

AutóMotor



Zündapp

A korszerű hadsereg nélkülözhetetlen szerve a motorkerékpár, a hírközlésnek, telderítésnek, összeköttetésnek, biztosításnak és a forgalom-szabályozásnak ez a mozgékony, gyors és terepbíró eszköze. Hogy a motorkerékpár milyen „utakat” képes legyúrni, azt a képünkön bemutatott Zündapp-motoros német osztag mutatja be.

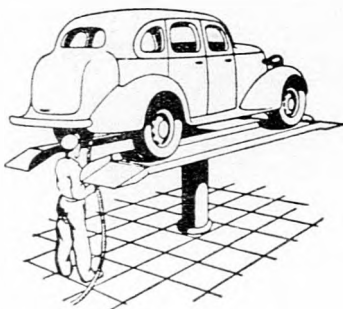




Sajátkezüleg tisztítja eldugult kéményét?

Végeztesse szakemberrel kocsija kenését

Kocsijának rendszeres és szakszerű kenése megtakarítást, kényelmet és biztonságot jelent. Emellett a költségek igen alacsonyak.



Tegyen próbát ott, ahol
ezt a jelet
látja:



SHELL KŐOLAJ R.T. BUDAPEST

SHELL KÜLÖNLEGES KENŐSERVICE

LEVÉLVÁLTÁS...

Kaptuk az alábbi levelet:

Budapest, 1939 október 12.

Az „AUTO-MOTOR“ tekintetes Szerkesztőségének,

Budapest.

A Királyi Magyar Automobil Club választmányának egyhangú határozata alapján sajnálattal vagyok kénytelen a következőket közölni:

A választmány beható tanulmány tárgyává tette nb. lapjuknak a Királyi Magyar Automobil Clubra és annak ténykedéseire vonatkozólag folyó év folyamán megjelent közleményeit és azok alapján azon megállapításra jutott, hogy azok a jóhiszeműséget nélkülözik és tendenciósusak.

Mintán azonban az erre illetékes tényezők elbírálása szerint azok bűnvádi üldözhetésre tartalmuknál fogva alapot nem nyújtanak, a Királyi Magyar Automobil Club viszont elvi álláspontjánál fogva sem helyreigazítási jogával nem él, sem pedig polémiába bocsátkozni nem hajlandó, a hivatkozott közleményekben felmerülő tendencia, valamint ezen cikkeknek a Királyi Magyar Automobil Club, mint erkölcsi tesztület súlyával össze nem egyeztethető hangja folytán indítatva érzí magát a következtetéseket levonni és ennek alapján a következőképpen határozni:

1. A Királyi Magyar Automobil Club választmánya az AUTO-MOTOR e. időszaki szaklap előfizetését azonnali hatállyal megszünteti és annak a jövőben olvasóterme részére való beszerzését mellőzni rendeli el;

2. A Királyi Magyar Automobil Club választmánya az AUTO-MOTOR e. időszaki szaklappal mindenemű hivatalos összeköttetés megszakítását rendeli el, annak részére tehát közlemények, kommunikék, meghívók, értesítések, versenyeredmények, stb. megküldése a jövőben mellőzendő;

3. A Királyi Magyar Automobil Club választmánya felhatalmazza ügyészét, hogy az AUTO-MOTOR e. időszaki szaklap mindenemű további — a clubra sérelmes — esetleges közleményeivel szemben a Királyi Magyar Automobil Club nevében a fennförgő helyzethez képes az illetékes büntető-bíróságok, illetve a sajtókamara előtt elégtételt szerezzen;

4. A Királyi Magyar Automobil Club választmánya utasítja vezértitkár, hogy fenti határozatait az AUTO-MOTOR e. időszaki szaklap szerkesztőségével írásban közölje.

Maradtunk

kiváló tisztelettel

KIRÁLYI MAGYAR AUTOMOBIL CLUB

dr. Landauer Eduárd s. k.
vezértitkár.

Ajánlott.

Válaszunk:

Tekintetes

KIRÁLYI MAGYAR AUTOMOBIL CLUB

Budapest.

Megkaptuk f. évi október hó 12-ikén kelt nagybecsű és ajánlott levelüket, melynek tartalmát őszinte sajnálkozással vettük tudomásul. Megnyugtatójukra közöljük, miszerint azonnali intézkedtünk, hogy kiadóhivatalunk az előfizetésük azonnali hatályú lemondása következtében Önöknek visszajáró összeget haladéktalanul származtassa vissza.

Tudomásul vesszük azt is, hogy Önök lapunk részére a jövőben nem fognak közleményeket, versenyeredményeket stb. megküldeni. Egyben tisztelettel közöljük, hogy tapasztalt für-

készeknek adtunk megbízást annak kipuhatólására, hogy az október 12-ike óta rendezett versenyeknek mi volt az eredménye. Elképzelhetőnek tartjuk ugyanis, hogy az ismeretes nyári és őszi korábbi állapotok megszüntével Önök minden bizonnyal és sűrítve az elmúlt egy hónap alatt megrendezték az elmaradt versenyeket, — beleértve a Kezdk versenyét, a Csepeli GP-t, a Terepversenyt, az Őszi Rekordnapot, a Téli-versenyt stb., stb., stb. —, melyek eredményeit azonban az Önök értesítéseinek megszüntetése következtében, sajnos, nem ismerhetjük.

Rendkívül örömmel tölt el bennünket, hogy nagybecsűlt Választmányuk — mint azt Önök levelükben írják — beható tanulmány tárgyává tette lapunknak a Királyi Magyar Automobil Clubra vonatkozólag a folyó év folyamán megjelent közleményeit. Viszont sajnálkoznunk kell afelett, hogy a beható tanulmányozás végeztével nem arra a meggyőző-désre jutottak, hogy szóbanförgő közleményeink megírásában a magyar motorsportok érdeke vezérelt bennünket, hanem a rosszhiszeműség. Tisztelettel utasítjuk vissza t. Választmányunknak ezt az egyoldalú megállapítást, mert cikkeink jó-avagy rosszhiszeműségének elbírálása túlhaladja az Önök — tehát a közvetlenül érdekelték — működési területét, inkább bízzuk rá mindkettlen ez a közvéleményre és a sportolni akaró motorosok ezreire, akiknek erre vonatkozólag minden bizonyára megvan a kiforrott véleményük.

Mély sajnálkozással tölt el bennünket, hogy Önök a magyar motorsportért, a felmérhetetlen nemzeti és nemzetvédelmi érdekekért folytatott áldozatos küzdelmünknek ennyire félre-értik és még mindig az elfogultság torzító szemüvegen nézik a való helyzetet.

Nagybecsűlt levelüknek azt a megállapítását, hogy cikkeink tendenciósusak: teljes egészében elismerjük. Cikkeinknek megírásában, bírálataink és helyzetjellemzéseink közlésében valóban tendencia vezet bennünket. Ez a tendencia pedig rövid mondatban fejezhető ki: fejleszteni a nemzetvédelmi jelentőségű magyar motorsportot és minden erőnkkel fel-rázni az erre illetékeseket tétetetlen és ólmos álmukból! Ez nem jogunk, hanem ennél jóval több: kötelességünk. Mi nagyon is jól tudjuk, hogy nemzeti és nemzetvédelmi szempontból mit jelent a fejlett magyar motorsport. És minden bizonynyal a t. Választmány tagjai között is akadnak olyanok, akik e kérdés érdemének ezzel az oldalával is tisztában vannak. Akik velünk együtt tudják azt, hogy milyen jelentősége van az ország motorosításának és érzik, hogy a magyar motorsportok főhatóságának — tehát a Királyi Magyar Automobil Clubnak — ezen a téren valóban vannak alapszabályszerű célkitűzésein túlmenő tennivaló. Ha ez az eszmélésünk és az ilyen irányban való működésünk bűn, úgy boldog örömmel vállaljuk a bűnösnek azt a szerepét, melyet Önök olyan makacs heveséggel osztanak ki a számunkra. Mi a célt nézzük, azt a szent célt, melynek elérésére minden elkerülhetetlen eszköz megengedett.

Szíves elnézésüket kérjük, hogy nagybecsű levelüket nyílt levél alakjában választoltuk meg. Ebben kizárólag az vezetett bennünket, hogy a KMAC választmányának minden egyes tagja — és vele együtt az egész magyar közvélemény — megismerje az Önök és a mi álláspontunkat és vele a való helyzetet.

Nagybecsülésünk kifejezése mellett vagyunk

Budapest, 1939 november 15.

teljes tisztelettel

az AUTO-MOTOR Szerkesztősége

Kramer Jenő s. k.
szerkesztő.

Hogyan használhatjuk ki a legjobban

havi üzemanyag adagunkat?

Egyszerű szürke kis nyomtatvány. A tetején ott a címe: Motalkó-jegy. Magyarországon ma csakis ilyen jeggyel lehet üzemanyagot vásárolni, ki-ki motorjának hengerfartartalma szerint, havi 50, vagy ennél valamivel több liternyit. Nem túl kevés és nem túl sok, annyi, amennyinek elegendőnek kell lennie. Annyi, amennyivel bőles beosztással és takarékossgal, be is érhetjük.

Érthető, hogy a mai motalkójegyes világban takarékoskodni kell. Takarékoskodni a kilométerekkel és takarékoskodni a kilométerenként elfogyasztott üzemanyaggal.

Hogy a kilométerekkel miképpen kell takarékoskodni, azt nem kell bővebben megvilágítani. Egyszerűen kerülünk minden felesleges utat és a városi forgalomban úgy választjuk meg az útvonalat, hogy — minden várakozás ellenére — nem a legrövidebb, hanem a legakadálytalanabbul, tehát a legtakarékosabban járható úton érjük el a célpontot. Azonnal megértjük ezt, ha elgondoljuk, hogy autón nem mindig a legrövidebb út a — legrövidebb. Hiába választunk ki mellékutakat abból a célból, hogy a főútvonallal szemben néhány száz métert megtakarítsunk, mert a mellékutak minden egyes keresztezésénél, testi épségünk érdekében, lassítanunk kell, majd utána ismét gyorsítanunk. Minden egyes fékezésnél az üzemanyaggal megfizetett mozgási energiánkat semmisítjük meg, minden gyorsításnál üzemanyagoldozatot hozunk. Levegősebben tölthet fogyasztunk az egyenletesen és simán be nem jár-

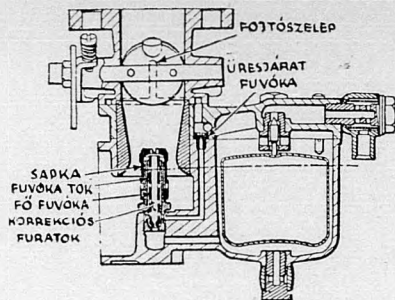
ható rövidebb útvonalon, mint a hosszabb, de nagyrészt fékezés és gyorsítás nélkül egyenletesen bejárható főútvonalon.

Rengeteg üzemanyagot takaríthatunk meg azzal, ha már messziről figyeljük a forgalmi jelzéseket. Ha vagy száz méterrel előbb látjuk azt, hogy a forgalmi jelzőlámpa tilosra mutat, vagy fog hamarosan mutatni, úgy elveszünk a gózt és szép lassan hagyjuk kifutni a kocsi, egészen a keresztezés szélső-éig. Így, mondhatni, ingyen guruljuk végig azt a száz métert, ha rajta hagyjuk a gózt, úgy fékeznünk kell, ami benzinen megfizetett energiát semmisít meg.

Ugyanez vonatkozik az országútra is. Inkább válasszuk a valamivel nagyobb tévolséget beton vagy aszfaltúton, mint poros úton a rövidebbet, mert hiszen a pormentes úton lényegesen kevesebb üzemanyagot fogyaszt. A vezetési technikát itt is beállíthatjuk a takarékoság szolgálatába, ha már jóval a kanyarok előtt elveszünk a gózt és olyan tempóra hozzuk kifutni a cépet, hogy a kanyart fékezés nélkül vehessük. Rengeteg takarítunk meg azzal, ha az egyhelejtőkről kinyomott kupplunggal és szabadon futó motorral gurulunk le. Ha nem erőltetjük az iramot, hanem kocsi sebességének legfeljebb 70—75 százalékáig engedjük felszökni a sebességet.

A vezetési takarékoságot kellőképpen egészíti ki a műszaki takarékoság. Itt nem arra gondolunk, hogy benzinevezékünk ne szívárognon, hogy egyetlen csepp motalkónk se kerülje ki a motor robbanótereit. Arról van szó, hogy a motor szomját igyekezzünk csillapítani még akkor is, ha ez némileg a munkateljesítmény és a sebesség a gyorsulás rovására is megy.

A karburátor megfelelő beállításával igen sok üzemanyagot takaríthatunk meg! Csakhogy ezt elvégezni nem egyszerű munka, hozzáértés és vezérfonal kell hozzá, ellenkező esetben, megtaka-



A Solex karburátor szerkezete.

ritás helyett prédálás lesz a karburátorral való játék vége.

Vannak, akik azt hiszik, hogy ha néhány számmal kisebb főfűvókat alkalmaznak, úgy máris célhoz érnek. Tévedés ez a javából, mert a karburátornak egész összhangban levő beállítását kell megváltoztatni az eredmény érdekében.

Vegyük példának a legnépszerűbb és a ma futó kocsi legnagyobb részén található Solex-karburátort. A Solexben a keverék minőségét és a motornak jutott adagnak mennyiségét a főfűvó és az oldalba fűrt úgynevezett korrekciós nyílások, a segéd-fűvóka és a torok nagysága határozza meg. Hiába szerelünk kisebb főfűvókat, ha a többi szerelvény ugyanakkor nem változtatjuk meg, úgy nem takarítunk meg semmit, ráadásul motorunk szabálytalanul fog működni.

Szerelésére az üresjárattűvókat figyelembe kívül hagyhatjuk, így csak a főfűvókat, a torkot és a főfűvókán levő korrekciós furatok nagyságát kell megváltoztatnunk. Szabály legyen: ha kisebb furatú főfűvókat szerelünk, úgy megfelelően kisebb torkot is alkalmazunk. A kisebb főfűvókának akkorak legyenek a korrekciós furatai, hogy a legjobb gyorsulást kapjuk.

Lássunk példát. Karburátorunk normális beállítása a következő:

- főfűvóka 125;
 - korrekciós furat 290;
 - török 27.
- Ugyanennek a motornak, illetve karburátornak takarékos beállítása a következő:
- főfűvóka 115 (110);
 - korrekciós furat 240 (230);
 - török 26 (25).

A legjobb beállítást ki kell természetesen kísérletezni. Azzal számolnunk kell, hogy a takarékosra beállított karburátor csökkenti a sebességet és a vonóerőt, ez azonban másodrendű jelentőségű akkor, amikor a döntő tényező egyedül a takarékoság.

A leggyorsabb takarékosági berendezés a — fakocka. Egyszerű fakocka-ütközőt erősítsünk a gázpedál alá, úgy, hogy háromnegyednél több gózt akarattal se adhassunk. A fakocka valóban bővös berendezés, állítható ke-reül és havonta igen sok litert takarít meg, mert ha akarunk, sem tudunk annyi gózt adni, hogy túlhaladjuk a takarékoságnak legjobban megfelelő sebességet.

Packard-Nash

Hivatalos szervice

ERDŐS TESTVÉREK

autobiljavító- és karosszéria-üzem
AUIÓKARBANTARTÁS

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

HORVÁTH JÁNOS

IX., SZVETENAY U. 4
TELEFON: 132-756

„TRIO“ AUTÓ- ÉS GÉPJAVÍTÓ AUTÓ- ÉS GÉPALKAT- RÉSZEK GYÁRTÁSA

ISZER

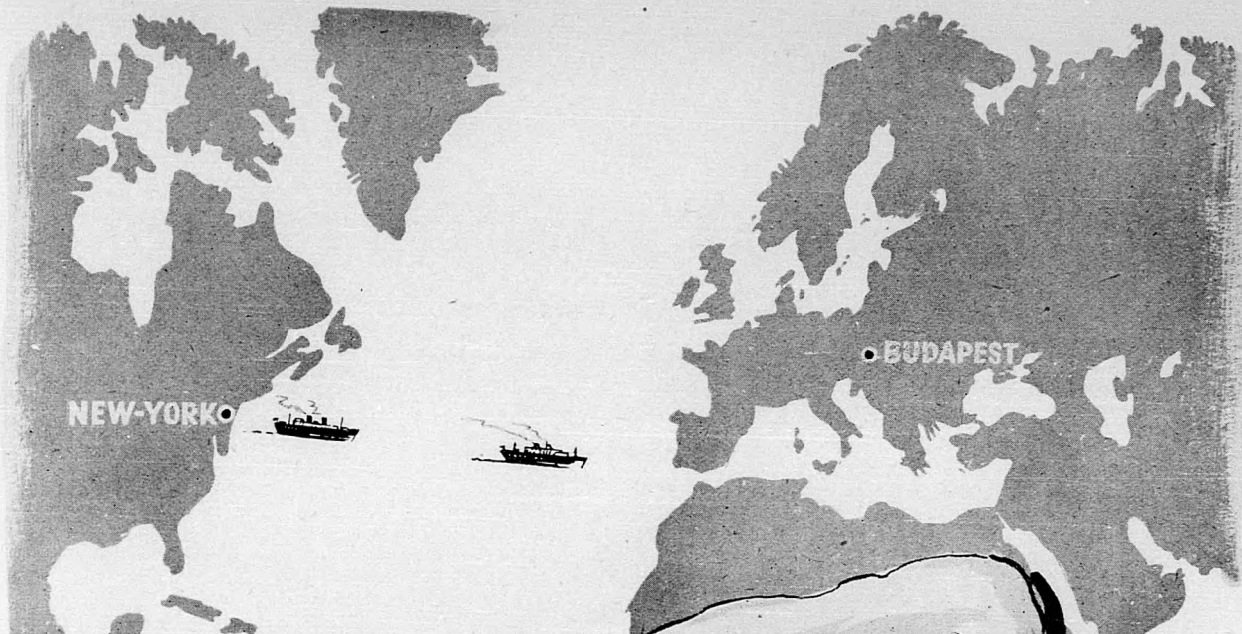
V., DRÁVA UCCA 5
TELEFON: 298-473

ELEKTROHEGESZTŐ MŰVEK



SPECIÁLIS HEGESZTÉSEI

GARANTÁLTAN MEGBIZHATÓK, OLCSÓK



Itt a tél...

és minden nehézség ellenére

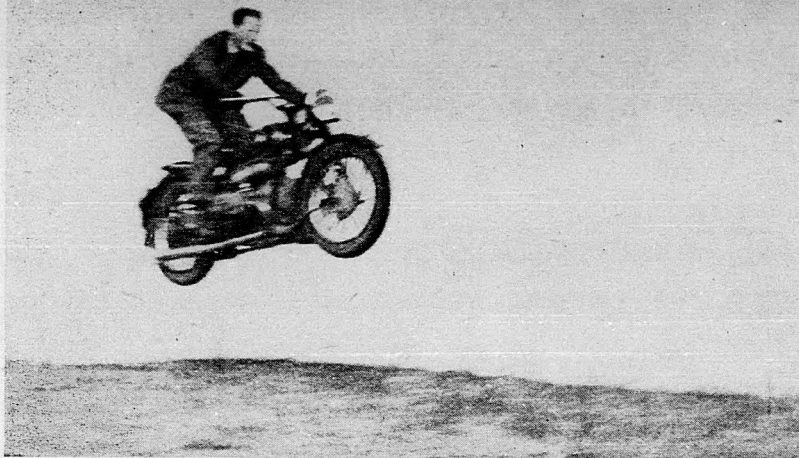
itt a

Mobiloil
Arctic

BEJEGYZETT VÉDJEGY



VACUUM OIL COMPANY R.T. BUDAPEST



MI IS AZ A KTT?

Magad uram, ha szolgád nincs! — tartja a jó magyar közmondás. Eből a mélyértelmű igazságból indult ki az az akció, amely ma már mint nagy és lelkes tábor, ápolgatja, élesztgeti vasárnapról-vasárnapra a cserbenhagyott magyar motorkerékpársportot...

De kezdjük el a legelején e modern sportmesét.

Hol volt, hol nem volt, még a kispesti határon innen, volt egyszer egy tettekben erős autókлуб, amely utipapírok árusításán kívül, versenyrendezéssel is foglalkozott. Miért, miért nem, — ez már nem ide tartozik, — mindegyre kevesebb versenyt rendezett, végül is versenye elhalasztásában és lemondásában, kiadta utolsó erejét is. Az egykori nagy klub kezéből kihullott a start-zászló...

Ezen szomorú események hatása alatt vetődött fel két-három lelkes motorosban az „önállósítás” gondolata. Néhány este összejöttek a gondolat istápolói a Szücs-féle üzletben és a késő estébe nyúló beszélgetések eredményeképpen, vasárnap délután, már vagy 10–15 motoros jelent meg a megbeszélte találkán. *Kozma* Bandi, — akinek oroszlan-rész jutott az eredményesen végzett munkákból, — vezette a komoly motorozásra éhes flukat. És amint várható is volt, a *Kedélyes Terep Torna mágnesként vonzotta motorosainkat*. Jövővi versenyzőink éppen úgy kivették részüket a saját rendezményű versenyekből, mint az ismeretlen kezdők. *Kozma*, *Szücs*, *Martinek*, *Lantai*, nem végeztek felesleges munkát. A startzászlót ismét lengeti az őszi szél, hol a Nagyszénáson, hol Veresgyháza homokdombjain, hol a Kissvábhegy oldalán, hol a megyeri homoksvatagban és most utoljára, a kisorakosi gyakorlótéren.

Erről az utóbbi esőmosta KTT-ről álljon itt néhány soros beszámoló:

Mint mindig, úgy most is az Apponyi téren, illetve a Cúria ucaában gyülekeztek a fluk. Az esőt ígérő felhők ellenére, 27 motorkerékpár és 2 autó várta az indulást. Az ebédre siető belvárosiak és a „stamm” közönség érthető kíváncsisággal szemlélték az eleven képet. A Ferenciek templomában egy órát kongattak, mikor *Gregorich* Erika kiosztotta a gázlárcokat, melyeket az előző vasárnap KTT-ről már jól ismertek a

fluk. A buzgón dolgozó fotóriporterek sortüze között, libasorban gurultak ki a szűk Cúria ucaából az autótól követett motorosok. Bizar jelenet volt a főváros ucaján fegyelmезetten, rendben felvonuló gázlárcos motorosok regimentje. Volt is közönség a járdák mentén!

Negyedóra múlva már motorberregéstől volt hangos a széles terepű kisorakosi gyakorlótér. Pályát kerestek a fluk. Rövid percek alatt megállapodtak egy tekintélyes homokdomb aljában. A barátságatlan hűvös idő ellenére, lekerültek a bőr-, gumi- és egyéb kabátok és kezdetét vette a „tréning”. *Gutschy* öreg „fűrészével” fűszlizes nélkül megmászta ott a homokhegyet, ahol ez nem sikerült senkinek sem. Nosza, nekiiramondták a fluk. Szinte eltolták az egész dombot. (Olyan igyekezettel „versenyeztek”, mintha legalább is egy-egy magyar bajnokságról lett volna szó.) Éppen akkor érkezett a cowboyndrágos kis Domján, csak *Kozma*nak odakiáltotta késésének okát, aztán be az elsőt, rá a follaázt és már ő is ott „nyüzsgölt” a többiek között. A nagy tohavabohu

után kialakult a verseny rendje. Az utólag felfedezett, homokba vágott keréknyomon kellett feljutni az ugyan-csak meredek dombra és a tréning-célokra szolgáló szokatlan mély homokon kellett leereszkedni a starthelyhez.

Az autószőnyegekkal jelölt „pálya” hossza kb. 300 méter lehetett, amit az egyenként indított versenyzőknek kétszer kellett időre befutniok. Alig hagyta el az első motoros, *Bakay* (Népmotor) a startot, megnyaltak az égi csatornák. Először csak apró, ritka szemekben. Motorosaink zokszó nélkül vették tudomásul *Jupiter Pluvius* adományát. A startnál nem kellett senkire sem várni, alig fejezte be az egyik a köreit, már ott állott a másik, indulásra készen. *Gutschy* 1:14 legjobb ideje kétszer is veszellybe került. Ha *Lehner* (Puch), illetve *Domján* nem buknak, jobb idő került volna ki. És míg a fluk a „jobb” időért küzdöttek, addig az égiek is nagyobbat tekertek az esőgép drégriffjén. Zuhogó esőben állt starthoz *Dömök* barátunk 750-es oldalkocsis BMW-jén. Start. A túlpörgő hátsókerék magasra vágta a sárnak induló homokot. Mint a nyúl! — mondta elismeréssel *Kozma* — és *Dömök*, alig hogy eltűnt a domb tetején, már meg is jelent a homoklejtőn. A tankon végighasalva repeszett lefelé! *Domján* kis esomóban gubbasztva lapult hol a motoron, hol az oldalkocsi kerekén. A második kör is pompásan sikerült és 1:04:1 mp.-el *Dömök* lett a nap legjobb ideje.

Meg kell még emlékezni *Ince* Gáborról, aki vasárnap reggel indult Szegedről, hogy résztvehesen a KTT-n, majd annak befejeztével, visszament állomáshelyére, Szegedre. Ezt a huszáros bravurt már másodsor csinálta. Díeséretre méltó ez a lelkesedés.

Hasonlóképpen meg kell jegyezni, hogy ifj. *Szücs* fájdalommal vállficamódása ellenére is, kijött motorral, sőt indult és nyert a kategóriájában.

Az ingig ázott társaság végül is a korán beálló sötétség fosztotta meg a továbbversenyzéstől és bár mindenki olyan volt, mint az öntött ürge, mégis jó hangulatban fejeződött be a VIII-ik KTT!



Felül: Folyik a gázlárcos fűverseny, a Népmotor-csapat munkában. Balról: *Martinek* ugratja Népmotorját. Jobbról: *Wohlmuth* Eml (Népmotor) 191/10-es emelkedésben.

„Stukák“ — előre...!

A lengyel háború elültével egyre nagyobb figyelem fordul a hadjárat döntő fegyvernemei, a motorizált alakulatok és a légitőltető haditettei felé. A német bukó-bombázó gépek, a „Sturzkampf-flugzeug“ rövidítéséből egyszerűen „Stuka“-nak „bevezett“ masinák, fontos szerepet vittek a német offenzívában. Róluk szól jelen cikkünk, melyből olvasóink egy Stuka-pilóta elbeszélése alapján alkothatnak hű képet a félelmetes légi fegyvernem ténykedéseiről... Átadjuk a szót a rá leghivatottabbak egyikének:

— Minden pillanatban indulhatunk! A rajparancsnokok már megkapták részletes utasításukat, itt állunk a gépknél és várunk... Az indulási parancsra...

... Azt is megkaptuk! Pillanatok alatt mindenki a helyén van... Dörögnek a motorok... Mintha vihar szántana végig a mezőn: az első rajok már a magasba emelkednek... Ugyanúgy, mint régen, otthon, a gyakorlótér fölött... Magasság?... 1000 méter... 2000 méter... azután — 3000 méter... A mélyben térképünk kicsinyül a vidék, mint végtelen hómező takarja el előlünk a földet a magunk alá gyűrt felhőzet... Csak a felhők fölött tovaszárguldó bajtársainkat látjuk... A pilótahabók fejhallgatói teremtik meg a láthatatlan összeköttetést a rajparancsnokokkal és a tábori repülőtér állomásával... A beszédet gégemikrofon veszi fel és az aether hullámai továbbítják a szomszédos

masinára, vagy a sok-sok kilométerrel elmaradt földi állomásra...

De talán már cénál is vagyunk? Parancsunk egy lengyel kis erődvonal elleni támadásra szól, feladatunk az ellenséges ellenállás támaszpontjainak szétrombolása, előnyomuló gyalogságunk számára az út egyengetése... Célban is kell már lennünk! A felhőtakaró is szakadozik, a Stukák személyzete mindmegannyi ragadozó a vidéket kémleli, egy kis folyócskát, hegláncolatot és völgyzszakadékokat kutatnak... Ezek a támpontjaink.

Helyben vagyunk! Parancs a támadásra!

A Stukák libasorba alakulnak... Minden idegszálunk pattanásig feszül... Minden energiánkat a parancs sikeres teljesítésére vetjük latba... Azután kezdődik!...

A vezetőgép hirtelen oldalra billenve, szinte merőlegesen zúg alá a mélybe... Harminc-negyven méterrel mögötte követi a második gép és sorra a többi... Bukórepüléssel, irtózatossal sebességgel zúgnak a célra le... A pilóta az egész géppel céloz, száskeresztjében tartva a kiszemelt célpontot... Az az érzésünk, mintha szembe repülne velünk a — föld!... Egyre jobban kibontakoznak a kontúrok, egyre szédítőbb a bukórepülés irama... Most!...

... A géptörzs alatti 50 kg-os bomba a vezetőpilóta egyetlen gombnyomására elválik a masinától... Sorsára bizzuk... Hiszen számunkra most jön a legnehezebb mozzanat: magasba rántani a gépet!... Ilyenkor a lábába száll az embernek a — vérel! Mintha csak egy óriás mancsa szorítana az üléshez! Már sok száz méterre va-

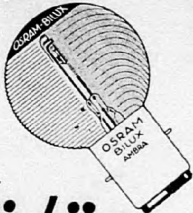


Ju 87 típusú német Junkers bukó-bombázók munkában...

gyunk a bombázott célponttól... És mindez másodperc töredéke alatt zajlott le... A háttérben hatalmas explóziós tölcéserek jelzik a bukórepülésből végrehajtott bombázás után legyezőszerűen szerterepülő Stukáknak munkájuk nyomait... A támadás eredményéről a nyomon követő megfigyelőgép fényképfelvételei tanuskodnak...

Jóvilágítás

elhárítja a baleseteket!



Ködös időben



OSRAM BILUX AMBRA

MIÉRT LEGYEN MINDEN MAGYAR MOTOROS MŰVÉSZE A MOTOROZÁS TUDOMÁNYÁNAK?

nap, minden óra és minden perc pótolhatatlan veszteség!

Miért van szükség tökéletes terepmotorosra?

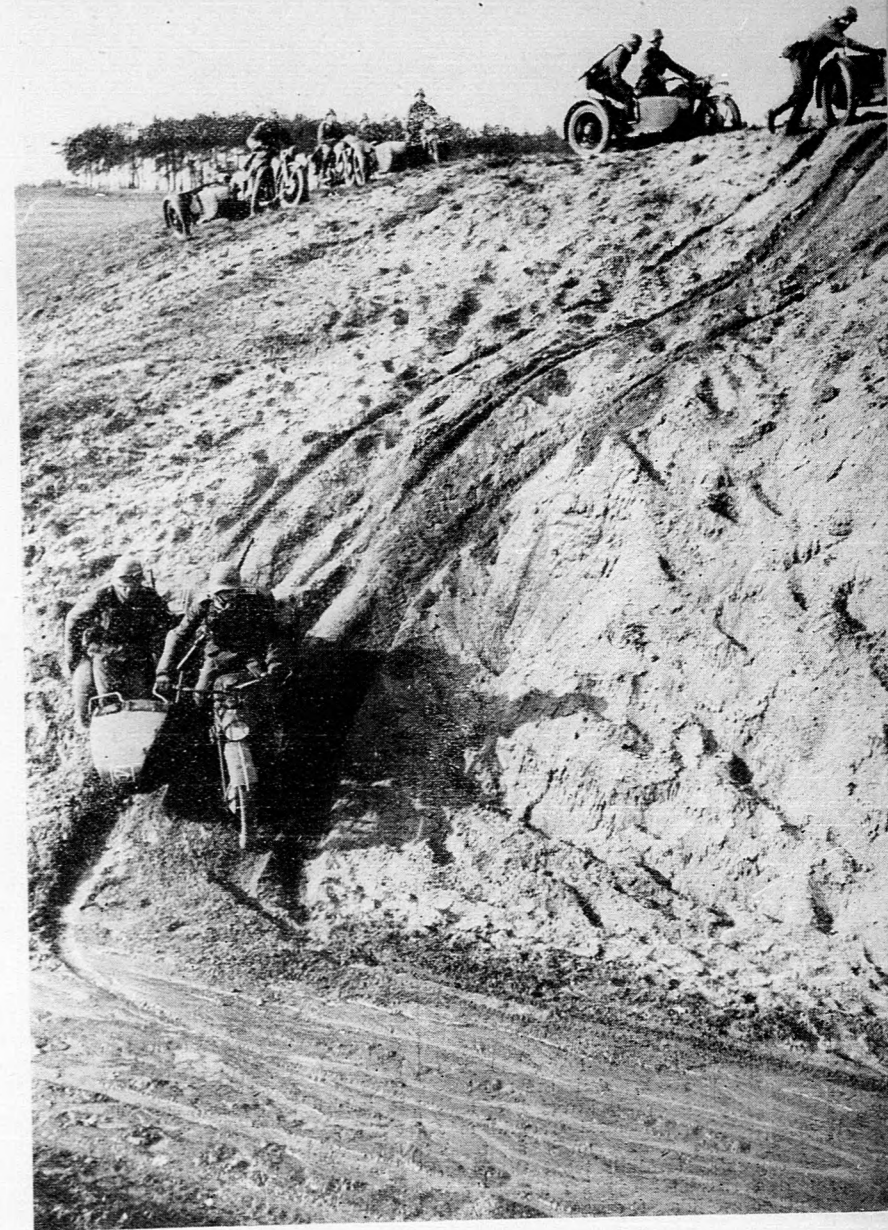
A motorkerékpár a korszerű hadviselésnek igen fontos, mondhatni nélkülözhetetlen eszköze és jelentősége abban a mértékben növekedett, amilyen mértékben bővült a gépesített alakulatok száma és alkalmazása. A nemrég lezajlott lengyel háború mutatta meg, hogy a gyorscsapatok elsőrendűen alkalmasak a döntés előkészítésére és kimélyítésére, valamint a harcban döntő módon való közreműködésre. A gépesített, az úgynevezett gyorscsapatokat rendkívüli mozgathatóságuk, aránylag igen nagy tűzerjük igen alkalmassá teszik az üldözésre, a súlyos veszteséget szenvedett és morálisan megrendült ellenséggel szembeni gyors bevetésük alkalmas a döntés kicsikarására és a döntés eredményeinek nemcsak kiaknázására, hanem egyben biztosítására is.

A gyorscsapatok nélkülözhetetlen eleme a motorkerékpár, mely kitűnő eszköz a felderítésre, a forgalomszabályozásra, a vezetékes vagy vezeték nélküli távbeszélő melletti hírközlésre,

Balról: A katonai Zündapp a féméteres homokban is halad. — Jobbról: Stabilan szánkázik lefelé a mély homokban a katonai Zündapp. — Alul: A motoros katonák a Zündapp-jukkal nem ismerik akadályt.

az összeköttetésre. A gyorscsapatok rendkívüli mozgási sebessége mellett csakis a járhatatlan vagy úttalan utakon is jól mozgó motorkerékpár képes elvégezni az említett feladatokat, ez az oka annak, hogy például a német hadseregben hosszú tanfolyamok keretében oktatják a katonai motorosokat, akiknek úgy kell tudniuk motorozni, hogy semmilyen akadálytól se riadjanak vissza. A legválogatottabban ijesztő akadályokkal tarkított terepen folyik ez a tervszerű oktatás, 40—50 százalékos homokmeredélyek, mely vízcsákok, néhány centiméternyi széles sziklás ösvények, térdig érő iszappal borított kátyúk mindennaposak az ilyen motoros iskolákban. Elég néhány pillantást vetni képeinkre, melyek a német haderő legnépszerűbb gépeit, a Zündappokat és vezetőiket mutatják be munkájában, hogy tisztában legyünk azzal: mit is kell teljesítenie a katonai motornak és a jó motoros katonának.

A jó terepmotorosnak ezenkívül műszakilag is szakembernek kell lennie. A motoros hírvivőnek nem áll módjában begurulni valamilyen műhelybe, hogy eldugult fuvókáját rendbehozzák és ha elszakad a lánc, vagy defektet kap a gumija: minél gyorsabban maga hozza rendbe. Ismernie kell az összes



A motorkerékpár óriási nemzeti és nemzetvédelmi jelentőségét felesleges részletesen vázolni, ma már szerencsére átment a köztudatba az, hogy a motorkerékpárra és a tökéletesen motorozni tudó, helyét a legnehezebb terepen is megálló, műszakilag is tökéletesen kiképzett motorosra nagyon is szükség van. Igen, motorosokra van szüksége az országnak, igazi, vérbeli, a sportember minden lendületével rendelkező motorosokra, akiknek műszaki és motoros tudása annyira tökéletes, hogy a legnehezebb feladatokat is meg tudják oldani. Félreértések elkerülése céljából, itt nem arra az örömmotoros típusra gondolunk, mely vasárnap felül szíve alkalmi hölgyével a motorra, hogy — ha futja a benzintől — hát lemotorozzon a Balatonra, vagy enyhébb esetben a velencei tóra, ellenkezőleg, olyan motorosokat kell nevelni minél nagyobb számban, akiknek nem megoldhatatlan probléma

akár a Nagyszénás homokmeredélyeinek, vagy akár a legsziklásabb erdei ösvénynek a legyűrése. Ennek a gárdának előteremtéséért küzdünk és abban látjuk a magyar motorsport hivatalos vezetőinek mai legfontosabb, mondhatni egyedüli célját, hogy a tétlenségbe és a hallgatásba való burkolódás helyett minden eszközt, minden alkalmat, minden lehetőséget megragadva vigye sikerre ezt az elgondolást. Minél több tökéletes motorost nevelni, ezt írja fel a magyar motorsport hivatalos és hivatásos vezetősége az évek óta sajnos bágyadtan petyhüdt lobogóra, ennek a célnak érdekében vesse be mindazon megmaradt erőit, hogy helyi jelentőségű erőkből nemzeti jelentőségű erők alakuljanak. Előtűnk a hosszú tél, a terepmotorozás elsajátítására legalkalmasabb időszak, ezt a telet kell kiaknázni, haladéktalanul hozzáfogni a szervezés munkájához, mert minden egyes elvesztett

üzemi zavarok okait, az üzemzavarok elhárítását és megelőzését, valamint a kisebb javítások eszközlésének módjait, egyszerűen szükséges, hogy mestere legyen a motorjának.

Hogyan nevelhetünk jó motorosokat?

Motorosból jó terepmotoros és komoly szakember csak gyakorlattal lesz. Megfelelő vezetés nélkül ehhez évek kellene, ha azonban megvan a kellő irányítás, úgy a képességeknek ez a fejlesztése meglepően gyorsan sikerül. Foglalkoztatni kell a motorost, minél sűrűbben rendezni túra- és terepversenyeket, minden vasárnap kivinni a szerencsére igen szép számban elérhető motorosokat a nyílt terepre, oktatni, magyarázni, csiszolni a tudásukat.

Ezen a téren igen komoly nemzetvédelmi feladat vár a magyar motorsport irányító szervére. Nem megoldhatatlan a kérdés, hiszen ehhez nem

kell pénz, nem kell rendezők és engedélyek tömege, csupán megfelelő propaganda, komoly, fíradhatatlan céltudatos és lelkes munka.

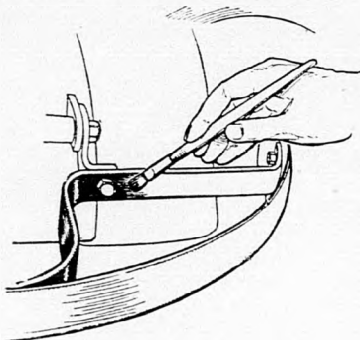
Remélni akarjuk, hogy a magyar motorsport főhatósága megérti mindazt, ami az elmondottakból világlik ki. És félredobva eddigi munkáit haladéktalanul lát hozzá a munkához. Nemcsak joga ez, hanem kötelessége is, kötelessége a nemzettel és kötelessége sajátmagával szemben is. Tegyen félre minden sportpolitikai szempontot, ennek a célnak érdekében gyűjtse össze eddig másra fecsérelt, megmaradt erőit. Fejlessze a magyar motorsportot, fejlessze a magyar motorosok tudását. Indítsa meg haladéktalanul a propagandát, hirdessen műszaki előadásokat, rendezzen túra- és terepversenyt túra- és terepverseny után. És addig ne hajtja pihenésre a fejét, amíg jó néhány ezer motorost nem avatott mazsolából — művésszé.

Egy kis autós – házimunka!

A félórás szórakoztató munka néha igen költséges javítások elkerülésére vezet

A koci legnagyobb ellensége a rozsdá. A rozsdá viszont éppen úgy lurakodik be az erre alkalmas helyekre, mint a tetanuszbacillus a sebbe. Amíg a krómoxáz és a dukózás ép, addig nincsen kapuja a rozsdának, ha azonban a legkisebb támadási pontot felleli, úgy elkezdí ártalmas munkáját és aláeszi magát a látszólag ép felületeknek is.

Különösen ilyenkor, a tél küszöbén, kell tehát minden repedést és felületi kopást megszüntetni, nem kell hozzá más, mint kevés megfelelő színű dukófesték, hígítófolyadék és esetet. A festéket nyugodtan hagyhatjuk beszáradni, csak éppen néhány cseppnyi hígítóval kell elkenni és máris használható.

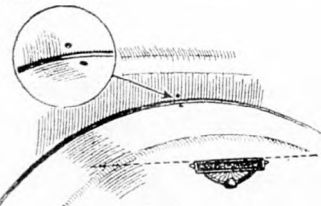


Ne resteljük a fáradságot, egy kis fekete dukó és eltűnik a rozsdá a lökésgátló vas-tartóiról.

A legkönnyebben a lökésgátló vas tartói rozsdásodnak, ami azért kellemetlen, mert a rozsdá átterjed a krómoxáz lökésgátló rudazatra, amin már csak a drága újkrómoxáz segít. A vasból készült tartókat tehát tisztogassuk le a rozsdától egy kis motalkóval, utána dörzsöljük át eszólópapírral. A smirglipont leporoljuk és utána elő a fekete dukóba mártott esettel, néhány perc és kocsinknak egészen új lesz az area.

*

A drágább kivitelű kocsi pótkerekei pompás tokokban rejtőznek. És mivel a gyárak szeretik az ingyenreklámozatot: ott találjuk a márka-nevet vagy jelvényt, a pótkeréktokon. Kerékesernél igen gyakran ferdén kerül ismét helyére a pótkeréktok, ha ugyan nem a fejetetejére — a felirattal vagy jelvényvel együtt.



Két pont jelzi azt, hogy a pótkeréktok és a tokon levő jelvény vagy felirat a helyes állásban van.

Igen könnyen segíthetünk ezen. Nem kell hozzá más, mint a karosszéria színetét eltérő festékek mártani a kihegyezett gyufaszálat és vele egy-egy pontot varázsolni a karosszéria és a pótkeréktokra, úgy, hogy a pontok egybeesése mutassa azt, hogy a keréktok a megfelelő állásban van.

*

A stoplámpa komoly biztonsági tényező a forgalomban, ha nem működik, úgy a mögöttünk haladó igen könnyen „belénk köthet”. A stoplámpa működését mechanizmusa legtöbbször

A takarékoság tízparancsolata

I.

Ügyelj arra, hogy a kútnál kiszolgáltattott tíz liter valóban tíz liter legyen. Ha a kútelező habot mér, ne habozz és mondj neki valami szépet.

II.

Vizsgáld át a tartányt, a benzinvezetéket és a csapokat. Ha valahol „könnyezést” látsz: azonnal szüntesd meg, ellenkező esetben már huszadikán Te fogsz könnyezni a — villamoson.

III.

Állítsd be a gyertyák körömhézagait és a megszakító hézagot az előírt távolságra. A rendesnél gondolatlan nagyobb gyertyaköröm-hézag kedvezően befolyásolja a fogyasztást.

IV.

Folyamatosan, egyenletesen vezess, minél kevesebbet fékezz és szokjál le a hirtelen gyorsításokról.

V.

Ne váglass. Ha nyolcvan helyett csak hatvanat mész, jó néhány liter takarítás meg. Es néha gyorsabban is érsz célhoz.

VI.

Ne jársd a motort feleslegesen üresjáratban. Ha megállsz, állítsd le a motort. Mire való az önindító?

VII.

Minél kevesebbet kapcsolj vissza! Ezzel azonban nem azt ajánljuk, hogy kínlódní és rángatni hadd a motort direktben.

VIII.

A gumikat fujtasd fel a szokottnál valamivel keményebbre. Nem is hinnéd, hogy az az 1–2 tizednyivel több atmoszféra mennyi benzint takarít meg és hogy a petyhüdt gumi milyen benzinpusztító.

IX.

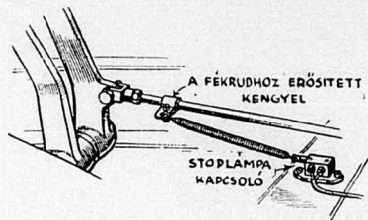
Ügyelj arra, hogy kerekeid vonalban legyenek. A legkisebb eltérés feszülést okoz, aminek leküzdésére benzin fog. Hogy a gumiról ne is beszéljünk.

X.

Lejtőn add át a munkát a Föld vonzóerejének. Ez olcsóbb, mint a benzin és korlátlanul áll rendelkezésre.

szabodon van. A fékrúdra erősített kengyel — bár esavar tartja helyén — könnyen elcsúszhatik és fékezésnél nem kapcsol a stoplámpa érintkezője, nem villan fel a mögöttünk haladót figyelmeztető erős vörös fény.

Nem árt tehát időközönként megvizsgálni a kengyelt és ha visszaesztőtt a helyéről, ismét eredeti állásába hozni és jól meghúzni a rögzítőcsavart. A legjobb kevés kétrét hajtott eszólópapírt

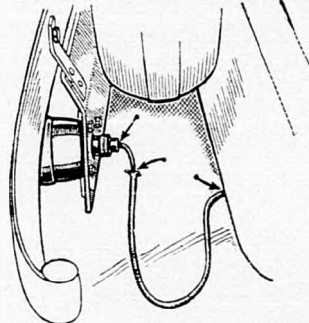


A stoplámpa kapcsolóját működőtő berendezés rögzítő kengyelét nem árt jól meghúzni.

erősíteni a kengyel alá, úgy, hogy a papír érdes felületet kifelé legyenek. Ez biztosan megrátolja a kengyel elcsúszását.

*

Hála a számlámpával kapcsolatos hatóság előírásoknak: rengeteg baj adódik. A kapcsoló és a vezeték szabodon van, nemcsak ártószellemű utagyerekek rongálásával kell számolni, de kikopik a vezeték szigetelése is, az

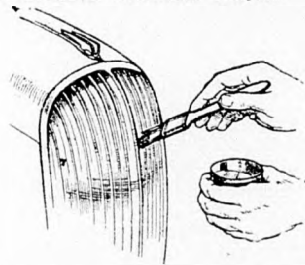


A nyílak mutatják, hol kell szigetelőszalaggal körüleszavarni a számlámpa vezetékét.

eredmény: zárlat. A vezeték végeit tehát jól esavarjuk körül szigetelőszalaggal, főleg a lámpafoglatatba belépő helyen.

*

A hűtőaléző diszrács könnyen rozsdásodik és sok piszok rakódik le a rács bordái közé. A piszkot benzinbe áztatott esettel kell eltávolítani. Ha a vérdőrács krómoxáz, úgy a leghelyesebb szintelen dukóba mártott esettel átmázolni a tiszta fém, a szintelen dukóréteg megrátolja a rozsdásodást és nem befolyásolja a krómoxáz fényét.



A jól megtisztított hűtő-rács bordáinak belső felületét eseteljük át szintelen dukóval, hogy a rozsdásodást megrátoljuk.

TURISTÁNAK
SZÖGESCIPŐ —
AUTÓNAK
TEREPGUMI!



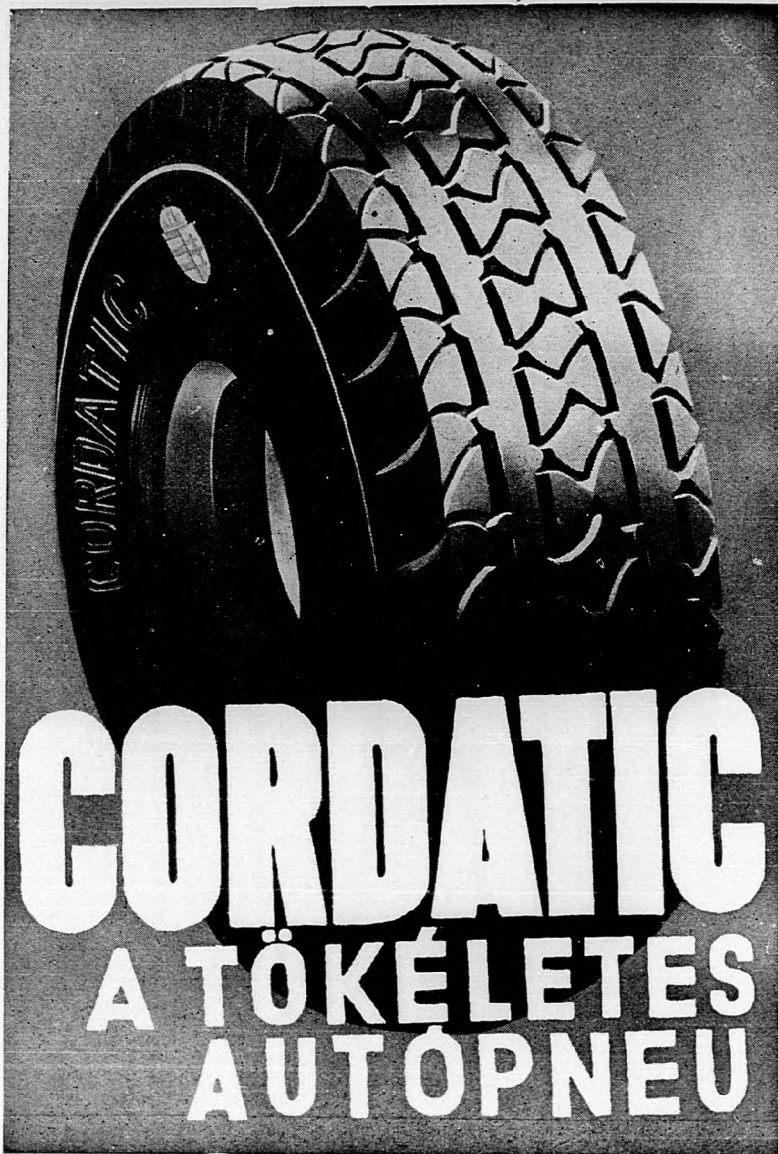
CONTINENTAL GUMIÁRU KERESKEDELMI KFT.
BUDAPEST, V, ROTHERMERE U. 2. TELEFON: 122-042

Olajcsere helyett – olajtisztítás Fram-mal!

A motorolajjal való takarékoság ma nemzeti érdek, a külföldről behozott olajat ugyanis valutával kell megfizetnünk, ami külkereskedelmi mérlegünket jelentősen érinti és devizakészletünket gyengíti. De a közérdeken túl, magánérdek is, mert hiszen a gépkocsitartásnak egyik jelentős tétele az olajszámla, melynek lefaragása ősösbbe teszi az üzemet.

A motorolajat — jól tudjuk — minden 1500–2000 kilométer után cserélni kell, az olaj ugyanis üzem közben nemcsak piszkolódik, nemcsak hígul, nemcsak kenőképességében csökken, hanem kémiaiilag is megváltozik: igen sok szennyező és csiszoló anyagot vesz fel, kokszosodik, gyantásodik, savi vegyhatásúvá válik, bizonyos idő múlva már nem alkalmas arra, hogy feladatát elvégeztassa. Az olajnak ezt a mechanikai és kémiai megváltozását az úgynevezett fáradt olajnak feketén-piszkos színe jelzi, az ilyen olaj már alig ken, hanem a benne levő káros kémiai anyagok, a levegővel beszívott por, az üzem közben lekopott fémhulladékok, az iszap és gyanta, erősen koptatja a motor belső alkatrészeit és annak élettartamát igen kedvezőtlenül befolyásolja.

Az úgynevezett olajszűrő és regeneráló berendezések már régen ismeretesek, ezek azonban csupán mechanikai szűrést végeznek, kémiaiilag azonban nem befolyásolják a fáradt olajat. Az amerikai Fram olajtisztító készülék — mely a motor olajrendszerébe egyszerű szereléssel iktatható be — ezzel szemben a tökéletes mechanikai szűrés mellett kémiaiilag is tisztítja az olajat. a



benne levő kémiai anyagok az üzem közben képződő összes káros vegyi anyagokat (oxidációs termékek, savak, gyanták stb.) megkötik, úgyhogy a motor állandóan friss és új olajat kap.

A Fram olajtisztító berendezés a gyakorlatban teljesen bevált, az USA legnagyobb autóbussz és taxivállalatai összes kocsijaikon évek óta használják a Fram készülékeket és nyilatkozataik szerint, csak 20,000 mérföldenként (32 ezer km.) eszerlik az olajat a megszokott 3000 kilométer helyett.

A Fram olajtisztító berendezés örökéletű, csupán hosszabb időközönként válik szükségessé a mechanikai és kémiai szűrőanyagot tartalmazó patronát cserélni.

Érdekes néhány szóval említeni azt a kísérletet, melyet a német Adler-gyár laboratóriuma végzett egyik Fram-mal szerelt kocsián. Olajcsere nélkül teljesítették 18.261 kilométeres utat, majd összehasonlították kémiai analízis kapcsán a használt olajat az újjal. Kitűnt, hogy az olajnak fajsúlyja nem változott (tehát hígulás nem lépett fel), savszáma

nem emelkedett és viszkozitása érthetetlen módon emelkedett. A szűrőpatron nem kevesebb, mint 136.8 gram oldható és oldhatatlan szennyező anyagot szűrt ki és az olaj a 18.261 kilométeres üzem után is teljesen egyenértékű volt a friss olajjal. Gyakorlati átszámítás szerint (figyelembe véve a normális 2500 km-enkénti olajcserét) az olaj élettartama hétszeres volt, ami 42 literes olajmegtakarítást eredményezett.

Figyelembe kell venni még azt is, hogy a Fram működése következtében a motor állandóan friss olajat kap. Hogy ezáltal élettartama fokozódik, hogy káros kopások nem lépnek fel, hogy a motor sokkal tovább tartja meg új állapotát: olyan előnyök, melyek a Fram minél szélesebb körben való alkalmazását kívánatosabbá teszik.



MI ÚJSÁG, HÉBLI ÚR?

— A Magyar Automobilkereskedők Országos Egyesülete új helyiségbe, V. Zrinyi-utca 12, II. em. 2 (Tel.: 116-903) alá költözött. A MAKOE ügyvezető igazgatói székébe Máry Dezső ny. alvezredest, a magyar motorsport jeles úttörő harcosát, hívta meg, aki már el is foglalta új hivatalát. Reméljük, Máry Dezső, új munkakörében is, megmarad régi sportszeretetében, annál is inkább, mivel személyében mindig garanciát láttunk volna a magyar motorsport újjáépítésére.

— Más újság, Hébli úr?

— Szakmai hír! A Zündapp képviselést a holtsezont nagyjelentőségű, hasznos munkával készül eltölteni. Schmidt üzletvezető vázolta a vidéki képviselési hálózat sűrítésére előirányzott terveket, a vidéki képviselések számát 30-ról 50-re őhajtják felemelni. A cég bevezeti a fix-tarifa szerinti javítások rendszerét, alkatrészeket, service és javítási munkákat kész árlista alapján az összes képviselések fix-tarifa szerint lesznek kötelesek teljesíteni. A képviselést a Zündapp-Klub megalakításával a sportot-vekenységbe is be őhajt kapcsolódni, egyelőre kirándulások, majd versenyek rendezésével, tagjai számára szórakoztató összejöveteleket és oktató technikai előadásokat fog tartani.

— Mit hallott, Hébli úr, a jövő évi útépítési programról és a szükséges útépítési költségek ösztönösítéséről?

— Az állami utak fejlesztésének az öt-éves beruházási terv szab irányt, amely

öt esztendőn át az állami úthálózat fejlesztésére évi 10 millió pengőt irányzott elő, a bekötőutak építésére pedig évi hatmillió pengőt. Ezenfelül a rendszer évi költségvetésbe is felvesznek 8—10 millió pengőt és bár ennek jórésze az eddigi útépítések céljából felvett kölcsön törlesztésére kell, 3—4 millió pengő ebből is jut részben útfenntartásra, részben utak modernizálására.

— A törvényhatóságok a rendelkezésükre álló útalapok keretében az új költségvetésben gondoskodnak a jövő évi útépítések költségeiről. Így Pestvármegye 1940-ben közel kétmillió pengőt fordít 63 kilométer között átépítésére. Szeged 350.000 pengőt, Kecskemét 313.000 pengőt állított be útépítési költségvetésébe. Sárospatak a cigándi útnak 10 km-es szakaszán hirdet versenytárgyalást... Szeretnénk hallani, hogy a kövezetvamos Esztergom is elhatározza végre a dobogókői bekötőt megépítését, esős időben a városi tanács sok rosszkívánságtól szabadulna meg... Derék Székesfehérvár városa is tehetne valamit a balatoni kirándulók odavissza való megsarcolásáért... És sorra a többi kövezetvamoszedő!

— Igaza van, Hébli úr! De mit hallott az UT-képviseltről?

— A német UT-motorkerékpárok képviselést Bauer Tibor Győző szerezte meg. A 250-es Ilo motorral szerelt kétütemű típusok mellett gyártott 250-es felülszelepezt modellek már meg is érkeztek a képviselethez és osztatlan tetszést váltottak ki. A kétkipuffogésű modellek, lenőnyeréggel, rendkívül izléses, szofid kivitelben kerülnek piacra.

— Tud-e még valamit közölni, Hébli úr?

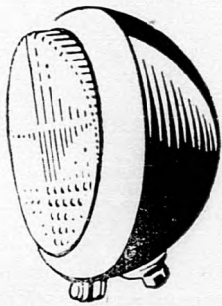
— Természetesen! Mindazok, akik a kritikus külpolitikai helyzet közepette szomorúan látják a külföldre vezetett túraútvonalak sorompóinak lezárását, bizonyára örömmel fogják olvasni azt a nagyarányú útépítési szülő hírt, mely szerint a Bükkben épülő „Óriások útja” 1940—41-re teljesen elkészül. A jelentős költséggel és hatalmas pénzáldozattal épülő Óriások útja a Miskolc—lillafüredi útba kapcsolódik be és feltárja az autós túristák előtt a Bükk legromantikusabb, legősibb tájait.

— Hébli úr, maga kifogyhatatlan! De most búcsúzzunk! Viszontolvasásra december 15-én!

INTÓKAROK

kötelező felszerelésének határideje 1939 dec. 31

Minden autótulajdonos saját érdeke, hogy a városi forgalomban biztosan vezessen. Az irányváltatási szándékot legjobban az elektromos intókkal fejezhetjük ki. Az előírt intókarok, személyautók, teherkocsik és autóbusszokhoz megfelelő kivitelben a közismert Bosch-gyártmányban minden szaküzletben kaphatók. Süllyesztett és külső szerelésre alkalmas intókarok, ellenőrzőlámpáskapcsolók, önműködő időkapcsolók, mindezt tartalmazza az U 5149. sz. árlap. Ingyen és bérmentve megküldi Bosch Róbert kft., Budapest, V., Váci-út 22—24. Tessék erre a címre írni!



Bosch

KÖD-ÉS KANYARLÁMPA

A kocsni előtt szélesen világít. Útkanyarban és ködös időben nélkülözhetetlen. Nem kápráztat és csinos formája díszére válik minden kocsinak. — Szaküzletek is árusítják

P 28. — (120 mm Ø)

P 40. — (170 mm Ø) és

P 76. — árban (170 mm Ø)

a jólbevált billenőtűkrős rendszerűt)

9013/15

AUTOMOBILIA

BUDAPEST, VI., LISZT FERENC TÉR 4

AUTÓSZAKÜZLET

**GARAGE- ÉS
SERVICE-BERENDEZÉS**

**KAROSSZERIA- ÉS
JAVÍTÓ-ANYAGOK**

NE ENGEDJÜK A MOTORUNKAT

FÁZNI!

Ha a kezünk vagy a lábunk fázik, ugyancsak hamar észrevesszük és sietünk vastag harisnyát és keztyűt húzni. A motorunk télen éppen úgy fázik, mint jómagunk, csak éppen az a baj, hogy motorunk „fázását” nem vesszük észre azonnal, többnyire csak akkor, amikor már komoly betegséggé súlyosbodott az egyszerű fázás, amikor a motorunk „náthája” következtében olyan idültlen beteggé válik, hogy forralt borral és aszpirinnel nem, hanem csak borsos javítási és üzemanyagszámlákkal lehet gyógykezelné.

A motorunkat éppen úgy elő kell készítenünk a télre, mint jómagunkat és még a kemény fagy beállta előtt el kell végeznünk azt a munkát, melyet röviden hőszabályozásnak nevezünk. És melynek az a célja, hogy automobilunk motorja az alacsony külső hőmérséklet ellenére is a megfelelően magas üzemi hőfokon végezze munkáját. Ha a motor a tél folyamán túlhűtött, úgy ez nemcsak igen jelentékeny és manapság háromszoros jelentőséggel bíró üzemanyagpocsékolással jár, hanem az úgynevezett üzemi kopások is megsokszorozódnak, igen hamar kerül sor a hengerköszőrülésre és a túlméretezett új dugattyúk beszerelésére.

Hogy az egész kérdést alaposan megértsük, foglalkozunk először is az üzemanyag és a gázosítás problémáival.

Nem mindig gáz — a gáz

A ma használatos motorkő és benzín nem egységes anyag, hanem sokféle szénhidrogénvegyületnek a keveréke. A benzínnek vannak olyan komponensei, melyek már 40 foknál forrnak, viszont vannak 200 fokos forrponú alanyai. Ha a hengerben uralkodó hőmérséklet alatta van a 200 foknál, úgy a magas forrponú anyag nem válik gázzá, hanem ellenkezőleg, párából cseppfolyóssá esapódik le. Kisebb-nagyobb cseppek alakjában kerül be ez az anyag a motor „gyomrába”; a hengerekbe. A magas fordulatszámú óránként vagy 6–700 kilométeres villárekordirammal vágató cseppek a hengerben nem válnak gázzá, hanem odaesapódnak a hengerfalakhoz, ahonnan — lemosás a hengerek és dugattyúk kopását gátoló vékony olajréteget, az életbevágóan fontos úgynevezett olajfilmet.

Kézenfekvő tehát, hogy ezek a nehezen párolgó cseppek annál kiadósabb és annál károsabb „nagyosmát” végeznek az olajréteg házatáján, minél langyosabbak a hengerek. A pontos mérések elárulták, hogy az úgynevezett kritikus hengerhőmérséklet 125 Celsius fok körül van. Ha a hőmérséklet ennél alacsonyabb, akkor olyan sok magas forrponú üzemanyagesepp esapódik le

a hengerfalra, hogy súlyos kenési zavarokkal kell számolni. Ha a hengerek hőmérséklete túlhaladja a 125 fokot, úgy az úgynevezett súlyos minőségű, tehát a nehezebb fajsúlyú üzemanyagok is maradéktalanul párolognak el, nem kell attól tartanunk, hogy motorunk szárazon fut.

Látjuk tehát, hogy motorunk üzemi hőmérsékletét télen gondosan szabályoznunk kell, gondoskodnunk kell arról, hogy motorunk ne hűlhessen a kritikus hőmérséklet alá. Mérésekkel állapították meg, hogy a 125 fokos belső motorhőmérsékletnek 80 fokos hűtővízhőfok felel meg. Ügyelnünk kell tehát arra, hogy motorunk hűtővízhőmérséklete a legkeményebb fagyban se szálljon a 80–85 fok alá. A megoldás igen egyszerű, nem kell hozzá más, mint hűtőhőmérő és hűtőtakaró. A hőmérővel ellenőrizzük az üzemi hőmérsékletet, melyet a hűtőtakaró vagy a hűtő elé gyárilag szerelt, a légáramlást csökkenteni képes redőnyvel szabályozhatunk.

Gyors vagy lassú bemelegítés?

Télvizi autósaink között két felekezett különböztethetünk meg, a gyorsan és a lassan bemelegítők szektáját. Vannak, akik amint beindult a motorjuk, azonnal repesztésbe kezdenek, vannak, akik lassú túrában járatták a motorjukat és csak akkor indultak útnak, ha a motor már vagy indulórárt szaladt egyhelyben és a hőmérő már legalább 60 fokot jelez. Melyik módszer a helyes? Egyik sem. Aki lassan bemelegíti a motorját, annak motorja hosszabb ideig fut hidegen, tehát — ha csak nem használ kiadósan felső kenőolajat — szárazon. Aki pedig azonnal repesztésbe

Most kell beszerezni mindazt, ami biztosítja autójának téli üzemét.

VIGYÁZZUNK A HŰTŐVÍZRE!

Erre szolgál a GLYSANTIN hűtőfagymentesítő folyadék. Gyártja az I. G. Farbenindustrie. A Glysantin olyan folyékony, mint a tiszta víz, mérlegmentes, nem maró folyadék, oldata nem gyúlékony, fémre, fára, lakkra káros hatást nem gyakorol. Megfelelő arányban vízzel keverve olyan hűtőfolyadékot ad, ami tetszőleges hidegnek ellenáll. Nem használódik el, egyetlen töltés az egész szezonra elegendő. Ellentétben az alkoholtartalmú folyadékokkal, csak a víz párolog el, tehát csak azt kell utánaölteni. Szilárd anyagok nem rakódnak le belőle, sőt még a vízből lerakódó kazánkövet és rozsdát is oldja.

BIZTOSÍTSUK A TISZTA LÁTÁST!

A CLARUS SUPER elektromos szélvédő-száritó tökéletesebb minden eddiginél. Luxus kivétel, fokozatos bekapcsolással és ellenőrző lámpával. A szélvédőt minden időjárás mellett szárazon tartja. Sem belső párasodás nem állhat elő, sem kívülről nem fagyhat rá hó vagy jég.

FŰTSÜK A KOCSI BELSEJÉT!

KATALYT benzinkályha tiszta, célszerű, olesó. Parkírozás alatt melegen tartja a motort, utazás közben a kocs belsége. Egési időtartama 24–30 óra. Üzemanyagfogyasztása cca. 3 fillér óránként. Láng, füst és ártalmas gázok nélkül ég, tehát teljesen veszélytelen.

ÜZEMBIZTOS HÓLÁNCOTVEGYEN!

Semmit sem ér az olyan hőlánc, amely a döntő pillanatban felmondja a szolgálatot. Rossz hőlánc veszélyezteti az autós életét és vagyonát. Ezért mi Önnek csak márkás hőláncot ajánlunk. — A HARDENED HÓLÁNC a legjobb belföldi gyártmány.

MAK

MOTOR ÉS AUTÓKELLÉK. RT., BUDAPEST, VI., JÓKAI U. 11. T.: 118-365, 120-578

kezd, az kettősen gyilkolja a motorját, hiszen a hidegben vastagon folyó olaj képtelen körforgásba jutni. A helyes megoldás az arany középut. Beindítani a motort, alig egy percig járni és utána, nem túlzott iramban, útnak indulni, minden felesleges motorpörgetés nélkül, de ügyelve arra, hogy a motor terhelés alatt legyen. Hogy a hűtőtakarót, a motornak ezt a jótékony téli kabátját teljesen zárjuk addig, amíg a hűtőhőmérőnk nem mutat legalább 70-75 fokot, az előbb elmondottakból önként adódik.

Fagymentesítés

A hűtővíz fagymentesítése és ezzel a hengerek fagy okozta repedésének megakadályozása, hála a nagyszerű fagymentesítő anyagoknak, ma már nem probléma. Természetesen óvakodnunk kell a részben pineadvakban készült, viszont annál hangzatosabb néven forgalomba kerülő fagymentesítő folyadékoktól. Ezek legnagyobb része közönséges szpiritus, melyet kár, a becenevek kedvéért, esetleg tiszszeresen túllizetni. A szesz fagymentesítő hűtőfolyadékok egyébként veszélyesek, mert kiforr belőlük a szpiritus és hűtővizünk befagy, annak ellenére, hogy egy héttel előbb lelkiismeretesen betöltöttük az előírt fagymentesítő folyadékmennyiséget.

Egyedül a glicerines vagy glikolos anyagok felelnek meg a gyakorlat követelményeinek. Nagy előnyük, hogy fagymentesítő hatásuk nem romlik, hiszen hatóanyaguk nem párolog, amellet a hűtőrendszerben fellépő kazánkö lerakodást is megakadályozják. Részletes utasítást itt nem adunk, az eredeti gyári kannákban kapható glykolos anyagokhoz a kereskedők részletes kezelési és töltési előírást mellékelnek.

Téli olaj?

Az autósok legnagyobb része még mindig fél a látszólag túl híg, úgynevezett téli olajoktól és inkább télen is nyári olajjal fut. Rengeteg baj származik ebből. A nem fagymentes nyári olaj a téli fagyban kenőcsé mervedik, nem képes a motor vezetékeiben keringeni, súlyos kenési zavarok állanak elő. Kétségtelen, hogy a nagyon híg téli olaj kenőképessége gyengébb a nyári olajénál. Sajnos, ezen nem lehet segíteni és ha elgondoljuk, hogy a minusz harminc fokon sem dermedő téli olaj végeredményben, ha tökéletlenül is, de ken, míg a kásává dermedő nyári olaj oda sem jut, ahol kenne kellene: nem nehéz megállapítani, hogy feltétlenül

MIRE VAN SZÜKSÉG TÉLEN?

1. Hűtőtakaró
2. Pontos hűtőhőmérő
3. Villamos szélvédőmelegítő
4. Fűtőkályha
5. Jól töltött akkumulátor
6. Márkás téli motorolaj
7. Jóminőségű felsőolaj
8. Téli sebességváltó- és differenciál-olaj
9. Hűtővíz fagymentesítő folyadék
10. Csuszásmentes rajzolatú gumi
11. Minél mélyebben szerelt ködlámpa
12. Új szélvédőtörlő gumipengék
13. Hóláncok
14. Tökéletesen beállított fékek
15. Hőpalack — forrált borral

És magunknak — meleg ruházat!

téli olajat kell a téli fagyban használni. Csakhogy, nem minden híg olaj téli olaj is egyúttal, sőt vannak igen híg olajok, melyek hidegben jobban dermednek, mint a márkás nyári olajok. Az egyedüli lehetőség, kizárólag márka téli olajat használni, valamelyik világeg

ólomzárolt és eredeti kannákba töltött különleges téli olajat.

Felső olaj?

Nyáron célszerű a felső olaj használata, télen egyenesen elkerülhetetlen. A felsőolaj már az első szivóütemnél olajréteggel látja el a hengerfalakat, nem lúthat tehát szárazon a motor. A felsőolajjal esinján kell bánnunk, semmi esetre se használjuk úgy, mint a fogfájós mindeneslány az aszpirint, amiből, a minél gyökeresebb hatás elérése céljából, egyetlen falásra ötöt, sőt tizet nyel el. Csak annyit töltünk az üzemanyaghoz, amennyit erre előírnak, mert a túlsok felsőolaj többet árt, mint használ.

Befejezésül foglalkoznunk kell még a szivatóval. Azzal a gombbal, melyet indításnál húzunk ki, hogy motorunk benzinen gazdagabb keveréket kapjon és könnyen induljon meg. A szivatót csak addig szabad használni, amíg a motor beindult és vagy tíz másodpercig már szaladt. Ha tovább tartjuk üzemben a szivatót, úgy motorunk belsejébe olyan üzemanyagárvizet viszünk, mely egészen bizonyosan lemossa a hengerek hideg falairól a kenőanyagot utolsó nyomát: motorunk szárazon fut.



C. & S. Clementson
svéd
henger kenőolaj

Fritz Schulz jun. A. G.
autófényesítő
politur

I. G. Farbenindustrie
fagyálló
hűtőfolyadék

Semmerz Jókai tér 2.
kerék DEÁK

VICTORIA
200, 250 és 350 kcm-es
modelljei ismét kaphatók
KOPPÁNYI
DESSEWFFY UCCA 47
TELEFON: 110-824

OLAJ K. F. T.
V. GYÖNGYHÁZ UCCA 6
TELEFON: 290-382

FRAM olajtisztító-elismerő levelek

WITTENBERG OTTO

OLAJ-ELSZERLENDŐ ALKALMAZÁSOK
A BUDAPESTI MERKUR-KARHATÁRSÁG
A BUDAPESTI MERKUR-KARHATÁRSÁG
TAGJA
BUDAPEST, VII. MELEKÉSI UJCA 42.
TELEFON: 332.800.
POSTAFELTÁJÉP: FÖLDVIZTÁRS. 34.022

Tekintetes

Dönes és Friedmann R.-T.

Budapest

Szives felkeresükre t. közlöm a következőket:

BF 734-rsz. FIAT 508 kocsmira a kijelző 67186 állásakor felszereltet-
tem egy FRAM olajtisztító készüléket, ugyanakkor a motor olaját - a karter
előírt kimosása nélkül - újjal cseréltem fel. Ezen olajat tavaly december-
ben leeresztettem s helyette téli olajat öntöttem a motorba. A téli olajat
az idén tavasszal leeresztve ugyancsak elvettem s a tavaly telen lebecsá-
tott használt olajat öntöttem vissza a motorba.

Öröklődő levelük kézhez vétele után a kocsi 82480 km.-állása mellett
az olaj vizsgálat céljából leeresztettem s az alsókartert is leszereltet-
tem. Az olaj teljesen tiszta, világos, zöldeste játszó színű volt. Az alsó-
karter fenékén elenyésző mennyiségű üledéket találtam, de annak oldalfalai,
valamint a felső forgattyúház és a motor egész belseje teljesen tisztának
mutakozott. Ezért az olaját ismét visszaöntöttem a motorba s azt tovább is
használtam. Minthogy azonban az alsókarter fenékén némi üledék már mutatko-
zott, a tisztítóköszülék patronáját - mivel az megítésem szerint a telje-
sített 15300 km. után már hatékonyságában csökkent - újjal cseréltem ki.

Eltekintve attól, hogy a FRAM olajtisztítóköszülék használata révén
7 olajcsere költséget takarítottam meg egy patronával, igen fontosnak tar-
tom azt, hogy a motor belseje állandóan teljesen tiszta legyen, annak élet-
tartama is jelentősen megnövekszik, minthogy abban kopást okozó tisztátal-
anságok nincsenek.

Teljes tisztelettel:

WITTENBERG OTTO

OLAJ-ELSZERLENDŐ

ALKALMAZÁSOK

ALKALMAZÁSOK

ALKALMAZÁSOK

ALKALMAZÁSOK

ALKALMAZÁSOK

ALKALMAZÁSOK

ALKALMAZÁSOK

ALKALMAZÁSOK

ALKALMAZÁSOK

ALKALMAZÁSOK

ALKALMAZÁSOK

ALKALMAZÁSOK

ALKALMAZÁSOK

ALKALMAZÁSOK

ALKALMAZÁSOK

ALKALMAZÁSOK

ALKALMAZÁSOK

ALKALMAZÁSOK

ALKALMAZÁSOK

ALKALMAZÁSOK

ALKALMAZÁSOK

ALKALMAZÁSOK

ALKALMAZÁSOK

ALKALMAZÁSOK

ALKALMAZÁSOK

ALKALMAZÁSOK

ALKALMAZÁSOK

ALKALMAZÁSOK

ALKALMAZÁSOK

ALKALMAZÁSOK

ALKALMAZÁSOK

ALKALMAZÁSOK

ALKALMAZÁSOK

ALKALMAZÁSOK

ALKALMAZÁSOK

ALKALMAZÁSOK

ALKALMAZÁSOK

ALKALMAZÁSOK

ALKALMAZÁSOK

ALKALMAZÁSOK

ALKALMAZÁSOK

ALKALMAZÁSOK

ALKALMAZÁSOK

ALKALMAZÁSOK

ALKALMAZÁSOK

ALKALMAZÁSOK

ALKALMAZÁSOK

ALKALMAZÁSOK

ALKALMAZÁSOK

ALKALMAZÁSOK

ALKALMAZÁSOK

ALKALMAZÁSOK

ALKALMAZÁSOK

ALKALMAZÁSOK

ALKALMAZÁSOK

ALKALMAZÁSOK

ALKALMAZÁSOK

ALKALMAZÁSOK

ALKALMAZÁSOK

ALKALMAZÁSOK

ALKALMAZÁSOK

ALKALMAZÁSOK

ALKALMAZÁSOK

ALKALMAZÁSOK

ALKALMAZÁSOK

ALKALMAZÁSOK

ALKALMAZÁSOK

ALKALMAZÁSOK

ALKALMAZÁSOK

ALKALMAZÁSOK

ALKALMAZÁSOK

Budapest, 1939 szeptember 28



URKÁNY-ZSILVÓLGYI
MAGYAR NÖVEGETŐ-ÉRTESÍTŐTÁRSASÁG

URKÁNY-ZSILVÓLGYI
MAGYAR NÖVEGETŐ-ÉRTESÍTŐTÁRSASÁG

URKÁNY-ZSILVÓLGYI
MAGYAR NÖVEGETŐ-ÉRTESÍTŐTÁRSASÁG

URKÁNY-ZSILVÓLGYI
MAGYAR NÖVEGETŐ-ÉRTESÍTŐTÁRSASÁG

URKÁNY-ZSILVÓLGYI
MAGYAR NÖVEGETŐ-ÉRTESÍTŐTÁRSASÁG

URKÁNY-ZSILVÓLGYI
MAGYAR NÖVEGETŐ-ÉRTESÍTŐTÁRSASÁG

URKÁNY-ZSILVÓLGYI
MAGYAR NÖVEGETŐ-ÉRTESÍTŐTÁRSASÁG

URKÁNY-ZSILVÓLGYI
MAGYAR NÖVEGETŐ-ÉRTESÍTŐTÁRSASÁG

URKÁNY-ZSILVÓLGYI
MAGYAR NÖVEGETŐ-ÉRTESÍTŐTÁRSASÁG

URKÁNY-ZSILVÓLGYI
MAGYAR NÖVEGETŐ-ÉRTESÍTŐTÁRSASÁG

URKÁNY-ZSILVÓLGYI
MAGYAR NÖVEGETŐ-ÉRTESÍTŐTÁRSASÁG

URKÁNY-ZSILVÓLGYI
MAGYAR NÖVEGETŐ-ÉRTESÍTŐTÁRSASÁG

URKÁNY-ZSILVÓLGYI
MAGYAR NÖVEGETŐ-ÉRTESÍTŐTÁRSASÁG

URKÁNY-ZSILVÓLGYI
MAGYAR NÖVEGETŐ-ÉRTESÍTŐTÁRSASÁG

URKÁNY-ZSILVÓLGYI
MAGYAR NÖVEGETŐ-ÉRTESÍTŐTÁRSASÁG

URKÁNY-ZSILVÓLGYI
MAGYAR NÖVEGETŐ-ÉRTESÍTŐTÁRSASÁG

URKÁNY-ZSILVÓLGYI
MAGYAR NÖVEGETŐ-ÉRTESÍTŐTÁRSASÁG

URKÁNY-ZSILVÓLGYI
MAGYAR NÖVEGETŐ-ÉRTESÍTŐTÁRSASÁG

URKÁNY-ZSILVÓLGYI
MAGYAR NÖVEGETŐ-ÉRTESÍTŐTÁRSASÁG

URKÁNY-ZSILVÓLGYI
MAGYAR NÖVEGETŐ-ÉRTESÍTŐTÁRSASÁG

URKÁNY-ZSILVÓLGYI
MAGYAR NÖVEGETŐ-ÉRTESÍTŐTÁRSASÁG

URKÁNY-ZSILVÓLGYI
MAGYAR NÖVEGETŐ-ÉRTESÍTŐTÁRSASÁG

URKÁNY-ZSILVÓLGYI
MAGYAR NÖVEGETŐ-ÉRTESÍTŐTÁRSASÁG

URKÁNY-ZSILVÓLGYI
MAGYAR NÖVEGETŐ-ÉRTESÍTŐTÁRSASÁG

URKÁNY-ZSILVÓLGYI
MAGYAR NÖVEGETŐ-ÉRTESÍTŐTÁRSASÁG

URKÁNY-ZSILVÓLGYI
MAGYAR NÖVEGETŐ-ÉRTESÍTŐTÁRSASÁG

URKÁNY-ZSILVÓLGYI
MAGYAR NÖVEGETŐ-ÉRTESÍTŐTÁRSASÁG

URKÁNY-ZSILVÓLGYI
MAGYAR NÖVEGETŐ-ÉRTESÍTŐTÁRSASÁG

URKÁNY-ZSILVÓLGYI
MAGYAR NÖVEGETŐ-ÉRTESÍTŐTÁRSASÁG

URKÁNY-ZSILVÓLGYI
MAGYAR NÖVEGETŐ-ÉRTESÍTŐTÁRSASÁG

URKÁNY-ZSILVÓLGYI
MAGYAR NÖVEGETŐ-ÉRTESÍTŐTÁRSASÁG

URKÁNY-ZSILVÓLGYI
MAGYAR NÖVEGETŐ-ÉRTESÍTŐTÁRSASÁG

URKÁNY-ZSILVÓLGYI
MAGYAR NÖVEGETŐ-ÉRTESÍTŐTÁRSASÁG

URKÁNY-ZSILVÓLGYI
MAGYAR NÖVEGETŐ-ÉRTESÍTŐTÁRSASÁG

URKÁNY-ZSILVÓLGYI
MAGYAR NÖVEGETŐ-ÉRTESÍTŐTÁRSASÁG

Budapest, 1939. október 4.

F. Növegető 12. sz.

T.

Dönes és Friedmann R.-T.

Budapest.

VII. Desseffy-utca 29.

Beckélfőadásukra értesítjük, hogy az 684. rendezésmű felelő

személykocsiink a régi szerelt FRAM P 4 olajtisztítóköszülékkel az első
patronaszerelésig kb. 9500 km-t teljesített olajcsere nélkül, úgyhogy a köztöl-
lék használata 4 olajcsere megtakarítását jelentette.

Teljes tisztelettel:

URKÁNY ZSILVÓLGYI

URKÁNY ZSILVÓLGYI

URKÁNY ZSILVÓLGYI

URKÁNY ZSILVÓLGYI

URKÁNY ZSILVÓLGYI

URKÁNY ZSILVÓLGYI

URKÁNY ZSILVÓLGYI

URKÁNY ZSILVÓLGYI

URKÁNY ZSILVÓLGYI

URKÁNY ZSILVÓLGYI

URKÁNY ZSILVÓLGYI

URKÁNY ZSILVÓLGYI

URKÁNY ZSILVÓLGYI

URKÁNY ZSILVÓLGYI

URKÁNY ZSILVÓLGYI

URKÁNY ZSILVÓLGYI

URKÁNY ZSILVÓLGYI

URKÁNY ZSILVÓLGYI

URKÁNY ZSILVÓLGYI

URKÁNY ZSILVÓLGYI

URKÁNY ZSILVÓLGYI

URKÁNY ZSILVÓLGYI

URKÁNY ZSILVÓLGYI

URKÁNY ZSILVÓLGYI

URKÁNY ZSILVÓLGYI

URKÁNY ZSILVÓLGYI

URKÁNY ZSILVÓLGYI

URKÁNY ZSILVÓLGYI

URKÁNY ZSILVÓLGYI

URKÁNY ZSILVÓLGYI

URKÁNY ZSILVÓLGYI

URKÁNY ZSILVÓLGYI

URKÁNY ZSILVÓLGYI

URKÁNY ZSILVÓLGYI

URKÁNY ZSILVÓLGYI

URKÁNY ZSILVÓLGYI

URKÁNY ZSILVÓLGYI

URKÁNY ZSILVÓLGYI

URKÁNY ZSILVÓLGYI

URKÁNY ZSILVÓLGYI

URKÁNY ZSILVÓLGYI

URKÁNY ZSILVÓLGYI

URKÁNY ZSILVÓLGYI

URKÁNY ZSILVÓLGYI

URKÁNY ZSILVÓLGYI

URKÁNY ZSILVÓLGYI

URKÁNY ZSILVÓLGYI

URKÁNY ZSILVÓLGYI

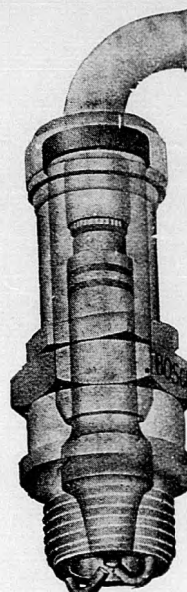
URKÁNY ZSILVÓLGYI

URKÁNY ZSILVÓLGYI

URKÁNY ZSILVÓLGYI

URKÁNY ZSILVÓLGYI

URKÁNY ZSILVÓLGYI



Vízmentes BOSCH GYERTYA

Itt ábrázoljuk a teljesen víz-
hatlan és emellett árnyé-
kolt BOSCH gyertyát.
Szigetelő hüvely és fémbur-
kolat tokozza be a gyertya-
követ és csatlakozó részeit.

DM 175 ET 2 típus ára P 5.50
más típusok ára P 8.—

Áramátvezetéstől és zárlattól véd!

VÉDJE ÉLETÉT, EMELJE VEZETÉSI BIZTONSÁGÁT, szereltesse autójára SZILÁNKMENTES ÜVEGET

Kovács ÜVEGCSISZOLÓNÁL
VI., SZABOLCS UCCA 18/B
TELEFON: 493-996

Régi szélvédőüvegeit becseréljük

HŰTŐTAKARÓ OLCSÓN MOLNÁR karosszéria TELEFON: 293-885 V., WAHRMANN UCCA 23. SZÁM.

NICKELCHROMIA Magyarország legnagyobb galvanizáló és chromozó üzeme

Nemes Ede
Budapest, VI.,
Nagymező ucca 45. sz.
Telefon: 118-980

Autó-alkatrészeket
jótállás mellett
chromoz, nikkelez
Alumíniumot oxidál, chromoz, nikkelez és minden színben színez

**AUTO AKKUMULÁTOR
AUTÓ VILLAMOSSÁGI CIKKEK
TÖLTŐBERENDEZÉSEK
ELEKTROMOTOROK**

KÉSZÍTÉSE, JAVÍTÁSA
KARTELEN KIVÜL!

„ERGON”
EGYETEMES VILLAMOSSÁGI VÁLLALAT
Budapest, VIII., Röck Szilárd u. 32. Tel.: 137-010

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

HUSZÁR GYÖRGY autó és motorkerékpár alkatrészek és lánctechnikai szaküzlet
BUDAPEST, VI. JÓKAI UCCA 1. - TELEFON: 124-411.
Mercedes-Benz alkatrészek
személy- és teherautókhöz.

SEBESSÉGMÉRŐJÉT
megjavitja. **ÓRAGYÁR**, Tömő ucca 26

Szumátrai gondok...

Nemrégiben a szumátrai gumiültetvényesek egyik ismert egyesületének közgyűlésén felvetették a kérdést: „hogyan lehetne tudományos vizsgálati módszerekkel és kísérletezésekkel a növényi kaucsukot megfelelő vegyszeti eljárás révén a szintetikus kaucsuk eredményes versenytársává tenni“. Ezzel kapcsolatban megállapították, hogy a növényi kaucsuknak a „mesterséges“ gumi hatalmas konkurenciájával világszerte meg kell küzdenie, még pedig a saját tulajdonképpeni területén is, mint például a pneumatikagyártás terén.

A gumiültetvényesek gondoljai a német Buna-ipar fejlődésével, párhuzamosan növekednek. Ezeket az aggodalmakat az angol kaucsukfeldolgozó ipar is osztja, amelynek kísérleti társasága már 1938-ban kimerítő titkos jelentést terjesztett az illetékes fórumok elé a Buna jellegzetes tulajdonságairól. A tapasztalatok szerint, a műgumi, sok tekintetben, fölötte áll a természetes kaucsuknak. A Buna-ból készült autókerekeknek élettartama 40 százalékkal hosszabb. A Buna nem öregszik, hosszú raktárolás esetében és a nedvesség, a levegő, az olaj stb. behatására nem veszti el a szívságát és ruganyosságát. A gumifa a nyersanyagul szolgáló kaucsuk-latexnek, természetesen, csak egyetlen fajtáját szolgáltatja. A műgumit minden kívánt tulajdonsággal elő lehet állítani. Ilyen módon mind újabb és újabb kombinációs lehetőségek kínálkoznak, a legkülönbözőbb Buna-fajták előállítására, amelyek számos, a természetes gumi számára eddig hozzáférhetetlen alkalmazási területen is érvényesíthetnek.

Világító rendőrök Berlin utcáin. A háború kezdetekor elrendelt elsötétítés a német nagyvárosok esti és éjszakai forgalmát csak kis mértékben csökkentette, a közlekedés veszélyeit azonban számbavehetően fokozta. Ezek elkerülése céljából Berlinben a legforgalmasabb pontokon szolgálatot teljesítő közlekedési rendőröket köpenyvel, esakóval és kesztrával látták el. A rendőrök felszerelését világító anyaggal itatták át, úgyhogy a berlini „Schupo“-k este Szentjános-bogárként világítanak. A fény esilámlását már messziről jól ki lehet venni az elsötétített berlini utcákon és tereken. A berlini közlekedési rendőrök ilyen módon veszély nélkül végezhetik kötelességüket.

A bremái Borgward-gyár eddigi 2-literes típusát 2,3 literes modellre konstruálta át, melynek motorja 55 lóerőt ad le. A német repülőgépgyárak exporttevékenysége a háború ellenére is fokozódik: Focke-Wulf Romániába és Bulgáriába szállított új szállítókat, további bulgár katonai és holland rendelések állanak közvetlen leszállítás előtt. Fieseler svájci rendeltet bonyolított le, Junkers Esztorzágnak szállított utasgépeket, Svájcnak pedig „repülő-tantermeket“.

Olaszországban a kerékpárok számára a sárga világítást tették kötelezővé. Svédország az idei év első nyolc hónapja alatt a német autógyártó egyik legjelentősebb piacának bizonyult. Opel 6606, az Auto-Union 3563, Adler 618, Mercedes-Benz 359, Hanomag 279, a többi német gyár pedig több mint 200 kocsit exportált Svédországba.

OPEL BUICK

EREDETI ALKATRÉSZEK

JÁRITZ-tól

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

VICTORIA

LESZ A TAVASZ NAGY MEGLEPETÉSE!



VEZÉRKÉPVISELET:
STEYR-AUSTRO DAIMLER-PUCHMŰVEK
BUDAPEST, VI., LEHEL UCCA 25.



Jugoszlávia autóműportjában a német ipar vezet: az idei év első felében 2390 német kocsit talált gazdára Déliszláviában.

Az egyik német szaklap járvány pusztításához hasonlítja a könnyelmű gépjárművezetést, mely az utolsó évben Németországban 740 halottat és 180.000 sebesültet okozott.

Az „Internationale Kameradschaft Turistik“ néven ismert nemzetközi idegenforgalmi társaság legutóbbi berlini összejövetelén az utazási szakértők hangsúlyozták a felszólalásaikban, hogy az idegenforgalom a mai súlyos helyzetben sem kilitástalan. Az összejövetelen német, olasz és japán szakemberek mellett ezúttal először képviseltette magát egyik vezető idegenforgalmi korifeuszával Oroszország is.

Németországban a 20 km-nél nem gyorsabb mezőgazdasági vontatókat már 14 éves ifjak is vezethetik.

Amerikában acélnál ellenállóbb anyaggal folytatnak kísérleteket. „Steplast“ az új anyag neve, mely nem rozsdásodik, mázolás előtt pedig nincs szükség alapozásra. A melegen formálható anyagot farostok alkalmazásával állítják elő.

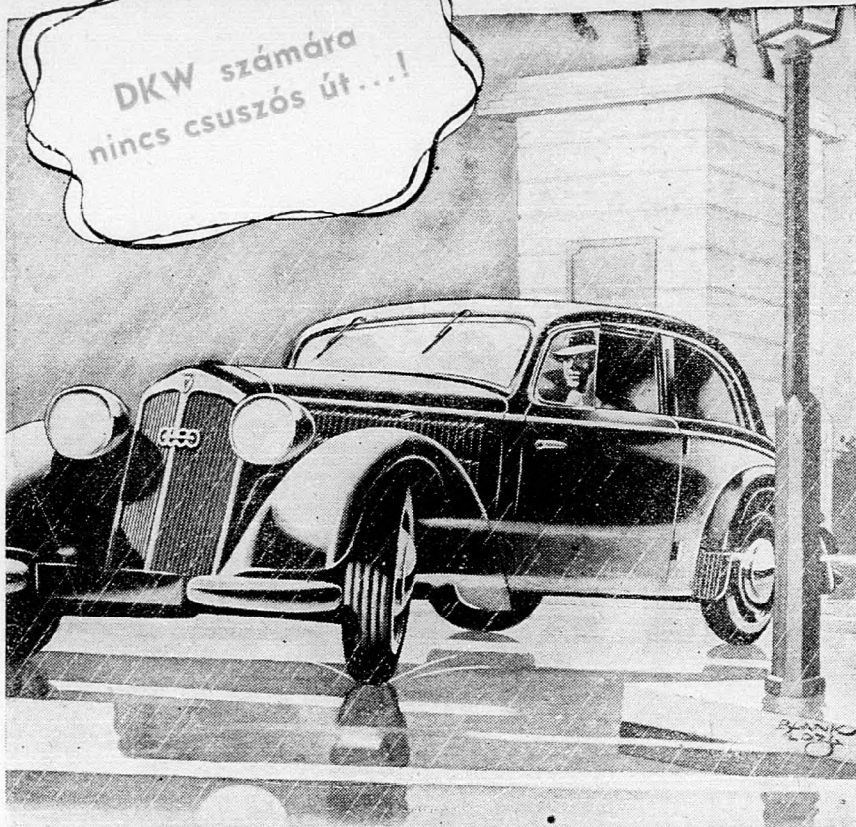
Todt dr.-t, a németbirodalmi autóúthálózat építőjét, a Siegfried-vonal megteremtése körül szerzett érdemei elismeréséül Hitler a vezérőrnagyi jelleg adományozásával tüntette ki.

Olaszország mindent elkövet a gumi autarkia megvalósítására. Milanóban külön telepet létesítettek a műgumi-gyártás kísérleti céljaira, mely probléma itt távolról sem oldható meg olyan módon, mint a szénben dúsuló Németországban. A német Buna-gyártás alapanyaga a szén és a mész, ezzel szemben a szénhiányban szenvedő Itália mezőgazdasági termények desztillációjára kénytelen alapítani gumi-szintézist. Másrészt a Sardinia-szigeten jól tenyésző Guayrak-cserje gumihozamára építik az olaszok gumi-autarkiajukat.

GIANETTI
SARONNO
KERÉK

DEÁK
Jókai tér 2.

DKW számára
nincs csuszós út...!



Legyen az nedves,
sikos aszfalt, vagy
agyagos, csuszós
dülőút — a

DKW

elasztikus motorja minden kátyúból kihúzza,
mert a DKW-elsőkerékmeghajtás arra
húzza a kocsit, amerre azt kormányozzuk!

A közönség jól ismeri a DKW-autók utolérhetetlen
úttartását, feltétlen kanyarbiztonságát, takarékosságát
(6 liter/100 km), üzembiztonságát és külső
megjelenésének eleganciáját. Éppen ezért:

százszámta vásárolják a DKW autót!

VEZÉRKÉPVISELET:

MAJLÁTH BUDAPEST, LEHEL-UTCA 2.