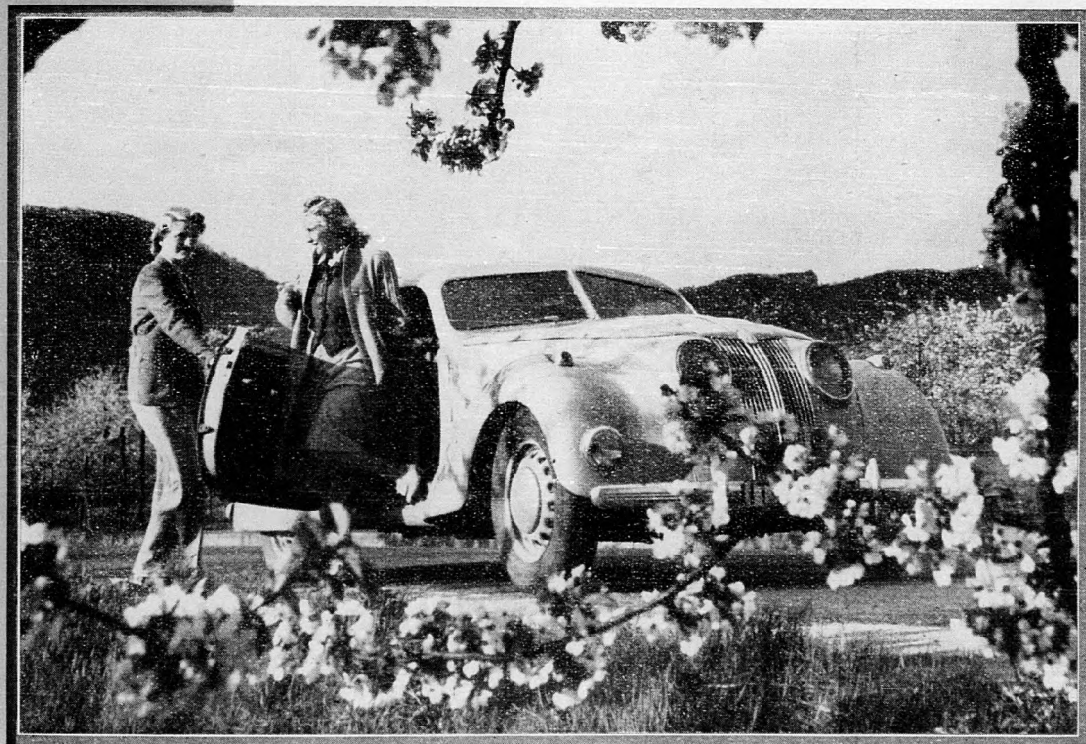


AutóMotor



Adler még a tavaszt is szebbé varázsolja...

Kényelmes túrakarosszériával szerelt vérbeli sportkocsi versenykocsi-teljesítménnyel – ez a 2,5 literes Adler Sport. A pompás áramvonal-ídomú kocsi egyenesen megdöbbentő átlagokat enged, vágya minden autósnak, aki szerelmese a sebességnek és – a tavasznak.





Zündapp motorkerékpáron élvezet a túrázás!

ÚJ VEZÉRKÉPVISELET:

MOTORKERÉKPÁR ÉS AUTÓALKATRÉSZ KERESKEDELMI KFT.

VILMOS CSÁSZÁR ÚT 60

TELEFONSZÁM: 121-404

JAVITÓMŰHELY, SERVICE, ALKATRÉSZRAKTÁR

Előgyújtás

Ebben a rovatban nem szoktunk dícsérni, főleg nem személyekkel foglalkozni. Hogy mégis egyszer ezeken a hasábokon fejezzük ki szerencsekívánatainkat Méray Endre barátunknak azon alkalommal, hogy a Méray Rt. vezérigazgatójává nevezték ki: azért tesszük ezt, mert ez a kitüntetés túlnó a kitüntetett személyén.

A mai motoros generáció csak mint nagyvonalú kereskedelmi vezért ismeri az örökifjú Méray Endrét. Mi — és velünk együtt a régi gárda tagjai — mint a motor és a motorsport olthatatlan szerelmest, mint a magyar motor-kerékpárirap megteremtőjét.

Hiszen mi is ott álltunk abban a kis szerény Városmajor-utcai műhelyben, ahol az első izzig-vérig magyar motor-kerékpár megszületett. Ahol sorra készültek azok a pompás kis masinák, melyek Méray Endre és testvére, Lóránt kezében szerepeltek oly diadalmasan a hajdani legendás TT-ken, svábhegyi és egyéb versenyeken. Ahol heteken át folyt a lázas munka, hogy az a kis 175-ös „Bleki” starthoz állhasson a hatvani versenyen, vagy az ügétön, ahol a legújabb Brookland-típusú, versenygépbe való beépítésre szánt angol Villiers megérkezése olyan esemény volt, hogy az akkori versenyzőgárda tagjai egymásnak adták a kilincset. Ahol folyt a lelkes, fáradhatatlan munka, ahol az igazi magyar motorsport született meg.

Hol vannak ezek a legendás, gyönyörű napok? Nem maradt meg belőlük más, mint az emlékek fájóan édes, elmosódó képe és: Méray Endre vezérigazgató úr. Aki azonban — és erre le tesszük a fősíket — a párnás ajtók mögött, a megszámíthatatlanul sokgombos vezérigazgatói telefon mellett is ugyanazzal a szívet szorongató érzéssel gondol vissza azokra a soha vissza nem térő, boldog, küzdelmesen gyönyörű évekre, mint e sorok szerény írója. Amikor bukósíkok volt a fején, startszám a mellén, amikor felöltötte magára az akkori versenyzők uniformisát, az egybeszabott overallt és nem volt más gondja, hogy az a forduló ott az Adalacknál jól sikerüljön.

Nem tudjuk hirtelenében eldönteni, hogy irigykedjünk, bosszankodjunk, vagy éppen örvendjünk. Amikor azt olvassuk a Nemzeti Sportban, hogy a Magyar Kerékpáros Szövetség kebelében működő — tehát a KMAC-tól teljesen és örvendetesen független — MOAE a kezébe vette a magyar segédmotoros sport fellendítését. A MOAE nem ankétekkel és nagyhangú szólamokkal kezdett hozzá a munkához, hanem egyszerűen elkezdte a hírverést és nyolcvankilométeres sebességi versenyt írt ki a kis egyszázások részére. Az eredmény: nagyszerű mezőny. Akkor, amikor az FTC multvasárnapji versenyén a csak tízig számolni tudó első elemista tudománya is túl bőséges volt ahhoz, hogy az indulók számát megállapítsa. Amikor a KMAC kétszer is kénytelen volt elhalasztani a kezdőversenyt, mert mind a mai napig kénytelen volt akkora mezőnyt összeeskábálni, mely mellett csak részben kellene szégyenkeznie.

Egész sereg segédmotoros nevező, nagyrészt kezdők. És ha összevetjük a segédmotorosok és a 200—250 km-es kismotorosok számát, úgy azt látjuk, hogy azokat alig nagyobb tarlón kellett összezsepegetni, mint amekkora tarlón hiába kereskedik a magyar motorsport főhatósága. Hogy miképpen csinálják ezt MKSz-ék, a szerény gyémántkőszőrűsök, akiket a megboldogult újpesti Stadion és Millenáris motorversenyek alkalmával ugyancsak megszorogattott a kámaci dőlly: nem tudjuk. Csak éppen sejtjük, hogy éppen az ellenkezőjét teszik annak, amit a KMAC-tól szoktunk meg az utóbbi évtizedben.

Emkészeknek, illetve a segédmotorosoknak az a szerencsésük, hogy a fennálló FICM szabályok szerint a KMAC-on kívül is foglalkozhatnak motorsporttal. Mert ha a kis egyszázások is a kámac alá tartoznának, úgy aligha került volna tető alá a kismotorsport.

Legyen az MKSz példája iránytadó a KMAC-nak! Kezden hozzá a kis 200 és 250-esek egészen új alapokon nyugvó megszervezéséhez. Nem kell ehhez felfregető tudomány, vagy különleges tehetség. Csak éppen névszerint (a nyilvántartás adatai alapján) meghívni nagygyűlésre a motorosokat, ott lelkesítő és ismeretterjesztő előadás kapcsán ismertetni a túraversenysport szépségeit, társas kirándulásokat szervezni, versenyekre meginvitálni a negyedlitenen aluliakat. Egy kis kedvet csinálni, egy kis lelket verni a tepséd tömegembe, fokozni a motorozni tudásukat. És a gyakorlatban is megvalósítani a kétszázalékosnál való és a kámac legújabb sütető plakátjain olvasható

jelmondatot, mely szerint az automobilizmus nemzeti ügy.

Nem hinnők, hogy a KMAC kebelében ne akadnának erre az önzetlenül fáradtságos szerepre alkalmas és amatőr alapon is dolgozni képes erők. Aki, mint például az MKSz egész héten gürcölő és proletármunkát végző, vasárnapként azonban hajnali négytől késő estig önzetlenül, napi- és havidíj nélkül dolgozó funkcionáriusai, az országút porát nagy adagokban nyel-deső és egyedül a jól végzett és eredményes munka nagy lelki kielégülésében jutalmat találó, az önzetlen sportrajongástól fűzött versenyrendezői: vállalnak a munkát. Egészen bizonyos, hogy ilyenek akadnak az Apponyi-tér csaliitjaiban. Olyanok, akik nem dísz, nem rangot, nem szóközi hiúságlegyezetést keresnek minél kevesebb munkával. Olyanok, akik tudnak lelkesedni, akik távollattva magukat a klikkörök-től, nem is tábornokai, nem is ezredesei, vagy hadnagyai akarnak lenni a magyar motorsportnak, hanem megelégedve a szerény örvetetői ranggal is, szívvel lélekkel kapnak két marokra a tépett zászlót.

Mert ha az MKSz-nek sikerül a munka, miért vajlon csódot a KMAC. Melynek megvan a munkához minden adottsága, minden alkalma, sőt az MKSz-szel ellentétben még a pénzmagja is ehhez a nagy nemzetvédelmi jelentőségű munkához.

Munkára uraim! (Amíg nem késő!...)



Tavas...!

Amikor Mazsola úr tejást főz!

Rövid elmélkedés a kapcsolásról, a hűtővízhőmérséklet-ről, különös tekintettel a küszöbön álló nyári hegyitúrára

Vannak az életben furesa dolgok, — sóhajta a dal. Bizony furesa, hogy amint a rák például nem szívesen megy a vetésre, éppen úgy irtózik az autósok legnagyobb része attól, hogy a sebesség-váltót használja. Pedig a sebességváltó nem disz. hanem arra való, hogy használnuk, különösen manapság, amikor nem ritka a színkrón-váltó és a kart negyedikről harmadikra, vagy ellenkezőleg harmadikról negyedikre átvágni minden kettős kupplungozás, gázadás és a Mátyás király udvarából ismeretes lovagi kopjátörés hangtűnemenyéhez hasonlatos röcsögés nélkül is olyan egyszerű! Ma: gyerektjáték a kapcsolás. És mégis olyan kevesen vannak, akik kapcsolnak és még mindig oly sokan vannak, akik azzal dísekszenek, hogy direkttel mentek fel a Kékesre (azt persze elhallgatják, hogy közben úgy fel-fortt a hűtővizük, hogy szinte megéhezték a forró hűtővízben oly zamatosra főzhető lágytojásra). És nem kisebb gyilkos az a mazsola sem, aki téli estén úgy sóhajtott a kávéházban: *Istenem, be szép is volt az a nyári túra, hogy ragyogott a júniusvégi nap, milyen jó volt az azsonna a Grossglockner ormán, milyen zamatos volt az az eredeti tehéntej, milyen kedvesek voltak az emberek. Csak az átkozott hűtővíz ne forrt volna fel. Pedig hogy kíméltem a motort, hiszen csak akkor kapcsoltam visszsa, amikor a motor már sehogyan sem bírta...*

Itt van a kutya eltemetve, kapjuk fel a fejünket. Mazsolánk tud kapcsolni, de nem képes. Mert kímélni akarja a motorját és huzatja direktben vagy harmadikkal olyan kapaszkodón, ahol a másodikik illene használni. Tehát a kapcsolástól való irtózás nem más, mint kímélet!!

Azt hiszi, kedves Mazsola Eduárd barátom, hogy ha direkt helyett harmadikkal, harmadik helyett másodikik és — künandani is rettenetes — második helyett elsőt kapcsolunk azokon a lélegzetelállító merdekeken: az árt a motornak?

— Hát persze hogy árt, — válaszol M. E. szaktárs, — világos ez, mint a vakablak. Hiszen a motor így nagyobb fordulatszámban dolgozik és ennek következtében erősebben melegszik. Hallgassa csak meg, hogyan pörög a motor másodikikon, mintha csak szét akarja menni — erősködik szegény.

Hát kedves Mazsola Eduárd, Önnek megint nincsen igaza. Csak hallgassa végig kis türelemmel a mondókánkat és rá fog jönni, hogy ebben is akkora téved, mint egy elefánthátra kötött bokor. Mert ha harmadikkal haladunk direkt helyett ott, ahol az emelkedés miatt harmadikkal dukál: motorunk nem fog melegedni, ellenkezőleg, hűvösebb marad, mintha direktben kínoztuk volna fel. Hallgasson csak ide, eláruljuk a vezérfitket.

Képzljük el például azt, hogy a Budakeszi úton felfelé direktben haladunk folgázzal és 60 kilométeres sebességet érünk el. Másodsor pedig pörögünk fel ugyanele harmadikkal, annyi gázzal, hogy sebességünk ugyancsak 60

kilométer legyen. Ez annyit jelent, hogy az emelkedést mindkét alkalommal ugyanannyi idő alatt futjuk végig. Az energiafogyasztás tehát szintén egyenlő, azaz a motorunk ugyanannyi idő alatt körülbelül ugyanannyi benzint ivott meg. Tehát — ne szóljon közbe kedves Mazsola úr — a melegejlődés is egyforma. Ami annyit jelent, hogy ha nem játszanának közbe egyéb körülmények, úgy hűtővíz hőmérsékletünk mindkét menet után azonos volna. Csakhogy nem számoltunk a ventilátorral. Ha harmadikkal haladunk, úgy a ventilátor gyorsabban forog, több levegőt szív át a hűtőn, mint akkor, ha ugyancsak hatvanas tempóban direktben haladva, kisebb fordulatszámmal pörögünk. És mivel a gyorsabban pörögő ventilátor több levegőt hajt át a hűtőn: jobb a hűtés és hűtővizünk langyosabb lesz, mintha direktben kapaszkodtunk volna fel. Ugy-e egyszerű?

Mazsola E. úr most már kezdi pedzeni a dolgot. Kicsit ámul:

— Tehát helyesebb — véli — kapaszkodón kis áttétellel pörgetni a motort, mint direktben huzatni?



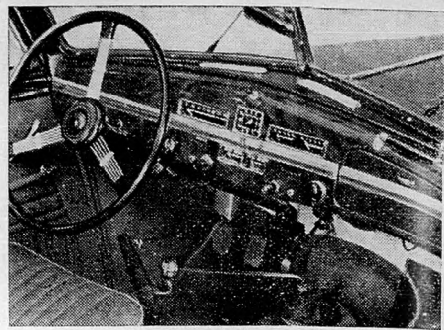
Változnak az idők.

csak a

FIAT

autók kvalitása nem változik!

ARÉNA ÚT 61 | DOROTTYA U. 2
TEL.: *29-88-20 | TEL.: 18-28-48



— Hát persze, — mondjuk fontos-kodva, — sokkal helyesebb visszkapcsolni és pörgetni a motort.

Csakhogy M. E. úr nem nyugszik. És elkezdi regélni arról, hogy a magas fordulatszám árt a motornak. És amit csak csapágyterhelésekről és nyomáskróról hall, azt mind beállítja a vita rohamesapatába.

Valami igazsága azért van. Mert félreértette tételőnkét és úgy értelmezte az elmondottakat, hogy második vagy harmadik folgázzal kell haladni. Szó sincsen az ilyesméről, de szükség sincsen rá. Ha direkttel kapaszkodunk, úgy többnyire a lábdeszkiág kell taposni a gázpedált, ha harmadikkal vagy másodikikkal haladunk, úgy háromnegyedig is megteszi. Akármennyire is megbízható a mai motor, folgázzal csak pillanatokra szabad haladni, nehogy a motor túlpörögjön. A túlpörgetés valóban árt a motornak, de senki sem parancsolja azt, hogy második vagy harmadikkal folgázzal kell felkapaszkodni a Mátra szerpentinjéim. Bízunk az ilyesmit Caracciólára, hiszen nem az ő zsebe bánja, ha szétmegy a Mercedese.

Mazsola úr azonban kíváncsi. Szeretné tudni, hogy mi a teendő, ha valahol messzi, fenn az alpesi magaslatokon mégis felforr a hűtővíz.

Az egyedüli amit tehet: várni, amíg magától lehül a víz. A forró vizet a leeresztő csapón át kifolyatni és hideget betölteni a szerepentin mellett folydogáló patakoeskából: öngyilkosság, hiszen a hideg víz megprezeshtheti a forró hengerblokkot. Amellett az ember alaposan le is forrázhatja magát. A magában ugyanis alacsonyabb a légnymás, mint a tengerszinten. A víz a tengerszinten 100 Celsius fokon forr, a Glockner tetején — például — már kilencven fokon, azért nem lehet ott fenn habfőzeléket kapni, hiszen hat hétig főzhetnék puhára a tarkababot a kilencvenfokos vízben. Hűtővizünk azonban a Glockner tetején is túlhaladja a kilencvenfokos hőmérsékletet, mert, hála a túlfolyóes kis átmérőjének, bizonyos túlnyomás alatt van. Amikor kiesavarjuk a hűtőcsapot, a túlnyomás megszűnik és hűtővizünk egyetlen pillanat alatt vad forrongásba esap át, ha addig csak éppen kissé lóbogott. Hogy ez a hirtelen folgáz-forrás nem történik hatalmas gőz és forróvíz gejzírek nélkül: csak természetes. És hogy a forróvíz nem tesz jót az arcunknak, azt a konyhában megfőtt rák vörös színe is hirdeti.

Mielőtt fogadtuk volna Mazsola E. barátunk büszsüdvölését, benittattuk vele az aranyzabályt:

...Használd a sebességróllótat. Most a tervező mérnök nyúlón kell megfontolás után építette be kocsidba a négy-sebességes váltót!

Röviden: Ne félj a kapcsolókartól!

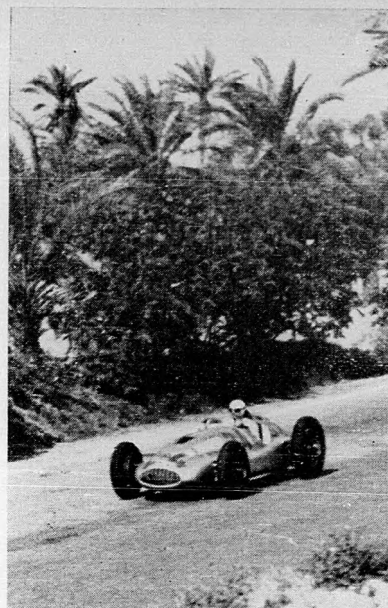
GYŐZTESEN DEBUTÁLTAK AZ 1.5 L-ES MERCEDESEK TRIPOLISZBAN!

Világszerte óriási érdeklődés előzte meg a tripoliszi Grand Prix-t, mely tudvaleg a világ leggyorsabb versenyének számít. Fokozott érdeklődést keltettek a verseny új szabályai, melyek szerint az idén Tripoliszban csak 1.5 l-es versenykocsik indulhattak! Nyolc hónappal ezelőtt, mikor a tripoliszi GP szabályai nyilvánosságra kerültek, mindenki az olaszok számára könyvelte el a versenyt, hiszen Alfa Romeo és Maserati kiskocsipítésben szerzett évtizedes tapasztalataival szemben a nagy hengerűrtartalmú versenykocsikategóriába angasztált németek betörtésével már csak az idő rövidsége miatt sem számoltak...

Senki sem gondolt arra, hogy akad német gyár, mely mai foglalkoztatottsága mellett nyolc hónap alatt csatorba tudna állítani olyan másfél litereseket, melyek az olaszokat ebben a számukra „testreszabott” kategóriában megzavarhatja. — Mégis másként történt! Untertürkheimben, a háromágú csillag hazájában, éjjelt nappallá téve, a legnagyobb titokban folyt nyolc hónapon át a munka, melynek eredményeképpen a Mercedes-Benz másfél literesek üszől tavaszig a rajzasztárról — eljutottak a főpályáig, Hockenheimbe! Közvetlen a Tripoliszba való behajózás előtt folytak le ezek a próbatutatók a 7.7 km-es hockenheimi érküiten, ahol a kocsik egy lélegzetre 90 körnek megfelelő 700 km-t futottak le, miközben 190–200 km-es körátlagokat értek el.

Ezek alapján a legszebb reményekkel indult el Neubauer „kapitány” vezetésével Afrikába két kocsival Lang és Caracciola részvételével a Mercedes Benz expedíció, hogy az utóbbi évek motorsport eseményeinek legragyogóbb fejevertényét hajtsa végre...

Pokoli, afrikai hőségben startolt a 30 kocsiból álló impozáns mezőny. Lang, a kétszeres tripoliszi győztes ördögösen lő ki a mezőnyből, utána Caracciola, majd Farina (Alfa) és a többiek... Az első kör végén Lang már tetemes előnnyel vezet Farina, Caracciola, Trossi és a Maserati-áramvonalkocsit vezető Villorelli előtt... A 3-ik kört Lang már 18 mp. előnnyel fejezi be, egyre fokozza az iramot, tempóját már csak feltartva menő márkatársa, Caracciola veszi át, míg Farina egyrejobban leszakad, míg végül gázosítózavarok miatt kiállásra kényszerül. Lang Caracciola fedezete mellett irtózatos tempót diktál, 12 kör után teljes félkör előnye van az olaszok előtt, most 211.668 km-rel a verseny leggyorsabb körét futja, tankol, hátsókerekeket cserél anélkül, hogy vezető pozícióját feladná! A táv felében már eldőlt a verseny sorsa: az éllóvas Lang 266.703 km-es átlaga jobb, mint taratyi 3 literes kocsiján elért győztes átlagsebessége! Caracciola fölényesen fedezi a második helyen márkatársát, míg a mögötte futó Pintacuda (Alfa), E. Villorelli (Alfa) és Rocco (Maserati) a győzelem kérdésébe már nem szólhatnak bele... Az óriási fölény, a pokoli hőség esők-



Lang másfél literes Mercedesese az élen!

kenti az éllóvasok iramát, a verseny ellanyhul, a két Mercedes-Benz-menő gépiesen rója a köröket a páratlanul álló kettős győzelemig... Végeredmény:

1. Lang (Mercedes-Benz) 1:59:12.36 mp. Átlag 197.8 km.
2. Caracciola (Mercedes-Benz) 2:02:49.6 mp.
3. Villorelli (Alfa) 2:07:00.3 mp.
4. Taruffi (Maserati) 2:12:31.1 mp.
5. Hug (Maserati) 2:17:05.7 mp.
6. Brezzi (Maserati) 2:20:15.7 mp.

A Mercedes-Benz-diadalból természetesen a Bosch gyújtás, a Bosch gyertyák és a Continental gumik egyaránt kivették részüket.

JOBBRA - BALRA SZERELJE A MAGYAR UTAK PNEUMATIKJÁT, A



Continental-T

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

Két új PUCH-modell

A gráci Puch-gyár 1939. évi gyártási programjában két jól ismert és sokszorosán bevált típus célszerű továbbfejlesztése viszi a vezerszólámat. Az új 250 TU/4 modell, a 250 T/3 jelzésű nagyteljesítményű könnyű túragép továbbfejlesztett változata, míg a 350 GS2 masina a hátsórúgos 350 GS terepjáró sportgép leszármazottja. Vegyük közelebről szemügyre a két modellt.

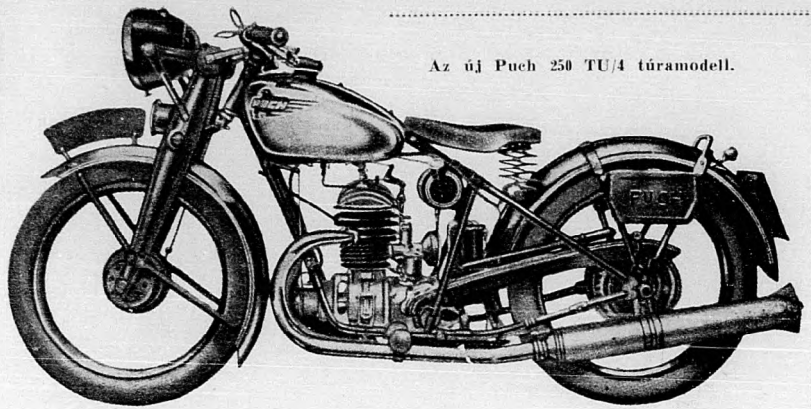
PUCH 250 TU/4

Az új 250-es Puch túramodell tulajdonképpen újabb szeme annak a szorosán összefüggő láncolatnak, amely most az ikerdugattyús elv alapján az S4 típusú sportmodell nagyteljesítményű túraváltozatához, a TU/4 modellhez vezetett el. Az új masina nem más, mint túragép-kvalitásokkal ellátott testvére a gyors S4 sportgépnél és születését Herbert Tichy és Max Reichel egzotikus gyarmati és embermenjártá terepeken végzett világeszavargásainak köszönheti. A tavalyi 250 T/3 jelzésű túramodell India, Afganisztán és a Szahara viszonyosságai közepette állotta ki diadalmasan a tűzpróbát. Ezt, a konstrukciójában maradéktalanul sikerült típust észszolgáltatták tovább a gráci gyár konstruktorjai és belőle fejlesztették ki az ideai nagyteljesítményű túramodellt, a 250 TU/4 jelzésű masinát.

Az új 250-es túramodell legfőképpen abban különbözik elődjétől, hogy *négyfokozatú sebességváltóval* ellátva kerül a piacra, ami a motor gazdaságosabb kihasználását teszi lehetővé.

Hogy a gép közeli rokonságban van a sporttípussal, azt a sportgépről ismert szélesen bordázott henger és a könnyűfém hengerfej azonnal elárulja. A széles bordázott sporthenger gátat szab minden melegedésnek, a hűtés olyan tökéletes, hogy a leghosszabb és legmerevedeőbb alpesi hágót is hűtési pihenő nélkül lehet rajta legyűrni.

Az S4-től kölcsönvett henger és könnyűfém hengerfej egészen rendkívüli termodinamikum viszonyokat létesít, aminek kézzelfogható eredménye az igen kedvező fogyasztásbeli takarékság. A próbamenetek alkalmával kitűnt, hogy a Puch 250 TU/4 fogyasztása nem haladja túl 100 km.-re a 2,6–2,8 litert annak ellenére, hogy a motor 9 féklőerőt teljesít, ami kerek 100 km-es csússsebességet biztosít a masinának.



Az új Puch 250 TU/4 túramodell.

Külső szempontjából a 250 TU/4 az S4-re hasonlít, azonnal feltűnik a szélesen bordázott, zömök henger. Tartánya — melynek befogadóképessége 12,5 liter — krómoxva van és a Puch sas kék színben pompázik rajta. Villamos berendezése 50 wattos, önműködő feszültszabályozós megoldású, mely a gép beindítását akkor is lehetővé teszi, ha az akkumulátor valamely okból kifolyólag kimerült. Elsővillája a bevált szinkronizált differenciálrúgózású préselt acél megoldás és teljesen automatikus, rendkívül takarékos Puch gázcsapító egészíti ki az együttest.

Az új típus négysebességes váltója révén pompásan alkalmazkodik a legkülönbözőbb terepviszonyokhoz, végsebessége párosulva a speciális rúgózással, igen jó átlagokat eredményez második és harmadrendű utakon is. Annak, aki szereti a sebességet, viszont a sportgépekhez közelálló teljesítmény mellett, nagyra értékeli a túragép „lágyságát”, síma üzemét és főleg takarékságát, annak tüstént meghitt barátja lesz az új 250-es Puch túragép!

PUCH 350 GS/2

A Puch-gyár tavaly, mikor kihozta 350-es terepjáró sportgépét, kettős leplettéssel szolgált. Meglepetés volt a rúgózó hátsóvilla és újdonság volt maga a motor, melynél a közös robbanóterű, kétdugattyús Puch-princípium maradéktalan fenntartása ellenére is történt némi változtatás. A villás hajtókar helyett két, egymástól független hajtókaron futnak a dugattyúk, mely megoldás még precízebb vezérlést biztosít és ami a 350-es motornál már nem elhanyagolható, csökkenti a fogyasztást és ugyanakkor fokozza a teljesítményt! A tava-

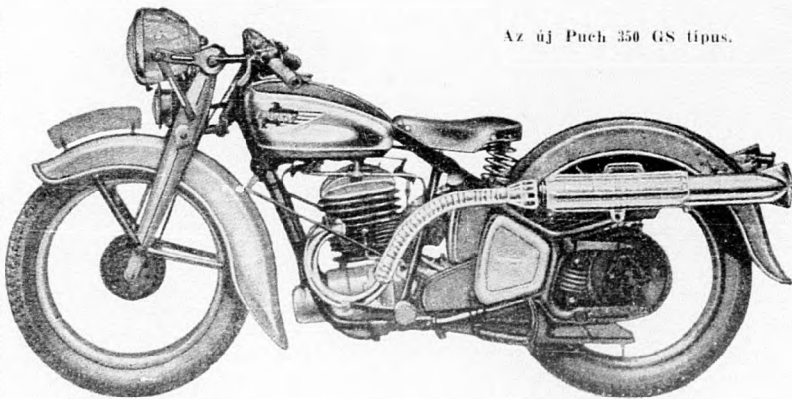
lyi 350-es terepjáró sportgép eme két konstrukciós jellegzetessége tokeletesen bevaltóta a hozzá fuzott reményeket, úgy, hogy a modell ideit változtatott újításokat csak a detailokban lelhetünk fel. A tavalyi modell, mint azt neve is sejtette, elsősorban az Alpsek hegyi terepére szánt masina volt. Ma, mikor a gráci gyár számára megnyílt a német piac és immár az Ostmark területén is lazasan épülnek az „Autobahn“-ok, kézenfekvővé vált a követelmény az eredetileg Alpsei utakra épült masinát hegyi-üzemi képességeinek fenntartásával úgy *csússsebességre, mint sebességállóság szempontjából az Autobahnok szabta követelményekhez idomítani*. Ezen kettős feladat hiánytalan megoldása jellemzi az új 350-es Puch-modellt, a Puch 350 GS/2-t, mely hegyen és síkon egyaránt maximális igényeket kielégítő magasteljesítményű géptípust reprezentál.

A nagyobb (350-től felfelé) gépekre kívánkozó rúgos hátsóvilla előnyeirel elég ha annyit mondunk, hogy úttartás, kanyarbiztonság, kényelem és rúgózás szempontjából úgy aránylik a merev hátsóvilla motorokérrához, mint a már-már agonizáló fixtengelyes autó a diadalmas lengőtengelyes megoldáshoz! A rúgos hátsóvilla motorokérráp a szó szoros értelmében tapad az úttesthez, a legveszesebb ugratokon sem lendül hátsó kereke a levegőbe, a leglyukasabb, legelhanyagoltabb harmadrendű úton is úgy pörög, úgy fekszik, akár a gyóni betoncsikón és gépet, üzemenyagot, valamint — motorost takarít meg.

A motorteljesítményre jellemző, hogy a 350-es motor 4000 fordulaton kerek 14 lóerőt ad le, ami több mint 40 literlőerőnek felel meg. Természetes, hogy ezzel a motorral — mely azonban korántsem tartozik az erőltetett motorok közé — a gép: 120–130 kilométeres sebességre képes és százazs tempóban is meglepő erőtartálékkal rendelkezik, ami előzésnél, ellenszélben és emelkedésben annyira megbecsülhetetlen.

A sebességváltó (négy sebesség) egyetlen blokkban tömörül a motorral. Mind a négy sebesség körömről és nem fogásról kapcsol és összes csapágyai görgősek. Kapcsolása igen érdekes, kombinált láb- és kézikapcsolás, tehát tetszés szerint kapcsolhatunk kézzel vagy lábbal, ami különösen nehéz terepen megbecsülhetetlen jelentőségű.

A kivitel részletei? Tülméretezett bal-lungumik, nagy, közel 13 literes benzintartály, széles és igen hatékony sárvédők, 60 wattos, önműködő feszültszabályozós villamos berendezés, igen nagy fényoszóval, melybe kilométeróra van süllyesztve.



Az új Puch 350 GS típus.

Anno domini 1877

Ebben az esztendőben jelent meg George Selden az első benzinmotoros autóval. Jár-művét csodának tekintették, pedig nem ez volt a csoda, hanem az, hogy már akkor talált motorhoz való olyan kenőanyagot, amely egyáltalán lehetővé tette annak működését és továbbfejlődését. A Vacuum Oil Company szállított autóolajat Selden első motoros gépkocsijához. Azóta hat évtized múlt el. Hat évtized alatt az autóolajgyártás terén szerzett tapasztalatainkkal vittük előre egyben az autógyártás ügyét is.



Mobiloil

BEJEGYZETT VÉDJEGB

VACUUM OIL COMPANY R.T. BUDAPEST

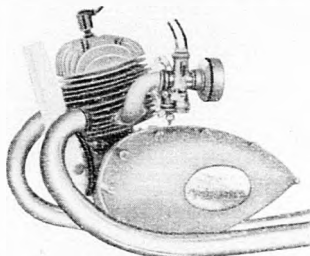
ITT A



A nemrég lezajlott Nemzetközi Vásár egyik nagy eseménye volt az új magyar motorkerékpár, a Népmotor megjelenése. A gépet előállító gyár, a Stadler Mihály Rt. a legteljesebb csendben hozta létre ezt a modellt és bár hosszú hónapokig tartott a kísérletezés és a próbasorozat, a nagy nyilvánosság csak akkor értesült a magyar ipar legújabb terméséről, amikor már a szériagyártás is be volt állítva. A Stadler-gyár a hosszú évek motorgyártása kapcsán szerzett tapasztalatait maradéktalanul használta fel a Népmotorkerékpár megteremtésénél és nemcsak a motor megválasztásánál, hanem a legaprólékosabb alkatrész megkonstruálásánál és megvalósításánál is figyelembe vette mindazon kívánalmakat, melyeket a nagyközönség a magyar utak motorkerékpárjával szemben állít fel.

A Népmotor erőforrása a német ILO-gyár évek óta nagyserűen bevált 250-es kétütemű motortípusa. Az ILO-gyárról talán elegendő annyit felemlíteni, hogy több mint húsz német gyár építi be az ILO-motorokat, köztük az ismert Wanderer AG., a Favorit, az Elite Diamant, a Dürkopp, a Presto, Tornax,

Tempó stb. gyárak. Világhírűek továbbá az ILO-gyár stabil kis-motorjai, katonai terepjáró kocsi-ka beépített ugyancsak kétütemű motorjai és repülőgépmotorjai. A gyár 250-es kétütemű típusának egészen rendkívüli erőnye, hogy a rendkívül alacsony 5.3:1 kompresszióarány és a mérsékelt pecenkénti 3800-as fordulatszám ellenére is kerek 9 effektív lóerőt teljesít, tehát a megbízhatóság maxi-



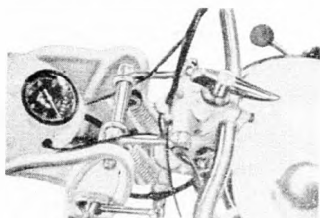
250 kem-es, 9 lóerős Ilo-motor. Dőlthengeres, egydugattyús motor, egybeépített sebességváltóval. Nagymeretű, olajban futó kuplung. Kettős kipufogósó, legmodernebb öblítési rendszer. Alacsony kompresszióarány (5.3:1), alacsony fordulatszám (3800/perc).

mumát egyesíti nemcsak az élettartammal, hanem a kivételes teljesítménnyel is. Ez a rendkívüli motorteljesítmény kerek 100 kilométeres sebességet kölcsönöz a magyar Népmotornak, ez a számadat azonban korántsem a csak rövid időre kihasználható csúcsebességet jelzi, hanem azt a tempót, melynél a gép még minden tekintetben — német szakkifejezéssel élve — Autobahnfest, tehát órák hosszát, hosszú távon is kihasználhatjuk ezt az iramot. A motor maga konstrukció szempontjából a legkorszerűbb, speciális öblítő rendszere nagy üzemanyagtakarékosságot eredményez, a gép alig fogyasztja el

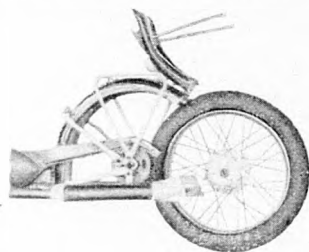
magas átlag mellett is a három literet 100 kilométerenként.

A motorral egyetlen blokkba épített sebességváltó a gyár által nemcsak engedélyezett, hanem egyenesen ajánlott oldalkocsiüzemre való tekintettel vetekedik a szabványos 500-as gépek váltójával, a megerősített oldalkocsiüzemre voltak tekintettel akkor is, amikor az olajban futó, hatalmas és ugyan-csak 500-as típusú kupplungot konstruáltak meg. A szabványos váltó három sebességes, de szállít a gyár csekély felár mellett négysebességes és lábkapcsolással megoldott váltóval szerelt modellt, az igényesebb vásárlóközönség számára.

A Stadler Mihály Rt. a magyar viszonyok minden speciális vonatkozását is figyelembe vette, amikor a Népmotor vázát tervezte meg. Nem volt könnyű a feladat, hiszen a rendkívül robusztus építésnek nem volt szabad a gép túlzott önsúlyában kifejezésre jutnia. A mérnöki zsenialitás és a felhasznált nem-es anyagok helyes megválasztása: ez volt az az összjáték, melyből a magyar Népmotor született meg, hogy közben a külső csin, a korszerű forma is teljes mértékben kifejezésre ju-



Villarugózás! Speciális, rendkívüli teherbírási megoldás. A megvilágított sebesség-és kilométer-mérő a reflektorba van rejtve. A fényező nagyteljesítményű, hármas fényhatású modell.



Patent kerék! A lánc és lánckerék gumicserénél a vázban marad, egyetlen csavar lazításával szerelhetjük ki a hátsókeréket, anélkül, hogy a lánchoz lánckerékhez vagy akár a fékhez kellene hozzányúljunk.

tott, annak előnyeit a Népmotor-tulajdonosok fogják élvezni.

A váz ügyesen egyesíti a cső- és a préselt acélmegoldás összes előnyeit. Ezzel a kombinációval sikerült a magyar utakon oly nélkülözhetetlen rugalmassággal párosult szilárdságot elérni, melynek előnyeit azok fogják látni, akiket rossz soruk a másod- és harmadrendű magyar utakra kényszerít. A túlterheléses üzem lebegett a Népmotor tervezőinek szeme előtt, amikor a különleges áramvonalas elsővillát teremtették meg, a puha, speciális villarugózással és guminyeregugózással. Ez a megoldás nagyfokú stabilitás mellett rossz utakon is bizonyos vajlágyságot ad, ugyanakkor azonban a gép oly fontos „tapadása” és kanyarbiztonsága, valamint kormányozhatósága is tökéletes. A Népmotor mondhatni önmagát kormányozza és elhanyagolt utakon is úgy fekszik, mint a legpompásabb betonon: ez volt azoknak a szakembereknek a véleménye, akiknek alkalmuk volt a modellt alapos próbának alávetni. A stabilitást nagyban fokozza a kézzel állítható elsővilla lökésigátló és kormányrögztítő, az alacsony építés és a szerencsésen megválasztott villaszög, utóbbi szerencsésen egyesíti a tompa villaszög által elérhető kanyarbiztonságot a hegyes villaszög adta jó útfekvés-sel. A villa tökéletes vezetését a rendkívül erős villalemez-ek biztosítják, melyek oldalkocsi-üzemnél a szükséges rugalmasság megtartása mellett is sikerrel akadályozzák meg a

A népmotor műszaki adatai:

Egyhengeres, kétütemű, kettős kipuffogósíves, különleges öblítés-rendszerű motor. Hengerűrtartalom 250 cm.

Kompresszióarány: 5.3:1.

Fordulatszám (max.): 3800/perc.

Teljesítmény (tartós): 9 eff. lóerő.

Fogyasztás: 3 liter/100 km.

Sebesség: 100 km szülő, 85 km oldalkocsival.

Sebességváltó: 3 vagy 4 sebesség. (Négysebességű modell lábkapcsolással.)

Villamosberendezés: 6 volt 30/50 watt.

Kerék: egyetlen csavarral kiszerezhető patent hátsókerék.

Váz: cső és préselt acél.

Benzintartány: 12.5 literes nyereg-tartány.

Gumik: 25×3.00 ballonok.

Felszerelés: villamos kürt, háromfényű reflektor, fényszóróba épített sebességmérő és kilométerszámláló, felhajtható sárhányó, állítható kormány, komplett szerszámkészlet, pumpa, kézikürt. A gép egy évig ütdómentes (a gyár az ütdót magára vállalja.)

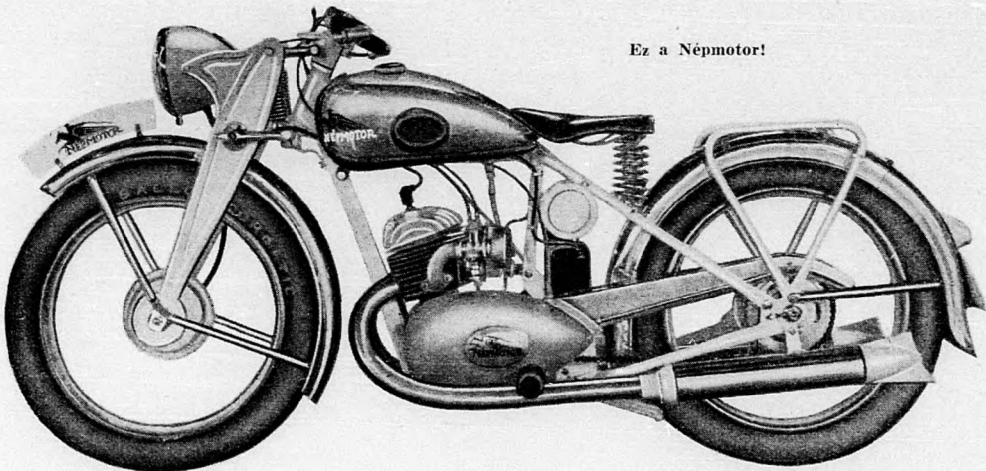
villa oly káros oldalirányban lehetséges elhajlását és ezzel a kanyarbiztonság csökkenését.

Fel kell említeni a Népmotor különleges hátsókerék megoldását. A hátsó kerék egyetlen csavar eltávolítása árán szerelhető ki, a kiszerezésnél sem a fékhez, sem a lánchoz hozzányúlani nem kell. Hogy ez defekt-szerelésnél mekkora előny, azt nem kell a hozzáértő motorosoknak külön megmagyarázni. A Stadler Mihály Rt. itt nem akar újítóként szerepelni, nem csinál titkot abból, hogy a megoldást az évtizedek óta bevált angol Sunbeam és amerikai Harley Davidson gépekről kölcsönözte ki. Áramvonalas, cseppalakú, tel-

jesen tokozott elsőlánchura, áramvonalas, nagyméretű (12.5 liter) nyereg-tartány, túlméretezett (25×3.00) ballongumi, 30/50 wattos világító berendezés, nagyméretű, háromfényű reflektor, villamos kürt, nagyteljesítményű fékek, felhajtható sárhányó, állítható kormány, a fényszóróba rejtett sebesség-mutató és kilométerszámláló egészíti ki az együttest. Külön kell felemlíteni a minden fordulatszám és terhelés mellett nemcsak optimális, hanem egyben gazdaságos gázkeveréket szállító különleges és rendkívüli rugalmas gázosztót, a forgatható gázadagoló markolatot és a sportszerű, mégis igen erős csomagtartót, melyre a legnagyobb méretű hátsóülés is felszerelhető anélkül, hogy a gép „vonala” szenvedne.

A Népmotor külső megjelenése igen izléses. Gazdag króm-ozás és viharálló zománc-ozás jellemzi, külön rendelésre teljesen króm-kivitelben is készül.

A gép alapos tanulmányozása a szigorúszemű szakembert is meggyőzi arról, hogy valóban olyan géppel áll szemben, mely megérdemli a Népmotor nevet. Mert a Stadler Mihály Rt. ezzel a rendkívül találó névvel akarja kifejezésre juttatni azt, hogy géppével a legszélesebb rétegek nagy nemzeti jelentőségű motorosítását akarja megoldani, strapabíró, megbízható, nagyteljesítményű motorkerékpárt adni azoknak a kezébe, akiknek a vásárlásnál és az üzem-költségbeli előírázatnál nemcsak a pengőkre, hanem a fillé- reke is tekintettel kell lenniök.



Ez a Népmotor!

Gyártja: Stadler Mihály r. t.

Budapesti képviselet: Pajor Imre: VI., Jókai u. 21. Tel.: 120-228.

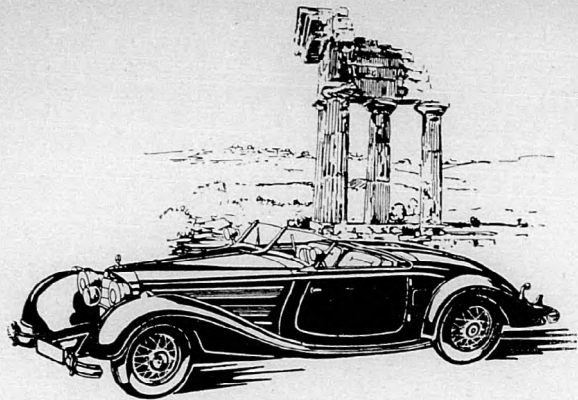
TEGNAP ÉS MA?

Hogyan lett a múlt század benzinhajtotta ördögsekeréből a ma korszerű automobilja?

(Változnak az idők... Ami tegnap nagyszerű csoda volt, azt ma jóindulattal lemosolyogjuk. És egészen biztos, hogy a ma csodái talán már holnap megkapjuk ellenállhatatlanul humoros patinájukat. És talán kerek néhány évtized múlva olyan szent borzalommal fogjuk vizsgálni a múzeumban porosodó 1939-es típusú két és félliteres Adlert vagy 55-ös Steyrt, mint amilyen derűt ma kelt atyjaink lánchajtásos, kurblikormányos, a kocsi orrát pompás esőütegeként díszítő hűtővel ékes benzinhajtotta ördögsekerére.

De ne menjünk ilyen messzire! Milyen korszerű volt még nemrég, mondjuk az AD Daimler, azzal a fürdőkádszerű karosszériával. Nyílállásokat kapnánk a nevéstől, ha jó Szeinár Aladárunk tíz év előtt annyira hipermodern, szivarszerűen áramvonalazott és égbetörően magas Fiat 501-esét ma varázsolná elő rövid balatoni kirándulás erejéig. Bizony nem akartunk hinni a szemünknek, amikor nemrég az egyik autószerelőjában ott láttuk azt a futballfarú, vörösre pingált szárnyú magas és szaltózó labilitást sejtető MÁG „versenykocsit”, melyen pedig, alig több mint tíz év előtt, még az akkori idők nagygyerme C. C. Frieséje futott be kivételes versenykariért és mely után az akkori idők mazzolái az irigység ragtag sőhajait eregették a részvéten felhők felé. Valahogyan nem is vettük észre, mennyit fejlődött az automobil. Nem álltunk meg rövid pihenőre a fejlődés egyes állomásain, vitt, vitt a technika robusztusa, mindig csak előre...

Es lehet esodalkozni azon, hogy valahogyan nem tudjuk értékelni azt, amit korszerűségnek neveznek? Hogy a mai áramvonalas, alig nyolc liter fogyasztású, viszont százszázalékosan képes, hihetetlenül stabil és kanyarbiztos, megbízható villamosberendezéssel, intőkarral, villamos fűtővel és szédítőmelegítővel, stoptámpával, szinkron sebességváltóval, szuperballonokkal, rádióval és számtalan egyéb földi jóval szerelt olasz kiskocsink kormányja mellett parádézva, nem akarjuk elismerni, hogy bizony roppant csoda az, ami alattunk és



velünk gurul fel, alig négy óra alatt, Budapestről Bécsbe? Nézzünk kissé vissza a múltba! Lépünk egyet visszafelé azon a végtelen latorjón, mely a tegnaptól az idők végtelenjébe vezet és álmódjuk vissza azokat az időket, amikor az autórésztelők úgy hozzátartozott az embert medvévé vastagító, kirúszorósen roppant sofförbunda, mint hidegtetés az éretlen körtéhez, vagy a Balatonhoz siető Topolinóhoz a nyolcvanas átlag. Vizsgáljuk csak meg kissé, milyen volt az autó azokban az időkben, amikor az akkori főkapitány úr ömeltősága még csak négykilométeres sebességet engedélyezett (hogy ma is csak hatot engedélyez útkeresztésekből, azzal ne rontsunk ünnepeket. Szerk.!) és forgalombiztonsági okokból még külön vörösszalsós urat is parancsolt a kocsi elé. Amikor az angol legfelsőbb orvosi tanács nyilvánosan tiltakozott az ellen, hogy a megengedett sebesség óránként húsz kilométerre emeljük és a nagylektentű tanács nevében az akkori idők híres fiziológusa, Prof. Johnson kifejtette, hogy nincsen ember, aki élni tudna ötvenes sebességben kocsin haladni.

Pillantsunk vissza abba, ami volt és amiből a ma automobilja fejlődött. És ha a régére érünk, a lapunk jelen számában kezdődő sorozatos folytatásos összehasonlító cikkeknél, egészen biztos, hogy este a garázs sötétjében szeretettel simogaljuk meg hűsége DKW-unk vagy Adler Juniorunk harát-ságosan meleg hűtőjét, miközben titokban azt mormoljuk, hogy: jól van öreg, derék legény vagy!

TEGNAP? —

— Egyhengeres gázmotor! (Star 1898)

Ma is megbeszéljük azt, ami egyszerű konstrukcióra vall, de ha az elmúlt évszázad végének korszerű automobilmotorját, ezt a fura egyhengeres gázmotort vizsgáljuk, úgy egy kicsit túlzottan ítéljük egyszerűségét.

Egyetlen henger, szabványos gázmotor. Nyitott „szájjal”, cseppet sem rejtett hajtókarral, nevétségesen kisméretű forgattyúval. És a kenés? Ott látjuk a három olajesészt, melyből a forgattyú és a hajtókar-csapágy kapta meg az olajadagját (nem is kevés országúti porral vegyítve). Viszont gondoskodtak a hengerfal és a dugattyú kenéséről is, legalább is ezt árulja el a henger felső falára illesztett olajesze, melyből kanócon át szívárgott az akkori idők motorolaja a kenési helyre. A vezérmű szintén nem rejtőzött el, ott csattogott a szabad levegőn a kipuffogószelap, a hörgőszelap pedig, nevéhez méltóan, belül hörgött a szívóütem vákumának hatására. Annyi biztos, hogy hajtókartörés esetén nem kellett kiépíteni a motort. Hogy az akkori időknek ez a motorja milyen csattogást produkált és hogyan vibrált, jobb róla nem beszélni.

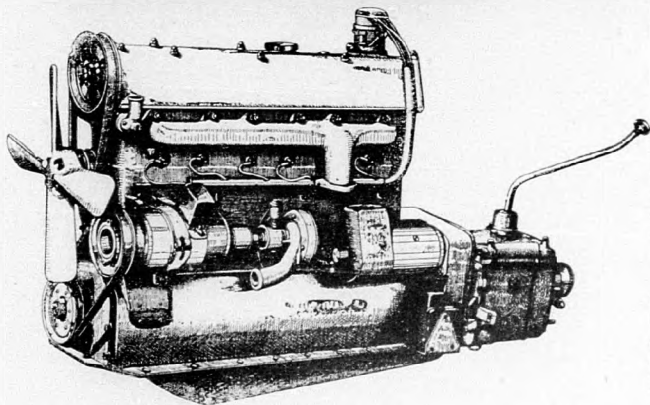
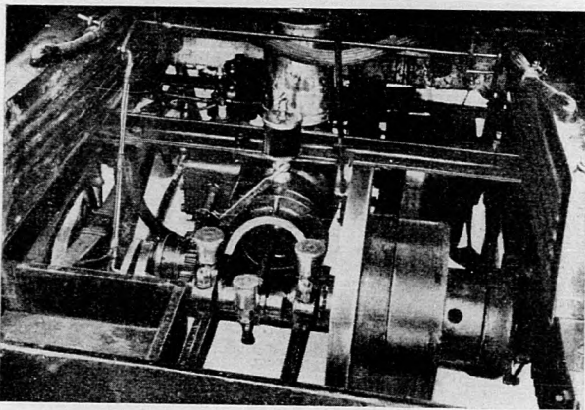
MA? —

— többhengeres, felülseleplelt (olv) motor! (Auto-Union 1939)

A ma motorja kompakt és teljesen tokozott egység. Csapágyai nyomás alatt kapják cirkulációs rendszerben az olajat. Az olaj ott rejtőzik a forgattyúház fenekén, a teknőben, ahonnan pumpa préseli szűrőn át oda, ahol reá szükség van. A vezérmű is teljesen tokozott és ha üzem közben nem fogyna a ventillátor, nem is tudni, hogy a motor működik.

A korszerű motor legalább négyhengeres (kétütemű) megoldásban legalább kéthengeres, ez biztosítja a sima, egyenletes pörgést, a rángatás nélküli erő kifejtést, a teljes kiegyensúlyozottságot és az ebből adódó vibrációmentességet. És ott van a villamos önindító, a villamosáramot termelő dinamó, hogy másról most ne is beszéljünk.

(Folytatjuk.)



CSEPEL 100

SEGÉDMOTOROS KERÉKPÁR

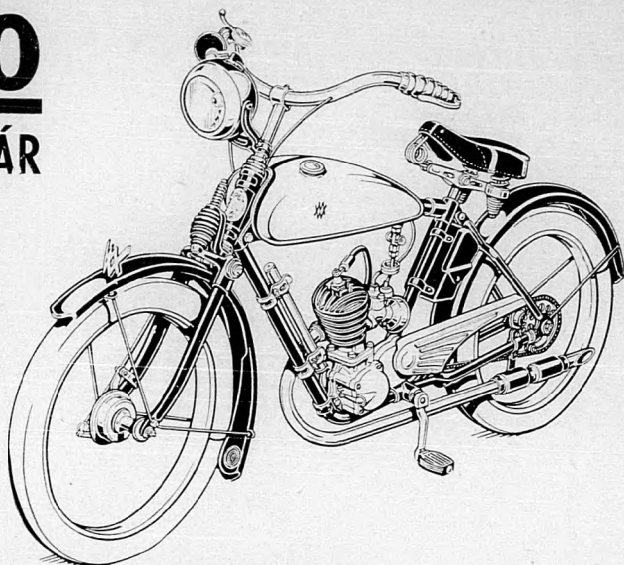
ORSZÁGÚTON

VÁROSBAN

VERSENYEN

MINDIG A LEGELSŐ.

MINŐSÉGBEN, TARTÓSSÁGBAN,
GYORSASÁGBAN, OLCSÓSÁGBAN
UTOLÉRHETETLEN!



Legutóbbi versenyeredményei gyorsaság és
üzembiztonság szempontjából szenzációsak

Gyártja:

WEISS MANFRÉD ACÉL- ÉS FÉMMŰVEI RT., CSEPEL

K A P H A T Ó M I N D E N K E R É K P Á R S Z A K Ü Z L E T B E N

OLDALKOCSIS
REKORDDAL

GYŐZ
AZ



**AZ FTC DOBOGÓKŐI
HEGYVERSENYÉN**

Pathó Gyula úr 600 kcm-es NSU gépen.

VEZÉRKÉPVISELET:

DÖRY ÉS KOVÁTS KFT.

BUDAPEST, VI., ARADI UCCA 44. TEL.: 121-944

*JAVÍTÓMŰHELY. - SERVICE.
ALKATRÉSZRAKTÁR*



MOTORKERÉKPÁROK
BUDAPESTI KÉPVISELETE

KASSAI ÉS KÉKESI

Bpest, VI., Ó ucca 42. Telefon: 110-792

**MAGYAR ABRONCS
ÉS KERÉKGYÁR RT.**

**V, LÉGRÁDY KÁROLY U. 5
TELEFON: 290-758**

Autórugók és spirálrugók

BÁN LÁSZLÓ V., Vág ucca 5. — Telefon: 291-121.
Gyártás és javítás, kész
rugók minden márkához raktáron.

AUTÓJÁHOZ

minden acélat
Toledo Acélnál
V. Visegrádi u. 47/a
(bej. Wahrmann u. 15)
Tel. 29-24-01

VEGYEN

Specialitásunk:
*cúgákeményece edzett és
kőcívce hajlított „Flex”
autó-cúgacéll*

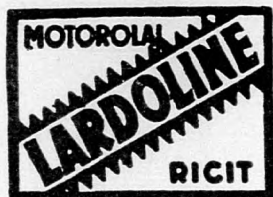
**Tavaszi
motaekercékpác
meglepetés a**

RUDGE

500 ccm sporttípus, azonnal szállítható

Vezérképviselő:

BRUCK NÁNDOR ÉS FIAI
VIII., TAVASZMEZŐ UCCA 22/a
TELEFON: 137-027



OPEL BUICK

EREDETI ALKATRÉSZEK

JÁRITZ-tól

Jókai u. 20. T. 119-033, 114-965, 327-946

Puhony (Csepel 100) 67.6 km-es kitűnő óraátlaggal győzött a MOAE segéd- motoros sebességi országúti versenyén!

Nagyszerűen szerepeltek a Csepel kismotorok: 6 Csepel az élen

A Magyar-Osztrák Alpesi Egyesület az MKSz-szel karöltve vállalta azt a szerepet, hogy megteremtse Magyarországon a kismotoros sportot, helyesebben, hogy a több mint 1000 magyarországi segédmotoros gárda számára megteremtse azt a keretet, melybe sportvonatkozásban is beleilleszkezhetik. A segédmotorosok eddigi sportszempontból meglehetősen el voltak hanyagolva, éppen ezért nagy érdeme a MOAE-nek, hogy az útörő szerepére vállalkozott.

A MOAE és az MKSz versenye 94 kilométeres sebességi futamra toborozta a segédmotoros gárdát, a több mint húsztagú mezőnynek az akvinkumi 8-as kőtől kiindulva Csillaghegy, Budakalász, Szentendre, Tahi, Visegrád, Dömös, Esztergom, Pilisvörösvár érintésével kellett visszafutnia a bécsi országút tizes kövénél elhelyezett célba. A mezőnyt, igen helyesen, ötös csoportokban indították, nehogy a le nem zárt pályán tömörülő kismotorosok a forgalmat akadályozzák.

A verseny nem várt nagyszerű sport-sikerrel járt. *Az élvasoknak sikerült a hetven kilométert megközelítő átlagot kifutniok*, ami a kis hengerűrtartalom és le nem zárt pálya mellett egészen rendkívüli teljesítmény, nemcsak sport-, hanem műszaki vonatkozásban is. *A győztes Csepel-vezető Puhony által elért 67.6 km-es átlag* jelentőségét akkor tudjuk csak igazán értékelni, ha figyelembe vesszük a régi idők hatvani versenyének átlagát, amikor is az akkori idők igen gyors, 500-as longstroke Sunbeamjén induló Feledy Pál is csak alig valamivel a hetvenen felüli átlaggal végzett. Hogy a mai alig 100 kem-es motor teljesítmény, sebesség és stabilitás szempontjából felveszi a tizegynéhány év előtti 500-as géppel a versenyt: talán elég jellemző arra a jelentőségre, mellyel a kismotor ma bír.

A verseny részletes eredményei egyébként a következők voltak:

Győztes: Puhony (Csepel 100) 1:24:09 mp. 67.600 km-es átlag! 2. Vigh (Csepel 100) 1:24:18 mp. 67.5 km átlag! 3. Both (Csepel 100) 1:29 p. 63.5 km átlag! 4. Hegedűs (Csepel 100) 1:30 p. 62.8 km átlag! 5. Dénes (Csepel 100) 1:30:10 mp. 62.7 km átlag! 6. Rabb (Csepel 100) 1:30:23 mp. 62.5 km átlag! 7. Pápai (Mátra 100) 1:30:57 mp. 8. Petró (Csepel 100) 1:37:10 mp. 9. Gujárdár (Csepel 100) 1:39:23 mp. 10. Poteczán (Csepel 100) 1:40:04 mp. 11. Pogonyi (Csepel 100) 1:42:48 mp. 12. Ámosdy (Zetka) 1:43:29 mp. 13. Pék (Csepel 100) 1:43:44 mp. 14. Schreiner (Csepel 100) 1:51:26 mp. 15. Láng (Csepel 100) 1:51 p. 16. Rode (Csepel 100) 1:59:33 mp. 17. Kasselék (Csepel 100) 2:11:11 mp. 18. Vetter (Jawa) 2:33:29 mp. — Indult még: Lakatos (NSU), Rozsnyai (Csepel), Vágy (Mátra) és Varga (Zetka).

Mint látjuk, *a verseny hősei a kis Csepel 100 segédmotorok voltak*. A nagyszerű győzelem mellett a 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 15, 16 és 17-ik helyet foglalták el és ami még nagyobb szenzáció: *az első hat helyezett jóval hatvankettőn felüli átlagot futott*. Figyelembe kell még venni a versenyen uralkodott rossz időjárást, az erős szel, mely a könnyű, alig negyvenkilós,

kis gépeket befolyásolta és a sebességet is lényegesen csökkentette. A kis Csepel 100-ak stabilitása, nagyszerű ütfekvése és kanyarbiztonsága kitűnően birkózott meg a nehézségekkel és megbizonyította, hogy *a kis segédmotorok nemcsak mint olcsó, filléres közlekedési eszközök válnak be, hanem igen jelentős sebesség kifutására is alkalmasak*.

A népszerű Csepel-motorokat a Weiss Manfréd-gyár repülőgépmotor-osztálya készíti, 10 éves gyártási tapasztalatok alapján. Ugy az évtizedes tapasztalatok, mint pedig a motor egyes alkatrészeinek szigorú ellenőrzése — az alkatrészeket ugyanazon kontrollnak vetik alá, mint a repülőgép-motor alkatrészeket — biztosítja a Csepel-motorok kiváló kvalitásait, aminek ékes dokumentuma volt a MOAE országúti sebességi versenyén kivitt Csepel-diadalsorozat. A győztes Csepel-masinak egytől-egyig szeriagépek voltak, a 3-ik helyezet pláne sok vihart látott, régi masina! Az elindult 16 Csepel közül csak egy nem érkezett célba, melynek vezetője bukkott. Géphiba miatt Csepel-vezető nem kényszerült a verseny feladására.

Az MKSz a verseny sikerén felbuzdulva, — mint halljuk —, azzal a tervvel foglalkozik, hogy saját kábelén belül megalakítja a kismotoros szakosztályt és rendszeres versenyek rendezésével fejleszti ki a segédmotoros sportot. Az MKSz terve igen nagyjelentőségű, mert hiszen a kismotorosok bekapcsolása a sportba rendkívüli nemzet- és főleg nemzetvédelmi jelentőségű, a kismotor a legalkalmasabb újabb tömegek motorosítására, újabb olyan ezrek csatasorbaállítására, mely ezek az adott pillanatban megbecsülhetetlen szolgálatokat tehetnek.

A verseny megrendezése körül Tandary István, az MKSz alelnöke hervadatlan érdemeket szerzett.

SEBESSÉGMÉRŐJÉT

megjavítja: **ÓRAGYÁR**, Tömő ucca 26

AUTOSERVICE és KARBANTARTÁSOK

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

LÓRINCZ

IX., Ferenc út 6. Tel.: 141-017

Packard-Nash

Hivatalos szervice

ERDŐS TESTVÉREK

autómobilljavító- és karosszéria-üzem
AUTÓKARBANTARTÁS

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

HIREK

Kárpátalja új autótérképe

A SHELL magyar autótérképnek II-ik bővített kiadása Kárpátalja térképével együtt jelent meg és magában foglalja a Kassa, Eperjes—Zborói vonaltól keletre fekvő kárpátaljai részeket is egészen a máramarosi határig. A különleges, szabadalmazott hajtogatási rendszerrel készült autótérkép a könyvkereskedésekben és a SHELL-kutaknál 2.— pengős árban kapható.

A térképen pontosan fel vannak tüntetve a kilométertávolságok, azonkívül az összes határállomásokon, valamint nagyobb városok mellett külön jeleztek vannak a fővárostól való távolságok is. De megtaláljuk a legújabb állami útszámolásokat is a SHELL-térképen.

A magyar SHELL-térkép nagy sikerét bizonyítja, hogy ugyanebben a rendszerben ma már Anglia, Belgium, Franciaország, Hollandia, Németország, Olaszország és Svájc autótérképe is kapható, példányként 2.— pengős árban.

Az olasz autóstradák a nyár folyamán ünnepezték 15. esztendő fennállásukat. Az olasz autóstradák atyja (Ing. Puricelli) 1922-ben alapította meg az 50 millió líra alaptőkével dolgozó „Autostrade rt.”-t, 1924-ben készült el az első, milánó—varesei útszakasz...

Az épülő német népaatógyárban már megkezdtek a gépek felállítását.

A KdF-népaató megteremtésénél Porsche dr. a rokkantakra és nyomorékokra is gondolt. Azok számára, akiknek egyik vagy mindkét lábuk hiányzik éppen úgy készülnek megfelelő berendezések, mint a félkarriak részére. Mindegyik berendezésüket a népaatógyár fogja igen olcsó áron forgalombahozni és azokat bármely műhely egyszerűen beépítheti a KdF-kocsisáiba.

Az idei 24 órás legnagyobb finn megbízhatósági verseny 35 résztvevője közül egyedül a 600-as oldalkocsis Zündapp-vezető, Krohn futott büntetőpontmentesen a célba.

Az Adler-gyár az elmúlt évben 85,5 millióról 97,3 millió márkára emelte fel forgalmát. A gyár jelenleg 7570 embert foglalkoztat.

Az idei év decemberére kiírt 18.000 km-es london—Lokaföldi autótúraút útvonalára a következők: London, Párizs, Marseille, Algier, Kongsport, Tanganyika, Rhodezia, Transvaal, Fokváros.

Autókiállítások naptára: okt. 5—15-ig Párizsi Szalon; okt. 12—21-ig Londoni Autoschau; okt. 12—22-ig Prágai Autókiállítás és ha szemünk nem esal: okt. 27—nov. 6-ig Budapesti Autókiállítás.

A német gépjármű-kivitel az elmúlt évben 15 millió márkával 161 millió márkára emelkedett. A motorkékpár-export elérte a 14 milliót, szemben az előző évi 9,5 millió márkával.

Birminghamban az egyik autógyár igen érdekes módon kutatja az autók zörejkeltő részeit. A hallgatókészülék, gumiba ágyazott felette érzékeny mikrofon, mely mérőszervezettel kombinálva regisztrálja az egyes részek keltette zörejek intenzitását. A kísérleti kocsit görgőkön járatják, melyeken 110 km-es sebességnek megfelelő behatásokat idéznek elő. A kísérletről kiderül, mely alkatrészek ébresztik a legtöbb zajt, mely alkatrészek szigetelésére fordítandó a legtöbb figyelem.

A BMW-gyár három 500-asát nevezte be az angol Tourist Trophyra: Meier, Gall és az angol West ülik meg a pompás kompresszorosakat!

A nemrég életbelépett nyári repülő-menettel szerint a német Luftansa gépei egyedül Európában napi 90.000 km-t repülnek. Ehhez még hozzájárulnak az ázsiai és dél-amerikai járatok napi penzumai...

Az Opel-gyár 1938-ban 140.580 autót gyártott, 8 százalékkal többet, mint az előző évben. A brandenburgi teherautó-gyártelep 25,7 százalékkal növelte termelését, míg a rüsselsheimi törzstelep termelése 5,2 százalékkal emelkedett. Az export a tavalyi évben darabszámilag 11,8 százalékkal, értékben 23,5 százalékkal emelkedett. A gyár alkalmazottainak létszáma az elmúlt évben 3600-zal 27.000-re emelkedett. A vállalat nyeresége elérte a 14 millió márkát.

Campbell 240 km-re képes új hajójával, a „Blue Bird II.”-vel a közeljövőben megostromolja a 210,78 km-es motorcsónak világrekordot.

Átköltözött a közlekedésrendészeti bíróság

A közlekedésrendészeti központi rendőri büntetőbíróság Mészáros uca 19. szám alatti helyiségeiből minap a Nádor uca 23. számú ház IV-ik emeletére költözött!

„Lardoline”

A Lardoline olajokat előállító Schwartz Rudolf és Társa Rt. cég-szövegét „Lardoline Olaj”, Zsiradék- és Vegyigyár Rt.-re változtatta meg. A közmegegyezésben álló cég üzletvezetését a jövőben ugyanazon szolid elvek alapján fogja természetesen folytatni, amint azt fennállása, 65 év óta tette. A vállalat vezetésében Dr. Ferentzy József, Körmeny Ekes Lajos, Salgó Kornél és Sissovcics József szerepelnek, mint igazgatósági tagok, Herz Sándor és dr. Salgó Tibor, mint igazgatók, Gidály Márk és Sigmond Elek, mint cég-vezetők.

WANDERER

1.8 l. 42 l. e., 4—5 üléses, 2 ajtós, csukott	P	5400.—
1.8 l. 42 l. e., 4—5 üléses, 4 ajtós, csukott	P	5500.—
1.8 l. 42 l. e. cabriolet	P	6400.—
2.7 l. 62 l. e., 4—5 üléses, 4 ajtós, csukott	P	6900.—
2.7 l. 62 l. e., luxus cabriolet	P	8200.—
2.7 l. 62 l. e., 6—7 üléses, 4 ajtós, csukott	P	8400.—

HORCH

3.8 l. 92 l. e., 4—5 üléses, 4 ajtós, csukott	P	12.500.—
3.8 l. 92 l. e. sportcabriolet	P	13.050.—
3.8 l. 92 l. e., 6—7 üléses, 4 ajtós, csukott	P	13.200.—

TEMPO

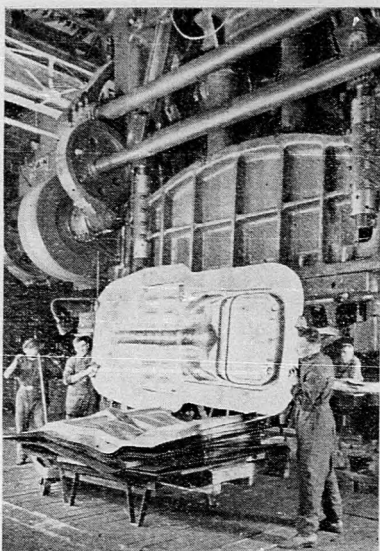
„A 600 Titan” teherautó-alváz, 4 kerék, 1 tonnás	P	4750.—
nyitott karosszériával	P	5400.—
vezetőüléssel egybeépített karosszériával	P	5750.—
vezetőüléssel különépített, zárt karosszériával	P	5950.—
„A 400 Athlet” 3 kerék, 6—700 kg teherbírás, zárt karosszériával	P	3900.—
nyitott plató, lehajtható oldalfalakkal, fa karosszéria	P	3800.—
ugyanaz lemezből	P	3850.—

HESS ERVIN k. f. t.

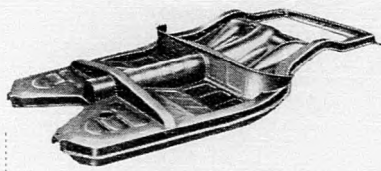
BUDAPEST, I., MÉSZÁROS UCCA 15. TELEFON: 150-090
VÁROSI MINTATEREM: MÁRIA VALÉRIA UCCA 1. TEL.: 181-259

AZ ÖNHORDÓ-KAROSSZÉRIA

Látogatás az Opel-gyárban, mely megismerteti az önhordó-karosszéria lényegét és gyártási fortélyait



Igy kezdődik: az 500 tonnás prés egyetlen nyomással, egyetlen acéllemezből préseli ki az Opel-Kapitán önhordó-karosszériájának alépitményét. Kis kísérő képnünk a karosszéria hordlapját ábrázolja elkészültekor, amint a présműhelyből kikerül.



Az önhordó-karosszériáról, a modern autógyártás legújabb vívmányáról szelvében-hosszában sokat beszélnek, anélkül azonban, hogy eme korszakalkotó újítás lényegével tisztában lennének. Pedig az önhordó-karosszéria jelentősége megérdemli azt, hogy vele úgy konstruáljunk, mint gyártástechnikai szempontból megismerkedjünk és vele behatóbban foglalkozzunk. Különösen pedig akkor, mikor az Opel-

gyár, az önhordó-karosszéria egyik legjelentékenyebb előharcosa, lehetővé tette számunkra azt, hogy telépén, gyártás közben ismerkedhessünk meg az önhordó-karosszéria minden esinjával-binjával.

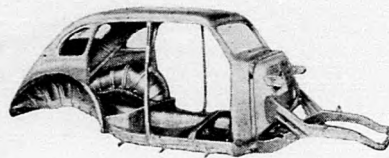
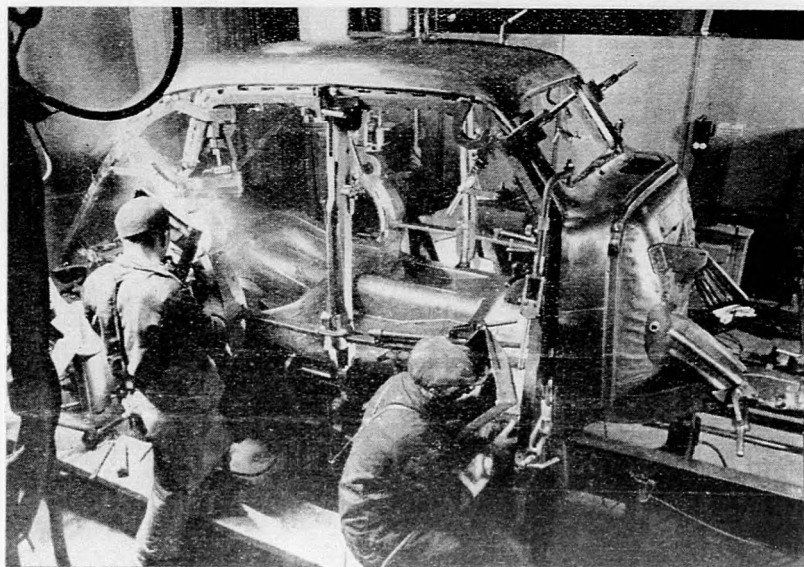
Tévednek azok, — pedig sokan vannak —, akik azt hiszik, hogy minden teljesen fémből készült kocsiszekerény egyben önhordó-karosszéria is! Korántsem! Hiszen a nem önhordó-karosszéria esetében a kocsit torziómentességét és más külső behatásokkal szembeni ellenállóképességét egyedül a kocsiszekerénytől függetlenül alváz biztosítja, míg a kocsiszekerény maga, pusztán az utastér kényelmére szolgál. Ezzel szemben az önhordó-karosszéria felépítménye is szervesen részt vesz a kocsit ellenállóképességének fokozásában, másszóval: konstruktíve a teljes kocsimagasság kihasználható a kocsit érő legkülönbözőbb erőhatások semlegesítésére, mely körülmény szilárdságtani előnyei révén kisebb szerkezetű keresztmetszetek alkalmazását és ezen keresztül jelentős súlymegtakarítást tesz lehetővé. A súlymegtakarítás mellett azonban a konstruktőr szerkezeti magasságot is takarít meg az önhordó-karosszéria révén és ez a körülmény a kocsi-stabilitás előnyére lényegesen alacsonyabb kocsisúlypont-helyzetet biztosít.

Gyártási szempontból világítva meg a kérdést, köztudomású, hogy az önhordó-fémkarosszéria felel meg legjobban a nagy szériákban történő, tehát a fogyasztó számára olcsó minőségi gyártás követelményeinek. A gyártástechnikai elő-

nyökhöz azonban más szerkezeti és vezetésbeli előnyök is járulnak. Az önhordó-karosszéria egyrésztől legalább azonos ellenállóképesség és a felhasznált anyag leggazdaságosabb szilárdságtani kihasználtsága mellett tetemes súly-, tehát anyagmegtakarítást biztosít, másrésztől az egész karosszériagyártásban ugyanazon anyagnak a legrentábilisabb présmunka és a legmodernebb elektromos-hegesztés alkalmazásával való felhasználását teszi lehetővé. Ezen körülmények a vevőt csak közvetve érintik ugyan, jelentőségük azonban a racionális gyártás nyomán mutatkozó olcsó beszerzési ár tekintetében egyenesen felbecsülhetetlen. Ami pedig az önhordó-karosszéria gyakorlati előnyeit illeti, elég, ha szilárdságtani előnyei mellett az időjárásal szembeni immunitására és — „safety first!”, mint az angol mondja —, balesetknél való hasonlíthatatlan ellenállóképességére mutatunk rá.

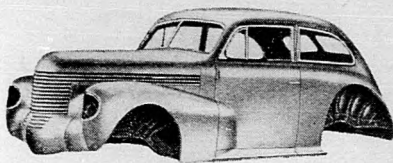
Vendéglátónk, az Opel-gyár, már negyedmillió önhordó-karosszériát épített és mi sem természetesebb, ezen alapon módjában volt az önhordó-karosszéria-gyártás, távolról sem olyan egyszerű problémáit maradéktalanul felgöngyölíteni.

Rüsselsheimban kitalaszalták a présdarabok idomának legcélszerűbb megválasztását, egyedülálló rozsdamentesítő eljárást dolgoztak ki, természetesen végrehajtott akusztikai szigetelési eljárások révén kiküszöbölték a zörejek továbbadódását és megbízható, olcsó javítási módokat teremtettek az ilyen rendszerben épült kocsik számára.



Összehegesztik az önhordó karosszériaváz elemeit...

Az Opel-Kapitán önhordó-karosszériájának alsó, hordlapját célszerűen szerkesztett munkapadon hegesztik össze elektromos úton a karosszéria felépítmény vázrésszel. A hegesztésre előkészített karosszériaváz egyes részeit speciális szorító-zárakkal fogják össze. Kis kísérő ábránk a munkapadról a futószalagra kerülő kész vázat tárja elénk, melyből világosan láthatjuk az önhordó acélkarosszéria lényegét: az al- és felépítmény — az alváz és karosszéria — egyetlen rendkívül szilárdságú darabba van elektromos úton összehegesztve.



Futószalagon halad az önhordó-karosszéria a befejezés felé...

Utolsó, befejezés előtt álló stádiumában fut az Opel-Kapitán önhordó-karosszériája a munkaszalagon, ahol többek között az ajtókat, motorház tetőt, esomagtartó fedelet és a sárhányokat szerelik rá az önhordó-karosszériavázra. Kis kísérő ábránk a munkaszalagról lekerülő kész önhordó-karosszériát ábrázolja, melyből már csak a motor és tutum hiányzik ahhoz, hogy kész legyen a pompás Opel-Kapitán.

Néhány év előtt azt hitték, hogy az önhordó-karosszéria gyakorlati kivitelezése nem oldható meg. Ma már számos gyár ilyen rendszerben építi kocsijait — közmegegyezésre! A minap még akadtak kételkedők, akik az önhordó-karosszéria nagy-kocsikon való alkalmazását úgy konstruációs, mint gyártási szempontból kivihetetlennek tartották. Ezekre most Opel cáfolt rá, mikor hódító útjára indította a — Kapitánt!

A dolog természetesen nem volt könnyű, hiszen a gyárnak az első Kapitán pontosan 6 millió márkájába került! Opel révén ma az egész világon egyedül Németország rendelkezik olyan gyárral, melynek berendezése lehetővé tette egy önhordó-karosszériás nagykocsi nagy szériában való gyártását.

Ahhoz, hogy az önhordó-karosszériával teljesen megismerkedjünk, nélkülözhetelen az a séta, melyet Opel rüsselsheimi telepén tettünk, megismerkedve a 2,5 literes Opel-Kapitán önhordó-karosszériája gyártásának minden fontosabb fázisával. Így:

A maga nemében Európa legnagyobb prése előtt állunk. Mellette préskolosszusok sorozata. Szemünk előtt préselik ki egyetlen acélelemből az önhordó-karosszéria egész alépitmenyét, a kocsi „alvázat”... Egyetlen présnyomás nyomán születik meg éppen úgy, mint a karosszéria oldalfalai, teteje, hátfala, sárhányója, meg a „Kapitán”-area... Mint kísérőnk magyarázza, a racionális gyártás szempontjából nemesak ezen présgépek teljesítőképessége nagyjelentőségű, hanem legfőképpen a velük gyártott alkatrészek hajszára méretazonos volta, mely körülmény a nagy szériákban történő gyártás alapja...

Rendkívül érdekes a munkafolyamat második része, az előbb preselt alkatrészeknek elektromos úton történő összehesztése. Itt minden a

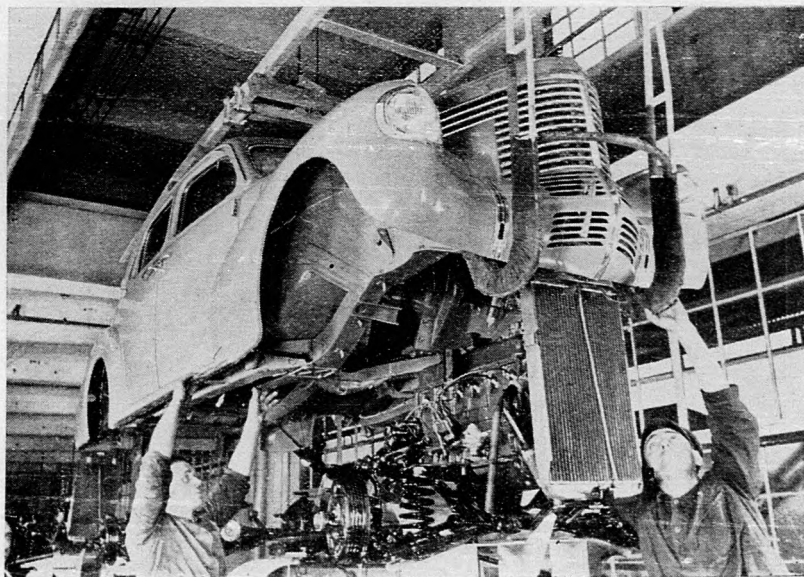


„Vorrichtung”-on múlik, magyarázza kísérőnk. Ez alatt értik az egyes alkatrészek mérethelyes összeállítását és lerögzítését, vagyis a hegesztők munkájának előkészítését. Bámulus az elektromos-hegesztők munkájának sokoldalúsága. A hegesztés szilárdsági szempontból minden igényt kielégít, a munka gyorsan és precízen megy, nincs szükség összekötőanyagok felhasználására, a legvékonyabb lemezek is tökéletes megbízhatóságot nyújtva hegednek össze... A présidomok csoportonként történő egybeépítéséből, szemünk előtt alakul ki az önhordó-karosszéria tartóidoma. Ahogyan a gyártási folyamatot eddig a csoportos

munka jellemezte, úgy most a szériagyártásra jellemző szalagrendszer veszi át — az alakuló karosszériaidomot...

Ezen az összeszerelő szalagon természetesen nyersen szerelik fel a karosszériákat, melyeket előbb még kívül-belül tökéletesen rozsdamentesítenek és csak azután kerülnek a fényezők kezébe.

A karosszéria szerelőszalagon kerülnek a karosszériavázra az ajtók, a motorház tető, a esomagtartó fedél, a sárhányók és mindazok az apróságok, melyeket tavasszal nyíló gyümölcsfák között túratempóban olyan nagyon természetesnek tartunk...



Készül az Opel-Kapitán: a futószalagon már ott látjuk összeszerelve a motort a hűtővel, az első tengelyt a kormányrudazattal. A mennyezet aknáján át eresztik le a teljesen kész, fényezett önhordó karosszériát, mely percekkel később már a motorral együtt gördül a futószalagon tova...

DKW

MOTORKERÉKPÁROK MINDENÜTT AZ ÉLEN!

Az Allgemeine Automobil Zeitung március 11-iki számában közli a januári német motorkerékpár-eladási statisztikát, melyből a DKW motorkerékpárok óriási népszerűsége azonnal kitűnik. – Beszéljenek a számok!

125 kcm-ig:

Auto Union-DKW . . .	737	Hecker	6
NSU	346	Tornax	5
Dürkopp	88	Lehmkuhl	5
Maico	64	Bücker	5
Rixe	49	Hertfeld	5
Bauer	45	Buschkamp	4
Favorit	43	Bargmann	3
Expressz	40	Ardie	2
Herkules	34	Victoria	2
Phänomen	31	Geier, Wanderer, Bis-	
Elite-Diamant	26	marck, Brennabor	4
Panther	25	125 kcm: 1939 január: 1662	
Bastert	22	100 kcm: 1938 január: 645	
Presto	19		
Uránia	17		
Falter	16		
Elfa	12		
Meister	7		

125—250 kcm-ig:

Auto Union-DKW . . .	1627
NSU	702
Zündapp	576

Triumph	346
BMW	326
Victoria	325
Austro-Daimler-Puch	262
Ardie	174
Standard	61
Tornax	43
Phönix	42
UT	9
Panther (angol)	5
Walter	4
Herkules	2
Maico	2
Cseh Fegyvergyár	2
Jawa, Brehonice, an-	
gol Excelsior, Horex,	
Bücker	5
1939 január: 4513	
1938 január: 2853	

250—350 kcm-ig:

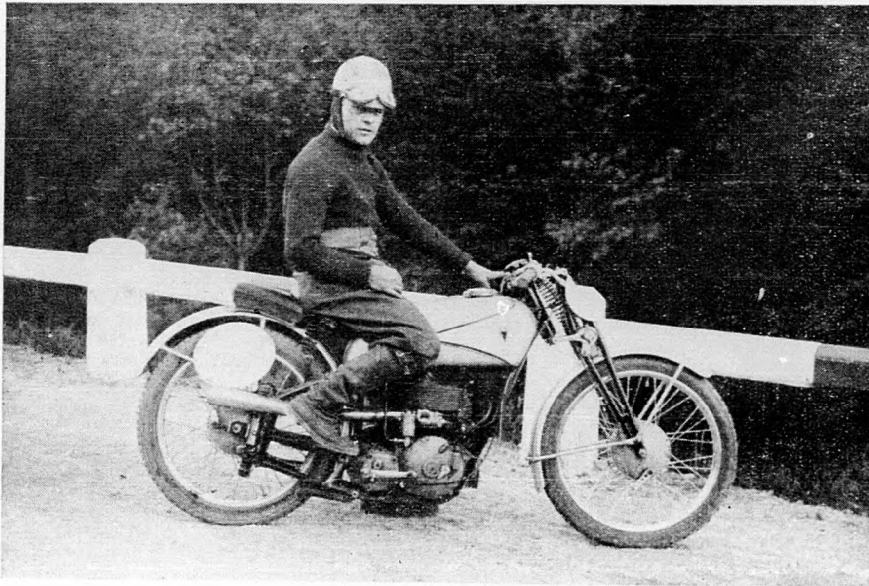
Auto Union-DKW . . .	169
NSU	96
Triumph	75
Zündapp	42
Victoria	31
Standard	28
BMW	26
Ardie	8
Horex	6
Austro-Daimler-Puch	5
Bücker	3
Norton	2
AJS, Phönix, Sarolea,	
UT, Haub, Panther	
(angol), Enfield	7
1939 január: 498	
1938 január: 318	

350—500 kcm-ig:

Auto Union-DKW . . .	160
NSU	49
Zündapp	41
Standard	20
Ardie	5
Horex	5
Ariel	4
BMW	3
Triumph	3
Austro-Daimler-Puch	2
Rudge	2
Meixner	2
Walter & Co., Phönix	
UT, Sarolea	4
1939 január: 300	
1938 január: 365	

500 kcm fölött:

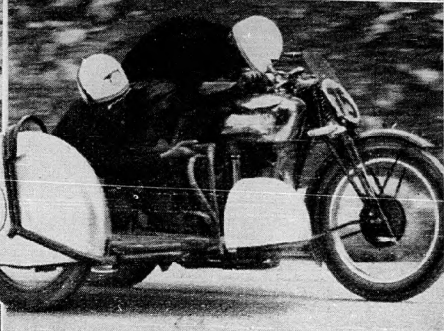
NSU	48
Zündapp	23
BMW	20
Horex	17
Ariel	2
Austro-Daimler-Puch	2
Norton, FN, Ardie, Sa-	
rolea, Meixner, Tor-	
nax, Bücker	7
1939 január: 119	
1938 január: 233	



Lukavecz Ferenc (DKW) a dobogókői hegyverseny hőse.

DKW VEZÉRKÉPVISELET:

MAJLÁTH M. BUDAPEST, LEHEL UCCA 2



(Balról): Lukavecz (250 DKW) repeszt... (Középen): „Mr.” Borsos és „az ő idomított” villanyórája... (Jobbról felül): Zami, az üveg és az írgyek... (Jobbról alul): Pathó (NSU old.) kili a fordulóból.

SZEZÓNNYITÓ MOTORCSATA A DOBOGÓKÓN

A kezdőverseny elmaradása folytán motorsport-évadunk első eseménye volt az FTC Felvidéki Túraúttja és annak döntő próbája a dobogókői hegyverseny, melyen mint a motorkerékpár-bajnokság pontszerző versenyén olyanok is részt vehettek, akik a Felvidéki Túraúton nem indultak. Sajnos, tekintve megfogytakozott versenyzői gárdánkat, az ilyen szimultán versenyek rendezése nem látszik célszerűnek, amint hogy a bajnoki futam ez esetben nyilván a túraúttól vonta el legjobbjainkat és a jobb sorsra érdemes Felvidéki Túraút tucatszai indulójával a teljes érdeklenségbe süllyedt...

Dietl (LA) és Puchony (BMW) a Felvidéki Túraút főgyőztesei!

Mindössze 14 főből álló mezőny állott a szezonnyitó Felvidéki Túraút startjához és vállalkozott arra, hogy a Bükk és Mátraán túl, egészen Kassáig, elkalandozva, helyenként mostoha útvíziányok megpróbáltatásai után a Dobogókőn holtversenyt kiküszöbölő hegypróbbával fejezte be a súlyos feltételű túraútát. A hegyversenyeredmények alapján *Dietl és Puchony voltak a verseny autós, ill. motoros főgyőztesei*, mellettük nemcsak a hibapontmentesen befutókat, de az összes célbeérkezetteket a legnagyobb elismerés illeti meg. A büntetőpontnélküli BMW-menők, Pénzváltó és Lehner mellett a 250-es Puch-menő Domján teljesítménye érdemel megkülönböztető figyelmet.

Ime a Felvidéki Túraút hivatalos eredményei (zárójelben a dobogókői hegyversenyen elért idők):

Szólómotorok 250 kem-ig: 1. Domján K. (Puch) 17 bp. (15:37.4 mp.) — **350 kem-ig:** Befutó ninesen, indult Szeift (Norton), Deujén (Puch) és Bimbi (Puch). — **500 kem-ig:** 1. Puhony N. (BMW) 0 bp. (8:23.2 mp.), 2. Pénzváltó I. (BMW) 0 bp. (8:31.7 mp.), 3. Lehner A. (BMW) 0 bp. (8:48.12 mp.), 4. ifi. Rendek K. (BMW) 14 bp. (8:48.28 mp.). Indult még Leszl T. (Gileera).

Oldalkocsis motorok: 1. Dömök L. (BMW) 32 bp. (9:32.7 mp.)
Túrakocsis 1.1 l-ig: 1. Kádár I. (Fiat) 0 bp. (11:07 mp.), 2. Beer Gy. (Fiat) 57 bp. (09:18.4 mp.). Kádár eredménye óvás alatt van útvonal rövidítés miatt. Indult még Vidor L. (Fiat). — **2 l-ig:** 1. Dietl H. (LA) 0 bp. (7:54 mp.).

Kozma (500BMW) Lukavecz (250 DKW) és Pathó (600 NSU old.) brilliroztak a dobogókői hegyversenyen

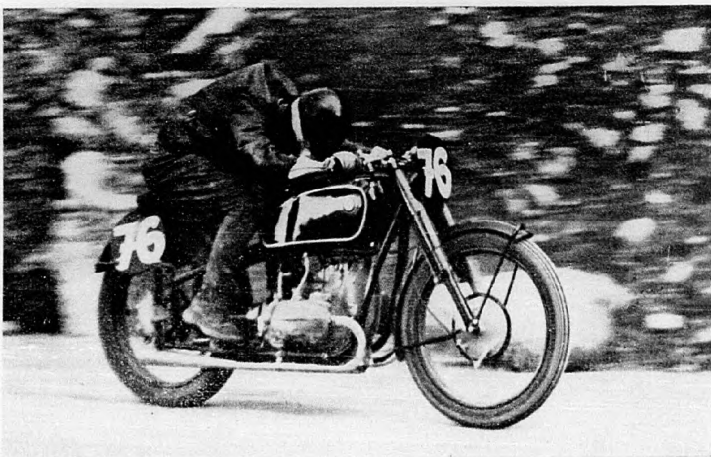
A Felvidéki Túraút dobogókői versenyével parallel, igen vontatottan megrendezett bajnoki pontszerző hegyverseny *Kozma, Lukavecz, Pathó, Zamecsnik és Abt jutamai révén kétségtelenül részolgvált a legnagyobb érdeklődésre.*

Kozma 500-as BMW szupersport masinája nyergében az Esztergom felől felkigyózó 10 km-es nagyszerű hegyipályán a nap legjobb idejét érte el, míg Lukavecz félelmetes hangú 250-es kompresszoros DKW masináján debutálva, erősen megszorította. Zamecsnik pompás technikáját csillogtatta ugyan, de tízéves 250-es Puch-versenygépén nem szólhatott bele a végkiüdelemben. Pathó és gyárilag átfűsült oldalkocsis NSU-ja egymást múlták felül...

Eredmények:

Szólógépek 500 kem-ig: 1. Kozma E. (BMW) 7:09.3 mp. Útvonalrekord! 2. Puhony N. (BMW) 8:23.2 mp. 3. Pénzváltó I. (BMW) 8:31.7 mp. 4. Nerhaft F. (BMW) 8:40.8 mp. — **350 kem-ig:** 1. Magyar L. (Velocette) 8:19 mp. 2. Löhler G. (AJS) 9:13.5 mp. 3. Poltyn F. (DKW) 9:36.5 mp. — **250 kem-ig:** 1. Lukavecz F. (DKW) 7:16.8 mp. 2. Zamecsnik T. (Puch) 7:32.5 mp.

Oldalkocsis gépek 1000 kem-ig: 1. Dömök L. (BMW) 9:32.7 mp. — **600 kem-ig:** 1. Pathó Gy. (NSU) 7:34.8 mp. Oldalkocsis rekord! 2. Abt I. (Norton) 8:02.8 mp.



Ez nem varju a toronyórán, hanem Kozma, amint a nap legjobb idejét futja BMW-gépén.

Szupersport- és legmagasabb túragényeket kielégítő 2 üléscs
ALFA ROMEO
privát kézből eladó. Bővebbet
az Auto-Motor kiadóhivatalában, reggel 9-10-ig



A Metropo-service mosóhelyein emelőbakokon, magasnyomású vizsgárral lemosott kocsikat betanult szerelők, magasemelőkön, pneumatikus úton leszártják, majd nagynyomással dolgozó, modern zsírpórések segítségével lezsírozzák és rozsdamentesítik.

MIÉRT FONTOS A RENDSZERES SERVICE?

Az autózvezetők táborát két egymástól elhatárolható csoportba lehet sorolni. Az autók legnagyobb része nem ismeri autójának szerkezetét. Idegen előtte minden, aminek ismerete pedig nemcsak a zökkenő nélküli, megbízható üzemhez szükséges, hanem a kocsik élettartamát hosszabbítja meg, hanem igen gyakran súlyos balesetek elhárításánál is fontos szerepet játszik. Az autók kisebb része tisztában van ugyan az autó szerkezetével, de vagy ideje, vagy pedig kedve nincs azzal foglalkozni. Mindkét típusnak szüksége van tehát valamilyen intézményre, mely az autó fokozott igénybevételét folytán annak szükségessé vált, megfelelően átmondolt, rendszeres kezelését, karbantartását szakszerepen végzi. Ez az intézmény a „Service”-állomás, melynek feladata az autó jókarbantartása, a hibák felismerése és megelőzése, mielőtt azok komoly fizénzavarokká fejlődnének, melyek azután már csak költséges és hosszadalmas javításokkal küszöbölhetők ki.

Az ilyen karbantartás havonként egyszeri, szakszerű, alapos, általános átvizsgálást jelent. E munkák elvégzése házilag lehetetlen. Ehhez nagyértékű investícióval, modern gépi berendezés, azonkívül speciális begyakorolt szerelőszemélyzet szükséges. A szerkezeti részek állandó ellenőrzése és beszbályozása az autó üzemköltségeit csökkenti, teljesítményét fokozza, élettartamát megnövekszteti, üzembiztonságát pedig megsokszorozza.

A „Service” tehát kezeli az autót: alul-felül lemosza, az alvázat rozsdamentesíti, lezsírozza és leolajozza. Ellenőrzi és beszbályozza az autó érzékeny szerveit. Utámmalozza a meglazult csavarokat, rögzíti a rázás közben meglazult részeket. Megelőzi az autó esetleges kisebb hibáit, az észlelt nagyobb rendellenességekre figyelmeztet és megjelöli a javítás módját.

Ezek előrebocsátása után nézzük végig az autó kezelését a „Metropo Service”-ban, amely hazánkban az autók karbantartás fejlesztése körül úttörő munkát végzett és a saját tapasztala-

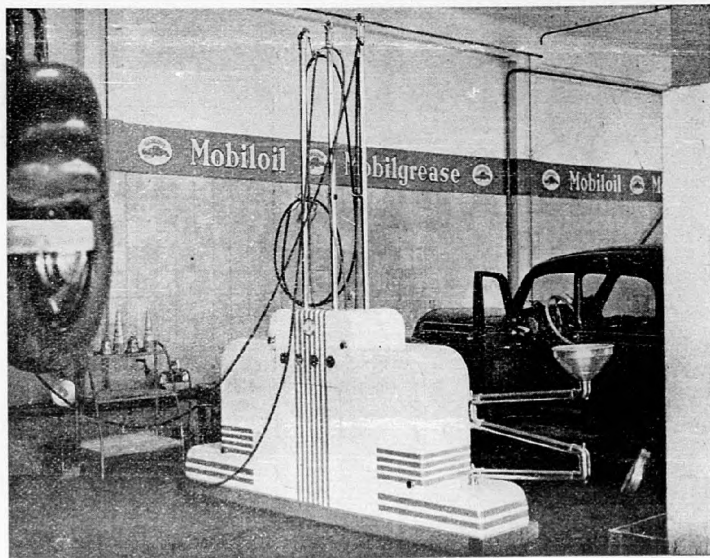
tain okulva, tanulta meg az autókarbantartás magas iskoláját.

Kezdjük a legelején. Mikor a *Service-vezető* átveszi a bejövő autót, feljegyzí a tulajdonos tapasztalatait és az észlelt rendellenességeket, majd rövid próbaút után saját észleleteivel mindezt *munkalapra* fekteti fel.

Ezután munkába vetei a kocsit és elvégzei a karbantartás első fázisát: a tisztogatási, rozsdamentesítési és kenési műveleteket. *Legelőször az autó belsejét tisztítják*: az ülés párnákat megveregetve kipszívózzák, az esetleges kisebb foltokat foltvízzel eltávolítják. Ezután felkerül az autó a *mosóemelőre*, ahol 25 atm. víznyomással alul-felül tökéletesen lemosják. A magasnyomású vizsgár az alváz legelrejtettebb helyeiről is eltávo-

lítja a piszkot és megakadályozza azt, hogy a lerakódott por és sárszemek mint esziszolányagok dolgozzanak. A motor külső, a gépházható belső mosása következik ezután magasnyomású, porlasztott petroleumos keverékkel. Itt mossák ki gondosan a gázosítóval egybeszerelt levegőszűrőt is, melyet leszártva olajjal kennek be. Ez a szűrő között lévő olaj a szívásnál bekerülhető porszemeket lekötí és meggátolja azoknak a hengerbe jutását, miáltal a hengert megvédi a beszívott porszemecskék koptató hatásától.

Most a *zsírpórére* kerül a kocsik, ahol az alvázat először rozsdaloldó és a rozsdásodást gátló alvázolajjal magasnyomású pisztollyal permetezik le. Ez a speciális olaj a legelrejtettebb részekbe



A Metropo-service kiszolgáló-ültjain magasnyomású levegő, rozsdamentesítő és kenőszirál a szerelők rendelkezésére.

is behatol a karosszéria, alváz és sármentők összefekvő részeibe, a rúgólapok közé és megakadályozza a karosszéria és rúgók csikorgását. Ezután eredeti amerikai „Hammer Powergun” zsírópisztollyal, megfelelő Mobil Graese-zel zsírozzák le az alvázat. Ugyancsak ezen az emelőn történik az első és hátsó futómű, rúgók, csapszegek, Hardy-tárcsák, olaj lökésállóak átvezsgálása, ill. feltöltése, lökésálló olajjal, ezenkívül az összes karosszéria, sármentő és vészharító csavarok utánlúzása és rögzítése.

A központi alvázkenéssel ellátott autónál is nélkülözhetetlen a magas-emelőn való átvizsgálás, mert a központi alvázkenésnél alapvetően fontos annak ellenőrzése, hogy a kenőanyag tényleg eljutt-e a kenési helyekre? Az ellenőrzést pedig csakis megemelt autónál lehet elvégezni!

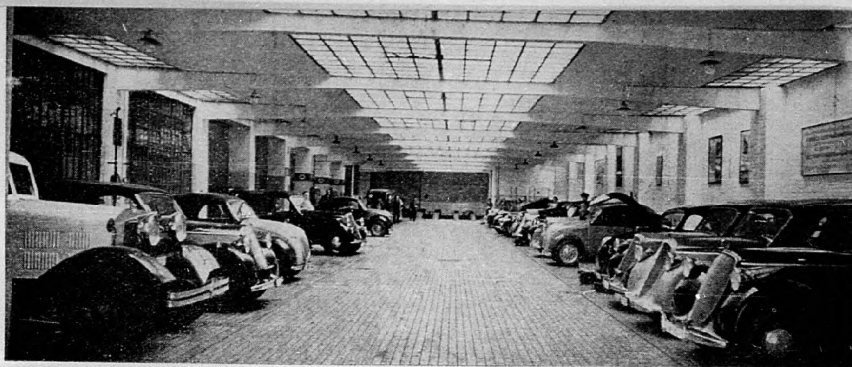
Amennyiben a munkalapra történt feljegyzések szerint motorolajcsere is esedékes, a motorból kiengedik a fáradt olajat. Nem mulasztják el azonban a csövezetékekben levő olaj eltávolítását sem, mivel ezen visszamaradt olaj a beöntött friss olajat is elpiszokolná. Ezen öblítési célra szolgál a mosóolaj, melynek felhasználandó mennyisége legalább a karter olajbefogadóképességének a fele kell hogy legyen. A mosóolajat a motorba töltik és a motort 3-4 percig alacsony fordulatszámmal járatják, majd az olajat kieresztik. Ezután az „Ajánlási-tábla” szerinti Mobilol olajfajtával töltik fel a motort.

Ha a sebességváltó és differenciál-olajcsere is esedékes, úgy ezekből is leengedik a használt olajat, majd mosóolajjal kimosva, a megfelelő kenőanyaggal töltik fel a sebességváltót és a differenciált.

A kardánucsklók lezsírása után leengedik az emelőt és következik a munka második fázisa, amikor a *speciális szerelők* veszik munkába az autót.

A *vilamos-szerelő* megtisztítja a gyertyákat és beállítja a pólusokat, majd speciális készülék segítségével — mely a hengerben uralkodó nyomással egyenlő nyomásnál mutatja a gyertyák szikraadását — ellenőrzi azokat. Ily módon megállapítható, ha a gyertyák működése bizonytalan, a szikrák nem elég erősek vagy nem a megfelelő helyen ugranak át. Az ok számos esetben azonos: a gyertyák már a 25.000 km-es teljesítményen túl vannak, pedig a gyári előírások szerint már 15.000 km-nél ki kellett volna azokat cserélni! Tehát: új gyertyákat a motorba! Ezután az elosztófedél kerül le, a megszakító csavarokat ellenőrzik, a beégett Wolfram-csavarokat párhuzamosra reszelik és pontosan beállítják a szikraközt. A jó gyújtás szempontjából igen fontos a szikraköz pontos betartása. Ha a hosszú használat folytán az átúró magasfeszültségű villamosszikra megtámadta a Wolfram-csavarokat, úgy a szerelő azokat kiereséli. Majd gondosan átvizsgálja az automatikus előgyújtás-szabályozót: rúgói nem gyengültek-e el? Idővel a rúgók kilágyulnak, amivel megváltozik az előgyújtás mértéke is, az elosztófedél érintkező részeit a beégéstől megtisztítja és megvizsgálja az áramleszedő szénkéftől, ad-e biztos kontaktust?

Ezután az akkumulátor vizsgálata következik. Savmérővel ellenőrzik, hogy a sav megfelelő minőségű-e? Szükségképpen desztillált vízzel, vagy tömény sával pótolják a hiányt. Ellenőrzik az ak-



A Metropolservice tágas, világos szerelőcsarnoka a precíz munka egyik biztosítóka.

kumulátor pólusain a kábeleket, megtisztítják a pólusokat és hogy az oxidációt megelőzzék, savmentes zsírral kenik le azokat. Megvizsgálják a beöntőnyílások fedelét is, vajjon nem dugultak-e el, hogy a töltés közben fellépő gázok eltávolhassanak. Tekintve, hogy ma a legtöbb autó akkumulátor-gyűjtésű, az akkumulátor rendszeres karbantartása a „Service” egyik főfeladata.

A villamos-szerelő világitási szerelvények, táblaműszerek, gyűjtőtekeres és kondenzátor átvizsgálása után átadja helyét a *motorszerelőnek*, aki megtisztítja a benzinsűrőt, leszereli a gázosítót és magansímozást levegővel átfuvatja a gázosító fűvókájaratát. Kitisztítja a leggyakrabban elduguló üresjárati fűvókat, majd átvizsgálja a benzintápláló vezetékét, nem lazult-e meg valamelyik kötés, vagy rögzítés?

A szelephézagok ellenőrzése és pontos utánállítása után a fék, kupplung és kormányháza holtjáték szükség szerinti utánállítására kerül a sor. A karbantartott, megbízhatóan, progresszíven működő fék növeli a vezető önbizalmát és esökkenti a gumikopást. A jó fék még nagy tempóból is rövid fékút után simán állítja meg a kocsit. A jól beállított kupplung rángatás nélkül dolgozik, ezáltal kíméli a motort, az erőátviteli szerveket, sőt a differenciált is. Így a szerveknek zavartalan üzemét és ezáltal hosszabb élettartamot biztosíthatunk. A karbantartott, holtjátékmentes kormány súlyos balesetek elhárításában is nagy szerepet játszik.

E műveletek gondos elvégzése után a szerelő beindítja a motort és beszabályozza az üresjáratot, mely az autó átlagfogyasztására van nagy befolyással. Utánahúzza a hengercsavarokat, majd a ventilátorszíjat feszíti a megfelelő mértékre és a vízpumpa tömszelencéjét állítja a szükséghez képest.

Ezután már a karbantartás utómunkálatai következnek. Ellenőrzik a fék

és központi alvázkenés olaját mennyiség szempontjából, feltöltik a hűtővizet, majd a gumik légnymását töltik fel az előírt légnymásra. A megfelelő légnymás kíméli a gumikat, de az autó élettartamára és az üzemanyagfogyasztásra is befolyással van. Az előírtul keményebb gumik idő előtt szétrázzák a kocsit, az előírtul puhább gumiknál észrevehetően nő a fogyasztás, a nagyobb súrlódás miatt. Időnként a „Service” a kerekeket átcsereéli. A tartalékgumikat előre teszik, az elsőket hátra, a hátsókat pedig tartaléknak. E rendszer elősegíti a gumik egyenletes kapását és növeli élettartamukat.

Bizonyos idő után egy speciális vetítőernyőn ellenőrzik a fénycsórók beállítását az éjjeli utazás kényelme érdekében. Időnként fel is polírozzák az autót és a fényes írisz hibákat ecsettel javítják ki, ami a fényezés jókarbantartását jelenti.

Mint a látottakból kitűnik, eltérőleg az eddigi rendszertől, mely az autó kenésére és tisztítására helyezte a fókuszot, a „Metropol-Service” új rendszert vezetett be, mely a karbantartási munkálatok minden ágára kiterjed és felöleli az összes szerkezeti részek ellenőrzését és utánállítását és gondoskodik az autó állandó jókarbantartásáról.

Jól tudjuk azonban, hogy ezen új karbantartási intézményünk csak akkor tehet értékes szolgálatot, ha igénybevétele senki számára sem jelent számbajövő anyagi megterhelést. Ezen okból a „Metropol-Service” bérletrendszerrel vezetett be, melynek révén még fél lírlesem kerül kilométerenként az autónak állandó jókarbantartásá!

A „Metropol-Service”-ben a munkát a legelőkeltebb gépek segítségével rendkívül gyorsan végzik el és nyugodtan állíthatjuk, hogy a „Metropol-Service” az autókabartartás terén európai viszonylatban is tökéleteset nyújt.

Ing. N. F.

Eredeti
HOFFMANN
csapszegek



DEAK BÉLA
AUTÓESTRAKTOR
CSAPSZEGEK
KÉSZÍTŐI
BUDAPEST,
VI. JÓKA-TÉL 2

FORD

Személy- és
gyorsteherautók

AUTORIZÁLT
ELADÁS
1910 ÓTA

HAHN ARTHUR és TÁRSAI

VI. ANDRÁSSY-ÚT 10.

TEL. *113-619.

*Rendszeres
olajcserehez*

Shell



SHELL MOTOR OIL

Felelős szerkesztő és kiadó: KRAMER JENŐ.

Általános Nyomda, Könyv- és Lapkiadó Részvénytársaság, Budapest, VI., Nagymező u. 3. Nyomdáért felelős: Dr. Uj István.