

AutóMotor



Grand Hotel — BMW

Külföldön egyre jobban hódítanak az autókhoz kapcsolható, pazar berendezésű lakókocsik, melyek valóban függetlenítik a természet ölen pihenni vágyó autóst minden kötöttségtől és szállodától. Az ilyen lakókocsik vontatása természetesen megfelelő nagy erőtartálékkal rendelkező kocsit követel. Jellemző a BMW-kocsik közismert erőtartálékára, hogy Németországban a lakókocsikat javarészt BMW-kocsikkal vontatják.





ZÜNDAPP

250 KCM

a legnehezebb terepversenyeken
is győz!

ÚJ VEZÉRKÉPVISELET:

MOTORKERÉKPÁR ÉS AUTÓALKATRÉSZ KERESKEDELMI KFT.

VILMOS CSÁSZÁR ÚT 60

TELEFONSZÁM: 121-404

JAVITÓMŰHELY, SERVICE, ALKATRÉSZRAKTÁR

Előgyujtás

Karl Gall is elment... Berukkolt a motorversenyzők nagy káderébe, talán éppen ebben a szent pillanatban írja be valami nagybajuszú szolgálatvezető őrmester-angyal a nevét a cuvakszok könyvébe... A többiek közé... Egészen bizonyosan szegény Jimmy Guthrie nevének a szomszédságába kerül a listán, hiszen az ábécé szerint is egymás-mellett van a helye a motorsport két nagy halottjának... Perceg a mennyeországi iroda hóféhér angyalszárnyából hegyezett tolla, melyen a legdrágább tinta, Karl Gall barátainak, tisztelőinek, bámulónak és — siratóinak könnycseppje ragyog...

Ha a mennyországbeli nagy káderben sarzsit osztogatnak, úgy Karl Gall egészen bizonyosan a legragyogóbb aranycsillagot kapja, talán még aranygallért is varrnak a kabátja hajtókájára, hogy méltó díszben jelenhessék meg a raporton, ahol talán éppen Hartmann Laci áll haptákos a sor végén. És ahol egészen biztosan ott szurkol a szőkefejű Rosemeyer is, akit nyilván valami turpisságért stimmeltek a szigorú képzéres úr elé. Aranycsillagot, aranygallért kap ott fent Karl Gall, hiszen kiérdemelte itt a földön. Kérdemelte, amikor hosszan végigfekve a megerőltetéstől a bögő versenygép tartányán, oly sokszor futott be elsőnek a célba. Amikor meteoroként tűnt fel a motorsport egén. Hirtelen támadt a semmiből a motorsportnak ez az üstököse, végigszántott az égen, minden szem, minden távcső őt figyelte, az ő pályafutását. És elérte a meteorok sorsa...

De amíg a meteor halott teste kihűl és múzeumok hideg üvegszekrényében hirdeti messzi világok ezer csodáját, addig Karl Gall emléke sohasem hűlhet ki. Itt él közöttünk továbbra is. Mindig látni fogjuk, amint a Svábhegyen, a városligeti, a népligeti Grand Prix-n száll le mosolyogva gépéről. Hiszen Karl Gall a szívünkbe égette be mosolygós arcát. És most, hogy elment messzire, talán még közelebb jutott mindnyájunkhoz...

*

Az új parlament munkaműsorának egyik jelentős és bennünket talán legjobban érdeklő pontja: a városi kövezetvámok általános eltörlését célzó törvényjavaslat letárgyalása. Végre ko-

moly reményünk van arra, hogy megszűnik ez a penészillatú középkori emlék, mely lehet bár rendkívül hasznos-hajtó a vámszedő városoknak, lehet jeles jövedelmi forrása mondjuk Székesfehérvár költségvetésének, mégis kétségtelenül olyan specialitás, mely miatt oly sokszor kell meggyőződésünk ellenére rögtönzött előadásokat tartani a fejüket csodálkozva csóváló külföldieknek és dühöngve előszedni az obulusokat, amikor különböző him- és nőnemű, kutyás és kutyanélküli vámszedők állják az utunkat.

Szívesen fizetjük az útdátot, hiszen utakat kapunk érte. Szívesen áldozunk mindenért, ami az ország motorosításának nagy célját szolgálja. Kövezet-



KARL GALL †

vámot azonban minden egyes alkalommal keserű gondolatokkal fizetünk, hiszen nem kap belőle egyetlen petákos sem az automobilizmus.

A javaslatból remélhetőleg törvény lesz. Addig is gyűjtjük szorgalmasan a kövezetvám-bárcákat, azokat a piros, sárga és kék cédulákat, melyet ökörnék, kecskének és autósoknak kell megváltania azoknál a csikosra mázolt sorompóknál. Gyűjtjük a bárcákat és majdan harminc év múlva mutogassuk meg unokáinknak ezeket a cédulákat. És ugyancsak fognak csodálkozni, amikor elmeséljük, hogy voltak idők, amikor kemény egypengőért és egy-huszkért kényszerítették reánk minden ellenszolgáltatás nélkül ezeket a kellemetlen kényszer-cédulákat.

Hiába bocsátott szélnek koratavaszszal nagy program-luftballonokat a KMAC, most hallgat, mint sápadtan sárga sütőtök a keserűlupu árnyékában. Ami versenyre eddig esedékes volt, azt sorba lemondta. Hol „magasabb szempontok”, hol a választás volt a lemondás oka, határozottan szerencsések voltak az indokolásban.

Most ismét tervek nyársát forgatják. Mi pedig kötelességünkhez híven nyomkodjuk a nagy fújtatót, hogy lángra kapjon az a mesterségesen hidegre taposott zsarátnok. Tudjuk jól, hogy a lapunk részéről a kétezer év előtti ceterum censeo mintájára kéthetenként elhangzó tetemrehívás nem túlon túl népszerű a kámac berkeiben. Viszont — nem is pályázunk népszerűségi babérokra. Boldogan helyeznők nyugalomra a mogyorófa-vesszőnket és innák csupa gyengédet, csupa szépet a KMAC-ról. Hogy erre alkalmunk nem nyílik — nem mi vagyunk ennek a ludasai és aki ezért haragszik reánk, annak haragját a magyar motorsport érdekében szívesen vállaljuk.

Furcsa az egészben csupán az, hogy a KMAC nemcsak haragszik, hanem egyben arról is meg van győződve, hogy igaza van. Ügylátszik még nem jutottak odáig az Apponyi-téren, hogy a közmondások igazságát elismerjék. De idővel talán rájönnek erre is. Talán a Kezdők Versenye megrendezése után.

*

Ami késett, nem múlt el. Nálunk is megjelent az első karambol-zsaroló. Aki leült az autó mellé, elkezdett ajjeszékelní, hogy elűtötték. Akihez — mint azt a nyomozás megállapította — hozzá sem ért az autó. És aki mégis kártérítést követelt, amit a bíróság nem ítelt meg, hanem ellenkezőleg, perköltségekben marasztalta el a vállalkozó szellemű hölgyet. Mert hölgy volt az istenadta, aki aránylag olcsón menekült meg ebből a szarolási manőverből.

Szerény véleményünk szerint az ügy ezzel koránt sincsen elintézve. Várjuk az ügyesség vádját, melyet csalásért emel. Hiszen az eset iskolapéldája a csalásnak, mert ugyan van-e ravaszabb fondorlat annál, mint sérülést mímelni, hogy ezzel másnak kárt okozzon, magának pedig anyagi hasznot szerezzen.

Ha könyörtelen módon nem járunk el az ilyenek ellen, úgy a példa ragadó lesz. És az úttörő Éles Lajosné követőinek — meg kell öröközni ezt a nevet — se szeri nem lesz, se száma.

*

Automobilizmussal foglalkozó ifjú lap-társunk a — farunkba harapott. Mivel ez a farharapás lapunk zárta után történt, csak legközelebbi számunkban nyílik alkalmunk foglalkozni a farharapással és — a fogsorral.

BARÁT VAGY ELLENSÉG?

Alkalmazzunk egy kis lélektant, ha rendőrrel akadunk össze

Ott áll a rendőr hóban, fagyban, viharban, kánikulában, kint az uccakeresztesen és végzi végtelen torna-gyakorlatait, esavargatja a jelzőlámpa kurbliját. Zapor veri, tűző nap égeti. De még ennél is jobban veri, jobban égeti az az ellenszenv, az a gyűlölködés, melyet majd minden egyes autós-motoros szeméből olvashat ki. Mert — valljuk be férfiasan — bizony kevesen vagyunk benzinpisztólók, akik barátot látunk a rendőrből, nem pedig ellenséget. Manapság divat gyűlölni a rendőrt és a nagy gyűlölködés, az ellenszenv ezernyi megnyilvánulása közepette elfelejtjük, hogy a rendőr végeredményben értünk, a mi érdekünkben, a mi festi épségünk szolgáltatásban végzi nehéz, fárasztó és felelősségteljes munkáját.

Nyugaton népszerű a rendőr. Nem akarunk lírai elbeszéléseket feleleveníteni, melynek a londoni Bobbly, a párizsi agent-ok a hősei. Elég annyi, hogy Londonban csak betörőtől „felfelé” illik gyűlölni a rendőrt és aki Párizsban szidja a rendőrt, annak priuszán rendszerint legalább öt esztendő díszlik. Nálunk sport ellenséget látni a rendőrből, akit bosszantani, akivel ingerült vitába szállani, akit adandó alkalommal különféle retorziókkal és az újságok bűnügyi rovataiból kimemóriázott magasrangú rendőrtisztekkel rémítgetni úgy hozzátartozik a mindennapi élethez, mind rövidszivarhoz a köpködés. A rendőrrel perbe szállani hamisítatlan magyar virtus, csak hogy ez a virtus rendszerint azzal a következménnyel jár, hogy betétlappal és néhány pengővel leszünk szegényebbek.

Kétségtelen, hogy akad a rendőrök között a kellemetlenkedően fölünyeskedő, a kioktatóan elienszervep ember-típusnak rhezen megemészthető meg-személyesítője. Főleg az öregebb rendőrök sorában. Nem szabad ezen esodálkozauk. A régebbi süiteti rendőrnek csak legújabbban van alkalma arra, hogy úgynevezett nadrágos emberekkel kerüljön szembe, huszenegynéhány éven át csupán olyanok térültek az útjába tűzköpusok, zsebtolvajok és részeg kocsisok képében, akikkel ugyancsak hibaváló lenne udvarias hangot használni. Ma, amikor ugyanez a rendőr a füstölő autóssal, a sárgába behajító motorossal áll szemben, képtelen beleélni magát az adott helyzetbe és akaratlanul is kitör belőle a belédégzett „tapentat” amin esodálkozni nekünk szabad a lelkünké. Szerencsére, az ilyen pégyivágású rendőr ma már feláto ritka, nagyrészt kint a kültelken teljesít szolgálatot.

A fiatalabb rendőrgárda tagjai majdnem kivétel nélkül jól iskolázott, udvariasra, jó modorra nevelt és megfelelő intelligenciájú elemek. Akik jóindulattal végzik munkájukat, akik megelégszenek figyelmeztetéssel, akik udvariasak, akik mosolygósak — amíg ingerült hangon nekik nem támadunk. Aik hálisan nyugtáznak egy-egy a kellő pillanatban megeresztett mosolyt. És akik éppen úgy szeretik az autót és motort, mint jómagunk.

Bánni kell tudni a rendőrrel — ez a titka az egésznek. Alkalmazni az amerikai keep smiling módszert, mosolyogni és barátságosan „fözni” a betétlappal kérő rendőrt: ez még sohasem vallott esodót.

Jó szóval, néhány szíves gesztussal a legmareonabb rendőrből is pillanatok alatt kezes bárányt lehet varázsolni, csak érteni kell a módját, meg kell találni a megfelelő hangot. Vitatkozás helyett csak éppen mosolyogva igazat kell neki adni, rendőrbácsinak szólítani és megígérni, hogy máskor majd jobban ügyelünk. Éreztetni kell a rendőrrel, hogy benne nem alacsonyabb társadalmi fokozatú, hanem egyenrangú embertársunkat látjuk, akinek véleményét elfogadjuk. Ha ezt a módszert alkalmazzuk, sohasem lesz bajunk rendőrrel és aligha kerülünk a Lánczos rendőrtanácsos úr íróasztala elé.

Érdekes lélektani kísérlettel győződünk meg a minap, hogy elméletünk mennyire helyes. Kísérletünk alanya az egyik közlekedési rendőr volt, aki autós körökben híres mogorva szigoráról. Nos, ennek az első számú betétlap-közellenségnek közvetlen közelében követtünk el szándékosan szabálytalanságot, mégpedig annak legsúlyosabb fajtáját válsztottuk ki, tilos jelzés mellett hajtottunk túl a keresztezést jelző szegerson.

Rendőrünk az oroszánvadász pillantásával az arcán intett magához és betétlappal követelt.

Megkezdődött a „fözés”. Elsőszámú úgynevezett Titkos Ilonai mosollyal lépünk feléje:

— *Jaj, rendőrbácsi, — fuvolóztunk, — bizony megtörtént a hiba. Tudja, az ember manapság olyan ideges. Ugyenkor, a hónap végén, kevés a pénz és azon föri a fejét, honnan szerezzen. Most meg ráadásul legalább öt pengős büntelést kell majd lefizetni. Rettenetes. Pedig annyira szoktam rígyázni. Tudja, hogy mennyit kell dolgozni egy ilyen ötösért? — és meg nem állt a szó a számon.*



Hát csak természetes, hogy rendőrünk arca is mosolygóssá fordult és a tessék kérem máskor jobban ügyelni című intelemmel intézte el a maga részéről az ügyet. És az csak természetes, hogy azóta „köszönőviszonyban” vagyunk egymással.

A legnagyobb szamárság vitába szállani a rendőrrel, még akkor se próbálkozzunk ezzel, ha igazunk a napnál fényesebb. Mert ne felejtjük el, hogy a rendőrnek mindig igaza van, ha ugyan nem tudunk legalább két szavahihető és velünk kapcsolatban nem álló tanút szereztetni. Ha két tanunk van, akkor még mindig csak fifty-fifty az esélyünk, három tanu esetén már biztatóbb a helyzet, amikor oda kell állanunk a közlekedési rendőrbőr elé. És a legjobb eset is csak annyi lehet, hogy felmentenek, az idővesztéséért, izgalomért kárpótlást ugyancsak hiába várunk. Ha tehát a rendőr megállít azzal például, hogy füstöl a motorunk, úgy ne azzal kezdjük, hogy nem füstöl, hanem köszönjük meg neki a figyelmeztetést, mely esetben szavatoljuk, hogy rendőrünk nem lépi túl a figyelmeztetés határát. Ha számlámpánk nem ég és a rendőr megállít, úgy ne hadarjunk ingerült mondatokat, hanem szépen szálljunk le, kapcsoljuk be és közben udvariasan mondjunk köszönetet.

Ha este tíz után tompított fényvel jelzünk és a rendőr megállít azzal, hogy ne reflektorozzunk, ne tartsunk neki házsártos előadást arról, hogy bizonyára vak, mert nem tudja megkülönböztetni a tompított fényt a reflektorról. Hanem csapjunk mosolyogva a saját fejünkre azzal, hogy: jé, elromlott a kapcsolónk. Mert ha ezerszer is csak a ködlámpánk égett, ha a rendőr reflektornak látta, úgy, ha feljelentés készül, egészen bizonyos, hogy reflektorozásért fognak megbüntetni, ha csak három tanuval nem vonulunk fel.

A legjobb befektetés: köszönő viszonyt tartani fenn a rendőrökkel. Hymódon igen hasznos „baráti” kapcsolatokra tehetünk szert, sok betétlap került így vissza gazdájához, mert a közrendőri protekció sokszor többet ér, mint két rendőrtanácsos nagybácsi.

Ne gyűlöljük a rendőrt! Így kezdünk benne barátot látni. Egy kis lelki átalakulást végezzünk magunkban. Coné módszerével ismétlgesük menetközben azt, hogy kedves rendőrbácsi, aranyos rendőrbácsi. Hat hónapig gyakoroljuk ezt a módszert és a végén egészen biztos, hogy szárnycsokijával vereső kis őrzőangyalúnak fogjuk látni a legfőzrsörmeseterebb rendőrt. Ha nem — akkor tévedtünk.

DEDICS TESTVÉREK

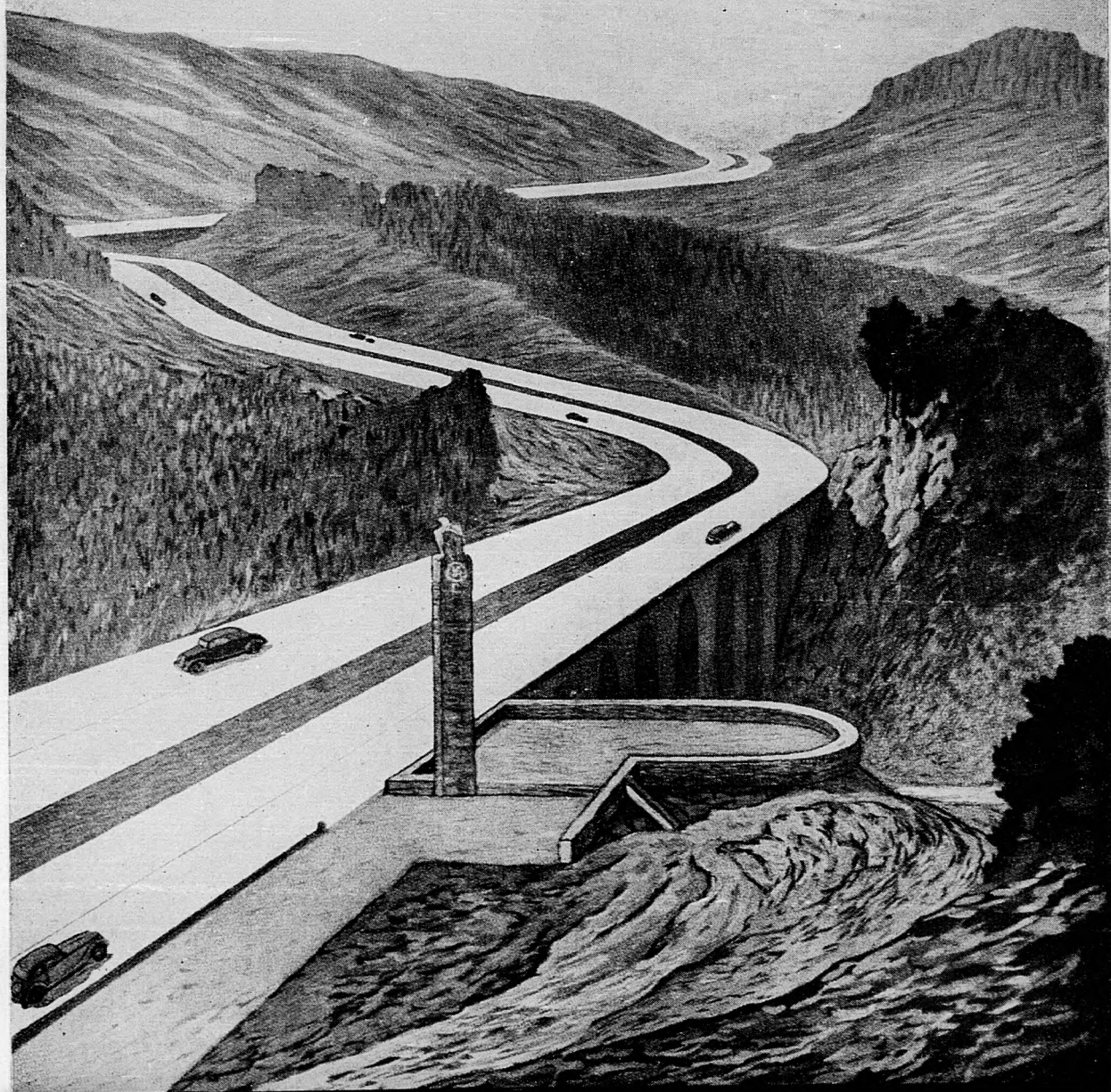
autójavító specialisták

HENGER ÉS FŐTENGELY KÖSZÖRÜLÉS

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

NÉMETORSZÁG

JÓ AUTÓUTAK

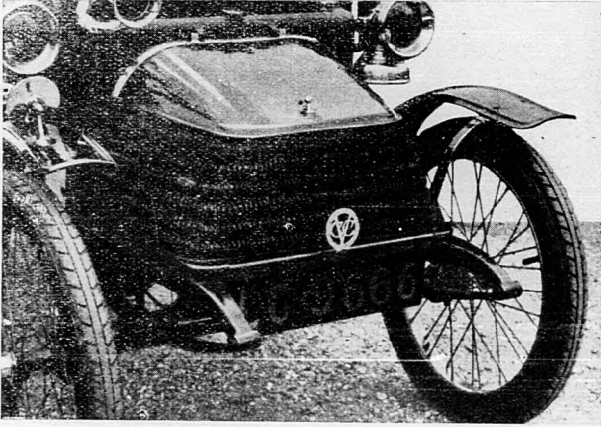


felvilágosítás - prospektus
NÉMET BIRODALMI VASUTAK
IDEGENFORGALMI IRODÁJA
BUDAPEST, IV. VÁCI U. 3.

TEGNAP ÉS MA?

Hogyan lett a múlt század benzinhajtotta ördögszekeréből a ma korszerű automobilja?

(Múltkorai számunkban kezdtük meg annak a magyarázatokkal ellátott képsorozatnak közlését, mely szembeállítja az évszázad kezdetének benzinhajtotta ördögszekerét a Ma automobiljával. Több ez az összehasonlító képsorozat műszaki érdekességnél, több, mint technikai krónika, inkább hősköltemény. Mely rámutat arra, hogy milyen hosszú és rögös utat kellett megtennünk addig, amíg kényelmesen beülhetünk 1939-es típusú kocsinkba és élvezhetjük a modern autónak minden előnyét.)



Tegnap?

Végtelen kígyós hűtő! (Wolseley 1902.)

A motor helyes üzemi hőmérsékletének biztosítása elsőrendű fontosságú. Ha a hőmérséklet túl magas, úgy a motor erősen szenved. Ha viszont túl langyosan dolgozik, úgy emelkedik a fogyasztás és csökken a teljesítmény. A régi „jó” időkben az volt a probléma, hogy a motor ne melegedjék túl. Végtelen kígyós csöveket alkalmaztak és a koei orrát festői bordákkal látták el. Egyetlen felreppent kavics elegendő volt ahhoz, hogy a hűtővíz kifolyjék és a hűtő elégtelen határfoka miatt az emelkedőkben bizony hosszú hűtőszünetekre kellett leállni, hogy a forrást megelőzzék.



Ma?

Védőrács mögött rejtett mézsejt-hűtő! (Morris 1939.)

A mai hűtő rejtett. Védőrács mögött foglal helyet és műszaki kivitele olyan masszív, hogy szivárgástól vagy folyástól nem kell tartani. A mai hűtő határfokát redőnnyel lehet szabályozni, méretezése olyan, hogy a legnagyobb meredeken

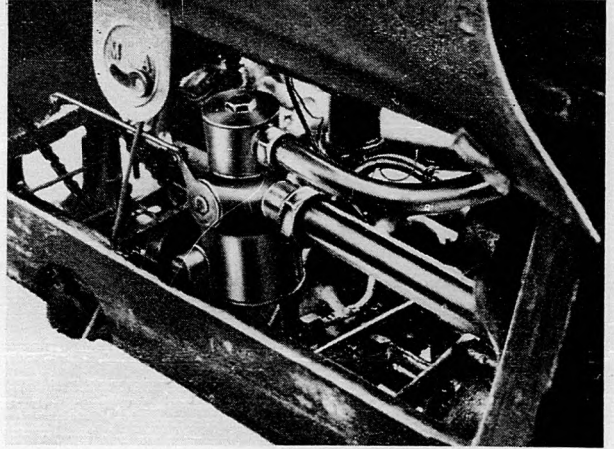
sem kell tartani forrástól, viszont túlhűtés sem léphet fel. A kisebb kocsikon termoszfónos hűtést találunk, a hűtővíz önmagától, a hő hatására kering. Csak a nagyobb modelleken alkalmaznak a hűtővizet keringésre készített szivattyút, hogy ezzel feleslegessé tegyék a túlnagy hűtőt.

Tegnap?

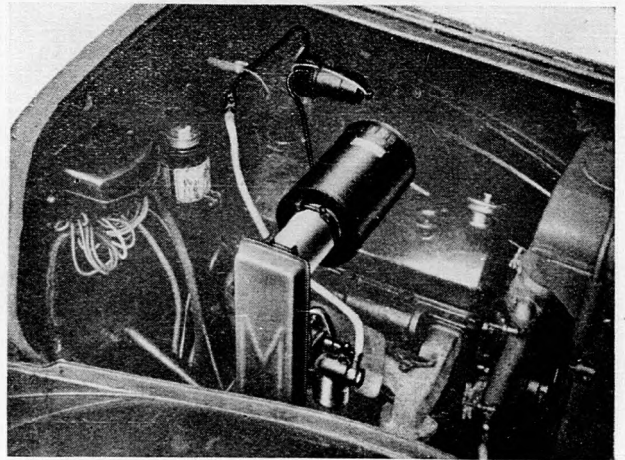
Felületi gázosító! (De Dion Bouton 1900)

A helyes arányú benzingáz-levegő keverék előállítása évtizedek során nyílt probléma volt. Hiszen a motor takarékos és rugalmas üzeme nagyrészt attól függ, hogy minden fordulatszámregióban, minden terhelés mellett, minden sebességben megkapja a helyes mennyiségű és arányú gázkeveréket.

Hajdanában az úgynevezett felületi gázosítók voltak használatban. A motor által beszívott levegőt kis tartályocskában levő benzín felett vezették vagy bugyborékolatták keresztül,



a levegő benzingázt ragadott magával. Hogy ez a megoldás milyen kezdetleges volt, nem kell bővebben magyarázni. A felületi gázosítóval dolgozó motor esepet sem volt rugalmas, hűvös időben egyáltalában nem indult be és a benzingáz-levegőarány sohasem volt állandó.



Ma?

Lejtáramú karburátor! (Morris 1939.)

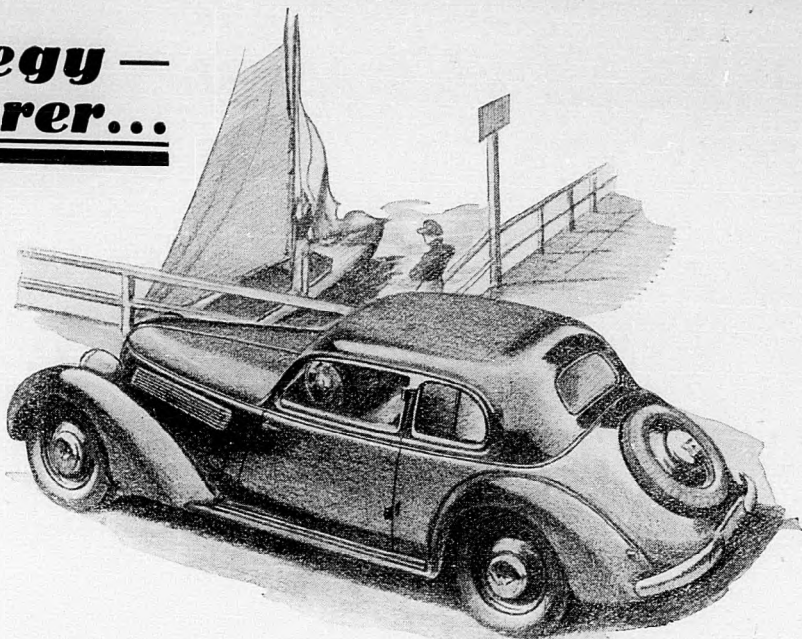
A mai gázosító fűvőkás rendszerű és különleges műszaki berendezések segítségével minden fordulatszámmal, minden sebességben, a legkülönbözőbb terhelés mellett is azt a keveréket szállítja a motornak, melyre annak szüksége van. A mai gázosító független a hőmérséklettől, a legkeményebb fagyban is azonnal gyulladó keveréket ad. Nincsenek átmenetei és pontosan szabályozható. A modern lejtáramú gázosítóban a keverék áramvonalazott rendszerben áramlik a motorba, a hatalmas szűrő csak gondosan portalanított levegőt enged a motorba. Indításhoz automatikusan szállít benzint a rendszerrel gazdagabb keveréket: a motor hidegen is azonnal beindul.

Megelőzött egy — Wanderer...

A Wanderer név immár negyven esztendeje szerepel a motorizmus történetében, negyven esztendő dicsőséges története jelent elismerést, tradíciót és egyben programot a fogalomná lett Wanderer név számára. A Wanderer név nemes csengése minőséget jelent, megbízhatóságot, teljesítőképességet és egyben rezervált eleganciát, ünnepléses megjelenést, egyszóval olyasmit, amit minden autós érez, amikor hangtalanul, lágyan tovasuhan mellette egy kocsit, melynek pótkerekén, hátul a dísz-tárcsán, ott fénylik a szárnyas W, jeleül annak, hogy az előző kocsit — Wanderer volt...

...Hányszor megcsodáltuk már ilyenkor azt a bámulatos úttartást, mely a kanyargós másodrendű utat is valószínűleg betonúttá varázsolta az előttünk tovasuhanó Wanderer számára... Mily sokan sóhajtanak fel ilyenkor: „Könnyű nekik, a Wanderer hátsó függőtengelyével ez nem kunszt!...” És igazuk is van: a hátsó híd a kocsit súlyvonalában, tehát a fordulóban fellépő centrifugális erő támadópontjában bekötött rugókötegre van függesztve, mely megoldás megakadályozza a faralást és a kocsiszekrény dülését. Ez a hátsó függőtengelyes megoldás a Wanderer-kocsik egyik fő jellemzője, legyen az az 1.8 l-es négyhengeres, avagy a 2.6 l-es hat-hengeres típus.

— Wandererrel nem kunszt! — mon-



dogatjuk, mikor végre a Balatonnál „utolérjük” a minket megelőzött Wanderert, melynek utasai már a lágy habokban lubickolnak. Szemügyre vesszük a kocsit: olajfळेek, négysebességes szinkronizált sebességváltó. Megtudjuk, hogy az 5400 pengős 1.8 l-es modell 42 lóerőt ad le, 110-et megy és csak 11 li-

tert fogyaszt! A 2.6 l-es nagy modell 62 lóerőt ad le, 14 litert fogyaszt és 120 km-t megy! És hála az első lengő, hátsó függőtengelyes megoldásnak, kanyargós, rossz úton is könnyen lehet vele a magas átlagot tartani... Meggyőződünk arról, amit tudtunk: a Wanderer név kvalitást jelent!

Csúcsteljesítmények

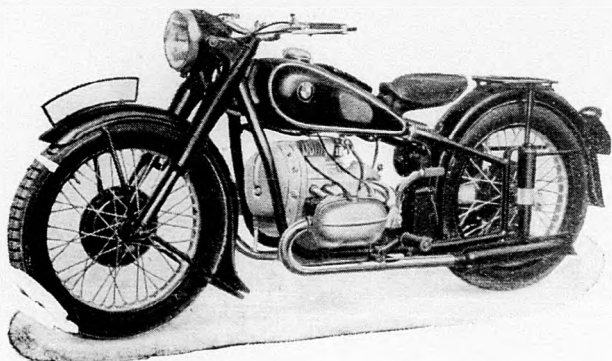
szabtak
utat a

BMW



BMW a világ leggyorsabb motorkerékpárja.

motorkerékpárkonstrukció tökéletessé fejlődéséhez!



VEZÉRKÉPVISELET:

Steyr-Daimler-Puchművek

MAGYAR KERESKEDELMI RT.

BUDAPEST, VI., LEHEL UCCA 25

A



MÉRAY-PUCH

márka

nemcsak

az üzembiztonságot
takarékossgot
tökéletes úttartást és a
hosszú élettartamot

hanem

szavatolja,

*ami legalább ilyen fontos,
a vétel utáni tökéletes*

szerviszt
műhely-munkát
karbantartást és
alkatrész ellátást

egyszóval a

zavartalan motorozást!

**MÉRAY MOTORKERÉKPÁRGYÁR
RÉSZVÉNYTÁRSASÁG**

BUDAPEST, VI., LEHEL UCCA 10

**STEYR-DAIMLER-PUCHMŰVEK
MAGYAR KERESKEDELMI RT.**

BUDAPEST, VI., LEHEL UCCA 25

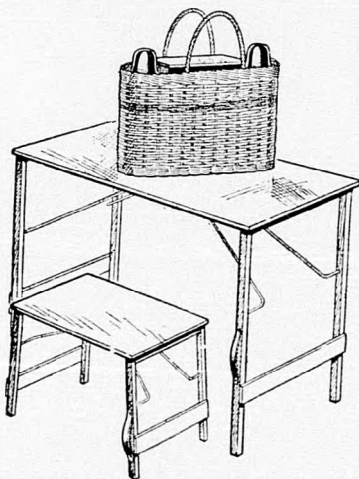
Automobil-összkomforttal!

Hogyan teheti az autós életét még kényelmesebbé?

Takarékosság, megbízhatóság, sebesség és kényelem: ennek a négy szempontnak a vizsgálata és összevetése különbözteti meg a jó autót a — még jobbtól. Igen, a kényelem is nagyon fontos, különösen hosszú nyári túrán, amikor az autós naponta 8—10 órát tölt a kormány mellett és még az utasoknak is megfájul a derekuk, ha a kocsit tervező mérnök a rajzasztalnál elfeledkezett arról a bizonyos komfort-



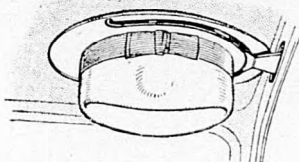
Az autóval vontatott lakókocsik külföldön nagy népszerűségnek örvendenek. A vontatóshoz természetesen megfelelő erőterheléssel rendelkező kocsik kell, — ilyen a: BMW.



Aki szeret a szabadban uzsonnázni, annak jó szolgálatot tesz az ilyen összecukható székasztal kombináció.



A kivágott üvegű napszemüveg nem zavarja a látást, viszont távotartja a vakító sugarakat.

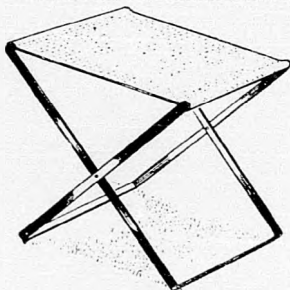


Hová tegyem a kalapomat? Ide, erre a kocsis menyezetére csavarozható kalaptartóra.

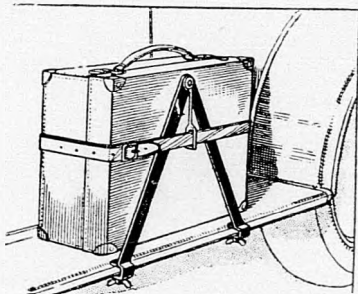
ról. Tágas férőhely, kényelmes, testhezszabott ülések stb. — hiszen minden autós tudja jól, mindez mit jelent.

Ezúttal arról a komfortról lesz szó, mely az autó berendezésével kapcsolatos, mondhatni, az autó „bútor” komfortjáról. Azokról az apróságokról, me-

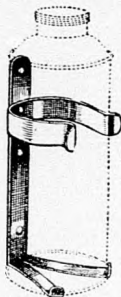
lyek néhány pengős áldozattal szerezhetők meg és melyek a túra örömeit sokszorozzák meg. Szöveg helyett beszéljenek a képek, melyek minden szónál jobban szemléltetik azokat a kellékeket, melyek az autó kényelmét fokozzák.



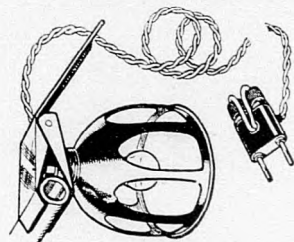
Az összecukható kis szék jó szolgálatokat tesz szabadbani étkezéseknél.



Hová tegyük a leggyakrabban szükséges poggyászt? A felhágóeszkára erősített tartóra, ahol mindig kéznél van.



Az ilyen tartóba nemcsak olajoskanna fér el, hanem a hópalack is. Es nem török össze!

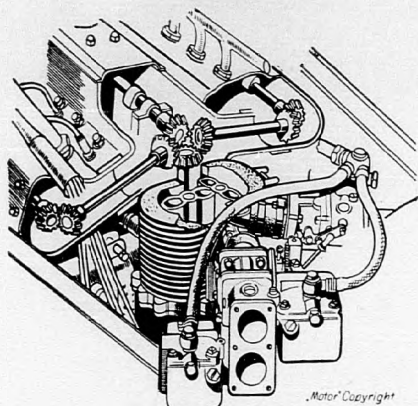


A kis, úgynevezett olvasólámpa bárhol felérősíthető, csak éppen akkunk felszültségének megfelelő hat vagy tízenkét voltos körtét kell beacsavarunk. Nagy segítség az ilyen lámpa például a térképolvásásmál.

LÁSZLÓ ANDOR

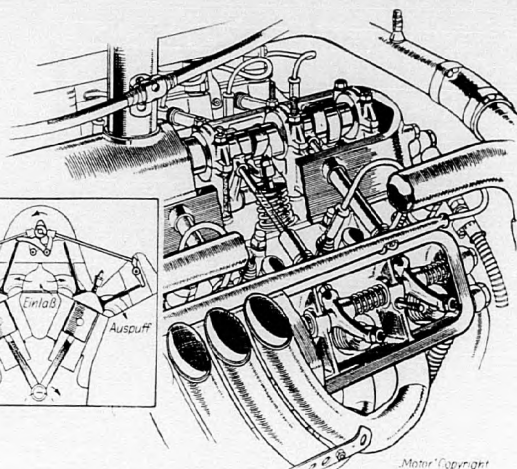
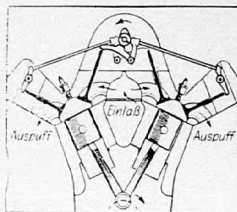
AUTÓSERVICE – JAVITÓMŰHELY
V., BESSENYEI U. 4. POZSONYI U. SAROK
TELEFON: *299-155.

Auto Union versenykocsi – banthan!



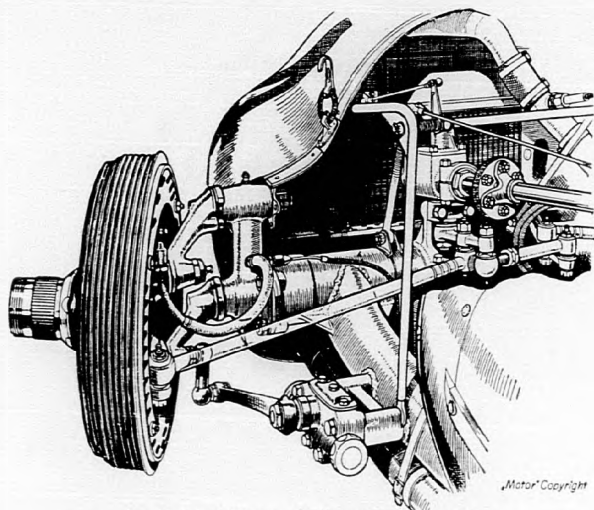
Motor Copyright

Az új háromliteres G. P. modellnek három bütyköstengelye van. A középső a 12 szívószelepet vezérl, a két oldalsó a 6-6 kipuffogószelepet.



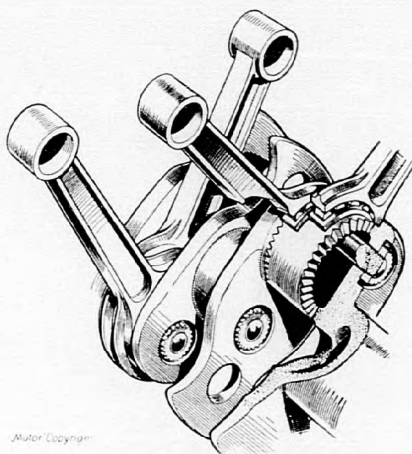
Motor Copyright

Egyetlen bütyköstengely vezérelte az 1934–37 G. P. formula modell szelepet.



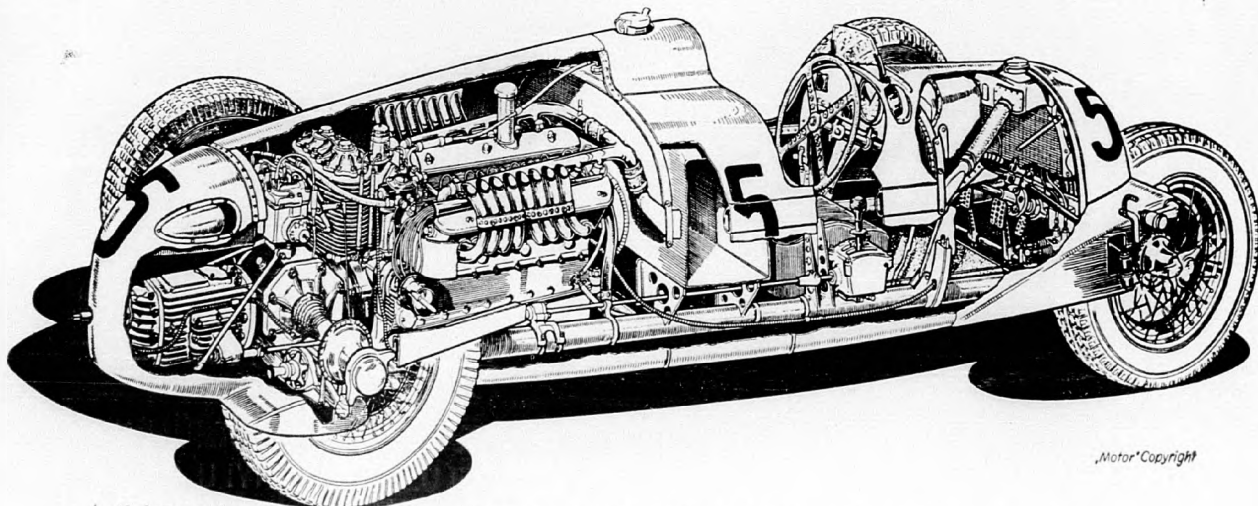
Motor Copyright

Az új háromliteres G. P. modell elsőkerék felfüggesztése.



Motor Copyright

Ilyen komplikált a 16 hengeres motor forgattyúja, melynek képünk csak részletét mutatja.



Motor Copyright

A 16 hengeres-farmotoros 1934–37 G. P. formula Auto Union versenykocsi. A motor mögött, a hátsó tengely felett, a kompresszor, egészen hátul a hűtőbordázott sebességváltó.

APRÓSÁGOK

és intimitások a négykarikás versenyistálló krekkeiről...

Hogy kikről van szó, már elárulja a cím: a négy egymásba fonódó karika a négy gyárat — Audi, DKW, Horch, Vandere — egyesítő Auto Union jelvénye. Tehát az Auto Union krekkeiről rántjuk le legalább is bizonyos vonatkozásokban a leplet...



Kevesen tudják például azt, hogy miképpen lett Tazio Nuvolari harci jelvénye a monogramjával ellátott — teknősbéka. Nos, eláruljuk. A teknősbékát d'Annunzio ajándékozta egy alkalommal a „championissimo“-nak e szavakkal: *A világ leggyorsabb emberének a világ leglomhább állatát!*

Stuck sem vitte el szárazon. 1934-es nürburgringi diadala a mayeni tanító kislányát annyira elragadtatta, hogy a másnap született kis borjút röviden „Stuck“-nak nevezte el. A dolog már-már feledésbe ment, mikor négy évre rá német hegyi GP győzelme után a mayeni tanító melegen meggratulálta Stuckot, aki nevetve kérdezte:

— *Es mi lett a kis „Stuck“-ból?*
— *A vidék legmegtermettebb ökre!* — hangzott a büszke válasz.

— *Nagyszerű!* — ürvendezett Stuck. — *Legközelebbi malacát is keresztelje az én nevemre, remélem, hatalmas disznó lesz belőle — jövőre! Arra pedig a versenyző életében mindig szükség van ... Pláne ilyen konkurenciában ...*



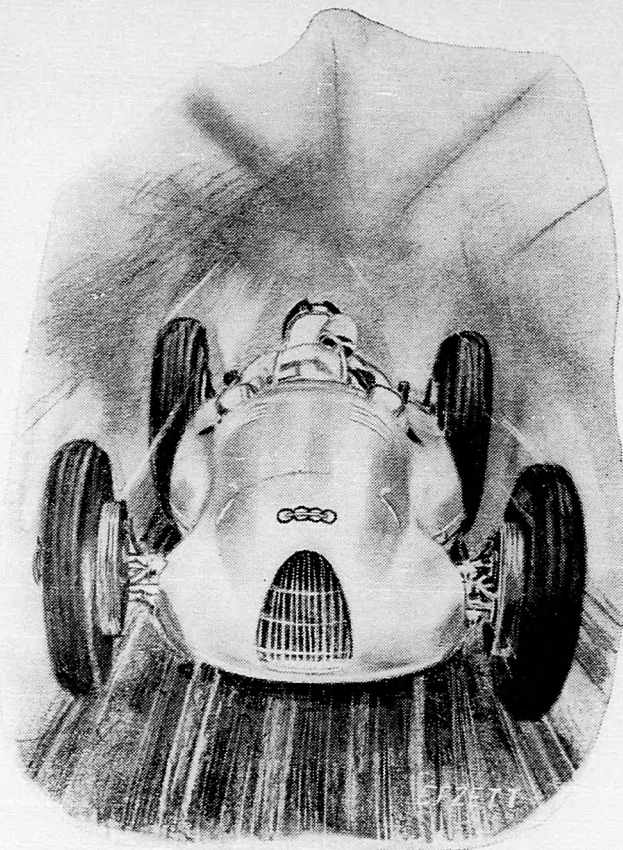
Stuck emblémája egyszerű Auto Union hegyi verseny-kocsi. Ilyen aranyból készült tükkel lepte meg hat legszűkebb munkatársát ...



Meiernek stílszerű a monogramja: az M betűbe egy tank van belekombinálva. Meier őrmester úr ugyanis magánéletében — tankos ... Mint mondják, éppen olyan acélból faragott ember, mint a fegyverneme és a tank szívsóvágyával akarja magának a volánnál is kivívni azt a pozíciót, melyet a BMW nyergében képvisel!



Hasse monogramja 9-est ábrázol, melyen gömbölyded disznó ugrik keresztül. Magyarázat: Hasse szerenese száma a 9-es, a belga GP tréningjén pedig visít malacot ültettek a kocsi-jába. A malacból azután disznó lett: — Hasse ezen a versenyen aratta első GP-diadalát!



Mennyi sebesség, mennyi „verseny“ van ebben a rajzban!



Müller már több, mint utánpótlás. Emblémája villám hajtott Auto Union torpedó. Speciális tréningmetódusáról sokat suttognak. Ha délvidéki verseny startjához utazik, Horch-limuzinje ablakait hermetikusan lezárja, hogy az utat ugyanolyan füllesztő hőségben tegye meg, mint amilyenből a versenyen órákon át része lesz ... Még azt is eláruljuk róla, hogy a legpocsekább időben is órákon át szélvédőtől nélkül vezet, hogy megszokja a rossz kilátást. Mint mondani szokta: *a versenykocsin sincs szélvédőtől ...*



Bigalke, a legfiatalabb Auto Union utánpótlás első „sikerét“ az 1937. évi amerikai Vanderbilt-Kupa tréningjén aratta! A fékek befutásakor bemelegítőgyertyákkal is olyan köridőket ért el, melyek felhívták az AU-versenyintézőség figyelmét. Bigalke azonban a versenyzésen kívül a filmezésért is lelkesedik. „címerében“ az Auto Union-torpedó filmszíron fut keresztül. Arról, hogy a filmszalagon ki szerepel, lapunk zártáig nem sikerült pontos értesüléseket szereznünk...

Alapítattott 1909

BARTHA

motor- és kerékpár-
zománczó

BUDAPEST, VII., GARAY UCCA 4
TEL.: 139-994

OPEL BUICK

EREDETI ALKATRÉSZEK

JÁRITZ

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

SEBESSÉGMÉRŐJÉT

megjavítja: **ÓRAGYÁR**, Tömő ucca 26

RUDGE ANGOL MOTORKERÉKPÁR

500 ccm sporttípus, azonnal szállítható

COVENTRY-EAGLE

250-ccm-es típusa Villiers motorral, nagy világítással, villanykiűrttel, hátsóüléssel, térsárvédővel

1250.- és 1450.- pengő

Vezérvérviselet:

BRUCK NÁNDOR és FIAI

VIII., TAVASZMEZŐ UCCA 22/a
TELEFON: 137-027

TIZEDMÁSODPERCEK DÖNTÖTTEK

A BÉCSI HEGYIVERSENYEN

A két futam összesítéséből Lang (Merc.-Benz) a győztes, Mülleré (Auto-Union) a leggyorsabb futam!

Mintegy 120.000 néző jelenlétében futottak le a Bécs melletti Höhenstrassen az idei német hegyibajnokság első pontszerző versenyét. A hatalmas nézősereg érdeklődésének gyújtópontjában természetesen a versenykocsik küzdelme állott, melynek keretében a két örök rivális versenymárka, Mercedes-Benz és az Auto Union mérték össze erejüket.

Soha hegyiverseny hasonló izgalmat nem váltott ki a nézők tizezeiből, mint ez az összecsapás! Fokozta a verseny érdekességét az a körülmény, hogy minden versenyző két ízben tartozott lefutni a versenytávot, a végeredményül számító idő a két futam részidejének összegezéséből adódott.

Pattanásig feszült izgalom közepette áll a startvonalhoz az Auto Union versenyző-utánpótlásának rohamosan fejlődő élharcosa, Müller, a zwickauiak régi 6 literes farmotorosának volánjánál. Pompás látvány tárul elénk a főtribünről, honnan csaknem az egész versenyút vonal áttekinthető. Müller eliramodik a starttól... 16 henger zenéje zúd fel... kolosszális iramban vágja a fordulókat... már célban is van! Ideje: 2 p. 18.7 mp.! Általános vélemény: *ennél jobbat aligha látunk!* Ugy is volt!

Lang 3 literes GP Mercedes-Benzével 9 tized másodperccel maradt el tőle, további 9 tizeddel Brauchitsch a régi 750

kg-os formula szerinti Mercedes-Benz volánjánál, majd a kézsérülése miatt talán indiszponált Stuck (Auto Union) következett újabb 2 tized másodperc hátránnyal... Irtózatossá küzdelmet ígér a második futam: az első futam első és negyedik helyezettjét mindössze 2 másodperc választja el egymástól!

A megafonok a második futamot jelzik; a tömegben lázas izgalom vesz erőt. *Mi lesz?* Sikerülhet-e Langnak 9 tized másodperces hátrányát behoznia? És mit fog menni az éllovas Müller? Vagy talán Stucknak sikerül-e a lehetetlen: behozza 2 mp.-es hátrányát?... *Mi lesz?*...

Csakhamar megtudjuk! Elsőnek Brauchitsch áll a startvonalhoz... messzire hallatszik a gumik jajgatása... szemmel láthatólag gyorsabb, mint az első futamban és ezt az időmérés is igazolja: 2 p. 19.2 mp.! Teljes másodperccel javított első idején! Stuck következik! Ideje: 2 p. 22.8 mp., rosszabb, mint az első futamban... És most jön — Müller! A favorit! Ajjj...! — morajlik a tömeg, mikor Müller túlgyorsan megy bele az egyik alsó fordulóba és ferdén faralva szorítja át torpedóját a kanyaron: ez időbe kerül... Valóban, ideje rosszabb, mint azelőtt: 2 p. 20.7 mp.!

Lang van soron: *most dől el a verseny sorsa!* Pompásan sikerül minden fordulója, mintha csak centiméterrel mérték volna ki pályáját... Ezt igazolja az

ideje is: 2 p. 19 mp.! Elég a győzelemhez! Két idejének összege 4 p. 38.6 mp., Mülleré 4 p. 39.4 mp.! Kárpótlásul azonban övé a legjobb részidő!

Ime a végeredmény:

1. Lang (Mercedes-Benz) 4:38.6 mp. Atlag 106.8 km. 2. Müller (Auto Union) 4:39.4 mp. 3. Brauchitsch (Mercedes-Benz) 4:39.7 mp. 4. Stuck (Auto Union) 4:43.5 mp.

Mercedes-Benz és az Auto Union egyenrangúsága az Eifel-verseny után ezúttal is pazar küzdelmet eredményezett és további izgalmas párharcok kilátásával visz érdekességet az eljövendő versenyekbe...

A győztest Bosch gyertyák, Continental gumik és Bosch gyújtás segítették diadalra.

Kárpátalja új autótérképe. A Shell magyar autótérképnek II-ik bővített kiadása Kárpátalja térképével együtt jelent meg és magában foglalja a Kassa, eperjes-zborói vonaltól keletre fekvő kárpátaljai részeket is egészen a máramarosi határig. A különleges, szabadalmazott hajtogatási rendszerrel készült autótérkép a könyvkereskedésekben és a Shell-kutaknál 2.— pengős árképpen és a Shell-kutaknál 2.— pengős árképpen és a kilométer-távolságok, valamint kívül az összes határállomásokon, valamint nagyobb városok mellett távolságok is. De megtaláljuk a legújabb állami utazómapákat is a Shell-térképen. A magyar Shell-térkép nagy sikerrel bizonyítja, hogy ugyanabban a rendszerben ma már Anglia, Belgium, Franciaország, Hollandia, Németország, Olaszország és Svájc autótérképe is kapható, példányonként 2.— pengős árképpen. Lengyelországban az idei év elején mindössze 54.000 gépjármű volt forgalomban. És pedig: 24.000 személyautó, 12.100 motorkerékpár, 8600 teherautó, 7200 autótaxi és 1500 különleges célokat szolgáló gépjármű. A meglepően csekély lengyel gépjárműpark szaporodását nemcsak a rossz utak, hanem elsősorban a lakosság vásárlóképességének hiánya okozza.

A LEGÚJABB 1.3 LITERES

HANOMAG



**GYORS, KÉNYELMES ÉS
GAZDASÁGOS TÚRAKOCSI**

115 km-es csúcssebesség
100 km-re sebességálló
8.5 l. fogyasztás
5 személy számára férőhely
Fémkarosszéria — 32 HP, 4 hengeres motor

**TICHY TESTVÉREK
AUTOMOBILKERESKEDELMI VÁLLALAT**

„HANOMAG“ AUTOMOBILOK VEZÉRKÉPVISELETE

VI., Andrassy út 28. Tel.: 128-990

REK

Nagy Zündapp-diadal a belga 24-órásan

Pompás német győzelmet eredményezett a 350-es Zündapp-vezető Heimbucher révén a belgiumi Schaerbeek mellett megrendezett 24 órás verseny. A küzdelem 307 km-es körpályán folyt le, melyet négyszer tartoztak lefutni az indulók, negyedszer ellentétes irányban. *Heimbucher 350-es Zündapp-gépével az összes kategóriák fölött megszerezte az abszolút győzelmet*, míg Mulhous 600-as oldalkocsis Zündapp-gépével pompás kategóriagyőzelemmel öregbítette a Zündapp-babérokat. A Zündapp-győzelmek jelentőségét fokozza az a körülmény, hogy a verseny indulóinak több mint a fele elvázott a megerőltető erőpróbán, ugyanakkor a két starthoz állott Zündapp-menő pompás diadalt aratott. Nürnbergben tehát valóban százszázalékos győzelmet ünnepehetnek!

Az angol gyarmatbirodalomhoz tartozó Bermuda-szigetek kormányzója beadta lemondását, mert az angol kormány nem engedélyezte számára a szigeten autója használatát. A Bermudákon melyeket főleg amerikai üdülőkendők keresnek fel — egyáltalában nincsen autómobil!

A francia Dupuy 127.208 km-rel új autóbord motornak világrekordot állított fel.

A 15 lóerős amerikai Crosley-kocsit, melyet a Crosley Radio Corp. épít, bemutatják a nyilvánosságnak. A koci két- és négyüléses nyitott kivitelben készül, csússsebessége eléri a 75 km-t.

A Rolls-Royce gyár részvényeire az idén 25% (1) osztalékot fizet! Nem sokan követik a példáját...

Motor nélkül: Glöckner német vitorlázó-repülő 9200 méteres motornélküli repülési magassági világrekordot állított fel!

A francia hadügyminisztérium díjat tűzött ki a motorkerékpár-üzlet fellendítésére.

A Hamburg—Kopenhága között tervezett autótűt több szakasza a sekély tengeren építendő hídon fog keresztülvezetni.

A hamburgi Blohm & Voss gyár, melynek Ha 139 típusú hidroplánjai az északatlanti menetrendszerű repülésekben korszakalkotó jelentőségűek voltak, új óriáshidroplánt épít. Vogt dr., a gyár konstruktőre, a hírek szerint már elkészült a 40–50 tonnás, hatmotoros, 7000 km hatósugarú utasgép terveivel, mely a Lissabon—Nyujork útvonalat 20 óra alatt fogja megtenni. Hálófülkék, étkező- és társalgótermek valóságos légi óceánjáróvá avatják a kolosszális masinát, mely BV 222 típusjelöléssel jövő tavaszra illeszkedik bele a transzatlanti légi-forgalomba.

A legújabb német rendelkezés értelmében személyszállító gépjárművek helyiségeken át legfeljebb 60 km-es, teherautók és autobuszok legfeljebb 40 km-es sebességgel haladhatnak. A birodalmi autótutakon a személyautók és motorkerékpárok utazási sebességét 100 km-ben, a teherautók és autobuszok sebességét pedig 70 km-ben maximumra állították.

A német autóexport az USA mögött a második helyre küzdötte fel magát, Franciaország és Anglia elé. Számszerűleg az USA 260.000 darabos exportjával szemben Németország autóexportja 121.000 darabot tesz már ki.

A cseh-morva protektorátus első autótípusának építkezését megkezdték. Az új Prága—Iglau—Brünn városokat köti össze, később egész Szlovákiáig kiépítik.

Daimler-Benz 2,5 millió évi tiszta haszon mellett 7,5% osztalékot fizet az idén. Az Auto Union 6%, NSU 8%, Ardie 5% és BMW 8% osztalékot fizet.

A reimsi cirkuiten, melyen az idei francia autó GP kerül lefutásra, jövőre 24 órás verseny megrendezését tervezik. A reimsi pálya rövid körét igen sok forduló tarkítja, ami úgy a vezetőkre, mint a gépekre 24 órás verseny keretében emberfeletti nehézségeket ról!

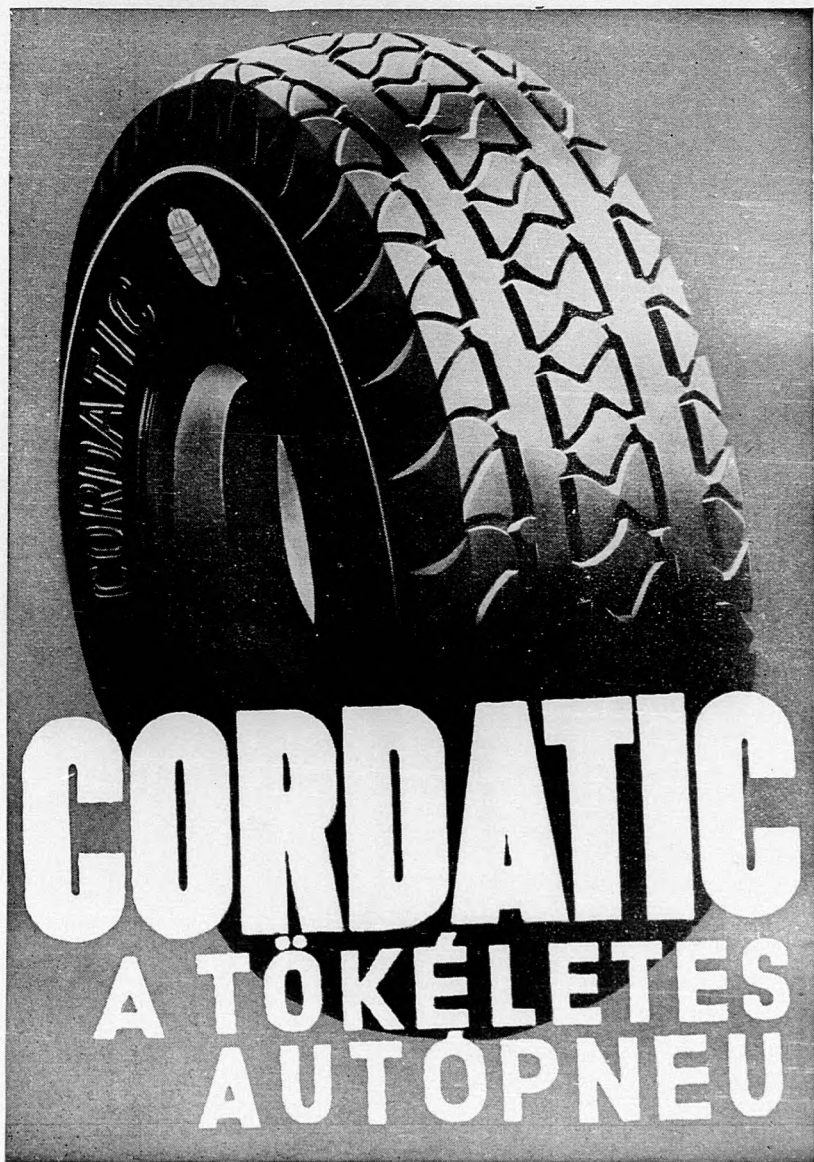
200 évvel ezelőtt, 1739-ben emlékezett meg a francia de la Condamin brazíliai útteleirásai során először a gumifáról és annak nedvéről, melyet a bennszülöttek „folyékony fának” neveztek. Ez a 200 esztendő jubileum ad aktualitást a következő érdekes adatoknak. A nyersgumi kémiai tulajdonságainak megállapítására 1761-ben tették az első lépést, a brazíliai gumifaerdők ki-termelése 1765-ben vette kezdetét. Kerek 100 évvel ezelőtt, 1839-ben szabadalmaztatta Goodyear a vulkanizációs eljárást, melyet a német Lüdersdorf még ugyanabban az esztendőben tökéletesített. 1860-ban sikerült a vegyésznek első ízben a kautsuk vegy-elemzése és 1888-ban szabadalmaztatta Dunlop korszakalkotó kerékpár-pneumatikáját. A világháború kényszerítő hatására 1917-ben születik meg a német laboratóriumokban az ú. n. methyl-szintézis alapján a mű-gumi és 1935-ben jelent meg az IG Farben természetes guminal jobb műanyag produk-tuma — a Buna...

A régi Csehszlovákia 123.000 autója közül 30.000 teherautó volt, a gépjárműállomány gyarapodásának a régi kormány adópoliti-kája volt a legnagyobb kerékkötője. A mai Szudétavidék és Cseh-Morva-protektorátus területére a személyautóállomány 80 és a teherautópárk 60%-a esett. A helyes motorizációs politika eredményének tudható be ezen területen a személyautópárk rövid hónapok alatt bekövetkezett 120%-os szapo-rulata!

Az angol személyautó-adót január 1-én 67%-kal akarják felemleni!

Nagynémetországban (Cseh-Morva protektorátus nélkül) az idei év áprilisában 64.133 új gépjármű került forgalomba, ami a tavaly áprilishoz képest 20%-os, az idei március-hoz képest pedig 24%-os emelkedést jelent. Az áprilisi német eladások analízis-ciója: 39.500 motorkerékpár, 17.000 személyautó, 5000 teherautó és 2700 vontató-tractor. A svajeli autókлуб július közepén meszen-dezi a világ első versenyét — autobuszok részére Montreux-ban. A kocsik két kate-góriában — 24 személyig és 24 személy föl-ött — vesznek részt a versenyen, mely 3 napos túraútból, fők- és indulási próbák-ból, fordulóversenyből, továbbá kényelmi és szépségversenyből fog állani.

* Nagy Austin-győzelmek az R. A. C. Rallyen. Nagy érdeklődés előzte meg az angol Auto Club rendezésében lefutásra ke-rülő nehézfeltételű Rallyet. A versenyt győztesen befejező Austin „8” team kocijai a beszerzési árknál jóval drágább, 200 angol fontos kocsik kategóriájában átúto-s sikert könyvelhettek el a Rallye után lebo-nyolított karosszéria-versenyen. A zsűri egyhangúan az Austin „8” karosszériáját tartotta a legkényelmesebbnek, úgy az utas férőhelyre, mint a csomagok elrendezésére. A könnyű ki- és beszállás, a jó, széles kilátás, az egyik nyitott Austin gyors és tö-kéletes védőberendezése az időjárás viszon-tagságai ellen és még sok olyan előnyös tulajdonságot állapított meg a zsűri, amely könnyű győzelmet biztosított az új, na-gyobb és áramvonalas Austin-kocsiknak.



Az utasgép- építés irányelvei

A Lilienthal-társaság breszlai előadóestjén dr. Ing. Stüssel, a Deutsche Lufthansa főmérnöke áll az előadói emelvényen. Páratlan érdeklődés közepette boncolgatja a közlekedési repülés technikai problémáit, miközben vázolja azokat az irányelveket, melyek döntő szerepet játszanak a modern utasgép-kolosszusok építésénél:

— Mielőtt a jövő útjainak taglalásába bocsátkoznánk, tartsunk rövid seregszemlét a kontinentális légitforgalomban jelenleg standardizált masinák fölött. Úgy, mint azt az I. táblázatban láthatjuk!

— A táblázatban feltüntetett hat típus közül az amerikai DC 2 és DC 3, valamint a német Ju 52 masinák azok, melyek az internacionális forgalom lebonyolításában oroszland-részt mondhatnak magukénak. Utánuk következnek az olasz standardtípus, az S 73 és a francia Potez 62. Az angol Hannibal-gépek kizárólag angol vállalatok szolgálatában állanak.

— Rövid pillantás a táblázatra, meggyőző róla, hogy a teljesítményeket illetően az amerikai DC 2 és főleg a legutóbbi években forgalomba került DC 3 modellek foglalják el az élhelyeket. Ezek a masinák úgy kényelem, mint tágasság szempontjából is első helyen állanak. Külön figyelmet érdemelnek az 1932-ben forgalomba került régi Ju 52 masinák, melyek közmondásos megbízhatóságuknak és kitűnő repülési sajátságaiknak köszönhetik azt, hogy hét esztendő múltán még ma is megállják helyüket a nemzetközi légitforgalomban.

— Természetesen a német Lufthansa figyelmét sem kerülte el, hogy a Ju 52 típus minden dicséretes tulajdonsága mellett is lassan-lassan kiöregszik, 15–17 személyes utasfülkéivel már nem tudja lebonyolítani a felduzzadt forgalmat, amelyet racionálisan a járatok sűrítése útján sem tud már ezekkel a gépekkel zökkenő nélkül lebonyolítani.

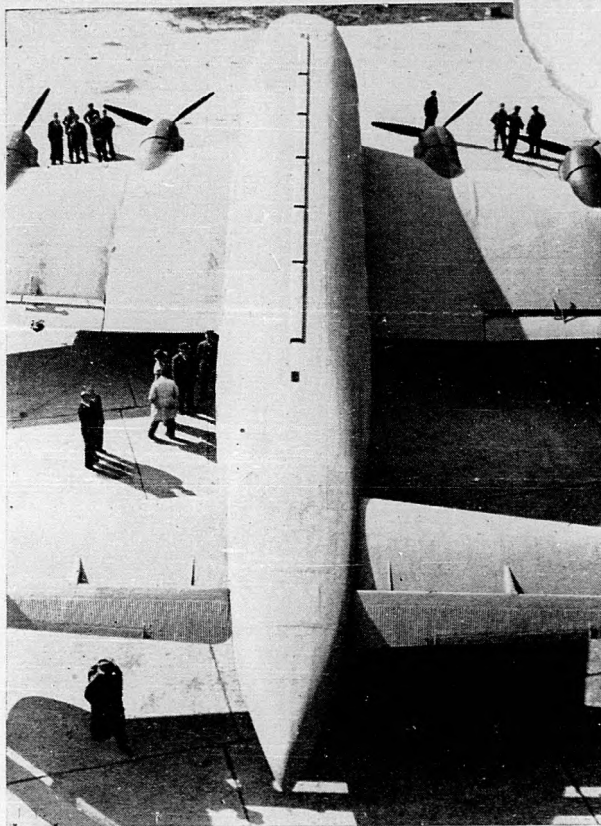
— A tapasztalat azt mutatta, hogy legalább 25 utas befogadóképességű gépekre van szükség, ezzel párhuzamosan természetesen a csomagteret megfelelő bővítésére is gondolni kellett, annál is inkább, mivel a tapasztalat azt bizonyította, hogy a gépek csomagtereit eddig túlon-túl szűkre szabták... Az utasonkénti poggyászmennyiség az utazási távolsággal arányosan növekszik és legnagyobb értékét kontinentális viszonylatban a több országot átszelő nemzetközi vonalakon éri el. Az ilyen gépek csomagterét utasonként 1,5 m³ kabinteret sikerült biztosítani, a szellőzés és fűtés problémáit — ez a repülőgépeknél paradoxonként hangzik — is sikerült elég kedvezően megoldani. Furcsa dolog, de úgy van, hogy a végtelen levegőgömbben tovazó repülőgép szellőzése problémáját mindeztől nem sikerült maradéktalanul megoldani és hasonló a helyzet a fűtésnél is, noha a kipuffogó gázok melege bőségesen áll rendelkezésre... Az új német gépek bizonyára közelebb juttatták a megoldáshoz az ülések

— A Deutsche Lufthansa új internacionális vonalain bedílitott masinái, a 40 személyes Ju 90 és a 26 személyes FW 200, a Junkers, illetve a Focke-Wulf gyárak mesterművei, természetesen minden szempontból csúcsteljesítményeket nyújtanak. Az utasfülkékben utasonként 1,5 m³ kabinteret sikerült biztosítani, a szellőzés és fűtés problémáit — ez a repülőgépeknél paradoxonként hangzik — is sikerült elég kedvezően megoldani. Furcsa dolog, de úgy van, hogy a végtelen levegőgömbben tovazó repülőgép szellőzése problémáját mindeztől nem sikerült maradéktalanul megoldani és hasonló a helyzet a fűtésnél is, noha a kipuffogó gázok melege bőségesen áll rendelkezésre... Az új német gépek bizonyára közelebb juttatták a megoldáshoz az ülések

I. Táblázat: A kontinentális légitforgalom standard utasgéptípusai.

Típusok							
	Ju 52 Német	DC 2 USA	DC 3 USA	Savoia 73 Olasz	Potez 62 Francia	Hannibal Angol	
Repülő súly	kg	10,000	8200	10,900	10,500	7200	12,000
Motorok	HP	3×720	2×720	2×1100	3×750	2×900	4×550
Személyzet		3	2+1*)	3+1	2	2	3+1
Utasszám		15	14	21	18	14	18
Kabintér utasonként	m ³	1,3	1,6	1,6	—	—	—
Csomagter utasonként	m ³	0,3	0,4	0,4	—	—	—
Csúcssebesség	km/ó	280	320	340	325	310	195
Utazási sebesség	km/ó	240	(3000 m magasan) 285	(3000 m magasan) 290	(3000 m magasan) 270	270	170
Csúcsmagasság 1 motor kiesése esetén	m	2800	(3000 m magasan) 1800	(3000 m magasan) 1500	(3000 m magasan) 2800	—	—
Szolgálatbábevezetés éve		1932	1933	1936/1937	1935	1935	1930

*) +1 Steward



Szokatlan perspektíva repülőgépet felülről látni! Ez a Lufthansa 40 személyes Ju 90-e!

problémáját is, mely probléma megoldásáért valóságos „nemzetközi mérkőzés” folyik.

— A modern gépeket aerodinamikailag tökéletes vonalak, természetesen teljesítményt illetően, óriási fölénybe helyezik a régi masinákkal szemben. Hogy meddig érdemes fokozni a gépek utazási sebességét, azt a nagyobb sebesség érdekében hozott üzemeltetés-többletlen hívta eldönteni. Kontinentális viszonylatban a célszerű utazási sebességet a technika jelenlegi állása mellett kb. 300 km-ben állapíthatjuk meg. Fontos jelentősége van, főleg hosszabb vonalakon, a gép hatósugarának, nemkülönben az egy vagy több motor kiesése esetén elérhető csúcsmagasságnak, amiről az I. táblázatból érdekes adatok tárolnak élénk. Jól tudjuk, hogy a viharzónákat vagy kikerüljük, vagy fölébük emelkedünk. Olyan géppel, amely valamelyik motorjának kiesése esetén is tetemes csúcsmagasságot tud tartani, biztosítva van az az akcióképesség, amely az előbb említett manőverekben feltétlenül szükséges. Ez a tulajdonság biztosított a hárommotoros német standardgépeknek, a Ju 52-nek egész különleges pozíciót és ugyanez a követelmény lett az új Ju 90 és FW 200 masináknak is egyik alapvető tulajdonsága.

— A Ju 90 és FW 200 „Condor” jellemző adatait a II. táblázatból ismerhetjük meg, összehasonlításképpen a kon-

II. Táblázat: A kontinentális légiforgalom legújabb utasgéptípusai.

Típusok	Ju 90	FW 200	Ensign	DC 4	DC 3	FIAT G 18	Farman 224	Dewoitine 338	Bloch 220
	Német	Német	Angol	USA	USA	Olasz	Francia	Francia	Francia
Repülő súly kg	22,000	14,000	21,000	27,200	10,900	8000	18,500	11,000	9500
Motorok HP	4×900	4×720	4×900	4×1200	2×1100	2×700	4×900	3×600	2×880
Személyzet	3+1*)	3+1	4+1	4+1	3+1	—	—	3	3+1
Utasszám	40	26	42	40	21	18	40	24	16
Kabintér utasonként m ³	1,5	1,6	—	—	1,6	—	—	—	—
Csomagtér utasonként m ³	0,6	0,5	—	—	0,4	—	—	—	—
Csúcssebesség km/ó	350	365	320	380	340	310	305	300	350
Utazási sebesség km/ó	300	320	270	3000 m magas 330	3000 m magas 290	270	260	260	300
Csúcsmagasság 1 motor kiesése esetén m	3000	4000	3800	—	1500	2500	—	2200	2500
Szolgálatbahelyezés éve	1938	1938	gyári próbán	épülőben	1936/1937	1937	1937	1937	1937

*) +1 Steward

tinentális légiforgalom legújabb masinát is felsorakoztatjuk mellettük. Az amerikai DC 3 masina már a jelenlegi standard-modelleket felőlelő I. táblázatban is szerepelt, a II. táblázatban azért szerepel újra, mert csak 1936—37-ben kapcsolódott bele a menetrendszerű forgalomba.

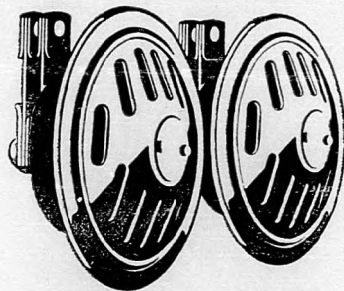
A II. táblázatból mindenekelőtt kitűnik az, hogy az internacionális légivonalakon nagy harc indult meg, noha a táblázatban csak a legsikerültebb típusokat vonultatjuk fel. Érdekes a gépek repülő súlyának és vele természetesen a nagyságának ugrásszerű megnövelése. Amíg az I. táblázatban látottak alapján a kontinentális személyforgalom gépei alig lépték túl a 10 tonnát, addig az új masinák zöme lényegesen túllépte ezt a súlyhatárt, négy közülük pláne 20 tonna fölött van. A Lufthansa, mely annakidején univerzális Ju 52 típusával évekre irányt szabott az utasszállító repülőgépek fejlődésének, új 40, illetőleg 26 személyes típusaival a Ju 90-nel és az FW 200-zal olyan gépeket kapcsolt a forgalomba, melyeket a kontinentális utasforgalom vonalai frekvenciájának megfelelően használhat fel.

Fokozott súlyt helyeztek az új gépek kényelmére, a gép személyzete mellett csaknem mindenütt ott találjuk már a stewardot, vagy — ami még kellemesebb — a stewardess, de az utas és csomagtér utasonkénti kubarátja is kívánatosan emelkedő tendenciát mutat.

Motorikus szempontból szembeötlő a négymotoros masinák előretörése és mint érdekességet rögzítjük le, hogy mind a két új német típus négymotoros konstrukció. A négymotoros masinától természetesen nemcsak azt kívánjuk meg, hogy egy motor kiesése esetén is menetrendszerű pontossággal érkezzon célba, hanem két motor, legrosszabb

esetben ugyanazon oldali két motor kiesése esetén is minden nehézség nélkül el tudja érni a legközelebbi forgalmi repülőteret.

Az új gépek utazási sebessége, mint az a II. táblázatból kitűnik, a 300 km-es átlag körül mozog. A táblázat idevágó adatai azonban annak figyelembevételével kezelendők, hogy — mint az amerikai DC 4 esetében látjuk — a gép még nem repült, csupán épülőfázisban van. A sebességi adatok különben is attól függenek, milyen magasságban és mennyire fojtott motorral repültek azokat. A német gépekre vonatkozó adatokat 65%-os motorteljesítmény kihasználással, földközélpén repülve érték el.



Bosch

TÖBBHANGÚ KÜRTÖK

nékülözhetetlenek az országúton, ha más kocsit előzünk. A gyárilag beépített, motor-tető alatti egyes Bosch-kürthöz csak egy, illetve két további tányérkürtöt kell kapcsolni és már rendelkezésre áll a többhangú jelzőberendezés. Elöl, a sármentő és a hűtő között felszerelve a Bosch-tányérkürtök hangereje éles és átható, amellet chromozott fedelükkel a kocsit is díszítik.

A Bosch-tányérkürtök ára darabonként **P 41.—**

A felszerelést üzemünk vagy a Bosch-szolgálatok szakszerűen és olcsón végzik

Autórugók és spirálrugók

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



**MOTORKERÉKPÁROK
BUDAPESTI KÉPVISELETE**

KASSAI ÉS KÉKESI

Bpest, VI., Ó ucca 42. Telefon: 110-792

Packard-Nash

Hivatalos szervice
ERDŐS TESTVÉREK

automobiljavító- 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

LÓRINCZ

IX., Ferenc tér 6. Tel.: 141-017

Motoros barátunk



Tessék előzni!

Minélgyakrabban és minél félreérthetlenebbül jelezni!



Biztos úr! — egyenest megyek tovább.

Könnyű dolga van az autósoknak. Csak éppen át kell billentenie az irányjelző kapcsolóját és megvilágított vörös intőkarja már félreérthetetlenül mutatja azt, hogy merre akar fordulni. És ha fékez, stoplámpája önműködőleg mutatja, hogy lassít. A motorosnak nehezebb a dolga, mert irányjelző hiányában csakis karjelzésekkel dolgozhat. Sajnos, a motorosok igen nagy része még mindig irtózik a jelzéstől, pedig a félreérthetetlen jelzés sok balesetnek vette már elejét és minél pontosabban,

lungot, befordulásnál viszont — utcai forgalomról van szó — rendszerint kinyomjuk a kupplungot. Ilyenkor balkezünk el van foglalva és mivel a motorosok túlnyomó részének csakis egyetlen balkeze van — kénytelenek vagyunk a balra való befordulást ugyancsak jobb karral jelezni oly módon, hogy jobb karunkat vízszintesen úgy helyezzük a mellünk elé, hogy kezfejük túlérjen a vállunkon és nemcsak a közlekedést irányító rendőr lássa, hanem a mögöttünk haladó is.

a motoros egyenes irányban halad át a keresztezésen. Ez a jelzés igen egyszerű: könnyökben meghajlított jobb karunkkal és függőleges állásban lévő tenyerünkkel „mutogatunk” egyenes irányba, amivel nagyban megkönnyítjük a közlekedési rendőr munkáját, aki így azonnal látja, hogy nem szándéku befordulni. Ez az Angolországban meghonosodott rendszer már nálunk is kezd lábrakapni és bár nem kötelező, mégis ajánlatos.

A jelzéseknek félreérthetetleneknek



Jobbra fordulok!



Balra fordulok!



Megállók!



Jobbra fordulok!

minél sűrűbben jelzünk, annál nagyobb biztonságban róhatjuk az utakat.

A közlekedési kódexben előírt karjelzések általában ismeretesebbek. A befordulást az irányváltoztatás irányában vízszintesen kinyújtott karral jelezzük, a lassítást vagy megállást függőlegesen felfelé mutató felső karral. Ismeretesebbek azok a jelzések, melyekkel az előzni akarót invitáljuk magunk elé a bizonyos evezésszerű kézmozdulattal.

A balra kis ívben való befordulás jelzése motoron már kissé körülményesebb. Balkezünk kezeli ugyanis a kupp-

Angolországban nagyszerűen oldották meg a balrafordulás jelzését. Mivel ott rájöttek, hogy a jobb karnak balfelé való nyújtogatása nehézkes és kissé kigyőmberi követelményeket támaszt: a hatóságok elrendelték, hogy a balfelé való befordulási szándékot a jobb felé kinyújtott jobb karnak köröző mozgásával jelezzék. A rendszer nagyszerűen bevált és célszerű volna, ha a magyar közlekedési hatóságok is magukévé tennék ezt a rendszert.

A nagy nyugati metropolisokban egyébként mindennapos az a motoros jelzés, mely a rendőrnek azt jelzi, hogy

kell lenniök. Ha tehát oldalokcsinkban, vagy pótülésünkön utast viszünk, már az indulás előtt szólítsuk fel arra, hogy minden jelzéstől tartózkodjék. Az utas ugyanis előszeretettel jelez és néha bizony balrafordulást mutat a bal karjával, amikor a vezető jobb karjával mutatja, hogy jobbra kíván fordulni. Napnap után találkozni ilyen motoros jánusfejekkel, a mögöttük haladó ilyenkor egyszerűen csakis a vezető jelzését vegye figyelembe, az utast akkor is utasítsa udvariasan rendre, ha az a gyengébb nemhez tartozik.

Átvizsgáztatáshoz autójára

CICK-CACK

KÜRTÖT, BENZINSZITÁT,
KAPCSOLÓT, SZÁMLÁMPÁT
ÉS EW. IRÁNYJELZŐT.

UNGÁR GYULA

BUDAPEST, VI., HORN EDE UCCA 18. TELEFON: 112-541

Autósok, figyelem!

STERN RICHÁRD

kilométerszámláló javító üzeme
modernül berendezve

BUDAPEST, VI., ARÉNA ÚT 57

alatt **megnyílt!**

MI UJSÁG, HÉBLI ÚR?

— Végre egy készülő versenyről számolhatok be Szerkesztő úrnak! A Hevesvármegyei AE július 2-án országos Mátrai hegyversenyt rendez autómobilok és motorkerékpárok számára a Hasznos-Galyatető közötti új hegyi úton, körülbelül 20 km-es távon. A versenyt a KMAC a magyar iktatói pontszerző futamok sorába iktatja. A verseny pozícióit néhány nap múlva megjelennek.

— No, ez jó hír, Hébli úr! Van-e más híre is?

— Van ám. Éspedig ugyancsak a Hevesvármegyei AE-vel kapcsolatban. Az agilis egri klub június 25-i rendes évi közgyűlését az új galyai Nagyszállóban tartja meg. A tagok Egerből a Korona Szálló elől délelőtt 10 órakor csoportosan indulnak, Parádfürdőn 11 órakor rövid pihenőt tartanak, majd 2 óra közös ebédet vesznek részt a galyai Nagyszállóban. A közgyűlés délután 4 órakor veszi kezdetét.

— Hát ez valóban autókлубhoz illő szűkszavúval megrendezett közgyűlés lesz! Halljuk tovább, Hébli úr!

— Harmadszor is a Hevesvármegyei AE-ről kell beszélnem...

— ... Örülünk, hogy akad vidéki klub, mely példát mutat a pestieknek! Halljuk!

— A Hevesvármegyei AE június 17–19-ig háromnapos túrát rendez a visszacsatolt Kárpátaljára, Ruszinszkóba. A túra teljes távja 418+277+254 km-es napi penzumok alapján 949 km., a résztvevők számára előírt átlag 40 km./óra. — Bravo! Van-e valami szakmai híre is, Hébli úr?

— Akad! Irja meg, Szerkesztő úr, hogy a Continental gumilerakat Rothermere (Balaton) ucca 2. szám alatti raktárát és irodáit jelentékenyen kibővíve ugyanazon ház Széchenyi-rakparti oldalára helyezte át.

— Nem tud valamit, Hébli úr, a KMAC versenyprogramjáról?

— Suttognak valami motorkerékpár GP-ről, melyet a KMAC eddig bizonytalan helyen és bizonytalan időben óhajtott megrendezni!

— Halljuk, László Andor új műhelyt nyitott?

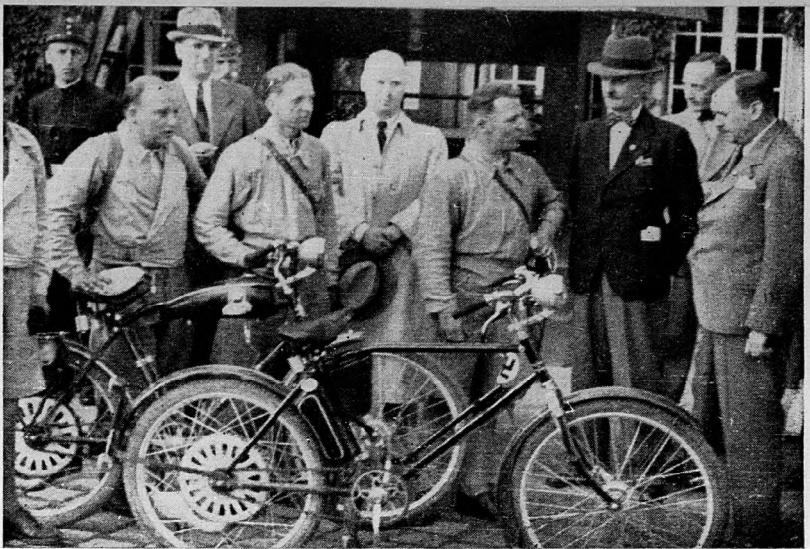
— László Andor, aki hosszú ideig műszaki vezetője volt úgy a Fiat-, mint az Opel-service-nek, most saját alapításban egy hatalmas méretű autós-service-telepet és javítóműhelyt épít az V. kerületben, a Bessenyei ucca 4. szám alatt. — A telen már központi fekvésénél fogva is nagy látogatottságra tarthat számot, mert pontosan a Pozsonyi út sarkán — a Margit-híd pesti hídfőjétől 3 percnyire — míg a Váci úttól 2 pernyi távolságra van. A telen magán viseli tulajdonosának nagy tapasztalatait, amelyeket mindig az autósok érdekében hasznosított.

— Más hír?

— Nem számoltam már be a legutóbbi Metzeler-sikerekről! A népratlan nehézségeiről híres koltonoroszári triálon az egyetlen büntetőpont mentes oldalkoosis gép, Kraus BMW-je Metzeler gumikon futotta az árkon-bokron át vezető versenyt. De az autóversenyek

Felelős szerkesztő és kiadó:
K R A M E R J E N Ó

Altalános Nyomda, Könyv- és Lapkiadó Rt.
Bpest, Nyomdært felelős: Dr. Uj István.



A Berlin—bukaresti Saxonette túraút résztvevőit Budapesten a Német—Magyar Ker. Kamara vezetősége fogadta a bécsi úti vámnál.

frontjáról is Metzeler-sikereket jelentenek: a Niza melletti Turbie hegyi-verseny sportkoosi győztese Werneck, 2 l-es BMW sportkoosija ugyancsak Metzeler gumikon futott. Sőt a nemzetközi rekordok terén is Metzeler-sikereket regisztrálhatunk: az olasz Lurani a legkisebb, 500 km-es versenykoosikatégoriában a dessau-i világrekordpályán Metzeler-gumikon egész sorozat nemzetközi rekordot állított fel. Ime, mutványképpen: repülőstartos km-en 171.673 km./óra, állóstartos km-en 109.024 km./óra.

— Jól van, Hébli úr! Július 1-ére gyűjtőn újabb híreket! Viszontlátásra!

Befejezés előtt áll a Népmotor-széria

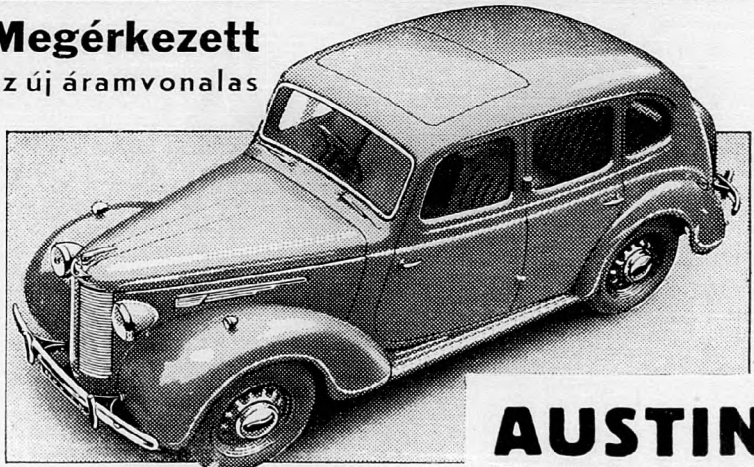
Rövidesen kikerül az országutakra a nemzetközi vásáron oly nagy sikert aratott Népmotor. A gépeket előállító Stadler rt. tekintélyes szériát gyárt le a pompás 250-es masinákból és bizonyosra vesszük, hogy a Népmotor a magyar motorizáció egyik erős tényezője lesz. A gépek iránt igen nagy érdeklődés

nyilvánul meg, a budapesti képviselő alig tud eleget tenni az érdeklődőknek, hogy kipróbálhassák a Népmotort. A próbatart eredménye nem vitás: az érdeklődők büszkén tüzik ki a Népmotor gomblyukjelvényét jelölve annak, hogy a Népmotor mellett döntöttek!

Európai kocsi győzött Indianapolisban

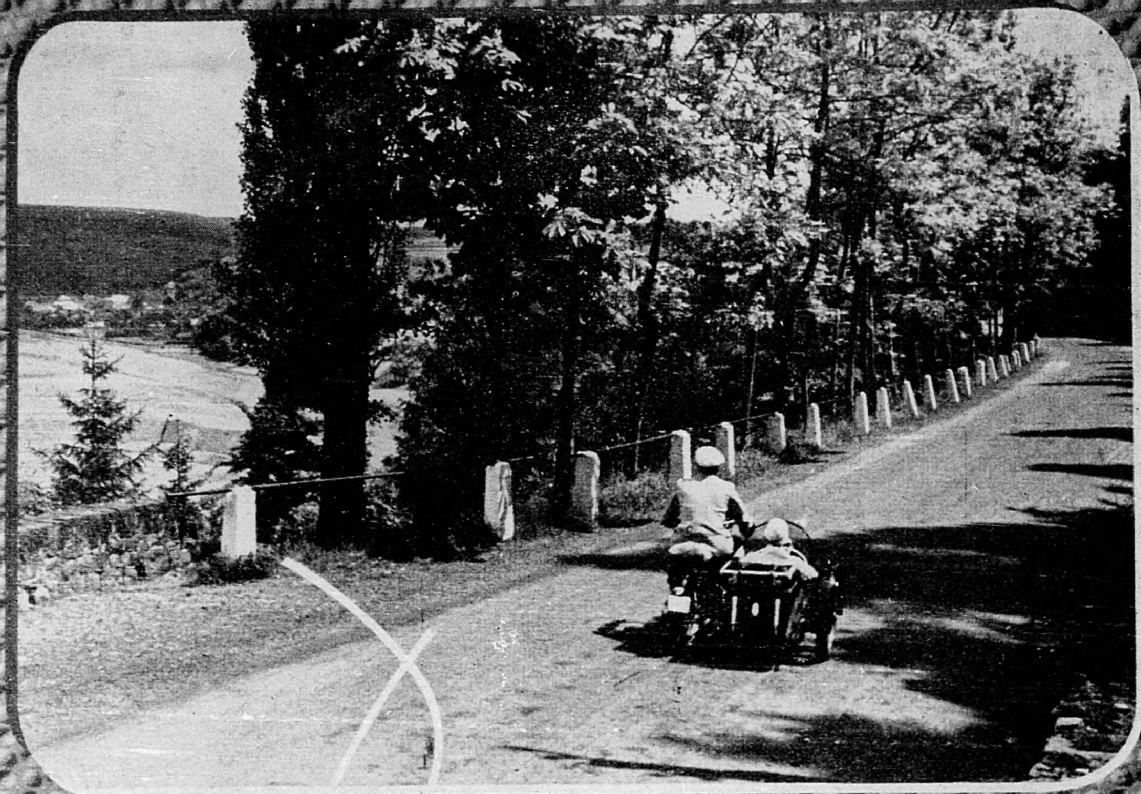
Május 30-án, az amerikai szabadság-ünnepen, futottak le a hírhedt indianapolisi halálkutatlanban az Ujvilág legnagyobb autóversenyét. A szokásos izgalom ezúttal sem maradtak el, volt felfordult, égő koesi, melybe belerohant az utána jövő, volt sebesülés és volt — halál. A tavalyi győztes Floyd Roberts nincs többé... A 804 km-es verseny Wilbour Shaw (Maserati) nyerte meg 185 km-es átlaggal, de Roberts 188.6 km-es rekordja megdöntetlen maradt. A 33 induló közül 17 érkezett célba, többben kórházba kerültek. Az amerikaiaknak tetszett a verseny: 150.000-en nézték meg.

Megérkezett az új áramvonalas



AUSTIN
Bruck Nándor és Fiai
VIII., Tavaszmező ucca 22a.
Telefon: 137-027.

1. megbízhatóság
 2. tartósság
 3. gazdaságosság
- rekordere**



Rendszeres olajcserehez

SHELL MOTOR OIL