

AutóMotor



FIAT

Már a tigrisvadászatot is motorosították. A vállalkozó szellemű holland autós kis FIAT 500-on rándult ki a szumátrai őserdőkbe — tigrisvadászatra. A vadászatról készített érdekes képsorozatot lapunk belsejében közöljük.



INTERNATIONALE
AUTOMOBIL- UND MOTORRAD-AUSSTELLUNG
BERLIN 17. 2. - 5. 3. 1939



MERCEDES-BENZ

GOTSCHKE

Előgyujtás

A rémhírnökök és az úgynevezett jól-értesültek ma úgy tenyésznek az automobilizmus házatáján, mint holmi derék vízibolhák a dúsan rothadó pocsoltyában. Szorgalmaskodva adják és veszik a híreket, olyan keveredést támasztva, hogy a végén senki sem ismeri ki magát. Minden nap meghozza a maga új szenzációját, minden egyes napon újabb és újabb hírek látnak napvilágot a — vámreform (?) égtájából.

Jelen pillanatban ezzel szemben az a helyzet, hogy határozottan senki sem tud. Hivatalos közlés nem hangzott el, számszerű adatokat hitelesen nem ismer senki és aki nagyképpen az ismert oldalági rokon minisztériumi portás atyafiának takarítónőjére — aki néha az államtükárnál szokott ablakot pucovalni — hivatkozik, annak hidegvizes csap alá illene kényszeríteni a fejét.

Mint értesülünk: a közeli napokban végre hivatalos közlés jelenik meg az autóvámok ügyében, addig legfeljebb tolgatni lehet.

Mi lesz a régen megígért kerékpár-rendszámokkal? Minden autós és minden motoros örömmel lélegzett fel, amikor híre járt, hogy végre rendszámot kapnak a kerékpárosok. Nagy rendszámot, mely az ismeretlenség homályából emeli ki a szabálytalanul cikázó és minden rendőri beavatkozásal dacoló pékinast.

Már majd egy év múlt el és a terv még mindig csak terv maradt! Pedig igazán közérdekű volna tettbevalósítani Budapest forgalmának ezt a régen óhajtott reformját. A rendőrök ugyanis ma tehetetlenek a szabálytalanul kerékpárosokkal szemben. Nem futhatnak utánuk, hogy megállapítsák a személyazonosságukat, az első kerék agyán levő miniatűr táblácskát viszont csak másfél lépésről lehet elolvasni. A kerékpárosok tehát vígan hánynak fitytyet a kódexnek, behajtanak az egyirányú közlekedésű utcákba, rajvonalon kerekednek a legforgalmasabb utcákon, lámpa nélkül csörtetnek tizen-öt éthordóval felékesítve a sötét mel-

lécuccákban, mint holmi titokzatos csörgőkigyói Budapest uccáinak.

Jöjjön végre a kerékpáros rendszám-tábla! Cserébe inkább elengedjük a tiszta keresztelések jelzését!

Uj irányok felé tart a német autógyártás. Normalizálni fognak. Megszűnik a rengeteg modell és az egyes gyárak legfeljebb egy-két típust fognak forgalomba hozni. Előnye származik ebből a gyárnak és előnye a vevőnek. Akinek majd nem kell hetekig a fejét törnie, hogy az óriási választék-ból kikeresse a megfelelőnek látszó modellt, hiszen tudjuk jól, hogy huszon-hét alma közül a legízletesebbet kiválasztani nehezebb, mintha csak három ékesíti a tálat.

Megszűnik az alkatrészmizéria, a képviselőknek nem kell majd ötvenhat típushoz való hengerfejtömítést raktáron tartaniok. Es olcsóbb lesz az alkatrész, mert a kereskedőknek nem kell majd hatalmas kamatvesztéseket és avulási százalékok bealkalulniok az alkatrészek árába.

Három magyar együttes állott rajt-hoz Athénben és három magyar együttes futott be a montekarlói célba. Három magyar együttes futotta végig az év legnehezebb túráversenyét és három magyar együttes ért el szép helyezést. Sovány anyagiakkal, gyári segítség nélkül, pusztán önerejükre támaszkodva viták ki előkelő helyezéseiket, magyaros virtussal toldották meg egy lépéssel azt a kardiókat, melyet a magyar sors rendkívül rövidre szabott.

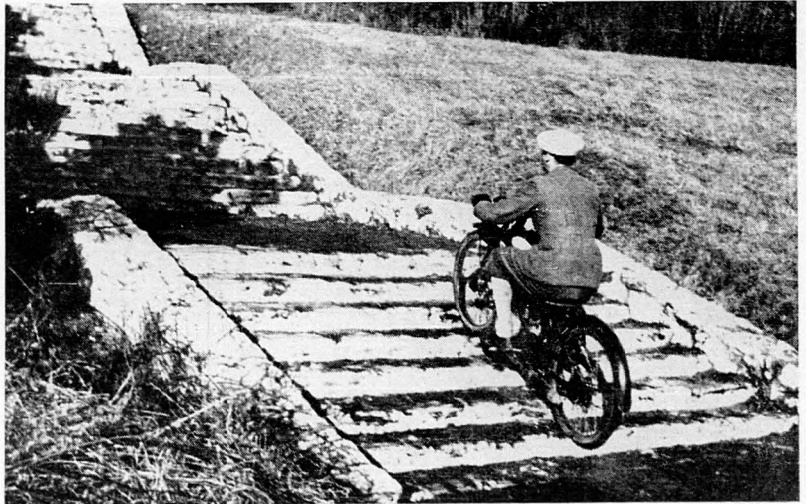
Örömmel üdvözljük a Rallye Monte Carlo diadalmas magyar résztvevőit, a hat magyar fiút, akiknek a neve bejárta a világsajtót és akik ezzel nemcsak a magyar automobilizmusnak, hanem a magyar ügynek is értékes szolgálatot tettek.

Közel egy éve vetettük fel az ötletet: tessék műhelyügyeleteket tartani vasárnap is, hogy a bajba jutott autós segítséget kaphasson. Annakidején az autókerekedelem azzal hártotta el magától a kérdés megoldását, hogy a vasárnapi munkaszünetre vonatkozó törvények lehetetlenítik az elgondolásra való váltását.

Nem elégedhetünk meg ezzel a „megoldással”! Elvárjuk a több tízezer magyar autós érdekében, hogy az autókerekedők egyesülete megtegye a szükséges lépéseket a hatóságoknál és kérelmezze a közérdekre való tekintettel a vasárnapi munkaszünet ilyenirányú enyhítését. Mert lehetetlen állapot az, hogy szombat déltől hétfő reggelig ne kapjon segítséget az az autós, aki kisebb defektusát maga megjavítani képtelen.

Kétségtelen, hogy a vasárnapi műhelyügyelet megszervezése anyagi megterhelést jelent a képviselőknek, mert az ügyeletesek bérét nem hártathatják át minden esetben vevőikre. De az évi többszáz kocsi forgalomba hozó cégek nyugodtan vállalhatják ezt az áldozatot.

Várjuk az autókerekedők egyesületének sürgős intézkedését!



KINPADON A „MÁTRA 100”.

Az Urbach László által gyártott „Mátra 100” kismotorok első szériája hamarosan forgalomba kerül. A mintadarabok kimerítő próbája során még a lépcsőre is felkapaszkodik a pompás kis magyar gép.



Utban a magyar DKW-k... Hó, hó mindenütt!... Balról Böckh és Komlóssy, jobbról Döry — az egyik német Steyr-versenyző társaságában. (Kovács Emil felv.)

MONTECARLO JELENTI:

Delahaye-Hotchkiss holtverseny a nagykategóriában, Fiat győzelem az 1.5l.-es csoportban, DKW invázió a kiskategóriában



Hó-rukk! Mindennapos dolog ez az úttalan Balkán „útján”. (Kovács Emil felvétele.)

Az idei montecarlói csillagtúra 121 indulója közül pontosan 100-an érkeztek célba. Az évről-évre döntő befolyással bíró hóviszonyok, természetesen Rallye-viszonylatban, ezidén elég kedvezőek voltak, amit a legnehezebbnek tekintett athéni relációt választott 36 közül 27 célbajutott versenyző igazol.

Az 1500 km-en felüli kategóriában az abszolút győzelemért vívott döntő próbakon a Tallinból startolt tavalyi győztes Bakker Schutt (Ford) reménytelen küzdelmet vívott az Athenből startolt és ennekfolytán már 2 teljes pont előnnyel holtversenyben (!) célbafutott Paul-Contet (Delahaye) és Trevox-Lcsurgue (Hotchkiss) párokkal szemben. Bakker Schutt a második próbán 25.5 mp-el a nap legjobb idejét érte ugyan el, de ez annál kevésbé változtatott a helyzeten, mivel a két, athéni startja révén előnyben álló pár, ismét holtversenyben (!!) csupán 0.3 mp-el maradt el. A hegyverseny azután végleg megpecsételte a Rallye sorsát: a Hotchkiss és Delahaye menő élharcosok harmadszor is holtversenyben (!!!) 1:12.6 mp-el a legjobb teljesítményt érték el és ezzel 843.2 ponttal megosztották az abszolút győzelem babérait.

Az 1500 km-es csoportban az 1100-as

Fiat vezető Gordini-Scaron pár 819 ponttal biztos fölényrel verte a Lancia-Apriliákat, míg a 750 km-es kategória a DKW-menők diadalútja volt, akik élükön a 761.2 pontot szerzett holland Cornelius-Buyze párral a négy első helyet foglalták le.

Éz utóbbi 750 km-es kategóriában különben a magyarok szereplését is siker kísérte, amennyiben az Athenből startolt Kovács Emil-Komlóssy Endre pár 684 km-es DKW kocsián 730.10 ponttal a kategória negyedik helyére küzdötte magát. Kevesebb siker koronázta a másik magyar DKW-pár, Böckh és Döry szereplését: Döry elúszta az órát és Böckh 12 perccel korábban érkezett be az ellenőrző állomásra, ahol annyi hibapontot kapott, hogy a 14-ik helynél előbbre már nem kerülhetett. A harmadik magyar, a Fiat 500 vezető Martinek, a közbejött árvizek miatt, a start idejére nem tudott letutni Athenbe, így Belgrádnál esatlakozott a szembejövő mezőnyhöz, míg végül francia földön, súlyos lázzal, kénytelen volt feladni a versenyt. A negyedik magyar pár az 1500-as csoportban indult Lancia-vezető Wilhelm-gr. Festetics kettős kategóriája 7-ik helyen végzett.

A magyarok közül a gyorsítási és fékpróbán Böckh érte el 36.2 mp-el a legjobb időt, Kovács 36.8 mp-el futott, míg Festetics — miért? — 45.1 mp-el végzett. A hegyversenyen Festetics 1:23.4 mp-es időt futott, Kovács 1:56.2 vel, Böckh pedig 1:58.1 mp-el végzett.

A kiskategóriában győztes holland DKW-vezetők kocsijukkal a budapesti ellenőrző állomáson.



Kirándulásaira

vagy üzleti útjaira nélkülözhetetlen dolgait még az utazás előtt készítse elő. Európa minden részéről jó útvonal-térképeket minden SHELL kútnál beszerezhet. De ugyanakkor ne feledkezzék meg arról, hogy autójának jól ismert és az egész világon milliók által használt márkás olajokra van szüksége

SHELL MOTOR OIL

Csak sértetlen ólomzárral eredeti

A következő minőségekben kapható

SINGLE SHELL

DOUBLE SHELL

TRIPLE SHELL

GOLDEN SHELL

Ajánlási tábla szerint használandók

SHELL KŐOLAJ R.T. BUDAPEST



A KENŐOLAJOK ELHASZNÁLÓDÁSÁRÓL

Írta: **LÁSZLÓ TIBOR ISTVÁN**
okl. vegyész-mérnök.

A karterbe töltött kenőolaj használat közben megváltozik. Színe megsötétedik, felhúg, esetleg megvastagszik, üledéket ad, még a szaga is kellemetlen, ú. n. égett szagúvá változik. Az autós közönség az ilyen olajat „fáradt” vagy előregedett olajnak nevezi.

Ezen változások okait ismerni nemcsak érdekes, hanem hasznos is, mert így módunkban áll a motorunkban lévő olajat úgy kezelni, hogy az minél tovább használható állapotban maradjon. Hogy ez végeredményben megtakarítást jelent, az világos. Kevésbé ismert az, hogy ezzel gépünknek is használunk. Ugyanis a helytelenül kezelt, tehát rossz állapotban lévő olaj nem kerül ki azonnal a gépből, hanem abban üzemből olyan károkat okozhat, melyeket nem vesszünk észre. De ezek az apró rongálások végeredményben csökkentik a motor élettartamát, növelik az elhasználódását.

A motorban lévő olaj erős fizikai és kémiai igénybevételeknek van kitéve. A karterben a meleg olaj felett nagy mennyiségben van levegő, amely az úgynevezett lélegzést alkalmával folyton kicserélődik. A levegő oxigénje az olajat alkotó vegyületekkel magas hőfokon reakcióba lép. Ennek a reakciónak végtermékei pedig egyáltalában nem hasznos anyagok. Sötétszínű kiválások alakjában jelentkeznek, amelyek a fémeket már nem tűrik annyira, mint a tiszta olaj, hanem megtámadják. Miután az olaj nem alkot pihenő réteget, hanem a karok mozgásának hatása alatt finom cseppekké verődik szét, alaposan keveredik a levegővel, ami csak előmozdítja fenti jelenségeket.

Az olaj a dugattyúk mozgása következtében felkerül a hengerfalra. Itt az előbbinél még súlyosabb elhasználódási tényezők szerepelnek. A hőmérséklet a hengerfej felé rohamosan emelkedik. Az olaj igen vékony rétegben van a fémlületen és ezért nagymértékben ki van téve a gáz-égéstermek behatásának. Tudnunk kell ugyanis, hogy folyadék és gáz között kémiai reakció csakis a közös felületen megy végbe. Minél nagyobb a közös felület, vagyis minél finomabban oszlatjuk el a folyadékot a gázban, annál nagyobb a reakciós felület is, tehát annál erősebb a kémiai reakció. Ez az elv érvényesül különben a benzín porlasztásánál is. A hengerben az égéstermek hatnak az olajra. Miután az égéstermek oxigénben szegények, a beálló reakció sem lesz csupán oxidáció. A reakció termékei is mások, mint az előbbi esetben. Az olajat alkotó vegyületek a magas hőfok hatására átalakulnak. Ez az átalakulás részben bomlás. Miután ezek a vegyületek szénest tartalmaznak, az szén az átalakulás folyamán részben kiválik. A kiváltott szén igen finoman oszlik el az olajban és lebegve marad. Ez fokozza az olaj sötét színét.

Az átalakulást nemcsak a magas hőfok befolyásolja, hanem a jelenlévő fémek is. Ismeretes ugyanis, hogy egyes elemek vagy vegyületek igen kismennyiségben elősegítik a kémiai átváltozásokat anélkül, hogy abban maguk is részt vennének. Pusztán jelenlétük vált ki ilyen hatást. Ez a „katalitikus hatás” igen fontos szereppel bír az olajak elhasz-

nálódásánál. A henger fala, a különböző csapágytékek kiváltanak ilyen hatást. Ez fokozódik akkor, ha az olajban akár helytelen finomítás, akár már részbeni elhasználódás folytán savas termékek vannak, amelyek megtámadják a fémeket és azokkal vegyületeket alkotnak. Ezek a vegyületek feloldódnak az olajban és már kismennyiségben is elősegítik, „katalyzálják” az olaj romlását. Tehát, ha az olaj már kezd öregedni, a keletkező termékek révén saját maga folyton gyorsítja az öregedés tempóját. Ezért nagyon fontos, hogy olajcserénél a használt olajat teljesen eresszük le és a különben veszélyes, tapadó lerakódásokat alaposan mossuk ki. Kevés bentmaradt szennyeződés rövid idő alatt tönkreteszti a különben kitűnő olajat.

A robbanótérben az olaj még egyéb káros elváltozást is szenved. Hideg motornál, vagy petróleum-gázolaj motornál a beszívott üzemanyag nem ég el tökéletesen. Különbösen áll ez a szivattásnál. Az el nem égett üzemanyag részben lecsapódik a henger falára és kikopott dugattyúgyűrűkre találva, a karterbe kerül, ahol felhígítja az olajat. Ilyenkor hallja a kenőtechnikus azt a panaszt, hogy az olaj „rossz, mert vízzé vált”. Mápédig természetes elhasználódásnál, ha üzemanyaglecsapódás nincs, az olaj semmi esetre sem hígul fel, legfeljebb megsűrűsödik, mert az öregedésnél kiváló anyagok az olajat nehezebben folyóvá teszik.

A hengerfalról az olaj visszafolyik a karterbe. Természetesen magával viszi fentszerzett szennyeződéseit és így növeli az olaj üledékét.

Kikopott dugattyúnál kipuffogó gázok kerülnek a karterbe, a dugattyú „átfúj”. A gázok felmelegítik az olajat, ezen kívül katalyzáló hatást is fejtenek ki. Ezzel magyarázható az, hogy kikopott motorban hamarabb fárad el az olaj. Ilyenkor hiába próbáljuk ki a piacon lévő összes olajmárkákat, az eredmény mindig ugyanaz lesz.

De hiába kísérletezünk különösen vastag olajjal is, mert ezzel többet ártunk, mint használunk. Indulásnál, mikor a motor hideg, a vastag olaj igen nehezen folyik. A karok nem tudják eléggé szétszórni, nem kerül elég olaj a hengerfalra, tehát a motor egy ideig megfelelő kenés nélkül jár, ami szintén nem hasznos jelenség. Kikopott dugattyút nem lehet vastag olajjal pótolni.

Az olaj elhasználódásának összes jelenségeit nem lehet egy cikk keretében ismertetni. Célnk csak az volt, hogy az öregedést nagy vonalokban ismertetve, rávegyessük az olajfogyasztó közönséget arra, hogy az olaj gyors előregeedésének nem mindig annak rossz minősége, hanem sokszor a helytelen kezelés vagy hibás gép az oka.

KASSAI JÁNOS

ZÜNDAPP-MOTOROK SZAKSZERŰ
JAVÍTÓMŰHELYE

VI., Ó UCCA 42. TELEFON: 110-792

Új és használt motorkerékpárok vétele és eladása.

Autórugók és spirálrugók

BÁN LÁSZLÓ V. Vág ucca 5. — Telefon: 291-121.

Gyártás és javítás, kész rugók minden márkához raktáron.

JÁRMŰKERESKEDELMI KFT.

MOTO GUZZI

BENELLI

a VEZETŐ OLASZ MÁRKÁK magyarországi vezérképviselete,

PUCH képviselet.

MAGYARORSZÁG LEGNAGYOBB HASZNÁLT MOTORKERÉKPÁR RAKTÁRA

Kérje díjmentes árjegyzékünket!

BUDAPEST, VI., VÖRÖSMARTY UCCA 75

Telefon: 111-714



... és Edith 1¹/₂ órát várt a randevun ...

Még jó, hogy várt ... hogy mit mondott, arra borítsunk fátyolt ... Más sürgős dolgunknál hasonlóképp kellemetlen, ha a kocsinak valami baja támad. A kényszerű leállások és üzemszavarok megfelelő olajfajta használatánál elkerülhetők. Mobiloil tökéletes kenést és teljes üzembiztonságot nyújt!

Autókozmetika
Mobil Products
gyártmányokkal!



Mobiloil

BEJEGYZETT VÉDJEGB

VACUUM OIL COMPANY R.T. BUDAPEST

PATENT
Castrol
MOTOR OIL

TAVASZI OLAJCSERÉNÉL

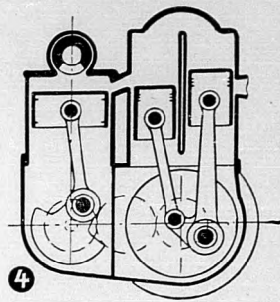
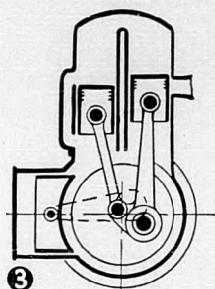
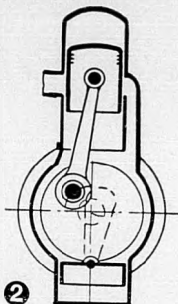
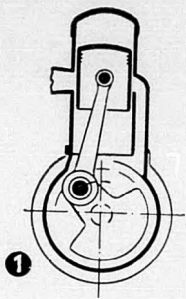
ADLER
AUSTIN
B. M. W.
BUICK
D. K. W.
FIAT
FORD

HORCH
LANCIA
OPEL
PACKARD
RENAULT
STEYR
WANDERER

AUTÓKHOZ PATENT

Castrol

XL



1. A normális (széria) kétütemű motor. Az elősűrítést egyedül a felfelé hatoló dugattyú végzi, a gázok keveredését nem tarajjal ellátott dugattyú akadályozza meg, hanem a csatornák Schnürle-rendszerű kiképzése, mely a lapos dugattyú ellenére is lehetetlenné teszi a gázok keveredését. 2. Sportmotor. A főtengeley kis hajtókarral külön dugattyút hoz mozgásba, mely a karterbe beszívott gázt sűríti össze. Így nagyobb hengertöltést és lényegesen fokozott teljesítményt érnek el. 3. Ikerdugattyús, egyhengeres versenymotor (Puch-rendszer). Itt is külön dugattyú (oldalt) végzi az elősűrítést, a villás hajtókarra szerelt kettős dugattyúk tökéletes hengertöltést és öblítést adnak. 4. A legújabb rendszerű DKW-versenymotor sémája. Külön henger és külön dugattyú végzi a sűrítést, a friss gáz beáramlását forgószélepl (balról felül) szabályozza. Ez a rendszer a mai kétütemű versenymotor legtekélyesebb alakja és teljesítmény dolgában a lehető legnagyobb literlért adja.

Hallott már róla:

Hogy a kétütemű motor 261 esztendő?

Hasszú út vezetett Hautefeuille abbé láparas kétüteműjétől a mai kiforrott konstrukcióig!

A kétütemű motorra is érvényes volt az az örökbecsű német közmondás, mely szerint a paraszt nem eszik abból, amit nem ismer. A kétütemű motornak is voltak ellen-ségei, akik azonban — nem ismerték a belső elégésű motoroknak ezt a tökéletes és eléggé fel nem becsülhető előnyökkel rendelkező alckját. Az ellenségekből azonban idővel barátok lettek, amit a több ezer Magyarországon közlekedő kétütemű motorkerékpár és a vígan purrogó kétütemű kiskocsik tömege bizonyít.

Ki hinné, hogy a kétütemű motor most ünnepli 261-edik születésnapját, ezzel szemben a négyütemű alig 62 éves, tehát kerekén kétszáz évvel — késett le. Mert az első kétütemű motort a francia Hautefeuille abbé építette 1678-ban és csak azért nem „ette” benzinnel, mert a benzint akkor még nem ismerték. Benzin hiányában löport használt a műszaki képzettségű francia pap, motorjának működése ennek ellenére szinte kísérletiesen megfelelt a mai kétütemű motor munkamenetének. És ki hinné, hogy az angol Barnett — aki az első kétütemű gázmotort szabadalmaztatta — kerek száz esztendővel ezelőtt kapta meg paténtjét a birminghami hatóságoktól és hogy dédapja volt annak a Míster Barnettnek, akinek neve az angol Francis-Barnett motorkerékpárok révén nálunk is jól cseng.

A kétütemű motor hosszú évtizedeken át mondhatni kísérleties csökkönnyösséggel vesztegelt a fejlődés országútján. Három csatorna, terelő tarajjal ellátott dugattyú — ennyi volt az egész és akárhol is gyártották, úgy hasonlított egymáshoz minden kétütemű motor, akár a tyúktojás. És mivel a szabványos háromcsatornás és terelő tarajos kétütemű hatásfoka valóban nem volt kielégítő a négyüteművel összehasonlítva, általánossá vált az ítélet, hogy a kétütemű nem jöhet a négyütemű nyomába. Hiába ismertük hús évvel ezelőtt is a kétütemű nagy előnyét, a mindössze három mozgó részt, a hihetetlen megbízhatóságot, a könnyű kezelhetőséget, a végtelen ellenállóképességet minden túlterhelés és karbantartási slendriánsággal szemben, a kétütemű annakidején valóban többet fogyasztott és hatásfoka alacsony volt, azonos hengerűrtartalmú négyütemű testvérével összehasonlítva.

Az utóbbi években történt meg a nagy elégtételadás. A tervezők rávetették magukat a kétütemű motorra és rövid idő alatt alapjában reformálták meg a konstrukciót: meg-

teremtették a mai kétütemű motort, mely megbízhatóságában, egyszerűségében a régi, viszont takarékoságában egyenlő a négyüteművel, ráadásul az azonos hengerűrtartalmú négyüteműnél másfélszerre nagyobb teljesítményt ad. Jöttek a különféle korszerű öblítő rendszerek, jött a világhírű egy henger és két dugattyús Puch konstrukció, az ellenáramú, a Schnürle-féle fordító-öblítéses rendszer (DKW), melyek mindegyike tökéletesen oldotta meg a feladatot: megakadályozni, hogy az elégett és frissen beszívott gázok keveredjenek és ezáltal üzemenyag és munka menjen veszendőbe. Pontos laboratóriumi kísérletek igazolták be, hogy a két dugattyús Puch, a laposdugattyús Schnürle-rendszerrel friss gáz egyáltalában nem kerülhet a kipuffogó vezetékbe, ami a gyakorlatban annyit jelent, hogy az üzemenyagnak minden atomja hővé és munkává alakul át.

Hogy a mai kétütemű motor nemcsak felveszi a versenyt a négyüteművel, nemcsak egyenértékű azzal, hanem bizonyos tekintetben azt túl is szárnyalja, mi sem mutatja jobban, mint a versenyeredmények. A német sebességi versenyeken szinte legyőzhetetlenek a DKW motorkerékpárok és elég a hazai Puch-eredményekre, vagy a minap lezajlott montekarlói túrára hivatkozni, ahol a kis kétütemű DKW autók a legelső helyek sorát foglalták el.

Hogy a kétütemű sport- és versenymotorok teljesítménynövelését megértjük és a különféle ilyen konstrukciók működésével tisztában lehessünk, foglalkozzunk néhány szóval a kétütemű motorok működésével. A kétütemű motorban, a négyüteművel ellentétben, nem egyedül a felfelé haladó dugattyú sűríti a gázkeveréket, hanem a komprimálás már a forgattyúházból kezdődik, amikor a gyújtási ütemben lefelé haladó dugattyú a karterbe beszívott gázt préseli össze. Az így összsűrített gáz kerül az átáramló csatornán át a dugattyú fölé és minél nagyobb a karterkompresszió, annál nagyobb mennyiségű gáz kerül a robbanótérbe, annál nagyobb a motor teljesítménye. A korszerű kétütemű sport- és versenymotorokban tehát olyan berendezéseket találunk, melyek a karterkompressziót növelik, helyesebben a karterben elősűrített gáz sűrítését fokozzák. Hogy ez a gyakorlatban miképpen történik, azt a legjobban azok a DKW gyárból származó sematikus ábrák mutatják, melyek az egyes típusok működését vázolják. Az egyes képek alatt részletes magyarázó szöveget találunk, melyek a típus működését ismertetik.

ISZER

V., DRÁVA UCCA 5
TELEFON: 298-473

ELEKTROHEGESZTŐ MŰVEK



SPECIÁLIS HEGESZTÉSEI
TARTÓSAK, MEGBÍZHATÓK, OLCSÓK

Mit ígér a Berliini Autoschau?

A német gépjárműipar produkciója az elmúlt évben újabb 9⁰/₀-al emelkedett. - A népautó és az autótak szabnak irányt a gyáriparnak!

Az Autó-Motor számára írta: Dr. Ottó Reismann

A német autóipar törekvései számára a kormányzat megszabta szükség-szerű irányelvek mellett főképpen két tényező gyakorolt döntő befolyást: *egyik a birodalmi autótűthálózat rohamos, természetű kiépítése, másik a Volkswagen, a KdF-népautó régi álmának tettbe valósalása.* Mint markáns, piros fonál szövi át az idei berliini Autoschau teljes anyagát az autótak követelményeinek hatása és a népautó megszületésének korszakalkotó ténye.

Kvantitatív bírálva a megnyíló kiállítás, nyomban megkell állapítanunk, hogy a Kaiserdamm csarnokai túlon-túl szűkösöknek bizonyultak az első nagy-német Autoschau befogadására! Hiszen a fejlődés mérföldes eszmáit öltött német autóipar kereteit az ideen egész sor volt osztrák és cseh gyár duzzasztotta fel: Berlinben ma már éppen úgy otthon van a Steyr, Puch, akár a Tatra meg a többiek!

A német autóipar exportja az elmúlt esztendőben az 1932. évi teljes produkció duplájára rúgott! A Berliini Autoschau, pár esztendő leforgása alatt, jelentékeny földterület autókéreskedelmi

központjává fejlődött, ami a külföldi gyárakat fokozott részvételre serkentve, nagyban elősegíti a kiállítás internacionális jelentőségét. Berlinben az ideen fokozott mértékben képviseltetik magukat elsősorban Itália, Franciaország és Anglia gyárai, hiszen éppen a kiállítás egyre fokozódó nemzetközi jelentősége teszi lehetővé az olasz, francia vagy angol gyárnak azt, hogy Berlinben nemesak a németekkel, hanem egész sereg más néppel is köthessen üzletet!

A német ipar eredményes, természetű munkája meglátszik a kiállítás képén. A díszesarnokban ott látjuk majd a német autóipar veretlen előőrseit, a motortakban világhegemoniát biztosító Auto Union és Mercedes-Benz versenykocsikat, továbbá a tavaly világhegemoniát szerzett 500-as BMW és 250-es DKW motorkerékpárokat. Ezek a teljesítmények hirdetik a német minőséget, ezeken épült fel DKW 500.000-es motorkerékpár szériája, ezekben gyökeredzik a német autóipar produkciójának *tavalyi 9%-os emelkedése, szemben a világ-
produkciónak a felére való zuhanásával...*

Ezekkel az adatokkal körvonalaztuk általánosságban azokat a kereteket, melyek az idei Berliini Autoschaunak a multakhoz viszonyítva még fokozottabb mértékben lesznek a sajátjai!

A birodalmi autótűthálózat követelményei és a népautó megjelenése, a német autóipar munkájának úgy konstruktív, mint pedig gazdaságossági szempontokból, határozott irányt szabott. Hosszú esztendők konzervatív technikai fejlődésének közepette ma egyszerre új, igenis jelentékeny, *lendületes fejlődést* állapíthatunk meg. Új anyagok felhasználása nagyobb teljesítményű, gazdaságosabb konstrukciókhoz vezetett. A jelentékeny teljesítménytöbbletet, a mérnökök azonban nem nagyobb hengerűrtartalmú, nehezebb motorok alkalmazása révén érték el, hanem a súlyviszonyok újszerű, szerencés átalakítása mellett elsősorban a légellenállás csökkentésének tudományos és gyakorlati keresztülvitelével. Az autók egyre fokozódó gyorsasága folytán a teljesítményt fogyasztó gördülő ellenállások értéke a légellenállás mellett szinte egyelmen kívül hagyható. Eppen ezért kell különös jelentőséget tulajdonítanunk a kiállításban bemutatásra kerülő, alaposan átdolgozott aerodinamikus karosszériaidomoknak.

A limuzin és kabriolimuzin-változatokban bemutatásra kerülő népautó korszakot nyitó megjelenése a német ipar valamennyi új konstrukcióján érezteti hatását. Különösképpen áll ez az 1.3 l-es új Hanomagra, melynek eszébebeessége eléri a 115 km-t és a koei 100 km-re sebességállól! De az új Opel—Kapitán, valamint Audi, BMW, Mercedes és Adler nehéz típusai is, újszerű konstrukciós munka nyomait viselik magukon. Általános tendencia a kocsiknak az autótűthálózat viszonylatában értelmesebb sebességállóló tétele. A teljesítményt új, könnyebb anyagokhoz idomuló konstrukciók révén lényegesen fokozták, az áramvonalkarosszériákat is teljesen átdolgozták, a lengőengelyek pedig, jelölül a rohamosan javuló birodalmi úthálózatnak, kissé teret veszítettek. Természetesen, a gyengébb utakkal rendelkező exportpiacok továbbra is a lengőengelyes koei előnyeit fogják élvezni, hiszen a lengőengelyes konstrukciót éppen a német autóipar fejlesztette ki mai tökéletességére.

A típusokkentes tendenciája már a német személyautógyártásra is átcsapott, míg a német teherautógyártás v. Schell vezetése alatt teljes átsoposítás napjait éli. Ismeretes már, hogy a német teherautógyártás racionalizálása, az üzemek kapacitásának fokozása és a gyártás olcsóbitása érdekében a jövőben a német teherautógyárak csak négy különböző teherautótípust fognak gyártani és legalább is a német piac számára hasonló racionalizálási folyamat a személyautó- és motorkerékpár-gyártásnál is számolnak. Hangsúlyozzuk azonban, ez a racionalizálási folyamat, melynek Schell zredes az irányítója, az exporttípusokat nem befolyásolja!

A közlekedés motorosításának problémája a népautó megteremtésével hatalmas lépéssel jutott előre úgy, hogy a háttérben már kezdhet kibontakozni az új megoldásra váró feladat, a *mezőgazdaság motorosítása, ak problémája*, melyből az idei Autoschau már izelítőt nyújt! A népautóprobléma távolról sem nő annyira túl a nagy-német birodalom határain, mint a mezőgazdaság motorosításának egész Európát, főleg a közép-európai népeket és Délkelet Európát vitálisan érdeklő kérdése. Lehet, hogy a fallerslebeni gigantikus *népautógyár* egyszer, még a mezőgazdaság által annyira várt *néptractornak* is bőlesője lesz...

Kétüteműben
a **250**-es,
négyüteműben
a **350**-es
VICTORIA
ad legtöbbet
**szépség, modernség,
felszerelés, gazdaságosság** tekintetében

KOPPÁNYI, DESSEWFFY UCCA 47

DEDICS TESTVÉREK

autójavító specialisták

HENGER ÉS FŐTENGELY KÖSZÖRÜLÉS

Edzett fogaskerék és alkatrészgyártás

VIII., THÉK ENDRE UCCA 15. SZ.

TELEFON: 1-303-45

Packard-Nash

Hivatalos szervice

ERDŐS TESTVÉREK

autóbiljavító- és karosszéria-üzem

AUTÓKARBANTARTÁS

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

AUTOSERVICE

és KARBANTARTÁSOK

két- és négyütemű autók szakszerű javítása. Hengerköszörülés, dugattyú készítés

LÓRINCZ

IX., Ferenc tér 6.

TEL.: 141-017

Kozma (500 BMW) a Téli verseny hőse!

Kozma abszolút győzelme mellett Pathó (500 BMW old.), Dielt (1.3 Lancia) és Wilhelm (2.0 BMW) voltak a csoportgyőztesek!

A Filatori gáttól eredt útnak a tavalyi bajnokság zárófutamaként szereplő KMAC Téli verseny mezőnye. Csípős szél kísérte végig a versenyzőket a Dobogókő vidékén kanyargó útvonalon, mely hol eszűs agyaggal, latyakkal, hol pedig, a változatosság kedvéért, dagasztó sárral keserítette meg a versenyzők életét. A hónélküli Téli verseny, bizony verseny volt a javából, minden tekintetben méltó a tavalyi bajnokság eldöntésére. A 94 km-es versenytáv a befejező 10 km-es hegyversennyel, kemény próbára tette a mezőnyt, az agyagos kátyú legyűrése a magas átlagstandardok betartásával igen komoly feladatot rótt a 20 főnyi mezőnyre, melyből 18-an érkeztek a célba. A verseny minden zavaró incidens nélkül folyt le, eszűs Bossányi szerencsés, sérülés nélküli karambolja keltett kisebb izgalmakat.

A hegyverseny

A mielőtt fénypontja természetesen az esetleges holtversenyek kiküszöbölésére a versenybe iktatott hegyverseny volt, melyet az *Esztergomból a dobogókői régi szerpentinekbe kapcsolódó újonnan épített úton* rendeztek meg. Az új útszakasz több helyen kiszélesített parkhelyeivel egyik legszebb kiránduló útunk lesz, az útvonal nyújtotta valóban megkapó turisztikai élmény maradéktalan élvezetét a legszebb pontokon elhelyezett parkhelyek biztosítják.

A hegyverseny különben a kitűnő formát mutató Kozma Endre abszolút győzelmét eredményezte, aki 500-as BMW masinájával a eszűs úton 6:37.6 mp-el a nap legjobb idejét érte el. Ime a hegyverseny eredményei:

Szólómotorok 200 kem-ig: 1. Martinek (Méray-Puch) 9:48.4 mp. 2. Simó (Zündapp) 12:32.4 mp. — **250 kem-ig:** 1. Lukavecz (Puch) 7:19.2 mp. 2. Szűcs (Puch) 8:45.2 mp. 3. Domján (Puch) 9:59.8 mp. — **350 kem-ig:** 1. Hambach (Puch) 8:35.1 mp. 2. Szeif (Norton) 8:45.5 mp. 3. Kesjár (Velocette) 9:08.1 mp. — **500 kem-ig:** 1. Kozma (BMW) 6:37.6 mp. A nap legjobb ideje, útvonalrekord! 2. Puhony (BMW) 8:17.2 mp. 3. Rendek dr. (BMW) 9:50.6 mp.

Oldalkocsik 600 kem-ig: 1. Pathó (BMW) 6:59.9 mp. 2. Kugler (Zündapp) 7:11.7 mp. — **600 kem felett:** 1. Zaymusz (BMW) 9:56.5 mp.

Túrákocsik 1100 kem-ig: 1. Beer (Fiat) 8:59.9 mp. — **2000 kem-ig:** 1. Dielt (Lancia) 7:02.2 mp. 2. Festeties gr. (Lancia) 8:07.8 mp.

Sportkocsik 1100 kem felett: 1. Wilhelm (BMW) 6:55.4 mp.

A hegyverseny bővelkedett izgalmakban: a nap eseménye a Pathó-Kugler oldalkocsis párviadal, nívós küzdelem után a BMW-menő győzelmét eredményezte, Pathó ezzel a győzelemmel megszerezte a bajnokságot. Domján, a fiatal gárda egyik legtehetségesebb tagja, balszerencsével küzdött, a hegyverseny célja előtt 150 méterrel kuplungdefektusa arra kényszerítette, hogy gépét a célba tolja. Ezt be kell tudni az idejébe! Az abszolútgyőztes Kozma (500 BMW) mellett brillírozott 250-es Puch-gépe nyergében Lukavecz Ferenc, aki biztosan verte a teljes 350-es mezőnyt is.

Végeredményben:

A verseny részletes eredményei a következők voltak:

Szólómotorok 200 kem-ig: 1. Martinek (Méray-Puch).

250 kem-ig: 1. Lukavecz (Puch).

350 kem-ig: 1. Hambach (Puch), 2. Szeif (Norton).

500 kem-ig: 1. Kozma (BMW).

Oldalkocsik 600 kem-ig: 1. Pathó (BMW).

2. Kugler (Zündapp).

600 kem felett: 1. Zaymusz (BMW).

Túrákocsik 1100 kem-ig: 1. Beer (Fiat).

2000 kem-ig: 1. Dielt (Lancia).

Sportkocsik 1100 felett: 1. Wilhelm (BMW).

Eldőlt az 1938-as magyar bajnokság!

A KMAC Téli versenye eldöntötte az 1938. évi bajnokságok sorsát, miután összesen nem lehetett versenyt rendezni és a KMAC a Téli versenyt jelölte ki a bajnoki kampány döntő futamává. A Téli verseny eredményeinek alapján a bajnokságért folyt küzdelem a következő eredménnyel fejeződtek be:

Szólómotorok 250 kem-ig: Bajnok ninesen. Lukavecz (Puch) harmadik helyezett. Megemlítjük, hogy Lukavecz tavaly több versenyt hagyott ki és ezért nem szerezt meg a bajnoksághoz szükséges győzelmeket.

350 kem-ig: Bajnok: Hambach (Puch), második helyezett Kesjár (Velocette).

500 kem-ig: Bajnok: Kozma (BMW), második helyezett Czulyba (BMW).

Oldalkocsik: Bajnok: Pathó (BMW), második helyezett Kugler (Zündapp).

Túrákocsik 2000 kem-ig: Bajnok: Dielt (Lancia).

MINDEN
JÁRMŰRE



Continental



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



Motorizált tigris vadászat Szumatrán

meg társát, arról a rövid négy nap alatt leterített három tigris tanuskodik!

De kezdjük előlről! Denninghoff-Stelling gondosan becsomagolt a Fiat „500”-ba. Bálaszerű hatalmas csomag, két börd, két tartány benzin, két tábori ág, fényképezeti kellékekkel telt láda, három fegyver bőséges tölténykészlettel és egy hátizsák útikellék képezte többek között a Topolino poggyászat, míg az expedíció személyzete két bennszülöttel háromfőnyi volt. És mindez elért a kis Fiat „500”-ban! Sőt, a kocsit hátljára pakolták fel a csalétekül elejtett két vaddisznót is és így felpakolva indultak be a titokzatos, trópusi vadonba, meredek ösvényeken át a rejtelmes bozótban a tigrisek tanyája felé...

A vadon mélyén azután megállapodtak. A csaléteknek lerakott két vaddisznótól mintegy 20 méternyire gallyakkal elmaszkírozták a kis Topolinót, melynek ablakán át véstjósloán

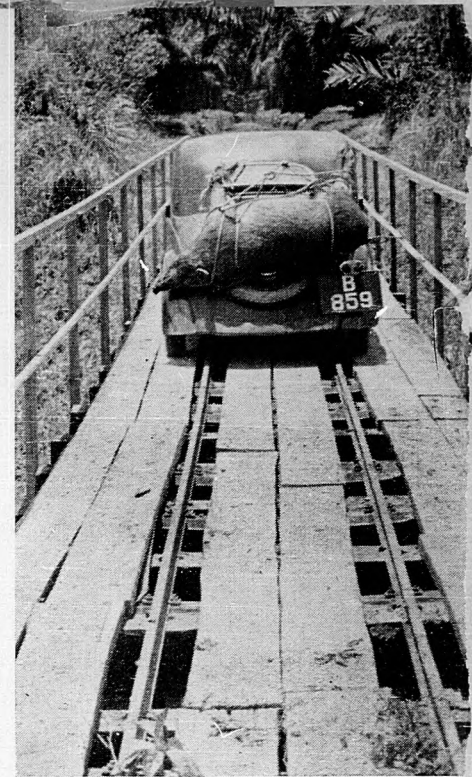
Ki ne hallott volna már azokról az indiai tigris vadászatokról, melyeken az elefántok hátán elhelyezkedett vadászok veszik puskacsőre a hajtásba került veszedelmes ragadozókat? Nos, mi ezúttal újszerű, motorizált tigris vadászatról számolunk be olvasóinknak, mely vadászat hőse Denninghoff-Stelling és hűséges Fiat „500”-a volt.

Denninghoff-Stelling lelkes vadász, aki egy ízben már három hetet töltött a szumatrai vadon-

ban, de a jól kivethető vadnyomok ellenére sem sikerült megközelítenie várva-várt zsákmányát. A vérbeli vadászt azonban nem csüggeszti el a balszerencse, Denninghoff-Stelling újszerű cselhez folyamodott. — Ha rövid a kardod, tollad meg egy lépéssel — tartja a közmondás és barátunk jól kiszámította ezt a döntő lépést! Társat keresett és társat talált terve végrehajtásához egy Fiat „500” formájában. Hogy csakugyan jól választotta

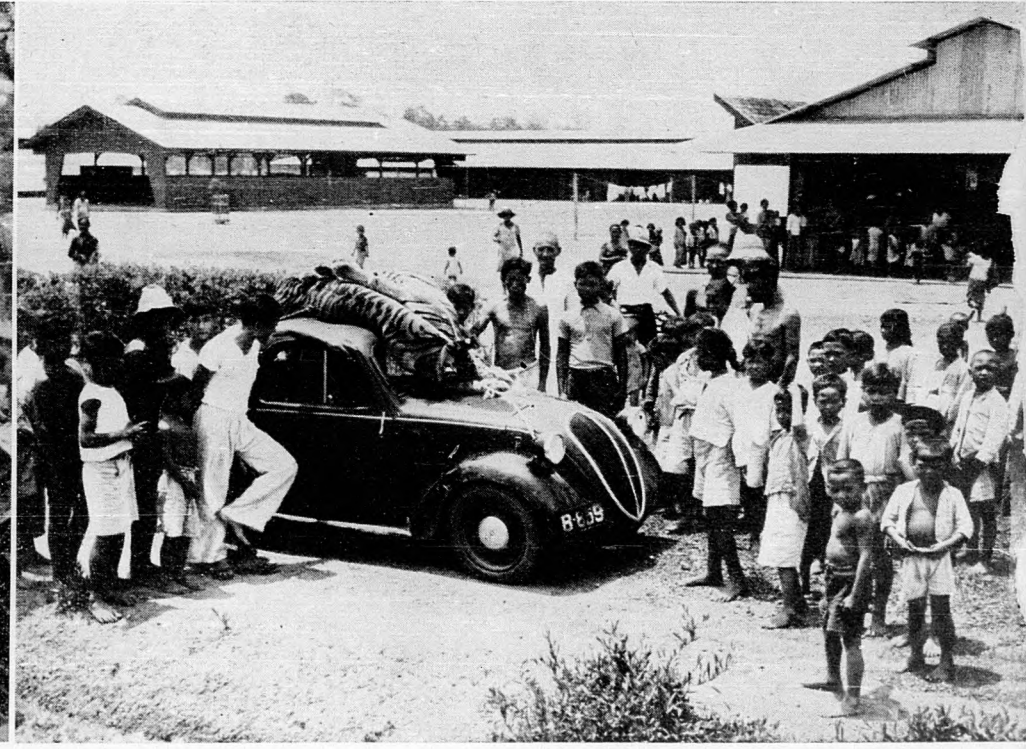
meredt ki a csalétek felé a puskacső... A kocsit tetejére olajlámpát szereltek, melynek ernyője éjszaka halvány fényt ve-

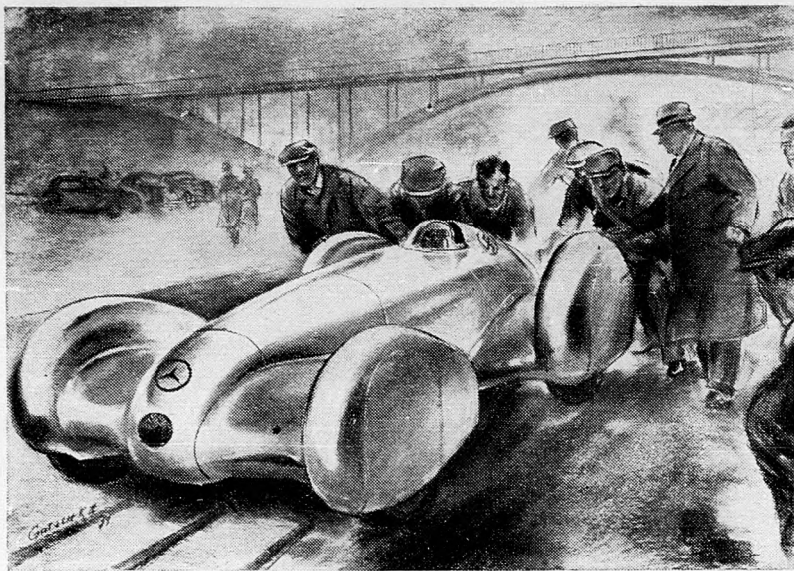
tett a csalétekre... Az expedíció tagjai pattanásig feszült idegekkel várták a kocsit belsejében a prédát...



... Nem hiába!...

Egyik reggel két hatalmas tigris kötözhetek fel a kocsit tetejére... A kis Topolino pedig 480 kg összerheléssel diadalmasan robogott be a községbe, ahol az apró-nép elképzelhető ünnepségben részesítette a fehér vadászt...





Puchék vették át a BMW motorkerékpárok vezérképviselőt!

A közelmúlt napokban vált köztudomásúvá, hogy a Puch-művek budapesti fióktelepe vette át a BMW motorkerékpárok vezérképviselőt. Puch és BMW, a két német elit márka új, közös otthonban jól kiegészítik egymást: Puchék a kétütemű, láncos 200-as, 250-es és hátsó rügös 350-es Puch-masínak, a négyütemű, kardános 250-es és 350-es egyhengeres, valamint 500-as és 750-es kéthengeres BMW típusokkal olyan választékot tárnak a vásárlóközönség elé, melyből mindenki úgyszólván a legapróbb részletmegoldásig kiválaszthatja az ízlésének és pénztárcájának legmegfelelőbb modelljét. Puchék több évtizedes múltja, tradicionális szolid üzleti elvei a BMW motorkerékpárok képviselőtével új ütőkártya birtokába jutottak, mely alkalmas lesz ahhoz, hogy a cégnek a magyar motorkereskedelemben kivívott évtizedes vezetőszerepét bevehetetlenül bástyázza körül.

Caracciola (Merc.-Benz) új világrekordjai

A Dessau és Bitterfeld között épült 29 méter széles és 14 km. hosszú új német rekordpályát a minap nyitották meg. A megnyitó több értékes nemzetközi rekordot eredményezett. *Caracciola* Mercedes-Benz kocsiján a 3 literes kategóriában 175.09 km-el új állóstartos km., 204.577 km-es átlaggal pedig új állóstartos mérföldrekordot állított fel. Ugyanakkor *Halberle* Ha-


nomag—Diesel kocsiján a nyersolajüzemű automobilon 2 literes csoportjában 86.87 km-es állóstartos km., 98.481 km-el pedig állóstartos mérföldrekordot állított fel. Az *Auto Union*, mely mint emlékeztetés, tavaly éppen a téli rekordkísérleteken veszítette el legnagyobb erősségét, *Rosemeyert*, az idén nem vett részt a rekordkísérleteken.

Németországban az új személyautók 70%-át hidraulikus fékkel szerelik, Angliában 30%, Franciaországban 35%, Amerikában 75%, Olaszországban pedig 100% esik a hidraulikus fékkel szerelt személykocsi javára.

Hír szerint Borgward (volt Hansa) 2 literes, kompresszoros sportmodellrel készül meglepni az ivenceket.

Az *Idel* nemzetközi autóversenyszőzön az április 2-iki pávi GP-vel kezdődik, mely a szezon nagy motorosának próbagaloppja lesz. Ott látjuk majd a startnál a Mercedes-Benz és *Auto-Union* expozitúra mellett a kompresszornélküli 4.5 literes *Talbot*-kat is.

MÉRAY



ADLER

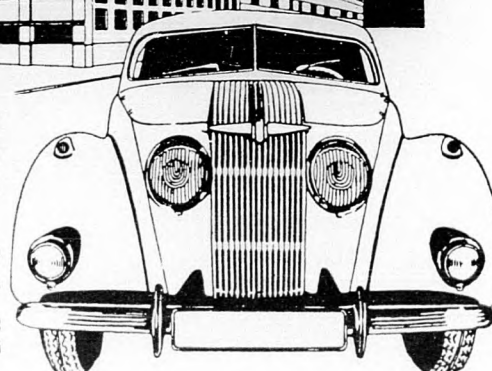
AUTÓK HATALMAS ÚJ OTTHONA

VI. LEHEL-UTCA 10

TELEFON: *29-88-88

MÉRAY MOTORKERÉKPÁRGYÁR

RÉSZVÉNYTÁRSASÁG





MOTORKERÉKPÁROK

VEZÉRKÉPVISELET:

STEYR-AUSTRO DAIMLER-PUCH MŰVEK

MAGYAR KERESKEDELMI RT.
BUDAPEST, VI, LEHEL UCCA 25

KENÉSI TANÁCSADÓ

Karácsonyi számunk fenti című rovatában már felhívtuk olvasóink figyelmét arra, hogy a helyes olaj kiválasztása milyen fontos körülmény a motor karbantartásánál. Most ezen olajszámunk keretében kissé részletesebben óhajtjuk ezt a kérdést taglalni és ismertetjük azokat az elveket, amelyek szerint kell a megfelelő olajat kiválasztani.

Legkényesebb kérdés a téli olaj kiválasztása. A jó téli olaj alacsony hőmérsékleten is legyen könnyen folyó, hogy a nagy téli hidegben is könnyen induljon a kocsis. Ezután üzem közben a motor melegszik és lassan eléri a normális üzemi hőmérsékletét. Ilyenkor kenési szempontból már közömbös, hogy milyen a külső hőmérséklet, az olaj felveszi a motor hőmérsékletét. Tehát az olajnak ezen a magas hőmérsékleten kell kenni, vagyis nem szabad erősen hígfolyóssá válnia. Alacsony hőmérsékleten hígfolyós, magas hőmérsékleten aránylag nem hígfolyós, ezek a jó téli olaj tulajdonságai. Természetesen szükséges, hogy az olaj kitűnő minőségű és jól fínomított legyen, mert ezt minden kenőolajtól megkívánjuk. Ezeknek a kívánalmaknak tökéletesen megfelel a *Rex Amerol Cold*.

Ha fagyveszélyre már nincs kilátás, vastagabb olajat töltsünk a motorba. Itt már figyelembe kell vennünk az egyes motorok konstrukcióik eltérő tulajdonságait. Azonban vannak olyan általános szempontok, amelyeket hasznosíthatunk az olaj kiválasztásánál. Modern kiskocsik általában vékonyabb olajat igényelnek teljesen új állapotban, mint azt a régebbi típusoknál megszoktuk. Nagyobb kocsiknál, ahol az igénybevétel is nagyobb, vastagabb olajat használunk. Ugyancsak vastagabb olajat kell használni nagy nyári melegben, vagy erősen kopott motoroknál.

Átmeneti időben, egyes kocsiknál pedig fagyban is olyan olaj kell, amely fagyálló, de üzemi hőmérsékleten valamivel sűrűbben folyik. Ez a *Rex Amerol Light*.

Általános nyári kenőolaj, mely a legtöbb modern kocsinál még a legnagyobb melegben is tökéletes kenést biztosít, a *Rex Amerol Medium*.

Néha szükséges, különösen régebbi típusoknál, vagy nem kifogástalan állapotban lévő motoroknál, valamivel vastagabb olaj használata. Ilyenkor az azonos minőségű, de nehezebben folyó *Rex Amerol Heavy* olajat használjuk.

Nagy nyári melegben, erősen használt állapotban lévő motoroknál néha még ennél is vastagabb olaj szükséges. Ilyen igényt tökéletesen elégíti ki a *Rex Amerol Extra Heavy*.

A motorkerékpáros közönségnek, valamint sport- és túrakocsi tulajdonosoknak különleges minőségű olajra van szükségük. Az üzemi viszonyok eltérnek a normális autó üzemétől, magasabb a hőfok, a compressió stb. Ilyen esetre gondoltak a *Steaua Maqyar Köolaj Rt.* mérnökei, amikor megalkották a *Rex Aviatie* sorozatot. Minősége, kémiai ellenállása, tisztasága egyedülálló a piacon. Használata nagyon gazdaságos, mert a fokozott igénybevételek ellenére is sokkal tovább használható, mint más ezen célra forgalomba hozott olaj.

Miért fontos az áramvonalas karosszéria-alak?

Mert 100-as tempóban a motor teljesítményének 63%-át emészti fel a levegő ellenállása

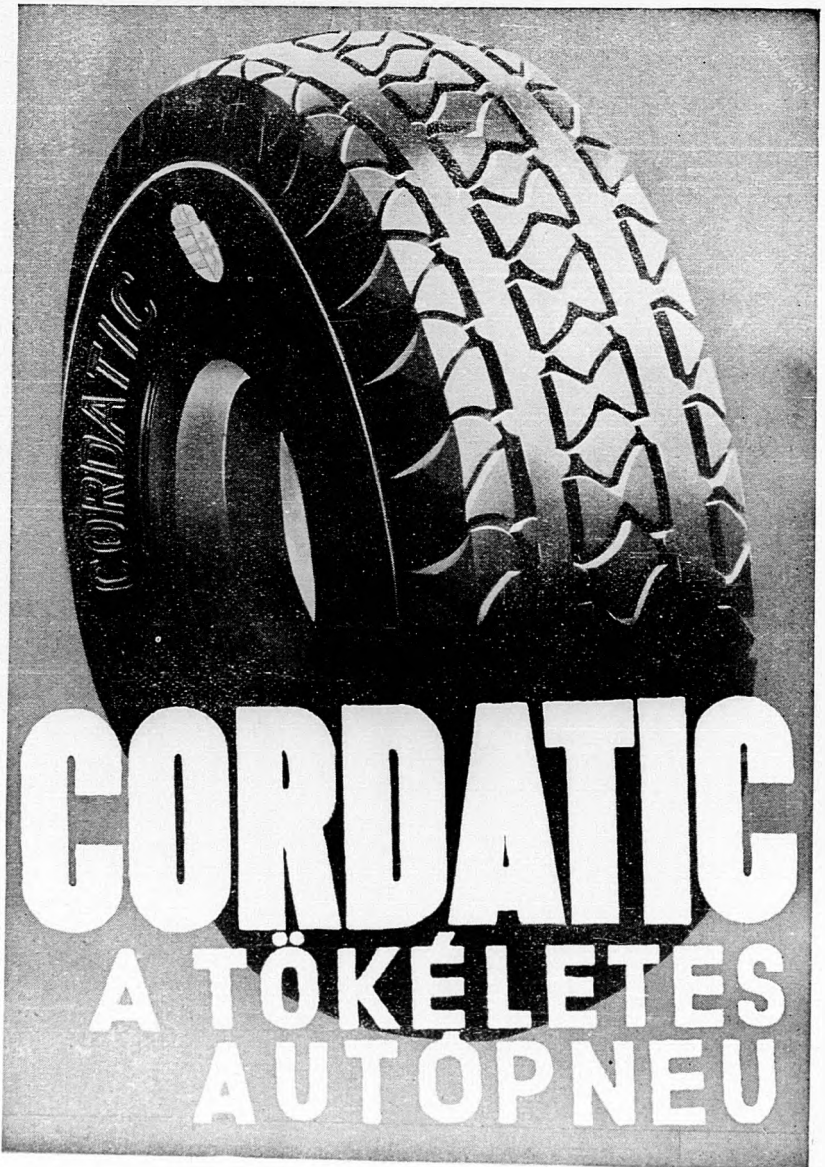
Az átlagautós csupán annyit tud, hogy az áramvonalas karosszéria a légellenállás csökkentésére szolgál, az áramvonalas kocsis tehát kevesebbet fogyaszt és motorjának hengerűrtartalmához képest nagyobb sebességre képes, mint a nem áramvonalazott típus. Hogy a légellenállás mennyit emész fel a motor által szolgáltatott munkából, arról igen eltérő és nagyrészt „hasból” eredő számadatok vannak forgalomban és így a laikusnak fogalma sincsen arról, hogy az áramvonalas kocsis mennyiben járul hozzá ahhoz, hogy üzemanyagszámlájában ne jelentkezzenek kellemetlen meglepetések.

Pontos laboratóriumi mérések kapcsán állapították meg, mekkora ellenállások leküzdését szolgálja a motor által létesített hajtóerő. Százas tempóban haladó, nem áramvonalazott kocsinál az ellenállások a következők:

a hajtómű ellenállása	2.03%
a gördülő ellenállása	31.7%
a kerekek légellenállása	2.14%
a kocsis légellenállása	62.83%
egyéb ellenállások	1.3%
Összesen	100%

Látjuk tehát, hogy a légellenállás a legnagyobb munkafogyasztó és egymagában majdnem a kétszerese az összes többi leküzdésre váró ellenállásnak, ami a gyakorlatban azt jelenti, hogy például minden elhasznált 10 liter üzemanyagból több mint hat liter emész fel a légellenállás, illetve, ha légüres térben 100-as tempóban haladnánk, úgy a tízliteres fogyasztású kocsis alig négy literrel érné be.

Minél tökéletesebb az áramvonalazás, annál kisebb a légellenállás. Pontos számszerű adatokat közölni lehetetlen, mert hiszen az áramvonalazás minden kocsitípusnál más és más, tökéletes és kevésbé az.



HIREK

A W. Siemens 100-ik születésnapjára 1918-ban alapított emlékgyűrűt, melyet három-évenként a legkiválóbb technikai teljesítményt jutalmaznak, az idén dr. Todt-nak, a Reichsautobahn építkezések birodalmi biztosának ítélték oda. A motorszakmával kapcsolatosan működő technikusok közül eddig Bosch és Junkers nyerték el az értékes gyűrűt.

Aldrichettí, a jeles olasz motorkerékpárversenyző az idén a négyhengeres Gherra nyergét olykor egy versenyű Alfa Romeo volánjával is fel fogja váltani.

Az angol sajtóban olyan törekvések öltöttek testet, melyek szerint az IOM-versenyeket a jövőben külön versenygépek és sziéria-sportgépek számára írják ki. Várjuk a döntést...

Az új független kerékfelfüggesztésű háromhengeres, 4,5 literes, kompresszornélküli Talbot-kocsik már megkezdtek kísérleti futamokat a Montlhéry-autódrom beton-teknoijében, ahol 215 km körüli sebességet értek el a kocsik, ami viszont 240 km körüli csúcsebességnek felel meg. Lago és Bechhia mérnökök, a kocsik konstruktőrjei meg vannak elégedve az első eredményekkel és a kocsikat Pauban és Monakóban már starthoz is állítják. A franciák sikeres szereplését remélik még a kompresszoros kocsikkal szemben is az új Talbotoktól a kanycsúszós pávi és monakói pályákon. Hol a Talbotoknak tankolnuk sem kell. A Talbot-gyár 16 hengeres, 3 literes kompresszoros kocsija a júliusi francia GP előtt aligha állhat starthoz. A gyár eddig két fiatal francia versenyzőt szerződtetett: Carrieret és Le Béguet.

A francia motorkerékpár-állomány tavaly 312.000 darabról 498.000 darabra esett vissza. Az új gép eladás 12.500-ról 11.000 darabra csökkent. Az import 650-ről 250-re zsugorodott, míg az export 1580 darabról 2700-ra emelkedett. Franciaországban alkotódik a motorkerékpárnak...

Az Auto-Union motorkerékpáros Európábanok „újoncaival”, a volt BMW-mező Meierrel és Klugeval, a berlini kiállítás után Monzában fog próbafutamokat végezteni.

A svédországi Thule nevű új autógyár építkezései befejezéshez közelednek. A gyár évi 1000 kocsit fog gyártani. A másik svéd gyár, a Volvo üzemét is jelentősen kibővítették.

Bécs gépjárműállománya tavaly 10%-nak megfelelő 4000 darabos szaporulatot ért el. Bécsben jelenleg 31.500 gépjármű van forgalomban.

A német Luft Hansa menetrendszerűen közlekedő repülőgépei az elmúlt év folyamán 19 millió kilométert repültek, 323 ezer utast, közel 5 millió kg csomagot és 3.755.000 kg postát szállítottak.

Japán német mintára 1100 km-es autótutát épít.

Az Ostmarkban megrendezendő nemzetközi hatnapos triállal kapcsolatban a németek olyan proposíciót terjesztettek elő, hogy a csapatversenyek szolomonai egy-egy 250, 350 és 500-as gépen induljanak. Eltérve az ötlet, az illetékes összeállított csapatok azután valóban országuk teljes motorkultúráját reprezentálhatják.

Európában a kontinensen már csak Magyarországon és Svédországban van balra-hajtás.

„Condor” német óriásrepülőgép sikeres berlini-tokiói rekordrepülése után a japánok öt Condor-típusú gépet rendeltek meg a Focke-Wulf-gyárban.

Amerikában a gépjárművezetők 26%-a hölgyvezető.

A Steyr-gyár a tavalyi év folyamán napi 6 kocsiról napi 40 kocsira növelte produkcióját. A munkáslétszám 3000-ról 10.000-re emelkedett.

Bulgária úthálózata a fiatalság munkaszorgalmának bevezetése révén rohamosan javul, vele együtt fejlődik az automobilizmus is. Így az elmúlt év első kilenc hónapjában a kocsik-importhoz 367 darabra emelkedett, mely kvantumból 198 a német kocsikra esik, míg az amerikai ipar főleg a nagy-kocsi-szükségletet fedezi. Az említett időszakban 361 motorkerékpárt is importáltak Bulgáriába, mely gépek, három darabot kivéve, mind német gyártmányúak voltak. A motorkerékpáros-élet hírtelenül ellendülése után szembetűnőbb, ha tekintetbe vesszük, hogy az ország teljes motorkerékpár-állománya 1119 darab, melynek fele tavalyi forgalomba került gépekből rekrutálódik!

Minden Kocsinhoz...



REX

AMEROL • AVIATIC

KAPHATÓ:

STEAUA MAGYAR KŐOLAJ RT.-nál

BUDAPEST, V., VILMOS CSÁSZÁR ÚT 32 TELEP: CSEPEL, PETROLEUM KIKÖTŐ
TELEFON: *125-369, 118-044 TELEFON: 330-986

az összes piros Rex-kutaknál, vidéki raktárainkban, viszonteladóinknál, olajkereskedőknél, garageokban stb.

A francia Schneider-Creuzot-konzern a pilisni Skoda-gyárnál vállalt érdekltségét a cseh kormányhoz közléllő péznesoportnak adta át.

A detroiti Ford-gyárban előrehaladott kísérleteket végeznek a Ford-kocsikban bevezetendő hengerhüvelyekkel.

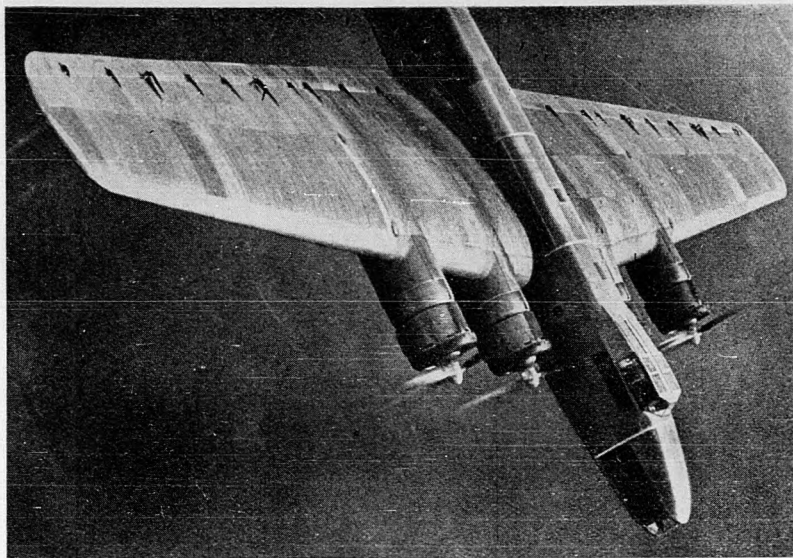
Az angol teherautótulajdonosok a pótkocsival szerelt személyautók számára a teherautóknak megfelelő adó- és sebességi feltételek alkalmazását követelik.

Chrysler minden kocsira alkalmazható legújabb, sebességváltást kiküszöbölő készüléket több mint 100 szabadalom véd.

Németországban az autótulajokra koncentrációs-tábor vár. Egy részeges autóvezetőt harmadszori „tettetés” alkalmával ugyancsak koncentrációs-táborba utaltak...

Az USA-ban és Canadában 1938-ban 2,64 millió autót gyártottak, mely kvantumban 530.000 teherautó foglaltatik benne. Az összproduktumnak 19%-a került exportra. Az összproduktó 1937-hez viszonyítva 47%-os visszaesést mutat.

Freddy Frith, a jeles Norton-versenyző egyik német motorkerékpár-gyárral folytat ideit szerződtetése ügyében tárgyalásokat.



BIZONY FURCSA FOGLALKOZÁS:

*A nagy bombavetővel megcélozni a földet -
Ráhuzni a teljes gázt -*

**és nyílegyenest, ezer kilométeres
vágóban zuhanni, zuhanni lefelé!**

*(Fenn a magasban, megszokott hang-
ján duruzsol a hatalmas acélmadar.
Mintha csak angyalok diót darálnának
az innepi kalacsua. A roppant szárnya-
kon megcillan a napsugár, amint a gép
óriásira nőtt sas módjára szárnyal bele
a végtelen levegőcécsba. Regényes
kép... Hangulatos... Ikarusz jut az
ember eszébe... A hírhedt egytonnás
repülőbombák... És azok az elszánt,
semmitől vissza nem rettenő acélembe-
rek, akik az új gépek kipróbálását vég-
zik és akiknek úgy hozzátartozik: a napi
elfoglaltságukhoz a még szűz, ki nem
kísérletezett gépekkel végzett zuhanó-
repülés, mint a körüti kalaphoz az dél-
utáni kaláber parti. Az alábbiakban
Lee Gehlbach, a leghíresebb amerikai
„test pilót”, a legmerészebb kísérleti zu-
hanórepülő ad izgalmas ízelítőt kaland-
jaiból.)*

Ezer kilométer óránként, nagyobb se-
besség, mint amennyivel a negyven-
ötös kaliberű golyó hagyja el az auto-
matapisztoly torkolatát! Ez volt a se-
bességünk, amikor a nagy bombavető
szárnyai úgy váltak le, mintha leberet-
váltak volna őket. Háromezer méter
magasan voltam éppen az Ohio felett,
a háromkilométeres zuhanórepülés vé-
gén. A szél üvöltését, a légesavar voni-
tását túlharsogta az ágyúlövést meg-
szégyenítő dörrenés... Ösztönösen a
vállaim közé kaptam a fejem... És
amikor kipillantottam, azt láttam, hogy
szárnyaimat, mintha dinamit szabta
volna szét ezer meg ezer darabra...

A lemezelenített törzs szárnyasze-
ggetten zuhant és közel ezer métert bu-
kott, mire ki tudtam bújni a szíjjakból
és kimáztam a pilótaülésből. És a vi-
harnál ötszörösen nagyobb légnyomás,
mint valami pelyhet pörgetett, amikor

sikerült „kilépnem” a halálraítélt gép-
ből. Az emberi test normális körülmé-
nyek között körülbelül 200 kilométeres
sebességgel zuhan lefelé. Bennem azon-
ban még megvolt a zuhanórepülés közel
ezerkilométeres sebessége, várnom kel-
lett... Mert ha ebben a sebességben meg-
rántom az ejtőernyőm zsinórját, úgy
vagy az ernyő szakad szét, vagy jó-
magam... A föld rohant felém, a há-

zak pillanatról pillanatra nőttek, de
éreztem, hogy zuhanásom sebessége
csökken... Alig voltam kétszáz méterre
a talajtól, amikor megrántottam a kö-
telet... Zuhanásom sebessége még így
is akkora volt, hogy az ernyő selyme
kétfelé repedt és még láttam a kék eget
az ernyő repedésén, amikor talajt ér-
tem. Elborult előttem a világ és úgy
kialudtam, mint a vízespohárba fojtott
gyufa. Amikor magaamhoz tértem, lá-
baim alig félméternyire kalimpáltak a
földtől és ejtőernyőm selyme mint va-
lami roncsolt zászoló lebegett a hatalmas
fa koronáján, melynek ágai lefékeztek
az ernyőt és a hozzátartozó embert. Kö-
rülöttem lassan szállódtak a szárnyak
borításának ezüstszerű darabkái, mint
holmi roppant hópelyhek szélesenedő téli
déléletőn.

... A mérnökök még szorgalmasan sze-
degettek a szárnydarabkákat, hogy meg-
állapítsák a „defekt” okát, amikor jó-
magam már a Kelly Fieldi katonai rep-
ülőtéren nyugtamtam magasba egy másik
gépet, hogy ismét megtegyem azt a
három-négy kilométeres vívjogó, vad
teljesgáz zuhanást, melynek célja meg-
állapítani, hogy a gép anyaga mit bír
ki.

Mert ez a foglalkozásom öt esztendeje.
Mérnök vagyok, akinek nincsen diplo-
mája és enyém a világ legnagyobb la-
boratóriuma, a végtelen levegőég.
Evekké voltam katonai repülő, majd
versenypilóta. Most az a hivatásom,
hogy gépeket tegyek tönkre. Több mint
ötmillió dollár értékű gépet próbáltam
ki, kis légi motorbiciklikről egészen a
10.000 fontos zuhanó-bombázókig. Kerek
háromszázszor zuhantam le teljes gáz-
zal, függőlegesen az égből a föld felé.
Mert az U. S. A. légügyi minisztériuma
még 1930-ban úgy határozott, hogy csak
az olyan repülőgépet veszi át, melynek
egy-egy darabja sikerrel állja ki a zu-
hanórepülés rettenetes igénybevételét.
Amikor ezt a döntést aláírták, abban a
pillanatban megszületett a foglalkozá-
som. Természetesen veszélyes ez a fog-
lalkozás és az átlagos pilóta két-három
évig bírja csak. Viszont jól megfizetik
ezt a mesterséget, nemcsak 1500-5000
dollárt kapok gépenként, hanem rá-
adásul 10.000 dolláros életbiztosítási
kötvényt is, mely addig érvényes, amíg
a levegőben vagyok. Talán érdekes me-
gfontolom, hogy a biztosítást a nagy
kockázatra való tekintettel, negyven
biztosító együttesen vállalja...

SPEEDOIL — az üzemanyagban?



Fogyasztását csökkenti!
Motorja sebességét és
rugalmasságát fokozza!
A savképződést meg-
akadályozza!
Óvja hengerét
és dugattyúját!
Meghosszabbítja gépé-
nek élettartamát!

Tehát

SPEEDOIL-t az üzemanyagba!

OLAJ KFT., Bpest V., Gyöngyház u. 4

Tel.: 290-382

Hogyan történik a kísérleti zuhánórepülés?

Kíváncsi, kedves olvasó, hogyan is
csináljuk a zuhanórepülést és hogy
milyen érzés, ezerkilométeres sebesség-
gel aláúzni a levegőégből? Igen? Hát
akkor szálljunk csak ki abból a ké-
nyelmes karosszékéből és menjünk ki
együtt, mondjuk a Dahlgreen-i repülő-
térre. Amott, abban a nagy hangárban,
már készen vár bennünket a nagy
Grumann nappali bombázó. Tartányai
színültig a legfinomabb gázolinnal és
alatta az a nagy szivar nem más, mint
a legújabb típusú 2200 fontos (több mint
1000 kiló) bomba. Nem kell megjedni,
nincsen benne robbanóanyag, csak ho-
mok.

Most egy kis türelmet kérek, meg kell
barátkoznom a műszerek elhelyezésével.
Igen, ott fent, a bal sarokban van az
ügynevezett akcelerométer, melyen a
G-ket lehet leolvasni. Ezek a G-k na-
gyon fontosak és azt mutatják, hogy

hánszorosa a normálisnak a gravitációs erő. Ezt a műszert kell figyelni, amikor a zuhanórepülés végén ismét vízszintes helyzetbe akarom hozni a gépet és amikor fel fogom majd „húzni” a gépet, akkor ezt aszerint kell majd csinálnom, hogy hány G-t mutat ez a szerény kis órácska.

Vegyük csak fel ezeket a fejtűdöket. Aedőlól van a borításuk, nem baj, hogy majd négy kilót nyomnak. Keményebbek, mint a koponyánk. Ezt a két püderpamacсот pedig tessék a földre szorítani, mert rendkívüli „zajban” lesz fent résznünk, dobhártyánk pedig csak kettő van. Ugy ni... Most eresszük le minél mélyebbre az üléseket. És vegyük fel ezeket a jó meleg pullovereket, mert fent nagyon hideg van... Egy pillanat. Hé, Jóé!... Rendben vannak ott hátul a gép farkán azok a kis biztonsági ernyők, amelyekkel egyesbe lehet hozni a gépet, ha dugóhúzóba kerül és kor mányunkával nem sikerült belőle kilábalni? Hogy mirevalók ezek az ernyők? Ezzel a kis emelővel ki lehet őket nyitni, a hirtelen rántás többnyire kiszedi a gépet a dugóhúzóból. Utána az automatikus vágószerkezet elszabadítja az alig egy méter átmérőjű kis ernyőket és túl vagyunk az — ijeádségen.

Szíjjazzuk be magunkat jól és üljünk minél mélyebben. Ha esetleg levalának a szárnyak és „szemetes” lesz körülöttünk a levegő, minél mélyebben üljünk, annál jobb. Rendben van az ejtőernyő ott a hátán? Nyugodt lehet, egyévesnél régebbi ernyőt nem használtunk, mert a kiszáradt selyem könnyebben szakad. Tudja kérem, az ejtőernyő nagyon fontos valami... Csak csinálni kell vele banni... Mint például tavaly a Sel-fridge Fielden, ahol együletes vadászgépet kellett lezúgatom az égből. Ez a szerencsétlen vadászgép olyan dugóhúzóba került, melyből kijönni nem tudtam... Mindent megpróbáltam. Felálltam és előre hajoltam, hogy talán a súlypont megváltozása segít. Nem segített és szemem előtt csak úgy forgott az „alvilág”. Vagy hatszáz méteres magasságban kiugrottam a gépből, mely vagy száz kilométeres tempóban dugózott lefelé. Jómagam „sebessége” ennél lényegesen nagyobb volt. És mégsem mertem kinyitni az ernyőmet, mert a gép pontosan a fejem felett „cirkált”. Százötven méterre a talaj felett rántottam meg az ernyőm zsinórját és nagyot lélegyeztem, amikor nem történt baj és a gép alig valamivel később, húsz méterre fölem ért földe-t és tört ócskavassá. Másnap, amikor megnéztem a zuhanásról készített filmet, képtelen voltam vaesorázni, pedig a jó étvágyam ritkán hagy eszerben.

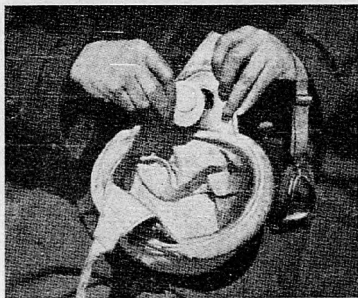
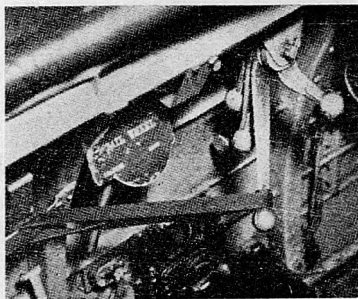
Látja itt a jobb combomon ezt a jegyzőkönyvet és az órát? Ide jegyzem fel repülés és zuhanás közben a műszerek adatait. Aztán kérem, ne vacogjon, amikor fent leszünk. Mert magasra kell magunkat feltornáznunk, legalább hétézer méterre kell megközelítenünk a mennyországot és mivel messzebb leszünk a pokoltól, hát nagyon hideg lesz. Nem öltözhetünk fel melegen, mert ha ugramunk kell, úgy holni vastag bőrkabát nagyon útban lehet.

Na... Indulhatunk... Ugy-e, nem is

SEBESSÉGMÉRŐJÉT

megjavitja: **ÓRAGYÁR**, Tömő ucca 26

vette észre, hogy már a levegőben vagyunk. Szépen „hasra a botot” és kapaszkodjunk csak, ez a három hatalmas motor úgy viszi a gépet, mintha dróton húznák. Pedig az az ezerkilos bomba a lábunk alatt, egy kis súlyt is képvisel. Látja ott balra azt az ezüstesfótot? Az a Potomac folyó, sok derék csukát fogtam már benne. Jól ül? Igen, akkor ókél! Látja, hogy emelkedik a magasságmérő tűje? Már 10.000 lábnyira vagyunk, néhány perc és elérjük a 25.000 lábat (7000 méter). Fújja ki kérem az orrát,



Fent: Gumiszalaggal kell „kikötni” a gázszabályozót, nehogy a motor szétmenjen a zuhanórepülés során.

Lent: Vattapamacsokat a fejtűdő alá. A zuhanórepülés irtózatos dörgése ellen védeni kell a füleket.

Mert néhány perc múlva erre nem lesz ideje... Felérkezünk. Most már nem tudunk egymással beszélgetni — csak gondolatban folytatom tehát az ismeretterjesztést.

Most kis kört írok le. Hogy lent Joe és társai lássák, hogy kezdem. Ugy ni... Most szépen a hátára fordítom a gépet, a hasamra húzom a botot és jól megelőzom a Potomac folyót... Sebességünk körülbelül 300 kilométer. Már az orrán áll a gép... Kezdődik a tánc...

A sebességmérő tűje szinte ugrik előre, a magasságmérő pedig visszafelé. Már 400 métert zuhantunk, sebességünk elérte közel a 600-as tempót... Most elveszem kissé a gázt, nehogy a motorok szétmenjenek... Már 800 métert zuhantunk és úgy-e, csodálatos, hogy nem érzem a sebességet... Ha nem hallanók ezt a rettenetes kalapálást a megrítők fölől, ha nem látnök a műszereket, hát nem is tudnök, hogy mi történik... Bal karommal azért könyökölök a mű-

szertáblára, hogy egy kissé kirugózzam magamat és jobban tudjam tartani a „botot”... Jól meg kell markolni, mert az ember ilyenkor nem tudhatja, hogy milyen lesz része...

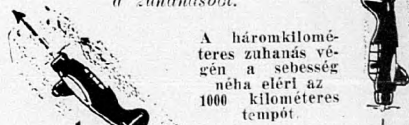
Elértük a 900 kilométeres sebességet. Ennél gyorsabban nem tud ez a gép aláúzni, még ha két hétig is tartana ez a meteorszerti vágatás le a mélybe... Ugy-e, egészen kellemes... De most már megtettük az előírt három mérföldet és egyesbe kell hozni a masinát... Most vigyázzon, kérem, mert fájni fog egy kicsit a dolog... Az akcelorométer 9 G-t mutat... Ami annyit jelent, hogy a testsúlyunk kilenceszer akkora, mint normális körülmények között... Majd mingyárt megérzi ennek hatását, azt fogja hinni, hogy valami elefánt ült a nyakára...

Most szépen lassan magamféle húzom a botot... Zúgnak a fülei?... Erzi a vért a fejében?... Ne féljen, néhány perc múlva megint jól fog látni, ha most kissé sötét is minden... Az a kopásolás is hamarosan megszűnik az agyában... Látja, már eszökken a sebességünk... Most szépen hatalmas ívbén a magashá lendítem a gépet, hogy ezzel „megöljem” a sebességünket... Ugy-e, most már jól érzi magát?... Most majd leszállunk, mert magának egészen biztosan elege volt a tréfából. Nekem ismét fel kell szállnom, mert még ötször kell megismételnem a színjátékot, akkor aztán minden O. K. lesz...

Hát bizony túresza foglalkozás az enyém. De jól jövedelmez. Még egy évig kell ezt csinálnom és akkor megvehetem azt a szép kis farmot Virginiában. Ahol akcelorométerek helyett a tyúkóákat fogom figyelni, ahol a műszerek adata helyett a Rhode Island tyúkok tojáshozamát fogom feljegyezgetni és ahol a légesavar sívítása helyett kakasszót fozok hallgatni.

És megveszem azt a nagy Duesenberg-et, melyre oly régen fáj a fogam. A nagy Duesenberg százhatvanat meg, de úgy érzem, hogy nyolcvannál gyorsabb tempóba sohasem fogom belezavarni. Elvégre — úgyebár — elég volt a sebességből!

Hogyan történik a kísérteti zuhanás? A kritikus pillanat akkor következik be, amikor a pilóta a zuhanórepülés után „kihúzza” a gépet a zuhanásból.



A háromkilométeres zuhanás végén a sebesség néha elérheti a 1000 kilométeres tempót.

A gép „kihúzás” után meredeken kell felfele történi, hogy a pilóta ezzel „megölje” a gép rettenetes sebességét.

Milyen márkából mennyi fut Magyarországon?

Gyakran merül fel a kérdés, voltaképpen milyen márkákra oszlik meg a magyar gépjárműállomány, az egyes márkákból hány jármű rója a magyar országutakat? Sajnos, erre a kérdésre teljesen kielégítő választ csak olykor-olykor kaphatunk, mivel a probléma hitelen statisztikai feldolgozásának nehézségei csupán ritkán és késedelmesen juttatnak az érdekes adatok birtokába.

A minap került kezünkbe v. Mike Gyula dr. *Magyar Statisztikai Zsebkönyve*, mely 1937 végéig analizálja a magyar gépjárműpark összetételét. Ime az adatok:

Motorkerékpárokból Puch fölényesen vezet Méray és AJS előtt. Személykocsiknál Fiat van az élen, teherautóknál Ford.

SZEMÉLYAUTÓK:

	Darab
Fiat	3058
Opel	1641
MÁG (taxi)	1319
Steyr	1061
Ford	900
Adler	759
Mercedes	699
DKW	669
Citroen	673
Lancia	352

TEHERAUTÓK:

Ford	614
Chevrolet	568
Rába	553
MAVAG	360
Fiat	154
Méray	112

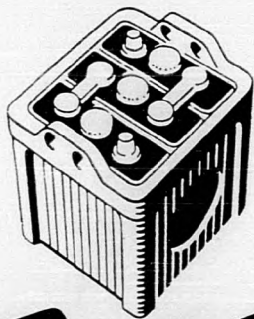
Mint a statisztika adataiból kitűnik, a motorkerékpárok csoportjában a Puchgépek vezetnek óriási, évtizedek tradíciójából fakadó fölényrel, a még mindig nagyszámban futó régi Mérayak, AJS-ek és BSA-kkal szemben. A személyautóik csoportjában Fiat ragadta el a pálmát Opel és a MÁG-taxik előtt, de a 4-ik helyen álló Steyr-kocsik útja is felfelé ível, hiszen az egykori ausztriai

kontingentált autóbéhozatal megszűntével ma új, széles perspektívák nyílnak Steyr előtt.

* Az 1918-as nagy járvány után az influenza még sok százezer áldozatot követelt. Eppen ezért természetes, hogy a tudomány mindent megkísérelt ennek a veszedelmes betegségnek a leküzdésére, különösen azokban az időszakokban, amikor legtöbb áldozatot szed. Az influenza különösen december, január, február és március hónapokban veszélyes. Az influenza leküzdésének egyetlen és hatásos módja van: a kinin. Azokban a hónapokban, amikor az influenza különösen veszélyes, a betegség könnyen és hatatosan megelőzhető a rendszeresen szedett napi 200-300 milligramm kinin adaggal. Az influenza nevét 1889-ben Olaszországban kapta. 1918-ban spanyol náthának nevezték, mert XIII. Alfonz spanyol király egyike volt az elsőnek, aki ebbe a betegségbe esett. Az influenzának ezenkívül még igen sok nevet adtak. A francia forradalom alatt, különösen Párizsban, az amerikai szabadságszemo gondolata részegítette meg az embereket. A Franciaországba Amerikából jött influenzának indipendenzanevet adtak. Sőt az akkori divatot irányító „elegánsak” még divatkerdést is csináltak belőle, és nem volt ritka az „influenza”-kalap, meg az „influenza”-sapka. Az influenza, korunk egyetlen ragályos betegsége, mely még ma is rengeteg áldozatot követel az egész világon. Eppen ezért a legkiválóbb orvosok abbéli meggyőződése, hogy a kinin megelőzi az influenzát, megérdemli, hogy behatóbb vizsgálat tárgyává tegyüek.

MOTORKERÉKPÁROK:

Puch	1828
Méray	1069
AJS	507
BSA	356
Ariel	349
NSU	267
FN	265
DKW	259
Méray-Puch	256
Harley	250
Zündapp	235
BMW	228



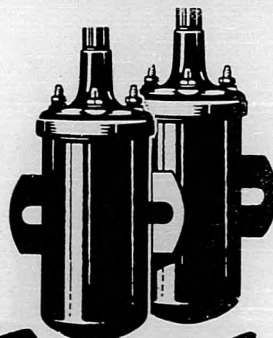
Bosch

BOSCH ROBERT KFT. AKKUMULATOR

gyors indítást és zavartalan üzemeltetést nyújt. Jó anyaga és gondos elkészítése alapozza meg kitűnő teljesítményét. Autó- és motorkerékpár-telepeket minden méretben raktárról szállítjuk. 35 vidéki akkumulátor szervicel

KÖZPONTI ELADÁS ÉS JAVÍTÓMŰHELY:

BOSCH ROBERT KFT.
BUDAPEST, V, VÁCI ÚT 22. TEL.: 292-338



Bosch

Bosch gyújtótekerics

átütő erejű gyújtószikra és kitűnő motor-teljesítmény biztosító. Világhírét célszerű alapja, elsősorban bevált anyaga és gondos elkészítése alapozza meg. Ha autójának gyújtása már nem kielégítő, úgy szereltesen teljesítőképés BOSCH gyújtótekericsset a legközelebbi BOSCH szolgálatnál v. megbízható szaküzletben.

Ára: P 14.—, P 28.— feszültség és kivétel szerint.

BOSCH ROBERT KFT.

AZ 1939-ES MONTECARLÓI CSILLAGTÚRÁN

7 DKW

SZÉRIAGYÁRTMÁNYÚ AUTÓ

INDULT.

7

DKW

ÉRKEZETT A CÉLBA.

1.^{SŐ}

2.^{IK}

3.^{IK}

4.^{IK}

7.^{IK}

HELYET

FOGLALTÁK

EL.

BUDAPEST-ATHÉN-ATHÉN-MONTECARLO-MONTECARLO-
BUDAPEST 3 HÉTEN BELÜL TÖBB MINT **10.000** KILOMÉTERT
A LEGROSSZABB UTAKON, A GYORSASÁGI ÉS ÜGYESSÉGI
VERSENYEKET HIBA NÉLKÜL TELJESÍTETTÉK

EZÉRT ADHATÓ MINDEN EGYES **DKW**
AUTÓRA **50.000** KM **GARANCIA**

VEZÉRKÉPVISELET:

MAJLÁTH M. VI., LEHEL U. 2

Gondolatok — az olajos kanna mellett

Miért fontosabb a helyes kenés manapság,
mint régen?

Az első hőerőgépeket, a Watt-féle gőzgépeket még fagygyúval kenték, a mai korszerű, nagyteljesítményű benzínmotor viszont éppen hogy beéri a legjobb minőségű olajjal és az az olaj, mely tíz évvel ezelőtt nagyszerűen megállta a helyét az akkori autóban, ma egyszerűen használhatatlan. Ennek a látszólag érthetetlen ténynek egyszerű a magyarázata: a motorok teljesítményének fokozása rendkívüli követelményeket állít fel a kenésel szemben. Amíg a húsz év előtti motorhengerűrtartalom literenként alig adott le többet 8—10 lóerőnél, addig ma még a legcsaládibb motor is ennek legalább a kétszeresét, vagy inkább háromszorosát teljesíti. A magasabb fordulatszám, a jóval magasabb üzemi hőmérséklet sokkal tökéletesebb kenőképességű olajokat követel. Es mivel manapság ritka az az autós, aki hajlandó ötezer vagy tízezer kilométerenként szétszedetni a motorját: az is fontos, hogy a kitűnő minőségű olaj lehetőleg kevesebb szilárd égési terméket hagyjon a robbanólóterben, a dugattyúk korodáján.

A korszerű, nagyteljesítményű motor korszerű, nagy kenőképességű olajat követel! Ezért és nem divatból fordul az érdeklődés a márkás, plombált kannákban forgalomba hozott olajak felé, melyek drágábbak a hordóból kimért különböző „speciál” gyártmányoknál, viszont elveszik az autós kenési gondjait.

A jó olajat nem nyerik, hanem gyártják

Ismert az a közmondás, hogy a jó olajat nem nyerik (az anyafőldből fúrás útján), hanem gyártják, illetve gyártási eljárások, tisztítási processzusok kapcsán változtatják minőségét. Ez a közmondás részben igaz, részben nem. Mert a silány minőségű nyersolajból a leggyafúrtaabb gyártási és tisztítási folyamat sem tud megfelelő minőségű kenőanyagot elővarázsolni, viszont a nem megfelelő eljárásokkal tisztított legszázszázalékosabb és legpennsylvaniaiabb olaj sem érdemi meg a jó olaj jelzőt. A márkás, garantált, kannás olajak minőségének éppen az a titka, hogy jó nyersanyagból a legkorszerűbb gyártási és tisztítási eljárásokkal készülnek és ami legalább ennyire fontos: pontos laboratóriumi és végeláthatatlan gyakorlati vizsgálatok kapcsán születtek meg azok az ajánlási táblák, melyek az egyes autógyártmányokhoz legmegfelelőbb olajtípusokat ölelik fel.

Miképpen viselkedik a gyenge minőségű, úgynevezett kommersz-olaj a motorban? Éppen úgy, mintha ezt az olajat megfelelő edényben hevítünk. Ilyenkor a hidegen sűrű olaj a hőmérséklet emelkedésével hígulni kezd, mindinkább vízszerűbb lesz és ha a hevítést folytatjuk, elkezd szenesedni és ragacsos üledéket kiválasztani magából. Szilárd szén válik ki belőle és megindul az úgynevezett krakkolási folyamat, amikor is az olaj kémiaiilag bomlik és részben alacsonyabb forráspontú folyadékokká változik, melyeknek kenőképessége a nullával egyenlő.

A jóminőségű, tökéletesen tisztított olaj másképpen viselkedik. A hőmérséklet emelkedésére hígul ugyan, de vízszerűvé sohasem válik, hanem a motorban fellépő legmagasabb hőmérsékletnél is annyira „testes” marad, hogy kenőképessége kielégítő. Igen magas hőfokra hevítve sem választ ki magából ragacsos és szenes üledéket. Az ilyen gyártásnak a titka: a tökéletes rafinálás. Mert a szenesedés, kocsonyosodás és ragacsosodás oka az olajban levő tisztátalanság, ezért alkalmaznak a nagy olajvállalatok költséges és nagy-kiterjedésű tisztító berendezéseket, mert ilyenek nélkül ugyan lehet szép zöldes-barnás színű olajat előállítani, de jó olajat sohasem.

A jó olajat a gyengeminőségűtől még az is megkülönbözteti, hogy a jó olajnak magasabb a lobbanási pontja. Lobbanási pont alatt azt a hőmérsékletet értjük, melynél éghető, lángra lobbantható gőzök távoznak az olajból. A jóminőségű olajnak magas a lobbanási pontja, ami a gyakorlatban azt jelenti, hogy a hengerben nem ég el. Mert ha alacsony a lobbanási pont és a hengerfalon, valamint a dugattyún képződött olajréteg minden egyes gyújtási ütemnél a képződött rendkívül magas hő hatására elég, úgy az olaj nem fejtheti ki kenőképességét. Talán tapasztaltuk már, hogy a gyengeminőségű olajból több fagy, mint a jóból. Ennek magyarázata nemcsak a hígulás, hanem főképpen az alacsony lobbanási pont, melynek következtében az olaj állandóan „ég” és kenés helyett az elégett gázokkal együtt távozik.



*A legjobb magyar kismotor,
100 km, 2 sebesség, 37,5 kg súly*

NÉMET



*A legjobb és legszebb német két-
ütemű, 125 - 200 - 250 - 350 km*

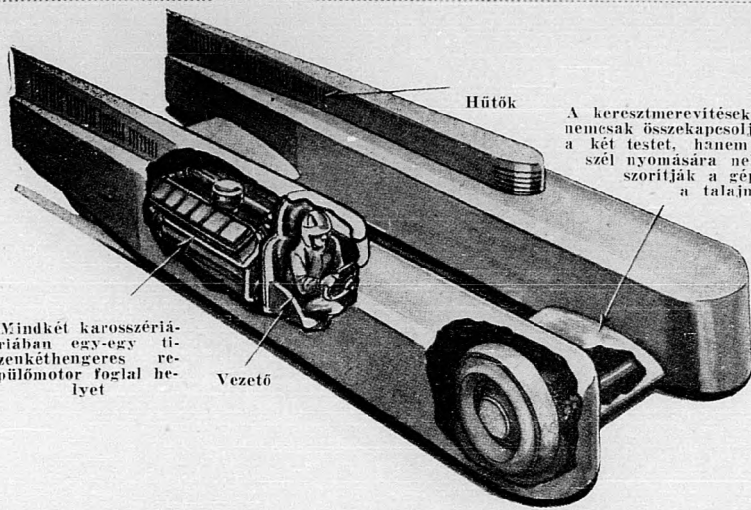


*Tökéletes konstrukció, nemesanyagú
elpusztíthatatlan túra- és sportgép*

URBACH LÁSZLÓ

VI., HUNYADI TÉR 12. SZÁM

Kérjen magyarnyelvű ismertetést!



Mindkét karosszériá-
riában egy-egy li-
zenkét hengeres re-
pülómotor foglal he-
lyet

Vezető

Hűtők

A keresztmerezítések
nemesak összekapcsolják
a két testet, hanem a
szél nyomására neki-
szorítják a gépet
a talajnak

konstruálásával tette ismertté. Monsieur Lacaine egészen újszerű elgondolásairól és terveiről a következőket mondotta:

— Nem akarunk és nem fogunk az angolok nyomdokaiba lépni és féltelmes autómotormokkal indítani rohamot az abszolút világrekord ellen. Az ilyen soktonnás és több ezer lóerős motor-
úleggel felszerelt „versenykocsi” több mint életveszélyes és a vezető élete nagyrészt attól függ, hogy a pneumatik mennyire bírja.

— Az Eyston-féle 2800 lóerős motorral ellentétben kocsi két, egyenként 320 lóerős repülómotort kap. Terveim szerint a komplett gép súlya nem haladja meg a kétezer kilót, súly-lóerő aránya tehát kedvező lesz. Konstruktív érde-
kessége az, hogy tulajdonképpen két, egymástól független kétkerekű autó kombinációja. A gépnek két „törzse” van, mindkét törzsben motor foglal helyet, a vezető a jobb oldali törzsben ül. A két hosszú és rendkívül keskeny törzset keresztmerezítés kapcsolja össze, a merezítések egyúttal aerodinamikai szerepet is töltenek be, mert feléle irányuló sikkaják a kocsi menetközben nekiszorítják a talajnak és így biztosítják a jó tapadást.

— A kettős konstrukció egészen kivételes aerodinamikai előnyöket rejtget. A készülő gép modelljét szélalagút kísérleteknek vetették alá, az eredmény rendkívül kielégítő volt és a pontos számítások szerint, háló az erősen csökkentett légellenállásnak, 700 kilométer körüli sebességre számítunk.

— A gép pontos rajzai már készen vannak, rövidesen hozzáfogunk az építéshez és reméljük, hogy már a tavaszszal megkezdhetjük a kísérleteket. Most folynak a tárgyalások az egyik legismertebb Indianapolis-i vezetővel, aki vállalja a futam kockázatát.

Az angol alsóházban egy vitával kapcsolatban megállapították, hogy 1938-ban az Angol birodalom területére már 9670 német autót importáltak...

Craig, a Norton-versenysztály vezetője átvette a BSA-gyár kísérleti osztályának vezetését.

KÉTKAROSSZÉRIÁS

versenykocsival akarják megjavítani Amerikában az Eyston-féle abszolút automobil világrekordot!

Az abszolút automobil világrekordért folyó küzdelem már régen nem más, mint harc a légellenállás és a pneumatik ellen. A sebesség fokozásához fokozni kell a motorteljesítményt. A nagyobb motorok nagyobb súlyt képviselnek, a nagyobb súly terjedelmesebb alvázat tesz szükségessé és annyira túlterheli a gumikat, hogy az efajta szupersebességek teljesítése nem más, halálos tojástánc. Az áramvonalalazással természetesen sokat nyerne sebesség dolgában, a hatalmas méretű világrekordkocsi minden áramvonalalazottságuk ellenére is hatalmas légellenállással találják magukat szemben a 4–500 kilométeres észvesztő iramban. Ha pedig fokozzák a motorteljesítményt, fokozzák egyben a méreteket (légellenállás) és a fokozott súly következtében egyre több és több kereket kell alkalmazni, mert a rettenetes súlyt több kerekre kell elosztani. Végeredményben, amit nyerne a vámon, elveszítik a réven és már-már egészségtelen, több ezer lóerős konstrukciókhoz kell folyamodniuk az Eystonoknak és Cobboknak, ha be akarják kerülni az AIACR világrekordtáblázatába. Amerikában most egészen újszerű el-

gondolással akarnak fámadást intézni az Eyston-féle csúcseredmény ellen. Az elgondolás — melynek szülőapja Jean Lacaine francia származású mérnök — alapja: kis motorteljesítmény, kis súly és minden eddiginél tökéletesebb áramvonalazás.

Lapunk tudósítójának alkalmá volt beszélgetést folytatni Monsieur Lacaine-el. Az érdekes beszélgetésről a következő tudósításban számol be.

Detroit, január 30.

Tegnap alkalman volt hosszabb beszélgetést folytatni Lacaine mérnökkel, aki nevét automatikus sebességváltó



RIV

GOLYÓS ÉS

GÖRGŐS CSAPÁGYAK

autókhöz, motorkerékpárokhoz

Árjegyzéket kívánságra díjtalánul küld:

SZILÁRD BÉLA

Budapest, VI., Nagymező u. 15

TELEFON: +125-336

Változnak az idők . . .

de a **SUNBEAM** minőség

változatlan marad

KOPPÁNYI, DESSEWFFY UCCA 47

Felelős szerkesztő és kiadó:

KRAMER JENŐ

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

FAT