

1-18 Jan. 18 - dec 15
XI. ÉVFOLYAM 1. SZ. 1939. JANUÁR 15

6A32

17312 ÁRA 40 FILL.

AutóMotor

A. M. N. MUZEUM
HIRLAP OSZTÁLYA



„KÍNPADON” A MÁTRA 100

Tavasszal jelenik meg a magyar „Mátra 100” kismotorkerékpár első sorozata, mellyel Urbach László akarja meghódítani a magyar piacot. A kísérleti gépek hónapok óta kimerítő próbatúrákat teljesítenek és már túl vannak a 40.000 kilométeren. Hiába hó és fagy, a „Kínpad” dolgozik és a „Mátra 100” vígan járja a havas budai hegyeket.







Előgyujtás

Fogas kérdéssel kellett megbirkóznia a magas törvényszéknek: el kellett döntenie, hogy vajjon vis major a darázs, avagy sem. És hogy a kérdés annál fogasabb legyen olyan darázs ügyében kellett kimondania a döntő szót, mely darázs minden természetrajzi törvényt sőt szokást megcsúfolóan nem holmi darázs-fészekben darázskodott, hanem bűnös arcátlansággal a vádolt autóvezető nadrágjában mászott zúgva feljebb, egyre feljebb, kihozván a nadrág gazdáját a sodrából, aki a sodorból való kijövetele pilanatában odakapott, ahol székel a darázs. És mivel a nadrág gazdája két kézzel kapott oda és a természet bölcs rendeléséből harmadik kéz nélkül szükkölködött: a gazdátlan volán fordult egyet és meatorént a baj. Aminek az útmentén sétálók látták a kárát holmi enyhébb kimenetelű csonttörés képében.

A törvényszék döntött. És kimondotta helyesen, hogy a darázs nem vis major. Hogy a darázsra nem lehet hivatkozni. Hogy a jó autóvezetőnek nem lett volna szabad menetközben darázsölő műveletekbe kezdenie. Ellenkezőleg, meg kellett volna állania és csak azután lett volna szabad a kormány ellenérsével belefognia a darázs felkutatásába.

Isten őrizzen meg bennünket attól, hogy találjuk a bírói ítéletet. Annál kevésbé tesszük ezt, mert hiszen a darázscsípés sokkal enyhébb betegség, mint a lábtörés. Csakhogy ezt abban a pillanatban hideg ésszel latolgatni, amikor az ember nadrágjában naavhivtelen megkezdődik a vészjelző zúgás: olyan hősiességet követel, olyan lelki-erőt, mellyről csak a görögországi iskolai tankönyvekben olvastunk Miltiades, Kimon fia cím alatt. Vagy melyet a Gracchusok anyja mondhatott a magának. Láttunk a háborúban rettenthetetlen hőseket, akik nehéz gránát-tűzben kértek tizenhétre blattot, de ösz-

szereztek, amikor valaki a hátuk mögött azt mondotta, hogy búúú... És nem árulunk el műhelytitkot, ha felemlítjük, hogy egyik legtrámenősebb motorversenyzőnk három éve nem mer éjjel egyedül kimenni a kertbe, mert valamikor rálépett a bokorban barackkal impregnált szunyado segédházfelügyelő bulfalére.

Szerény véleményünk szerint a darázs nem vis major ugyan, annál inkább enyhíthő körülmény. Melyre lehet hivatkozni, de — agyonütni, az is jó.

*

Sovány, rendkívül keszeg lesz az 1939-es versenyévad. Az ígéreték gömbölyűre hízott teheneit ismét a megszokott ösztövről legelőre akarják hajtani és a jóllakott tehének kérődzésének szeliden bukolikus hangját nagy harci harsónak bögetésével akarják pótolni. A túlméretezett trombónok első főpróbáját a KMAC hagyományos karácsonyesti vacsoráján rendezték és a roppant zúrból csak pianisszimó hallatszott ki a stilszerűen libamájjal töltött kaszinótójasokon rágódó álkapcsok ütemesen éhes csattogása.

Mennyivel hasznosabb lett volna a magyar motorsport — azt mondják egyes jóhiszeműek, hogy a motorsportba némi nemzetvédelmi elem is vegyül — szempontjából, ha példának okából ezen a vacsorán inkább a téli verseny határidejét ismertették volna. Igen a télversenyről kellett volna beszélni, arról az örök kásáról, melyet akkor lop a magasba a kánya, amikor — még el sem készült. És lehetett volna beszélni minden más versenyről. És milyen jó lett volna hallani, amikor az

öblös hangok a megszokottnál is öblösebben követelték volna azt, hogy most már gyérünk végre azzal a sporttal. Azzal a TT-vel, azzal az örökkön-örökké halogatott terepversennyel. Azzal a...

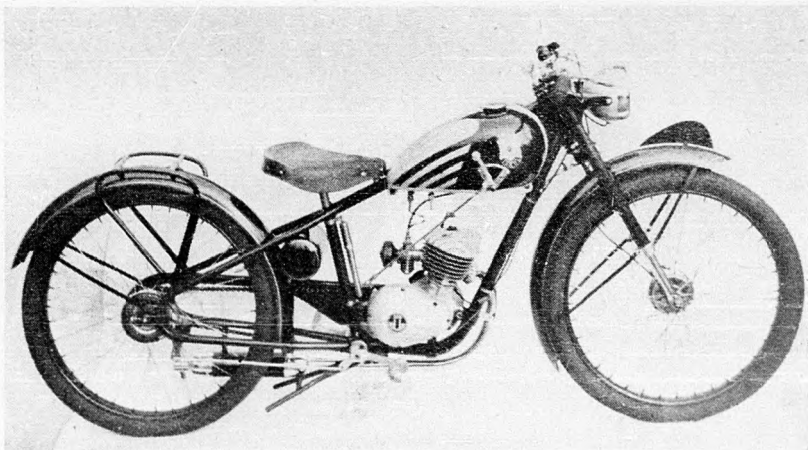
Lássuk kérem végre a téliverseny medvéjét és ne várjunk ezzel — Gyertyaszentelőig.

*

Határozottan nem rossz az az ötlet, melyet az amerikai Tennessee állambeli Memphis városában valósítottak meg. Ott ugyanis halálfejes táblát raknak az olyan autóvezető kocsijára, akit gondatlan vezetésén, részegségen vagy karambolon csíptek. Így akarják felhívni a gyanútan gyalogjárók figyelmét arra, hogy a kocsiban vigyázatlan vezető tapossa a jobb sorsra érdemes pedálokat.

Nem rossz ötlet, nálunk is be lehetne vezetni. Ugyanakkor nem ártana a gyalogosok zömének is hasonló táblát aggatni a nyakába. Egyáltalában, sürgősen be kellene vezetni ezt a tábla-rendszert, az egész vonalon. Táblát azoknak a rendőröknek a nyakába, akik ragaszkodnak a kerülgetéshez! Táblát a mindinkább szaporodó, szemhunyoritással irányító kárendőrökre! Táblát a jelzés nélkül beforduló villamosokra! Táblát azok nyakába, akik vezértitkárok szeretnének lenni a KMAC-ban! Táblát a versenyeket nem rendező klubok elnökeinek nyakába!

Az utóbbiak megtáblázása azonban nehezen lesz megoldható, hacsak nem akad vállalkozó szellem, aki a várható nagy kereslet reményében háromkéményes táblagyárat nem alapít!



Szemtől-szembe Urbach László új kismotorkerékpárjával, a „Mátza 100”-zal

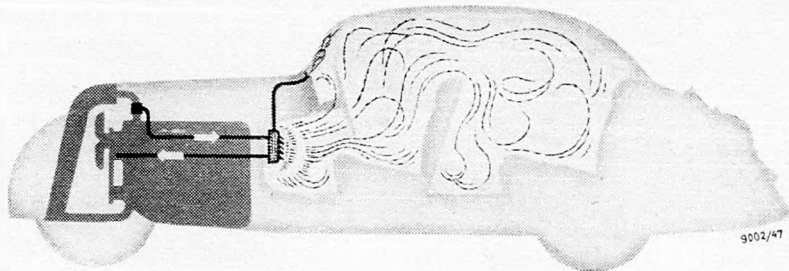
TAVASZ A TÉLBEN

Nemcsak melegít az autókályha, hanem fagy- és páramentesíti a szélvédőt is

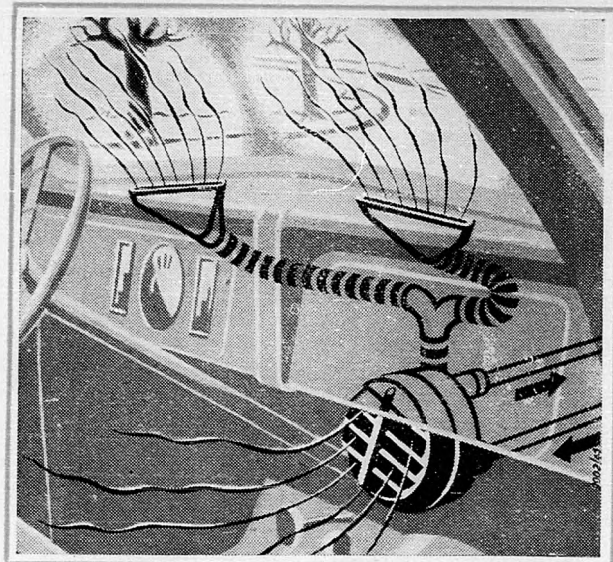
A téli autózásnak legkellemetlenebb oldala: a fagyos láb és a jégvirágos, párás szélvédő. A fagyos láb ellen lábszákkal védekezni alig lehet, mert akadályozza a pedálok kezelését, a használatos villamos szélvédő-melegítők ha meg is felelnek a célnak, a szélvédőnek csak aránylag kis felületére hatnak és csak korlátozott szabad látást biztosítanak.

Az elmúlt évben jelentek meg először a villamos autómobil fűtőkályhák, melyek azonban nem az elektromos áramot használják fel melegtermelésre, hanem a hűtővízben rejlő kalóriákkal varázsolnak kellemes tavaszt a kocsis belsejébe. Az ofajta konstrukció közül a legjobban a Bosch koesifűtő vált be, melynek legújabb kivitelű modellje egyben a szélvédő pára és fagymentesítését is tökéletesen oldja meg.

Hogyan működik a Bosch autókályha? Műszakilag igen egyszerű ez a berendezés, egyszerű miniatűr kör alakú radiátor, melynek melegét a beépített kis ventilátor juttatja a kocsis belsejébe. A radiátor vezetékét a szivattyús hűtőberendezésbe iktatjuk, a radiátoron forró víz áramlik át, ez a 70–80 fokos víz teljesen elegendő ahhoz, hogy a kocsis belsejét kellemes hőmérsékletű tiszta levegővel lássa el. A hőszárgzó elem különleges műszaki megoldásánál fogva 1.1 négyzetméter fűtőfelületet képvisel



A Bosch autókályha meleg levegővel öblíti a kocsis belsejét, tavaszt varázsolva a télbe.



A szerelékfal alá rejtett autófűtő nemcsak a kocsis belsejét látja el meleg levegővel, hanem a csővezetékén át forró légáramlatot is juttat a szélvédőre, melynek párasodását és befagyását meggátolja.

annak ellenére, hogy az egész komplexum igen kicsiny és szinte észrevétlenül búvik meg a szerelékfal alatt. A radiátorba épített alig 20 watt fogyasztású ventilátor teljesen zajtalanul dolgozik és nem vonja el a vezető figyelmét. A kocsis belsejének hőszabályzása

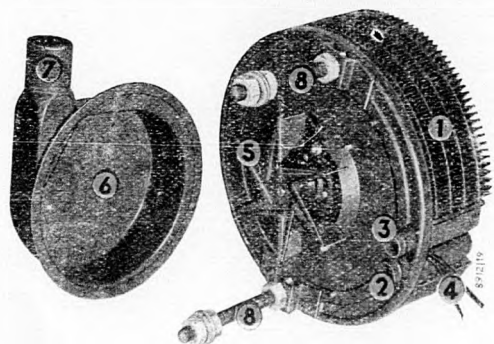
igen egyszerű, a ventilátor fordulatszámának emelésével, illetve esőkkéntésével fokozhatjuk és csökkenthetjük a fűtőhatást.

Az új Bosch autókályha egyúttal tökéletes fagy- és páramentesítő is. Felső részéből eső torkollik, ez a eső két széles torok segítségével meleg levegővel öblíti a

szélvédőt, melynek egész felületét megóvja attól, hogy rajta jégvirágok vagy pára képződhessenek. A ventilátor által szállított forró levegő mennyisége olyan bőséges, hogy a legkeményebb fagyban is melegen tartja a szélvédőt és annak nemcsak belső felületét tartja tisztán, hanem külső részén is megolvasztja az esetleg ráakódott jeget.

A ventilátoros Bosch-kályhának óriási előnye, hogy kipuffogóházoktól mentes meleg levegőt szállít, hiszen — a kipuffogórendszerrel kapcsolatos régebbi megoldásokkal ellentétben — magát a kocsis belső levegőt melegíti fel és tartja állandó körforgásban.

A fűtőkályha megfelelő működésének alapfeltétele az, hogy a hűtővíznek megfelelő legyen a hőmérséklete. Eppen ezért a hűtőt takaróval kell védeni és így gondoskodni arról, hogy annak hőfoka megfeleljen a normális temperaturának. Célzerű a hűtőrendszerbe termostátot iktatni. A termostát — mint tudjuk — csak akkor engedi a hűtővizet cirkulálni, amikor annak hőmérséklete a kellő fokot érte el. A termostáttal kombinált fűtőkályha tehát a motor beindítása után alig néhány perccel már bőven szállítja a meleg levegőt és nem kell várni arra, hogy a hűtővíz főlérés üzem után érje el a kívánatos nyolevan fokot. Óriási előnye a Bosch autókályhának, hogy kissé nyitott ablak mellett is kellemes hőmérsékletet biztosít. Minden autós tudja, hogy ha az ablakok teljesen zártak, úgy azonban meg kell várni a pára-képződés, ha nyitjuk az ablakot — fázunk. A Bosch kályha igen egyszerűen oldja meg ezt a kérdést.



A Bosch autókályha szerkezete: 1. Rozsdamentes radiátor, 2. 10t áramlik be a forró hűtővíz, 3. Innen áramlik vissza a lehűtött víz a hűtőrendszerbe, 4. A villamos ventilátor vezetéke, Különbözös szabályozóval, tetszés szerinti fordulatszámot és ezzel fűtést lehet beállítani, 5. A szélvédő-fűtőberendezés lekapcsolója, 6. A kályha torok a, 7. Innen áramlik a forró levegő a szélvédőre, 8. Ezzel a csavarral rögzítjük a Bosch kályhát a szerelékfal alá.

JÖN AZ ANGOL „NEMZETI VERSENYKOCSI?”

A háború utáni évek GP-történelmében oly jelentős szerepet játszó angolok, úgy látszik, végre mégiscsak kezdik belátni, hogy a GP-üzemmel szemben folytatott elszigetelési politikájuk mindenek inkább mondható, csak célszerűnek nem! *Laurence Pomeroy*, a „Motor” e. angol szaklap technikai szerkesztője, már évek óta mindent elkövet, hogy a szigetországot ismét visszavezesse az aktivitásba, úgyiszólván teljesen kész angol „nemzeti versenykocsi” tervét dolgozta ki, sajnos — hiába... Most azonban úgy látszik, végre megtörik a jég!

Az angolok már kezdik hinni, hogy a német autóipar nem utolsó sorban a GP-versenyek sikerein át növeli évről-évre exportkereskedelme kereteit. Kétségtelen, hogy az előrehaladott konstrukciójú német széria-kocsik felette célszerű propagálói a diadalmas versenykocsik, melyek százezrek jelenléte és milliók érdeklődése mellett viszik diadalra az egyetemes német autóipar színeit.

Az angolok jó üzletemberek, tudnak kalkulálni és bizonyára nem túlságos örömmel állapították meg, hogy amíg 1936-ban az angol birodalmon kívüli országok felé az angol autóexport 12.296 darabot tett ki, addig 1937-re ez a szám 10.064-re esett vissza, ami 20 %-os esőket jelent. Ezzel szemben a konkurens németek 1936-ban az angol birodalmon kívüli országokba 26.321 darabot exportáltak, 1937-ben pedig 63 %-os emelkedéssel 41.000 darabra srőfolták fel exportjukat. Mondanunk sem kell, hogy az 1938-as adatok még több gondot fognak okozni Albionban...

Igen tanulságos a délafrikai angol dominium esete, ahol már ugyancsak felütötte fejét a konkurens. A délafrikai angol autóexport 6200 darabról 5900-ra esett vissza, holott a délafrikai autóimport 20%-al növekedett! Ebben ugyan az amerikaiaknak is nagyrésziük van, de kétségtelen, hogy az *Auto Union Rosemeyer és Delius révén kivívott jököföldi versenykocsi után 1937-ben a német gyárak az előző évi autókrautannak éppen az ötszörösét adták el Délafrikában!* És úgy látszik, éppen ezeknek a tényeknek köszönhető, ha

1941-ben, az új GP-formula életbelépésének esztendejében ismét megjelennek az angol kocsik is a porondon!

Lehetséges azonban, hogy az angolok már előbb is aktivitásba lépnek, hiszen maga Pomeroy bízik benne, hogy az angol mérnököknek még az idei év folyamán sikerülni fog a 3 literes kompresszoros versenymotorokból a 600 lóerőt kihalozni! Mindezt maguk a németek nem vonják kétségbe, akik teljes elismeréssel adóznak az angol technikusoknak, mindazonáltal egyelőre biztosaknak érzik magukat versenyhegemóniájuk volánjánál. Mint mondják, Neubauer és dr. Feuereissen note-szeiben olyan, az európai versenypályákon évek óta gyűjtött adatok szerepelnek, melyek megszerzése nagyon de nagyon sok aldozatot és időt követelt! Nem is szólvá az alvázépítés czernyi problémájáról, a gumikérdésről a vezetőkről és az egész versenyszervezet felépítéséről és kiképzéséről... A németek örömmel üdvözölnék az angolok megjelenését a franciák és olaszok mellett a versenyeken, a német sajtó alaposan foglalkozik az angol „nemzeti versenykocsi” tervével, mely így a konkurrencia megvilágításában még érdekesebb képet fest.

Különös figyelmet szentelnek a német lapok a teljesen áramvonalba szabott és a karosszériába behúzott kerekű versenykocsi alvázának. Az acélesőlváz helyett az angol konstrukciók ugyanis könnyűfém-ből készült torziómentes kagylóidomot ajánlanak, ami a repülőgép konstrukciók előtt egyáltalában nem ismeretlen. A motor elöl nyer elhelyezést, a kardántengely a vezetőüléstől oldalt fekszik, az üzemanyg-tartányok részben oldalt (Auto Union), részben hátul (MB) nyernek elhelyezést. A független kerekék rúgózását hidraulikus teleszkóp-lökhárítókkal kombinált torziós rudazattal oldanak meg. Bár technikailag nem egészen újszerű, de érdekes megoldás a fékdoboknak a kocsi közepére való transzponálása, amivel a kerekék kirúgózatlan súlyát óhajtják csökkenteni. A hátsó kerekéken egyszerűen kivitelezhető ez a megoldás, az első kerekéknél azonban kritizálható kombinált konstrukciót követel. És végül a motor: tizenhathengeres, forgószélepes 3 literes és — négy kompresszoros, 1350 elhaj-lású V-motor...

Pomeroy terve szerint a versenyüzem költségvetése 7 kocsival 5 évre kb. 20 millió pengőft tenne ki, ennek felét az angol kormánytól szeretnék megkapni. Hiszen, Pomeroy szávaival élve, ez nem több, mint 12 bombavető repülőgép építési és öt éves fenntartási költsége...

ÚJRA ITT A TEREPGUMI

Continental

CONTINENTAL GUMIÁRU KERESKEDELMI KFT.
BUDAPEST, V, ROTHERMERE U. 2. TELEFON: 122-042

Néhány „rutin“-tanács!

Mi különbözteti meg a jó vezetőt a kitűnő vezetőtől? Semmi egyéb, mint az a rengeteg finomság, mely részben ösztönös, részben pedig évek tapasztalataiból születik. Mivel pedig az ösztönösen cselekvő östehetségek eléggé ritkák, az úgynevezett kitűnő vezetők túlnyomó része tapasztalatból, rutinból tett szert művészetére. Tapasztalatot szerezni, de másoktól eltanulni is lehet. Ezt a célt szolgálja az alábbi néhány rutin-tanács.

Meredek lejtőre érve idejében kapcsoljunk vissza!

Ismeretlen terepen nem árt bizalmatlannak lenni, ha tehát az út elkezd lejtetni, úgy mindig számítsunk arra, hogy a lejtő egyszerre csak vészes meredéllyé válik. Az eljárás? Idejében visszakapcsolni, nehogy a kocsit „megszaladjon”. Mert ha a kocsit megszaladt, tekintélyes tempót ért el, úgy legtöbbször nem sikerül simán visszakapcsolni. Ne felejtjük ugyanis el, hogy a gép csak akkor „veszi be” az indirekt sebességet, tehát negyedikről csak akkor kapcsolhatunk vissza harmadikra (vagy ha három a sebességünk, másodikra), ha a motort olyan magas fordulatszámra hozzuk, mely megfelel a tempónak és az illető indirekt sebesség áttételi arányának. Ha kocsink a lejtőn annyira megszaladt, hogy a motort képtelenek vagyunk abba a fordulatszámra hozni, mely ilyenkor megfelelne a kardán fordulatszámának és az áttételnek, egyszerűen nem tudunk visszakapcsolni.

Vegyünk példának az egyik igen népszerű kétkitűréses modellt. Hatvan kilométeres tempóban a motor perceiként 2300-at fordul, a hátsó kerekek perceiként 438-at forognak. Lejtőn mindkét érték erősen emelkedik akkor is, ha nem aunk több gázt és mire észrevesszük magunkat, a kocsit már 90-nel megy és a motor 3550-et fordul. Ha ilyenkor észbekapva, vissza akarunk kapcsolni: csak akkor tudjuk „beadni” a harmadikat, ha a motort 5300 fordulattal feléjük fordítjuk fel. Mivel azonban túrakocsiról van szó és nem holmi verseny Alifáról, akárhogy is taposunk a gázpedáttal, a motor erre a fordulatszámra képtelen. Nincsen más segítség, mint teljes erőből fékezni és akkor visszakapcsolni, amikor a sebesség annyira csökkent, hogy a visszakapcsolás sikerül. A földolag: lejtőn ne engedjük megszaladni a kocsit és ha már megszaladt, ne veszítsük el a féjünk, fékezzünk és kapcsoljunk vissza.

A hullámvasút veszedelmes!

Ki nem ismeri a hullámvasutat, ezt a közveszélyes országúti csapdát. Amikor az út elkezd lejtetni és rövidebb-

hosszabb darab után ismét emelkedik. Különösen akkor veszélyes az országúti hullámvasút, amikor jó átlagra törekszünk és nem takarékoskodunk a gázzal. Különösen akkor kell kétszeresen ügyelnünk és lassítanunk az iramot, amikor a hullámvasút mélypontjára értünk. És le kell küzdenünk azt az ösztönös igyekezetet, mely arra készíti, hogy jó lendületet vegyünk az előttünk levő látszólag igen meredek, valójában pedig enyhe emelkedés legyőzéséhez.

A hullámvasút felszálló ágában ha-

EDUÁRD KIRÁLY

Eduárd király, dieső király,
Kézében a volán,
Hadd látom, így szól, ki vesz részt
Egy Kámae lakomán.

Van-e ott kedv és enni jó,
Liba és lúd kövér,
Utána egy kis öntözés:
Jó egri bikavér...?

S a nép, az istenadta nép,
Vajh oly boldog e rajt...
Ha versenynaptár van ugyan,
De elmaradt a rajt?!

...Felség! valóban tetteid
Legszébb gyémántja ez...
Csillár ragog, szájunk gagog,
S was gut und teuer: nyelsz.

A nép — az boldog, oh király,
És versenyekre vár,
Hisz ami télen elmarad...
Majd meghozza a nyár.

...Apponyi tér a hely neve,
Hol iz esiklanda szájt,
S a Kámae dieső háznagyja,
Vendégli a királyt.

„Ti urak, ti urak, ti rossz ebek”
Szóland Eduárd imígy,
Hát nines ki zenje tettem,
Mert szivetek irigy?!!

Csak néztek s vártok nagy mohón,
Mert fejetek botor!
...S mert mindenetek nem én vagyok,
Hanem csak a: Motor!!

A serleg hol van, háznagy óh!
Itt riz köszöntve lesz!
Félköttem az agg atvád,
Ha nem elég a szesz?!!

Ám esend honol s nem szónokol...
Lang dauert néma esend...
Csak egy pufók im, hogy szuszog...
A kaeca nyomja bent!

—akiba—

ladva, ugyanis nem vesszük észre a domb mögött szembejövő forgalmat, nem látjuk azt a kocsit, mely a hullámvasút felszálló ágá mögötti lankán halad. De lehet éles forduló is a beláthatatlan szakaszon. Tehát kétszeres óvatosság indokolt. Aki nem hiszi ezt el, az menjen ki a gödöllői országútra, Mátyásföld és Kerepes között alaposan tanulmányozhatja az országúti hullámvasút veszélyeit.

Milyen ivben vesszük a belátható fordulót?

A fordulótechnika nem boszorkányság, csak éppen érteni kell a módját: és máris elegendős könnyedséggel haladunk a kanyarban, ráadásul sebességünket sem kell túlságosan csökkentenünk.

A legtöbb mazsolavezető úgy veszi az enyhe, legfeljebb derékszögű, amellet szelíd ívelésű kanyart, hogy igyekszik minél inkább bent maradni az út belső szélén, a forduló közepéig szinte egyenes vonalban vezeti a kocsit. A forduló közepén hirtelen fékez, kopatja a fékeit, a gumijait és akárhogy is slioppol, kénytelen átvágni a szabálytalan oldalra, mert a kocsi lendülete kiviszi. Közben alaposan veszt a sebességéből és a nyakát is kockáztatja.

A jó vezető úgy veszi a belátható kanyart, — határozottan hangsúlyozzuk, csakis a jól belátható kanyart, ahol látja, hogy nem jön szembe semmi és nincsen akadály, — hogy még a forduló előtt átvág a forduló szabálytalan, külső ívére, még a forduló előtt fékez és a fordulóban adja rá a gázt, miközben igyekszik minél jobban „ragadni” a neki szabályos oldalon levő belső útszegélyhez.

De nehogy aztán olyan kanyarban próbálkozzunk meg az éfajta technikával, ahol a fordulót nem látjuk be. Mert a beláthatatlan fordulóban minél rutinosabb a vezető, annál óvatosabban halad. Ha nem óvatos, úgy nem tesz szert rutinra, inkább elsősősztályú temetésre. Ha futja — az örökségből.

* A chinin a legjobb nátha elleni gyógyszer. A náthát, sajnos, mindannyian ismerjük, általában enyhébb formában jelentkezik, sokszor azonban oly súlyos formát is ölt, ami igen sok áldozatot követel. Az idők folyamán megkísérelték ezen betegséget megelőzni. Többfajta gyógyszer próbálták ki, amelyek közül a chinin mutatkozott a leghatásosabbnak. Még 1907-ben dr. Rabow azon véleményének adott kifejezést, hogy a chinin kis adagokban való sűrű szedése a náthás megbetegedések megelőző gyógyszere. 1918-ban Laubenheimer frankfurti tanár megállapította, hogy egy 1000 főnyi hadifoglyatábor napi 0,25 gr. chinin szedése révén megmenekült a spanyol náthafertőzéstől, míg másik két szomszédos táborban, ahol nem szedtek chinint, teljes erővel tombolt a spanyol. Spitta, berlini tanár, ki maga is nagyon fogékony volt a náthafertőzés iránt, 1933-ban tanulmányt közölt, melyben ajánlja a chinin napenkénti kisadagban való szedését, abban az időszakban, amikor a náthaveszély a legnagyobb, azaz december közepétől április végéig. Spitta tanár sajátmagán kísérletezett és a legtöbbször 15 év alatt, amióta chinint szed, egyszer sem kapott náthafertőzést, még a legnagyobb járvány idején sem. Megemlítendő és ezt több ezer orvos állapította meg, hogy azok, akik moesárlásban szenvedtek és chinint szedtek, a náthát sohasem kapták meg. Ezen megfigyelések konkluziójaként pedig megállapíthatjuk, hogy a chinin elsősősztályú nátha elleni gyógyszer, amely 20–30 gr. napi adagokban szedve, alkalmas arra, hogy a szervezetet a nátha ellen immunissá tegye.



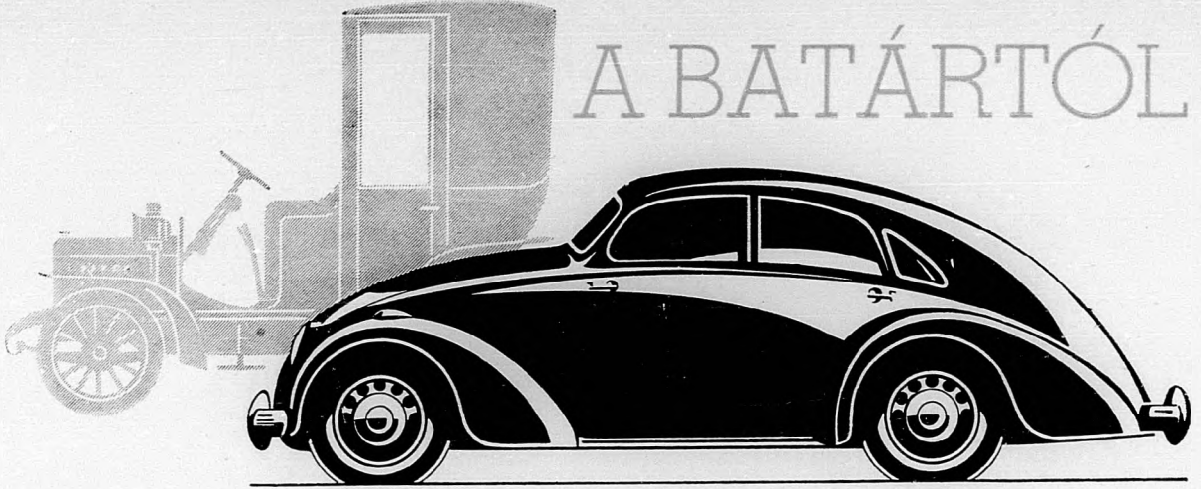
SHELL
MOTOR OIL

BB 681

TÖKÉLETES
SINGLE SHELL
TÉLI OLAJ

ZSOLT

A BATÁRTÓL



AZ ÁRAMVONALIG...

Az első, 30 km-es sebességgel tovapöfögő automobilon kívül megjelenésükben alig különböztek másban a batártól, minthogy hiányzott előlük a — lófogat. Még az utasok is ugyanolyan kenetteljes ábrázattal ültek bennük, mint amilyen pillantásokat eszünkbe véstek a háborúelőtti évek kocsikörzői a „Stefánián”. Az urak keresztbevetett lábai mellől éppen úgy nem hiányozhatott az ezüsfogantyús ébentásétabot, mint a szalma-, avagy a szürke keménykalap, mely ismerősök láttára barátságos ivben lendült le a fejekről. És a hölgyek? Ők mosolyogva bólogtak az álluk alatt kacéran megkötött fátyol védelmébe ajánlott kalappiramiszaik alól... Az automobil motorját kizárólag a lovak helyettesítésére szánták és ennek megfelelően az egész jármű a lófogatnélküli sétakocsizó batár szerepét töltötte be... Oh szép békeévek...

A 300-as fordulatszámú dolgozó automobilmotorok történetében korszakalkoló jelentőségű volt Bosch első magasfeszültségű gyújtómágnese, mely megnyitva az akkori viszonyoknak megfelelően magasfordulatszámú motorok korszakát, az automobil sebességét íantaszítuks, 60 kilométerre srófolta fel igen ám, de ebben a szédítő tempóban kegyetlen hazudba kerültek a féltve őrzött női lábak és mikor a különféle takarók sem nyújtottak már megfelelő védelmet, végre szakítottak a nyitott kocsitípussal és jött a nyitható tetejű lovas-utazókocsi mása a „Landaulett”, a mai kabriólek és kabriólimuzinek őse.

A szükségszerűségnek megfelelő irányban fejlődésnek indult karosszéria-forma kialakításánál a légellenállás csökkentését célzó áramvonalidomok alkalmazásának ebben az időben persze még nyomát sem találjuk. Gyorsan, pláne 60 km-nél gyorsabban akkorigban senki sem akart utazni és a karosszériaépítésben egyesegyedül kényelmi szempontok voltak irányadók. Az áramvonal alkalmazásával párhuzamosan jelentkező benzinnemegtakarítás sem sokat izgatta az autósokat, hiszen az üzemanyagköltség a javítási számlák mellett elhanyagolható kicsire zsugorodott össze. Éveknek kellett elmúlniuk ahhoz, hogy az emberek megbarátkozzanak a gyorsabb közlekedés gondolatával és felfigyeljenek a légellenállás csökkentésének problémájára. Rájöttek arra, hogy ugyanazon erősségű motorral csak úgy lehet nagyobb sebességet elérni, ha a légellenállást sikerül csökkenteni. Ez a törekvés vezette rá a gyárakat arra, hogy elől a hűtő hegyesen képezék ki, gondolva, hogy a kocsi így könnyebben „fúrhajtja bele” magát az ellendülő légrétegbe... Ugyanakkor az ékalak utánzására a kocsikat hátul aránytalanul szélesre építették, nem is sejtve azt, hogy a merevdeken levágtott széles hátfal mögött keletkező szívóhatású légörvények számára valóságos melegágyat készítettek. De hiába! A hűtők egyre hegyesebbek lettek, ahelyett, hogy tömpábbak és kerekesebbek lettek volna, olykor — emlékezzünk csak vissza — alul valóságos csóorban végződtek, melyről komolyan elhitték, hogy a levegőbe „fúródva” csökkenti a légellenállást!...

A kocsi első felét a motorház foglalta el, a vézna pléh-alvázzal hatalmas méretű motorok dűbörögtek, szemben a mai masszív alvázzal szerényen meghúzódó, nagy-

teljesítményű, de kisméretű motorokkal. A nagyméretű motoroknak hely kellett, a hegyes hűtődomból hátrafutó karosszériát pedig a légellenállás csökkentésére egyre keskenyebbre kezdték építeni, úgyhogy az üléseken már két utas sem fért el egymás mellett, szükségszerűségképpen az ülések eltolták úgy, hogy akik eddig egymás mellett ültek, most egymásnak félig háttal szorongtak. Új tendencia kapott lábra: a karosszériát elkezdtek befelé homorítani ahelyett, hogy kifelé domborították volna. A lágy, gömbölyű vonalak helyett élekben szögleteskedett a kocsiszekrény, még a sármentők közepén is taraj futott végig...

Bámulatos, hogy a háború végeztével sem tudott helyes irányba terelődni az áramvonalprobléma megoldása, holott az aerotechnikusok a repülőgép- és léghajóépítés keretében már régóta tisztában voltak a légellenállás lényegével. És ha netalán akadt volna vevő, aki ezt a gyárosnál szövéttette volna, annak sürgősen és fölünyesen hozták volna tudomására azt, amivel ugyan már régebben is tisztában volt, t. i. hogy az autó nem — repülőgép!...

Hosszú idő kellett hozzá, míg belátták azt, hogy az ékalakban hegyezett hűtőknek gyakorlatilag az áramvonalhoz semmi köze, a légellenállás csökkentésére alkalmazott szűk üléseken pedig nem lehet — ülni! A reakció a másik végletbe csapott át; laposhűtőjű lufballonokat kezdtek építeni. Az eddigi keskeny építés helyett hasas, deformált labdához, avagy terhes tehénhez hasonlatos karosszériák gyönyörködtek a divatért lelkesülők ízlését. És ha akadtak józanabbnak, akik az örület ellen fel merték emelni szavukat, azoknak a gyárak mondták meg a véleményüket: Azt és úgy gyárthatunk, amit akarunk, mert a közönségnek mindent el lehet adni... De elől kövér és gömbölyű, hátul hegyes és lapos autót?... Repülőgéptörzset négy keréken? Nem! Azt senki sem venné meg!

Pedig már mindenki rájött arra, hogy nagyobb sebességnél a szélesfarú kocsik imbolyognak az úton. Ezer okát adták ennek a kellemetlen tünetnek, csak éppen a valódi okot nem vették észre. Nem gondoltak arra, hogy a kocsi mögött összecsapó légtömegek szívóhatása az, amely úgy ráncigálja a kocsit, mint a pórázon vonszolt, acsarkodó, renitens kutya a gazdáját. A kocsit az úttesthez tapaszto független rugózású kerekek akkorigban még ismeretlenek voltak és a rosszul vonalozott, magasépítésű kocsiknál előfordult balesetknél, amikor „a vezető elvesztette uralmát a kocsi fölött”, igen gyakran a kocsi farát ide-oda „usztató” levegőszívóhatás is ludas volt.

A mai értelemben vett helyes áramvonalat a versenykocsiepitésnek köszönhetjük. A versenykocsi-konstruktőrök csakhamar belátták, hogy a földközeli viszonyokhoz szabott, alul sík áramvonalidom nélkül — nincs tovább! És jött az aerodinamika a maga elméletével, a szélesatorna a maga praktikus tapasztalataival, jött az áramvonal-autó rekordokban kulmináló gyakorlati előnyei. A gyorsabb, biztonságosabb és kényelmesebb áramvonal-autót könnyebb vezetni, csökken a motor igénybevétele és kevesebb az üzemanyag-fogyasztás. Csupa plusz, a sok előnnyel szemben semmi mínusz, semmi hátrány. Ezért az övé a jövő!

HÍREK

Norton az idén nem indul?

Beavatott forrásból származó hírek szerint a Norton-gyár az idén hivatalosan nem vesz részt sebességi versenyeken, mivel a szériagyártás a gyár kapacitását teljesen kimeríti. A Daniell-Frith-White-trió szerződését, a változott helyzetnek megfelelően, állítólag 1940-re kötötték meg, bár valószínű, hogy a trió „saját szakállára” az idén is Norton-színekben fog szerepelni.

Bécsben szeptember 17-én nagyszabású autó- és motorkerékpár-körverseny kerül megrendezésre. A versenyt a tervek szerint a Ring és a Donau-Kanal körézte körpályán szervezik megrendezni, miután azonban a kétmillió város belsejében nem olyan egyszerű dolog ezt a tervet nyelvébeírni, már a Práter sétányát magába foglaló háromszög-pályát is helyezték — tartalékba...

Szenzációs non stop repülést hajtott végre két német pilóta, akik mindössze 105 órás Hirth-motorral szerelt kis Arado „Ar 79” típusú géppülkkel az északafrikai Bengasiból megállás nélkül az indiai Gajába repültek át és 6400 km-es távrepüléssel kategóriájukban megdöntötték a fennálló 4175 km-es non stop világrekordot! A 6400 km-es táv megfelel a berlin-nyujorki távolságnak...

Abessziniában is lefutottak már az első autóversenyek: az asmarai olasz autókлуб, egy 3,6 km-es kanyargós körpályán, 30 körös távon rendezte meg versenyét, melyet Romano (2,8 Alfa Romeo) nyert meg 98,7 km-es átlaggal.

A BMW-gyár 1938-ban hat motorkerékpár-bajnokságot fűzött babérokoszorújába. A BMW-művek az Európa-bajnokságon kívül megnyerték a német, holland, délszláv, braziliai és guatemalai 500 km-es bajnokságot is.

Az autóvilágrekorder Eyston kapitány megkapta a francia becsületrendet.

Angliában a gépjárművek száma túlhaladta a 3 milliót!

Drezda városa kétemeletes autobuszokat helyez üzembe, melyek 100 utas szállítására alkalmasak.

Egyes külföldi lapok a KdF-kocsik összerakására szánt antwerpeni montázstelepek terveiről írnak...

Épül a Reichsautobahn: Saarland közelében 20.000 kg robbanóanyag felhasználásával órási ingoványrobbantást hajtottak végre. Dr. Todt, az autók építésének főfelügyelője, a robbantáshoz meghívottak előtt kifejtette, hogy amíg a multiban az építők óvatosan elkerülték az uterhordásra alkalmatlan ingoványos talajokat, addig ma ezeket a talajkomponenseket robbantással sikerül teljesen elimíniálni. Mint mondta, az utolsó négy esztendő folyamán Németországban 2 millió köbméter ingoványt távolítottak el robbantással, miáltal az autók építésénél kevesebb 5 millió márkát megtakarítást értek el!

Az Auto-Union tavalyi üzletévében 23.000 alkalmazottat foglalkoztatott. A vállalat exportja 40%-kal emelkedett az előző évről és elérte a 98 millió márkát.

NSU 1938-ban 3700 munkással 37.000 motorkerékpárt gyártott, ami az 1932. évi produktumnak kétszerese. A kis típusú „Opek”-ekből a gyár eddig 56.000 darabot gyártott.

Németországban küszöbön áll az olcsó, de kötelező szavatossági biztosítás bevezetése.

Angol aerodinamikuskor kísérletették, hogy a kocsifének tokozása az áramvonalidom autókön újabb 10% üzemanyag megtakarítást jelent.

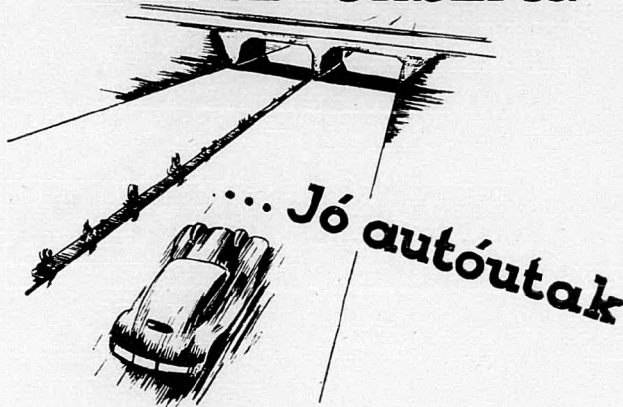
MIELŐTT VÁSÁROL.

**a VICTORIÁT s
SUNBEAMET**

LÁTNIA KELL!

KOPPÁNYI, DESSEWFFY UCCA 47

NÉMETORSZÁG



IDEÁLIS SÍTEREPEK, ELSŐRANGÚ SZÁLLODÁK, VILÁGHÍRÚ SÍSKOLÁK, BIZTOS HÓVISZONYOK ORSZÁGA

TÉLISPORT

NAPFÉNY – ÜDÜLÉS

A NÉMET ALPESEKBE

FELVILÁGOSÍTÁS – PROSPEKTUS:
**NÉMET BIRODALMI VASUTAK
IDEGENFORGALMI IRODÁJA
BUDAPEST, IV., VÁCI UCCA 3. SZÁM**

Anglia esőkkentette az amerikai kocsik vánját. Mindennek ára van...

Jenkins komolyan készül a sebességi autóvilágrekord előhódítására. Épülő kocsija 12 hengeres, 26 literes Curtiss repülőmotorokkal lesz szerelve, melyek 2400 lóerőt reprezentálnak.

Német statisztikusok számítása szerint a kisköcsi üzembentartás az utolsó 10 év folyamán kérek 43%-kal olcsóbbodott. A KdF-köcsi megjelenése természetesen további nagyarányú olcsóbbodást fog eredményezni.

Nuvolari idei versenyterveit még homály borítja. Külföldi lapok híradása szerint ismét Alfa Romeoon fog versenyezni, de ne esedálkozzunk azt az Auto-Union mégis megfoglalná ezt a hirt...

A német munkáshányt folytatán a Volkswagen-gyár építési munkálatainak meggyorsítására 6000 olasz munkás vette fel Fallerslebenben a munkát. A gyár ősszel kezd meg a KdF-kocsik gyártását.

Az ostromkál nyersolajkutatás havi hozama már elérte a 600 vagyont. Az összes német kutak havi hozama pedig már 55 ezer tonna.

A Csehországon átvezető Reichsautobahn szakasz transzverzális munkálatai megkezdődtek.

Az elmúlt év július 1-ével záródó évben 660.000 külföldi gépjármű fordult meg Németországban.

Maserati legújabb hathengeres, 1,5 literes, féktömlesztéses, négysebepes verseny motorja főkpadon 7000 fordulat mellett állítólag 235 lóerőt ad le.

Németország a bérutókat és taxikat adoménestítette.

Apró Diesel! Németországban 57.410, Franciaországban 17.000, Amerikában 9320, Olaszországban pedig 5680 dieselmotoros teherautó van forgalomban.

Franciaországban egységes 4-6 tonnás teherautó típus megvalósításának gondolataival foglalkoznak.

Az USA-beli Délkarolinában hatóságilag ajánlják az este közlekedő gyalogosoknak, hogy kezükben lóballanak újságpapírt vagy zsebkendőt, ami az esti világításban feltűnőbbé teszi őket.

Kinsky herceg, a régi svábhgyvi versenyező hőse 45 éves korában szívizélhűdés következtében meghalt.

Az akkumulátorok árát Németországban 8 százalékkal csökkentették.

Arturo Nuvolari, a „campionissimo” atyja 74 éves korában motorkerékpárjával halálos baleset áldozata lett.

MI A FONTOSABB?

A NAGY CSÚCSSEBESSÉG, VAGY A JÓ UTAZÁSI ÁTLAGSEBESSÉG ?

A gyári és főleg a képviseleti katalógusok a legnagyobb és leghaladósabb bűnt abban a rovatban követik el, mely úgy kezdődik, hogy: legnagyobb sebesség. Ezen a helyen rendszerint egészen tekintélyes sebesség szerepel és csodálatosképpen a magyar nyelvre átültetett, honi használatra szánt és rendszerint rendkívül szépen illusztrált árlapokban ez a sebesség többnyire növekszik, legalább úgy 5—10 kilométerrel. A rossz nyelvek szerint ennek az az oka, hogy szép hazánkban főleg a karburációs viszonyok kedvezőbbek, vannak viszont, akik bizonyos lelkiismeretbeli tágulások számlájára írják ezt a sajtóságot tüneményt. Azt viszont nem is kell hangsúlyozni, hogy a katalógus szerint 95—100 kilométerre képes kocsik legselesebb jókedvében, a leghűvösebb esti órákban sem fut többet 35—90 km-nél. (!)

Vizsont — ezzel azonban nem akarunk feloldozást adni a bűn alól — nem is olyan fontos az a csúcsebesség, ennél sokkal gyakorlatibb annak a jelentősége, hogy a szóbanforgó modelnek mi a legkedvezőbb utazási sebessége?

Mi az az utazási sebesség? Az a tempó, mely mellett a gép nem erőlködik, nem fogyaszt túl sokat, nem halatja azokat a rívó-zakatoló-zokogó-reszelő hangokat, melyek az érzőbb lelkű autósra úgy hatnak, mint ördög a tömjénfüst. És melyek arra vallanak, hogy a motor túlzott teljesítményt kénytelen leadni.

A csúcsebesség és a legkedvezőbb utazási sebesség között természetesen bizonyos arány van, minél nagyobb a csúcsebesség, annál nagyobb az utazási átlagsebesség. Az csak természetes, hogy a kétbütyöktengeyes Alfa, mely 180-at is tud, magasabb utazási sebességet enged meg, mint mondjuk a kis Ford Eifel, viszont bebizonyított tény, hogy a csúcsebesség és az optimális utazási sebesség közötti arányt a konstrukció, a műszaki megoldás stb. is befolyásolja. Vannak gépek, melyek vígan és megerőltetés nélkül órák hosszat pörögnek olyan tempóban, mely alig 5—10 kilométerrel lassúbb, mint a forgáztempó, viszont ismerünk kocsikat, melyek hatvan feletti sebességben — itt becsléletes hatvanra és nem tahómeter hatvanra gondolunk — olyan hangokat hallatnak és úgy panaszkodnak, mint a kőbölcsőben dajkált csecsemő. Rengeteg szerepe van itt annak, hogy a motor forgórészeit hogyan vannak kiegyensúlyozva, milyen társzámndál áll be a kritikus vibrációs periódus, mennyire szerencsésen megoldott a csapágyazás stb.

Hogy mekkora a legkedvezőbb utazási sebesség, azt „érezni” kell. Itt van szükség arra a külön érzékre, mely elárulja azt, hogy vajjon motorunk jókedvűen pörög, vagy pedig túlterhelten

szúszog. Ehhez nagyobb adagnyi motorintelligencia, kimeletes szív és főleg jó fül szukséges. A leghelyesebb úgy eljárni, hogy az ember kimegy valahol a szabad országhútra, például hétköznap a balaton múút Diósd előtti szakaszára és itt megpróbálja teljes gázzal kifuttatni kocsjával a legnagyobb tempót, az úgynevezett csúcsebességet. Fokozatosan növeljük a gázadagot és ha jól fűlelünk, úgy hamarosan észre vesszük, amikor sebességünk annyira fokozódott, hogy motorunk „furcsa” hangokat kezd adni és nem „érzi jól” magát. Egy kis kísérletezés után már beidegezzük az egész tüneményt és legközelebb, amikor hosszú utat teszünk meg az országúton, szinte ösztönserűen azt a sebességet tartjuk, melynél a motor jókedvűen és panasz nélkül végzi munkáját.

Minél közelebb van a legjobb utazási sebesség a csúcsebességhez, annál kedvezőbb a helyzet. Vizsont igen sok olyan kocsiípust ismerünk — nevek említésének mellőzéséért szíves elnézést kérünk, — melynél egészen rendkívüli a helyzet. Bizonyos sebességnél — mely még nagyon távol van a csúcsebességtől — kellemetlen, nyers, vibráló hangokat hallunk, ezek a hangok hasonlítanak ahhoz a szimfóniához, melyet a csúcsebességben túlterhelten hallat. A sebesség növelésére a hangok eltűnnek, a motor elkezd símán pörögni és csak akkor áll be ismét a „nyers” periódus, amikor a csúcsebességhez közeledünk. Említünk sem kell, hogy ha a sors ilyen természetrajzú motorral „áldott” meg, úgy kint az országúton csak nagyon is élesen elhatárolt sebességi határok között mozoghatunk, nem mehetünk se lassabban, se gyorsabban, ha nem akarjuk nyúzni a motorunkat.

Látjuk tehát, hogy az autós is csak addig nyújtózkozhatik, ameddig a takarója ér. Aki tehát kis Fiat 500-ával, vagy Adler Juniorjával másfél óra alatt akar lefutni Siófokra, az motorját jobban próbára teszi, mintha tisztességes tempóban ennek a távolságnak úzszeresét tenné meg. Ha vizsont megelégszik a hatvanas átlaggal, úgy nemcsak motorban és benzinben, hanem fűlben és idegben is megtakarít annyit, amennyitért érdemes takarékoskodnia. Régi arany szabály ugyanis az, hogy a jó autóst az különbözteti meg a mazsolától, hogy az öreg róka sohasem siet, mégis jobb átlagot fut ki, mint a vágató aranyifjú. A tapasztalt vezetó mindig a legkedvezőbb fordulatszámot tartja a motorját, sebességét nem változtatja, hanem állandóan tartja — már amennyire azt a terepviszonyok megengedik. A vész mazsola hol „repszál”, hol pedig vészorosog és a végén félórával később ér célba. Ráadásul rengeteg benzint, motort és ideget fogyaszt. Es közben állandó tojástáncot jár a jódinkturás üveg és a javító műhely között.

OPEL

General Motors

Kadett
Olympia
Super 6
Admiral

4 mestermű

Nemzetközi
GÉPKERESKEDELMI R.T.

Budapest, K. Vörösmarty tér 4.

21 vidéki
Service állomás!

Fel Monte Carloba!

Január 19-én haladnak át az Athénből indult versenyzők Budapesten

Alig pár nap választ el a téli évad legnagyobb motorsporteseményétől, a montekarlói esillagtúrától, melynek két csoportja, az Athénből, illetve Bukarestből startoló versenyzők áthaladnak Magyarországon is. A magyar motorsport, mely a néhány év előtti Kozma-Martinek (Fiat-Balilla) vállalkozás eredményeképpen már oly sikeres szerepet játszott a montekarlói esillagtúrák történelmében, az idén ismét népes csapatpal képviselteti magát. *A magyarok*, akárcsak a 151 induló egyharmada, *a legtöbb, 500 pontot jelentő athéni starttal veszik fel a küzdelmet*. A négy magyar versenyzőpár a következők:

Komlóssy E.—Kovács E. (680 DKW); Böckh László—j. Döry A. (680 DKW); gr. Festetics Ernő—Wilhelm Sándor (Lancia Aprilia);

míg a negyedik párként startol Martinek István Rajna Fiatjával száll küzdelembe. A magyarok közül Komlóssy Endre, Böckh László, Wilhelm Sándor és Martinek István már tudják, mit jelentenek a montekarlói esillagtúrán télvíz idején a balkáni utak, ebbeli rutinjuk kétségtelen előnyt jelent a magyar kolóniának.

A január 17-én Athénből startoló versenyzők a Szeged—Budapest—bécsi

úton szelik át hazánkat, érkezésüket a budapesti (Apponyi téri) kontrollállomásra január 19-én a kora esti órákban várja a KMAC. A Bukarestből induló csoport január 18-án 15 és 24 óra között halad át a Biharkeresztes—Debreceen—Szerencs—Kassa közötti Eperjes felé vezető magyar útszakaszon. Az Athénből startoló csoport egyik legérdekesebb tagja kétségtelenül a francia hölgyvezető Itier, aki dieselmotoros Hanomag kocsin vesz részt a küzdelemben.

Az idei montekarlói esillagtúrán, mint ismeretes, a kiskoosik egész 750 cm. hengerűrtartalomig külön értékeltetnek, mely körülmény jó kilátásokkal kecsegtet a 3773 km.-es athéni útra vállalkozott magyar DKW vezetők számára, akiknek legrövidebb ellenfelük kétségtelenül a kompresszoros Fiat-Topolinok lesznek.

Lispei helyzetjelentés

Az Amerikai—Magyar Olaj Rt. által a lispei olajmezőn végzett fúrások újabb öröndetes eredménnyel járnak. A két hónappal ezelőtt megkezdett 8-ik és 9-ik fúrás kitűnő minőségű olajat eredmé-

nyezett és a két újonnan fúrt kúttal most már hétre emelkedett az olajat szolgáltató kutak száma. A két új kút a többiekhez hasonlóan, szintén napi 4–5 vagon nyersolajat termel, bár az új kutak hozamának kitermelését a szállítási nehézségek egyelőre lehetlenné teszik. Az oltaházi vasútállomásig vezető kistávezeték kapacitását teljesen igénybe veszi az eddigi kutak hozama, az új kutak kitermelését csak akkor lehet majd megkezdeni, mire elkészül a nagykanizsai—budapesti vasúti fővonal egyik állomása, Újnéppusztára épülő távvezeték, ahonnan majd vasúton szállítják tovább az olajat.

Mit várhatunk Lispétől?

A lispei fúrások eredménye ma már szinte garanciát nyújt arra, hogy az év végére hazánk képes lesz maga fedezni nyersolajszükségletét. Ilyen gyönyörű perspektívák mellett fúrják a tizedik kút, a fúró már ezer méter mélységben jár, 200 méterrel lejjebb valószínűleg már az olajsintet is el fogja érni. De felállították már a 11-ik kút fúrótoronyát is és rövidesen itt is kezdődik a munka.

Az eddigi lispei fúrásokkal kapcsolatban meg kell jegyeznünk, hogy ezek a fúrások tulajdonképpen próbafúrásoknak számítanak, melyek segítségével meg akarják határozni a mélyben fekvő zalai olajmedence kiterjedését. Ennek megfelelően a jelenlegi kutak egymástól több kilométerre vannak, míg a rendszeres kitermelés esetén 600 méteres távolságokban végzik a kútfúrásokat.

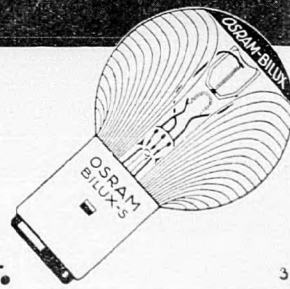
Lapzártakor értesülünk, hogy Lispén már a 10-ik fúrás is elérte az olajsintet, a kút hozama napi 3–4 vagonra becsülhető...



*Jó világítás
elhárítja a baleseteket!*

OSRAM BILUX-S

*emeli a
biztonságot.*



„Ruzs és püder nélkül”

mutatjuk be

a világ legérdekesebb versenykocsiját,
az 1938-as Auto Uniant

A versenykocsi körül a titokzatosság köde leng! A gyárak nem szívesen adnak részletes műszaki leírást, nem akarnak „tippekkel szolgálni” a többieknek és semmi kedvük sincsen ahhoz, hogy közkinccsé avassák, néha évek hosszú munkájának gyümölcsét. Ez az oka annak, hogy egészen részletes leírások csak felette ritkán jutnak nyilvánosságra. Többnyire találgatásokból tevődik össze a különböző leírások anyaga, mert a gyárak gondosan ügyelnek arra, hogy Versenykocsi Öngagsága — akárcsak a primadonna — sohase kerüljön a nyilvánosság színe elé a ruzs és püder jótékony védőpáncélja nélkül. Hogy minden titkolódzás ellenére is sikerül az alábbiakban teljes „meztelenségében” bemutatnunk az ideai versenyszézőn babérokoszorúta kolaratúrárekesnőjét, annak sikerét arra a forrásra hárítjuk, melyet — érthető okokból — nem nevezhetünk meg.

HÁRMAS VEZÉRMŰTENGELY!

Az Auto-Union versenykocsi kétségtelenül a legforradalmibb és legszokatlanabb konstrukció, tervezője mintha azt tűzte volna ki céljává, hogy minden porcikájában újat és a megszokottnak fittyet hányót teremtsen.

Az AU versenykocsi háromliteres motorja tizenkéthengeres, egymáshoz képest hegyesszögben fekvő, két hat-hengeres blokkal. A blokkok, hengervejek és dugattyúk könnyűfémekből vannak. A vezérlést három különálló bütyktengely végzi és himbákkal hat a

szelepekre. A középső bütyktengely mindkét hengerblokk egyes szelepeire hat, a két szélső csupán egy-egy blokk szelepeire. Hengerenként egy-egy gyertyát találni, mindkét hengersornak külön mágnese van.

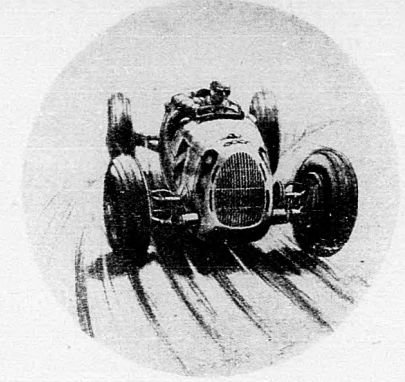
A motor táplálóbereendezése is merőben szokatlan. A nagy Roots-típusú kompresszor három karburátorból kapja a keveréket, egy szimpla és egy dupla gázosítóból. A harmadik, azaz a szimpla karburátor úgy van beállítva, hogy csak akkor lép működésbe, amikor a motor csúcsteljesítményen dolgozik, így nagyszerűen oldották meg az átmenetnélküli gázadagolás kérdését.

A hűtőberendezés egész labirintus. Amin nem is csodálkozhatunk, mert hiszen a motor a kocsi farában van, a hűtő meg elől, a hűtővizet két fővezetéknek tehát a kocsi egész hosszában kell végigvonulnia, hogy a hengerblokkokba, több kisebb csövön botorkáva biztosítsa a cirkulációt. Kettős biztosítószelep gondoskodik arról, hogy a hűtőrendszerben ne szűkhessék fel a nyomás, a hűtőrendszer tökéletességét misem bizonyítja jobban, mint a ventilátor nélküli megoldás.

TARTÁNY ÉS STABILITÁS!

Az üzemanyagtartány elhelyezése a kocsi stabilitásának biztosítása jegyében történt. Teljesen szimmetrikusan fekszik a kocsi közepén, úgyhogy a teli vagy üres állapota egyáltalában nem befolyásolja a gép útfekvését. A tartány tulajdonképpen szerves része a karosszériának, mert a gép farának felső részét alkotja, közvetlenül a vezető háta mögött és nyeregalakban halad le a vezetőülés két oldalán, egészen az alvázig. Az üzemanyagot külön mechanikus szivattyú juttatja a karburátorokhoz, a vezetőnek tehát az üzemanyagellátásra gondja nincsen.

A kuplung a motor mögött talál elhelyezést és ötebességes váltóra hat. Ez a sebességváltó igen érdekes megoldás. Tulajdonképpen négysebességes, az ötödik sebesség gyorsjárat átétel, melyet a vezető csak ritkán használ. A rendkívül rövid és kicsiny váltókar kulisszája tehát úgy van megalkotva, hogy az ötödik sebességnek megfelelő helyzet kiesik a normális kapcsolási sorrendből. A sebességváltó



háza végig bordázott hűtési célból, egyes fokozatai nincsenek szinkronizálva, a kapcsolás, hála a „zárt” átételi arányoknak, mégis könnyű.

AZ ALVÁZ

Az alváz maga kettős csőből áll, melyet keresztartók merevítenek. A vezetőülés szerelékfala igen egyszerű, aránylag kevés műszerrel, melyek sorából a 8000 percenkénti fordulatig mutató fordulatszám-mérő emelkedik ki. A képen jól látszik a rendkívül kis sebességváltókar és a vezetőüléshez veszedelmesen közel elhelyezett hűtővíz-csővezeték. A vezetőülés egyébként meglehetősen szűk, a versenyző csak úgy tud be- vagy kiszállani, ha a kormánykereket leszereli, ami azonban egyszerű csukló segítségével másodperc munkája. A kormányzás megoldása rendkívül érdekes és Porsche doktor zsenijét dicséri. Egyetlen atomnyi holtjátéka sincsen ennek a kormányzásnak, úgyhogy a hatalmas, sokszázlóerős versenykocsit a szó szoros értelmében egyetlen ujjheggyel lehet kormányozni.

Igen érdekes a differenciál megoldása. A kiegyenlítőmű csak korlátozott differenciálást enged meg, ami a faralás leküzdését könnyíti meg és a keréktúlpörgést szorítja korlátok közé. A kerekek könnyűfémekből vannak, könnyűfémekből készültek a fékdobok is. A hátsó kerekek gumijait félelmetesen nagyok és egészen rendkívüli nyomással vannak felpumpálva, hiszen vannak versenyek, ahol az AU-kocsik közle 6 atmoszférás belső guminyomással futnak.

A karosszéria? Hártavékony alumínium, melyet erősebb ujjnyomással könnyen be lehet horpasztani. A karosszéria könnyűfém-lemezanyaga kikívül csiszolva van, ami a légellenállást csökkenti.

Általában a végtelenségig gondos sülymegtakarítás jellemzi ezt a csodálatos versenykocsit, mely csak az elmúlt évad végével mutatta meg oroslánkörmeit.

SPEEDOIL — az üzemanyagban?



Fogyasztását csökkenti! Motorja sebességét és rugalmasságát fokozza! A savképződést megakadályozza! Óvja hengerét és dugattyúját! Meghosszabbítja gépének élettartamát!

Tehát

SPEEDOIL-t az üzemanyagba!

OLAJ KFT., Bpest V., Gyöngyház u. 4

Tel.: 290-382

DEDICS TESTVÉREK

autójavító specialisták

HENGER ÉS FŐTENGELY KÖSZÖRÜLÉS

Edzett fogaskerék és alkatrészgyártás

VIII., THÉK ENDRE UCCA 15. SZ.

TELEFON: 1-303-45

TITOKZATOS TÜNEMÉNYEK —

A MOTORKERÉKPÁR KARBURÁTOR KÖRÜL!

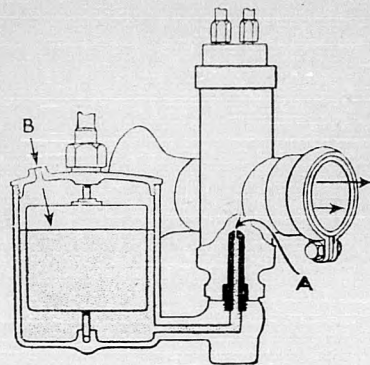
Mi az oka annak, hogy amíg az egyik gépnél a karburátorlevegőtorka hátrafelé pillant, addig a másikonál oldalt? Nincsen ebben semmi rendszer és az elhelyezés pusztán attól függ, hogy hol van megfelelő hely. Annyi bizonyos, hogy a legjobb megoldás a hátrafelé néző karburátor-torok. Ha azonban a torok nem csupasz, hanem légszűrővel kombinált, úgy az elhelyezés nem bír jelentőséggel.

Az úgynevezett félsport- vagy szuper-sport-gépeknek ritkán van légszűrőjük, hiszen a légszűrő akármilyen jól megoldott is, mégis levesz néhány kilométert, mert fékezi a karburátorba tuduló levegő áramlási sebességét. És ha az ilyen karburátor oldalvást néz, úgy egészen különös tüneményekkel találkozunk, amikor oldalszélben motorozunk és az erős oldalszél befúj a karburátorlevegőtorkába. Motorunk ilyenkor kihagyogat, mintha csak nem kapna benzint. Mi ennek az érdekes tüneménynek az oka?

Vizsgáljuk a karburátor sematikus ábráját. Amikor a motor üzemben van, a keverőkamrában vágató levegő nyomáscsökkenést okoz a fúvóka (A) torka körül, az úszóházban levő benzint viszont az úszóházfedél kis furatán (B) át normális légnyomás hat. A légnyomás arra készíti az üzemanyagot, hogy túlsorduljon a fúvóka száján és elkeveredjék az áramló levegővel, gázkeveréket alkotva. Ha történésen erős légáramlat, például szél fúj be a karburátorlevegőtorkán,

úgy a fúvóka torka körül pillanatra emelkedik a nyomás, aminek következtében az üzemanyag folyása csökken, a keverék gyengül és a motor kihagy. A szellőkés végeztével az üzem ismét simává és egyenletessé válik.

A titokzatosnak látszó és kellemetlen tüneményen nem nehéz segíteni. Egyszerűen légszűrővel kell ellátni a karburátort. A légszűrő nemcsak az oldalszél okozta zavart szünteti meg, hanem távollattja a motortól a port, mely bekerülve a motorba, kiütő csiszolóanyagot képez. Minél nagyobb légszűrőt, ez legyen a jelszó! A gyárak a mai takarékosági hullámnak

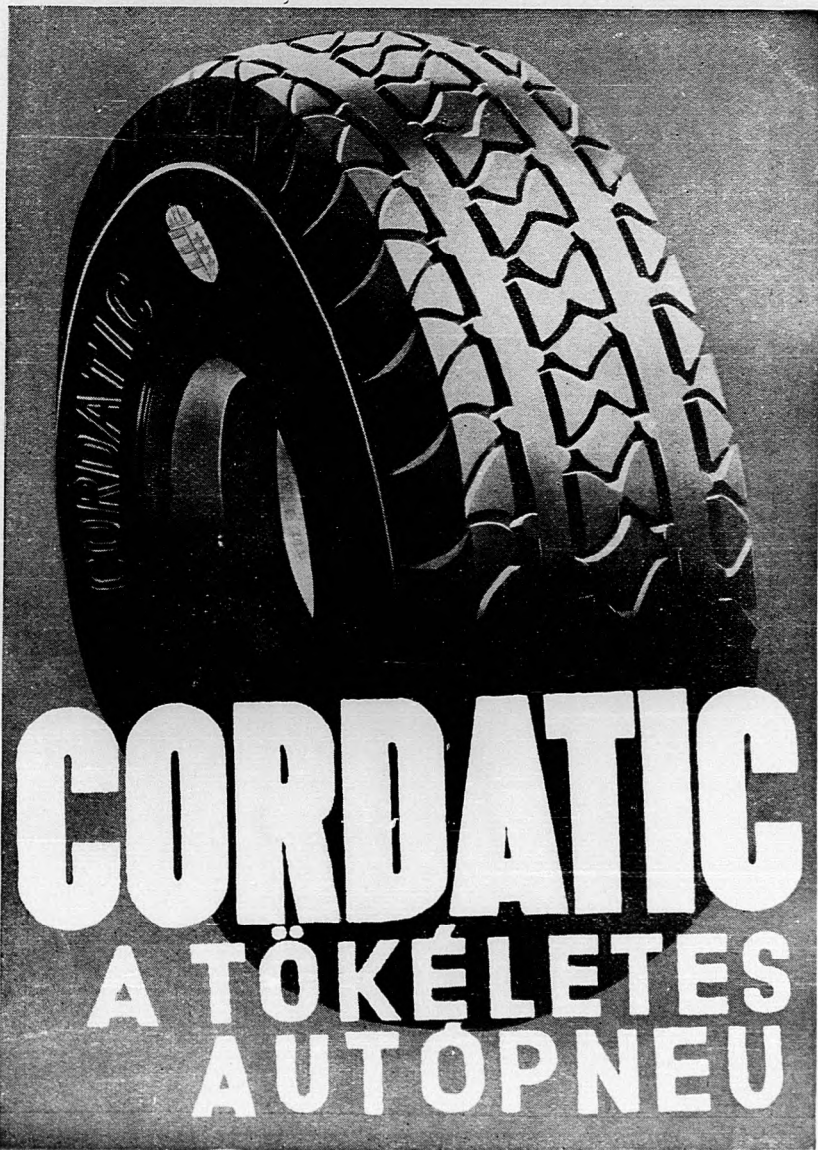


megfelelően, minél kisebb légszűrőt szerelnek, az ilyen szűrő bizony fojtja a motort. Ne legyünk skótok, szereljünk fel nagy légszűrőt, mely nem fojtja a motort, jól szűr és távollattja a toroktól a kellemetlenkedő oldalszelet.

* Az a nemes verseny, amely az egyes autómárkák között a magyar piac meghódítása érdekében megindult, véglegesen a General Motors Opel kocsik javára dőlt el. Már az előző évben is — messze megelőzve minden versenytársát — került az élre és ezt az előnyét az 1938-as évben még jelentősebb fokozta is. Nincs is ebben semmi meglepő, mert hiszen egészen kivételesek azok az előnyök, amelyeket az Opel-márka vevőinek nyújt. Szinte közzmondásos már ma, hogy az Opel-kocsi szívének és tüdejének: a motornak kivétel magá a technikai tökéletesség, s hogy az áramvonalas, nemesrajzú felépítmény mintaképe a jól átgondolt, művészi ízléssel megkomponált karosszériának. Fűgesező, merlelepő felgyorsulás, nagy sebesség, kitűnő uttkézés, kellemes utazást biztosító sznelron-rigózás, huzatmentes szelölözés, nagy kényelem, gazdaságos üzem, kiváló tartóság, s amelllett aránylag olcsó ár-feljellemvonásai a General Motors Opel kocsinak. Négy főtípusával és ezeknek a típusoknak 15 különböző vállfajával az Opel-kocsi még a legkényesebb igényt is a legmesszebbmenően ki tudja elégíteni. Nagyra értékelik azt a páratlan igényt is, hogy a budapesti legmodernebbül felszerelt új Opel javító- és service-műhelyen kívül, 21. az ország jelentősebb városaiban létesített, állandó központi ellenőrzés alatt álló, korszerűen felszerelt vidéki Opel-service állomás áll rendelkezésre. Egyetlen Opel-kocsi-tulajdonos sem kényeserül ezenül 30-40 km-nél hosszabb utat megtenni azért, hogy kocsija szakszerű ápolásban, vagy karbantartásban részesüljön.

SEBESSÉGMÉRŐJÉT

megjavitja ÓRAGYÁR, Tömő ucca 26



MAGYAR UTAKON

DKW

-val

boldogul

LEGYŐZI A
TELET
JEGET
SARAT

VEZÉRKÉPVISELET:
MAJLÁTH

BUDAPEST, VI, LEHEL UCCA 2
TELEFON: 299-120

SAJÁT ÜZEMHÁZ

Az „olcsó” üzemanyag és a kék kipuffogócső

Érdekességek a motorosvilágból

Nem minden víztiszta, átlátszó, jellegzetes illatú és drága folyadék benzín, illetve motalkó, melyet benzínnek, illetve motalkónak árusítanak. Sőt: minél olcsóbban árulják, annál kevésbé az. Szerencsére Magyarországon a motorüzemanyag orozslánrészét ellenőrzött kútból mérik ki, itt nem történhetik túlnagy hiba, mert márkázott áruval nem lehet büvészkedni. De abban a pillanatban, amikor benzínkút hiányában motorosunk kénytelen festékesnél, vagy falusi szatócsnál kopogtatni, már komoly lehet a kellemetlenség. Mert egyesek például előszeretettel kínálják motorüzemanyagként az úgynevezett lakkbenzint, mely a motalkónál is olcsóbb, csak éppen nehéz fajsúlya miatt okoz indítási zavarokat, annak ellenére, hogy kémiai szempontból mégis benzín. És ott vannak a különféle „olcsó” benzolkeverékek, melyek nyers benzolt és lakkbenzint tartalmaznak, de — ne beszéljen erről ajakad.

Néha azonban a legbecsületesebb benzinnél és motalkónál is azt tapasztaljuk, hogy motorunk nehezebben indul a megszokottnál. Ennek az a magyarázata, hogy néha nehezebb fajsúlyú benzín, illetve motalkó kerül a kutakba. Minél nehezebb az üzemanyag, annál rosszabbul párolog, nehezebben gázosodik és bizony rugdalhatjuk a motort, amíg gépünk beindul. Motorosunk ilyenkor holmi titokzatos hibára gondol, nem érti, hogy motorja miért indul könnyen melegen és miért esőkönnyösödik hideg állapotban. Gyújtást vizsgáltat és a karburátor nivója körül kereskedik és a hiba csak akkor szűnik meg titokzatos módon, amikor szerencsére kiürül a tartány és tisztességes „nafta” kerül a motor gyomrába.

Mi kék — a kipuffogócső?

A kipuffogócső akkor szép, ha krómozása fehéresen ezüstszínű. Ha égszín-, lupi-, bogár- vagy berlinikék, úgy — már nem szép. És mégis mi lehet az oka, hogy a kék színnek annyi árnyalatát látni a kipuffogócsőveken, különösen ott, ahol az a hengerből torkollik ki?

A kipuffogócső elkéülésének oka a túlmelegedés. A motor pedig akkor melegszik túl, amikor kevés az előgyújtás, hibás a karburátorbeállítása vagy amikor álló helyzetben sokáig járattuk.

A kipuffogócső elkéülésének leggyakrabban az az oka, hogy kevés előgyújtással járunk. Hiába jár szorosan az előgyújtásszabályozó, az ütegenetlenségek okozta rázkódás, a motor vibrációja idővel szépen utógyújtásra varázsolja vissza az előgyújtásra beállított szabályzókart, motorosaink pedig amúgysem törődnek túlsokat azzal, hogy a gyújtást menetközben az iramnak megfelelőleg szabályozzák. Utógyújtással erősen melegszik a motor, a kipuffogótorkon a normálisnál hosszabb lángesóva tör elő, melynek hőfoka elég ahhoz, hogy az enyhe sárgás szín helyett kék árnyalatokat varázsoljon a kipuffogócsőre.

Erős melegedést okoz a gyenge gázkeverék. Célszerű tehát különösen a bejáratási időszakban megfelelően gazdag keverékekkel járnunk, ami egyébként is jót tesz a motornak s a normális keverékre csak akkor visszatérni, amikor már megtettük az előírt néhány ezer kilométert.

Hogyan is áll a „Téliverseny” ügye?

Az 1938-as, vis major folytán félbemaradt bajnoki kampány befejező versenyéül a KMAC az idei téli versenyt jelölte ki, mely körülmény fokozott érdeklődést biztosít a „hóversenynek”. Az idei téli versenyt, értesülésünk szerint, a KMAC február elején óhajtja megrendezni, még pedig vagy a veleneci tavon, illetve a Balatonon lefutásra kerülő jégverseny formájában, vagy pedig a tavaly elmaradt verseny proposíciói szerint a régi, budai hegyekben vezető útvonalon. Amúgy lássuk!

Autórugók és spirálrugók

BÁN LÁSZLÓ V. Vag ucca 5. — Tele'fon 291-121.
Gyártás és javítás, kész rugók minden márkához raktaron.

A PNEUMATIK ÁPOLÁS - HO TIZENKÉT - PARANC SOLATA!

A pneumatikgyártás művészete az utóbbi években ugrásszerűen fejlődött, úgyhogy a mai pneu életartama és megbízhatósága lényegesen fokozódott. Ez azonban csak akkor érvényesül, ha az autós és motoros tisztességesen ápolja a gumit és betartja azt a néhány szabályt, mely a karbantartás és kezelés irányát mutatja. Az alább közölt tizenkét parancsolatot az egyik legnagyobb amerikai pneugyár műszaki vezetője állította össze és annyiban különbözik a megszokott karbantartási utasításoktól, hogy valóban gyakorlati.

I.

A gumigyáros és a kocsit előállító gyár által előírt légnyomást mindig tartsd be! A megadott légnyomás a minimális érték, ennél puhábban nem jár, de nagyobb nyomást se pumpálj a gumiba, kivéve azt az esetet, amikor kocsid teljesen le van terhelve. Már 0.15 atmoszférai nyomáskülönbség is bajt okozhat. A guminyomást hetenként ellenőrizd, ha hetenként 0.15 atm-nál nagyobb a nyomásvesztés, úgy a felpumpálást hetenként kétszer is kell eszközölni. Vizsgáljuk meg nyomásvesztés estén a szelepet. A régi tömlő jobban veszíti a nyomást, mint az új a száradás által képződő hajszálrepedések miatt.

II.

Újonnan szerelt kerékkel csak akkor indulj hosszabb útra, ha meggyőződted, hogy az tartja a légnyomást. Új gumival elfordul, hogy percek alatt veszít el néhány tized atm. nyomást. Ha gumink újonnan szerelt: 5-8 km-es út után ellenőrizzük a nyomást. Ne feleld ki el, hogy az új ami az első hetekben erősebben veszíti a nyomást, mint később, legjobb tehát naponta ellenőrizni a gvakorolni. A negyedik héten a veszteség már nem lesz több heti 0.15 atm-nál, ekkor tehát már elég a hetenkénti mérés és utánpumpálás.

III.

Időközönként cseréljessük a kerekeket, a pneunak ugyanis nagyon árt, ha állandóan ugyanazon a keréken használjuk, mert a kopás nem egyenletes. A pótkereket se hagyjuk állandóan a helyén, mert ha hat hónapig nem használjuk, úgy többet „öregszik”, mintha futott volna. A pneu, illetve kerekek cseréjét a legjobb minden 5-8000 kilométernél eszközölni, mégpedig határozott séma alapján, úgyhogy a cserével az óramutató haladásával ellentétes irányban végezzük sorban mind a négy - és hozzávéve a pótkereket is - kerék cseréjét. Például a cserét úgy végezzük, hogy az első jobb kerék a hátsó jobb helyébe, a hátsó jobb a pótkeréktartóra, a pótkerék a hátsó bal kerékre, a hátsó bal az első balra, az első bal az első jobb kerék helyébe kerül. Ha két pótkerékünk van, úgy ezeket úgy vesszük bele a sémába, mintha kocsinknak hat kereke lenne.

IV.

Ne kövessük azt a hamis szabályt, mely szerint a rosszabb állapotban levő gumi a hátsó kerékre való, mert a hátsó kerék gumidefektje veszélyesebb, mintha első keréken következett volna be. Ez tévedés, mert ha például az ütést csúszós, úgy a hátsó kerékdefekt határozottan veszélyesebb, mint az első, mert tudjuk jól, hogy a kocsii fara hajlamosabb az elfaradásra.

V.

Ne hajts fordulóban túlzott sebességgel! A gumi „radiroz” a fordulóban és erősen kopik. Ne lépj bele ész nélkül a fékbe, mert vészfékezésre csak vész esetén van szükség. A fékezés eszi a gumit, elszakítani igyekszik a kordszalakat. Mindig érzéssel, fokozatosan és puhán fékezzünk és ügyeljünk arra, hogy fékeink egyenletesen legyenek beállítva. Ne akceleráljunk ész nélkül, mert a hirtelen gyorsítás nemcsak benzínbe, hanem sok gumiba is kerül.

VI.

Kéthavonta ellenőriztesd kerekeid beállítását. Ezt legjobb jól felszerelt műhelyben elvégeztetni, ahol nemcsak az első, hanem a hátsó kerekek vonalban állását is ellenőriztetni kell. Igen fontos a kerekek szögbeállása, ehhez pontos mérőalkalmazás szükséges, melyet minden gyári képviselői műhely készletben tart. A rosszul beállított kerekek egyenlőtlenül koptatják a gumit és csökkentik a kocsii stabilitását.

Packard-Nash

Hivatalos szervice

ERDŐS TESTVÉREK
automobiljavító- és karosszéria-üzem
AUTÓKARBANTARTÁS

VI., JÓKAI UCCA 34. TEL.: 129-672, 125-580

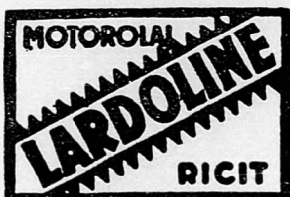
AUTOSERVICE

ÉS KARBANTARTÁSOK

két- és négytémű autók szakszerű javítása. Hengerköszűrülés, dugattyú készítés

LÓRINCZ

IX., Ferenc tér 6. Tel.: 141-017



Felelős szerkesztő és kiadó:

K R A M E R J E N Ó

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

VII.

Hetenként „maniküröz” gumijaidat! Elő a csavarhúzóval és ki a rovtávkába szorult kavicsokkal és egyéb idegen testekkel. Húzd ki a beékelődött apróbb szögeket, melyek még nem okoztak defektet, de minden pillanatban kilyukaszthatják a tömlőt. Ráadásul nedvesség kerül a szög mellett a köpeny belsejébe, ez tönkretelheti a kordszövetet és elrothasztja a pneut. Ha nagyobb repedéseket és vágásokat találunk, úgy keressünk megbízható - ilyen is van - gumijavítót, aki a lyukakat és vágásokat bevakonizálja. Olyan ez, mint az odvas fog plombálása.

VIII.

A túlzott sebesség túlságosan felmelegíti a gumit. A meleg gumi gyorsabban kopik és kevésbé ellenálló. Különösen nyáron ne hajszoljunk, mert ilyenkor a gumi nehezebben hűl, mint télen. Különösen forró nyári napokon és forró betonon ne erőltessük az iramot, mert a gumi puhára melegszik és durchdefektet kaphatunk, arról nem is beszélve, hogy ilyenkor a gumikopás a normálisnak legalább az ötszöröse.

IX.

Ha kocsinkat hosszabb ideig leállítjuk, úgy az ne pihenjen a kerekein, hanem bakoljuk alá. A garázsban ne legyenek olajtölcsák, melyek a guminak legnagyobb ellenségei. Ha guminkat olaj éri, úgy azt töröljük le róla. Ovakodjunk a különféle gumikonzeráló szerek használatától és ne fessük a gumit feketére vagy fehérre, mert a festék oldószere a gumit is támadja.

X.

Sohase álljunk olyan közel a járdához, hogy azt gumink súrolja, vagy éppen nekiszoruljon. Ilyenkor a belső kordszalak szenvednek és vázrontás az eredmény. Rossz úton ne erőltessük az iramot és lazsa közúzalék felett kikapplungozva guruljunk át. A mai modern független rugózás, a tökéletes lökhárítók következtében a rossz utat nem „érezzük” úgy, mint régen, viszont a gumik éppen úgy érzik a brutális igénybevétele.

XI.

Ha menetközben azt észleljük, hogy kormányunk kezd nehezen járni, úgy álljunk le és végezzünk szemlélt. Leggyakrabban az a nehéz kormányzás oka, hogy egyik kerekünk levegőt veszített. Nemcsak az első kerekek valamelyikének levegővesztése okoz nehez kormányzást! Viszont: akik hónapokon át nem szírozattják a kormány szerkezet, a lengőcsapokat, a tolrudakat stb., azok ne a puha gumiban keressék a nehéz kormányzás okát.

XII.

Csúszásmentes gumit használjunk. Néhány pengőért csúszásmentesítik ma már a pneut. A csúszásmentesített gumi - ellenkező híresztelésekkel szemben - nem kopik gyorsabban, viszont az ilyen gumikkal ellátott kocsii sokkal kevésbé faral síkos úton.

FAT