

ÁRA 40 FILL.

XII. ÉVF. 2. SZ. 1940. FEBRUÁR 15

AutóMotor

Lesz tavasz, lesz még nyár:
hűséges Steyr 55-ösünkkel már
alig várjuk!...



SHELL TOURING



CSONKA MAGYARORSZÁG AUTÓTÉRKÉPE

L=1:400,000



TÖRZSVÉDELME
REG. NO 49.897 SZ. A.

ÁRA: 2 PENGŐ

SHELL KŐOLAJ RÉSZVÉNYTÁRSASÁG

A legjobb autótérkép SHELL AUTÓTÉRKÉP

különleges hajtogatással

- B Belgium
- CH Svájc
- D Német Birodalom
- F Franciaország
- GB Nagy-Británia
- I Olaszország
- M Magyarország

RÉSZLETES AUTÓTÉRKÉPE

útjelzésekkel és kilométerszámozással

ára 2 pengő

Rendeljen az alanti levelezőlapon a kockában a fenti betűkkel jelezve, melyik ország térképére van szüksége.

Kelt

Küldjenek nekem a különleges hajtogatással készült S H E L L AUTÓTÉRKÉPEKBŐL

..... drb.

..... drb.

..... drb.

az alanti címre

Név

Város

utca, házzszám

A térképek árát P..... összeget a mai napon befizettem a **44.626 sz.** postai csekszámlájukra.

LEVELEZŐLAP.



SHELL KŐOLAJ R. T.
TÉRKÉPOSZTÁLY

V., JÓZSEF NÁDOR-TÉR 5/6.
BUDAPEST

Előgyujtás

Győzött a Királyi Magyar Automobil Club! Feljelentést tett jogosulatlan versenyrendezés (?) címén a KTT ellen a Belügyminisztériumban, a feljelentés nyomán megindult a vizsgálat, a hatósági eljárás, a kihallgatások sorozata annak rendje és módja szerint. Kozma Endréről, hatszoros bajnokunkból terhelte lett több társával egyetemben és vasárnaponként már nem hangzik fel az egészséges motorzugas sem a nagyirákosi gyakorlótéren, sem pedig a svábhegyi lankákon. Csendes, nagyon csendes lett minden a Sipka szorosban, a magyar motorsport Sipka szorosában.

A KMAC érthetően büszke diadalára, büszke a nagyszerű és gyökeres hatású győzelmére. De még nem vette észre, hogy a büszkeség, a diadal, a győzelem minden erőfeszítése ellenére sem képes túllépni a nagyon elcsendesedett Apponyi téri klubhelyiségek küszöbét. Hiba minden, az Apponyi téri helyiségeken túl senki sem tud örvennie a diadalnak, mely a KMAC ropant erőfeszítését koronázta. Sőt csalahatatlant jeleit látjuk annak, hogy belül, a KMAC kebelén belül is vannak egyes elgurultjai a klubszellemnek, akik nem túlságosan rajongó lelkiállattal figyelik ezt az erőfeszítést és annak eredményeit. Akiknek szemében a sport nem egyszerű paragrafuskérdés és akik képtelenek kiirtásra érdemes ellenséget felfedezni abban vagy azokban, akiknek a lelkén fekszik a magyar motorsport hamleti problémája. Akiknek a szemében a fentemlített erőfeszítés legalább olyan kiábrándító, mint a hagymás szafaládét kávézó drámai szende, legalább olyan káros, mint a sportember tréningje a — kártyaszobában.

Egy azonban bizonyos. Ha a KMAC — megengedjük szigorúan a saját-maga szabta sportszabályok szellemében — lehetlenné tette a KTT működését, úgy ezzel mondhatni váltót állított ki. Váltót, melyet minél több és minél hasznosabb, minél jelentőségesebb motorsportesemény megrendezésével kell beváltania. Kárpótlást kell adnia a magyar motorsportnak, sportolási lehetőséget azoknak a száznaknak, akik csakis és kizárólag azért vettek részt a KTT munkájában és kirándulásaiban, mert erre alkalmat éppen az arra hivatott KMAC nem adott. Mert, hogy a KTT kirándulások rendszeressé váltak, hogy sokszáz érdeklődő és sportolni akaró rándult ki vasárnaponként fegyelemben és a motorsport önzetlen szeretetében összerollva, az csakis annak volt követ-

kezménye, hogy más alkalmuk a sportolásra nem volt. Nekik nem az volt a fontos, hogy vajjon ki a rendező és vajjon mennyiben törvényesek avagy törvénytelenek a keretek, nem az volt számukra döntő, hogy vajjon a FICM szabálya, avagy a papirosba dermedt nemzeti sportbizottság hogyan mérlegeli az ügyet. Sportolni akartak, motorozni. Megtanulni a terepmentést, a nemzetvédelmi szempontból oly fontos árkon-bokron át való motorozást. Melyre a KMAC és fiókegyesületeinek csendbe dermedése következtében más alkalmuk nem volt.

A KMAC tehát adósságot váltalt. És ne várja meg azt az időpontot, amikor a mainál is sokkal erőleyesebben hangzik fel a felszólítás: adós fizess.

*

Az üzemanyagmennyiségek korlátozása merőben új megvilágításba helyezi a gépkocsibiztosítások kérdését. A motalkörendelet következtében átlag egyharmadára csökkent a gépkocsik havi kilométerteljesítménye, amivel együtt — így tanítja a matézis — egyharmadára csökkent a biztosítók kockázata is. De eddig sehol, semmilyen alakban nem tették szóvá azt, hogy a gépkocsi biztosítási díjtételeket az új rendszernek megfelelő mértékben leszállítanák.

A korlátozás előtti időkben az átlagos gépkocsi havonta megfutotta a maga másfélezer, vagy több kilométerét. Ma átlagban ötszáz kilométerre jutja a havi motalköanyag, ráadásul

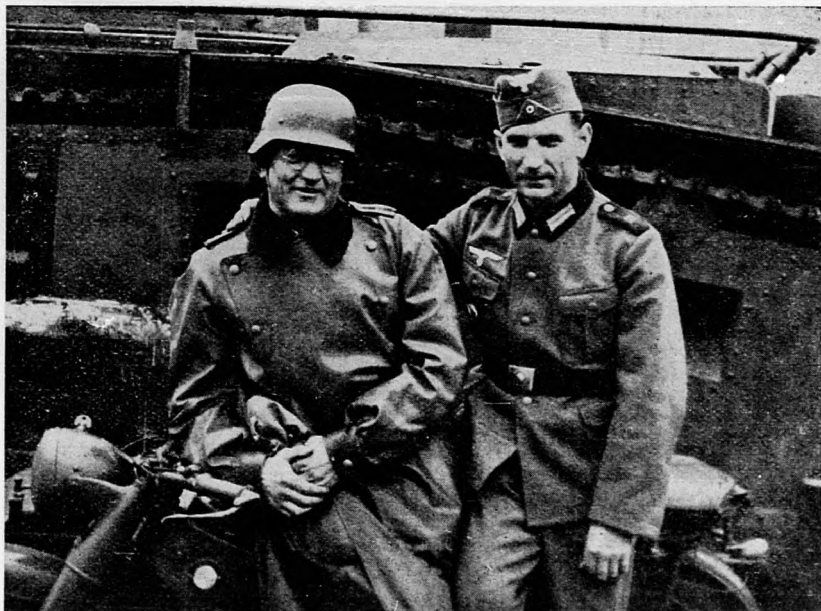
a balesetek szempontjából igen számottevő országúti forgalom az egyharmadnak megfelelő szintnél is jóval mélyebbre süllyedt, mert hiszen a havi ötszáz kilométeres üzemi lehetőségek mellett ritka az az autós, aki országúti túrára vállalkoznék. Csökkent a baleseti és egyéb kockázat, de a biztosítás díjtételei továbbra is a régi, a toronymagas szinten mozognak.

A gépkocsi, a motorkerékpár ma elsőrendű közszükségleti cikk, melynek áralakulásába az Árkormánybizottság hathatósan szól bele. A biztosítás kérdése nyilván elkerülte az illetékesek figyelmét, akik egészen biztosan megfontolás tárgyává teszik mindnyájunknak ezt az életbevágó ügyét.

*

A főváros úttesteit rövidebb-hosszabb időre ingyenes korcsolyapályákká váltak, hatalmas hóbuckák tarkítják az úttestek kétoldalát, horpadt sárhányók, benyomott hűtők és lelkes kifakadások ünneplik a havazást és a Köztisztasági Hivatalt.

Nagyon is megértjük, hogy az égből hullott fehér csapást nem lehet percek alatt eltüntetni. Viszont nem értjük azt a furcsa „kirakatrendezést”, amely a hóbuckák környékén folyik le. Naphosszat, éjeleken át folyik a hóbuckák nyesegetése, paszkolgatása, szobrásztatása, idomítása, szimetrizálása, körülcircalmozása, költöztetése. Nem vagyunk uccaseprézetek tehetségek, de azt képzeljük, hogy ugyanezzel a fáradsággal akár teljesen eltávolíthatnák a hóhegyeket.



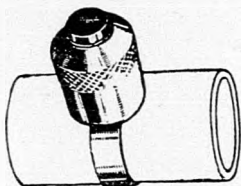
Inter arma... Fritz Wiese az 1930-as német motorkerékpárhajó és L. Kraus az 1940-es német bajnok, a két német BMW menő is felvette az angyalbört.

SÉTA A KORMÁNYRÚD KÖRÜL

Miért késik még mindig az egységes szabályzó elhelyezése?

A motorkerékpár-kormányrúd nem csak kormányzásra szolgál, hanem itt helyezkedik el a szabályzószervek legnagyobb része: a gáz- és esetleg levegőszabályzó, az elsőfék, a kupplung és többnyire a dekompresszor emelőkarja, valamint a villanykürt és a fénytompító nyomógombja, illetve kapcsolója. Értelhető tehát, hogy a szabályzószervek, kapcsolók és emelőkarok elhelyezése terén még mindig igen tág tere van a tervezők egyéni ízlésének, ami végeredményben kaoszhoz vezet, mert a legtöbb motoron egymással homlok-egyenest ellenkező szabályzóelrendezést találunk, ami a legrégebbi motorost is zavarba hozza. Van olyan motor, melyen az elsőfék emelőkarja a balkormányon van, a másiknál ellenkezőleg, a jobb kormányon találjuk, a kupplungemelőt egyik motoron a balkormány végén találjuk, a másiknál a bal kormányoszár közepetáján pompázik.

Tudjuk jól, hogy a motoros beidegzi a különféle szabályzók helyzetét és ha kell, hát gondolkodás nélkül nyomja



A villanykürt nyomógombjának helyzetét csak akkor változtathatjuk, ha kényelmesen van felszerelve.

meg az elsőfék emelőkarját, vagy a kupplungot. Ha történetesen motort cserélt, a legjobb akaratlansággal is megesküszik vele az, hogy a kupplunggal akar fékezni, kapcsolásánál a kupplung helyett az elsőfék emelőjét markolja pusztán azért, mert annak a másik gépnek a tervezője más véleményen volt a szabályzószervek elhelyezéséről.

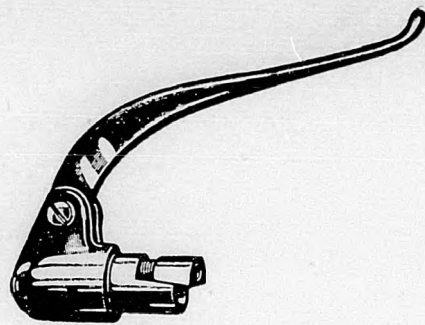
A legtöbb korszerű gépen a szabályzószervek nem kényelmesen, tehát elcsúsztathatóan és változtathatóan vannak szerelve, hanem bele vannak építve a kormányrúdba, utólagos változtatások tehát alig lehetségesek. Rengeteg baj adódott az ilyesből, de a gyárak esodálatosképpen még mindig nem szánták reá magukat az igen kívánatos szabványosításra. Vannak gyártmányok, melyek szabályzóit csak elefántfül mekkoraságú tenyerekkel és Liszt Ferenchez méltó hosszúságú ujjakkal lehet kezelni és nem egy olyan gyártmányt ismerünk — ne nevezzük nevén a gyermeket —, melynek olyan rövidek a

szabályzószárjai, hogy a megboldogulása előtt közismerten vasmarkú Breitbárt szakátárs sem győzné kezelésüket hosszabb ideig görres nélkül.

Az úgynevezett forgatómarkolatok (magyarul: drégriffek) terén is teljes az anarkia. Az egyik gyártmány egyenletesen, de hosszú úttal nyit, a másik alig egyötöd körforgással már teljes gázt ad. Van progresszív drégriff, mely eleinte kevés gázt ad, majd hirtelen sokat: aki nem ismerkedik meg a különböző gyártmányok meglepő erejével, az ugyanez zavarba jut, ha megszokott gépe helyett egyszer csak idegen gépre kell ülnie. És, mely teljes legyen a katasztrófa, még olyan gép is van, melynek gázszabályzója a balkormányon van, meglepő szenzációkban részesítve azt a derék mazsolát, aki előgyújtás helyett saját hibáján kívül a legkiválóztottabb pillanatban adja motorjára a — teljes gázt.

A német gyárak már régebben tervbe vették a szabványosítást, sajnos, a dicséretes törekvés még mindig nem vezetett eredményre. Az oka egyszerű: a legtöbb gyár „egyéni ségre” törekszik, „mást” akar adni a konkurens gyárnál és ugyan miben domboríthatja ki jobban egyéniségét, mintha homlokegyenest ellenkezőleg rakja fel a szabályzószerveket.

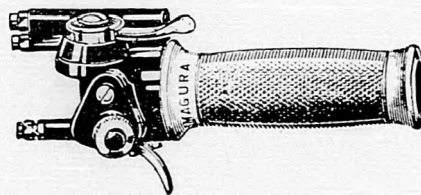
A biztos vezetés egyik előfeltétele az, hogy a szabályzószervek jól a kezügyében legyenek a vezetőnek. Szerencsére a legtöbb szabályzószerv úgy van a kormányoszárakra szerelve, hogy azok állása kisebb-nagyobb mértékben állítható. De még a fixen rögzített szabályzó esetében is segíthetünk magunkon, mert a szabályzóemelőket és markolatok szárát kellő óvatossággal úgy hajlítjuk, ahogyan az a kezünknek a legjobban megfelel. Naponta látni motorosokat, akiknek a baltenyere úgy ki van feszítve, mint denevér a deszkán: pusztán azért hogy baljuk középső, gyűrűs és kisujja a kupplungemelő messzire elálló karját elérhesse. Az olyan mazsola azonban ritka, aki ilyenkor azzal segít magán, hogy a kart egy kicsit hozzáhajlítja a kormányrúdhoz, hogy újjimizasztika nélkül is elérje a kart. Ugyanez az eset az elsőfékszabályzóknál, mert rendszerint olyan messzire hajlik el a kormányrúdtól, hogy azt valóban mokányul megmarkolni már csak azért sem lehet, mert a vezetőnek hiányzik a megfelelő kaliberű



A korszerű kupplung vagy elsőfék szabályzó kar jó hosszú, hogy kemény marok nélkül is működtethető legyen.

marka. Megelégszik tehát markolás helyett egy-két ujjal végzett fékezéssel, hogy így a legtökéletesebb fékrendszerrel sem lehet megfelelő fékhatást elérni, nagyon érthető.

Látni motorosokat, akiknek a jobbkezi hüvelyk- és mutatóujja rendszerint sebes, különösen a hüvelykujj izületét táján látni szép hegeket. Az ilyen motoros gépen a bilux, a levegő, a kürtgomb egyike-másika, vagy mindhárom van túlközel a forgatómarkolathoz, a drégriff kezelése közben tehát akaratlanul is nekiszorítja ujját vagy ujjait



Jól beválnak az efajta kombinált bilux és villanykürt kapcsolóval ellátott gáz- és levegőszabályzók. A markolat szélesedő gumiborítása megakadályozza a jobb hüvelykujj sebesedését.

az említett szabályzószervek éles részeihez és viseli vérző sebeit ahelyett, hogy kis ügyeskedéssel odébbköltöztetné mindazt, ami útban van.

Milyenek az ideális szabályzószervek? A kupplung és az elsőfék emelőkarja hosszú legyen és hajlása olyan, hogy ne legyen túl távol a kormányrúdtól, tehát a kis marok is megbirkózhassék vele. A dekompresszor karja legyen egészen kicsiny és legyen minél távolabb a fontos szabályzóktól, mert hiszen igen ritkán, többnyire csak indításnál van reá szükség. A gyújtás és a levegő szabályzóit akkor vannak helyesen elhelyezve, ha olyan közel vannak a gázt szabályzó drégriffhez, hogy a markolat eleresztése nélkül, egyetlen ujjal kezelhetők. Ugyanez vonatkozik a biluxkapcsolóra és a villanykürt gombjára, melyek úgy legyenek elhelyezve, hogy a jobbkezünk hüvelykujja a kormány eleresztése nélkül is elvégezhesse a kapcsolást.

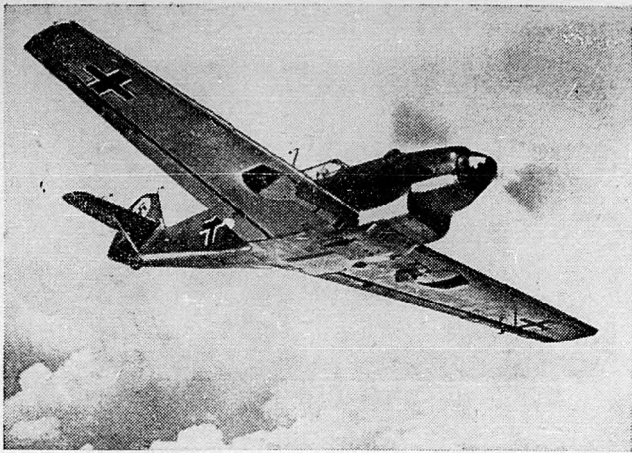
**LEGOLCSÓBB
LEGNAGYOBB**

használt motorkerékpár alkatrészekben

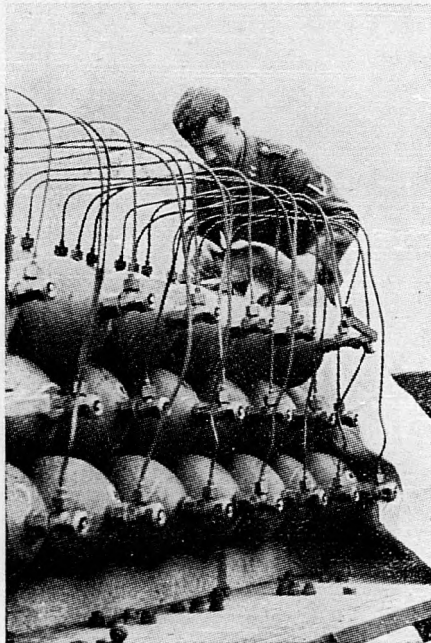
MOTORBONTÓ
REICHFELD, VISEGRÁDI UCCA 11-a
TELEFON: 12-79-06

VICTORIA
motorkerékpárok, alkatrészek, javítások
KOPPÁNYINÁL
DESSEWFFY U. 47. TELEFON: 110-824

SUNBEAM
motorkerékpárok (használtak), alkatrészek
márkás olajok, angol láncok,
NORIS fényezés-alkatrészek
KOPPÁNYINÁL
DESSEWFFY U. 47. TELEFON: 110-824



A német légierek egyik leggyorsabb egysége az ME 109 jelzésű Messerschmitt vadászgép. Ezer lóerőnél is nagyobb teljesítményű motorjával, behúzható futószerszékével és különleges építésével nemcsak 700 kilométer körüli csússsebességet képes kifejteni, hanem emelkedési képessége és repülő tulajdonságát is egyedülállóak.

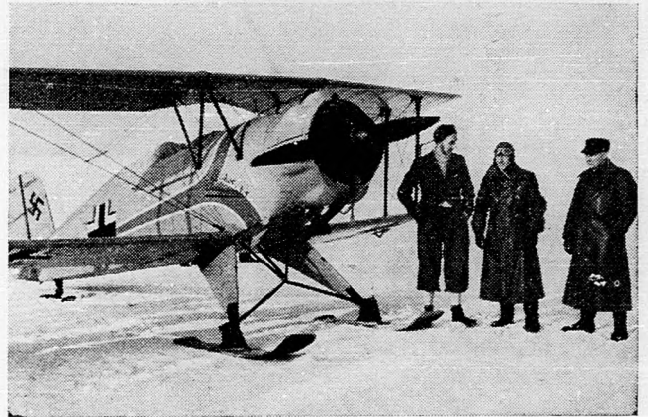


Egész ütegnyi gázipalackból töltik a zárólég-gömböket. A hatalmas Mannesmann palackokban levő sűrített gáz percek alatt tölti meg a légi „kolbászt”, mely sikeresen tartja távol a támadó ellenséges légiereket.

Német közepes terek tüzelőállásban. A cső magas állásából következtethetjük, hogy a jól rejtett löveg nagy távolságra készül éppen küldeni vijjogó üdvözlétét.



Emelkednek a légi „kolbászok”. A nagyvárosok leghathatósabb légvédelmi eszköze a léggömbzár, a gázzal töltött és több ezer méter magasra felbocsátott ballonokat rögzítő vékony acélsodrony-rendszer áthatolhatatlan és halálos falat emel a támadó repülőrajtok elé.



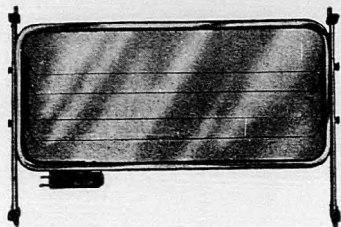
Télen sem szünetelhet a pilótaképzés. A kitünő Bücker Jungmeister gyakorlógépek kerekek helyett különleges sítalpakat kapnak, melyek segítségével a legnagyobb hóban is felszállhatnak.

Bernd Rosemeyer, az autósport világhírű hősi halottjának özvegye maga is világhírű: Elly Belhorn a legjobb német repülők egyike. Képünkön Belhorn asszonyt az egyik Messerschmitt Taifun vezetülésében látjuk.



SZABADALMAZOTT ABLAKMELEGÍTŐK

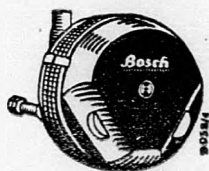
szilánkmentes üveggel



Hiába törhetetlen a szélvédő üveg, ha az ablakmelegítő közönséges üvegből való. Teljes biztonságot csak a szilánkmentes üveggel szerelt **patent** felerősítésű ablakmelegítőink nyújtanak.

Négyféle nagyságban, egyszerű és kettős kivitelben szállíthatók.

Miért fagyoskodjunk a hideg kocsiban?



A motor meleg hűtővíze ingyenes, tiszta és egészséges fűtést ad és nem kell hozzá más, mint a könnyen beszerelhető

BOSCH KOCSIFŰTŐ

Minden kocsiban alkalmazható, amelyben vízpumpa tartja a hűtővizet körforgásban.

Ára: szerelés nélkül P. 130.—

Kérje téli cikkeink leírását és árlapját! Ingyen és bérmentve küldjük!

BOSCH RÓBERT KFT.

BUDAPEST, V., VÁCI ÚT 22-24. TELEFON: 292-338



Visszatért távolfelderítő úttjáról a német repülőgép. Jól esik ilyenkor megtárgyalni az átélt izalmakat.



Nem túl „lakályos” az U hajó belseje, ahol azonban esendesebb órák alatt rádiót is lehet hallgatni. Oldalt látjuk a fekvőhelyeket.

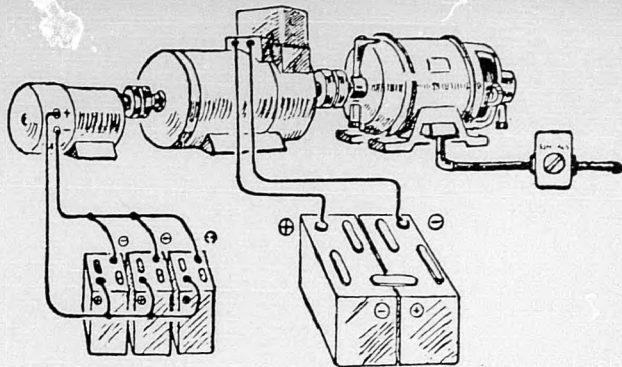
Pszichotechnikai gépköszívő vizsgálo berendezés. A „vezető” előtt mozogó perog és önműködő szerkezet állapítja meg, hogyan reagál a vezető az előre nem látott eseményekre.



Az akkumulátor rendszeres karbantartása megduplázza az élettartamát

A gépjármű egyik legfontosabb alkatrésze az akkumulátor, melynek sokkal kevesebb figyelmet szentelünk, mint amennyit az megérdemel. Szerencsére a mai korszerű márkás akkutelepek kevésbé érzékenyek és élettartamuk meglepően nagy, ha — megfelelő gondozásban részesítjük őket. A gondozás maga egyszerű, kéthetenként vagy havonta desztillált vízzel pótolni az elpárolgott savat, megtisztítani a szulfátos kapesokot, megállapítani és korrigálni a sav fajsúlyát és — ha szükséges — időközönként árammal feltölteni a kimerült telepet. Az utóbbi karbantartási mozzanat az, melyet a legtöbben elmulasztanak abban a hiszemben, hogy a dinamó úgyszólván mindig tökéletesen feltöltött állapotban tartja a telepet. Tévedés ez a javából, különösen télviz idején, amikor a hideg motor átforgatásakor sokkal több áramot fogyaszt az önindító, amikor tovább égnek a lámpák, működik a szélvédőtörlő, a sokszor kettős defroszter, a Bosch-kályha, ráadásul vígan használjuk a szivargyújtót, az irányjelzőt, az inkább három, mint két hátsólámpát, a keresőlámpát és a rengeteg más áramszolgáltató alkalmatosságot. Ne felejtjük el, hogy a korszerű autógyártás vezérlőveinek egyike a takaréklámpa, mely a dinamó méretezésénél is szerepet kap. Sok a fogyasztó és — kevés kivétellel — kicsiny a dinamó teljesítmény, megértjük tehát, hogy akkumulátorunkat néha árammal is fel kell töltenünk.

A nagyvárosi autós és motoros kellemes helyzetben van, hiszen rendelkezésére állanak a szakcégek, ahol nemcsak megtöltik huszonnégyóra leforgása alatt telepét árammal, hanem a töltés idejére még kölesön akkuval is szolgálnak. Nehezebb a helyzetük a vidékieknek, mert a kisvárosok vagy nagyobb falvak műhelyeiben ritkán vállalnak akkutöltést. A legtöbb vidéki műhelynek van esztergapadja, fűrógépe, villamos transzmissziója, de akkumulátortöltő berendezése már ritkábban. Ezt meg is lehet érteni, mert a szabványos töltőberendezés nem olcsó, a sokszázpengős kiadást a kis forgalom nem hozza be. Hiába hoznak a gyárak egyszerűen kezelhető és gazdaságosan működő rézoxidos, csöves stb. töltő-

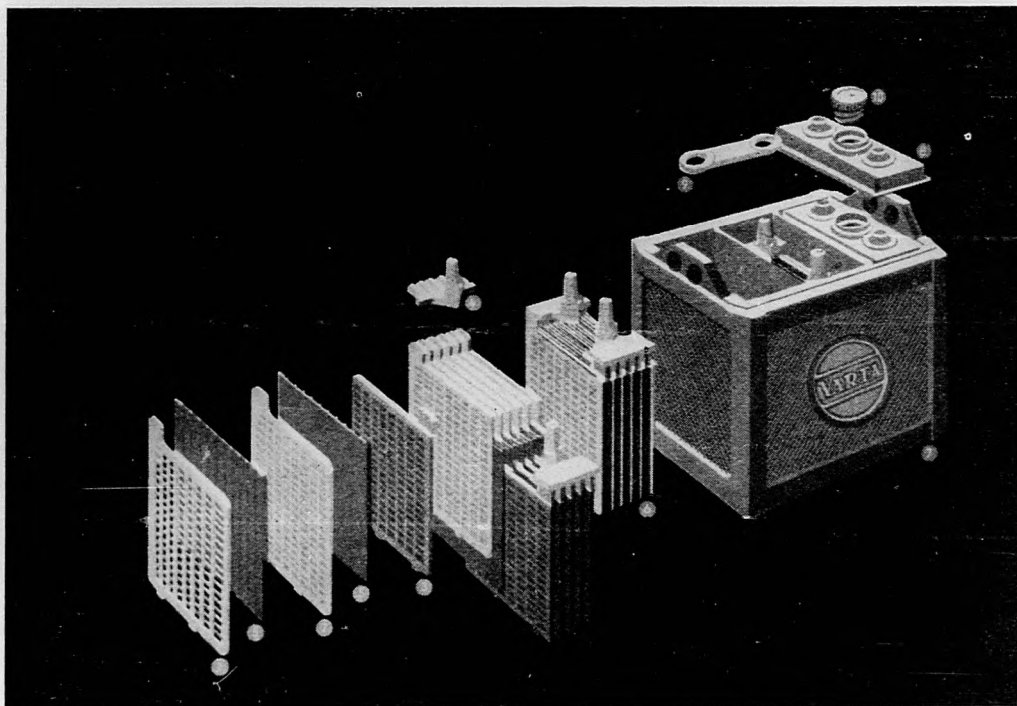


Ilyen motorgenerátorral néhány pengővel oldhatjuk meg az akkumulátortöltőberendezés problémáját. Természetesen meghajtómotor csak akkor kell, ha a műhelyben nincsen sokat dolgozó transzmisszió. A képen két dinamót hajt meg a motor, a nagy, tízenkét voltos dinamóra két sorba kapcsol, egyenként hat voltos indítótelepet lárnak, a kisebb dinamó három párhuzamosan kötött hat voltos motorkerékpár telepet tölt. Az ábra sémás, hiányzik róla az áramerősséget szabályzó ellenállás. A relé a dinamókban van.

berendezéseket forgalomba, amikor ezek beszerzési ára elérhetetlenné teszi megvásárlásukat a kis vidéki műhelyek számára.

Akkumulátortöltő-berendezést a legkisebb vidéki műhely is létesíthet csekély kiadással, ha villanyárammal, illetve villanyárammal hajtott transzmisszióval rendelkezik. Nem kell mást tennie, mint valamelyik temetőre érett ócska kocsiából kizsigerezni a dinamót és ezt közvetlenül a transzmissziót hajtó villanymotorra kapcsolni szíj- vagy fogasátítéssel. A dinamóhoz odatarozik a relé, ampérmérőt és tolös ellenállást néhány pengőért minden ócskásnál vásárolhat és máris készen van a töltőberendezés, melynek másik nagy előnye az, hogy mintegy ingyen tölt, hiszen csak akkor működik, amikor a villanymotor amúgy is hajtja a transzmissziót.

Akinek csak keveset jár a transzmissziója, az egyharmad vagy fél lóerőt teljesítő külön motorral hajthatja meg a dinamót, az olcsó ipari árammal így is csak fillérekek kerül a töltés.



A VARTA AKKUMULÁTOR KONSTRUKCIÓJA:

1. Lemezrács
2. Negatív lemezrács aktívmasszával töltve
3. Pozitív lemezrács aktívmasszával töltve
4. Pólushid
5. Keménygumi-szigetelő
6. Lemezcsoport
7. Háromcellás blokkstruktúra
8. Elemfedél
9. Elemösszekötő
10. Keménygumi-záródugó

VARTA AKKUMULÁTORTELEPPLEL minden időben biztosan indít.
Gyártja: TUDOR AKKUMULÁTORGYÁR RT., BUDAPEST

HIREK

Kirschner Béla †

Kirschner Béla az Autótaxi Rt. ügyv. igazgatója, a Magánautókereskedelmi és Műszaki Kft. ügyvezetője, a szakma egyik kiváló reprezentánsa, alkotó életének delén, tragikus hirtelenséggel elhunyt. Az egész autózakma őszinte megdöbbenéssel értesült a szomorú hírről, amely úgy baráti, mint szakmai körökben őszinte részvétet váltott ki. Kirschner Béla 42 évet élt és gépészmérnöki oklevele megszerzése után érdeklődése azonnal az autózakma felé terelődött, hogy annak érdekeit előbbre vigye. Számos érdektestületnél viselt előkelő tisztséget. Ezen állásokat nemcsak dísznek tekintette, hanem vállalta az állással kijáró felelősségteljes munkát. Korai elhunytá pótolhatatlan őrthagyott maga mögött.

AZON ALKALOMBÓL,

hogy újabb 14 km-es német autóútszakasz készült el, érdekes megemlíteni, hogy az autóúthálózat építkezései a háború ellenére is tovább folynak. Serényen épül a cseh-morva protektorátust átszelő breslau-bécsi vonal, a sziléziai iparvidéket a Jablunka-szorosig átszelő szakasz előmunkálatai is folynak, egyik szárnyvonala a Wartha vidékén át közvetlen összeköttetést jelent a Keleti tengerrel!

A „MOTORMÉRMÖKÖK TARSASÁGA”

detroiti ülésén az amerikai Pratt-Whitney repülőgépmotorgyár főmérnöke, a német Messerschmitt gépeket a világ egyik legjobb konstrukciójaként aposztrofálta.

HARMINC ÉVES

a Junkers-féle „esupaszárnny” repülőgép szabadalma, Junkers professzor korszakalkotó konstrukciója, a széles, szabadon hordó szárny szabadalma február 1-én volt harmadik esztendő. Junkers professzor szabta meg a repülőgépipítés irányvonalait azáltal, hogy az eszményi „esupaszárnny” repülőgéphez való közeledést segítette elő. Ennek a célnak érdekében oldotta meg a személyzet, a motorok, a hasznos teher problémáját úgy, hogy mindezeket az üreges szárny belsejében helyezte el. Érdekes, hogy ezt a szabadalmat annakidején alig vették figyelembe. Az az elgondolás, hogy a szárnyakat olyan vastagra lehessen építeni, hogy azokban élő személyek is helyet foglalhassanak, a világháború előtti idők legkomolyabb szakemberei szemében is merő agyérmennek tűnt fel, később aztán már mint az aviatika egyik legtermékenyebb eszméje hatott a repülőgépipítés fejlődésére. A korszakalkotó, de kezdetben figyelmen kívül hagyott felfedezés után öt évvel valósíthatta meg Junkers professzor első ízben elgondolásait, a világ első, teljesen fémből készült repülőgépeinek megalkotásával. Ez a lépés döntő jelentőségű volt a repülés történetében. A vastag szárny, az úgynevezett „Junkers-Profil” azóta mindenütt bevált és a nemzetközi repülőgépipítés fejlődésének hatalmas lendületet adott.

NÉMETORSZAG

legrégibb repülőgépmotorgyára, az Argus, nemrégiben gyártotta le 10.000-ik repülőmotorját egy As 10 jelű, 240 lóerős, 8 hengeres modell.

MOST TUDTK MEG,

hogy 1938-ban a világon 25 légiforgalmi vállalat rendelkezett Junkers repülőgépek fölével. A vállalatok összesen 325 Junkers utasszállító masinát tartottak üzemben.

DR. TODT,

a német birodalmi autóúthálózat és a Siegfried vonal építője, a minap hosszabb beszédben mondott köszönetet az NSKK-nak a nyugati érdvonal megépítésénél szolgálatot teljesítő autósainak és motorosainak, akik az építkezéseknél futárszolgálatot és gépjárműellenőrzést végeztek. Az NSKK-legények szolgálati útja az építkezések tartama alatt az egyenlítő százhuszorosára rögött! Nem kevesebb ez, mint 500 millió kilométer, amiből bőven kijutott az esőben-sárban, hóban-fagyban, ködben és elsététített éjszakában abszolált kilométerekből is!...

A BRANDENBURGI OPEL

teherautógyárban, mely Európa egyik legmodernebb és legkorszerűbb felszerelt teherautógyára, a minap készült el a 75.000-ik Opel-Blitz teherautó. A jubileum annál meglepőbb, mert a gyár építkezését tudvalegőleg alig négy esztendővel ezelőtt kezdték volt el!

ÉRDEKES TUDNI,

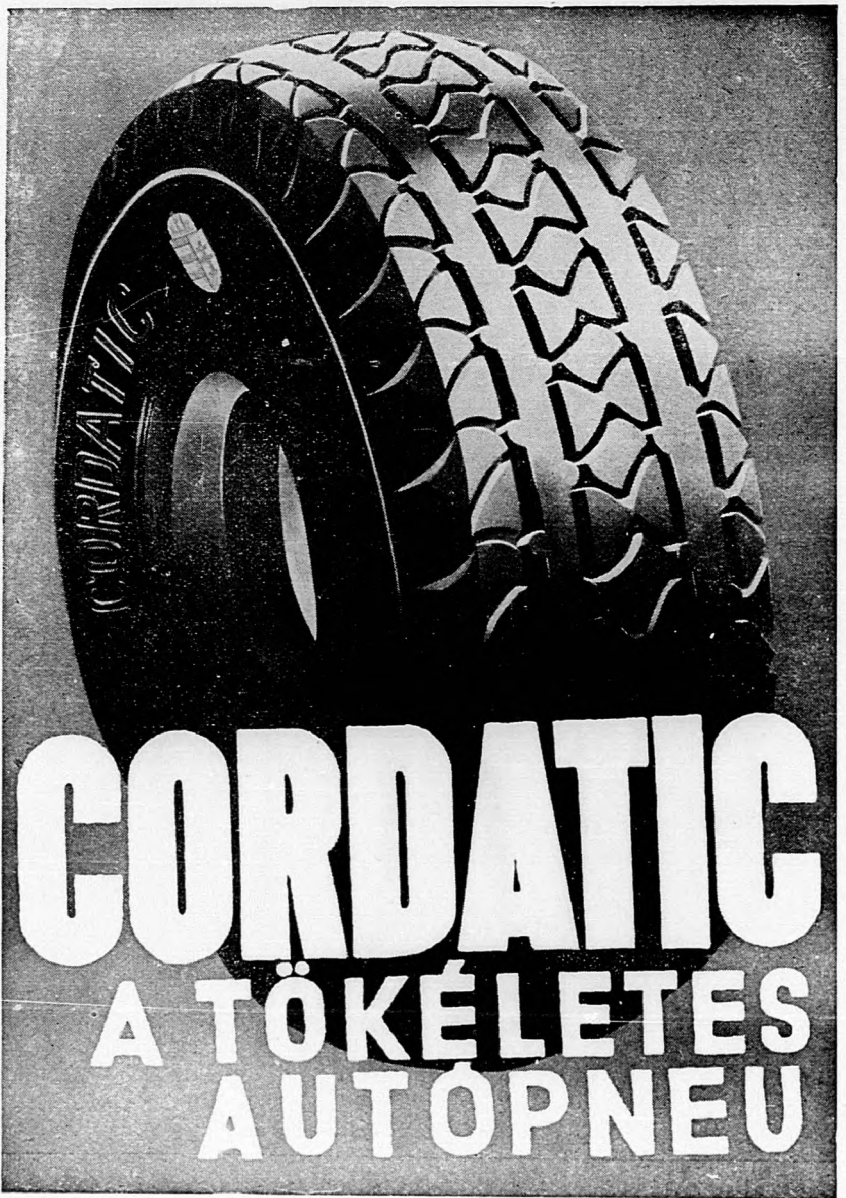
hogy 1938-ban a világ motorkerékpár produkciója 407.725 darabba rögött, ami a megelőző évvel szemben 11%-os emelkedést jelentett. A világprodukció oroszlanrésze, 205.000 darab Németországot illeti, míg Anglia 65.000, Svédország 40.000, Olaszország 24.600, Japán 16.000, Franciaország 13.700, az USA pedig 13.200 darabba szerepelt a gyártási statisztikában. A motorkerékpárexport terén is Németország vezetett, produkciójának kerek 20%-át, azaz 41.600 gépet exportált, míg az angol export 19.780 darabba esett vissza az előző évi 25.250 darabban szemben...

BURGALLER,

a régi svábhegyi versenyekről nálunk is jól ismert német autóversenyző, aki a német repülőflotta kötelékében teljesített szolgálatot, hősi halált halt.

SVÁJC

idegenforgalma az elmúlt év nyarán mintegy 30%-al csökkent.



Stop!

Uvezeták, Hölgyvezeták,

softíjrelöltek, csak országunk legmodernebb, egyetlen törvényszékileg bejegyzett tanuló!

Felvételi iroda: **Andrássy út 2.** Telefon: 120-814.

MI ÚJSÁG, HÉBLI ÚR?

— Pompásan sikerült szakmai táncestélyekről számolhatok be Szerkesztő úrnak! Sorrendben először a MOVE nagytermében megrendezett Bosch-bálról, majd a Vasúti és Hajózási Klub összes helyiségében megtartott Steyr-Puch-bálról kell megemlékeznünk. Mindkét táncestélyt a „Megy a kocsis, porzik az út utána...” című ropegős csárdás vezette be, mely kiválóan virradatig tartó jókedvet teremtett...

— *Mit hallott Hébli úr a Malert tervezte „bekötő légiutakról“?*

— A Malert a közelmúltban három kétmotoros utasgépet vásárolt, melyeken a két vezető mellett hat utas számára volna férőhely. Ezen masinák forgalombakapcsolásával óhajítja megvalósítani a Malert a „bekötő légiutakat“, melyek révén Szeged, Debrecen, Pécs, Kaposvár, Miskolc, Kassa és Ungvár közvetlen légi összeköttetésbe jutna a nagy nemzetközi légivonalakkal.

— *Érdekes közéleti hír?*

— A „Magyar Közhasználatú Gép-járművállalatok Országos Egyesületének“ küldöttsége jelentkezett Varga József kereskedelem- és közlekedésügyi miniszternél a közhasznú autófuvarozás időszerű kérdéseinek megbeszélése végett. A küldöttség annak a kérésének adott kifejezést, hogy az újonnan létesítendő motorosításnál és az új magyar közforgalmi rend kialakításánál a megszervezett magánvállalkozásnak kellő szerepet biztosítsanak és annak jövőjét szilárd alapokra helyezték. A koncepc-

zionálás mai rendszere mellett ugyanis a magánvállalkozás sem a teherautó, sem pedig az autóbusszfuvarozásnál nem tud kellő befektetéseket eszközölni, részben az engedélyek időtartamának rövidsége, részben pedig azok bizonytalan volta miatt. A miniszter válaszában kijelentette, hogy a kormánynak nincs szándékában a magántevékenység által eddig igen jól és közérdekben betöltött szerepkört állami üzemre átruházni, hanem igenis fejleszteni kívánja. Az autóbusszkérdést külön fogja tanulmányozni és az előbbieknél megfelelően teljes jóindulattal fogja az ügyet kezelni. Vonatközö döntései a közeljövőben várhatók, mert az ügyek hosszas halogatásának nem barátja.

— *Ugy legyen! Mit tud még érdekeset?*

Mielőtt elrohanok, elmondok néhány hírt azokról, akikről még soha nem pletykáztam.

— *Ugyan, ne mondja, hát olyan is van?*

— De még mennyire. Ilyen például a budai autósok és motorosok körében oly népszerű Lakos Erzsébet, aki most már az ízlésesen berendezett Attila uca 14. sz. alatti saját üzletében szolgálja ki a vevőit. Ja persze, azt elfelejtettem még elmondani, hogy autókellékek kivül mindenfajta olaj és kenőanyag kapható Lakos Erzsébet és Társa üzletében. Más. Az Ó uca 42. sz. alatt levő Horváth és Kassai cég megkapta Budapest és környékére a német Triumph motorkerékpárok képviselőtét. Amint Szerkesztő úr is tudja, a Triumphnak megjelent egy új típusa, a forgószelepes 250 cm-es modellje. Nagy jövőt jósolok ennek a motornak, na

Semmerz Jókai tér 2.
kerék DEÁK

OPEL
BUICK

EREDETI ALKATRÉSZEK

JÁRITZ-tól

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

AUTÓMENTŐ ÁLLOMÁS
ÉJJELENAPPAI SZOLGÁLAT
TEL.: 290-721
GYÖRFFY, Bulcsú uca 13

GIANETTI
SARONNO
KERÉK

DEÁK
Jókai tér 2.

meg az új cégnek. Na de most már megyek.

— *Várjon csak, Hébli úr, mi az az újságcsomag a hónap alatt?*

— Ja, ezek azok a külföldi szakújságok, amelyek a „Mátra 100“-ról közölnek oldalas beszámolókat. Az angol „Motor-Cycle“, a német „Das Motorrad“ és a holland „Motor en Sport“ az őszinte elismerés hangján nyilatkozik a kis magyar motorról, a „Mátra 100“-ról.

BÉCSI VÁSÁR

1940 MÁRCIUS 10—17-IG



Autó- és motorkerékpár-
kiállítás

AUTÓ- ÉS MOTORKERÉKPÁRALKATRÉSZEK

Vasúti kedvezmények. — Díjmentes vizum.
Felármentes hitellel. — Ünnepi rendezések sorozata.

Bővebb felvilágosítást ad:

A BÉCSI VÁSÁR MAGYARORSZÁGI KIRENDELTSÉGE
BUDAPEST, IV., VÖRÖSMARTY TÉR 1. (Hamburg Amerika Linie)

TELEFON: 382-390

VÁLASZÚTON...

Milyen autót vásároljunk?

Az ereszekről még hosszú jégcsapok lógnak, a sűrű pelyhekben hulló hó csikorogva ropog a sarkunk alatt, tél van még, de már nem sokáig: hiszen február második felében vagyunk! Abban az időpontban, mikor már javában érlelődnek a kocsivásárlási szándékok, a jövő autótulajdonosok katalógusok mögé barikádozva el magukat, rejtelmes lóerőszámításokat és egyéb kalkulációkat, véget nem érő összehasonlításokat végeznek, hogy helyes legyen a választásuk, mikor majd a kötvélvel aláírására kerül a sor...

A vevőjelöltek ilyenkor nagy gondban vannak és az Autó-Motor könnyíteni akar gondjaikon, mikor jelen számában táblázatba gyűjtve adja közkézre a legkurrensebb autótípusok legfontosabb, összehasonlításra legalkalmasabb adatait. Sőt, a ridegségében is felette tanulságos táblázat-hoz rövid kis használati utasítást is adunk, igyekszünk olvasóink figyelmét felhívni azokra a körülményekre, melyek a való kép megalkotása érdekében a táblázat összehasonlító adatainak mérlegelésénél nem hagyhatók figyelmen kívül. Számos olyan körülményre hívjuk majd fel a t. vevőjelöltek figyelmét, melyeket okvetlenül latba kell venni ahhoz, hogy a számukra legmegfelelőbb kocsi típusra essék a választásuk.

Kezdjük a kocsik áránál!

Az autóvásárlások zöménél feltétlenül a kocsik eladási árának jut a döntő szerep, amint hogy a vevők nagyrésze vásárlás előtt ugyancsak kiforgatja a bugyellárisát...

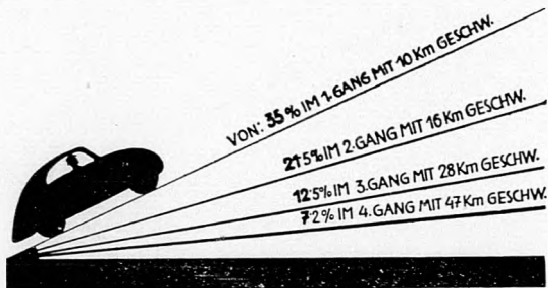


Kevesen vannak olyan szerencsések, akiknél a legnagyobb problémát az okozza, vajjon az 540-es kompresszoros Mercedes, avagy a nagy Horch sportkabinlós vételárára töltsék-e ki a — csekket... Mint mondtuk, a kocsik ára legtöbb esetben döntő faktor, e téren nem is akarunk beleavatkozni mások pénzügyeibe, arra azonban figyelmeztetnünk kell, hogy az olcsóbb árért ne várjanak például — nagyobb teljesítményt, és így tovább!

Táblázatunkban közölt fix készpénzárak a február 1-i állapotnak megfelelően az egyes kocsi típusok legolcsóbb limuzin kivitelére vonatkoznak, annak feltüntetésével, hogy két (2a), vagy négyajtós (4a) kivitelről van-e szó? Az árakkal kapcsolatban meg kell jegyeznünk, hogy a nyersanyagárak, a szállítási és biztosítási költségek, főleg azonban a gumibroncozás áremelkedése jelen pillanatban elkerülhetetlen áremelkedés árnyékát veti előre! Jó lesz tehát sietni a kötvélvel aláírásával!

Hogy is állunk az üzemeltetés költségeivel?

Mennyi a kocsik évi adója? Garázsdíja? Üzemanyag-fogyasztása? Kezdjük a végén. Az üzemanyagfogyasztást akár a csúcsebbségét táblázatunkban a „gyári adatok”



Nem érdektelen tudni, hogy kocsink az egyes sebességi fokozatokban milyen emelkedések megmászására képesek és azokon milyen sebességet tud elérni. A közölt rajz az 55-ös Steyr hegymászó-képességét érzékelteti.

MORRIS



Vezérképviselőt:

DEMÉNYI ÉS FIA

Vl., Gróf Zichy Jenő uca 17

T.: 117-349. 117-360. Saját üzemházunkban



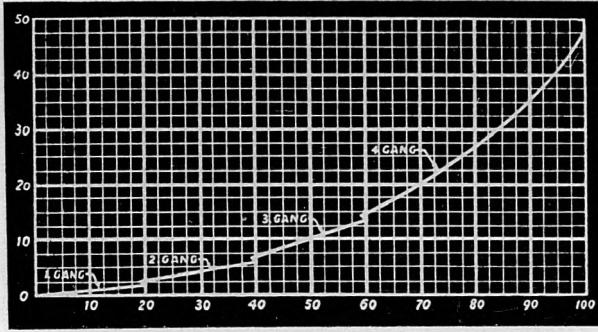
BORGWARD

VEZÉRKÉPVISELET:

MAM

ANDRÁSSY ÚT 47

TELEFON: 114-579, 115-719



Sebesség km./ó.

Az 1.3 literes Hanomag gyorsulási görbéje elárulja azt, hogy az álló helyzetből startoló kocsi hány másodperc alatt milyen átlagsebességet ér el. Mint látjuk, például a 70 km-es tempó elérésére 20 másodperc van szüksége a kocsinak, föltéve, hogy vezetője ugyanolyan érzékkel kezel a kapcsolókat, mint a grafikonra felvett kocsi — vezetője... (A német szövegű grafikonban a „Gang” szó az 1., 2., 3 és 4-ik sebességi fokozatot jelenti.)

rovatában szerepeltettük. Ez a rovat összehasonlításra csak a legmesszebbmenő fenntartással alkalmazható, mert nem szabad elfelednünk, hogy az üzemanyagfogyasztás számos körülménytől függ, elsősorban az üzemanyagtól, a sebességtől, a kocsi terhelésétől, az útvisszonyoktól, az időjárástól és még többek között magától a vezetőtől! Mondanunk sem kell, hogy például benzinnel lényegesen kisebb a fogyasztás, mint motorkóval, következésképpen az országúti utazási sebesség mellett teljes kocsi terheléssel motorkó üzemmel megadott Fiat-fogyasztás nem hasonlítható össze az angol kocsik benzinnel mért fogyasztásával és a német „Normverbrauch”-nak (N) nevezett szabványfogyasztással. A fogyasztással kapcsolatos összehasonlítások igen nagy körültekintést igényelnek, úgy, hogy bizonyos mértékig igazuk van az amerikai gyáraknak, melyek a fogyasztást nem adják meg. Sőt, a sebességet sem... Erről azonban a következő rovatban.

A kocsik teljesítménye

Először is disztigváljunk. Válasszuk külön a motor teljesítményt a kocsi teljesítménytől. Előbbi értékmérője a lóerőszám, utóbbié, minthogy nem csupán csúcsebességéről van szó, inkább a súlylóerő arány. A motorteljesítmény egymagában nem érdekes, miután a motort kocsisztól együtt használjuk. Lássuk tehát a kocsi teljesítményt, illetve annak jellemzőjét, a súlylóerő arányt. A súlylóerő arány azt fejezi ki, hogy a motorteljesítmény egy lóerőjére a kocsi súlyának hány kilogramja esik. Mindenki előtt nyilvánvaló, hogy a kocsi annál fűgőbb, elevebb, gyorsabb, hegymászó képessége annál jobb, minél kevesebb holt súlyt kell cipelnie a motornak, minél kedvezőbb a kocsi súly és motorteljesítmény aránya. Vigyázzunk azonban, itt se essünk szertelen összehasonlításokkal tévedésbe: a kiskocsik súlylóerő aránya természetesen mindig kedvezőlenebb, mint a nagyobb kocsiké! Középkocsiknál optimális eset a 20 kg körüli súlylóerő arány (pl. 2 l. BMW), mely a kiskocsiknál olykor 38 kg felé (pl. Austin-Seria) tendál.

**AUTÓ AKKUMULÁTOR
 AUTÓ VILLAOSSÁGI CIKKEK
 TÖLTŐBERENDEZÉSEK
 ELEKTROMOTOROK**

KÉSZÍTÉSE, JAVÍTÁSA

„ERGON”

EGYETEMES VILLAOSSÁGI VÁLLALAT

Budapest, VIII., Rökk Szilárd u. 32. Tel.: 137-010

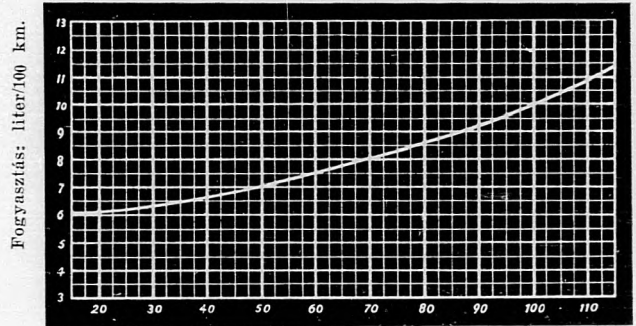
A kocsik úttartása

A kocsik úttartására, stabilitására döntő befolyással vannak az alvázméretek (nyomtáv és tengelytáv), a kocsik súlyai és a kerékfelfüggesztés módja. A nehéz kocsik már súlyánál fogva is jól tapad az úthoz, a nagyobb tengelytáv is a stabilitás javára szolgál, míg a független kerékfelfüggesztés egyenlőtlen, rossz úton is megőrzi a kocsik úttartását és növeli a kanyarvétel biztonságát. Károsan befolyásolja a kocsik stabilitását az alváz elhúzóódása is, a torziómentes alvázak megteremtését célzó munkából minden gyár kivieszi a részét. Egyes gyárak profiltartók, mások zárt szerkeénytartók, csőtartók vagy kombinált szerkezetek alkalmazásával igyekeznek célhoz jutni, legtöbbször az X-alakú váz merevítést is igénybe veszik a torziómentesség biztosítása érdekében.

Egyéb szempontok

Első helyen kell szólanunk a kocsik kényelméről, ami alatt természetesen nemcsak az utasfülke kényelmét értjük, hanem a kocsik hatékony rugózását, gumiméreteit, sőt a vezető kényelme szempontjából a kocsik úttartását is. Mert mondanunk sem kell, milyen kényelmet jelent a vezető számára a stabil kocsik vezetése, szemben a fokozott figyelmet igénylő ide-oda csuszkláló, kevésbébbé úttartó kocsik vezetésevel.

Mondanunk sem kell, a különféle kocsitípusok elbírálásánál még nagyon sok többé-kevésbé fontos szempontot



Sebesség: km./óra.

Felülte tanulságos grafikon, mely az 1.3 l-es Hanomag kocsik fogyasztási görbéjét ábrázolja a mindenkorli átlagsebesség függvényeként. A felfelé ívelő fogyasztási görbéről látjuk, hogy a fogyasztás a sebesség növekedésével emelkedik.

érvényesíthetünk. Sajnos, helyszűke miatt rövidre kellett fogunk mondanivalónkat, úgy véljük azonban, hogy eme rövid bevezető ébresztette judiciummal olvasóink nyugodtan nekiláthatnak a tipustáblázat böngészésének és óvatos következtetések eredményeképpen sok-sok érdekes megállapítást szűrhetnek le belőle.

**VÉDJE ÉLETÉT,
 EMELJE VEZETÉSI BIZTONSÁGÁT,**
 szereltessen autójára

SZILÁNKMENTES ÜVEGET

Havács ÜVEGSZOLÓNÁL
 VI., SZABOLCS UCCA 18/B
 TELEFON: 493-996

Régi szélvédőüvegeit becseréljük

SEBESSÉGMÉRŐJÉT
 megjavítja: **ÓRAGYÁR, Tömö ucca 26**

A DEUTSCHE LUFTHANSA légi menetrendje szerint Németországból tíz országba lehet egy napnál rövidebb ideig tartó légi utazással eljutni. A német Luft-hansa és a vele összekötésben álló társaságok repülőgépei ismét nagyszámú bel- és külföldi légi vonalon bonyolítják le az utasforgalmat.

ERGAT kerék
DEÁK Jókai tér 2. szám

HÁROM ADLER TIPUS

szebbnél szebb karosszéria-megoldásai várják a tavaszi autóvásárlókat!

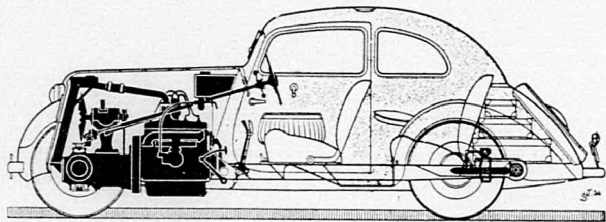


Az Adler gyár évtizedekre visszanyúló, korszakalkotó munkássága három pompás modellben kristályosodott ki: az 1 literes 25 lóerős Trumpf Juniorban, mint az elsőkerék-meghajtásos Adler-modellek alaptípusában, a régi Trumpfokon át belőle fejlesztett nagyszerű 2 literes modellben és végül a korát évekkel megelőzőt aerodinamikus felépítésű 2.5 literes hathengeres típusban. Az elsőkerék-meghajtásos modellek alaptípusa, mint mondtuk, a Trumpf Junior volt és hogy az alap, amire a frankfurti gyár épített, helyesen volt megválasztva, mi sem bizonyítja jobban, mint az a körülmény, hogy a Trumpf Junior megjelenésekor korszakalkotónak mondott konstrukcióját évek során át megőrizze, tavaly megérte a 100.000-es jubileumot is. Olyan jubileumot, amilyent csak *alapvető konstrukciójukban tökéletesen bevált kocsitípusok érhetnek meg*, olyanok, melyeknél a gyár mérnökei nem kényszerülnek évről-évre új konstrukciók után kapkodni, hanem nyugodtan, a legapróbb részletekre kiterjedő gondossággal dolgozhatták ki az évek folyamán bevált korszerű alapkészítést minden részletét. *Az ilyen 100.000-es széria átment már a gyakorlati élet minden tűzpróbáján és ma, a legmostohább körülmények ellen is felvértezve megbízhatóan, hűséggel szolgálja gazdáját...*

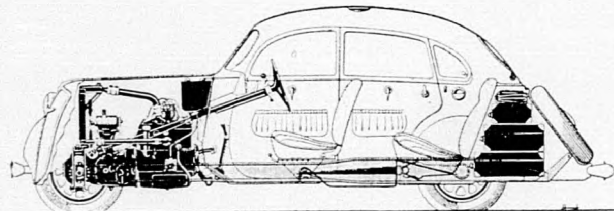


A 2.5 literes Adler áramvonalimuzinek toloteteje fokozza az autóturák élvezetét!

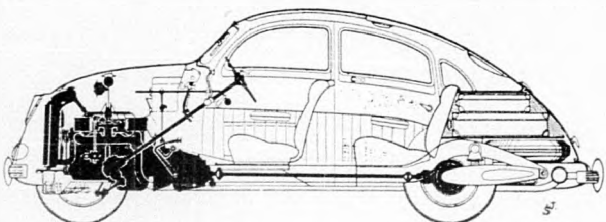
Az 1 literes *Adler Trumpf Junior*, illetve a 2 literes *Adler* kocsi elsőkerék-meghajtásos típusok, melyek lényegükben csak az alvázkonstrukcióban, közelebről megnevezve csupán a hátsó kerekek felfüggesztési módjában különböznek. Mint a mellékelt, jól szemléltető metszetábrákból kitűnik, a Trumpf Junior hátsókerék-felfüggesztését *torziós rúddal* kombinálták, szemben a 2 literes modellel, melynél a hátsó kerekek felfüggesztése negyedelliptikus rugók közbeiktatásával történt. Az elsőkerék-meghajtásos Adler-konstrukció és a külső kocsiudom harmóniája mesterien oldja meg a rugózás hatékonysága szempontjából legelőnyösebb, tengelyek közé eső tér okserű helykihasználását, könnyű építést, gazdaságos üzemet és kitűnő úttartást biztosít a kocsinak. A természetszerűleg könnyebb súlyú és ezért az úttartás biztosítása szempontjából érzékenyebb konstruktóri feladatot jelentő Trumpf Junior torziós rúddal kombinált hátsókerék-felfüggesztése mintaszerűen oldja meg a feladatot: *a valóóság tengelytávot a tengely mögé helyezett torziós rúd révén méret- és súlynövelés nélkül hosszabbítja meg — rugózó tengelytávra!* Ez a megoldás biztosítja a Trumpf Junior bámulatos kényelmét, belmértét és tágas csomagterét.



Ez az 1 l-es négyhengeres Adler Trumpf Junior röntgenképe. Elsőkerék-meghajtás és hátul a tengely mögé helyezett torziós rúd révén növelt rugózó tengelytáv a főbb ismérvei a formás kocsinak, melyből több mint 100.000 darab került ki a gyárból.



A 2 literes Adler lényegében csak hátsókerék felfüggesztési módja révén különbözik kisebb testvérétől, melynek alapvető szerkezeti elgondolását a tervező ezáltal luxuriózusabb keretek között valószínűsítette tetthe.



A 2.5 literes, hátsókerék-meghajtásos, 6 hengeres Adler külső formájával is a „jövő autója” nyomdokain halad. Érdekes a sebességváltókar és kézifék elhelyezése: nem akadályozza a vezetőüléshöz a mozgást!

Különleges hely illeti meg az Adler gyár gyártási programjában a 45 lóerős, 2 literes modellt, mely az alaptípus közismert előnyeit a legmodernebb konstrukció eszközeivel fokozott mértékben luxuriózus keretek között juttatja kifejezésre. Külön figyelmet érdemel a típus felette gazdaságos üze, a 110 km. csúcsteljesítményű kocs, 70 km-es tempóban mindössze 10.6 litert fogyaszt, tehát a középkoesi kényelmét valóban a kiskocsi olcsó üzemével egyesíti.

Az autógyártás fejlődésében korszakalkotó *2.5 literes Adler* mindazt nyújtja, amit az autóipar mai fejlettsége mellett csak nyújthat. Még az olajhőmérséklet szabályozásáról is történt gondoskodás, a berendezés csőrendszere a hűtő vízterében nyert elhelyezést, miáltal elérték azt, hogy az olaj hőmérséklete a hűtővízhőmérséklettel azonos hőfokon maradjon.

Ínyencfalat a 2.5 literes modell sportszerű változata, mely ellentétben a túramodell 2 gázosítójával, 3 karburátorral szerelve, 80 lóerőt ad le. A 2.5 l-es sportlimuzin aerodinamikus idoma a túramodellnél 45 mm-el hosszabb, de 150 mm-el alacsonyabb kocsin megkapó módon jut kifejezésre. A kocsi csúsebessége 150 km!

Az 1, 2 és 2.5 l-es, a legapróbb konstrukciós részletig hosszú évek sikeres tapasztalatain át kiforrott alvázkon szebbnél-szebb karosszéria megoldások nyújtanak gazdag választékot az Adler-hívek egyre nagyobbodó táborának.

*

(Kérjen képes ismertetést a vezérképvisellettől: Méray Rt., Budapest, VI., Lehel ucca 10. sz.)

27.000.000 automobil gyártásánál szerzett tapasztalat eredménye:

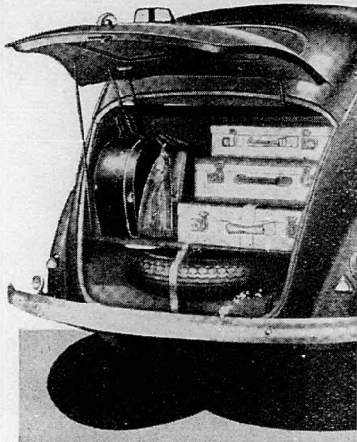
a FORD TAUNUS!

A Ford-gyár tervezői nem kis feladatra vállalkoztak, amikor a Taunus létrehozását határozták el. Át kellett ültetniök az európai viszonyoknak megfelelőleg mindazt, ami az *amerikai autót amerikai autótá avatja!* Mérsékelt árú, igen mérsékelt fogyasztású, de az amerikai kocsi minden jellemző úttartás, élettartam, stabilitás, kényelem, vonalvezetésbeli és műszaki sajátágaival rendelkező kiskocsit kellett tettebevalósítaniok. Hogy Henry Ford tervező mérnökeinek sikerült maradéktalanul elérniök a célt, azt misem mutatja jobban, mint a Taunus-modellek kvalitása, népszerűsége és hírneve.

A Taunust röviden úgy jellemezhetjük: az európai utaknak és gazdasági viszonyoknak megfelelőleg konstruált, de mindemellett az *amerikai műszaki elgondolásoknak* minden tekintetben megfelelő robusztus építésű, jól gyorsuló, kitűnő hegyászóképességű, *takarékos* és nemcsak vonalvezetésében, hanem kidolgozásában és felszerelésében is teljesen korszerű, elegendő kiskocsi.

Legkiemelkedőbb és egyben legértékesebb konstrukciós sajátága a Ford Taunus-nak az önhorád felépítmény, melyben az alváz és az *acélkarosszéria* egymástól el nem választható, merev *egységet* alkot, mondhatni, kiegészíti

lyes, 100 km-es sebességet kölesönöz igen alacsony, 100 kilométerenként alig 8.5 literes *normál*fogyasztás mellett. A



Ennyi bőrűnd fér el a Ford Taunus belülről is hozzáférhető csomagtartójában.

kocsi rendkívüli mozgékonyasága mellett kétszeres jelentőséggel bírnak az olajnyomós, *hidraulikus fékek*, me-



aloknak köszönhető. A Ford-mérnökök abszolút *korszerű vonalvezetésre* törekedtek, szigorúan alkalmazkodtak ugyan az *aerodynamikai* elvekhez, ugyanakkor azonban elkerültek minden izléstelen túlkapást. A *mélyített hűtőrács* és a szerenesen kiképzett hátsó *végződés*, a sárhányókba *süllyesztett fényzőrök*, az ékalakúan kétreszes, szilánkmentes biztonsági üvegéből készült szelvédő harmonikus és előkelő megjelenést biztosít a Taunusnak, melynek belseje meglepően tágas, kényelmes.

Igen érdekes a Taunus rúgózas. A hátsó félliptikus keresztirűgő a hátsó tengely mögött, az első rűgő az első tengely előtt foglal helyet, ezzel a különleges felfüggesztéssel sikerült megoldani a *lágú és lökésmentes rűgőzást* anélkül, hogy az az *úttartás, stabilitás és kanyarbiztonság* rovására ment volna. Nagyban hozzájárulnak a fent leírt tulajdonságok kidomborításához a *hidraulikus lökhárítók*, melyek a rűgőzás lágúságát nem befolyásolják, ugyanakkor azonban betonúttá varázsolják az elhanyagolt harmadrendű útvonalakat is.

Nem takarékoskodott a gyár az abroncoszással sem. A kocsi kis önsúlyja ellenére is bőven *túlméretezett* 5.00-16-os ballongumikat találunk az acéllemez tárcsás kerekeken, ami kedvezően befolyásolja a kocsi *sima gördülését*. A gazdag *szerelékkal*, a *szilánkmentes* üveggel borított széles és jó kilátást biztosító ablakok, a télen-nyáron nagyfóntosságú *huzatmentes* szellőztetés, az *acélrűgős* betétekkel megoldott, erős anyagból készült belső párnázás, az apróbb használati tárgyak elhelyezésére szolgáló kettős szerelékkal-fülke, a kétoldali kartámla, a kettős szelvédő-törő, a hatásos elűső és hátsó ütközők, a jól kézügyben fekvő kapcsolókar, a férőhelyet nem esőkkentő módon *rejtetten* elhelyezett kézifék-kar, a *nagy látóterű hátrapillantótükör* nemcsak a kocsi kényelmét fokozza, hanem a vezetés és utazás *biztonságának* célját is szolgálja.

Ford gyártási programján a Taunus mellett még két típus szerepel, az Eifel és a 60 lóerős Ford V 8 modell. Előbbi rendkívüli népszerűsége szert tett kiskocsi, a V 8 2.2 l-es V hengerberendezésű motorjával a legkisebb hengerűrtartalmú 8 hengeres. Magas teljesítménye, gazdaságos üzeme közmondásos!



Buktatható elsőüléssel, bőséges férőhely, acélrűgős betétekkel megoldott belső párnázás biztosítja a Ford Taunus utasainak kényelmét.

egymást. Ez nemcsak utólérhetetlenül merev egységet biztosít, hanem igen kedvezően befolyásolja a modell *útfekvését* is, lényegesen növeli a kocsi légterét, fokozza a férőhelyek nagyságát anélkül, hogy a külső méreteket és ezzel együtt a *takarékos üzem* szempontjából oly kívánatos kis önsúlyt feleslegesen növelné.

A négyhengeres, 1172 cm-es, aránylag alacsony kompresszióviszonyú motor már alacsony fordulatszám mellett is kerek 30 lóerőt teljesít, esüsteljesítménye (esüstfordulatszámban) 34 lóerő, ami a 820 kilogrammos süllyal igen kedvező súly-lóerő arányt, kitűnő gyorsulást, hegyászóképességet és tekinté-

lyek hatásos fékbetétfelülete szokatlannal nagy: 680 négyzetcentiméter.

A meglepően takarékos fogyasztás részben az áramvonalas karosszéria-

FORD MOTOR R.T. BUDAPEST

ELADÁS:

FORD MOTOR RT.
BUDAPEST, V., KOSSUTH LAJOS-TÉR 18.
TELEFON: 111-980.

HAHN ARTHUR és TÁRSAI
BUDAPEST, VI., ANDRÁSSY-ÚT 10.
TELEFON: 113-619.

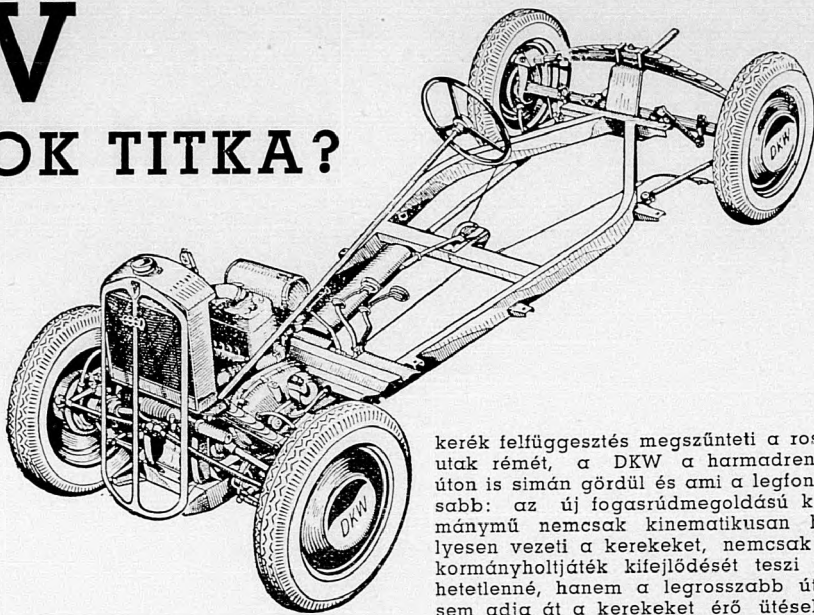
MI A DKW AUTOMOBILOK TITKA?

A DKW autók az elmúlt évek alatt egészen különös karriert futottak be Magyarországon is, az 1939. évben nem kevesebb, mint 1007 új DKW modellel gyarapodott a magyar gépkocsisállomány: a városokban és az országutakon szinte rajokban látjuk az elegáns külsejű és virgonc Front, Special és Meisterklasse típusokat. Mi ennek a népszerűségnek a titka? Mi az oka annak, hogy a DKW kocsik eladása évről-évre aránytalan mértékben emelkedik és a forgalmi statisztikák legelőkelőbb helyezéseit foglalja el?

A válasz rövid: a DKW kocsik valóban utolérhetetlen takarékosága, utazási karaktere és igénytelensége. Ez a hármas sajátság akkor is a legnépszerűbb kocsivá avatná a DKW modelleket, ha külsejük nem volna olyan csinos, elegáns, jóvalú és sikerült, mint amilyen köntösben a gyárból kerülnek ki.

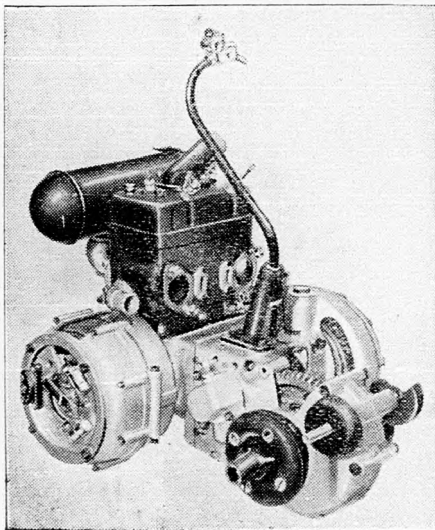
A DKW kocsik lelke a kéthengeres, kétütemű, Schnürle-féle ellenőblítéses rendszerű motor, mely 100 kilométerenként alig 6-7 litert fogyaszt, 85-90 kilométeres sebességet és alacsony fordulatszámában is szinte hihetetlen síma gördülést kölcsönöz. A kétütemű konstrukció (mindössze három forgórész van a kétütemű motorban) szinte elképzelhetetlen üzembiztonságot és élettartamot ad. A DKW motorja a legnagyobb fagyban is azonnal beindul, melegítés nélkül is azonnal útrakelhetünk és mivel a kenést maga az üzemanyag végzi, nem kell tartanunk attól, hogy megporogtetit hideg motorunk kenési zavarok miatt szenved kárt. A DKW motorjának forgattyúháza száraz, nincsen a karterben dermedt olaj, mely az indítást nehezítené meg, már az első szívási ütemben nemcsak üzemanyag kerül a motorba, hanem vele együtt mindig friss, tölkéletes kenőképeségű olaj, mely a motor mozgó részeit késedelem nélkül látja el az oly fontos védőréteggel. A kétütemű konstrukció és a mindig friss kenőolaj: ez magyarázza meg, hogy mindennapi az olyan 100.000 kilométert lefutott DKW, mely már a második garmitúra gumit koptatja, de motorja éppen olyan virgonc, mint újkorában, annak ellenére, hogy jóformán még a hengerfejét sem húzták le.

A DKW kocsik utazási sajátságai, úttartása és kanyarbiztonsága mondhatni közismert. Mi ennek a „titka”? A válasz: az elsőkerék-meghajtás, a rendkívül hosszú tengelytáv, a független elsőkerék felfüggesztés és a hátsó függőtengely. Az elsőkerék-meghajtás adja a nagy kanyarbiztonságot. A meghajtott elsőkerékek a kanyarban nem tollják a kocsit, hanem szinte behúzzák, ez magyarázza azt, hogy minél több gázzal „huzatjuk” a DKW-t fordulóban, annál jobban fekszik és a vezetőnek az az érzése, mintha emelt fordulóban haladna. A nagy kanyar-



Az 1940-es típusú DKW kocsik alváza. Figyeljük meg az új kormányserkezetet!

biztonságban szerepe van a különleges DKW hátsó függőtengelynek, melynek megoldása olyan, hogy lehetlenné teszi a karosszéria kihajlását a fordulóban, tehát nemcsak a biztonságot, hanem a biztonság érzését is lényegesen emeli. A DKW függőtengely



A kéthenger-kétütemű DKW motor a meg-bizhatóság mintaképe!

kitűnő kvalitásait mi sem mutatja jobban, mint az, hogy ezt a különleges műszaki megoldást nem egy sokkal drágább és szinte luxusszámba menő nagykocsin is megtaláljuk: mint kölcsönvet konstrukciót.

A jó úttartásról a DKW kocsik rendkívül nagy tengelytávja gondoskodik, a sok nagykocsinál is hosszabb DKW kiskocsi hosszú tengelytávjánál fogva nagyszerűen tartja az irányt és szinte önmagát kormányozza, vezetése tehát a leghosszabb túrán sem fáraszt. A különlegesen megoldott független első-

kerék felfüggesztés megszünteti a rossz utak rémét, a DKW a harmadrendű úton is simán gördül és ami a legfontosabb: az új fogasrudmegoldású kormány nemcsak kinematikusán helyesen vezeti a kerekeket, nemcsak a kormányhajtásték kifejlődését teszi lehetővé, hanem a legrosszabb úton sem adja át a kerekeket érő ütések és zökkenéseket a kormányserkezetnek.

Érdekes DKW sajátság a rendkívül magas utazási átlagsebesség. A DKW kocsik csúcsebessége nem haladja túl a 85-90 kilométeres iramot, mégis mindennapos a sokszáz kilométeres túrán elért hetvenen felüli átlagsebesség. Ennek a látszólagos ellentmondásnak is egyszerű a magyarázata. A DKW ütközése és rendkívüli kanyarbiztonsága mellett az iramot csak egészen mérsékelten kell csökkenteni a fordulókban, úgyhogy a szó szoros értelmében elhagyhatjuk vele a sokkal gyorsabb, lényegesen nagyobb kocsikat, melyek az egyenesekben ugyan elhagyják a DKW-t, de a fordulókban kénytelenek utat engedni.

Az utazási biztonságot és kényelmet nagyban befolyásolják a DKW-k új Perrot rendszerű és rendkívül hatékony fékei, túlméretezett 16-5.00 méretű alacsony nyomású ballonabroncsai. A takarékos üzem fokozására szolgál a Front Special, Meisterklasse és Luxus Cabriolet típusok szabadonfutó berendezése. A bármikor egyetlen mozdulattal kikapcsolható szabadonfutó szerkezet lehetlenné teszi azt, hogy a kocsik lendülete, illetve továbbmozgása forgassa a motort akkor, amikor a gáz elvettük: a motor tehát nem fékezheti a kocsit és a gázlevétel pillanatában megszűnik a fogyasztás, mert hiszen a motor fordulatszáma azonnal csökken és csak a lassúírárt fuvóka m-rad munkában. Ha rendkívül meredek terepen arra kerül a sor, hogy a motorral kell fékeznünk, egyetlen mozdulattal zárjuk a szabadonfutót.

Fentiekben csak röviden tudtuk vázolni a DKW kocsik népszerűségének „titkát”. Cikkünk keretében nem foglalkozhatunk a különféle limuzin, kabinol, sport stb. karosszériák tulajdonságaival, erre vonatkozóan bő anyagot találunk a magyarországi vezérképviselőt árjegyzékében, melyek lapunk olvasóinak kérésére díjmentesen állnak rendelkezésre.

*

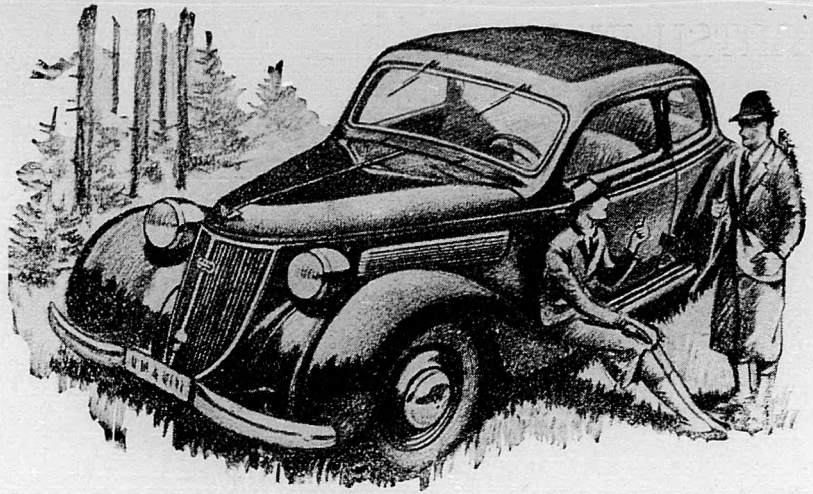
(Arányzékot kérünk a Mailáth cégtől, Budapest, VI., Lehel ucca 2.)

POMPÁS TRIÓ:

AUDI HORCH WANDERER

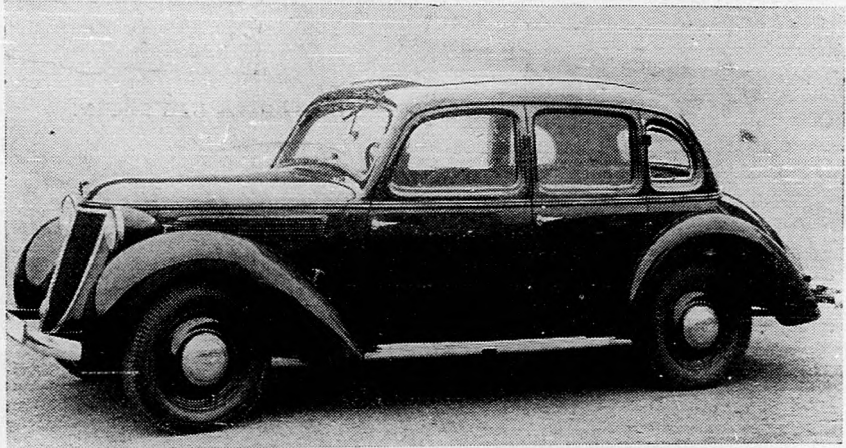
Két motor — három alváz — szebb-nél-szebb karosszériamegoldások! Ez volna dióhéjba sűrítve az Auto Union Wanderer-gyártási programja. Mindkét Wanderer-motor állószelepes konstrukció, az egyik 1.8 literes, négyhengeres motor, a másik 2.3 literes, hathengeres konstrukció. A három alváz mindegyike elől tengelynélküli megoldás, az 1.8 literes és a 2.3 literes normál modell hátul függőtengellyel, a 2.3 literes Pullmann Limuzin hosszú alváza, hátul lengőtengellyel készül. Tehát van egy 1.8 literes modell és két — normál és pullmann-kivitelű — 2.3 literes típus!

A három modell közül — ismerve a magyar piaci helyzetet — kétségtelenül a W 24 típusmegjelöléssel forgalomba kerülő 1.8 literes, négyhengeres, hátul függőtengelyes modell bír a legnagyobb jelentőséggel, belőle rekrutálódtak a főváros új kéktaxijai is. A 75×100 mm. furatlökötű, 1767 cm. hengerűrtartalmú motor már 3500 fordulatonál leadja a 42 lóerős csústeljesítményét, egyszerű, gazdaságos konstrukció, mely 1:6.4 kompresszió aránnyal dolgozik. A motor hajtóerejét egy lamellás száraz kupplung közvetíti az összes fokozatban szinkronizált négysebességű, erőteljesen épített sebességváltóhoz. Elöl független kerékfelfüggesztés jellemzi a modellt, míg a hátsó, meghajtott kerekek úgynevezett függőtengelyen futnak, mely megoldás a legjobb úttartást és stabilitást biztosítja a kocsinak. A W 24 típus végsebessége túlhaladja a 100 km-t, gyorsulására pedig előnyös következtetést enged a limuzin 26 kg-os, ebben a kategóriában felette kedvezőnek mondható lóerősülya. A kocsik hegemászó képessége első fokozatban 39 százalék, míg direktben símán birkózik meg a 7 százalékos emelkedővel. A 2.60 méteres tengelytáv az alváz legjobban kirugózott részében tágas utas-, az áramvonalidomban végződő kocsifar pedig bőséges csomag-



férőhely kiképzését tette lehetővé. A torziómentes, elektromos úton hegesztett acélszekerény-alváz a legrosszabb utak igénybevételével szemben is biztosan megállja helyét. A 10—11 liter között ingadozó üzemanyagfogyasztás olcsó üzemot garantál eme, a minden-

szelepes modell V hengerekben az ötliteres felső vezértengelyes, 120 lóerős típus soros hengerekben épül. A kocsik külsejéről, alvázkonstrukciójáról és üzemi sajátosságairól főlegesen írni, a „Horch“ szó pregnansan fémjelzi ezeket a luxuriózus kocsik-



Az 1.8 l-es W 24 jelű Wanderer modell egyike a legnépszerűbb középkoocsiknak.

napi élet követelményeire szabott teljesítőképés és előnyös üzemi és vezetői tulajdonságokkal bíró kocsik számára.

A luxuriózus Horch-modellek

A Horch-fronton minden motor nyolc- hengeres, a 92 lóerős 3.8 literes, fekvő-

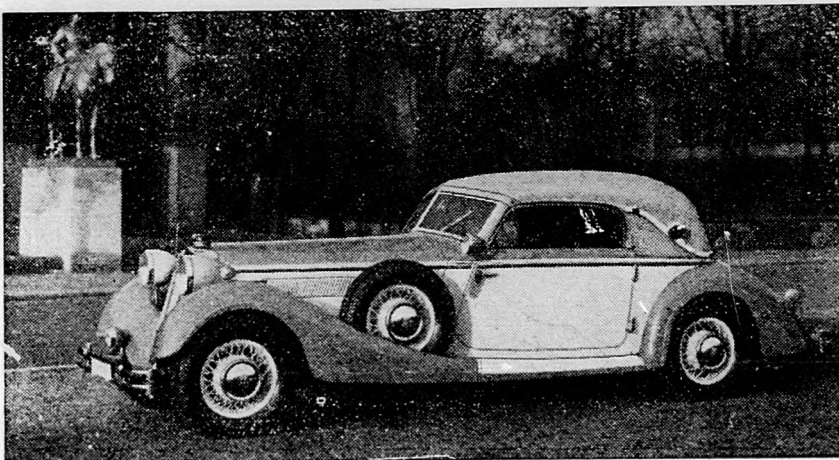
kat. Mint érdekességre akarunk azonban rámutatni akkor, amikor megállapítjuk, hogy Horch megtörte azt a szabályt, mely szerint a kocsik csússebességüknél általában 10—15 százalékkal csökkentett sebességre sebességállók. Horch a „Ferngang“ alkalmazásával, mely 25 százalékkal redukálja a motor fordulatszámát, elérte azt, hogy modelljei csússebességeikre egyben — sebességállók is!

Audi csak egy van...

Konstrukcióban és külső megjelenésében egyaránt pazar megoldást tükröz vissza a második esztendeje ismét hátsókerék-meghajtásos Audi. A hathengeres, 3.3 literes, 75 lóerős motor fent fekvő vezértengelye közvetlenül működteti a függőszelepeket. A kocsik 130 km-es csússebesség mellett 118 km-re sebességálló, két fokozatú gázosítóján a második fojtószelep csak a megfelelően magas fordulatszámregiókban lép automatikusan működésbe. Hátul független, sok-sok ízlés és nagy kényelem jellemzi ezt a pompás masinát.

*

(Kérjen képes ismertetőt az Audi-Horch-Wanderer vezérképviseletől: Hess Ervin Autókereskedelmi és Ipari Kft., Budapest, II., Mészáros ucca 15.)



Ugye tetszik ez az 5 literes pompás Horch kabrió.

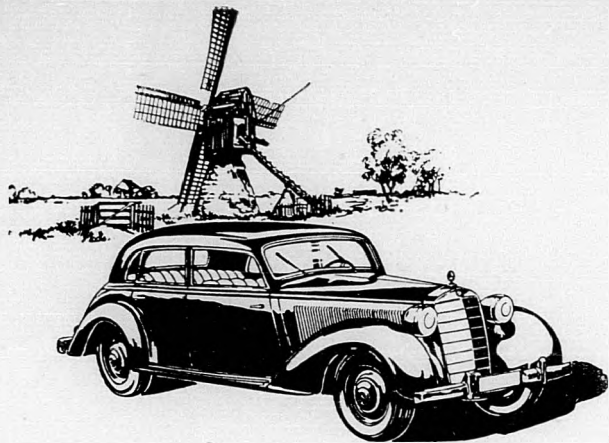
TARTSUNK SEREGSZEMLÉT A MERCEDÉS-BENZ

TIPUSOK FELETT!

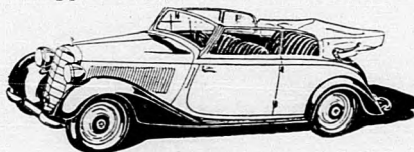
A háromágú Mercedes-Benz csillag köré Daimler és Benz nimbusza font koszorút, hiszen az automobil Daimler és Benz nevével indult világhódító útjára... A Daimler-Benz Ag. viszont a tradícióhoz híven a technikai fejlődés minden mozzanatából jelentős szerepet vállalt, a gyár és vele a Mercedes-Benz név történelme mindvégig szorosan összefügg az automobil történetével.

Ma, Mercedes-Benz oly kitűnően megoldott középkocsi-típusait minden újítás nélkül gyártja tovább, mely körülmény kétségtelen bizonyítéka annak, hogy a népszerű négyhengeres 1.7 l-es és hathengeres 2.3 l-es modellek tökéletesen beváltották a hozzájuk fűződő reményeket, ami főlegessé tett minden változtatást. Daimler-Benzéknél különben sem szokásos az „átkonstruálás”, ami jórészt annak tudható be, hogy Untertürkheimből mindig kifinomult és jól kipróbált típusok kerülnek piacra, melyek éveken át megőrzik népszerűségüket. Megkapó bizonyítéka ennek elsősorban az oly népszerű 170 V jelű 1.7 literes, 4 hengeres modell, melynek spirálrugókkal kombinált hátsó lengőtengelyes régi alaptípusa megjelenésekor korszakalkotó konstrukció volt ugyan, mégis lényegében mitsem változva, nyolc évi népszerűség után került csak be a motorizmus Pantheon-jába, helyét adva továbbfejlesztett változatának, az új, a mai 1.7 l-es 170 V típusnak, melyből azóta mintegy 75.000 példány talált megelégedett gazdára! Ez a szám azt bizonyítja, hogy a 170 V modell kategóriája legnépszerűbb típusa!

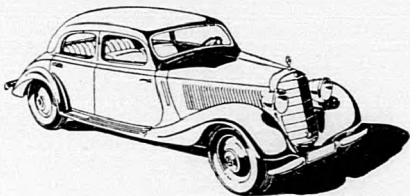
Előkelő vonalak jellemzik a Mercedes-Benz kocsikat. Ugye szép ez a 2.3 l-es IlmuZln?



A 170 V jelű típust ovális keresztmetszetű csövekből \times alakban megépített alváz és elől keresztzugókkal, hátul spirálrugókkal megoldott független kerékfelfüggesztés jellemzi. A 38 lóerős, 4



Mercedes-Benz 170 V kabriólé.



Mercedes-Benz 170 V IlmuZln.

hengeres, 1.7 l-es motorral szerelt alvázat nyugodtvonalú karosszériatípusok egészítik ki. A kocsi 108 km-es csúcsebesség mellett 95 km-re sebességálló, úttartása és rugózása azonban oly magas utazási átlagok elérését teszi lehetővé, melyek jóval erősebb kocsiknak is dicséretükre válnának. A kocsi 9.7 literes német normál fogyasztása az üzem rendkívüli gazdaságosságára vet előnyös fényt.

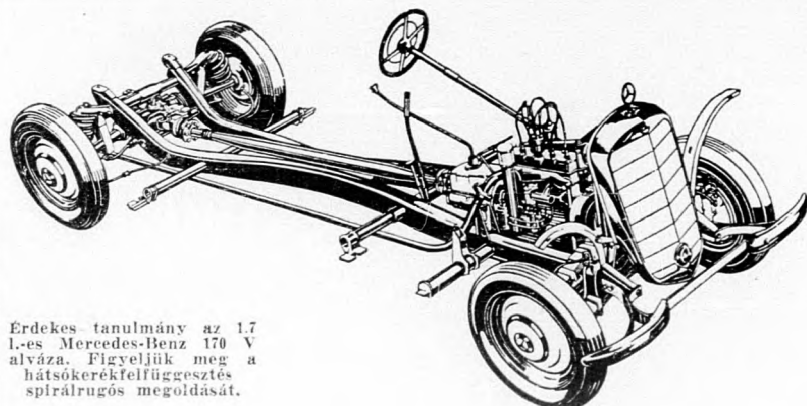
A 170 V modell mellett a gyár ú. n. normális klasszisban gyártott típusorozatát a 230-as és 320-as modell egészíti ki. Utóbbi már határozottan reprezentációs nagykocsi, míg a 2.3 literes, 55 lóerős 230-as típus előkelő megjelenésű középkocsi, melynek hosszú alvázas változata 6 személyes kivitelben készül. A normálméretű 230-as kocsit torziómentes \times alakú alvázkonstrukciója hasonlatos a 170 V modellek alvázszerkezetéhez, sőt a kerékfelfüggesztés módjában is azonos megoldást mutatnak. A típus gazdaságos üzemét a 12 literen aluli német normál fogyasztás, teljesítményét a 118 km-es csúcsebesség és 110 km-es sebességállóság jellemzi.

A Mercedes-Benz típusokról között meglegy vázlatos ismertetésünkben is helyet kell szorítanunk a gyár két extraklasszisú modelljének, az 540-esnek és az ú. n. Nagy Mercedesnek. Ízelítő: az 5.4 l-es nyolchengeres 540-es kompresszoros típus teljesítménye 115/180 lóerő, csúcsebessége 170 km és 2700 motorfordulatnál 145 km-re sebességálló! A Nagy Mercedes? A 7 literes, 8 hengeres motor teljesítménye 155/230 lóerő, csúcsebessége 170 km. Érdekessége a kocsinak a deréknyi spirálrugókkal kombinált hátsóhid a második sebességváltóművel, mely mintegy ötödik sebességi fokozat a kormánykeréken elhelyezett előválasztó segítségével a négy szinkronizált alapsebességi fokozat bármelyikével kupplungozás nélkül kombinatív kapcsolható. Gyakorlatilag ez annyit jelent, hogy a kocsi tulajdonképpen nyolc sebességi fokozattal rendelkezik.

A teljesség szempontjából szólunk még a 2.6 literes Diesel-motoros személyautótípusról, mely a könnyű indítás érdekében elektromos fűtésű izzógyertyákkal, olcsó üzeme révén máris népszerű a német taxiszolgálatban.

*

(Képes ismertetőt kívánatra küld: Mercedes-Benz automobil rt., Budapest, XIII., Csata-u. 29.)



Érdekes tanulmány az 1.7 l-es Mercedes-Benz 170 V alváza. Figyeljük meg a hátsókerékfelfüggesztés spirálrugós megoldását.

**Évtizedes hírnév patinája +
a legkorszerűbb műszaki megoldás:**

ez az 1940-es FIAT-sorozat!

A Fiat azon ritka márkák egyike, melynek: történelme van Magyarországon, hiszen a magyar automobilizmus fejlődése elválaszthatatlan a közismert négy betűtől. A Fiat embléma Magyarországon is fogalom, kifejezője annak a *nemesen konzervatív irányzatnak*, mely azonban korántsem tévesztendő össze az óvatos maradisággal. Ellenkezőleg, a Fiat az újítások és tökéletesítések terén mindig az élen haladt, viszont sohasem bocsátkozott műszaki „kalandokba”, csupán azt iktatta gyártási tervébe, ami sikerrel állotta ki a *kimerítő és gyilkos kísérletek* sorozatát. Ennek köszönhető létét a közmondásos Fiat minőség, melynek leg-hűbb kifejezői azok a nálunk még mindennapi üzemben látható katonai Tripolis-Fiat modellek, melyek végigcsinálták az olasz *tripolisi* hadjáratot, később a világháborút és kerek harminc évi üzemmel „csontjaikkal” még mindig vígan gurulnak. Vagy utaljunk a közismert Fiat 501-esekre, melyek sokszáz példánya húsz éve rójja a magyar utakat és ma is megállják a helyüket akkor, amikor kortásaik szinte kivétel nélkül *autótemetőik és ócskavastelepek* fogvatékában esendekednek? Ezek a minden vérbeli autós előtt közismert tények építették ki Magyarországon is a Fiat név *nemes csengését* és állították a torinói gyár modelljeit mindenkor a közérdeklődés gyújtópontjába.

Az 1940-es Fiat-programot öt személygépköcsi jellemzi, az 500, a 1100, az 1100 L, az 1500 és a nagy 2800-as típus, ezek számjelzései egyúttal a beléjük szerelt motorok kikerekített *hengerűrtartalmára* is utalnak.

A népszerű *Fiat 500-at* alig kell olvasóinknak bemutatni, hiszen ott sűrű a mozgékony kis „Topolino” mindenütt, ahol csak gépköcsi fordul meg. A Fiat 500 ideálisan igénytelen, *kisfogyasztású* és *olcsó* használati kocsija mindenkinek, aki szerény anyagiakkal kívánja megoldani az *egyéni motorosítás* kérdését, akinél fontos tényező a 100 kilométerenként jóval *hat literen aluli* fogyasztás, de az olcsó ár, az olcsó üzemeltetés ellenére mégis híve a sebességnek, a gyorsulásnak, a jó hegyászóképességnek, ki akarja élvezni a hidraulikus fékek, a zajtalan és szinkron harmadik-negyedikkel kombinált sebességváltó-

nak, a független rugózott első kerekeknek, a jó úttartásnak és kanyarbiztonságnak előnyeit.

(Az 1940-es Fiat-család legkiemelkedőbb tagja a két merőben új Balilla, a Fiat 1100 és az 1100 L, az előbbi négy, az utóbbi hosszabbított alvázú hatülékes modell. Az új Fiat 1100 merőben új „arcot” kapott, áramvonalas megépítéséhez nagyszerűen idomul az új „szélhasító” hűtő és hűtőrács, mely mintegy érzékelteti azt a sebességet, melyre a négyajtós csukott modell képes. A Fiat 1100 hengerűrtartalom kategóriájának valóban nemesak *egyik leggyorsabb képviselője*, de műszaki megoldása és felszerelése olyan, hogy ezzel a rendkívüli mozgékonyssággal a legteljesebb biztonság mellett is megbirkózni képes. A hosszú, mélyített és X kereszttraversel merevített alváz, a hidraulikus lökésátlókkal, *zárt olajfűrdőben rejtett rugókkal* megoldott különleges független elsőkerékelfüggesztés, a felső fokozatokban zajtalan és szinkron négysebességű váltó, a félelliptikus rugókkal, hidraulikus lökhárítókkal és torziós rudazattal megoldott hátsótengely, az egymástól *függetlenül* esiga és szegmessel kormányzott elsőkerékek, a kívülről szabályozható kúpörgős csapágyazással ellátott spirálfogazású differenciálmű, az *olajnyomáson négykerékfék*, a 12 voltos (!) elektromos berendezés, mind azt a célt szolgálják, hogy a Fiat 1100 úttartás, kanyarbiztonság, stabilitás, lefékezhetőség stb. szempontjából párhuzamban legyen a 32 lóerős motor nagy teljesítményével.

A Fiat 1100 L hosszabbított és szélesített alvázú megoldott válfaja a fent leírt modellek és ennek megfelelőleg *hatülékes-négyajtós* csukott karosszériával van szerelve. Az 1100 L az egyedüli kishengerűrtartalmú hatülékes kocsik, mely a nagy férőhelyet sikerülten párosítja a takarékosággal és teljesítőképességgel. Régen volt már szükség olyan hatülékesre, melynek szerkezeti és főleg *üzemeltetése nem balesin*



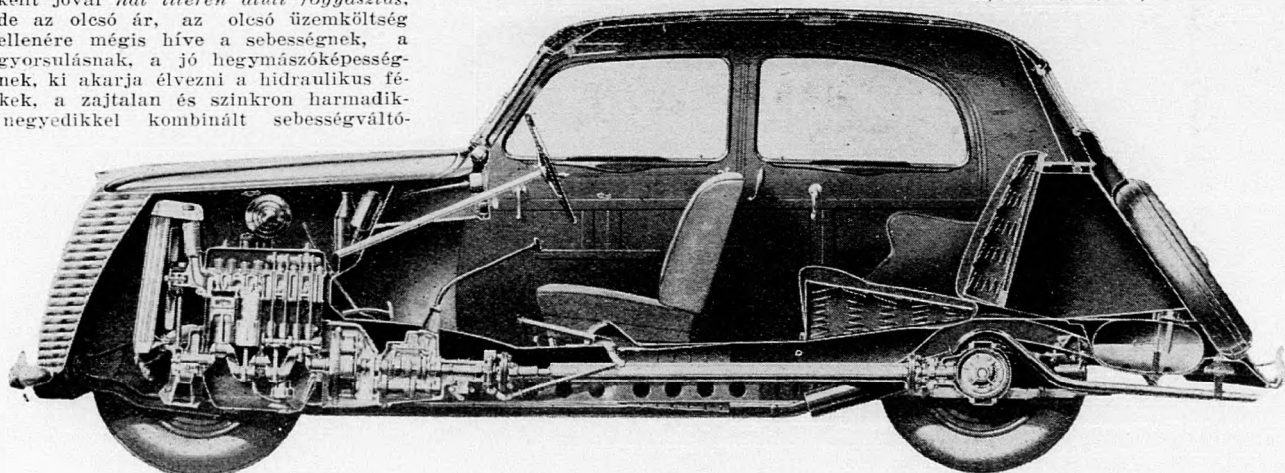
A Fiat 500 motorjának minden porckája hozzáférhető.

túl észrevehető mértékben a szabványos négyülékes, a Fiat-műveké az az érdem, hogy ezt a régi kívánságot kielégítette és a nagyobb családall rendelkezőnek, a fuvarozónak rendelkezésére bocsátotta ezt a valóban korszakalkotó típust.

A Fiat 1500 annyira közismert, hogy arról újat alig mondhatunk, másfélliteres, felülvezérelt hathengeres motorja alacsony kompresszióarány mellett is 43 (!) lóerőt teljesít. Ehhez járul a rendkívül tágas 4–5 üléses, aerodinamikus négyajtós zárt karosszéria, mely arról nevezetes, hogy a legsikerültebben oldja meg a tökéletes kilátást. *Negyvenhárom lóerős*, rendkívüli gyorsulás és sebesség, tágas férőhelyek: kell ennél sikerültebb kombinációja a teljesítménynek és kényelemnek?

A Fiat-család „feje” a nagy 2800 modell. 85 lóerős, hathengeres motor és tetszés szerint *Berlina* vagy *Pullmann Limuzin* karosszéria. A Fiat 2800 úgynevezett reprezentáló kocsik, mely minden porckájában a legraffináltabban luxuskivitelű 6–7 üléses: az *előkelő világ automobila*.

*
(Katalógust kérjen a Fiat Autó-
mobilok Magyar Eladási Rt.-től,
Prest. VI., Aréna út 61.)



A Fiat 110 metszete.

SINGER

DELAGE
DELEHAYE

VEZÉRKÉPVISELET:

ÖTVÖS NÁNDOR
ZOLTÁN UCCA 17

CITROËN
STANDARD

VEZÉRKÉPVISELET:

BOLGÁR ALADÁR
SZABADSÁG-TÉR 15. TELEFON: 124-021



Vezérképviselőt:

RÁCZ LÁSZLÓ
LISZT FERENC-TÉR 11
TELEFON: 110-390, 110-363

SKODA



SKODA SZEMÉLY- ÉS TEHERAUTÓK

Magyar képviselőt: Budapest, VI., Nagymező u. 19. T.: 124-007



CHENARD ET WALCKER

VEZÉRKÉPVISELET:

RAJCSÁNYI JÁNOS
LÓNYAI U. 14. TEL.: 185-554, 268-715

Peugeot

Vezérképviselőt:

CSERÉPFALVI LÁSZLÓ
V., Zápolya ucca 26

Kérjen képes ismertetőket a képviselőtektől!

A LEGNEHEZEBB ALPESI HEGYIUTAKRA ÉPÜL- TEK A STEYR-KOCSIK!

A Steyr-gyár kezdettől fogva egyike volt a lengőtengelyű úttörő harcosainak és ma, mikor a független kerékfelfüggesztés elve valósággal diadalútját járja, hálátlanság volna nem rámutatni a gyár ezirányú kezdeményező munkájára. Az áramvonalba szabott pompás Steyr limuzinok és kabriólék leple alatt azok a *lengőtengelyes és független kerékfelfüggesztésű alvázkonstrukciók leszármazottjai húzódnak meg, melyek közel két évtized előtt is már azt hirdették, ahová a modern autókönstrukció végre ma elérkezett.* A Steyr típusokat egyaránt hátsó lengőtengely és függetlenül rugózott elsőkerék jellemzik. A legmodernebb alvázkonstrukciót a közmondásosan megbízható Steyr-motorok egészítik ki, minden típusnak megvan a maga speciális „steyri” zamata. Steyr mérnökei mindig korszakalkotó úton jártak: nézzük csak azt a már oly sokszor szemügyre vett Steyr „55”-t, mely *önhordó karosszériával a modern kiskocsépítés alapelveit testesíti meg!* A független kerékfelfüggesztésű kocsik rendkívüli stabilitásával, négy személy számára bőséges férőhelyével — amit sok középkecsői is megirigyelhetne — egyenletes járású, négyhengeres boxermotorjával még ma is a Steyr-program kétségtelenül kimagaslóan legérdekesebb típusa.

Az 55-ös Steyr 26 lóerős csústeljesítményét már 3500-as fordulatszámra is eléri, de még 3000-es fordulaton is 25 lóerő fölötti teljesítménnyel dicsekedhetik. Hegymászó képessége bámulatos: első sebességgel fokozattal a 35%-os meredélyt is 10 km-es sebességgel gyúri le, 4-ik fokozattal a 7%-os emelkedőn 50 km-es sebességgel roborog tovább!

Mindaz, aki tisztában van az autótechnika eszközeivel, jól tudja, hogy a konstrukció és anyag legkeményebb próbaköveit mindenkor a havasi utak meredekjein és szerpentinjein találhatjuk meg. A meredek utakon az abnormis menetellenállások folytán a motorterhelés a legnagyobb, a szűkreszabott fordulók stabilitást követelnek, a laza görgeteggel borított utak alapos igénybevételt jelentenek az anyagra, kemény próbára teszik a rugózást, a magas régiókban ritka le-



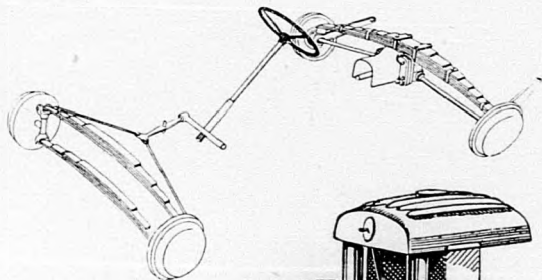
A 220-as Steyr kocsik hazája az Alpések hágói és szerpentinjei.

vegő szintén jelentős üzemi nehézségeket ró a motorra. Nem hiába számítanak az alpesi túrautakon sikerrel szerepelt kocsik a legteljesítőképesebb, legszivósabb típusok közé...

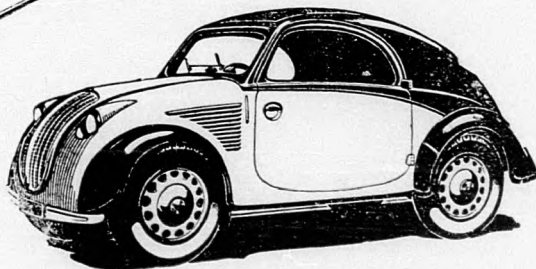
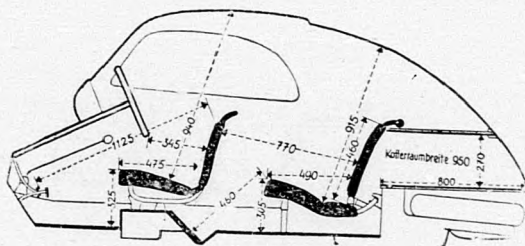
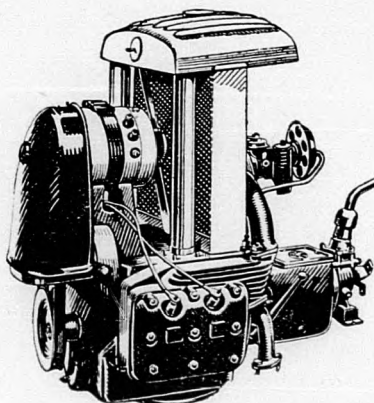
Az Alpések tövében, a meredek hágókra vezető utak kiindulópontjában füstölögnek Steyr gyárkéményei. Az Alpések, a meredek hágók, a szerpentinút, a havasi utak a Steyr kocsik otthona. Ezekre a kegyetlenül nehéz utakra születtek!... Úgy az „55”-ös „kis” Steyr, mint a másfél literes, „200”-as és a 2.3 literes hat-hengeres „220”-as modell! A négyhengeres „200”-as típus a megjelenésekor technikai forradalmat jelentő aerodinamikus régi, 100-as modell korszerű továbbfejlesztése, míg a „220”-as típus a legkülönbözőbb kocsifajták jellegzetességét egyesíti. *Teljesítményét és hegy-mászóképességét illetően hálá 22 kg-os súlylőerőarányának, a sportkocsikkal egyenértékű, úttartása a versenykocsik stabilitásával vetekszik, üzembiztonságos ság szempontjából igénytelen, rendkívül kényelmes jármű, mely Gläser karosszériás kabriólék kivételben, a legválasztékosabb eleganciát testesíti meg...!*

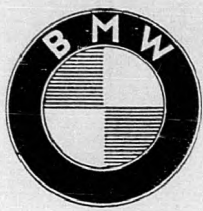
(Képes ismertetőt kívántra küld a Steyr-Puch-művek rt., Budapest, VI., Lehel-utca 25. szám.)

VEGYÜK BONCKÉS ALÁ AZ „55”-ÖS STEYR-MODELLT



Zseniális egyszerűséggel megoldott független kerékfelfüggesztés gondoskodik a károszatlan súlyok a redukálásáról. Ez a konstrukció biztosítja a hagyományos Steyr-stabilitást. Az ön-hordó karosszéria tágas férőhelyet nyújtó belméreteit a kevés helyet elfoglaló 4 hengeres boxermotor révén sikerült biztosítani, míg a lérellenállást esőkkentő aerodinamikus forma a gazdaságos üzemnek egy nem elhanyagolható zálog.





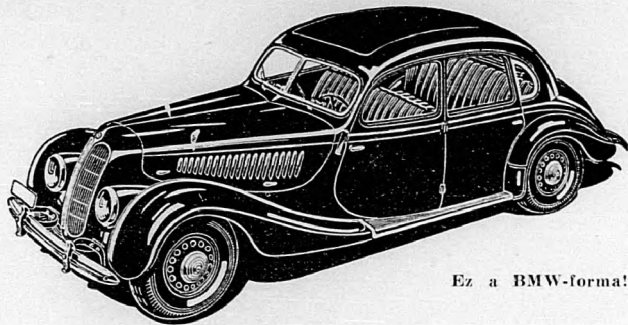
Kedvező súlylőerő arányból fakadó rendkívüli teljesítmények jellemzik a BMW kocsikat

A lig akad gyár, mely a motoripar terén olyan széleskörű tevékenységet fejtene ki, mint a BMW-gyár, mely a motoros közlekedés minden ágzatában vezető szerepet vívott ki magának. Földön és levegőben, mindenütt, ahol rekordok vagy repülőbravurok születnek, sehol sem hiányzik a kék-fehér BMW-pajzs, mely a márkához fűződő csústeljesítmények révén a legelőrehaladottabb konstrukcióval párosult legmagasabb nivón álló precíziós munka ékes emblémája lett.

A nagyteljesítményű középkoocsikat előállító BMW-gyár munkaprogramjának gerincét a 2 literes, 6 hengeres motortípus 45, 50 és 55 lóerős változatokban az ugyancsak 2 literes 6 hengeres 80 lóerős sportmotorral kiegészítve képezi. Ez a program immár évek óta úgyszólván változatlanul áll, bizonyítékául annak hogy eme konstrukciók maradéktalanul beváltották a BMW-nimbuszhoz méretezett, bizonyára igen messzenemő reményeket.

A BMW konstruktőrök munkájának egyik legjellemzőbb tényezője a felette alacsony súlylőerő arány, mely a magas motorteljesítmény és könnyű építésmód közös eredménye. Az alacsony lóerősúlyban talá-
lunk leghívebb magyarázatot azokra a kiemelkedő sajátságokra, mondhatjuk BMW-tulajdonságokra, melyet egyrészt végsebesség, másrészt gyorsulást illetőleg egyedülálló helyet biztosítanak a BMW kocsik számára. A 2 literes 45 lóerős, illetve az 50 lóerős túra-limuzinek 20 kg körüli rendkívül alacsony lóerősúlyával kapcsolatban fölösleges magyaráznunk, mit jelent ez a gyakorlatban a kocsí gyorsulása és ele-
vensége, nemkülönben gazdaságossága szempontjából.

A BMW gyártási programja a nagykoocsik felé tendál: a tavaly megjelent 3.5 literes, hathengeres, 90 lóerős modell méltó koronája ennek a gyártási programnak. A kocsí 150 km-es csússebessége mellett 135 km-re sebességálló és ezt a kétségtelenül tekintélyes tempót 3000-es motorfordulatszámánál éri el. A kocsí felette



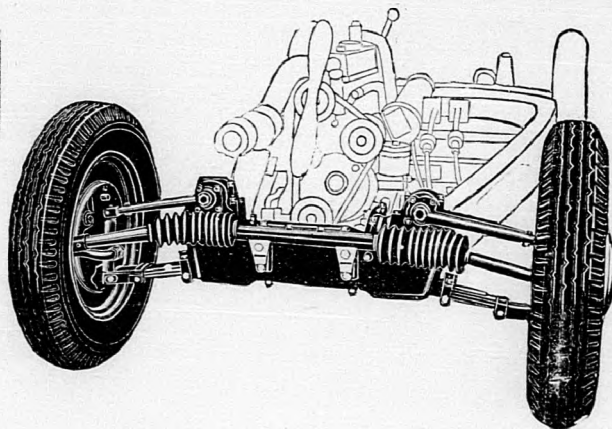
Ez a BMW-forma!

gazdaságos üzemének kulcsa — mint az összes BMW-típusoknál — a felette alacsony, mindössze 13.9 kg-os súlylőerő arányban rejlik, a 3.5 literes kocsí fogyasztása egyenletes 100 km-es sebesség mellett

alatta marad a 14 literek. A kocsí alváza a jól bevált BMW-konstrukció elemeit foglalja magában: elől kereszttrugós BMW-lengőtengely, hátul torziós rudazattal rugózott merevtengely. Mint minden BMW-modell, ez is hidraulikus fékekkel és központi olajzással kerül forgalomba.

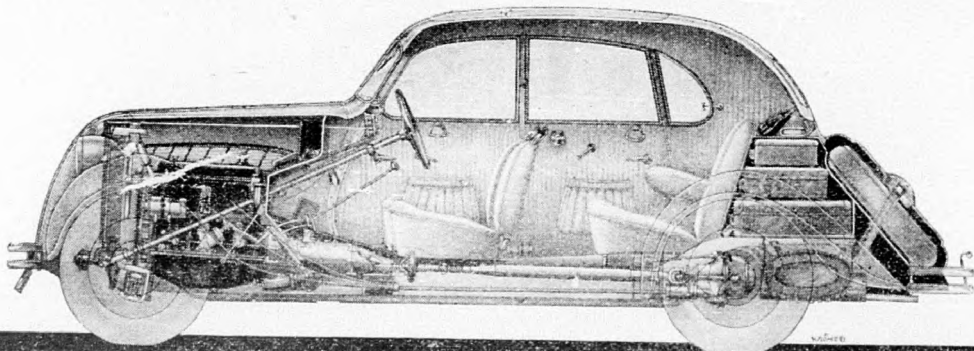
A BMW-gyár, mely úgyszólván kezdettől fogva a hathengeres konstrukció mellett kötötte le magát, ma teljes gyártási programját ezen az alapon hajtja végre. A gyár két alaptípusa természetesen a két hathengeres, 2 literes típus marad, a multból ismert 45 és 50 lóerős változatban, formailag egyentétvé tett, lágy vonalú, elegáns

karosszériákkal, melyek úgy limuzin, mint kabrióle kivitelben készülnek. Inyencek számára készülnek a 3 gázosítós, 2 literes 55, illetve sportmotoros 80 lóerős alvázakon a kétüléses, pótpados sportkupé és sportkabrióle változatok, míg a 80 lóerős „rasszig” sportkocsí a maga 10 kg-on aluli lóerősúlyával a sportemberek vágyalma...



A jó útfekvés biztosítéka a BMW-kocsik elsőkerék felfüggesztése.

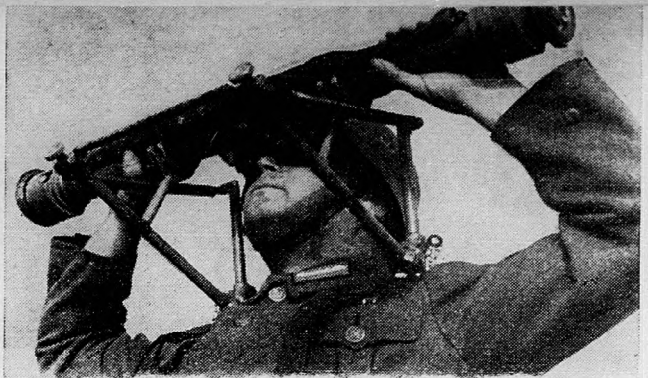
(Kérjen képes ismertetést a BMW vezérképvisellettől: Majláth M., Budapest, VI. Lehel-utca 2.)



A BMW kocsí lágy, harmonikus vonalai fényűzően kivitelezett korszerű konstrukciót takarnak.



Német légvédelmi könnyű gépágyú tüzelőállásban. A löveg körül a kezelők szorgoskodnak, a jobbszélén a távmérővel felszerelt tüzért látjuk, amint optikai műszerével állandóan követi az ellenséges repülőgépet és közli az irányzóval a távolságot.



A távmérő műszer és az azt kezelő tüzér szinte egyetlen egységbe forr össze. A távmérő nyeregszerűen illeszkedik a tüzér vállára, akinek más dolga nincsen, mint műszerét ráirányozni az ellenséges gépre és leolvasni a távot.



Ünnepélyesen fogadták a rendszeresített Róma-Tokio légi útvonal első gépét, a Yamatot. A képen a nemzeti viseletbe öltözött japán és az egyenruhás olasz repülőket látjuk.

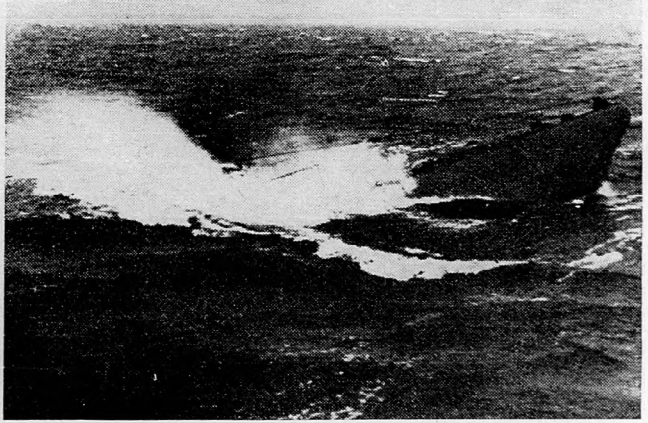


Tisztogatják a páncéltörő ágyú csövét. A harc- és páncéltörőknek ezt a parányi remét terepenő gépkocsikon vontatják, a löveg maga két ballongumis keréken gördül.



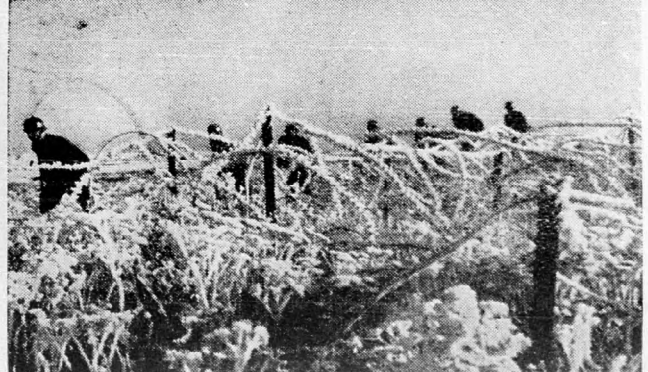
Golyószóró tüzelőállásban. A golyószóró irányzója várja a tüzparancsot, társa távesővön figyel a felbukkanó célt. A korszerű golyószórót nagy tűzgyorsasága és tüzeréje, rendkívüli mozgási képessége jellemzi.

Néha elefántosítani is kell a motorosított egységet. Képiünkön azt a ritka jelenetet látjuk, amikor a Hagenbeek cirkusztól kölcsönvett Róma nevezetű nagyfülű vontatja át a katonai gépkocsit a patak medrén.



Izgalmas az a pillanat, amikor az U-hajó orra váratlanul előbukkan a mélyből: tajtékzik és hullámzik a tenger. Aki hajlamos a tengeri betegségre, abból aligha válik használható U-hajó matrész.

Zajtalanul lopakodik előre a terepkutató járőr... Előttük ezer jégkristállyal díszítette fel télapó a szögcső akadályt. Feszülten figyelve, görnyedten halad a járőr, hiszen nem tudják, melyik pillanatban kapnak valahonnan tüzet.



OPEL a megbízható.

Korszerű felépítés, válogatott anyag és gondos kivitel minden OPEL-kocsi világhírének alapja

OPEL KADETT

1·1 lit. 4 heng.

Kadett Standard ar. P 2550

Kadett 2-ajtós..... ar. P 2820

Kadett 4-ajtós..... ar. P 3020

Kadett Cabriolet... ar. P 2860

OPEL OLYMPIA

1·5 lit. 4 heng.

Olympia 2-ajtós ... ar. P 3380

Olympia 4-ajtós .. ar. P 3760

Olympia Cabriolet ar. P 3420

OPEL KAPITÄN

2·5 lit. 6 heng.

Kapitän 2-ajtós ... ar. P 4650

Kapitän 4-ajtós ... ar. P 4810

Kapitän Cabriolet ar. P 5240

OPEL ADMIRAL

3·6 lit. 6 heng.

Admiral Sedan ar. P 7790

Admiral Cabriolet.. ar. P 8640

Vezérképviselőt:

**Nemzetközi
Gépkereskedelmi Rt.**

Budapest,
V., Vörösmarty-tér 4.