

ÁRA
40
FILLER

Autó Motor

XIII. ÉVF. 2. SZ. 1941. FEBRUÁR 15

Gutschy (Zündapp)
vasárnapról-vasárnapra
a KTT-k hőse



*SEBESSÉGÉT LÉNYEGESEN FOKOZZA,
FOGYASZTÁSÁT CSÖKKENTI A*

VD-KOMPRESSZOR,

mely túrakocsijából SPORTKOCSIT varázsol,
mely kocsijának gyorsulását erőteljesen fokozza,
mely a legmeredekebb kapaszkodókon szányakat kölcsönöz,
mely karbantartást és kezelést nem igényel,
mely motorfordulatszámokon dolgozik, tehát zajtalan,
mely kocsijára néhány óra alatt felszerelhető.

FOKOZZA

KOCSIJA GAZDASÁGOSSÁGÁT!

SZERELTESSEN VD-KOMPRESSZORT!

Díjtalan felvilágosítással és képes, tanulságos műszaki ismertetéssel szolgálni a
VEZÉRKÉPVISELET:

STEYR-AUSTRO DAIMLER-PUCH MŰVEK RT.
BUDAPEST, VI., LEHEL-UTCA 25

Előgyújtás

Megindult a gumitolvajok elleni védekezés, egyre-másra látni a pótkerek nélküli kocsikat a főváros utcáin. De vannak „bölcsék”, akik hatalmas lakatokkal látják el a pótkereket. Meg kell állapítani, hogy a lakat mit sem ér, mert ha meg is akadályozza a kerékabroncs elemelését, a gumit mégis gyerekkjáték leszerelni a lakattal biztosított kerékről. Hogy ez nem elmélet, hanem gyakorlat, azt a sok kárvallott bizonyíthatja, akinek ezen a módon „kapcsolták le” ma pótolhatatlan pótkereket.

A rendőrség az utóbbi időkben ugyan sok autótolvajt és autóbetörőt fület le, a pótkeréktolvajokkal szemben még sem ér el különös eredményeket. Pedig a pótkereket leszerelni, eltart néhány percig és a pótkereket el is kell vinnie a tolvajnak. És mivel a pótkerek valamivel nagyobb, mint az ibolyacsokor, kis képzelőterével azt vélhetjük, hogy a kereket hurcoló, vagy maga előtt gördítő tolvaj feltűnik a — rendőrnek. Ha meg feltűnik, — miért nem lát napvilágot az az őrszemes rendőröknek szóló napiparancs, mely arra kötelezné őket, hogy mindenkit igazoltassanak, aki autógumival „ékesítve” járja az utcát, főleg a késői órákban.

Mélyen tisztelt főkapitány úr! Jobb későn, mint — még később.

Hétről-hétre izmosodik a KTT gárdája. Fagyos-jeles vasárnap reggeleken több, mint ezer néző vállalja a rákosi nagyréten elkerülhetetlen észak-sarki sétát a sikos rögön, vagy térdig-érő hóban, hogy tanuja legyen a közel százifonyi motorosgárda küzdelmének a nehéz terepen. És hétről-hétre több és több motoros vonul ki a gyakorlatok színhelyére. A legutóbbi vasárnap például három előfutamatot kellett állítani az összevont futamban, mert nem kevesebb, mint harminckét versenyző jelentkezett.

Egyszóval: él még a motorsport és élni is fog. Nem volt igazuk azoknak, akik szerint az adott körülmények között lehetetlenség életben tartani a motorsportot, lehetetlenség versenyeket rendezni, lehetetlenség folytatni azt a munkát, amelyet már akkor hagytak abba, amikor — az úgynevezett rendkívüli viszonyok még nem avatkoztak bele a magyar életbe.

Vasárnap, f. hó 23-án délelőtt a Magyar motorosítás nagygyűlését rendezik a budai Vigadóban. A gyűlésen

szóba hozzák a magyar motorosítás, a magyar motorsport legégetőbb kérdéseit és reméljük: megtalálják azt az utat, melyen át a cél megközelíthető.

A motoros nagygyűlés egyben seregszemle is lesz, a magyar motorsport és motorozás élniakarásának tanuságtétele. És reméljük, hogy minden épkezláb motoros meg is jelenik a gyűlésen. Hiszen rólunk lesz szó, a mi érdekeinket ápolón hívták össze a gyűlést. Mutassuk meg, hogy sokan, nagyon sokan vagyunk.

Az egyik szélsőséges napilap dörgedelmes cikket írt a KTT terepgyakorlati ellen és úgy állította be, a nagyrákos terepfutamatokat, mintha azok más célt nem szolgálnának, mint pénzbeli és időbeli túltengésben szenvedő ijjú ficsurak feltűnési viselkedését enyhíteni.

Nem akarunk vitába szállani a szóbanforgó lappal, de azt hisszük, hogy a cikkben ezúttal nem a nép szava szólat meg. Nem is kell túlzott figyelmet szentelni ennek a jatszi kis gáncsokodásnak, ennek az enyhe kis gonoszokodásnak. Hiszen csak arról van szó, hogy a cikkeske írója — nem is tudja, hogy miről van szó. Ami egyes lapok cikkeiben — különösen ha autóról vagy motorról van szó — nem is olyan rendkívüli eset. Sőt. Megszokott.

Új közlekedési rendelet jelent meg. Részletesen foglalkozni az új szabályzattal lapunk keretében lehetetlen. Célszerű tehát, ha minden autós és motoros elolvassa az erre vonatkozó plakátot. Új főútvonalakat jelöltek ki, újra

rendezték a hidak forgalmi szabályait, így például megengedték azt, hogy a Margithídon a személykocsik egymást előzzék. És, aminek különösen örvendünk: ma már nem tilos a kis és közep-teherautónak az előzés a Margithídon. Eppen elégszer tettük szóvá azt a rettenetes benzinpocsékolást, amikor a teherautó végig lépésben volt kénytelen vánszorogni elsővel, az előtte haladó lovaskocsi nyomában. Végre a rendőrség is rájött arra, hogy igazunk volt. Köszönjük.

Az új motalkóval nem 20, hanem csak 10% a víztelenített szesz. Ami annyit jelent, hogy a motalkó kalóriaértéke emelkedett. A szesz kalóriaértéke ugyanis meg sem közelíti a benzinét, az új motalkóval, tehát néhány kilométerrel többet tehetünk meg, amikor havi adagunknak hágnak a nyakára. Aki nagyon akar takarékoskodni, az átállíthatja a karburátorját, mert a benzinben dúsabb új motalkó lehetséges teszi azt, hogy fél gondolatlaltal gyengébb gázkeveréket adagoljunk a motorunknak.

Ha a bölénybikák szabadon járnának a főváros utcáin még megérdemlenék, hogy miért húzódoznak a kocsi farán túl kilógó csöveket és egyéb anyagokat szállító kocsik és teherautóvezetők a kötelező vörös rongydarab kitűzésétől. Hiába kötelezi erre őket főkapitányi rendelet, a legjobb esetben avult és szeszínű kapcsákat kötnek a rudak, sinek, csövek és egyéb szélvédőgilyotinózásra alkalmas „nyers anyagokra”.



Hatvanéves a csendőrség!... Február 14-ike a csendőr-nap, évfordulója a m. klr. csendőrség felállító 1881. évi III. t.-c. szentesítésének. Az idén hatvan évi fennállását ünneplő a névtelenségben oly derekas munkát végző testület, melynek korszerű intézményelt és szerveit az élet minden vonalán megtaláljuk, még akkor is, ha talán nem látjuk lengeni a hagyományos kakastollat. Országutainkon is 11 és félve teljesítenek már szolgálatot a közlekedési csendőrök, nemcsak mint a közlekedési rend részrehajthatatlan őrői, hanem a bajbajutottak szakképzett segítői is. Immár 18 ilyen közlekedési őrsünk működik az ország több útvonalán, aki sokat túrázik, jól ismeri kakastollas sapkájukat és hálásan látja odaadó munkájuk eredményeit.

GÖRDÜLŐ LAKÁSSAL —

akarják megoldani az „egyéni” légvédelmet
A M E R I K Á B A N !

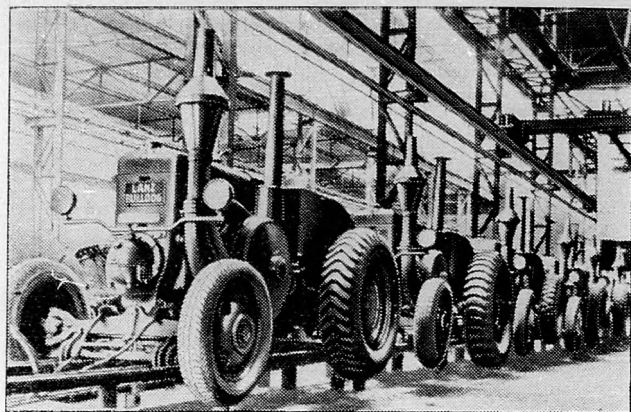
Az amerikai hírverés állandóan felszinen tartja az ellenséges légitámadás agyrémét, illetve annak lehetséges voltát. Az amerikai lapok állandóan taglalják ezt a kérdést, amivel sikerült is olyan pszichózishoz hasonló lelkiállapotot teremteniük, mely „böles” előrelátással már ma kíván megoldani olyan kérdéseket, melyekre — józan ésszel ítélve meg a helyzetet — sohasem kerül. Es megindult a tervezés: *hogyan oldják meg a védelmet az egyén szempontjából.*

Igy született meg a háborús műszaki érdekességek legkülönösebb vívmánya, a *gördülő lakás*. Melynek az a célja, hogy gazdája *légitámadás* esetén rövid idő alatt hagyhassa el lakóhelyét, helyesebben biztos helyre vigye magával a — lakását.

A gördülő lakás nem más mint a *különleges követelményeknek* megfelelő autókaraván, azaz a kocsit mögé kapcsolt egy vagy két alvázra szerelt lakóhelyiség — teljes felszereléssel. Egyes gyárak már be is rendezkedtek ilyen karavánok építésére és azt remélik, hogy *százszoros sorozatokat* sikerül eladniok a nagy érdeklődés következtében.

A megszokott nyári túracélokot szolgáló lakókocsikkal szemben a gördülő lakás megoldása olyan, *hogy az télen és nyáron használható*. Fala hárnas rétegezéssel, úgyhogy a legkeményebb fagyban is sikerül kellemes belső hőmérsékletet biztosítani oly módon, hogy a *nyersolajat égető kályha* csővezetékén át öblíti a lakókocsikat száraz, friss és langyos levegővel. Ugyanez a kályha gondoskodik a fürdő céljaira szolgáló *meleg vízzel* és túlhevített gőzt szállít a törpényi konyhába, hogy legyen mivel megfőzni az ebédet. A *nyersolajégő egyben jeget is termel* a jégszekrény számára és gőzt szállít a törpe önműködő mosogatóberendezés számára, mely nemcsak elmossa az étszereket, hanem *forró levegővel meg is szárítja*.

Igen érdekes a *fürdőszoba* megoldása. A kád az alvázba van süllyesztve, ahonnan egyszerű fogással lehet felvontatni a fürdőkamrácskába, mely napközben így egyéb célokra használható. Az *elhasznált fürdővíz* hosszú csővezetékén áramlik



Egyre fokozódik a német traktorgyárak termelése.

el távol a kocsitól, nehogy a szappanos víz töcsát varázsoltjon a kocsitársaságában.

Említenünk sem kell, hogy gondoskodnak a *teljes elszívési létszóról* is oly módon, hogy a szellőzés mégis biztosítva van. Villamos ventilátorok áramoltatják a friss levegőt a teljesen zárt kocsiban, melyből így fény nem szűrődhetik ki. Igen érdekes az *egészségügyi berendezés* is, mely a kocsiban foglal helyet összehajtott állapotban és „levasmacska” esetén percek alatt állítható össze tisztes távolban a kocsitól és — külön csővezetékkel kapcsolható be a fűtés céljait szolgáló forrólevegő rendszerbe.

Talán említenünk sem kell, hogy az *efajta gördülő lakás* *nem tartozik az olcsóságok közé* és az ára közel jár — bútorzattal együtt — a kétezzer dollárhoz, bele nem értve a konyha és egyéb felszerelést. Vannak egyszerűbb és fényűzőbb megoldások, a célt azonban egyformán szolgálják: nemcsak igen gyorsan közreműködni a nagy városok kiürítésében, hanem ami legalább olyan fontos, *kényelmes és viharálló* lakást biztosítani a menekülőknél. Akik így nem kényesülnek a tömegszállításokra és aránylagos kényelemben várhatják a veszély múltát.



BORGWARD

VEZÉRKÉPVISELET:

MAM

ANDRÁSSY-ÚT 47
TELEFON: 224-248, 224-472

CYKLOP

GARAGE — SERVICE
a városközpontjában

**CSÚSZÁSTGÁTLÓ
PNEUMATIC RECÉZÉS**

HIDRAULIKUS EMELŐ

Teljes service P 10.

VII., Nagyatádi Szabó-utca 24.

Szakkérdésekben
köztudomásúlag
az „Autó-Motor”
mervadói.

GUMIJA TÖNKREMEGY

LEÁLL

A KOCSIJA!

HA NEM ELLENŐRIZ-
TETI KEREKEIT A

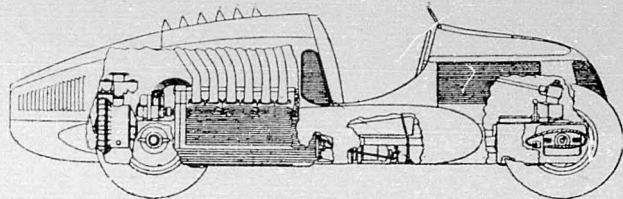
MAGYAR ABRONCS ÉS KERÉKGYÁR RT.-NÉL

BUDAPEST, V., LÉGRÁDY KÁROLY-UTCA 5

TELEFON: 290-758, 298-279

DÍJTALAN VIZSGÁLAT!

a Zabpelyhly Speciál, az Ultra Nadrágtartó, a Vitamindús Virsli és társai világában!



A négykerék-hajtásos Miller motorja a vezető háta mögött fekszik. Meglepő a kocsi magassága.

A messzi Amerikában ismeretlen az autóversenysport európai formája. Az amerikai autógyárak egyetlen célja az autógyártás és eladás, amit érthetetlen okból nem igyekeznek versenyzéssel tökéletesíteni, illetve megkönnyíteni. Amerikában ismeretlen valami a gyári versenykocsi vagy versenyző és az egyre jobban izmosodó sport olyan tájakon mozog, melyek rendkívül messzi esnek a gyárkéményektől. Hogy ennek nem annyira a sport, mint az amerikai autógyártás adja meg az árát: nem kell hangsúlyozni, mert hiszen a gépkocsi tökéletesedése, sebességének fokozása, útfekvésének javulása nagyrészt azoknak a tapasztalatoknak köszönhető, melyeket a gyári tervezők és mérnökök a versenypályákon szereznek. A mai európai használati kocsinak nincsen egyetlen olyan porcikája sem, melynek ne lenne vonatkozása a verseny- vagy sportkocsik körül kialakult vívmányokkal, a nagyteljesítményű felülvezérelt motor, a tökéletes fékberendezés, a független kerékfeltűglesztés — egyszerűen mindaz, ami tökéletessé avatja az autót — ott születte meg a versenyek nagy kísérleti laboratóriumában.

Az amerikai autógyártás nem veszi igénybe a versenysport tapasztalatait és nagyrészt ennek tudható be, hogy akármilyen nemes anyagból is készül az amerikai kocsi, akármilyen tökéletes is a megmunkálása, akármennyire kifutó is a megbízhatósága és teljesítőképessége, akármilyen nagy is az élettartama: műszaki szempontból mindig egy-két évvel az európai kocsi mögött halad.

A gyári érdeklődés és támogatás hiányában az autósport öncéllá vált az Egyesült Államokban és a nagyobb versenyeken, így például a világhírű Indianapolisi 500 mérföldes Nagydíjon csupa olyan kocsival találkozni, melyek magánszorgalomból épültek és bizony többnyire igen kezdetlegesekek. Mit tesz az amerikai autóversenyző, hogy a kocsipítéshez szükséges tőkét előteremtse? Egyszerűen megállapodik valamelyik nagyüzemmel, mely hajlandó a reklámért fizetni. Eszerint, hogy a megállapodás melyik vállalattal sikerült: hívják a kocsit Zabpelyhly Speciálnak avagy Ultra Nadrágtartónak, esetleg Johnson- vagy Brown-téle Vitamindús Virslinek.

Hogy a nagyrészt házilag összeeszkábált és szerény alulvezérelt, négyhengeres motorral szerelt, külsőleg azonban fantasztikus pályakocsik csak igen szerény teljesítményre képesek, nem szabad ezen csodálkozni. Viszont: Amerikában inkább az olyan versenyek népszerűek, ahol a vezető ügyessége a döntő, ahol nem annyira a sebesség a vonzó, mint a mentők véres munkája. Az ilyesmizhez megfelel az a kocsi is, mely alig gyorsabb 150—160 kilométernél, az a fontos csupán, hogy ez a 150—160 minél mutatósabb legyen.

Vannak azonban kivételek, főleg az Indianapolis-pályán vonulnak fel olyan kocsik, melyek ha nem is érik el az európai kocsik teljesítményét, mégis igen érdekes és teljesítőképese konstrukciók. A legérdekesebb és leggyorsabb modellek kétségtelenül a Millerek, melyek a régi híres versenyző Harry A. Miller műhelyéből kerülnek ki.

A négykerék-hajtásos, háromliteres, kompresszoros Miller motorja perccenként 7000 fordulat mellett eléri a 300

lőerőt, ami már tekintélyes teljesítmény. Motorja kettős kardán segítségével mind a négy kereket hajtja meg, a perccenként 32.000 fordulattal dolgozó kompresszor a motorral együtt a kocsi hátsó részében rejtőzik, akár az Auto Union kocsiknál. Igen érdekes a fékrendszer, mely merőben eltér az európai megoldástól. A Millerek fékei nem szalagos rendszerűek, hanem nagyjából a kuplunghoz hasonlatosak, a fékhatást úgy érik el, hogy a hatalmas alumíniumtárcsákat hidraulikus rendszer préseli össze. A nagy felület következtében a melegeedés jóval kisebb, mint a megszokott fékrendszereknél, a hőelvezetés is tökéletesebb. Az érdekes fékkonstrukció az Indianapolis-pálya különleges alakjának köszönhető megvalósítását. Ez a pálya ugyanis nem kör, hanem enyhén lekerekített négyszög, ahol tehát körönként négyszer kell csökkenteni az iramot, hozzá 200 feletti iramban, ami a közönséges fékeket negyedóra alatt ölné meg. A négykerék-hajtás is nagyrészt a pálya alakjának tulajdoníthatja népszerűségét, hiszen négyszer kell „mindent bele” gyorsítani, ami hamarosan „megenné” a gumit, ha csupán két kerék kapaszkodna a pálya téglafelületébe.

PROTEGOM

SZABADALMAZOTT

GUMIKONZERVÁLÓ ÉS REGENERÁLÓ SZER

amely mindennemű gumikészítmény (pneumatik, kerékpárköpeny, ipari, légtartalmi és háztartási gumitárgyak) élettartamát annak három-négyszeresére emeli.

A következő adagolásban kapható:

3 deci (kisautókhoz, 6 kerék)	12.— P
1/2 liter (nagyautókhoz, kis teherautókhoz)	18.— P
1 liter (nagy teherautókhoz)	36.— P
Egy kerékpár köpenyéhez	90 P
Gázlárchoz és kisebb gumicikkekhez	50 P

Használati utasítás minden üveghez.

11 éves kísérleti mult!
4 éves gyakorlati eredmény!
Számtalan referencia levél!

Kapható: minden jobb autófelszerelési szaküzletben kerékpár-, háztartási-, festék- és illatszerekkereskedésben.

Protegomozás az ország összes Opel serviceiben

Magyarországi vezérképviselet:

Protegom Patent műszaki és kereskedelmi vállalat
Budapest, V., Hollán-utca 22. Telefon: **115-543.**



VICTORIA

minőségi motorkerékpárok körzetképviselete

Új és használt



Skoda

AUTÓK eladása

Autóalkatrészek és felszerelési cikkek. Kerékpárok nagyraktára.

LINTNER J.

V., Személynök-u. 16.
Telefon: 124-456.

AUTÓMENTŐ ÁLLOMÁS

ÉJEL-NAPPALI SZOLGÁLAT TEL.: 290-721
GYÓRFFY, Bulesú uca 13

Packard-Nash

Hivatalos szervice

ERDŐS TESTVÉREK

automobiljavító- és karosszéria-üzem
AUTÓKARBANTARTÁS
VI., JÓKAI UCCA 34. TEL.: 129-672, 125-580

KTT - m o r z s á k

Az *Autó-Motor*, amely elsőnek állott a KTT megmozdulás zászlója alá, most úgy látja betölteni hivatását, ha feljegyzzi mindazon eseményeket, észrevételeket, amelyek részben ismeretlenek maradtak volna a kívülállók előtt, részben amúgysem kerültek volna előlomba e papír-szegény világban. E rövid feljegyzések, KTT morzsák cím alatt állandó rovatként fognak megjelenni.

Minden nyilvános esemény súlyát az érdeklődők száma határozza meg. Ahol pedig sokan vannak, — legyen az a Vigadóban, avagy a jó Isten sátra alatt — megjelenik a virslis-ember. Pontosan ez történt a KTT-én is. Valamelyik leleményes virslisúr felütötte alkalmi espressóját a hófödte rákosi réteken és csak azért nem gazdagodott meg, mert azt hitte, hogy a — svábhelyi golfpályán méri a rágni- és innivalót. Nem vitás, hogy a KTT tömegszórakozás lett.

Egy sporteseménynél sem fotografálnak olyan sokat, mint a KTT-ken. Jó mellékkeresetre tenne szert, aki néhány különbözőmértetű filmtekerest hozna ki. Mind eladná.

Ki hinné, hogy a kisasszonysportnak nem nevezhető motorozás mellett a sakkozás nemes sportja is megfér. Példá: erre a tehetséges, fiatal *Rusovszky*, aki a vasárnap délelőtti kátétézések után sakkversenyeken vesz részt. Úgy mondják, a kockás tábla előtt sem ijed meg az árnyékától.

Mintha csak egy láthatatlan óriás knockautolta volna az egész mezőnyt. Alig indult el a 250-es mezőny a tükörsíma jégen, amikor — mint egy varázstűzésre — mindenki a földön, helyesebben a jégen hempergett. A bürleskszerű jelenet akkor érte el tetőfokát, amikor talpra, illetve kerékre akartak állni a legények. A nézők is majdnem hempergtek a kacagástól.

Apropos, kacagás. *Lenti* urat, — mert így hívják azt a postás egyenruhás kezdőt, akit postás társai, győzelme után egy nemzeti szalagra fűzött tányérnyi

plakettel és a hozzávaló okirattal ajándékozták meg. Az előbbinek jól olvasható humoros szövege nagy sikert és vídám hangulatot teremtett.

Csak nagyon kevesen tudják, hogy a még nemlétező KTT klubhelyiségének már meg van a legszebb díszje: a Kormányzó úrról készült szép olajfestmény. Az egészből pedig az a legérdekesebb, hogy a képet *Kozmáné* önnagysága adta, aki azonban még csak rokonságban sínes *Kozma* Bandival. Mindössze annyi a kapcsolata hozzá, hogy a férje egy-kétszer résztvett a kátétén.

És hogy egy kis izgalomról is essen szó, hadd jegyezzük fel a *Szeift-Domján* „párba” hiteles történetét. A budai motorosok (akikhez a *Szeift* is tartozik) egy serleget tüztek ki díjnak. A kiírás szerint 250-esnél kisebb géppel induló nem nyerheti meg, ami azonban csak az eredményhirdetésnél tudódott ki. Miután *Szeift* nyerte a serleget, a kis harcias *Domján* méltatlankodásának hangot adott, amire *Szeift*, dicsérendő sportszerűséggel nem fogadta el a díjat és felajánlott egy párbajt egyszeri motorcserével. Azaz *Szeift* Nortonján menjen a *Domján*, míg ő a *Méry* Puchon fog indulni. A győztes legyen a kupa. Következő vasárnap *Domján* ita a Norton nyergében nyert serlegből a lovagias *Szeift* által fizetett bort. Ja igaz. A kétkörös verseny nagyon izgalmas volt, mert eleinte *Szeift* nyargalt, helyesebben csuszkaált vezető pozícióban a havas jégen. Mikor aztán *Domján* megemberelte — a Nortont, nemcsak hogy utolérte, de le is előzte *Szeift*et.

Schmiedt nincs nagy barátságban a Fortuna asszonnyal. A multkor akkorát „percelt” az ugrósíncon egy váratlanul felbukkanó motoros miatt, hogy a lámpájától el kellett búcsúznia. Az egyébként jókedélyű *Schmiedt* nagyon nekikeseredett. Mint később kitudódott, nem a néhány pengő kiadás, hanem a felesége miatt, aki egyébként sem nézi jó szemmel férje-ura motoros „üzemeit”. Két hét múlva eleszött előtte egy motoros — természetesen a KTT-n



Vezető pozícióban volt *Vigh* (Csepel), amikor ez az „útonállás” elűtötte a győzelemtől.

— és emiatt elesett — a győzelemtől. Ez a pech. Mondta is a konkurrens *Gutschy*: *Schmiedt*, te még nem tudod, hogy mindenki a maga szerencséjének a *Schmiedt*je.

A kismotorosok egyik új sztárja, a csepeli *Petró* mondta. *Tessék megírni, hogy én nem vagyok gyári versenyző. A Cepelem saját tulajdonomat képezi. Keserűs 300 pengőt guberáltam érte. A gyárnak semilyen formában nincs köze szerepléséhez. Tehát amit a többi sportlapok írtak, az kacska. Ime, tessék, eleget tesziünk *Petró* kérésének.*

Az ismeretlenség homályából tűnt fel rövi idő alatt egy név, *Vágai* István. Ez az igyekvő, szerény sportember, aki ma majdnem egyenrangú a sztárokkal, minden dicsőretet elhárít magától és a KTT-nek s a Mátjának tulajdonítja sikereit, kifinomult vezetői tudását.

A newyorki Szalon — dióhéjban.

A newyorki automobilkiállítás egyetlen új modellje a kis Nash volt, melytől a gyár valóságos inváziót vár a legolcsóbb árkategóriákban. Érdekes ennél a modellnél az olasz iskola letagadhatatlan hatása: az első kerekék független rugózását spirálrugókkal oldották meg, ugyanakkor a hátsó merev-tengely kirugózásához is spirálrugókat választottak a gyár konstruktőrjei. A kiállítás általános képe az USA-ban is hódító típusöklentési tendenciát tükrözi vissza. Ennek megfelelően megszűnt a La Salle és beszüntették a 16 hengeres Cadillac gyártását. 2,2 literes kis Ford V8-at és a nagy Lincoln sem gyártják többé. Az 1941-es amerikai autók jellemző tulajdonságait a következőkben foglalhatjuk össze: nagyobb motorteljesítmény, tökéletesített sebességváltók, a sebességváltó emeltyű kizárólag a kormánykerék alatt nyer elhelyezést, alacsonyabb építési, erősített alvázak, nagyobb keréktáv, laposabb és alacsonyabb kocsfedők, a típus amerikai hűtőidomok megtartásával tövább hódít az áramvonal, fokozott utazási és vezetési kényelem. Komfort, illetőleg számos gyár túlló a célon: a szériaszérien alkalmazott kocsfedők mellett nyárára nem egy kocsiiban szerepel az ugyancsak szériában gyártott hűtőberendezés (jégrel!) és a vezetőüléssel elektro-hidraulikus uton nyitható az ablakberendezés.



Andrássy Mihály gróf által felajánlott vándordíjak első fordulójának védői. Balról: *Rusovszky*, *Domján*, (*Kozma*, aki a serleget átadta), *Kiss*, *Schmiedt*, *Gutschy*, *Vágai*.

NAGYSZABÁSÚ ÖSSZEFOGÁSA

Magyarország és Jugoszlávia egyaránt gazdag idegenforgalmi látványosságokban. Az autós turistát nemcsak magyar földön, de most már Jugoszláviában is jól karbantartott autótutak várják. Modern útjelzési rendszer, az idegenforgalmi centrumokban garázsokkal rendelkező szállók, üzemanyag-állomások, alkatrészlerakatok, általában elmondhatjuk, hogy a motoros turisztika és idegenforgalom Magyarországon és Jugoszláviában egyaránt pompásan felszerelve vár a jobb időkre.

A mai európai helyzetben Magyarország és Jugoszlávia idegenforgalmi barátkozása nagyon is időszerű. A két autós társadalom összefogását eddig különböző akadályok nehezítették meg, a vízumok, személyes kiutazási- és gépjárműkiviteli engedélyek megszerzése, üzemanyag és különböző turisztikai szolgáltatások, valamint valutáris problémák stb. terén. A Királyi Magyar Automobil Klub és a Királyi Jugoszláv Automobil Klub között a minap messzemenő megállapodások jöttek létre. A tárgyalásokat Budapesten bonyolították le. A KMAC részéről Vermes Gyula ügyvezető alelnök és dr. Landauer Eduárd vezértitkár, jugoszláv részről Yankovitch Velizar ny. miniszter vezetésével a Királyi Jugoszláv Automobil Klub háromtagú bizottsága vett részt a tárgyalásokon.

A KJAC májusban nagyszabású autós-túrát rendez Magyarországra. Budapesten kívül huszonhét magyar várost keresnek fel a jugoszláv autósok. A KMAC viszonzásul júliusban bonyolítja le jugoszláviai autós túráját. Ez alkalommal nemcsak azokat a nevezetes jugoszláv városokat, amelyek az utolsó tizenöt év alatt oly nagy fejlődésen mentek át, hanem a dalmát tengerpart legszebb részeit is felkeresik a magyar autós turisták. Megállapodott a KMAC és a KJAC vezetősége abban is, hogy kölcsönöségi alapon megteremtik tagjaik számára az egyedülutazás lehetőségét is. Az egyik országból a másik országba utazó autós turistáért (gépkocsit stb. illetően) kölcsönösen garanciát vállalnak, vízumok, kiutazási engedélyek, autósokmányok, költőpénz-mennyiség, ellátás és a turisztikai autós-szolgáltatások terén messzemenő kedvezményeket biztosítanak úgy a KMAC, mint a KJAC tagjai számára. Mind a két klub — a jugoszláv-magyar autós összefogás érdekében — információs szolgálatot teremt, pontos adatokat tartalmazó, útösszeállítási programot felőlelő füzeteket hoz magyar és jugoszláv nyelven forgalomba. A tárgyalás folyamán megállapodás történt azokra a magyarországi és jugoszláviai fontosabb útvonalakra nézve, amelyeken a KMAC és a KJAC közvetítésével meg-

szerezhető különböző kedvezmények és utazási lehetőségek érvényben lesznek.

Yankovitch Velizar volt jugoszláv belügyminiszter a budapesti tárgyalások befejeztével kijelentette, hogy a tárgyalások kedvező eredményét nagy örömmel fogadja, annak messzemenő visszhangja lesz Jugoszláviában és Belgrádban történt visszaérkezése után budapesti tárgyalásainak eredményéről részletes jelentést tesz Pál kormányzó hercegnek, a Királyi Jugoszláv Automobil Klub díszelnökének.

A német Lufthansa 15 éves multra tekint vissza. Mikor 1926-ban a vállalat a Junkers-művek és az Aero-Lloyd légiközlekedési üzemet átvette, még szinte kizárólag csak egymotoros repülőgépek állottak rendelkezésre. Ezeknek leghosszabb repülőútja még csak 900 kilométer volt. Az új vállalat hamarosan megszervezte az első óceáni postaforgalmat. Ez a postautó 15.000 kilométeres hosszúságával a világ leghosszabb repülőútja lett. 1936-ban a rendszeres postajáratok az Atlanti óceán északi részén át is megindultak. A nagy német légiközlekedési vállalat repülőgépei azóta 750 utat tettek meg, mégpedig 50-szer közbeeső leszállás nélkül. Az postaforgalomban minden repülésre átlag Atlanti óceán déli része fölött lehonnyoló 90.000 postai szállítmány továbbítása esik. A háború természetesen a Lufthansa működésének is korlátokat szabott. Ennek ellenére a vállalat még ma is 12 országgal tartja fenn a repülőforgalmat, és repülőgépei naponta 21.000 kilométert tesznek meg. Az elmúlt 15 év folyamán a Lufthansa repülőgépei kerekén 190 millió kilométert repültek be és 2,1 millió utast szállítottak. Figyelemreméltó, hogy a Lufthansa működését a versailles-i megkötöttségektől való megszabadulás mily hatalmas mértékben fellendítette. Míg a vállalat 1926. évi statisztikája mégcsak a következő adatokat tartalmazza: 77.605 utas, 188 tonna légitesta és 248 tonna teherárú, 6 millió kilométer, addig e számok 1938-ra a következő átalakuláson mentek át: 299.301 utas, 6000 tonna légitesta, 2300 tonna teherárú, 25 millió kilométer.

Elsőrangú minőség.
Csekély áramfogyasztás.
Használata gazdaságos!

OSRAM

auto-lámpák

ÁRAKI FIGYELEM!

Az egyes típusok árát ezúttal kihagytuk a táblázatból, miután az árak a szállítási költségek, a gyári árak és gumiabroncoszás költségeinek emelkedése folytán egyre változnak.

A magyar személyautó-

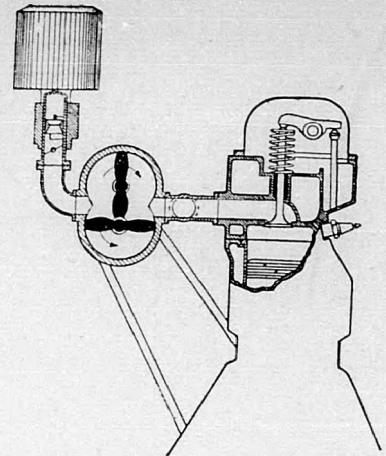
tipusainak táblázata

SEBESSÉGI FOGYASZTÁSI

A csússsebesség rovatában történetesen jelölt adatok egyike a csússsebességre, másika a tartós sebességre vonatkozik. — Az N betűvel jelölt fogyasztás a német hivatalos szabványfogyasztásra vonatkozik.

Sorszám	A KOCSI		LEGFONTOSABB ADATOK							MOTOR					MEGHAJTÓMŰ				ALVÁZSZERKEZET					GYÁRI ADATOK				
	GYÁRTMÁNY	TÍPUS	Hengerek száma	Ürteartalom cm.	Teljesítmény LE	Ülések száma	Límuzin súlya kg.	Tengelytáv mm.	Első és hátsó nyomtáv mm.	Évi utató P	Szelep elrendezés	Főtengely csapágyak száma	Gyújtás	Gázosítók száma	Hűtés	Meghajlás E-első, H-hátsó	Kupplung	Előremenet			Alváz	Kerékelfüggesztés		Fékek	Gumi méretek	Alvázkénés	Csússsebesség km/óra	Fogyasztás liter/100 km.
																		összesen	zajlatlan	szinkron		elől	hátsó					
1	Adler	Trumpf-Junior	4	995	25	4	825	2630	1210	40	álló	3	Akk.	1	thermosyph.	E	egyl. száraz	4	2	0	súly. szekr.	csuklós	teng. nélkül	mechanikus	5,00x16	zsírozóprens	90	8
2	Adler	2 liter	4	1910	45	5	1190	2920	1300	80	"	3	"	1	"	E	"	4	2	0	"	"	"	5,50x16	"	110	N. 11,7	
3	Adler	2.5 liter	6	2494	58	6	1300	2800	1400	100	"	4	"	2	"	H	"	4	3	3	"	teng. nélkül	lengő teng.	olaj	6,00x16	központi	125/110	N. 13,8
4	Alfa-Romeo	6 C 2500	6	2443	87,95	5	1620	3250	1450/1470	100	felső vezért.	7	Akk.	1	szivattyús	H	egyl. száraz	4	2	2	szekr.-tartós	teng. nélkül	lengő teng.	olaj	6,00x16	központi	130/118	N. 16,6
5	Audi (Auto-Union)	3.2 liter	6	3281	75	5	1640	3100	1435/1465	260	felső vezért.	8	Akk.	1	szivattyús	H	egyl. száraz	4	4	4	szekrény	teng. nélkül	függő teng.	olaj	5,50x16	központi	115/105	N. 9,5
6	BMW	321/45	6	1971	45	4	1000	2750	1300	80	függő	4	Akk.	1	szivattyús	H	egyl. száraz	4	2	2	súly. szekr.	teng. nélkül	merev teng.	olaj	5,50x16	"	115/110	N. 10,2
7	BMW	326/50	6	1971	50	5	1125	2870	1300/1400	80	"	4	"	2	"	H	"	4	4	4	"	"	"	6,00x16	"	145/135	N. 13,8	
8	BMW	335/90	6	3486	90	5	1300	2984	1306/1404	260	"	4	"	2	"	H	"	4	4	4	"	"	"	5,50x16	központi	115-120	N. 11,95	
9	Borgward	2300	6	2247	55	4/5	—	—	1300/1340	100	függő	4	Akk.	2	szivattyús	H	egyl. száraz	4	2	2	szekrény	teng. nélkül	lengő teng.	mechanikus	5,50x16	zsírozóprens	80-85	N. 7,2
10	DKW (Auto-Union)	Reichsklasse	2	589	18	4	700	2600	1190/1250	40	kétütem	3x2	Akk.	1	thermosyph.	E	többl. olajos	3	1	0	profil	csuklós	függő teng.	mechanikus	4,00x19	zsírozóprens	85-90	N. 7,3
11	DKW (Auto-Union)	Front-Special	2	690	20	4	720	2600	1190/1250	40	"	3x2	"	1	"	E	"	3	1	0	"	"	"	5,00x16	"	85-90	N. 7,4	
12	DKW (Auto-Union)	Meisterklasse	2	690	20	4	740	2600	1190/1250	40	"	3x2	"	1	"	E	"	3	1	0	"	"	"	5,00x16	"	85	6 ²⁾	
13	FIAT	500	4	569	13	2	535	2000	1114/1083	40	álló	2	Akk.	1	thermosyph.	E	egyl. száraz	4	2	2	profil, x	teng. nélkül	merev	olaj	4,00x15	zsírozóprens	110	9 ²⁾
14	FIAT	1100 C	4	1089	32	4	850	2420	1231/1226	60	függő	3	"	1	szivattyús	H	"	4	2	2	félszekr., x	"	"	"	5,00x15	"	95	10,5 ²⁾
15	FIAT	1100 L	4	1089	32	6	1000	2700	1316/1367	60	"	3	"	1	"	H	"	4	2	2	"	"	"	"	5,50x15	"	115	12 ²⁾
16	FIAT	1500	6	1493	45	5	1070	2800	1304/1344	60	"	4	"	1	"	H	"	4	2	2	szekrény	"	"	"	5,50x17	"	130	17-18 ²⁾
17	FIAT	2800	6	2852	85	7	1855	3200	1452/1460	160	"	4	"	1	"	H	"	4	3	2	félszekr., x	"	"	"	6,50x17	"	100/85	9,0
18	Ford	Taurus	4	1170	34	4	820	2387	1160/1182	60	álló	3	Akk.	1	thermosyph.	H	egyl. száraz	3	2	2	szekrény	merev teng.	merev teng.	mechanikus	6,00x16	zsírozóprens	115/100	12-13
19	Ford	V8	8	2228	60	5	1380	2845	1420	100	"	3	"	2	szivattyús	H	"	3	3	2	profil, x	"	"	"	5,25x16	központi	115/110	N. 8,5
20	Hanomag	1.3 liter	4	1299	32	5	970	2500	1300	60	függő	3	Akk.	1	szivattyús	H	egyl. száraz	4	2	0	önh. karossz.	teng. nélkül	merev teng.	olaj	5,25x16	központi	125-30 ¹⁾	N. 16,9
21	Horch (Auto-Union)	930 V	8	3823	92	5	1960	3100	1440/1470	360	fekvő	3	Akk.	2	szivattyús	H	egyl. száraz	4 ³⁾	4	4	szekrény	teng. nélkül	csuklós	olaj	6,50x17	központi	120-25 ¹⁾	N. 18,5
22	Horch (Auto-Union)	830 B L.	8	3823	92	7	2100	3350	1440/1500	360	"	3	"	2	"	H	"	4 ³⁾	4	4	"	"	"	"	7,00x17	"	135-40 ¹⁾	N. 21,5
23	Horch (Auto-Union)	853 A	8	4944	120	5	2630	3450	1525/1531	460	felső vezért.	10	"	1	"	H	"	4 ³⁾	4	4	"	"	"	"	7,50x17	"	130-35 ¹⁾	N. 22,5
24	Horch (Auto-Union)	951 A	8	4944	120	7	2710	3745	1525/1531	460	"	10	"	1	"	H	"	4 ³⁾	4	4	"	"	"	"	7,50x17	"	125	12
25	Lancia	Aprilia	4	1352	47	4	850	2750	1260	60	felső vezért.	3	Akk.	1	szivattyús	H	egyl. száraz	4	3	0	önh. karossz.	teng. nélkül	csuklós	olaj	5,25x16	központi	108/95	N. 9,7
26	Mercedes-Benz	170 V	4	1697	38	5	1150	2845	1320/1310	80	álló	3	Akk.	1	szivattyús	H	egyl. száraz	4	4	2	esöváz x-alak	teng. nélkül	lengő teng.	olaj	6,00x16	"	118/110	N. 11,7
27	Mercedes-Benz	230 ötülése	6	2290	55	5	1430	3050	1382/1410	100	"	4	"	1	"	H	"	4	4	4	"	"	"	"	6,00x16	"	116/105	N. 13,1
28	Mercedes-Benz	230 hétülése	6	2229	55	7	1600	3050	1386/1418	100	"	4	"	1	"	H	"	4	4	4	szekrény	"	"	"	6,50x16	"	126 ¹⁾	N. 16,6
29	Mercedes-Benz	320 PL	6	3405	78	7	1950	3300	1475/1500	260	"	5	"	1	"	H	"	4 ³⁾	4	4	"	"	"	"	6,50x16	"	97/90	N. 9,6
30	Mercedes-Benz	260 D	4	2545	45	5	1675	3050	1386/1418	160	függő	7	Diesel	Dies.	"	H	"	4	4	4	"	"	"	"	6,50x16	zsírozóprens	110	12
31	Minerva	Imperia	4	1912	45	5	1450	3040	1456	80	álló	3	Akk.	1	thermosyph.	E	egyl. száraz	4	2	0	súly. szekr.	csuklós	teng. nélkül	mechanikus	5,50x16	zsírozóprens	98/90	N. 7,8
32	Opel	Kadett Normal	4	1074	23	4	753	2337	1100/1168	60	álló	3	"	1	szivattyús	H	egyl. száraz	3	3	0	önh. karossz.	merev teng.	merev teng.	olaj	4,50x16	"	98/90	N. 7,8
33	Opel	Kadett Special	4	1074	23	4	771	2337	1100/1168	60	"	3	"	1	"	H	"	3	3	0	"	"	"	"	5,00x16	"	112/100	N. 9,9
34	Opel	Olympia	4	1488	37	4	903	2430	1100/1250	60	függő	4	"	1	"	H	"	4	2	0	"	"	"	"	5,50x16	"	126/112	N. 13,4
35	Opel	Kapitán	6	2473	55	5	1180	2695	1348/1326	100	"	4	"	1	"	H	"	3	3	2	"	"	"	"	6,50x16	"	132/120	N. 17,5
36	Opel	Admiral	6	3626	75	5	1628	3155	1460	360	"	4	"	1	"	H	"	3	3	2	félszekr., x	"	"	olaj	6,00x16	zsírozóprens	—	—
37	Pontiac	Quality 6	6	3650	86	6	1360	2921	1473/1499	360	álló	4	Akk.	1	szivattyús	H	egyl. száraz	3	3	3	félszekr., x	teng. nélkül	merev	mechanikus	5,25x16	központi	100	10
38	Praga	Piccolo	4	1128	28	4	845	2625	1180/1240	60	álló	4	Akk.	1	szivattyús	H	egyl. száraz	3	2	2	teng. nélkül	lengő teng.	mechanikus	5,25x16	központi	100	11-12	
39	Praga	Lady	4	1660	35	5	1170	2650	1230/1260	80	"	2	"	1	"	H	"	3	2	2	szekrény x	"	merev teng.	olaj	5,00x16	zsírozóprens	100	8,5
40	Skoda	1100	4	1089	32	4	900	2440	1160/1200	60	függő	3	Akk.	1	szivattyús	H	egyl. száraz	3	2	2	közp. csöv.	teng. nélkül	lengő teng.	mechanikus	5,00x16	központi	95	7,9
41	Steyr	55	4	1158	26	4	815	2500	1250	60	álló	2	Akk.	1	thermosyph.	H	egyl. száraz	4	2	0	önh. karossz.	teng. nélkül	lengő teng.	olaj	5,25x16	"	100	10
42	Steyr	200	4	1498	35	4	1090	2600	1340	60	"	5	"	1	"	H	"	4	2	2	lemez szekr.	"	"	"	6,00x16	"	120	N. 14,6
43	Steyr	220	6	2260	55	4	1260	2840	1340	100	függő	8	"	1	szivattyús	H	kétl. száraz	4	2	2	"	"	"	"	6,00x16	központi	108	N. 11,3
44	Wanderer (A-Union)	W 24	4	1767	42	5	1150	2600	1300/1330	80	álló	3	Akk.	1	szivattyús	H	egyl. száraz	4	3	3	szekrény	teng. nélkül	függő teng.	olaj	5,25x16	"	118	N. 14,0
45	Wanderer (A-Union)	W 23	6	2650	62	5	1450	2900	1420/1450	160	"	4	"	1	"	H	"	4	3	3	"	"	"	"	6,00x16	"	105	N. 14,7
46	Wanderer (A-Union)	W 26	6	2650	62	7																						

**121 kilométeres csúcssebesség —
3.85 literes százkilométerenkénti átlagfogyasztás —
ecce képes a VD kompresszortól szecelt szécia FIAT 500!**



A VD kompresszor sémája. A sűrítő a karburátor és a motor közé van iktatva.

A kompresszoros motor eddig majdnem kizárólag a versenypályák szereplője volt és csak egy-két olyan sorozatkocsitípus volt ismeretes, melyet a gyár kompresszortól szerelt fel. A kompresszor okozta hatalmas sebesség, hegymászóképeség, gyorsítás stb. növekedés a mindennapi autós számára teljesen elérhetetlen volt. Most azonban, amikor megjelentek a beépíthető kompresszorok, mindenkinek módjában áll aránylag csekély anyagi áldozattal utólag sűrítőt szereltetni a kocsijárára és ezzel a legvérbelibb sportkocsit megszegyenítő teljesítményekre készíteni a legcsaládibb túra-kocsit. Ha ehhez hozzávesszük azt is, hogy a kompresszor felszerelése nem növeli a fogyasztást, hanem az üzemanyag jobb és teljesebb kihasználása révén éppen ellenkezőleg csökkenti: talán már eleget is mondtunk.

De ne elégedjünk meg az elmélettel, lássuk, hogy mit jelent a gyakorlatban az utólag felszerelt kompresszor?

A kísérlet tárgya teljesen szériatípusú és vagy 20.000 kilométert futott Fiat 500 (Topolino) volt, melyet német VD rendszertű kompresszortól láttak el. A kompresszor felszerelése igen egyszerű, a dinamó helyére került, ami annak köszönhető, hogy a VD kompresszor motorfordulatszámával dolgozik, tehát nem igényli azokat a toronymagas túraszámkokat, melyek mellett a versenykocsik sűrítőt dolgoznak. A dinamót egyszerűen oldalt szerelték fel és a normálisnál valamivel hosszabb ventilátorszija vele együtt a kompresszort is meghajtotta.

A motoron, illetve a karburátoron eszközölt változtatások lényegtelenek voltak. A normális üzemnél legjobban bevált 14 mm-es levegőtörök helyébe 22.5 mm méretű került és a 80-as főfűvókat 105-ösre cserélték fel. Más változtatásra nem került sor, csupán a szerelékfalon kapott helyet a fordulatszámérő és a kompresszor feszítője, ezekre csupán kísérleti célokból volt szükség és az üzem szempontjából jelentőséggel nem bírtak.

Talán célszerű megemlíteni, hogy az üzemkész Fiat 500 (kétüléses, csukott acélkarosszériával) súlya 510 kilogramm és sebessége villanyórával mérve 88–90 kilométer óránként. A motor áttételezése is normális (a hátsó tengelyen 4.87 az 1-hez) volt és a gumik mérete sem különbözött a szériakiviteltől.

A hivatalosan ellenőrzött kísérletek színhelye a német útdolmányú autók egyik szakasza volt, az időjárás száraz volt, hőmérséklet plusz 3 fok Celsius, meglehetősen erős oldalszél uralkodott.

A VD kompresszortól szerelt motor hideg állapotban is minden mesterkedés nélkül azonnal megindult, — mondja a hivatalos jegyzőkönyv — alig egy perces melegítés után útnak indultunk. Azonnal feltűnt a kocsi hihetetlen és sportkocsikra emlékeztető felgyorsulása. Annak ellenére, hogy a tartányban közönséges középminőségű benzin volt, a motor hirtelen gázadásra sem kopogott fel és abszolút simán gyorsult, minden erőlködés nélkül. Rövid néhány kilométeres út után elértük a 80 fokos üzemi hőmérsékletet, melyet a kísérletek során végig megtartottunk oly módon, hogy a hűtőtakaró segítségével végeztük a szabályozást.

A sebességmértést hiteles villamos órával eszközöltük oly módon, hogy pontosan kilométernyi távolságban állítottunk fel két mérőállomást. Repülőstarttal futva, a kilométert 120.8 kilométeres sebességet értünk el, tehát kerekén 30 kilométerrel léptük túl a kompresszor nélküli csúcssebességet, ami 30%-os és szinte elképzelhetetlen sebességnövekedést jelent!

A nagy meglepetés azonban akkor jött, amikor pontos mérőeszközök segítségével a fogyasztást állapítottuk meg. 50, 75 és 100 kilométeres, pontosan betartott sebesség mellett mértük a fogyasztást. Ötvenkilométeres sebesség mellett a fogyasztás pontosan 3.85 liter volt, százkilométeres átlagban sem lépte túl a 7 litert és 75 kilométeres átlagot tartva,

5.2 litert (!) fogyasztottunk 100 kilométerre átszámítva. Hangsúlyozni kell, hogy a fogyasztásméréseket korántsem lezárt és nyílegyenes útszakaszokon végeztük, hanem enyhé kanyarokkal és emelkedésekkel, lejtőkkel tarkított úton, hogy ezzel közelebb érjünk a mindennapi forgalmi körülményekhez.

A kis helysúlyú Fiat 500 közmondásos stabilitása nagyszerűen birkózott meg a rendkívüli sebességgel, sziklaszilárdan feküdt az úttesten. A kompresszor hangtalanul dolgozott és hogy működik, azt csak a sebességnövekedés és a feszítő mutatta. Nyolcvankilométeres sebesség a feszítő mérő nem mutatott túlnyomást (a manométer a szívócsőben uralkodó nyomást jelzi), 100 kilométernél már a 0.1–0.2 atm. között ingadozott, hogy hirtelen gyorsításnál és csúcssebességben a 0.8-as pontot érje el. A karburátor a kompresszor előtt fekszik, a sűrítő tehát mintegy kiszívja a karburátorból a gázt és azt túlnyomás mellett préseli bele a motorba, ez magyarázza azt, hogy a nyomás erősen függ a fordulatszámától. Percenként 4800–5000 fordulatonál (ennyit pörög a Fiat 500 motorja 115–120 km-es sebességben) a szívószелеp 1/150-ed másodperc alatt nyit és zár. A 0.8 légköri túlnyomást tehát nem mondhatjuk magasnak, ha elképzeljük, hogy a melegnek 1/150-ed másodperc alatt kell friss gázzal feltöltődni.

A kísérletek során több mint 20.000 kilométert futott a VD kompresszortól szerelt Fiat 500. Erős tapasztalatokon tánt ki, hogy a gép merőben hihetetlen és sportkocsikra jellemző fűgességgel surrant fel a legfűllasztóbb emelkedéseken, erőlködésnek és melegedésnek nyoma sem volt. A kompresszoros autó-törpe gyorsítására jellemző, hogy direktben (negyedik sebességben) alig 30 másodperc alatt érte el a 80-as tempót (20 kilométerről), kapcsolással ez az idő 22 másodpercre csökkent. Álló helyzetből indulva és a sebességváltót kihasználva, alig 12 másodpercere volt szükség a hatvasas sebesség elérésére. Hogy ez mit jelent, azt csak az tudja, aki valaha is stopperórával ellenőrizte kocsijának gyorsítását.

Említeni sem kell az a feltűnést, melyet a kis „kölyök” a forgalomban keltett, hiszen szinte „futószalagon” lehetett vele a nagy lukszus limuzinokat és sportszerű ábrázatú nagy túra-kocsikat megelőzni. És erre olyan kocsi voltunk képesek, melynek beszerzési ára és üzemzómja csupán töredéke annak a nagykoosinak, melyet a mokány kis Topolino simán és erőlködés nélkül hagyott maga mögött.

„Ato-Loekheed” FÉKALKATRÉSZEK, FÉKFOLYADÉKOK, SZELEPÜLÉSEK STB. STB.

JURID FÉKBETÉTEK, KAPCSOLÓ TÁRCSÁK, TENGELYKÖTŐ TÁRCSÁK

MAHLE OLAJSZÜRÖK, LEVEGŐSZÜRÖK, DUGATTYUK

MAGYARORSZÁGI VEZÉRKÉPVISELETE.

JÁRITZ ISTVÁN

BUDAPEST

VI., JÓKAI-UTCA 20.

Telefon: 119-033, 114-965

Az Iparügyi Miniszter Úr 49.000/940. sz. rendelete Önt is kötelezi!

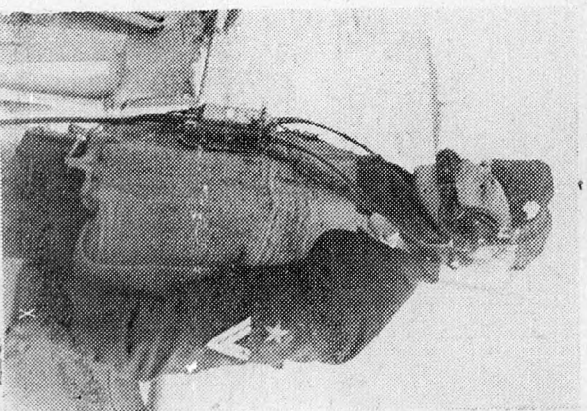
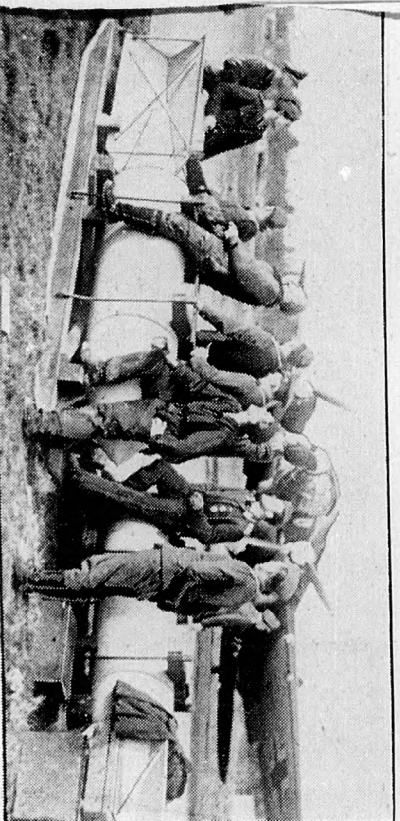
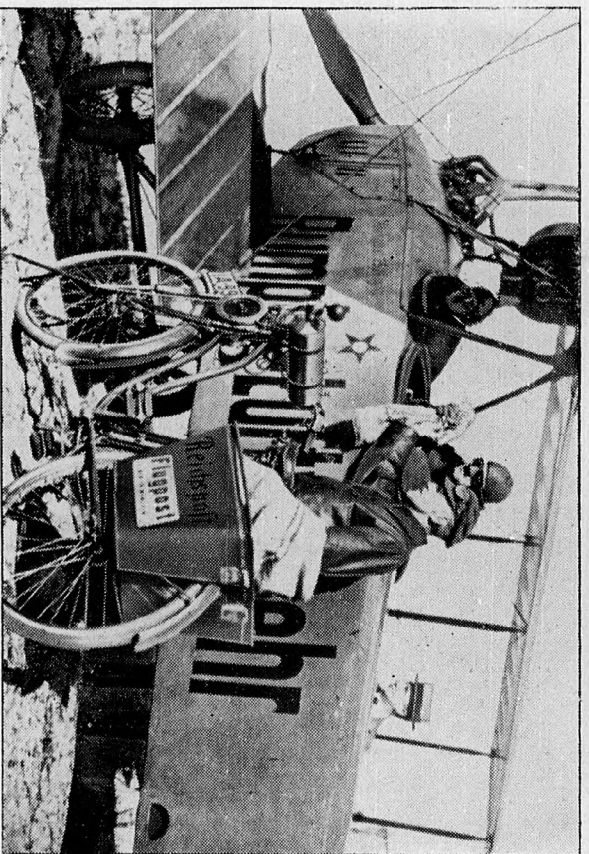
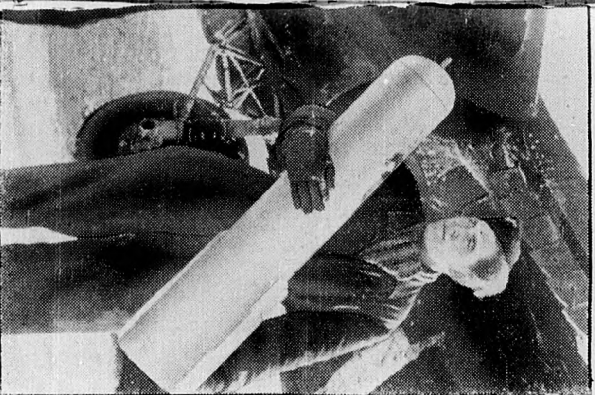
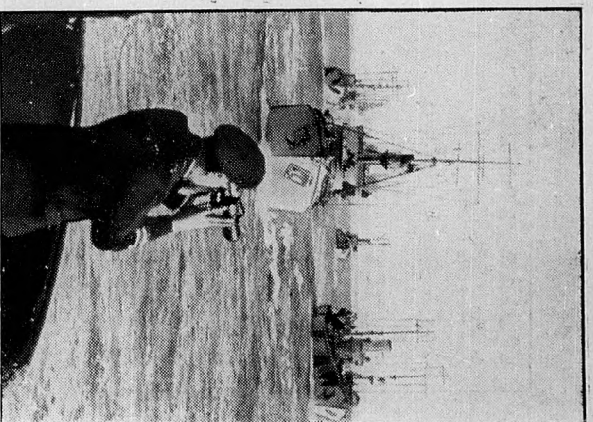
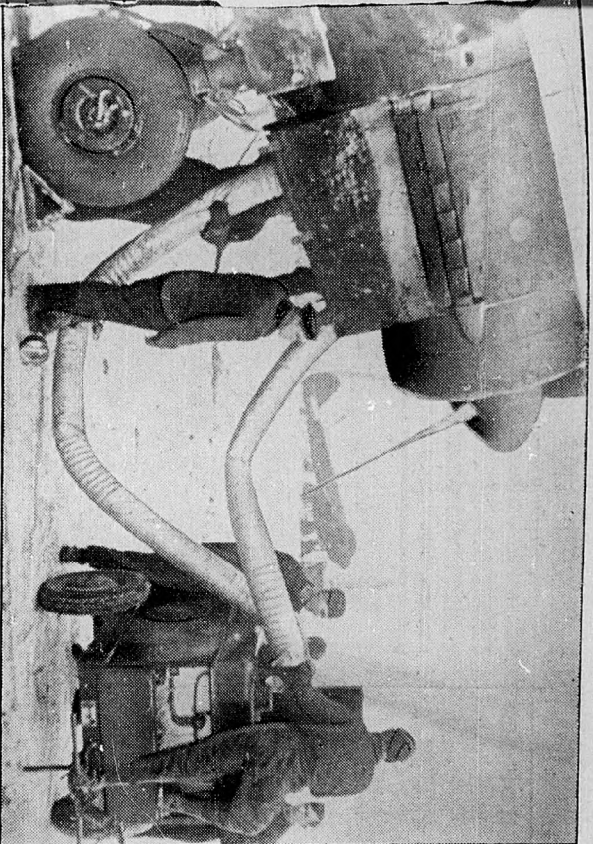
Fáradt, használt olajait bérregeneráltassa cégünknel!

Használt olajait megvásárlásra ajánlja fel nekünk!

vitéz HUNYADI LÁSZLÓ-OLAJTISZTÍTÓ ÉS KERESKEDELMI VÁLLALAT
Budapest, XIII., Országbíró-u. 38. Telefon: 291-545. Sürgőny cím: AURIOL

Mindenféle olajak regenerálása. Használt olajak vétele. Regenerált olajak eladása!

Szakkérdésekben köztudomás szerint az „Autó-Motor” mérvadó!



(Felül): Start előtt a motor levegővel előmelegítik a német repülőgépmotorokat. — Német akadémikus Flottilla a Csatornában. — (Középen): Az északkeleti repülőtanulósok fontos szecse- eszköze a világritkómba. — A légi posta jubileumára: a német légi posta ezzel a géppel vitte fel 1919-ben az első rendszeres légi postafeladatot. — (Alul): Olasz repülőterem: német és olasz repülőgépek állnak egy támadástól hátráló körletű ékezők. — A megfigyelő.

Különösen az emelkedőkön

és gyorsulásnál válik szembeütővé a **VD-Kompresszor**-ral szerelt kocsik fölénnye. Sebességváltásra alig van szükségük, játszi könnyedséggel előzik meg a náluknál lényegesen erősebb kocsikat is. Kérjen díjmentes ismertetést!



Beépítéshez kész kompresszorok Adler-Trumph-Junior; az összes 1.5 és 2.1-es BMW típusok; Citroen C 7; Fiat 500, 508 c és 1500; Ford-Eifel Hanomag-Sturm; Hansa 1100, Mercedes-Benz 170 V, 2.3 és 2.9 l.; MG 1.3; Opel-Olympia 38; Peugeot 402; Steyr 55, 120, 220; Tátra 75; Wanderer 2.7 l. (30-40 %-os teljesítménytöbblet!)

Generátor és palackgázüzemű járművek teljesítményének fokozására speciális kompresszorok

Képviselet: Steyr-Austro Daimler-Puch Művek Rt., Budapest, VI., Lehel-u. 25. szám

**AUTÓ AKKUMULÁTOR
AUTÓ VILLAMOSSÁGI CIKKEK
TÖLTŐBERENDEZÉSEK
ELEKTROMOTOROK**

KÉSZÍTÉSE, JAVÍTÁSA

„E R G O N”

EGYETEMES VILLAMOSSÁGI VÁLLALAT

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

**MINDÉG
TÖKÉLETES A
KRONPRINZ
KERÉK**
VEZÉRKÉPVISELET:
PERNYE KÁROLY
Budapest, VI., Jókai ucca 12



FAG
GOLYÓSCSAPÁGY
KÉPVISELET
HESZ ÉS TÁRSA
BUDAPEST,
VIII., PRÁTER-U. 22.
TELEFON: 131-715 és 135-155.

HATÉKONY VILÁGÍTÁST!

Az éjszakai vezetés biztonsága tökéletes izzókat követel kocsink reflektoraiba. Olyan izzókat, melyek a legcsekélyebb energiafogyasztás mellett a lehető legnagyobb fényhatást érik el és az olykor fellépő túlfeszültségekkel és erős rázkódásokkal szemben kellő ellenállóképességet tanúsítanak. Az évtizedekre rúgó gyártási tapasztalatok alapján készült Osram autólámpák maradéktalanul rendelkeznek mindezen tulajdonságokkal. Minden kocsitípus és a világítási berendezés minden helyére létezik megfelelő Osram lámpa. A tapasztalt autós táv és tompított fény elérésére a százszorosán bevált Osram-Bilux lámpákat használja, pótfényszóróiba Osram-fényszóró lámpákat szerel, irányjelzőibe Osram szoffittákat, fékjelző világításához Osram stopplámpát, a számtábla és szerelékfal megvilágításához, nemkülönben a belső világításához és kontroll-lámpához Osram izzókat használ!

Külön figyelmet érdemelnek az Osram-Bilux lámpák, melyek két izzótestük révén úgy távolba hatoló fényt, mint vakítómentes tompított fényt nyújtanak. Az Osram-Bilux lámpákkal szerelt fényszórók fényereje olyan nagy, hogy velük éjszaka is, nappali sebességgel és biztonsággal közlekedhetünk. A világítóberendezés üzembiztonságára különöndönt kell fordítanunk, éppen ezért tartalékban is vigyünk magunkkal a legfontosabb Osram égőkből 1-1 darabot, hogy valamely lámpa esetleges ki-

égése esetén a hiányt az országúti közlekedés biztonsága érdekében nyomban pótolhassuk. Különösen ajánljuk e célra a törésmentes esomagolásban kapható Osram tartaléklámpa dobozt, melyben kéznél találunk egy-egy fényszóró-, stopplámpa-, index-, parklámpa- és számlámpa-égőt, valamint néhány biztósítékot.

Az Osram autólámpák használata fokozott biztonságot jelent, mert az Osram lámpák megbízhatók!

A világ első autóverseny-pályája, a berlini AVUS a birodalmi autók kezelésébe ment át. A Birodalmi Autók Társaság a pályáért 2,8 millió márkát fizetett.

A német Lufthansa, Európa legnagyobb légitársasága vállalta a háborús viszonyok ellenére is tekintélyes teljesítményről számolhat be. Repülőgépei a múlt évben 5,2 millió kilométernyi utat tettek meg. A vállalat személyszállító repülőgépeit igénybevevő utasok összesen 55 millió kilométer hosszúságú utat repültek be. Ez a szám pontosan megfelel az 1935. évi adatoknak, bár az akkor igénybevehető repülővonalak hosszúsága két és félszer akkora volt, mint 1940-ben. Ez a tény a repülőközlekedés azóta bekövetkezett erős népszerűsödésére vall. Ugyanez áll a csomagszállításra is. Ezen a téren a Lufthansa 343.000 kilométeres tonna-kilométer teljesítménye tetemesen felülmúlja az 1940 előtti eredményeket. Az emelkedés csupán 1939-hez viszonyítva is 50%-ot tesz ki. A teherautóforgalom 650.000 tonna-kilométerével mintegy 20 százalékkal marad el az előző évhez képest. Nagyobb arányú visszaesés csupán a légi postai küldemények terén mutatkozik, ami az éjjeli postajáratok beszüntetésére vezethető vissza.

A román kormány 1000 motoros vontatót rendelt Németországban és Bukarest mellett német szakemberek vezetésével külön iskolát létesített traktorsófőrök kiképzésére.

Legújabb intézkedés a Protektorátus területén élők számára is lehetővé teszi, hogy a Birodalomban fennálló feltételek mellett takarékgyekkel rendelhessék meg a KdF-

kocsit. A limuzin ára a Protektorátusban 9900 korona, a kablrióé ára 10.500 korona.

Az amerikai New-Jersey egyik kísérleti útvonalán, ahol az évszakoknak megfelelően a napi forgalom 60.000-200.000 kocsik között mozog, igen érdekes kísérleteket végeztek. Kiderült, hogy mióta a szőbenforgó szakaszon villanyvilágítást helyeztek üzembe, a forgalom nagyrányú növekedése ellenére is meglepően csökkent a balesetek száma. A kísérleti eredmény hatása alatt a főbb közlekedési útvonalak éjszakai ki-
világítását tervezik.

Todd dr., a német birodalmi autók és a Westwall építője kijelentette, hogy tropuszi szakemberek vezetésével tanfolyamok létesülnek a gyarmati útépitések tanulmányozására.

Hellmuth Hirth kis stuttgarti műhelyében 20 évvel ezelőtti elsőként kezdte el a könnyű fémdugattyúk gyártását.

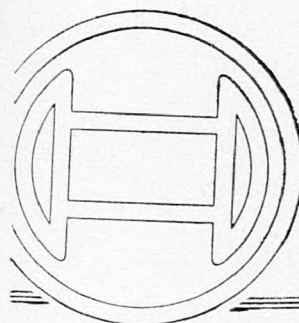
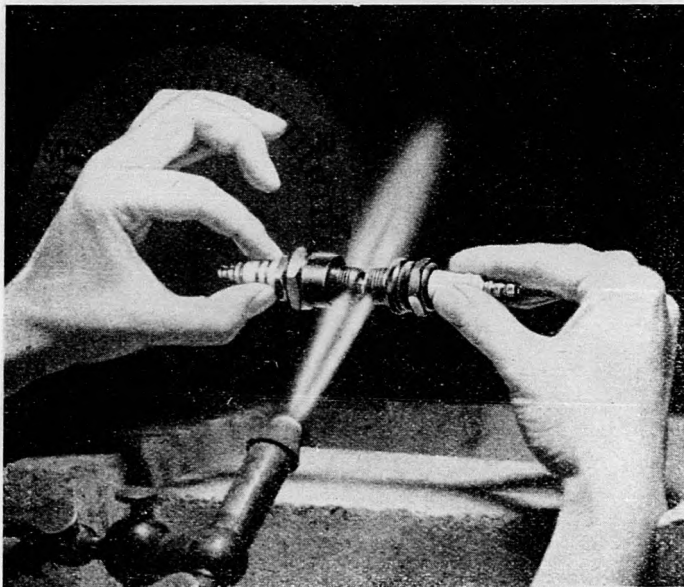
A Newyorkot Buenos Aires-szel összekötő pánamerikai autótut 1942-ben adják át teljes hosszában a forgalomnak. Az úthoz Newyorknál az alaskai transzkontinentális út csatlakozik, úgyhogy a 14 országot átívelő pánamerikai autótut végül is 20.000 kilométer hosszú lesz!

A detroiti Ford-gyár már évek óta szójababból állítja elő azt a présanyagot, melyből kormánykerekeket és fogantyúkat készítenek. A Ford-laboratóriumok legújabban ugyancsak szójababból olyan proteinrostokat állítottak elő, melyekből kitűnő ülészeteket és belső kárpitozási anyagokat készítenek.

Svájceban decemberben az egyes kocsi-kategóriák számára kiuntat benzinadagok csak 5-15 litert tettek ki. Mindenesetre csak alapadagokról van szó, melyeket szükség esetén, szerzőny keretek között, felcmelenek.

Oroszországban „motorisme” név alatt új tantárgyat készülnék bevezetni az iskolákba, melynek keretében a motorral kapcsolatos elméleti tanulmány mellett a traktorok vezetésére is megtanítanak az ifjúságot. Ez lesz a kedvenc tantárgy!

A Molotov-művek gyártási programjára vette gárgenerátorok előállítását. Az évi produktót 40.000 darabra tervezik. Úgy fűtő, mint fűtőgenerátorokat fognak gyártani és így Oroszország mérhetetlen fagazdagsága előnyös kihasználhatósági lehetőséggel bővül.



MINDENKI MEGGYŐZŐDHET RÓLA . . .

A Bosch gyertya Pyranit 2 szigetelője még egyszer olyan gyorsan vezeti a meleget; előbb ejtjük ki kezünkől a menetnél felmelegített Bosch-gyertyát, mint a hasonló nagyságú másikat. A Pyranit 2 szigetelő kitűnő hővezetőképessége akadályozza meg az annyira káros öngyulást. Bármely motorhoz szállítható megfelelő Bosch-gyertya (ismertetőjele 2 zöld gyűrű!)



MI ÚJSÁG, HÉBLI ÚR?

— Személyi hírekkel kezdem: Farkass Kálmán, a Vacuum Oil Co. rt. népszerű ügyvezető igazgatója a jövőben, mint a vállalat helyettes vezérigazgatója fogja irányítani cége munkáját. Ugyanakkor Kuhr Ferenc főmérnök, helyettes igazgatóvá lépett elő. A szakma bizonyára örömmel fogja fogadni a Vacuum Oil Co. rt. főtisztviselőinek előlépését, melyben odaadással végzett munkájuk elismerését látja.

Örömmel halljuk az ilyen híreket, Hébli úr! Tud-e még valamit?

— Hogyne! Tekintve azonban, hogy a biztosítókör lesz szó, ez a hírem aligha fog örömet kiváltani. Jól tudjuk, a biztosítók, a benzinkorlátozás folytán lecsökkent km.-teljesítménnyel arányosan, csökkent baleseti kockázat ellenére is kérelhetetlenül régi díjtételeket fizettek, mely körülmény az árellenőrzés faktorait kivéve, a legszelebb körökben kelt méltán elégedetlenséget. De térjünk a tárgyra: eldöntetlen kérdés, jár-e díjvisszatérítés a katonai szolgálatra behívott autó után? A biztosítók az igénybejelentéseket nem veszik tudomásul és a díjvisszatérítést megtagadják. A különféle bíróságoknál indult perek, nem végződtek egyforma eredménnyel, úgy, hogy a kérdés továbbra is eldöntetlen maradt...

Ej, Hébli úr, hagyja már! Hallani sem akarom! Beszéljen másról!

— Hát akkor egy jó hírt: Abt István, akit versenypályáinkról jól ismer a motoros közönség, február 16-án tartja esküvőjét Poremba Ica úrléánnyal.

No, akkor szívből gratulálunk. Folytassa Hébli úr!

— Az erdélyi területek visszaesatolása jelentős mértékben fokozta a Tudor akkumulátorgyár forgalmát. A gyár megfeszítette munkát végez, hogy a keresletet ki tudja elégíteni, a fokozott munka idején azonban, fokozottan törődik munkásaival. A munkások a Tudor gyárban néhány hét óta 20 fillérért ebédet kapnak oly módon, hogy a kb. 1 pengőbe kerülő ebéd árából a 80 filléres ráfizetést a gyár magára vállalja. Ez a dícséretes intézkedés bizonyítja, hogy a Tudor-gyár nemcsak gyártmányainak minőségével, hanem szociális érzékével is a mintaszereiben irányított vállalatok közé tartozik.

Folytassa Hébli úr!
— Az autós közönség osztatlan öröme közepette adta át dr. Varga József kereskedelmi és közlekedésügyi miniszter a forgalomnak a kőbányaiúti aluljárót, mely dr. Álgvay-Hubert Pál közlekedésügyi államtitkár terve szerint épült. A ceglédi vonal budapesti szakaszának

magasvasúttá való átépítése eltüntette a szintbeli keresztezéseket. A kőbányaiúti keresztezésnél a két fővágányt az út fölé emelték és háromnyílású vashidat építettek. Az egész állomást átalakították, tíz hét alatt 63 kiterőt és 93 vágányt bontottak fel, 100.000 köbméter földet hordtak fel, vas és vasbetonhidak épültek. Örömmel látjuk, hogy a kereskedelmi minisztérium megtette az első lépést a hírhedt halálsorompók kiküszöbölésére. És örömmel közölhetjük, hogy még az idén elkészül a kerepesiúti aluljáró és három évvel belül eltűnik a mogoródiúti, Egressy-úti Thököly-úti, Ajtösi Dürer sori, Hungária-úti és az Erzsébet királyné-úti halálsorompó is. De tovább megyünk: az Andrásy-út megfőttsabitásában új, 50 m széles kivezető főtúvonalat építenek!

— Más újság?

— A Fővárosi Segítőalap a Dobogókőn 200 személyes üdülőtelepet akar építeni, mely célra megvásárolja az MTE 7000 öles telkét 135.000 pengőért, ami mintegy 20 pengős (!) ölenkénti árnak felel meg, holott két évvel ezelőtt ölenként 2-3 pengőért lehetett telket vásárolni. De se-baj! Fontos, hogy felépüljön a szálló. Mielőbb!

— Ugy hallottam, új cég van a szakmában?

— Valóban, a Személynök-utca 16. alatt nyitotta meg üzletét Lintner János, a Steyrérek volt eladó tisztviselője. Lintner közel egy évtizedes tapasztalatait fogja most saját üzletében, vevői érdekében hasznosítani. Nem kétséges, hogy sok új és használt Skoda autó és Victoria motorkerékpár talál majd gazdára Lintner üzletében.

— Sok szerencsét kívánunk az új vállalkozáshoz.

— Akkor ugyancsak tessék gratulálni a Kronprinz kereket képviselő Pernye mérnöknek is, aki most, a könnyűnek nem mondható időben, nagyobbította a raktárát, hogy kitudja elégíteni a Kronprinz kerekek iránti egyre növekvő keresletet.

— Bravó, Hébli úr. Maga biztosan tud ajánlani egy céget, aki azonnal hozzá tud látni a motorom hengerfűrészához, mert ugyanis, nagyon sürgős.

— Hát az bizony manapság ritka holló, ahol rögtön hozzáfognak. De várjon csak Szerkesztő úr... hopp, már meg is van. Hogy ez nem jutott rögtön az eszembe. Tessék elküldeni azt a beteg motort a Kresz Géza-utca, a Securo gépműhelybe, ahol a legrövidebb idő alatt végzik el a megrendelt munkát, és ami a legfontosabb: precízen dolgoznak.

— Nagyon szépen köszönöm a tanácsát, Hébli úr! Viszontolvasásra március 15-én!

Türökországban szünetel a személykocsiforgalom és a taxiforgalmat is erősen korlátozták.

Párisból váratlanul autókiallítás tervéről kapunk hírt. A „Párisi Szalon” ezek szerint május 17-től június 2-ig volna nyitva és keretében főleg belföldi üzemanyagokra áttámasztott közhasznú gépjárművek kerülnének bemutatásra. Ugyancsak érdekes kiállítás nyílik meg Párisban felbrúár 17-én: a németek mutatnak be olyan iparcikkeket, melyeket a francia gyárak minden nagyobb és hosszabb előkészület nélkül gyárthatnak. Ez a kiállítás azonban, tekintve speciális célját, csak az érdekelt szakkörök számára lesz hozzáférhető.

Romániában a jövőben csak az állam építhet olajvezetékeket és végezhet fűrészkort. Az új törvény a már meglévő ilyen berendezéseket az állam javára kisajátítja.

A generátorgépezemre való áttámasztás terén Svédországa a vezető szerep. A generátorokat előállító gyárak havi termelése már eléri a 6500 darabot, úgyhogy az év végére mintegy 30.000 loconak generátorgépezemre való áttámasztásával számolnak.

CSEPEL MOTOR SZOLGÁLT

ÉS JAVÍTÓMŰHELY

PAULINY LAJOS

Csepel segédmotoros kerékpárok és alkatrészek eladása nagyban és kicsinyben.

BUDAPEST, V., FELKA U. 6. TEL.: 298-258

(CSÁKY U. 22 ÉS PANNONIA U. 25 KÖZÖTT)

Nincs igaza,

ha tovább vár autójának javításával, most végeztessen el a hengerfűrészt, illetve a generáljavítást.

SECURO
GÉPMŰHELLYEL

V., KRESZ GÉZA-UTCA 28
TELEFON: 293-009, 291-782

VÉDJE ÉLETÉT, EMELJE VEZETÉSI BIZTONSÁGÁT,

szereltesse autójára

SZILÁNKMENTES ÜVEGET

Thorax és Peka
világmarka

Kavács ÜVEGCSISZOLÓNÁL
VI., SZABOLCS-UTCA 18/B
TELEFON: 493-996
Régi szélvédőüvegeit becseréljük



Felelős szerkesztő és kiadó:
KRÁMER JENŐ
Általános Nyomda és Grafikai Intézet Rt.,
Budapest. Nyomdaiért felelős: Dr. Uj István.



Már most

GONDOLJON A TAVASZI VERŐFÉNYRE,
MELYET ADOTT KÖRÜLMÉNYEK KÖZÖTT

DKW

AUTÓVAL ÉLVEZHET IGAZÁN GONDTA-
LANUL, MERT A DKW CSEKÉLY ÜZEM-
ANYAG FOGYASZTÁSA, MINIMÁLIS GUMI-
KOPÁSA ÉS MEGBIZHATÓSÁGA

Rözmondásos!

VEZÉRKÉPVISELET: **MAJLÁTH** BUDAPEST, LEHEL-UTCA 2.