

Előgyújtás

Mondd meg nékem, óh derék autós bajtársam, ki öt éve veszed öltirenként a motorköt, ki megjárta a Grossglockner-t és a szentlőrinci országutat: ismered az autótát? Azonfelül, hogy határozottan tudod, miszerint nem a büdös-ség hajítja: értesz-e mindahhoz, ami a gépházától alatt, előt és mögött rejződik? Igen, azt hiszed? Nos, ne haragudjál, de tévedsz, mert nem értesz hozzá. Annyira nem, hogy ha véletlenül Gyulán akarnál vezetői jogosítványt kapni, hát ment-hetetlenül és csúfsón megbuknál a vizsgán.

Mit, nem hiszed el? Na várj csak, most megegzaminál-lak úgynevezett gyulai módra!

Első kérdésém: messéli a kormány-trapézről, különös tekintettel arra, hogy miképpen működik ez a furcsa nevű apparátus. Nos, nem felelsz? Most hallassz először a kormány-trapézről? No, nem baj, kapsz más kérdést. Van belőle elég rakítáron — Gyulán.

Második kérdésém: ha három kvadrátcintre 18 kiló nyomás esik, mennyi ez atmoszférában? Miért gondolkodol? Vagy nem tudod? Hát hogyan akarsz autót vezetni, ha ilyen elemi dolgokkal sem vagy tisztában?

Hát kapsz még kérdéseket! Hogyan szereled a gumit az abroncsra? Nem tudod? És még azt mered mondani, hogy ez a szerelőműhely doiga? Hát mondd, autót akarsz vezetni, vagy megeleégssel kávéfőzőmasina vagy villamos-termostóir jogosítvánnyal?

Beszélj a mágneses erővonalakról! Es magyarázd el, hogyan működik a Schimanek-karburátor? Nem ismered a Schimanek-karburátort? Hát akkor menj haza és szépen tanul meg, mert enélkül nem kapsz jogosítványt abban a kerületben, mely nemrég még csak rendkívül fűszeres kolbászáiról volt nevezetes.

De hagyjuk az akasztófahumort, mert komoly ez nagyon. Aki a gyulai vezetői vizsgán nem ismeri fel az alkatrészt, melyet a vizsgáztató m. kir. iparfelügyelő úr szanzsíröz elő a ládából, az elbukik és nem vezethet autót. Ha a gazda, akinek a nyelve nem hajlik az idegen szóra, a vizsgán karburátor helyett kanabütört mond (megettörtént az eset), az akkor sem megy át a vizsgán, ha beléve tudja az összes dűznik természetrajzát. Bizony, Gatyás Szomorú Péternek tudnia kell azt is, hogy mennyi a kocsijának az akció-rádusza és ha nem tudja, hogy egy liter benzinhoz 18 köb-méter levegő dukál, hát legteljebb marháat vezethet, de kocsi-t nem.

De szeretnénk fordítani egyet az ügyön. Es vizsgára idézni az iparfelügyelő urat. Négyszemközt intézni hozzá néhány kérdést. Négyszemközt, hogy ne hallja senki a kérdést. Es az is titokban maradjon, amivel fentnevezett úr felelet helyett adós marad.

*

Hézagpótló, de egyébként is felbecsülhetetlen gyakorlati, sőt elvi jelentőségű napiparancsot adott ki a főkapitány úr. Elrendelte, hogy a rendőrök és rendőrtisztek csakis és kizárólag kesztyűs kézzel foghatnak kezelt. Amikor kitörő lelkesedéssel és őszinte nagybecsüléssel üdvözöljük a főkapitány urat kesztyűrendelete alkalmával, egyben tiszteletteljes kérelmet is szeretnénk tolmácsolni. Egészítse ki, bővítse ki öméltsága a rendeletet azzal, hogy a rendőrök ezentül ne csak egymással, hanem a közönséggel is kesztyűs kézzel bánjanak. Es ha a főkapitány úr generális intézkedése re nem

hajlandó, hát legalább annyit tegyen meg, hogy a kesztyűs kézzel való bánásmód előírását legalább a tűzkórusokra és az autósokra, motorosokra terjessze ki.

*

Háromhasábos, hétsoros óriáscím alatt írja a Magyar-ország: „Mint Innsbruckból jelentik, a holland királynő majdnem gépkocsibaleset áldozata lett. A királynő autóján a Brenner felé vezető régi római úton kaladt, amikor a kocsis a jeges úton megcsúszott és az út mellett levő 150 méteres szakadék felé kezdett rohanni. Csak a királynő személyes szolgálatára rendelt motorkerékpáros rendőrtisztviselő lélek-jelentétének köszönhető, hogy nem történt szerencsétlenség. A rendőrtisztviselő ugyanis leugorva motorkerékpárjáról, segítségére sietett a gépkocsi vezetőjének.”

Ejnye-ejnye, kedves Magyarország. Nem árulná el azt, milyen technikával sietett segítségére a motorkerékpárjáról leugró bátor rendőrtiszt a jeges út mellett lévő 150 méteres szakadék felé rohanó autót vezetőjének? Amikor annyira kíváncsiak vagyunk arra, hogy vajjon csak a dugattyú-gyűrűket hipnotizálta, vagy talán — rémes elgondolni is — a kocsis elé feküdt.

*

Eltörlik a kövezetvámokat? Na végre, hogy eszükbe jutott az uraknak. Es ha eszükbe jutott, hát irtsák ki kímélet nélkül az automobilizmusnak ezt az ártalmas piócá-ját. Mely hozott ugyan néhány pengőket egyes vidéki városok kasszáinak, de ennél ötvyszer többet ártott az ország idegenforgalmának.

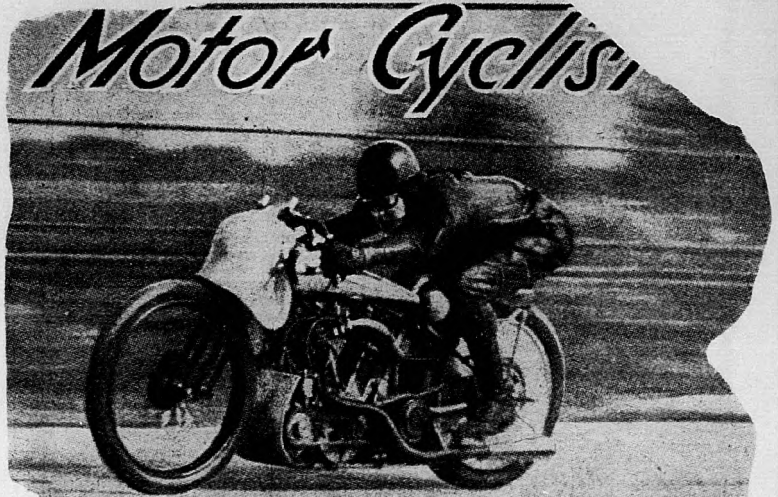


A fénykép a világrekord szolgálatában

E. C. Fernihough az Autó Motor fényképe segítségével oldja meg világrekordgépének áramvonalazását!

Érdekes levelet hozott a minap a posta. *Feladója: Eric Fernihough*, a tavaly Magyarországon járt angol motoros, aki a gyóni pályán állóstartos világrekordot állított fel és hajszálra megközelítette Ernst Henne abszolút szülő motorkerékpár sebességi világrekordját. *Címzettje: a Királyi Magyar Automobil Club. Tartalma: szerezte meg részére a KMAC az Auto Motor fényképét, melyet a gyóni kísérlet alkalmával 260 kilométeres sebességben készítettünk a világhírű angolról. Fernihough mindjárt magyarázattal is szolgál, a szerinte ritka tökéletessegrű fénykép segítségével akarja tanulmányozni testtartását ebben a szédítő iramban és megoldani az ezres, kompresszoros Brough Superior áramvonalazását.*

A szóbanforgó fényképünk — melyet annakidején mi is közöltünk — kétoldalas terjedelemben jelent meg a legnagyobb angol szaklap vezetőhelyén. Szerkesztőségünk ugyanis a magyar motorsport és különösen a gyóni világrekordpálya propagandája érdekében rendszeresen boesátja rendelkezésre a vezető külföldi szaklapoknak nemzetközi érdekeségű fényképeit, így többek között az Auto Motor táti és gyóni *Simcock, Wright, Henne, Caracciola, Kohlrusch, Stuck, Geiss, Winkler*, stb. fényképei bejárták majd az egész világsajtót. A teljes iramban, oldalról, közvetlen közelből, *különleges technikával* készített képek ugyanis megdöbbentő hűséggel érzékeltetik a kétszáz, sőt háromszáz kilométeren felüli sebességeket. A külföldi sajtó szívesen közli ezeket a nagyszerű képeket, melyek így ha-



...significant speed impression of E. C. Fernihough and his Brough Superior J.A.P. — a photograph taken on the Gyóni road when his goggles were pressed on his eyeballs. That gives an idea of the clarity with which he can see things ahead. Fernihough's biggest surprise was the contrary, he was surprised how clear the road was when flat out.

Nagyszerű sebesség-impresszió Fernihoughról és Brough Superior Jap gépéről — a fénykép a gyóni úton készült — írta képünk alá a The Motor Cycle. A kép valóban olyan, hogy akár félóraig tanulmányozhatjuk. A 260-as szédítő iramban vágató gép, a rajta zokszzerűen kuporgó versenyző, a sávva elmosódott háttér nagyszerűen érzékelteti: mi is az 260-al süviteni két keréken.

tásosan szolgálják a magyar motorsport és különösen a gyóni rekordpálya propagandáját.

Szerkesztőségünk azonnal eleget tett Fernihough kérésének és haladéktalanul elküldött két hatalmas nagytást, melyen az angol világrekorder nagyszerűen tanulmányozhat mindent, mert a szédítő, 260 km-es iram ellenére is a gépnek mondhatni minden csavarja

teljesen élesen látszik és ami a legfontosabb: a fénykép nyomán igen könnyen meg lehet szabni a tervezett *áramvonalburok* idomát. Mint azt Fernihough levelében magyarázza: egészen más a testtartása lassú iramban és teljes gázzal, hogy miképpen ül 260-as tempóban a gépen, azt csak az a fénykép érzékelteti, mely valóban 260-as tempóban készült.

JURID FÉKBETÉT

ÉLETÉT VÉDI MEGBIZHATÓ és TARTÓS

VEZÉRKÉPVISELET: SZILÁRD BÉLA BUDAPEST VI. NAGYMEZŐ U. 15

ARDIE 650. — P-től

ARDIE 650. — P-től

A megbízható, értékálló motorkerékpár

hivatáshoz, sporthoz, utazáshoz!

K. BAUER TIBOR
IZABELLA UCGA 98. TELEFON: 1-209-12.

Áramvonal?

Minek?

Bernard Shaw, az öreg kaján G. B. S. szerint ma a világnézeti harcok és az áramvonal korszakát éljük! Az áramvonalas töltőtöltől az áramvonalas harisnyakötőn át az áramvonalas és persze csókálló rúzsig minden áramvonalas. Aminek következtében nagyrészt az a vélemény lett általános, hogy az áramvonal nem más, mint divathóbort. Amiből könnyelműen azt a következtetést lehetne levonni, hogy a modern autó áramvonalakarosszériáját is a divathóbort hozta létre. Pedig korántsem ez az igazság.

A gyárak nem azért hozták létre és nem azért szorgalmazzák a kezdetben kissé idegenszerű, hipermodernül ható, később — miután megszoktuk — megszokottá vált áramvonalidomokat, hogy az 1937. év emberének korszerűségi vágyait kielégítsék. Ellenkezőleg, az áramvonalidom annak köszönheti létét, hogy eléggé fel nem becsülhető előnyei vannak: *emeli az automobil sebességét és ugyanakkor csökkenti az üzemfogyasztást.* Ami még akkor is létjogosultsággal ruházna fel az áramvonalidomú karosszériát, ha az egyben nem emelné a kocsik külsejének eleganciáját.

Az áramvonalidom célja: *csökkenteni a légellenállást.* Hogy a kérdéskomplexummal megbarátkozhassunk, foglalkozzunk egy kicsit ezzel a tárggyal.

Ha valamely test a levegőtengerben bizonyos sebességgel tovamozog, úgy közvetlen környezetében nyomáskülönbségek lépnek fel. Elülső felületén tömörül a levegő, tehát a *nyomás emelkedik*, hátsó felületén pedig ritkul, *nyomáscsökkenés* lép fel, ami a környező levegőre szívó hatást gyakorol. Kétféle erő keletkezik: nyomás és szívás, ez a két erő a mozgással szemben ellenállást fejt ki, *csökkenteni igyekeznek a mozgás sebességét.* A két erő összegezését nevezzük légellenállásnak.

Ma még kellőképpen ki nem derített körülmények játszanak közre abban, hogy a szívó erő kétszerese a nyomás okozta erőnek, ami azt jelenti, hogy a tovamozgó test mögött jelentkező szívó erő a kétszerese az elülső felületére ható nyomásnak.

Nem mai keletűek azok a kísérletek, melyek megfelelő idom alakításával igyekeztek a nyomást és a szívóhatást csökkenteni, lehetővé tenni azt, hogy a tovamozgó test mögött légörvények ne képződjenek. És mivel a fizika tanításai szerint a légellenállás kétszeres sebesség mellett négyszeres és négyszeres légellenállás leküzdésére *nyolcszoros erőre* van szükség: nyilvánvaló, hogy az autókonstruktőrök hamarosan belátták, hogy az áramvonalidomú karosszéria megteremtése nem várható magára.

Megindult a lázas munka. Készültek a legkülönbözőbb idomú és alakú áramvonalakarosszéria idomok, melyek egyedüli célja a légellenállás leküzdése volt. A munka tisztán gyakorlati, a különféle alaku idomok egymásután kerültek be a szélalagútba, ahol precíz műszerekkel állapították meg az egyes alakzatok légellenállását.

A szorgos munka azt eredményezte, hogy a mai áramvonalidomú karosszériák átlagban *25 százalékkal kisebb légellenállásúak*, mint régi típusú elődeik. Ez a 25 százalék a gyakorlatban nagyon sokat jelent, az átlagos egyliteres kiskocsinál például már 45 kilométeres sebességben is *18–22%-os üzemanyagmegtakarítást ad.* Minél nagyobb a sebesség, annál nagyobb a megtakarítás, mely egészen *35–40%-ig emelkedik.* És természetesen a gépek sebessége is emelkedik, mert hiszen a légellenállás leküzdésére kevesebb lóerő fogy el, több marad a gördülő ellenállások legyőzésére.

Az áramvonalidomú karosszéria ma még korántsem érte el legfőkétebb alakját, rengeteg a még megoldásra váró probléma. A feladat nem könnyű, hiszen számtalan körülményre kell figyelemmel lenni, mint például a férőhelyre, a kocsik szélességére, hosszára és ami talán legalább ilyen fontos: a külső megjelenésre, az izléses formára.

Az áramvonalidom, mint látjuk, nem divathóbort, hanem nagy előnyöket ajándékozó újítás. Mellyel annak is meg kell barátkoznia, aki az áramvonalas modern karosszériától idegenkedik.

Telen

SINGLE SHELL

a legbiztosabb

Több mint százezer ZÜNDAPP

teljesít hasznos szolgálatot gazdájának,
- a világ minden részén.

Kigyóyszerű zajtalansággal suhan végig országokon és helységeken s gazdája mindig büszkébb és büszkébb lesz gépére. Tökéletes, — elasztikus kardánmeghajlása, árvonalalasan ívelt, préselt acélyaza — tokozott, pormentes blokkmotorja mindenkinek azt nyújtja, amit egy tökéletes motorkerékpártól várni lehet.

A ZÜNDAPP 8 típusa között mindenki pénzébe mérten vehet motorkerékpárt, minden típusa versenyképes úgyan, mint kivételben.

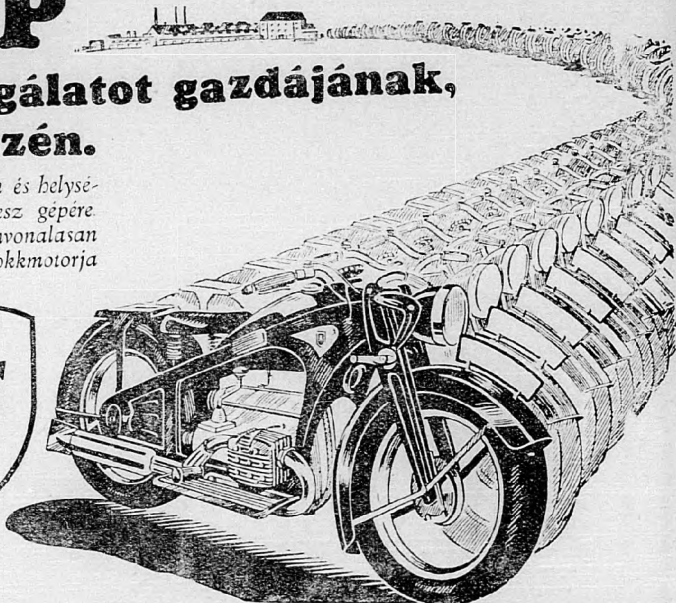
Motorkerékpárt ne vegyen csupán egy motoros tanácsára, foglalkozzon, érdeklődjön heteken keresztül és akkor

Zündappot vesz.

VEZÉRKÉPVISELET

PAJOR IMRE

VI., JÓKAI-U. 21. TEL.: 1-20.-28



Előnyös részlet. Használt gépcseré

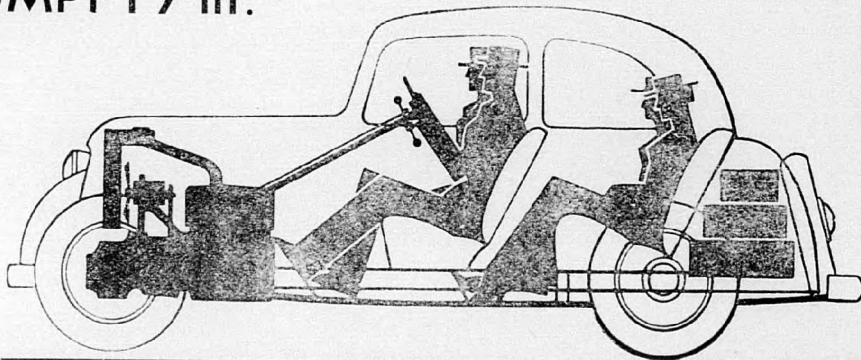
Az igényes közönség döntött:

Adler

JUNIOR-TRUMPF 1 lit.

TRUMPF 1.7 lit.

Négyen utaznak kényelmesen, kofferekkel a kocsiban. Sokat gondolkoztak és sok kocsit néztek meg, mielőtt Adlerre esett a választásuk. Más kocsit mellett nem is dönthettek volna, hiszen az ADLER utolérhetetlen gazdaságosságot, üzembiztonságot, kényelmet és elevenséget biztosít



VEZÉRKÉPVISELET:

MÉRAY RT

Eladás: V., Dorottya ucca 1. Telefon: 1-856-15

Service és javítóműhely: V., Zápolya ucca 15. Telefon: 2-988-88

Mit hozhat fel mentségére?

Véget vetettek a zenének és hazajöttek a legények... Igen, hazajöttek, de nem a mulatságból, hanem abból a végtelen magyar pech-szeriából, melyről a motorsportok történetírója majdan fekete keretben fog megemlékezni: Rallye Monte Carlo 1937 címen.

Itt ülnek a szerkesztőségi szobában. Letörtén, fáradtan, mint Fortuna asszonyoság kitagadottjai. Mintha valami titkos szekta ült volna össze cirkumdederuntó énekelni. A refrén azonos, pech, pech és mégegyszeren pech. De mi is volt ez a pech? — kérdi az olvasó. Feladtuk tehát a körkérdést a Monte-carloból Megtért Magyaroknak. Mi volt az oka?

Ime!
— **Odafelé** — kezdi Nemes — három nap alatt tettük meg a 2800 kilométeres Budapest-Palermo távot, minden baj nélkül. És Strausz Sanyi barátommal együtt dagadtunk a bizakodástól, amikor huszonöt kocsis után előtünk is lecsapott a startzászló. A nagy bizakodás egészen Reggiónig tartott, ahová esti nyolcra futottunk be. Reggion után történt a baj. Nagy teherautó kacsázott előtünk felfelé a laza, sziklás hegyúton. És egyszerre csak durrant valami és sötét lett nagyon. Leállni és megállapítani, hogy fényzőróinkat a teherautó közepére palacsintává lapította, rövidebb ideig tartott, mint elmondani.

Nemes esuklani kezd a méregtől, nyilván újra átéli a keserű perceket. Társa, Strausz Sanyi veszi át a szót:

— **Világításunk nem volt.** A „leült” keménykafához hasonlatos reflektorokba új izózt nem lehetett tenni. Egyre nagyobb volt a köd, bár öngyilkosság volt, de haladtunk tovább — sötétben. Nemes Luci még 300 kilométert vezetett, küzdött hősiessé, de képtelenség volt tartani az átlagot. Mit tehattünk mást, bevontuk viharvert vitorlónkat.

Wilhelm Sándor veszi át a szót:
— **Úgy kezdődött, hogy minden rendben ment.** Reggion után már hatalmas időelőnyünk volt, amíg — nem kaptunk kábelszakadást. A hibát keresni lehetetlen volt, hiszen a vezetékek vesztig csöbén vannak. Tanácstalanul álltunk, amikor felzárkózott hozzánk a későbbi győztes Villorresi, aki ugyancsak Fiat 1500-on indult. Boltot csináltunk vele, majd vezet bennünket, Ausztriában pedig mi vezetjük. Éjjel két óráig folyt a vad haszsa, világítás nélkül vágtatni a vad olasz után és nem látni mást, mint a halványan világító vörös számlámpáját. Végül kettőkor leálltunk tankolni, am, Böszörményi Pista megkérdező, hogy miután már két előnyünk van, menjen lassabban. Ment is utána lassabban, csak én a fordulókban siettem. És ami az egyik fordulóban eltűnt a vörös vörös lámpája; megtéveszt az egyik féligkész kitérő. Mivel minden féligkész kitérő fekete

— **belehajtottam.** Mire észretértem, késő volt. Belehajtottam és nekifaraltam az erős fékezésből a kőfalnak. Szerenesére nagy baj nem történt, csak éppen Villorresi tűnt el. Aki pedig a világoságot, az Ariadne-fonalat jelentette nekünk, szegény sötétben bujkálónak. Még mentünk vagy 20 kilométert, amikor a sötétben az út közepén láthatatlannul meghűződő szikladarabba futottunk, az első tengely felvágott, a ventilátor lapátjai elgörbültek és nekikerepeltek a hűlőnek, mit tehattunk mást, mint abbahagyni a meddő küzdelmet.

— **A követ begurítottuk az árokba és reggelig törtük a fejünket,** hogyan került a szikladarab az út közepére — és akkorakat sóhajt a derék Wilhelm, mintha az a görbe ventilátorzárnny az ő gyomrában kerepelt volna.

Martinek tesz le — stílszerűen, mivel Athénból indult — a drachmát.

— **Utunk kilencedik órájában Jandl doktor, a társvezetőm vette át a kormányt.** Éjjel egy óra volt, Larissa előtt vagy 10 km-re. Sík terepen haladtunk, töltésen futó makadamon. Jandl ismételt figyelmeztetésem ellenére túlzott iramban haladt és az egyik enyhe, húzott kanyart vagy 80—85-ös tempóban velle. A Fiat 500 jobboldali kerekei lementek az agyagba, megcsúszunk. De mit magyarazzak többet, a következő pillanatban a töltésről lerepülve, szabályos szaltó után megcsúskoltuk a leleményes Odisszeusz anyaföldjét. Mint utóbb kiderült, négy méteres szintkülönbség volt az országút és a töltés lába között.

— **A közeli tanyából elővarázsoltuk a gazdát két gyerekével együtt,** de a közel hatvanfokos lejtőre nem tudtuk öten sem feltolni a kocsit. Negyedórával később athéni ismerősök siettek segíteni, heten már felöltöttük a derék kis Fiatot. És nekidíltunk gumit foltozni, mert a pneuk laposak voltak. Végre elkészültünk és indultunk. Egy óra múlva ismét átadtam a kormányt, úgy beszorult ugyanis a bukás következtében, hogy elszibadtak a karjaim az erőlködéstől. Jandl frissen folytatta az utat és játszi kedvében pont a leghegyesebb köveket kereste ki. Szereltünk és szereltünk. A végén már



Nemes és a kis Fiat 500.

pokrótot metéltünk szét a köpenyek alá manzsettának. És mire felkelt a rózsaujjú korahajnal, volt vagy hat óra késésünk, mivel pedig öt óra késés kiesést jelent, hát: kiestünk. És számorúan baktattunk be Szaloniki-be.

Következik az utolsó „vádolt”. Wiesengrund Franci. Nem akar vallani. A végén mégis kiegyezünk.

— **A pech engem sem került el.** Bukarestből indultam és már elhagytam a legnehezebb román út-szakaszokat, amikor ugyancsak világiási zavaraim támadtak. Mint utóbb kiderült, az egyik szénkefém pattant el. Csakhogy az a baj, hogy ez csak másnap derült ki, ellenkező esetben percek alatt rendbchozhatna volna. Szolgáljon mentségemül, hogy már több mint 100.000 kilométert mentem DKW-val, szénkefétől ről még nem hallottam és nem is számíthattam ilyen „filléres” hibára.

— **Pedig hej, de remekül ment a kis DKW,** a hírhedt román utakon sorba előztük a nagy kocsikat, úgy nyeltük a hatalmas Packardokat, mint az ebihalat a vöcsök.

A „főtárgyalás” végétért. A verdikt nem lehet más, mint felmentés. Jogerős felmentés. Melyet nemcsak mi adhatunk meg, hanem velünk együtt az egész magyar motoros közvélemény.

És ne feledjük el: nem elég az igyekezet, a rátermétség, a tudás, a leggondosabb előkészület. Néhány csipetnyi szerenesére is szükség van. Vagy talán éppen abból kell a legtöbb. Hogy is szól a közmondás? Első után köpönyeg?

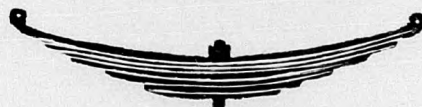
— **ergye** —

LICSÁJER JÁNOS BUDAPESTI AUTÓRUGÓGYÁRTÓ ÉS JAVITÓÜZEME

Specialista
az autórugók
gyártásában

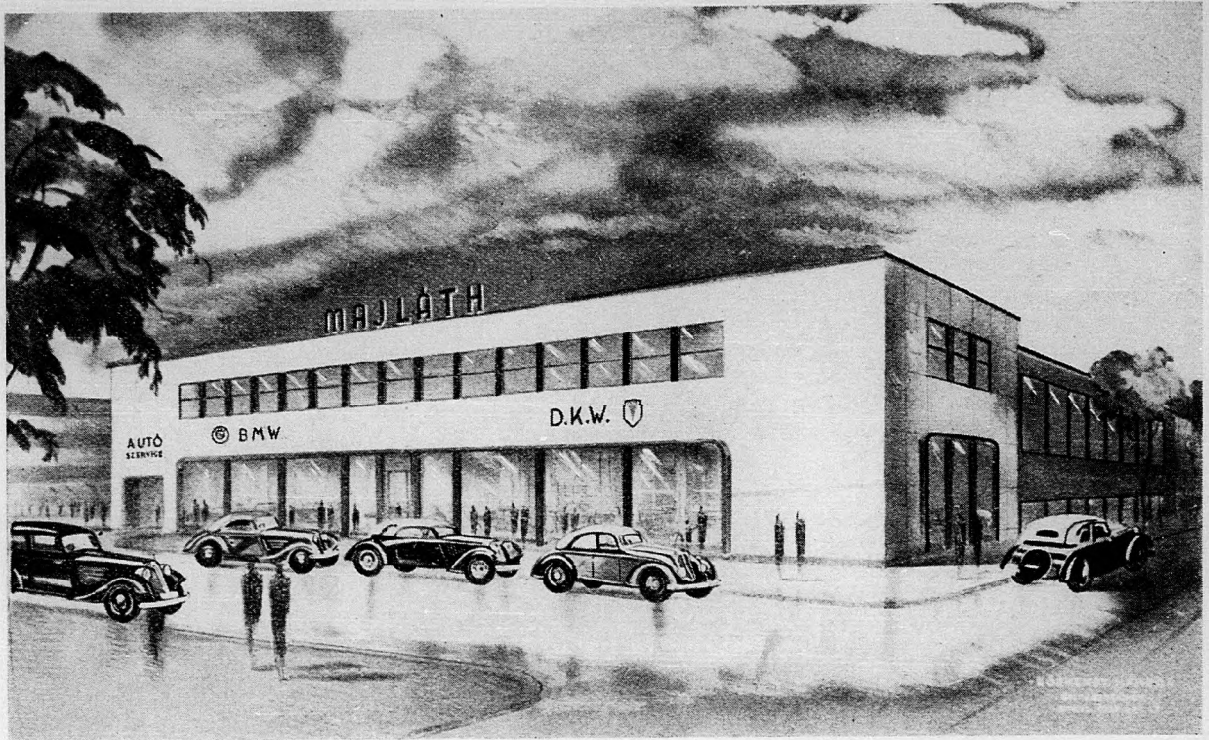
Telefon:
1-463-51

MINDENFÉLE GYÁRTMÁNYU KOCSIKHOZ KÉSZ RUGÓK RAKTÁRON



BUDAPEST,
VIII., Thék
Endre u. 14.

Telefon:
1-463-51



Májusban nyílik meg a Lehel-téren a Majláth-cég új üzletháza a DKW és BMW autók új otthona

Május 1-én ismét költözködik a Majláth-cég. A régi helyiségek — akárcsak tíz esztendővel ezelőtt — ismét szűknek bizonyultak a cég megnövekedett forgalma számára, mely most a Lehel, Bulesu és Tüzér utcák között elterülő telekkomplexumon építi fel pompás, új otthonát.

Majláth Mihály a háborút követő években kapcsolódott bele a fiatal magyar motorkereskedelembé, melynek kezdettől fogva egyik úttörő harcosa volt. A cég által képviselt AJS, majd Harley-motorkerékpárok a magyar motorpark jelentős hányadát képezték, Majláth Mihály sportszeretete — maga is lelkes versenyző, TT-győztes volt — és áldozatkészsége nagyban hozzájárult motorsport-életünk akkori virágzásához. Azután új idők jöttek: az egyre fejlődő cég a Zichy Jenő utcában új üzletházat épített, majd megszerezte a DKW-képviseletet és most már az autókereskedelemben is jelentős faktorrá vált. A cég kiterjedt motoros vevőközönsege lassanként az egyre olesóbbodó kiskocsira tért át és a cég megelégedett motoros vevőiből DKW kocsitulajdonosok lettek. A Majláth-cég egész autós generációt nevelt, a cég szolid üzletvitelével a könnyű szülőgépen, majd az oldalkocsis motorkerékpáron át ültette a volánhoz vevőt, akik hűen kitartottak mellette, hiszen mindig lelkiismeretesen gondjukat viselte.

Az elmúlt esztendő ismét fordulópontot jelentett: a cég egy év leforgása alatt az Auto Union legkisebb típusú gépeiből kerek 200 DKW kocsival ajándékozta meg autóparkunkat, majd mikor a BMW-gyár is rábízta világhírű autógyártmányainak képviseletét, a Majláth-cég számára ismét szűknek bizonyultak helyi-

ségei. Így érkezett el a cég az épülő Lehel téri telephez...

Az új Majláth-ház 33 méteres főfrontja a Lehel térre nyílik. A 33 méter mély, trapézalakú telket oldalain a Lehel, illetve Tüzér utcák határolják, a telek hátsó frontja 40 méterre szélesedik. A modern vonalú épület főfrontjának közepén forgóajtón át jutunk be az épületbe, ahol a földszinten, a bejáratától jobbra, a DKW, balra a BMW kocsik világos, tágas mintatermeit találjuk. A hall hátsórése félkörű kiképzésben a felszerelési cikkek mintatermét fogadja be, melyhez a cég tradícióihoz híven hatalmas alkatrészraktár csatlakozik.

A háromnegyedrészen az uccasint fölé épült alagsorban tökéletesen kiépített termet találunk a raktáron álló kocsik számára és itt nyernek elhelyezést a gépház, kovácsműhely, a Lehel utcára néző ablakaival teljesen ujjonnan berendezett javítóműhely, itt sorakoznak a szerelők mosdó-, öltöző és étkező-helyiségei is.

Az épület Tüzér ucai oldalán széles bejáró vezet a belső műhelyekhez. A szétágazó behajtás letérője a javítóműhelybe, az út egyenesen futó ága pedig az emelőkkel ellátott legmodernebb felszerelésű szerviz-állomáshoz vezet.

Az üzletház emeleti traktusán nyernek elhelye az amerikai rendszerben felszerelt irodahelyiségek középre került főnöki szobából az összes helyiségek tekinthetők lesznek.

A Majláth-cég új üzletháza a magyar gazdaság egyik erőssége lesz. Ilyen pillérekre lehet és alapokra kell felépíteni automobilizmusunk fellegvő hazánk gazdasági fejlődésének egyik legfontosabb tyáját.

Jön az 1937. év nagy meglepetése — a 200-as MÉRAY-PUCH motorkerékpár!

Hónapok óta folytak titokban a tárgyalások, melyek célja a vérbeli magyar népmotorkerékpár megteremtése volt. Magyarországon eddig hiányzott az az olcsó, teljesítőképese, rendkívül szerényigényű, úgynevezett mindenki motorkerékpárja, mely hivatva van az ország motorosításának első pillérét alkotni, talpkövet azoknak a tízezreknek, akikre adott alkalommal oly nagy szükség lesz... Örömmel adjuk közre elsőnek a szenzációs hírt: *tavasza-ra megszületik a várvárt modell, a lömegek magyar motorkerékpárja: a 200-as Méray-Puch!*

A modellt a gráci Puch-művek és a Magyar Acélárúgyár Rt. karöltve fogja gyártani, a motorblokkon kívül — mely a gráci gyárban készül — gépek minden porcikája magyar anyagból, magyar földön készül, konstrukció és műszaki megoldások szempontjából a gép hajszálra azonos lesz az Ausztriában most forgalomba kerülő Puch 200 Volks-motorral.

A gyártás fent vázolt megoldása igen szerencsés, kísérletezés helyett az évtizedes hírnevű kétdugattyús-kétütemű Puch-motort építik be. Marcellino mérnök világszerte elismert, utánzott és minden tűzön, vízen át diadalmaskodó motorja minden bizonnyal tökéletes „szíve” lesz annak a motorkerékpárnak, melynek sorsa a Magyar Acélárúgyár telepein a legjobb kezekben lesz. A gráci gyár egész ütegre való speciális munkagépet bocsát a Magyar Acél rendelkezésére, melynek személyzetét a gráci Puch-művek évtizedes gyakorlattal bíró szerelőmesterei fogják bevezetni a korszerű szériagyártás tudományába. Mint értesülünk, a gyártás a jövő hónapban már kezdetét veszi, a gépeket a Puch Művek és a Méray Rt. karöltve hozzák forgalomba.

Milyen a Méray-Puch 200? Mint azt a fényképen is jól látni, a leg-

korszerűbb préseltvázas konstrukcióról van szó, motorja az ismert kétütemű-kétdugattyús Marcellino-konstrukció, mely csak abban különbözik az eddigi 250-es modelltől, hogy kisebb a fűrata. A motorblokk szempontjából lényeges újítás az is, hogy a kuplung nem a hátsó agyban, hanem a sebességváltóban talál elhelyezést. A gép villája a bevált differenciál szinkron elven épült, melynek előnyeit minden 1936-os Puch-motorkerékpár gazdája olyannyira megbecsüli.

A gyújtást és világítást 40 wattos feszültség-szabályozós dinamó táplálja. A porlasztó automatikus, egy-szabályozós Puch-rendszerű, mely a legkülönbözőbb üzemi viszonyok között mindenkor a legtekintélyesebb üzemanyag-levegő keveréket szolgáltatja.

Elöl-hátul nagyméretű, belső expanziós fékek, 25x3-as túlméretű pneuk, könnyen kiszerezhető kerek-ek, túlméretezett, kényelmesen puha guminyereg, nyole és félliteres lovagló-tartány nagy betöltőnyílással, igen hatásos hangtompító egészíti ki az együttest. A komplett gép súlya 107 kiló, átlagfogyasztása normális útviszonyok között 2,7 liter(!) 100 km-re, csússsebesége 75—80 km. A gép szociálisüzemre van méretezve, úgyhogy két személyt az Európában fellelhető legmeredekebb kapaszkodókra is játszi könnyedséggel, túlerőltetés nélkül szállít.

Az új modell első szériája tavaly nyáron készült el. Azóta folytak a „nyüzási” próbák, az első sorozat minden egyes darabja 60.000 kilométeres utat tett meg a legnehezebb körülmények között, a legkeményebb alpesi keretekben.

A tervek szerint az első Méray-Puch-modellek április első felében kerülnek ki a Magyar Acélárúgyárból, a motoros-szezon kezdetére tehát már rendelkezésre fognak állani.



Az új Puch 200 típus kísérleti darabjait több mint 60.000 kilométeren át „nyúzták”, nyári forróságban, esőben, hóban, fagyban folyt a hajsz. Melynek célja: megállapítani, hogyan viselkedik a gép a legmegerőltetőbb üzemi körülmények között.

Kik nyerték karácsonyi rejtvény pályázatunkat?

Karácsonyi számunkban rejtvényt közöltünk: titokzatos motorkerékpárt, a feladat az volt, megállapítani, melyik gyár hozza ki a modellt tavaszra. A feladat nem volt túlnéhéz, hiszen minden hozzáértő első pillantásra látta, hogy a gép motorja tipikus Puch-konstrukció. A kemény diót azonban csak igen kevesen törték fel. Egy kezünkön megszámolhatjuk azokat, akik a több mint 200 megfejtő közül rámutattak, vagy talán inkább ráhibáztak arra, hogy a gép az új 200-as Puch, melyet a Magyar Acél fog gyártani Méray-Puch elnevezéssel. A rejtvényünk iránti nagy érdeklődés a helyes megfejtők kis száma ellenére arra készítette a Puch és Méray-céget, hogy a díjak számát tetemesen felemeljék. Itt közöljük a díjnyertesek névsorát azzal, hogy a budapestiek díjaikat személyesen vehetik át a Puch-műveknél (Lehel uca 25), a vidékiek díjaikat postán kapják meg.

A nyertesek a következők:

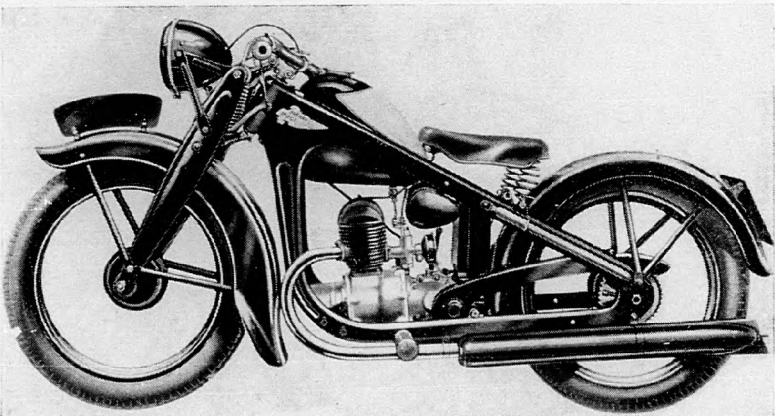
A pályázat fődíját (1 komplett Puch motorral, 1 Puch ceruza és 1 Ignis gyújtógyertya) nyerte: Kiss Vilmos dr. tisztiorvos, Aszód.

1—1 egészéves ingyen előfizetést az Autó-Motorra nyert: Jungi László, Kampits Ernő, Möriz Lipót, Rubel Tibor, Balogh Dezső, Marton István, Buday Ilona.

1—1 literes kanna Gargoyle Mobilolt nyert: Járfás Kálmán, Benkő Ferenc, Jankó József, Beke István, Molnár Lajos, Windt Ferenc, Winkler József, Bolyás (Bolyás?) Imre, Draacsay Béla, Ottenreiter Emil.

1—1 Ignis-Terta gyújtógyertyát nyert: Faragó László, Jeszenszky Ferenc, br. Orbán János, Bánságt József, Harasztí Szerén, Schönfeld Ignác, Paulik György, Várdi Ferenc, Illés Béla, Balás Gyula dr. Petényi Ferenc.

1—1 Puch ceruzát nyert: Kelemen János, Rostás Ferenc, Csarnai Margit, ifj. Kesjár János, nagyiványi Fekete Gyula, Temesváry György.



Ez a Méray-Puch 200! A nagyszerűen bevált kétdugattyús Puch blokkmotor préseltacél lemezzábas kerület. Figyeljük meg a szintén préselt szinkron differenciárguzasztó elsővillát, a belsőfékkel, a hatalmas cepp-tartányt, az áramvonalas sárhányókat, az óriási hangtompítót és azt a eszalatos harmóniát, mely a gép részelt kompakt egységbe olvasztja.

..Győztünk!

Az elmúlt szezon GP versenyinek technikai mérlege

hatná kétségbe azt, hogy a versenyek konkurenciájában fogant ezer meg ezer újítás ne vált volna megfizethetetlenül javára a szériakocsinak?

Az autó még sokáig tökéletesedésre szorul s így az ipar sem nélkülözheti a versenyzést. Vizsgáljuk csak meg, milyen műszaki tanulságokat eredményeztek az elmúlt esztendő GP versenyei?

Már két év előtt bebizonyosodott, hogy a motorok alig-alig bírják azokat a megerőltetéseket, melyeket az órákon át folgázzal való száguldás ró rájuk. Amíg az elmúlt években a sebességváltó-defektusok uralták a kiesési listákat, addig az elmúlt évben már a motordefektusok szedték legsűrűbben áldozataikat. A tavalyi GP versenyek tanulságai szerint a modern kocsik legelőkeltebb szerve a motor, míg az alváz és sebességváltó többé-kevésbé immár készségesen alkalmazkodnak a magas átlagsebességek szabta igénybevételekhez.

A kocsik szíve, a motor az, mely a forszírozott igénybevételek közepette leggyakrabban mondja fel a szolgálatot. És érdekes, hogy a GP tapasztalatoknak megfelelően az angol autókлуб országúti szolgálatának defektstatisztikájából is hasonló megállapítás szűrődik le. Ezen statisztika tanúsága szerint ugyan a normális országúti forgalomban a gyújtási zavarok idézik elő a legtöbb bajt, de például a dugattyúdefektusok százalékos aránya is eléri a 10%-ot, míg a gázosító-defektusok 4,2%-os aránya a GP kocsik defektstatisztikájához viszonyítva elég kedvezőnek tekinthető.

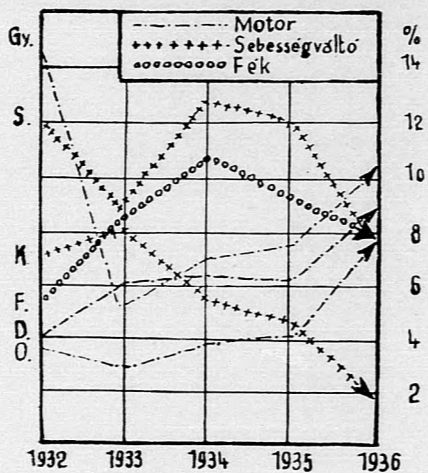
Az elmúlt esztendő Grand Prix versenyein történt kiesések okait felőlelő statisztika tekszik előttünk, melyből hű következtetéseket vonhatunk nemcsak a verseny, hanem egyben a mai túrakocsi legsebezhetőbb pontjaira is. Ime a statisztika:

Defektusok	száma	1936 %	1935
1. Gyújtás	23	10.2	7.2
2. Dugattyú	19	8.4	6
3. Fék	18	8	9
4. Olajvezeték	17	7.5	4
5. Sebességváltó	17	7.5	12.2
6. Gázosító	15	6.6	2.4
7. Benzinvezeték	15	6.6	4.5
8. Szelep	14	6.2	2.8
9. Hiányos olajozás	13	5.8	1.6
10. Differencial	13	5.7	4.8
11. Hátsó tengely	9	4	2.8
12. Üzemanyagtank	8	3.5	4
13. Hajtókar	7	3	1.7
14. Kompresszor	6	2.6	7
15. Hűtés	5	2.2	5.5
16. Kupplung	4	1.8	4.4

A statisztikából az első pillanatra szembeötlő, hogy a versenyek egyre súlyosabb megpróbáltatásokat zúdítanak a motorra. Ennek megfelelően a különféle motordefektusok száma az egész vonalon jelentékeny emelkedést mutat az 1935. évihez képest. A leggya-

koribb defektusokkal szemben a sebességváltó-zavarok az 5-ik helyre estek vissza, miután három éven át az első helyet foglalták el...

A sebességváltó-konstrukciók azonban az utóbbi években a versenykontstrukciókkal parallel a szériagyár-



Öt esztendő GP defektusainak százalékos grafikus ábrázolása. (Gy: gyújtás, S: sebességváltó, K: kupplung, F: fék, D: dugattyú, O: olajvezeték.)

Izgalmas munka a depónál: elől Stuck.



tásban is tökéletesedtek. Mondanunk sem kell, milyen nagy mértékben segítettek elő a versenytapasztalatok a sebességváltók tökéletesedését, elég rámutatnunk arra a szerepre, amit a sebességváltónak a GP versenyek élethálál harcában be kell töltenie. Az őszi monzai olasz GP 73 körében például körönként tizenegyszer kellett visszakapcsolniuk a versenyzőknek, ami a négyórás versenyben közel 1600 sebességváltást jelentett! Vagy más példa: a Nürburgringen körönként 15 visszakapcsolás a 22 körös távon 660 sebességváltásnak felel meg. A hegyi versenyeken még cudarabb a helyzet, szerencsére rövidebb ideig tartanak; a Grossglockneren 15 perc alatt mintegy 90 váltás teszi próbára a derék „fogásokat”. Gondoljunk csak át, mit jelent ez: a magas fordulatszámú motor sebességváltójában a fogaskerekek néha percnként mintegy 30.000-szer harapnak össze, a fogak között fellépő nyomás pedig több ezer kilóra tehető. Rádásul gondoljunk meg, hogy a fogaskerekeket ilyen kolosszális fordulatszám mellett olykor 10–15 másodpercnként váltogatják...

Míg a sebességváltó tökéletesedése mellett a kupplungdefektusok is lassanként divatjukat mulják a GP küzdelmek fergetegében, addig a motorikus szervek közül egyedül a kompresszorral kapcsolatban számolhatunk be említésre méltó javulásról. A független kerék-konstrukciónak a versenyek tüzeiben való kicsiszolása első sorban a németek érdeme. A független kerékfelfüggesztés a kocsi stabilitása



A depolégenység is viharosan ünnepli a győzelmet. Megdolgozott érte!

révén azonban nemcsak a vezetés biztonságát fokozza, hanem az alvázal kapcsolatos defektusokat is a minimumra redukálta. A GP versenyek defektstatisztikájában feltűnt az olaj-circuláció megbénulására visszavezethető zavarok szaporodása, mely jelentőség okát ezideig nem sikerült kellőképpen felderíteni. Az angol Riley sportkocsikat különösképpen megtizedelte ez a betegség.

Cikkünk keretében érdekes grafikon érzékelteti a legfontosabb defektusok számát az utóbbi öt esztendő GP versenyein. Az utolsó három év a 750 kg-os GP formula szerint megrendezett versenyekre vonatkozik, míg 1932-ben és 1933-ban, mint ismeretes, minden műszaki korlátozás nélkül az u. n. szabadformula alapján futották a Grand Prixeket. A grafikonból kitűnik, milyen rohamos tökéletesedésen ment át az utolsó évek folyamán a sebességváltó és a kupplung, de világosan látható a dugattyú- és olajvezeték-defektusok szaporodása is. A szabadformula idejében átmenetileg csökkenést mutató gyújtásdefektusok vonala az utóbbi években döbbenetesen emelkedő tendenciát mutat. A fékdefektusok, akárcsak a sebességváltó-zavarok, az új GP formula életbelépésekor, 1934-ben kulmináltak, nyilván az akkoriban porondra lépő hiper-versenykocsik folyamán.

A következőkben közölt kis összefoglaló táblázat ugyancsak érdekes megvilágításban mutatja be a mai GP-kocsik legfontosabb hibaforrásait:

Defektek	1936-ban	1936 %	1935 %
Motor	140	62.2	50.4
Alváz	48	21.3	24
Átvitel	37	16.4	25.6
Összesen	225	100%	100%

Az elmúlt szezon GP versenyein regisztrált 225 defektus megoszlása újlag biznyságot szolgáltat a motordefektusok további szaporodásáról. Meg kell állapítanunk, hogy az elmúlt évad 225 defektusából a német kocsikra alig 10% esik, annak ellenére, hogy valamennyi Grand Prix startjánál megjelentek és csaknem valamennyit meg is nyerték.

Ez volna az elmúlt esztendő GP versenyek rövidre fogott műszaki mérlege. Kíváncsian várjuk, milyen mértékben sikerült a konstruktőröknek hasznosítani a szerzett tapasztalatokat. Erre várunk feleletet az idei szöntől!

Értékállóan

befekteti pénzt, ha angol

AUSTIN

autót vásárol



ÁRAMVONALAS

Girling fék. Gumiba épített motor. Synchron-sebességváltó. 4-ajtós, 1937-es típus. Legkevesebb fogyasztású kocsik a kontinensen. Service és eladási telep:

BRUCK, Tavaszmező ucca 22/a.

TELEFON: 1-370-27

FIGYELMEZTETEM

a motorkerékpár javítása bizalom dolga. Modern számmakkal felszerelt műhelyem, szakképzett szerelőkkel

jutányos áron tökéletes munkát nyújt.

Kérjen árajánlatot.

REICHFELD GÉZA

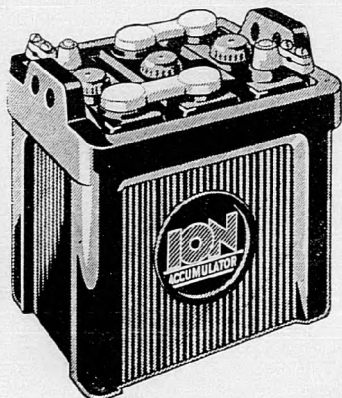
RÓZSA UCCA 90. TELEFON: 1-242-85.

AUTÓ-„SERVICE” ÉS JAVITÓ ÜZEM

A VÁROS LEGFORGALMASABB KÖZPONTJÁBAN, LEGMODERNEBB BERENDEZÉSEL PONTOS ÉS ELŐZÉKENY KISZOLGALÁS. □ GYÁRI ALKATRÉSZEK □ SZAKSZERŰ MUNKAVEZETÉS

VI, PAULAY EDE-UTCA 47. (Nagymező ucca sarok)

TELEFON : 1-219-94



Hóban, fagyban és ködben az autó villamos berendezése fokozottabban és huzamosabban van igénybe véve. A normalis használaton kívül a fényszórók, a kód és kanyarlámpa, a szélvédőtörlő és melegítő mind-mind az accumulator áramát fogyasztják. A téli időkben az elektromos berendezés fokozottabb ellenőrzése szükséges.

Végeztesse ezt a munkát szakemberrel az

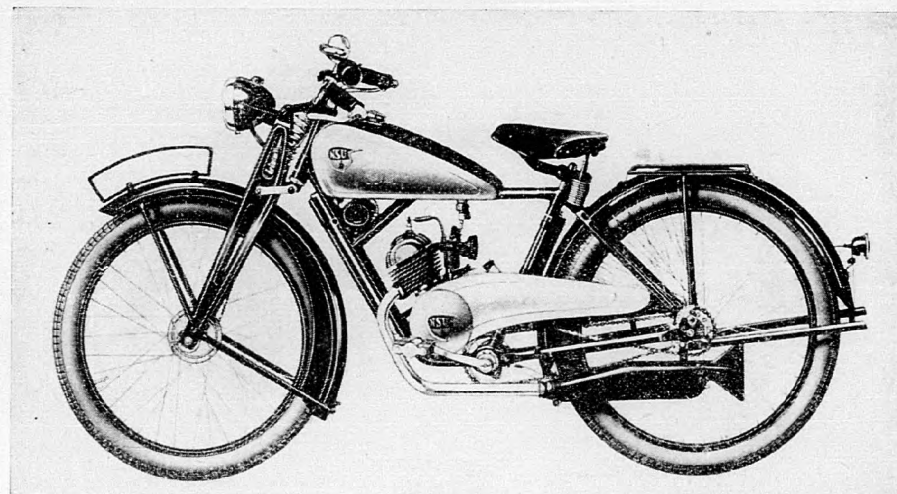
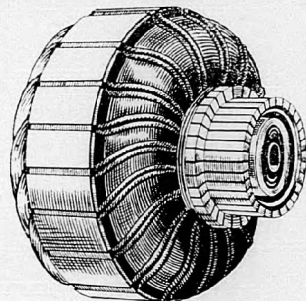
„ION”
elektromos szervicenél.

Díjmentes felülvizsgálat! Accumulátor csereakció, dinamó, indítómotor, mágnesjavítás!

„ION”

AL TEN BACH FERENC
ACCUMULÁTOR ÉS GÉPÜZEM

BUDAPEST, VI. Ó UCCA 46. TELEFON: 1-180-11



NSU-D-QUICK főelőnyei:

Elpusztíthatatlan 100 km-es, 2,75 HP teljesítményű kétütemű motor levehető hengervejjel.

Üzemanyagfogyasztás 2 liter 100 km-re. Sebesség 55 km. A motorral egybeépített 2 fokozatos sebességváltó a kormányrúdról működtethető, tehát a vezetőnek menetközben pillanatra sem kell eleresztenie a kormányt.

A gáz dréhriffel adagolható.

Ezernyi versenyben kipróbált paralellogram rugózású villa. 15 wattos világítás.

NSU-D-QUICK

tökéletes
kismotorkerékpár

Vezérképviselet:

BIRÓ JENŐ

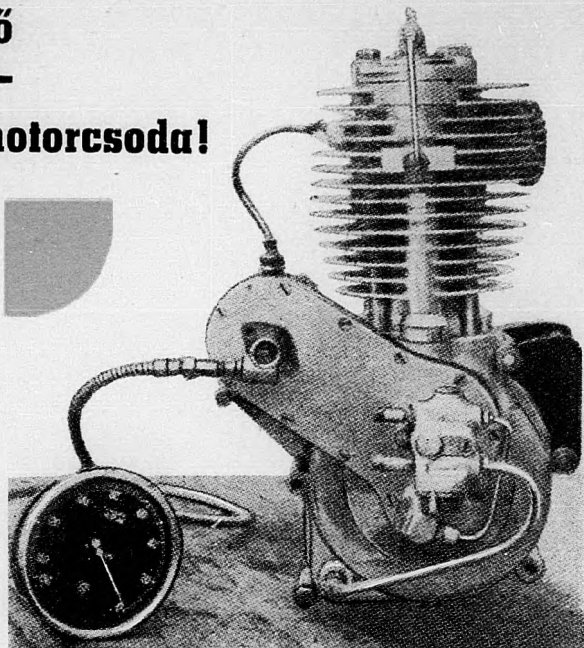
alkatrész és pneumatik raktára
BUDAPEST, VI., LISZT FERENC-TÉR 2.

Kompresszor nélkül 200 lóerő hengerűrtartalom literenként — ezt teljesíti a legújabb angol motorcsoda!

Hogy a motorkonstruktőröknek igyekezete évek óta arra irányul, hogy a motorok volumetrikus hatásfokát, tehát a hengerűrtartalomhoz viszonyított lóerőteljesítményét minél inkább fokozzák, azt a *versenysportnak* köszönhetjük. Ha az újkonstrukció megállta a helyét a versenyeken és utána belekerül a *normális tágargépe*; annak nagy előnyét a mindennapi motoros és autós élvezzi. Ezért kell fokozott érdeklődéssel figyelnie a versenymotorok fejlődésének folyamatát annak is, akitől távol áll a motorversenysport utólrétegetlen nagyszerűsége és a gépjárművet nem tekintí másnak, mint közlekedési eszköznek.

Amíg nemrég még a legkomolyabb versenymotor sem adott le literenként többet 50—80 lóerőnél, addig ma már mindennapos az a motor, mely hengerűrtartalom-literenként jóval többet teljesít száz lóerőnél, nem kell másra utalnunk, mint a *német versenykocsik*, a Henne-féle világrekorder BMW és társai teljesítményére. A kompresszor alkalmazása lehetővé tette a teljesítmény jelentős fokozását, de tegnap még szinte elképzelhetetlen lett volna az a motor, mely hengerűrtartalom-literenként több mint 200 lóerőt teljesít és hozzá kompresszor nélkül. Ami tegnap elérhetetlen fantazmagória volt, az ma valósággá vált és hogy az új angol csodamotorról forgalomba került hírek nem tartoznak a blöffök világába, arról az kezeskedik, hogy a legkomolyabb angol motorszaklap hasábjain láttak napvilágot.

Az új angol csodamotor, az Aspin egyik példányát, egy 250-es, egyhengeres, léghűtéses modellt hivatalos próbasorozatnak vetették alá, melynek során szinte fan-



tasztikus teljesítmény adódott. A motor — mely külsőleg köznap szupersport motort juttat az ember eszébe — percnként 11.000 fordulattal pörög és 1:13 kompresszió-aránya ellenére is *közönséges bezint* fogyaszt anélkül, hogy detonációs kopogás vagy túlmelegedés lépne fel. A hengertöltés és ürítés, a beszívott gázkeverék turbulenciaja olyan tökéletes, hogy a szinte hihetetlen kompresszióarány és fordulatszám ellenére *normális hőértékű gyertya* is megállja benne a helyét, azt jelezve, hogy erőltetett üzemről nincsen szó.

A kísérleti gép megteremtője, az F. M. Aspin Ltd. műszaki részleteket egyelőre nem hajlandó közölni, annyit tudni csupán: *a csodamotor titka a vezérlésben és a robbanótér-kiképzésben rejlik*, hogy a motor tulipán vagy forgószelopes, azt egyelőre nem tudni, a gép ugyanis teljesen tokozott és kívülről csak a hengerfejben levő vezérműház vezető függőlegesen elhelyezett királytengelynek a tokja látszik, egyéb semmi.

A 250 kem-es kísérleti motor majdnem egészen könnyű fémű épült, ennek megfelelőleg *súlya alig 22 kilo*, amiből 9 kilót nyom a lendkerék. A lendkerék ugyanis szokatlanul súlyos, aminek az a célja, hogy a fantasztikusan magas kompresszióarány mellett a motornak jó lassútúra járata legyen, 1:17 kompresszióaránnal is járatják a motort, tehát olyan körülmények között, melyek már a nyersolajmotorok világába tartoznak.

A könnyűfém-hengerben nitroacél betét rejlik, a hengerfej teljes egészében könnyűfém. A motornak nincsen a szó mindennapi értelmében vett vezérműve, közelebbi részletek azonban hiányoznak.

A 250-es kísérleti modellt hivatalos ellenőrzés mellett *megszakítás nélkül 280 órán át járatták fékpadon 8000-től 11.000-ig terjedő percnkénti fordulatszámmal*, az állandóan mért lóerőteljesítmény 25—27 lóerő között mozgott, ami literenként 100 lóerőnek felel meg. Az Aspin-motor azonban nemcsak mint négyütemű dolgozik, hanem minden különösebb nehézség nélkül, percek alatt úgy állítható át, hogy két ütemben működik, amikor is a *lőerőteljesítmény a duplájára emelkedik*. Mint kétütemű motor tehát több mint 50 lóerőt teljesít kompresszor nélkül ez a kis 250-es, ami *több mint 200 lóerőnek* felel meg egyliteres űrtartalomra átszámítva. És ne feledjük el, hogy ezt kompresszor nélkül teljesíti! Huszonkét kiló önsúly mellett 54 lóerő. Egy kilo motor-súly majdnem két és fél lóerőt jelent: szinte elképesztő számadat, ha összehasonlítjuk minden eddigivel.

Az Aspin Ltd. természetesen nem marad meg a motorkerékpár típusú motor mellett, hanem már készülnek többhengeres kísérleti modellei, autó és repülőgép üzemre, lég- és vízhűtéses kivitelben.



**NEMZETKÖZI AUTÓ ÉS MOTOR-
KERÉKPÁR-KIÁLLÍTÁS
BERLIN 1937
FEBRUÁR 20 — MÁRCIUS 7**

Felvilágosítást készségesen ad a: REICHSBAHNZENTRALE
magyarországi vezérképvisellete, Budapest, V., Nádor ucca 18. T.: 12-97-10

A milánói motorkerékpár-kiállítás

Olaszországban tudvalevőleg nem olesó a benzín, következésképpen a kifestőasztású motorkerékpárnak kellene nagy népszerűségnek örvendeni. És mégsem így van! Olaszországban mindössze 160.000 motorkerékpár van forgalomban, az autómobilok száma megközelíti ennek háromszorosát... Most már a kormányzat is a motorkerékpár segítségével siet: a motorkerékpárhoz nem kell vezetői jogosítvány, az adót néhány héttel ezelőtt jelentősen csökkentették. És a hangtompítót is kötelezővé tették. A motorkerékpár érdekében! Mert Olaszországban javarészt felpiszkált sportgépek futnak, hangtompítónak a minap megjelent rendeleti nyoma sem volt, a masinák gépfegyverszerű hangja viszont ugyanazt az ellenszenvet keltette a közönség fülében, mely már más államokban is oly sokat ártott a motorkerékpárnak...

Az angol ipar a szankciók folytán Olaszországban teljesen elvesztette a talajt, bár az olasz gépek zömén erősen érezhető az angol hatás. Az olasz motoros kimondott sportteljesítményt kíván gépétől, ennek megfelelően a felülvezérelt konstrukciók uralkodnak a kiállítást, bár az olaszok annak is mesterei, hogyan lehet alulvezérelt konstrukciókból valóban magas teljesítményt kihozni. Az olasz konstruktor mindig nagy gondot fordított az olaj hűtésére, a légáramban vezetett olajvezetékeket azonban ma már számos olajhűtő egészíti ki. A Bianchi versenygépek olajhűtője a hűtőbordázott olajtank előtt van, Benelli olajhűtőjét a karter elején, fent helyezi el, a snájdig vonalú Sertum-gépek olaj-

hűtője pedig a karter homlokfelületére van süllyesztve.

Olaszországban sok poros út van, légszűrőt azonban csak a katonai gépeken látni. Általános azonban a négyfokozatú sebességváltó, míg a lábkapcsolás és a kézikapcsolás hívei megoszlanak.

A milánói kiállítás legegységibb terrénuma a hátsókerék-rügözés, melynek kétségtelenül az olasz konstruktorok voltak az előharcosai. A hátsókerék-rügözés olasz változata lényegesen súlytöbbletet jelent ugyan, mely amellet, hogy konstrukciós szempontból helyes megoldás, módot ad a gyáraknak arra, hogy árakat lényegesen emelhessék. Az áremelésre pedig a lira devalvációja óta igen nagy szükségük van a gyáraknak... A kiállítás mintegy 11 rügözött hátsókerék-konstrukcióval dicsekszik, melyeket a nagy gépeken kívül, már 250-es modelleken is megtalálunk. A hátsókerék-rügözést részben lengő hátsóvilla, részben lengőkerék révén oldják meg, de nem tudnak szakítani az alapvető hibával, mely szerint a normális vázat szerelik fel lengő hátsóvillával, illetve lengőkerékkel. Lengővillás megoldást mutatnak a Sertum-, Guzzi-, Gilera-, Miller- és CM-modellek. Az első lemeztűgös, pótvillás konstrukció, a többiek többnyire pneumatikusan kombinált spirálrűgös szerkezetek. Lengőkerék van a Taurus-, Benelli-, Bianchi-, Simplex-, MM- és Astra-modelleken, melyeken a hátsókerék fix villában vezetve végzi rügöző kilengéseit. Taurus Porsche-féle torziórudat alkalmaz. A hátsó-rügözés számos modellel szocius utas esetére kézikarral szabályozható

GENERAL MOTORS

OPEL

»SUPER 6«

2.5 LTR.

1937

MESTERMŰVE

115 km
SEBESSÉG

FELÜLSZELEPELT
55 HP MOTOR

P 7550

NEMZETKÖZI
GÉPKERESKEDELMI R. T.

VÖRÖSMARTY-TÉR 4
TELEFON: 1-813-34

KÖFALVI OLDALKOCSIK
LEGJOBBAK



NAGYFUYAROS-U 15

* PRECIZIÓS MUNKÁKBAN
JÁRTAS MŰSZERÉSZEK fel-
vétetnek. Rövid írásbeli ajánlatokat
az eddigi munkabeosztás megjelölésével „Szakmabeli nagyvállalat”
jeligére a kiadóhivatalba kérjük.

KÖFALVI OLDALKOCSIK
VEZETNEK



NAGYFUYAROS-U 15

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



Eredeti PUCH alkatrészek raktára

Alkatrészek és basznált motorok eladása

Budapest, VI., Dessewffy ucca 26. T.: 1-214-00

Új motorok mintaterme: VI., JÓKAI UCCA 28. szám

Felelős szerkesztő és kladó: KRAMER JENŐ

Általános Nyomda, Könyv- és Lapkiadó Rt. Nyomdaiért felelős: Dr. UJ István.



Írta: B I R Ó J E N Ó

Ragya: (egyedül ül egy asztalnál a kávéházban, vacsorázik)

Pincér! Pincér!

Pincér: Tetszik parancsolni?

Ragya: Hozzon nekem egy dikicsét és egy kalapácsot!

Pincér: Minek az?

Ragya: Fel akarom verni a cipőmre ezt a rostélyost!

Pincér: (dühösen) Aprószeget ne hozzak?

Ragya: Minek? Az volt a kenyérbent!

Pincér: (dühösen el).

Gáz: (piszkosan, sárosan besántikál) Jóestét, Ragya úr!

Ragya: Gáz úr! Az Istenért, mi történt magával?

Gáz: Képzelve, megvettem azt az autót, amiről a multkor beszélttem magának...

Ragya: Attól néz így ki?... Maga csupa agyag és mész... ha egy téglát dugna a mellényzsebébe, elmehetne tűzfalnak...

Gáz: Van kedve viccelni, amikor ilyen dolog történt velem?

Ragya: Mi történt?

Gáz: Képzelve... karambol!

Ragya: Attól ilyen piszkos?... Tudom már! Leesett a biliárdasztalról!

Gáz: Maga szerencsétlen, azt hiszi, hogy a biliárdasztalon karamboloztam?

Ragya: Hanem?

Gáz: A Svábhegyen, a Normafa közelében!

Ragya: Hol van a Normafánál biliárdasztal?

Gáz: Hallja, szálljon le arról az asztalról!... A karambol a svábhegyi autótúton folyt le!

Ragya: Szerintem ez hülyeség! Ott nagyon lejtős az út... legurulnak a golyók!

Gáz: Ember! Én nem biliárdgolyóval karamboláztam!

Ragya: Hanem?

Gáz: Egy Tátrával!

Ragya: Hogy kerül a Tátra a Svábhegyre?

Gáz: Ugy, hogy felment rá!

Ragya: Juj, földrengés volt!!

Gáz: Miért lett volna földrengés?

Ragya: Na hallja, ha egyszer a magas Tátra ráment a

Svábhegyre... Juj, hogy összenyomhatta!

Gáz: Hallja, ha maga olyan gömbölyű lenne, mint amilyen hülye, én egész nap gurigáznék magával! Hát nem akarja megérteni, hogy a Tátra az egy autó és én vele karamboloztam!?

Ragya: Autóval karambolozott?... Hogy tudta meglökni a dákóval?

Gáz: A fene egye meg magát... összeütköztem egy autóval! Én egy Balillán ültem...

Ragya: Egy balillán? Ne meséljen. Elbírtá magát?

Gáz: Hogy-hogy elbírt? Még a kiskfiam is rajta ült, meg a feleségem és a Jolán sógoróm!

Ragya: Érdekes! Ilyen erősek az olasz gyerekek?

Gáz: Milyen olasz gyerekek?

Ragya: Hát akinek a nyakában maga ült, meg a fia, a felesége és a Jolán!

Gáz: Hallja, én kiverem az orrából a közfalat, ha ilyen hülyeséget beszél! A Balilla is egy autó, a Tátra is egy autó...

Ragya: És a Gugger-hegy egy motorbicikli... Tudom!

Gáz: Csak hülyéskedjen, amikor ilyen nagy baj ért...

Ragya: Na, mesélje!

Gáz: Mentem lefelé a Balillán... (Ordít.) Autón és nem olasz gyerekek nyakán!... Egyszer csak jött a kanyarodó...

Ragya: Juj, a kiskfia megkapta!!

Gáz: Mit?!

Ragya: A kanyarót!

Gáz: (ordít) Nem kapta meg!

Ragya: Be van oltva?

Gáz: Nines beoltva! Mert a kanyarodó nem betegség, hanem úthajlás! Na!... Én először azt hittem, hogy egészen enyhe lesz a kanyar, egyszerre csak látom, hogy egy éles hajtűben vagyok...

Ragya: Mire kipukkadt a gumi!

Durr!

Gáz: Durr a maga feje! Mért pukkadt volna ki?

Ragya: Hallja? Egy éles hajtűben?

Gáz: (reszkette a mérlegtől) Hajtűnek nevezik a visszahajló útkanyart. És amikor benne voltam, látom, hogy velem szemben jön egy másik kocsi... Megragadtam két kezemmel a volánt...

Ragya: És a felesége túrte?

Gáz: Mit, az Istenért?

Ragya: Hogy maga megragadja a Jolánt?

Gáz: Nem Jolán! Volán!

Ragya: Ugy hívják?... Karpfenstein Volán? Szép neve van a sógoróénének! Megjegyzem, én is megragadtam volna...

Gáz: Én a kormányt ragadtam meg, maga hülye! Balra akartam vinni, de nem engedelmekedett...

Ragya: A Darányi nem engedte!

Gáz: Mit nem engedett?!

Ragya: Olivastam... Darányi kijelentette, nem engedi, hogy a kormány balfelé menjen!

Gáz: (veri az asztalt) A volánt esavartam, maga ökör!

Ragya: Mit ordít? Maga csavarta a Jolánt, mire kiesett a hajtűje és kiszakadt a gumi... Ertek én mindent!

Gáz: (tehetetlenül) Dögölj meg!

Most már juszt is elmondom... Szóval összeütközöttünk! Csak az volt a szerencsém, hogy az összeütközés pillanatában már ki volt kapcsolva a gáz...

Ragya: Nem fizette be a gázszám-lát! Nálam is így van...

Gáz: Ember, nálam nem a konyhában kapcsolták ki a gázt!

Ragya: Tudom! Az előszobában!... Kis rézkupak a zárra, cettli és slussz... A feleségem ma délben is gyertya felett sütötte a palacsintát...

Gáz: Reménytelen, hogy valaha is megértse! Még csak annyit mondok, hogy szegény feleségemet bevitték a mentők... Két hónapig nem hagyhatja el a kórházat!

Ragya: (felugrik) Alászolgája!

Gáz: Hová megy?

Ragya: Szaladok a feleségemért. Ráültetem egy balilla nyakára és kiviszem a Svábhegyre... Hátha... mit lehet tudni?... Alászolgája!

Kilométerjelzők,

autóműszerek

javitása

**STERN RICHÁRD
Lehel ucca 10a.**

TELEFON: 2-921-35

A benzinfogyasztást és az olajhigulást csökkenti SCHIMANEK professzor új találmánya!

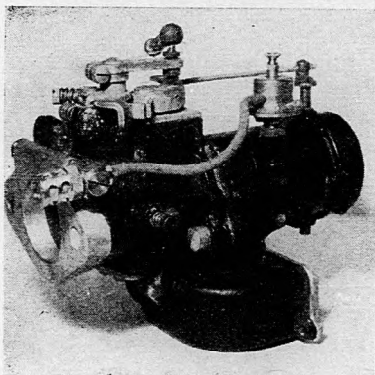
Érdekes nevű és valóban korszakalkotó jelentőségű találmánya a Stratostop sikeréről adnak hírt a vezető nyugati szaklapok, a találmány nemcsak azért érdemel különös figyelmet, mert kitűnően old meg régi problémákat, hanem magyar szempontból kétszeresen jelentős: szülőapja ugyanis *Schimane*k Emil professzor, aki a motorsportok világában mint a *KMAC Nemzeti Sportbizottságának* elnöke, a műszaki világban pedig mint a műegyetem tudós professzora ismert.

*Schimane*k professzor új találmányának igen egyszerű a lényege: a készülék automatikusan *elzárja a benzínadagolás útját*, amikor a mozgásban levő kocsi túlja a motort, helyesebben, amikor lassításnál, fékezésnél, lejtőn lefelé haladva elvesszük a gázt, azaz, amikor a motorral fékezünk. A Stratostop-ot tehát nem szabad összetéveszteni azokkal a szép számban létező „benzínmegtakarító” készülékekkel, melyek vagy pótlévegőt adagolnak, vagy pedig emelve a gázkeverék turbulenciáját, inkább ígérnek, mint eredményeznek megtakarítást. *Schimane*k professzor találmánya egyszerűen megakadályozza azt, hogy üzemanyag jusson a motorba olyankor, amikor nemcsak hogy nincsen szükség az üzemanyagra, hanem annak *jelenléte egyenesen káros*.

Köztudomású, hogy a korszerű, jó karburátorok olyan mértékben alkalmazkodnak az üzemviszonyokhoz, annyira optimális arányú benzín-gáz-levegő keveréket juttatnak a robbanótérbe, hogy a régebben gyenge vagy hibás karburáció miatt előálló túlfogyasztás ma már ismeretlen, ezen a téren üzemanyagmegtakarítást elérni nem lehet. Egyedül az az üzempériódus nyújt alkalmat üzemanyagmegtakarításra, amikor nem a motor hajtja a kocsit, hanem ellenkezőleg: a *tovagördülő kocsi eleven ereje hozza mozgásba a motort*. Amikor forduló előtt lassítunk, amikor forgalomban csökkentjük az iramot, amikor hegynék lefelé a motorral fékezünk, szóval minden esetben, amikor levesszük a gázt anélkül, hogy ugyanakkor kinyomnánk a kuplungpedált: *a motor tovább szippantja a benzint az üresjáratfűvőkán keresztül*, üzemanyagot fogyasztunk, melyet nem hasznosíthatunk. Ugyanakkor a motorba ilyenkor beszívott gázkeverék túl gazdag, nem ég el tö-

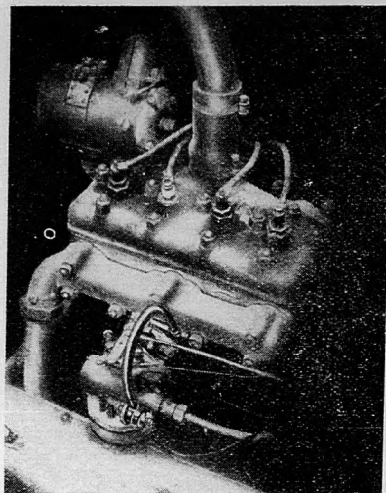
kéletesen, a dugattyúgyűrűk mellett az üzemanyag egyrésze lekerül a forgattyúházba, *higítja az olajat* és közrejátsszik abban, hogy a tökéletlen kenés miatt a kopás fokozódik. A Stratostop — mely automatikusan működik — tehát nemcsak üzemanyagot takarít meg, hanem a motor élettartamát is emeli.

*Schimane*k professzor találmánya három részből áll: a) a karburátor és a szívócső közé szerelhető közbetéperekből; b) a karburátorra szerelt membrándobozból és c) a két szervet összekapcsoló gumicsőből. Működési elve a következő: valahányszor a kocsi lendülete hajtja a motort, a nagyobb fordulatszám következtében *depresszió* (vákuum) keletkezik a szívócsőben, ez a depresszió olyankor, amikor a kocsi hajtja a motort, igen keveset növekszik az üresjáratnál keletkező depresszi-



A Stratostop részlet: baloldalon látjuk a karburátort és a szívócső közé szerelt közbetépereket, jobboldalon a benzínfolyást szabályozó membrándobozt.

zióhoz képest, a Stratostop ezt a kis depressziókülönbséget *átalakítva és megnagyítva* juttatja el a membrándobozhoz, tehát a készüléknek ahhoz a részéhez, mely a benzínadagolás elzárására hivatott. Eppen ebben rejlik *Schimane*k professzor találmányának nagy értéke, az eddigi — azonos elven alapuló — készülékek ugyanis a depressziókülönbséget közvetlenül, tehát megnagyítás nélkül használták fel ahhoz, hogy a benzínadagolást zárják, így nem lévén elég érzékenyek, renghen működtek. A Stratostopnak a karburátor és a szívócső közé iktatott betéperekből levő fűvőkápara annyira növeli a készülék érzékenységét, hogy a benzínadagolás zárá-



Hogyan szerelik fel a Stratostopot a motorra? — ezt mutatja be ez a kép.

sa *haladéktalanul és lökészerűen* következik be minden alkalommal, amikor a vezető leveszi a lábát a gázpedálról és a kocsi lendülete hajtja a motort. És ugyancsak *haladéktalanul és lökészerűen nyitja a benzínadagolást*, amikor a vezető ismét gázt ad.

A Stratostop minden karburátorra percek alatt felszerelhető, a közbetépereket beillesztése a karburátor és a szívócső közé minden további nélkül eszközölhető. A membrándoboz kivételét esővéte egyszerűen a karburátornak olyan csatornájába kell torkoltatni, melyen az üresjáráskor benzín áramlik. A legtöbb karburátornál nem kell más tenni, mint egy, a csatornát elzáró dugót eltávolítani és ennek helyébe szerelni a membrándoboz csavarmentes részét.

Hogy a készülék működése ellenőrizhető legyen, arról kis kontrolllámpa gondoskodik. A benzínfolyást záró és nyitó berendezés *villamos kontaktussal* van ellátva, a kontrollizzó kapcsolatban van a kontaktussal, úgyhogy a szerelékfalra szerelhető kis körte azonnal felvilág, amint a Stratostop működésbe lép.

*Schimane*k professzor találmánya — mint látjuk — igen nagy jelentőségű és gyakorlati értéke felbecsülhetetlen. Angolországban, Amerikában, Franciaországban, Németországban és Ausztriában már használatban van, többek között a *párizsi taxivállalatok is rendszeresítettek*, miután használatosságáról hosszas kísérletek után meggyőződtek. Örömmel tölthet el tehát mindenkit az a tudat, hogy a magyar tudás ismét világsikeri aratott.

MORRIS

Az 1 literes kocsi a legjobban bevált kiskocsi Magyarországon

1, 1½ és 2 literes kocsik raktáron!

Előnyös csere. = Hosszu részlet. = Modern service.
VEZÉRKÉPVISELET:

DEMÉNYI ÉS FIA, V., AKADÉMIA-UCCA 19.

KÖFALVI OLDALKOCSI
MAGYFUVAROS-U 15 Magyar munka



Egész komolyan mondom: csak akkor kap

1937-es SUNBEAM-et

ha siet a képviseléhez
idejekorán lekötni egyet

KOPPÁNYI, Desseffy ucca 47.

Ha **használt motorokerekpárját** el akarja adni, nem érdekes azzal foglalkoznia, hirdetni. Pénzt és időt rabol. Cégem költségmentesen átveszi bizományi eladásra, arra előleget folyósít, — megveszi. Ne felejtse el, hogy, aki motorokerekpárt akar venni az céggemnél **biztosan** megfordul így az Ön eladó gépét is módjában van megtekinteni

Pajor Imre VI., Jókai ucca 21
Telefon: 1-202-38
HASZNÁLT GÉPEK NAGY RAKTÁRA.
Használt géposztálya vezetője: Csillag.

Csuszik a volán, ez már ok
Meggátolja ezt a **BOK**

20% engedelményel
vegyen **BOK** bőrvonatot a kormányára.
Díjmentes próbadarab.

Auto, motor **kesztyűket** legjobban
OTTENREITER-nél szerzi be
Petőfi Sándor u. 3 (udvarban) T. 1-897-81

Javíttassa motorokerekpárját

KOPPÁNYI-nál

DESSEWFFY UCCA 47

Nem tulolcsó, de lelkiismeretes munkát kap.

**KESJÁR
ZOMÁNCOZÓ**

RÓZSA-UTCA 45
Telefon: 13-07-65

KILOMÉTERJELZŐK

sebességmérők, autórak javítóműhelye
TELEFON: **Schwarzcz Testvérek**
szakorvosok, Budapest, VI.,
Podmaniczky ucca 59. sz.



KÖFALVI OLDALKOCSI

Jobbab a
Külföldieké!



MAGYFUVAROS-U 15

HÍREK

Németországban 1937-ig 1100 km-es Reichsautobahn-hálózatot adtak át a forgalomnak. Az idén elkészül a 2000-ik km is!

A francia autópálya tavalyi produkciója 220.000 darabra rúgott.

Dániában a közlekedési balesetek szereplőit a jövőben érvizsgálátnak vetik alá.

A német autótűzhalozat mentén még a vadak várt helyeit is táblák jelzik. Éjszaka, az útvesztő keresztelői nál veszélyesebb a közlekedést. Jellemző a német alaposságra, hogy a jelzőtáblákon (kék alapon fehér háromszög) az illető váltón leggyakoribb vadakat (szarvas, őz, vaddisznó stb.) is feltüntetik... A képek konturjait maoszkaszemmel rakják ki, a „vadveszélyes zóna” hosszát pedig a táblán méterekben adják meg!

Berlinben, a Charlottenburger Chausseen próbaképpen újszerű közlekedési lámpát szereltek fel, melyet maguk az úttesten áthaladni akaró gyalogosok állítanak tilosra. A lámpa, a visszafelé esik elkerülése végett, úgy van konstruálva, hogy csak 3 percenként állítható vele le a forgalom. A Berlin szívében fekvő, Tiergartennek nevezett hatalmas parkot átszelő, több kilométer hosszú Charlottenburger Chausseen igen jól bevállalnak ezek a rendőrnélküli — villanyrendőrök!

A svéd légügyi vezérkar 36 darab német Junkers-Ju-86 típusú masinára adott ki rendelést.

Az angol autókлуб statisztikailag kimutatta, hogy a balesetek okozói javarészből harmincadik életévüket még nem töltötték be. Magyarul: még nem nőtt be a fejélagyuk...

Az osztrák Gräf und Stift gyár a minap hozta piacra az első licenszben gyártott Fordot.

A világ egyik legjobban foglalkoztatott gyára az angol Austin-gyár, mely három műszakban dolgozik és folyton szakmunkásokat keres.

A schweinfurti német Fischer golyóscsapágygyár Angliában főkeletet alapított, mely Wolverhamptonban 500 munkással dolgozik.

Kerek félmillió vezetői jogosítványt adtak ki az elmúlt évben a német hatóságok.

Amerikai statisztikusok szerint a személyautók átlagos élettartama növekedett. A jelenlegi átlagos élettartam 4 év és 8 hónapra rúg, míg régebben csupán 3 év és 1 hónap volt.

Csikágóban normalizálták az autókürtök hangját: záros határidőn belül minden kürtöt bizonyos egységesen előírt mély hangra kell hangolni!

A Mercedes-Benz színekét az idén Caracciola, Lang és az angol Seaman fogják képviselni. Brauchitsch és Chiron szerződését ezidig még nem újították meg, sőt Chiront végleg el is ejtették, éppen úgy mint az Auto Union-nál Varzit... Chiron és Varzi terveit teljes homály fedi.

Az Alfa Romeo gyár tizenkétgézhengeres 37-es típusú GP-motorjait 5600 kem hengerűrtartalmúak, a tavalyi modellek 4064 köbcentiméterével szemben.

A Steyr gyár idei gyártási programján négy típus szerepel. Újdonság az 1498 kem-es, hüvelyezett hengerű 4-5 ülése Steyr „200”, mely a 100-as Steyr továbbfejlesztése. A kis Steyr „50”, a 2 literes Steyr „130” és a rég bevált Steyr „390” egészítik ki a gyár idei programját.

Fred Duesenberg, a híres amerikai konstruktor, kijelentette dr. Porsche előtt, hogy a jövőben csak az európai GP-formulának megfelelő versenykocsikat óhajt konstruálni.

Ford farmotoros, elsőkerékmozgathatás, négykerékormányzású kocsit terveit szabadalmaztatta. Kérdés csak az, vajjon kivitelezésre kerül-e a fantasztikus terv?

Az Auto Union expedíció hazaindult Dél-afrikából, ahol a dél-afrikai GP után, az ugyancsak hendikepverseny formájában lefolyott fokvárosi Nagy Díj keretében híres újrat halás fokföldi publikumtól. A verseny 745 km-es körön, 45 körös távon, 40.000 néző előtt került lefutásra. Rosemeyer természetesen ezúttal is előny nélkül indult, márkatársa, Delius, 2 perc előnyt kapott és ez elég volt neki arra, hogy megnyerje az előnyversenyt Rosemeyer előtt, akit a 14 perc előnnyel indult Howe (ERA) és a 12 perc előnnyel indult Fairhell (ERA) követtek a célban. Rosemeyer pompás versenyt futott, de az egész nagy formát mutató Delius előnyét csak 25 percig tudta behúzni. A győztes németek ismét Bosch-gerjtvált, Bosch-gyújtást és Continental-gumit használtak a gumipusztító versenyen. Rosemeyer felesége, Elly Beinhorn társaságában, annak Messerschmidt „Taifun”-jával tér vissza Európába, míg az expedíció egyik része, Delius-szal az élen, a menetrendszerű légijáratral, másik része a kocsikkal, a „Watussy” fedélzetén tér vissza hazájába, ahová a berlini kiállítástára már meg is érkeznek.



AZ AUTO UNION

versenygépeinek fölünyes megoldásai élnek tovább a közszernhez tartozó gyárak kocsijaiban

AUDI

HORCH

WANDERER

És elegancia és
üzembiztonság
megtettesítői

VEZÉRKÉPVISELET:

HESS ERVIN

I., MÉSZÁROS U. 15

TELEFON: 1-500-90

VÁROSI BEMUTATÓ SZALÓN:

V., MÁRIA VALÉRIA U. 1

TELEFON: 1-812-59

Mi ujság Hébli úr?

— Mit hallott a kövezetvámok el-törléséről?

— Allítólag lesz belőle valami; mindenesetre legfőbb ideje volna! Megengedhetetlen dolog, hogy autón érkező külföldi vendégeink országunkról az első impressziót éppen ebből a középkeri adózási rendszerből merítsék...

— Nézze Hébli úr, itt egyik vidéki olvasónk kisautója téli olajozására panaszkodik. Válaszolja meg ezt a levelet. Maga ügyis ráér...

— Szolgálatára Szerkesztő úr! Már írom is. Tehát: A kisautó motorja kicsiny hengerűrtartalmához mérten kisebb mennyiségű hűtővízzel és kisebb olajtöltéssel is rendelkezik. Ez vonja maga után azt, hogy a kisautó motorja könnyebben, illetőleg a leállás után már hamarabb kihűl és az újbóli indításnál esetleg nehézségeket támaszt. A kisautó fagyállóváltételéről tehát már idejében kell gondoskodni, még előbb, mint a nagy kocsiknál és nem szabad azt gondolnunk, hogyha az időjárás felengedett egy kissé, már áttérhetünk a nyári kenőanyagfajtára. A kisautó fagypontja plusz 5 fok Celsiusnál van, tehát amíg a hőmérséklet a nap egész részében nem emelkedik efölé, feltétlenül téli fagyálló motorolaj és egyéb fagyálló kenőanyagok használata tanácsos. Ilyen fagyálló olaj a jólismert Mobiloil Arctic, melyet egyedül a

Vacuum Oil Company hoz forgalomba az egész világon.

— Köszönöm Hébli úr! Tud-e valami újdonságot a szakmából?

— En ne tudnék! Pajor Imre új üzletágat vezetett be. A cég a használt gépeket bizományba veszi át, azokra előleget is folyósít. A cégnek használt gépekben óriási raktára van, Pajornál mindenki találhat kedvére való masinát.

— És mit tud Hébli úr a Morris-képviselet költözködéséről?

— A Morris, MG, Wolseley és Ariel-gyárakat képviselő Deményi és Fia cég május 1-én saját üzemépületébe, a gr. Zichy Jenő uca 17. sz. alá költözik át. A cég bemutatószalonia és műhelye mellett a mai igényeknek megfelelő legmodernebb szervize-állomással bővíti ki üzeme-t, hogy vevői kívánságait gyorsan, olesón és tökéletesen elégíthes-se ki.

— Tud-e valamit talán Hébli úr versenyzőink frontjáról is?

— Néhány esemégyről mindig tudok gondoskodni. A versenyzői tábor, ügylátszik, nagy elismeréssel adózik a Zündapp-gyár magyar viszonylatban is felette eredményes versenyszereplésének, mert versenyzőink sorából is számosan nyergeltek át Zündappra, illetőleg többen tárgyalnak a képviselővel versenygépvásárlás céljából. Pieber Ernő és Andó Antal a kétszeres magyar bajnok mellett legújabbban a tavaly feltűnt igen tehetséges Egerváry Mlinkó Zsigmond nyergelt át Zündappra, gépét a gyár — akárcsak a

már leszállított Andó-féle gépet különös gonddal készíti elő.

— Még néhány rövid szakmai hírt Hébli úr, azután átjára engedem!

— A K. Bauer Tibor-cég tetszötösen átalakított Izabella ucai helyiségében várja az 1937-es Ardie-gépeket. Nagy meglepetésnek szánja a cég az új 100 és 125 kem-es kis Ardiekat, melyek 650.—, illetve 670 pengős áron kerülnek piacra. Elárulhatom azt is, hogy azok, akik a szezon előtt rendelik meg gépüket, az árat meghazudtoló, fürgé és megbízható 125 kem-es modelt 650 pengős áron szerezhetik meg. — Még van egy hírem: a Koppányi-cég megnyitotta Sunbeam szervizét és derüs arccal ujságolta, hogy nemcsak üzletében, de az úton levő Sunbeamek is utolsó darabig gazdára találtak már! — És még egy hír: Özv. Dedies Ferencné véglegesen kivált a Dedies Testvérek cégből, melynek vezetését teljes egészében Borsos Szabó József mérnök, özv. Dedies Ferencné veje vette át, aki a legmodernebb szellemben vezet és fejleszti tovább az amúgyis legjobb hírnévnek örvendő üzemet.

— Most azonban visszavonhatatlanul megyek, mert megint sokat találom pletykálni! Legutóbb is Pathó Gyula szememre hányt, hogy elpletykáltam műhelytitkait, illetőleg azt, hogy Kófalvinál esnáltatja oldalkocsiját. Szerinte ezt ráértem volna, az első győzelem után is elmesélni! Vizontlátásra Szerkesztő úr!

Megérkeztek az 1937. évi

„TYPE SECHSTAGEFAHRT”

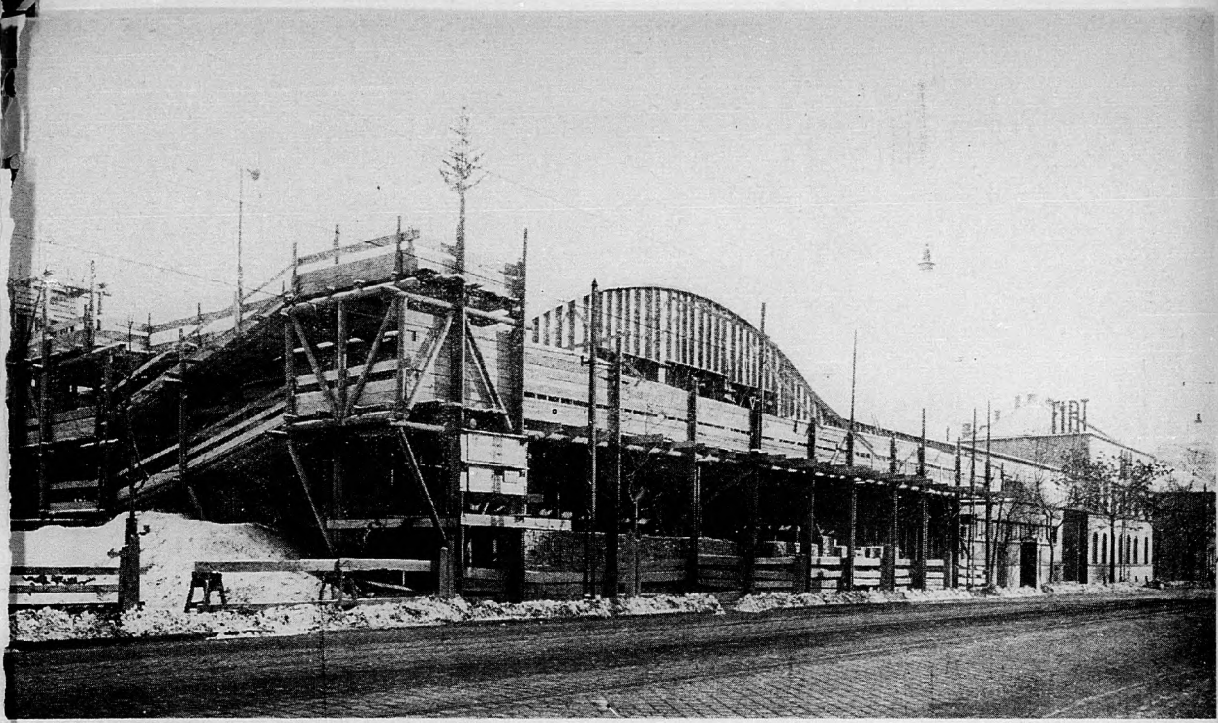
(hatnapos TRIÁL TYPUS)

250 S4 P U C H
SPORT MOTORKERÉKPÁROK!

Megnövelt teljesítmény,
rengeteg ujtás és tökéletesítés

RÉGI ÁRON!

Gyári fiók: VI., Lehel ucca 25.



Befejezéshez közeledik a hatalmas arányú építkezés az Aréna úton, a Magyar Fiat r. t. nyugateurópai új telepe rövidesen tető alá kerül. Minden vizsganapon tucatszámra kerülnek forgalomba az új Fiat Balillák, 1500-ak és 500-ak, a Fiat gondoskodik arról, hogy a hatalmas forgalommal, szervisszel stb. simán birkózhassék meg.

UJABB FIAT-GYŐZELEM A MONTEKARLÓI CSILLAGTÚRÁN

A felette kedvezőtlen időjárás ellenére is 81 koei futott be szabályszerűen az idei montekarlói csillagtúra céljába, ahol a fékpróbával kombinált ügyességi próba után a *nagykocsi* csoportjában a Stavangerből indult le Begue—Queenin (Delahaye) párt hirdették ki győztesnek 852.20 ponttal az ugyancsak Stavangerből startolt Massa—Mahé (Talbot) pár előtt, mely 845.25 ponttal fejezte be a Rallyt a 3-ik helyen végzett, Palermóból indult tavalyi győztes Zamfirescu előtt, aki Trevoux társaságában Hotchkiss-színéken vett részt a versenyen. A *kiskategóriában*, ahol a Kozma—Martinek-pár Fiat-Balilláján emlékeztet tavalyi győzelmét aratta, az idén ismét a Fiat-színekhez fűződik a diadal pálmája: győztes lett a Palermóból startolt Villoresi (Fiat 1500) 842.15 ponttal az Umeából indult Hillman vezető Gatsónides-Sanders pár ellen, mely 832.60 pontjával hajszállal megelőzte az ugyancsak Umeából startolt Riley-vezető Innesét.

Az idei csillagtúra résztvevői azonban pontszámmal startoltak Athénből, Bukarestből, Umeából, Stavangerből, Palermóból és Revalból. A

versenyzők teljesítményét természetesen a különböző starthelyeknek megfelelően különböző út- és hőviszonyok erősen befolyásolták, éppen ezért a tárgyilagosság megkívánja az egyes starthelyekről indult csoportok legjobb eredményt elért résztvevőinek ismertetését. Az Athénből indult csoportból az idén senksem tudott átvergődni a Balkánon, a stavangeriek sorából került ki a nagykategória győztese, a palermóiak közül a kiskategóriagyőztes Villoresi (Fiat). Az Umeából indultak közül a BMW licenzzel startolt angol Frazer Nash, vezető Murray, érte el a legtöbb pontot (840.85), kocsija egyben a csillagtúra legjobban szerepelt 2 literese volt. A bukaresti mezőny hőse a Nematu—Berlescu-pár volt, akik 841.70 ponttal viték célba a Ford-kocsijukat. Mint említettük, a versenyt 81-en fejezték be szabályszerűen, a végső helyezéseket tizedmásodpercek döntötték el az ügyességi próbában, mely körülmény erősen aláásta az eredménylista realitását. Az idei túrán francia és amerikai kocsik domináltak, a németek, miként a multban, ezúttal sem vettek részt az általuk némi joggal irreálisnak bélyegezett Rallyen.

Rehabilitálták Lantai Edét

Még mindnyájunknak emlékeztében van a szomorú 1929-es év, amikor a gazdasági válság beálltával a motorkerékpár képviselőknek nagyrésze fizetési nehézségekbe került. Mint ilyenkor szokásos, az anyagi nehézségek nyomában ott jártak a feljelentések. Lantai Ede, az akkori évek egyik legnagyobb cégének tulajdonosa is erre a sorsra jutott: huszonkilenc feljelentést adtak be ellene.

Lantai ügyét nyolc évig tárgyalták a bíróságok, mint ismeretes elsőfokon 27 ügyben felmentették, két ügyben azonban elmarasztalták. Lantai azonban igaza tudatában folytatta a harcot, mely f. év január 26-án végződött heppi enddel. Lantai a tábla Csonka-tanácsa *jogerős ítélettel felmentette*, ami egyet jelent a teljes rehabilitációval. Mint értesültünk, Lantai Ede érvényesíteni fogja a jogait azokkal szemben, akik anyagi romlásának és erkölcsi meghurcoltatásának okozói voltak.

Németországban a távolsági teherautó-vezetők, kisézők és vállalkozók egyesítés, sőtétek uniformist tartoznak viselni, melyen U, F és B betűkkel különböztetik meg a vállalkozót, vezetőt és kisézőt. Az uniformis célja a távolsági teherautóforgalom propagálásán kívül kifejezésre juttatni azt aényt, hogy az iparszerűleg ügött teherfuvarozás a birodalmi gépjármű szövetség keretében az állam egyik felségjogát gyakorolja.

SPEEDOIL

a motorok barátja

FIAT

MEGINT GYŐZ

A MONTECARLOI CSILLAGTÚRA KISKATEGÓRIÁJÁBAN

1936 ELSŐ - Kozma - Martinek -
FIAT BALILLA - n
(Athén - Montecarlo 3856 km.)

1937 ELSŐ - Villoresi - FIAT „1500” - on
(Palermo - Montecarlo 4134 km.)

AZONKÍVÜL HELYEZVE:

- 13. Bellen FIAT „1500” - on
- 18. Heemstra FIAT „500” - on
- 19. De Presle SIMCA-FIAT BALILLÁN
- 24. Marek POLSKI-FIAT BALILLÁN

ELADÁS:
IV., VÁCI-UTCA 1
TELEFON: 18-28-48

SERVICE:
VI., ARÉNA-ÚT 61
TELEFON: 29-88-20