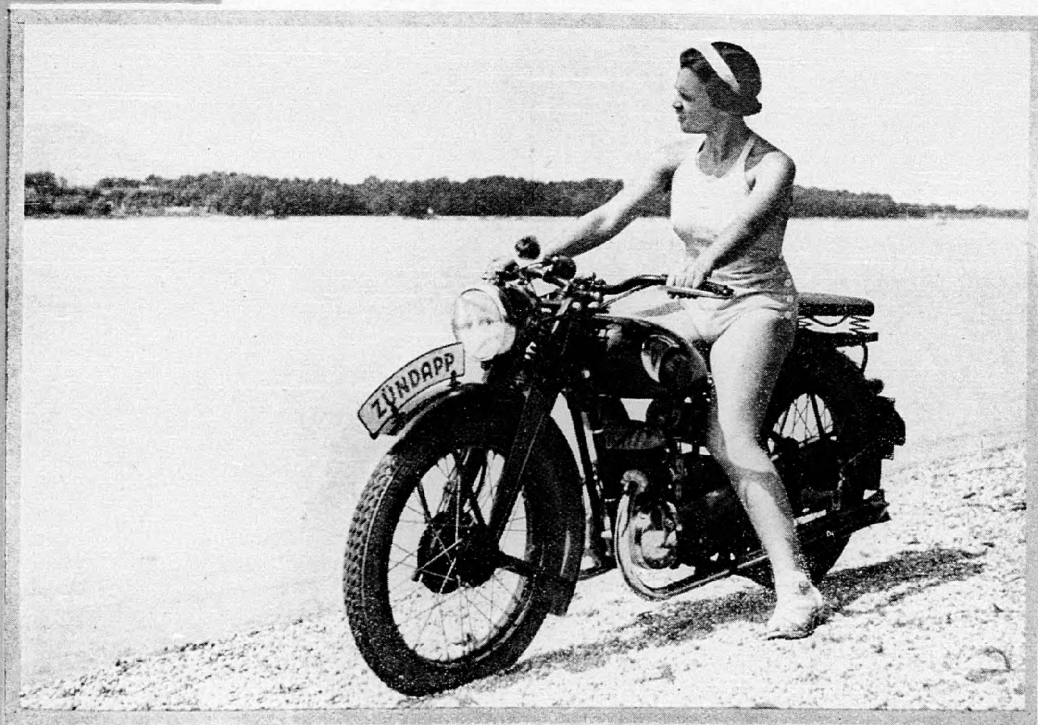


AutóMotor

A LEGNAGYOBB PÉLDÁNYSZÁMU MAGYAR MOTORSPORTLAP



VEZÉRKÉPVISELET:
BUDAPEST VI,
LISZT FERENC-TÉR 11.
1-103-90



ZÜNDAPP

Nagy sikert arattak a magyar beépítésű Z ü n d a p p motorkerékpárok, melyek első szériáját úgyszólván a munkapadról kapkodták szét.



MORRIS

WOLSELEY és MG
autók vezérképviselete
BEMUTATÓTERMÉT,
ALKATRÉSZRAKTÁRÁT
és JAVÍTÓMŰHELYÉT

SAJÁT ÜZEMHÁZÁBA

helyezte át.

Mielőtt autót vásárol,
kérjen ajánlatot a képviseletől

DEMÉNYI ÉS FIA
VI., GR. ZICHY JENŐ-U. 17
TELEFON: 119-843

„GUMBURIAN“
törvényesen védett

GUMMI ESŐKÖPENY

motorosok részére, igen erős,
fekete gummirozott szövetből,
különleges, jól bevált szabással

szabadalmazott

HÁTSZELLŐZŐ

berendezéssel

(magyar szabadalom 106.097 sz.)
mely a megizzadást kiküszöböli

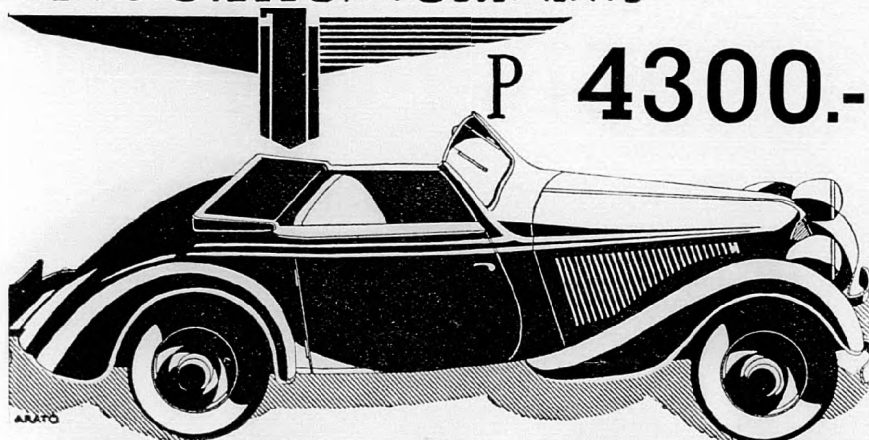
Gyártja:

BURIAN ERNŐ
GUMMIKERESKEDELMI RT. ESŐKÖPENYGYÁRA

a gummiköpenygyártás magyarországi megalapítója

**BUDAPEST, IX.,
Thaly Kálmán ucca 18.
TELEFON: 1-441-66.**

AZ AUTÓSZEZON FŐSEMÉNYE



A D L E R
JUNIOR ROADSTER

VEZÉRKÉPVISELET:

MÉRAY RT Eladás: V., Dorottya ucca 1. Telefon: 1-856-15
Service és javítóműhely: V., Zápolya ucca 15. Telefon: 2-988-88

Előgyújtás

Milyen véletlen... Csak éppen a ma-
nap fejeztük ki ezen a helyen
rokonérzésünket a rendőrfogalmazó úr
l szemben, akinek arcát — idézzük
saját szavait — elöntötte a pír és aki
úgy érezte, hogy tizenhétéves rendőr-
tisztli pályafutása alatt még sohasem
volt olyan szégyenteljes helyzetben,
mint akkor, amikor az autóbuzskalauz,
aki nem ismerle az éppen aznap pró-
miérjért tartó új rendőrtisztit egyenruhát,
arra velemedett, hogy minősíthetetlen
arroganciával, megdöbbenő és de-
struktív arcátlansággal jegyet, illetve
igazolást mérszelt kérni az előtte ismer-
etlen egyenruha előtte ismeretlen
tulajdonosától.

Es örömnünknek adtunk kifejezést
afelett, hogy a kalauzt ért szokatlan
nagyságú büntetés teljes elégtételt
szolgáltatót a fogalmazó úrnak...

Ugyanakkor tisztelettel megkértük a
fogalmazó urat, hogy ha a jegyköve-
telés olyan roppant megszegyenítő
módon befolyásolta a lelkiállapotát,
hát próbálja átérezni — a mi lelki-
állapotunkat is. A sokezer autós és
motoros lelkiállapotát. Akik naponta
vannak kiteve pirulásoknak. És akik
a velük előforduló „esetek” kapcsán
elégtételt csak igen szórványosan,
büntetõparancsot annál gyakrabban
kapnak.

Nos... A rendőrfogalmazó úr — bár-
milyen őszinte tisztelettel is kértük —
nem teljesítette kérelmünket.

Es nem tudja még mindig átérezni
a mi lelkiállapotunkat...

Mert mi mást igazol az a cikk, mely
az egyik délutáni napilap hasábjain
jelent meg és mely a rendőrfogalmazó
úr és a legendás óceánrepülő esetéről
számolt be. Az óceánrepülő a futball-
meccsen rossz helyen parkirozta a ko-
csiját, a fogalmazó úr beavatkozott és
csak úgy röpködtek a szájából a ne-
feleseljen, a parancsolom stb. szavak.
Azok a szölamok, melyekhez mi autós-
ok és motorosok bármennyire is igyek-
szünk, teljesen hozzászokni még min-
dig képtelenek vagyunk. Es mely szá-
vakról a rendőrfogalmazó úr viszont
leszokni képtelen. Bár komolyak a re-

ményeink, hogy talán most majd le-
szokik...

Es kíváncsian várjuk az eset fejle-
ményeit, mert a feljelentés a belügy-
miniszter előtt van. Tévedések elkerü-
lése végett nem a fogalmazó úr, ha-
nem az óceánrepülő feljelentése...

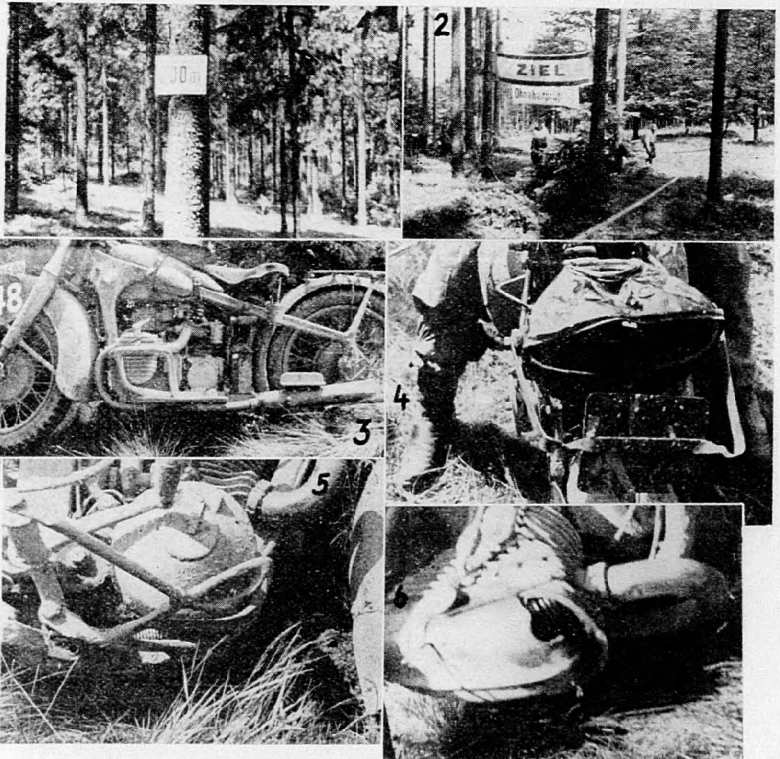
*

Ötven fillért kell fizetni autóörzésért,
ennyi jár a Hadirokkantak Vagyon-
örző Egyesülete Rt. autóörzések, amiért
a meccsen, a mozi, a színház előtt fel-
ügyel arra, hogy kocsinkat el ne lop-
ják. Es mit gondolsz, türelmes olvasó,
mennyit kap ezekből az ötven fillérék-
ből maga az autóör? Aki oly ellen-
állhatatlanul vágja magát előtted hap-
tádkba, hogy akkor is őrizteted az
egyébként is biztosított kocsidat, ami-

kor az az ötven fillér talán húsz má-
sik helyre kellene. Nos, eláruljuk — az
ötven fillérékből kerekén öt, frd és
mond, öt fillért kap a hadirokkant a
soványapidíjon felül.

Mi nem ismerjük a Vagyonörző Rt.
kalkulációját, nem ismerjük adminis-
trációs rezsijének szerkezetét, csak
éppen annyit tudunk, hogy az ötven
fillérből öt fillér: nagyon sovány jut-
tatás.

Mert ha már gyengéd presszióval
arra kényszerülünk, hogy leadjuk azo-
kat az ötven filléréket, akkor legalább
maradjon meg az a jó érzésünk, hogy
ezzel egyben segítettünk is a derék
hadirokkanton, aki az öt fillérékért
éppen olyan hűséggel áll őrt ma a ko-
csink mellett, mint annakidején kint a
feldwächén.



Klisé: Österreichische Motorwoche, Das Motorrad

Érdekes képek a német háromnapos Mittelgebirgsfahrtól

1. Az erdei terepen rendezett nonstop szakasz minden száz méterén jelzőtábla mutatta a még hátralevő távot. 2. A terepverseny célja: erdei tisztás. 3. Ugye milyen jól van védve ez a BMW? 4. Az összes fényszórók 35 százaléka ilyen volt a verseny befejezése után. 5. Külön védőszerkezeteket szereltek a kétüteműek lendkerék-dinamója védelmére. 6. Amikor a menőnek nincsen — szemérméke.

Hogyan nyertem meg a Vanderbilt-kupát?

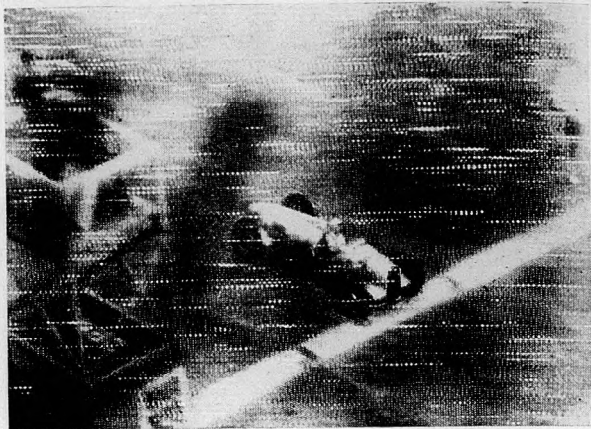
Az Auto-Motor számára írta Bernd Rosemeyer

Bennünket, versenyzőket, versenyneik előtt természetesen a pálya érdekelt legjobban. Különösen áll ez olyan esetre, ha új pályán startolunk, olyanon, amilyenem még egyikünk sem versenyzett. Az újvilágba érkezve, a kikötőből egyenesen a versenypályára robotunk ki, versenykocsijaink még a „Bremen” daruin lógtak, mikor Delius és én, versenyvezetőnk, Feuereissen dr. társaságában privát kocsinkon már ott rőtük tapogatózó köreinket a Roosevelt-Fielden. Megvallom, a pálya ellogultá telt, ahogy sem tetszett, egész más, mint az európai pályák... Hogy lehet itt az Auto-Union-kocsik főlényes gyorsaságát kihasználni? — kérdezgettem százszor is magamtól. Az első impresszió hatása alatt nem túlságosan hittem a győzelmünkben. A pálya teljesen sík réten fekszik, telítve fordatokkal, az úttest aránylag elég keskeny, szélein 30 cm magas deszkaszegély övezi. A pályán hiányzik minden támpont ahhoz, hogy a féktávolságokat és a fordulók hajlását mérlegelni tudjuk. Bevallom, jót tett egy pohár konyak az első — ijedelemre...

Básejelmeimet az első tréningek igazolták. Egyetlen forduló sem lehetett a Nürburging gyorsan, folyamatosan venni. Sőt helyenként annyira szűkeknek bizonyultak a fordulók, hogy hosszú masináinkat csak ügyyel-bajjal tudtuk rajtuk „keresztül préselni”. A rendkívül snajdiki amerikai versenyzők legtöbbször maguk építette rövid versenykocsijaikkal főlényesen dolgoztak! Így a tréningek első óráiban képtelenek voltunk 2:24 mp-nél jobb köröket futni, míg az amerikaiak élén Mays körről-körre 2:21 mp-es időket futott. Csak a versenyben sikerült 2:18 mp-cel a leggyorsabb kört futnom, amire azonban alaposan rászolgáltam, hiszen soha még versenyre annyit nem treniroztam, mint odaát Amerikában. A pályának csupán két rövid egyenesen nyújtott némi alkalmat kocsijaink sebességi képességeinek megcsillogatására. Mikor kivágtam a 260 km-es sebességet, a derék jenkiknek bizony leestett az álluk, mikor pedig elmondtam nekik, hogy odahaza ugyanezzel a kocsival a Reichsautobahnon, aramvonal köntösben, a 393 km-t is kifutottam már, bizony a körülán lehetőségek hazájában is megcsodáltak...

A verseny maga a legmegerőltetőbb volt, amit valaha futottam. Körönként 7 fékezés és 8 forduló, az 300 mérföldön át kerek 560 fékezés és 720 forduló. Kissé sok. Megpróbáltam speciális fordulóveteli technikákkal is, mely szerint időmegtakarítás végett a kocsit nagy lendülettel mintegy áttoljuk a fordulón. A dolog szépen ment, de — szörnyen beleizzadtam. Sok bajt okozott az elolajozódott, csúszós úttest is.

A publikum hálás volt. Szerelőink 28 másodperces kerécserejét olyan lapssal jutalmazta, mely bármely primadonának is dicsőségére vált volna. Bennünket, versenyzőket, a rendezőség a verseny végén dróthálóval „védett” helyre dirigált, ahol a fotóriporterek már készenlétbe helyezkedve vártak. Az amerikai versenyek végét követő rumliról nem lehet fogalmat alkotni. „Idézzen!” — „Odanézzen!” —



Ezt a képet rádlon közvetítették Amerikából és Rosemeyert ábrázolja, amint Auto-Union kocsijával győztesen halad át a Vanderbilt Kupaverseny célján.

„Mosolygós arcot!” — „Nevetni!” — „Jobban!” — hangzott ki a fényképezsek bábéli nyelvzavarából. Ők most dolgoztak istenigazából, mikor én féltucat limonádé és két liter jégbehűtött tej mellett a székeken ülve formálisan elaludtam... Este kiderült: a versenyen két és fél kilót adtam le... Gürcöltem, küzdöttem minden tudásommal, hiszen tudtam miről van szó! És éppen ezért vagyok büszke a Vanderbilt-kupára!

Amerikában természetesen sok érdekes dolgot tapasztaltam. Táviratstílusban számolok be róluk: a nyitott depókat egymástól igen nagy távolságra helyezték el, miáltal a depózemélyzet nem figyelhette a konkurencia munkáját, holott ez saját elhatározásunkat sokszor döntően befolyásolja. Más. A tribünokról és depókból az egész pálya áttekinthető. Ismét más. Az időmérés nemcsak a köridőket regisztrálja, hanem a leggyorsabb, 160 méteres szakaszon a végsebességet is méri. Még egy újdonság. Rendezés szempontjából megkapó újdonságomba ment, hogy a győzelmi árbócon mindenkor az élen futó versenyző nemzeti lobogóját lengeti a szél. Így tulajdonképpen az egész verseny alatt a mi zászlónk volt a győzelmi árbócon, hiszen a 90 körből 76 körön át szerény személyem, 8 körön át „Karaccs” és 6 körön át Seaman futott az élen! Érdekes, hogy Amerikában a versenyeket el lehet halasztani. Valamennyien a startnál állottunk már, mikor a kitoró felhőszakadás miatt elhalasztották a versenyt. De nemcsak a startot áll jogában a rendezőségnek elhalasztani, hanem a versenyt is félbeszakíthatja. Természetesen szabály alapján, mely szabály a 300 mérföldes Vanderbilt-versenyre a következőképpen szökött: ha a versenyt az első 100 mérföldön szakítják félbe, úgy ex aequo újra startol a mezőny, ha 100 és 200 mérföld között állítják le a mezőnyt, úgy a verseny pillanatnyi állása alapján történik az újstartolás a táv hátralévő részének lefutására. Ha azonban a harmadik 100 mérföld lefutása közben intik le a versenyt, úgy a pillanatnyi helyzet a verseny végét és helyezési sorrendjét jelenti.

Autóbaleseteknél a sérülések 70%-át üvegszilánkok okozzák!

MEGVÉDI A BIZTONSÁGI ÜVEG

25% engedmény a biztosítási díjakból, ha biztonsági üveg van a kocsiban.

Több éves garanciát ad
a magyarországi vezérképviselőt

FORGÓ és TÁRSA

Üvegeskedelmi és Építőipari R.T.

BUDAPEST, VII., DOHÁNY-U. 16-18.

TELEFON: 1-384-70.

Angliában törvény kötelez minden autót BIZTONSÁGI ÜVEG alkalmazására.

Firestone
HIGH SPEED
PNEUK

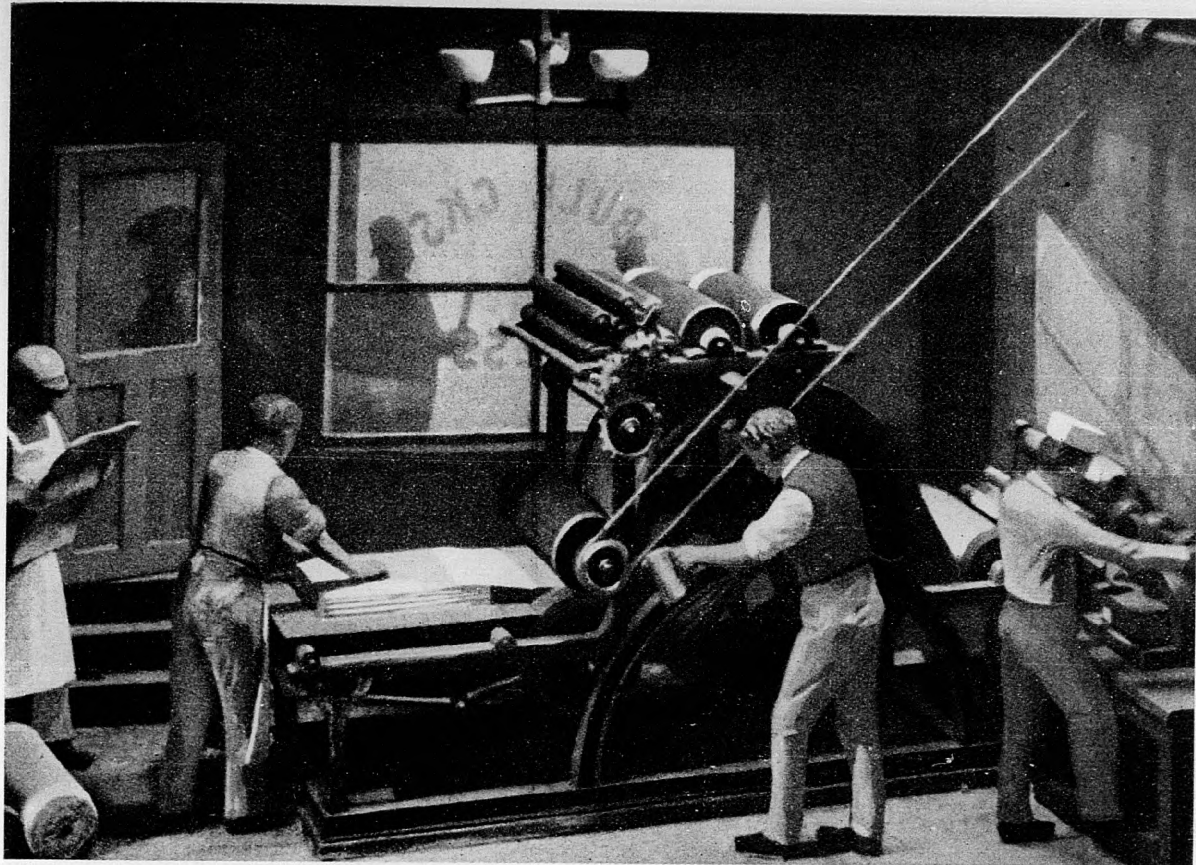
a vezérképviselőnél:

PNEUMATIK ÉS GÉPJÁRMŰKELLÉK
BEHÓZATALI KFT.

IV., VÁRMEGYE-U. 7 ♦ TELEFON: 18-24-01

Ügyvezető: Vajda András

T Á V I R A T C I M : F I R E S T O N E



Az olvasás valamikor fényűzés volt

Az olvasás valaha luxus volt és sok találmánynak kellett napvilágot látni, hogy a nyomtatott betű minden ember számára hozzáférhető legyen. Egész iparnak kellett létesülnie, mely a fát papírrá alakította, szedőgépeket kellett feltalálni, melyek az írott betűt pillanatok alatt nyomásra kész betűformába öntik. Rotációs gépeket kellett teremteni, amelyek fantasztikus sebességgel milliós példányszámokat néhány rövid óra alatt nyomnak ki.

Mindez a sok találmány nem lett volna elegendő ehhez a csodás fejlődéshez. A gépekhez olaj is kellett! Nincs gép, amely kenőolaj nélkül állandóan üzemben tartható.

A Vacuum Oil Company ott állott a technika évszázadának bölcsőjénél és nevével a papírgyártás, valamint a nyomdaipar kifejlődése elválaszthatatlanul egybeesett. Ez a két ipar is ahhoz a nagyszámú ipar-

ághoz tartozik, melynek technikai tökéletesítését a Vacuum Oil Company szakmunkája segítette elő.

A Vacuum Oil Company sok-sokezer kenési problémát old meg évenként. Az automobilisták számára a Mobiloilt teremtette meg. Mobiloil már sok évtizede a minőség és megbízhatóság fogalmát jelenti. Az autósok milliói járnak Mobiloilal, nyugodtan és biztosan, mert tudják, hogy ezzel a legnagyobb teljesítőképességet és a motor legjobb állapotát biztosítják.

Azóta gyártunk autóolajat, amióta az automobil létezik. Tapasztalataink felérnek az automobi ipar tapasztalataival. A Mobiloil gyártásánál mindezt hasznosítottuk. Ha tehát az automobilista olyan olajat akar használni, amely minden hőmérsékletnél, minden ütemességnél, minden fajta úton megbízható kenést biztosít, úgy választása csak egy lehet:



Mobiloil

UJ MOBIL OIL — a Clearosol-ejűréssel készül — legnagyobb a kémiai állandósága — változatlan a legmagasabb hőmérsékleteknél — alacsony hőmérsékleteknél higályos — tökéletes üzembiztonságot nyújt.

VACUUM OIL COMPANY R. T. BUDAPEST

A Zündapp gépek nagyarányu előretörése várható a 200-as és 250-es típusok magyar beépítése révén

Az „Autó-Motor“ közli elsőnek a motorkerékpár szakma nagy szenzációját

Ismeretes, hogy a Zündapp-gépek magyarországi elterjedésének egyetlen, de szinte leküzdhetetlennek látszó kerékkötője a behozatali korlátozás volt. A tavalyi esztendőben mintegy 75 Zündapp-gép került ki a magyar utakra, a gépek iránt mutatkozó és éppen a behozatali nehézségek folytán kielégíthetetlen kereslet azonban ezen szám többszörösére volt tehető. Az 1937. évben a helyzet nem javulására engednek következtetni a behozatal körül tapasztalható könnyítések, mindazonáltal a legoptimálisabb esetben sem lehet a keresletet import útján kielégíteni.

Pajor Imre, a Zündapp motorkerékpárok magyarországi vezérkiszolgálója, miután a Zündapp-gépek iránt mutatkozó kereslet kielégítésére, adott körülmények között képtelen volt, a legreprezentatívabb gondolatához folyamodott, hogy a Zündapp-gépek magyarországi beépítése révén a jövőben korlátlan számban hozhassa piacra a legkurrensebb Zündapp-típusokat. Az ötletet tett követte! A Pajor-cég megállapodott a Stadler Mihály r.-t. precíziós-gépgyárral a Magyarországon előállítható Zündapp-alkatrészek gyártására és a Zündapp-gyár által szállított motor- és egyéb alkatrészek beépítésére vonatkozólag. A Stadler-gyár mérnökei csakhamar Nürnbergben tanulmányozták a gyártás egyes fázisait, majd új és speciális szerszámok beszerzése következett. Nürnbergből gyári előmunkások érkeztek Budapestre, ők tanították be a gyártásban résztvevő magyar munkásokat, míg végre sok-sok előmunkalat után elkészült az első Zündapp-séria! Az itt készült gépekről a nürnbergi anyaggyár állította ki a bizonyítványt: tiszta jeles, ha lehet jobb mint a gyári!

A Magyarországon beépített Zündapp-gépek két típusban „DB 200 kem“ és „DB 250 kem“ típusmegjelöléssel kerülnek forgalomba. A gépek technikai leírása a következő:

Állóhengeres, kétütemű, hárombeömlésű blokk-motor, 7, illetve 8,5 lóerő effektív teljesítménnyel. Könnyűféműből készült ablakos, lapostetejű dugattyú, háromszor csapágyazott főtengely. Két kipuffogócső. Patent kerék, azaz a hátsókerék kiszerezésénél a lánc és lánckerék a vázban marad, a lánc kibontása elkerülve. Világítás: 30/50 Wattos nagy világítás, három fénynyel. Préselt acélvilla, tökéletes rugózás, esomagtartó. Áramvonalba szabott, krómbetétes, 12,5 literes benzintartály. Kézzel utánaállítható,

hatékony nagyméretű első és hátsófékek. Gumik: 25×3,00-as méret. Felnyitható hátsó sárhányó. Állítható kormány. Gumi-nyereg. Dús szerszámkészlet levegőpompával. Számos apróság, szellemes technikai megoldás, mely a motorozást kellemessé és zavartalanná teszi.

A szűkrezabott műszaki leírás alapján természetesen nem lehet következtetni eme kis masinák gyakorlati teljesítményére, avagy élettartamára. A kezdő és öreg motorost egyaránt meglepi azonban a Zündapp-masinak teljesítménye, a gépek tulajdonosai örömmel regisztrálják a szokatlan tény, miszerint a gépek a valóságban mindig lényegesebben gyorsabbak, mint a — katalógusban. Valóban, a 200-as masina könnyen kivágja a 90, a 250-es pláne a 100 km-en felüli sebességet is!

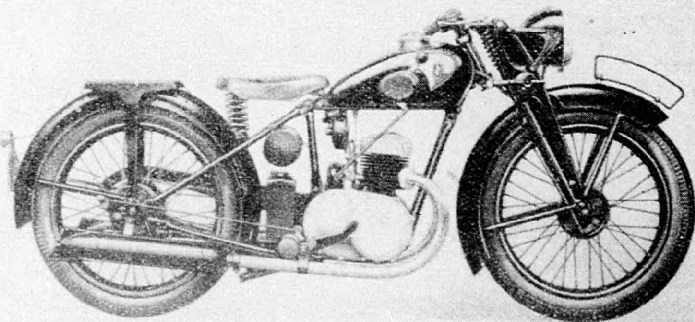


Magyarországon beépített Zündapp-gépek első szériája.

A kis Zündapp-ok természetesen a versenyeken is igazolták teljesítményüket. Még élénk emlékezetünkben van az a tavalyi KMAC-Triál, melynek sebességi terep-körversenyén a kis Zündapp, mint a mezőny legkisebb gépe, megelőzve az összes

autókat és motorkerékpárokat, a nap legjobb idejét futotta. A Zündapp-gyár tudvalegleg nem készíti speciális versenygépeket, de a megbízhatósági versenyeken is bőségesen talál alkalmat arra, hogy gyártmányai sebességi képességeit megcélillogtassa. Avagy emlékezzünk csak vissza a berlini Avus-pályán lefutott 12.000 km-es megállás nélküli próbára, amelyen egy kis Zündapp, váltott vezetéssel, 72 km-es átlagot futott ki. És emlékezzünk vissza a tavalyi Reznicek-versenyre, melyet nagy fölényvel nyert meg a kis Zündapp, mely a Mátrában, felszedett úton, zuhogó esőben hatvanas átlagot ért el...! És így folytathatnánk a kis Zündapp-ok diadalútját...

Természetesen a nagyobb, kardános Zündapp-gépekre a vázolt gyártási program nem vonatkozik és azokat továbbra is gyárilag komplett szállítják Magyarországra. A Pajor-cég vállalkozását, a kis Zündapp-ok hazai beépítését, melynek eredményeképpen a Zündapp-gépek magyarországi térhódításának legnehezebb akadályát sikerült kiküszöbölnie úgy sport, mint kereskedelmi és ipari körökben kedvezően ítélik meg. A nürnbergi gyár évi 23.000 darabos termelésének természetesen nem lesz konkurense a magyar beépítő üzem, melynek munkája nyomán az idén végre meginduló magyar motorizáció újabb lendületet fog nyerni. Feltételezhető ez annál is inkább, mivel a Pajor Imre-cég, mint a Zündapp-motorkerékpárok vezérképviselése, a kis gépekre olyan előnyös fizetési feltételeket szabott, melyek minden kispénzű ember számára könnyen megvalósítható álomná varázsolják a magyar beépítésű, pompás kis Zündapp-masínákat.



Ez a 200-as, illetve 250-es, Magyarországon beépített Zündapp.

Nemcsak a motor élettartamát növeli a légszűrő, hanem egyben erős a hangtompító hatása is

Alig van ma már autó vagy motor-kerékpár, melyen ne találódnak meg a karburátor szívócsöve elé szerelt légszűrők. Hol kis dobozka, hol hatalmas henger ez a légszűrő, melynek szerepe nemcsak az, hogy távol tartsa a motortól a szivás által belé tördülő port és piszkot, hanem egyben arra is szolgál, hogy a szivás okozta kellemetlen és hangosan sivító zörejt tompítsa.

A motor aránylag rövid túrán is sok-száz köbméter levegőt szippant, ez a levegő — különösen elhanyagolt országúton — megszámlálhatatlan mennyiségű apró porszemet tartalmaz, a por a levegővel együtt belekerül a motorba, elkeveredik az olajjal és kitűnő csiszolóanyagot képez. A levegőben lebegő port és piszkot tehát el kell távolítani és a motort gondosan szűrő levegővel kell ellátni. Erre szolgál a légszűrő, melynek szitáján megakad a levegőben lebegő tisztátalanság. A légszűrőben finom fémforgácson áramlik keresztül a levegő, a fémforgács át van itatva olajjal, az olajréteg megköti, szinte magához ragasztja a port. Magától értetődik tehát, hogy a légszűrő csak akkor működik megfelelő módon, ha a fémforgács jól át van itatva olajjal, mert ha száraz, úgy szűrő hatása a nullával egyenlő. De nem elegendő olajjal átítani a szűrő fémforgácsbetétet, gondoskodni kell arról is, hogy az olajos rétegre rakódott port és piszkot időközönként eltávolítsuk.

A légszűrő fémforgácsbetétet tehát legjobb hetenként vagy kéthetenként levenni, benzinben vagy petróleumban alaposan kimosni, jól kirázni belőle a benne rekedt mosófolyadékot, utána pedig híg motorolajjal jól átítani. Ha ugyanis a szűrő mosását elmulasztjuk, úgy a benne felhalmozódó por akadályozza a levegő szabad áramlását, ami a motort terheli és erősen csökkenti a teljesítményét, a hengerek gyenge töltést kapnak, csökken a fordulatszám, melegszik a motor, egyszerűen üzemzavar lép fel.

Igen sok motortípuson tekintélyes nagyságú légszűrőt találunk, egyes gépeken akkora hengert szerelnek fel, melynek űrtartalma a motor hengerűrtartalmának gyakran a többszöröse. Sokan azt képzelik, hogy ez csak arra jó, hogy a miniatűr motornak siessen a segítségére abban, hogy kitöltse a gépházlető alatti teret. A hatalmas légszűrőnek nem ez a feladata, azért olyan nagy, mert akusztikailag és volumetrikus szempontok figyelembevételével hozzá van hangolva a motorhoz. A mai korszerű, magasfordulatszámú motor aránylag kis átmérőjű szívócsövön át kapja a levegőt, a szívócső átmérője azért kicsiny, hogy ezzel növeljék a gáz áramlási sebességét. A motor viszont — magas fordulatszám miatt — tekintélyes mennyiségű levegőt szippant, a levegő áramlása kellemetlen, sivító, surranó hanggal jár. Ráadásul a surranó hanghoz még a szívószelepek csörgése is járul, nem beszélve a robbanások visszahangjáról: indokolt az olyan hang-

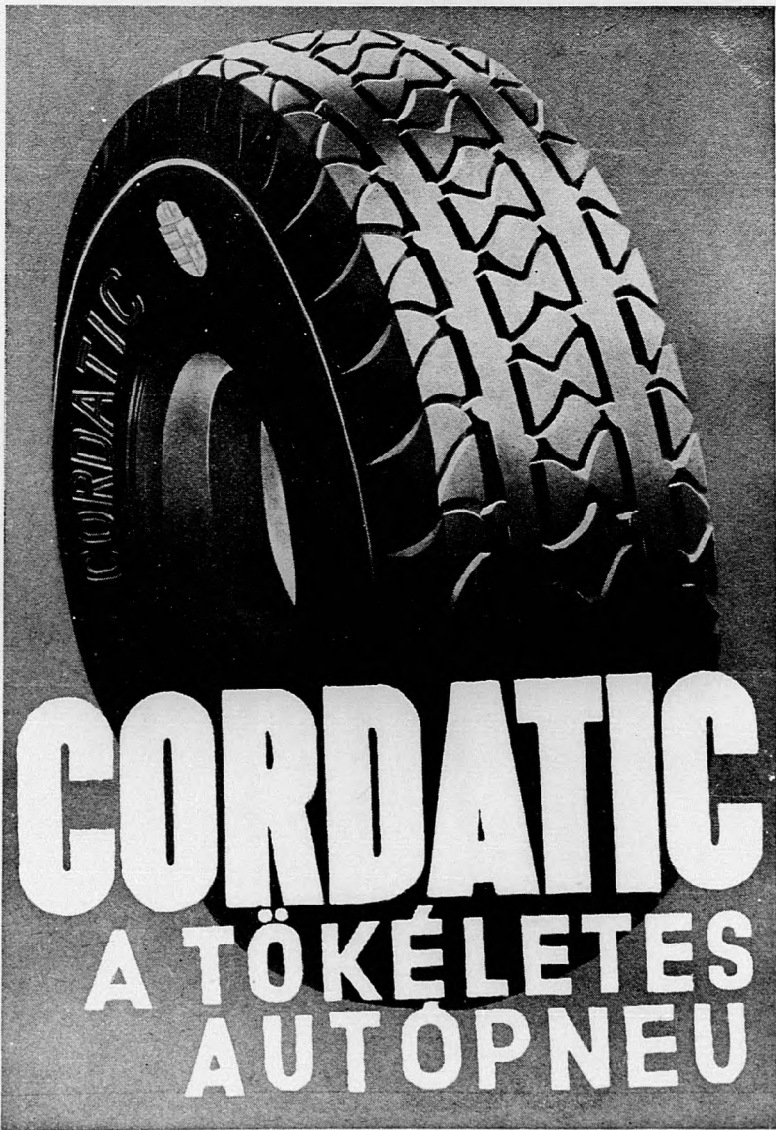
tompító alkalmazása, mely ezeknek a kellemetlen zörejeknek intenzitását csökkenti. Erre a célra szolgál a légszűrő hatalmas hengere, mely egyes konstrukcióknál éppen járattal van ellátva, mint a kipufogócső végén levő hangtompító.

Vannak, akik azt hiszik, hogy ha a légszűrőt eltávolítják, ezzel emelik a motor teljesítményét. Vaskos tévedés. A légszűrő szűrőfelülete olyan nagy, hogy a levegő szabad beáramlása elé gátat nem szab, mert a fémforgácsok között levő rések összegezve, nagyobb áramlási utat engednek, mint a szabad szívócső, a szűrő eltávolítása tehát nem emeli a motor teljesítményét. Ugyanakkor azonban utat enged a pornak és piszoknak, aminek következtében idő előtt kopnak el a hengerek, a dugattyúk, a csapágycsák stb.

Életbevágó fontosságú — ismételjük — a légszűrő betétének kéthetenként való benzines mosása és beolajozása, a kéthetenkénti zsírzás és szervisz karbantartás alkalmával tehát feltétlenül erre is legyen gondunk.

Chiron (Talbot) francia sportkocsi G. P. győztes

A nagy érdeklődéssel várt francia sportkocsi G. P. nem váltotta be a hozzá fűzött reményeket, aminek főként abban leljük, hogy Bugatti és Delage az utolsó pillanatban visszavonták nevezéseiket. A nagy érdeklődéssel várt 4.5 literes, 12 hengeres Delage és az ugyancsak 4.5 literes Bugatti sportkocsik távolmaradása folytán a verseny sokat veszített érdekességéből, Chiron 132.7 km-es átlaggal nyerte a versenyt márkatársai, Comotti és Divo előtt, akit a negyedik helyen a 3.5 literes régi Delahaye volánjánál Carriere követett. Az új 4.5 literes, 12 hengerű formulának megfelelő G. P. versenykocsi első próba-galoppjának számított, az egyelőre sportkocsikban futott 4.5 literes motorok a jövő évi formula kompresszor nélküli, legnagyobb űrtartalmú motortípust reprezentálták.



JÁTÉK az élettel és halállal...

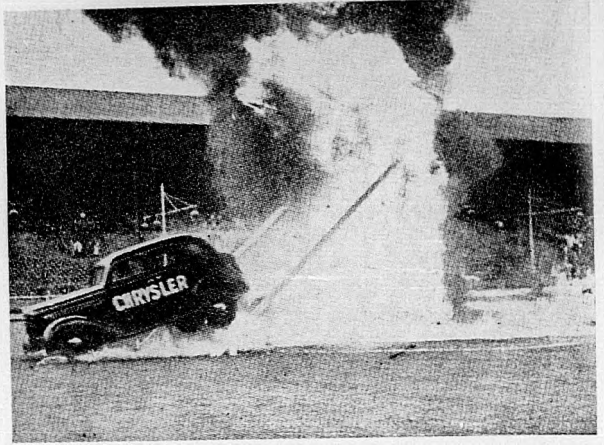
Az izgalom korát éljük. A Ma Emberének egyik létszüksége az izgalom. Izgalmat keres reggel az újságjában, délelben Budára menet a Margithídon, este a moziban. Az izgalom értékét növeli, ha netán emberélet forog kockán. Így születtek meg a „Volán Ördögei”, akik a filmautóbal-eseteket és autószerelőket „megjátsszák” és ha nincs a stúdióban „szerep”, úgy saját rendezésben szabadtéri előadásokkal fojtják a nagyérdemű közönségbe a lélegzetet. Mindez természetesen Amerikában történik. Alkalmunk volt egyik újjvilági izgalomművésszel beszélni. Nem kerítte magát, meglátszott, hogy nagy gyakorlata van az interjúadásban.

— Már egy éve járok városról-városra — beszél — összejutásokat „csinálni”. Nem mondom, különös üzlet az autokrobatika, de én szívesen üzöm. Elvezetett hallgatom az ordító tömeget és éppen úgy meg vagyok hatódva, ha a kocsimmal elfordulok, vagy a vízbe esem, mint egy izgalmas színdarab szereplője.

— Hogy borul fel a kocsijárván?
— Szívesen elmondom, bárki utánam próbálhatja, igérem, a receptem pontos és csálhatatlan. Tehát: a fejre bukósikak ajánlatos, de nem kevésbé fontos az ülésbe való be-szajázás sem. A kocsi elindul. 30, 50, 70, 80, 90 km, míg a mutató eléri a 100-ot. Régi, magas kocsiival kisebb tempó is elég, de ezzel a modern Chryslerrel legalább 100 kilométer kell. És most!... A volánt egy hirtelen mozdulattal oldalra rántom, a gumik csikorognak, a kocsi elhagyja a földet, repül, megáll a levegőben és az oldalára esik. A kocsi tovább hempereg, a tetején fekszik, kerekeire alá, újra oldalára dől, de a változatosság kedvéért a másikra... Ezt a mutatványt mindenkor biztosra garantálom! A mutatvány látványos és a nézők idegei mindenkor — ahogy mondani szokták — a végsőkig feszülnek... Mert gyerekségekkel nem lehet tömegeket vonzani! De ha ez nem elég izgalmas, van még néhány kipróbált izgalom-injekcióm. Például: 6 méter magasságból nagy, vízzel telt medencébe ugratni Persze, ez a mutatvány elveszíti hatását, ha az ember nem tud úszni: csúnya halál a vízbeulladás, — jegyzi meg akasztófahumorral, — a kocsi 90-es sebességgel közeledik a felépített plató széléhez... A kerekek elhagyják a talajt... Rövid légiút után hangos csattanás — és messzire spriccel a víz!... Egy pillanatig úszik a kocsi, majd súlylyedni kezd. Elvezetés ingyen fürdő. A kocsi elfordul, már a víz alatt van. A következőket azután már gyorsan kell csinálni: biztonsági szíjakat kioldani, mély lélegzetet venni, ablakokat kinyitni és miközben a víz benyomul a nyitott ablakon át, az ember kiüszik a partra. Ha minden sikerült, a közönség elismerése nem marad el!

— Meséljen valamit magáról?

— Az előbb elmondottak ugyancsak rólam szóltak, de szívesen beszélek a mesterségemről, mert szeretem. Több-ször ugrottam már át ugródeszkáról 120-as tempóban nagy lángokban álló farakást. Hatalmas ütés az első kerekekre és sérteletlenül gurulok a tomboló közönség elé. Utána az összejutkozások jönnek. Hatvanas tempón roboz a két kocsi. A vezetők természetesen itt is a biztonsági szíj védelme alatt vannak. Az izgalomra éhes nézőknek az a benyomá-suk, hogy ott hagytuk a fogunkat. Ez kell a tömegnek, ki-lóccsant agyvelő és kilógó belek. Ez az én hivatásom... Ha azonban ön azt hiszi, hogy a veszélynek könnyelműen teszem ki magam, úgy nagyon téved, mert nagy körültekinté-



Amihez dupla adar bátorság kell... Emeletmagas lángnyelvek között ugrott át a „Volán ördög” a sokezer izgalomra éhes néző ordításától kísérve.

téssel dolgozom és nem bízom a szerencsémben. Praxissal alatt megtanultam biztosan és veszély nélkül bukni a kocsimmal. Mint minden ember megkeresi a megélhetését, úgy én is, igaz egy kissé különös módon!

— Ez a pár példa elegendő, hogy képet alkosson a „Volán Ördögének” hivatásáról. Többet úgy sem kell tudni, mert senki sem fogja önkéntesen megpróbálni az elmondottakat. Inkább tanulják meg a kocsi helyes vezetését az országúton. Ez sokkal könnyebb, mint az erőszakos bukás. Tessék lassabban hajtani, — mondja nyomatékkal, — a kormányt erős kézzel tartani és egy pillanatra le nem venni a tekintetet az útról. Százkilométeres sebességnél másodpercenként 28 métert megy a kocsi. Ezt minden autónak szem előtt kellene tartania!

Igy beszél ez a különös ember, aki sokszáz autóbalesetet élt már át... — **ergye** —

ERŐ-ELEGANCIA-GAZDASÁGOSSÁG
ideális egyesítése.
Próbálja ki!
HANN ARTHUR ÉS TÁRSAI BUDAPEST, ANDRÁSSY-UT 10.
TEL.: 11-36-19.

ENGLEBERT
A.D.

SUPERGRIF
hajlékony, mozgékony bordái a nedves, sáros utak veszélyeit 100%-ban kiküszöbölik

RÓNA GYÖRGY
ENGLEBERT pneumatikgyár magyarországi eladási telepe
BUDAPEST, V., HOLD-UTCA 25.
TELEFON: 125-473, 113-448.

MÉRAY-PUCH-KÖZLEMÉNYEK

Üzemzavarok és azok kiküszöbölése – a Méray-Puch 200-nál!

Bevezetől: minden üzemzavarnak oka van! Rá kell találni a hiba okára és máris kiküszöböltük. Ehhez a kutató munkához adunk itt nagy gyakorlati értékű vezérfonalat.

A motor nem indul be.

Nincsen bekapcsolva a gyújtás? A benzincsap zárva van, vagy üres a tartály? Nincsen gyújtás? Eldugult a fűvóka? Nagyon hideg van és lehült a motor? Elfulladás a motor? (Zárjuk el a benzincsapot, adjunk teljes gázt és a motort ismételt erőteljesen rugjuk be, eselleg tisztítsuk meg a gyertyát.) Az elfulladás elleni legjobb gyógyszer: ha gépünk áll, zárjuk el a benzincsapot.

A motor „visszaköp” a karburátorba.

Benzinben túl szegény gázkeverék. Hideg motornál: be-melegíteni. Meleg motornál: eldugult benzincső, eldugult fűvóka, víz került az üzemanyagba, eldugult a tartálydeklí légzőnyílása. Megsérült a motor, vagy a forgattyúház tömítése és hamis levegőt kap a motor. Helytelen hőértékű gyertya, rosszul beállított gyújtás, gyujtászavar.

Szabálytalan üzem.

Ugyanazok az okok, mint az előbbi bekezdésnél. Továbbá: benzinben túl gazdag keverék, aminek az lehet az oka, hogy a karburátor légszűrőjének forgótolattyúja zárva van. Nem zár jól a karburátor üszója és túlfolyik az üzemanyag: benzin kerül a szivátorokba.

A motor melegszik.

Okok: alkalmatlan olajminőség. Helytelen gázkeverék (részben eldugult a fűvóka). Hamis levegő, túlfolyó karburátor. Elkormozódott motor és kipuffogódob. Rosszul beállított gyújtás. Helytelen hőértékű gyertya. A motor túl-erőteltése.

Gyenge motorteljesítmény.

Elkormozódott motor és kipuffogódob. Helytelen gázkeverék. Rossz minőségű olaj (Mobiloil D az előírás). Alkalmatlan gyertya. Beragadt vagy törött dugattyúgyűrűk. Gyenge karterkompresszió. Rossz a forgattyúház specidális tömítése. Elkopott henger és dugattyú.

A motor nem „veszi fel” a füllgázt és gyorsulás helyett fordulatszáma csökken.

Részben eldugult fűvóka vagy túl alacsony hőértékű gyertya. (Bosch W 175 T 1: az előírás.)

Túlzott üzemanyagfogasztás.

A karburátor légszűrőjének forgótolattyúja zárva maradt. Szivárog a benzintartály, vezeték vagy karburátor. A motor javításra szorul (gyenge a kompresszió). Rosszul beállított gyújtás.

Hogyan haladunk lejtőről lefelé a Puch S4-el?

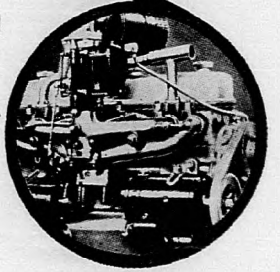
Ha lejtőről gurulunk lefelé: sohasem szabad freilaufot kapcsolni, vagy kiemelni a kupplungot bekapcsolt sebességnél. A helyes mód: azt a sebességet kapcsolni, melyet akkor használunk, ha meredekről nem lefelé gurulunk, hanem ellenkezőleg, felfelé kapaszkodunk, természetesen a motorral fékezőnk olymódon, hogy a gázt egészen elvesz- szük. Sohase ereszkedjünk le meredekről gyorsabban, mint amilyen tempóban azt felfelé vennők, ha ezt a szabályt be- tartjuk, úgy mindig urai maradunk a gépnek. Fékezésnél mindig mindkét féket használjuk és ha azt érezzük, hogy gépünk kissé túlgyorsan ereszkedik lefelé, úgy a motorfék mellett a két féket is használjuk. Ne felejtjük el, hogy ha nagyon meredek kapaszkodóról ereszkedünk lefelé túlzott iramban, úgy a fékezés néha már lehetetlen, mert akár- mennyire is megfogják fékeink a kereket, a gép álló kere- kekkel csúszik lefelé, amikor pedig nem segít más, mint olyan jó puha helyet keresni, ahová gépestül fekhetünk le minél kevesebb kockázattal.

Ha gépünkkel meg akarunk állni, úgy kupplungozzuk ki, fékezzünk és amikor a gép már álló helyzetben van, úgy állítsuk a sebességváltókat freilauftra (szabadonfutásra) és ereszkük vissza a kupplungot. Szokjuk meg azt, hogy ha a forgalomban hosszabb ideig kell állanunk járó motor- ral, úgy sohase tartsuk hosszabb ideig kiemelve a kupplung- got, hanem kapcsoljunk szabadonfutásra. A kupplung hosz- szantartó kiemelése nemcsak azért káros, mert magának a kupplungnak árt, hanem mert előfordulhat az is, hogy a kupplungbauden elszakad és hirtelen rántással odaken- jük gépünket az előttünk álló járműhöz.

Kellemes
AUTOKIRÁNDULÁSAIN



GONDOLJON
MOTORJÁNAK
NEHÉZ MUNKÁJÁRA



Használjon jó olajat!

SHELL MOTOR OIL

Puch-sikerek a Mittelgebirgsfahrtion

A versenyevad évről-évre kétség-telenül legnehezebb megbízhatósági versenye a háromnapos német trial, melyet az idén északbajor hegyvidék legelhagyatottabb terepein rendeztek meg. Az úttalan-utakon lefutott verseny rendkívüli nehézségeit mi sem bizonyítja jobban, mint az a körülmény, hogy a 156 elindult autó közül mindössze 28, a 178 elindult motor-kerékpár közül pedig csak 31 résztvevőnek sikerült az aranyérmel elnyer-

nie. A versenyen az autók csoportjában csak német márkák indultak, közülük Ford aratta a legszebb sikert, 5 kocsi közül 4, tehát 80% aranyérmel nyert, holott az összes elindult kocsinak csak 18%-a tudott aranyérmel szerezni.

A motorkerékpárok sorában a mindhárom elindult 98 km-es F&S aranyérmel fejezte be a versenyét. Olyan teljesítmény, melynek nem akad párja. A német élmárkák sorában pompás eredménnyel szerepelt a verseny egyetlen nem német résztvevő márkája, a 250-es Puch-csapat, melynek minden egyes tagja befejezte a versenyt és noha a kategóriájában indult gépek sorában csak 12%-kal volt képviselve, a végosztályozásban a kategóriájára eső aranyérmek 33%-át, az ezüstérmeknek pedig 37%-át nyerte el. A gráci gyár ismét értékes németországi babárokka díszítette győzelmi koszorúját és mint mindig, ezúttal is sikeresen állotta meg helyét az otthoni terepen talán nagyobb felkészültséggel induló német gyárak sorában.

effektív löeröt ad le, igen alacsony, 3200-as fordulatszámú. A kiszerehető, cserélhető hengerhüvelyek, a kuppluggal, sebességváltóval és differenciállal közös blokkba épített, két pontban gumiba ágyazott motor, nyomás alatti olajozással egy korszerű, nagyteljesítményű, felette kistogyszású — 100 km-re 13 liter — motor dícséri az új Citroen 11 konstruktorját.

A Citroen 11 további adai az ideális, teljesen zajtalan elsőkerék-meghajtás és a független kerékelfüggesztés. Az elsőkerék-meghajtás számtalan előnye mellett meg kell említeni a faralásmentes kanyarvételt még a nedves úton is. A Citroen 11 — bár a legalacsonyabb pontjával, 23 cm-re a talajtól — magasabb bármely gyártmányú személykocsinál: a legalacsonyabbban és legjobban fékszik az úton. Az új Citroen lengőtengelem megoldása az első kerekeknél teljesen lengő (független) és torziós rudak, valamint hidraulikus lökhárítók útján történik, a hátsó kerekek félig lengők, de szintén függetlenek egymástól.

A híres francia izlés kidomborodik a modern áramvonalas karosszériánál, mely a kényelem jegyében épült. Elöl rendkívül kényelmes három ülés. Igen széles és mély, állítható támlákkal ellátott, ugyancsak háromszemélyes hátsó ülés, melynek még a támlája is a hátsó kerék elé esik, valamint három kényelmes menetirányú pótülés egészíti ki ezt a családi „autobuszt”. Még csak néhány méret álljon itt a fentiek kiegészítésére: nyomtáv 145 cm, tengelytáv 327 cm, szélesség 175 cm, sebesség 106 km.

Bárdi József ismételtlen kített magát a Citroen 11-el.

Itt az új Citroen 11.

A kicsiszolódott izlésű és nagyigényű francia közönség újból biznyságot tett a Citroen mellett. Kétszáz ezer megelédett Citroen 11-es tulajdonost tartanak már számon Franciaországban.

Bárdi József egy olyan 100%-os autóval lepte meg az autógourmandokat az új Citroen 11-el, mely minden kiválósága mellett még egy igen nagy előnnyel is rendelkezik: tökéletes nagy autó a közepkocsi árával és fogyasztásával.

A Citroen 11 négyhengeres, 1910 cm-es, felülselepeelt motorjával 48

AZONNAL KAPHAT

150 — 200 — 250 — 350 km-es

VICTORIÁT

Nem kell várnia hónapokig, megveheti **most** a csodálatos, áramvonalas legjobbnémet motorkerékpárt, a

VICTORIÁT

500-as Longstroke
SUNBEAM raktáron

SUNBEAM NORTON VICTORIA

Képviselőt:

KOPPÁNYI Dessewffy-u. 47

DEDICS TESTVÉREK

autójavító specialisták

HENGER ÉS FŐTENGELEK KÖSZÖRÜLÉS

Edzett fogaskerék VIII., THÉK ENDRE UCCA 15. SZ.
és alkatrészgyártás TELEFON: 1-303-45



BUDAPEST, VI, JÓKAI-UTCA 28. (HORN EDE-UTCA SAROK)

Megjöttek az új 200-as

MÉRAY-PUCH GÉPEK

AZ ANGOL MOTORKERÉKPÁRIPAR BÜSZKESÉGEI

az 500 km-es O. H. V.

RUDGE

komplett elektromos szereléssel, lábakpcsolással, kilométerórával

P 2450. —

A modern préseltvázazás
250 km-es

COVENTRY-EAGLE

világítással P 1290. —

AUSTIN AUTÓK VEZÉRKÉPVISELETE
VIII., TAVASZMEZŐ-UTCA 22. TEL.: 137-027

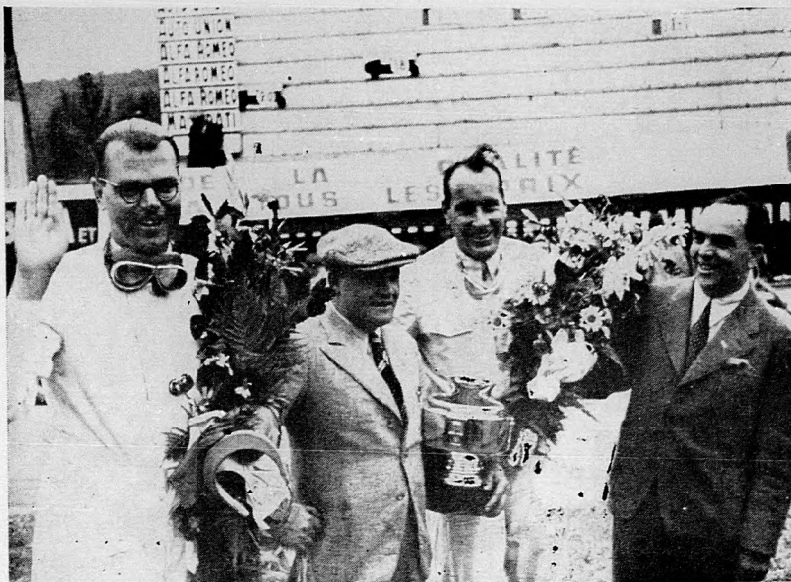
Felölös szerkesztő és kiadó:
KRAMER JENŐ

Általános Nyomda, Könyv- és Lapkiadó Rt.
Nyomdaért felölös: Dr. Új István.

Hasse (Auto-Union) nyerte a belga Grand Prix

A Vanderbilt-kupa európai résztvevői a tengeren úsztak az Óvilág felé, mikor a 34 körös, azaz 506 km-es belga Grand Prix mezőnye starthoz állott. Az Auto-Union színeit Stuck és az „utánpótlás” két tehetséges tagja, Hasse és Müller képviselték, míg Mercedes-Benz a Lang—Brauchitsch—Kautz triót küldte tűzvonalba. Alfa-Romeo színeit Trossi és Sommer képviselték.

Start után nyomban Stuckot látjuk az élen, mögötte Lang tartja magát legjobban, míg Brauchitschot balszerencse üldözi. A 9-ik körben Stuck kerekeit cseréli és ezalatt Lang nyomul az élre, sarkában az erősen felnyomult Hasse robog. Csakhamar Lang kényszerül egyik kerekét cserélni és a változtatóság végett most Hasse veszi át a kommandót, amit a 16-ik körig a kezében is tart. Előnye Lang előtt 40 másodperc, de nem elég ahhoz, hogy kerekcseréje alatt Lang ismét meg ne előzze. Most kezdődik a verseny legizgalmasabb fázisa: az üldözőbe vett éllovas, Lang 175,6 km-es körrekordot állít fel... Müller olajvezetékdétekussal kiáll... Sommer lekörözik, ő az első — lekörözött... Brauchitsch és Stuck ismét gumit cserélnek... Tossi kiáll... 22-ik kör!... Lang is kerekeket cserél... 28 másodperc alatt, de — Hasse, aki ezeket a pillanatokra várt, részen van: átveszi a vezetést és előnyét egyre növelve, Caracciola 157,5 km átlagú rekordját megdöntve, 167,189 km-es átlaggal győztesként finisbe a célba. A második helyért folyó



A GYŐZELEM MAMORABAN...
Rudolf Hasse (baloldalt) győzött Auto-Union kocsiján a Belga Grand Prix-n, közepén márkatársa, Stuck, aki második lett.

Lang—Stuck párvival Stuck biztos diadalát eredményezte. Végeredmény:

1. Hasse (Auto-Union) 3:01:22 mp. Átlaga 167,189 km, 2. Stuck (Auto-Union) 3:02:04 mp, 3. Lang (Mercedes-Benz) 3:04:07 mp, 4. Kautz (Mercedes-Benz) 3:04:25 mp, 5. Sommer (Alfa-Romeo). — Nyolc induló, öt befuot.

Hasse és Stuck, a győztes Auto-Union-menők Bosch-gyertyákat, Continental-gumikat, Bosch-gyújtást és Jurid-fék és kuplungbetéteket használtak.

Az idei év első felében a Reichsautobahnok forgalma a tavalyinak négyszeresére emelkedett. A 36 utakat használják is! (illetéke-seink figyelmébe.)

Az autógyártás történetirői szerint Amerikában az első automobil megjelenése óta 1400 autógyár alakult. Jelenleg még 11 van üzemben.

Statistikusok kiszámították, hogy az elmúlt évben egy autó átlagban Németországban 1782 kg, Angliában 2018 kg és Franciaországban 1237 kg benzint fogyasztott.

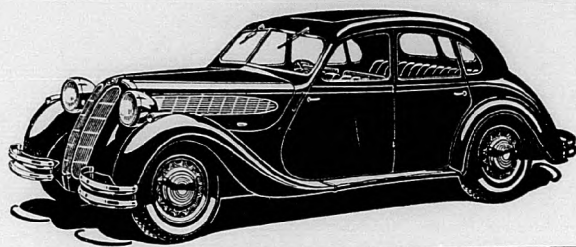
Nemcsak a MAGYAR
a NÉMET igazság is 3



AUDI
HORCH
WANDERER

Vezérképviselet:

HESS ERVIN AUTÓKERESKEDELMI ÉS IPARI Kft.
I., MÉSZÁROS-UTCA 15. TELEFON: 150-090.
Városi bemutató: V., Mária Valéria-utca 1. szám. Telefon: 181-259.



BMW

az autóipar tökéletes alkotása.

Elsőrendű anyag

Nagy teljesítmény

Nemes forma

VEZÉRKÉPVISELET:

MAJLÁTH,

ÚJ ÜZLETHÁZBAN:

BUDAPEST, VI., LEHEL-UTCA 2.

TELEFON: 298-366, 298-398.



*Újabb PUCH-sikerek
Németországban!*

3 napos Mittelgebirgsfahrt 1937

100%-os siker a 250-es kategóriában:

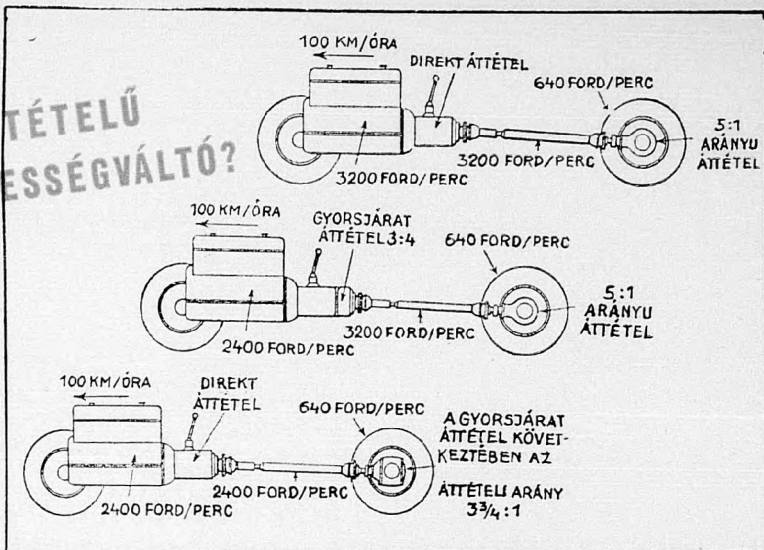
4 Puch a startnál, 4 Puch a célban!

A 33 induló 12%-a, azaz 4 versenyző startolt Puch S4 gépen, de az aranyérmek 33%-át, az ezüstérmeknek pedig 37%-át Puch nyertel

PUCH-MŰVEK FIÓKTELEPE
BUDAPEST, VI., LEHEL-UTCA 25

MI A GYORSJÁRAT-ÁTTÉTELŰ (SCHNELLGANG) SEBESSÉGVÁLTÓ?

(Fölül.) Mennyit fordul százas tempóban a motor, a kardán és a hátsókerekek direkt áttétellel? (Középen.) Mennyiben befolyásolja a sebességváltóhoz szerelt gyorsjárat-áttétel a fordulatszámokat? (Alul.) A differenciálhoz kapcsolt gyorsjárat-áttétel nemcsak a motor, hanem a kardántengely fordulatszámát is csökkenti.



Az utóbbi időkben igen sokat hallani a gyorsjárat-áttételű (Schnellgang) sebességváltóról, mely ma már több kocsitípuson mint szerelvényként lehet fel és határozott előnyt jelent — a nagyobb hengerűrtartalmú motorral ellátott autón.

Mi a gyorsjárat-áttétel? Semmi több, mint alapjában négy második direkt áttétel, tehát háromsebességes gépnél negyedik, négysebességesnél ötödik sebesség, helyesebben „direkten túli” áttétel, mellyel a direkt áttételnél magasabb áttételi arányt kapcsolhatunk. A gyorsjárat-áttétellel tehát azt a sebességet, melyet a kocsik direkttel fut ki: alacsonyabb motorfordulatszámmal érjük el, a csökkentett motorfordulatszám csökkenti a fogyasztást és a gép kopását.

Minden autós érezte már, amikor nyílegyenes betónúton halad, hogy motorja a direktnél magasabb áttétellel bírna el, hogy úgy mondjuk, szeretne ötödik sebességet kapcsolni (ha háromsebességes a váltója, úgy negyediket). Erre a célra szolgál a gyorsjárat-áttétel, mely megengedi, hogy a direktnél jóval nagyobb áttétellel kapcsolhassunk és ezzel vagy a sebességet növeljük, vagy pedig változatlan sebesség mellett a motorunk fordulatszámát 20—25%-kal csökkenthessük.

A sematikus ábrán jól megfigyelhetjük, hogyan lép működésbe a gyorsjárat-áttétel. A felső ábrán a normális direkttel ellátott és példának vett autó motorja 100 km-es sebesség mellett 3200-at fordul percenként. Ugyanennyit fordul a kardántengely is és mivel a differenciál áttétele öt az egyhez, a hátsó kerekek percenként 640 fordulatot végeznek. A középső ábrán ugyanannak a motornak transzmisszióját látjuk, de gyorsjárat-áttétellel szerelve. A sebesség ugyancsak 100 km óránként, de mivel a gyorsjárat-áttétel transzmissziós aránya három a négyhez, a motor csak 2400-at pörög percenként annak ellenére, hogy a hátsó kerekek percenként ugyancsak 640-et fordulnak és a kardántengely fordulatszámja is megmaradt természetesen 3200-nak. Az alsó ábrán a gyorsjárat-áttétel nem a sebességváltóba van szerelve, hanem a differenciálhoz kapcsolódik. Ebben az esetben ugyancsak 100 km-es tempóban nemcsak a motor fordul kevesebbet (2400), mint a normális áttételű direkt esetén (3200), hanem kevesebbet (2400) fordul a kardántengely is és a hátsó kerekek percenként 640-es fordulatszámából adódik, hogy a differenciálhoz kapcsolt gyorsjárat-áttétel a normális 5:1 arányt 3 $\frac{3}{4}$ -re emeli, ami ugyan csak 640 percenkénti fordulatszámot kölcsönöz a hátsó kerekeknek.

Végeredményben akár a sebességváltóhoz, akár a differenciálhoz van kapcsolva a gyorsjárat-áttétel, azonos haladási sebesség mellett lényegesen csökkenti a motor fordulatszámát és mivel a lóerőteljesítmény arányban van a fordulatszámmal: kisebb lóerőteljesítménnyel teszi lehetővé azonos sebesség kifutását. Mivel pedig a benzinfogyasztás — körülbelül — a motor lóerőteljesítményével arányos, kevesebb lesz a fogyasztás. Az természetes, hogy a gyorsjárat-áttétel következtében a gép gyorsulása felülően gyengébb lesz és hegymászóképesége is csökken,

a gyorsjárat-áttétel viszont arra való, hogy sík terepen, állandó sebesség mellett takarékoskodjunk üzemanyaggal és motorral, a gyengébb vonóképeség és gyorsulás semmiféle hátrányt nem jelent.

Azt kérdezhetjük, hogy ha a nagyobb áttétel ilyen előnyökkel jár, miért nem szabják meg a normális áttételi arányt olyan nagyra, miért nem áttételezik olyan nagyra a kocsik direkt sebességét, hogy külön gyorsjárat-áttétel nélkül kapjuk meg a magasabb áttételi arányt. A felelet egyszerű: a gyorsjárat-áttételre csak alkalmasan van szükség és ha kocsink direktje túlzottan magas, úgy direktben gépünk nagyon lustán fog hegyet mászni, nem rugalmas és gyengén gyorsul. Természetesen el lehet képzelni ötsebességes és zajtalan negyedikkel ellátott sebességváltót, azonban ez sem pótolja a gyorsjárat-áttételt. Direkt áttételben ugyanis a motor tengelye fogaskerék-áttétel nélkül közvetlenül hajtja meg a kardántengelyt, ami csökkenti a surlódási veszteségeket és nem koptat fogakat. Ha tehát kocsink direktje olyan magas lenne, hogy gépünk életének javát áttételezett indirekt sebességben volna kénytelen leélni, úgy ez határozott veszteségekkel járna, amellet a legzajlatlanabb indirekt áttétel sem teljesen mentes zörejeiktől, különösen akkor, amikor a sebességváltó tengelyei már kissé megkoptak és kotyognak a csapágyaikban.

A gyorsjárat-áttétel különösen az amerikai kocsikon van divatban, aminek az az oka, hogy az amerikai kocsik direktje rendszerint igen alacsony, annak ellenére, hogy motorjuk igen nagy hengerűrtartalmú és nagyteljesítményű. A sűrű amerikai forgalomban igen fontos a jó gyorsulás, ezért az alacsonyra szabott áttétel és ezért van szükség egy második, nagyobbra áttételezett direktre, amikor a végtelen és nyílegyenes országúton haladják a kilométereket, amikor a nagyteljesítményű motor sokkal nagyobb áttétellel képes „húzni”, mint amennyit a normális direkt ad.

Az elmondottakból kiviláglik, hogy a gyorsjárat-áttételnek csakis olyan gépen van létjogosultsága, melynek motorja igen jelentős erőtartálékkal rendelkezik. A kis- és középkocsin, tehát a két literen aluli motorral szerelt autón nem jelent komoly előnyt a „Schnellgang”.

A legtöbb amerikai gyorsjárat-áttétel félautomatikusan lép működésbe. A Chrysler „Schnellgang” például akkor lép működésbe, ha a kocsi elérte a körülbelül 70 kilométeres sebességet. A vezető ilyenkor pillanatra elveszi a gázt, ami automatikusan bekapcsolja a gyorsjárat-áttételt, mely addig marad bekapcsolva, amíg a kocsi sebessége nem csökken 60 kilométerre, amikor is önműködőleg kapcsolódik be a normális direkt áttétel. Ez a rendszer felette kényelmes, de hátrányai is vannak, mert amikor az önműködő gyorsjárat-áttételű kocsival előzni akarunk és valamilyen okból kifolyólag gyorsítás közben egy pillanatra el kell venni a gázt: bekapcsolódik a gyorsjárat-áttétel és a gép gyorsulása természetesen csökken a nagyobb áttétel következtében, pont abban a pillanatban, amikor a sikeres előzés érdekében a legnagyobb gyorsító erőre lenne szükség.

— A versenylemondások sorozatának legfájdalmasabb pontja a Gugerhegyi verseny elmaradása. Reméljük, a KMAC Nemzeti Sportbizottsága okulya az eseményeken, jövőre meg fogja akadályozni azt, hogy olyan klubok, melyek fiatal multjuknál fogva még nem érettek hasonló kaliberű versenyek megrendezésére, a jövőben ne foglalhassanak le maguknak olyan nagymultú versenyt, melynek megrendezésére saját belátásuk szerint is alkalmatlanok! A gugerhegyi verseny elmaradása fájdalmas vesztesége motorsportunknak, amit feltétlenül el lehetett volna kerülni. Ha a Duna SE nem foglalta volna le magának a versenyt, úgy annak megrendezésére kellő időben kétségtelenül akadt volna vállalkozó!

— *Atvette-e már hivatalát Méray Endre igazgató?*

— *Hogyne, Szerkesztő úr! Méray Endre direktor sikeres vakbéloperá-*

ción esett át, melynek már minden nyomát kiheverte és újult erővel vette át az Adler eladási szervezet irányítását.

— *Más hír?*

— A Középmagyarországi AMC szolnoki csoportja augusztus 1-ére emlékverseny-túrát hirdet Szolnokra, az ugyanakkor megtartandó motor-kerékpárok salakpálya- és ügyességi verseny alkalmából. A verseny befutója augusztus 1-én délelőtt 10—12 óra között van a szolnoki országzászló előtti célba. Autók 3, motor-kerékpárok 2 pengő nevezési díjat fizetnek. Nevezni a célban is lehet. Minden befutó az emléktúra plakettjét kapja. Felvilágosítást nyújt Pápay Gyula KAMC titkár, Szolnok, Gr. Szapáry u. 26.

— *Más ujság, Hébli úr?*

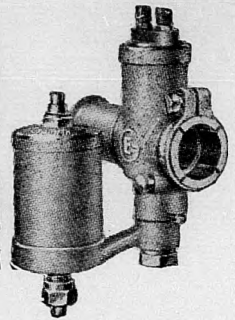
— A minap felolvastam néhány motoros barátomnak az Auto-Motor utóbbi számaiban Biró Jenő „Ök ketten...” cím alatt megjelenő humoreszkjeit. Mondhatom, a hasukat fogták a nevetéstől! Másnap azután testületileg gratulálták meg Liszt Ferenc-téri alkatrész-üzletében a népszerű Biró Jenőt, aki az üzleti élet ezernyi gondja között is talál időt arra, hogy pompás humorával megnevettesse motoros bajtársait. Biró Jenő igaz harcosa a motorizmusnak, nemcsak mint gondos üzletember szolgálja a motorizmust, melynek a versenypályákon is évtizeden át lelkes előharcosa volt, hogy ma az idők múlásával tollával hódoljon régi szerelmének, a motorsportnak!

Grätzin

karburátorok

Hajot

olajpumpák



**motorkerékpárokhoz
a legtökéletesebbek**

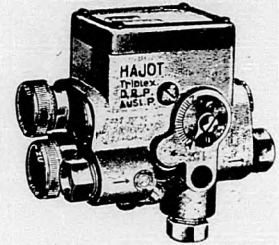
Vezérképviselet:

M. A. K.

MOTOR- ÉS AUTOKELLÉK R.-T.

Budapest, Jókai ucca 11.

Telefon: 12-68-34.



VIDÉKI
alképviselőket keres

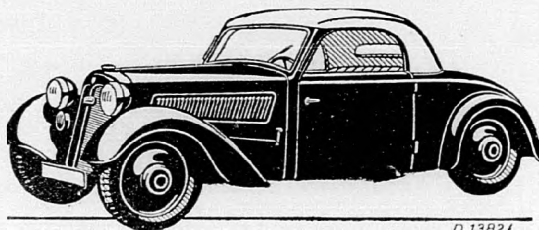
ZÜNDAPP
vezérképviselet

PAJORIMRE
VI., JÓKAI-UTCA 21. SZÁM.

Telefon: 120-228.

DKW.

„ROADSTER CABRIOLET”



D 13821

legújabb modell, eredeti gyári
karosszériával

P 3680.-

Ugyanazzal az 50.000 kilométeres
(2 évi) motorgaranciával, amely
minden DKW-FRONT modelle

érvényben van, ugyanazzal a szolid kivitellel és tökéletes üzembiztonsággal, ugyszintén teljesítménnyel, mely a magyar autós közönség által már közismert.

VEZÉRKÉPVI SELET: **MAJLÁTH** uj üzletházban:
VI., Lehel-utca 2.

TELEFON: 298-366, 298-398.

Autós segíts magadon — Ha defekt ér utól . . .

A legtöbb defekt — és itt a defekt szó alatt nemcsak gumidefektet értünk, hanem mindenféle üzemm zavart — arról nevezetes, hogy úgy jelentkezik, mint a nyári nátha. Hirtelen jön, akár a tüszentés. És mint meglepetés — cseppet sem kellemes, különösen annak, aki az ilyesmire nem számít és úgy elveszíti a fejét, mint a szarvasbika bögéskor.

Vannak autósok, akik a világtörténelemben akár száz évet is átkocsizhatnak ugyanazzal a géppel anélkül, hogy defekt esetén zavarba jönnének. Ezek azok, akik pontosan háromszor annyi szeretetet áldoznak gépükre, mint amennyi ildomos, akik minden szabad órájukban gépük körül tesznek-vesznek, akiknek az olajozó kannájuk hamarabb kopik el, mint a dugattyújuk. És akik éppen ezért nagyon is jól tudják, hogy legyen az autó akármilyen tökéletes, előbb-utóbb beáll valami üzemm zavar. A nagy többség azonban vakon megbízik a karbantartó szerviszben és azt hiszi, hogy ha ráadásul még esetenként egy-egy pengőt spendál Gyuri bácsinak, a zsírpuskák Tell Vilmosának, úgy megtett minden megtehető. Az alábbiak ezeknek, a nagy többség tagjainak szól és olyan defektokról számolnak be, melyek kis gondal megelőzhetők.

AZ OLAJOS FÉKEK

A töltött káposztából is megárt a sok — tartja a közmondás. Ezt a közmondást azok véssék főleg az agyukba, akik azt hiszik, hogy minél gyakrabban zsíroztatják a kocsijukat, annál jobb. Akik úgy kezelik a kocsijukat, mint valami ölebet és azt képzelik, hogy ha kedvencük legalább hetenként egyszer nem kerül a magasemelőre, úgy halálos bünt követtek el. Nem törődnek azzal, hogy egy héten 10, vagy 500 kilométert tettek meg, a fontos szerintük az, hogy hetenként egyszer elvégeztetik a zsírást.

A szervisz derék és zsíroztapintatú atyameslere nagyon szorgalmasan látja el a feladatát és a baksisok emlékének felbuzdulva ugyancsak nem spórol a különféle zsírokkal. Csak préseli bele a zsírt a különféle nipplikbe olyan energiával, hogy azok a kis zsírvirsliek csak úgy fröcsögnek a különböző csuklókból. A hátsó hid sem kerül el adakozó szorgalmát, csak önti, nyomja, préseli bele a differenciálba a kenőanyagot, amíg csak lehet. Az autó gazdája vidáman figyelni a munkát és felemeli a szokásos borralalót, mindenki boldog, csak éppen — az autó nem.

Mert a hőmérő 30 fokot mutat árnyékban, az utakon pedig nincsen árnyék. Ráadásul a differenciálban fellépő surlódás is melegeit termel. A zsír és olaj elkezd szépen hígulni és a hő hatására kiterjed. Elkezd szépen vándorolni és meg nem áll útjában, amíg utat nem talál a szabadba, többnyire a féken keresztül. A többiről a centrifugális erő gondoskodik és a fékbetétek, a fékek frikciós anyaga átítódik olajjal.

Az olajos fék éppen olyan használhatatlan, mint az olajos tortaszelet, azzal a különbséggel, hogy enni nem mindig kell, fékezni viszont annál gyakrabban. Az olajos fék pedig nem fog, akármennyire is tapossuk a pedált. El kell tehát távolítani a fékbetétekből az olajat. Van, aki erre a benzínlámpával való kiegészítést ajánlja, mások a benzínben, a spirituszban való áztatást javallják. Viszont rendkívül kérdéses, hogy ezek a módszerek alkalmasak-e arra, hogy a fékeknek visszaadják eredeti hatékonyságukat, különösen akkor, amikor a fékbetétek anyagában gumi is van.

Segítség? Megelőzés? Rövid eszmecsere a zsírpuskák kezelőjével és takarékoskodás a kenőanyaggal a differenciál háztáján.

RÉGI BARÁT-ÚJ MODERN KÖNTÖSBEN



Michelin Stop

GYENGE AZ AKKU, URAK?

Benne vagyunk a nyár közepében. Gyöngyözik a homlokunk az izzadságtól és szorgalmasan váltjuk az ingünket: és nem tudjuk, hogy a saját izzadásunk és párolgásunk milyen összefüggésben van az autóval, vagy inkább az akkumulátorral.

Mivel lelkiismeretesek vagyunk, betartjuk a használati utasítás szigorú parancsát: minden két héten töltsük fel akkumulátorunk celláit desztillált vízzel az előírt szintig, hogy az akku lemezeit mindig ellepje a sav-folyadék. Arra azonban nem gondolunk, hogy amikor órák hosszat gurulunk a harmincfokos hőségben és utána órák hosszat hagyjuk sülni kint a napon a kocsinkat: rövid idő alatt tekintélyes adag víz párolog ki az akkuból. Nem is gondolunk arra, hogy utána nézzünk, hiszen az előírás kéthetenkénti utántöltés. És amikor a hőségben magunk kiadósan párolgunk, nem vesszük tudomásul, hogy az akkunak is melege van és szintén párolog. Csak csodálkozunk, hogy gyenge az akkumulátorunk, ami annál csodálatosabb, mert hiszen hosszúak a napok, alig használjuk a világítást és az állandóan meleg motor pillanat alatt beindul anélkül, hogy az önindítót kellene nyüzni.

(Folytatjuk)

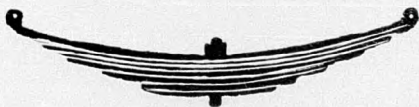
LICSÁJER JÁNOS

**BUDAPESTI AUTÓRUGÓGYÁRTÓ
ÉS JAVITÓÜZEME**

Specialista
az autórugó
gyártásában

Telefon:
1-463-51

MINDENFÉLE GYÁRTMÁNYU KOCSIKHOZ KÉSZ RUGÓK RAKTÁRON



BUDAPEST,
VIII., Thék
Endre u. 14.

Telefon:
1-463-51

Generáljavított és használt **motor-kerékpárok** és **oldalkocsik** átköltözés miatt **igen olcsó áron eladó**

CSERÉPFALVI
LOVAG-U. 2. TEL.: 310-619

GRAHAM KÉPVISELET
SERVICE ÉS JAVITÓMŰHELY
V., ZÁPOLYA-U. 26. TEL.: 292-011

KILOMÉTERJELZŐK

sebességmérők, autórak javítóműhelye

TELEFON: **Schvarcz Testvérek**
szakorások, Budapest, VI.,
Podmaniczky ucca 59. sz.

MIELŐTT MOTORKERÉKPÁR- ALKATRÉSZT vesz

saját érdekében nézze meg

HASZNÁLT ALKAT- RÉSZRAKTÁRAMAT REICHFELD GÉZA

V., VISEGRÁDI UTCA 11.a.

Új telefonszám: 127-906
NAGY VÁLASZTÉK HASZNÁLT MOTOROKBAN

Indian
Motocycles

magyarországi ve-
zérképvisellete:

íj. SEIFRIED HUGÓ

Budapest, VI., Forgách-utca 10-14. sz.

Telefon: 292-992. Gyári alkatrészek. Javitóüzem.



BARTHA

motor- és kerékpár-

ZOMÁNCOZÓ A

LEGKIVÁLÓBB!

Figyelem új cím! Garai-utca 4.

TELEFON: 139-994.

Motorkerékpárok javítását

jókarban tartását, átalakítását meg-
bízhatóan, legelőszóbban végzi

STEIN ÁRMIN, VIII., Tavaszmező-utca 24

HUSZÁR GYÖRGY

Autó-motorkerékpár
alkatrészek és láncc-
technikai szakújtet. VI. JÓKAI-U.1
(Aradi-u. srok)
TEL.: 1-244-11.

Motorkerékpárlánccok, JAPmotoralkatrészek, Bur-
man, Sturmev, Moss, Hurt sebességváltóalkat-
részek, DUREX dugattyú, dugattyúgyűrűk, sze-
lepek, tömítések, mindennemű alkatrészek nagy
raktára.

„CYKLON” vulkanizáló
melegfolt vezérképvisellete.

KESJÁR JÁNOS

zománczó és duccozó
címfestő, reklámtervező, mázoló

BUDAPEST,

VII., Rózsá-utca 38/a.

TELEFON: 135-669

HIREK

Amerikában a műselyemből készült szövet
pauzotechnikai alkalmazásának kísérleti tel-
jes sikerrel fejeződtek be. A műselyem ilye-
tén alkalmazását elősnek a Goodyear-gyár
készül bevezetni nehéz teherautók és omni-
busok számára gyártott óriás abroncsokon,
míg a személykocsikra szánt abroncsokon
1983-ban óhajtja bevezetni a gyár érdekes
újítását.

A német-olasz sport-egytitkműködést pe-
sételte meg Hühleiné örnagy tárgyalása a
legfelsőbb olasz sportbizottság elnökével.
Furmanik mérnökkel. A megállapodás egyik
látható eredménye lesz a Berlin és Róma
között évről-évre megrendezendő non stop
sebességi verseny, melyet sport- és túra-
kocsik számára írnak ki. A verseny jövőre
kerül először lebonyolításra. Németország
rendezésében, Berlin-Róma irányban, míg
1983-ban az olaszok remélik a monstre-
versenyt ellenkező irányban.

Az angol Adam repülőhadnagy minap fel-
állított 16,440 méteres magassági világre-
kordjával kapcsolatosan az előkészületek
sokoldalúságára vet fényt a következő in-
tézkedés. A rekordrepülési előkészítő bizottság
számított rá, hogy esetleges kényszer-
leszállásnál, a roppant magasságból leeresz-
kedő pilóta teljesen legyengült ér földet.
Eppen ezért a gép oldalát a következő „hasz-
nálati utasítással” látták el: „Vezetőülkét
kinyitni, oxigénisákok szétvágni, hogy a
pilóta levegőhöz jusson, szükség esetén a
tartózsák is szétvagandók és a pilótát az
ülésből kiemelni, a nála lévő utasítás alap-
ján kell levegőztetni. Szükség esetén a
ruha szétvagandó. A levegőztetett pilótát
melegen kell tartani. Orvost hívni.”

Az idei év első negyedében a világ autó-
produkciója 1,619,000 darabra emelkedett, a
tavalyi év ugyanezen időszakára eső 1,414,000
darabjával szemben.

Tudvalevő, hogy Németországban közleke-
dési baleseteknél az ittasság megállapítására
vérvizsgálatot végeznek a gépjárművezető-
kön. Ezt az intézkedést most a közlekedési
balesetek gyalogos szereplőire is kiterjesz-
tették.

Az idei egyiptomi oázisrepülés győztes
német Junkers „Ju 86” masinával vezetője,
Speck von Sternberg kapitány hazatérése
előtt nagyobb keleti körrepülést vezetett. Az
afganisztáni Kábil városában nem várt
meglepetés érte, nem volt Diesel-olaj. A pi-
lóta rövid próbát tartott egyszerű lámpa-
pétreómmal: a Juno 205 Diesel-motorok
pompásan dolgoztak a szokatlan üzem-
anyaggal, mire a gép legénysége feltöltötte
a tartályokat. A gép világitópetréómmal,
minden zavar nélkül érte el az 1500 km-re
levő perzsiai Jask városát.

Súlyos gyász érte Nuvolarit. Mialatt Am-
erikában tartózkodott, Mantuában gyógyítha-
talan betegségben meghalt 22 éves fia,
Giorgio.

Hogy menni a fémrepülőgépek élettar-
tama? Nem tudjuk, mert eddig még egyet-
len ilyen masina sem érte el az anyag el-
őregedése folytán megállított használha-
tatatlanságát. Tény az, hogy az első kimon-
dott utasgép, mely menetrend szerinti for-
galmat bonyolított le, egy 1919-ben épült
F-13 típusú zárt utasfülkés, egymotoros
Junkers masina, még mindig üzemben van a
német Luftansánál, mint időjárás meg-
figyelő masina. A második legöregebb,
ugyanesak azonos típusú Junkers utasgép
1936-ig a lengyel légitörőgalom szolgálatában
állott, ma a dessauai Junkers-gyárnál van
üzemben. A „Lloyd Aero Boliviano” 15 éve,
a kanadai „Pacific Airways” pedig 14 éve
tart üzemben F-13 típusú, kis Junkers ma-
sínkat.

Adam angol repülőhadnagy speciális Pe-
gasus motorral szerelt „Bristol 133” típusú
gépével 16,440 méter magasságot ért el és
ezzel új magassági világrekordot állított
fel repülőgépek számára. A régi rekordot
az olasz Pezzi tartotta 15.655 méterrel.

A délamerikai német repülőpóstaállat-
nak, melynek keretében a Luftans repülő-
gépei hetenként egyszer, oda-vissza négy
nap alatt teszik meg a Frankfurt-Santiago
(Chile) 15.300 km-es utat, érdekes jubileuma
volt: a múlt hónapban fejeződött be a 250-ik
menetrendszerű repülés! Az első járat 1934
február 2-án indult az Óceán átrepülésére és
a járatok azóta 13 millió postaküldeményt
juttattak rendelkezési helyükre. A járatok
személyzetéből Blankenburg kapitány numár
96 Óceánrepüléssel díszkedhetik.

Marelli Lucas

vezérképvisel

és service állomás, eredeti elektro-
mos alkatrészek kizárólagos eladása.
Javitunk bármely gyártmányú és
rendszerű autóelektromos világítás-
és gyújtásberendezést garanciával!

TÓTH ÉS STERN

autóelektromos világítás és gyuj-
tásberendezések precíziós üzeme
Budapest, V, Visegrádi u. 50. T. 290-373

BIZALOM

dolga a motorkerékpárjavítás

FRÜHWIRTH LENDER SÁNDOR

javítóműhelyében olcsó, gyors és jó
munkát kap. Kérdezze meg vevőimét

Dessewffy-u. 26. Telefon: 12-96-87



LÁSZLÓ ANDOR B. T.

GENERAL

MOTORS hivatalos
javító üzeme.

V., Révész-u. 5. T.: *2-988-33.



Kilométerjelzők,

autóműszerek

javítása

STERN RICHÁRD
Lehel ucca 10a.

TELEFON: 2-921-35

Autókesztyű. . P 6.80

kocsimosóbőrök és szivacsok
a legnagyobb választékban

OTTENREITER

KESZTYŰS ÉS BÖRÁRUK

Petőfi Sándor-utca 3. Telefon: 189-7-81.

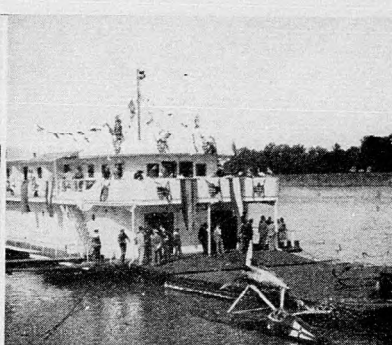
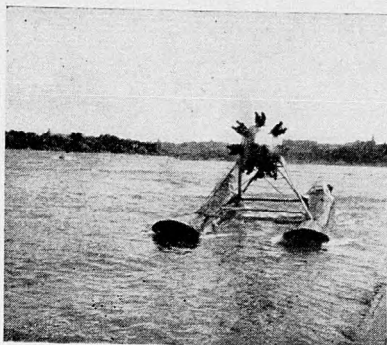
Minden darab OTTENREITER minőség



Donati nyerte a Duna Kék Szalagját.

A világ egyik leghosszabb és legnehezebb motorcsónakversenye került lefutásra július 11-én a BMYC rendezésében, a Bécs—Budapest közötti 288 km-es távon. A benevezett 28 tagú mezőny kétharmadrésze külföldi versenyzőkből állott, akik részben a viharos erősségű szél miatt, részben sportpolitikai okból nem jelentek meg a bécsi startnál. Végül is 14 hajó állt sorompóba a KMAC által kiírt „Duna kék szalagját”ért.

A koradélutáni órákban szép számmal jelentek meg az érdekeltek a BMYC Galagonya-uccai állomáshajóján, míg a derék óbudaiak élénk figyelemmel kísérték a partról az ingyen szórakozást, amely különben elég unalmasnak bizonyult. Miközben az állomáshajó tutajának teherbírása hosszú és egyoldalú vitát provokált a hivatásukat teljesítő fotóriporterek és a megjelent vízihatóság között — telefonon jelentették, hogy Donati repülőezredes légcsavaros siklóhajójával rövidesen eléri a Margitszigetet. Nehezen múltó percek múlva spriccelt el az állomáshajó előtt ez a különös alkotmány, hogy nagy ivben megfordulva, a Duna folyásával



Az olasz Donati—Gorini-pár légersavas siklóhajója, — mellyel a „Duna kék szalagját” nyerte —, a célban a BMYC állomáshajójánál.

szemben kikössön a tutajon, ahol elsőnek gróf Vinci olasz követ és Pietro Cavalli, a budapesti fasció főtitkára üdvözölte a verseny győzteseit. Amíg a vámvizsgálat folyt, kiszámították az eredményt. A kisméretű Donati ezredes — a volt magassági világrekord tulajdonosa — sajnálkozva veszi tudomásul, hogy „csak” 74.44 km-es átlagot ért el. A szelet és a vad hullámokat okolja, hogy nem sikerült a tervbe vett 100 km-es átlagot kifutnia.

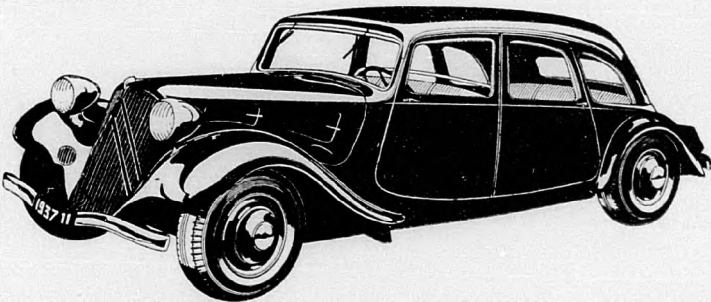
A késő esti órákig mindössze 7 hajó érkezett a célba, közöttük a magyar színeket képviselő Andrassy Mihály gróf, akit a Pozsony utáni zátonyok fosztottak meg a jobb helyezéstől. Foest-Monshoff, a többszörös győztes

ismét „lerándult” Pestre új hajójával, mely a rövid és könnyen megjegyezhető Chalchiuillacue nevet nyerte a keresztiségben. Meg kell emlékeznünk még a pozsonyi Ludwigról, aki eddig még egyetlen Bécs—Budapest versenyt sem hagyott ki, valamint az ugyancsak ismerős Waldemár Königről, akinek humora egyenes arányban van térfogatával (kb. 120—130 kg). Részletes eredmények:

1. Donati-Gorini (1200 kg hydrogl.) 3:35:49 mp. Átlag: 74.44 km, 2. Foest Monshoff (4 l. inbord) 4:11:55 mp. Átlag 63.8 km, 3. W. König (800 kg vers.) 4:50:50 mp, 4. Andrassy M. gr. (4 l. inbord, túra) 5:49:50 mp, 5. Ludwig (1000 kem autb.) 6:11:40 mp, 6. E. Markovits (500 kem autb.) 6:44:48 mp, 7. K. Mailler (250 kem autb.) 7:54:54 mp.

CITROËN

9 ABSZOLUT KÉNYELMES ÜLÉS
13 L. FOGYASZTÁS
106 KM. SEBESSÉG
GYÖNYÖRŰ FORMA
TÖKÉLETES RUGÓZÁS



BÁRDI

KRESZ GÉZA-UTCA 15
(Nyugati p. u. mellett)

TELEFON: 119-643*

PRÓBAÚTRA RENDELKEZÉSRE ÁLL

9 napos túrón a Quarnerói öbölíig



Puch S4-re szerelt sport-aldalkocsival, 80 kilás mitfáccal, 50 kilás kafferral Budapestről Bécs, Semmering, Máriacell, Grác-on át az Adriai tengeríig

Írta: **MAGYARY-KOSSA LÁSZLÓ**

Életemben most láttam először a tengeret, a haragos, azürkék hullámokat.

Ezzel régi tervbevett vágyamat valószínűleg meg és bizonyára lesznek a motoros kollégáim között sokan olyanok, akik még ezideig nem jutottak el a nagy sós vizíig, pedig az egész nem is olyan nagy dolog, csak egy kis magyaros akarás, no meg egy jól kipróbált, viharvert Puch S4 kell hozzá a aztán „tengerre magyar!”

Előkészületül célszerű a gépnek szakszerű, gondos átnézése, természetesen mingyárt generáljavítást eszközölni azért nem okvetlenül szükséges, elegendő a csavarok, lánc és a gumik ellenőrzése, a sebességváltó olajjal való feltöltése és a gép kiadás lezártsa. Arra vonatkozóan, hogy mit vigyünk magunkkal, a következőket ajánlom: minél kevesebb felesleges holmit, elegendő egyetlen tartalékoltóny, persze a fotómasina és gumikabát ki ne maradjon. Olajat célszerű hazulról vinni, mert olcsóbb, s a nehezen szerzett valutánk jórésze ezáltal megmarad. A gumikra vonatkozóan van egy jó latin közmondás: „si vis pacem, para bellum”. Ez motoros nyelvre fordítva, átvitt értelemben így hangzik: „ha nem akarsz gumidefektet, úgy vigyél magaddal tartalékoltókat”, s ez azt jelenti, hogyha két-három póttöltőt és komplett Shaler-készletet viszünk magunkkal, úgy Fortuna istenasszony rögtön mellénk áll és az egész úton bizonyosra vehető, hogy nem lesz gumidefektünk.

Ezekután a hajnali órákban, egy búcsúföházt küldve Szent Kristófhöz, a motorosok védszentjéhez, útnak indultunk, hogy pedig a történelmi hűségrol se feledkezzem meg, útközben egy sarokbérház előtt a csendrendelet ellenére Bosch-villanydúddal két diszkrét rövidet túlkölttem. Mire a nyitott

balkonon megjelent egy kócos, álmos, szőke leányfej s egy utolsó búcsúpótlantást integetve a kék szemek felé, gyors tempóval röttük a budapest-bécsi betónt.

A határon minden simán ment. Triptikünk természetesen nem volt, de felesleges is mindazok számára, akik két hétnél rövidebb ideíig tartózkodnak a szomszéd államokban, mert így a 10 pengős triptik helyett 5 schilling = 4.50 pengőért két hétiig szóló tartózkodási engedélyt lehet váltani.

Bécsíig megállás nélkül repültünk zuhogó esőben, útitársamnak — kit a rövidség kedvéért nevezzünk csak egyszerűen „Mister M.”-nek (M = a mazzola szó rövidítésével) — nem volt gumiköpenye, s így csontíig ázótt. Rábeszélésemre Bécsben rögtön vett egy Wimpassing-gumikabátot. „Eső után kópönyeg”.

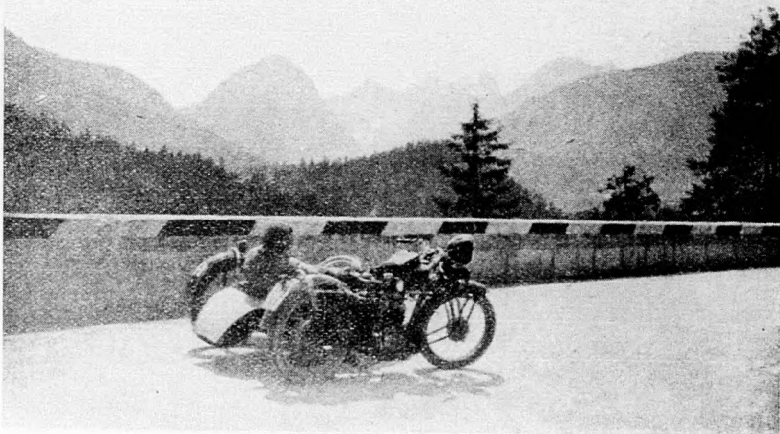
Mástélórás ebédpauza után azo. Irobogtunk Semmering felé, Ausztriánál egyik legjobban kiépített, 10 méter széles betónútján, s a csekély 110 km-es távot megínt megállás nélkül futottuk le, sietve távoli célunk felé. A 16 km-es semmeringi emelkedést meg sem érezte a jó Puch.

Rövid uszonna után, egy-két festői lapot hazaküldve a kékszemeknek, siettünk az első napi célunk, Máriacell felé. Itt következett a legfestőibb, legszebb szakasza útunknak, Mürzschlag és mariacelli vonal, mely zuhogó, kanyargós hegyipatak oldalán, az u. n. Totes-Weib-en keresztül vezet. Ez a rövid 60 km-es szakasz oly mély benyomást tett rám, hogy elhatároztam azt, hogy legközelebb, ha időm és kedvem (kedv = pénz) lesz, direkt ide fogok kirándulni.

Ideális Touristen Hotel-ban szálltunk meg. Sok motoros kolléga fél a külföldi drága elszállásolásoktól, hotelektől, ezt ezennel megcáfolom, mert gyönyörű kétgyás szobáért 3 schilling = 2 pengő 60 fillért fizettünk, amiben bentfoglaltatott a motor garázsirózsata is.

A túránk második napján kényelmesen indultunk 9 óra után Graz felé. Útnak a „Seeberg”-en vezetett át. Itt egy egész sereg külföldi motoros és autós csodálta meg a derék, kis oldal-kocsis Puch-masínát, mely bár csak 250 km-es, ennek ellenére a nagykocsikat elhagyva, fürgén vágta a Steier meredek hegyi kanyarait. Graz-ban ebédeltünk és bemenve a Puch-művekhez, — a déli munkaszünet ellenére is, — nagyon udvariasan fogadtak bennünket, az oldal-kocsis 250-es gépet megcsodálták és mint magyar versenyzőnek, rövid két óra leforgása alatt mindent átnéztek és rendbehozta a gépemén, még két hiányzó küllöt is befűztek és sok üdvözlöt küldtek a pesti fiók népszerű üzemvezetőjének, Kis Lacinak, akinek a neve már Graz-ban is fogalomnak számít.

Útnak folytattuk a Pack-hegységén keresztül Klagenfurtíig. Itt a hegység legmagasabb pontján levő egyenesen éít bennünket egy meglehetősen szokatlan meglepetés. Ugyanis hatalmas táblákon ki volt írva a következő szó-



A hű 250-es oldal-kocsis Puch a havasok között.

veg: „Nach 100 Meter rechts fahren!”, ami magyarul annyit jelent, hogy: „**jobbra hajts és balra előzz!**” Hát ez bizony kissé szokatlan volt. Útitársam, „Mister M.” nagy bölcsen megjegyezte, miután lefordítottam a fenti szöveget (itt kell megemlítenem, hogy ő hat nyelven beszél perfektül, de mind a hat magyar), hogy nehogy karambol legyen, ő talán kiszáll és a 100 métert gyalog teszi meg. Ő persze úgy magyarázta, hogy csak 100 m-es távra vonatkozik a fordított világ. Megnyugtattam, hogy ez a 100 méter egész további útunkra kötelező.

Klagenfurtban töltött este után ragyogó napsütésben haladtunk a Wörthi-tó mellett Villach-ig, majd cca 20 km-re léptük át Thörlnél az olasz határt.

Itt is triptik helyett 18 liráért = 2 pengő 68 fillérért oldottuk meg a határátlépés problémáját.

Végre Itália derűs ege alatt roboogtunk, ragyogó napsütésben, a hírből már ismert pompás autosztrádán le Udine irányába. A panoráma festői szépen bontakozott ki, közvetlen a műút mellett vezetnek az expresszvonatok sínparjai, melyek egyik agutóból a másikba torkollva, hol eltűnődnek, hol előbukkannak az ember szeme előtt. Itt érintettük a világhíborúból emlékezetes Isonzó folyót is, melynek széles medre most alig 3—4 méternyire apadt le. Ezekben a tökéletes utakon nagy gondot kell fordítani a szabályos vezetésre, mert az olasz sógorok Lancia, Alfa-Romeo, Fiat és Isoita Fraschini kocsijaikon 100 km-alul nem igen hajtanak. A szép Udine városán átmenve, immár csak 80 km választott el a tengertől bennünket, s mintha a motor is megérezné a cél közelségét, friss erővel röpiett tovább bennünket. Végre hatalmas sziklaszoros után S-kanyar — s atlantuk hullámszik csábitóan, kékszinűen, hívogatóan a tenger, végtelen pompájával, hullámfodraival. Legalább negyedórát kellett egyhelyben állva elragadtatással gyönyörködni a nagy panorámban. Hatkilométernyire ez alatt terül el Triest, ahová beérkezve, azonnal két napra a Carlton-garázsba helyeztük el a gépet. Utána sietve váltottunk tür-retür jegyet az Istria Triestino iródjában az este 11 órakor Venéziába induló San Guisto óceánjáró hajóra. Minden motoros kollégának ajánlom ezt a kellemes megoldást, már csak azért is, mert a hajón való utazás nagyon olcsó, az oda-vissza 200 km-es út 16 líra = 4.50 pengő, másrészt motorral nagy kerülő, majdnem mégegyeszer akkora a távolság, nem is szólva a kellemes éjszakai tengeri hajóút örömeiről. A hajón meglepő olcsóság uralkodik. A bárban bátran lehet fogyasztani. Egy fekete, amit mindenütt expresszó gépeken készítenek, frissen 1 líra = 26 fillér, egy üveg palacksör 3 líra = 78 fillér.

Hajnaltban behajóztunk a Lagunák városába, innen az összes hazai ismerősöknek szép képeslapokat bocsájtottunk szélnek, majd kisebb propellerszerű hajóval a híres veneziai Lidón kötöttünk ki. Útközben szerencsénk volt, mert láthattuk a hatalmas Vulcania óceánjárót, ezt a négyemelet magas, bérházhoz hasonló úszótömböt, melyet kis vonatgöngzös közvetlen mellettünk vontatott be. Európa legnagyobb és legszebb lidóján estig élveztük a meleg sósvizet és a nap ultraviolett sugarait. En, aki meglehetősen jó tájé-



VELENCE

kozó képességgel rendelkezem, bizony este visszafelé nem találtam ki a hajókikötőbe, mert jó félóra séta után ugyanoda értünk vissza, ahonnan elindultunk, a Szent Márk térre. Kénytelenek voltunk vezetőt fogadni, aki egy liráért örömmel vezetett a vidám kirándulótól hangos, utakész hajónkhoz. A hajón a sok olasz kiránduló mindegyike egy-két szalmafontos palack borocskát szorongatott a kezében. Ezzel kapcsolatban szeretném az olasz borokra vonatkozó észrevételemet megtenni. Az olasz borok, de különösen a vörösbor, Verona, stb. — eltekintve a cseresavtaralomtól — nagyon jók és olcsók, 3—4 líra literenként az áruk.

véggéünk, Mosciena. Itt nagyon olcsó árak vannak, a mi kétágyas szép szobánk napi 6 líra = 1.56 pengő volt, közvetlen a tengerparton. Jól megérdemelt háromnapos pihenőpauza következett.

Mint kezdő tengerjárók, sok hibát követtünk el. Először is sziesztázás közben megmostuk jó alaposan a tenger vizében a motorunkat, mely művelettel alighogy végeztünk, egymásután jötték figyelmeztetni a „bennszülöttek”, hogy mossuk le utána sürgősen édes vízzel is, mert a tenger vize erősen megtámadja a fémet. Tehát saját káron tanult tapasztalat: „tenger vizében ne mossuk meg a motorunkat”. Mint jó dunai szabadászó, fürdés közben, amíg szemem ellát, kiélvezve a jó vizet, bizony jó mélyen beúsztam az azürkék tengerbe. Alighogy kiértem a partra, két fiatalember hozzám lépett és bemutatkozva, udvariasan figyelmeztettek arra, hogy a tengerbe mélyen beúszni ezen a szakaszon nagyon veszélyes a sok cápa miatt.

Hazajövet huszáros bravúrral, hajnali 3 órai indulással, egész rövid étkezési, tankolási pauzákat tartva, úgyszólván megállás nélkül jutottunk Budapestig, de ezáltal Graz és Szentgottárdon át.

A határon a szigorú vizsgálatot kitűnően lehet enyhíteni egy-két időközben be tanul olasz bemonddással. Pl.: „Bella Italia, Bono vino, Bella Signorina” = Szép volt Olaszország, jó borok voltak, szépek a nők. Ezt hallva, a jó taliának azonnal mosolyogva és helyeselve a mondottakhoz, rögtön útnak engedtek bennünket minden különösebb vizsgálat nélkül. A gép a megszakítás nélküli, egyfolytában való nagy strapának kitélt igénybevételét gyönyörűen bírta és abszolútvalta. Természetesen se menet, se jövet abszolút semmi baj nem volt vele, legteljebb az, hogy hazajövet a 16 órás megszakítás nélküli menés következtében az oldal-kocsi-utitársam, Mr. M. mindkét lábába az üstőlől görcsöt kapott.

Befejezésül csak annyit, hogy én, akinek eddig már cca tizenkét különböző motorkerékpárom volt, eggyel sem voltam ennyire megelégedve, mint a Puchom-mal, mert azt a strapát, aminek én kiteszem: rendszeres versenyzés, állandó hazai és külföldi túrák, oldalkocsi-rákötés, két-három személyes megterhelés, esőben és sárban folytonos igénybevétel, — ezt semmi más gép ki nem bírta, csak ez a jó Puch S4.



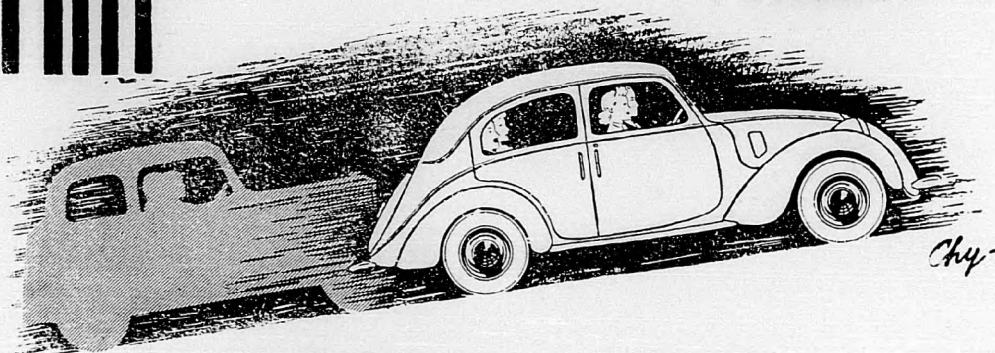
Tankolnak a galambok.

Triestbe érve, azonnal kihoztuk a garázból gépünket és még a hajnali órákban búcsút intve a szép kikötővárosnak, roboogtunk az innen csak 80 km-re lévő Flume irányába. Végre útnak céljához, a quarnerói öbölhöz értünk. Innen csak 20 km-re volt Abbazia, utána 7 km-re fekszik a csendes Laurana és már csak 15 km-re volt

FIAT

Itt az új

BALILLA 1100...

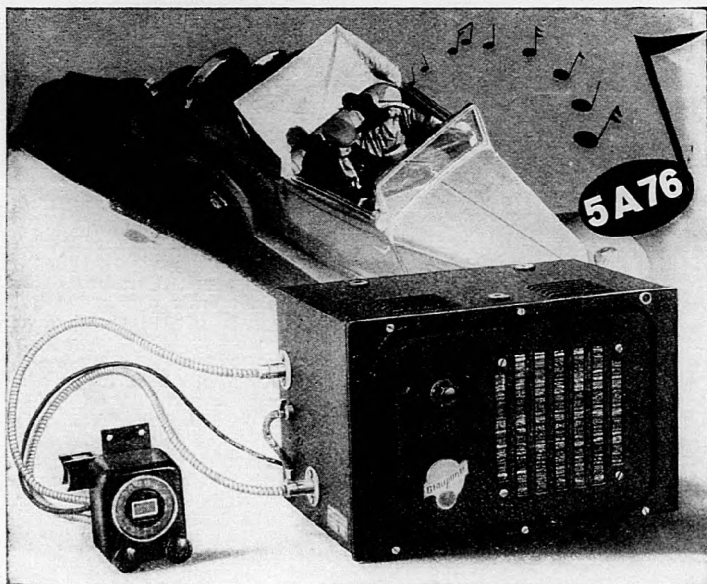


FELÜLMULJA AZ EDDIGIT!

LENGŐTENGELY — FELÜLVEZÉRELT — 32 HP — 105 Km — 9 LITER 2 PÓTKERÉKKEL 5400 P

Központ, Service és Eladás: VI., Aréna-ut 61.
T. 288-820.

Mintaterem: IV., Váci-utca 1.
T. 182-848.



A ZENÉLŐ AUTÓ

Kocsiját sokan fogják megcsodálni. Kiránduláson jól szórakozik és ha egyedül utazik, akkor sem unatkozik.

Építse be autójába a külön anódtelep nélkül, a starter akkumulátorra kapcsolható Blaupunkt rádióvevő készüléket.

4A75 típus ára szerelés nélkül (5 lámpás) 6 Voltos P **550.—**

5A76 típus ára szerelés nélkül (6 lámpás) 12 Voltos P **575.—**

Vezérképviselő és szerelőműhely:

BOSCH -nál

BLAUPUNKT AUTÓRÁDIÓ