

ÁRA 40 FILL.

MEGINDULT AZ INTERNACIONÁLIS G. P.-ÜZEM!

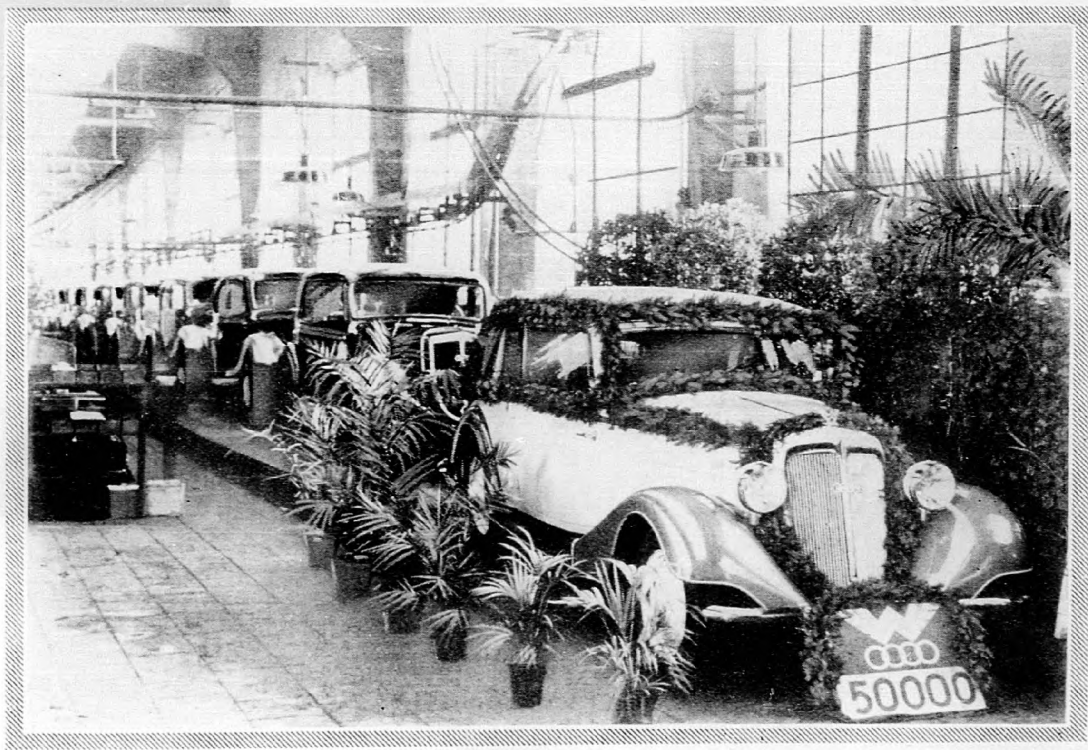
VIII. ÉVFOLYAM  
5. SZÁM  
1936. április 15.

# AutóMotor

A LEGNAGYOBB PÉL.  
DÁNYSZÁMU MAGYAR  
MOTORSPORTLAP



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



Az Autó-Union siegmari gyárában nemrég hagyta el a munkaszalagot az 50.000-ik, kétliteres hathengeres Wanderer kocsit, hogy újabb beszédes propagálójá legyen a már közmondásos Wanderer-minőségnek. A siegmari gyárból kikerülő Wandererek a precíz munka diadalát hirdetik, amelyek nem mindennapos tulajdonságok a járművek számára.

# Rázásbiztos

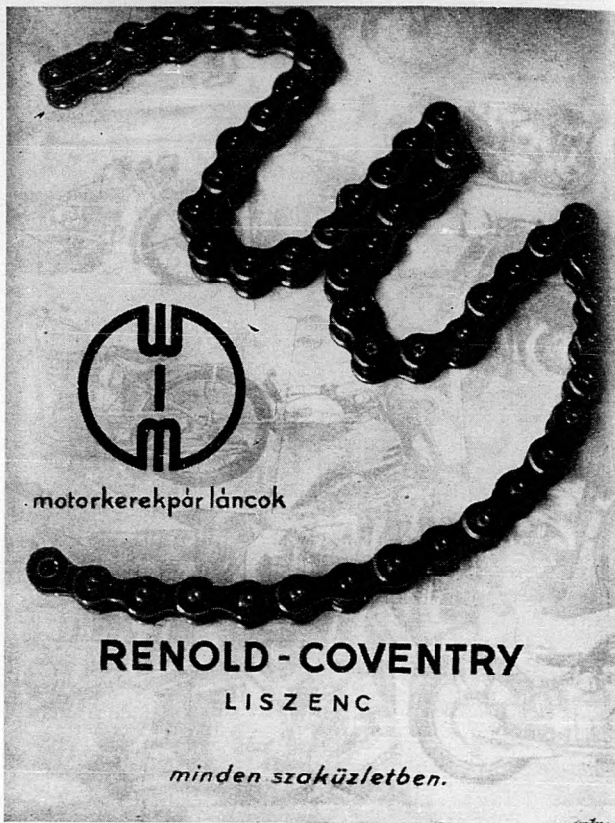


legyen az akkumulátor, mert csak így áll ellen az autó vagy motorkerékpár-üzemben fellépő rázkódtatásoknak. BOSCH RÓBERT K. F. T. jelű akkumulátorok stabil szerkezetűek, erőteljesek, megbízhatóak és tartósak.

# BOSCH

akkumulátor minden motorkerékpárhoz.

6615/23



motorkerékpár láncok

## RENOLD - COVENTRY

LISZENC

*minden szaküzletben.*

# ADLER

## új típusai már megérkeztek!



VEZÉRKÉPVISELET:

Méray R.-T., V., Zápolya ucca 15. ● Telefon: 98-8-88

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 MOTORSORTLAPKIADJA AZ  
"AUTO-MOTOR" LAPKIADÓ VÁLLALATSZERKESZTŐSÉG ÉS KIADÓHIVATAL:  
BUDAPEST, V., TÁTRA UTCA 4. SZÁMHIVATALOS ÓRA: 9-1-IG  
FONATALOS AUT. 224-07 és 107-68Postatakarékpénztári csekkzámla szám: 48.438  
Folyózámla: Angol-Magyar Bank

VIII. ÉVFOLYAM

BUDAPEST, 1936. ÁPRILIS 15.

5. SZÁM

## Előgyújtás

Még a Komédia műsoránál is raskosabban tévednek a természetlábók, mikor azt vallják, hogy a gombának az esőtől és a négy lábuk emlékeitől megtermékenyített, jó zsíros telecény a legkitünőbb táptalaja. Mert az az igazság, hogy a gomba, főleg pedig a bolondgomba az újságpapíron éri a legjobban magát. Itt nő meg roppant méretekre, mert hiszen a közmondásosan türelmes újságpapír hasonlíthatatlanul a legalkalmasabb keret a különféle tücskök, bogarak és kacsák berámázására a nagy nyúlósság előtt. Olvashatunk újabban mindenféle csodákat. Hol az abesszin járókelők lábait lerágó kópókigyók borzalmairól, hol a 300 méter magas fákról, nem beszélve a szegény népus különleges szakálláról, mely arról nevezetes, hogy ha naponta is tövig stuccolják, minden politikai célzatú trimmeiés ellenére is rendszerint kihajt másnapra. Hát még, amit az autóról hordanak össze. Tavaly nagy szencziót csináltak például a japán dömping-autóról. Ez az automobil a koradélutáni lap szerint, arról nevezetes, hogy az ára alig 500 pengő, négyen férnek el benne, hetvenet megy és nem kell hozzá benzín, mert motor helyett rugó hajtja. Egy kis magányozós után kiderítette, hogy a derék újdonság az egyik német autószaklap áprilisi tréfaszínalójának ült fel.

A bolondgombák grandprjéit, autónatkozású nagydíját egyhangú közfelkiáltással a másik, még korábbi délutáni lap érdemelné ki, ha ilyen díj létezne. A szóbanforgó lapban ugyanis a következő közlemény látott napvilágot:

London, február 20.

Egy neves angol természetkutató és földrajztudós. Winston Lambourn tudományos expedícióra indult Nyugatausztráliába. A nagy Viktória-sivatag szélére azonban kénytelenek voltak visszafordulni. Az expedíció kudarcának egészen különös oka volt. A kutató autókarávánt egy este vad nyulak támadták meg. Hogy a nyulak mennyire vadak voltak, csak akkor derült ki, amikor még puskalövésre sem tágtítottak az autó mellől. Lambourn leírása szerint több, mint ezer nyul rohanta meg autójukat és percek alatt minden szétrághatót megették. Az expedíció — szegény ide, szegény oda — végül is menekülni akart a „fenevadak” elől. Lambourn maga ugrott az első autó kormánykeréke mellé, gázt adott, de az autó nem indult el. Kiderült, hogy a nyulak szétrágták a gumikeréket a pneumatikkal együtt.

Sajnos a figyelemreméltó cikkely hézagos. Nem árulja el, hogyan ízlert a derék nyulaknak a gumiszomsza. Mégis lehet, hogy ízlert. Ellenkező esetben ugyanis megelégedtek volna azzal, hogy a gumikeréket kebelzték volna be és a pneumatikot meghagyták volna. Vagy viszont, esetleg megették és hamar kikopték volna. Hogy miért nem tudta a jó Lambourra bácsi megindítani a kocsi? Ennek okát csakis azzal lehet megmagyarázni, hogy a nyulak egyrésze nyilban megszonzajozott, kütta a karburátorból a benzint és mivel sötét volt, kiszedték a hat száz gyertyákat és világítottak elük az asztalon. Erről azonban a koradélutáni lap megfelfedezett. Igaz, hogy semmi kifogásunk ellene, ha utólag pótolja ebbeli mulasztását.

Ha már velünk nem törődnek, ha már a magyar automobilisták jogosult követelése nem talál elfogóképes fülekre, úgy legalább a külföldiekkel törődjenek. Ha már a mi kedvünkért — nem is beszélve a forgalombiztonsági szempontokról — nem jelzik az újgerezett tiszta keresztzeteket, úgy legalább a nálunk „forgó” külföldieket kímélik meg a

rendőri beavatkozásoktól, negyedórán tartó nyelvészeti vitáktól. Szánják rá magukat a jó urak azokra az elengedhetetlenül fontos jelzőnyilakra, amelyek elárulják, hogy hol szabad és hol nem a befordulás.

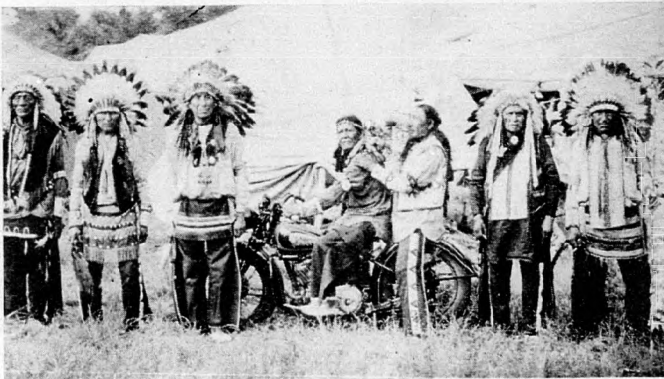
Ugyan honnét a csudából tudhassa a Budapestre tévedő angol, francia, olasz vagy német autós, hogyan szabad közlekedni az Oktogon téren, hogyan és milyen környofont ravaszággal kell megkerülni a járdaszigeteket. Csak nem kívánják a külföldiektől is, hogy megtanulják azt: a Nagy-körtről szabad befordulni a Wesselényi utcába, a Király utcába viszont nem. Amjüt szónokolnak idegenforgalomról, nemzeti érdekekről, sőtöbbsikről, de eddig egyetlen hivatalos úr sem akadt, aki odaesapott volna az íróasztalán összegyűlt por közé azzal, hogy hát most már megcsináljuk a jelzőlámpákat.

Azt se bánjuk, ha csakis és kizárólag a külföldiek részére csinálják meg a tiszta keresztzeteket jelző nyilakat. Azt se bánjuk, ha mondjuk angolul, németül, franciául, olaszul — festik meg azokat a nyilakat. Csak csinálják meg végre és szüntessék meg ezt a bosszantóan bántó és a kultúrbotrány meggyéjén mozgó helyzetet.

Ki hitte volna? Világversenynek ígérkezik a magyar automobil Nagydi. Olyan nerek vannak kombinációban, hogy akárminélyik nyugati Grand Prix megírtyelhetné. Caracciola, Stuck, Nuvolari neve szerepel az élen és vagy húsz nagyágyú — ráadásul, jönnek a németek, az olaszok legjobbjai, angolok érdeklődnek, a nagy versenyistállók illesztik bele versenyprogramjukba a mi Népligetünket. Ki hitte volna?

Lám-lám. Igazunk volt, amikor ének öta azt harsogtuk a KMAC akkor felette érzéketlen füleibe, hogy csak akarni kell. Hogy csak egy jó adagnyi energiára van sürgösen szükség. Hogy nem csodavárán kell ülni a beletörődés jutányos trónusán, hanem neki kell esni a munkának. Alapitoke kell? Megszerezte a mai rezsim. Versenyző kell? Megszerezték. Pálya kell, engedély? Megszerezték. És tele vannak a külföldi nagy lapok a magyar Nagydiival, amely automobilisztikus szempontból is kultúrállammá hivatott avatni Magyarországot.

Akik pedig még mindig fáznak, azokat megnyugtadjuk. Minden épkézláb ember ott lesz azon a remélhetőleg verőfényesen szép júniusi napon a Népligetben. Csak férjenek el azok a tízezrek, akik sűrű sorokban ott fognak tolongani, hogy végre ízelítőt kapjanak abból, amikor egy Nuvolari, egy Caracciola, egy Stuck — hogy a többieket ne is említsük — nekiengedi a gépháztetője alatt rejtőző háromszáz lőerőt a komoly küzdelmek lázában.



Már nem lóháton jön az indián törzsfőnök, hanem motoron. Természetesen Indián kéthengeresen.

# Valódi platina, vagy wolfram érintkezőt használjunk a megszakítóban?

## Mikor van szükség platinára és mikor célszerűbb a wolfram?

Irtá: NÁDAS GÉZA.

A mágnes- vagy akkumulátorgyújtás között elvi különbség nincsen, csak éppen a kivitel más. Amíg a *gyújtómágnes* maga termeli az áramot, maga transzformálja fel a szükséges magas feszültségre, addig *akkumulátorgyújtásnál* az áramot a dinamó illetve a telep szolgáltatja, külön transzformátor sokszorozza meg a feszültségét; a lényeg ugyanaz, mindkét berendezés célja magas feszültségű, szikrát adó áramot termelni, mely a gyújtógyertya körmei között át pattanva meggyújtja a hengerbe szívott robbanó gázkeveréket, életet ad a motornak.

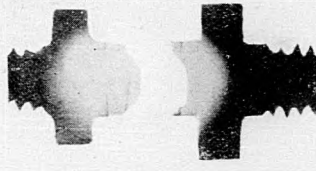
A gyújtó szikrának a motor működésének megfelelően bizonyos *szabályszerű időközökben* kell át pattannia a gyertyák elektródjain, ennek pontos *vezérlését* szolgálja a gyújtókészülék egyszerű, de igen fontos része: a *megszakító*, melynek ha két érintkező csavarja egymástól eltávolodik, abban a pillanatban képződik a szikra. A megszakítóról az autósok és motorosok nagyrésze csak annyit tud, hogy az a masina legjobban „felkészerezett” alkatrésze, mert érintkező csavarjai platinából vannak. Sokan még azt is tudják, hogy a platinának pótló anyaga is van, a wolfram. Ez azonban tévedés a javából, mert a *wolfram nem minden esetben pótolja a jóval drágább platintát*, ugyanakkor azonban a platintát nem lehet mindig a wolfram helyett alkalmazni. Igen gyakran találkozni olyan üzemzavarral, melynek ott gyökerezik az oka, hogy a gép gazdája vagy a hozzá nem értő műhely *platina helyett wolframot* vagy ellenkezőleg *wolfram helyett platina*-csavarokat szerelt a megszakítójába. cikkemnek az a célja, hogy megvilágítsa a kérdést tegyem lehetővé az eképpen előálló kellemetlen üzemzavarok megelőzését.

Kezdetben, azaz az autó hőskorában, a platina volt az *egyeduralkodó* anyag a mágnes megszakítójában. A platinának ugyanis igen nagy ára mellett igen jó tulajdonsága, hogy mint *nemes fém* a levegő nem roszdásodik és igen magas olvadási pontja következtében (1800 C fok) nem ég gyorsan le, annak ellenére, hogy a megszakítóban képződő szikrázás sohasem kerülhető el teljesen. Az akkumulátoros gyújtás feltűnésekor azonban esakhamar kjtűnt, hogy a platina, mint kontaktus anyag, ehhez a gyújtási rendszerhez *egyáltalában nem használható*, aminek az oka a mágnesgyújtó és az akkumulátoros gyújtás kiviteli különbözőségében rejlik.

A megszakítás pillanatában az érintkező csavarok között ugyanis szikra képződik, a szikra elveszett energiát jelent, amellel *fogyasztja az érintkező csavarok anyagát*. A megszakító kontaktus szikrázását a beépített *kondenzátorral* csökkentjük, egészen megszüntetni azonban nem tudjuk, mert a primér áram — melybe a megszakító van kapcsolva — erőssége nem állandó, hanem úgy a mágnes, mint az akkumulátoros gyújtásnál a motor fordulatszámától függ. A primér áram mágnesgyújtásnál a fordulatszám emelkedésével *erősödik*, az akkumulátoros gyújtásnál éppen ellenkezőleg, *csökken*. A kondenzátor azonban csak egy bizonyos

középtértékű primér áramhoz van méretezve, világos tehát, hogy a mágnes megszakítója *magas*, az akkumulátorgyújtás megszakítója pedig *alacsony* fordulatszámú szikrázik erősebben. A wolfram nem nemes fém és sokkal hajlamosabb szikrázásra, mint a platina, éppen ezért magasfordulatú mágnesgyújtóba (hat hengeren felül vagy versenymotorba) nem használható. A fordulatszám határ a mágnes tengelyére vonatkoztatva legfeljebb *percenkénti 3000* lehet. Lassúbb járatú motorok gyújtómágnesébe vagy akkumulátorgyújtásnál, ahol a primér áram ereje a fordulatszám növekedésének arányában csökken, a wolfram igen jó eredménnyel kerülhet alkalmazásra.

Az oxidálódás szempontjából a mérleg a platina javára billen, felülete mindig tiszta marad, míg a wolfram aránylag rövidebb idő alatt áramot nem vezető oxidréteggel vonódik be, a motor nehezen indul, kihagy. Ilyenkor tehát nem kell a karburátort gyanúsítani, nem kell fűvökát fűrni, hanem a néhány fillérrézt beszerezhető wolfram reszelővel átsímítani a kontaktus csavarokat. A gyújtászavarokat máris hosszabb időre megszüntettük.



Kontaktusvándorlás: a negatív sarkon csucs, a pozitívon kráter képződik

Az elmondottakból azt következtethetnők, hogy a valódi platina alkalmazása sokkal előnyösebb, mint a wolframé. Tévedés volna ezt képzelní, mert az *akkumulátorgyújtásnál viszont a platina nem alkalmazható*, aminek az úgynevezett *kontaktus-vándorlás* az oka. Ez abban nyilvánul, hogy üzemkőzben az egyik kontaktuscsavar anyaga átra-kódik a másik érintkező csavarra,

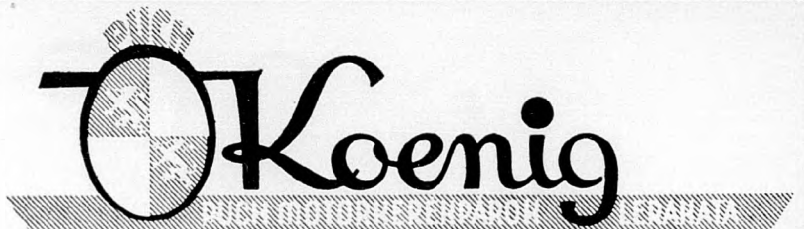
mégpedig a pozitív csavar anyaga a negatívra.

A mágnesmegszakító *váltakozó* áramot szakít, itt tehát kontaktusvándorlás nem jelentkezhetik. Az akkumulátorgyújtásnál a megszakító a telep *egyénáramát* szaggatja, a platina-csavarok közül azon, amely a pozitív pólussal van összekapcsolva, hamarosan *krátereszerű bemélyedés*, míg a másik érintkező csavaron — mely a negatív sarkkal van összekötve — *képszerű csúcs* képződik. Az egyenlőtlen, érdes felületek bizonytalan megszakítást, tehát bizonytalan gyújtást eredményeznek.

A magas olvadáspontú wolframnál (3000 Celsius fok) a kontaktusvándorlás sokkal lassabban történik, már ezért is alkalmasabb akkumulátorgyújtásos rendszerű motor megszakítójába. Másrészt pedig a platina nagyon érzékeny benzín- és olajgőzökkel szemben. Az akkumulátorgyújtás megszakító tornya rendszerint a *forró henger tetején* talál elhelyezést, a meghajtó tengely mentén könnyen feljutnak a meleg gőzök a megszakítóba, ahol szürke réteg alakjában csapódnak le és csakhamar tönkreteszik a platintát. A wolfram viszont nagyon ellenálló gőzökkel szemben.

Mindezeket összevetve, megállapíthatjuk a következőket: *gyorsfordulatú mágnesgyújtókba* (hat hengertől felfelé) és akkumulátorgyújtásos versenyautókba feltétlenül *platina* érintkezőket kell használni. Versenymotoroknál ugyanis a platina gyors pusztulása alárendelt jelentőségű, legfontosabb az abszolút üzembiztonság. A lassúbb járatú motorok gyújtómágnesében a wolfram is megteszi. *Akkumulátorgyújtásnál* azonban a különleges építésű és igen magas fordulatszámú versenymotorokat kivéve, mindig csak *wolfram érintkezőket* használjunk, mert platina érintkezők alkalmazása esetén gyújtóberendezésünk nemcsak drágább, hanem rosszabb is lesz.

A platinára vonatkozólag meg kell még jegyeznen a következőket. Ügyeljünk az érintkezők nyitási távolságára az úgynevezett *hézagra*, mely ne legyen több *0,3—0,4 milliméternél*. Ha ennél nagyobb a nyitás, úgy a platina igen hamar elkalapálódik. Gondoljunk csak meg, hogy a 3000 percenkénti fordulatszámú dolgozó hathengeres motor mágnesmegszakítója percenként 9000-szer nyit és zár, ilyen gyors ütemben még a Boráros-téri hídát sem szegecselik. A leverődött platina érintkezőt rendszerint nem lehet és nem marad más hátra, mint megsörgetni a pénztárcánkban az új platinaként járó ezüstöt.



Eredeti PUCH

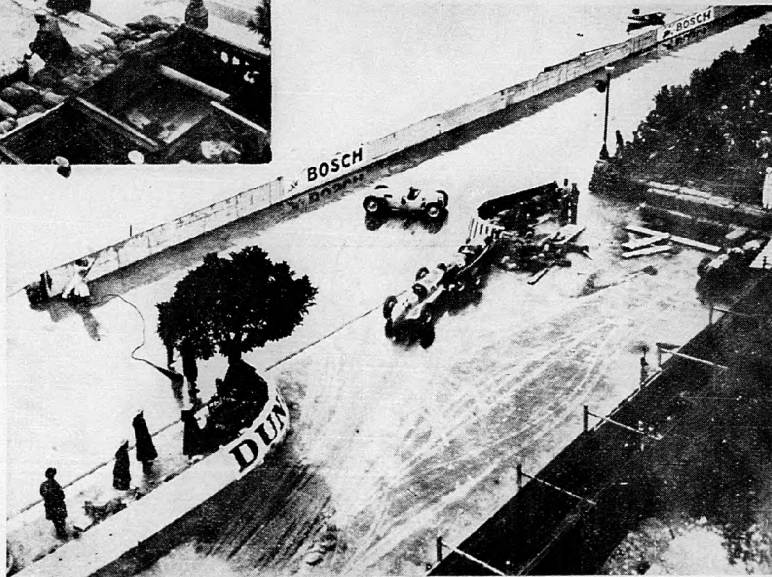
alkatrészek raktára

PUCH javítóműhely

Budapest, VI., Dessewffy-uca 26. Telefon : 21-4-00



Karambolok sorozata kellett izgalmat a montekarlói nagydíjon. Az esőtől és olajfoltoktól csuszós tengerparti fordulóban egymás hegyibe-hátába rohantak a kocsik. Felül baloldalon: Chiron (10-es számú Mercedes-Benz) megcsúszott az olajfoltban, nekifaralt a homokszektorlásznak. A 30-as startszámú Farina (Alfa) és a 28-as számú Tadini (Alfa) ugyancsak „zátonyra” fut. Alul jobboldalt: Brauchitsch (14-es Mercedes-Benz belefut a homokszektorlászba csúszott Farina (Alfa) kocsijába, mindkétten irigykedve nézik Rosemeyert, aki 6-os startszámú Auto-Unionjával keresztsbe faralva kerülte ki a megrekedt versenyzőt. Felül jobboldalt: Bira, a sziámi herceg ERA kocsijával megnyerte a francia Lehoux előtt a kiskategóriát, mindkét versenyző Bosch gyertyát használt. A monakói nagydíj három első befutója Bosch gyújtással és Bosch gyertyával győzött.



# Német győzelem MONACOBAN

## Mercedes-Benz és Auto Union az élen. - Nuvolari pompás versenye

Közönségtizedrek töltötték meg a 3180 méteres Monacói cirkvut 20 hatalmas tribünjét. egyes helyekért megfizették a 1000 frankot is, aki csak tehetne, szemtanúja akart lenni az ideai nemzetközi autóversenysport sokatigéző debüjének. A három hajtű és számos S-forduló által tarkított, méteres homokbarikádok szegélyezte pályán a pompás időben lefolyt tréningeken Chiron, Nuvolari, Caracciola és Stuck olyan menést produkáltak, mely a versenyt megelőző izgatott várakozást a végső-kig fokozta. Ilyen körülmények között nem is csoda, ha a közönség érdemtelennél bár, de kissé mellőzte a *másfélteres kocsik* versenyt, melyet 50 körös távon futottak le Rainer monacói herceg 30,000 frankos díjáért. Pedig az *ERA-menők megütközése az új másfélteres Maserati-kocsikkal nem mindennapos esemény volt ám!* A Maserati csapatot hagyományos balszereléséje ezúttal sem hagyta el. Starttól a 7-ik körig Lord Howe (ERA) vezetett, ekkor azonban Maseratiék élhareosa, Tenni vette át a kommandót, nyomában márkatársa Villoresi, aki azonban csakhamar vissza esett. A 33-ik körben Tenni is utolérte a végzet: kiállott — és most már három ERA — Bira, Lehoux és Embiricos — került az élre, akik mögött a Maserati csapat harmadik tagja a svájci Kautz, csapat az ötödik helyet tudta biztosítani a bolognai színeknek. Bira, a snájdig sziámi herceg 85.3

km-es átlaggal fölünyes stílusban nyerte a versenyt.

### Jönnek a nagyok...!

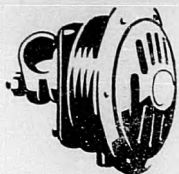
A politikai viharfelhők az utolsó pillanatban elültek Monaco felett: a német kocsik, melyek nélkül ma komoly klasszisú internacionális verseny elképzelhetetlen, megjelentek a startnál. Ugyanakkor azonban másfajta fellegek is megjelentek Monaco egén: a szakadó eső mindent felborított. Nemesak a pályán, de a tribünökön is, ahol az 1000 frankokat mostmár a jó helyek helyett az — esernyőkért kínálták... A vigasztalan idő ellenére is benevezett 20 versenyző közül 17 starthoz állott, a nagyokocsik versenyében, hogy fellegve a harcot 100 körös távon az — elemekkel!

Start után Caracciola vezetett, míg a második körben végzetesnek látszó, de szerencsés kimenetelű baleset történt, Chiron kocsija keresztben állott az úton, a mögötte roboogó Brauchitsch, Farina, Siena és Trossi pedig, hogy a tömegkatasztrófát elkerüljék a szegélyező homoktorlászok közé futottak. A nagy zűrzavarból egyedül Trossi folytathatta a versenyt, a többiek kocsija annyira megrongálódott, hogy kiállásra kényszerültek. Azután folytatódott a tánc! A Caracciola, Fagioli, Chiron, Brauchitsch összeállítású Mercedes-Benz csapatot néhány kör után már csak „Karacs” képviselte az

Auto Union pár kör után elveszítette Rosemeyert és így csak két embere. Varzi és Stuck maradt a porondon. Alfa Romeoal sem volt jobb a helyzet: Brivio kiállott, Tadini helyére Farina ugrott be, aki Nuvolarival képviselte a milánói színeket. Nuvolari mindent kockára tett, hogy a starttól kezdve az élen roboogó Caracciolát megszorítsa a síkös úton szakadó esőben hajmeresztő dolgokat produkált a tav első felében tizenhat körön át méterekkel a német elé került, de mikor „Karacs” erősítette az iramot, a 27-ik körben ismét maga elé kellett engednie. „Karacs” győzelme most már biztos volt, Nuvolari tankolásnál a negyedik helyre esett vissza a két Auto Union menő Varzi és Stuck mögé, akik kemény harcot vívtak a második helyért, mely végül is Varzi zsákmánya lett, míg Stuck a nap leggyorsabb körével vígasztalódott. Az elért eredmények messze elmaradtak a rekordtól, de a cirkvutre szakadt árvíz mindent indokol:

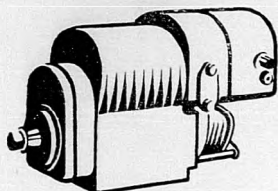
1. Caracciola (Mercedes-Benz) 3:49:15 mp. Átlaga 83,3 km.
2. Varzi (Auto-Union) 3:51:00 mp.
3. Stuck (Auto-Union) 99 kör.
4. Nuvolari (Alfa Romeo) 99 kör.
5. Farina (Alfa Romeo) 97 kör.
6. Wimdille (Bugatti) 97 kör.
7. Sommer (Alfa Romeo) 94 kör.
8. P. Ghersi (Maserati) 87 kör.
9. Williams (Bugatti) 84 kör.

A verseny mindhárom első helyezettje Continental gumikkal, Bosch gyertyákkal és Bosch gyújtással futott.



## Minden motorkerékpárhoz

megbízható BOSCH felszerelést! Az erős BOSCH gyújtó, a távolba ható csinos BOSCH kürt és a fényerős BOSCH világítás motorkerékpáron is hosszú élettartamu.



az autó és motorkerékpár üzembiztos felszerelése!

## 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

angol

## John Bull

olasz

## Pirelli

magyar

## Cordatic pneumatikok

Motorkerékpár felszerelési  
cikkek és alkatrészek a  
legolcsóbb napi árakban.



## BIRÓ JENŐ, BUDAPEST, VI, LISZT FERENC TÉR 2

Telefon: 28-0-96

## Renold Coventry Wim

### motorkerékpár láncok

# Vizisport kiállítás Berlinben

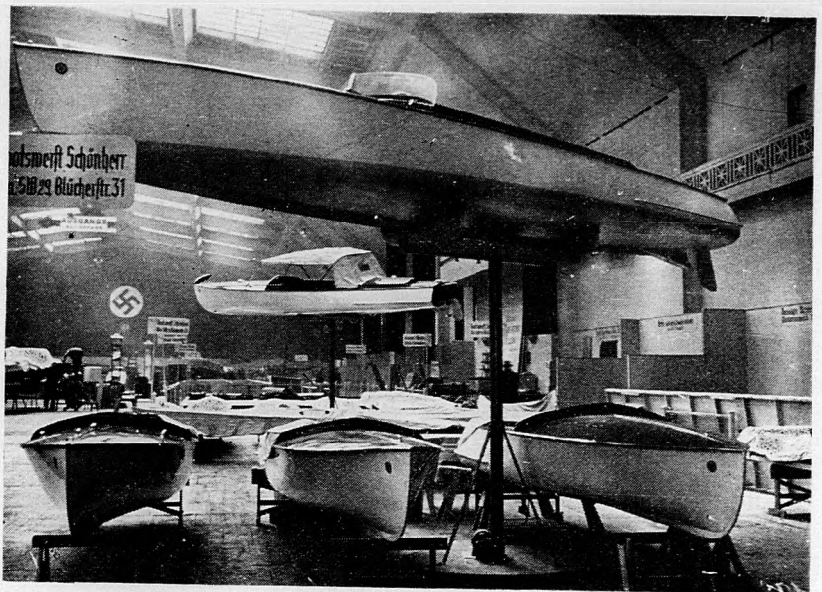
A német vizisport, a csónakipar, a csónakmotoripar és a felszerelési eszközök reprezentánsai ezévbén a légisporttal együttesen tartották meg szokásos kiállításukat a Kaiserdamm hatalmas kiállítási csarnokában. Be kell vallanom, irigykedve vegyes csodálattal kellett adóznom a kiállítás méreteinek és a kiállított anyagnak. Lesz-e valaha nekünk ilyen hatalmas és gazdag sportkiállításunk?

Az Ehrenhalle-ban látjuk az Olympia-volet, a König gyár háromszoros világrekorder 175 kcm-es farmotorosát, mely 6000 fordulatonál 10 HP-t ad le és a leggyorsabb német motorosónakot. Az Ehrenhalle körül a német csónakkonstruktőrök tervei vannak egy-egy oszlopon elhelyezve. Képviselve van rajzával Tiller, Drevitz és Duve, főleg vitorlásokkal. Marconi, Fugmann, Tapken pedig motorosokkal és még néhány ismert konstruktőr különböző terveikkel. A vízbőlmentő társulatok, hatalmas mentőhajóval, szemléltető modelleikkel a helyes közlekedésre oktató képekkel ugyancsak imponáló képet nyújtanak. Külön történelmi része is van ennek a kiállításnak. A német farmotor ezidén 25 éves, az oldalmotor pedig 10 éves. Ezen két jubileum alkalomból a farmotoroknál az F. Z. az oldalmotoroknál pedig a König, a motorok első németországi gyártói az eredeti példányokkal szemléltetik a fejlődési fokozatokat. Érdekes összehasonlítást tehetünk a világrekorder König motor és Rudolf König, az oldalmotorépítés pionírjának első fél lóerős modellja között...

A tényleges ipari kiállítás, úgy terjedelemben, mint a kiállított csónokok és motorok tekintetében messze maga mögött hagyja a néhány év előtti kiállításokat. Főleg a motoros vizisport tett igen rohamos fejlődésről tanúságot és az egész kiállítás nagyrészt a különböző oldal-, far- és beépített motorosok alkotják.

A motorsportban nagy igyekezet irányul — a még meg sem született „Volksautó“ mintájára — az olcsó és használható „Volksmotorboot“ megteremtésére. Bár a különböző cégek egész különböző irányban haladnak, mégis többeknél, így a két Schneider-nél, a két Besmer-nél és Schönherr-nél igen ügyes megoldásokkal találkozni. A leggyakoribb megoldás, hogy a kis és olcsó oldal- vagy farmotort hátul beépítik és a propellert az ú. n. Schacht-on át (schwertszekerény szerű nyíláson) vezetik ki. Akad olyan tökéletes megoldás is, melynél a szerelékfalon lévő gomb nyomására a propeller hátul felbillen és minden egyéb művelet, így a bendítetés is előlről, ülő helyzetből volt eszközölhető. Ezen csónakok általában a beépített motorú csónak képét nyújtják. Szellőző megoldásaik, motorfelbillentésük egész kiforrottnak látszik. Az áramvonal az egész kiállításon mindenütt jelen volt. A legkisebb csónaktól a motoros cirkálóig mindenütt alkalmazásra talált.

A motorosok közt, mint külön érdekességet említem meg a „Tietjen“-féle „Tragflächenboot“-ot, mely teljesen



Pillantás a berlini vizisport kiállítás egyik hatalmas csarnokába.

áramvonalba szabott csónaktest, első harmadánál a csónakra merőlegesen a test alatt cca 50 cm-el egy méter hosszú és 10 cm. szélességű, tehát 0.20 m hordfelületet, áramvonalidomú fémlapot találunk, a csónak hátulján pedig hasonló, de rövidebb „hordfelület“ van állíthatóan elhelyezve. A csónak közepe táján egy 6 HP farmotor nyúlik ki egy Schachton keresztül. Amikor a csónak a körülbelül 18–20 km sebességet elért, fokozatosan kiemelkedik a vízből, úgy, hogy a test és a víz között 50 cm távolság van és mindössze ezen 0.20 négyzetméter hordfelületen siklik az egész csónak. A 6 HP-s farmotorral az első próbákon 40 km sebességet értek el. A feltaláló saját nyilatkozata szerint egyelőre csak mint kimondott



Valósággal repül a Tietjen-féle „Tragflächenboot“

sportsónak jut szerephez, mindazonáltal beláthatatlan perspektívákat sejt magában.

A nagyobb, beépített motorosok közt a Claus Engelbrecht, Brumm, Kriegermann, R. Franz és Exquisit remekeit látni. Itt természetesen nem lehetett olyan forradalmi újításokat látni, mint a kismotorcsónakiparban, de a Reiselimousinok, a Motorkreuzerek, az Autobootok nyugodt és kiforrott formájukkal, finomságukkal, beépített rádiókkal és egyéb luxuriózus felszereléseikkel főként pedig árjelzőtábláikkal, felemelő látványt nyújtottak.

A faltbootok standjain ugyancsak nem látni forradalmi újítást. A legtöbb cég, így a Hart, Berger, Pionir, LFB, régi modelljeiket tökéletesítették, újabb

diagonális merevítésekkel látták el, míg Klepper-ék az általuk szabadalmazott keresztbenyvezett lemezes konstrukciójukkal vonultak fel.

Bár nem lepett meg, mert már láttam a német csónakipart kiállításon tömörítve, de mégis jólesett, hogy áraiakat egyáltalán nem a minőség rovására igyekeznek leszorítani (a magyar csónaképítők b. figyelmébe), hanem helyes termelési megoldásokkal is, szériaépítésekkel. Érdekes, hogy még a legjelentéktelenebb kis laposfenékű kanutis kizárólag machagóni fából építik!

A motoripar legparányibb 83 kcm-es oldalmotortól a sokiteres hajódieselig, dúsán volt képviselve és újabb fejlődésről tett tanúságot. A legtöbb gyár metszeteivel szemlélteti újdonságait és tökéletes kivitelét. A kismotoriparban a legelőre még drágán), Bosch-Dynastart önindítóval, mely a gyújtáshoz és indításhoz szükséges áramot a motor üzembenlétekor önmaga termeli és akkumulátorba gyűjti. Kezd terjedni a motor gumiba ágyazása, a vízalatti hangtompító és sok más rengeteg apró kényelmi és biztonsági megoldás. A csónakfelszerelések olyan dús választékát láttam, hogy a kiállított anyag elég lenne Magyarország egy évi szükségletének fedezésére.

Impozáns volt a repülősport kiállítás is, melynek műhelyeiben 200 tíz és húsz év közötti ifjú dolgozott vitorlázórepülőgépeken, a legmodernebb fagegymunkáló gépekkel, autogén, elektrogén és alumínium hegesztőkészülékekkel felszerelt műhelyeikben. A különböző légvédelmi berendezések, kísérleti eszközök egész halmazát állították ki. Elet-nagyságú repülőfelvételeik lenyűgöző látványt nyújtottak. Egy-egy világrekorder vitorlázó gép, a híressé vált harci gépek, a győzelmi trofeák egészítették ki a kiállítást, mely bizonyították azt annak, hogy a németek a legkomolyabb eszközökkel igyekeznek elérni, a legelső repülőnemenzt büszke címét.

Bergsmann Béla

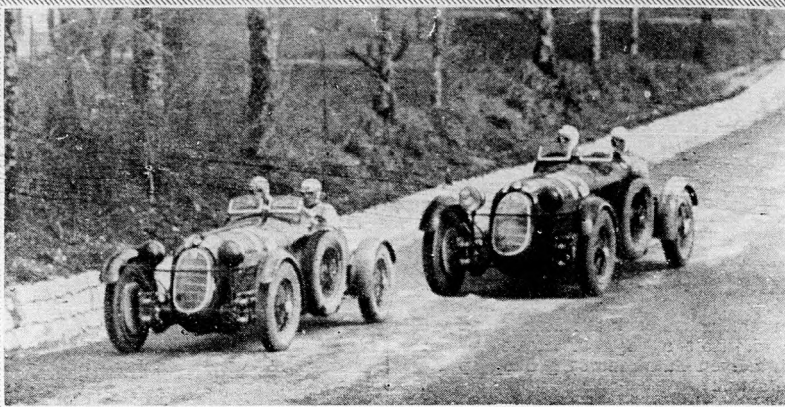
# BRIVIO

(ALFA ROMEO)

rekordátlaggal nyerte  
a MILLE MIGLIÁ!

Lezajlott a 10-ik Mille Miglia, a szőn mondhatni legnehezebb versenye, mely ha nemzetközi látogatottság terén nem is, de sportszempontról kétségtelenül centennáriumaéhoz méltó eredménnyel zárult. A verseny fényes debüje volt az új 2904 km-es, nyolchengeres Alfa Romeo sportkocsiknak, melyek a Brivio—Farina—Pintacuda trió kezében az abszolút osztályozás három első helyét foglalták el, miután mindhárom kocsit megdöntötte a tavalyi rekordátlagot.

Bresciából startolt a verseny 68 résztvevője, az első szakasz célján, Bolognában Biondetti robogott át elsőnek 166,4 km-es átlaggal átadajustált, régi Alfa Romeo monoposztójával. Két perc hátránnyal érkezett a Scuderia Ferrari éllovasa, Pintacuda, majd Brivio. A kompresszor nélküli kocsik 1100-as kategóriájában Biondetti vágta ki a rezet, aki 118,6 km-es átlaggal futott Fiat-Balillán Bolognába. Firenzében nem sokat változott a helyzet, Biondetti robogott az élen, Pintacuda 2-ik, Brivio azonban visszaesett a 4-ik helyre, a 3-ik helyet Farina foglalta el. Ez volt a helyzet Sienában is, míg Rómába Pintacuda lemaradása folytán Biondetti—Farina—Brivio sorrendben futott be az élesoport, de a Scuderia Alfái erősen Biondetti nyakán voltak már. A perugiai helyzet nem is kellett meglepetést: Brivio vezetett Farina és a lemaradó balszerencsés Biondetti előtt, akit a célig Pintacuda is megelő-



A Pintacuda—Stefani (Alfa Romeo) és Brivio—Ongaro (Alfa Romeo) pár gép-gép melletti küzdelme a Mille Miglián (Foto: La Scuderia Ferrari)

zött. Tenni, a kitünő motorkerékpárversenyző autós debüje pompásan sikerült: mint abszolút ötödik nyerte Maseratijával a másféliteres kategóriát. Az abszolút 6-ik ismét kategóriagyőztes volt: Bianco 1100-as Maseratival! A kompresszor nélküli kocsik legjobb eredményét az abszolút osztályozás 9-ik helyére került csukott Alfa Romeo foglalta el. Vezetői: Cattaneo, az ismert moterosónak rekorder és Donati, a repülés magassági világrekorder! *Bombasikert aratott a 16 kocsival felmoruló Fiat-Balilla csapat*, melynek élharcosa az első versenyét futott Biagni—Periccioi pár 96 km-es átlaggal nyerte a 1,1 l-es kompresszor nélküli kategóriát és az abszolút osztályozás 12-ik helyét foglalta el. A kompresszor nélküli kocsik másféliteres csoportjában Jacario (Fiat 1500) aratott fölünyes diadalt a Lancia—Augusta vezető Ragnoli előtt.

A versenyen 13 jármű folyékony (metanol), 6 pedig szilárd (faszén) pótüzemanyaggal indult. Utóbbiak nem érkeztek célba, az előbbieket azonban figyelemre méltóan szerepeltek. Érdekes megemlíteni, hogy a győztes Alfák 82% alkoholt és 18% benzin-benzol keverékkel futottak.

Az abszolút osztályozás első hat helyezettje a következők:

1. Brivio-Ongaro (Alfa Romeo) 13:07:51 mp. Átlag 121,622 km, Rekord! 2. Farina-Meazza (2,9 l. Alfa Romeo) 13:08:23 mp. 3. Pintacuda-Stefani (2,9 l. Alfa Romeo) 13:44:17 mp. 4. Biondetti-Crasa (2,9 l. Alfa Romeo) 13:50:21 mp. 5. Tenni-Bertocch (1,5 l. Maserati) 14:19:40 mp. 6. Bianco-Boccali (1,1 l. Maserati) 14:55:10 mp.

Mindhárom első helyezett Bosch gyújtást, Weber gázosítót és Pirelli gumit használt.

## Stanley Woods — DKW!

Stanley Woods az angol extraklasszis legeredményesebb versenyzője, az *idei Isle of Man versenyek 250-es kategóriájában a DKW-gyár színeiben áll start-hoz*, Woods TT partnere előreláthatólag Geiss és Winkler lesznek, akik az elmúlt évben nyolc nemzetközi GP diadalt arattak. Tekintetel az angol TT pálya felette nehéz voltára, nemkülönben a szűkös tréninglehetőségekre, mely az idegen versenyzők számára lehetlenné teszi a szükséges pályaismeret megszerzését, a TT pályán otthonos Woods le szerződötése nagyban alátámasztja a német győzelmj reményeket.

Német német szerződötésével egyidejűleg másik, még megerősítésre szoruló szenzációs hír járta be a világsajtót, mely szerint Wal Handley és West, az angol TT versenyen kompresszoros BMW-gépek nyergében állanak starthoz. A két angol állítólag már „próbált” is a Man-szigeten...

Mercedes-Benz hír szerint biztos indulója az október 12-én lefutásra kerülő amerikai Grand Prix-nek, A verseny a New York közelében őt ilt új országúti körön kerül lefutásra.

Velocette állítólag rugózott hátsó villájú gépet indít az angol Tourist Trophy-n.

**Gondoljon 100.000  
km. utánra is, ha  
autót vesz! Az**

# AUSTIN

**elpusztíthatatlan**

Fogyasztás 6 l. 100 km.-re  
Orvosoknak, kereskedők-  
nek nélkülözhetetlen!

Vezérképviselét:

**BRUCK, JÓKAI UCCA 21**

Az új 500-as AJS versenyzőgépek Rocley és Daniels vezetésével kompresszorral szerelve indulnak az angol TT-n. Hír szerint egy másik angol gyár egyhengeres kompresszoros masinával kísérletezik. A Berlin—Hanover—Köln autóbahá Vennböck mellett a Weser medre alatt *osz* átvezetve. Az Opel-gyár ötszázszedik kocsiját az „LZ 129 Hindenburg” nevű új óriás Zepp első transzocéáni útja alkalmával szállította Delamerikába. A neve zetes kocsit egy Olympia volt.

**INDIAN  
Motocycles**



magyarországi  
vezérképviselete  
ifj. SEIFRIED HUGÓ

Budapest, VI., Forgách ucca 10-14.  
Telefon: 91-3-24, 92-9-92.  
Gyári alkatrészek. Javitóüzem.

Ami angolban a  
az a németben a

**SUNBEAM  
VICTORIA**

MINDKETTŐT képviseli  
KOPPÁNYI, Dessewffy ucca 47. szám

**NIKOPÁLL** szipkában  
betéttel **DOHÁNYOZZON!**

Már minden jobb trafikban kapható!



# DKW Hat trick az Eilenrieden!

Az idei internacionális motorkerékpár versenyszezon első versenye a teljes siker jegyében zajlott le: a 4.8 km-es Eilenriedet 80.000 főnyi publikum szállta meg, a starthoz állott kerek 100 versenyző közül 64 érkezett célba, a vendéglátó németek mellett egész csapat angol, svéd és olasz versenyző biztosította a miting nemzetközi jellegét.

A közönség lázas izgalommal várja az első idej „nagy” startot. A sajtópályán Bauhoferrel, a sokszoros Eilenriede győztesével kerülünk szembe. A népszerű „Toni” még mindig civilben van... Ja, a tavalyi súlyos bukás a Feldbergen... Bauhofer azonban így civilben is döntő szerepet játszik az Eilenrieden. 5 menzselj Prüssing főmérnökkel a tavaly óta még jobban kifestült masinákon nagy betörésre készülő DKW legénységét. Süt a nap, de gyalázatos hideg van, a fák fiatal zöldjét dér fedi... Prüssing idegesen dörmög, miközben a leikoplaszttal leragasztott hűtőket vizsgálja:

— A mi legnagyobb ellenfelünk a gázosító eljegesedésének veszélye lesz! ...A többi nem félünk!...

A müncheni trió Gall—Stelzer—Ley régi szokás szerint, izolálták magukat a többiekétől. Főhadiszállásuk az erdei úton van... Gondterhelt arecal nézik az új DKW-eket... Mr. Moore, az NSU gyár Németországba szakadt angol mérnök-konstruktőre utolsó utasításait osztogatja... Steinbach, a neckarsulmiak főerőssége a Husqvarna táborban tanyázik? Sőt a startlistán is Husqvarna színeiben szerepel... de — a versenyben a német sporszabályzat értelmében nem indulhat: NSU övött, a német gárda egyik erőssége nem állhat a vonalhoz! Szabály — szabály! Steinbachnak NSU-val szemben szerződéséből kifolyólag elintézetlen ügyei vannak...

## Az első DKW siker!

Már dörögnek a motorok. Kezdődik a esata... A 250-esek állnak a startvonal előtt... Start!... Alig ül el az izgalom, már jön is az élcsoport: két DKW menő fut az élen, Geiss és Winkler, nyomukban az angol Wood, majd az olasz Sandri. Kluge a DKW-ászk körről-körré tör előre, de szükség is lesz rá, mert Prüssing aggodalmai valóra válnak, Winkler kiáll, ok: eljegesedett; gázosító! Geiss is ugyanerre a sorsra kerül... Veszélyben a DKW győzelem. Wood fut az élen, de csak rövid ideig, Kluge ellenállhatatlan rohama biztos DKW-diadalt eredményez.

## Egy „erkölcsi” győzelem...

A 350-es csoportban NSU diadal jegyében indul a mérkőzés. Fleischmann messze az élen nyargal, második helyen az ugyancsak NSU vezető Soenius fekszik, akinek kiállása az angol Mellorst juttatja a második helyre. Fleischmann szédítő iramot diktál, átlaga 123 km, győzelme biztosnak látszik. Mellors mögött az olasz Sandri vív élet-halálharcot a svéd Lamberttel. Egyenesben a svéd gyorsabb, fordulókban az olasz... Így körökön át egymás mellett robognak, míg végül is Sandri a szalmazsákok között fejezi be a versenyt... Itt az utolsó kör! De mi ez? Mellors Fleischmann nyakán van, a német leerlaufon gurul a cél felé, az angol pár méterrel a cél előtt elébe kerül és — győz! Mi volt ez? Így magyarázzák: Fleischmann elszámította magát, azt hitte, hogy egy

rádás kört futott és már úgys győzött... Fájdalmas tévedés volt!...

## A nagy DKW diadal!

Jönnek a nagygyűk, az 500-asok! Start után a tavalyi győztes, Mansfeld (DKW) megy az élen, Strömberg (Husqvarna) és Gall (BMW-Kompr.) utána. A második körben Gall és Mansfeld futnak az élen, Gall mindent belead, hogy szabaduljon a DKW menőtől, de az valósággal ragad hozzá. Az egyenesek hajszálynira Gallnak kedveznek, de a forduló?... itt Mansfeld jobban fekvő, stabil gépével ura a helyzetnek! Ezt tudja a DKW versenyzetőség is: Mansfeld erősíti az iramot... két kör és — a BMW-menő Gall bukik; Mansfeld lerázta ellenfelét, aki üldözésére indul ugyan, de pár kör után újabb hatalmas bukással befejezi a reménytelen versenyt. Mansfeld most csökkentti az iramot, a mögötte dúló pozícióharcok nem érdeklik, nem kockáztatja győzelmét, de mindvégig ura marad a helyzetnek és 125-ön felüli átlaggal fut célba.

## Újra DKW...

Az oldalkocsis versenyek ismét DKW

diadalt eredményeztek. Kahrmann, a DKW krekki starttól a célig vezette a mezőnyt, Stelzer új, kompresszoros BMW-jével már három kör után elkészült.

Az idej Eilenriede után elmondhatjuk: DKW ismét hervadhatatlan babérokat szerzett a kétüteműeknek. A részletes eredmények a következők:

**Szólógépek 250 kcm-ig (144 km):** 1. Kluge (DKW) 1:19.18 mp. Átlaga 109 km. 2. Wood (New Imperial) 1:19.51 mp. 3. Sandri (GM) 1:22.53.4 mp. 19 induló, 13 befutó. — **350 kcm-ig (144 km):** 1. Mellors (Velocette) 1:14.12.2 mp. Átlaga 116.6 km. 2. Fleischmann (NSU) 1:14.15.3 mp. 3. Lambert (Husqvarna) 1:15.20.3 mp. 4. Anderson (Velocette) 1:16.21.3 mp. 29 induló, 19 befutó. — **500 kcm-ig (144 km):** 1. Mansfeld (DKW) 1:08.52 mp. Átlaga 125.4 km. 2. Ley (BMW) 1:08.58.4 mp. 3. Müller (DKW) 1:09.27.6 mp. 4. Strömberg (Husqvarna) 1:10.30 mp. 25 induló, 15 befutó.

**Oldalkocsis gépek 600 kcm-ig (96 km):** 1. Kahrmann (DKW) 54:24.4 mp. Átlaga 103 km. 2. Braun (Horex) 54:55 mp. 3. Starkle (NSU) 55:14.4 mp. 4. Schumann (NSU) 55:16.4 mp. 15 induló, 10 befutó. — **1000 kcm-ig:** 1. Stärkle (NSU) 56:03.4 mp. 2. Ehrlebruch (Tornax-Jap) 58:58.1 mp. 3. Gosse (Tornax-Columbus). 12 induló, 7 befutó.

A verseny páratlan Continental sikereket eredményezett, az összes győztes, nemkülönben az öt kategória második, sőt harmadik helyezetteje is Continental gumin futott. Az abszolút győztes Mansfeld (DKW) Bosch gyertyával győzött.

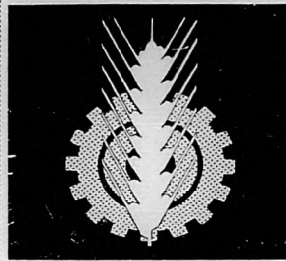
**nincs-surlódás**

**melegedés**

**motorjában, ha**

**SHELL** olajat használ!

1936/934



## A BRÉSLAUI DÉLKELETI KIÁLLITÁS

1936 május 7-10-ig

### A magyar-német kereskedelmi élet kulcsa

A német ipar bemutatandó produktumai:  
Mezőgazdasági gépek és szerszámok, a mezőgazdasági-  
ipar üzemi berendezései, műtrágyák, általános gépészet,  
erőműtelepek, szerszámok és szerszámgépek, szállító  
eszközök, személy és teherautók, vizellátási berendezések,  
egészségügyi és tűzrendészeti berendezések, elektrotech-  
nikai cikkek, rádió, építőanyagok, telepítés, irodafelszerelés.

### A délkeleti államok fokozott részvétele

Nagy mezőgazdasági exportlehetőségek Németországba

Vásárigazolványok és kedvezményes vasuti jegyek az  
összes utazási irodáknál.

Főmegbizott: IBUSz hivatalos menetjegyiroda  
Budapest, V., Mária Valéria-utca 7.

Felvilágosítások: Német-Magyar Kereskedelmi Kamara  
Budapest, V., Vilmos császár-út 32.

AZ 1936. ÉV MOTORKERÉKPÁR-SZENZÁCIÓJA

# PUCH

## TYPE 800

## TYPE 500 L ÉS TYPE 250 S4

SZABADALMAZOTT SZINKRONIZÁLT  
DIFFERENCIÁL RUGÓZÁSSAL

Kérjen haladéktalanul ajánlatot és részletes leírást!

PUCH MŰVEK FIÓKTELEPE: BUDAPEST VI. LEHEL U. 25.



# Mégegyszer Ga.-Pa.

## ...ezúttal a levegőből

Steff Tibor elmondja

a 2690 km-es téli olimpiai repülőcsillagtúra élményeit



Megérdemelt pihenés: Steff Tibor és Bányási Antal a sikeres légi út után.

A téli olimpiai játékok alkalmából rendezett repülő csillagtúra, a repülés legnagyobb ellenségeit: a ködöt, a jéglerakódást és a hóviharakat állította a pilóták elé legyőzendő akadályul. A propozíciók szerint az indulási hely bármely európai repülőtérre lehetett, az volt csupán előírva, hogy február 3-án 12 órakor lehet indulni és 5-én délután 17 órára kell Münchenbe beérkezni, valamint ugyanazt a repülőtérrel nem volt szabad kétszer érinteni és az útvonalnak sem metszheték egymást. A teljesítmények értékelésénél a berepült kilométerek száma mellett az utasszámot előnyösen, a motorlőerőt pedig hátrányosan vették figyelembe.

Már decemberben megkezdtük *Bánhídi Antallal* az útvonal tervezgetését. Meteorológiai és valutáris szempontok játszottak közre, hogy végül is a velenicei start mellett határoztunk. Részletesebben kidolgoztuk egész Európát behalózó útvonaltervezetünket, s mikor már csak egy hét választott el bennünket az indulás időpontjától, már csak két dolog hiányzott: *repülőgép és pénz*. Két nappal a budapesti start előtt végre megérkezett Németországból az Aero-Szövetség új 80 lóerős *Klemm* gépe és szűkre szabott pénztárcával ugyan, de nekivághattunk a ködös magyar levegőnek, hogy lerepüljünk Velencébe, tulajdonképpen starthelyünkre.

Gépünk 140 km sebességre képes és hat és fél órára való üzemanyagot vihethet magával, így akár egyhuzamban is megtehetjük volna az utat Velencéig, de nem akartunk üres tankkal megérkezni. Kaposvározt és Zágrábrban pótoltuk ki az elfogyasztott Shell benzint és Shell olajat. A Karstban sűrű köd ült a hegyek között s így kétszer is vissza kellett fordulni, míg végre útát találtunk az Adriához. Itt sem volt jobb a helyzet. A tengerpart felett alig tízhúszméteres magasságban kellett folytatni utunkat és amikor megérkeztünk a lidói repülőtérre, bizony *nagy csodálkozással fogadtak, mert a Budapestről előttünk elindult forgalmi gép nem tudta aznap elérni Velencét*.

Másfél nappal később már közeledett az indulás ideje, mikor kiderült, hogy Olaszországban a szankciók miatt nemcsak hogy a carnet nem érvényes, de mikor lírával akartunk fizetni az üzemanyagért, azt sem fogadták el. Valutát, fontot vagy frankot követelték rajtunk s bizony csak a Shell-service ügyes emberének köszönhetjük, hogy végül ezt a nem várt akadályt is sikerült legyőzni. Azután hajrá! Mire eldördült a délet jelző ágyúlövés, gépünk már újra az olasz levegőt hasította. Megkezdtük a versenyt!

A Pó-síkság ködbe merült. Alig két-három kilométer volt a láthatóság. Két óra repülés után végre sikerült eg-felhőkön a ködtenger fölé kerülni. Ho-fehéren terült el alattunk az egész Észak-Olaszországot beborító vastag fel-

hőzet. Csak az Alpések örök hóval borított ezüstös hegykoszorúja és az Appeninek fekete sziklaormai állottak ki szigetekként belőle. 2000 méter magasan jártunk. Motorunk gyönyörűen dolgozott. Egyenletesen tartotta a 2200-as túraszámot már órák óta. Jó motor és jó üzemanyag, ez a repülés biztonságának megoldása...

Délután három órákor elértük a Földközi tengert. Elmaradt a köd és ragyogó napsütésben húztunk el a Riviera fölött. Céluink Marseille volt, ahová heves ellenszélben érkeztünk meg 610 kilométert hagyva magunk mögött. Még az este tovább akartunk menni, de éppen előttünk érkezett vissza a holland „Repülőszálló”, mert Páris felé re-



A téli repülőcsillagtúra magyar résztvevőinek versenytvonalala.

pültében a szárnyakon jéglerakódást vettek észre. A meteorológiai jelentés is rossz volt. Starttalom volt, nem indultunk mi sem s így másnapra maradt az út folytatása.

Másnap: hetven-nyolevan kilométeres ellenszéllel küzdöve, lassan fogyasztottuk a kilométereket. Két órán keresztül tépázott a szél, de Toulouse után már csendesebb lett az idő s Biarritzban símán értünk földet. A délelőtt 550 kilométer tettünk meg 4 óra 55 perc alatt. Mikor a repülőtér híre ment, hogy versenyzők vagyunk, mindenki segíteni akart nekünk s a szolgálatkés repülőtéri segítséggel, nyolc perc alatt töltöttem fel a gépet Shell-útravalóval: kilencven liter benzinnel és négy kiloclajjal, míg Bánhídi az igazolványokat és útleveleket láttaoztatta. Sieni kellett, mert *gépünkön nem voltak éjjeli repüléshez szükséges műszerek* s minden nappali perc drága volt. Negyedóra sem telt el érkezésünk óta s máris a híres fürdőhely homokstrandja felett daráltuk a levegőt.

Levegőből azonban még a pilóta sem él meg minthogy pedig a földön nem értünk rá enni, hát odafont elővettük a hazai pogácsát és almát, s míg egyikünk a fejét tömte, addig a másik vezette a gépet. A Biscayai öböl nyílgye-tes, homokos partja felett repültünk észak felé. Másfél óra múlva Bordeaux maradt el, majd nekivágtunk a száraz-

földnek. Lassanként beesteledt és öt óra tíz perces repülés után 670 kilométert hagyva magunk mögött, már *leljes sötétségben landoltunk a jelzőlámpákkal kijelölt Le-Havrei repülőtéren*. A tér kicsi, a sár nagy volt, a startot nem lehetett megkísérelni. A második éjjelre tervezett Havre-Rotterdami útunk tehát elmaradt...

A verseny harmadik napján még csilagos volt az ég, mikor mi már Páris felé úsztunk! Alattunk mindig jobban sűrűsödött a köd. Másfél órát repültünk újra felhők fölött, Páris valahol jobb-kéz felől lehetett, de a közből még az Eiffel-torony sem látszott ki. Szinte csoda, hogy rátaláltunk a bourgeti repülőtérre. Itt újra idővesztésig ért bennünket. A köd miatt itt is starttalimat rendeltek el. Aggódva néztük a szürke eget, hiszen 680 kilométer volt még a célig és rohamosan múlt az idő. Közben három rádióval irányított utasgép hoztak be a repülőtérre. Dél felé kissé ritkult a köd s kérésünkre végre startengedélyt adott a repülőtér vezetője. Őt és háromnegyedóránk volt a beérkezési határidőig és 680 kilométerre voltunk a céltól.

Alighogy elhagytuk Párizst, bezárult alattunk a ködtakaró. A földet csak Strassburg előtt pillantottuk meg újra. A Rajnát átrepülve előbb a Schwarzwald, majd a Sváb Jura hegyei fölött kerülgettük a hővizatarokat. Most, mikor minden perc drága, kénytelenek voltunk 40 kilométerrel észak felé kerülni. Újabb kétórás küzdelem után elértük a Dunát, Augsburg mellett *egy hófelhőben kis hízja, hogy össze nem szaladtunk a visszaforduló hárommotoros Junkers utasgéppel...*

A cél azonban közeledt, és ha össze is kellett szorítani a fogakat, de mégis átvágtuk magunkat a nehézségeken. Végre megpillantottuk a müncheni repülőtér melletti óriási gástartályt és pár perc múlva, *fél órával a beérkezési határidő előtt, földet értünk — a célban!*

A versenyben rendelkezésünkre álló 25 nappali órából 22 óra 18 percet a levegőben töltöttünk, 2690 kilométert repülve be. A fennmaradó 2 óra 42 perc alatt kellett négyszer feltölteni a gépet üzemanyaggal és ugyanannyiszor az okmányokat láttaoztatni. Pihenésre alig jutott pár óra.

Az elért *abszolút hatodik helyezésünk* a résztvevő tizenegy nemzet *hétvenegy benevezett és ötven beérkezett* gépe között, még mindig igen nagy nemzetközi elismerést biztosított a magyar sportrepülésnek, hiszen azt is tekintetbe kell venni, hogy az élénk került pilóták a legmodernebb háromszáz kilométer óra-sebességre képes versenygépekkel vettek részt a nagy nemzetközi repülő-vetélkedésben.

# Megvizsgáltuk és alaposan kipróbáltuk az új 0.6 literes DKW Reichsklasse kisautót!

A nemrég lezajlott budapesti nemzetközi autókiallításnak kétségtelenül az új 0.6 literes, elsőkerék-hajtásos, lengőtetelyes DKW, az úgynevezett Reichsklasse modell volt egyik legérdekesebb darabja. Az új modell *méltó fel-tünést keltett* és a hozzáértők egyöntetűen megállapították, hogy ezzel a szériával a DKW-gyár nem egyszerű kisautót, hanem „a” kiskocsit hozta forgalomba. Az új DKW-Reichsklasse ugyanis minden ízében, minden porokájában azt a célt szolgálja, hogy a *mérés-kelt anyagiakkal* rendelkező is elfogal-hassa helyét az automobilisták tábo-rában és minimális üzemköltséggel, mi-nimális karbantartási kiadással, mi-nimális beszerzési árral is olyan jármű-re tegyen szert, mely teljesítmény szem-pontjából nemcsak *lépést tart* a sokkal nagyobb és sokkal drágább gépekkel, hanem azok nagy részét *felül is mulja*.

Alkalmunk volt a nemrég érkezett széria egyik modelljét alapos vizsgá-latnak és próbának alávetni, tapasztala-tainkról az alábbiakban számolunk be.

A DKW-Reichsklasse műszaki meg-oldás és felépítés szempontjából szoro-san az ismert DKW Front-modellek nyomán halad. A motor keresztirány-ban talál elhelyezést, túlméretezett dup-lexláncot át hajtja meg a sebességvál-tót, majd fogaskerékrendszer segítségével differenciálon át az első kerekeket. Ez a megoldás lényeges helymegtakarítást eredményez és ennek köszönhető az a kiskocsinál egészen szokatlanul *bő férőhely*, mely négy felnőtt személy és néhány csomag kényelmes elhelyezését teszi lehetővé. Az elsőkerék-meghajtás műszaki és különösen a kocsi stabilitá-sát oly kedvezően befolyásoló tulajdon-ságait ezúttal nem kívánjuk érinteni. utalunk az erre vonatkozó nemrég meg-jelent cikkünkre.

Teljesen új a DKW-Reichsklasse mo-dellnél a *hátsó lengőtetely* megoldása. A szokásos hátsó lengőtetely konstruk-ciók aránylag kemény rugózást tesznek szükségessé, ami különösen akkor érez-teti hátrányosan a hatását, amikor a hátsó ülésnek nincsenek elfoglalva és a hátsó kerekekre csekély terhelés hat.

## A DKW REICHSKLASSE 600 MŰSZAKI ADATAI

**Motor:** 2 hengeres-kétütemű, 74×68 mm. furat-löket, 580 kcm. hengerirtartalom, 3500 fordulatlal 18 lóerő. Kompresszióarány 1:6. Háromszoro-san csapágyazott (görgős rendszer) forgattyu-tetely, termoszfion hűtés, Solex gázosító, indi-ditáshoz segédgázosítóval.

**Kupplung:** Olajban futó, többlemezes rendszer. **Sebességváltó:** Három áttétel előre, egy hátra. **Meghajtás:** Elsőkerék meghajtás a motor előtt elhelyezett differenciállal.

**Felfüggesztés:** Elöl egymástól függetlenül rugó-zott kerekek, hátul speciális DKW lengőtetely.

**Fékek:** Mechanikus négykerékfék, a két hátsó kerekre ható kézifék.

**Alváz:** Központi, teljesen torziómentes szek-rényalváz.

**Tengelytáv:** 2610 mm.

**Nyomtáv:** Elöl 1100, hátul 1220 mm.

**Összsúly:** 702 kg.

**Alvázkénés:** Magasnyomású szírsz.

**Legnagyobb sebesség síkon:** 90 kilométer órán-ként.

**Fogyasztás:** 100 km-re 6 liter üzemanyag.

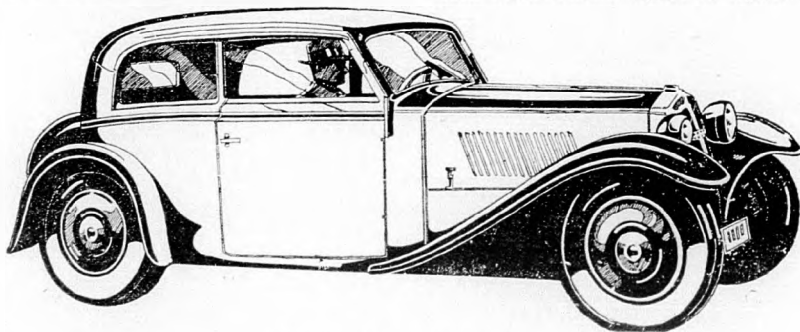
A hátsó kerekek ilyenkor erősen „beáll-nak”, ami nemcsak a stabilitást befolyásolja kedvezőtlenül, hanem a kemény rugózás következtében a kerekekre ható ütések nagymértékben hatnak a karosszériára. Ha a kemény rugók helyett puhább kötegeket szerelnek, úgy részben segítettek a hibán, csak hogy az egyik hiba kiküszöbölése újabb és újabb kel-

lemetlenségnek ad létet: fordulóban a karosszéria erősen kihajlik. A speciális DKW hátsó lengőtetely *ideálisan oldotta meg a nehéz problémát*, aránylag lágy rugókat alkalmaz, de mivel a ru-gók pontosan egybeesnek a kocsi hátsó részének valódi súlypontjával, a karossz-éria a lágy és kényelmes rugózás ellenére sem hajlamos arra, hogy a cen-trifugális erő hatására kifelé hajoljon még a legélesebb fordulóban sem.

A DKW-Reichsklasse 600 motorja pontos, bár valamivel kicsinyített mása, minden vihart kiállt kéthengeres két-ütemű speciális DKW konstrukciónak. *Schnürle-féle ellenöblítéses* rendszerű, ami az üzemanyag sokkal *tökéletesebb kihasználását* teszi lehetővé és a telje-sítményt erősen *fokozza*. Az alig 600 kcm-es motor szinte hihetetlen élénk-séget kölcsönöz az aránylag nagyméretű. 261 cm (!) tengelytávú kocsinak. Repülő starttal hajszálnyira megközelíti a *90 km-es sebességet*, álló starttal 68.2 km-es átlagot tesz lehetővé az egy kilométer-nen, amiből képet alkothatunk magunk-nak, a gép *nem mindennapi gyorsulási képességeiről*. Ugyanakkor meglepő, hogy milyen simán, milyen lágyan gyo-rsul fel a motor, a legtöbb motornál bi-zonyos fordulatszám-regiókban észlelhető keménység nem jelentkezik. A DKW Front és Meisterklasse modelleknél va-lamivel kisebb motor tehát nem befolyásolja károsan a teljesítményt, ugyan-akkor azonban *lényegesen üzemanyag megtakarítást* eredményez. 60—65 km-es átlagnál a fogyasztás nem emelkedik *100 km-ként hat liter fölé*, ami igen figye-lemreméltó számadat.

Ami az alvázat illeti, a DKW-Reichsklasse 600 ugyanazzal a *központi szek-rényalváz* konstrukcióval épül, mint ismert testvérei. Ez a megoldás teljes *torziómentességet* eredményez. Az alvázra és a karosszériára így nem hat-nak azok a káros *csavaró erők*, melyek igen sok konstrukciónál oly kellemetlen módon érzetik a hatásukat. A speciá-lisan merev alváz tette lehetővé a rend-kívül könnyű karosszéria szerelését, a kényelmes férőhelyeket biztosító nagy méretek ellenére is *kicsiny a gép össz-súlya*, ami viszont igen takarékos fo-gyasztaban nyilvánul meg.

Az új DKW-Reichsklasse modell ki-vételes kvalitását hosszabb próbaúton volt alkalmunk tapasztalni. A három személlyel terhelt csukott, négyüléses limuzint a környező utak egyik legrosz-



DKW Reichsklasse 600 limuzin.

szabdkára, a Budapest—Dunahaszti—Taksony—Lacháza—Dömsöd—Tass útvonalra vittük ki, mely nagyrészt erősen elhanyagolt, vígásos-lukas, helyenként igen laza szakaszokból tevődik össze.

Az első érdekes próbára közvetlenül Soroksár határában került sor. A község keramitja után egészen Dunahasztiig gyilkosan rossz szakasz következik, melyen a legnagyobb és legjobban rugózott luxusautók is csak félve haladhatják túl a 45—50 km-es tempót rugótörés veszélye nélkül. A kis DKW vagy 70 km-es tempóban hagyta el a keramitot és a Lukas, barázdás, helyenként 20 cm mély lukakkal borított úton is éppen olyan *símán és zajtalanul* tartotta iramát, mint a legjobb betonúton. A legfeltünőbb volt az abszolút zajtalan-ság, a rossz utak okozta ismert kellemetlen doboló hang nem jelentkezett és ha a csomagtartóban elhelyezett szerzőszámkészlet nem járt volna vad táncot, szinte aszfaltnak éreztük volna a gyilkos utat.

A Soroksár—Lacháza szakaszt minden megerőltetés és fáradtság nélkül, kerek 70 km-es átlaggal tettük meg, hála az elsőkerék-meghajtásnak, a rendkívül hosszú tengelytávnak és a kerekek független rugózásának úgy az enyhe, mint az éles fordulók, mondhatni, iramvesztés nélkül lehetett abszolválni. Egészen meglepő, hogyan viselkedett a DKW-Reichsklasse modell a fordulókban. Aránylag éles kanyarban is csak egy pillanatra kellett visszavenni a gázt a forduló előtt, közvetlen a fordulóban ráadva a teljes gázt. A kocsit olyan sziklaszilárdan viselkedett, mintha *emelt fordulóban* haladt volna. Sem karosszéria kihajlást, sem emelkedést tapasztalni nem lehetett, ha a kanyart kissé túlzott iramban vettük, úgy a kocsit egészen *símán*, szinte alig észrevehető módon *faralta a fordulót*, anélkül, hogy egy pillanatra is az ilyenkor szokásos bizonytalansági érzés hatalmasodott volna el a vezetőn vagy az utasokon.

Minden autós tudja, hogy rossz úton igen *fárasztó a kocsit vezetése*. Állandóan játszani kell a kormányval, állandóan dolgozni kell, hogy az ügyetlenlenségnek következtében kigyózó kocsit egyesben maradjon. A DKW Reichsklasse modellnél ez a fárasztó érzés teljesen elmaradt, a legrosszabb úton is mondhatni eleresztett kormányval lehetett haladni, a gép *zsinóregyenesen* tartotta az irányt.

Dömsöd után egészen a tassi turbinatepig, az árvédelmi töltés tetején vezet az út. *Mély, homokos* a talaj, melyet tíz méterenként az esővíz lefolyásának megkönnyítésére szolgáló kb. 15—20 cm széles és vagy 10 cm mély barázdák sora szakít meg. Ezen az úton



A téli Olympia hölgy-lesikló siverseny győztesét, Christl Cranzot hálás szülővárosa egy pompás DKW Reichsklasseval ajándékozta meg. Christl Cranz nyilatkozata: két öröm egyszerre, az Olympia győzelem és egy — DKW!

is tartani lehetett a 60-as átlagot és hála a kormány szerkezet igen kis áttételének a laza talajon elkerülhetetlen farolások és megcsúszások parirozása egészen kis kormánykerék elfordításával, minden fáradtság nélkül volt lehetséges.

Visszafelé Harasztnál jobbra tértünk Alsónémedi irányában, hogy eljussunk a kitűnő állapotban levő új transkontinentális útra, ahol a sebességi próbákat folytattuk le. A tükörsíma egyenes szakaszokban stopperral mérve a motor túlterhelése nélkül értük el a 90 km-es sebességet. álló starttal hajszálra tuhaladtuk a 68 km-es átlagot az egy kilométeren annak ellenére, hogy elsővel és másodikkal nem húztunk ki túlságosan a kocsit, hanem már 40 km-es tempóban kapcsoltunk direkt sebességet. Úgynevezett *versenykapcsolással*, tehát a közbeeső indirekt áttételek teljes kihasználásával minden bizonytalansággal tuhaladtuk volna a 70-es átlagot, ami állóstartos kilométernél igen respektábilis eredmény!

Érdekes kísérletet végeztünk a Soroksár előtti vasúti keresztezésnél. Teljes iramban, tehát közel kilencvenes tempóban vágtnak neki az erősen domboruló sínkereszteszéseknek, a kocsit lágyan suhant át, érezni lehetett, hogy kerekei egy pillanatra sem lendültek a levegőbe és az ilyenkor várt erős zuttyanó hang is elmaradt, a kormány meg sem rezdült.

A hegyi próbákat az ismert svábhegyi útvonalon folytattuk le. A három személynyi terhelés ellenére direkttel jutottunk fel az Istenhegyi-úti erős emelkedésen, természetesen lendülettel. A kútforduló után visszakapcsolás nélkül vettük tekintélyes iramban az enyhe fordulás részeket és visszakapcsolni csak közvetlenül az Adalak előtti erős

és igen meredek balkanyokban kellett. A hegyi fordulóban kettőzött mértékben érvényesült a kocsit nagy stabilitása szinte ragadt a kanyarokban, élvezet volt másodikra visszakapcsolva teljes gázzal belemenni a fordulóba, visszamemlékezve a régi daliás svábhegyi repesztések feledhetetlen emlékeire.

A próbák alkalmával pontosan 160 kilométeres távot tettünk meg. Teli tartánnyal indultunk és pontosan mérve 9.6 liter üzemanyag kellett ahhoz, hogy a tartány csordultig legyen, ami csak kevéssel jelent többet 100 kilométerenkénti hatliteres fogyasztásnál. Figyelembe kell venni azt, hogy nagyrészt nem a megszokott túrasebességgel haladtunk, hanem forsziroztuk az iramot, figyelembe kell venni a hegyi és gyorsulási próbákat: a gár által megadott hatliteres fogyasztás tehát teljes mértékben reális!

A városi forgalomban a kocsit igen rugalmasnak mutatkozott, igen keveset kellett kapcsolni és *símán*, minden rángatás nélkül lehetett haladni akár 15 km-es tempóban is, igaz, hogy az ilyen nem válik a motornak, és főleg a transzmisszióknak az előnyére.

Mindent összevetve bátran állíthatjuk, hogy a kis DKW Reichsklasse úgy teljesítmény, mint gazdaságosság szempontjából egészen kivételes kvalitásokról tett tanubizonyosságot. Síma, üzem szempontjából egyenértékűnek mutatkozott akármelyik négyütemű hathengeressel és aki nem tudja, hogy gépház-tetője alatt csak 0.6 literes motor purrog, nyugodtan vélné másfél literesnek teljesítmény szempontjából. Ugyanakkor igen figyelemreméltó a kis kétütemű motor igen csekély fogyasztása, közmondásos egyszerűsége és megbízhatósága. Egyszóval: a kis DKW-Reichsklasse ideális kiskocsit!

# EGY KIS AUTÓ-KOZMETIKA

**A fényezés rendszeres ápolása nemcsak biztosítja a jó külsőt, hanem lényegesen növeli a karosszéria élettartamát!**

Mutasd meg az autódot és megmondom, hogy ki vagy — így hangzik a kissé modernizált, de annál örökösebb közmondás. Igen, az autó gazdájának hű tükrre, egy pillantás a kocsiára és azonnal tudjuk, hogy miféle természet tartja a jobb lábát a gázpedálon. Látni 50.000 kilométert futott kocsit, melyet bátran kivihetne gazdája a kiállításra és látni — sajnos, sokkal nagyobb számban — egészen „fiatal”, alig néhány hónapos gépeket, melyek elveszítették színüket, fényezésük repedt-kopott és inkább szemétdombroló való rozsdás konzervpikszisnek látszanak, mint modern automobilnak.

A karosszéria fényezésének karbantartása kétszeresen fontos! Nemcsak biztosítja a jó és elegáns külsőt, hanem egyben konzerválja is a fényezést, növeli a karosszéria élettartamát — minden autós a saját érdekében szánja rá magát, hogy legalább havonta elővegye a polirvizet és az autókozmetika műveletéhez elengedhetetlenül szükséges vattát és flanelrongyokat.

Bár a karosszéria úgynevezett felpolírozása egyszerűnek látszik, mégis bizonyos gondosságot igényel, ha jó eredményt akarunk elérni. A leggyakoribb hiba: piszkosak a használt rongyok és piszkos a kocsi!

## Víz, víz és még egyszer víz!

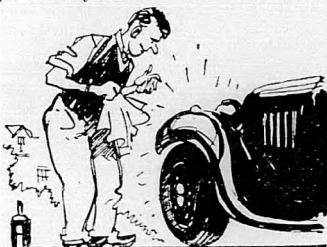
Az első lépés, bőséges vízzel lemosni minden piszkot. Legjobb megvesztegetni a kocsimosók vezérét és ha Géza bácsi megkapja a maga extra fröccsrevalóját, úgy a szárazra való bőrözés után nyugodtan állhatunk neki a polírozásnak.

A polirvíz feldörzsöléséhez legjobb közönséges gyapotot, vattát használni. Jó maroknyit fogunk a kezünkbe, a vattacsomó közepébe belelöttyintünk jó adagnyi polirvizet és türelemmel simító mozdulatokkal végigdolgozzuk vele a kocsit.

A polirvizet jól meg kell válogatni, mert nem minden gyártmány jó. Először is tisztába kell jönnünk azzal, hogy karosszériánk dukózza van, vagy másféle lakkal fényezték. A leggyakoribb a dukózott karosszéria, néha azonban a sárhányók égetett kőmáccsal vannak kezelve. A legjobb a képviselőnél érdeklődni, ahol megadják a kért felvilágosítást, melynek birtokában már nem nehéz megállapítani, hogy miféle polir-

vizet, dukóhoz való, vagy pedig égett zománchoz gyártottat használjunk.

A jó polirvíz könnyen kenődik el a karosszérián, gyorsan távolítja el a piszkot (természetesen nem azt a piszkot, port stb., melyet mosással kell eltávolítani). eltünteti a foltokat és kemény, tükröfényes felületet ad a végső polírozás után. Vannak olcsó és lelkiismeretlenül gyártott polirvizek, melyek oldják és puhítják a dukózást, az ilyen polirvizet többet árt, mint használ. Ha jó polirvízzel dörzsöljük át a fényezést, úgy a vattacsomón a dörzsölés után inkább piszkot, mint festéket találunk, ha a polirvizes vattacsomó rövid ideig tartó dörzsölés után erősen átveszi a karosszéria színét, úgy a polirvízben túlsok a csiszolóanyag és túlzottan koptatja a fényezést.



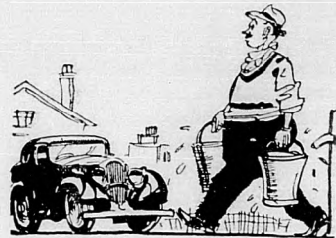
Jóminőségű poliranyagok, türelem és — máris ragyog a kocsi.

A polirvizes vattacsomóval való türelemes átdolgozás után tiszta és egészen lágy flanelronggyal dörzsöljük át a fényezést, mely ha a polirvíz jóminőségű, gyönyörű tükröfényt kap, eltűntek az eső- és olajfoltok.

A polirvizes kezelés azonban csak arra jó, hogy megadja a karosszéria tükröfényes szépségét, de nem konzervál egyúttal. A legújabb vizsgálatok szerint ugyanis a városok levegőjében a széntüzelés következtében igen sok a savgőz. A savgőz megtámadja a dukózás alapanyagát, a nitrocellulózét, aminek következtében az elveszíti a fényét, megreped és rozsdafoltok képződnek. A fényezést tehát olyan réteggel kell bevonní, mely mintegy elszigeteli tőle a savgőzöket, erre a célra szolgál az úgynevezett polirviasz.

## Hogyan alkalmazzuk a polirviaszt?

A polirviasz rendszerint nem túl kellemes illatú, kenőcszerű, lágy massa-



A polírozás előtt minél bővebb vízzel mossuk meg alaposan a kocsit.

melynek alapanyaga az úgynevezett carnauba-viasz. A viaszt szeszből, terpentinből, petróleumból álló keverékben oldják. A keveréknek olyan az összetétele, hogy nem oldja és nem lágyítja a dukózást. Jó polirviaszt gyártani nem egyszerű, célszerű tehát csakis márkás gyártmányt használni. Vannak polirviaszok, melyek folyékonyak és az üvegben két rétegre válnak el, az illető jól össze kell rázni használat előtt. Az ilyen viaszoldat szappant és igen finom csiszolóport tartalmaz, nemcsak tisztít, nemcsak fényesít, hanem egyúttal konzervál is, mert alkalmazásánál a dukórétegre mikroszkopikus vékonyságú viaszréteget rakódik le, mely távol tartja a savgőzöket és áthatolhatatlan réteget állít a fényezés színét erősen megtámadó ibolyántúli sugarak útjába.

A polirviaszt éppen úgy alkalmazzuk, mint a polirvizet, keveset szétkenünk a vattacsomón és jól átdolgozzuk vele a karosszériát. Utána száraz flanelronggyal dörzsöljük át addig, amíg a fényezés nem kapja meg a tükröfényét.

Sokan, különösen a tudósabbak, azt ajánlják, hogy a drága speciális polirviaszok helyett megfelelnek az úgynevezett bútorpaszták is. Igaz, hogy a bútorpaszta is megadja a fényt, ugyanakkor azonban megtámadja a dukózást, zsírossá teszi és erősen kiütnek az esőfoltok. Ne takszerekoskodjunk, a polirviaszból amúgy is nagyon kevés kell!

Az olcsóbb minőségű polirviaszokban igen sok a lenolaj. Az ilyen viasz nagyon szép tükröfényt ad, ugyanakkor azonban elsorngó porfogó.

## Égy kis dukó!

Célszerű készleltben tartani egy dobozka fekete és egy dobozka megfelelő színárnyalatú színes dukófestéket. Ha valahol lepattogzik a dukó vagy megreped, úgy vizes, egészen finom csiszolóvászonnal smirglizzük el a hibás részt és puha esettel kenjük fel keveset a dukóból. Félóra alatt csontszáraz a javítás és a repedés vagy pattogzás nem okoz rozsdásodást. Különösen a gépháztető és a sárhányók táján keressük és javítsuk a hibás helyeket.

**Az angol**

# MORRIS

**a reális kisautó**

**MORRIS MG. WOLSELEY KÉPVISELET**

Luxusadó nincs, utadó 40 P, Fogyasztás 8 liter. Hidraulikus fékek, 5.25x16 szuper ballon gumik stb., stb. KÉRJEN ÁRJEYZÉKET!

**Kényelmes részletfizetés!**

**DEMÉNYI ÉS FIA Budapest, V, Akadémia u. 19**

**TELEFON: 19-8-43 (Zoltán ucca sarok)**



A csizmás hölgy

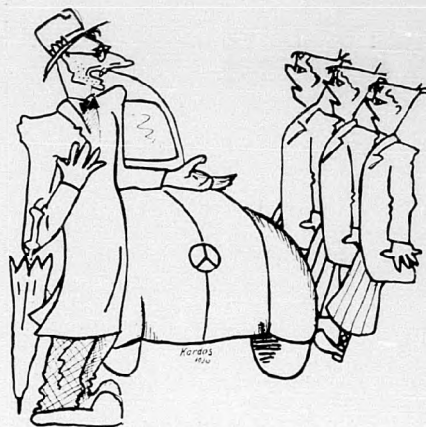
Egy kis szorgos kutatással mindenből lehet egy vagy két csipetnyi humort kikényszeríteni. A tehetségesebb humor-vadászoknak állítólag sikerült a rádió ügyvezett humoros felőráiból is kicserkészni ilyesmit. Mi ilyen reménytelen feladatra nem vállalkozhatunk, tehát inkább az autókiállítás vadászterületét béreltük ki, hogy néhány kisszakasznyi humort vegyünk puska-végre. Azért kisszakasznyi ez a humor, mert rövid, olcsó és... előre megígérjük, hogy nem fog rázni, mármint az olvasót a nevetés. De mielőtt átnyujtanók a mosolynak színes bokrétaját, kötelességünk bemutatni a kiállítás cseplinjait, standjait azaz stanjait és panjait és a többi főszereplőket.

Ki nem ismeri a Szakértő Fiatalembert. Aki élénk gesztusokkal fennhan-

## Tantuszhumor az autókiállításon

gon oktatja a társaságára ítélt hölgyet. Avagy az Őhajistát, aki minden standnál óhajit egyet miközben komoly költségvetést végez önmagában, elrabolja a kereskedő idejét, a saját illúzióit, mert hiszen folgazzal közelgő bébijének tolokocsiját, illetve annak árát sem tudja beilleszteni büdzséjébe. Meg aztán itt van a fiatal, de annál csinosabb Nejjönagsága, aki főleg esacs-kaságokból álló technikai készségét lat-bavetve igyekszik bámulatba és kiadásba ejteni az idősebb, de annál gazdagabb férj uramat. Néha több, néha kevesebb sikerrel. Az egyik esetben a kereskedő, a másikban pedig a barátnők hada pukkan. Es végül nem szabad kifelejteni a *jelvény és prospektus sakálók* hadát, mely hangyaszorgalommal gyűjti a téli tüzelésre valót. De talán elegendő ennyi. Most tehát dobjuk be a tantuszt és hadd induljon meg a mosolyt fakasztó, de valóban megtörtént esetecskék filmje.

Az impozáns Benz-Mercedes standon történt ez az édes epizód. Feltűnően elegáns *lovaglórúhás hölgy* libben a dobogóra az egyik nem túlzottan olcsó kocsni mellé és szakértő szemmel mérgeti. Negyedóra múlva hölgy és eladó rekedtre alkudtan piheg. Próbaút. Az eladónak sugárzik az arca. A hölgy ugyanis — ő mondta — délután bejön a férjével és leköti az üzletet. Ilyenkor úgy illik, hogy a vevőjelöltet hazaszál-



A tanár ur magyaráz

lítják a lakása elé. Oktogon tér. Kezicsökölöm, Pá.

— *Ki volt ez a lovaglórúhás hölgy?* — kérdi az óvatos eladó a kapuban állingáló cerberust, miután a hölgyet és a lovaglórúháját elnyelte a lépcsőház.

— *Ja, a csizmás nő?* — áll kötélnek a Mester — *itt lakik az kérem a harmadikon. Az egy dili kérem. Az a bogara, hogy lovaglórúhában jár. Különböbabaaszony a lelkem.*

Utóirat. A történeti hűség kedvéért meg kell jegyeznünk, hogy a szóbanforgó motorizált okl. születő több más standon is eszközölt ilyen „bevásárlást.” Ezúton is értesítjük az érdekelteket, hogy ne várjanak tovább.

## Mobil Product gyártmányok

### biztosítják autójának elegáns, ápolt külsejét



A fekete műbőr autótető idővel elveszti fényét és felrepedezik. A repedésekbe nedvesség kerül és a tető alós rétege meg rothad. A Mobil Top Dressing tartós, elasztikus réteget nyújt mely nem reped fel. Használatánál rázás nélkül keverjük fel a doboz tartalmát, seperjük majd meleg vízzel mossuk le a tetőt és ha teljesen megszáradt úgy egész vékony rétegen kenjük fel rá a festéket mely négy óra alatt megszárad. A kannát használat után jól zárjuk el.

A karosszéria lakk- és zománccfelületét védőréteggel kell bevonni nehogy a nap, az eső, a hó továbbá az út porainak és piszkának esiszoló hatására elveszítse ragyogó felületét. A fényesítő anyagoknál is fontosabb a Mobil Wax mely krémszerű, védő viaszréteg. A Mobil Wax-ot az alaposan letisztított karosszérián kis mennyiségben laza szövésű, száraz ruhával kis felületen szétdörzsöljük majd rögtön utána puha, száraz ruhával fényesítjük. Napon vagy forró felületen ne használjuk Főleg új kocsik számára ajánlatos.



A karosszéria bizonyos idő múlva elveszti eredeti fényét, az út finom pora oly mélyen tapad meg a fényes felületen, hogy azt — főleg régebbi kocsiknál — gyakori mosással sem lehet eltávolítani. Ilyenkor segít Mobil Gloss. A kannát jól felrázzuk a Mobil Gloss-t puha, száraz ronggyal egyenes mozdulatokkal feldörzsöljük a felületre, ha megszáradt puha, száraz ronggyal dörzsöljük fényesre. Chrom és egyéb fémfelületek azonnal fényesítendők. Napon, forró felületen ne használjuk.

Tanonciskola. Tanári vezetéssel. Mercedes-Benz stand. Zsivaj. Ott áll nyitott gépházatával a farmotoros modell. A tanár úr magyaráz:

— *Ennek a kocsinak főleg az az előnye, hogy nem melegíti a vezető lábát!*

Már félórája hallgatja a javakorbeli hölgy *Kann* Frigyes barátunk, a jeles sportember futballbíró és hajdani vízipólómatador lelkesen értelmes magyarázatát a Defex nevezetű defektmentesítő szer előnyeiről. Az előadás keretében *Kann* barátunk kitartó buzgalommal döfködte a kezében levő hatalmas cipészárral a demonstrációs pneumatikot, mely fakírmódra tűrte a brutalizálást anélkül, hogy kiadta volna három atmoszférás lelkét. A sokat használt szűrőszerszámon a végén már vastagon tapadt a nyúlós gumianyag, mely a Defex eljárásnak a magva. Egyszerre csak megszólal a hölgy...  
*ugyan kérem, tessék már megmondani, a defekt előtt mindíg be kell kenni a szöveget ezzel a Defex-el!*

Az uzsonnánál hangzott el ez az aranyos bemondás *Geiringer* bátyánk szájáról. Ez az örökifjú kolléga harminc éve csinál autóróvatot a Pester Lloydban, amellet rendőri rovatvezető. Szinte csoda, hogy még mindíg van kedve humorizálni.

— *Landauer doktor — magyaráz „Geirus” — kereshetne ma már modernebb nevet is magának. Ki jár ma már Landaueren. Hát nem hangzana sokkal jobban, hogy doktor Kabriolé.*

Nagyobb törzstiszti csapatot vezet a KMAC egyik, ha nem is túlságosan népszerű, de annál inkább mindenben tetteikkel tényezni akaró elnökségi tagja, aki erre az alkalomra, mint nyug. tábornok felvette egyenruháját. A magasrangú, de alacsony növésű alkalmi cicerone magyaráz, az urak érdeklődve hallgatják. A kegyelmes úr megáll a Graef-Stift standon, mivel azonban a szomszéd standról túlságosan átlátszott annak márkatáblája, hát nagy szakértelemmel így mutatja be a kiállítás legnagyobb autókölösszusát:

— *Ez itt kérem a híres kis BMW — mondja és úgy néz körül, mintha legalább is ő konstruálta volna szabad óráiban.*

Két autókereskedő beszélget a megnyitás napján.

— *Az egyik standon már nyolc kocsiat adtak el — pukkasztja a kollégát.*

— *Melyik standon? — hangzik az frígy kérdés.*

— *A felhúzható játékauto standon — ennyi a válasz. Majdnem lovagias úgy lett a dologból.*

Az Adler standon vidéki bácsi alku-szik. Mindenáron a „motrot” akarja látni. Megmutatják neki kicsit sajnálkozva a „motrot.” A bácsi alaposan megnézi a „motrot”, megdicséri a kocsi „vonalzását.” A poén? A végén megvette a kocsiat.

A Szilárd cég merészvonalú modern standját alkatrész bárnak keresztelték el. Es ugyanígy rápászolt volna az alkatrész automata büffé elnevezés. — Ugyanis sokan alkalmazták ezen a standon a szolgálk ki magadat elvet, Viszont elfelejtették bedöbni a résen a

pénzt. Napról-napra fogyott a kiállított anyag.

*Boschék* már ravaszabbak voltak. Kacsalában forgó kastélyuk alatt minden darab jól oda volt drótozva. A gyertyásdobozok viszont nem. Igaz, hogy ezek üresek voltak.

A kiállítás legdrágább kocsija 34.000 pengőbe került. Akadt is rengeteg csodáló. Ami szép és drága az mind rajta volt ezen a kocsin. kárptozása a legdrágább disznóbőrből készült. A fiatal asszonyka, aki csak egy éve magyar állampolgár és anyanyelve norvég, így sóhajtott fel az autóköltemény előtt:

— *Tisznbőr... tisznbőráka!*

A sajtóbemutatón nagy sikerük volt a — virsliknek és egyéb szencvicseknek.

Ismét beigazolódott hogy Archimedes törvénye itt is érvényes. A méltató cikkek ugyanis annyit nyernek terjedelmükben, mint a cikkírók által a rendezésből kiszorított ennivalók.

A Fodor Mihály cég standjának dísz-e a dugattyúk ősapja volt. Valami toronynyi stabilmotorhoz való dugattyú trónolt az emelvényen, volt vagy 25 kiló. Kíváncsi úr érdeklődve szemléli, standbeli úr magyaráz kiterjedési együttathatóról, megmunkálástról, könynyűfémről, konstrukcióról, egész dugattyúszemináriumot tart. Félóra mulva megszólal kíváncsi úr:

— *Tessék már végre megmondani, hogy mi ez tulajdonképpen? — és rámutat a szóbanforgó dugattyúóriásra.*  
— *ergyé—*

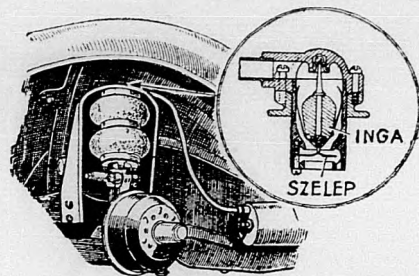


# CORDATIC



# RUGÓ HELYETT LEVEGŐ?

**Mi a lényege és milyen lehetőségeket ígér a legújabb amerikai szenzáció, az acélrugó helyett légszákkal kirugózott automobil?**



A légrugózás gyakorlati kivitele: a kerékagy feletti látjuk a kettős légszákot, melyet csövezeték köt össze a légtartánnyal. A körben a szelep és a benne levő inga speciális megoldását mutatjuk be.

A sebességgel, stabilitással, az utazási kényelemmel szemben támasztott egyre fokozódó követelmények az utóbbi években nagymértékben tökéletesítették az automobil rugózását. Egyre-másra jelentek meg az újabb és újabb rugózási rendszerek, a független rugózás, a szinkrón rugózás, a torziós rugózás egymással kombinált és variált rendszerei valóban megteremtették a multiban elérhetetlennek vélt abszolút utazási kényelemmel párosult stabilitást, tévedés volna azonban azt képzelní, hogy a rugózási rendszerek közel járnak vagy talán éppen el is érték a tökéletesség fokát. Az acélrugók alkalmazásával nem is képzeltető el ideális rugózás, mert az acélrugó rugalmasságát ereje állandó, az útegyenetlenségek által a kerekre gyakorolt behatások viszont erősen változó erejűek. Sokat segít a jó lökhárító, a problémát teljesen megoldani mégis képtelen.

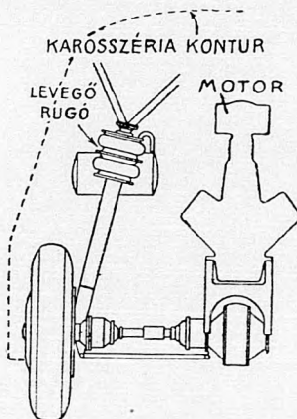
Az egyik nagy amerikai pneumatikagyár kísérleti osztálya a megszokottól merőben elütő módon akarja megvalósítani az ideálisan kirugózott autót. *acélrugók* helyett a levegő rugalmasságát használva fel. Hosszas kísérletek után meg is született az első ilyen kísérleti kocsi, mely egészen kivételes kvalitásokat mutat fel és a nyitott szemmel látók előtt máris mint az ultramodern, a jövő autójának ősapja szerepel.

A légrugó autó konstrukciója igen egyszerű, az egyes kerek gumizott vázszonanyagból készült légszák közbeiktatásával vannak az alváza felülrészéig, minden egyes keréknek megvan a maga légszáka és a vele rövid vezetékkel összekötött kiegyenlítő szélkazánja. A légzakánokat éppen úgy fel kell pumpálni az előírt nyomásra, mint a pneukat, a sűrített levegő a vezetékben át megtölti a légszákat, rugalmas közegként iktat a kerék és az alváz közé.

A légszák és a szélkazán közé különleges szelep van beiktatva, ennek a szelepnek a működése az érdekes konstrukciónak tulajdonképpeni sarkalatos pontja. A szelep szabadon engedí áttódulni a légszákból a szélkazánba a sűrített levegőt, amikor az útegyenetlenség következtében a kerékre ütés hat. A visszaráramlást a szelep viszont lassítja, a sűrített levegő csak lassan tud visszarámamlani a szélkazánból a légszáka, ami azt eredményezi, hogy a kerék erősen tömpített mozgással foglalja el eredeti helyzetét.

Mind a négy szelepen érdekes ingaszervezet van beépítve. A nehéz inga akkor jön működésbe, amikor a kocsi fordulóban halad. A kanyarban fellépő centrifugális erő kilendíti az ingát, mely légmentesen zárja az összeköttetést a szélkazán és a légszák között. A kerékre ható lökéseket ilyenkor egyedül a légszákból levő sűrített levegő veszi át, automatikusan keménnyé válik a rugózás, elmarad a biztonsági érzést és a

stabilitást oly károsan befolyásoló oldalengés: az alváz és a karosszéria nem hajlik kifelé a fordulóban. Abban a pillanatban, amikor a kocsi ismét egyenesbe kerül: szabad az út a légszákból



A légrugózás sémája

a szélkazánba, a rugózás ismét normális puhaságává válik. A légrugózással ellátott kocsival tehát kényelmesen haladhatunk, ugyanakkor a fordulókban

úgy fekszik, mint a legkeményebben rugózott versenykocsi!

A légrugózás másik nagy előnye, hogy a levegő, mint rugalmas közeg teljesen csillapított. A közönséges rugózással ellátott autó bukkanóra érve bölint. Hogy hányszor bölint, az a lökhárítóktól függ, ha a lökhárító keményre van beállítva, úgy csak egyet bölint, viszont a rugózás kemény. Ha laza a lökhárító, úgy a rugózás puha, viszont a kocsi bukkanó után kitartóan „helyeseli” — csak nagyon ritkán találmi meg az arany közeputat. A légrugó az acélrugóval ellentétben teljesen csillapítva van és akármilyen puhan is dolgozik, lökhárítókra szükség nincsen.

A legelőkelőbb szakemberek meg egyeznek abban hogy a légrugózás egészen új korszakot fog nyitni az automobil történetében: a megoldás olcsó, üzembiztos és felülmul minden eddigit. A kísérleti modellal, a Stout Scarabbal szerzett tapasztalatok felülmultak minden várakozás, úgyhogy rövidesen egyik-másik gyár a nyilvánosság lép az újfajta rugózással, mely hivatva van hovatovább múzeumi üvegszekrénybe számúzni a jó öreg acélrugó köteget.

## Féktől függ

a turaut biztonsága, ezért szereltesse **KLINGER FÉKBETÉTET!**

**Ha erős iramban vett kanyar után hirtelen lemenő sorompóra bukkan**

**ha figyelmellen gyalogjáró az utolsó pillanatban fut keresztül az uttesten**

**ha szerpentines, meredek hegyi uton szekér állja el az utját,**

akkor lépjen a fékre és kocsija simán, farolás, kerék blokkrozás és fékcsikorgás nélkül, biztosan áll meg az akadály előtt.

Egyenletes, elasztikus és erős fékhatás az

**RK KLINGER** formába sajtolt fékbetét ismerető jele.

Vezérképviselet:

**Fodor Mihály és Társa** Budapest, VI. Jókai u. 6  
Tel.: 21-4-34 és 23-8-19

# KEZTYŰT

autóhoz, motorhoz,

csak OTTENREITER-TŐL

vegyünk, mert megbízható és olcsó.

Készít — Javit

V., Petőfi Sándor ucca 3. (udvarban)

MOTOROLA  
LARDOLINE  
RICIT

Autó és szántómotor

**főtengelyek és hengercsiszolások**

és minden e szakmába vágó alkatrész készítése

**ÖZV. DEDICS FERENCNÉ**

Thék Endre ucca 15. Telefon: 30-3-45

**JÓ, olcsó, mert saját készítményeim**

Szavatolt vízmentes Bilgeri motorcsizma, golyóerős varrás. "Water-proof" bőrből P 48. — Háferli motoros félcipő, golyóerős varrott, zsiros bagaria bőr, végig bőrrrel bélelt P 18. — Sport és uccai cipőkülönlegességek olcsó árban!



**„TURÁN“**  
SPORTCIPŐÜZEM

Podmaniczky ucca 49 sz.  
TELEFONSZÁM: 22-3-53.

**Ifj. Ternóczky János**

**Motorja rögtön beindul kevesebbet fogyaszt Felső kenést kap Nem kopog**

ha Meirich Motor Takarékszert használ

POTÁK IMRE műszaki és autotechnikai különlegességek

Budapest, VI. Jókai-u. 16. Tel. 15-0-44



Automobilrugók és spirálrugók gyártása és javítása — Kész rugók raktára.

**BÁN LÁSZLÓ**

V., VÁG UCCA 5. — TELEFON: 91-1-22.

**Motorkerékpár kisautó csónakmotor**

**K. BAUER TIBOR CYŐZŐ**

D.S.A. Super X. — alkatrészek, speciális javítóműhely. VI., Izabella-u. 98. Telefon: 20-9-12.

## Hírek a nagyvilágból

A Steyr-gyár sikeres kísérleteket folytat több 2 literes modelljével, amelyeket VD kompresszorral szerelt fel. A motorok teljesítménye a normál 3500 fordulát mellett a kompresszor hatása folytán 45 lóerőről 6 lóerőre szökkent fel. A kocsi kitűnő akcelerációs képessége fokozott mértékben érvényesül.

Rumpler úr., a kitűnő német konstruktor újreges főtengelyt konstruált, amelynek előnyeit lár szerint Renault óhajta licenz megáltása révén elsőként hasznosítani.

Az Avus átépítés alatt álló ászaki fordulója augusztusra készül el. A 12 méter széles betonkanyar 45 fokra emelvo 180 km-es sebességeket fog lehetővé tenni a fordulóban.

A KMAG az autókiallításban Emlékjelvény Turát irt ki, amelynek legnagyobb távolságról befutott győztese Smódy K. (Fiat Balla) 310 km., és Zaymusz Gy. (BMW old.) 592 km. voltak. A győren látogatott túrának szóio befutója egyáltalában nem volt, míg a klubcsapatversenyben a kispesti motorosok győztek 21 beérkező járművel.

A Nizza mellett lefutott La Turbie hegyi verseny abszolút győzelmét új útvonalterelői aran Stuck (Auto-Union) szerezte meg.

A. Glueck lengyel nérműs érdekes kísérletét kísérletével lepett a nyilvánosság elé. Centrális csővázz, keresztirányú révén független kerékek, légkihűtés, kétütemű, 1000 köm-es, kéthengeres, boxer-rendszerű farmotor jellemzik a masinát. A motornak nincs gázisótója, az üzemanyagot pumpa spricéje de a hengertéroe kevéssel a dagattyú felső holtponthi helyzetébe eott. A gyújtás normális módon gyertyák útján történik, de hiányzik a kocsiról a sebességváltókar és kupplungpedál. Az automatikus folyadékkezelés gondoskodik róla, hogy a motor és meghajtott kérekek közötti kapcsolat automatikusan jöjjon létre, mielőlt a motor gajajában golyóerősítést ért el. A hengerek egyetlen hűtőbőrődjára spirálisra fut a hengerek körül és a hengerek külső dobjainak segítségével a turbókompresszor szolgáltatja a légáram vezetéséről is gondoskodik. Mint látjuk, a kocsi bővelkedik újdonságokban, kíváncsian várjuk a további híreket!

Az angol autógyáraknak nincs okuk a panaszra. Austin kibővitette présmivét és karosszéria gyártást, miáltal a gyár kapacitása 50 százalékkal emelkedett. Wolsley is lazasan bőviti üzemét, hiszen a gyár produkciója az utolsó hat hónap alatt 50 százalékkal fokozódott.

Studebaker, a legrégibb amerikai autókonzern, közel kétmillió dollár veszteséggel zárta üzletét...

Francia híradás szerint a Delage-gyár összes modelljénél bevezeti a kétéves garanciát a kocsik mechanizmusára.

A világ motorkerékpárállományja becslés szerint meghaladja a három millió darabot.

J. v. Krohn, a jeles Zündapp triálversenyző, a 872 km-es páris-nizzai, felette nehéz túrautatót 800-as Zündapp-gépével hibapont nélkül abszolútavta.

A berlini autókiallításnak 850.000 látogatója volt, 50 ezerezel több mint tavaly!

Az oberramstadi egykori Rohr-gyártat új tőkecsoport helyezte üzembe. A gyár egyelőre a 3,3 literes Rohr-kocsikat fogja gyártani.

Az 1935. évi német motorkerékpárexport az előző évnek duplájára szökkent. Az import ezzel szemben teljesen lemorzsolódott.

A német autópár külkereskedelmi mérlege tavaly 41 millió márkás exportföltséggel zárult. Tíz évvel ezelőtt ugyanennyi volt az import-többlet!

A német nyersolajtermelés tavalyi havi átlaga 36.000 tonna volt. A termelés egyre gyarapszik, legutóbb Karlsruhe mellett bukkantak 700 méter mélységben kőolajra.

A francia autópár termelése tavaly ismét 12 százalékkal csökkent



GRAND PRIX de HONGRIE  
1936 a Budapest.

A június 21.-i magyar GP népligeti útronalá

Felelős szerkesztő és kiadó: KRÁMER JENŐ.

ALKATRÉSZEK autókhoz, motorkerék-párokhoz és felszerelések

MÁVAG-MERCEDES-BENZ-hez

**BAK GYÖRGY**

VI., Jókai tér 7. Tel. 12-0-46.

**SEBESSÉGMÉRŐK**

**KILOMÉTERSZÁMLÁLÓK,**

**autóórák, automűszerek szakszerű**

**javítása**

**ÓRAGYÁR, Tömő-u. 26.**

**Bármilyen gyártmányu motorkerékpárt**

olcsón, gyorsan, garanciával **Javitok**

Olajok és eredeti alkatrészek raktáron.

Uj és használt gépek olcsón,

előnyös fizetési feltételekkel.

Douglas és AKD képviselet.

Cserépfalvi, Lovag ucca 2. Te.: 15-9-57

**Kesjár János**

nemcsak a motorkerékpár bajnok,

hanem a motorkerékpárok és

kerékpárok

**tűzzománcozásának**

dukózásának és fényezésének is.

Motorosok dolgoztassatok motorosnál!

Kesjár, Rózsa u. 45. Tel. 30-7-65.

**FIGYELEM!**

**Uj címünk május 1-től**

**VI., KIRÁLY UCCA 70.**

Telefon: 18-9-54.

**RÉVÉSZ ÉS HUSZÁR**

Igényenyének legmegfelelőbb

**használt motorkerékpárt**

megtalálja CSILLAG motorszalón

**óriási raktáran**

**CSILLAG motorszalón**

**V., SZABADSÁG TÉR 7.**

Telefon: 28-0-25.

Nemzeti Bankkal szemben.

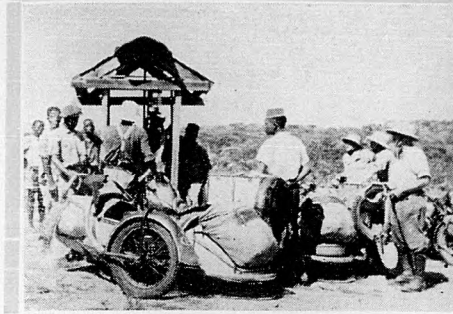
**Marelli Lucas**

vezérképviselet és service állomás, eredeti elektromos alkatrészek kizárólagos eladása. Javitunk bármely gyártmányu és rendszerű autóelektromos világítás- és gyújtásberendezést garanciával.

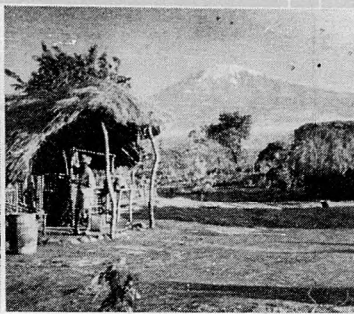
**TÓTH ÉS STERN**

autóelektromos világítás- és gyújtásberendezések precíziós üzeme

Budapest, V., Visegrádi u. 50. T. 903-73



Benzinkut a sivatagban



A kilimandzsaro



Sátorváros Kosti\_előtt

# Végig a titokzatos Afrikán

*Az afrikai Puch expedíció elérte célját: sikerült teljes hosszában átszelni a fekete kontinenst, méghozzá rekordnak beillő rövid idő alatt. Böhme-rék útjuk befejező szakaszáról a következő jelentésben számolnak be:)*

A nilusi hajóút olyan élmény volt, melyhez foghatót elképzelni sem lehet. A hatalmas, helyenként kilométernél is szélesebb, végeláthatatlan árterületektől szegélyezett ősfolyam medrében lágyan, de fűgén cammog a gőzhajónak elkeresztelt bárka, a sok fekete ábrázat után valódi, bár egy kissé barnás fehér arcok, jó ellátás. Es este nem kell aggodni, hogyan töltjük el az éjszakát. A derék Puchok vízmentesen elszállásolva. Nincsen gumidefekt, Uraknak érezzük magunkat. Es mégis örülünk, amikor elértük Kostí-t és ezzel véget ért a hajóút.

Kostiban kell keresni a hatóságokat. nagyon szigorúak a tilalmak és csak a megfelelő engedélyek birtokában szabad nekivágni a hírhedt nubiai sivatagnak.

Szikár, de barátságos arcú angol tiszt elé kerülünk. Azzal kezd, hogy lebeszél a vállalkozásról, plasztikusán festi elénk a nehézségeket, a veszedelmeket. Beszél a sivatagi rablókról, a vízhiányról. Es mikor látja, hogy a lebeszélés sikertelennek ígérkezik — látni akarja a gépeket.

— *Five hundred cem. Puchs?* — kérdi. Es barátságosan magyarázza, hogy sokat hallott ezekről a típusokról. Nagy alkudozások és rábeszélések után végre kiadja az engedélyt. A legfőbb feltétel: mindig együtt kell lenniük a gépeknek, a három gépnek semmi körülmények között sem szabad egymástól elszakadnia. együtt kell maradnia a csapatnak. Megvizsgálja a víztömlőinket, pótbentartályainkat és főképen oldalkocsijaink vázai tetszenek neki, mert a csővázak belsejében vagy 25 liter üzemanyagot lehet betölteni.

Vigan lobogtatjuk az engedélyeket. megtöltjük a tölteni valókat és indulunk.

Berberában újabb hatósági vizsgálat. Nyilatkozatot kell aláírnunk, hogy az utat a saját veszélyünkre tesszük meg és nem a magunk, se esetleges hátramaradottaink nem lépnek fel kártérítési követelésekkel.

## A nubiai sivatagban

Egyenletes tempóban haladunk a sivatagban. A homok meglehetősen szilárd réteget képez és csak kisebb szakaszokon találkozunk egészen laza, úgynevezett *sivó homokkal*, melybe ten-

gelyig lehet besüppedni. Tájékozódni csak iránytűvel lehet, sehol egy szilárd pont a horizonton, mindenütt homok és homok. Csillogó, tiszta, bágyadtárság lisztszerű homok. Néhol karavánnyomok, tevétalp lenyomatok. Itt-ott fehéren csillogó *csontok*, melyek valaha emberi „alkatrészek” voltak. Negyed-óránként megállás, alapos körültekintés. a *revolverek kéznél*, hátha megjelennek azok a sivatagi rablók, azok a rettegett tuaregek, alapos körültekintés. a *revolverek kéznél*, hátha megjelennek azok a sivatagi rablók, azok a rettegett tuaregek, alapos körültekintés. a *revolverek kéznél*, hátha megjelennek azok a sivatagi rablók, azok a rettegett tuaregek, alapos körültekintés.

Négy és fél napot tartott az út a sivatagon át. *Nappal vörforraló hőség, éjjel dermesztő hideg*, mely már hajnalban talpra kényszeríti az embert. Kiszáradt folyómedreken át vezet az út, csak nagy kínnal lehet átvergődni ezeken a porfinomságú, laza homokkal betemetett medreken.

Mindnyájan megkönnyebbülten sóhajtottunk fel, amikor feltűnt a láthatáron az *Abu-Hamed moschéé minarettje*. Ez a karcsú torony volt a látható jele annak, hogy utunk nehéz részét leküzdöttük. Négy és fél nap alatt 926 kilométert tettünk meg és boldogan fogadtuk az angol tiszték gratulációját ehhez a teljesítményhez.

## Újabb hajóút

Örömről azonban csakhamar véget ért. Az angol hatóságok megtagadták a továbbutazási engedélyt, mert tavaly *négy francia utas lelte halálát ezen a szakaszon*. Minden rábeszélés hiábavaló volt, kénytelenek voltunk *Shellalig* ha-

jón megtenni az utat. A hajóút meglepően rövid volt és örömmel ültünk ismét nyeregbe, hogy elérjük Kairót. Azt hittük, hogy most már gyerekjáték lesz a továbbhaladás. Nagyot tévedtünk. Olyan utakat találtunk, melyekhez képest a rhodéziai legrosszabb részletek betonhoz voltak hasonlíthatók. Mintegy 40 kilométerre Assuan mögött teljesen vége szakadt a járt útnak és érdeklődésünkre azt tudtuk meg az egyik katonai járőrötől, hogy a továbbhaladás csak a Nilus tulsó partján lehetséges. a sivatagban.

Gyenge kis csónakra pakkoltuk fel egyenként a Puchokat és így keltünk át a széles folyón. Mglepően jó homokfelület fogadott bennünket, hatvanas átlagot is tudtunk kifutni a kemény homokon és jóval hamarabb, min gondoltuk, jutottunk el Edfu-ba.

Harmadnap a messzi távoból meglátjuk a gizehi piramisokat, Kairóba értünk, utunk célját szerencsésen elér- tük, tervünket véghezvittük: *Puch motorkerékpárjainkon átszeltük egész Afrikát!*

Összesen 13.896 kilométert tettünk meg, gépeink emberül megállották a helyüket. Ha elgondoljuk, hogy a teljesen szériakivitelű gépek egyenként több mint 200 kilóval voltak túlterhelve, ha figyelembe vesszük az utakat és az egészen kivételes nehézségeket, úgy bátran megállapíthatjuk, hogy a derék 500-as Puchok kiállották azt a tűzpróbát, melynél kegyetlenebbet motorkerékpár még nem szenvedett el.



Autó és motorkerékpár-accumulátorok. Autó dinamók, indító motorok, mágnesek tekercselése és javítása. - Fényszórók és kereső lámpák.

**ION** Accumulátor Gépüzem.

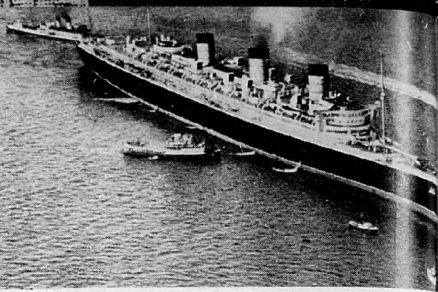
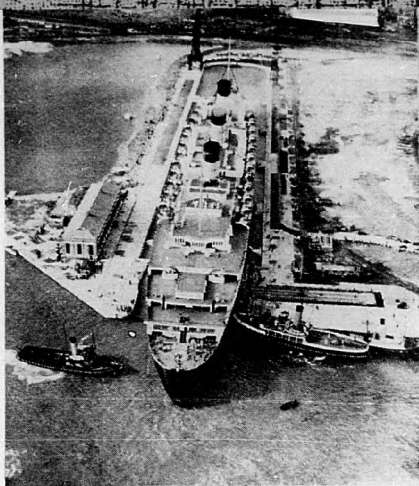
Budapest V. u. ucca 46. Telefon 18011

# Mi újság?

— A kispesti AC motorosai május 3-án hatodszor rendezik meg Reznicek vándordíjas bajnoki pontszerző versenyüket motorkerékpárok és autók részére. A verseny startja reggel 6 órakor van Kispesten a 9. km-könél, ahonnan a versenyzők Vác—Szob—Vámosmikola — Drégelypalánk—Rétság—Balassagyarmat—Szécsény — Pásztó—Gyöngyös — Kerecsend—Eger—Siroó—Parád — Gyöngyös—Jászárokszállás—Jászberény — Nagykáta—Tápiószecske—Cegléd—Pilis—Üllő érintésével tartoznak lefutni a 480 km-es távot, melynek célja megegyezik a starthelyel. A versenyzők átlagebbségét a propozíciók hengerúrtartalomra való tekintet nélkül 50 km-ben minimalják és 60 km-ben maximalják. A start és cél között 6 ellenőrző állomás méri az áthaladó versenyzők idejét. Ha a start és cél között betartott átlagok alapján holtverseny adódna, úgy többek között első sorban az egyes ellenőrző állomások közötti átlag számít döntőnek. Nevezési zárlat április 29-én, nevezések a KAC titkárságához nyújtandók be (Kispest, Horthy Miklós út 20.)

— Mit tud Héblí úr a Frontharcos Túraútról?

— Május utolsó vasárnapján a Hősök Napján rendezi meg a Frontharcos Szövetség motorsport osztálya autók és motorkerékpárok részére IV. Frontharcos Túraútrát. A verseny távja 1200 km., amelyet a versenyzőknek 24 óra leforgása alatt kell megtenniük. A verseny startja és célja Budapesten, a Hősök terein lesz a Városligetben. A versenyzők május hó 30-án, szombaton reggel 6 órakor indulnak és Győr—Veszprém—Kenesé—Siófok — Hőgyészén keresztül Pécsre érkeznek, ahol a Mecsekre rendezendő öt kilométeres hegyversenyt abszolválják. A hegyverseny eredménye a holtverseny esetén dönti el az elsőbbséget. A versenyzők



Copyright by Vakuum Oil Company

Páratlan légi felvételek a 80.000 tonnás Queen Maryről, a világ legnagyobb hajójáról, mely március végén futott ki a dokkjából. Egyik képünk a Queen Maryt a híres új southamptoni V. György király dokkjában mutatja be, ez a dokk 100.000 tonnás hajó befogadására is képes és a benne levő 300 millió liter vizet 4 óra leforgása alatt lehet belőle eltávolítani, hogy a szárazra került hajón a szükséges tartározások elvégezhettek legyenek. Az óriashajó útjára több száz ezer liter Gargoyle kenőolajat vett fel.

## EGY MOTOROS NAPLÓJA

1935.

április 15.

Ma olvastam az Auto Motorban, hogy a Pajor-cég átvette a Zündapp képviseletet. Hallottam, hogy a Zündapp nagyon jó gép, de annyi bevezetett nagy márká van Magyarországon, hogy merészem szerintem új márkával kísérletezni.

május 8.

Ma láttam a Nemzetközi Vásáron a Zündappokat. Valósággal szerelmes lettem bele. Vitán létem a legszebb motorkerékpár. Konstrukciója oly elmes, hogy nem is képzelttem, hogy a motorkerékpár ennyit fejlődhetett. Nagy tömeg állta körül, általában viátztak, veszekedtek, de egy biztos, mindenki el volt ragadtatva a gépektől. A sebességváltó megoldás nekem, mint öreg motorosnak is sok fejtejtést okozott, az elv és megoldás zseniális, no de várjuk meg a gyakorlatot. Jövőre úgyszólván akarok cserélni.

június 25.

A Balatonon voltam. Egy benzintöltő állomáson álltam, mikor egy vilánymotoros zajtelenségű motor közelített. Mi lehet ez? Jóltem erőbög, rossz ütön milyen gép az, amelyik 90-es tempót ilyen könnyedén és stabilan fut. Kardános gép. Persze Zündapp. Siófokon találkoztam a gép tulajdonosával Ra yog az arca, a sok érdeklődő ellepi a épet. Előkerülnek a technikai adatok, benzín, olajfogyszállítás, sebesség, akczerelés, minden adat bámulatba ejt.

július 17.

Ma egy versenyt néztem meg, nem is a verseny, a Zündapp érdekelt. Bemutatos volt az alulvezérelt Zündapp teljesítménye. Ha nébe ilyen 'sze elmes lennék, mint a Zündappba, már elvettem volna feleségül, — de a Zündappot elvenni nem lehet, csak megvenni. — Hja a gazdasági viszonyok...

szeptember 5.

Osztrák, német, olasz túrán voltam. A Zündappok itt sem hagytak nyugton. Minchárom országúti tele Zündappokkal. Elsuhann k melletttem zajlanulni és mintha a fülemben sügnak: „Te is Zündappot végy, hogy boldog légy!”

szeptember 15.

Hazajöttem Pestre és azt gondoltam, hogy végre nyugtom lesz a Zündappoktól, — de Pesten is csoda történt. Ahova nézek, mindenütt Zündapp. Hát nem lesz más hátra, mint büdzsémét összeszorítani és veszek egyet.

1936.

január 27.

Alig várom, hogy tavaszodjon már, g ütöm a pénzt. Remélem, hogy a Pajor-cég jól bevazsi használja gépeimet és kedvező fizetési feltételeket szab.

március 25.

Ma kint voltam az autókiláltiláson. Láttam a Zündapp metszetet, sorsom végleg beteljesedett. H. napn bemegyek a Pajor-céghez és akármennyiért is veszek be a használt gépeimet, megveszem a Zündappot.

március 26.

Ma bent voltam a Pajor-cégnél, elbűvölten lép'em ki az üzletből, sokkal többet adtak használt gépemért, mint gondoltam és sokkal kedvezőbb fizetési feltételeket kaptam a gépre, mint amennyire számítottam. Zündapp boldog tulajdonosa vagyok!

HAMBACH LÁSZLÓ

Zündapp vezérképviselet:

PAJOR IMRE, Budapest, Jókai ucca 28.

Az elmúlt év legjelentősebb versenyein:

Hősök Emlékversenyén,  
Angol TT-n,  
Cseh Grand Prix-n,  
Auto 600 km.-es jubileumi versenyén,  
FTC bajnoki versenyén  
és mindenütt a világon

# RUDGE

motorkerékpár volt az élen, mert  
LEGMEGBIZHATÓBB ÉS  
LEGTÖKÉLETESEBB A

# RUDGE

MOTORKERÉKPÁR!

Vezérképviselet:

BRUCK JÓKAI UCCA 21

A cserélhető kerekű

# ARIEL

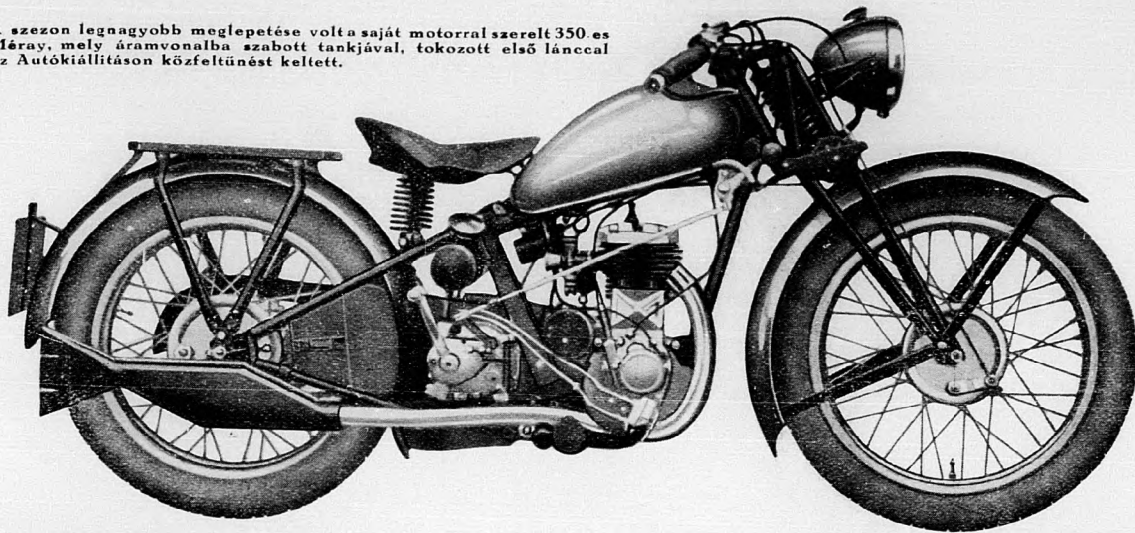
motorkerékpárok kivitelezése és minősége a motorsport társadalom előtt általánosan ismert.

Minden alkatrész raktáron.  
Hosszu részletfizetés. Gépcseré.

Kérjen ismertetést és árj gyzékét a vezérképviselettől:

**DEMÉNYI ÉS FIA**  
Budapest, V., Akadémia-ucca 19  
(Zoltán-u. sarok) Telefon: 19 8-43

A szezon legnagyobb meglepetése volt a saját motorral szerelt 350-es Móra, mely áramvonalba szabott tankjával, tokozott első láncsal az Autókiállításon közfelűnést keltett.



## GLADIATOR PENGE VEZET!

**Autós!** uton szöglől  
**ne félj** elmúlt a  
defekt veszély.

Járj **DEFEX**-szel!

Gyártja: F. K. vegyszeti laborató-  
rium Sziget ucca 24. Tel. 19 5-91.

MÉGIS ÚJ! ÉS MÉGIS MAGYAR!

**KISSM. ANTALÉSIA**

**MOTORKÖZPONT**

VI. KER.  
VÖRÖSMARTY-U.  
45. SZ.  
TEL.: 14-3-38

**BUDAPEST**

VI. ARADI-UTCA 26.

1936. évi szenciájója az igazi magyar motorke-  
répár, saját motorral. Négy sebességgel. Kézi  
és lábkapcsolással. BOSCH villanyberendezéssel.  
Akkumulátor gyűjtással. **Arban, minőségben  
meglepetés.**

Külföldi mintájú speciális motorke-  
répár, saját motorral. Négy sebességgel. Kézi  
és lábkapcsolással. BOSCH villanyberendezéssel.  
Akkumulátor gyűjtással. **Arban, minőségben  
meglepetés.**

**HASZNÁLT** motorkerékpár alkatrészek **fillérékért**  
PÁPAI, VI., Gr. Zichy Jenő ucca 39

állítás hatása alatt most építik azt az első farmotoros testet, amely nem is látszik farmotorosnak. Szemre azt a benyomást kelti, mintha beépített motoros lenne. K. Bauer Tibor cég tárgyalásában van a Telefongyárral és Terta motorok képviselőinek ügyében. En már gratuláltam is a cégfőnöknek, aki a képvisellel kapcsolatban úgy raktárát, mint műhelyét csónakmotor alkatrészekre és javításokra rendezte be márka különbség nélkül.

Járitz István megszerezte az eredeti Nash-Packard alkatrészek egyedárusítási jogát. A cégnél megindult a nagyarányú építkezés, a nagy raktárhelyiséget egy emelettel keli megtoldani, hogy az új cikkeknek hely jusson. Más Élénk érdeklődést tanúsít az alkatrész szakma a nagy per elé, amit a cég egyik kivált tagja indított a volt árs ellen. Ismét más.

### A délkeleturópai külkereskedelem eseménye lesz a breszlai Délkeleti-Kiállítás

Breslau városa az európai ipari és mezőgazdasági zónák határán fekszik és ez a körülmény, nemkülönben az évszázados kereskedő város tradíciói egyaránt predesztinálják arra, hogy Németország ipari termelésének produktumait rajta keresztül cserélje ki Délkelet-urópa nyersanyagaira és mezőgazdasági termékeire. Breslau jelentősége Délkeleturópa gazdasági életében évről-évre nagyobb szerepet játszik, mondhatnánk lassanként a délkeleturópai nemzetközi áruforgalom gócpontjává válik. Az évről-évre megrendezésre kerülő breszlai délkeleti-kiállítás a nemzetközi vásári forgalom megkönynyítése terén hatalmas érdemeket szerzett és ezen könnyítések kiépítését továbbra is legfőbb feladatának tekinti. A Délkeleti-Kiállítás nagy jelentőségét mi sem bizonyítja jobban, mint a Bulgária, Görögország, Jugoszlávia, Románia, Csehszlovákia, Ausztria, Lengyelország és Magyarország nyújtotta 25-33%-ig terjedő utazási kedvezmény, melyet a vásárigazolvánnyal a kiállításra utazó importőrök, mezőgazdák és exportőrök élveznek. A kiállítással kapcsolatban a breszlai egyetemen számos érdekes előadást tartanak.

Látni kell a 200-as

## VICTORIÁ-t

Nagy világitás, villenykürt, tachométer, időóra, olajfürdős, teljesen zárt erőátvitel, testsúly szerint állítható lengőnyereg, P 1360\* — (fázisadó bennfoglaltatik).

Koppányi: Dessewffy ucca 47.

1. Használt alkatrész?
2. Javitóműhely?
3. Használt gépek?

1. Dús raktár!
2. Legjobb munka!
3. Nagy választék!

Hol? Természetesen

**REICHFELD GÉZÁ-nál**

VI., Rózsa-u. 90. Telefon: 24-2-85.

Két ár a **Hercules** programból:

100 kcm. pompás, csodaszép komoly kismotorkerékpár világitással 695 pengő

350 kcm. mokány O. H. V. tokozott szelepekkel, 4 sebességes lábkapcsolás, patentkerék, Bosch-berendezés, tachométer, stb. 1690 pengő

Vezérképviselet: **KOPPÁNYINÁL**  
VI., Dessewffy-u. 47.

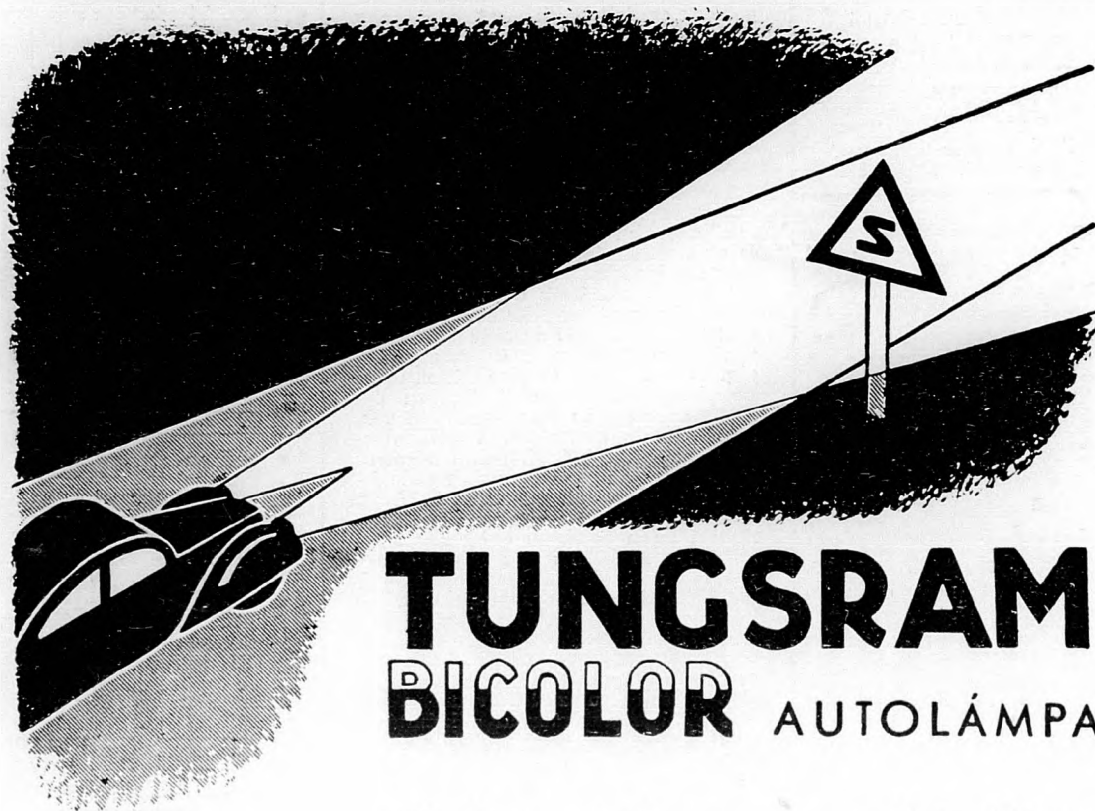
Feltétlenül tekintse meg a  
Fiat összes modelljeit



Válasszon Fiat 4 aduja közül!

Eladás: IV., Váci ucca 1. Telefon: 82-8-48.

Service: VI., Aréna ut 61. Telefon: 98-8-20



**TUNGSRAM**  
**BICOLOR** AUTOLÁMPA

Fehér távfény, sárga közelfény.