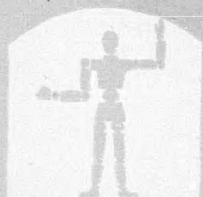


AutóMotor



NSU

Pár hét és benne vagyunk a versenyszezonban! A tréningek már széltében-hosszában megindultak. Képünkön Fleischmann „repszl” pompás 350-es kompresszoros, király-tengelyes NSU nyergében... Képünk ékes bizonyítéka a gép rendkívüli stabilitásának!



SHELL

MOTOROLAJOK



Cseregévváltás



minden vonatkozásban
a fennmaradás, folyamatosság
és fejlődés biztosítéka

rendszeres olajcsere
ugyanilyen biztosítéka
motorja hosszú élettartamának
és nagyobb teljesítményének

SHELL MOTOR OIL

Előgyújtás

Európa térképe napról-napra úgy változtatja a képét, hogy még a legkameleonabb politikus is megrígyelhetné. És a földrajztudomány, mely pedig még nemrég az úgynevezett ezrakt tudományok közé tartozott: kezd labilisabb lenni, mint a legfixebb tengelyű kiskocsi. Országhatárok szűnnek meg, vámhatárok válnak nullává és hovatovább feleslegessé válik a — triptik. Az a bűvös okmány, mely az autónak és motorkerékpárnak az útlevele és melyből bőséges vitaminok iakadtak — a turingklub kasszája.

Ma: nem sokkal több emléknél ez a barna kéreppapírba kötött, nagyvívű blokk és a még raktáron levő karnék holnapután, talán már csak gyermekreg játékokra fanyalodó hajdani nagymogulok tépdelési, vagy talán tépdelési szükségleteinek kielégítésére szolgálhatnak.

Németországba triptik nélkül lehet beutazni. Németország pedig ma hajdani négy országot jelent. Olaszországba sem kell vámokmány és rövidesen a turingklub drágán mért karnéja nélkül is felmehetünk oda, ahová húsz éve — indultunk.

A karmester intett pálcájával, felszendült a Triptikek Alkonya című szintén zenés-dráma első akkordja. A magasban trónoló egész- és félistenek azonban még mindig nem akarnak tudomást venni arról, hogy közelg a harmadik felvonás, melynek végén úgy elhamvad a mesterségesen felépített Walhallájuk, akár félkilónyi olajos rongy.

Az úszkös romok között pedig lesz alkalmuk azon gondolkodni, hogy mi lett volna jobb: a sportnak sziklaváradra építkezni, vagy pedig a triptik-jövedelem futóhomokjára, némi légi-batyubállal — súlyosbítva.

*

Új vezetői jogosítványokat ad ki a rendőrség; minden jogosítványtulajdonost újra megvizsgálnak orvosi és — büntetőjogi alapon. Az új jogosítványt április elsejétől lehet kérni úgynevezett jelentkezési lapon az illetékes gépjárműkerületi rendőrhatalóságtól, június 30-ikáig két pengő, ezen túl — ez nyilván büntetés — már nyolc pengő az új „flekní” díja.

A jogosítványcserére jelentkezőket újabb orvosi vizsgálatnak vetik alá,

közben a bűnügyi nyilvántartó nyilatkozik, hogy vajjon a kérvényező erkölcsi, közrendészeti és nemzethűségi szempontból nem kerülhet kifogás alá.

Az új jogosítványban a mai betétlapok helyett nyolc perforált és számozott lap lesz, kihágás esetén az intézkedő rendőr egy-egy ilyen lapot szakít ki a blokkyszerű füzetből.

Ha a rendőrség rászánta magát arra, hogy újabb hatalmas adminisztrációs munkát igénylő lépést tegyen, ha helyénvalónak tartja az újabb anyagi megterhelést: nyilván komoly oka van rá. Ha nem tartja elegendőnek a háromévenként amúgyis kötelező orvosi vizsgálatot — ám legyen. Ha a betétlapnál sikeresebb megoldásnak tartja a blokkot — ne hagyja el zokszó az ajkunkat.

Egyet azonban nem értünk és ez — a bűnügyi nyilvántartó hatékonyabb bekapcsolása a nagyszabású reform-

ba. (Félreértések elkerülése végett, ezen sorok írója még egyetlen icinypiciny zsebtolvajlás vagy templomablás erejéig sem érdekelt ebben a problémában, amit a mai viharos időkben nem árt előrebecsátani.) Nem értjük azt, hogy a volán forgatásához, vagy a kézikipplung kiemeléséhez miért kell gáncsnélkülinek lenni? A gépjárművezetés sokaknak éppen olyan foglalkozás, mint másoknak a vállalati vezérigazgatóság. Vezérigazgató vagy cégvezető az is lehet, aki öt évig tartó kértlen vendégséget élvezett Kőhidán. A büntetett előélet nem akadályoz meg abban senkit, hogy nőifodrász, sorsjegygügnök, légtornász, segédházfelügyelő, pedikűr vagy részvénytársasági vezér legyen. Sőt, ha szorgalmas és ügyes, még magasabb polcokra is kapaszkodhat. De miért nem lehet az illető soffőr? Ez az a kérdés, melyre — hiába várunk választ.

SÜRGŐS TÁVIRAT

meeltosaagos
rendoerfoekapitaany urnak
budapest

foekapitaany ur stop sos stop tavaszi
esoeben csusznak az utcaak stop keektaxisok
kopasz gumikkal faralgatnak stop eeletve-
szeelyes stop futoofeluelet hiaanyzik a
kereek sima mint ujszuelloett oecseenk
orcaaja stop feekek csuetootoekoet mondanak
jaarookeloek ees taxiutasok aatkozoodnak
stop urvezetoeok kaaromkodnak rendoeroek
goercsoeket kapnak stop taxisoffoeroek gaz-
daainak huszonoetoet kell koermuekre uetni
stop fejuekre oetvenoetoet nagykalapaacssal
stop keeruenk inteezkedeest stop suergoesen
ees alaazatosan stop minden pesti autoos
kitoeroe oeroemmel uedvoezoelnee e szigoru
beavatkozaast stop foekapitaany urnak meg-
kueloenboeztetett tisztelettel

...automotor

1:15? 1:20? 1:25? vagy 1:30? —

egy kis kétütemű bejáratási és keverék-olajzási filozófia!

A napokban tanulságos estét töltöttem együtt a legismertebb angol gyár kétütemű szakértőjével. Csak természetesen, hogy a motorról volt szó.

— *Mi az oka annak, hogy a gyárak — kérdeztem — nem 1:15 arányú olaj és benzinkeveréket írnak elő az első 1500–2000 kilométerre aszal, hogy az olaj-adagot később, mire a gép be van járva, csökkentésük?*

Mr. Whiteman bólintott:

— *Megvan ennek is az oka, — hangzott a válasz, — akármennyire is helyes a bejáratás alkalmával túlolajozni a gépet, a motorosok nem szeretnek gyertyát tisztítani és ha sok az olaj, könnyen beáll az olajslussz.*

És Mr. Whiteman hozzakezdett a keverékolajozás filozófiáját elmagyarázni.

Bejáratásnál helyes a túlolajozás, bátran felmehetünk az 1:15 arányig és nem kell restelkednünk, ha gyakran kell gyertyát tisztogatnunk. A becsületesen bejárt kétütemű viszont hiba túlolajozni. Nagyon sok kommersziális célokat szolgáló kétütemű szalad, melyben 48 literre kevernek egy liternyi olajat és mégis tökéletes a kenés. Persze, az így olajozott motorral csinján kell bánni, nem szabad túlterhelni.

A gyárak rendszerint az 1:20, ritkább esetekben az 1:25 arányt írják elő. Kétségtelen, hogy ez túlzás. Viszont számolniuk kell azzal, hogy sokan egészen pocék minőségű olajakat kevernek tartányukba. A gyenge minőségű, rossz kenőképességű olajból legalább 1:20 vagy 1:25-ös arány kell, ha kevesebbet veszünk, gyenge a kenés és beszélhet a motor. Különösen akkor, ha a karburátor gyengére van állítva és nemcsak erősebben melegsik, hanem a kevesebb keverékkel kevesebb olaj is kerül a gyomrába. Ha azonban elsőklasszisú olajat használunk, úgy bátran takar-

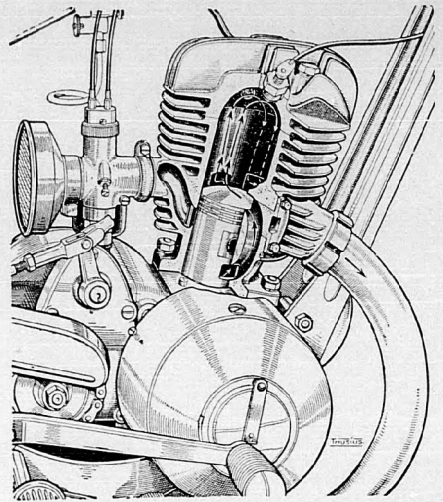
koskodhatunk az 1:30, sőt 1:35 arányig. Ilyenkor persze nem bízhatjuk a motorunkat holmi hordóolajra, hanem ki kell kötnünk az elismert gyárak úgynevezett elit-típusai mellett (Mobiloil D, Aeroshell, Castrol XL, stb.).

Ani a bejáratást illeti: ilyenkor ne takarékoskodjunk. Szánjuk reá magunkat az 1:15 arányra és ne törődjünk azzal, hogy motorunk lassú túrában inkább négy, mint kétütemben fog dolgozni, azaz magyarul — kihagyott. És minden körülmények között úgy állítsuk a karburátort, hogy az benzinben gazdag keveréket adjon. Inkább legyen rossz motorunk lassú túrája, inkább hagyogasson ki szabadonfutásban, de legyen becsületesen és jól bejárva.

A bejáratás titkát kevesen ismerik. Nem elegendő arról gondoskodni, hogy motorunkat ne hajszoljuk túl és ne lépjük át azt a sebességi mesgyét, melyet a gyár ír elő. Bejáratásnál arról is kell gondoskodnunk, hogy motorunk ne túrázzék túlterhelésben, még kevésbé terheletlenül, hanem egyenletes terhelés mellett pörögjön nem túl nagy és lehetőleg állandó szinten tartott fordulatszámokban. Tehát ne hagyjuk a motort hegynek felfelé kintólva kotyogni, viszszakapcsolva hajtsuk neki az emelkedőnek viszonylag alacsony, de mégis frissen pergő fordulatszámában. Ilyenkor kétszeresen ügyeljünk a melegedésre, mert a lassú iramban tovamozgó motor nem kap elegendő hűtőlevegőt.

A bejáratás legyen mindig fokozatos. Az első beindítástól a bejáratás befejeztéig fokozatosan erősítsük az iramot és azonnal vegyük le a gázt, ha úgy érezzük, hogy a dugattyú elkezd szorulni. A túl óvatos bejáratás nagyobb hiba, mint a bejáratás elmulasztása. Ha túl óvatosan kezeljük motorunkat az első 2000 kilométeren és utána keresztet vetve azt mondjuk, hogy most már szabad gyorsan menni és ráadjuk a gázt, valószínűleg — besütjük a dugattyút. Ugy kell eljárunk, hogy amint kilométeróránk egyre több megtett kilométert jelez, egyre frissebb lehet a tempónk.

A bejáratás türelmet kíván. Legjobb tehát még a tavaszi motoros szezont beállta előtt végezni vele. Mert mire kisiüt a nap, melegszik az idő és az országot hemzseg a motoroktól, nem lesz lelki-erőnk meghúzni kis kétüteműnk gyep-lőjét és előzni hagyni azt a nagyképpen dagadt pasast azon a régi Sunbeam.



Ha a végén vagyunk az első kétezernek és úgy érezzük, hogy tisztességgel járattuk be a motorunkat, úgy csökkenthetjük az olaj adagját, de az első 5000 előtt semmi esetre se menjünk le az 1:30 olajt-benzin arányig. És bátran fokozhatjuk az iramot. Jobb kezünk ujjai azonban még heteken át ott pihenjenek a kupplunton, hogy ha motorunk kezd lassulni és dugattyúnk elkezd bedagadni, azonnal kiemelhessük a kupplungot.

A besüléseknek, az úgynevezett „felkenődéseknek” többnyire az az oka, hogy a motor lassulása, tehát a dugattyú dagadása pillanatában nem emeljük ki a kupplungot. A dugattyú ilyenkor felkenődik a hengerre, azaz könnyűfémanyagának egyrésze átvándorol a henger belső falára. Ilyenkor nem elegendő kivárni az előírt rövid hűlési időt, vagy éppen petrolumot töltve a hengerbe, felszabadítani a bedagadt dugaszt: szét kell otthon szedni a motort, lehúzni a hengert és a legfinomabb reszelővel megdolgozni a dugattyú felkenődött részét és azokat a fényes nyomokat, melyek sűrűlődsra vallanak. A hengerből éles kaparóval távolíthatjuk el a könnyűfém nyomokat, így elejét vesszük annak, hogy a felkenődés okozta sérülés motorunk egész későbbi életpályájára rossz hatással legyen.

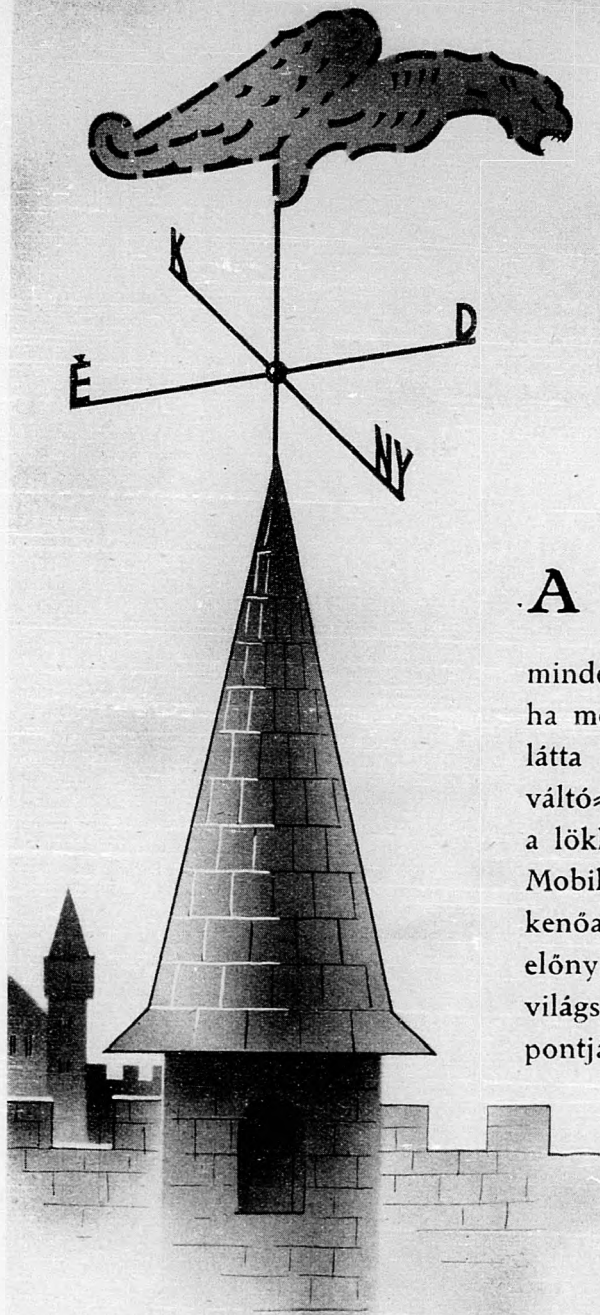
Packard-Nash
Hivatalos szervice
ERDŐS TESTVÉREK
autóbilljavító- és karosszéria-üzem
AUTÓKARBANTARTÁS
VI., JÓKAI UCCA 34. TEL.: 129-672, 125-580

AUTOSERVICE
ÉS KARBANTARTÁSOK
két- és négyütemű autók szakszerű javítása. Hengerköszörülés, dugattyú készítés
LŐRINCZ
IX., Ferenc tér 6. Tel.: 141-017

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

Nézze meg a
VICTORIÁKAT!
Határozott véleménye lesz:
A **VICTORIA**
a létező legszebb, legmodernebb német motorkerékpár.
250-es, 350-es (O.H.V. Sport) raktáron
KOPPÁNYI, SUNBEAM KÉPVISELET
DESSEWFFY UCCA 47.

DEDICS TESTVÉREK
autójavitó specialisták
HENGER ÉS FŐTENGELY KÖSZÖRÜLÉS
Edzett fogaskerék VIII., THÉK ENDRE UCCA 15. SZ.
és alkatrészgyártás TELEFON: 1-303-45



A szélrózsa

minden irányban a helyes utat járja az automobilista, ha motorjába Mobiloilt tölt. Ezzel azonban még nem látta el az egész kocsit, gondolnia kell a sebességváltó- és differencial, meg az alváz helyes kenésére, a lökhárítókra és hasonlókra is.

Mobiloil-Mobilgrease az egész automobil minden kenőanyagának tökéletes és teljes sorozata. Óriási előny, hogy a Vacuum Oil Company egyedülálló világszervezete révén kenőanyagai a föld bármely pontján azonos kiváló minőségben kaphatók.

Autókozmetika
Mobil Products
gyártmányokkal!



Mobiloil

BEJEGYZETT VÉDJEGY

VACUUM OIL COMPANY R.T. BUDAPEST

A GP-FORMULA JÖVŐJE

JÖNNEK A MÁSFÉLLITERES GP-KOCSIK?

Az internacionális autóversenysport fejlődése és főleg hovafejlődése a legnagyobb probléma azok számára, akik a nemzetközi autóversenysportot a zöld asztal mellől vannak hivatva irányítani. Azok a remények, melyek az AIACR 1938–40-es GP-formulájához fűződtek, már a formula első esztendejében szertefoszlottak. Pedig a formula sokat ígért, hiszen legalább is látszólag a kompresszor nélküli 1 literes kis versenykocsitól a kompresszor nélküli 4.5 literes kocsikig éppen úgy felölelte az összes kocsikat, mint a 0.7 l-től 3 l-ig terjedő kompresszoros kocsik sorában. És ennek ellenére, már a formula életbelépésekor nyilvánvaló lett, hogy *győzelmi esélyeik a még oly tág választék-ból is egyedül a 3 literes kompresszoros kocsiknak vannak.* All ez még arra az esetre is, ha feltételezzük azt, hogy Delahaye és Talbot 4.5 literes kompresszor nélküli modelljei nem képviselik a konstrukció oly magas fokát, mint az ebben a kocsitípusban esetleg elérhető lenne.

Alfa Romeo, Maserati és ERA 1.5 literes kompresszorosai számára a GP-formula 561 kg.-ban állapítja meg a minimális súlyhatárt, a kocsik valóságos súlya viszont 650 kg. Hasonló a helyzet a 3 literes kompresszorosoknál is, ahol a 850 kg.-os alsó súlyhatárt csak 1000 kg.-ig sikerült megközelíteniük a konstruktőröknek. A papírforma alapján helyezkedve a GP formula szerint *tehát a két kocsitípusnak egymással versenyképesnek kellene lennie.* A gyakorlat — igazolva sejtésünket — természetesen rácafol erre a feltételzésre, hiszen jól tudjuk, hogy a kompresszoros másfélliteresek, ha a 4.5 literes kompresszor nélkülieknél gyorsabbak is

voltak, de a 3 literes kompresszorosokkal szemben sem gyorsulás, sem csúcssebesség szempontjából, könnyebb súlyuk ellenére sem vehették fel a versenyt!

A GP-pályák mai egyeduralgódomja a 3 literes kompresszoros versenykocsi. A monzai tavaszi próbafutatok beigazolták, hogy úgy az Auto Union, mint Mercedes-Benz idei modelljei lényegesen felülmúlják a tavalyiak sebességét. A versenyek eme egyeduralgódomi ellen az idén előreláthatólag már csak az olaszok kísérlik meg az utolsó — lázadást...! Az olaszok reménye ma az új 3 literes, 16 hengeres, kompresszoros Alfa Romeo, mely az Eifelen fog debütálni. Addig a jóslatokkal is óvatosságnak kell lenniük...

Az Eifel előtt Helsinkiben, Finnországban találkoznak a német versenykocsik, míg az április 2-i páui GP-n valószínűleg csak Mercedes-Benz és Talbot, esetleg Delahaye állanak starthoz. Ez a lassú versenypálya a maga 100-as átlagával nem mértékadó fokmérője a kompresszoros és kompresszor nélküli kocsik között fennálló sebességkülönözetnek, hiszen tavaly ez a lassú pálya a kisebb üzemanyagfogyasztás révén meglepetésszerűen a kompresszor nélküli kocsiknak szerezte meg a győzelmet is...!

A 3 literes kompresszoros kocsik sorsa az Eifelen fog eldőlni! Ha az olaszok, az új Alfák és 3 literes Maseratik révén komoly sikert tudnak elérni, úgy a jelenlegi GP-formula talán a jövő szezonra is megmarad. Ha az olaszok betörése nem sikerül — menthetetlenül jön az 1.5 literesek korszaka!

A másfélliteres formula bevezetése mint harmadik partnert bekapcsolná a

versenyüzembe Angliát. Németországot a zwickau-i és untertürkheimi híradások szerint, két marka is képviselné a versenyeken, bár kétségtelen, hogy Olaszország Maserati és Alfa Romeo évek óta folyamatosan lévő kísérletezései révén az 1.5 l-es kategóriában bizonyos helyzeti előnnyel rendelkeznek. Az angol ERA-kocsik ismét komoly szerephez jutnának, egyedül a franciák maradnának ismét hoppon, akik modern 1.5 l-es versenymotorok megépítéséhez sem technikai, sem pénzügyi eszközökkel nem rendelkeznek. Hiszen Alfa Romeo, ERA és Maserati kompresszoros másfélliteresei 200–220 lóerőt adnak le, az ilyen motorokhoz megfelelő alvázkellenek... Márpedig hol vannak ezek a kellekek a franciáknál? Delahaye legalább próbálkozik, de Talbot, Sefac és a többiek...

Az internacionális autóversenysportnak azonban az 1.5 l-es formula nem az utolsó mentővára. Franciaországban és Olaszországban is felmerült már a gondolat, hogy a versenykocsit közelebb hozzák a szériakocsikhoz. Az olasz RACI például leiltotta a kompresszoros sportkocsik startját. Jano mérnök propozíciója a kompresszor nélküli szuper-sportkocsi érdekében száll sikra.

De mintha máris küssé túlműszíre kalandoztunk volna. Ugy érezzük, hogy az 1.5 literes versenykocsik korszakának küszöbén állunk.

Kiírták a Kezdők-versenyét!

A minap jelentek meg a KMAC április 16-án megrendezendő Kezdők versenyének szabályai. A „Kezdők Versenyének” célja versenyző utánpótlás nevelése és éppen ezért csak azok vehetnek részt rajta, akik még versenyen nem indultak, vagy az előző években ugyanezen a versenyen az első három helyezett között nem szerepeltek. A verseny útvonalra a következő: start Óbuda Bécsi-úti vám—Esztergom—Párkány—Ipolytő—Balassagyarmat—Losonc—Fülek—Salgótarján—Galyatetői műút—Gyöngyös—Aszód—Budapest—Kerepesi út és Fehér út keresztezés (cél). Ellenőrző-állomások lesznek: a startnál, Ipolytő, Szécsény, Losonc, pásztói elágazás, Hatvan és a budapesti célban. A verseny útvonalra 360 km. hosszú. Nevezési zárlat március 31-én. Második nevezési zárlat, mely alkalommal kettős nevezési díj fizetendő: április 7-én.

A Királyi Magyar Automobil Club reméli, hogy az idén igen sokan vesznek majd részt ezen erőpróban, melynek útvonalába először kapcsolódik bele a visszatért Felvidék egyik útszakasza. A versenyen szóló és oldalkocsis motorkerékpárok, valamint autók kocsik vehetnek részt. Az előírt átlagsebesség kategóriáknak 50 és 60 km. között változik.

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

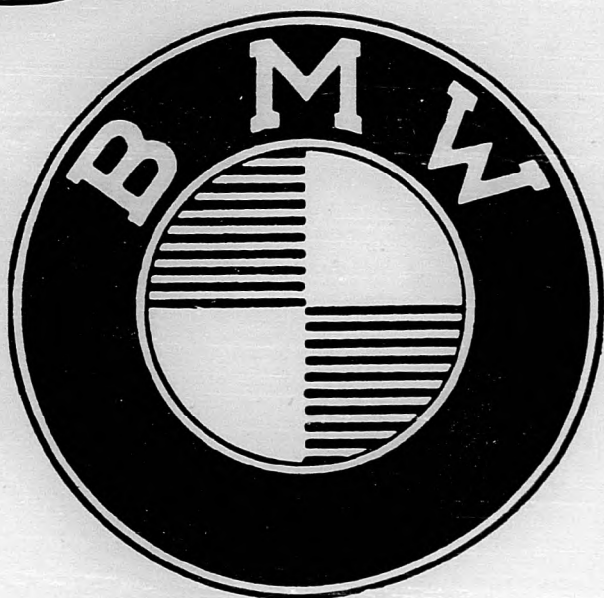


RIV
GOLYÓS ÉS
GÖRGŐS CSAPÁGYAK
autókhöz, motorkerékpárokhoz

Árjegyzéket kívánságra díjtalanul küld:

SZILÁRD BÉLA
Budapest, VI., Nagymező u. 15

TELEFON: *125-336



STEYR AUTOMOBILOK,
PUCH ÉS BMW MOTORKERÉKPÁROK:
VI., LEHEL UCCA 25



A legnehezebb feladatokat is biztosan megoldja

ZÜNDAPP

motorkerékpáron



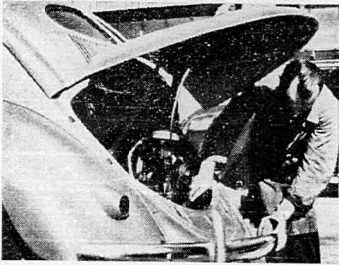
VEZÉRKÉPVISELET:

**MOTORKERÉKPÁR ÉS AUTÓALKATRÉSZKERESKEDELMI KFT
V., VILMOS CSÁSZÁR ÚT 60**

Bemutatjuk a KdF-kocsit!

A címet ne méltóztassanak szőszerint értelmezni és ha képeink egészen új szemzögből derítenek is fényt Porsche dr. népautójának konstrukciójára, jelen cikkünkben mégis inkább olyasmiről kívánunk beszámolni, mely észrevételeket nagyrészt az 1000 km-es, négyhengeres, olív. farmotorral szerelt független kerékelfüggesztésű, 650 kg. önsúlyú KdF kocsik volánjánál gyűjtöttünk! Csoportosítsunk!

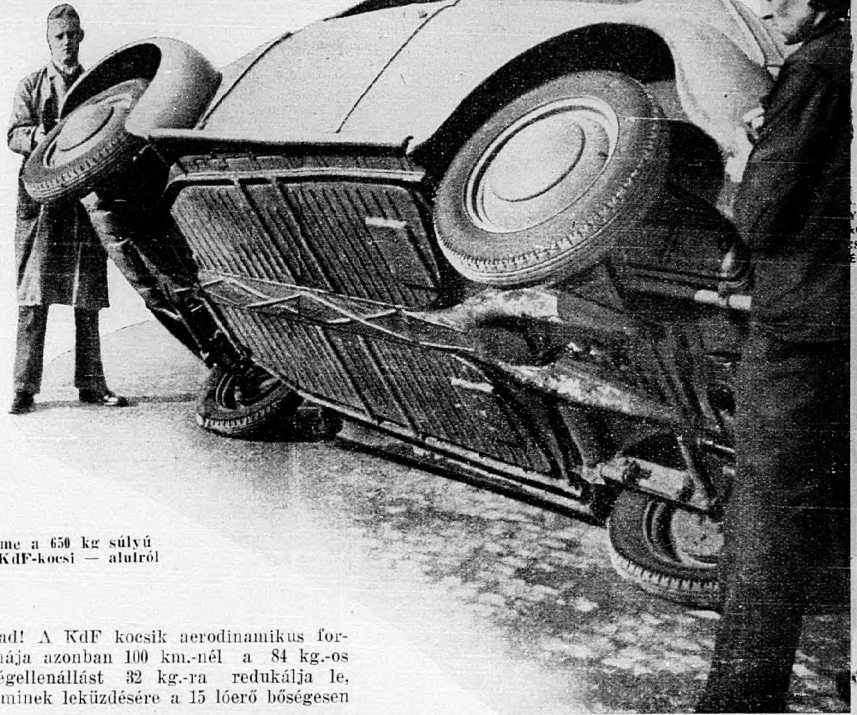
A gyorsulás. Városban útkeresztezésnél, közlekedési lámpáknál, az országúton sorompóknál, hegymenetben egyaránt sűrűn használjuk a sebességváltót. Próbát tettünk: a KdF kocsival álló helyzetből 14 mp. alatt 60 km-es tempóban robognak. A pompás gyorsulás titka a sebességi fokozatok kedvező áttételezése: a 4-ik fokozatról 40-es tem-



Könnyen hozzáférhető a KdF motorja!

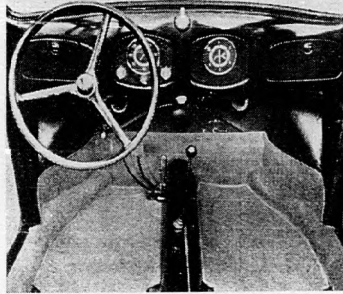
póban, gázadagolás nélkül, kapesólhatunk vissza 3-ikra!

A csússsebesség. A KdF kocsik 100 km-en felüli csússsebességét a 4-ik fokozat „schmelgang” áttételezése révén érik el. Természetesen az áttétel még nem jelent sebességet, hiszen ahhoz, hogy az áttételezés a kiszámított csússsebességig kihasználható legyen, akkora motorteljesítményre van szükség, mely a szóbanforgó sebességnél fellépő gördülősúrlódást és légellenállást legyőzi. A gördülő súrlódás a mai golyós csapágyak mellett csak a kocsisúlyától függ, legyőzése a 650 kg-os KdF kocsinál 100 km-es sebesség mellett 8,5 lóerőt emészt fel. A légellenállás értéke a KdF kocsin 1,75 m² frontfelületének és 100-as tempo alapulvétele mellett 84 kg-ot tenne ki, ami 33 lóerőt emésztene fel. Míntán azonban a KdF motorja csak 23,5 lóerős, 8,5 lóerőt pedig a gördülő súrlódás leküzdése emészt fel, a légellenállás leküzdésére csak 15 lóerő ma-



Ime a 650 kg súlyú KdF-kocsi — alutró!

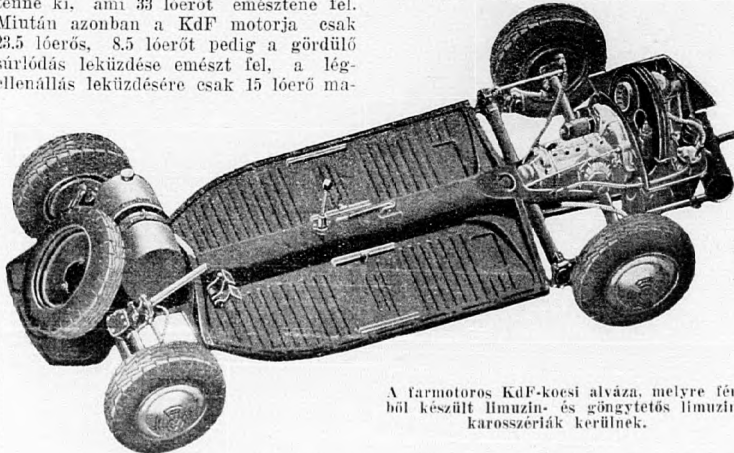
rad! A KdF kocsik aerodinamikus formája azonban 100 km-nél a 84 kg-os légellenállást 32 kg-ra redukálja le, aminek leküzdésére a 15 lóerő bőségesen



A KdF-kocsiszerelékfala.

elég. Tehát 15 lóerő elég 33 helyett és 100 km-nél 7 liter üzemanyag talán a duplája helyett! Ezt teszi az áramvonal!

A kocsis azonban 100 km-re sebesség-



A farmotoros KdF-kocsi alváza, melyre fémből készült llmuzin- és göngyvetős llmuzin-karosszériák kerülnek.

álló is! Köszönhető ez a turboventillátor légáramában levő olajhűtőnek, mely megoldás természetesen hosszabb hegymenetek esetén is érezteti áldásos hatását.

A hegymenetben. A kocsis bámulatosan mássza a hegyet. Érthető, hiszen a 650 kg-os kocsin 23,5 lóerős teljesítményt véve alapul, a súlytöörarány 27,6 kg, ami már feltétlen elévességet biztosít a hegyemenetben is. — A tartós hegyemenet hűtési probléma, amit a turboventillátor maradéktalanul old meg, hiszen a hengerekre zúdított légáramja ugyanolyan intenzív, mintha 100-as tempóban robognánk az Autobahnon, avagy elsővel darálnak a Katschbergre...

A vezetés. A vezetőülésből minden irányban igen jó kitekintés nyílik. Kényelmes ülés, tetszetős szerelékfal, izléses kivitel, csaknem merőleges kormánykerék, a centrális esővízra épített közlgybe eső sebességváltókar. A motor, léghűtéses kivitele ellenére is, még alacsony fordulatszámnál is, zajtalanul dolgozik, menetközben a farmotoros elrendezés és aerodinamikus karosszériaformának hála, 100-as tempóban is zajtalanul suhanunk tovább. A kerékelfüggesztés, a torziós rudazattal megoldott rugózás, a kormányzás az Auto Union versenykocsit juttatja eszünkbe: a KdF ragad az úttesten, tapad a fordulóban. A farmotor megoldás sokáig avertiót keltett, mint mondták, nehezíti a kocsis farát, faralásra hajlamossá teszi a kocsit. A KdF-nél ez nem áll: az 1 l-es léghűtéses motor könnyű súlya a fellépő erőket mellett figyelembe sem jöhet. A KdF kocsin nem sportkocsi ugyan, de bámulatos stabilitása 70 km-ig pompásan gyorsuló 3-ikja és 4-ik fokozaton 100 km-es sebességállósága határozottan sportserű vezetésre ösztönöz!

Eredeti
HOFFMANN
csapágyak



DEÁK BÉLA
AUTO ÉSTRAKTOR
CSAPÁGYAK
központi raktára
BUDAPEST,
VI. JÓKA-TÉR 2

MERCEDES-BENZ ÉS AUTO UNION MONZAI PRÓBAGALOPPJA

Március vége van, nyílik az ibolya, a hóvirág; északnak tartanak a vándormadarak és délnek víz a versenyzők útja: Monzában dörögnek a motorok!

Németországban még tél van, de az új versenygépek próbagaloppjainak már elérkezett a legfőbb ideje: pár hét múlva áll a szezon!

A német gyárak és versenyzők, a nemzetközi GP-versenyek primadonnái tradicionálisan a monzai pályán végzik évről-évre nagy érdeklődéssel várt próbatutamaikat, bizonyosságot téve róla, hogy ha a versenyzők télen át pihennek is, nem úgy a konstruktőrök!

Az idei monzai próbákban a két vezető német versenymárka nyílt kártyával játszott, nem úgy, mint tavaly, mikor az Auto Union torpedók imitált ki-puffogócsövekkel jelentek meg Monzában, nehogy megtudják azt, hogy a 16 hengeres konstrukcióról 12 hengeresre tértek át... A tavalyi szezon mindkét versenymárka konstrukcióit igazolta; a hegemonia változatlan fölénytel továbbra is a németek kezében maradt úgy, hogy a tavalyi kocsikok nem volt szükség lényeges változtatásokra. Éppen ezért az idei próbákban a kisebb jelentőségű újítások kipróbálása mellett fokozott figyelem irányult az utánpótlás felé!

Mercedes Benz inkább az újításait próbálgatta, hiszen a maga Caracciola—Lang—Seaman—Brauchitsch kvartettjével e téren sokkal előnyösebb helyzetben van, mint nagy konkurense, az

Auto Union, mely utánpótlásából főleg Meiert és Bigalket foglalkoztatta sokat Monzában, míg a Nuvolari—Stuck—Müller törzstrió csak a próbák végén jelent meg. A monzai próbák beigazolták azt, hogy a Mercedes Benz és Auto Union versenykocsi a téli „pihenő” folyamán jó pár lóerővel izmosodtak. Ennek megfelelően Nuvolari az új Auto Union torpedóval első nekifutásra négy mp-cel verte Lang (Mercedes Benz) tavalyi Monza-rekordját, hogy néhány kör után újabb mp-cel 2 p 29.6 mp-re szorítsa le a 6.993 km-es Monza-kör rekordját. Érdekes, hogy a másik két Auto Union-krekk, Stuck és Müller is csak mp-kel maradtak el a „campionissimo” csúcsteljesítményétől, sőt az újonc AU-menők, Meier és Bigalke is 2 p 40 mp-en belül vágták a Monza-köröket!

NSU-DKW-BMW készülődés

A tavalyi versenyszezon folyamán előretört német motorkerékpárgyarak lázas tevékenységet fejtenek ki, hogy kivívott hegemoniájukat az idei szezon folyamán is biztosíthassák. Mozgalmas hetei voltak ennek megfelelően márciusban a hockenheimi cirkuitnek, ahol DKW és NSU mutogatták egymásnak foguk fehérjét. Prüssing mérnök vezérlete alatt vonult fel a tavaly még

NSU menő Fleischmannal megerősített Kluge—Winkler—Petruschke—Hamelchle összeállítású DKW-csapat. Főleg Fleischmann tréningköreit kísérte nagy érdeklődés, „Heiner” a kétütemű 350-es DKW nyergében bámulatosan otthonosan mozgott, 155 km. átlagú körei csak hajszálnyira maradtak el tavalyi, kompresszoros NSU-n futott 156.2 km-es körrekordjától. Persze éppen NSU-ék figyelték legjobban az újdonsült DKW-menőt szemmel, füllel és — stopperekkel... A verseny DKW-k új motorokkal jelentek meg, *függőleges beépítésű, forgószelvényes kéthengeres motorokkal, melyeken lánc hatja meg a forgattyúház elé szerelt* — hang után — *igen magas fordulatszámmal dolgozó kompresszort.* A tavalyi német GP tréningjein látott konstrukció, úgy látszik, teljesen kiforrvá, 250-es és 350-es változatban varázsol megelégedett arcokat a DKW táborra.

NSU-ék is kivonultak Hockenheimbe. *Mister Moore a kompresszoros modellek néhány átkonstruált részét próbálta ki, no meg az új versenyzőgárdát, melynek gerincét az angol „repülő iskola-mester” White, Bodmer és Herz képezték.* Tehetséges utánpótlásuk a nürnbergi Rührschneck.

Ugyancsak Hockenheimbe várták a BMW expositurát is, mely számos újoncot, közöttük kitűnő bajnokunkat, *Kozma Endrét* — óhajttal kipróbálni. BMW azonban úgy határozott, hogy *próbafutatait a Nürburgon fogja megrendezni, ahol az újoncok megrostálására is sor kerül.* Az újoncok először széria gépeken, azután régi kompresszorosokon, végül pedig új kompresszoros masinákon fogják bemutatni képességeiket.

Bosch

alkatrészek olcsóbbak

A Bosch mágnesek, dinamók, indítók, fényszórók, intőkarok, kürtök stb. belső alkatrészeinek árát lényegesen leszállítottuk.

**Olcsóbb az autótartás,
ha a berendezés BOSCH!**

A javítások üzemenkben és a BOSCH SZOLGÁLATOKNÁL most még olcsóbbak. Győződjön meg róla, kérjen költségvetési!

BOSCH GYERTYÁK LESZÁLLÍTOTT ÁRA P 4.50

BOSCH RÓBERT KFT.



MOTOROS LEXIKON

(1. GÚJABB BŐVÍTETT KIADÁS)

Írta: BIRÓ JENŐ

ASZFALT: zurokból öntött, kavicsal elegyített massza, amelyet speciális gépekkel, hosszú munkával az útestre helyeznek. Célból, hogy egy hét múlva újra felszedhessék.

BENZIN: motor lelke. Vegyi összetétele: 10 százalék nafta és 90 százalék adó.

CSIRKE: aprószög, amelynek jelenléte az országúti túra egyhajóságát a vadászat nemes sportjával kombinálja.

DUDA: a kormányra szerelt jelzőkészülék. Ha gyalogjáró kerül a gép elé, megnyomjuk, mire hörgésszerű hangot ad ki. Ha nem nyomjuk meg, a gyalogjáró adja ki a hörgésszerű hangot. (Lásd: kártérítés.)

ELADÓ: modern automata. Pesten a főnök beledobja a kondi-
ciót, mire az eladó vidéki kereskedőnél egészen más jön ki.

FORDULÓ: országút elhajlása, amelynek jelenlétére egy előbb elhelyezett tábla figyelmezteti a motort, hogy legyen neki ideje, amíg odaér, a sebességet a maximumra fokozni.

GARÁZS: itt alusznak a motorok. Ha a tulajdonos nem fizeti a garázsszámlát, a motort visszatartják zálogban. (V. ö.: „megesípte a garázs“.)

HAJTÚ: éleesebb, mint a forduló. (l. o.) A „hajtú“ szó tulajdonképpen argot-kifejezése a fordulónak. Helyes magyar neve: felforduló.

INDÍTÁS: motorozás előtt végtagjaink bemelegítését célzó svéd torna gyakorlat. Egynémely kútfő szerint, eredetileg a motor begyújtása volt a feladata, ma inkább bokabőr-leverésre használják.

JÁRÓKELŐ: kétlábú gerinces lény. Felül a nyakán ovális golyót visel feleslegesen, mert a golyóban lévő ú. n. észk nem használja. Ezt csak gázolás után, a kártérítési per tárgyalásán veszi elő.

KILOMÉTERKŐ: az országút mentén álló oszlop. Hetenkint frissen fehérre mázolják a célból, hogy a motoros könnyen és biztosan nekimehessen.

LÓERŐ: a motor teljesítőképességét mérik vele. 1 lóerő = azaz az erővel, amellyel egy képviselet a behozatali kontingenzst a duplájára emeli.

MEGYEI ÚT: egy réteg homokra egy réteg port tesznek, majd néhány aprószöveget hintenek rá. sárral kötik és kész a megyei út.

NAFTA: (Lásd benzin.)

OLAJ: zöldesbarna folyadék. Felül betöltik, alul kiesurog.

PARK: kijelölt terület, ahol autók, motorok és tolvajok tartózkodnak.

RENDŐR: egyenruhás ember, akinek mindig igaza van.

SEBESSÉG: viszonylagos fogalom, amelyet három szám fejez ki: 1. amit az eladó állít; 2. amit az óra mutat és 3. ami a valóság.

SZELEP: ez ereszti a pneuba a levegőt. A levegő kieresztésére egyéb tényezők (lásd: megyei út, aprószög, stb.) gondoskodnak.

TÚRA: hosszútávú kirándulás. Kellékei: pót-tömlő, pót-ülés és egy menyasszony. (Rázós úton ajánlatos egy pót-menyasszonyról is gondoskodni.)

UTITÁRS: furcsa élősd. A pótülésen él, mellső tagjaival a motorosba kapaszkodik és a vérért szívja. Ellenszerei: pót-üléssel együtt távolítandó el. De hatékonyabb a benzinszámlát meglengetni az orra előtt és ezt a varázsszót kiáltani a fülébe: „apus, a felit fizesd!“. Erre U. leválik a hátsó ülésről és többé nem jön vissza.

VÁM: városhatárban fizetendő néhány fillér, amelyből a város a kövezet lyukait állandó épségben tartja és hepehupát is tenyészít.

ZSAKUCCA: rossz fizetők menedéke. Ide nem jöhet végrehajtó, hiszen ki van írva az ucca elején: „Behajtani szigorúan tilos!“

KASSAI ZÜNDAPP

Új és használt motor-
kerékpárok eladása.
VI., Ó ucca 42. T. 110-792

**SPECIÁLIS
javító üzeme.**

Autórugók és spirálrugók

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

Uj áraink

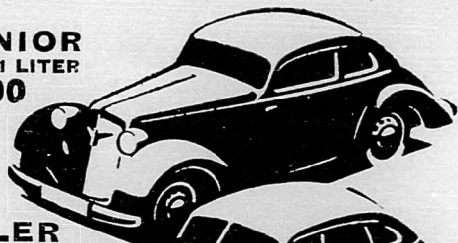


ADLER

JUNIOR
1 LITER

3900

PENCŐ



ADLER
2 LITER

5410

PENCŐ



ADLER
2.5 LITER

7180

PENCŐ



VEZÉRKÉPVISELET:

MÉRAY RT.

VI., Lehel-utca 10. Telefon: 298 — 888*

Kiállítási helyiség: V., Dorottya-u. 1. T: 185-615.

Regényes álom – rideg valóság?

Hogyan képzelik el az amerikai feltalálók a racionalizáltan motorosított háborút?



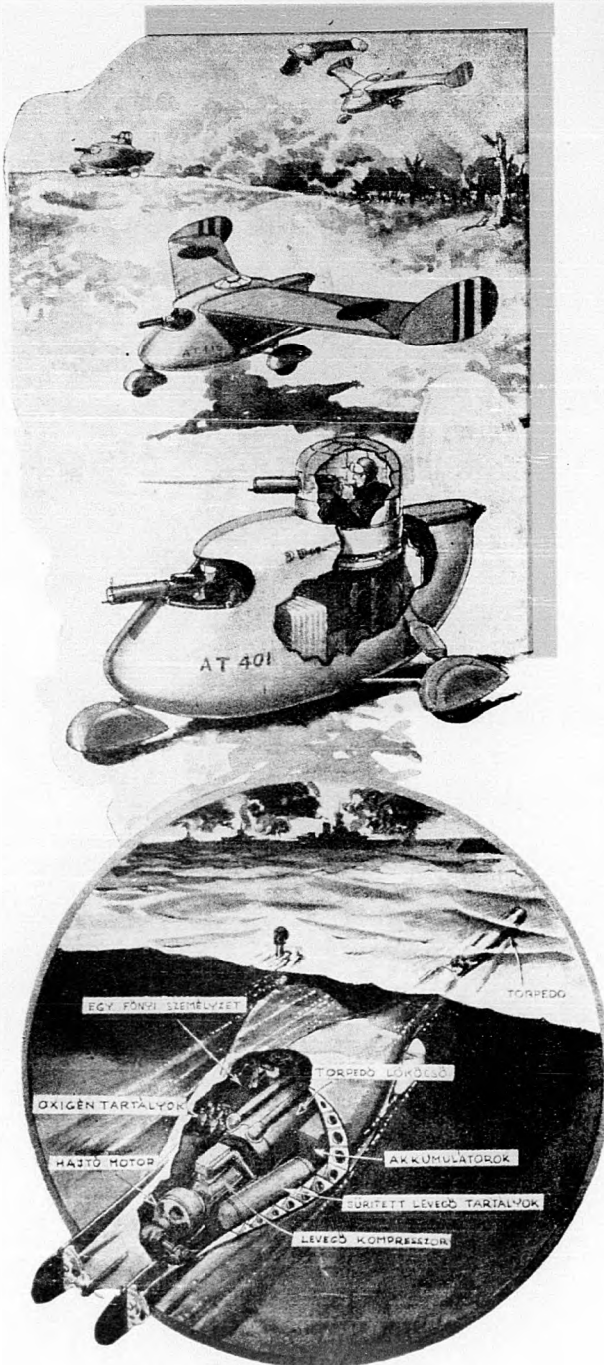
Tempora mutantur... Valamikor a kard volt a támadó fegyver és a pajzs a védelem... Ma bombavető repülőgépek 500 kilométeres sebességével támad és a föld gyomrára vakondosított Maginot- és Szigrid-vonalak mélyén védekezik — egyelőre elméletben — az örök Homo Militans... Hajdanában a római légiók falanksza gáncsolt áthatolhatatlan, élő emberfalat a barbár hordáknak. Ma? Racionalizálták a háborút. Az ember társul vette a gépet, szolgálatába állította a benzint, a motort... Es amíg a jó öreg Hannibál idejében, vagy akár a harmincéves háborúban a szembenálló hadseregek számaránya volt a legdöntőbb tényező, ma a hadseregek gépesítése megeremli a racionalizált háborút. Melyben, akár a korszerűen termelő gyárban, az a legfőbb cél, hogy minél kisebb emberáldozattal végezzék el a munkát, az ellenség megbénítását, majd megsemmisítését!... Az ember mellé odaszegődik a gép, minél tökéletesebb a gép, minél tökéletesebb a gépet kiszolgáló ember, annál tökéletesebb az együttes, annál nagyobb a korszerű hadsereg ütőereje.

A korszerű háború, a korszerű hadigép langyos tavaszi esőként termékenyítette meg a feltalálók agyát, világszerte se szeri, se száma annak a rengeteg találmánynak, mellyel a ma edisonjai próbálkoznak. Főleg Amerikában bő az aratás, az amerikai feltalálók egészen egyéni elgondolások mesgyéjén haladva — a törpe hadigépeket szorgalmazzák. Részen fantasztikus, részben pedig minden regényességük ellenére már megvalósított találmányokról adnak hírt az amerikai szaklapok, csak éppen azt nehéz eldönteni, hogy a rengeteg ismertetett motoros hadialkalmatlanságból melyik a regényes vagy inkább lidéres álom és mi a rideg valóság.

Az amerikai feltalálók elgondolása igen egyszerű. Kiküszöbölni a költséges, nagy kiszolgáló legénységet követelő, nehéz hadigépeket, elfordulni a gígaszi harcokcsiktól, a hatalmas bombavető repülőgépektől, a költséges és egyre nagyobb méretű búvárhajóktól; helyettük bevezetni a — jellemző szöval — segédmotorosított, törpe, egy-kétfőnyi kezelő személyzettel beérő kis-gépeket. Es így takarékoskodni anyagban és emberben. Hogy ez az elgondolás részben helytálló, azt a világsajtóban már ismertelett angol motorcsónak-torpedórombolók is igazolták, nem beszélve a mindinkább mindennapi kétszemélyes kis harcokcsikról, melyek úgy aránylanak a tegnapiétti roppant acélhernyókhöz, mint Caracciola világrekorder Mercedesé az Eyston-féle autokolosszushoz.

Lássunk egy kis izelítőt az amerikai feltalálók megvalósuló, vagy soha meg nem valósuló fantáziájából.

Itt a kétszemélyes, kombinált tank-repülőgép. Mely különleg az ismert kacsa-repülőgépekhez hasonlít, azokhoz a faroknélküli egytedelűekhez, melyek jó repülő-sajátságai elismertek. A kétszemélyes gépecske óránként 2—300 kilométeres sebességben szökik át az ellenséges vonalakon, majd földet érve egyszerűen leveli szárnyait, hogy mint légcsavarral hajtott kis pánccelkocsi vegye hatóság gépfegyvertűz alá a meglepett ellenséget.



(Felül): Az ellenséges állások mögé lopózott kacsa-repülőgép elszórja szárnyait és mint tank kelt zavart. (Alul): Ilyen az egyszemélyes mellényzseb tengeralattjáró.

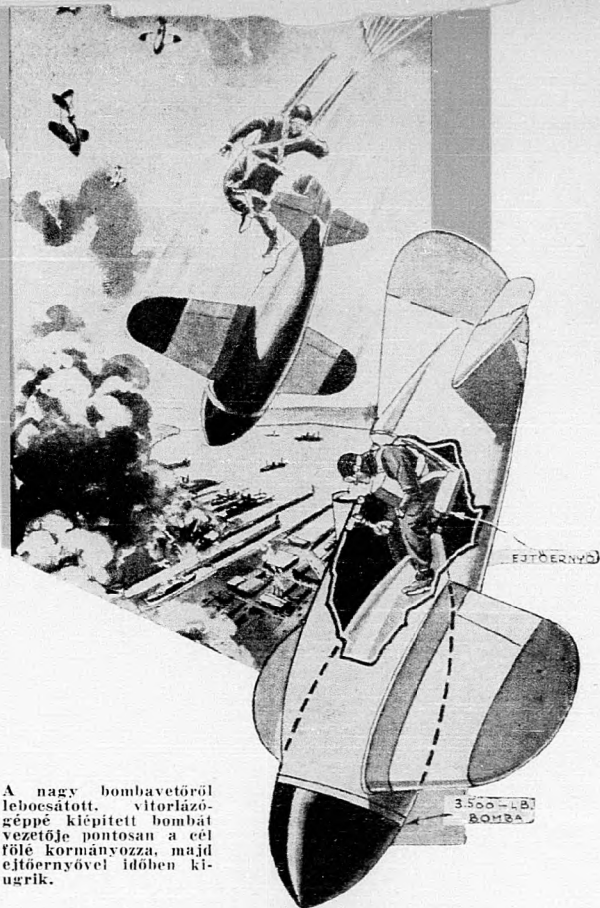
Már kissé realisabb elgondolás a kétszemélyes, hernyótalpas gépfegyverfészek. Mint azt a képen is látjuk, az egész alkotmány rendkívül alacsony, mondhatni talpzat, mely hernyótalpon mozog. Vezetője hason fekszik, a defekt vagy találat esetén lönkrement motor nem gátolja ennek a hadigépnek akcióképességét, mert a szabványos állványra szerelt gépfegyver pillanatok alatt kiszerezhető.

Cseppet sem fantasztikus az egyszemélyes bűvárhajó terve. Miniatűr bűvárhajóról van szó, melyből a nagyobb-fajta csatahajó akár tucatnyit is vihet magával. A bűvárhajókat egyszerűen eloldják az anyahajóról, a kis U-hajó észrevétlenül megközelíti az ellenséges hajót, hogy oldalába eressze egyetlen torpedóját.

Dugonics Titusz legendáját juttatja eszünkbe a tervezett légibombás vitorlázógép. Melyet a nagy bombavető gép viz magával és miután a kellő pillanatban leoldották, vezetője levitorlázik vele a magasból, pontosan odairányítja a célba és ejtőernyővel felszerelve csak akkor ugrik ki belőle, amikor elérkezett az utolsó pillanat.

A rádióval irányított csatahajó valósága megteremtette a rádióval irányított bomba utópiáját. Ezek a robbanóanyagjal jól felhizlalt kis „darazsak” a biztos távolban irányító rádióállomás parancsára pontosan beletalálnak a célba — a feltalálók fantáziájában. Arról azonban elfeledkeztek Némó kapitány késői szellemi követői, hogy műszakilag kissé bajos megoldani a kérdést, mivelhogy a bomba csak akkor hatásos, ha súlya van, Ha pedig súlya van, úgy meglehetősen tekintélyes szárnyfelületekre és hajtóerőre van szükség.

Ismételjük! Nem tudni, hogy az elmondottakból mennyi a fantázia és mennyi a valóság. Kézlegyintéssel elintézni a dolgot nem lehet, mert hiszen megtanultuk, hogy ami tegnap még lehetetlen volt, azt holnapra már elfeledjük, miután azt ma — megvalósították. A fantasztikum és a valóság mesgyéje erősen elmosódott vonal; nem tudjuk, hogy mi is fekszik rajta túl vagy innen.



A nagy bombavetőről lebozsátott. Vitorlázógéppé kiegészített bombát vezetője pontosan a cél fölé kormányozza, majd ejtőernyővel időben kiugrik.

JOBBRA - BALRA SZERELJE A MAGYAR UTAK PNEUMATIKJÁT, A



Continental.T

CONTINENTAL GUMIÁRU KERESKEDELMI KFT.
BUDAPEST, V, ROTHERMERE U. 2. TELEFON: 122-042

HIREK

Kicserélik a vezetői jogosítványukat

Megkaptuk a húsvéti pirostojást: kicserélik a vezetői jogosítványokat! Bizonyos revíziók érdekében „mulhatatlanul” szükséges volt ez az intézkedés. Szerezük be tehát a közlekedési rendőrségen az ú. n. „jelentkező lapot”, töltsük ki pontosan, majd személyesen, postán, vagy megbízottunk által 2.— pengős csekkbefizetés igazolásával és 3 drb. 6×6 cm. méretű fénykép mellékelésével nyújtuk be az illetékes rendőrhatalóságnál. Az új vezetői jogosítványokat költségünkre ajánlott küldeményképpen kapjuk kézhez, minekután régi jogosítványunkat visszaszámraztatjuk a rendőrséghez.

J. White, a kitűnő angol Norton-versenyző az idén NSU színekben fog versenyezni. Ezzel szemben Fleischmann az Auto-Unionhoz szerződött, ahol az angol TT-győztes Klugeval a DKW-team gerincét fogják alkotni.

Meier, az 500-as Európa-bajnok BMW-menő, aki tudvaleg az Auto-Union versenykocsiosztályához szerződött az angol TT idejére szabadságot kap. Meier tehát 500-as BMW nyergében indul az angol TT-n!

Amerikában az új kocsivásárlások 90 százaléknál a kereskedők használt kocsit vesznek be fizetéképpen.

A német birodalmi úthálózat hidjaihoz eddig 520.000 tonna acélt használtak fel. Ebből az acélmennyiségből kerekén hatvankiléne Eifel-tornyot lehetett volna építeni...

Németországban tavaly a gépjárművezetői vizsgára jelentkezettek 70%-a bukott meg a vizsgán! Számszerűleg: 513.000 jelentkező közül több mint 40.000 megbukott!

Alfa Romeo új 3 literes, kompresszoros versenykocsiját a május 21-iki Eifel-versenyén szeretné tízvonalba küldeni.

Akiknek jól megy: a Continental gumigyár az idén ismét 14% osztalékot fizet részvényesinek.

Hannoverben egyhónapi fogházra ítélték egy autókereskedőt, aki 35.000-ról 21.000-re állította vissza egyik kocsit tachóméterét.

A nyujorki taxikusok a világlelállításig 5000 új kocsit helyeznek üzembe. A nyujorki taxilétszám ezzel eléri a 13.500 darabot!

A monakói Grand Prix-t az idén is lemondották. A rendezőség fél a finansziális rizikótól.

A berlini kiállítás alkalmából angol szaklapírók kísérleti úton megállapították, hogy a kelet-nyugati városengely irányában 5 mérföldes út (8 km) megtételére 6 p 30 mp-re van átlagosan szükség. Mint mondták, londoni kísérletük ugyanilyen szakaszra 29 p 30 mp-et eredményezett. Berlin közlekedése, a nagy forgalom ellenére is, hála a széles, új utaknak, meglepően gyors!

Egyik angol repülőgépgyár műanyagból készült repülőgép-vázakkal kísérletezik. Az előállítási ár csökkentése mellett súlymegtakarításra törekszik.

A német autópálya a cseh-morva protektorátus bevezetése folytán a következő jelenlékenyebb autó- és motorkerékpár-gyárakat szívtá fel: Aero (Prága), Jawa (Prága), Praga (Prága), Skoda (Pilsen), Walter (Prága), Z (Brünn).

Amerikában megállapították, hogy 1924-ben az autók átlagos élettartama 7,04 év volt, a tavalyi végzett vizsgálatok már 8,58 évben határozták meg az autók élettartamát. Az említett időszakban az USA-ban forgalomban lévő autók átlagos kora 3,97 évről, 4,54 évre emelkedett. Az autók öregbék lesznek...

Németország a világ legnagyobb alumínium felhasználója, minden lakosára 1,95 kg alumínium esik, szemben az 1,2 kg-os amerikai és az 1 kg-os angol fejkvótával.

Angliában vezetőigazolványt kapnak a kerékpárosok, a jogosítványt szükség esetén hosszabb-rövidebb időre a hatóságok bevonhatják.

Portugália gépjármű-behozatalában a németek az Amerika mögötti második helyről kiszorították az angolokat. Amerika portugáliai autóexportja azonban csaknem annyit, mint Németország és Anglia együttes portugáliai autóexportja!

Anglia gépjármű-állománya az utolsó, rendelkezésre álló szeptembervégi adatok szerint 3.096.884 darabra emelkedett. Az utolsó évi szaporulat 150.000 darab körül mozog.

Németország a világ legnagyobb ipari állama! Németországban 18,7 millió embert foglalkoztat az ipar, míg az USA-ban 13,4 millió, Angliában 10,45 millió ember dolgozik az iparban...

A General Motors Corp. januári belsőldi és exportüzletei együttesen 152.750 kocsiat rúgtak, szemben a decemberi 187.910 darabbal. General Motors belsőldi eladásai januárban 116.960 darabot tettek ki, szemben a decemberi 150.010 darabbal. Ugyátszik az USA-ban sincsen minden rendben...

Petit francia mérnök régóta várt 3 literes kompresszoros Sefac versenykocsiját a minap Motherlyben trenírozta.

Bukarestben tilos menetközben az autórádiót hallgatni.

Olaszországban tavaly rekordszámot jelentő 60.000 új gépjármű került forgalomba: 40.000 személykocsi, 12.000 motorkerékpár, 600 autóbusz, 5000 teherautó és 1000 pótkocsi.

Nagy tisztogatás készül a német autókerekedelemben. A 7500 autókerekedő közül 70%-nak a forgalma 50.000 márka alatt van. Ugyancsak reformra szorul a használt kocsikkal foglalkozó 14.000 kereskedő problémája is.

A német benzoltermelés 1938 folyamán 11,3%-kal emelkedett.


Az USA 48 állama közül 44-ben a tavalyi év folyamán nem kevesebb mint 10.109 autómobil találták gazdátlannal az utakon. A rendőrség minden esetet gondosan kivizsgál és megállapította, hogy a kocsikat gazdáik szándékosan adták át az út széléen az enyészetnek...

A frankfurti légikikötőben 1937 júliusa óta megszemléltető „LZ 127 Graf Zeppelin” óriásléghajót eddig 700.000 ember nézte meg! Mint ismeretes, a léghajó kilencszáztondai tengerentúli forgalomban 140-szer repült át az Óceánt és 1,7 millió kilométeres úttán 13.000 utast szállított. A Zeppelin megtekintőinek száma a múlt év júliusában elérte a napi 3000-es átlagot!

Az Auto-Union és a Mercedes-Benz versenyző-utánpótlást kereső felhívására 16.252-en jelentkeztek...

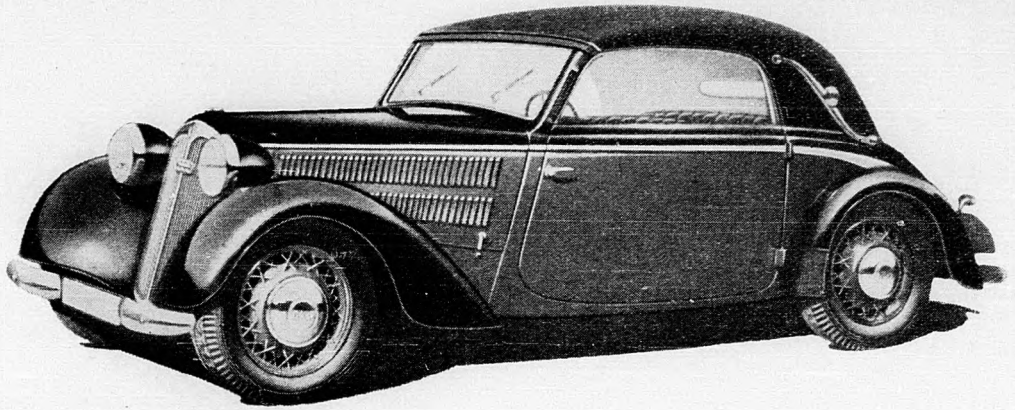
Öt esztendővel ezeltől indult az első német posta-repülőgép Délamerikába. A német Luftansa gépei azóta 420 menetrendszerű Óceánrepülést hajtottak végre az Afrika és Délamerika közötti 3000 km-es Bathurst-Natal óceáni szakaszon.

Az alumínium németországi ártékének alig 70%-a esik import nyersanyagokra.



CORDATIC

A TÖKÉLETES AUTÓPNEU



ITT AZ ÚJ DKW

Hítések:

- vajlágyműködésű, teljesen holtjátékmentes fogasrúd kormányzás
- Perrot Bendix-rendszerű rendkívül hatékony fékek
- zártprofilú, torziómentes keretalváz
- rugalmasan felfüggesztett motor
- fokozott élettartamú nagyobb méretű pneumatikok
- billenő ablakkal tökéletesen szellőzött karosszéria férőhely
- fokozott fényhatású reflektorok

Mélyen leszállított árcak!

MAJLÁTH

BUDAPEST, LEHEL UCCA 2

Hallá! Motoros elemista!

Tanuld meg jól a faraló ábécét!

Egy kis önbizalom, kevés képzelőtehetség és gyakorlat – ennyi az egész

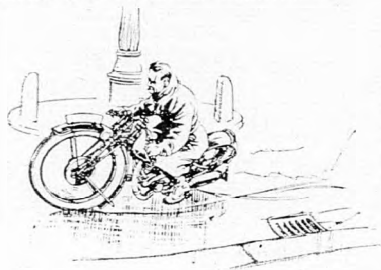
Írta: KOENIG RUDOLF

A faralás úgy odatartozik a motorozáshoz, mint disznótorhoz a szódabikarbóna és aki még nem faralt akkorát, hogy könnybelábadt a füle a réműletől, az nem is vérbeli motoros. A faralás – látjuk – elkerülhetetlen. Viszont csak akkor baj, ha nem értünk ahhoz a mesteriséghez, melynek az a címe: a faralás megelőzése, illetve méregfogának kitépése. Mert a faralási veszélyt (ha ugyan veszélynek nevezhetjük) alaposan csökkenthetjük! És ha értünk hozzá, úgy faralás közben nem érezzük magunkat tanácstalan és anyátlan gyermeknek, hanem tudjuk, hogy mit csinálunk és – nyeregben maradunk.

Az egész nagyrészt

Önbizalom

kérdése – úgy hetvenöt százalékban! Aki nem hiszi el, az hallgassa meg az alábbi történetet. Ezen soroknak az írója február elején vígan szólózott hazafelé a gödöllői országúton, éjnek évadján. Előzőleg esett, utána tagyott, fényező izzója kiégett, úgyhogy városi lámpával baktott vagy ötvenes-hatvanas tempóban. És mivel az esze máshol járt, nem is vette észre az útfelületnek azt a gyanús fényét, melyről utóbb, cigarettagyújtáskor kiderült, hogy tiszta jégpáncél az okozója. Az addig vígan karikázó azonnal óvatosan evickelő és faralató életűnt lett, mert hiszen most már tudta, hogy – nagyon csúszik. És mivel tudta, hát csúszott is nagyokat.



A faralásba bele kell kormányozni. Tehát abba az irányba fordítani a kormányt, amely irányba a hátsó kerék kiesüszött.

Ez a tapasztalat gondolkodóba ejtett. Ha tudtam volna, hogy csúszik, úgy már előbb is csúszkáltam volna. A baj tehát nem az úttest jégpáncéljában rejlett, hanem az önbizalom hiányában. Mert ha utóbb azt mondogattam volna magamnak és el is hittem volna, hogy nem is csúszik az úttest, úgy éppen úgy motorozgattam volna tovább, mint amikor még száraznak tűnt az úttest.

A faraló ábécének „A” betűje tehát az önbizalom! Amihez bővebb magyarázat szükségeltet.

Következik a „B” betű!

Lassan haladj!

Természetesen nem esigatempóban, hanem valamivel lassabban haladjunk csúszós úton, mint a szárazon. Tempókat mindig mérjük ahhoz, hogy mennyire csúszik az úttest. Nem minden nedves út csúszik egyformán, a jól átázott beton alig csúszik, az alig nedves és ráadásul kellőképpen le nem mosódott aszfalt viszont az olajozott üveghez hasonlít. Legjobban akkor csúszik az út, amikor az eső rákezd, vagy amikor éppen kezd szikkadni. Ilyenkor képződik az a nyálka, mely a kerekek tapadását majdnem a nullával teszik egyenlővé.

„C”!

A fékezés!

Óvatosan és gyengéden fékezni. És mindkét kerékkel egyszerre. Ha a kerék blokiroz, úgy a faralás valószínű. Mivel az első kereket nehezebb blokirozni, ritkább az elsőkerék-faralás. Tehát első kerékünket bátrabban fékezhetjük le, mint a hátsót. Csúszós úttesten a legideálisabb fék: a hat az egyhez komprimált motor, mely gázélvételnél minden kiegyenlített fékrendszerből simábban esőkenti a sebességet. A motorfék féktávolsága természetesen nagyobb, de csökkenthetjük, ha visszakapcsolunk. Ha tehát direktben



Egy kis képzelőtehetség! Fogadjunk, hogy ez a néni igenis lelép a járdáról.

nem fékez eléggé gázélvételre a motorunk, úgy bátrán kapcsoljunk vissza.

„D”!

Óvatosan vegyük a fordulókat!

Szólógépünket csak enyhén fektessük be és haladjunk a fordulóban olyan lassan, amilyen lassan csak lehet. A forduló után csak akkor adjuk rá óvatosan a gázt, amikor a gépet már egészen függőleges helyzetbe hoztuk, tehát amikor már nincsen bedöntve.

Faraló ábécénk „E” betűje:

kísérjük figyelemmel az úttest bogárhátát.

A jól felhasznált bogárhát a leghűbb szövetséges, viszont a legvadabb ellenség akkor, ha a helytelen oldalára jutunk és kanyarban nem az „emelt” fordulóban haladunk, hanem a „süllyesztettben”. Ha egyenes úton haladunk, úgy tartjuk gépünket az út közepetáján. Ha balra kanyarog az út, úgy csúszunk az út balszélére, hogy a bogárhát emeltforduló jellegét kihasználjuk. Ha azonban jobb felé tart a forduló, úgy ha belátjuk: lejtünk az út közepére, vagy éppen a jobb oldalára. Ha nem látjuk be a fordulót és szembe jöhet valami, úgy lassítsunk, de semmi esetre se vegyük tempóban a jobb forduló által „süllyesztett” fordulónál varázsolt bogárhátát, mert: odakenjük magunkat.

És ezzel részben le is tárgyaltuk ábécénk „F” betűjét, mely úgy szól:

képzelőtehetséget!

El kell képzelni, hogy milyen hatással van a bogárhát. És azt is el kell képzelni, hogy az az öreg néni azzal a savanyúkáposztára töltött szatyorral éppen akkor fog lelépni a járdáról, amikor pompás óhává ötszázasunkkal pont odaérünk.

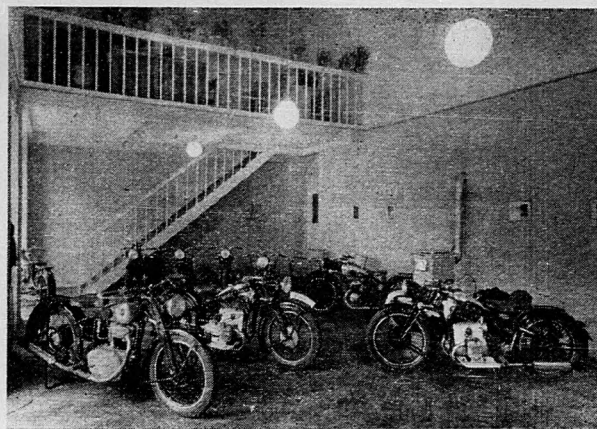
Ne bízzál a villamos sínekben!

„Ezt mondja a „G” betű. A villamos sín ma már veszélytelenebb, mint hajdanában. A nagyobb gumik, a jobban rajzolt futófelületek, az alacsonyabb súlypont és a stabilabb gép ma már kivette a villamos sínek méregfogának legalább is a hegyét. Azért mégis kellő óvatossággal tiszteljük a sínek fényesre koptatott acélját. Minél tompább szögben kereszteljük a síneket, ilyenkor a legkisebb a megcsúszás veszedelem. És igen sok letört lábtartó és legörbült kormányoszár panaszkodott, hogy a gazdája pont a nedves villamos sínnek felett akcelerált, vagy fékezett. „H”! Kölesönnvesszük a eserkézmobbik:

légy résen!

Légy elkészülve a megcsúszásra. Ne motorozzál téli jeges utakon vagy tavaszi záporos aszfaltokon kopasz gumikkal és vésszen blokirozó fékekkel. És minden pillanatban légy elkészülve arra, hogy géped egyszerre csak elkezd esüszni, mint jómagad egyéves korodban. Tehát: ne felejtésd meg az izmaidat, ne ragadd meg a kormányrudat olyan göresösen, mint a Schönauert a vaddisznólesen. És ami szintén igen fontos: szokjál hozzá a faraláshoz. Szépen keress fel valami csúszós, de elhagyott útrészletet, ahol nem dönthet fel a busz, nem nevetnek ki a járókelők. És vagy negyvenes tempóba vágd el hirtelen kissé a kormányt. Azonnal beáll a faralás és a faralásba „belekoromlyozva” próbálj ura maradni a gépednek. Egy kis gyakorlat és légy párna a dftelenebbik feleden: félóra múlva már tudod, hogy mit kell tenni, ha észreveszed, hogy a hátsó kerekek el akar tűnni a balfenéken.

És a legközelebb már sokkal, de sokkal vigabban fogsz kerekezni a legesúszósabb sárban is.



Az új Zündapp-képviselet pompás bemutató-szalónt rendezett be Vilmos eszár út 60. szám alatt. Az elegáns portálé kirakattáblái mögött a Zündapp-típusokból gazdag választék sorakozik fel. Kezdvé a 200-as kétütemű modellektől, a 250-eseken és az ohv. 350-eseken át a nagy-kéthengeres alul- és felülvezérelt 500 és 600-as modellekig, mindenki talál ebből a választékból izléséhez és pénztárcájához illő hűség — túrapartnert. A bemutató-terem mögött komplett alkatrészekkel és javítóműhely áll a vevők rendelkezésére, melynek szakavatott vezetését Gutschy Károly látja el.

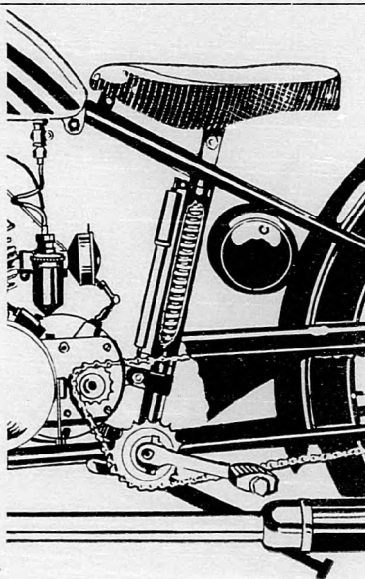
Tökéletesebb világítás — fokozott biztonság!

A mai korszerű gépjárművek fokozott teljesítménye és a főútvonalak szinte tökéletes felülete lényegesen magasabb utazási sebességet jelent a gyakorlatban. És különösen éjjel élvezzük a fokozott sebességet, amikor az alacsonyabb hőmérséklet, a levegő nedvessége olyan kedvező karburációs viszonyokat teremt, hogy a motor szinte újja éled.

A sötétségbe merült éjszakai országúton azonban csak akkor haladhatunk biztonságban, ha világításunk tökéletes. A világítóberendezések az utóbbi évek folyamán nagyot fejlődtek, a fényhatást azonban elhatárolta az, hogy a villamosberendezés korlátozott teljesítménye nem engedte meg különösen nagy fényerejű és áramfogyasztású fényszóró izzók alkalmazását.

A most forgalombakerülő Tungstam Krypton Duolux fényszóró izzók oldották meg a kérdést. A nemegázolt és az eddiginél lényegesen nagyobb fényerőt ad, az új típusú izzólámpák hőfehér fényt árasztanak, amellyel áramfogyasztásuk nem nagyobb a régi típusú izzók áramfogyasztásánál. A Tungstam Krypton Duolux izzók lényegesen áthatóbb, szélesebb, fehérebb és hatásosabb

fényt adnak és így nemcsak fokozottabb éjszakai utazási sebességet tesznek lehetővé, hanem ami ennél is fontosabb: lényegesen emelik az utazási biztonságot.



Az Urbach László által gyártott „Mátra” kismotorkerékpárok teleszkópius nyereg-rügözéssel kerülnek forgalomba.

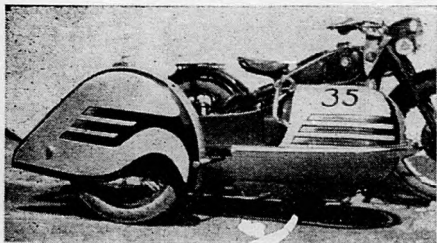
* Bosch a Mezőgazdasági Kiállításon és Vásáron külön pavilonban mutatja be a mezőgazdasági traktorokhoz, cséplőmotorokhoz és más ipari motorhoz való gyújtóberendezéseket, a Bosch elektromos hirtőlámpákat és traktorvilágítóberendezéseket, a városi és vidéki közönséget pedig egyformán érdeklő villany Bosch hűtőszekrényeket. Ezek ma már 90—600 literig, ötféle nagyságban kaphatók. Háztartási és ipari célokra villanyhűtés a leghygienikusabb, a legkényelmesebb és a legolcsóbb. Ajánlatot, díjmentes ismertetővel szolgálg: Bosch Róbert Kft., Budapest, V., Váci út 22—24.

Jönnek a DKW-motorkerékpárok

Nagyobb szállítmány DKW motorkerékpár érkezik a magyarországi vevőképviselethez, a Majláth-céghez. Sikertült áthidalni a behozatali nehézségeket és ennek eredményeképpen a magyar motorosok ismét válogathatnak a pompás DKW modellek között.

A DKW motorkerékpárokat nem kell bemutatnunk. Nagyszerű versenyeredményeik, világrekordsorozataik és a korszerűnél is korszerűbb műszaki megoldások kivételes pozíciót biztosított számukra világszerte.

Papp Kálmán okl. gépészmérnök átvette a Zápolya uca 26. sz. alatti hivatalos Peugeot, Aero és Graham Paige szervizt és javítóműhelyt. A kitűnően felszerelt és szakszerűen irányított műhely természetesen bármely gyártmányú kocsik javítását vállalja. Papp mérnök szakértelme garantálja a szolid, precíz és pontos munkát.



Ha szerzed motorját

modern vonaláról és könnyű súlyáról híres

KÓFALVI oldalkocsis vesz VIII, Nagyfuvaros u. 15. T: 138-397

JAVÍTÁS — CSERE

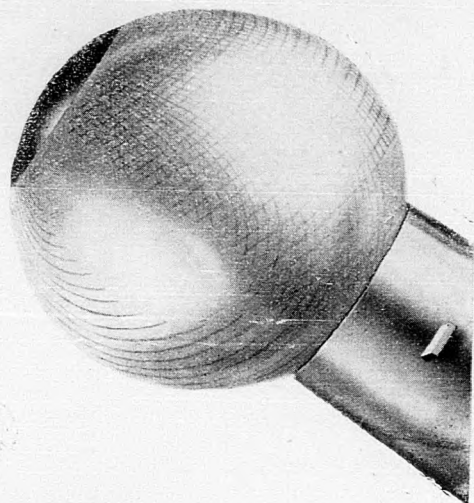


ALBUS k.-fém dugattyúk lerakata. ACÉLGÖRGÖK minden méretben. GÖLYÖSCSAPÁGY JAVÍTÁSOK. NAGYMÉRETŰ D. GYÜRÜK HENGERKÖSZÖRÜLES. FÖTENGELYCSISZOLÁS. SZELEPEK. FOSZFORBRONZ.

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

Felülső szerkesztő és kiadó: **KRAMER JENŐ** Altalános Nyomda, Könyv- és Lapkiadó Rt. Bpest. Nyomdai vezető: Dr. Uj István.

AZ
ÚJ



AUTO-
FÉNY



Tungsten

KRYPTON

A NEMSGÁZTÖLTÉSŰ DUOLUX LÁMPA