírnevét a legalkalmasabb helyen, a versenypályákon állítottuk maradéktalanul vissza! A birodalmi autóúthálózatból ez év végére már 4000 km. lesz forgalomban, ugyanakkor az országutak tízezer kilométerreit építettük át! A német motorizmust a négyéves terv folyamán teljesen függetleníjük a külföld nyersanyagaitól! Es még egyet: az idén, a népautó forgalombahozatásával párhuzamosan csökkentjük a német autópáraigyártotta típusok számát, hogy iparunk kapacitásának jobb kihasználhatósága és nyersanyaggazdálkodásunk célrészülése révén az automobilok árát tovább redukálhassuk. Ehhez elsősorban a nagy száriktában gyártott kocsik súlyának csökkentésére van szükség, hiszen minden egyes kilo fölösleges acél nemcsak a vételárát drágítja, de növeli az üzemanyagfogyasztást, a gumik kopását, fokozza az utak igénybevételét is.

— Elhatározom, hogy ezen a gépjárműtartás rentabilitását biztosító problémák megoldására von Schell ezredes személyében birodalmi biztost nevezek ki, akinek kötelező rendelkezései a négyéves terv keretében hivatva lesznek az említett problémákat leküzdeni. Schell ezredes munkájáról az 1940. évi kiállítás fog ítéletet mondani.

Végeztél az országutakon garázdálkodó fegyelmetlen autósok és motorosok ellen kelt ki a Führer, hangsúlyozva, hogy Németországban hat esztendő közlekedési balesetei halálos áldozatainak száma meghaladja az 1870—171-iki francia háborúban elesett németek számát! Azok, akik a nemzetet évente 7000 halottal és 30—40.000 sebesítéssel sújtják, a nép ellenségai, akikkel szemben megfelelő megtorlást helyez kilátásba.

— A birodalmi autóutak — fejezte be beszédét a Führer, — nem 110—160 km.-es csúcssebességek elérését célozzák, hanem mondjuk, 80 km.-es átlag elérésre szolgálnak! Szemem előtt a német utak közlekedési biztonsága lebeg, az autótolvajokat és útonállókát éppen ezért könyörtelenül ki fogjuk irtani. Azt akarom, hogy a német utak ne csak a közlekedés sűrűsége, hanem a közlekedés biztonsága szempontjából is első helyen álljanak!

Hühnlein tábornok, a NSKK vezetője köszönő szavai után a Führer az előkelekedés kísérletében elindult a kiállítás megtekintésére.

HUSZÁR GYÖRGY

Autó-motorkerékpár alkatrészek és lánctechnikai szaküzlet.

VI. JÓKAI-U. 1
(Aradi-u. srook)
TEL.: 124-411
126-464

Motorkerékpárláncok, J. A. P. motorkerékpáralkatrészek, DUREX és ALUSIL dugattyúgyűrűk, szelepek, tömítések, mindennemű alkatrészek nagy raktára. WIPPERMANN láncok és

„CYKLON” vulkanizáló melegfoltok vezérképviselete.

„Autobahn és Volkswagen“

A kiállítás főbejáratán át lépve be, az Autoschau díszterére jutunk, hol a német motorizáció két legfőbb tényezője, a *birodalmi autópályahálózat* és a *népautó* kapott stílszerű helyet. A terem közepén hatalmas forgókorong, a nagynémet birodalom reliefje, az autópályahálózat különböző színekkel megvilágított kész, épülő és tervezett szakaszai, az autópálya centrumaival, melyekben egyes világítási trükk érzékelteti a korong egy-egy fordulataira eső évenkénti termelési szaporulatot... Elöl, szemben az emelvényen, ott áll a várva-várt népautó, a KdF kocsis lemezelenített, zseniálisan megkonstruált alváza, kétoldalt egy-egy limuzin és göngyöztetés limuzin. Válaszol arra a rengeteg kíváncsi kérdésre, mely négy év óta bejárja az autó és motor világát: milyen lesz a népautó? — Hát most látjuk: ilyen! És ha még valamire kíváncsiak vagyunk, arra is felvilágosítással szolgálunk a kocsik mellett négyesével szolgálatot teljesítő NSKK-legények...

A kiállítás díszterén kapott helyet a nemesfémek feldolgozását ábrázoló kollekción, nemkülönben az acél útját az éretől a karosszériáig feltűntető tanulmányos sorozat, melynek konklúziójaképpen megtudjuk, hogy az Opel-Kadett, mely súlyának 91 százaléka fém és vas, a rafinált konstrukciós fogások és könnyűfémek alkalmazásának hála, csak 865 kg. súlyú!

Az Autoschaunak azonban a díszterén kívül az úgynevezett Masurenhalleban, melyet találon neveznek a német motorizmus templomának, volt még külön *díszcsarnoka* is. Az Auto Union és Mercedes-Benz verseny- és rekordkocsijai kerültek itt megkapó szervizországban bemutatásra, de ott látjuk a világ leggyorsabb motorkerékpárját, Henne

STEYR

— BERLINBEN ...

A berlini kiállítás egyik legfeltűnőbb standja kétségtelenül a Steyr-stand volt, mely a szebbnél-szebb Gläser-karosszériákban pompázó 2,3 l-es, 6 hengeres, 55 lóerős 220-as modellek jereben állott. Ugyanezen motorral szállítja Steyr 630-asát is, míg a gyártási programot a két 4 hengeres modellel, a 35 lóerős 1.5 l-es 200-as, illetve a 25.5 lóerős, 1.2 l-es 55-ös típus egészítik ki.

BMW-jét, Meier világhegemoniát szerzett Európában a BMW masináját, továbbá az Auto Union verseny- és rekordgépeit, élükön Kluge 250-es angol TT-t nyert masinájával és méltán kapott helyet az idén a díszcsarnokban BMW 2 literes hóféhér sportkocsija, mint a tavalyi német sportkocsi nagydíj győztese.

motoralkatrészeket is. Ugyanakkor az autópályahálózat követelményeinek megfelelően mindent elkövetnek a *motoros sebességállóra tetelére, aerodinamikus karosszériáidomok alkalmazása révén a sebesség növelésére, az üzem gazdaságosságának fokozására.*

Kétségtelen, hogy a KdF-kocsi megjelenése már egymagában elegendő lesz az alsóbb árkategóriájú kocsitípusok megtizedelésére, hiszen mi, akiknek alkalmunk volt a KdF-kocsikkal próbatutakat tennünk, nyomban láttuk, hogy a *KdF-kocsival az ár és teljesítmény elbírásának teljesen új mértéke született meg.* Mindazonáltal a kiállításon a kis típusok sorában még mitemen változott a helyzet, a típuscsökkentési folyamatoknak még csupán a kezdetén vagyunk. Amennyiben azonban az egyes be nem mutatott modellekből azok megszüntetésére szabad következtetnünk, úgy az Adler-Diplomat, a Hansa 1100 és 3500, a Hanomag-Diesel, a Maybach-Zeppelin, az 1.7 literes farmotoros és 5 literes merevtengelyes Mercedes-Benz, a Stoewer-Greif és más típusok szerepelnek az elparentáltak listáján. Az elsőkerék-meghajtású Audit 3.3 literes hátsókerék-meghajtású modell váltotta fel, a Hanomag-Kurier és Rekord helyét az új 1.3 literes modell foglalta el, az Opel-Super 6 helyébe jött a Kapitán. A birodalomhoz esatolt Osmark és Szudétaöld révén Steyr és a 8 hengeres, léghűtéses farmotoros kocsikat gyártó Ringhoffer-Tatra teszi teljessé a német személyautópárt.

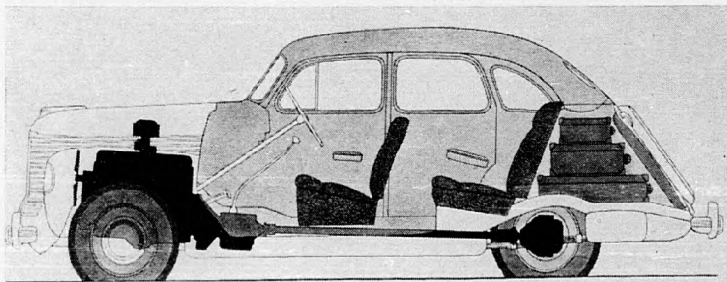
A típusredukcióval kéz a kézben halad a normalizáció olyan értelemben, hogy a *gyárak ugyanazon alkatrészeket lehetőleg több típushoz használnák fel,* amint azt Opelnél már régóta látjuk. Ide tartoznak azok a törekvések,



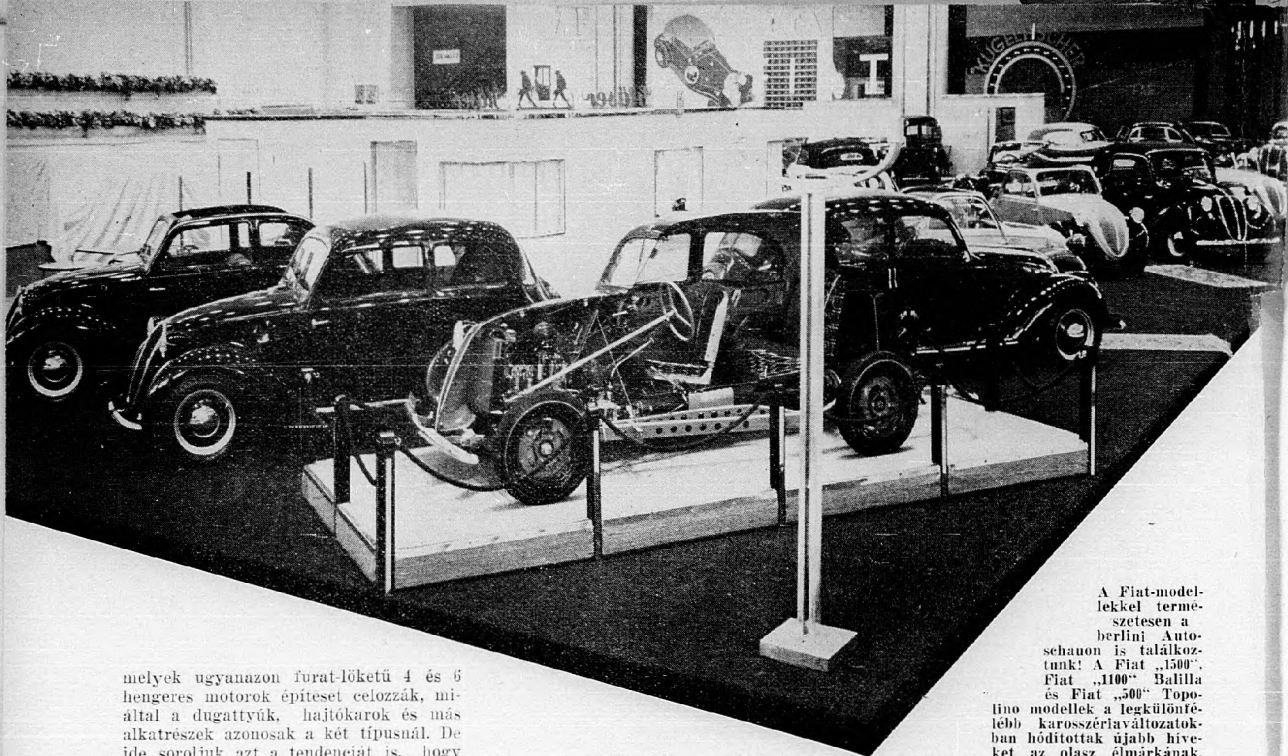
Mi újság a személyautóknál?

A német autókiallításoknak évről-évre egyik legsajátosabb jelensége a Führer előző évi beszédének hatása a kiállítás anyagára. A szükségszerűségekhez, anyagi és szociális feltételekhez idomuló irányított német termelési produktívájával állunk az idén is szemben, melynek nincs mit félnie a párhuzamtól, sőt szívesen látja vendégül a hatalmas csarnokokban Európa autópáranak elítjét.

De lássuk először a németeket, a többiekét saját nemzeti kiállításainkkal kapcsolatban többé-kevésbé úgryis ismerjük már. Az idei német anyagon már erősen érezhető a jövő esztendőre kiadott jelszó, a *típuskorlátozás hatása.* Sőt, a típuscsökkentésen túlmenően a *normalizáció* terén is szép sikereket értek el a gyárak: normalizálják többek között a kerékméreteket, világítóberendezéseket, villanyégőket, akkumulátorokat, sőt



Képzünk híven érzékelteti az Opel-Kapitán praktikus helykihasználását: tágas csomagtér és feltűnően előretolt motor között kényelmes ülőhelyek!



melyek ugyanazon furat-lökétű 4 és 6 hengeres motorok építéset celezőzik, miáltal a dugattyúk, hajtókarok és más alkatrészek azonosak a két típusnál. De ide soroljuk azt a tendenciát is, hogy egész motorok, hajtóműrészek különböző kocsitípusokhoz, esetleg úgy személy-, mint teherautókhöz, alkalmazhatók legyenek. További példakkal szolgál Ford és Stoewer, sőt Mercedes-Benz is összhangba hozta új hathengeres, 290-asnak motorját a 170 V-típusú négyhengeres motorjával.

Külön figyelmet érdemel az a körülmény, hogy az összes új motorok 74-es oktánszámú üzemanyaggal futhatnak. Ez a körülmény nemcsak a belföldi üzemanyagok miatt, hanem az export céljaira számít kocsiknál is fontos, mivel az oktánszám sok ország üzemanyagában kevesebb, az üzemanyag kopogásra hajlamos. Egyes esetekben csökkentet-

ték a kompresszióarányt, kissé felfűtötték a hengert, megváltoztatták a robbanótér alakját, könnyűfém hengertejeiket és nátriumtöltésű kipuffogószelvényeket alkalmaztak úgy, hogy sok esetben alacsonyabb sűrítési arány mellett is nagyobb teljesítményt értek el! Megjegyzendő, hogy mindezek a módosítások a motorok sebességállóságát is előnyösen befolyásolják.

A motoroknak az autóturák követelményeihez idomuló sebességállóvátételét a gyárak immár valamennyien végrehajtották, aminek megfelelően a kocsik *csússzebessege és sebességállósága közötti „spannung”-ok teljesen összeeszmegorodtak.* A már említett konstrukciós fogások mellett a sebességállóság érdekében alkalmaznak *belülről is hűtőberendezett olajteknőket*, a KdF, a 2,5 literes Adler és Maybach modelleken egész különleges olajhűtőket találunk. A KdF kocsik *olajhűtője a turbóventillátor légáramába esik*, Adler és Maybach a *hűtővezicirkulációba iktatja be az olajhűtőt*, mely körülmény két legyet üt

A Fiat-modellekkel természetesen a berlini Auto-schauon is találkozunk! A Fiat „1500”, Fiat „1100” Ballila és Fiat „500” Topolino modellek a legkülönbözőbb karosszériaváltozatokban hűdítettek újabb hiveket az olasz élmárkanak.

A metszeten bemutatott Topolino érdekes konstrukciós megoldásokat tárt fel.

egy csapásra: a hideg motor beindításánál a hamarabb melegedő hűtővíz felmelegíti, tehát folyékonyabbá teszi a demedt olajat, a tartós üzemből viszont a felmelegedett olaj a hűtővíz 80 százalékos üzemi hőmérsékletére hűl le! A főtengely és hajtókarok csapágyazására szélterében-hosszában alkalmazott *ömlombronz csapágyak* kedvezőbb üzemi sajátágaikkal mellett veszélytelenül teszik lehetővé a magasabb fordulatszámok alkalmazását. A nagyobb kocsiknál, így Maybach és Mercedes-Benz modelleinél már *ölfokozatú sebességállót* találunk, míg a Horch speciális fokozattal ü. n. „Feringanggal”

Ifj. SZÚCS LAJOS ZÜNDAPP

motorok
városi alképviselése

OLAJ – GUMI –
ALKATRÉSZEK

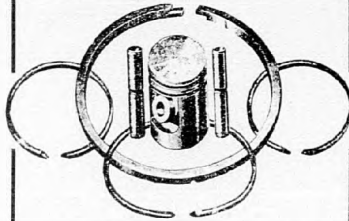
Javítások átvétele

Csere–Vétel–Eladás

VI., JÓKAI UCCA 28
(Horn Ede ucca sarok)

Telefon: 12-14-00

DUGATTYÚK, D. GYŰRŰK, D. CSAPSZEGEREK, GÖLYÖS-
CSAPÁGYÁK az összes felvidéki autók és trakto-
rok számára is raktárról kaphatók.



ALBUS k.-fém dugattyúk Ierakata. ACÉLÖRGÖK
minden méretben. GÖLYÖS-
NAGYMERETŰ D. GYŰRŰK HENGERKÖSZÖRŰLÉS.
FÜTENGELYSZOLÁS. SZELEPEK. FOSZFORBRONZ.

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

Tavaszi

motorkerékpár meglepetés a

Coventry - Eagle

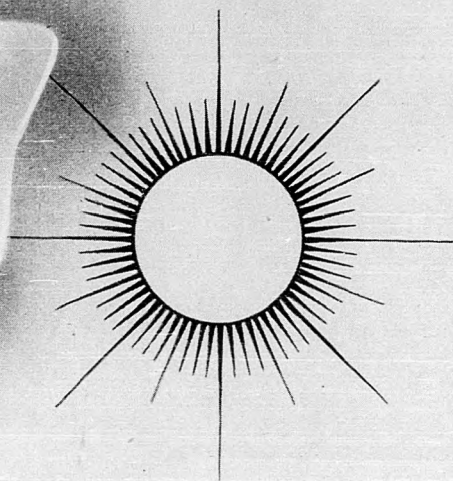
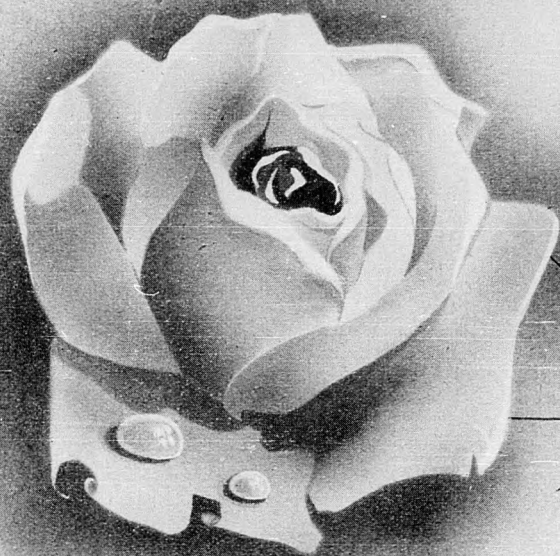
250-cm-es típusa Villiers motor-
ral, nagy világitással, villanykürttel,
hátsóüléssel, térdárvédővel

1250.- és 1450.- pengő

RUDGE

500 ccm sporttípus, azonnal szállít-
ható. Vezérképviselet:

BRUCK NÁNDOR ÉS FIAI
VIII., TAVASZMEZŐ UCCA 22/a
TELEFON: 137-027



A virágnak napfény és víz

az éltető eleme, míg a fejlődéséhez szükséges táplálékot a földből vonja ki. Az automobil motorjának egyedüli éltető eleme a kenőanyag, a működéséhez szükséges erőt pedig az üzemanyagból nyeri. A virág éltető elemeinek megválasztásánál nem válogathat, mert csak egyféle nap és egyféle víz áll rendelkezésére, az autómotor éltető elemeinek megválasztásánál az automobilistának a legnagyobb gonddal kell ügyelnie arra, hogy helyes kenőanyagokat válasszon. A Clearosol-eljárással készült Mobiloil az autóolajok színe, virága.

Autókozmetika
Mobil Products
gyártmányokkal!



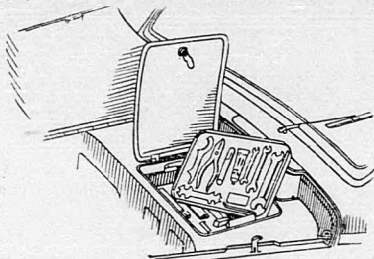
Mobiloil

BEJEGYZETT VÉDJEGY

VACUUM OIL COMPANY R.T. BUDAPEST

gondoskodik róla, hogy a kocsi tartós sebessége a motorfordulatszám redukálása ellenére is a kocsi csúcsebessége maradjon.

Az autótak támasztotta követelmények természetesen az aerodinamikuskok tevékenységét is megtermékenyítették. Kétségtelen, hogy a kiállított kocsik zöme még mindig csak csökkentett légellenállású formákat reprezentál, igazi aerodinamikus formákat csak az e téren kezdettől fogva úttörő 2.5 l-es Adler, Steyr, az 1.3 l-es Hanomag, a KdF



A 2.3-as Mercedes-Benz szerszámkészletet a legrendtelenebb autós is rendben fogja tartani...

kocsi, a nagy farmotoros Tatra és Horch meglepésszerűen megjelent 1-8 arávonál limuzinja képviselnek. Külön érdekessége volt a kiállításnak a göttin-geni aerodinamikai intézetnek az üte-lyülettel párhuzamos sikkal elvágott cseppformájú karosszériával ellátott 1.7 l-es farmotoros Mercedes-Benz, illető-leg a stuttgarti műegyetem közlekedé-
kutató intézetének rövidített faru áram-
vonalkarosszériája. A karosszériákba rejtett kerekű kísérleti modellek 0.25 alatti légellenállási koefficienseket és ennek megfelelő üzemanyagfogyasztást eredményeztek.

Igen tanulságos vizsgálódásokat vé-
gezhetünk az új nyersanyagok felhasz-
nálása terén, melyek alkalmazása igen sok esetben egyáltalában nem a német nyersanyaggazdálkodás követelmé-
nyeire vezethető vissza. Minden anyag-
nak megvan a maga konstrukciós saját-
sága, éppen ezért nagyon téves volna azt gondolni, hogy valamely azelőtt acélból készült alkatrész egyszerűen más anyaggal pótolható. Az új anyag felhasználása új konstrukciót kíván, az új konstrukciónak idomulnia kell az anyag sajátjaihoz, éppen ezért jelenti az új anyagok felhasználása igen sok-
szor a konstrukció fejlődését, pláne ha alkalmazásuk még a holt súly csökken-
tését is eredményezi! Az új anyagok messzemenő alkalmazása nélkül például a KdF kocsik alacsony súlya és olcsó ára csak álom maradhatott volna...

Ezen általánosan vázolt szempontok mellett természetesen se szeri, se száma azoknak az újításoknak, melyek a vezetés biztonsága mellett az üzem gazdaságosságát és az utasok kényelmét szolgálják.

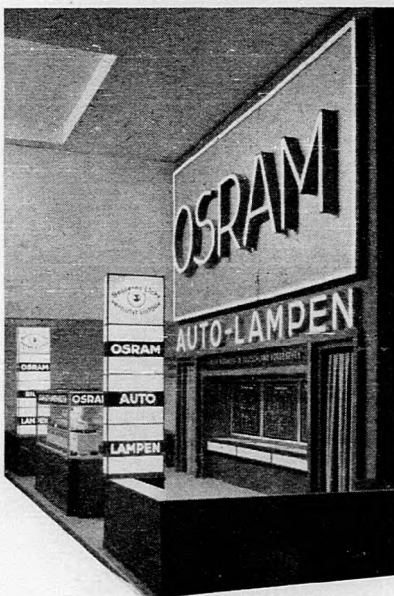
FIAT

ÚJ, LESZÁLLÍTOTT ÁRAI:

FIAT 500	2 üléses	2400.—
FIAT 500	2 üléses Cabriolet	2600.—
FIAT 1100	4 üléses, csukott	4300.—
FIAT 1100 L	6 üléses, csukott	5400.—
FIAT 1500	4 üléses, csukott	5950.—
FIAT 2800	7 üléses, csukott	15600.—

Alkatrész-árak szállítva!

ARÉNA ÚT 61. SZÁM. TELEFON: 298-820

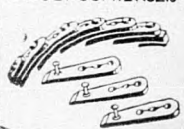


Osram a berlini autókiállításon.

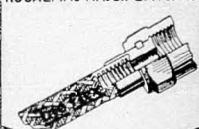
Mit tud a KdF-kocsi?

A berlini autókiállítás alkalmával módunkban volt a KdF-kocsit a gyakorlatban is megismerni. Az 1000 km-es, turboventillátorral hűtött, 3000 fordulatnál 23.5 lóerőt leadó négyhengeres, felülselepeelt boxermotor az áramvonalidomú kocsi farában, kitűnően hozzáférhető helyen nyert elhelyezést. A fenéklemezzel kombinált centrális szekerényváz elől torziós rudazattal kombinált lengőkarokra függesztett ke-rekekkel, hátul lengőtengelyével, 2400 mm-es tengelytáv mellett kitűnő fekvést biztosít a kocsinak. Egyenesen bá-mulatosak a kocsi sebességi képességei, nagyszerűen akcelerál, 100 km-re sebes-ségálló, üzemanyag fogyasztása 100 km-re 6.5 liter és 0.1 liter olaj. A kocsi kivitele rendkívül tetszetős, az áramvonalba szabott, préselt acélkarosszéria, különösen hátulról nézve, valóban egye-síti magában az aerodinamikus vonalak minden szépségét. A menetközben jól fűthető kocsik, kényelmes férőhelye, a kocsi rendkívüli élelensége, szinte elfe-
ledtetik, hogy mindössze 650 kg önsúlyú kocsival rohanunk 100-as tempóban tova...

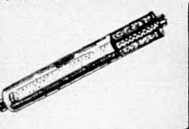
BRAMMER
TAGOLT GUMIÉKSZIJ



TITE FLEX
RUGALMAS HAJL.FÉMTOMLÓ



BURGESS
HANGTOMPÍTÓ



FRAM
OLAJ ÉS MOTORTISZTÍTÓ



DÉNES és FRIEDMANN RT. BUDAPEST, VI. DESSEWFY-UTCA 29

MERCEDES-BENZ

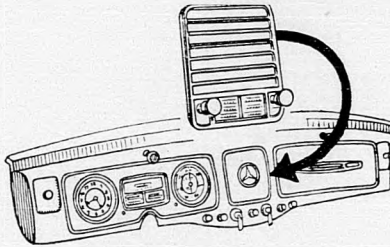
Mercedes-Benz típusainak gazdag választékát vonultatta fel a berlini kiállításon, kezdve a polgári igények számára épült 170 V-középkocsitól a minden autós örök, de — ritkán beteljesülő álmáig, a legendás, kompresszoros „nagy Mercedesig”.

Az 1.7 literes, 38 lóerős gumiba ágyazott motorral szerelt és több mint 60.000 példányban készült 170 V-típus számos, alig látható, de üzemben nagyon is számottevő aprósággal lepte meg a háromágú csillag híveit, akik többek között annak örülhetnek, hogy az üzemanyagtanakot 10 literrel 43 liter befogadóképességűre nagyították.

Új típuszámba megy az új 2.3 literes, 55 lóerős modell, mely bimetallikus spirállal szabályozott automatikusan előmelegített szívóvezetékekkel kerül forgalomba. Érdekes ezen típus a 170V-éhoz hasonló, ovális csövekből épült X-formájú alváza, melyet most az összes 230-as típusváltozatokon standardizáltak. A kocsis sebességállítását 105-ről 110 km-re növelték, 118 km-es csússsebesség mellett. A karosszériaváltozatokon teljesen újszerű sík formák



A Mercedes-Benz stand, élén remekbe készült „nagy Mercedes”.



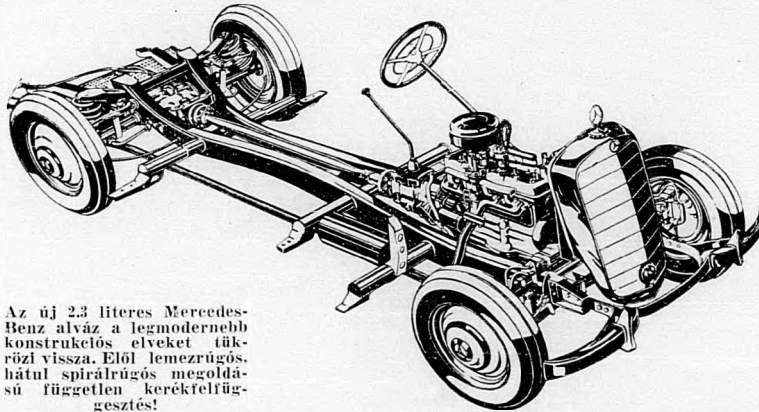
A 2.3 l-es Mercedes-Benz-modellek szerelékfalán helyet hagytak a beépíthető rádió-hangszóré számára is.

3.2-ről 3.4 literre emelték fel, hogy alacsonyabb oktánszámú üzemanyagok használata esetén is azonos teljesítményt érjenek el. Ezen típus legfontosabb újdonságát, a 126 kilométeres tartós sebességet eredményező ZF-Ferngang-sebességváltó beépítését reprezentálja.

A legmagasabb igények kielégítésére szolgáló kompresszoros 540-es típus öt fokozatú sebességváltót, megnagyobbított fékeket és lökhárítókat kapott, míg rúgózó kupplunglamella alkalmazásával még lágyabb kupplungműködést sikerült a gyár konstruktóréinek elérni. Mint érdekességet említjük meg, hogy az 5.4 literes, kilencszer csapágyazott főtengelyű nyolchengeres motor fordulatszáma 100 km-es sebességnél mindössze 2170! Itt van erőtartalék! A 115, kompresszorral 180 lóerőt leadó motor csússsebessége 170 km.

Utóljára hagytuk a „nagy Mercedes“-t: 7.6 literes, nyolchengeres 155, kompresszorral 230 lóerős motor, 170 km-es csússsebesség, stb., stb. Ami szépet és jót csak el tudunk képzelni...

A Mercedes-Benz személyautó-programot a továbbfejlesztett Diesel-motoros masina (260 D) és a négykerék-meghajtásos és négykerékormányzású terepautó egészíti ki.



Az új 2.3 literes Mercedes-Benz alváz a legmodernebb konstrukciós elveket tükrözi vissza. Elöl lemezrúgós, hátul spirálrúgós megoldású független kerékfeltüsgesztés!

dominálnak anélkül, hogy megzavarták volna a konzervatív Merce-

des-Benz vonalak harmóniáját.

A 320-as típus hengerűrtartalmát

MINŐSÉG — MEGBÍZHATÓSÁG

Skoda

személy- és teherautók

VEZÉRKÉPVISELET:

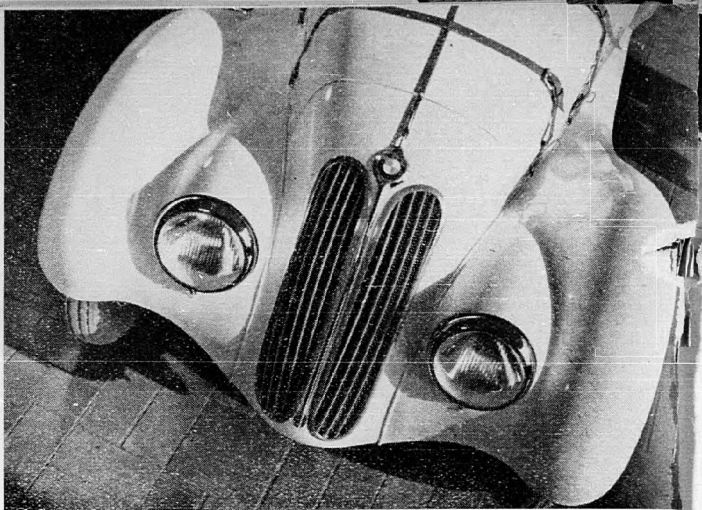
BUDAPEST, VI, NAGYMEZŐ U. 19. TEL.: 124-007

MODERN SERVICE — NAGY ALKATRÉSZRAKTÁR

BMW

2 literesei mellé új 3.5 l-es modellt hozott ki

A nagyteljesítményű középkoesi-
kat előállító BMW-gyár munka-
programja kétségtelenül a nagy-
kocsik felé tendál. Emlékezzünk
csak vissza a kis BMW-Dixikre,
majd az ezek örökébe lépett 1.1 l-es
és 1.5 l-es típusokra, melyek pár év
előtt, az azóta standardizált 45, ill.
50 lóerős kétlitereseknek adták át
helyüket. A 2 literes, hathengeres
motortípus 45, 50, 55 lóerős változa-
tokban kiegészítve, az ugyancsak 2
literes, 6 hengeres, 80 lóerős sport-
motorral képezi a BMW-gyár gyár-
tási programjának az alapját. Ez
a program immár évek óta ügy-
szólván változatlanul áll, bizonyít-
ékául annak, hogy eme konstruk-
ciók maradéktalanul beváltották a
BMW-nimbuszhoz méretezett, bizo-

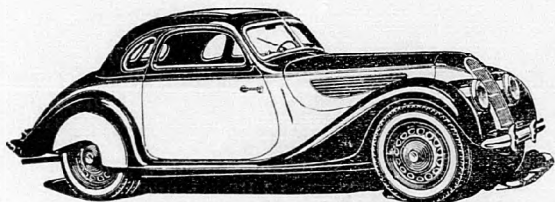


Jól ismert arc: 80 lóerős BMW sportkoesi...!

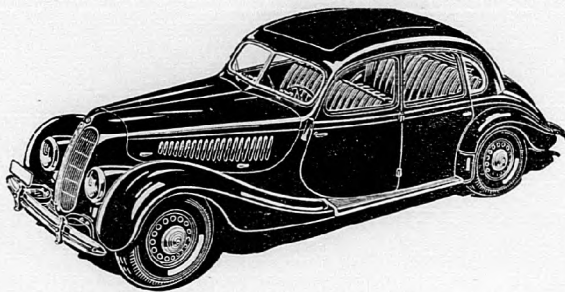
nyára igen messzemenő reménye-
ket!

Mint említettük, BMW gyártási
programja felfelé tendál: az új, 3.5
literes, hathengeres, 90 lóerős mo-
dell méltó koronája ennek a gyár-
tási programnak. A koesi 150 km-es
esősebesség mellett 135 km-re se-
bességálló és ezt a kétségtelenül te-
kintélyes Autobahn-tempót 3000-es

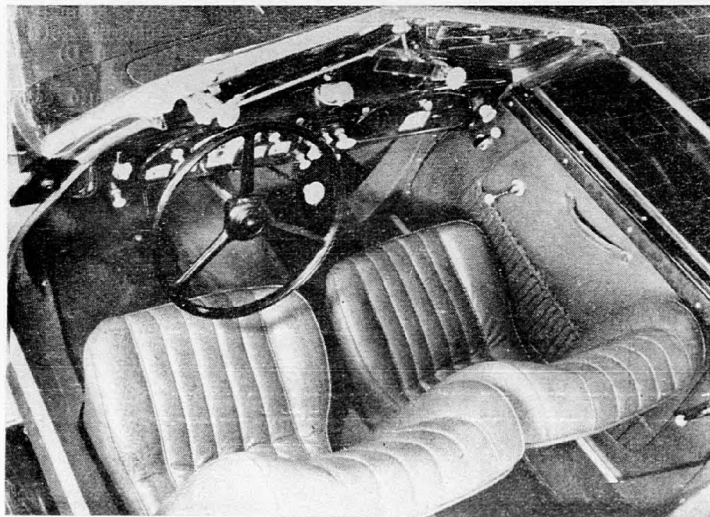
motorfordulatszámánál éri el. A ko-
esi felette gazdaságos üzemének kul-
cisa a 13.9 kg-os súlylóerő arányban
rejlik, a 3.5 l-es koesi fogyasztása
egyenletes 100 km-es sebesség mel-
lett, mindössze 14 liter! A koesi al-
váza a jól bevált BMW-konstruk-
ció elemeit foglalja magában: elől
kereszttrúgos BMW-lengőtengely,
hátral torziós rudazattal rúgózott



A sportkupét 55 és 80 lóerős alvázakon szállítja a BMW-gyár.



Az új 3.5 literes, 90 lóerős BMW is megőrizte a harmonikus
BMW-vonalakat.

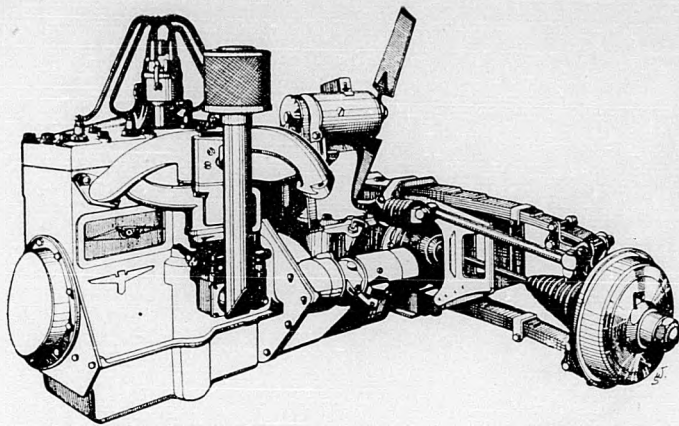


Ugye ellenállhatatlanul esábitó ennek a BMW-kabriólnak a vezetőülése!

meretengely. Mint minden BMW-
modell, ez is hidraulikus fékekkel
és centrális olajozással van felsze-
relve. Külön érdekessége a koesi-
nak a gázpedál, mely rúgós kontak-
tus rögzítette normális fordulat-
számig szabadon, azonfelül a eső-
teljesítményig azonban csak erő-
sebb nyomással taposható, hogy
ezáltal is megvédjék a motort az
Autobahnokon való túlpörgetéstől.

Másik újdonsága volt a BMW-
standnak a jólismert 2 l-es, 80 ló-
erős, sportmotorral szerelt pompás
vonalú, kétülékes, pótpados sport-
kabrió, mely tulajdonképpen az
55 lóerős sportkabrió 80 lóerős
motorral szerelt változata.

A BMW-gyár két alaptípusa ter-
mészetesen továbbra is a két ha-
tengeres, 2 literes típus marad a
multból ismert 45 és 50 lóerős vál-
tozatban. Az 50 lóerős modell ügy-
szólván minden változtatás nélkül
épül tovább, míg a 45 lóerős típust
formailag teljesen az 50-es lóerős va-
riánsához idomították hozzá.



Az új 2 literes Adler motorja a sebességváltóval és differenciállal.

Az Adler-gyár ezidei gyártási programján három típus szerepel: az 1 literes 25 lóerős Trumpf Junior, mint az elsőkerékmeghajtásos Adler-modellek alaptípusa, az Adler Trumpf örökébe lépett új 2 literes modell és a korát megelőzőt aerodinamikus 2.5 literes típus. Ezen három, legapróbb konstrukciós részleteig hosszú évek sikeres tapasztalatait át kiforrott alvázon felelősebb karosszériamegoldások nyújtanak gazdag választékot az Adler-hívek egyre szaporodó táborának.

Az Adler *Trumpf Junior* új hengerfejjel és magasabbra helyezett első lökhárítókkal kerül piacra, az elektromos kábelek, mint az összes Adler-modelleknél, rendeltetésük szerint, újszerű színezést kaptak.

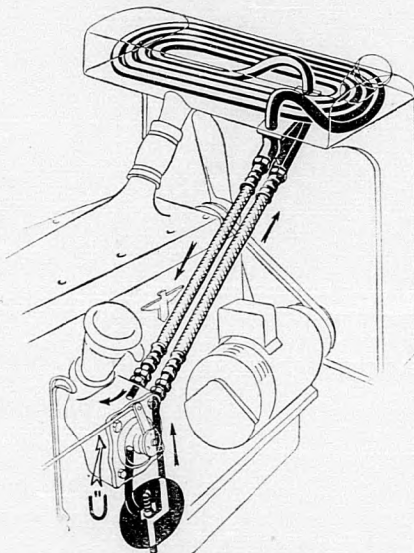
Egész különleges hely illeti meg az Adler-gyár gyártási programjában a Trumpf leszármazottját, a 45 lóerős, 2 literes *Adlert*, mely nagyszerű elődjének közismert előnyeit a legmodernebb konstrukció eszközeivel, természetesen fokozott mértékben juttatja kifejezésre. Külön figyelmet érdemel e típus felette gazdaságos üzeme, a 110 km. csúcssebességű kocsin 70 km.-es tempóban csupán 10.6 litert fogyaszt, tehát a középkoesi nyújtotta kényelmet va-

AZ ÚJ 2 LITERES ADLER MEGHÓDÍTOTTA BERLINT...

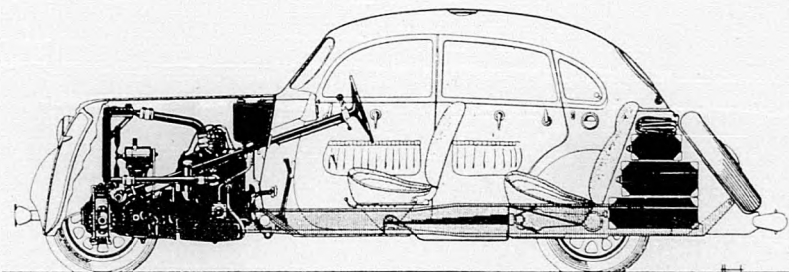
lóban a kiskocsi olcsó üzemével egyesíti.

Az autógyártás fejlődésében korszakalkotó 2.5 literes Adler több kisebb technikai változtatáson ment át, melyek közül első helyen szólnunk az újszerű olajhőmérséklet szabályozásáról, melynek csőrendszere a hűtő vízterében nyert elhelyezést. Külsőleg feltűnik a hátsó kerekek fokozottabb tokozása és más számos olyan apróbb újítás, melyek jelentőségét csak a mindennapi használatban tudjuk kellőképpen értékelni.

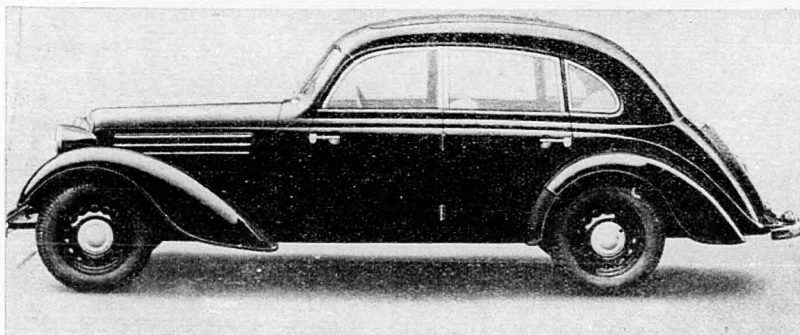
Igen érdekes újdonság volt az Adler-standon a 2.5 literes modell sportszerű változata, mely ellentétben a túramodell két gázosítójával, 3 karburátorral szerelve, 80 lóerőt ad le. A 2.5 l-es sportlimuzin aerodinamikus idoma a túramodellnél 45 mm.-el hosszabb, de 150 mm.-el alacsonyabb kocsin, megkapó módon jut kifejezésre. A kocsin csúcssebessége 150 km.!



A 2.5 literes Adler olajhűtő csővezetéke a hűtő vízterében nyert elhelyezést. Cél: a víz- és olajhőmérséklet automatikus kiegyenlítése.



Metszetben is bemutatjuk az új 2 literes Adlert, melyet teljesítménye, kényelme egyaránt a legnagyobb népszerűsége ajánl.

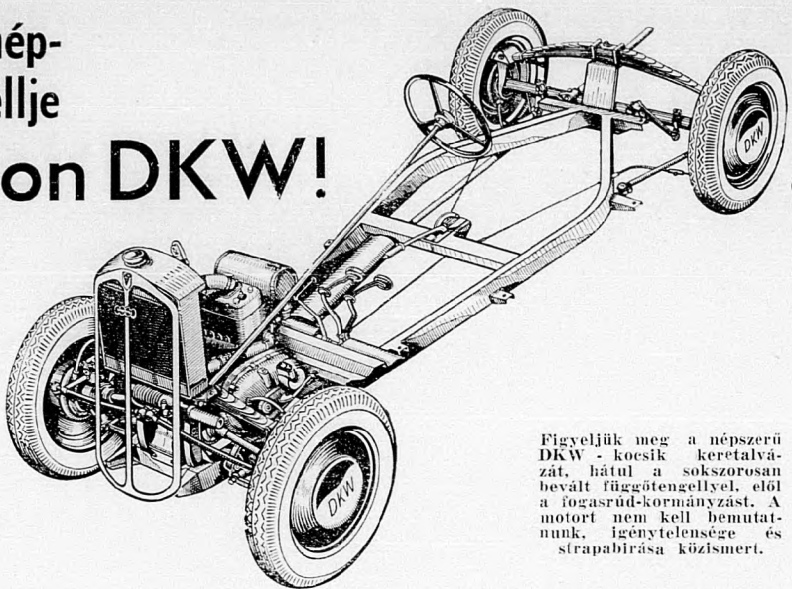


A berlini kiállítás kétségtelenül egyik legszébb középkoesija volt a 2 literes Adler, mely úgy limuzin-, mint kabrió-kivitelben osztatlan elismerést aratott.

A berlini kiállítás legnépszerűbb kiskocsi-modellje az Auto Union DKW!

Az ismert német szakíró megállapítása szerint a DKW-kiskocsi az a „vallás“, melynek nincsen szüksége hittérítőre, mert minden DKW-tulajdonos önkéntes és meggyőződéses rajongójává és egyúttal propagátorává válik ennek az egészen kivételes kvalitású autónak. Ez a magyarázata a DKW-modellek nagy népszerűségének, ennek nyilváníthatjuk azt, hogy nemcsak nálunk, nemcsak Európaszerte, hanem még távoli egzotikus vidékeken is a DKW-k lágyan purrogó kétütemű hangja tölti meg az országutak levegőjét.

Mi a DKW autók népszerűségének titka? A válasz igen egyszerű. Az Auto Union vaskövetkezetességgel valósította meg azt a konstrukciós elvet, hogy az egyszerű műszaki megoldás egyben tökéletes üzembiztonságot is jelent. Ezért kapott kétütemű, szinte elpusztíthatatlan és karbantartást alig igénylő, rendkívüli élettartamú kéthengeres motort, ezért egyszerűsítették kombinált önindító-dinamóval az elektromos berendezést és valósították tettebe mindazt, ami a DKW-t DKW-vá teszi. Ha az abszolút üzembiztonsághoz a 90 km-es iramban is a hét literen aluli fogyasztás takarékoságát, a kisautónál merőben szokatlan hosszú tengelytávot, a független elsőkerék rugózást, a hátsó lebegőtengelyt és az ezekből adódó szinte utólérhetetlen stabilitást és úttartást, az elsőkerékajtás különleges megoldásának köszönhető abszolút kanyarbiz-



Figyeljük meg a népszerű DKW - kocsik keretelváázat, hátul a sokszorosan bevált függőtengellyel, elől a fogasrúd-kormányzást. A motort nem kell bemutatnunk, igénytelensége és strapabírása közismert.

tonságot tesszük hozzá, már nagyrészt behatoltunk a DKW-autók „titkába“.

A berlini kiállításon bemutatott DKW-modellek nemcsak műszaki, hanem kiviteli szempontból is fellette érdekesek. Részletes technikai ismertetést cikkünk keretein belül adni nem lehet, tehát széles vonalakban jellemezzük mindazt, ami a DKW-nak sajátja.

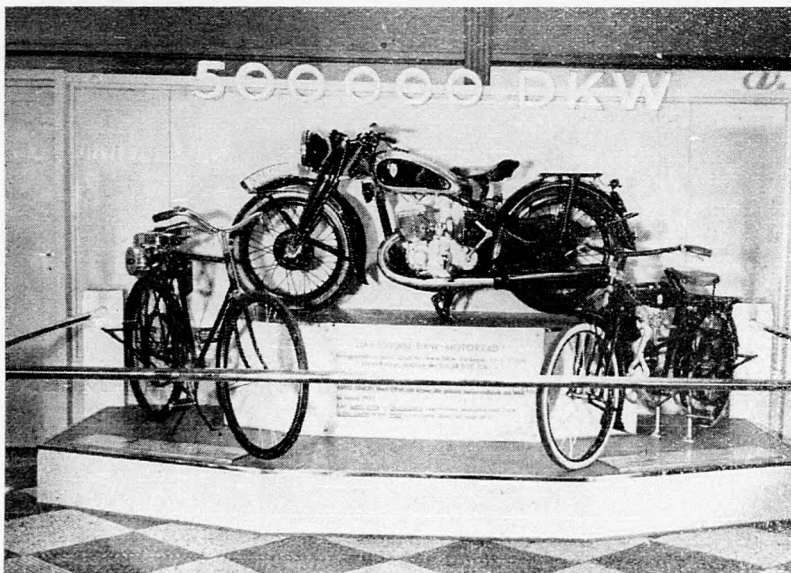
A kéthengeres, kétütemű Schnürle-rendszerű ellenőblítéses kétütemű motorról nem kell szólni, hiszen rendkívüli teljesítőképessége és elpusztíthatatlansága közismert. Annál inkább érdemel figyelmet a torziómentes keretváz, mely könnyű súlya mellett egészen rendkívüli merevséggel tűnik fel. Igen érdekes a DKW elsőkerékajtásos kocsik független elsőkerék-felfüggesz-

tése és kormány szerkezete, az a fogasrúd-megoldású kormánymű, mely nemcsak kinematikusan helyesen vezeti a kerekeket, hanem lehetetlenné teszi a kormányhajtók kifejlődését.

A DKW-kocsik fékjei a Perrot-rendszer alapján épültek, ez a megoldás azt biztosítja, hogy a túlméretezett fékbetétek teljes egyenletességgel és egész felületükben egyszerre hatnak a fékdobokra, úgyhogy aránylag gyenge pedálynomásra is beáll az erős fékhatás.

A DKW-k hátsó kerekeinek úgynevezett lebegőtengely-rendszerű felfüggesztése annyira bevált, hogy a legdrágább kocsikra is kölcsönvették. A hátsó lebegőtengely, az elsőkerékajtás, az első kerekek különleges, független felfüggesztése a titka annak a kivételes stabilitásnak és kanyarbiztonságnak, melyről a DKW-k híresek. Mely lehetővé teszi azt, hogy az enyhébb kanyarokat szinte teljes gázzal vehetjük és hogy a kis DKW annál jobban fekszik a kanyarban, minél több gázt adunk. Innen adódnak azok a magas utazási átlagok, melyek révén a DKW vezetője sokkal nagyobb esítségű kocsikat is maga mögött hagyhat.

A tökéletes utazási kényelem fokozására szolgálnak a rendkívül nagy méretű, 5,00–16 méretű ballonpneuk, a túlméretezett gumik és a tökéletes rugózás eredményezik azt, hogy a kis DKW esítségességben is képes abszolút simán siklani a legelhanyagoltabb utakon, ahol a legtöbb nagykocsi is csak lépésben, dögöve tud tovavergődni.

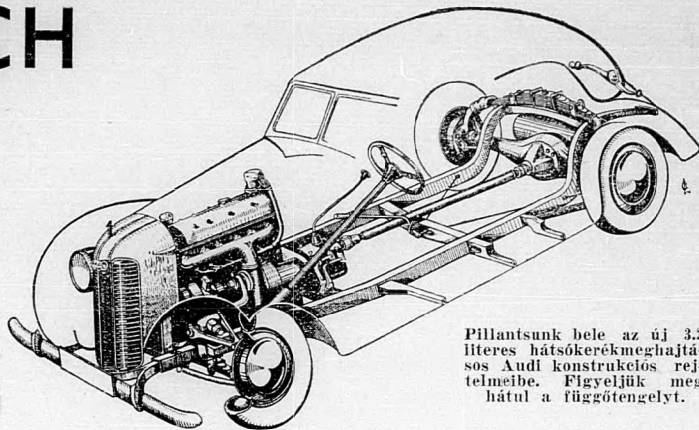


A DKW-stand nem mindennapos érdekessége volt a nemrég legyártott 500.000-ik DKW-motorkerékpár, melyet a gyár által 1919-ben gyártott első masinat, egy 118 km-es 1 HP-modellel és az 1923-ban legyártott 10.000-ik gép, egy 143 km-es 2,5 HP-modellel társaságában mutattak be.

OPEL
BUICK
EREDETI ALKATRÉSZEK
JÁRITZ-től
Jókai u. 20. T. 119-033, 114-965, 327-946

AUDI-HORCH WANDERER

Az Auto Union-stand kétségte-
lenül egyik fő érdekessége volt az a
92 lóerős, 3.8 literes, nyolchengeres
Horch áramvonal-limuzin, mely a
karosszériába behúzott kerekeivel.
„Ferngang“-ja révén 160 km. esé-
sebességre sebességálló. Legömbölyí-
tett hűtő, a karosszériába beépített
fényoszlopok, ívelt szélvédő és más
apróság biztosított tökéletes aero-
dinamikus idomot a belsőleg is
igen praktikus és izléseken ki-
képzett kocsinak. — Amint a 3.8
literes, 92 lóerős normal kivite-
lezésű Horch-kocsikon sem akadt
semmi újdonság, úgy az ugyan-

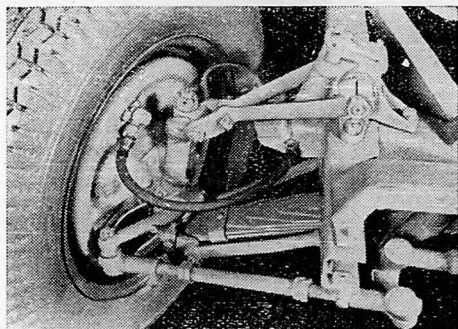


Pillantsunk bele az új 3.2
literes hátsókerekmeghajta-
sos Audi konstrukciós re-
telmébe. Figyeljük meg
hátral a függőtengelyt.

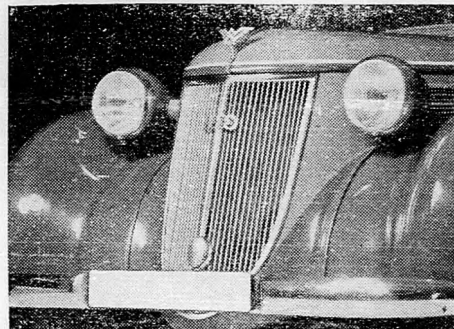


általában 10—15 százalékkal kisebb
sebességre sebességálló. Horch a
„Ferngang“ alkalmazásával, mely
25 százalékkal redukálja a motor-
fordulatszámot, elérte azt, hogy mo-

sokra! Az 1.8 literes, 4 hengeres és
2.6 literes, 6 hengeres modellek mel-
lett tovább gyártják a 2 literes, 6
hengeres kompresszoros modellt is.
Valamennyi Wanderer-típust elől



Az 1.8 és 2.6 literes Wanderer-modellek
elsőkerék felfüggesztése.



A 1.8 literes Wanderer új hűtőidomja.

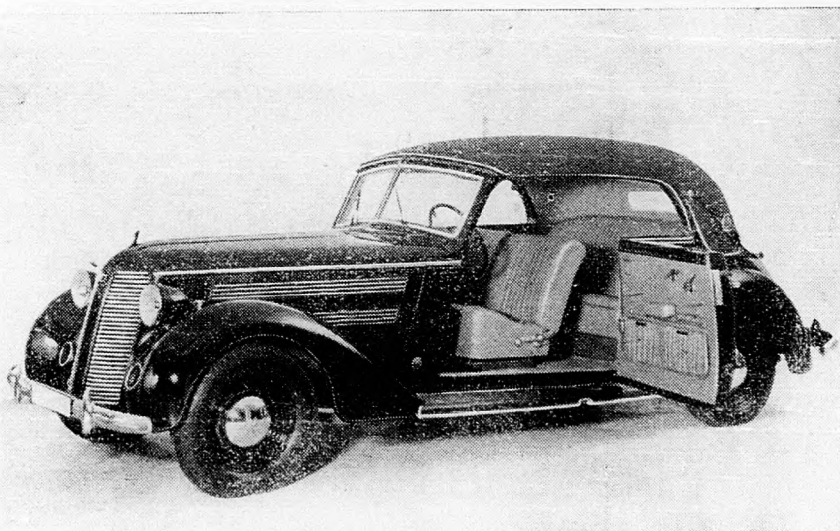
csak V-8 hengeresrendezésű 5 li-
teres, 120 lóerős modellek sem
különböznek tavalyi elődjektől.
Horch megtörte a szabályt, mely
szerint a kocsik esésebességüknél

delljei esésebességeikre egyben
sebességállóak is!

A Wanderer-modellek sorában
alig akad újság: a jól bevált típu-
sok nem szorultak lényeges újítá-

keresztrúgós független kerékfelfü-
glesztés, hátul pedig függőteng-
ely jellemzi, eltekintve a 2.6 lité-
res modellek hosszabb alváz as
változatát, mely hátul is teljes lengő-
tengelyes kivitelben készül. Külső-
leg az 1.8 literes modell új hűtőido-
mot kapott.

Mint teljesen új konstrukció je-
lent meg az Auto Union-standon az
új Audi, mely szakítva az elsőke-
rekmeghajtás hagyományával,
mint pompás idomú hátsókerek-
meghajtásos kocsit vívta ki a közö-
ség megérdemelt tetszését. Az új
Audi teljesen új motort kapott: a
3.3 l-es, hathengeres, 75 lóerős mo-
tor fent fekvő vezértengelye közvet-
lenül működteti a függőszelvéket.
A kocsit 130 km-es esésebesség
mellett 118 km-re sebességálló, két-
fokozatú gázosítóján a második
fordulatszámregiókban lép auto-
matikusan működésbe. Rúgóskül-
lős kormánykerék, hátul függőteng-
ely, sok izlés és sok kényelem jel-
lemzik ezt a pompás masinát.



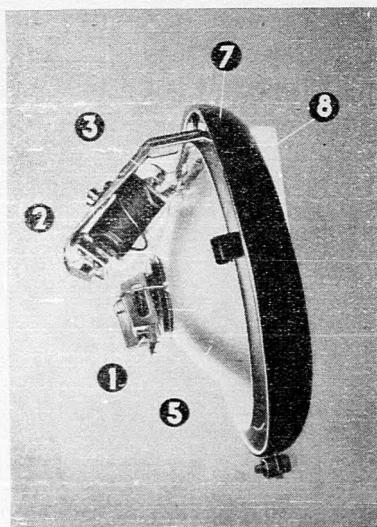
Csupa elegancia az új 3.2 literes Audi-kabriólé.

BOSCH rendkívül érdekes újdon- ságok sorozatával lepte meg az autós világot!

Az elektromos berendezés ma már több, mint szerves része a korszerű automobilnak, hiszen az autó megbízható, zavarmentes üzeme nagyrészt a villamos berendezés kvalitásától függ. Ezért érdemel különös figyelmet mindaz, amit Robert Bosch 1939-ben talál elénk, mindaz, amivel a megbízható üzem, a zavarmentes gyújtást, világitást és nem utolsósorban a vezetékényelmét szolgálja.

A Bosch az idei berlini kiállításra a rendkívül érdekes és értékes újdonosságoknak egész sorozatával jelent meg, melyekkel jönnek látjuk megismertetni olvasóinkat.

Az újdonosságoknál talán legerdekesebbje az elektromagnetikus billenő-tükrös fényszóró, mely végre megoldja a tökéletes tompított fény régi problémáját. Az új Bosch-ref-

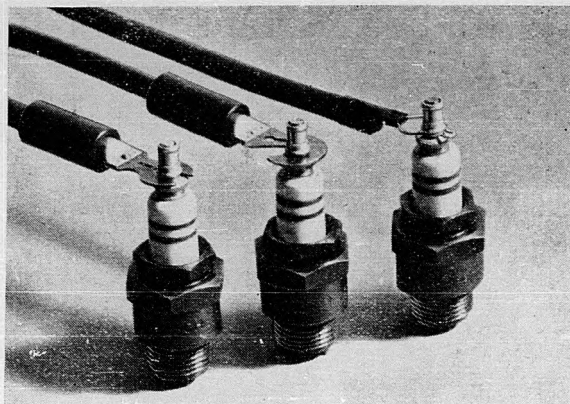


Az új Bosch elektromagnetikus, billenőtükrös fényszóró szerkezete. Egyszerű kapcsolásra kiugrik az elektromágnes csapja (3) és a legsűrűbb ködön is átható, nem vakító fénykévet alakít a tompaszögben világitó, tehát az úttest oldalát, valamint a kanyart is jól bevilágító tompított fényből.

lektor fényvisszaverő parabola-tükrre billenthető, a billentést elektromágnes végzi, a szerkezet kapcsolása a szerelékfairól történik. Normális állásban széles sugárnyalámban ontja tompított fényét az új fényszóró, kitéően megvilágítja nemcsak a kosi előtti terepet, hanem az oldalirányban elterülő mezőt is, tehát jól bevilágítja a kanyarokba. Egyetlen kapcsolással működésbe lép az elektromágnes, megbillenti a tükröt és a széles sugárnyalámból keskeny, messzire hatoló, de mégsem vakító fénykévet varázsol, ami különösen ködös időben megbecsülhetetlen.

A tökéletesen vízhatlan gyertya kérdését oldja meg az új Bosch-gyújtógyertya sorozat, mely egyáltalán abszolút zavarmentes rádióvédelmet is biztosít. Az új vízhatlan Bosch-gyújtógyertyák fémköpeny-

Az új Bosch gyújtógyertya kábelcsarú egyszerűbb és olcsóbb. Jobbról az új, közepén és baloldalt a régi lemezes kivitel. Bosch ilyen csekélyiségeknél is figyelembeveszi a célszerűséget.



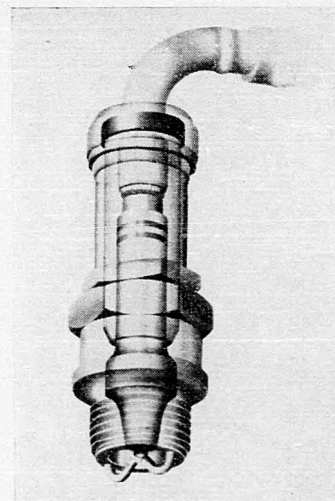
nyel vannak védve és teljesen víz alá merítve is hibátlanul adják a szikrát. A fémköpeny tökéletes rádióárnyékolást ad, a motoros számára pedig eléggé fel nem becsülhető ez az újdonosság, mely a legnagyobb záporban, a legmélyebb latyakban haladva is megvédi a nedvesség okozta gyújtási zavartól.

Az új TK típusú Bosch-gyújtótekeres különleges hővezető anyagok felhasználása útján jutott el a réginél sokkal tökéletesebb elektromos hatásfokig, a gyakorlatban ez erősebb szikrát, jobb indítást biztosít a legnagyobb hidegben is.

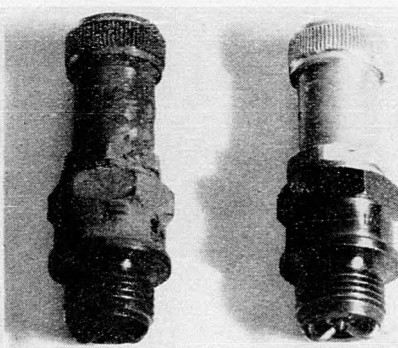
Nagyszerű gyakorlati érzékre vall az új Bosch kívülről szabályozható, beépített fényszóró. A korszerű áramvonalas kocsik fényszórói nagyrészt a sárhányók belsejébe vannak rejtve, ami a beállítást körülményessé tette. Az új Bosch-rendszerű beépített fényszórók kívülről állíthatók be egyszerű csavarok segítségével, misem akadályozza a legjobb fényhatást és vitámentesség biztosítását.

Rendkívül érdekes az automatikus Bosch-akkumulátor kapcsolóberendezés. A nagy teherautók és buszok motorjának beindítására nem elegendő a hiteles akkumulátor 12 voltos feszültsége, a nagy terhelés miatt túlzott áramerősségek léphetnek fel. Az ilyen gépekhez 24 voltos telepek valók, csak-

hogyan ebben az esetben az izzókat, kürtöket, szélvédőtörölőket stb. 24 voltos kivitelre kellene átszerelni. Az automatikus Bosch-kapcsoló elektromágneses úton azonnal párhuzamosra kapcsolja a két hiteles akkut, amint az indítás befejeződött, tehát egyedül az indító dol-



Az új vízmentes és rádióárnyékoló Bosch-gyertya szerkezete.



Rádió árnyékoló és tökéletesen vízmentesített gyújtógyertyákkal lepte meg Bosch az autós világot. A fémköpeny távoltartja a nedvességet, ami a motorosoknak felbelesíthetetlen előny és tökéletesen zörelmentes rádióvédelmet is biztosít. Baloldalt képköpeny látjuk az új Bosch-gyertyát, a jobboldali képen a német háromnapos próbát után kiszereit új Bosch-gyertyát mutatja. Hiába rakódott rá rétegni sár, hiába verte az eső, ez a gyertya tökéletesen gyújtott.

gozik 24 voltal, minden más szerelék 12 voltal.

Új kivitelben jelentek meg a bevált Bosch-fűtőhálók, melyek a forró hűtővíz hőjét juttatják a kosi belsejébe. Az új kivitel a szélvédőt is ellátja meleg levegővel, hogy azt pára- és fagymentesítse. Hogy a Bosch-fűtőkályha tökéletes sikert aratott, azt a legtöbb széria-kocsin már fellelhető levegőtorkok igazolják, a gyarak eleve gondolkodtak arról, hogy a Bosch-kályha által szállított forró levegő a beépített vezetékén és torkon át jusson a szélvédőre.

Régi hiányt pótol az új gyorsjárátó Bosch-szélvédőtörölő, mely percenként 40-50 törölmozgást végez. Az új törölmotor teljesen zajtalan és kétszeres munkateljesítménnyel dolgozik. A közel kétszeres sebességgel dolgozó új törölő a legerősebb záporban is kristálytiszt szélvédőt biztosít, ami a biztonság szempontjából eléggé fel nem becsülhető jelentőségű.

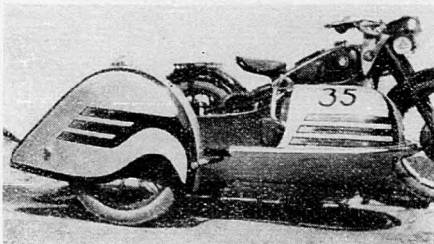
Leszállították az autótámogatást!

Hosszas, feszült várakozás után jelent meg a személyautók vámjának csökkentéséről szóló, korszakalkotó 1939. évi 2.390/ME. számú rendelet, mely a személyautók vámját az érték 16 százaléka alá szállította le. A nagyjelentőségű rendelettel párhuzamosan jelent meg az Árelenőrzés Országos Kormánybiztosának 1939. évi 810. számú rendelete is, mely a kereskedők (képviseletek) számára a bruttó nyereségkulcs mértékét készpénzügyleteknél az eladási ár után (felülről lefelé!) számított 20 százalékban, hitelügyleteknél (részelet-üzlet) 21 százalékban állapítja meg. A rendelet szerint a külföldről behozott személygépkocsik legmagasabb ára nem lehet nagyobb, mint a külföldi számlaértéknek, az áttutalási költségnek, a fuvardíjnak, a vámnak, egyéb közterheknek (forgalmiadóválság, fogyasztási adók, illetékek és vámköltségek) és az eladási ár után (felülről lefelé!) számított 20, illetőleg 21 százalék bruttó nyereségének együttes összege.

Az így megállapított eladási áron felül a vevőnek külön felszámíthatók a fennálló jogszabályok rendelkezése alapján, vagy a vevők kívánságára a gépkocsira rászertelt és a gyári felszerelésben nem szereplő külön felszerelési tárgyak, vagy a gépkocsin végzett külön munkák. A rendelkezés motorkerékpárokra és teheautókra nem vonatkozik.

Új Zündapp képviselet

A nemrégiben alakult Motorkerékpár és Autoalkatrészkereskedelmi Kft. megszerezte a Zündapp-motorkerékpárok képviseletét és Vilmos császár út 60. sz. alatti igen izlésesen berendezett helyiségébe már megérkeztek az első modellek is. A cég üzletvezetője, Rátky Ede, régi kipróbált szakember, akit évekkal ezelőtt versenyeken is gyakran üdvözölhettünk. Az új cég bemutatásánál kapcsolatban, természetesen modernül felszerelt javítóműhelyt is helyezett üzembe és komplettül felszerelt alkatrészraktárt rendezett be.



* A HAMBACH és HJ. SZÜES LAJOS céget Hambach kiválása folytán egyedül ifj. Szües Lajos vezeti tovább, akinek nevét motorkerékpáros körökben igen előnyösen ismerik. A cég átvette a Zündapp motorkerékpárok városi alkatrészkereskedését és így Zündapp-motorok eladásával és javításával foglalkozik. A képviselet átvétele folytán ifj. Szües az idei szezonban egy 350-es, míg a cég főszereplője, Domján Károly egy 250-es Zündapp nyergében fogja végigversenyezni.

* Az angol népkocsit a világhírű angol Austin-gyár piacra hozta és a helyi autókészítéssel már be is mutatta. Meglepetés-

szerűen hatott, hogy gyártmányainak a múltból ismert memés anyagát, ez esetben is megtartotta és 30 éves műszaki tapasztalatait érvényesítette. Nagy szívt felkeltett a gyár a kocsit egyszerű kezelhetőségére és olcsó üzemköltségére. Ez a kocsit 7 liter fogyasztást 100 km-ként. Négyzemélyes, kényelmes, áramvonalas kocsit, zárt csomagtartóval ellátva. Rügözása rossz utakra készült, olajlékhárítókkal van ellátva, rendkívül stabil és a modern kocsitól megkívdán összes követelményeket kielégíti. Az Austin-gyár sikereinek újabb jelentős állomásához érkezett, mivel megteremtette a szerényebb eszközökkel rendelkező autósok megbízható kocsiját.

Ha szereli motorját!

modern vonaláról és könnyű súlyáról híres

KÓFALVI oldalkocsit vesz
VIII, Nagyfaluvaros u. 15. T: 138-397

JAVÍTÁS — CSERE

DEDICS TESTVÉREK

autójavitó specialisták

HENGER ÉS FŐTENGELY KÖSZÖRÜLÉS

Edzett fogaskerék és alkatrészgyártás

VIII., THÉK ENDRE UCCA 15. SZ.

TELEFON: 1-303-45

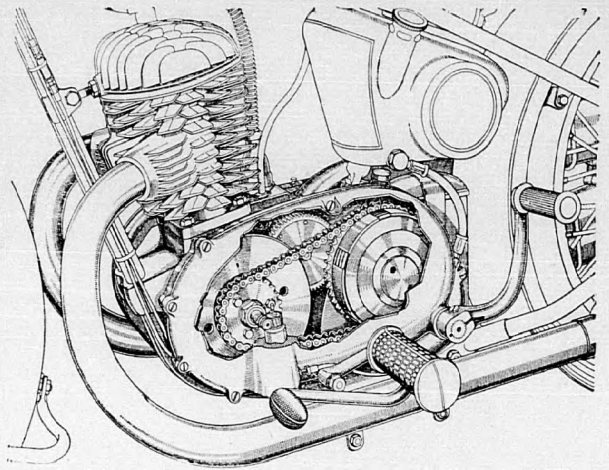
Érdekes kis-motorkerékpárok a berlini kiállításon

A motorkerékpárok kiállítási csarnokában számos új modellel találkozunk ugyan, de az új típusok, egyetlen kivételtől eltekintve, a legkisebb kategóriákból rekrutálódtak. A helyzet ilyenlén alakulása azonban érthető és logikus, hiszen egyrészlről a mai 125 km-es masinák teljesítménye csaknem eléri a pár esztendő előtti 200-asok teljesítményét, másrészlről a kis gépek úgy beszerzési ár, mint üzemeltetési költségeik révén, sokkal könnyebben idomíthatók a motorkerékpárvásárló közönség legszélesebb tömegeihez. A motorizáció Németországban oly sokat hangoztatott eszköze, az olcsó ára ellenére, minőségben és üzembiztonságban elsőrangú motorkerékpár gyártása. Ezt a feladatot a német könnyű motorkerékpárok 400 márka körüli arakkal kétségtelenül maradéktalanul oldják meg.

A KdF-kocsi megjelenése, természetesen szintén a legkisebb gépecskék malmára hajtja a vizet, bár éppen Németországban nem kell félténi a nagy luxusgépeket sem, amelyekeken „was gut und teuer“ mindent megtalálunk. A német motorkerékpáripár, mely a világ legnagyobbja, az 1938-as esztendőben kerek 350.000 masinát gyártott, ebbe a mennyiségbe még megoszolva is tekintélyes szériák férnek bele, melyek biztosítják a gazdaságos szériagyártás olcsó előállítási árait. Áresőkentés, nagyobb teljesítmény, gazdaságosabb üzem a motorkerékpárgyárak jelszava, nézzük csak, mi is történt ezen program megvalósítása érdekében?

A németek a probléma természeténél fogva a legnagyobb elánnal vetették magukat a kis kétütemű motorok tökéletesítésére. A DKW kezdeményezte lapos dugattyú mérőföldes lépésekkel vitte előre a német kétüteműek fejlődését, főleg azért, mert a lapos dugattyúnak hála, a konstruktörök belemélyedtek a kétütemű motor öblítési problémáiba, mely alapon megszülettek az ellenáramú, keresztáramú stb. öblítési rendszerek. A régi tarajos kétütemű dugattyúknak csak a legkisebb motorocskák, főleg a segédmotorok táborában maradt néhány hírnemődjő. Annál nagyobb meglepetést keltett az idei kiállításon a Victoria-gyár 125-ös motorja, mely egyszerre négy tarajjal koronázott dugattyúval jelent meg. Az öblítési rendszer lényegében azonos a lapos dugattyús Viktoria motorokéval, ám jelen esetben a három töltő és két elvezető esatorna áramsugarát a dugattyúkorona barázdái precizírozzák. A többi kétüteműeket előállító gyár kitartott a laposdugattyú mellett, amit NSU, Ardie és Triumph új 125 km-es modellei is megerősítettek. Igen érdekes megoldást regisztrálhattunk a Triumph-standon, mely gyár két kétütemű modelljén is a karterbe szívott gázelegy beömlését „forgószelleppel” szabályozza. A normális 125 km-es laposdugattyús Triumph-motor főtengelyének karmantyúja forgószelleppé van kiképezve, olcsó megoldás, hiszen a kis gépecske ára is olcsó kell hogy legyen!

Íme a kétdugattyús, 250-es forgószellepes Triumph motor tokozott gázosítóval, hűvelyezett, tagozott hűtőbordájú könnyűfém hengerral. A felmetszett láncbura alatt hátul látható a forgószellepet hajtó fogaskerek, elől pedig a meghosszabbított főtengelyen az olajpumpa-meghajtás.

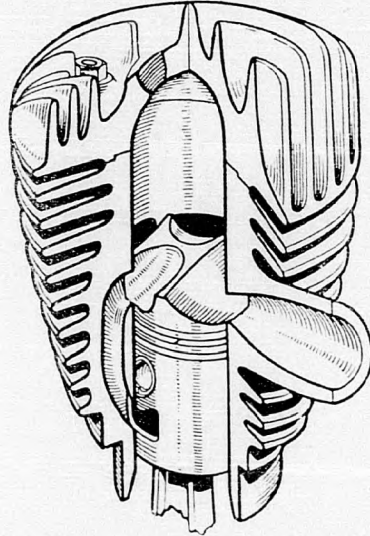


Az ikerdugattyús kétüteműek házatáján Puch iskolát csinált úgy közös hajtókarú kétdugattyús (200, 250), mint pedig külön hajtókarokon alkalmazott ikerdugattyús (350) megoldásaival. Az ikerdugattyús megoldás elvét sportgépeire DKW is átvette a gráciaktól, legújabbban pedig a Triumph-gyár építette meg új 250-es motorját a 350-es Puchok-

hoz hasonló külön hajtókarokon alkalmazott kétdugattyús rendszer alapján. A Triumph konstruktör a jól bevált megoldást hengeres forgószelleppel kombinálta, melyet a főtengelyről fogaskerékpár közbeiktatásával hajt meg. Külön érdekessége ezen modellnek, hogy a forgószellepháza szerelt karburátor teljesen tokozva lévén, láthatatlan! A gyári adatok szerint a motor 12 literet ad le, 3 litert fogyaszt és kivágja a 110 km-t! Az automatikusan szabályozott külön olajozás mellett a karterbe is eszegeő olaj üzemközbeni elporlasztása révén, keverékolajozást is biztosítottak a rendkívül érdekes masinának.

A kétüteműeknek különösen fokozott motorterhelés mellett fedetlen maradó Achelles sarkára, a hűtésre, igen nagy gondot fordítottak. A kipuffogó torkok között látható túldimenzionált bordázatot Triumphék új 250-es triálmodelljein a könnyű fémhenger lapos tuskékhöz hasonlítható tagolt hűtőbordázata egészíti ki, mely megoldás nemcsak nagyobb hűtőfelületet, de a „tuskék” között a hűtésre előnyös légzurbulenciát is eredményez. Az említett Triumph-modellhez hasonló hűvelyezett könnyűfémhengereket találunk a Saxonetten és az S125 típusú Ardien is, hol a hengerbetétek hűtőadó felületét fogazással nagyobbították meg.

A berlini motorkerékpárkiállítás további érdekességeiről, főleg nagyobb gépeiről, másutt számolunk be.



A 125 km-es új, Victoria-modellek újszerű, tarajos dugattyúja nagy feltűnést keltett.

Ford Eifel **FORD V-8** 1939

ÚJ, LESZÁLLÍTOTT ARAKKAL!

EIFEL 4 üléssel csukott P	3250.-	V-8-60 5 üléssel csukott P	6125.-	V-8-90 5 üléssel csukott P	6937.50
------------------------------	--------	-------------------------------	--------	-------------------------------	---------

HAHN ARTHUR ÉS TÁRSAI BUDAPEST VI., ANDRÁSSY-UT 10 TELEFON: 11-36-19

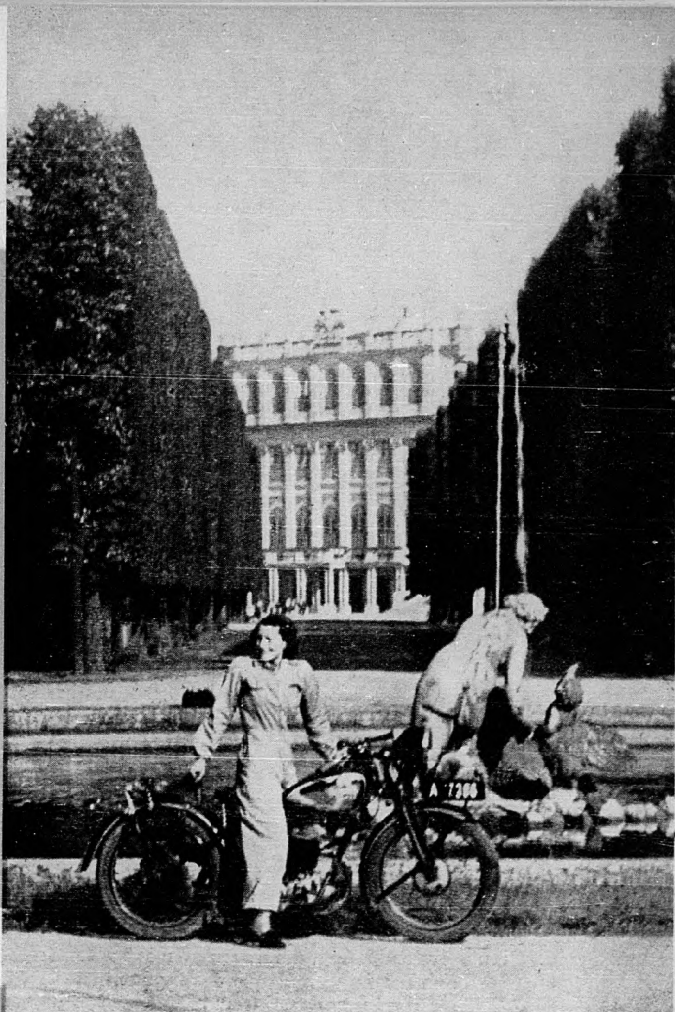
PUCH...!

A Puch-gyár bekapcsolódása a német gazdasági életbe, a német motorkerékpáripár számára kétség-telenül komoly nyereséget jelentett. Ezt a nyereséget azonban a Puch-gépek elterjedtsége mellett — az Ostmarkban, az Alpési utak országában 37.000 motorkerékpár közül 32.000 Puch! — főleg a grazi gyárnak, a kétütemű motorok birodalmában végzett, *korszakalkotó és sokat utánczó* tevékenységének köszönheti.

Mint tudjuk, a Puch-konstruáció alapgondolata a két- és négyütemű motorok előnyeit egybefoglaló közös robbanótérrel bíró kétugattyús kétütemű konstrukció, mely immár közel két évtizedes eredményekben dús multra tekint vissza. Ennek a szolidan kivitelezett kitűnő konstrukciónak köszönhetik a gráciak azt, hogy a nagy konkurencia ellenére, úgyszólván hónapok alatt sikerült olyan mértékben bekapcsolódni az ónémetországi motorkerékpárkereskedelembé, hogy a gráci gyár, teljes gőz alatt dolgozva is, alig tudja kielégíteni a keresletet.

A lemezvázas 6 lóerős 200-as és esővázas 11 lóerős 250-es (250 S4) modellek motorjai villás hajtókarrá

A Puch nyergéből nézve még szebb a világ...



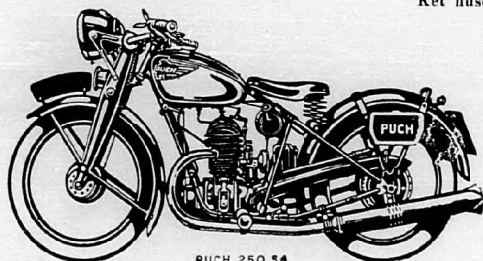
GS) terepjáró sportgépek ikerdu-gattyúi külön hajtókarokon futnak.

A 250 S4 típusú Puch-modell ka-

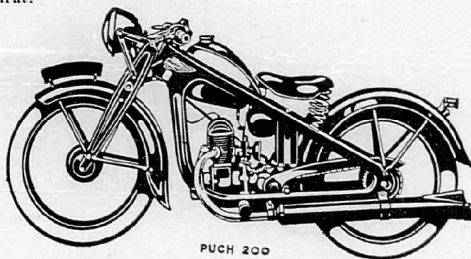
ményein túlmenően, számos Six Days Trial-győzelem igazolja.

A Puch motorkerékpárok mellett

Két hűséges barát:



PUCH 250 S4



PUCH 200

szerelt ikerdu-gattyús konstrukciók, míg a német hadsereg körében anynyira felkarolt hátsóvillarúgózású, esővázas 14 lóerős 350 *km-es* (350

tegoriájának leggyorsabb léghűtéses, kompresszor nélküli kétütemű masinája, melynek kivételes képességeit a mindennapi élet követel-

érdekes kis masina a tarajosdu-gattyús, 60 *km-es*, 1,5 lóerős motorral szerelt Puch kismotorkerékpár.

Autórugók és spirálrugók

BÁN LÁSZLÓ

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

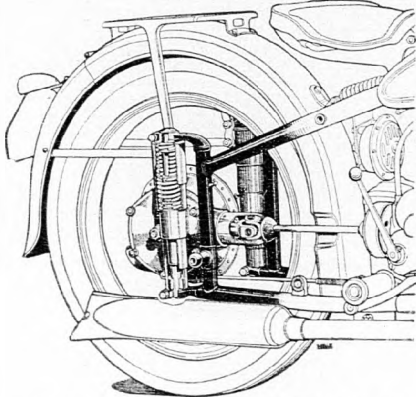
**KASSAI
ZÜNDAPP**

Új és használt motorkerékpárok a l. a d. s. a. VI., Ó ucca 42. T. 110-792

**SPECIÁLIS
javító üzeme.**

Elöl-hátul teleszkópikus rugózás, erőtől duzzadó kardános boxermotor: ez a **BMW!**

A BMW-gyár volt az első a német motorkerékpárgyárak sorában, mely mint már annyiszor, most is irányt szabva a jövőbeni konstruk-

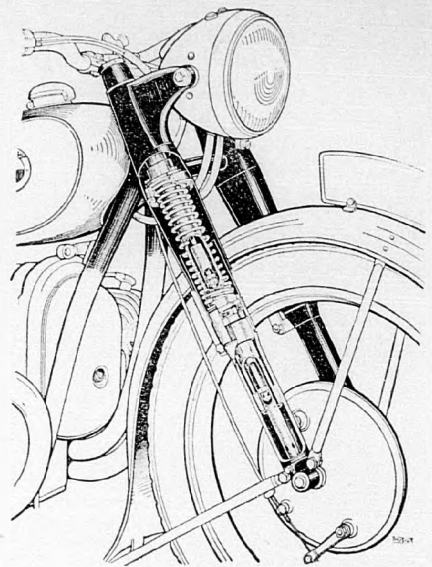


Ez a híres, teleszkópikus BMW hátsókerék-rugózás.

ciós fejlődésnek, *elsőként hozta ki szériagépéin a hátsókerék-rugózást.* Az elmúlt esztendő úgy a mindennapi élet országútjain, mint pedig a BMW színek számára az Európa-

dalát eredményezte. A két esztendővel ezelőtt bevezetett teleszkópikus hátsórugózás, a teleszkópikus rugózású első villa, a testsúlyhoz állítható szabadon lengő nyereg, olyan konstrukciós tényezőknek bizonyultak, melyek a vezető kényelmi szempontjairól nem is szólva, páratlan útfekvést biztosító tulajdonságaik révén lehetővé tették a fogalommal vált kardános BMW motorok duzzadó erőtartalékainak fokozott kihasználását.

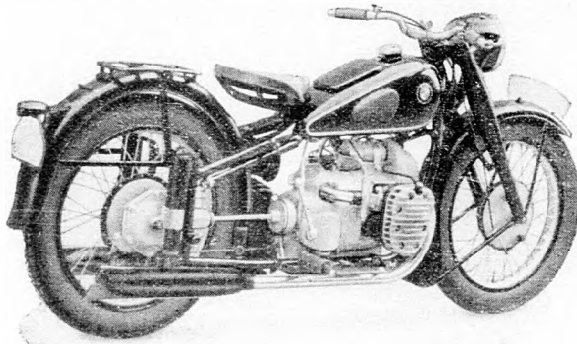
A BMW-gyár négy nagy típusa, kéthengeres boxermotorral szerelt modelljei egységes esővázba nyertek beépítést. A 22 lóerős 750 *kcm-es* alulvezérelt túramodell (R 71) a maga praktikus és esztétikus kivitelezésével, bámulatos üzemi saját-ságaival szinte egyedülálló remeke a motorkerékpáriparnak; méltó társa a 18 lóerős 600 *kcm-es* alulvezérelt (R 61) túramodell! A nagy, kéthengeres felülvezérelt típusok, mint a 24 lóerős 500 *kcm-es* (R 51), valamint a 30 lóerős 600 *kcm-es* (R 66) modellek rendkívül elasztí-



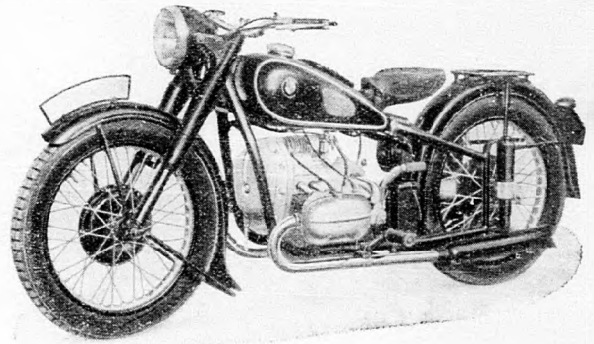
A teleszkópikus rugózású BMW elsővilla az összes B.M.W.-modellek standard tartozéka.

Autobahnokon, ahol 115, illetve 125 *km-óra*ra sebességállóak!

A kisebb hengerűrtartalomrégiókban a BMW-gyár két, ugyancsak kardános, de természetesen egyhengeres modellel képviselteti magát. Mind a 250 *kcm-es*, 10 lóerős esőváz-as (R 23) modell, mind pedig a 350 *kcm-es*, 14 lóerős préselt vázas (R 35) típus a progresszív hatású lágy esavarrugókkal megoldott teleszkópikus villával és az elnyúzhatatlan kordántengellyel hódít a



Akinek sv. gép az ízlése, megtalálja ideálját a BMW 600-as és 750-es modellei között!



Az 500-as és 600-as ohv. BMW-modellek esztézise utólérhetetlen.

bajnokságon át világhegemoniát jelentő versenyévd tükrében a BMW konstrukció legnagyobb dia-

kus, igénytelen üzemiük révén a nagyvárosi forgalomban éppen úgy megállják a helyüket, mint az

BMW minőség népszerűségének, melyet ma már jóval több, mint 100.000 BMW motorkerékpár hirdet!

AUTOSERVICE és **KARBANTARTÁSOK**

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

LÓRINCZ

IX., Ferenc tér 6.

Tel.: 141-017

Packard-Nash

Hivatalos szervice

ERDŐS TESTVÉREK

autobiljavító- és karosszéria-üzem
AUTÓKARBANTARTÁS

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

NORTON

MOTORKERÉKPÁROK

Vezérképviselőt

KOVÁCS

V., Szabadság tér 14 Telefon 124-805

Használt autók és motorkerékpárok!

NSU

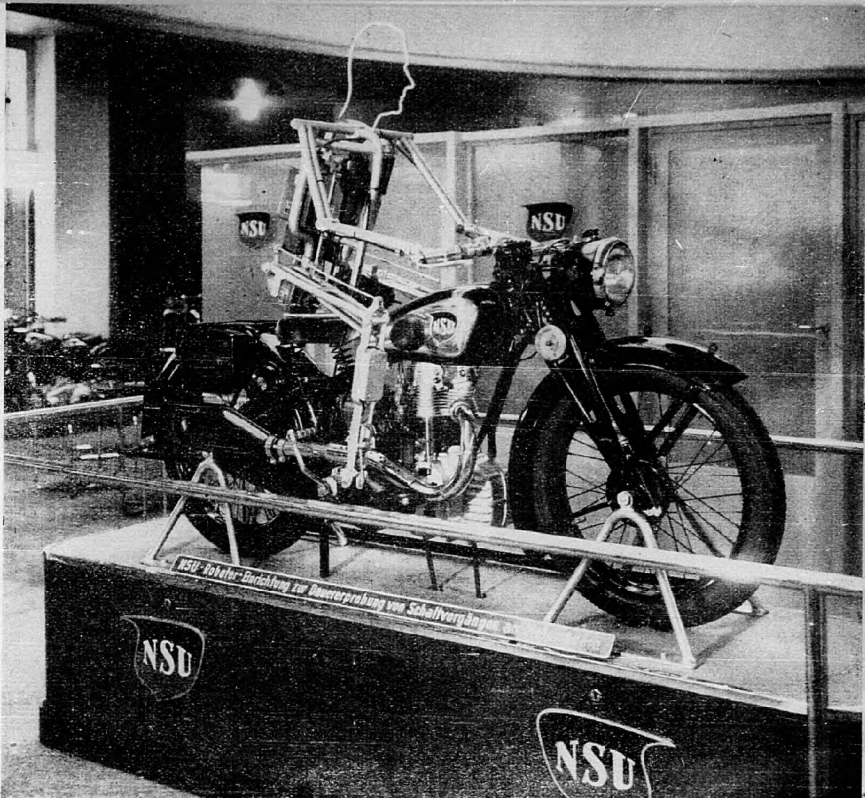
Tíz különféle hengerűrtartalmú és kivitelemű gép szerepel a gyár idei „csatarendjében”, az eddig több mint 60.000 példányban forgalomba hozott kis 100 km-es Quicktól, az oldalkoesis motoros nagy luxusmodelljéig, a híres onv és sv 600-asig, megmutatjuk az összes kategóriák reprezentatív NSU-modelljét, melyek mindegyike magán viseli a nagymultu gyár kvalitásbélyegét.

Az NSU-sorozatot a 100 km-es Quick és Pony modellek vezetik be, ezek a 3 lóerős modellek két literen aluli fogyasztás mellett 55–60 kilométeres sebességre képesek és rendkívül olcsó árukkal tunnek ki. A szintén kétütemű 125 km-es kétkipufogós blokkmotorral ellátott 125 ZDB-típus teljesítménye már magasabb, négy lóerőt ad és hetvenen felüli tempóra képes — olyan teljesítmény, melyet néhány évvel ezelőtt csak a 200-as kategória gépeinek volt a sajátja.

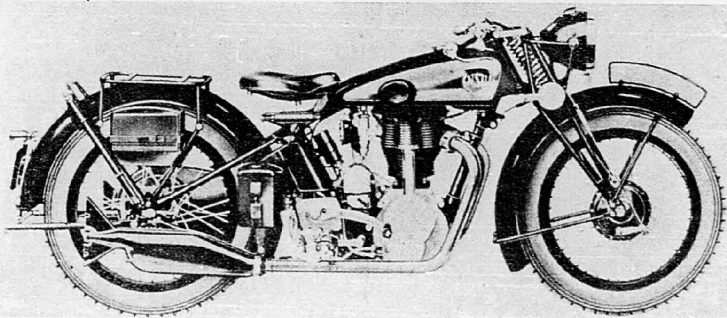
A híres 200-as NSU-modell, a 201 ZDB zárja a kétüteműek sorát, hét lóerős teljesítmény, 85 km-es sebesség, négysebességű váltó, olajban futó, teljesen tokozott hajtólánc jellemzi a gyárnak ezt az igen népszerű típusát.

A négyüteműek sorozatát a 201 OSL-modell nyitja meg. Felülvezérelt 200-as motorja kilencedfél lóerőt képvisel (95 km-es sebesség), különleges motor kiképzése folytán fogyasztása mégis alatta marad a 2,5 liternek 100 km-enként. Négysebességű váltója lábkapcsolással van ellátva: megbízható, viharálló türagép, mely teljesítmény dolgában azonban sportmodell a javából. Nagyobb testvére ennek a modellnek a 251 OSL, 250 km-es motorja könnyűfém hengerfejjel van ellátva, szelepmekanismusa tökéletesen tokozott és 10,5 lóerős teljesítmény mellett tartósan 105 km-es tempóra képes.

Az NSU-sorozatnak talán legérdekesebb tagja a 351 OSL-modell, melynek rendkívül erős váza a világhírű NSU versenymodelleket juttatja eszünkbe. 350-es, tokozott szelepmekanismussal ellátott négysebességű blokkmotorja 18 lóerőt

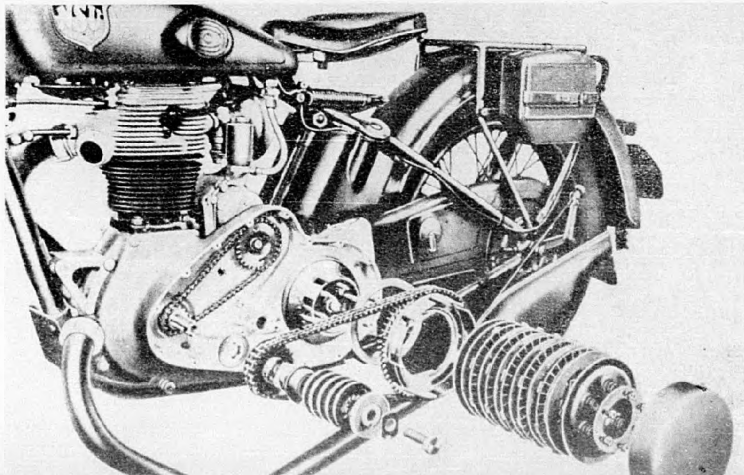


Az NSU-stand érdekessége volt az az elektromosan működtetett robotember, mely gázt adott, kupplingozott, sebességet váltott és fékezett sokkal több érzéssel, mint sok ma-z-ola...



Lengő nyereggel érzéztették ki a pompás vonalú NSU-masínákat.

A 600-as, felülvezérelt NSU-modellek duplex elsőláncal és képkönkén szétszedett állapotban bemutatott centrális rugó helyett hat nyomórúgóval megoldott többlemezes kupplinggal kerülnek forgalomba.



rejt (115 km-es tempó), fogyasztása — hála a könnyűfém hengerfejnek — nem lépi túl a 3 litert. Érdekessége ennek a modellnek a kívülről nómikus berendezéssel szabályozható szelepállítás. A nagy luxus-szólógép, az ohv 501 OSL-modell csak nagyobb hengerűrtartalmával különbözik, félliteres motorja 22 lóerőt ad és 135 km-es sebességgel repíti ezt a pompás modellt. Még nagyobb teljesítményt ad a 600-as ohv (601 OSL-modell 24 lóerővel és 150 körüli sebességgel. Hogy ennek a modellnek a tervezésénél már oldalkoesis üzemre is számítottak, azt a rendkívül erős hídvas és elsővilla, a könnyen kiszerezhető első és hátsó kerék mutatja. Az NSU-sorozatot az oldalkoesis 600-as sv-modell zárja be, melynek érettségét az mutatja, hogy kerék 12 éves konstrukcióról van szó.

Nemesak a képviselőt állítja, hanem minden hozzáférő tudja, hogy jelenleg a

250-esek között a kétütemű, a **350**-esek között a négyütemű OHV

VICTORIA

a legszebb, legmodernebb, leggazdaságosabb és legkényelmesebb motorkerékpár.

Néhány adat róluk:

Erőátvittele: Olajfürdő, teljesen tokozott lánc.

Sebességváltó: 4 áttételű, labkapcsolós.

Nyereg: Victoria lengőnyereg, testsúlyra állítható, kétrugós.

Hátsókerék: pillanatok alatt kiszerezhető.

Benzin fogyasztás: 2,5 liter körül (nem tévedés!)

Vásárlás előtt látnia kell a Victoriákat!!

Koppányi, SUNBEAM képviselő, Dessewffy-u. 47. Telefon: 110-824.

SPEEDOIL — az üzemanyagban?



Fogyasztását csökkenti! Motorja sebességét és rugalmasságát fokozza! A savképződést megakadályozza! Óvja hengerét és dugattyúját! Meghosszabbítja gépeinek élettartamát!

Tehát

SPEEDOIL-t az üzemanyagba!

OLAJ KFT., Bpest V., Gyöngyház u. 4

Tel.: 290-382

SEBESSÉGMÉRŐJÉT

megjavítja: **ÓRAGYÁR**, Tömő uca 26

Sebességi Bajnokság?

A KMAC Nemzeti Sportbizottsága, értesülésünk szerint, szakít az eddigi túrabajnokságok rendszerével és ismét visszatér a sebességi versenyek alapján kiírandó bajnokságokhoz. Ennek megfelelően az idei bajnokság pontszerző versenyeként a régóta kísértő és az idén, úgylátszik, megrendezésre is kerülő *tihanyi körversenyt*, a mártonhegyi úti *Hartmann-émlékversenyt*, a *kecskemeti körversenyt* és a *Háromashatárhegyi versenyt* emlegetik.

HIREK

Erdekes, régi papírhulladékokból préselt olajpálacskákat láttunk a berlini kiállításon, melyek szilárdsága egyenesen bámulatos volt.

A **párizsi** hatóságok 84 millió hitelt szavaztak meg 1020 autószerzőnek belöldi üzemanyagra való átalakítására.

Párizst tavaly 300.000 külföldi autó látogatta meg. Több mint a fele hollandiai kocsi volt.

Osram autóflektor Bilux-égőinek az árát 13%-kal, motorkerékpár reflektor égőit 5,3 százalékkal csökkentette.

A **Grossloeknerstrasse** parkhelyeit 625 kocsi számára bővítették ki.

Oroszországban tavaly 200.000 autót és 50.000 traktort gyártottak. A kvantum messze maradt az előirányzattól.

Az **IG Farben** Buna gyártására alapított merseburgi vállalata alapítóját 50 millió márkára emelte fel.

Az **esseni Krupp-gyár** is bekapcsolódott a szintetikus benzín gyártásba.

A **párizsi „L'Auto”** értesülése szerint az 1,5 literes Mercedes-Benz versenykocsik meg e hónapban megkezdik Mouzabon próbateljesítéseit.

A **Zündapp** és **NSU** gyárak Németországban közös eladási szervezetet létesítettek.

Jugoszlávia személyautó-behozatalában a német ipar 60, teherautó-importjában 88%-kal van képviselve, ami tavaly 3000 kocsi-t tett ki.

Csehszág eltörölte az autótadót.

A **világ gumifogyasztása** tavaly 1.103.560 tonnáról 917.230 tonnára zuhant, amiben az USA autópáramak visszaesése mellett a Buna-gyártás rohamos fokozásának is része van. Szegény ültetvényesek...

A **chemnitz-i** Bernd Roseneyer-út után most szülővárosa, Lingen is uccát nevezett el a néhai bajnokról.

Sir Henry Deterding f. A Shell-konzern felvirágoztatója Szt. Móriában, szívzselhűdés következtében, 72 éves korában elhunyt.

Fleischmann, a kitűnő NSU-menő Mercedes-Benz „utánpótlás” lett. Helyébe a náinuk is járt DKW-menő Bodmert szerződte az NSU-gyár.

A **dessau-i** rekordpályán lefolyt kísérletek eredményéből a technika óriási fejlődése tükröződik vissza: Caracciola 3 literes M5-kocsiján 400 km-en felüli sebességet ért el, tehát csaknem annyit, mint 15 hónap előtt — 6 literes kocsin (406 km). Ezek után érhető kíváncsisággal várjuk a szezont...

Új NSU képviselő

Döry István, a tehetséges fiatal versenyző és Kovács Emil, a 28—30-as évek motorkerékpárkereskedelméből előnyösen ismert szakember, megszerezték az NSU motorkerékpárok magyarországi vezérképviseletét. Az új cég *Aradi uca 44. sz. alatt üzemházat rendez be*, iróda, alkatrésztárára, bemutatóterme és javítóműhelye részére. Az ezzel kapcsolatos építkezési munkálatok már anynyira előrehaladt stádiumban vannak, hogy a NSU-telep megnyitására napokon belül sor kerülhet. A cég a legnagyobb gondot kívánja fordítani a versenyésre és ennek megfelelően három versenygép is áll rendelkezésére. Az oldalkocsi csoportban a sokszoros magyar bajnok: Pathó Gyula, a 350-es kategóriában j. Döry István, az 500-es csoportban pedig előreláthatólag egyik legjobb versenyzőnk fogja képviselni az NSU-színeket.

Moto-Guzzi

BENELLI

Olaszország két legnagyobb motorkerékpárgyára.

250 és 500 ccm

Négyütemű motorok.

Hátsóvillarúgózás

már a 250 ccm modelleken is.

Új, olcsóbb árak!

PUCH KÉPVISELET

Használt autók és motorkerékpárok!

VÉTEL, CSERE, ELADÁS.

Kérje használt gépekről díjmentes árjegyzékünket.

JÁRMŰKERESKEDELMI KFT.

BUDAPEST, VI., VÖRÖSMARTY U. 75

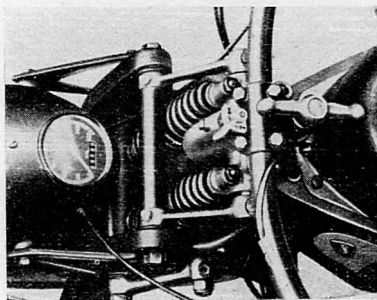
TELEFON: 111-714

Hasznos

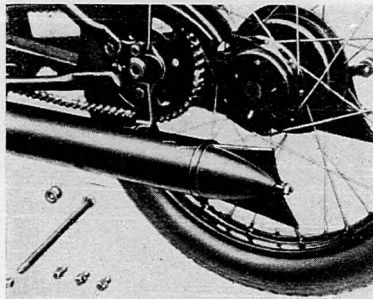
ZÜNDAPP

apróságok

A motorkerékpár igazi értékét a mindennapi használatban éppen azok a konstrukciós apróságok biztosítják, melyek csak olyan gyár modelljein forrhatnak ki, mely típusait nem kénytelen évről-évre változtatni, hanem a jól bevált alapkoncepció mellett kitartva, teljes figyelmét a praktikus használatban felbecsülhetetlen értékű aprósá-



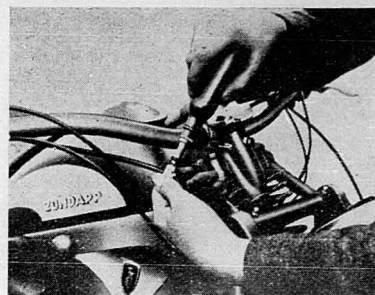
A 600-as Zündapp állítható olajlökharítója.



Játszi könnyedséggel szerelhető ki a 200-as Zündapp kereke.

gokra fordíthatja. Ilyen gyár a Zündapp! Nincs szükség új konstrukciókra, a jól bevált modellek, immár a legapróbb részletekig maradéktalanul elégítik ki a legrejtettebb kívánságokat is!

Hogy csak néhányat említsünk: a bowdenhuzalok ápolása fontos feladat, hiszen jól tudjuk, milyen bajokat okoz-



Zündapp zsírzófejekkel látja el a bowdenhuzalokat.

hat a kritikus pillanatban fennakadó vagy eltörött fék- vagy kupplungbowden. Nos, a Zündapp-gépeken a fontos huzalok zsírzófejjel vannak ellátva, ami lehetővé teszi állandó karbantartásukat. Vagy: minél gyorsabb a masina, annál fontosabb az útfekvése is. Ime, Zündapp 350, 500 és 600-as gépei elsővilláit állítható olajlökharítóval szereli, mely lehetővé teszi, hogy a rúgózást az útvisszonyokhoz alkalmazzuk! És talán, ami a legfontosabb: az összes Zündapp-modellek elől-hátul patentkerekekkel vannak ellátva, a játszi könnyen kiszerezhető első és hátsó kerekek az 500-as és 600-as gépeken pláne cserélhetők is... Apróságok ezek, de ezek adják meg a motorkerékpár értékét a használatban!

A Zündapp-gyár gyártási programja 200–600 kem-ig a láncos és kardános, az egy- és kéthengeres, a kétütemű és négyütemű alul és felül szerelt modellek gazdag választékát öleli fel.

ÚJ

ZÜNDAPP

KÉPVISELET



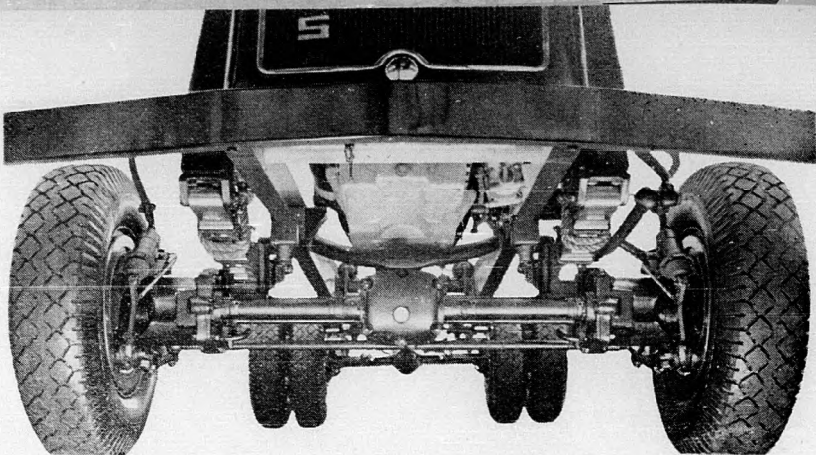
MOTORKERÉKPÁR ÉS AUTÓALKATRÉSZKERESKEDELMI KFT
V., VILMOS CSÁSZÁR ÚT 60

TELEFON:
 121-404

Teherautók Berlinben

A német autóipar igazi nagyságában a teherautók kiállítási csarnokai-ban mutatkozott be. A fekete Mercedes-Benz alvázak, a vörös-barnára zománcozott Büssing-NAG kolosszusok, a világoskékre színezett Henschel sasszúk, a fekete-sárga MAN, a zöld Krupp, Vo-mag és a többi alvázak impozáns gumiméreteken felsorakozó garmada, le-nyűgöző benyomást keltett.

Konstruációs szempontból bírálva a kiállítás anyagát, meg kell állapítanunk, hogy a német teherautókonstruktőrök általában közös nevezőn állanak, jórészt egységes utakon járnak. Alapjában véve, két konstruációs irányzat eredmé-nyeiről számol be a kiállítás. Az egyik irányzat az, amelyik meglepő nagy



Ósszkerék-meghajtásos, 4,5 tonnás terepjáró MAN-alváz.

állott. Ismét találkozunk a *léghűtéses Diesel-motorral* (Phönomen) is, bizony-ságául a konstruktőrök minden terru-numra kiterjedő kutató munkájának.

Az *autóbuszépítés* a teherautóépítés-sel azonos esapásokon indult ugyan el,

zat érdekében szükségessé tette a hátsó-tengelymeghajtás oldalt törtéző eltollá-sát. A fekvő helyzetben a padozat alá épített motorokkal való kísérletek, úgy-látszik, elakadtak, pedig eme helymeg-takarító megoldás éppen az autóbusz-építésben látszott polgárjogot nyerni. A vezetőülések a motor mellé törtéző elvezetése egyre gyakoribb megoldás, az autótak aerodinamikuss karosszériák követelnek, az *acélkarosszériák még túlsúlyban vannak* a könnyűfémkarosszériákkal szemben. Külön figyelmet érdemel e téren az acélból készült *öb-hördő*, Lindner *autóbuszkarosszéria*, mely a repülőgépipítésből ismert elve-ken épült fel. A Büssing-NAG alvázza készült karosszéria négy szilentröbblökon nyugszik. A könnyűfémkarosszériának Ludwig az úttörője, az acélkarosszériák-kal szemben 20-30 százalékos súlymeg-takarítást ér el.

A *traktorok* sorában fokozott népsz-e-rűség fogadja a kis traktorokat, éppen úgy, mint a lassújárású közép és nehé-z vontatókat, avagy a gyorstraktorokat, mely utóbbiak a távolsági forgalomban is jelentékeny szerepre tettek szert. Hatalmas választék tárul elénk a kü-lönböző *pótkocsik* sorában, nemkülönben a speciális célokat szolgáló járművek táborában.

BERLINI NOTESZ

A német teherautók kivétel nélkül ke-retalvázakkal épülnek. Egyetlen kivétel az újdonsült német *Ringhoffer-Tetra*-mo-dellek voltak, melyek háromtengelyű, csőalvázak típusú még a lühetetlenül fejlett német teherautóipar számára is komoly nyereséget jelentettek.

MAN 4,5 tonnás 100 vagy 115 lóerős Diesel-motorral szerelt modelljébe utólagosan is beépíthető a külön elsőkerék-meghajtás, ami nagyobb fokozza a típus terepjáró és hegymászó készségét.

Krupp háromtonnás teherautójában igen érdekes előkamrás, négyütemű Diesel-motorral mutatkozik. A hathengeres, 56 literes motor 80 lóerőt ad le. A hen-gergefejbe épített hűtőtengely közzvele-nül vezérli a szelepeket.

Saurer 165 lóerős Diesel-motoros teher-autojának önsúlyát a könnyűfémek fokozott alkalmazása révén 3650 kg-ra redukálta, ami 6500 kg teherbírási modell-nél ugyancsak remek eredmény.

Vo-mag 14 literes, hathengeres, 6 ton-nás alvázza szánt Diesel-motorjának teljesítményét a hengerirtartalom és for-dulatszám növelése nélkül, pusztán az előgés fokéletesítése révén, 160 lóerőre emelte.

Daimler-Benz 70 lóerős Diesel-motorral szerelt, 3 tonnás teherautója pótszésség-váltó révén 8 sebességi fokozattal rendelkezik.

Teljesen háttérbe szorultak az idel kiállításon az *elektroizemű* teherkocsik, melyeket egyetlen gyárképviselet esapán,

mértékben alkalmazza a személyautók-nál is felhasznált konstruációs elemek-et, olykor motorokat, alkatrészeket. (Ford, Opel.) Ezzel szemben a másik irányzat a *teherautóépítés* karakterisztikus jellemvonásait kristályosítja ki. Az első irányzat hívei számbelileg ki-sebbségben vannak ugyan, produkciójúkat illetőleg azonban igen tekintélyes helyet foglalnak el és típusaik egészen a 3 tonnás kocsikategóriáig otthonosak. Ezzel szemben a tipikus teherautókon-strukciókat már a másféltonnás típus-régióban felleljük és domináló szerepük-et a tonnaterhelés növekedésével egy-nes arányban konstatálhatjuk, termé-szetesen a nagykategóriákban egyel-műalkodók.

Az alvázépítést illetőleg a súlymegta-karítást és nagyobb ellenállóképességet biztosító *villamoshegyezés* egyre több tért hódít a szegélyeléssel szemben. Bár a kéttengelyes alvázak a legnehezebb kocsikategóriákba is behatoltak már, az egész nehéző járművek birodalmában, főleg az óriás autóbuszoknál, a két meghajtott hátsótengellyel épült három-tengelyes alvázak dominálnak. Különös gondot fordítanak a német gyarak a teherautók *tereptjáró készségének* foko-zására, amit a 3, illetve 4,5 tonnás es-ortokban külön adókedvezmény is pronagál!

Motorikus szempontból alig van új-donság. *Dominál a Diesel-motor*, de a kisebb kocsik sorában előkelő helyet foglal el a benzínmotor is, mely léghű-téses változatban is minden próbát ki-

na azonban már meglehetősen eltávo-lódott egymástól a két konstruációs irányzat. A disszimilációt az *autóbu-szok alacsony alvázépítési módja* nyi-totta meg, ami később a sík kocsipadló-



RIV

GOLYÓS ÉS GÖRGŐS CSAPÁGYAK

autókhöz, motorkerékpárokhoz

Árjegyzéket kívánságra díjtalanul küld:

SZILÁRD BÉLA

Budapest, VI., Nagymező u. 15

TELEFON: +125-336

Sidus

AKKUMULATOR



MAGYAR-OLASZ
AKKUMULATOR K.F.T.

FABBRICA-UNGARO-ITALIANA DI ACCUMULATORI S. a. G. L.

BUDAPEST, VIII., VIG U. 31. TEL.: 144-281
134-502

TAVASZI OLAJCSERÉHEZ

csak



MOTORLAJAT HASZNÁLJON!

ÜZEMBIZTOS, GAZDASÁGOS!

Csak plombált kannákban kapható!

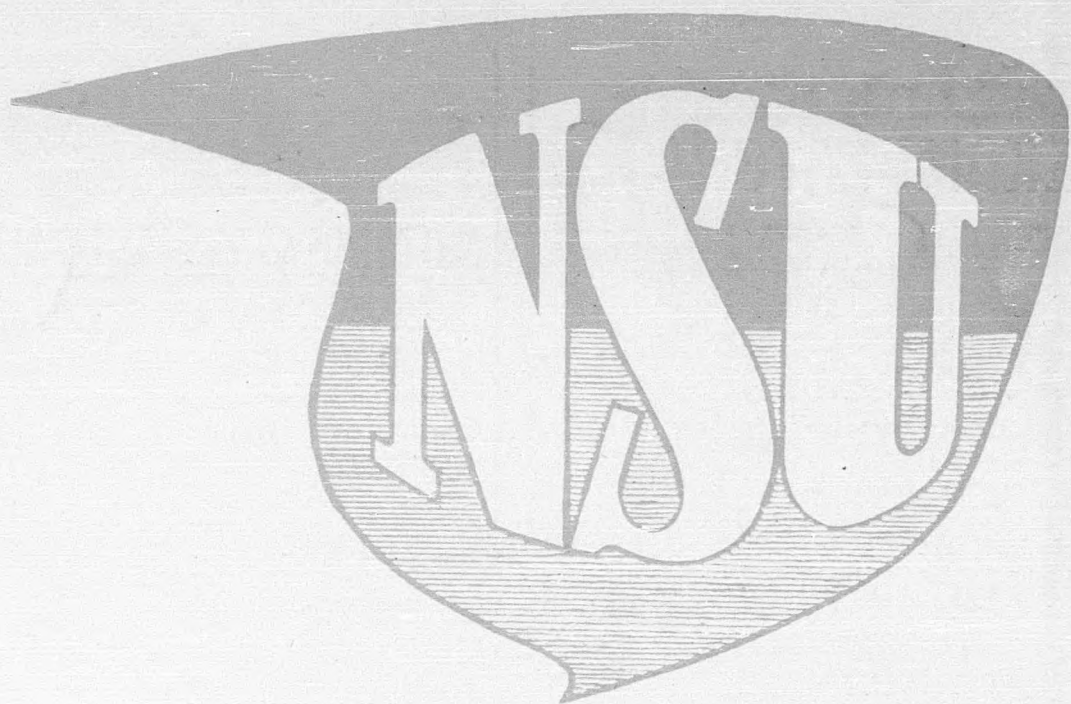
AMPLA

IPARI ÉS KERESKEDELMI KFT.

BUDAPEST, V., ARANY JÁNOS U. 12. TELEFON: 125-778



A legmagasabb teljesítményű tehergépkocsik megtekinthetők a magyarországi vezérképviseletnél: General Árukereskedelmi r. tár. áruosztályánál, Budapest, Fáy uca 9. Telefon: 292-519.



Az évtizedes multu NSU-gyár dús típus-programjából választhatja ki azt a motorkerékpárt, amely szürke hétköznapi munkában hűségese munkatársa és a testet-lelket üdítő vikenden a legjobb utitársa. Ha figyelmesen átolvassa az Autó-Motor cikkét, akkor látni fogja, hogy nem ígértünk többet, mint amennyit ezektől a minőségi motorkerékpároktól vár. Az NSU-motorokat a korszerű konstrukció, a minőségi munka és anyag, a nemes vonalvezetés, a robusztus erő és amivel kezdeni kellett volna, a gazdaságos üzem jellemzi. Ezt mondják az NSU-tulajdonosok.

MAGYARORSZÁGI
VEZÉRKÉPVISELET:

DŐRY ÉS KOVÁTS KFT.

BUDAPEST, VI., ARADI UCCA 44