

17312
ÁRA 40 FILL.

KARÁCSONYI SZÁM,

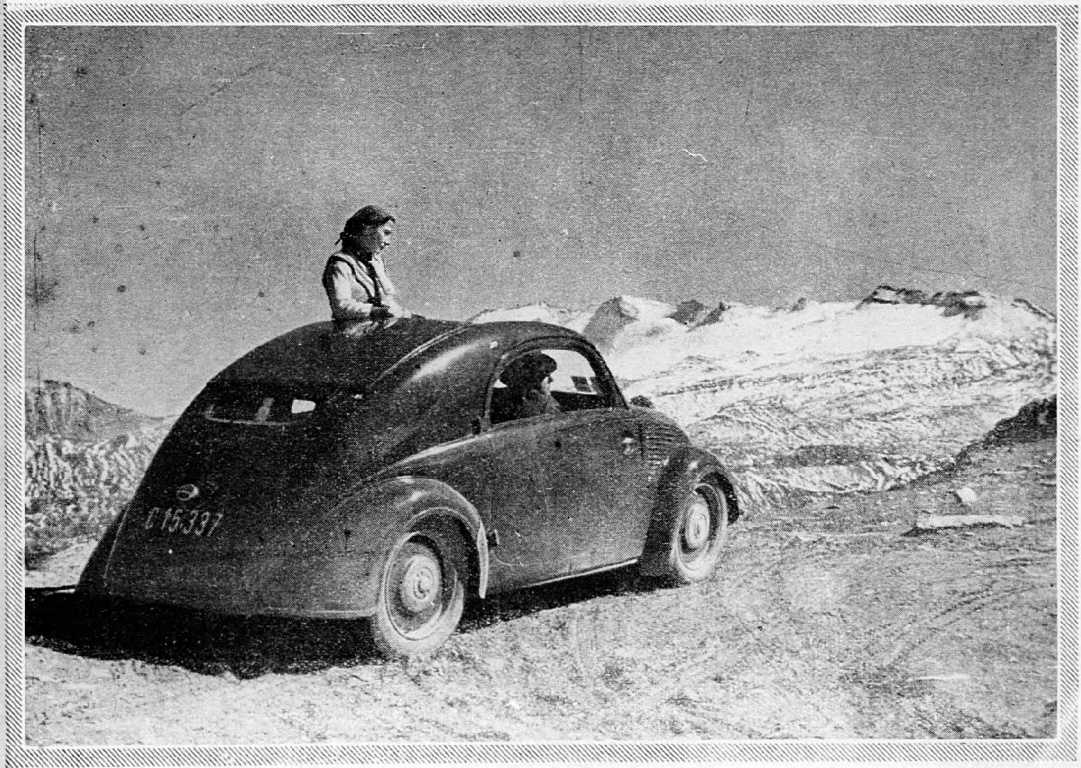
VII. ÉVFOLYAM
18. SZÁM
1935. dec. 15.

AutóMotor

A LEGNAGYOBB PÉL.
DÁNYSZÁMU MAGYAR
MOTORSPORTLAP



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



Kerek esztendeje folynak hegyen völgyön át a megerőltető próbá-
utak az új egyliteres, négyhengeres 50-es Steyr kiskocsival.
Képünk éppen a Grossglockneren mutatja be az aranycorralas
Steyr limousinet. Most már könnyű megállapítani, hogy 16-ik
Steyr kiskocsi 50-es Steyr motorral. Tíz évig tart!



Horch



WANDERER

Keilemes karácsonyi
ünnepeket kíván!

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

ELŐFIZETÉSI ÁRA EGY ÉVRE 6 PENGŐ
KÜLFÖLDRE 10 PENGŐ.CSAK EGÉSZ ÉVES ELŐFIZETÉSEKET
FOGADUNK EL

AutóMotor

AZ EGYETLEN FÜGGETLEN
MAGYAR MOTORSZPORTLAPKIADJA AZ
"AUTO-MOTOR" LAPKIADÓ VÁLLALAT
SZERKESZTŐSÉG ÉS KIADÓHIVATAL:
BUDAPEST, V. TÁTRA UTCA 4. SZÁM
HIVATALOS ÓRA: 9-11G
TELEFON: AUT. 224-07 és 107-68Postatakarékpénztári csekkszámla száma: 48.435
Folyószám: Angol-Magyar Bank

VII. ÉVFOLYAM

BUDAPEST, 1935. DECEMBER 15.

18. SZÁM.

Előgyűjtés

Habemus papam... Kinevezték a KMAC vezértitkárát. Hosszú és fájdalmas rajzadások, végnélküli kombinációk és permutációk, az önjelöltek elkeseredetten éhes harci rikoltozásai tették izgalmassá az interregnumot, miáltal elhagyottan-arcán várt új gazdájára a vezértitkári íróasztal. A vén, sokat szenvedett, sokat látott vezértitkári íróasztal most egészen biztosan gyanakodva pislog a föléje hajló új arc irányába és mintha mélyének sötét alagútjaiban a szűz percegné: Szent Kristóf! Ugyan kit ültettek mellém?

A vén, sokat szenvedett, sokat látott vezértitkári íróasztal mintha az egész magyar motorsportot jelképezné, mely felve ugyanazt kérdezi: kit ültettek mellém? Mit várhatunk? Jót, rosszat?

Az új vezértitkár első dolga volt: programot adni. A programban erős hitet tett a sport mellett és nagyvonalú munkatervet vázolt elénk. Grand Prix, Tourist Trophy, Autókiállítás: ezt írta a zászlóra.

A nagyvonalú programot nem az első órák roppant és természetes nekihevülése diktálta. Az új vezértitkár nem kötesőnképpen vette használatba ezt a programot, mely oly régen rozsdásodik a KMAC lomtárában és melyet előtte oly sokan konfekcionáltak, ha a pillanatnyi helyzet és a pillanatnyi helyzet ügyes kihasználása úgy kívánta. Az új vezértitkár szájában nem sokszor hallott, az analómig porgetett gramofonlemez recseg. Nem ígéretek hangzottak el, hanem a nagy munkájának zászlójelzése. És bízunk benne, hogy a sikeres start, a nagy nekü lendülés után nem történik baj egyetlen fordulóban sem, az immár tragikomikus közmondássá vált „leküzdhetetlen akadályok” hajtűkanyarjában sem sodródik árokba a lendület, mely reméljük a célegyenes végén megkapja a győztesnek kijáró kockás zászló villanását.

A magyar motorsport lehetőségei mondhatni határtalanok. Pedig a lombikokban ott rotyog a csodálatos ingredienciák titokzatos keveréke, mely csak az aratott adeptusra vár, hogy arannyá váljék az, ami ma értéktelennek látszik. Mégis! varázslatra sincsen szükség, hanem csak munkára. Az eddig oly ügyesen alkalmazott hókusz-pókuszok helyett lelkes, céltudatos, hozzáértő és főleg szeretetteljes munkára van szükség. Nem kell kendermagos galambot előbűvészkedni a cilindrből, hanem csupán arról gondoskodni, hogy az a cylinder jól pászoljon a fejbe, ne szorítson sehoh.

Nagyon is jól tudjuk, nem könnyű új palotát emelni a roskadozó riskóból, melyből oly nagyon sokan rittek — ki egy téglát, ki egy egész emeletet — emlékke. Jól tudjuk, hogy az új vezértitkár derekas fába vágja a fejszét, ha sportprogramját diadalra akarja vinni. Egyet azonban sohase feledjen el. Amíg marokra fogja azt a fejszét, amíg emberül odarág, ahová oda kell

vágnia, addig mögötte áll a magyar motorsport, a magyar motorsportolók tömege, hogy legyen honnan új, lebírhatalan erőket merítenie.

Rengeteg a megoldásra váró, régen fájó probléma, melynek sebeire eddig nem kapott mást a magyar motorizmus, mint enyhe priznicef. Vagy néha egy kis ráolvasás, egy csipetnyi öbudai csudafüvet, vagy sas-halmi delejes bájitott — gyökeresen ható medicina helyett.

Az új vezértitkár nem szűkölködik fiatalos erők nélkül. Nem látszik annak a természetnek, mely visszariadna az akadályoktól és kiállás helyett a megalkuvást választaná, amikor elérkezik a választás ideje. Ez indít bennünket arra, hogy bizalmat előlegezzünk a számára abban a reményben, hogy sohasem leszünk kénytelenek azt visszavonni.

A program elhangzott. A második lépés a program megvalósítása. Tudjuk jól, hogy az ilyen első és második lépés között néha olyan távolságok tátonganak, hogy a mesebeli hétérföldes csizmát kell felhúzni annak, aki el akar érni a céljához. Fel hát azzal a hétérföldes csizmával — akárhányan is kapaszkodnak a szárába, akárhányan akármilyen erővel is igyekeznek gáncsot vetni. A hétérföldes csizmának — mint általában minden csizmának — orra is van. Jó kemény orra. A csizmának ezt az orrát pedig kíméletlenül és erőteljesen használni kell olyankor, amikor más módszerrel nem sikerül tiszta utat biztosítani a cél felé vezető lépések egymásutánjának.



REKORDVADÁSZATON...

Az Avuson lefolyt Adler-rekordkíséletek során 9 rekordot állítottak fel és a 10.000 kilométeres távon 126,3 km-es átlagot értek el az áramvonalba bujtattott Adler Trumpffal.

ÜZENNEK A BAJNOKOK...

Véget ért a bajnoki kampány, az 1935. évi magyar bajnokok megkezdték megérdemelt téli pihenőjüket. Az igazi sportember számára azonban ez a pihenő sem jelent teljes elszakadást a versenypályáktól, ilyenkor a tél esendjében állítják össze jövő évi versenyterveiket, bajnokaink is olyan sportprogramot igyekeznek összeállítani, mely méltó lesz a bajnoki aranyéremhez. A szezon végeztével mi is felkerestük őket, minden bajnoknak átnyújtottuk fényképét azzal, hogy annak hátlapján üzenjenek az Autó-Motor hasábjain át olvasóinknak, drukkereiknek, akik a versenyek céljában éppen olyan lelkesen ünneplik kedvenceiket, mint amilyen izgatottan drukkolnak győzelmükért a versenypályák fordulóiban... Lássuk hát hogyan fest a karácsonyi posta, mit üzennek bajnokaink a motor sport közönség számára:



Hartmann László (Bugatti) másfélliteres felüli sportkocsi bajnok.

Az 1932. évtől eltekintve az idei esztendő volt sportbelileg a legeredményesebb évem. Tizenegy GP jellegű versenyben indultam és szerepeltem eredményesen. Némcsak ellenfeleim, de sajnos, ellenségeim is vannak, akikkel szemben tanácstalanul állok, hiszen nem tudom megérteni, miért támadnak — indokolatlanul! Hiszen az idén a Maserati gyárnak legeredményesebb versenyzője voltam, ilyen irányban köszönőlevelet is kaptam a gyártól. De megnyertem az idei román bajnokságot is.

Jövőre is azon leszek, hogyha már Magyarországon nincs és nem is várható komoly sportlehetőség amiatt az irigy féltékenység miatt, ami jellemzője a mai viszonyoknak, külföldön még akkor is dicsőséget hozzak a magyar trikolornak, ha hazulról a legcsekélyebb elismeréssel sem támogatják küzdelmeimet a messze idegenben! Üdvözlöm az Autó-Motor olvasóit!

Hartmann László



Kozma Endre (Steyr) másfélliteres aluli turakocsi bajnok.

Útolször nyertem magyar bajnokságot, elsőfőben autón! A jövő esztendőt előreláthatólag Németországban fogom eltölteni, mint — versenyző. Csak azt nem tudom, vajjon két- vagy négykereken? Január végén résztveszek a montekarlói csillagtúrán. December 31-én leszek 26 éves. Legizgalmasabb versenyem az őszi KMAC-Trial volt. A start előtti este sebtiben kereket cseréltem és a sietségben rosszul húztam meg a keréktartó anyákat, melyek még a startig elrágódtak. Mégis végigfutottam a versenyt, sőt meg is nyertem azt. Igaz, egész úton vártam, hogy mikor...

Az egyik nagykanizsai Autó-Motor olvasótól kapott névnap-i jókívánságokat nagyon szépen köszönöm és szívből üdvözlöm vele együtt valamennyi pesti és vidéki „szurkolóimat!”

Kozma Endre



Wilhelm Sándor (Adler-Bugatti) másfélliteres aluli sportkocsi bajnok.

Nem vagyok mai gyerek, a régi szabhegyi versenyek történetéből is kivettem részem, 1933-ban tūrakocsi bajnokságot nyertem. Az idén nem is akartam résztvenni a bajnoki kampányban, de amikor kis Adleremmel a Frontharcosok 24 órás versenyén sok nagykocsit hagyva magam mögött, balszerencés versenyközepe tte is a győztesek sorában végeztem, elhatároztam, hogy beszállok a bajnoki pontversenybe. Másfélliteres Bugattim, mely tavábbi küzdelmeimben hűséges segítőtársam volt gyors kocsi ugyan, de arra még sem való már, hogy vele a nagy külföldi versenyeken indulhassak. Éppen ezért szeretném eladni, gyorsabb

kocsira nyergelnék át és részt szeretnék venni néhány nagy külföldi versenyen. Emlékezetes versenyem volt a szezonban a Grossglockner-verseny, ahol az angol ERA-menő Seamann és Keszler (Maserati) mögött a harmadik helyen végeztem. Ezzel a kocsimmal azonban a külföldi krekkekkel szemben nem tudok konkurálni mert ahelyett, hogy figyelmemet a pályára összpontosítanám, minden idegszállammal motoromra kell vigyáznom, annak egészségére kell ügyelnem. Köszönöm az Autó-Motor tárgyilagos kritikáit, mely olyankor is a javunkat szolgálja, ha nem — dicsékedhetünk el vele!

Wilhelm Sándor

Éppen harminc esztendeje, 1905 óta vezetek autót. Az idén nyertem harmadikban autóbajnokságot. Ez évi legszebb versenyeimnek a Frontharcos turautat és a Grossglockner versenyt tartom. Terveim nincsenek, jelenleg csak sielni akarok, remélem lesz jó hó.



Delma Tatrai (Adler-Tatra) felüli turakocsi bajnok.

Delma Tatrai



Ando Antal (Rudge) 500-as szőlő bajnok.

Harminchárom éves vagyok, versenyzői ideáлом az angol Simpson, aki már az ötvenedik életéhez közeledik. Az „Autó-Motor“ mellett az angol The Motorcycle a kedvenc olvasmányom, utóbbi, miután angolul sajnos nem tudok, rendszeresen lefordítatom magamnak!

Ando Antal



Lukavecz Ferenc (Puch) 250-es szőlő bajnok.

Harmadik bajnokságomat nyertem az idén és jövőre még nagyobb sportprogramot írok elő magamnak. Motorkerékpáron 250-es Puch géppel ismét el akarom nyerni a bajnoki babérokat, a sportrepülésbe is intenzíven bele akarok kapcsolódni és ráadásul — meg akarom szerezni a mérnöki — diplomámat! Tudom nehéz a programom, de nehéz volt az idei 24 órás Hősök Emlékversenye is, mégis erre a teljesítményre gondolok a legboldogabban vissza!

Üdvözlöm az „Autó-Motor“-t, melyet őszinte, de mindig igazságos kritikájáért nagyra becsülök, hiszen a kritikák mindig okulásra szolgáltak!

Lukavecz Ferenc

Mobiloil Arctic



HIDEG MOTORNÁL - KÖNNYŰ INDITÁS
MELEG MOTORNÁL - TÖKÉLETES KENÉS

A kenőolaj alacsony dermedési pontja még nem minden!

Mobiloil Arctic

ennél többet nyújt az automobilistának.

V A C U U M O I L C O M P A N Y R . T .

Csörög? Hörög? Zörög? Morog? Dobog? Kopog?



Nem mindig a kocsí adja azt a furesza és szokatlan hangot, lehet, hogy éppen az aszfaltot „lövik” valahol a mellékútcában.

Né bosszankodjunk, hanem inkább kutassuk fel a kellemetlen zörej fészkrét!

A zajtalan autó a mesék csodás birodalmába tartozik, zajtalan autó nem létezik ma és nem fog létezni holnap sem, mert minden mechanikai szerkezet működése hangtűnemennyel jár, tehát az autó is csak akkor lesz zajtalan, amikor már nem lesz mechanikai szerkezet. Erre pedig ugyancsak hiába várunk.

Mindenki ismeri a kiskunlőtyötösi állomásfőnöknek azt a képességét, hogy lágyan álmodik morzgepé mellett. *vigan kalapál a távirógép* és állomásfőnökünk csak akkor ébred fel, ha egyszerre csak saját állomásának hívójelét kopogja ki a kis villamos harkály. Ugyanílyen képességgel bír az autós is. Megszokja, beidegzti gépének normális zörejeit, annyira megszokja, hogy már nem is hallja őket. Ha azonban a beidegzett, mondjuk, hatféle hang mellé egy hetedik járul, úgy kétségbeesetten rohan a szervizállomásra, lelkendezve ülteti be a művezetőt, akit hamarosan meg akar gyilkolni, mert a jóindulatú lélek önhibáján kívül nem hallja azt a bizonyos hetedik zörejt, hiszen a gép általunk már nem is hallott hatféle egyéni zörejéhez sem szokott hozzá. Az ilyenkor szokásos végnélküli viták elkerülése céljából csapjunk fel a *saját-magunk doktorának*, meglátjuk, hogy nem is olyan nehéz ez a mesterség.

Ha hirtelen szokatlan zörej üti meg a fülünket, legelőször is gondoljunk arra, hátha idegen forrásból ered a hang. Különösen csukott kocsinál csapja be az idegen eredetű hang a vezetőt, lehet, hogy valahol az aszfaltot „lövik” pneumatikus vágóval a csendrendelet nagyobb dícsére, lehet, hogy amikor elhajtottunk a lakatosműhely előtt, éppen laposvasat kalapált az inas. Lehet, hogy a mögöttünk haladó motorkerékpáros kipuffogása adja azt a furesza és szokatlan doboló hangot, melyet karosszériánk belsejében ülve, úgy hallunk, mintha azt a saját gépünk adná.

Néha az apró macskakövel borított úttest az oka a szokatlanul furesza hangnak. Ha hirtelen morgó-súrlódó-esiszoló hangot hallunk, úgy nem bizonyos, hogy a differenciállal van baj, hanem csak a *keramitburkolás* az okozója. Tavasszal egyszerre csak úgy halljuk, mintha csipripelne a karosszéria teteje, pedig talán nem is onnan ered a hang, hanem az útszéli fákön tanyázó madarak csipogják vidám himnuszukat a felkelő Nap tiszteletére.

Ha valami nagyot koppan-roppan alul, ne gondoljunk mindjárt alváltórésre, valószínű, hogy *kavics vágódott fel* első kerekeink nyomán — de nem akarjuk

ezt a témát folytatni, mert nem fogynánk ki a lehetőségekből.

A motorból vagy a transzmisszióból ered a zörej?

A zörej fészkrét kinyomozása azzal kezdődik: meg kell állapítani, hogy vajjon a) a motorból ered, vagy pedig b) a transzmisszióból vagy a kerekektől? Ha a kopogó hangnak ütemes ritmusa a motor társzámának változásával pontosan változik, úgy minden valószínűség szerint a motorból ered, talán a csapágycsapagolyók valamelyike kopott, vagy pedig túl nagy egyik-másik szelepünk hézaga. Ha másrészt a zörej ütemének szaporasága a kocsí sebességétől függ, függetlenül attól, hogy melyik áttételi fokozattal haladunk, úgy forrása holtbiztosan a transzmisszióban, a kardánban, a differenciálban, vagy a kerekekben ered.

E sorok írója egy ízben húsz kilométeren át kutatta a bécsi országot, annak a furesza, tompán kopogó hangnak a fészkrét, melyet elől a motor felől hallott. A kopogás ritmusa pontosan megfelelt a kocsí sebességének és a kikuplungozás utáni gázérvétel után sem csökkent a szaporasága, annyit azonnal sikerült megállapítani, hogy nem a motorból eredt, hanem csakis az egyik kerék lehet a ludas. Mivel a hang balról jött, az első bal kerék volt a gyanús. Emelőre húzni a kereket és kézzel megpörgetni egy pillanat műve volt, a kerék zajtalanul pörgött, tehát aligha tört el csapágycsapagolyó. Ujraindulásnál azonban ismét jelentkezett a ritmikus kopogó hang. Hatszori emelőre húzás és sokszori fejtörés után sikerült csak megtalálni a hibát: barackmag ékelődött a pneu rajzolatába, ez okozta a gyanús kopogást, valahányszor a kerék forgása alkalmával nekikoppant a bécsi országot betonjának.

A hajtókarok csapágóira tehetetlenségi erők hatnak és terhelésük a robbanás okozta nyomástól függ. Ez az oka, hogy a kopott csapágó hangját nem minden fordulatszámnál halljuk egyformán. Ha tehát a kopogó hang intenzitása változik és ha alig vagy egyáltalán nem halljuk, amikor motorunk lassú túrában erősen terhelődik, úgy egészen valószínű, hogy a csapágycsapagolyók van a hiba.

A kopott hengerben lötyögő dugattyú is változó kopogó hangot ad, árulója azonban az, hogy hideg motornál sokkal erősebben halljuk, mert hiszen a hideg motorban sokkal nagyobb a hézag a dugattyú és a hengerfal között. A szeleplepmechanizmusból eredő zörejeiket ez-

zel szemben nem befolyásolja a fordulatszám, a gáz mennyisége vagy a hőmérséklet.

Az a kellemetlenül doboló-rezgő hang mely csak egy bizonyos fordulatszámterületen jelentkezik, rendszerint nem más, mint vibráció következménye, minden motornak van ugyanis egy bizonyos kritikus fordulatszáma, melynél kiegyensúlyozottsága tökéletlen. A legtöbb modern kocsinál igen alacsony fordulatszám mellett lép fel a vibráció okozta zörej, mindig pontosan egy bizonyos fordulatszám mellett, tehát függetlenül a kocsí sebességétől. Ha azonban a doboló hang nem a fordulatszámától, hanem a sebességétől függ, úgy nem a motor okozza, hanem a rosszul kiegyensúlyozott kardántengely. A motor vagy a kardán vibrációja a kocsinál egészen távollevő pontjain is okozhat vezetékes vagy rezonanciás zörejeiket, amit az árulóci, hogy a motor vibrálásának pillanatokban lépnek fel és a vibráció megszűntével szintén alábbhagynak.

Amikor csak fordulóban hallunk morzsoló hangot

Néha csak akkor hallunk daráló-morzsoló golyócsapágó hangot, amikor fordulót veszünk. Biztosak lehetünk benne, hogy olyan helyen van a hiba, ahol a fordulás okozta centrifugális erő okoz terhelést, a kerékagyban vagy a differenciál csapágycsapagolyókban kell keresni a hibát.

A Silentblokk-rendszerű gumis csapágycsapagolyókra azt mondják, hogy zajtalanok. Ez nem mindig felel meg a valóságnak. Különösen akkor nem, ha a csapágó meglazult. Árulója: eső után hosszú ideig nem halljuk a hangot, mert rozsdás képződött, mely a lazult hüvelyt rögzíti.

A legnehezebb azokat a zörejeiket lokalizálni, melyek hol hallatszanak, hol pedig elhallkálnak. Ilyenkor négy erős emberre van szükség, akik teljes erőből meghimbálgatják a kocsit. Ilyenkor árulja el magát a laza pótkeréktartó, a csapágó lökhárító, az egyik kerék csikorgó disztúrása, a pótkerék fémtokja, a lazán csomagolt szerszám stb.

Néha füttyülő hangot hallunk a gépház alatti, az esetek túlnyomó részében a szárazon futó dinamo, mágnes, vagy elosztó a hibás.

Logikusan gondolkodni és tervszerűen vizsgálni, ez a zörejkutatás titka. És nem győzzük mindenkinek figyelmébe ajánlani, hogy minden zöreinek háladátként kell felkutatni a fészkrét és megszüntetni az okát, még mielőtt nagyobb baj származik a kicsinyből.



Continental

PNEUMATIK

kerékpárhoz
motorkerékpárhoz
autóhoz

megbízható
tartós
gazdaságos

MINDIG MINDENÜTT BEVÁLT



Continental Gumiáru Kereskedelmi K. F. T.
Budapest, V., Balaton uca 2. – Telefon: 322-0-42.

Hogyan vezessünk hóban?

Fagyban? Ködben?

Az Autó-Motor számára írta: MALCOLM CAMPBELL

Copyright by Auto-Motor 1935.

Utánnnyomás kivonatossan is tilos

Ugyan mi gyönyörűbb, mint vakító napsütésben végig-suhanni a ropogó-szikkraóan hófehér, szűz hótakarón. kényelmesen elhelyezkedve a jó meleg csukott kocsí puha párnáin? Es mégis vannak sokan, akik *irtóznak a téltől*, akik részére megpróbáltatás a téli túra, akik a *garázs-plusz-fagyú* megoldást választják, amikor a hőmérő higánya fázva zsugorodik a nulla pont alá. Sohasem fogom ezeket a fagyosszenteket megérteni, akik annyira félnek egy kis *faradtól*, esetleg egy kis *hólapátolástól*, hogy a legtöbblében hónapokra inkább lemondanak az autóról.

Céltalan volna tagadni: a tél az autós szempontjából néha bizony *megpróbáltatásokat* rögönöz, ezek azonban leg-súlyosabb formájukban sem olyan leküzdhetetlenek, hogy miutunk vissza kellene retenni már a garázsajtóban. Természetesen tisztában kell lenni a *téli autózás minden fortélyával*, minden problémájával, minden bevált fogásával, eről akarok egy kissé elbeszélgetni magyar autós barátaimmal.

Hogyan győzzük le a ködöt?

A téli problémák legsúlyosabbika: a köd, mely azonban szerencsére a kontinensen ritkán olyan sűrű, hogy *tétlenségre* kárhóztassa az autóst. Persze más a helyzet itt minálunk, ahol az úgynevezett *borsálevés-köd* — ez a zöldes-baránk, kellemetlen illatú légenemű fözelék — nem tartozik a meteorológiai ritkaságok közé. Magyarországon minden bizonytal ritka az olyan sűrű köd, mely Londonban néha napokra nemcsak a *közlekedést hénítja meg*, hanem zseblámpát kényszerít a legbékésebb gyalogjáró kezébe, ha az illető történetesen nem szorgalmazza azt, hogy idegen hálósózába toppanjon be — véletlenül.

A sűrű köd legvözésére, sajnos, mindeztől még tökéletes technikai berendezésünk nincsen, bár a modern *ködlámpák* erősen enyhítették a helyzetet. A legtöbb modern kocsin megtaláljuk a ködlámpát, helvessében a *kettős-sugarú fény-szórót*, melynek fénykévéje akár kapcsolóval, akár mechanikai buktató szerkezettel tetszés szerint irányítható *előre*, vagy *lefelé*. A ködlámpa különösen akkor hatásos, ha *sárga üveggel* van szerelve, vagy pedig olyan izót alkalmazunk, mely sárgaszínű üvegből készült, a sárga fény ugyanis nemcsak *jobban hatol* a ködön, hanem egyúttal *kevésbé vakít*. A köd nagy problémája ugyanis az: *megvilágítani* a közvetlenül előttünk elterülő terepet anélkül, hogy a ködben élesen kirajzolódnó fénykévé a saját szemünket *vakítaná*.

Kitűnően beváltak a speciális ködlámpák, melyek az alváz lezelelén, minél mélyebben vannak elhelyezve és igen hosszú, felül elhelyezett *fénnyedő palásttal* védik a vezető szemét. Természetesen nem elég felszerelni a ködlámpát, hanem jól be *is kell állítani*. A ködlámpa ugyanis akkor hatásos, ha a baloldali lámpa sugárkévéje *eny kissé balra* és csak *kis távolságra világít* és így megvilágítja a *közvetlen*, vagy az országút burkolatának szegélyét. A jobboldali lámpa csak éppen annyira világítson, hogy a szembejövő forgalomnak jelezze gépünk helyzetét.

Ködben hatástalan a reflektor!

Sűrű ködben reflektort használni veszedelmesebb, mint hideg vizet önteni telen a forgalmi rendőr nyakába. A reflektor fénykévéje kettős *vakító sugárnyaláb*ot vetít a kocsí elé és kevesebbet látunk, mintha teljes sötétségben haladnánk. Ha azonban nincsen ködlámpánk vagy reflektor-buktató berendezésünk, úgy a legjobb megoldás feláldozni egyik zsebkendőnk, jól beburkolni vele a bal reflektort és a jobboldali fény-szóróból kiszedni az izót, vagy ami még jobb: átkapcsolni a jobboldali lámpa vezetékét oly módon, hogy annak *reflektor izója helyett* a gyengefényű *városi körtje* világítson. Különösen akkor hatásos ez az ideiglenes szükségmegoldás, ha sikerül valahol *tenyérmí sárga cellofánt* szerezni melyet megvedesítve rátapasztunk a baloldali reflektor üvegére még mielőtt zsebkendővel burkolnánk be.

Mi történjék a szélvédővel?

Ködben úgy haladunk a legjobban, ha a *szélvédőt lehatjuk* és szabadán tesszük a kilátást. Ha a köd faggyal párosul, úgy a pára ráfagy a szélvédő külső felületére, a legjobb szélvédőtörő sem képes *levakarni* a vékony jég-reteget. Belül pedig hála a kocsí belsejében képződő páranak *homályos nedvesség réteg* rakódik a szélvédőre, ami végeredményben kettős akadályt képez. Újabbán sikerrel használjuk az úgynevezett *defrosztereket*, a villamos szélvédő-meglelt készülékeket, melyek olyan hőfokon tartják a ve-



MALCOLM CAMPBELL

zető szeme előtt a szélvédőt, hogy arra pára nem rakódhatik le *belülről* és nem fagyhat rá *külről*. A jó defroszter jó szélvédőtörővel kombinálva az egyedüli célravezető megoldás!

Az ázott, a havas és a fagyott talaj

A tél megpróbáltatásai közül a legenyhébb az ázott, nedves talaj, mely csúszásokra ad alkalmat. Sokkal kellemetlenebb csúszások adódnak a *havas* talajon, a legveszélyesebb azonban a *jeges* úttest.

Ha az úttest ázott, úgy mindig gondoljunk arra, hogy kívánatos a fokozott óvatosság, mert fékeink csúszós talajon hatékonyságuk felét elveszítették. Minél fokozatosabban gyorsítani és lassítani, minél kesztyűsebb *közzel* kezelni a *gázpedált* és a *féket*: ez legyen az arany szabály. Ha a kerekek *talporógnak*, úgy vissza a gázt, melyet óvatosan csak akkor adunk megint rá, ha érezzük, hogy kerekeink ismét tapadnak.

A tapasztalt vezető első pillantásra meg tudja állapítani, hogy az előtte levő nedves úttest erősen avagy csak gyengén csúszik. A *tükörösen, fényesen csillogó* úttest feltétlenül csúszós, a *tompafényű* kevésbé, nem árt ezt jól megjegyezni. Nagyon csúszósok az olyan utak, melyek *lehullott falevelekkel* vannak borítva. Ha a kiszáradt falevél megázik, úgy az úttest jobban csúszik, mintha szappannal lenne bekenve: indokolt a legnagyobb óvatosság!

Mit kell tudni a hóláncokról?

A hó ellen kitűnő fegyverrel rendelkezünk: a hóláncokkal. Ha az utak hótakarója eléri az *arasznyi* vastagságot, vagy ha dombos vidéket ejtünk az útunkba, úgy feltétlenül szereljünk *hóláncokat*. Nemsak a *hátsó* kerekre való hólánc, az *elsőkre* is legyen gondunk. A hátsó kerekre szerelt hólánc ugyanis visszaadja kerekeink *kapaszkodóképességét* és csökkenti a faralásokat és csúszásokat. Az első kerekre pedig azért kell lénc, hogy *kormányunk hatékony legyen*, csupasz első kerekkel havas úton ugyanis nagyon nehéz tartani az irányt és a kocsí *nem reagál* kellőképpen a kormány elfordítására.

A hóláncok felszerelése gondot igényel, a láncokat nem szabad sem *teljesen*, sem *teljesen lazán* felrakni, egyben ügyelni kell arra, hogy a láncok ne csapódjanak neki menetközben a sárhányóknak, az alváznak, a kormányúnak és a karosszériának. A hólánc felszerelését meg kell tanulnunk, ha ismerjük a fortélyát, úgy néhány perc alatt készen vagyunk a munkával, ellenkező esetben óráig is elpiszoghathatunk velük, különösen akkor, ha speciális láncokkal van dolgunk.

Ha esőben fontos a *jó kilátás*, úgy hóesésben kettőzötten fontos. A jó szélvédőtörő és a jó defroszter itt is segít, ha ilyen nem áll rendelkezésre, úgy az egyedüli megoldás *felcserélni a szélvédőt*. Legfeljebb egy kis havat kapunk az orrunkra, ami azonban kevésbé veszélyes, mintha *szélvédőnk be van havazva* és az előttünk levő terepet inkább csak sejtjük, mint látjuk.

A behavazott főbb *útvonalakon* rendszerint csapást tapasztalunk ki az előttünk járt kocsik, a legjobb *megmaradni a csapásban*. Ha azonban ki akarjuk kormányozni a csapásból a kocsit, úgy nagyon óvatosan járjunk el, a kormányt ugyanis nagyon erősen el kell fordítani, hogy kikerüljünk a kettős barázdából, ha abban a pillanatban, amikor kikerülünk a csapásból *nem vesszük vissza* a kormányt, úgy könnyen keresztbe faralhat a kocsí.

Lejtőn vagy emelkedésen fokozott óvatossággal halad-

jurk. Egyenletes, síma iramban vegyük az emelkedőt, ha ugyanis az emelkedő teteje előtt leállunk, úgy *nem tudjuk ismét mozgásba hozni* a kocsi a kerekek tulpörgése miatt és kénytelenek vagyunk talán kilométereket visszafelé tolatni, hogy sík terepre érve ismét lendületet vehessünk. Lejtőn lefelé *kapcsoljunk vissza* harmadikra vagy inkább másodikra és tartsunk egyenletesen lassú tempót.

Ha jeges az ut!

A tél autós-meglepetései közül tagadhatatlanul a jeges talaj a legkellemetlenebb. A jéggel borított úton a hólánc nagyon hasznos ugyan, de nem nevezhetem százszázalékban hatékony megoldásnak, csupán a *fokozott óvatosság* víz célhoz. A legkellemetlenebb *éjszaka* haladni jeges úton, amikor egyes útszakaszok *jégmentesek*, néhány méterrel odébb viszont *korcsolyapályával* találkozunk. Ha a jeges talajon megfartal a koci: ne próbálkozzunk a fékkel, hanem *símán* és óvatosan *kormányozzuk bele* a faralásba, azaz abba az irányba fordítsuk a kormányt, amerre a koci fara csúszott ki. Ha jeges talajon a fékhez folyamodunk, úgy kerekeink blokkolnak és kocsi egyszerűen *kormányozhatatlanná* válik, arra szánkázik, amerre az neki tetszik.

A legtöbb bajt a jeges felületű kapaszkodók okozzák, ugyanúgy kell eljárunk, mint a havas talajon: *símán, egyenletesen kell felíromodni*. A hólánc sokat segít, néha azonban a koci belsejében levő szőnyegeket kell elővenni. Az utasok két legügyesebbje egy-egy szőnyeggel felszerelve kiszáll és igyekszik a szőnyeget a *tulpörgő hátsó kerék és a jeges talaj közé juttatni*, hogy a kerék megkapaszkodhassék. A szőnyeges segítő ügyessége azért fontos, mert ha nem fogja erősen a szőnyeget, úgy azt a tulpörgő hátsó kerék úgy kilövi lefelé a lejtőn, hogy az ügyetlen segítő bizony talpálhat utána.

Aki havas-jeges talajon vezet, az legyen mestere a faralás parirozásának. Sajnos, a legtöbb vezető úgy van ezzel, mint a *repülő az ejtőernyővel*, nem gyakorolja magát addig, amíg csak reá nem kényszerül.

Hogyan parirozzuk a faralást?

A faralásról és annak ellensúlyozásáról egyik korábbi cikkemben bőven emlékeztem meg, mégis célszerűnek tartom sürgönystílusban megismételni a következő arany szabályokat:

— *Ha a koci megfartal, azaz fara jobbra vagy balra*

kicsúszik, úgy ne fékezzünk, ne kupplungozzuk ki, hanem vegyük el a gázt és fordítsuk a kormányt abba az irányba, amerre a koci fara kicsúszott. Ha tehát a koci fara a járdaszegély felé kezd csúszni, úgy kormányozzuk a járdaszegély felé.

— *A kormányunka mindig óvatosan történjék, minden hirtelen mozdulat vagy rántás nélkül.*

— *A faralás sikeres parirozása után a koci rendszerint újra megfartal, ezáltal azonban az ellenkező irányban, legyünk tehát erre készen.*

— *A koci eleje ritkábban csúszik meg, mint a fara. Az elsőkerék csúszásnál sem kell elveszíteni a fejünket, hanem fokozott kormányelfordítással parirozunk. A csúszó első kerekek ugyanúgy hatnak, mint a szánkó kormánylécei, itt is a csúszásba való belekormányzás legyen a szabály.*

— *A nagyon puha gumi fokozza a faralási veszélyt. Ha faralás következtében valamelyik kerék nekiütődik a járdaszegélynek, vagy valami más szilárd akadálynak, úgy azonnal leállni és alapos vizsgálatot tartani, mert ha nyolcast kapott az abroncs, vagy elszakadt egyik-másik küllő, úgy a koci stabilitása erősen csökken. Ha a kerék megsérült: elő a pótkerékkel.*

Ha leállítjuk télen a kocsi...

Ha mégis akadnak kishitűek, akik nem mernek télen elmozdulni a kályha mellől és telelni küldik a kocsijukat, azok fogadják meg az alábbi tanácsaimat:

— *A kocsi a lehető legszárazabb helyiségben kell tárolni. A garázsok rendszerint nedvesek, amivel rozsdásodás jár.*

— *A hűtővizet eresszük ki. Az alváz és a karosszéria fémrészeit kenjük át vastagon zsírral, vagy jobbajta vaszelimál.*

— *Az akkumulátort szedjük ki és adjuk át a villamos szerviznek azzal, hogy havonta töltsék azt fel árammal.*

— *Kenjük be vastagon zsírral az elektromos berendezés minden érintkező kapcsát.*

— *Úritsük ki a benzintartályt és a karburátort. Allítsunk bakokat a gép alá, hogy mind a négy kerék a levegőben lógjon, a rugólapokat kenjük jól át zsírral.*

— *Ha hosszú ideig áll a gép, úgy hetenként fordítsunk egyet a karblin, nehogy mindig ugyanazok a szeleprugók legyenek állandóan összenyomva.*

OSRAM

BILUX AMBRA

Fehér, messzeható távvilágítás.

Kellemes, sárga közelvilágítás.

A fekete sapka ködben jobb látási lehetőséget biztosít.

MÉRAY



egészen új típusain

az 1936. évre

azokat az újításokat hozza,
melyekre minden motoros

régóta vár!



MÉRAY
motorkerékpárgyár rt.

Budapest, V., Zápolya u. 15. Telefon: *98-8-88

*Egyszerűen
bámulatos*

..... hogy milyen gyors,
milyen biztosan fekszik
kanyarokban és rossz
utakon is a



HANSA

gyors.
kocsi
Elegáns, nagyteljesítményű
— tökéletes lengőtengelyek, mely
súlypont és erős motor folytán
biztosan fekszik és nagy átlagot
tesztelhető. Teljesítménye nem
áll arányban a kocsi árával és a
fogyasztással. Szóval:

HANSA

HANSA

EEEEEE

Hansa Lloyd és Goliath Művek magyarországi képviselője, Budapest, VI. Nagymező-u. 19. T. 24-0-07

HALLÓ... A KMAC új vezértitkára telefoninterjút ad!

Szönyegen az autó Grand Prix, az Autókiállítás, sőt a Tourist Trophy is!

...8-6-1-0-6...

— Halló! Itt Királyi Magyar Automobil Klub, tessék parancsolni!

— Kérem az új vezértitkár ural kapcsolni!

— Halló, itt Dr. Landauer Eduard, tessék!...

— Itt az Autó-Motor szerkesztő-sége beszél és ezúton gratulálunk a KMAC vezértitkárává történt kinevezésedhez! Addig pedig amíg személyesen is módunk lesz terveidről bővebben elbeszélgetni, kérünk olvasóink számára a lapzártára való tekintettel egy — telefoninterjút!

— Kérlek, nagyon szívesen! Mindezekelőtt azonban köszönöm a gratulációt, melyre jövő munkásságommal igyekszem majd rászolgálni. Ami jövő évi programomat illeti, azt három csúcsemény köré akarom kiépíteni, amint autó-, vagy motorkerékpársport illetve kereskedelmi vonatkozásokról esik szó. Ezen három csúcsemény tervének tette valószínűsítése jelenti programom gerincét. Az autósoknak autó Grand Prix-t, a motorkerékpárosoknak Tourist Trophy-t, a kereskedelem számára pedig önálló autókiállítást akarunk rendezni!

— Kérünk részleteket az Autó GP tervkomplexumából!

— Az Autó Grand Prix-t minden körülmények között megakarjuk rendezni és örömmel üszoagolhatom, hogy a megrendezés finansziális részét sikerült biztosítani! A multban pedig ez volt a főakadály! A momentán legnagyobb nehézséget Petrovácz képviselő interpellációja gördítette utunkba, melynek alapján a főváros és hatóságok vonatkoznak a GP megrendezését engedélyezni. A helyzet azonban ezen a téren is javul, a hatóságok, melyek eddig a város területén nem akarták engedélyezni a versenyt, most már a város lakott területére vonták vissza tilalom-

fákat. Remélem, sikerülni fog a hatóságokkal megértetni a GP megrendezésének óriási idegenforgalmi jelentőségét és a németekkel, valamint az ola-



Landauer Eduard dr.,
a KMAC új vezértitkára.

szokkal folytatott tárgyalásaink eredményeképpen valóban klasszis mezőnyt üdvözölhetünk a — Népligetben.

— Igen a Népligetben, mert hosszas megfontolások után is a Népligetet tartjuk és tartják az itt járt külföldi versenyzők, mint például Caracciola is a legmegfelelőbb körülmények. A Városliget lezárása nagy nehézségekbe ütközik, a közönséget sem lehet megfelelően elhelyezni, úgyhogy a népligeti megoldás, melyen a ligeti környék hosszabb versenypálya is áll rendelkezésre, már is — győzött! Ami már most a szigorúan vett versenykörútét illeti, egészen új megoldásunk van. Tehát nem lesz se „kiskör”, se pedig „nagykör”; hanem olyan körülbélül négykilométeres körút, mely a közönség számára valóban látványos versenyt biztosít. A már kijelölt körpálya leghosszabb egy kilométeres egyenesét két hajtókanyar

fogja közre és a pálya további szakaszai is sok pikantériával kedveskednek. A magunk részéről minimálisan felszáz ezres publikum-sereggel számolunk, melyből ötezret tribünüléseken, negyvenötezret pedig elsőrendű kilitást biztosító állóhelyeken öhajunk elhelyezni. A Grand Prix-t két kategóriára írjuk ki, másfél literen aluli és másfél literen felüli kocsik számára és minden igyekezetünkkel azon leszünk, hogy valóban első klasszisú mezőny álljon start-hoz. Mindent elkövetünk, hogy Hartmann mellett a kiskategóriában is méltóan legyenek képviselve a magyar színek, éppen ezért szeretnénk és igyekeztünk odairányul, hogy Koszmát és Wilhelmét megfelelő gyors kocsikhoz juttatva, legalább a „kis” GP díja ide-haza maradjon, ha már a nagykategóriában az erős gyári konkurenciában alig gondolhatunk erre... Ennyit a Grand Prix-ről...

— Es a Tourist Trophy?

— A Tourist Trophy! Boldog volnék, ha éppen nekem sikerülne hosszú évek után feltámasztani legklasszikusabb motorkerékpárversenyünket a TT-t. Ez a törekvés pedig nem pusztán öhaj, a terv megvalósítása érdekében már folyónak a tárgyalások és ha csak egy mód van rá, úgy jövőre az első Autó GP mellé visszatér a Tourist Trophy is!

— Es az autókiállítás?

— Az autókiállítás, melyet az autókerekedők egyesületével karöltve rendezünk meg, már biztosítva van. Éppen tegnap este kaptuk meg a miniszteriumi engedélyt! A kiállítást március végén vagy április elején fogjuk megrendezni...

Szerkesztőségünk kitaruló ajtajában a nyomdaművezető vésztjós-t tekintete mered felénk: Befejezni! Lapzártá!

Megborzadok és — halkan elbűcsizom Édy barátunktól, aki de sokat tudna még beszélni terveiről, a magyar motorsport naggyátételéről... Pedig milyen szívesen hallgatnánk valamennyien... Hiszen új időkről, feltámadásról beszél!

LICSÁJER JÁNOS

BUDAPESTI AUTÓRUGÓGYÁRTÓ ÉS JAVITÓ ÜZEME

Speciálista az autórugók gyártásában



Mindenféle gyártmányú kocsikhoz kész rugók raktáron

BUDAPEST, VIII., THÉK ENDRE-U. 14. TELEFON 46-3-51

Aligha hinnők el, —

hogymennyire fontos szerepe van a pneu mintázatának az életbiztonság szempontjából!

A benszüllött londoniak közül is csak kevesen hallottak a *Skidding Circusról*, a faraló cirkuszról, helyesebben pályáról. London külvárosában, *Chiswickben* tartja fenn nagy költséggel ezt az érdekes autós intézményt a *London Passenger Transport Board*. A *Skidding Circus* majdnem akkora, mint egy fél futballpálya és részben arra szolgál, hogy a londoni buszsoffőröket tanítsák meg rajta a faralás parvozásának *fortélyaira*, részben az a hivatása, hogy rajta *kísérleteket* folytassanak. A pálya talaja tükörsíma aszfalt, melyre külön erre a célra szolgáló fecskendőtraktorral *mékény olajréteggel* vonnak be, vagy pedig tetszés szerint más olyan anyaggal, melynek segítségével rekonstruálni tudják a csúszós utakat.

A gumigyárak nagyrésze az új típusok rajzolatát a *chiswicki pályán* végzett próbák tapasztalatai alapján szabja meg és joggal mondhatjuk, hogy a modern pneumatik *csúszásmentességét* nagyrészt ennek a furcsa cirkusznak köszönhetjük. Itt tisztázódott ugyanis először az a probléma, hogy a pneu rajzolatának *mintája milyen összefüggésben van a csúszással* és hogy a pneu rajzolata és a pneura ható nyomás, tehát a jármű súlya között milyen összhangnak kell lennie ahhoz, hogy a kocsi lehetőleg *ne koreszolyázzék önhatalmulag* a csúszós utakon.

Tévedés volna azt hinni, hogy esős időben azért csúszik az úttest, mert nedves. A víz csak annyiban hibás, hogy a porral és piszokkal síkos ragacsot képez, mely mintegy *kenőanyagként* kerül az úttest felületére és a pneumatik profilja közé. Ennek igazolására elég hivatkozni arra a mindenki által tapasztalt tényre, hogy például az aszfalt akkor csúszik a legjobban, mikor éppen *megegedt a zápor*, vagy pedig csak szemerkélő eső esik. Ha azonban a zápor erősen veri az aszfalt vagy a kátránymakadám utat, úgy néhány perccel a zápor kitörése után azt vesszük észre,

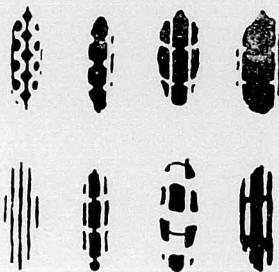
hogy sokkal *kevésbé csúszik* a gépünk. A magyarázat egyszerű: az erős eső *elmossa a port és piszkot* és síkos ragacs helyett csak alig csúszós nedves-ség marad az úttesten.

Az oldalcsúszást, a meghajtott kerekek tulpörgését, a hirtelen fékezéskor fellépő faralást a pneumatik felülete és az úttest közé vékony hártványban közbeékelődő kenőanyag okozza. Ha azonban valamilyen úton-módon sikerül eltávolítani a kenőanyagot, úgy az oldalcsúszás és faralás veszélyét jelentékeny mértékben csökkentettük.

A pneumatikra ható *nyomás*, tehát a jármű súlya nekiszorítja a gumi felületét az úttestnek, a nyomás következtében a csúszást okozó kenőanyag részben *kipréselődik* a pneu és az úttest között: közvetlen érintkezés van közöttük, jobb az adhézió. Hogy azonban a kenőanyagból mennyi préselődik ki, azt a pneunak a talajjal érintkező felületének nagysága és a jármű súlya határozza meg. A jármű súlyát megváltoztatni nem lehet, önsúlyához képest az utasok súlya elhanyagolhatóan csekély, tehát az *érintkező felület* kiterjedését kell kellőképpen megszabni.

Minél nagyobb felületben érintkezik a talajjal a pneumatik, úgy azonos terhelés mellett annál kisebb nyomás hat a felületnek bizonyos egységére. Ha az egyik pneunak *kétszer akkora felülete* érintkezik a talajjal, mint ugyanolyan súly mellett a másik pneu, úgy magától értetődik, hogy a nagyobb felületű pneu felületegységére a nyomásnak csak a fele hat, tehát kevésbé képes kinyomni a közötte és a talaj között levő csúszást okozó kenőanyagot: tehát *jobban csúszik, mint a kisebb érintkező felülettel bíró pneu*. Amit különben a gyakorlatban is tapasztalhatunk, ha gumink le van járva és simára kopott a rajzolata, úgy a gumi sokkal jobban csúszik, mert az érintkező felülete jelentősen megnagyobbodott.

A fentiek alapján magától adódik, hogy minél *dúsabb és finomabb* a pneu rajzolata, tehát *minél kisebb az érintkező felülete*, annál *jobban dacol a csúszással*. Ugyanakkor azonban arra is



Ha nedves gumival gurulunk száraz aszfalton, úgy megkapjuk a pneu- és a talajközötti érintkező felület pontos alakját és nagyságát. Néhány ilyen lenyomat mutatja meg, hogy az egyes gátrámkák és mintázatok között milyen óriási különbségeket találunk. (A lenyomatokat azonos méretű és azonos terhelésű pneuk „fotografálták” az úttest felületére.)

gondolnunk kell, hogy a pneu és az úttest érintkezési felületéről kisajtott kenőanyagok legyen helye összegyűlni. Ezért fontos, hogy a jó pneu mintázatának kockái, sávjai, bordái között *nyagkiterjedésű és mély legyen a légrés*, hogy a felszedett kenőanyag helyet találjon addig, amíg a kerék pörgése által kicentrifugálódik. Mindenki tapasztalta, hogy amikor gumija csak félig val lefutva, tehát rajzolata még ép, a gép nedves időben mégis jobban csúszik. A kopás következtében a pneu gumianyaga fogy, ami magával hozza azt, hogy a légrések mélysége csökken, az érintkező felületre ható nyomás által kitértelt csúszós ragacs hamar *megettíti a légrést*, a felesleget pedig a legnagyobb nyomás sem tudja kipréselni.

Az érintkező felületnek a csúszás-faralás szempontjából oly fontos nagyságát azonban csak részben tudja biztosítani a pneugyáros, magunk is befolyásoljuk azáltal, hogy *kisebb vagy nagyobb nyomással* futtatjuk fel a guminkat. Ha alacsony a pneuban a nyomás, úgy természetesen nagyobb az érintkező felület, mert hiszen a gumi ellaposodik, ha keményre fújuk fel a gumit, úgy a pneu nem ellaposodik, hanem *körkörös metszetet mutató alakot vesz fel*, az érintkező felülete tehát jelentékeny mértékben csökken. Ez magyarázza meg azt, hogy miért célszerű csúszós időben *keményebb gumival* járni és mennyire nincsen igazuk azoknak, akik síkos időben puha gumit ajánlanak mert szerintük „a puha gumi jobban tapad.”

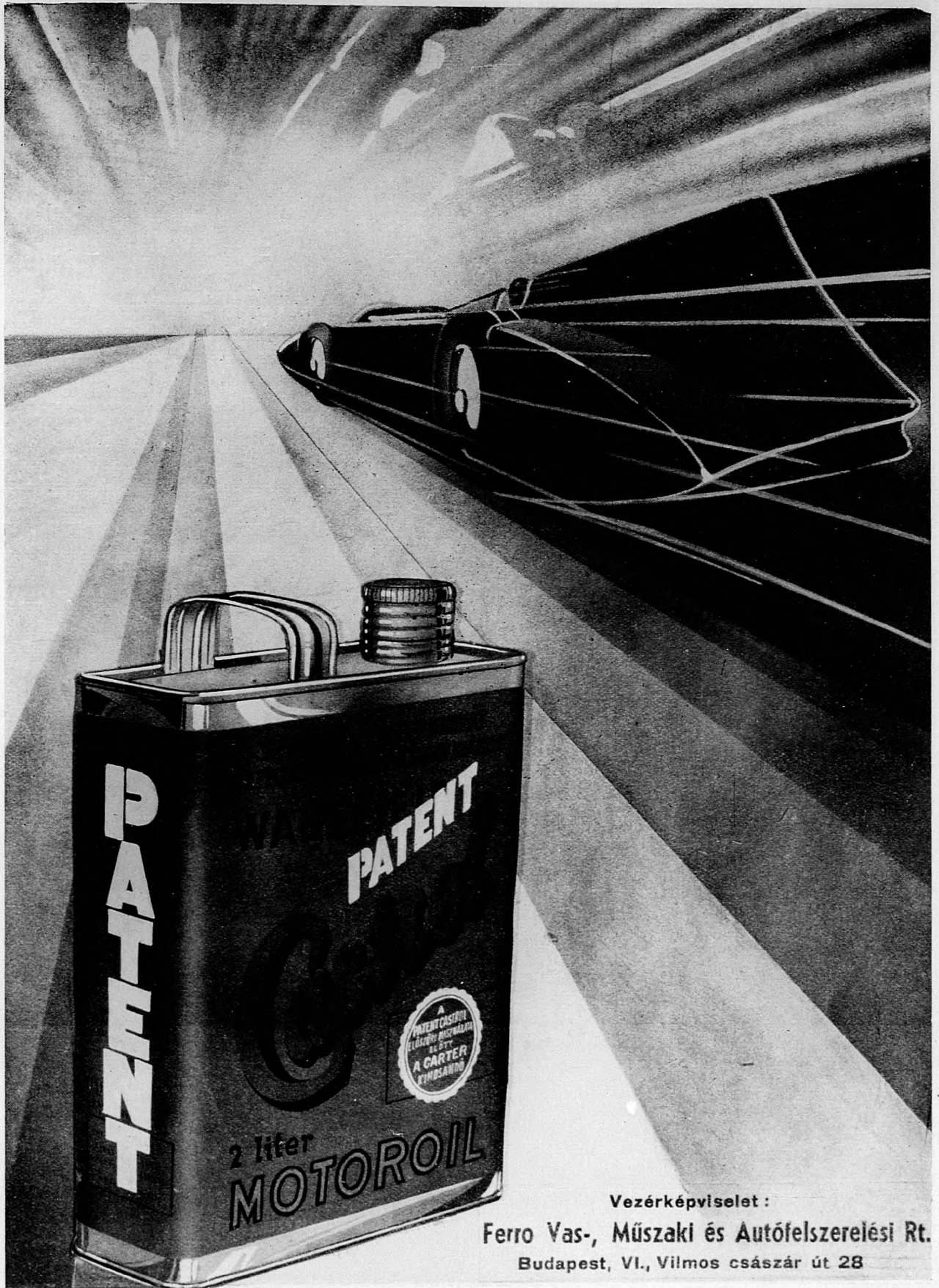
Sáros úton a körülmények már részben mások. A talaj és a pneu közé ékelődő sárregeteget talán még a hidraulikus prés sem tudná kinyomni, a rajzolatnak itt ez a szerepe, hogy lehetőleg *megkapaszkodjék a sárban*. Ha kisebb az érintkező felület: nagyobb a nyomás, jobban bepréselődik a rajzolat és jobban megkapaszkodik a gumi, gyakorlatban tehát az elméletileg merőben más körülmények ellenére is hasonló az eset.

Hittük volna, hogy ilyen szempontokat is kell mérlegelni nemcsak a pneugyárosnak, hanem az autósoknak is motorosoknak is? Aki ezek után valószínűleg belátja, hogy milyen *hamis takarékoság lefutott gumival járni*, mert a körhízi költség vagy a baleset után megítélt kártérítés mindig nagyobb összegre rug, mint az idejében beszerzett új pneu ára.



Eredeti PUCH
alkatrészek raktára
PUCH javítóműhely

Budapest, VI., Dessewffy-ucca 26. Telefon: 21-400



Vezérképviselet :
Ferro Vas-, Műszaki és Autófelszerelési Rt.
Budapest, VI., Vilmos császár út 28

Egykor és most...

Kinek volt nehezebb dolga — a háboru előtti évek autóversenyzőinek avagy a Stuckoknak és Caraccioláknak?

Sokat vitatott kérdésre akarunk választ adni, amikor az autóversenyzés történelmét betöltő négy évtized több markáns egyéniségét szótlatjuk meg, feltéve számukra a kérdést: vajjon a régi versenyzők megerőltetőbb munkát végeztek-e a mostaniaknál, amikor minden tudásukat latba vetve küzdöttek a diadalt jelentő babérokért?

A válaszok, előrebocsátjuk, igen eltérők, de felette érdekesek, hiszen a háboru előtti évek motorsportproblémáit tükrözik vissza és érdekes átmeneti jelenségek feltárá-sával vezetnek át a jelen, modern autóversenysportjába.

René Thomas, a francia versenyző szövetség elnöke, arra mutat rá, hogy a háborút megelőző évek versenyen szokásos volt 40—50 km-es körpályákkal szemben a sebesség mai gladiátorai javarészt 3—15 km-es pályákon mérik össze erejüket. Abban az időben a nagykoskik penzuma 800 km fölött mozgott, a kiskoskik sem szabadultak 600 km alatt! A versenyzők scrábán, úgyszólván kizárólag 2—4 tagú gyári teamekkel találkozunk, egy Grand Prixben 15—20 gyár 50—60 kocsival képviseltette magát. Akkoriban a közönség szemében a márka győzelme állott az előtérben, a vezető csupán másodrangú szereplő volt és Nuvolari, Varzi, Stuck, Caracciola, Chiron és a többiek népszerűsége ismeretlen fogalom volt. *Thomas szerint, a háboru előtti versenyek megerőltetőbbek voltak a maiaknál* hiszen a mai koskik stabilitása, a strapabíró gumik és a koskik könnyű kormányozhatósága mind olyan könnyebbségek, amelyekre az akkori kor vezetője gondolni sem mert. Mai napság ritkaság a gumidefektus, amely az akkori idők átka volt, hiszen a tartalékkerekek egy-kettőre kifogytak és akkor nem maradt más hátra, mint a gumiragasztás és a — pum-pálás... A rossz utakon tovarobogó koskik utasait a rázkódások is megviselték, ezekről persze a jól rugózott koskiban, tükörsíma pályákon tovasuhanó mai automobilisták mitsem éreznek. A változott viszonyok közepette is megmaradt azonban a fegyelem, amely a versenyistállók tagjai között honol.

Jean Chassagne, a háboru előtti évek jeles autóversenyzője úgy vélekedik, hogy a vezetőktől megkövetelt fizikai és lelki követelmények nagyjában ma is ugyanazok maradtak. Mert igaz ugyan, hogy a mai koskik stabilabbak, és könnyebben kormányozhatók a régiéknél, ezzel szemben azonban a sebességük új követelményt is támaszt vezetőjükkel szemben. Az utak és versenypályák kiépítése lényegesen megkönnyíti a modern versenyző munkáját, aki azonban csak nagyritkán engedheti szabadjárá kocsiját, idegei órákon át a véksőkig igénybe vannak véve és ez a helyzet megerőltetőbb, kimerítőbb, a legnehezebb fizikai munkáknál is.

Erdekes meghallgatnunk a szaklapírók doyenjének, *Charles Faroux* véleményét is, hiszen ő évtizedek óta minden fontosabb versenyen jelen van és hegyes ceruzával kritizálja a versenyzők munkáját. Faroux szerint igaz, hogy a modern versenyzők jobban engedelmeskednek vezetőjüknek mint a régié, mégis a ma gyakori 250-es tempók kifü-

tásához a versenypályák tulságosan keskenyek és ez a körülmény nagy megerőltetést jelent a versenyző már amúgy is pattanásig feszült idegzetére. Faroux szerint tehát sebésebb utakat!...

Robert Letourey, a Montlhery autodrom igazgatója, a modern és régi versenyzés közötti határvonalat a négykerékűk bevezetésével húzza meg. Az érdem a francia konstruktőr Balloté, aki 1922-ben elsőnek jelent meg négykerékű versenykocsival a porondon. Azelett szánkázva, farolva vergődtek át a versenykocsik a fordulókön, az erőteljesen progresszív működő négykerékűk új lehetőségeket nyitott meg a versenyzők előtt. Letourey határozottan állítja, hogy Montlheryben a balesetek zöme nem a fordulókönban, hanem igenis az egyenesekben következett be, ott, ahol a koskik végsebességüket fejtették ki. Véleménye szerint *igen kicsiny azon kiváltságos versenyzők tábora, akik 250—280 km-es tempóban is veszélytelenül vezetik kocsijukat.*

Halljuk *Monsieur Perouse*-t a francia autókлуб sportelnökét! Perouse szerint az idegek túlfeszített munkája folytán hamarabb áll be a kimerültség, mint az izommunka nyomán. Röviden: *az idegek hamarabb fáradnak, mint az izmok.* Elismeri ugyan, hogy testileg fárasztóbb dolog volt 100—120 km-es tempóban hepe-hupás utakon robogni, mint 160—200-as sebességgel makadam vagy betonutakon száguldani. A másik oldalát vizsgálva az éremnek, a magas átlagsebesség gyors eszelekvőképességet, lélekjelenlétet kívánnak, úgy, hogy a koskik gyorsaságának növekedése fokozott ideg munkát igényel, ami hamarabb kimeríti a vezetőt.

A véleményeket összegezve nyilvánvaló, hogy **a mai versenyzőknek egészen más képességekkel és tulajdonságokkal kell rendelkezniük, mint elődeiknek,**



Emeletes masztodonokkal versenyeztek hajdanában; ez a szörny nyerte az egyik Gordon-Bennett versenyt.

akik a háborút megelőző években aratták babérait.

Hajdanában minden versenyzőnek egyszemélyben rutinizott szerelőnek is kellett lennie, legtöbbször a kocsik építésénél is tevékenyen résztvett. Úgyhogy a kocsiját végül is az utolsó csavarig ismerte. A tulajdonképpeni vezetés, sebességváltás, akcelerálás, fékezés és fordulótétel művészetüknek csupán kis hányadát jelentette. Eber figyelmet kellett szentelniük a motor működésének, hiszen fordulatszám-mérő, olajnyomás-mutató és hőmérő még nem létezett. A vezető gyorskezü mechanikus kellett, hogy legyen, aki az elkerülhetetlen defektusokat sebtiben ki tudta javítani. A porfelhőktől sokat szenvedő versenyzőknek minduntalan számítaniok kellett bukást okozó törésekre, éppen ezért olyan *technikai érzékkel kellett vezetniük kocsijukat*, mely művészetet megtanulni nem igen lehetett.

A modern versenyző kocsija összehasonlíthatatlanul megbízhatóbb, engedelmesebb jószág, mely részben felment a vezetőjét a szerelői munkák alól. Helyette újabb feladatokat sző a volánművészet nyakába: *a villámgyors eszelekvés és reakcionáló képesség a modern versenyző legfontosabb erénye.*

A mai versenyzők az idegekkel harcolnak, mert egyedül az idegek fékezhetik meg a sebességet.

HUSZÁR GYÖRGY

Autó-motorkerékpár alkatrészek és lánc-technikai szaküzlet VI., JÓKAI-UCCA I.
(Aradi ucca sarok) Telefon: 21-4-11.

Motorkerékpárláncok, JAP motorkerékpár alkatrészek, k. Burman, Sturmey, Moss, Hurtt sebességváltó-alkatrészek, DUREX dugattyú, dugattyúgyűrűk, szelepek, tömítések, mindennemű alkatrészek nagy raktára.

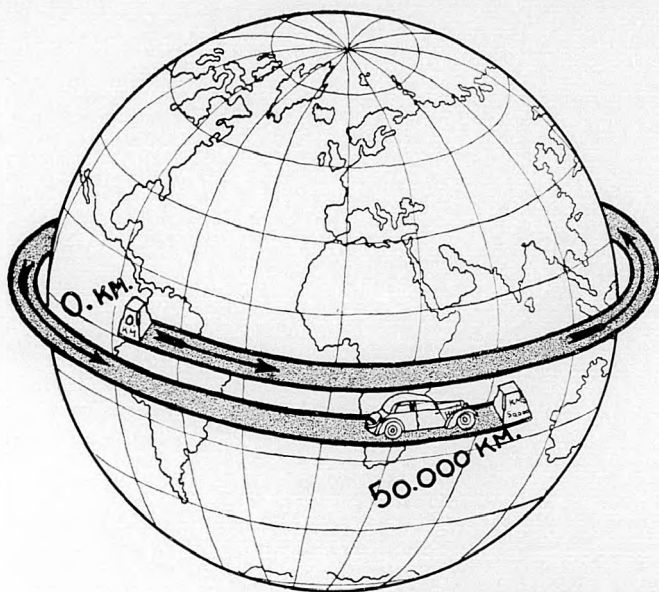
PUCH

motorkerékpárok képvisellete
PAJOR IMRE VI. Jókai ucca 28
Telefon: 20-2-25
Gépcseré. — leghosszabb részlet. —
használt és új alkatrészek

Motorja rögtön beindul kevesebbet fogyaszt Felső kenést kap Nem kopog

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

Egy és egynegyedszeri utazás a föld körül!



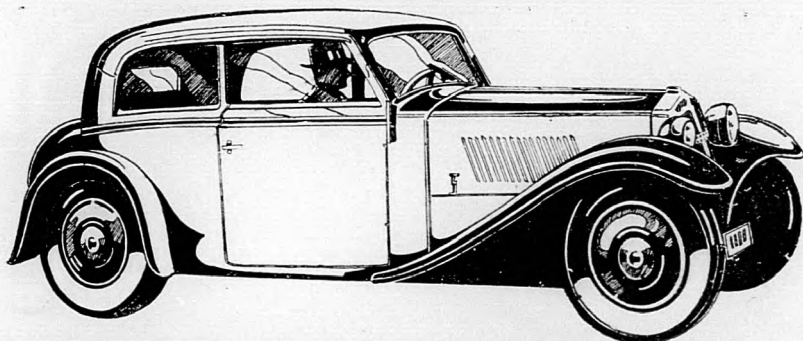
50.000

kilométer

(2 évi) garancia a

DKW

AUTÓ-MOTORRA



A legtökéletesebb, a leggazdaságosabb,
teljesen csukott 4 üléses Limousine

ára P **4250⁰⁰—**

tehát a legolcsóbb is!

Kérjen ismertetőt!

MAJLÁTH, Budapest, Gr. Zichy Jenő u. 17

Juszuf, a hiszékeny...

Egy igazhivő, sőt megigazaf is hivő
becsületes muzulmán különös kalandjai



I.

Juszuf, a hiszékeny küllökövés és tompított dudahangolót elindult Bagdadból egy halványtűl hajnalon. Utjának célja a büdai Basa bírodalma volt, ahol rengeteg munka várt rá. Gül Baba üzent neki egy frontharcos janicsárral, hogy útjában el ne kerülje, mert traktója, mellyel rózsaföldjeit szokta szántani, generáljavításra szorul, de a nagy Basa nyolchengeres kordéjára is ráfér egy kis kiadós szelepesizolás. És mivel Büdán alig lehet jó dugattyúgyűrűt kapni, megkérte, hogy hozzon neki egy fazékkal.

II.

A próféta köldökére esküszöm, hogy Juszuf, a hiszékeny megérdemelte a hiszékeny előnevét, melyet a szentéletű Uhim basa adományozott neki direkt és grátisz, mert muzulmán ártatlansággal mindent, de mindent elhitt.

Juszuf volt az egyetlen ember a világon, aki elhítte, hogy a motakó az egyetlen üdvözítő keverék és hogy kizárólag nemzetgazdasági szempontból kevernek spirituszt a benzínbe.

III.

Mondom néktek, együgyű muzulmánjaim, akik hisztek a tyukszemek fájdalomnak megszűntében, Juszuf, a hiszékeny elindult Bagdadból. Még mielőtt elindult volna, rózsaszínű levelet hozott számára a fekete holló a Touring Clubtól. A levélben Milchtopf főhadzsza triptiket ajánlott neki azzal, hogy ha lefizeti a 48 piászer tagsági díjat, úgy hajlandók részére ingyen kiállítani azt az ívet, melyre 40 drachma lefizetése után megkapja a triptiket.

Juszuf, a hiszékeny erre elment Milchtopf hodzsához, a triptikek hű sáfárjához.

— Mire fordítjátok a 40 drachmát, óh kitűnő sáfár? — hajolt meg Juszuf, a hiszékeny, miközben tenyerével homlokát, arcát és mellét érintette.

— A 40 drachmák az automobilizmus üdvét és szent céljait szolgálják, derék igazhivő — hangzott a kevetes válasz, miközben a hű és jeles sáfár Mekka felé fordult, hogy a Medina felé ájtatoskodó Juszuf, a hiszékeny ne olvashasson orcája fényességében.

Juszuf, a hiszékeny mélyen meghajolt és hálálkodva rebegte:

— Allah növesse meg a szakállatokat, de oly hosszúra, hogy orra esetek tőle.

IV.

Mondom néktek, ti igazhivők, akik hisztek az autókabátország örökké tartóságában, hogy hétszer kelt fel a Hold Mohamed tisztelgetésére és hevenhát-szer ígérték meg, hogy leszállítják a motorkerékpár utadóját. És hétszer hetvenhét községben húzták le Juszuf orra előtt a vámsorompókat, amíg Buda falai alá ért.

— Mire ez a sok drachma? — kér-

dezte az egyik vámost Juszuf, a hiszékeny.

— Utak építésére — felelte a hitetlen és disznóevő gyaur.

Juszuf, a hiszékeny az igazi muzulmán beletörődésével elhítte és hálálkodva mondá:

— Allah, az igazságos járasson végig benneteket naponta tizszer Kispesttől Szentlőrincig és vissza.

V.

Mondom néktek, ti Bajadérok és Hurik, Fatimék, Leilák és Freilák, kiknek pillantása oly mély, mint a gyehenna tüze és oly kifürkészhetetlen, mint egy generáljavításos garanciával eladott használt motorkerékpár. Juszuf, a hiszékeny Allah segédelmével megérkezett Büda falai alá. Utközben nem történt vele semmi baj, de a Hektogon téren, ahová már Allah végtelen hatalma sem ér el, egy magát az úton ruzsózó szőke bajadér beleszaladt szegény Juszuf kordéjába.

— Megbűntetlek téged, te igazhivő — pödörte főrúfatos bajcát a forgalmi sahib.

— De hiszen z'ö'det mutatott Aladdin lámpája, az út szabad volt és a huri szaladt belém — védekezett Juszuf. És arra is hivatkozott, hogy kétszer is megnyomta a harsonája gömbjét.

— Ez igaz — dörentett rá a sahib — de nálunk az autó veszélyes jármű és ezért nálunk mindig az autó a hibás. És amiért harsonáztál, még külön is megbűntetlek.

Szegény Juszuf, a hiszékeny elhítte, hogy ez az igazság. Elhítte, mert hiszen elhítte azt is, hogy a halványrózsaszínű és kikericsiző és metsző gunyjáról ismert ügyvezető'nök körültekintéssel szokott hegyversenyt rendezni. Miképpen elhítte azt is, hogy amióta tilos a dudu a Rókáci-úton, azóta gond nélkül úszik minden magyar, még Inácskakucson is.

VI.

Mondom néktek, ti állásnélküli, moztortalan, autók között táncoló derisek, hogy Juszuf, a hiszékeny, mivel hogy foglyában voltak a drachmái, jelentkezett az autókabátország vezértilkái hitbizományért. Ő volt a hétezerhatszázhetvenhétédik ön és közveszélyes jelölt, de a böles Lapponyi-téri Omár, akinek Allah rövidre növesztette a szakállát, imígyen szóla:

— El inen, el, te becsületes, mondatnám túl becsületes muzulmán. Az autókabátország presztízset csak olyan minden téren reprezentálni tudó, erélyes kezű, megingathatatlan férfiú tudja rendbehozni, aki Isten ostorával rendelkezik. De különben is, a vezértilkái állás javadalma nem nyújt megelégtelési alapot.

Es Juszuf, a hiszékeny még ezt is elhítte. Sőt, csak ő hitte el.

VII.

Mondom néktek, ti vevőjelöltek, kiknek pénztárcája olyan vékony,

mint a hárembeli eunuchok hangja és kik a vámok eltörölését hiába várjátok, mint az említett hárembeli eunuchok a férfiaságuk visszajövetelét, mondom néktek, hogy Juszuf, a hiszékeny bizony felváltotta az utolsó drachmáját és utolsó maradványát kifizette negyedévi utadóját. És mivel már nem volt mivel motakót aprítani a tankjába, ezért egy sötétbarna éjszakan, egy szőke bajadér cuppanós mosolyáért elajándékozta áramvonalas kordéját.

— Ho! Hó! — csapott rá egy haragos kedive — előbb fizess le 2000 drachmát a kocsi vámjára.

— Minek e sok vám, te jó száraz kedive? — kérdezte Juszuf, a hiszékeny. — Az autópár védelmére — felelte a kedive, de maga is jó nagyot csuklott hozzá. Es Juszuf, a hiszékeny elhítte és hálálkodva mondá:

— Hogy a radai gyehenna juttasson el benneteket mielőbb a próféta ölébe, hogy megvilágosítsa szemeteket, hogy meglássátok, amit én nem látok.

VIII.

Juszuf, a hiszékeny búsan baktatott Büdán. Az alagútban szembe jött vele a böles kádi.

— Allah hu! Ne búsulj, te becsületes igazhü muzulmán — szolt hozzá jószágon a böles kádi — lesz még jobb világ is, arról olvasok folyton a Fügeleletlenség vezércikkében.

— Elhiszem — mondotta Juszuf, a hiszékeny.

— Elengedik a váموkat.

— Elhiszem — mondotta Juszuf, a hiszékeny.

— Revideálják a motorkerékpár utadókat.

— Elhiszem — mondotta Juszuf, a hiszékeny.

— Igaz és böles férfiak vezérlik majd a motorsportot.

— Elhiszem — mondotta Juszuf, a hiszékeny.

— Nyilt ülésen fog tárgyalni a sportbizottság.

— Elhiszem — mondotta Juszuf, a hiszékeny.

— Megszüntetik az autókabátország versenyrendezőket diétáját.

— Elhiszem — mondotta Juszuf, a hiszékeny.

— A csodabéla a legjobb motorversenyző.

— Elhiszem — mondotta Juszuf, a hiszékeny.

— Megrendezik tavasszal az autó Grand Prix-et.

— A mekjai főkalifa bücskös bal lábujjára esküszöm, ezt már nem hiszem el — kiállt az egész világ nagy megdöbbenésére Juszuf, a hiszékeny — nem hiszem, mert ugyan mire valók azok a leküzdhetetlen akadályok, melyekből oly illatos csokrot kőnek évek óta a próféta nagyobb dicsőségére.

IX.

Imígyen szóla Juszuf, a hiszékeny. Es mondom néktek, ti igazhivő muzulmánok, kik hisztek az eredeti alkatrészek műnemiségében és ha egy napon végig hordoznák a próféta vérsző kupplungját, sorba állnatok a hetedik mennyország kapujában. Nektek mondom becsületes muzulmánok, kik hisztek a vörös, a szőke és barna bajadérok ígéréteiben és hisztek az eljövendő ígéretek beteljesülésében. Juszuf, a hiszékeny nem is volt olyan hiszékeny. Ezt mondom néktek én

Király Tengely



és az autóvezetés nagy mesterei:

Fogalom már évtizedek óta, de különösen napjainkban, mert nemcsak német versenyautók, hanem olasz és az angol ERA-kocsik és számos más versenygép gyújtása is BOSCH és a gyertyái is

BOSCH-gyártmányiak. Ami iránt a versenyzők bizalommal viseltetnek, az feltétlenül kiérdemesült az egész autós társadalom bizalmára. Ezért kérjen szaküzletekben kifejezetten BOSCH-felszerelést.

Helyet a fiataliságnak!

Nagyobb társaság vitakozott a gugerhegyi verseny tréningjén, hogy állunk a versenyző utánpótlással. Többen azon keseregtek, hogy ma már ismeretlen az önzetlen, sportért rajongó kezdő versenyző, míg mások ennek ellenkezőjét próbálták bizonyítani. Az utóbbiaknak kell igazat adnunk. Igenis, van alkalmas utánpótlás, melyre rá szabad majd bízni a magyar motorsport lobogóját. Előlegezzük a bizalmat a jövő Demárjainak, Lukaveczeinek, Kozmáinak, Zamecsnikjeinek és mi tudjuk, érezzük, hogy nem méltatlanok a rájuk váró szerepre.

De halljuk csak, mit mondanak a jövő volán- és kormányművészei.

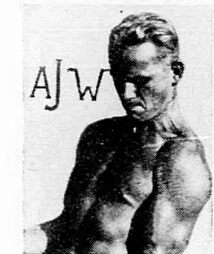
Elsőnek a szélesvállú, gyerekarcsú MAC-birkózót,

NOVICZKY FERI-t

állítjuk a nagy nyílvanosság elé.

— *Hogy ma a terzem* — válaszol kérdésünkre Fecó (szük baráti körben ezt a nevet kapta vészes feccöléseiert) a jövő esztendőben ott folytatni, ahol az ősszel abbahagyta. Minden versenyen indulni és ha csak egy mód van, nyerni is. Nem úgy, mint az idén — folytatja a beszélgetést élénk gesztusokkal kísérvé — nem

szenteltem ugyanis elég figyelmet az Au 6-Motor szaktanácsainak és így történt, hogy a Frontharcos túráton úgy elázott a mágneselem, hogy a start után 100 km-re fájó szívvel és átázott



Noviczky Ferenc

mágnással kénytelen voltam feladni a versenyt. Ez legeg a szemem előtt mentőként, de ígérem, ilyesmi nem fog velem többet előfordulni, még akkor sem, ha kezdő vagyok. (Ez aztán önkritika, Szerk.)

— *Milyen versenyt szeret a legjobban?*

— *Nem vagyok én kisasszony* — feleli nevére — *nem igen válogatok, már csak azért sem, mert nincs miben. De ha éppen muszáj válaszolni a kérdésre, akkor a kanyarokkal teletűzdelt pályát részesítem előnyben.*

— *Hányadik a mai motorja?*

— *Az A. J. W. a harmadik benzinpisztitóm, idén vettem. Azt hiszem, hogy „Vele” nem hozok szégyent klubomra. Meg aztán érzem azt is, hogy kezdek már lehiggadni, úgy értem, ma már nem csinállok meggondolatlan dolgokat a motorral, mint a közelmúltban. Nem tudtam beosztani a tempóérzékemet.*

Bücsúzásul megkért Fecó, hogy arról ne írjak, mennyibe került a versenyszéron, pedig nem olyan nagy összeg.

Innen elmentünk Pajor Imre boltjába, hogy a jövő nagy ígéretét szólaltassuk meg.

PIEBER ERNŐ-t

munka közben leptük meg, éppen egy remek új 500-as Zündapport csomagoltak ki. Egy cigarettányi időre elraboltuk őt az Autó-Motor olvasóinak.

— *Sajnos* — kezdi bevezetésül siránkozó hangon — *pillanatsnyíltag az a helyzet, hogy nincs furikom, talán sikerült nagybácsimat „meggyőzni” egy új motor*

erejéig, illetve áráig, mert kölcsöngépen nem merem végig csavarni a dréghriffet.



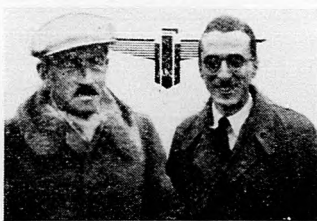
Pieber Ernő

Most már minden reményem a nagybácsimban van.

— *A hármashatárhegyi veseséget a megcsúszott kupplungomnak köszönhettem, hej pedig — nagy sóhaj — de nagyon gyors is volt az a Sunbeam. Ha egy ilyen hasonló gyors gépet, mondjuk 500-as ohv. Zündapport kapnék, nem kellene szégyelne magam.*

További kérdéseinkre megtudtuk, hogy a motorszakmát a volt Motoroson, illetve a mai Autó-Motoron keresztül szerette meg és mind a mai napig sem bánta meg. Ugy is, mint versenyző, úgy is, mint szerelő, nagy jövőt jósolunk neki. Ma alig 21 éves.

Ki ne ismerné a mosolygóképű, szemüveges



Kovács Kálmán és Bossányi Péter

BOSSÁNYI PÉTER-t.

Ő különben mindenkinek csak Péter. Hogy Péter nem kezdő? Igazuk van. Péter nem lehet kezdő hiszen Six Day-en is indult már. Egy pár győzelmi tróféát őriz a vitrinjében, amit évek óta nyert össze a különböző triálokon motorjának nyergében. Mint motoros: öreg. Mint autós: fiatal. Idén tanult csak autót vezetni, de aki látta már versenykőzben, az megállapíthatja egy szóval: tud. Másnak hosszú évek gyakorlata sem adja meg azt a biztos kanyarvételt, amivel Péter már most rendelkezik, pedig technikában és rutinban nincs még kiforrva. Most pedig átadjuk neki a szót.

— *Az idei versenyszézon't nem tudtam teljesen kiaknázni. Sok versenyt nem tudtam résztvenni külföldi útjaim miatt, pedig a dobogókői pálya igen „feküdt” volna, úgy nekem, mint kis Adleremnek. Minden elismerésem kisautómé, várakozásomon felül nyújtott. Természetesen a jövő évi versenyeken is részt akarok venni.*

Mikor a reszkirózás, kockázat került szóba, igaztalanon fejti ki véleményét.

Már jönnek az 1936-os
bölcsövázás

SUNBEAM-ek

Képviselet:
Koppányi, Dessoefy-u 47

— *Nekem nem szabad reszkiróznom, — mondja, miközben szemüvegét igazgatja — hiszen nem versenyre vettem a kocsit, nekem az Adler Junior mindennapi közlekedési eszközőm. Mi sem bizonyítja jobban, május óta 17.000 km-t abszolvtam. Baj nincs a kocsimal, de ha lenne, azt zsebpenzemből kellene fedeznem, így aztán verseny alatt fékezni kell indulataimat és ez talán nehezebb — fuzi hozzá mosolygva — mint egy ravasz kanyart jól venni.*

Ebben Péternek van igaza. Van itt még egy Adler-versenyző,

KOVÁCS KÁLMÁN.

Ő a koszorú „veteránja.” 34 éves. Kovács építész sem mai gumikoptató. Vagy hat motorkerékpárnak volt a gazdája, autója is volt vagy négy. Ballot, Fiat, Steyr és végül a mostani Adler Trumpf-sport. Ilyen viharos múlt után megirigyelte Karacs sikereit és idén ki-váltotta versenylicenszét. Két pohár sör között nekiszegte a ceruzáikat.

— *Nagyjában meg vagyok elégedve. — mondja a „senior kezdő” — az eredményemmel. Nem mondom, volt egy-két szépséghiba, de én nem is akarok gyárímenő lenni. Ennek ellenére a jövő évben még szépséghibának sem szabad esnie. Meg aztán a balszerencse is üldözött, a gugerhegyi verseny előtt ki akartam cserélni a sebességváltóban egy áttételt. A verseny előtt szerelték be és csak akkor láttuk, hogy a gyár más típushoz valót küldött. Nem tudtam indulni. Mondom, a pechből kijutott bőven — mondja nekiszomorodva. — Remélem, 1936-ban nekem is jut Fortuna isten-asszony kegyeiből egy nyúlfaroknyi. Pedig a versenyzői multamban több szerencsével operáltam.*

— *Ne csodálkozzék úgy, én már indultam évekkkel ezelőtt is versenyen, de ott nem kellett benzint, pedig a TT volt — a Motoros hibakeresési Tourist Trophyja, az egyik karácsonyi rejtvénypályázata. Már nem tudom pontosan hány hibát találtam, de én is nyertem valamit. Azelőtt és azóta is igaz barátja vagyok a lapjuknak.*

Nem hagyhatjuk ki a galériából

HRABANEK ISTVÁN-t.

aki gyors sport Sunbeamjének nyergében már néhányszor meleg pillanatokat szerzett az oldalkocsis kollégáinak.

— *Kötelező ígéretet — kezdi a beszélgetést Hrabanek — ma még nem tudok adni a jövő versenyszézonra, üzleti útjaim ugyanis vidékre, részben külföldre szólítanak. Természetes, ha időből futja, úgy nem maradok el egy versenytől sem.*

— *Mondja, kérem, maga ugye hentes, mészáros?*

— *Alakban úgy nézek ki, 100 kg. vagyok — súgja, miközben sunyin a hölgyekre pislog — különben nem vagyok hentes, csak alkatrészes.*

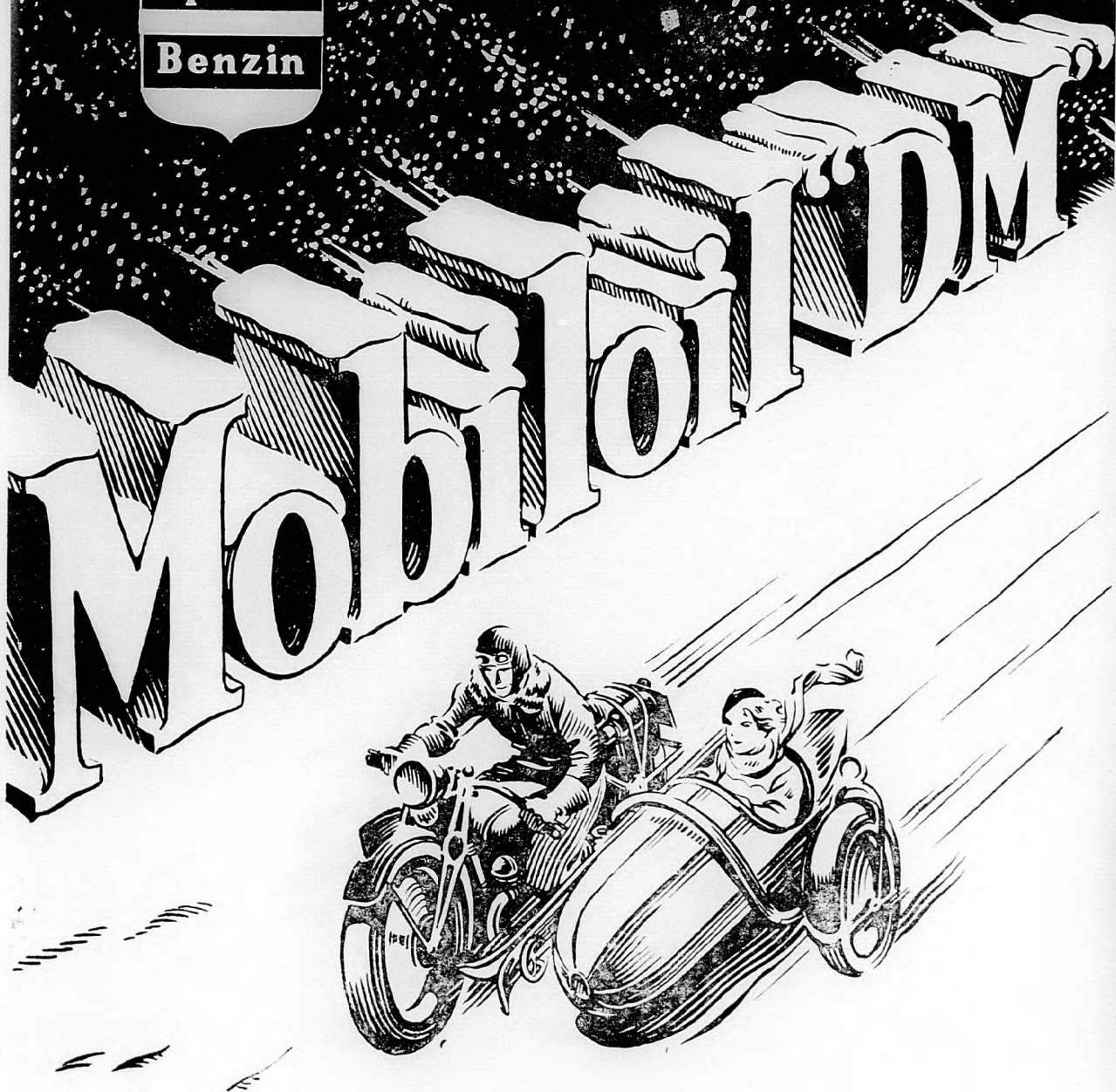


Hrabanek István

— *?*

— *Bétkereskedő vagyok — kapjuk a már értelmes választ — és mivel nem áll módomban teherautót tartani, a Szumbussal szállítom az árut hétfőtől szombatig, vasárnap pedig kirándulok és ha nagy ritkán van verseny, akkor előléptetem a motoromat versenyfurikká és igyekeznék nyerni. Az első versenyemmel meg voltam elégedve. — ergyé*

Sphinx
Benzin



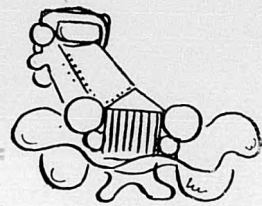
Többet nyújt a motorkerékpárosnak, mint egy csupán mély fagypontu kenőolaj. Mobiloil „DM”-mel hosszú leállás után is könnyen indul a motor és már az első perctől kezdve minden része tökéletes kenést kap. Mobiloil „DM” a bevált és közkedvelt Mobiloil „D” téli változata, az ideális fagyálló motorkerékpárolaj, mely akár városban, akár nagy téli turák alkalmával sohasem hagyja cserben a motorkerékpárost.

VACUUM OIL COMPANY R. T. BUDAPEST

Kilója 28 pengő

tehát nem is olyan drága az a

ROLLS-ROYCE



Oh boldog Nyugat! Ahol az emberek nem dugdossák el titkolva a pénzüket a viceházmesterben is adóellenőrt szimatolva. Ahol nem zokognak vastag könnyeket a pénzeszsákok felett. Ahol a trosztelnők nem ül bele nagyszerényen az erkély harmadik sorba. Ahol az emberek ellenkezőleg azt szorgalmazzák, hogy sokkal többet mutassanak — fontban vagy frankban — mint amennyit érnek.

Valamikor sikk volt roppant gyémántokat hordani gyűrűbe foglalva. Később rajóttek az emberek: a legjobb megoldás az erre felelte alkalmas feleséget teleaggatni minél több ragyogósággal, — a házassági statisztikák erre erősen emelkedő irányzatot mutatnak. Utóbb azonban kiderült, hogy mégsem ez a legjobb megoldás. Nappal az utcán ugyanis furesán hatna Misszisz Vezérigazgató briliánsos diadémmal a fején. No meg messziről legfeljebb távcsóval lehetne megbízható becslést végezni. Az emberek — a tömegeknek szerencsére ez nem okozott túlzott gondot — elkezdtek törni a fejüket nagy tanáсталanságukban.

A nagy problémát két vállalkozó szeltemű angol dzsentlemén oldotta meg. Misztér Rolls és Misztér Royce. Felfedezték a mindenki által már messziről látható, négy kereken guruló — folyószámla kivonatot. Így született meg a Rolls-Royce autó, a világ legrágósabb kocsija.

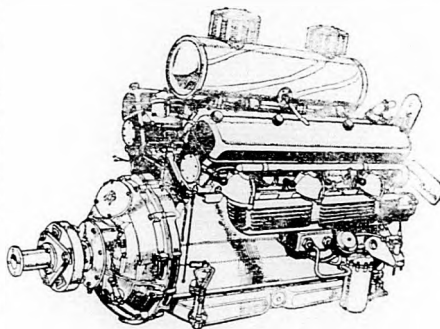
Mert az új Rolls Royce ma Fokföldön és Makon nagyobb tekintélyt kocsinóz az akadémiai tagságnál vagy Nobel díjnál, nagyobb hitel a Lloyds Bank biánkó garancialeveleivel. Két okból. Először is Rolls kocsit részletre vagy hitelbe venni nem lehet, csak készpénzért, tehát biztos, hogy a gazdája ki is fizette. Aki pedig kifizette annak közlekedési büdzséje nyilván elbírja a 70.000 pengőt. Mert körülbelül ennyibe kerül ma a legolcsóbb csukott, tizenkéthengeres Phantom III. típusú Rolls Royce.

Tulajdonképen nem is olyan drága ez a kocsi. Kilója alig 28 pengőbe kerül, tehát olcsóbb mint a francia pezsgő Budapesten, hiszen az egyiptomi princetől ennél jóval többet szedtek abban a bizonyos és mondén budapesti lokálban. Sajnos azonban a Rolls-ot nem mérik kilóra. Vagy megveszi valaki az egész 2500 kilót, vagy pedig járhat gyalog. Ha ugyan nem szállítja le az igényeit és nem elégszik meg valami egészen kis kocsival, mondjuk egy szerény német egyliteressel, melyet Budapesten bérmentve kilónként már hat pengő alatt is meg lehet kapni — részletletagadásra.

Szavazzuk meg rendelkezésre álló hátaink legforróbb példányát Szent Krisztófnak azért, hogy Magyarországon nem

árujják a Rolls Royce-ot. Nem mintha sajnálnánk azokat a szegény automobilistákat, akiknek így nem nyílik alkalmuk megszabadulni a felesleges hetven ezerjűtől, hanem pusztán azért, hogy így megtakaríthatjuk magunknak a perköltségeket. Mert ha ugyanis árutnák a Rollst Magyarországon, úgy a gyár vezérképviselője egészen biztosan a törvény elé hurcolná e sorok szerény íróját azért, hogy le merte írni ezt a néhány szót: a Rolls-Royce nem éri meg a harmadfélezer angol fontot! Így végre egyszer az életben — közben le is kopogjuk — minden kereskedői túlérzékenységgel dacolva megengedhettük magunknak a legvakmerőbb fényűzést: öszinték lehettünk. Ami ugyebár nagy szó.

Annyi azonban tagadhatatlan, hogy a Rolls gyár ad is valamit azért a potom hevenezérért. Ad 7,3 literes tizenkéthengeres motort és hogy senki se pa-



Hatalmas darab az új Rolls 12-hengeres motorja.

naszkodjék, ad hozzá négy darab karburátort. Es ami még ennél is nagyobb teljesítmény: be is állítja a négy karburátort. Nem takarékoskodik a gyújtással sem, két komplett elosztót és tekercset ad, a karburátorokra külön hangtompítókat szerel, nenogy a szivortorkokba surranó levegő enyhe szipogása zavarja azt a nagy harmomat, mely a hevenezerek gazdájának lelkében szokott zsbongani.

Rolls úr ügylátszik adakozóbb gaval-ler, mint Royce úr. A munkamegosztás ugyanis nyilván úgy hozza magával, hogy a cégben elől szereplő Rolls úr fabrikálja az alváz elejét, Royce úr a — farát. Rolls úr gavallér volt, mert amíg Royce úr megelégedett hátul az egyszerű félelptikus rugózással, addig Rolls úr elől független rugózást, lengőtengelyt ad. Biztosan rém sokat veszedtek ezen. Misztér Rolls zárt ajók mögött — ezért az adatért saját kiküldött kéméink felelnek — fősvény Harpagonnak nevezte Royce urat, aki erre magába szállt és hogy lemossa magáról a gyalázatot — stabilizáló torziós

rudazatot épített be a két hátsó kerék közé azzal a célzattal, hogy a karosszéria a legnuvolárabb fordulóvételnél se dőljön oldalra. Hiába vigyázni kell, a legtöbb Rolls tulajdonos ugyanis a sok majomézes homártól gyomorbajos és kettőzöttlen érzi a tengeri betegséget.

A Rolls sofförök a legrágóbb sofförök. Külön tanfolyamot végeznek és a végén dakszlibőrből kapják a diplomájukat. A kutyabőr még meg lehet érteni, de a rekordfizetést annál kevésbé. Mert a Rolls sofförök sok dolga nincsen azon kívül, hogy lehetőleg minél méltóságteljesebb gyúrja az ábrázatát, miközben lordhoz méltó eleganciájú mozdulattal pihenteti kezét a volánon. Szerszámhoz például sohasem kell nyulnia. Részben, mert a gyár mindent plemből és csak a saját szerelőit engedi a gépházátető alá főleg azért, mert ez a hevenezérhez évi legalább plusz tízezer jelent. Másrészt pedig azért, mert a két Rendkívül Ravasz gyáros gondoskodott arról, hogy ne is legyen szükség a szerszámokra. Például szelephézagot sohasem kell állítani az új Rollson, a szelepemelőkre ható és olajnyomással működő hidraulikus szerkezet gondoskodik arról, hogy mind a 24 szelepnek mindig meglegyen a kellő hezaga. Gumudekák esetén sem kell a kocsimelével kaszálnia az alváz alatt. A Rolls sátor — anogyan az a mai irja elő — egyszerűen megnyom egy gombot és máris a levegőben lóg a négy kerék. A lökhárítókat a szerelőkfalról állítja kézzel. Nem kell hűtőtakaróval sem bajlódnia telen, a termosztát automatikusan nyitja és zárja a hűtő előtt elhelyezett hőszigetelő redőnyt. Még a benzintöltéssel sem kell sokat bajlódnia, a 150 literes tartány gondoskodik arról, hogy ne legyen kénytelen naponta megállni a benzinkút előtt. Megbízható és szavukihető Rolls Royce tulajdonosok szerint ennyi benzín ugyanis két napra feltétlenül elegendő, ha nem furikázik többet a városban, mint az feltétlenül szükséges.

Ugyan ki tudná ezek után megmagyarázani, miért kap a tizenhárompróbas angol Rolls sofför nagyobb fizetést, mint nálunk idehaza a rendőrtanácsos? Amikor a gázsín kívül egyéb bevételekről is szól a legenda, mert a gyár — ha tagadná, úgy szívesen és máris határozottan visszavonjuk — állítólag külföldön havi csekket küld a sofförnek, hogy ne unja meg állandóan dudolni az előír: dieshimnuszot.

Kedves olvasónk! Szíves elnézését kérjük, hogy sikerült lebeszelnünk arról, hogy 70.000 el könnyítsen a bukszáján. Mert annyi sok az új Rollser. Az ellen azonban nincsen kifogásunk, ha 69.000-re lealkudja. Mert ha 70.000-et nem is ér meg, 69.000-et már bátran adhat érte. Ha már éppen nagyon muszáj Rolls Royce-on járnia!



A legnagyobb hidegben is

SHELL

Nem is olyan titokzatos a kompresszor — ismerkedjék meg tehát elméletével és gyakorlati megoldásaival!

Egy évtizeddel ezelőtt a kompresszor titokzatos, megcsodált ritkaság volt, melyet a nagy Mercedes sportkocsin kívül csak a legtelivébb versenykocsikon láttunk. Ma egyre-másra jelennek meg a kompresszoros szériagépek, megfogható valóság a kompresszoros motorkerékpár és nincsen messze az az idő, amikor a legszerűbb olcsó sportkocsik is megkapják a maguk kompresszorát, melynek röviden célja: a motor teljesítményének fokozása. Nagyon kevesen ismerik a kompresszort és működését, célszerű lesz tehát olyan egyszerű leírással szolgálni, mely a műszaki képzettséggel nem bírót is ellátja a kellő felvilágosítással.

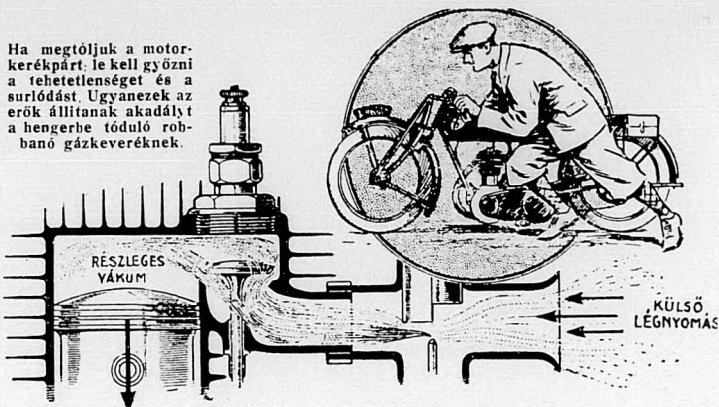
Mint említettük, a kompresszor célja a motor teljesítményének a fokozása olyképpen, hogy mesterségesen fokozott nyomás alatt juttatja el a robbanó gázkeveréket a hengerbe.

A gáz tehetetlenségéről és surlódásáról

Elsősorban jöjjünk tisztába azzal, hogy a benzingázból és levegőből vegyített robbanó gázkeverékre éppen úgy hat a tehetetlenség törvénye, mint minden más tömegre, az elmozdító erővel szemben ellenállást fejt ki. Ha csővezetékben hajtjuk át a gázt nagy sebességgel, úgy a gáz és a csővezeték belső fala között fellépő surlódás fékező erőt fejt ki és csökkenti a csőben áramló gáz sebességét.

A tehetetlenséget és surlódást jól érzékelhetjük, ha elképzeljük magunkat, amikor az álló helyzetben lévő motorkerékpárt vagy autót toljuk meg. Aránylag igen nagy erőfeszítésre van szükség ahhoz, hogy a gépet mozgásba hozzuk, ami annak tudható be, hogy a gép tehetetlenségi erőnek van alávetve, melyet le kell győznünk ahhoz, hogy az álló gépet mozgásba hozzuk. Ha azonban

Ha megtöljük a motorkerékpárt, le kell győzni a tehetetlenséget és a surlódást. Ugyanezek az erők állítanak akadályt a hengerbe tóduló robbanó gázkeveréknek.



már mozog a gép, úgy sokkal kisebb erőfeszítés kell ahhoz, hogy tovább toljuk, mert csupán a surlódást kell legyőznünk. Ha viszont meg akarjuk állítani a mozgásban lévő gépet, úgy ismét nagyobb erőfeszítésre van szükség, mert a gép tehetetlensége arra irányul, hogy azt mozgásban tartsa.

Képzelnék el, hogy mi folyik le az egyszerűség kedvéért egyhengeres motorban. A szívószelep nyitása előtt a szívócsőben lévő gázkeverék mozdulatlan. A szelep nyit, a dugattyú süllyed a hengerben, aminek következtében részleges vákum képződik. A külső nyomás a karburátoron át nyomást gyakorol a szívócsőben lévő gázra, mely a nyomás következtében betódul a hengerbe.

A szívócsőben lévő gázoszlop — mint mondtuk — tehetetlenségi erőnek van alávetve, a vákum képződésére nem indul meg azonnal, a dugattyú tehát süllyedő útjának tekintélyes részét már megtette, amikor a szívócsőben lévő

A fordulatszám további emelésekor azonban hamarosan elérkezünk azokhoz a régiókhoz, amikor a gáz tehetetlensége és surlódása lehetetlenné teszi azt, hogy a hengert a rendelkezésre álló másodperc parányok alatt megtöltsük: a motor teljesítménye emelkedés helyett csökken.

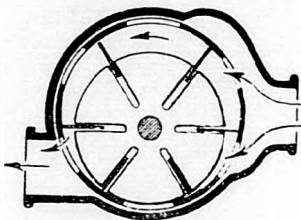
Minél több a gáz a hengerben, annál nagyobb a teljesítmény

A motor munkateljesítménye arányban van a benne elégetett benzingáz mennyiségével. Ez az oka annak, hogy a nagyteljesítményű sport- és versenymotoroknál arra törekedjenek, hogy minél több gázt égessenek bennük el. Tehát minél magasabb a fordulatszám és minél tökéletesebb a hengertöltés, annál több lőerőt kapunk. Láttuk azonban, hogy a fordulatszámot éppen a hengertöltés tökéletlen volta miatt — nem beszélve egyéb lényeges műszaki akadályokról — nem emelhetjük tetszés szerint, ha azonban sikerül ellensúlyozni a szívócsőben lévő gázoszlop tehetetlenségét, úgy nemcsak fokozhatjuk a fordulatszámot, hanem egyúttal több gázt is juttathatunk a hengerbe: amivel két levet is üthetünk agyon egy csapással. Erre a célra szolgál a kompresszor.

A kompresszor lényegében nem más, mint fújtató, melynek segítségével a gázkeveréket nyomás alatt juttatjuk a hengerbe. A kompresszoros motorban a szívószelep nyitásakor a gázoszlop tehetetlensége ellenére is azonnal megindul a gáz tódulása a hengerbe, a kompresszor által szolgáltatott nyomás ellensúlyozza a gázoszlop tehetetlenségét és surlódását, a rendelkezésre álló másodperctörtevék alatt is a lehető legnagyobb mennyiségű gázt juttatja el a hengerbe.

Milyen a kompresszor a gyakorlatban?

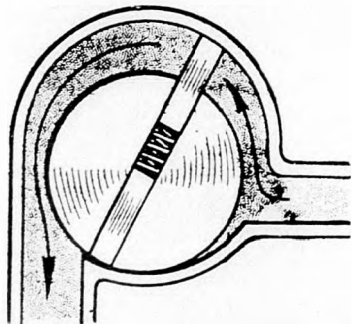
A kompresszor gyakorlati megoldása: magasfordulatú szélkerék. A népszerű angol Roots-típus például zárt dobban forgó kettős vagy hármas piskóta, a piskóta alakú szárnyak forgásuk következtében magas nyomással préselik ki a beszívott gázt. A híres svájci Zoller-kompresszor, melyet több versenymotoroképpáron is megtalálunk, — dobban forgó kettős lapátot alkalmaz, a két lapátot egymástól rugó tartja távol. A lapátok excentrikus tengelyre vannak szerelve, a rugó légmentesen szorítja neki a lapátokat a dob belső felületének, a forgás következtében a kompresszor nyomás alatt fújtatja ki a beszívott gázt. A francia versenykocsikon használt Cozette-kompresszor hasonló elven



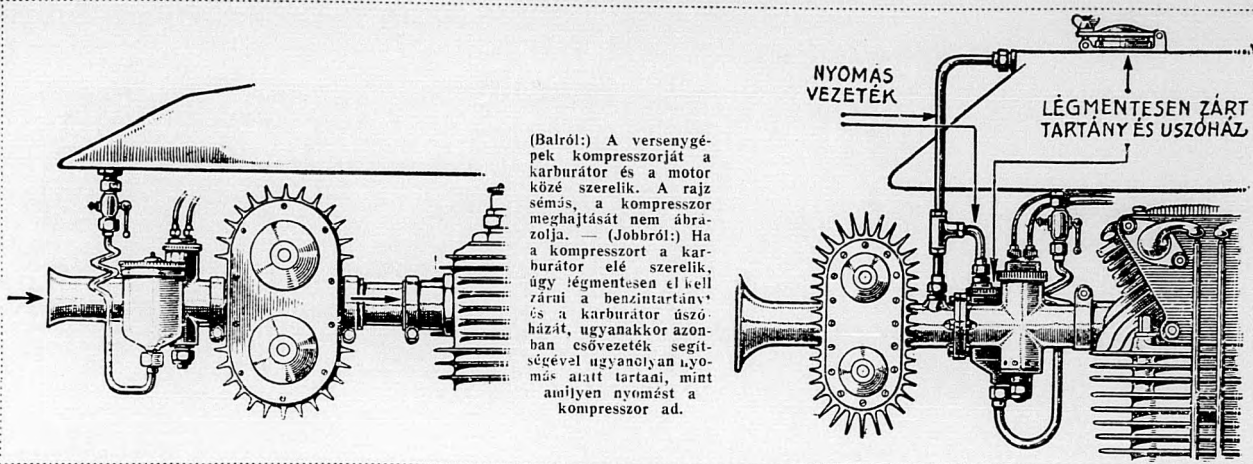
A Cozette kompresszort a karmanyu-szerű hamisrotor jellemzi, amely a szárnyakkal azonos fordulatszámúval forog s csökkenti a surlódást és zajt.

gázkeverék eléri legnagyobb áramlási sebességét, melyet már csak a gáz surlódása fékező: a henger tehát nem telik meg egészen gázzal. A modern motorok számolnak a gáz tehetetlenségével és vezérművük úgy van beállítva, hogy a szívótelep korán nyit és csak akkor zár, amikor a dugattyú már ismét emelkedik, a gáz tehetetlensége következtében az áramló mozgása ugyanis nem szűnik meg azonnal a vákum megszűnésére.

Minél magasabb a fordulatszám, annál inkább kell számolni a gáz tehetetlenségével, ha tehát a lehetőséghez képest sok gázt akarunk bejuttatni a hengerbe, úgy a szívószelepet jóval a felső holtpont előtt kell nyitni és lehetőleg később zárni. Ugyanakkor gondoskodni kell arról, hogy a szívószelep minél hirtelenebbül, minél gyorsabban nyisson és zárjon, hogy a nyitási periódus minél hosszabb legyen, így születnek meg a meredek vezérműbütykök, a nagyon könnyű himbák és a hatalmas erejű szeleprugók.



A Zoller kompresszorban két lapos, egymástól rugóval távoltartott szárny forog.



(Balról:) A versenygépek kompresszorját a karburátor és a motor közé szerelik. A rajz sémás, a kompresszor meghajtását nem ábrázolja. — (Jobbról:) Ha a kompresszort a karburátor elé szerelik, úgy légmentesen el kell zárni a benzintartányt és a karburátor üszóházát, ugyanakkor azonban csővezeték segítségével ugyanolyan nyomás alatt tartani, mint amilyen nyomást a kompresszor ad.

működik, lapátait nem rugó, hanem a centrifugális erő préseli neki a dobnak, melyben a lapátokkal azonos fordulatszám karmantyúszerű, úgynevezett *hamis-rotor* forog, ami a fent leírt kompresszorokkal ellentétben, aránylag zajtalan üzeműt eredményez.

Hová szerelik a kompresszort?

Kétféleképpen lehet szerelni a kompresszort, a motor és a karburátor közé iktatva vagy pedig a karburátor elé. A legjobb és a gyakorlatban legbeváltabb megoldás a karburátor és a motor közé szerelt fújtató. Az így szerelt kompresszor szívja a karburátorból a gázt és *bepréseli* a hengerbe. Igen könnyű ennél a megoldásnál a kompresszor kenése is, egyszerűen egy kis olajat kevernek az üzemanyaghoz. Az így szerelt kompresszornak azonban az a hátránya, hogy üzemközben *nem kapcsolható ki*, ami azonban versenygépeknél nem akadály.

Más a helyzet azonban a *nem verseny-célokra* használt kompresszoros gépeknél, ahol a kompresszor *nincsen állandóan üzemben*, hanem csak akkor kapcsolják be, ha szükség van az általa szolgáltatott ráadás lőerőkre. A kompresszor ugyanis érthető módon erősen *fokozza az üzemanyagfogyasztást*, kívánatos tehát az, hogy csak akkor használjuk túracélokra szolgáló gépen, amikor valóban szükség van az általa elérhető nagyobb sebességre. Ilyenkor a karburátor elé szerelik a kompresszort, ami kissé komplikált berendezést tesz szükségessé. A karburátor elé szerelt kompresszor nyomást létesít a karburátorban, a nyomás pedig *visszafújja az üzemanyagot a fűvókába*. Tekintettel arra, hogy a kompresszor nyomása a fordulatszámtól függ és a fordulatszám állandóan változik: olyan megoldást kell találni, mely mindenkor *ugyanolyan nyomás alá* helyezi az üzemanyagot, mint amilyen nyomást a kompresszor létesít. A kompresszorból csövek vezetnek a nyomást a benzintartányba és a karburátor üszóházába, az egész üzemanyagrendszernek légmentesen zártnak kell lennie. A gyakorlatban ez kissé körülményes, de — mint például a nagy Mercedeseken — nagyszerűen bevált.

Mire való a kompresszor turakocsin?

Joggal kérdezhetjük: ha a kompresszor segítségével mondjuk 15–20%-os teljesítménynövekedést érhetünk el, miért komplikáljuk vele a gépet, miért nem *növeljük inkább a hengerűrtartalmat* olyan mértékben, hogy azt a 15–20%-kal nagyobb teljesítményt kompresszor nélkül is megkapjuk? A kérdés

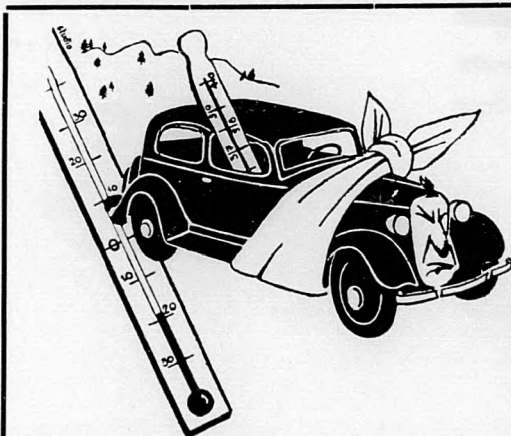
logikus, természetesen csak a túracélokra szolgáló gépekkel kapcsolatban, mert hiszen a versenygépeknél számolni kell a kategóriákkal, melyek határt szabnak a hengerűrtartalomnak.

Cikkünk elején utaltunk arra, hogy nagy teljesítmény elérésére nagy fordulatszám mellett *speciális szelepvezérlésre*, hirtelen nyitó-záró vezérműbüttyükökre és nagyon *kemény szeleprugókra* van szükség. Az ilyen szelepvezérlés a megbízhatóság rovására megy, de ennél is kellemetlenebb, hogy az ilyen motor lassú fordulatszámmal csak igen *kis teljesítményt* ad, az üzemben *nem rugalmas*, végtelen kapcsolatát tesz szükségessé. Amellett alacsony fordulatszámmal szó sem lehet takarékos fogyasztásról, mert hiszen az emelkedő dugattyú a gáznak egy részét *kinyomja a hengerből* lassú túraszámánál, amikor a gáz tehetetlensége még nem elegendő ahhoz, hogy ezt ellensúlyozza.

Ha olyan kompresszort alkalmazunk, mely csak közepes fordulatszámmal jön működésbe, úgy egészen *normális vezérlést* és vezérműbeállítását alkalmazhatunk és élvezhetjük annak minden előnyét. A bekapcsolódó kompresszor viszont gondoskodik arról, hogy nagy fordulatszámmal is megkapja a henger a legnagyobb

gáztöltést: a motor *zajtalan, rugalmas, takarékos, jól húz lassú túrában*, viszont ha bekapcsoljuk a kompresszort, úgy a magas fordulatszám régiókban lényegesen megnövekedett teljesítményt, sebességet, hegymászóerőt kapunk. Ugyanakkor egészen alacsony kompresszióarányt alkalmazhatunk, ami szintén *közrejátszik* abban, hogy motorunk *szelíd és üzembiztos* legyen.

Az elmondottak kapcsán megértjük tehát, hogy miért növekszik állandóan a kompresszoros gépek száma nemcsak a versenykocsik és versenymotoroké párok, hanem a mindennapi célokra szolgáló *túra- és sportgépek* sorában is. A legelőkelőbb szakemberek és konstruktőrök szerint nincsen messze az az idő, amikor a kompresszor éppen úgy hozzátartozni az autóhoz, mint a — rendszámtábla. Természetesen más a helyzet a motorokéknál. A kompresszor nagyobb tömege, körülményes elhelyezése, zajossága és főleg magas ára nem igen fog a számára polgárjogot biztosítani. Amellett pedig a motorokékpár kitűnő súly-lőerő aránya miatt a kompresszornélküli motor is olyan elevenséget, sebességet, hegymászóképeséget kölcsönöz a kétkerekűnek, hogy annak fokozására egyelőre nem is igen van szükség.



Minden téli cikket raktáron tart

Szilárd Béla

Budapest, VI, Nagymező u. 15.

Telefon: 25-3-36, 25-3-35, 25-3-34.

Ha megfázik autója, többbe kerül, mintha maga hül meg

Motorkerékpár defektek (százalékokban)

	1930	1931	1932	1933	1934
1. Gyújtás és karburáció					
a) Gyújtás	17,3	18,4	17,4	17,4	19,8
b) Karburátor	2,1	2,0	1,9	3,3	2,0
2. Motor					
a) Dugattyú és henger	10,6	10,7	11,6	10,0	9,2
b) Szelep vezérlés	1,7	1,8	3,9	4,5	4,9
c) Szelepek	5,1	4,9	5,4	6,9	5,7
d) Kenés	5,8	6,5	7,0	7,1	5,1
e) Ismeretlen okok	10,9	10,1	6,2	7,2	8,1
3. Erőátvitel (transzmisszió)					
a) Lánccok	4,5	4,7	5,0	5,9	4,5
b) Hajtósíj	0,3	0,4	0,7	0,5	0,1
c) Sebességváltó	9,2	9,5	7,7	9,2	7,5
d) Kupplung	4,5	3,4	5,0	3,9	6,2
e) Kikstarter	0,2	0,0	0,3	0,5	0,0
f) Fékek	0,2	0,5	0,4	0,5	0,2
g) Lánckerekek	0,5	0,9	1,2	1,0	1,0
4. Első villa	1,1	1,3	1,9	1,4	1,0
5. Hátsó villa	0,8	1,1	1,0	0,5	0,8
6. Váz	1,5	1,4	2,0	1,8	1,2
7. Első kerék	2,5	3,1	1,6	1,6	1,2
8. Hátsó kerék	4,6	4,3	3,7	2,5	4,2
9. Szabályzók	0,0	0,1	0,2	0,2	0,2
10. Kormány	0,7	0,4	0,8	0,5	0,8
11. Világítás	1,2	0,9	1,4	1,6	1,3
12. Oldalkocsi-kerék	0,5	0,3	0,9	0,5	0,3
13. Oldalkocsi-rugó	0,2	0,2	0,1	0,7	0,0
14. Oldalkocsi-alváz	0,5	0,5	0,7	0,5	0,3
15. Oldalkocsi felerősítés	0,8	1,1	0,4	0,5	0,3
16. Balesetek	12,7	11,5	11,6	9,8	13,7
	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Az angol Royal Automobile Club évente adja közre autók és motorkerékpár defektstatisztikáját. A hatalmas angol klub méreteiben szinte elképzelhetetlen országúti segélyszolgálatot tart fenn, *autómentő osztagai* és segélykocsijai mindenhol megjelennek, ahol emberben vagy gépben történt hiba. A segélyszolgálat által szolgálatot százezrekre rugó adatok képezik alapját a *defekt statisztikának*, mely százalékosan mutatja, hogy a gépjármű egyes alkatrészei, vagy alkatrészecsoportjai mennyiben és hányszor okoztak üzemzavart.

A felületes szemlélőnek a defekt-statisztika — mely az

A DEFEKT STATISZTIKA

TÜKRÉBEN MUTATKOZIK MEG A GÉPJÁRMŰEGYES ALKATRÉSZEINEK MEGBIZHATÓSÁGA

utóbbi öt év anyagát öleli fel — nem egyéb száraz adathalmaznál, ijesztő számoszlopnál, aki azonban rászán néhány percet és tanulmányozza a számsort, az hamarosan rájön, hogy szinte *fel nem becsülhető értékű* vezérfontalt kapott a kezébe. Ez a vezérfontalt elárulja a nagy titkot: az autóbilnak vagy motorkerékpárnak *mely alkatrészei a veszedelmes és kevesebbé veszedelmes üzemzavar-forrásoknak*, hol kell defektetől tartani, hol indokolt a fokozottabb karbantartás és gondosság. Amellett a statisztika betekintést nyújt abba is, hogy a gépjárművek egyes alkatrészei az évek során *mennyiben lettek tökéletesebbek*, vagy fordítva: melyik az az alkatrész, mely ismert vagy ismeretlen okból több bajt okoz ma, mint régebben.

Ugyan ki gondolta volna például, hogy az automobil üzemzavarainak nem kevesebb mint *20%-a vezethető vissza gyújtási zavarra*, tehát átlagban minden ötödik defekt a gyújtással van kapcsolatban. A számsor ilyenkor felkiáltó jelle válik és ha ma nem, úgy holnap egészen biztosan felkeresik a villamos-szervist egy kis átnézésre és tisztításra-kenésre. Es — újabb példa — ki hitte volna, hogy az autók karburátora ma kevesebbé üzembiztos, mint 1930-ban, hogy ma kétszer annyi üzemzavart okoz, mint öt évvel ezelőtt, kétségtelenül azért, mert a mai karburátor sokkal *komplikáltabb* és ráadásul a régi jó sárgaréz helyett *silány és olesó fémötvözetekből* készül a minden áron való árlefaragás jégyében.

A defekt-statisztika csalhatatlan módon mutat rá mindazon hibaforrásokra, melyek a *motor fejlődésével vannak kapcsolatban*. Ami 1930-ban magas fordulatszám volt, az ma már szinte nevetségesen alacsony, öt évvel ezelőtt megcsodáltuk azt a sportmotort, mely negyedfélezeret pörgött, ma a legesalább egyliteres kiskocsi motorja is inkább négyezret forog percnként, mint háromezret. Ugyanez vonatkozik a motorkerékpárra: az eredmény az, hogy a *szelepek és főleg a szelepvezérlés* okozta üzemzavarok száma emelkedett. Főleg a szelepvezérlés adta meg az árát a magas for-

dulatszám az autónál a *négyszerezésére*, a motorkerékpárnál majdnem a *háromszorosára* emelkedett a százalékos szám. Ugyanakkor érdekes összehasonlítást is tehetünk, amíg az autónál az üzemzavaroknak 1,7%-a vezethető vissza a szelepekre, addig a motorkerékpárnál ez a szám 5,7%, tehát több mint *háromszoros*. Az érem másik oldala: autónál kétszer annyi körülbelül a karburátordefekt, mint a motorkerékpárnál.

A defekt-statisztika eldönti a régi kérdést: a motorkerékpár vagy automobil *transzmissziója* a megbízhatóbb? Száz vezető közül legalább 90 az autóra szavazna, ami érthető is, mert hiszen logikus azt képzelné, hogy az autót teljesen tokozott kardánja, féltengelyei, csukló stb. nincsenek kitéve az időjárás viszontagságainak, eső és sár nem éri őket, amivel szemben a motorkerékpár láncát mondhatni *kenés nélkül* fut, összegyűjti az országút szennjét, szabadon forog a fogaskerék. A statisztika azonban megcáfolja mindezt. A motorkerékpárstatisztika 3-as pontja öleli fel a transzmisszió részeit, az itt fellelő defektok száma az összes előfordult defektnek 19,9%-a, amivel szemben az autónál a 3 és 4 pontok alatt összefoglalt transzmissziós szervek defektstatisztikája nem kevesebb mint *30,3%!*

Felette tanulságos a *világítással* kapcsolatos százalékszám. Itt is azt hinnék, hogy az automobil jól rejtett kábeljei és vezetékjei, valamint jobb kirugóztatása a motorkerékpárral szemben jobb statisztikai számadatot ad. Tévedés, mert amíg a motorkerékpárnál 1,3%-ban fordul elő világítási defekt, addig az autónál ez a szám 2,4%-ra emelkedik. A *kenési rendszer* szempontjából viszont az autók megbízhatóbb (2%) a motorkerékpár 5,1%-ával szemben, amivel szemben a motorkerékpár *fékje* 0,2% defekttel áll az autók fékrendszerének 0,5%-os számadatával szemben.

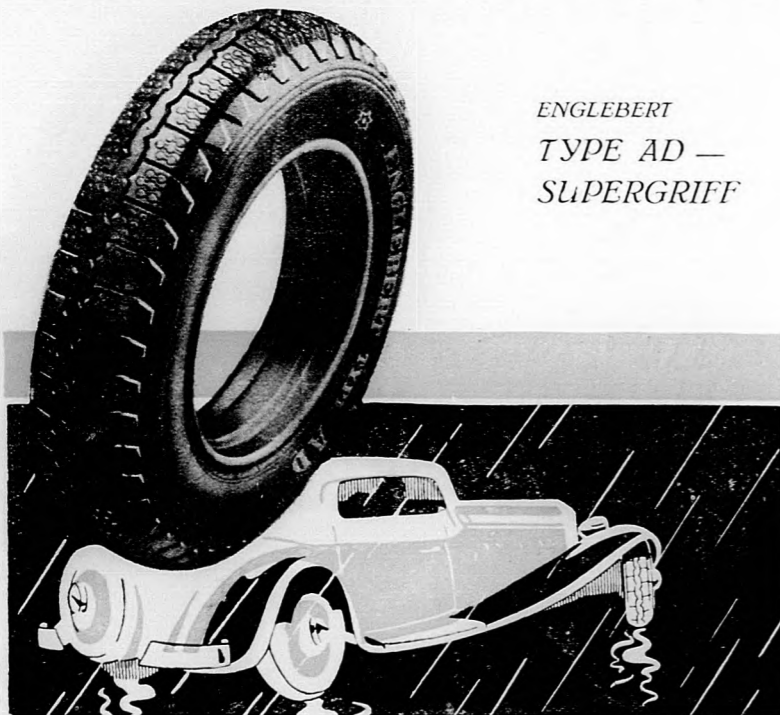
Melyik alkatrész okoz ma több bajt, mint hajdanában: erre a kérdésre is válaszol a RAC statisztikája, a motorkerékpárnál a *gyújtás*, a már említett *szelepkomplexum*, a *kupplung*, a *hátsókerék* defekt-valószínűsége emelkedett, az

Automobil defektek (százalékokban)

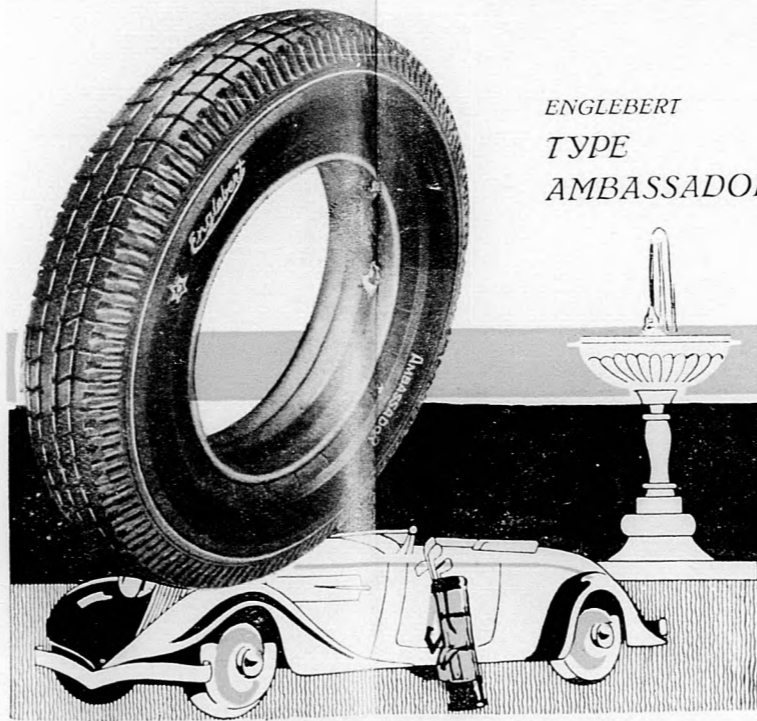
	1930	1931	1932	1933	1934
1. Gyújtás és karburáció					
a) Gyújtás	20,4	20,8	20,4	20,2	21,2
b) Karburátor	2,8	3,5	3,7	4,2	5,1
2. Motor					
a) Henger és dugattyú	10,4	10,1	9,9	10,0	9,9
b) Szelepvezérlés	6,7	2,6	2,3	2,9	3,0
c) Szelepek	1,5	1,3	1,5	1,6	1,7
d) Kenés	2,8	2,2	2,6	2,6	2,0
e) Vízűtés	2,6	2,2	2,5	2,8	2,9
f) Főtengely	0,7	0,7	0,8	0,8	1,2
g) Ismeretlen ok	5,9	5,5	5,3	4,7	4,4
h) Önlindító	1,0	1,0	1,2	1,2	1,0
3. Erőátvitel (transzmisszió)					
a) Kupplung	6,4	6,3	6,2	5,9	6,1
b) Sebességváltó	2,3	1,9	2,6	2,7	2,7
c) Kardán és kardáncsukló	4,1	4,2	4,0	4,2	3,9
d) Fékek	0,3	0,3	0,4	0,6	0,5
4. Hátsó híd szervei					
a) Féltengelyek	14,2	13,6	12,7	13,8	15,3
b) Differenciál	1,0	0,9	1,2	1,0	0,6
c) Kup- és tányérfogasok	0,9	1,0	1,1	0,9	1,2
5. Első tengely és kormány	3,3	3,2	3,1	1,8	1,5
6. Kerekek és hordragók	4,3	4,4	4,1	3,6	3,1
7. Világítás	2,2	2,0	2,5	2,9	2,4
8. Balesetek	12,2	12,3	11,9	11,6	10,2
	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

autónál a *karburátor*, a *szelep-rendszer*, a *főtengely*, a *kardántengely* okoz ma több bajt, mint hajdanában, mindkét gépjárműtípusnál a teljesítmény növekedése, a magasabb fordulatszám és nem utolsósorban a gyártási takarékoság anyag minőségben és mennyiségben vállalhatja ezért a felelőséget.

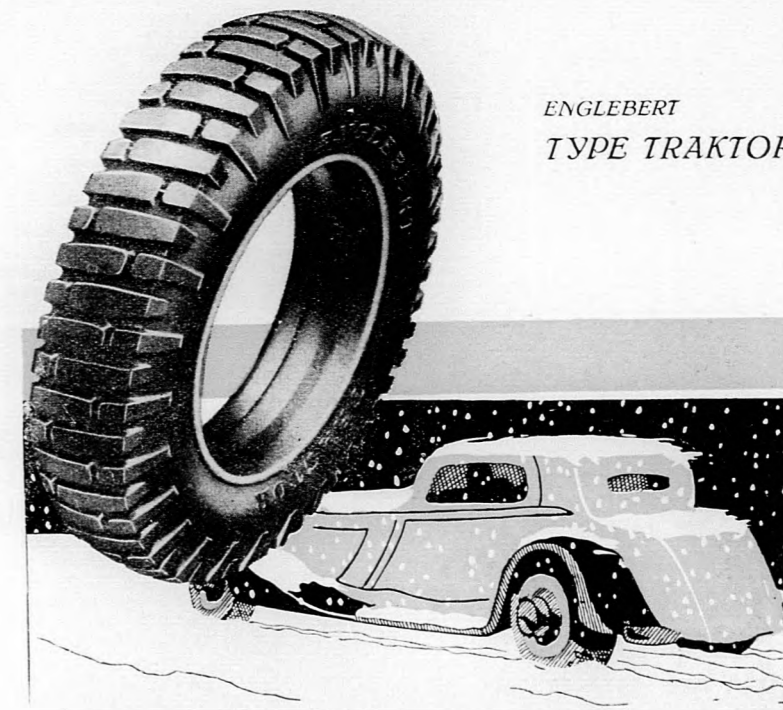
Látjuk tehát, hogy a RAC statisztikája érdekes olvasmány és tanulságos vezérfontalt annak az autósok-motorosnak, aki lehetőleg minél jobban akar megismerkedni két-három- vagy négykerékű, de a kerekek számára való tekintet nélkül hűséges bajtársával.



ENGLEBERT
TYPE AD —
SUPERGRIFF



ENGLEBERT
TYPE
AMBASSADOR



ENGLEBERT
TYPE TRAKTOR

ENGLEBERT 1936 ÉVI UJDONSÁGAI

ENGLEBERT VEZÉRKÉPVISELET: RÓNA GYÖRGY, BUDAPEST, V., HOLD-UCCA 25 TELEFON: 25-4-73

Félre a halandzsával

— ma nem lehet kertelni, hanem töredelmesen be kell vallania: mi volt életének legizgalmasabb pillanata?

A motorsport bővelkedik az izgalmakban, amiben nem kis része van a nemzeti sportbizottság működésének. Izgalmas a sport maga és izgalmas minden, ami hozzátartozik mint ölmos esőhöz az aszpirin. vagy a KMAC funkcionárius-hoz a költségmegtérítés. Szerkesztőségünk költséget és fáradságot kímélve, megfelelő mennyiséget szerzett be a koradélutáni lapok által újra feltalált hazugságellenes szűrumból, melyből mindenkinek beadtunk egy-egy hurkatöltőre való injekciót. Kinek többet, kinek kevesebbet, a szerint, hogy mennyi kellett ahhoz, hogy igazmondásra bírjuk. Amikor a szer hatni kezdett, feladtuk a kérdést: mi volt életének legizgalmasabb pillanata. Hála a hatalmas mennyiségű beléndek-kivonatnak, a következő válaszokat sikerült feljegyez-nünk:

Koppenstein Benő — amikor még nem látta „biztosított“-nak a Gugger sikerét.

Hartmann László — amikor kimondották, hogy a versenyzők nem szólhatnak többé bele a versenyszabályok megalkotásába.

Wilhelm Sándor — amikor valaki tévedésből Hartmann úrnak szólította. Majdnem tetlegesség lett a dologból.

Lenz Albin ny. vezérttkárjelölt — amikor lemondása után néhány nappal megüresedett a vezérttkári állás.

Dunay Róbert távszónok — amikor megjelent a csend-rendelet.

Kelemen Lajos rekorder — amikor a Nemzeti Sport rekordfutama után Lászlónak írta a keresztnevét.

Hajós Imre — amikor felébredt és rájött, hogy belőle sem lesz vezérttkár.

Bauer József — amikor a KMAC komornyikja nagyságos úrnak szólította.

Kovácsné tanácsnok — amikor kiszült, hogy annak a bizonyos lapnak mégsem járt az a bizonyos összeg, melyet részére abból a bizonyos idegenforgalmi alapból kiutalt.

Kozma Endre — amikor a KMAC gazdasági bizottsága az utolsó pillanatig halasztotta a nemzetközi hatnaposhoz szükséges költségek kiutalását.

Hild Károly — amikor meghallotta, hogy be akarjuk oltani.

A győni szolgabíró — amikor úgy látszott, hogy talán mégis sikerül belebeszélni a Puhár Pista mikrofonjába.

Delmár Walter — amikor kiszült, hogy nem győzött, hanem inkább kilencedik lett azon a legendás emlékü o-ztrák túraversenyen.

Landauer Eduárd dr. — amikor először került szóba Héjjas Iván neve, mint vezérttkár jelölté.

Kuopp József — amikor meghallotta a rémhírt: megindult a hasított-sertésexport Németországba.

Bíró Jenő — amikor kiderült, hogy az általa használt személmérleg nyolc dekával mutat kevesebbet.

Singer Imre — amikor este a Horn Ede utcában egy női hang szép aviatikusnak hívta.

Martinek István — amikor Lukavecz Feri aranyérmert nyert a nemzetközi hatnaposon.

Klein Dezső motorosónak-matador — amikor motorja egyszer egészen véletlenül folgázzal kezdett el pörögni.

Lukavecz Ferenc — amikor Martinek a vita hevében egyszer szóhoz engedte jutni.

Urbach László — amikor kiderült, hogy az új kardános BMW-ben is van azért lánc.

Thain Bessy — amikor az egyik lap magasbaszökött művésznőnek nevezte.

Komlóssy Béla — izgalmas pillanatait — mint azt a versenyeredmények is igazolták — az elmúlt évben nem voltak. Boldog pillanata annál inkább. Különösen akkor volt boldog, amikor az a vonat fűtyült nagyot a Keletin, mely azt a bizonyos kompresszoros-kardános-királytengelyes gépet vitte haza — Münchenbe.

Szerkesztőségünk eredetileg huszonöt motorsportszereplőt akart kihallgatni, a huszonötből, sajnos, csak huszonhárom eset járt sikerrel. *Dalnoki László*, mint óvatos duhaj, a legszorgosabb rábeszélésre sem volt hajlandó magát beol-tatni a szerrel és folyton azt hajtogatta, hogy vasz kan man visssen. Walter Jóska barátunknak egymásután adtuk az in-jekciót. Már hat hurkatöltővel kapott, sajnos, nála a leg-nagyobb adag is hatástalannak bizonyult.

T.



ignis

TERTA

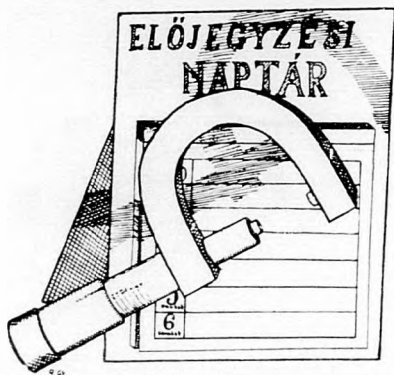
CSILLÁM

SZIGETELÉSŰ

GYUJTÓGYERTYA

OLCSÓ, TARTOS, ÜZEMBIZTOS

Pontos munka!



Pontos szállítás!

SECURO

sépműhely

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

Felfüggesztették a TTC versenyrendezési jogát

A KMC Nemzeti Sportbizottsága legutóbbi ülésén felfüggesztette a TTC versenyrendezési jogát és erről a következő hivatalos közleményt adta ki:

„Fontos döntést hozott a Királyi Magyar Automobil Club Nemzeti Sportbizottsága legutóbbi teljes ülésén. Egyhangú határozat alapján ideiglenesen eltávolította a Terézvárosi Torna Clubot minden a Nemzeti Sportbizottság mint sportfőhatóság ellenőrzési hatáskörébe tartozó verseny megrendezésétől, ami más szóval annyit jelent, hogy a TTC-nek a továbbiakig nem lesz módjában automobil-, motorkerékpár- és motorcsónakversenyeket rendezni.

Az eltávolítás oka összefüggésben van a gugerhegyi versennyel, melynek tréningjén tudvalevőleg Rudolf Steinweg, a kitűnő német versenyző, halálos szerencsétlenség áldozata lett. A gugerhegyi versenyen — melyet a TTC automobil és motorkerékpár szakosztálya rendezett — mint azt az utólagos vizsgálat kiderítette, a versenyzők nem voltak arra a szavatossági biztosítási összegre biztosítva, melyet a Nemzeti Sportbizottság kötelezővé tett minden Magyarországon megrendezésre kerülő versenyre. Vítás továbbá az a körülmény is, hogy a rendező egyesület biztosította-e előírászerűen a verseny tréningjét vagy sem?

Addig is, míg az utóbbi körülményre világosság derül — amit a TTC által a biztosító társaság ellen záros határidőn belül bíróság előtt indítandó per hivatott elérni — a Nemzeti Sportbizottság a TTC-t a minimálisnál jelentékenyen kisebb összegre kötött szavatossági biztosítás révén okozott súlyos mulasztás miatt versenyek rendezésétől ideiglenesen eltávolította.“

November 1-én lépett életbe az új csehszlovák autótörvény, amely számos hibájú mellett sok hasznos újítást tartalmaz: kötelezővé teszi a négy kerékfékelt, iparszerűen használt gépjárműknél (autóbuszok, taxik) pedig a szilánkmentes biztonsági üveg alkalmazását.

Ök is rájönnek... Amerikai híradás szerint a Buick gyár rátért a könnyű fémudagtűk alkalmazására. Ez a hír annál érdekesebb, minthogy végre a General Motors is letért arról az útról, amelyet az európai gyárak esekély kivétellel már régóta régen elhagytak.

Még egy amerikai hír: az Auburn gyár diesel-motoros személyautót hozott piacra. A 4,5 literes = 300 kg súlyú Cummins-motórral szerelt kocsik összsúlya 1500 kg.

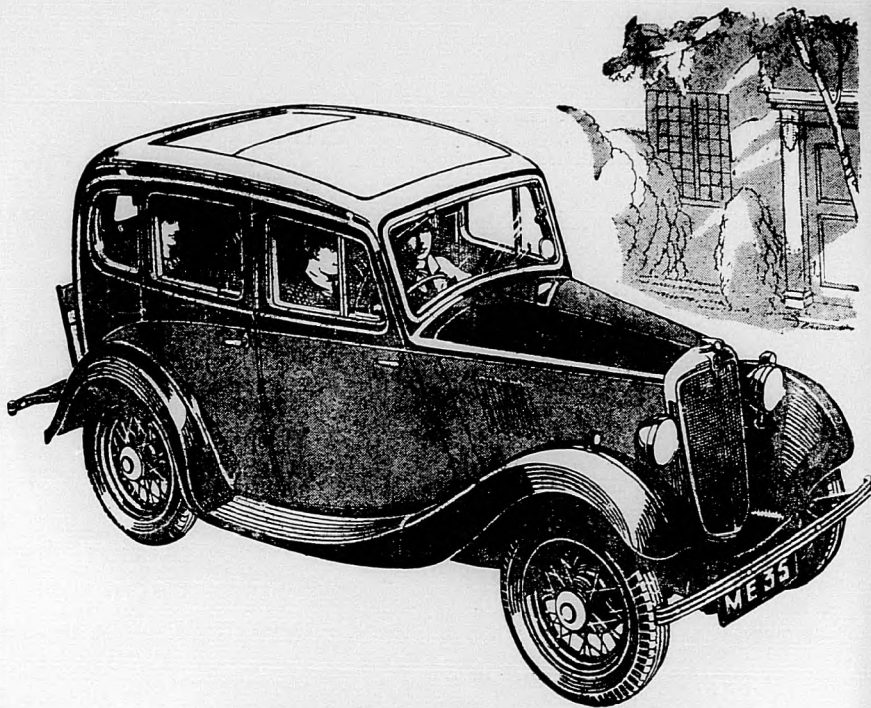
A svájci Saurer gyár magas fordulatú kis diesel-motórral kísérletezik. A kiszivárgott hírek szerint a motor 100 km-re mindössze 7 liter nyersolajat fogyaszt.

Németországban a katalógusárak betartását szigorúan ellenőrzik. Használt gépet fizetesképpen január 1-től kezdve csakis a nyilvános becsúsirodák által megállapított összegben fogadhatnak el az üzletek.

Talán a „Volksauto“? Stuttgart közelében az országút szélén állott meg az az újszerű jármű, melyről a szemtanúnak csupán annyit sikerült megállapítania, hogy a tágas, légnyílós karosszériával szerelt kocsik 500 km-re becsülhető kétlitemű motort a kocsik farában van elhelyezve... Azt honnan tudta meg, hogy a motor 25 lóerőt teljesít, a kocsik ára pedig 1200 márka lesz — fogalmunk sincs.

A londoni autós Olympia-Show-nak 230.000 látogatója volt. A kiállításon 100.000 kocsit adtak el.

A Dornier gyár a Deutsche Luft Hansa rendszeres Európa-Délamerikai postájáratá számára új repülőhajókat épített. A tandemben elhelyezett két egyenként 500 lóerős Junkers diesel-motor óránként 250 km-es sebességgel röpti az Óceán fölött a 19 méter hosszú repülőhajót, amelynek szárnyai közel 24 méter hosszúak és 18 négyzetméter felületűek. A gép összsúlya 3370 kg és 400 méter magasra emelkedhet. A gép mindössze 150 kg postát vihet magával, ami 15.000 légiposta-levelek felel meg. Miután az uszószigetek szerepét betölti „Westfalen“ és „Schwabenland“ hajókat fizemen kívül helyezték, az új Dornierek közbelső leszállás nélkül repülnek át a Délatlanti Óceánra.



MORRIS

kisautó

M. G.

sportautó

WOLSELEY

az ideális középocsi

a vezető angol elite márkák

Használt gépét előnyösen becseréljük. — Hosszu részletfizetés. — Kérjen díjmentes árjegyzéket!

DEMÉNYI és FIA V. Akadémia u. 19
Telefon : 19-8-43

Milyen legyen a közeljövő utasrepülőgépe?

A jövő légiforgalmának számos hivatott és számtalan hivatatlan prókátora van. Tervek születnek, tervek melyek óhajok maradnak mindörökké vagy fantasztikumok, melyek a mindennapi élet lehetőségei között élő gyakorlati ember számára megvalósíthatatlan utópiák.

A tapasztalat mutatja, hogy éppen a légiforgalom terén esakis a meglevő, sokszorosán kipróbált és bevált utakon lehet tovább haladni a tökéletesedés felé. Egyrészt azért, mert a jelenleg forgalomban levő közlekedési repülőgépek nagy része jól bevált, másrészt pedig azért, mert az üzleti szempontok szerint vezetett légiforgalom nem bírja el a kétes értékű kísérletek költségeit. Nyugodtan állíthatjuk, hogy a közlekedési repülés semmivel sem marad az autópálya szintjénél, amely éppen olyan lerögzített konstrukciós irányelveken igyekszik tökéletesíteni mindig szemelött tartva és soha el nem hagyva azokat az elveket, amelyek egyszer már jól beváltak.

Ha ezen szempontok figyelembe tartásával akarunk a jövő repülőgépéről beszélni, úgy leghelyesebben járunk el, ha a jelenlegi vívmányokat összegezzük ezekre az adottságokra építjük gondolatainkat.

Vegyük két szempont szerint bonckés alá a jelenlegi vívmányokat aszerint, vajjon technikai avagy kényelmi berendezésekről van-e szó. Technikai szempontból a speciális üzemanyagokkal hajtott kompresszoros motorok kombinálva az állítható propellerekkel nagyjelentőségű vívmányok. Az „automatikus pilóta” átvette a pilóta manuális munkakörét úgy, hogy a pilóta fokozott figyelmet szentelhet a navigációs munkának. Rádiótechnikai szempontból a legmodernebb adó- és vevőkészülékek mellé olyan műszer is vonult be a vezetőfülkébe, mely a legsűrűbb ködben is lehetővé teszi a gép rádiósa számára, hogy a gép momentán földrajzi helyzetét a repülőterek adóállomása nélkül is teljes bizonyossággal megállapíthassa. A leszállást sűrű ködben is lehetővé tevő „blindlandoló” berendezések is újabb tökéletesedések mentek keresztül, a pilóták ilyenirányú beiskolázása is megtörtént úgy, hogy ezen nagyjelentőségű vívmány kihasználása teljes erővel folyik.

A légi utazás komfortját illetően a pszichológiai momentumokon van a hangsúly. A pilóták a repüléshez még hozzá nem szokott és nem „luftfesi” utasokra való tekintettel kerülnek az éles fordulók, leszállásnál a legkisebb szöggel siklóznak le, felszállásnál is kerülnek a hirtelen emelkedést. Az utasfülke hangszigetelésére, vibráció-mentesítésé-

Irta: **Balthasar Zimmermann**
a „Swissair” svájci légiforgalmi
vállalat igazgatója.

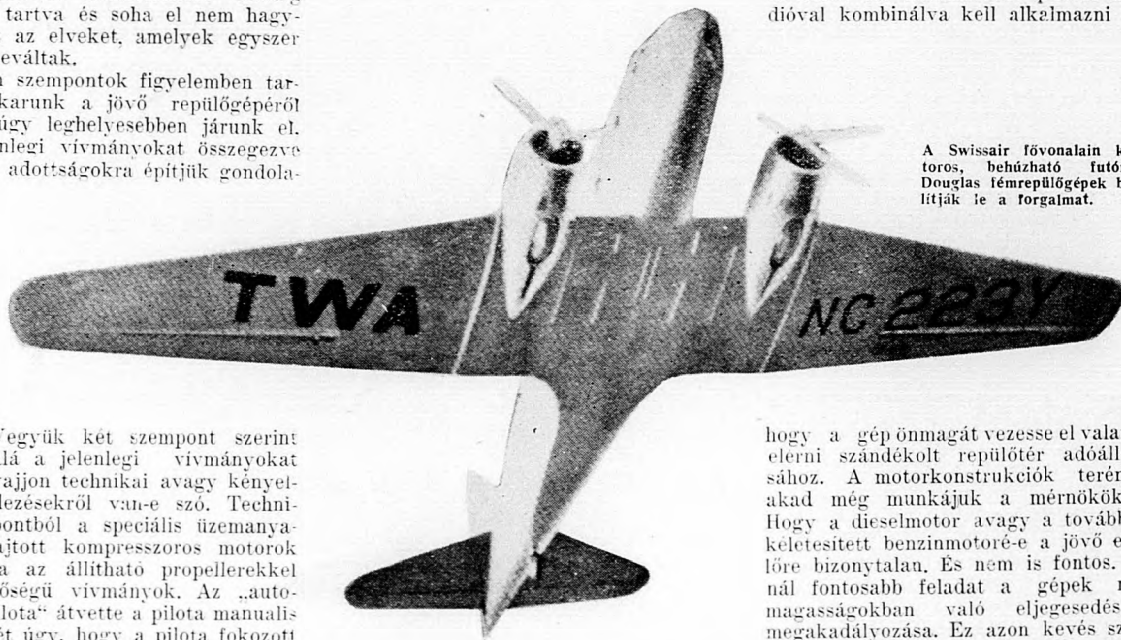
re és szellőztetésére éppen olyan gondot fordítanak, mint a fülke állandó hőmérsékletének biztosítására. A modern utasgépek fülkéjében nincs nagyobb zaj, mint egy Pullmann kocsiban, a gumiba ágyazott motorok és ülések vibráció-mentesítik a gépet és utast. A modern szellőző berendezések utasonként és percenként egy köbméter friss levegőt juttatnak az utas fülkébe. Gondoskodás történt természetesen az utasfülkék fűtéséről is. Ezek valójában röviden a momentán meglevő vívmányok és mindenkinek el kell ismernie, hogy a repülés terén sokat értünk el.

kell felemelnünk. Az ilyen sebességeket gazdaságosan egyelőre csak tetemes magasságban érhetjük el.

Itt aktuálisvá válik különbséget tenni a 200-500 km-es távokat repülő „helyigépek” és az 500 km-nél hosszabb távokat repülő távolsági gépek között. A megfelelő nagy magasságba való emelkedés illetve leszállás tetemes idővesztéssel jár úgy, hogy ez a lokális forgalomból a gazdaságosság elve alapján kiküszöbölendő.

Es ezzel elérkeztünk a jövő közlekedési repülőgépeinek tulajdonképeni problémájához. Meg kell állapítanunk, hogy a mai nagy utasgép túlon túl komplikált masina. A pilóta válláról egész seereg terhet kell levenni, hogy több időt szentelhesen kapitányi feladata elvégzésének. Leegyszerűsítendő a motorok kezelése, jöjjön az automatikus gázkezelés szabályozó, tökéletesítsék a műszereket. Az automatikus pilótát a rádióval kombinálva kell alkalmazni úgy,

A Swissair fővonalain kétmotoros, behúzható futóműves Douglas ténrepülőgépek bonyolítják le a forgalmat.



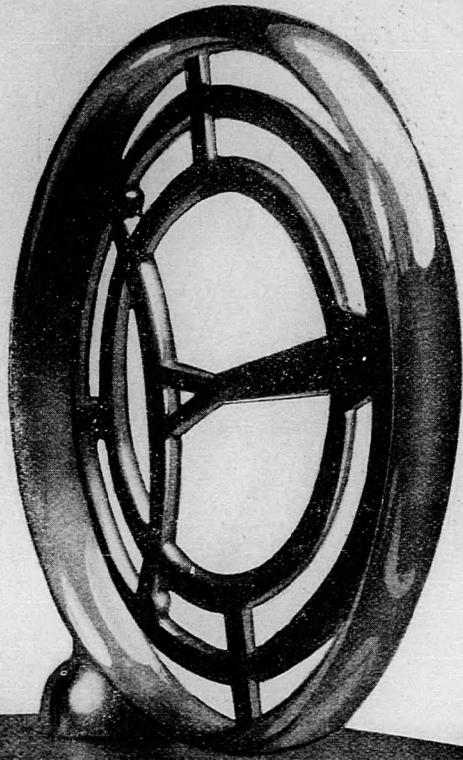
hogy a gép önmagát vezesse el valamely elerni szándékolt repülőter adóállomáshoz. A motorkonstrukciók terén is akad még munkájuk a mérnököknek. Hogy a dieselmotor avagy a tovább tökéletesített benzinnemotór-e a jövő egyelőre bizonytalan. Es nem is fontos. Annál fontosabb feladat a gépek nagy magasságokban való eljegesedésének megakadályozása. Ez azon kevés számú problémák közé tartozik, melynek eddig még nem szenteltek fontosságához mérten elegendő figyelmet...

A komfortra vonatkozólag fontos törekvés az utasfülkében levő légnyomás olyan szabályozása, hogy akkor is 3000 méter tengerszín feletti magasságnak feleljen meg, ha a gép magasabban úszik célja felé. A tapasztalat igazolja, hogy nem minden utas „élvezi” a 3000 méter fölötti magasságokat. Az oxigén ellátás nem vált be.

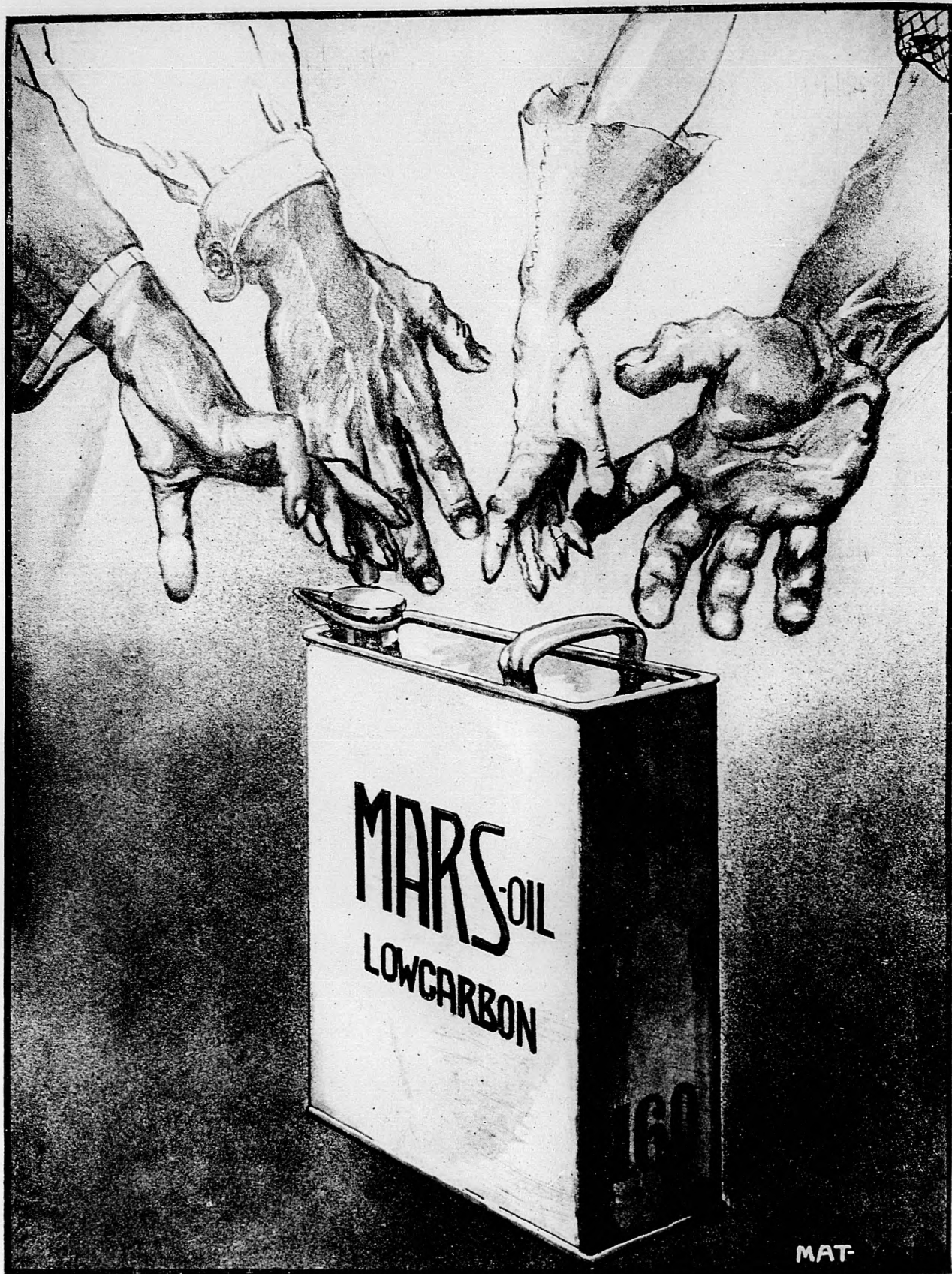
Az itt körvonalazott tökéletesítési törekvésekkel természetesen parallel kell haladnia a repülőterei szolgálat fejlődésének. A távolsági forgalom számára olyan légikikötőkre van szükség, amelyek éjjel nappali és minden időben végrehajtható fel és leszállást tesznek lehetővé. Az ilyen berendezések drágák, de rájuk csak a világforgalmi repülőtereken van szükség.

Ezzel néhány esztendői rövid reális programot adtam a közlekedési repülés fejlődésének.

BÉLELT
motorkezyű
bárénybörből és gyapjubéléssel csak
OTTENREITER-től
IV., Petöfi Sándor-u. 3. (Udvarban)



*Kellemes
ünnepeket
kivánunk*



Vezérképviselet: Ghillány Miklós, Budapest, II., Corvin tér 5. (Fő ucca) Telefon: 57-0-16.



Hibapontnélküli befutók a TTC túraversenyéről: Zamecsnik (Zündapp), Lukavecz (Fuch), a Hess család (Wanderer), és Kovács Kálmán (Adler).

A TTC szezonzáró turauja!

A bajnoki küzdelmek utolsó fejezete játszódott le a TTC szezonzáró túraversenyén, mely Budapest—Komárom—Nagyigmánd—Kisbér—Mezős—Győr—Komárom—Pilisvörösvár—Pilisszentiván—Solymár—Hüvösvölgy—Szépjuhászné útvonalon, kb. 265 km-es távon km-ben előirt átlaggal került lefutásra. A versenyintézőség a nagy kód miatt az eredetileg a Jánoshegyi Erber vendéglőnél kijelölt célhelyet a verseny folyamán a Szépjuhásznéhoz tette át, ahol a mitsem sejtő versenyzöket legnagyobb meglepetésükre váratlanul leintették. Ennek a szokatlan körülménynek tudható be, hogy a verseny valamennyi befutója győztesként szerepel az eredménylistán, hiszen éppen a legnehezebb, de a versenyből kikapcsolt Jánoshegyi szakasz lett volna hivatott a holtversenyeket kiküszöbölni. A verseny simán folyt le, csupán Wilhelm kényszerült sport-Bugattijával Dorogon kiállásra, míg Puri Mady, aki egy kilométerköve, került kollizióba, büntetőpontmentesen fejezte be a versenyt. Elsőnek Delmár Walter futott be áramvonalas Tátra családi autóbusszon, majd nemsokára mint első befutó motorkerékpáros Zamecsnik hozta célba pompás Zündappját, élénken reklamálva a Jánoshegyi szakaszt, mely számára könnyen az abszolút győzelmet jelenthette volna. Pom-pás a hangulat a Wanderer csapatnál: megnyerték a gyári csapatversenyt! Ime az eredmények:

Szólógépek. 250 km-ig. 1. Lukavecz F. (Fuch) és Kesjár J. (Fuch) holtversenyben — 500 km-ig. 1. Andó A. (Budge) és Martinek I. (Gillera) holtversenyben. — 500 km fölött. 1. Zamecsnik T. (Zündapp).

Oldalkocsis gépek. 600 km-ig. 1. Hrabanek I. (Sunbeam).

Túrakocsik 1100 km-ig. 1. Jakab L. (Fiat) és Bossányi P. (Adler) holtversenyben. — 1500 km-ig. 1. Kozma E. (Steyr) — 2000 km-ig. 1. Puri Mady (Wanderer), Hess E. (Wanderer) és Kovács K. (Adler) holtversenyben. — 2500 km-ig. 1. Hess Erviné (Wanderer) és Mellinger Gy. (Renault) holtversenyben. — 3000 km-ig. 1. Delmár W. (Tátra).

Sportkocsik 1100 km-ig. 1. Feledy Gy. (Fiat).
Gyári csapatverseny: 1. Wanderer team (Hessné, Puri M., Hess) 0 bp.

Klubcsapatverseny: 1. KMAC I. team (Lukavecz, Martinek, Zamecsnik) és FTC team (Kesjár, Andó, Hrabanek) holtversenyben. 0 bp. A TTC és a KMAC II. csapata szétesett.

Brown György

automobil alkatrészek

Budapest, VI., Jókai u. 17.

Telefonszám: 24-477

Alkatrészek **MÁVAG**
MERCEDES BENZ

és egyéb automobilokhoz.

Az Autó-Elektro érdekes újdonságai

Érdekes és a gépjárműközlekedés biztonsága szempontjából igen értékes újdonságokkal szerepel az Autó Elektro Budapest cég, mely tavaly Defroster AEB jelzésű villamos szélvédőmelegítő-jével hódította meg a magyar autós közönséget. Az AEB cég érdekes újdonságai közül az első helyen kell fel-említenünk a szerencsésen megoldott hármas kapcsolót, mely megszületését a csendreleletnek köszönheti. A hármas kapcsolóval tetszés szerint kapcsolhatjuk tempiótí hangra a villanykürtöt, vagy pedig este egyetlen mozdulattal átkapcsolhatjuk a dudát a reflektorra, hogy hang helyett fényjelzéseket adhassunk. Meglepi ennek a nélkülözhetetlen kapcsolónak ára, kompletten 25 pengő.

Nem kevésbé értékes az AEB új villamos irányjelzője. A normális irányjelzők nyelvei esőben igen gyakran beragadnak és nem adnak jelzést, ez vezette az AEB-t arra, hogy termikus relével kombinált villanó irányjelzőt konstruáljon, mely nem mechanikus, hanem tisztán elektromos szerkezet lévén, nem romolhat el. Az AEB új kódfényezője, mely az új irányjelzővel együtt tavaszra jön forgalomba, úgy van megoldva, hogy nem vakítja a szembejövőt, a vezetőt annál kevésbé, mert fényforrása egyáltalában nem látható.

Az AEB szupresszor elengedhetetlen kelleke az autórádióknak. A gyertyákra kapcsolt apparátus teljesen elnyomja a gyújtás által okozott rádiózavarokat, úgyhogy a vétel mindig abszolút tiszta és zavartalan.

Az AEB cég (Budapest, V., Pozsonyi-út 18.) szívesen mutatja be működésben is ezeket az érdekes újdonságokat, melyeket a magyar autós közönség figyelmébe ajánlunk.

Caracciola a tél folyamán Amstelka körüli, ahol főleg az amerikai pályákat fogja tanulmányozni. Talán összefüggésben van utazása az Avus átépítésével?

Tenni, a kitűnő olasz motorkerékpár-versenyző, a volan felé kacsingat. Szerződése a jövő évre a Guzzi színekhez köti ugyan, de megállapodott a Maserati-gyárral is, amelynek egyik másféltéres versenykocsijával szándékozik több versenyen startolni. Tenni, a sportkocsik részére kiírt jövő évi francia Grand Prix-ben egy 1.1 literes Maserati sportkocsival indul.

Dánia devizapolitikája lehetővé tette a dán piacot uráló amerikai gyárak szerelvényeinek további üzemeltetését. A német ipar gyorsan felismerve a lehetőségeket, sietett elfoglalni a venkik pozíciót. Elsőnek az Adler-gyár, majd csakhamar az Auto Union létesített fióküzemeket Dániában, legutóbb pedig a Daimler-Benz foglalt el egy leállított amerikai szerelvényeit.

Stanley Woods, aki az idei angol TT. versenyen Guzzi színekben kettős diadalt aratott, a jövő évben nem indul többé az olasz gyár színeiben. Új szerződése a nagymúltú New Imperial gyárhoz köti.

Dudálni tilos

de kötelező a jó fék

Megmaradnak betéltáplajai, ha

KLINGER



formába sajtolt, fémszálmentes

fék betétet

szerelet autójába.

Ismeri

minden szakember

Ajánlja

minden szaküzlet

Szereli

minden javítóműhely

az eredeti

KLINGER



fék betétet

Fékhátásban,

tartósságban

utolérhetetlen!

Vezérképviselet:

Fodor Mihály és Társa, VI., Jókai-u. 6. T. 21-4-34, 23-8-19

New-York

képekben, számokban és epizódokban

Helyszín a KMAC nagyterme. A vetítövásznon az 53.000 tonnás német óceánjáró az Európa pihen molója mellett, mintha erőt gyűjtene óceáni útjára. A vászon előtt Farkas Kálmán, a Vacuum Oil Co rt. igazgatója számol be amerikai útjáról a termet megtöltő hallgatóságának.

Sorra jönnek a képek. Hatalmas daru emeli be az Európa katapultjára a postarepülőgépet, mellyel majd egy-napi távolságra az újvilágtól előreküldik a hajó sürgős postáját. Új kép: emeletnyi magasságokban lebegő autó az óceánjáró oldalán, alatta kis hajó, melyről Southamptonban behajózzák az Európára a tengerentúli kollégák meglátogatására utazó európai kocsit. Azután a nyílt tengerre vezetnek ki a képek, 15 méteres hullámok táncoltatják a hajót, amott egy svéd óceánjárót előzünk, nem úgy ám, mint az autók szokták, hiszen a hajók sebessége között nem olyan nagy az eltérés, előzésnél sokszor órákig futnak egymás szomszédságában... Azután újra a végtelen tenger... Utazunk az Újvilágba!

Már feltűnnek az amerikai partok. Newyork kikötője a sokemeletes torpeházak közül az égnek törő felhőkarcolóival lenyűgöző, feledhetetlen kép az európai ember számára. Egy légi felvétel fogalmat ad Newyork méreteiről:

— Magában Newyorkban 9 millió ember lakik, ez a szám a Newyork élete bekapcsolódó közeli városokkal 11 és félmillióra emelkedik, közel 4 millió autóval. Ezek a számok jelentik az igazi közlekedési problémát, melynek megoldását később ismertetem...

A híres Fifth Avenue képe van a vásznon. Farkas direktor kalauzol:

— Ez itt a 360 méter magas Chrysler Building, ott a 3000 szobás Waldorf Astoria-hotel, amott Newyork legnagyobb épülete, a 387 méter magas Rockefeller Center, melyet a Rockefeller-család építtet 260 millió dollár kiadással, de az épület még nem készült el... Az épülettömb több tagozatból áll, természetesen udvar nélküli építkezés, melynél a belső helyiségek mesterséges levegőszolgáltatásban részesülnek. Erre a célra az ucca levegőjét először mosák, tisztítják, szárítják, majd a kí-

vánt hőfokra melegítve, a kellő nedvességgel ellátva juttatják be rendeltetési helyére. A Rockefeller Center legmagasabbra törő tömbjében, a Rádió Buildingben van elhelyezve az amerikai rádió 58, azaz ötvennyolc — stúdiója! Ebben az épületben van a 6000 embert befogadó híres Music-Hall, ahol 3 és fél pengőért két és félórán át a legjobb filmeket, másfél órán át pazar revüműsort tárnak a közönség elé. Ugyancsak ebben az épületben van a híres Rainbow-étterem, mely nevét csodás hatásvilágításáról kapta. Ablakából pompás madártávlati kép tárul a lent nyugszó életre. Kinézni azonban főlölesleg, vetítőtükrökből figyelhetik a vendégek az ucca nyugszó életét!

— De menjünk át arra a hatalmas épületre, az Empire States Buildingre, melynek tornya Zeppelin-horgonyzó árbócnak van kiképezve!

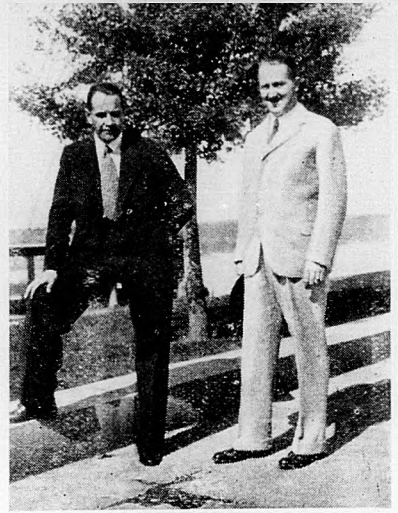
A kolosszális forgalmú newyorki ucca fölött a magasban kis kormányozható reklámléghajó úszik, egész uszályt von maga után, csupa hirdetés... Megérkezünk az Empire States Building elé, Farkas igazgató magyaráz:

— A Building természetesen vasszerkezetből épült, csúcsa erős viharban 1.2 métert is elhajlik! Lift visz a tetjébe, tessék beszállni, 52 másodperc alatt odafent vagyunk...

(— Harmincas átlag! — mondja be a bajnokjelölt.)

Odafenn vagyunk: pompás kilátás a felhőkarcoló szomszédokra, olyan kép, mintha repülőgépen ülnénk. Amott lent hatalmas parkhely. Zsúfolva. Pedig óránként 25—30 cent helypénzt kell fizetni! Magasan vagyunk, de Farkas igazgató még magasabba invitál. repülőgépbe, hogy arról ismerjük meg Newyork közlekedési rendszerét. Fent úszunk a magasban, a vetítövásznon Newyork madártávlati képe.

— Figyeljük meg a képet, Newyork úgy épült, mint egy sakktábla: a hosszirányú és keresztirányú egymást derékszög alatt metsző parallel utak teszik lehetővé azt, hogy Newyork képzület felülmúló forgalmát egyáltalában ne lehet bonyolítani. A közlekedési lámpák szimultán működnek, azaz az egész városrészben a keresztirányú uccák egyszerre lesznek szabadok, illetve tilo-



Farkas Kálmán direktor a cseh Vacuum vezetőjével, Sorger igazgatóval.

sak a közlekedés számára. Természetesen ugyanez áll a hosszirányú forgalomra is. Nézzük a képet: amíg az uccák csaknem kivétel nélkül derékszögben kereszteződnek, akad egy híres ucca, a 20 kilométeres Broadway, mely átlósan fut végig a városon. A Broadway-kereszteződéseként azután a közlekedési lámpa nem elég, ott a közlekedési rendőrök messzemenő intelligenciájára is szükség van, hogy a forgalom lebonyolítható legyen. Az ilyen helyeken minden a közlekedési rendőrökön múlik, akik sokszor még akkor is hajtják át a forgalmat, amikor a lámpa már pirosat mutat. Ugyanez a helyzet a Brooklynbe, a gyárnegyedbe vezető hidaknál is, melyeken három emeleten bonyolódik le a forgalom. Érdekes a megoldás a Hudson-Riveren, ahol a távolsági forgalom az emeleten bonyolódik le: a járművek a magasban haladnak és csak a céljukhoz legközelebb eső lejárón jönnek le a földszintre!

— Összegezve a newyorki közlekedést, elmondhatjuk, hogy lehet nagy forgalmat példásan megszervezni, amint hogy lehet kis forgalmat is rosszul irányítani!

(— Nálunk az utóbbit sikerült megoldani! — sóhajt az új vezértitkár.)

Farkas igazgató pedig máris eklatáns példával szolgál. Ott van a Váci utca és az Eskü-út kereszteződése. Közlekedési rémgregény. De Farkas Kálmán nemcsak kritizál, pompás ötlet is ad. Meg is tapsolják érte.

De hagyjuk Pestet... Ismét repülőgépben vagyunk: lent a mélyben terül el a Vacuum Oil Co. kolosszális méretű Paulsboroi finomítótelepe, melynek csak a laboratóriumában 500 ember dolgozik! Van ebben a laboratóriumban minden: hűtőkamra, melyben —50° hidegben próbálhatják az olajukat, hatalmas készülék, mely port, piszkot, sárt szór a próbapadon futó motorra, hogy a legmostohább üzemi viszonyokat reprodukálja a leggondosabb precizitással végzett laboratóriumi kísérletekhez. Új szerkezet jelenik meg a vásznon: kopogásmérő! Ennek segítségével vizsgálják a különféle üzemanyagok kopogási számát, mert hiszen nemcsak a motor, hanem az üzemanyag is kopoghat olykor, ami a gázkeverés, a túlságosan gyors, robbanásszerű elégésnek folyományá és az



Kilátás az Empire States Buildingből néhány newyorki felhőkarcolóra: elől a Chrysler Building, hátul az égnek törő Rockefeller Building. — Az amerikai repülőterek elmaradhatatlan kelléke a Mobilgas-t és Aero Mobilolít szállító tankkocsi.



üzemanyag oktánszámának a függvénye. Az Amerikában használatos benzineknek 50—52—54 az oktánszámuk, a mi motorkónk oktánszáma 74. De menjünk kissé ki az országútra!

Széles betonutat mutat be a vászonra vetített kép, melyen négy sorban robnak az autók. Két sor oda, kettő vissza. Farkas igazgató magyarázza:

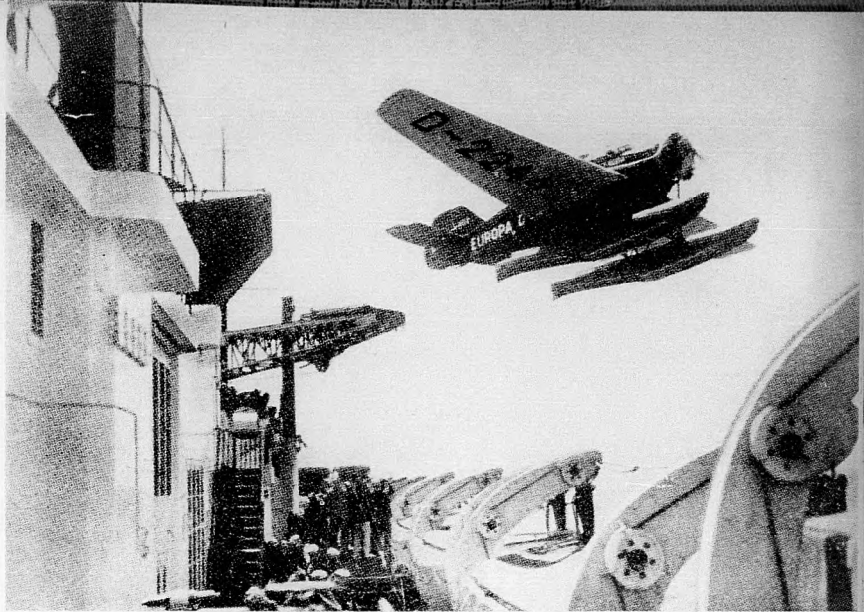
— Amerikában az országutak zöme betonút, melyeken a sebesség 40 mérföldben, azaz 65 km-ben van maximum. A forgalom különben is oly intenzív, hogy nagyobb átlagot kihozni bajosan lehetne. Különösen a teherautóforgalom lepett meg és érdeklődésemre megtudtam, hogy az országúti forgalomban futó teherautók nagyrésze túlhaladja az évi 200.000-es kilométerteljesítményt, de igen nagy azoknak a teherautóknak is a száma, melyek egy évben közel 300.000 kilométert futnak le! Ezek a teherautók természetesen váltott vezetőkkel közlekednek!

A híres amerikai service állomásokról kapunk izelítőt. Izléses épületek, ahol minden minőségű benzint árulnak, felszerelési cikkek kaphatók, van mosdó és pneumatikus kocsiemelő és vannak liftek, melyek a pincében berendezett műhelyekbe szállítják le a kocsit, ahol szelepcsizolásig minden kisebb javítást gyorsan és olcsón végeznek el. Minden service-állomáson ott van minden kocsi típus alvázszírszi terve, ezek alapján végzik el precizen a lezsírást. Néhány szám Newyork autóéletéből:

— Newyork autóinak évi benzinfogyasztása 250.000 waggon. Ha ezen kvantum 2%-os párolgási veszteségét nézzük, úgy az többet tesz ki, mint egész Magyarország teljes fogyasztása.

Most pedig 30 méter széles utakon Newyork repülőterére kalauzolniak Farkas direktor vetített képei. Elvonul előttünk a Vacuum Oil Co. kísérleti repülőgépflojtája, örömmel látjuk viszont a sorban a tavaly Mr. White vezetésével hozzánk is elátogatott kis Beachcraft kétfedelűt, az „Aero Mobiloil“-t. Amott a repülőtéren mozgó tankkocsiból éppen „Mobilgas“-t tankol egy hatalmas Douglas utasgép. Farkas Kálmán beszél:

— A repülőtér volt egyike azoknak a helyeknek, mely legjobban megragadott. Egyik délelőtt 15 perc alatt 17



Egy napra van Amerika: az Európa katapultjáról kilövők a postahidroplánt! (Luftansa Photo)



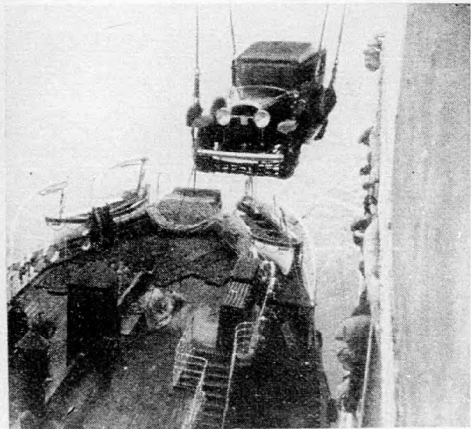
Ha a Rockefeller Building fásított terraszáról felnézünk...

utasgép startolt és érkezett. Megvalom, volt nap, amikor egész napomat az aerodromban töltöttem. Lehetett fényképezni, bolyongani a hangárok között és mikor aziránt érdeklődtem, vajjon meddig kóborolhatok, lakónikus egyszerűséggel adták meg a választ: „Amíg fejbe nem vágja egy propeller.“ Erre azután már óatosabb lettem! A repülőtéri forgalom éjjel-nappal teljes üzemben folyik, az Újvilág érdeklődését a légiforgalom iránt érthetővé teszik a távolságok. Los Angelesből vonaton Newyorkig néhány napig tart az út, ezzel szemben repülőgépen? Este 9 órakor indul az United Air Lines gépe a Csendes-óceán partjáról és másnap délben Newyorkban landol az Atlanti-óceán partján. De megoldották már a Csendes-óceán fölötti légiforgalmat is. Hatalmas négymotoros — egyenként 800 lóerős — Sikorsky-repülőhajók viszik hetenként Hawai-in át San Franciscóból a postát a 13.000 km-re fekvő kínai kikötővárosba Cantonba és jövőre állólag az 50 egységnyi személyes masinák az utasforgalmat is felveszik.

Vége. Hatalmas taps, Farkas igazgatót melegen ünneplik! ő az autós szemüvegén át mutatta be Newyorkot! Es így mindmáig nem ismertük!



Igy néz ki egy newyorki parkhely! Ugye, impozáns?! — Behajózás Amerika felé...



AUSTIN

KISAUTÓ

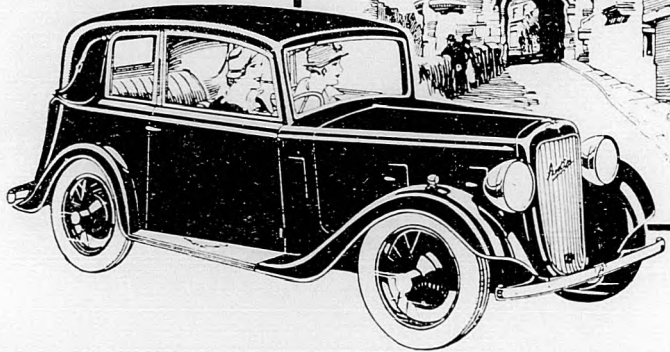
világviszonylatban is a legelterjedtebb.

AUSTIN az egyetlen kisautó,

melynek megbízhatóságát évtizedes elismerés dicséri. AUSTIN anyagánál és tartósságánál nincs különb. Kis üzemköltségét egyetlen más autó sem éri el.

Nincs más kisautó,

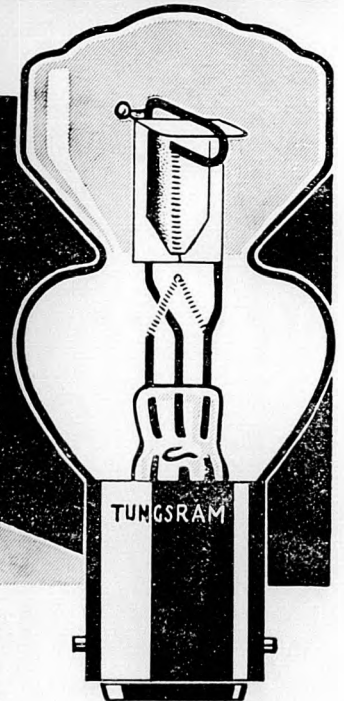
mely fenti rekordokat megdöntheti. — Fogyasztás 6 liter 100 km.-re. — Orvosoknak, ügyvédeknek nélkülözhetetlen!



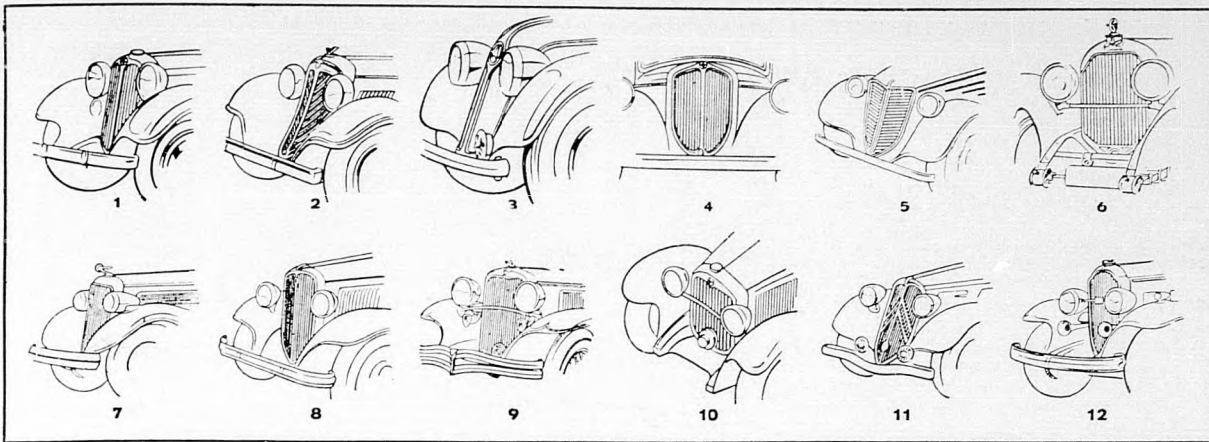
Vezérképviselő: BRUCK, VI., JÓKAI-UTCA 21

TUNGSRAM

„SÁRGA DUOLUX” LÁMPA



**BIZTONSÁG A KANYARBAN
SZÉLESÍVŰ FÉNYCSÓVA**



Ön is vegyen részt karácsonyi rejtvénypályázatunkon!

Tessék gondolkodni: melyik rajz milyen autót ábrázol?

Az automobil külső megjelenésének legkarakterisztikusabb része a hűtő. Iskolaköteles korunkban a radiátor alakjáról könnyebben felismertük a közelgő gépkocsi gyártmányát, mint a latin könyvben Vergilius vagy Tacitus „ablatus absolutusait”... A hűtőt méltán nevezhetjük az autó arcának!

A hűtőforma önmagában azonban még nem reprezentálja az összképet, közvetlen tartozékai a hűtősapka és a márka-embléma, mely utóbbit voltunk bátrak mellékelni rejtvényképeinken kissé eltorzítani, nehogy túlkönnyen menjen a rejtvényű feladott autókarcok felismerése. A megnehezített munka ellensúlyozására viszont a sikeres megfejtők számára hasznos díjakról gondoskodtunk, melyek bizonyára

erősen fogják fokozni a rejtvényfejtők buzgalmát.

Ezidei rejtvénypályázatunk feltételei a következők:

Legkésőbb január 10-éig kell beküldeni a megfejtést, a rajzok számozva vannak, a megfejtést a számozás sorrendjében kell közölni. A díjak kisorsolásában csak az vesz részt, aki legalább 5 rajzot fejtett meg, a kevésbé sikeresek számára vigaszdíjakról gondoskodtunk, a megfejtéseket elég levelezőlapon beküldeni, cím: Auto-Motor szerkesztősége, Budapest, V., Tátra-utca 4. A címzéshez kérjük odairni: Karácsonyi pályázat, a könnyebb adminisztrálás kedvéért. A pályázaton mindenki résztvehet, a számonkenti olvasók is, tehát nemcsak az előfizetők.

Kérünk olvasható nevet, foglalkozást és pontos címet megadni.

A megfejtők között a következő díjak kerülnek kiosztásra:

1 drb. pótülés lábtartóval (adja a Puch-művek rt.), 3 drb. 1 literes tölcserkanna Mobiloil „DH” (adja a Vacuum Oil Co rt.), 10 drb. Bosch gyertyavizsgáló urna (adja a Bosch kft.), 1 garnitúra Puch-dugattyú gyűrűkkel (adja a Puch-művek rt.), 3 drb. 1/4 literes kanna Gargoyle felsőkenőolaj (adja a Vacuum Oil Co. rt.), 3 drb. patent lábtartó stender, 5 drb. gyertyavédő gumi, 5 drb. tachometer világítás (szelrelőlámpa) és 1 drb. Triplex szemüveg (adja a Puch-művek rt.), végezetül 5 drb. egész éves és 5 drb. féléves előfizetés az Auto-Motorra.

Monzában a Mercedes-team!

Neubauer mérnök, a Caracola, Brauchitsch, Chiron összeállítású Mercedes-Benz csapat élén Monzában próbálja az új versenykocsikat. A próbák megkezdésére a versenyspórtól visszavonult Fagoli is résztvevő, minan beavart forrástól származó értesülések szerint Fagoli a chary (asz versenyben jövőre is képviselni akarja a Mercedes-Benz színeket.

A japán autópárról közlünk újabb hírt. A Nippon Automobile Co. új kiskocsi típust hozott piacra „Datsun” néven. A csukott, 2,80 tengelytávú, 600 kg súlyú kocsit 750 km-es n gyhengeres motorral van szerelve, amely 1:5-ös kompresszió aránnyal, 3000 fordulattal 12 lóerőt ad le a tékpadon. A kocsit ára 12,0 yen, mintegy 1700 pengő.

A Garmisch-Partenkirchenben február első felében lezajló téli Olympiás egyik főéremkéssége a bob-verseny lesz. Az egyik olasz négyes bob legényesét csupa autó-versenyző alkotja: Varzi, Taruffi, Trossi és Cortese. A másik olasz négyes bob ugyancsak autó-versenyző, Brivio vezérlete alatt áll starthoz.

Németországban az év felében 20 000 díszem-motoros teherautó és altszék, továbbá ugyanannyi díszem-motoros traktor volt forgalomban. Érdekes, hogy ugyanakkor az Egyesült Államok területén mindössze 1200. Angliában pedig 6000 díszem-motoros teherautó van üzemben.

A belga motorkerékpár-szövetség Lüttich mellett nyolc és fél kilométeres versenypályát épít. A tribünokról az egész körkört áttekinthető lesz!

A Maserati-gyár új hathengeres márfél literes versenykocsit konstruál, amelynek motorja 7500 fordulattal 250 km-es sebességgel röpti tovább a kocsit. A szakkörök az új Maserati konstrukcióban látják az angol ERA-kocsit méltó ellenfelet.

Todt dr., az épülő német „Reichsautebau” úthálózat biztosa kijelentette, hogy az épülő és már elkészült autók használata teljesen díjmentes lesz.

A Németországban forgalomba kerülő 26 járművek száma az ideiglenes először túl a francia statisztika adatait. Ezzel Németország az USA és Anglia mögött a harmadik helyre nyomult föl.

Az idei német autó- és motorkerékpár export meghaladja a 60 millió márkot.

TELEFON: 14-3-36

KISSM. ANTALÉSFIA
MOTORKÖZPONT
BUDAPEST

GÉPÜZEM ÉS ALKAT. RÉSZ GYÁRTÁS: VI, ARADI-UTCA 26.

Külföldi mintájú speciális motorkerékpárüzemünkben készítünk: **motorkerékpárokat, motorokat, az összes gyártmányokhoz mindenféle alkatrészt, és külföldi anyagból garanciával.** — Precíziós gépeinket hengerek kőszorítása P 350-től Dugattyúk készítése P 380. — Lánc és fogaskerekek, golyós és görgős csapágyak, szerelések, generáljavitások, duc-czások, chromozások legelőcsöbber részletek is. Fűtött helyiségekben gépek garázolása tavasszigi díjmentes. Vidéki megrendelések azonnali legkedvezőbb elintézése — Postai szállítások utánvét mellett.

Kérje postán díjmentes alkatrész árjegyzékünket.

Révész és Huszár

VI., Jókai tér 7. Telefon: 18-9-54.
 DUREX dugattyúk egvedárusítása.

Dugattyúgyűrűk, nyers- és kész motortárszelepek, fogaskerekek, dugattyú-csapok, tömitések, Wippermann és Morse motorkerékpárláncok.

Elrontott, hibás, lassu

motorkerékpárját felelősséggel, lelkiismeretesen, méltánvos áron, megelégedésre kijavítjuk, mindentéle hánvzó alkatrészt elkészítjük, pótoljuk, **vezérműjét** átalakítjuk, hogy gépe gyors lesz. Kőltésévetés vizsgáló díjmentes. **Ingyen** garázsüzük, hirdetiük motorkerékpárját, ha eladási vagy iavitási megbízást ad

Calthorpe képviselőt:
KLEMENTZ ÉS TÁRSA
 okl. mérnök,
 IX., KÖZRAKTÁR-U. 24. TELEFON: 846-27

MEGBIZHATÓ OLCSÓ JO

„TURÁN”
 SPORTCIPŐZEMNEL Kaphatok Készíti:
ifj. Ternóczky János
 VI., Podmanic-ky-utca 49. sz. Tel. 22-3-53.
 Minden sportághoz szükséges cipők, lovagló csizmak kaphat k.

Mélyen Afrikában jár a Puch-expedíció!

Legutóbbi számunkban kezdtük közzéadni az afrikai Puch-expedíció kalandos útjának beszámolóját, melyeket az expedíció vezetője, Böhmer professzor juttat el hozzánk rendszeresen. Három 500-as oldalkocsis Puch vesz részt a kalandos úton, hat személlyel és rengeteg poggyással. Böhmer tanár most beérkezett harmadik számú jelentése a következő:

Mont-Aux-Sources november 3.

A Fokvárosban töltött pompás napok után ragyogó időben indultunk útnak. A gépeket kénytelenek voltunk erősen túlterhelni mert nemcsak bőséges élelmiszer- és ivóvízkészletet kellett magunkkal vinni, hanem a trópusi csomagolású filmanyag is nagy súlytöbbletet jelentett. Hiába van itt még csak tavasz, csak úgy ömlött rólunk a víz, árnyékban már napfelkelte után 38—39 fokra ugrik a hőmérő, a talaj hőmérséklete pedig eléri az 52 Celsius fokot.

Fokváros után bekerültünk a Karrooba. Ez a Karroo szikkadt, bokros sivatag, ahol víznek nyoma sincsen, ahol egyetlen árnyékot adó fát nem találni, ezzel szemben 8—10 centiméter hosszú acélkemény tüskék okoznak negyedóránként gumidefektet.

Délben elviselhetetlen a hőség. Szinte lehetetlen, hogy a motorok bírják ezt az igénybevételt, mert a nagy hőség ellenére is nagy tempóban kell haladnunk, az erősen bordás úton kis tempóban nem bírják a rázást. Éjszakáinkat az egymástól 40—50 kilométerre fekvő farmokon töltjük, más-ahol ugyanis nem találunk ivóvizet. A farmerek nagyon szívesen fogadnak,



Kiss László, a Puch művek főszereelője most fejezte be szokásos őszi turáját, melynek keretében végiglátogatta a nagyobb vidéki Puch lerakatokat, hogy a körzetben levő gépeket felülvizsgálja és az esetleg szükséges javításokat elvégezze. Kiss László legutóbb Szombahelyen járt, ahol a Puch motorosok nagy örömmel fogadták.

mind hallottak már rólunk, hála a lapok propagandájának.

Hatnapos megerőltető menet után értük el Kimberleyt, a gyémántok városát. A hatóságok engedélyével megtekintettük a gyémántbányákat és bizony elcsodálkoztunk, amikor a marokkba nyomott, de utóbb sürgősen visszakért szürke és alig fényes kavicsról elárulták, hogy kb. 10.000 Schilling értékű nyers gyémánt.

Rövid pihenő után elértük Mont-Aux-Sources, mely a 3600 méter magas Drakensberg lábánál fekszik. Holnap indulunk neki az út legkeményebbnek ígérkező szakaszának.

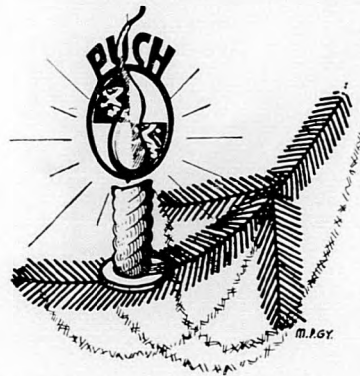
Műszaki jelentés: Eddig 1632 kilométert tettünk meg. Napi átlag 2:30 km, mivel 150 km-es átlagokat kalkuláltunk: négy napot nyertünk. Az egyik gépnek eltört a kormányozótája a gépek és oldalkocsik egyébként teljesen rendben vannak.

Figyelem! A Puch-művek fióktelepe ezúton is felhívja a Puch-tulajdonosok figyelmét arra, hogy a téli idény beköszöntével Lehel-utcai javítóműhelyében mérsékelt árakat léptetett életbe. Puchék ezen elhatározása lehetővé teszi számukra, hogy műhelyüket egész télen át teljes üzemben tartsák, másrészt pedig a Puch-tulajdonosok már az első tavaszi napsugárban teljesen rendbehozott motorral élvezhetik a tavasz ébredését, elmentetben azokkal, akik gépükkel utolsó pillanatban keresve fel a megrohant műhelyeket, bosszankodással kénytelenek az év legszebb heteit eltölteni. Puchék a télen végeztetett javítási munkálatokra nemcsak 15% engedményt adnak, hanem díjmentesen garázsirózzák a téli hónapokban a gépeket és ugyancsak díjmentesen gondoskodnak a gépek és azok akkumulátorának téli karbantartásáról is.

**Boldog és kellemes
karácsonyi ünnepeket
kivánunk**

PUCH MŰVEK FIÓKTELEPE

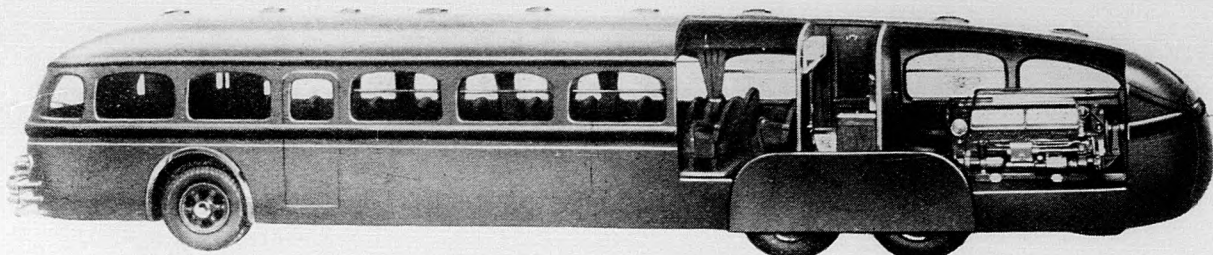
BUDAPEST, VI., LEHEL U. 25



A MAGYARORSZÁGI

PUCH

MOTOROSOKNAK!



Ilyen modellű, 450 lóerős nyersolajmotorral szerelt, farmotoros óriás autóbuszokat akar építeni a Mercedes-Benz gyár, melyek 120 km-es sebességgel fognak közlekedni az új német autóstrádkon.

Mi újság?

— Helyreigazítás: a legutóbbi számunkban a német motorkerékpár-eladásokról közölt ábrás, szemléltető kimutatás természetesen csak az idei év első felére vonatkozott. Azóta az élmárkák — DKW, NSU, Zündapp — vezető pozíciója még jobban kidomborodik.

— Mit hallott Hébli úr Kozmáékrol, készülődnék-e már a montecarlói csilagtúrára?

— De mennyire! Kozma barátunk Martinek társaságában Athénből fog startolni és hogy újja legnehezebb szakaszával, a balkáni utakkal megbarátkozzon, december végén vagy január első hetében lerándul Athénbe. A Kozma-Martinek kettős erre az útra két fizető utitársat is visz magával. Erre bizonyára lesz jelentkező bőven... Az érdeklődők naponta este 6—7 óra között az Autóklub olvasójában találhatják meg Kozmát és Martineket, akik készséggel szolgálnak részletes információval. Tehát tessék jelentkezni.

— Eladó Rudge-versenygépről nem tud, Hébli úr?

— Dehogyan nem! Zamecsnik Tivadar eladja 350-es Rudge versenygépét, mellyel oly szép sikereket aratott. A géphez külön dörttrekk vázat, tartalék hengert, komplett felszerelést és számos pótalkatrészt ad át „Zami” barátunk a vevőnek, aki bizonyára nem sokáig fog várni magára.

— Mit hallott a piacon, Hébli úr?

— Jó szezon lesz jövőre! A Pajor cég december közepéig már nyolc Zündappot adott el tavaszi szállításra. Meg is van elégedve vele a gyára! Hogyisne volna, mikor Pajor az első évben 20 gépet hívott le, ugyanakkor a bécsi képviselő, amely idei, második üzletévében közel 100 Zündappot adott el, tavaly első évében csupán 9 masinát forgalmazott.

— Mit tud Boschék portájáról Hébli úr?

— Nagy a forgalom téli akkumulátor-karbantartásban! Az akkumulátor téli karbantartása felette fontos annak, aki gépjárművét télre leállítja. Az elektromos berendezés szerelvényei közül az akkumulátor az, amely az üzemben kívül állás folytán kárt szenvedhet. Az akkumulátor téli konzerválásával kapcsolatban számos tévhit van forgalomban. Egyesek azt gondolják, hogy a telepből a savat ki kell önteni, s akkor az akkumulátor jól raktározható. Pedig ilyenkor a levegő behatására a lemezek szulfátosodnak és megkeményednek. Helytelenül cselekszik az is, aki a telepből kiöntött savat desztillált vízzel pótolja és ezzel véli akkumulátorát az üzemben kívül állás káros hatásától megóvni. Ezzel szemben az egyedüli helyes módszer, ha a teleppel az üzemben kívül állás tartama alatt lehetőleg a természetes használat folyamatait végeztetjük, mert ilyenkor a lemezek nem oxidálódnak, nem keményednek meg, hanem megőrzik lágy áramfelvevőképességüket. A telepben tehát meg kell hagyni a savat, négyhetenként lassan kisütni és az előírt töltőáram-erősséggel újra teljes kapacitásra hozni. A kocsin kívül való töltés házilag való elvégzésére legtöbbször nincsen mód és ezért legjobb a telepet téli karbantartásra megbízható akkumulátor-üzemnek átadni, mert így megvan a biztonsága annak, hogy a kocsi újbóli üzembehelyezésekor a telep kapacitásából és teljesítményéből semmit sem veszít és legalább is ugyanolyan jó állapotban van, mint a leállítás alkalmával. A Bosch Róbert K. f. t., Budapest, V., Váci-út 22—24. szám alatti cég olesó havi átalányárban (P 1,50—2,50) vállalja a télre leállított gépek akkumulátorainak karbantartását.

— Mi újság a versenyzők portáján?

— Kérem, írja meg Szerkesztő úr, hogy eladó a Kremm-féle 350-es ki-

rály-tengelyes Motosacoche, az ára valószínűtlenül olesó. Érdeklődni lehet: Budapest, Szentháromság-tér, Kremm József.

— Új cég?

— Winkler József, a jónévű Méray-versenyző autó-, motoralkatrész- és felszerelési üzletet nyitott a Jókai-tér 6. alatt. Nagy Mobiloil és Castrol raktára van úgy kannázott, mint kimért olajkából. De mindezekben még nem merült ki az aktivitás, tárgyal egy külföldi motorkerékpárgyárral is és a közeljövőben új képviselővel fog szaporodni a magyar piac.

— Az utolsó számunkban egy téves adatot közöltünk. A Magyar Fogas-

Motorjának

minden alkatrészét
gyártja a

Magyar fogaskerék,
autó-tractoralkatrész és
gépgyár kft.

Budapest, VIII., Nagytemplom-u. 34.
Telefonszám: 46-1-55.

Henger és főtengely köszörülés

Pontos munka

Mérsékelt árak

Gyors kiszolgálás

Kellemes karácsonyi

ünnepeket

és

Boldog újévet

kíván

magának szerezni? Hozza motorját, autóját hozzám javításba

REICHFELD GÉZA

RÓZSA-UTCA 90. TEL.: 24-2-85.

Kérjen árajánlatot; az új esztendőben sok költségtől és bosszúságtól kíméli meg magát.

SI

és szerelvényei.
Rugóskötések,
szerelések
legolcsóbban.

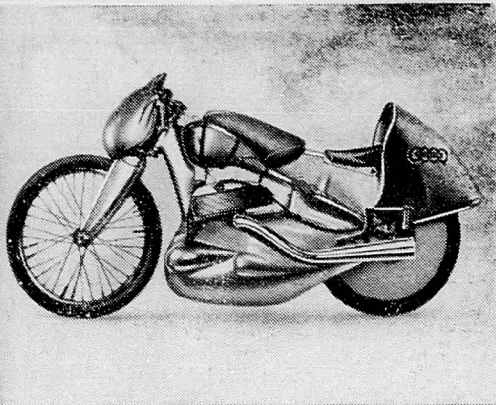
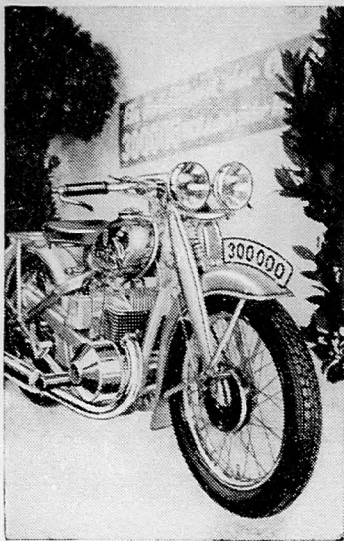
PÁPAI

VI., GRÓF ZICHY JENŐ U. 39

SEBESSÉGMÉRŐK

KILOMÉTERSZÁMLÁLÓK,
autóórák, autóműszerek szakszerű
javítása

ÓRAGYÁR, Tömő-u. 26.



(Balról): 1921-ben vette programjába az Auto-Union DKW gyár a motorkerékpárgyártást, — most készült el a 300.000-ik gép, melyet a gyár ünnepélyes keretek között helyezett közszemlére. A DKW Művek — a világ legnagyobb motorkerékpárgyára. — (Jobbról): Ez az Auto-Union DKW gyár legújabb 250-es versenygépe, mely világrekord-zéfiát állított fel.

kerék, Autó-, Traktoralkatrész és Gépgyár Kft. nem generáljavította Wilhelm Sándor Bugattiját, hanem csak hengert és főtengelyt köszörült. Más újság, Hébli úr?

— A Licsájer János cég jubileumi éve leteltével sem emeli kivételes leszállított árait és így továbbra is az ideai árak maradnak érvényben.

— Ez már kellemes hír, Hébli úr, tud még ilyesmit?

— Akad még a tartányomban. A Securo cég munkáját már nemcsak Zamecsnik dícséri. Ha ilyen tempóban lát-

ják el munkával a versenyzők, úgy rövidesen egész versenyzőgárdánk a Securo gépműhelynél fogja beszerezni — a dugattyúkészítésen kívül — lánc-kerék- és sebességváltó alkatrész szükségletét, amiből igen nagy raktára van a cégnek. Mivel azonban nemcsak a versenyzőknek van ilyen csecebecsére szükségük, hanem az aprópénzes kismembereknek is, ezeknek Reichfeld Géza dúsan felszerelt használt alkatrész-raktárát ajánlom. Majdnem minden márkához van tantszuszos áron alkatrésze.

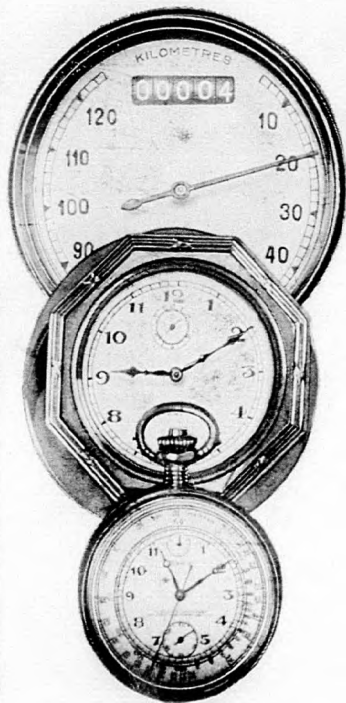
— Na mi az, Hébli úr, miért vette vissza a gázt?

— Azonnal folytatom, csak egy kicsit kifújom magam! További jó hírem: jönnek az új 1935-os Sunbeamok. Az érdeklődőket alig tudja prospektusokkal kielégíteni az agilis Koppányi. Más. Az autótársadalom prominense, az Alfa Romeoó méltóbb keretet kapott az újja átépített Lisz Ferenc-téri helyiségben. Most pedig jól figyeljen ide, Szerkesztő úr, Solymossy és Társa cég olyan problémát oldott meg, amivel sikerült kiküszöbölni a nagyadójú és nagyfogyasztású kocsik üzemenkívül helyezését. Altaluk kikísérletezett és pompásan bevált anyagból felhüvelyezik a hengert és az ily módon lekicsinyített motor ugyanolyan hatásokkal dolgozik tovább. A hüvely anyaga keményebb, mint a henger anyaga, tehát hosszabb az élettartama is. Megy is az üzem, dolgoznak éjjel-nappal! Sőt duplájára nagyobbították meg a helyiségeket és már úton van egy 1936-os típusú vertikális hengercsiszoló koloszsúsz és egy 1936-os típusú könyöktengely- (főtengely-) csiszológép is.

— Hallom, megalakult az Austin Klub Budapestén?

— Ugy van, kedves és bensőséges ünnepély keretében alakult meg az Austin Autó Klub, melynek célja tömöríteni az összes Austin-tulajdonosokat. Helyesen jegyezte meg az egyik szónok: végre egy tömörülés, amelyet nem az elégedetlen tömegek érdekképviselete hozott össze, hanem a megelégedettség és az együvé-, a nagy Austin-családdhoz tartozás érzése! A Kubelnöké végyhangúan Waldner Róbert vezérigazgatót, alelnöké Szondy Jenő gépészmérnököt, főtákarul pedig Demjén Zoltán vegyész-mérnököt választották meg.

Kilométerjelző-, autó- és stopper-óra



javitó-
műhely
és
raktár

Schvarcz
Testvérek
szakórások
Budapest, VI.,
Podmaniczky-u. 59
Telefon: 29-6-24

Az angol T. T.-én
Hősök emlékversenyén
Autó 600 km es jubileumi versenyén
FTC 430 km-es bajnoki versenyén
Guggerhegyi versenyen
Háromashatárhegyi versenyen stb., stb.
és mindentűt a világon

RUDGE BRUCK,
motorkerékpár van az élen
1936-os szenzációs Jókai-u. 21
modellek megérkeztek!

KURCZ ÉS LAJTA

fotocinkográfiai műintézet rt.
BUDAPEST, VIII., VIG U 3
Telefon: 31-0-67 és 35-3-18

Cinkográfia. Galvanoplasztika. Tömöntőde.



Hitler kancellár mel-
gen gratulál az Autó Union krekkek, Stuck és Rosemeyer ezévi
versenysikereihez.

— Van-e még valami mondanivalója számunkra, Hébli úr?

— Érdekes dolgokat tudtam meg az Osram autóizzók gyártásáról, főleg pedig azokról a próbákról, melyeknek minden legyártott széria tetemes részét alávetik. Nemesak a mélyre ható optikai próbákról van szó, hanem azokról a kísérletekről, melyek az izzóknak a me-

chanikus hatásokkal szemben való ellenálló képességét határozzák meg. Az izzók rázkódásokkal szembeni ellenállását különleges rázószervezeteken próbálják ki, melyen az izzók a praktikus használatnál jóval erősebb rázkódásoknak vannak kitéve. Az Osram—Bilux-lámpák optikai vizsgálatát külön fénytechnikai laboratóriumban, míg végeze-

tül a gyakorlati megfigyeléseket különleges kísérleti kocsin végzik el. Ezek a beható kísérletek a precíz gyártási eljárással egyetemben garantálják az Osram—Bilux-lámpák minőségét, melyeknél az elasztikus, speciális Wolfram-drótok szilárdságát speciális eljárással növelik.

— Van-e még hasonló érdekessége, Hébli úr?

— Hogyne volna. Aktuális probléma: az üzemeltetés csökkentése! Az üzemanyag megtakarításánál elsősorban a benzin- és olajfogyasztás csökkentésére gondolunk, de laikus az, aki azt hiszi, hogy ezzel már el is van intézve a probléma. Egy amerikai statisztikában olvassuk, hogy a pneumatik elhasználódás kb. 12—13 százalékát teszi ki az összköltségeknél, (mindent beleértve, kivéve a kocsi amortizációját). Ez a statisztika Amerikára vonatkozik. Európában, különösen pedig Magyarországon, ahol a magas vámmal is kell számolni, ez az arány persze eltolódik, úgyhogy átlagban az összes költségeknek mintegy 20 százalékát teszik ki a pneumatik költségek. Innen látszik azután, mily fontossággal bír az üzemeltetés szempontjából a helyes pneumatik márka megválasztásának kérdése. Kimutatható ugyanis, hogy a hosszabb élettartamú és kilométerteljesítményű Goodrich-pneumal az összes üzemeltetés 5—8 százalékát takaríthatjuk meg. A Goodrich-pneum használata tehát statisztikai adatok szerint is üzemeltetés-megtakarítást jelent. 5—8 százalékos üzemanyag megtakarítás pedig nem megvetendő dolog, különösen, ha arra gondolunk, hogy ehhez semmi más nem kell, minthogy nagyobb gondot fordítunk pneumatikjaink helyes megválasztására.

FILLÉREKÉRT

a távirat gyorsaságával
szállítja leveleit a

LÉGI POSTA



Felvilágosítás:

AIR FRANCE

LÉGIFORGALMI R.-T.

Budapest, IV., Vörösmarty-tér 2.

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

Automobil- és spirálrugók gyártása és javítása



Kész rugókötegek és rugólapok
raktárról azonnal szállíthatók

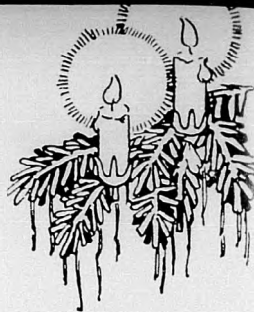


BÁN LÁSZLÓ

BUDAPFST, V., VÁG UCCA 5.

Telefon: 91-1-21.

Karácsonyi álom



Karácsonyeste volt... A béke és szeretet ünnepe... A bekésen, szeliden lobogó gyertyák fénye alatt szeretet költözött az én edzett, kemény motoros szívembe is és elhatároztam, hogy ma, karácsony első napján, hűvös motorokereparomon végjárjok a várost és hogy egész évi bűnemet levezekeljem, szed leszek és elnéző azokkal az anomáliakkal szemben, amelyek egy igazi motoros életét egész évben megkeserítik. Meg fogom bocsájtani a benzin árat, a motokó utat és a sarki rendőr szigorát... Ezzel a dicséret-emelő elhatározással leküdtém le kis ágyamba, ahol csakhamar elnyomott a jótékony álom...

Mar nem is emlékszem a közbeeső dolgokra, de egyszerre csak ott álltam a garázsban, hogy kihozva motoromat végjárjok a várost és így gyakorolnassam a megbocsájtás szelid érelyét. A garázsmeister kalapleveve üdvözölt, kezteskölt, majd készsզeggel ugrott, hogy motoromat az utcára tolja. Mikor szokauan uvarassagat örömömben csinos boraválóval akartam jutalmazni, feiszisszent és becsületes arcát röt pir borította el.

— Csak nem tetszik képzeln, hogy piézt... undok, hitvány földi javakat fogadok el olyasmiért, amit megtenni szent kötelességem és igaz örömöm!

Pirulva tettem el a penzt és benzint vásároltam. Amikor fizetni akartam, kiszámoltam a szokásos 43 fillért literenként, mire a garázs embere most már mérgesen kiáltott rám:

— Mi ez? Ujabb megvesztegetés?! Hát nem tudja Ön, hogy a motokó ára matól kezdve 16 fillér?!

— Hogy lehet az? — dadogtam szédülten.

— Ugy, hogy az állam önként lemondott a haszonrészesedéséről!

Valahogy kitámolyogtam az uccára. Na, úgy látszik ma nem igen fogom gyakorolhatni a megbocsájtás és elnézés igaz érelyeit. De majd útközben!

Be akartam gyujtani a motort, ránéztem a begyujtó pedálra — esküszom, hogy éppen csak ránéztem! — és a motor a ranézéstől begyujadt. Felpattantam a nyeregbe és elindultam. Sajnos, az első sarkon leállított a rendőr.

— Hallja az úr! — kiáltotta mérgesen, — hogy merészel ilyen lassan hajtani?!

— Bocsánat, — dadogtam, — hiszen ötven kilométerrel futottam...

— No és? Az magának sebesség? Amikor mától kezdve 120 kilométeren alul nem szabad városban haladni!... Menjen ki az országútra, ott csoszoghat, ahogy jól esik magának!... Es mért nem nyitja ki a kipuffogóját?! Hát nem tudja, hogy a motornak sokkal egészségesebb a szabad kipuffogás?!

Ugy látszik, a rendőr megbánta, hogy ilyen élesen rámkibált, mert szeliden végigsimitotta hajamat, megkinált egy kis kandilcukorral és utamra engedett. Szabad kipuffogóval, irtózatossébséggel száguldottam végig az uccákon. Athaladtam az Oktogon-téri forgalmi lámpa alatt, de a Liszt Ferenc-tér sarkán újra elkapott a rendőr.

— Megállni! — mondta méltóságát teljesen, benyult a zseb-

Irta: Biró Jenő

be és egy vadonatúj ötpengőst nyomott a markomba. A csodálkozástól megkövülve néztem rá. A rendőr elmosolyodott.

— Uraságod nem tudja, hogy miért kapta az öt pengőt! Hát azt azért kapta, mert akkor hajtott át az Oktogonon, amikor a lámpa zöldet jelzett... Ha valaki akkor hajt keresztül, amikor a lámpa tilosra áll, akkor az illető fizet öt pengőt és ezeket az öt pengőket a szabályosan hajtók kapják meg dicséretes buzgalnak jutalmazására!

Szalutált és már osztogatta tovább az ötpengőseket. Amikor megindultam, még utánam kiabált, hogy a hátsó gumim kicsit kopott, menjek el az Állami Gumielosztó Hivatalba, ahol ingyen fognak részemre új gumit kiutalni. Ezen már annyira csodálkoztam, hogy elmentem egy motorképviselethez, ahol mindenben igazolták a rendőr állításait, sőt elmondták, hogy a kereskedelmi miniszter eltörülte a motorok behozatali vámját, azonkívül minden behozott motor után némi készpénzt is ad és megfenyegette a képviseleteket, hogy ha maguktól nem fognak elegendő mennyiséget importálni, akkor rendeleti úton fogja kényszeríteni őket erre. A képviseletnél azt is elmondták, hogy az ország minden részében már megkezdtek a hatalmas motoros-országutak építését, amelyen csak motorosoknak szabad majd haladniuk, míg a szekerek és teherkocsik az országútmenti árkokban fognak közlekedni.

Kissé szédültem, amikor újra felültem a gépre és így törtenhetett meg, hogy az egyik forgalmas ucca sarkán elütöttem egy járókelőt. Magam is lezuhantam és a gépem is eltört. Jöttek a mentők és jött a rendőr. Kiderült, hogy a járókelő meghalt, de a rendőr rögtön intézkedett, hogy az áldozat hozzátartozói némi évjradékot fizessenek nekem, mire a Kereskedelmi Bank azonnal nagyobb előleget utalt ki. Gépem váza eltört, a motor leszállt a földre és a karter teljesen tönkrement. Beszállítottam a roncsot egy műhelybe, ahol pár óra múlva teljesen kifogástalan állapotban kaptam vissza. A javításért egy pengőt kértek, mondván, hogy csak egyszerű gyertyaszlusz volt az egész. (Észrevettem, hogy hazudik a gazember!) Amikor ki akartam fizetni a pengőt, megérkezett a motorképviseletet ügyésze és tiltakozott az ellen, hogy a javítást én fizessem ki. Hiába mondtam neki, hogy a jótállásom már tavaly lejárt, ő mérgesen rámkibált:

— Fogja be a száját! Igazán tudhatná, hogy az összes képviseletek elhatározták, hogy a jótállási időszakot önként 15 évre emelik fel!

Ez volt az a pillanat, amikor egyre határozottabban kezdem érezni, hogy ez nem lehet valóság, hogy ez az egész karácsonyi história csak álom lehet. Hitetlenül néztem a jelenlévőkre. A szerelőműhely vezetője rámnézett.

— Mit csodálkozik? Ez így van! Sőt, a jótállási időt nemcsak hogy felemelték 15 évre, hanem a megállapodást a legszigorúbban be is tartják! De erre aztán már sürgősen felébredtem!



NICKELCHROMIA

NEMES EDE
Budapest, VI.,
Nagymező - u.
45. Tel. 18-9-80

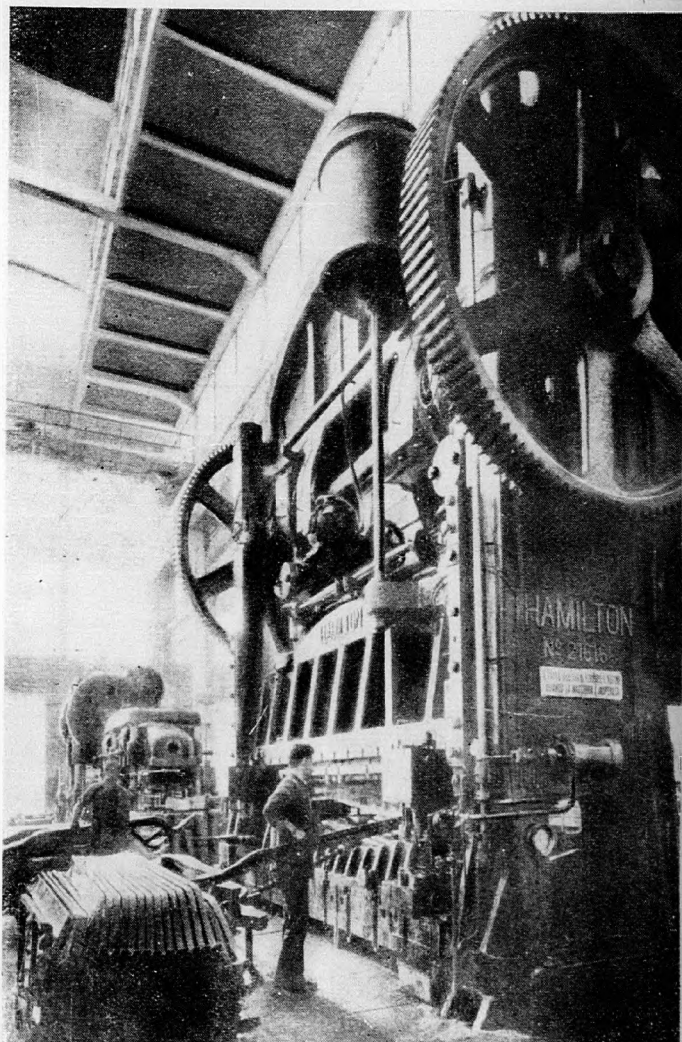
Autó-alkatrészeket
jótállás mellett
chromoz, nikkelez

Magyarország legnagyobb
galvanizáló és chromozó
üzeme

Alumíniumot oxidál,
chromoz, nikkelez és
minden színben
színez

FIAT

BALILLA 1500 ARDITA

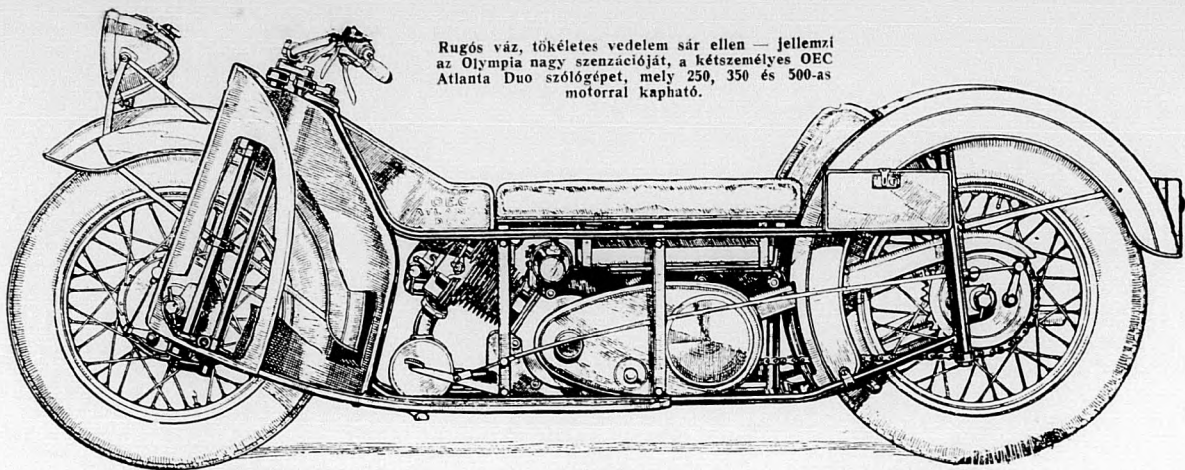


ALVÁZPRÉS A
FIATGYÁRBAN

ELADÁS: BUDAPEST, IV., VÁCI UCCA 1. TELEFON: 82-8-48

SERVICE: BUDAPEST, VI., ARÉNA UT 61. TELEFON: 98-8-20

Rugós váz, tökéletes védelem sár ellen — jellemzi az Olympia nagy szenzációját, a kétszemélyes OEC Atlanta Duo szőlőgépet, mely 250, 350 és 500-as motorral kapható.



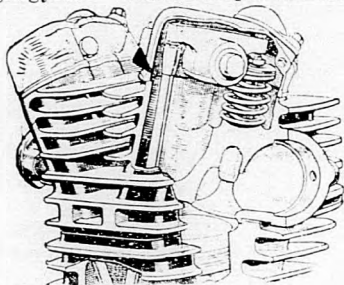
Olympia Show 1935.

A kik a tavalyi Olympia kiállításon szerzett tapasztalatok alapján azt várták, hogy megismétlődik a régi kép: kevés újdonság, majdnem semmi lényeges újítás, nagyvonalú és merész műszaki szenzációk helyett aprózó, pepeselő, lássék-tessék „reformok” — azok alaposan és kellemesen csalódtak, ha alapos vizsgálat tárgyává tették a világ legnagyobb motorkerékpár-kiállításán

állapított szertartásához: *nem kell féltetni a motorkerékpárt.* Mert nemcsak csúzos-fázós öregurak akarják minél gyorsabban változtatni a helyüket, hanem akad még a fiatalabb, a sportszerető fajtából is, mely a motorkerékpárban látja az ideális, olcsó, szerényigényű, megbízható, teljesítőképes közlekedési alkalmatosságot és főleg azt a sporteszközt, mellyel semmi, de semmi sem versenyezhet.

A közvényes siratóasszonyok legfényesebb cáfolata volt az idei Olympia, melynek minden porcikája a nagy fellendülés képét mutatta. Ennyi aktivitást a műszaki problémák felvetésében és megoldásában évek óta nem mutatott az angol motorkerékpáripár, mely minden ellenkező híresztelés ellenére *konjunkturáját* éli, hiszen minden exportneheztség, a külföldi piacokra nehezedő behozatali korlátozások, szűkre szabott kontingensek ellenére az 1935. évben *negyedszázmillió angol font* értékben exportáltak az angol gyárak, ami több mint 50.000.000 pengőnek felel meg hi-

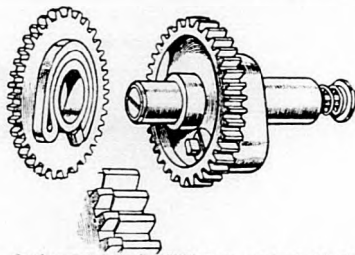
kerékpárral szemben világszerte megnyilvánuló kritikával. Felvetették a kérdést: miért viseltetnek oly sokan *ellen-szenzével a motorkerékpárral szemben?* Es válasz helyett igyekeztek megszüntetni az ellenszenvet azzal, hogy 1936 motorkerékpárját *zajtalanabbá* tették és gondoskodtak arról, hogy a vezető lehetőleg védve legyen az *időjárás viszonyosságai* ellen. A mozgó részek ab-



A 250-es ohv. Blackburne motor szelepnymórúdjai egymást keresztezik.

bemutatott pompás anyagot. Röviden: az idei Olympia Show *töltött minden várakozáson* és minden ízében a komoly fellendülés, komoly akarások komoly kivitelének jegyében nyitotta meg a kapuit.

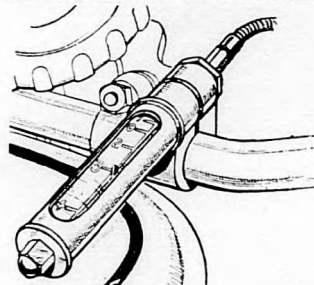
Ma divat — *elsíratni a motorkerékpárt.* Utalni az olcsó kiskocsikra, terhelő tanúnak odaállítani esőt-sarát és gyászindulót kántálni a motorkerékpár többek szerint már erősen hülő teteme felett. Hiába sietnek oly sokan a vélt temetés már-már határidejében is meg-



A Sunbeamek vezérműbüttyeikei rugóval távolított két részből állanak. A fogak egymáshoz képest küssé el vannak fordítva, úgyhogy zajtokozó hézag hiányzik.

vatalos árfolyamon, a sanярú 50%-os felár nélkül kalkulálva.

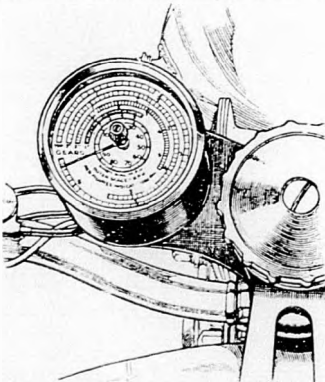
Az általános irány? A *sportgépek nagy térfoglalása a túrágépekkel szemben*, ami azt igazolja, hogy Angolországban is elsősorban sporteszközt látnak a motorcikliben. Erősen fokozott motorteljesítmények jellemzik az anyag átlagát és hála a műszaki megoldások fejlettségének, a nemesebb anyagok kiterjesztett alkalmazásának ez a fokozott teljesítmény *nem befolyásolja károsan a megbízhatóságot.* Röviden: 1936 tipikus angol motorkerékpárja a *nagyteljesítményű sportgép*, amely azonban nemcsak versenytempóra képes, hanem megállja a helyét a mindennapi túrázásban is. Az angol gyárak számoltak a motor-



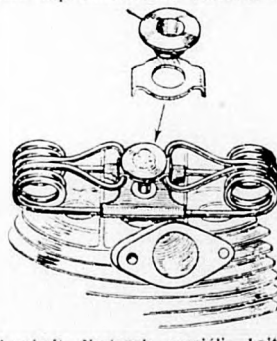
Gyengébbek kedvéért: a kormányon indikátor mutatja, hogy hányadik sebességre van állítva a lábkapcsoló.

szólut *tokozása*, a vezető kényelmének biztosítása, védelme sártól-latyaktól, ma már csupa megoldott probléma, hogy az angol gyárak a kérdés elevejenre tapintottak azt a kiállítás megnyitása után észlelhető *rekordeladási forgalom* igazolta.

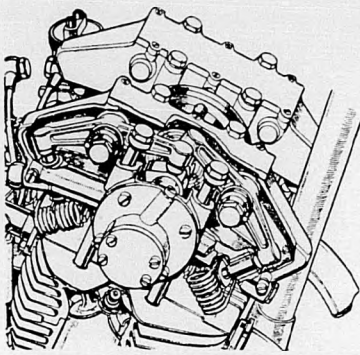
Tekintettel arra, hogy sajnós, Magyarországra csak hirmondó kerül a jövő évben az Olympia anyagából, bátran mellőzhetjük az egyes gyárak új modelljeinek részletes ismertetését, sokkal hasznosabbnak látszik megmaradni az *általános impresszióknál* azokra a rész-



A Rudge gépek új sebességmérője nemcsak a tempót mutatja, hanem a fordulatszámot is.



A felülvezérelt Nortonok speciális hajtó-szelepe rugói nem akadályozzák a szelepet szabad forgásában.



A négyhengeres AJS minden egyes hengerének külön vezérműve van.

letekre térve csupán reá, melyek az általános képek jobb megérését segítik elő.

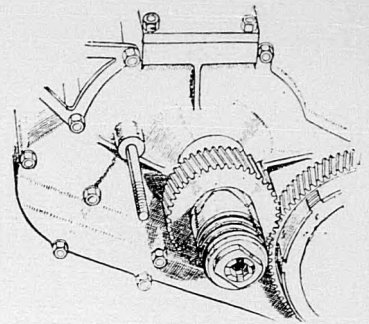
Az Olympiának röviden hármasszencziója van: (a) a kétüléses szülő motoroképpár megjelenése, (b) az első kompresszoros széria motoroképpár megszületése és végül (c) az úgynevezett kétlaki gép, az egyben csatlós rugalmas, nyúzható, szelíd, ugyanakkor azonban roppant sebességre képes túragép jelentkezése.

A kétüléses motoroképpár régi álma a konstruktőröknek, az álm most valóra vált. A Coventry Eagle és az OEC gyár jelent meg kétüléses szülőgéppel. A legkomolyabb angol szakértők szerint rövid néhány év múlva ez lesz az általános típus. A kétüléses szülőgépeket erősen nyújtott víz jellemzi, a két utas nem nyeregben ül, hanem puha sejtgumi anyagból készült hosszú párnán, feltűnően nagyra méretezett lemezek védik az utasokat az előlről és alulról freccsenő nedvesség és sár ellen. A kétüléses motoroképpárt sokan átmeneti alaknak mondják a motoroképpár és az autó között: szó sincsen ilyesmiről, csupán a motoroképpár erősen tökéletesített formája, a jövő motoroképpárjának első előhírnöke kopogtatott az ajtókon.

A másik nagy szenzáció a kompresszoros széria motoroképpár, úgynevezett félport kivitelben. Az AJS gyár hozta ki ezt a felette érdekes modell, királytengelyes megoldásban, a motor nem más, mint egymás mellé állított, de közös forgattyúházzal szerelt két V elrendezésű motor, összesen 500 km hengerűrtartalommal. Mind a négy henger külön-külön vezérművet kapott, a meghajtást közepén elhelyezett ketős királylánc végzi. A gép felárral, kompresszorral is kapható, de így szerelve sem kimondott versenygép, hanem úgynevezett sport- vagy talán szuper-sport modell, mely minden üzembeli símasága és szelídége ellenére is megdöbbentő sebességekre képes.

Az 500-as négyhengeres AJS-ról azt mondják, hogy a gyár 1936. évi TT modelljének az előfutárja. Könnyen lehetséges, mert hiszen fellelni rajta mindazt, ami a Man-szigeti tapasztalatok és igények nyomán valósultak tettebe, a gyár mindennek ellenére, mint egyszerű sportmodell jellemzi katalógusában.

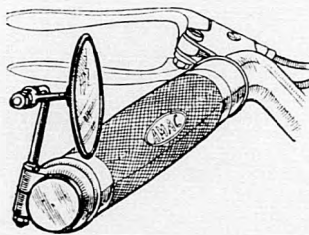
A kiállításnak kétségtelenül legérdekesebb darabja a négyhengeres-ezres Ariel túragép. A gép motorja nagy vonalakban az évek óta forgalomban levő négyhengeres-hatszázás modellnek átkonstruált testvére, éppen ezért nem is annyira mint konstrukció érdekes, hanem mint az új irányzat, az új megoldás, az új célok szolgálatában álló új elgondolások megszemélyesítője. Speciális szelepvezérléssel és fel sem sorolhatóan rengeteg aprólékos műszaki fogással megvalósították az ideált, a kétlaki motoroképpárt. A kombinált túra- és versenygépet, mely a magáénak mondhatja a túragép minden erényét, a rugalmasságot, takarékoságot, könnyen kezelhetőséget, nagy vonóerőt lassú fordulatszámnál, a zajtalanságot, a nagy élettartamot, ugyanakkor azonban ugyanazzal az élénkséggel, gyors



Az új New Imperial elsőlánc helyett zajtalan fogasmeghajtást kapott.

A királyláncos AJS szupersportgépekhez 11:1 kompresszióarányt adó dugattyút mellékelnek, a normáldugattyú kompresszióaránya 7:1. Egyes BSA modellek rozsdamentes krómmalvas hengert kaptak. A kétüléses Coventry-Eagle Pullmann modellnek autótípusú alváza van, egyetlen csodarobot nem található a gépen. A királytengelyes Nortonok új hajtó-szelepugói úgy vannak megoldva hogy a szelep szabadon foroghat fészkében. A Rudge-modellek sebességmérő fordulatszámmerővel vannak kombinálva. Az ohv. Sunbeamek teljesen zajtalan vezérműfogásokkal vannak szerelve. Az OK-gyár szériájában hozta ki 250-es királytengelyes versenygépeit, melyek állítólág 140 felett „tudnak”. A New Imperial Grand Prix modelleknek könnyűfémből van a hengerfejük, a szelepfészkek külön vannak beépítelve. Az Excelsior ohv motorok annyira tokozva vannak, hogy üzemből egyetlen mozgó rész sem látható a motoron. Az új Ariel modellek elsőlánc olajban szalad, a kuplung azonban az olajfürdőn kívül talál helyet: igen szelímes megoldás. A Blackburne ohv motorok szelepnomórúdjai egymást keresztezik és a hengeröntvényen belül vannak tokozva. A 250-es Whitwood nem más, mint kétkerekű autó, a két ráadás kerék csupán stabilizálásra szolgál és menetközben nem érinti a talajt. A Watsonian oldalkocsik gömbcsuklós flexibilis kitámasztást kaptak a Harley Davidson. Az új Lucas akkumulátorok lemezei között porcellán választólemezeket találunk. Az egyik gyár a szülőgépre is felcsomagolható olyan sátrát hozott ki, mely alatt úgy a gép, mint a vezető elfér.

Ismételjük: az Olympia megnyugtathat mindenkit, aki félti a motoroképpár jövőjét. A kérdést ugyanis a gyárak a leghivatottabbak eldönteni. A nagyarányú befektetést igénylő újítások serege pedig nem vall másra, mint optimizmusra. Melynek alapját az angol gyárak igen kedvező honi- és export-eladási statisztikai képezik.



Nagyon népszerűek a kormány végére szerelt kis visszapiillantó tükrök.

suló erővel, csúcsselídséggel rendelkeznek, mint a legszupersportabb félversenygép. Hivatalos ellenőrzés mellett végezték a gép próbáit a Brooklands pályán, egyenesen elképesztő eredménnyel. A négysebességű gép negyedik, direkt sebességre kapcsolva minden rángatás, minden erőlködés nélkül volt képes 15-16 km-es tempóban szerénykedni és ebben az igen alacsony sebességben minden erőlködés nélkül mászta meg a versenypálya erősen meredek próbakapaszkodóját. Ugyanez a gép minden tuning, minden kompresszióarány emelés, minden karburátorállítás nélkül 160 km-es csúcsselídséget futott ki, tehát olyan tempót, melyet igen kevés vérbéli szupersportgép mondhat a magáénak.

Az Olympia idejé anyagát talán legjobb lesz néhány pillanatfelvétellel jelezni, néhány szóban érinteni a lényegét. Tehát:

Preciz henger-, főtengelyköszörülések, dugattyúk, csapszegek, szelepek, stb. készítése, henger hüvelyezések legjutányosabban!

SOLYMOSSY ÉS TÁRSA Budapest, VIII., Tavaszmező ucca 6. Telefon: 44-5-55

A szoktató repüléstől a pilótavizsgáig

Írta: LUKAVECZ FERENC

(A szárazföldi vagy vizipatkányból még csoda sem tud sást csinálni. A szárazföldi vagy vizimotorosbót azonban csoda nélkül is lehet kinél több, kinél kevesebb járadással légimot rost fabrikálni. Hogyan lesz a sajnálatraméltó szárazföldi csuszómászból büszke légi mazsola, azt Lukavec Feri — aki a minap tette le a pilótavizsgát — meséli el. Akinek ezennel át is adjuk a szót.)

Hol is kezdjem? Hát persze, ott fogom elkezdni, hogy egy borongós októberi reggelen büszkén dagadó kebellet kurfniztam be a mátyásföldi repülőtér kapuján, ahol már rákissé molett barátom, Majoros János és az értedémondásáról közismert Hadnagy Bandi, a BSE oktató pilótái.

— Szoktató repülésre viszlek — mondja Majoros — jól figyelj meg mindent. Önálló akció itt nincsen, azt csinálod mindig, amit mondok. Finom kormánymozdulatok, dudálni nem kell, kezdetben nyugón szabad, startnál belépni, ügyességet repülés, széllel szemben startolsz és landolsz, 200-ra emelkedsz, a gázt a második forduló után visszaveszed 1500-ra, 110-zel siklatsz és ne lógjon a gép! 1—2 méterre lebegtetsz, azután hasadra húzod a botot.

— Erted-é? — kontráz Hadnagy.
A kaputól a hangárig az út alig 200—250 lépés. És mivel repülőgépet eddig csak messziről láttam, viszont nagyon szerettem volna repülni, a 250 lépésnek a felét sem tettük meg, amikor halkan, mégis határozottan azt mondták, hogy értem. Mire kimondtam, már ott álltunk egy valódi, repülésre alkalmas gép mellett.

— Lajos, fel van töltve a láda? — hangzott a kérdés. Mire Lajos, aki nem más, mint a gépek szerelője és a „sül-lerék” dadája, biztosította az oktató urat, hogy minden rendben van.

— Kösd be — folytatta jelentősen rám sandítva. Pillanatok után már bent ültem bekötve. Lábam az oldal-kormányon, balkezemben a gázhébli, jobbkezemben az a bizonyos „hasadra húzod a botot” című alkalmatosság. Elöttem kajanál mosolygó (a füle mozgásáról láttam) barátom, Majoros. Es megkezdődött az „előadás”, melyet akkor sem fogok elfelejteni, amikor hosszú és ápolit szakállamat simogatva fogok a kályha mellett motoros hősköltevényeket regélni unokáimnak.

A balkezem előrendül, a gép is... ahá, gondolom, gázt adott. Erre még tisztán emlékszem. Azután egy darabig gurultunk, majd emelkedtünk. Elöttem szépen vízszintesen terült el a horizont. A horizont azonban nem maradt vízszintes, egyszerre csak elkezdett függőleges lenni és hol nagyot feszült a hasamon a kötés, hol nagyot lavult. Egyszer a gép baloldalába préselődtem bele, egyszer meg a jobb-oldalába nyomott bele valami titokzatos erő. Az a horizont pedig forgott vesztült. Nagyokat nyögtem, gyomrom le, gyomrom fel. Hát ezután epkedtem vagy tíz éve? — jutott egy pillanatra az eszembe.

Óráknak tűnő percek után végre elcsendesedett a nagy kavarodás, a gép simán siklik és kezdek észhez térni. Már a magasságmérőt is látom, 800-at mutat.

— Na buta süller, élsz még? — fordul hátra a barátom. Felébred bennem a motoros, ne hagyj magad.



A repülőtéren: Balról-jobbra: Lukavec, Blankenstein, Majoros oktató, Hódossy, a jobbsszélen Zlizer.

— Ez minden — kérdem és igyekszem minél szenvtelen- nebb ábrázatot vágni. De ő, jaj. Eddig a pillanatig ugyanis azt hittem, hogy a legrosszabb az, amikor az ember elalvás után félálomban akkorát zuhan, hogy felébred tőle. Ezúton is közlöm mindenkivel, akit illet, hogy korántsem ez a leg-rosszabb. A legrosszabb a következő pillanatban vette kez- detét. A gép minden előzetes figyelmeztetés nélkül a fejére állott és úgy jött lefele, mint az ólom. Azaz, hogy nem is a gép ment lefelé, hanem az erdő jött fölfelé. Fűtyültek a dró- tok, a gyomrom és minden egyéb értékes alkatrészem a fe- jemben kereset menedéket. A következő pillanatban megfor- dult a kocka, az erdő visszafordult, a fejem leszáll a gyom- romba és úgy beleszorultam az ülésebe, mintha gőzkalapács- cal vertek volna belé. Jaj. Csak egyszer szállhassak ki eb- ből a bárkából — fohászkoztam az összes szentekhez — öt pengő adok Szent Kristófnak és soha, de soha nem fogok repülni akarni ebben a keserves életben...

A szentek ügylátszik, meghallgatták könyörgésemet. El- csöndesedett minden, majd valamik zökkenést hallottam alulról.

— Na buta süller, hogy izlett a sturc — szállt felém egy ismerős hang — jó volt? Mit szólsz, he? Jó volt? Most pedig csinálunk két iskolakört.

Ujra fent vagyunk, az érzés pompás és lassan, de biz- tosan kezdem visszaszívni előbbi könnyelmű fogadalmamat.

— Azt hiszem menni fog, holnap felhétre legyél kint. Szervusz — ennyi volt a búcsú. — Pali, te vagy soron — folytatja a hang más irányba — és ne hat emélet magasan lebegtess.

Ezt már félfüllel hallok, amint nagyon csendesen és na- gyon szerényen fordulok ki a repülőtér kapuján.

Másnap, harmadnap és az összes következő napon fol- gázzal rohantam ki Mályátföldre. Es minden igazolta, hogy vágyakozásom a repülés után nem volt indokolatlan. A napi 10—15 perces repülés felért minden élvezettel és kárpótolt a napi egy óra elméletért amikor is sárkánytant, motortant és légi jogi ismereteket öntözgettek a fejembe.

Lassan megismertem a többi növendéket is. Van itt ügy- véd is, Ember Sándor dr., aki egyébként régi sportember, törzsköcs MAC-ista és koronázatlan seniorja kis társadal- munknak, Kozmorszky Tibor arról híres, hogy ő volt az első ember, aki hátton repült a Hungárián, igaz, hogy a rossz nyelvek azt mondják, hogy nem is egészen úgy akarta. Van itt földbirtokos: Blankenstein gróf és Jósika báró. Van gyá- ros: Kammer Gyuri személyében, akinél senki sem tud ár- tatlanabb ábrázattal kiszállani a gépből a sikerrel eszközölt tengelyelgörbítés után.

Kereskedő is akad közöttünk, Stark Kázmér. O az, aki a legtöbb terdepel kukoricán és a legtöbb tintagaluskát fo- gysztja közöttünk. Javíthatatlan feltaláló, aki mindig újabb és újabb még nem létező, de nem is ajánlatos figurákon tőri a fejét. Például azon, hogyan lehet ötszáz méterről aránylag gyenge fordulóval úgy lecsúszni, hogy az oktató- nak, aki a földről figyeli a gyakorlatozó feltalálót, elálljon a szívvérése. Van közöttünk rendőrféle is. Rakittaynak hív- ják és a jó tanuló mintaképe, a nyolcasokat például az első intrádára úgy csinálta, mint ahogyan az a nagy könyvben van megírva. Mérnökünk is van Mészöly személyében, köny- nyű neki, régi vitorlázó ökelme, Lajos ugyan mutogat egy görbe tengelyt, mely szerinte egyenes volt, mielőtt a mérnök úr használta volna, most pedig úgy néz ki, mint egy ame- rikai hajtűgyár felhőkarcolójának homlokzatára szerelt cégér.

A kilenc tagból álló társaságnak és az egész BSE isko- lának Buzay Árpád dr. a vezére, baráti körben úgy hívják, hogy Buba. Neki nemcsak a szakosztály vezetésére van



HATSCHEK és FARKAS

Fotó, amatőrhozi, filmkölcsonzés!

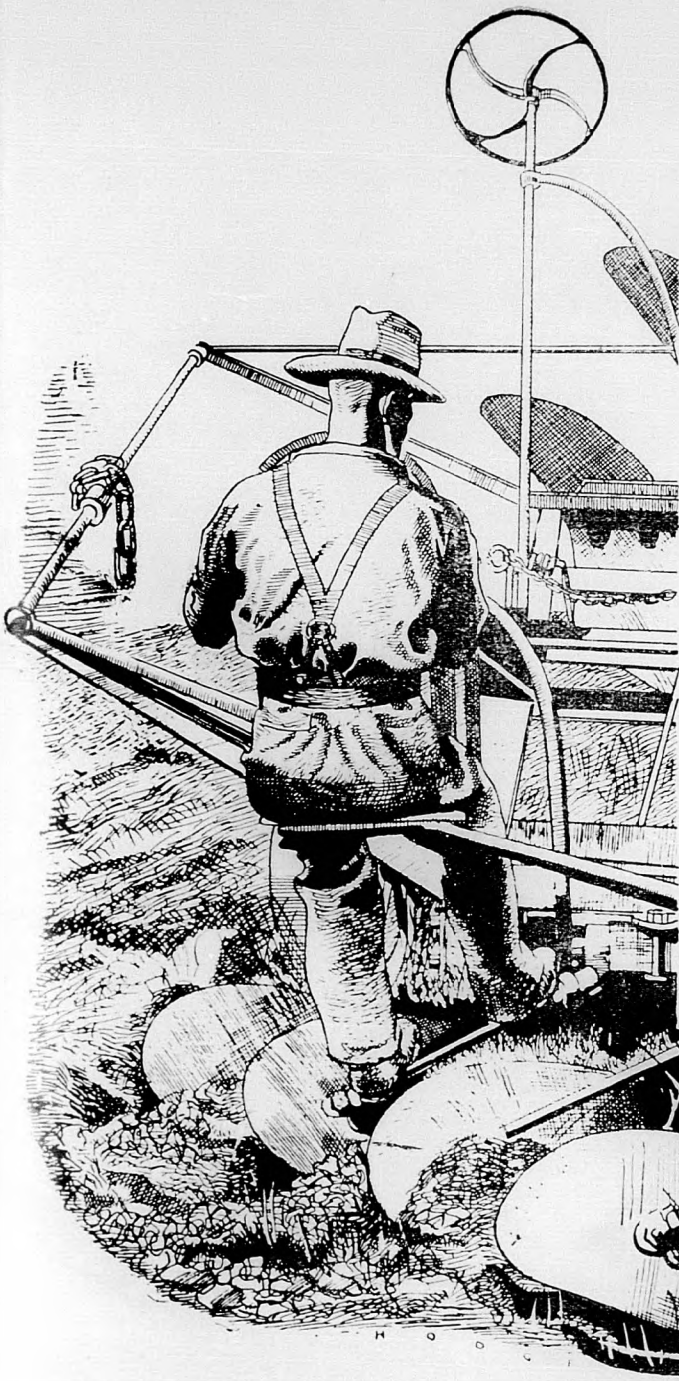
optika, autó- és motoros szemüveg

IV., Károly-körut 28 VI., Andrassy-ut 31 VII., Rákóczi-ut 80

Uj mozlosztá'y: Rákóczi-utí üzletünkben



A talaj meg van munkálva...



A Zündapp motorkerékpárok bevezetése fényesen sikerült.

A magyar motorosok táborának egyöntetű véleménye, hogy a Zündapp úgy külsőben, mint konstrukcióbar. és anyagban a legtöbbet nyújtja.

Az 1936. év a Zündapp jegyében fog lezajlani, mind több és több zajtalanul suhanó kardános Zündapp lesz látható az országutakon, a motoros álma valóra vált, olcsón juthat az ideális kardános, préselt acélvázás motorkerékpárhoz, a

ZÜNDAPP -hoz

Vezérképviselőt:

PAJOR IMRE, VI. JÓKAI-U. 28

TEL.: 20-2-28.

Gépcseré, részlet!

gondja, hanem kezelésbe kell vennie azokat a süllereket, akik egyszerre csak elvesztik a szívüket — de nem úgy, hogy valakinél otffelejtik, — és nem megy nekik semmi, hanem inkább a szoktató repülésnél átélt érzések támadnak fel bennük. Buba — rövid idő alatt rendbeszedi az ilyen szerencsétlent. Nagy mestere ennek — tapasztalatból beszélek.

Végre felvirrad a nagy nap, a vizsga napja. Együtt drukkolnak a jelölt urak és azzal szórakoznak, hogy fogas kérdéseket adnak fel egymásnak.

— Te, öregem, hogyan is szól az a Bernoilt egyenlet? Mi az a szekunder-tekeres? — Jósika különösen nehezen bírkózik meg a szekundertekeres furfangjával.

Ember Sándor bátyánk pontos haditerével az ügyvédi irattáskájában fut be és mint valami hadvezér osztja ki parancsait:

— Te sárkánytanból fogsz sugni, te motortanból. A légi jogot majd én fogom sugni — osztja ki a szerepeket.

Sok sugásra nem volt szükség, ment minden, mint a karikacsapás. Bánhídy Antal vizsgáztatott elméletből, Svetz

főfelügyelő gyakorlatból és máris avatták is kézfogással az ujdonsült repülőket.

Vizsga után ebéd a kintinban. Nagy a duma.

— Láttátok, ahogyan a fát suroltam — így Ember bátyánk.

— Benne hagytam egy kis gázt — magyaráz Blankenstein.

Két pohár sör után Stark is jelentkezik az ő megszkott merészégével:

— Ninesen most már közöttünk különbség — szól oda nagy büszkén Hadnagy Bandi oktató úrnak.

Döbbenetes csend.

— Ide hallgass, he — szólal meg az oktató úr — a vizsgától csak a tojás héjja repedt meg, sok dinamit kell még ahhoz, hogy egészen elvesszítse, ami a héjjából rajtad ragadt. Erted-é?

— Ha nem tudnátok — folytatja — holnap reggel nyolckor itt legyetek. Most kezdjük el a tulajdonképpeni repülést!

Kezdje jól az új évet

Lestrapált motorját, újjá alakítjuk

eredeti B.S.A. alkatrészekkel

Ha nálam javíttatja motorját egész évben gond nélkül motorozhat

K. BAUER TIBOR GYŐZŐ
Izabella ucca 98
Telefon: 20-9-12

Auto- és szántómotorok

Főtengelyek és hengercsiszolások

és minden e szakmába vágó alkatrész készítése



özv. **Dedics Ferencné**
THÉK ENDRE UCCA 15.
Telefon: 30-3-45.

Hólánc-tól a hűtődszög,
csapszegetől a

hűtőfolyadékig mindent talál

JÁRITZ ISTVÁN

Jókai-u. 20. Tel. 19-0-33
cégnél. Alkatrészek

BUICK OPEL
AUTÓKHOZ

BRAKEBEST FÉKBETÉTEK

A Milánói Szalon

Téleleji hangulat van Milanóban, ködös az idő, reggel 9 órakor még ének a lámpák.

Az autópárbajban is téli a hangulat. A keletafrikai expedíció, a szankciók a legtöbb országot távoltartották a kiállításától. Amerikát egyedül Packard képviseli rajta kívül a külföldiek közül csak a németek jöttek el: Auto Union, Daimler-Benz, Bosch és Continental. A külföldi gyárak részéről nem jelentett nagy áldozatot szankciók szellemében eljárva, távolmaradni a Szalontól, hiszen a minden képeletet felülmúlóan magas olasz vámtételek már eleve lehetetlennek teszik számukra az üzletet. A kiállítás díszhelyén állanak az Alfa Romeo versenykocsik mellettük egy kis kétszemélyes tank, ezektől várják az olaszok az abessziniai háború eldöntését. Szemléltetők az olasz autókлуб statisztikái, melyekből azonban az is kiténik, hogy Itália motorizálása zsákutcába került, a tempó ellanyhult, novemberben életbe lépett 3 és fél lírás benzinár gondolkodba ejt mindenkit. Nem esoda ilyen körülmények között, ha a gázgenerátoros lövés fordul. Alfa Romeo standján a „Roma” generátort látjuk, amely az Imbert-szabadalom szerint, fával működik. Fiat a „Nostrum” konstrukciót mutatja be, amely a másutt látható „Dux” és „Principe” készülékekkel egyetemben faszénből állítja elő a gázt — 3 perces előmelegítés után... Mindeme generátorok német minták alapján készültek, az igyekezet kézenfekvő, hiszen 1938-tól kezdve csakis belföldi üzemanyagokkal futó autóbusszok kaphatnak forgalmi engedélyt Olaszországban. A teherautóépítés terén is erősen érezhető a német befolyás: Lancia Junkers licenstet, Bianchi Mercedes-Benz licenstet, Isotta Fraschini MAN licenstet, OM pedig Saurer licenstet épít. Az Alfa és Fiat teherautókat is meglátjuk a német hatás. Az olasz személyautógyártásról nincs sok új mondanivaló, az újdonságokat, az új Fiat és Alfa Romeo típusokat itt is látjuk, azokat már lapunkban részletesen bemutattuk. A lengőtengely, mely a Fiat 1500 révén már Torinóban is polgárjogot nyert standard tartozékává lett az összes snájdig Alfa Romeo típusoknak is, melyek hátul Porsche licenst szerinti torziós rudazatos, elől pedig olajba ágyazott csavarrugóval kombinált megoldást mutatnak, mely tulajdonképpen az Auto Union versenykocsiknál ismert megoldás változata.

APRÓHIRDETÉSEK

Karosszériákat mindenféle kivitelben. Átalakítások nyitottról csukottra. Autófényezés, karambólos autók javítása. Használt karosszériák eladók. Boross, Erkel-u. 17. (Kálmán-termén.)

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

Allva vezető járművét, ha Motorskiron közlekedik. Saját készítmény 55 kem. kuplungos, 20 kg. öszzsul. Ára P. 390.— Motorkerékpár javítását, átalakítását, kipuffogócsövek készítését szakértően, legelőszöbben vállalja: Stein motorműhely. VIII., Tavaszmező-u. 24.

Eredeti BSA alkatrészeket raktári ól ólesón szállíti vidékre is utárvétel. Bauer, Izabella u. 98.

Puchok, Harley-ok, Velocette, Villiers, DKW, Meray, A. J. S., Gnom & Rhône oldalkocsik nagy választékban Reichfeld, Rózsa u. 90. udvar.

Eladó másfélteres áramvonalas csukott autó. Cserépfalvi, Lovag u. 2.

Újraépített motorkerékpár garanciával, kedvező fizetési feltétellel nagy választékban eladók. Cserépfalvi, Lovag u. 2.

Felelős szerkesztő és kiadó: KRAMER JENŐ.
Redaktion für Deutschland: ing. FRANZ DOROS.
Berlin, Schaper strasse 22.

Douglas tulajdonosok!

Hengerfúrásra és eredeti öntésű, hőkezelt, felülméretezett, köszörült dugattyukra kérjen ajánlatot. Alkatrészeket raktárról szállítunk. — Vadonutaj

AKD motorkerékpárok

szézonvégi áron, előnyös részletre! — Douglas és AKD vezérlésviselet:

Cserépfalvi, Budapest, VI., Lovag-u. 2.
TELEFON: 159-57

Meg van elégedve motorjával?
Ha nincs hozzá hozzám!

CULYBA MIHÁLY

FERENC-TÉR 12. (Bokrétás-sarok)
Telefon: 30-4-64

MARELLI

SIEMENS

LUCAS

service állomás, eredeti elektromos alkatrészek kizárólagos eladása. Javítunk bármely gyártmányú és rendszerű autóelektromos világítás és gyújtásberendezést **garanciával**

Táth és Stern

autóelektromos világítás- és gyújtásberendezések precíziós üzeme

Bpest, V, Visegrádi-u. 50

Telefon: 903-73



**GLADIATOR
PENGE
VEZET!**

245 km-es sebesség - 500-as géppel Henne (BMW) világrekordja a múlté!

A motorsport történelmében korszakalkotó események színhelye volt a minap a Firenze melletti autószátráda, ahol Pietro Taruffi, 500 km-es, négyhengeres, kompresszoros, vízhűtéses olasz Rondine motorkerékpár nyergében 244.869 km-es sebességet ért el a repülőstartos kilométeren és nem kevesebb, mint 18 km-el javította meg Ernst Henne érinthetetlennek vélt BMW világrekordját. Taruffi és a Rondine teljesítményének értékét és jelentőségét akkor tudjuk igazán felbecsülni, ha figyelembe vesszük azt, hogy az olasz versenyző 500-as géppel alig 11 km-el maradt el az abszolút motorkerékpár világrekordtól, melyet tudvalevőleg Henne 750-es gépen állított fel. De figyelembe kell venni azt is, hogy Taruffinak és a Rondine-nak ez volt az első kísérlete — minden tapasztalat nélkül.

Taruffi fantasztikus világrekordja igazolja azokat, akik a négyhengeres motorkerékpárban látják a jövő versenygépét régen hangoztatva azt, hogy a csúseredmények lényeges emelkedését csak akkor várhatjuk, ha kíméletlenül szakítunk a mai konstrukciókkal és az avult műszaki felfogások alapján épült

gépeken való pepecselés helyett ezt az energiát inkább merőben új és merész elgondolások megvalósítására fordítjuk.

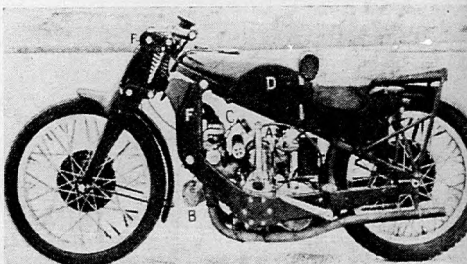
Olaszországi munkatársunk a sikeres világrekordkísérlet után felkereste Taruffit abban a repülőgépgyárban, ahol a Rondine megszületett. Taruffi a követtkező érdekes nyilatkozatot tette:

— Nem lepelt meg az eredmény, mert hiszen a fékpádkísérletek után már tudtuk, hogy biztosra mehetünk. A legnagyobb gondot nem annyira a motor teljesítményének a maximumig való fokozására helyeztük, hanem az aerodinamikai szempontokra. A négyhengeres és vízhűtéses motort teljesen tokoztuk, úgyhogy ezzel a légellenállás a minimumra csökkent.

— A nagyobb kiviteli motor rajzai már készen vannak — de nem akarok titkokat elárulni, bár nem nehéz kitálatni, hogy nem állunk meg munkánkban. Az elméleti számítások szerint ezres motorral — mely a gép összszúlyát csak kismértékben növelné, viszont a légellenállást alig fokozná meg lehet közelíteni, vagy éppen elérni a 300 km-es sebességet. Ha minden jól megy, meg is próbáljuk.



M. szclini meglekinti sikeres világrekordjutama után a Rondinet, mellyel az olaszok az abszolút motorkerékpár sebességi világrekordot akarják elhódítani.



Bemutatjuk a világ leggyorsabb 500-asát, a négyhengeres-kompresszoros-vízhűtéses olasz Rondinet, mely 245 km-es sebességet futott ki Taruffival a nyeregben.

Newyorkban nincs ujság

Newyorkban bizonyára senkinek nem tűnt fel, hogy 1935 novemberében a „Grand Central Palace”-ban az 1936. évi nemzetközi autókiallítást nyitották meg. Amerika megelőzi az időt, a hetilapok egy héttel, a folyóiratok leg-többje egy hónappal előbb jelenik meg az újságárusok standjain, mint azt címlapjaik datálásáról várhatnánk. Miért ne lehetne hát 1935-ben 1936. évi kiállítást rendezni a korlátlan lehetőségek hazájában?

A kiállítás külsőségeiben impozáns, lényegében azonban nem sokat mondó felvonulása a 100.000-es szériákban dolgozó amerikai autópárnak, melynek harminc gyára háromszáz palmadekorációban állította káprázatos fényárba gyártmányait. Figyelemreméltó újdonság egyedül a Cord alaposan átkonstruált elsőkerékmeghajtású nyolchengerese, mely karosszéria- és hűtőmegoldásban is új utakat követ. Érdekes, hogy a kocsik fényezői a szerelékfalról egyetlen mozdulattal elbujtathatók az előlő sármentő lemezbe. A többi amerikai gyár kénytelen-kelletlen kitart a régi megoldások mellett, hiszen legtöbb-jüket kolosszális tömegű munkagépe erre kényszeríti. Ezen gyárak számára kolosszális kiadást jelentene üzemük átállítása valamely újabb megoldásra és ennek folytán csupán arra szorítkoznak, hogy lényegtelen újítással hozzák ki szenzációsnak bekonferált „új” típusaikat. Az autó olcsóbbé tételét célzó tendencia a drága kocsik sorában is felütötte fejét. Cadillac nyilván a tavaly megjelent olcsó Packard nyomására olcsóbb típust hozott ki, egy 135 ötérs nyolchengerest, mely állítólag 200 km-t megy. Az olcsó kocsik terén

tovább fokozódik a konkurrencia. Az eddigiek — Ford, Chevrolet és Plymouth — mellé Nash 590 dollárért kihozta a hathengeres „Lafayette”-t. General Motors pedig 600 dolláros árban az új Potiacot, mely az Újvilág legolcsóbb nyolchengerese. A léghűtéses Franklin — melyet különösképpen csaknem kizárólag orvosok vásároltak — az idén hiányzott a kiállításról, de bajok vannak Willys körül is, mely gyár 390 dolláros áron kínálja négy-

hengeresét. Amerikában tehát rövidesen megvalósul annak a nemrég elhúnyt nagyiparosnak a jóvendőlése, aki szerint az Újvilágban néhány év múlva legfeljebb öt márka számára teremhet babér. Más lapra tartozik az a kérdés, vajjon az ilyen átalakulás hasznos lesz-e az autótechnika fejlődésére, amikor már a mai méretű amerikai autógyárak is inkább csak a katalógus, mint a konstrukció alapján árusítják új típusaikat.

Az új 1936-os típusu

ARIEL

modellek legújabb árjegyzéke megjelent!

Kérésre díjmentesen küldjük.

Figyelem! Minden eredeti angol alkatrész raktáron!

DEMÉNYI ÉS FIA, V, AKADÉMIA U. 19

Telefon: 19-8-43

BIRÓ JENŐ

*KELLEMES KARÁCSONYI
ÜNNEPEKETÉS BOLDOG
ÚJÉVET KIVÁN
MINDEN MOTOROSNAK*

BIRÓ JENŐ



BUDAPEST

VI, Liszt Ferenc tér 2