

ÁRA
40
FILLER

Autó Motor

XII. ÉVF. 3. SZ. 1940. MÁRCIUS 14

En hatalmas rombológránátok
„dolgozik” a korszerű motoro-
k tüzéség. (Foto: Presse Bild Zentrale)



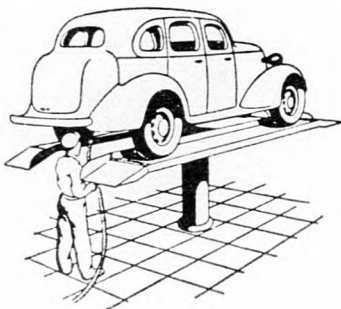


Sajátkezűleg javítja repedt vízvezetékét?

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 KÓOLAJ R.T. BUDAPEST

SHELL KÜLÖNLEGES KENŐSERVICE

Előgyujtás

Roma locuta, causa finita... A KTT-
rügy bolygóként futotta be azt a
pályát, melyre a KMAC feljelentésének
eleven ereje lendítette. A rendőrható-
ság megállapította, hogy a KTT, illetve
annak vezetője, Kozma Bandi, „ver-
senyt” rendezett és így természetesen
megbüntették engedély nélküli verseny-
rendezés címén. Hogy a büntetés en-
nek ellenére csupán tíz pengő volt, az
mutatja a legjobban, hogy a kihágási
eljárást vezető rendőrtisztviselő — amit
különben az ítélet indoklásában is
kifejtett — figyelembe vette az összes
enyhítő körülményeket. Nyilván figye-
lembe vette, hogy Kozma Bandi nem
„bűnöző” szándék vezette, hanem a
magyar motorsportért dolgozott, hogy
önzetlen és lelkes szempontok vezették.
Dehát „versenyt” rendezett és így el-
követte a kihágást.

Vétedések elkerülése végett meg kell
állapítani, hogy a KTT-kirándulások
versenyszerű jellegét korántsem a
rendőrség állapította meg. Erre a
KMAC vállalkozott. És mivel a jelen
pillanatban a KMAC van hivatva el-
dönteni az efajta kérdéseket, hát —
el döntötte. És hogy nagyobb nyoma-
téka legyen a dolognak, hát megbizot-
taít is elküldte a tárgyalásokra.

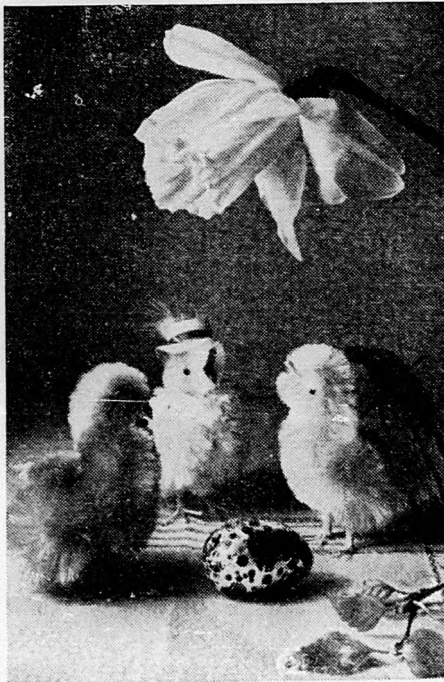
A rendőrbírósg ítéletében megnyug-
szunk. De nem nyugodhatunk meg ab-
ban, hogy a KMAC egyszerűen ver-
senynek nyilvánította a KTT kirándu-
lásait. És nyilván nem azért vállalko-
zott erre a furcsa minősítésre, mintha
ezzel csökkenteni akarta volna a
Kozma Bandi által elkövetett „kihágás”
súlyát. És elfelejtette a KMAC — azaz
bocsánat, ne azonosítsunk, nevezzük
inkább a KMAC mai garnitúrájának —
azt is nyilván, hogy voltak idők, ami-
kor az ilyen kirándulásokat nem
sietett versenynek minősíteni. Ter-
mészetesen akkor, amikor ezeket
a kirándulásokat nem a KTT, han-
nem — maga a KMAC rendezte.
Vagy talán elfeledték az urak azokat
a sarazásokat, melyeket évekkal e-
zelőtt maga a KMAC rendezett, de tu-
domásunk szerint egyetlen ízben sem kér-
te ki erre az illetékes hatóságok „ver-
senyrendezési” engedélyt, sőt nem is
tiltakozott, ha a sarazásokról a sajtó
annakidején nagy és bő részletességgel
számolt be. Akkor: nem tett feljelentést
a KMAC, akkor nem agyaltak ki há-
romárkusos feljelentéseket. Pedig akkor
is arról volt szó, hogy vasárnaponként
kimenjenek a motorosok a terepre és
hóban-sárban gyakorolják magukat és
vigyenek egy kis életet a magyar mo-

torsportra. De hát: az vesse rájuk az
első követ, aki maga nem feledékeny.
És aki már valaha is feljelentette —
önmagát.

*

Mire ezek a sorok megjelennek, nyil-
ván eltakarodik a hó Budapest
uccáiról. Mert most, amikor az frógép
koppogja ezeket a sorokat, bizony há-
rom sípkaszorosi csendéletre elegendő
is akad. Ne tévesszen az meg senkit,
hogy a főútvonalakon már nem látni
hóbuckát, annál több szürkéklik a mel-
lékuccákon és nem egy olyan szűkebb
ucca akad, melyen kerékpáron sem
lehet átvergődni, úgy elsáncolták a
mocskosszürke hókupacok.

A főváros „köztiisztasága” csődöt
mondott és aki olvadásra spekulált,
azzal alaposan elbántak a sorozatosan
támadó fagyhullámok. Pedig milyen
egyszerű lett volna kellő felszereléssel
eltávolítani a hótömegeket. Ahogy
például nyugaton csinálják. Ahol a hó-
eke mögött ott csoszog az automatikus
hőemésztő teherkocsi, melynek érde-
kes szerkezete azonnal és önmagától
rakja fel a hóeke által oldalra hányt
havat. Nálunk? Megteremtették az
úgynevezett köpülő rendszert, mely
olyan érdekes, hogy érdemes vele fog-
lalkozni.



Kellemes húsvéti ünnepeket
kívánunk i. Olvasóinknak!

A fizika tanítása szerint a víz 0 fok-
alatt jéggé dermed, ennél magasabb
hőmérsékletnél vízbe olvad. Több mint
egy héten át folyt ez a nem is rend-
kívüli természettani folyamat, amikor a
nappal vízbe olvadt uccai latyak éjjel
jéggé dermedt és szükségessé tette az
úgynevezett köpülést. Ahelyett, hogy
nappal elsepertek volna a vizet, hagy-
ták éjjelre megfagyni és mire meg-
fagyott: megjelentek az uccákon a kö-
pülők, akik különféle verőszerszámaik-
kal szorgalmasan pofozták a jégpán-
cél ugyanazzal a mozdulattal, mint
amilyen rendszerrel még ma is kö-
pülők falun a vaját. A kiköpült jég
nagy része természetesen ottmaradt,
nappal megolvadt, éjjelre készen volt az
újabb jégpáncél, mi sem állt tehát út-
jában az újabb köpülési offenzívának.
És köpülének tovább is, ha közben ki
nem sütné a tavaszi melegen.

*

Örömmel, de az öndicséretnek látsza-
tát is kerülve állapítjuk meg, hogy
legutóbbi számunk autotechnikai táblá-
zatával nagy sikerünk volt. Rengeteg
elismerőlevelet kaptunk és olvasóink
hozzánk intézett soraiából megállapítha-
tuk, hogy kellőképpen tudták értékelni
azt a rendszeres adathalmazt, mely az
egyezs gyártmányok és típusok össze-
hasonlítását tette rendkívül könnyűvé.
Tudjuk jól, hogy a gépkocsivásárlás
első mozzanata a katalógusgyűjtés. A
vevőjelölt elmerül a különféle szám-
adatokban, de a rengeteg típus között
elgázodni csak nehezen tud. A leg-
utóbbi számunkban közölt táblázat sú-
rítve és összehasonlításra alkalmas
kötésben adta mindazt, amire minden
autós kíváncsi ilyenkor a tavasz kü-
szöbén, amikor az új modell meg-
vásárlása válik esedékessé.

*

Lézárták a Ferdinánd-hidat. Javítani
fogják. Úgynevezett generálrepara-
túra van küszöbön. És minden kilátás
megvan arra, hogy a javítás őszig fog
tartani. A javításra szükség van. De a
Ferdinánd-hídra is. Mely nélkül hatalmas
körutakra kényszerül az, aki az
ötödik kerületből igyekszik a Hitler-
térre és környékére. Tisztelettel kérjük
az illetékeseket: gyorsítsák meg az épít-
és folyamatát.

*

Nehéz probléma. Baleset után ott-
maradni a tethelyen és összeve-
retni magát. Vagy pedig menteni a
saját bőrt és odébb állani. Nehéz kér-
dés, mert aki odébb áll, azt súlyosan
megbüntetik. Ha nem, arra is sor ke-
rülhet, hogy összeverik. Aki erre a prob-
lémára megoldást ismer, annak hálá-
val vennők ezirányú levelét.

MIBŐL LETT A – SÁRHÁNYÓ?

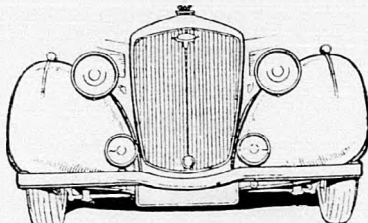
– A lovatlan fiákertől hosszú út vezetett a mai áramvonal-autóig –

A sárhányót azért hívják sárhányónak, mert a sarat – nem hányja. A sarat ugyanis a kerekek hányják, a sárhányó inkább a sárhányás ellen véd, néha több, gyakran kevesebb sikerrel. Mégis sárhányónak hívják a – sárhányót ugyanolyan joggal, mint télviznek a télvizet, amikor e víz télen tudvalevőleg megfagy és téljéggé válik. De – nem ezen van a lényeg.

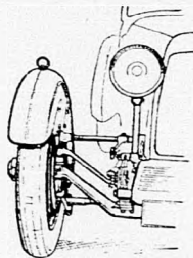
A sárhányót az első gépkocsi örökségképpen vette át a fiákertől. Az első gépkocsi ugyanis akkor született meg, amikor a fiákerből kifogták a lovakat és lelkes primadonnaistenítő diákok helyett Gottlieb Daimler atya fura benzinmotorja kezdte hajtani. A lovatlan fiáker küllemileg alig különbözött a lovas elődjétől, csak kissé bűdösebb volt. Meg lassúbb is. Sőt hangosabb is, mert hátul szorgalmasan – nyerített. A benzinbatáron gyönyörűen ívelt és formás lemezek pompáztak, ezek voltak a sárhányók. És mivel annakidején sok volt a sár, míg a sebesség annál kisebb volt, hát – megtették kötelességüket. Az utasok egyébként is olyan magasan hordták a fejüket, hogy oda az ég könnyéből fejlesztett sár fel nem hatolt.

A sebesség azonban növekedett, a benzinbatár kezdett fenemód gyors (!) lenni. Amikor elérte a negyven kilométeres irtózatot sebességet, már gyö-

keresebb sárvédelemről kellett gondoskodni. Már nem felelték meg a fiákeres lemezek, melyeken oly nagyszerűen lehetett elhelyezni az elemózási kosarakat és az esernyőket. Szerencsére akadt valami zseni, aki felfedezte a viaszosvászonból varázsolt kötényt, melyet oda lehetett gombolni az első sárhányók belső szélére és rögzíteni a vázhoz. Hovatovább kitűnt, hogy a



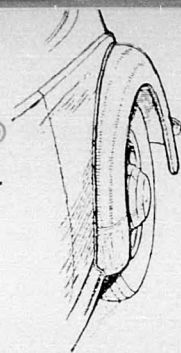
Az elefántfül-sárhányók annál kecsesebbek voltak, minél vitorlaszerűbb volt az idomuk.



A sportkocsik sárhányól arról voltak híresek, hogy pontosan odahányták a sarat a vezető képes felére.

kötény hamar elszakad, erre egyszerűen bádögöl készítették kötényt. Belülről tehát nem fröccsent a sár, kívülről annál inkább. Erre egyszerűen ívből meghajlították a sárhányót olyan módon, hogy tokszerűen vette körül a gumi felső részét.

A háború utáni években a sárhányók hatalmasat fejlődtek. Minél elegánsabb vonalak, ez volt a jelszó. És megszülettek azok az első és hátsó sárhányók, melyek oroszán része fenyegető modorban a talajjal párhuzamosan ékesítette a kocsi és méltán illeszkedett pazar együttesbe az akkori idők higiénikus vívmányával, az úgynevezett fürdőkad karosszériával.



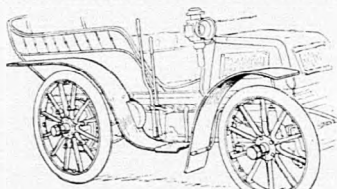
A korszerű kocsik hátsó kereke már egészen karosszérián belül van. Itt nem hülhet, ami jó forgalmat biztosít a gumisoknak.



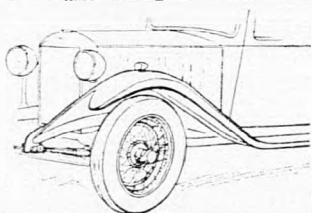
A mai kocsin – ez maradt a hátsó sárhányóból.

A kubista vonalak korszaka azonban lejárt. A női szépségideált lécsítették, a sárhányót természetesen – gömbölyítették. Amint fogytak a nők kilói, úgy vastagodtak a sárhányók. A végén már olyan első sárhányók jelentek meg a szépségversenyeken, hogy a derék állatkerti Sziám kecses cimpái ehhez képest kis szunyogpillák voltak csupán. A sportkocsik tervezői az ellenkező felekezethez tartoztak. Minél kisebb sárhányót, ez volt a jelszó, hiszen minél sárosabb volt egy-egy sportkocsi körülírgyelt vezetőjének a félpofája, annál sportszerűbb és hódítóbb volt a megjelenése. Hát még, ha ehhez szabad kipuffogó is járult. Megszülettek a mellényzseb sportkocsisárhányók, melyek egyrésze merev volt, másik része pedig együtt mozgott a kerékkel és rettentő csörgésével fokozta a sportkocsik elengedhetetlen kellékének, a hangtani tüneményeknek intenzitását.

A fák – és így a sárhányók – azonban nem nőnek az égig. Az áramvonalazott karosszéria eljövetele egyúttal szigorította a hátsó sárhányókat. A karosszéria szélesedett, egyre szélesebb lett, a végén már nem volt hely a sárhányónak. A karosszéria egyszerűen túlnőtt a hátsó keréken és maga lett egyszerűen sárhányóvá. Az első sárhányó is elveszti mindjobbban az önállóságát. Kezd nagyon is részévé válni a karosszériának és gyakorlatilag műszaki jósok szerint közel van a nap, amikor a sárhányó csak emlék lesz. Amikor mind a négy kerék a karosszérián belül foglal helyet.



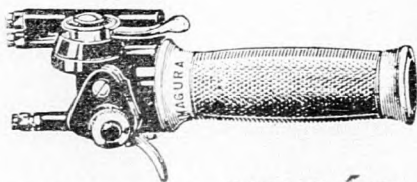
Az első gépkocsik sárhányóinak „istállószaguk” volt.



Ilyen sárhányó-formáért hevültünk 1920-ban.



SPECIÁLIS DREHGRIFFEK



emelyük,
szabályozók,
komplett
kormányok

KÉPVISELET: **UNGÁR GYULA**

BUDAPEST, VI., HORN EDE UCCA 18. TELEFON: 112-541.

**VÉDJE ÉLETÉT,
EMELJE VEZETÉSI BIZTONSÁGÁT,
szereltesse autójára
SZILÁNKMENTES ÜVEGET**

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

Régi szélvédőüvegjeit becseréljük

A hagyma és a babkávé szerepe a baleseteknél — avagy a tizezredik balesettel jubilál a Baleseti Járőr!

Rikoltva zúg végig a Rákóczy úton a háromhangú sziréna... és a világváros nyüzgő forgalma pillanatra megtorpan. A hullámzó forgalom kettéválik, utat adva a balesethez száguldó Baleseti Járőr autójának. Valami közlekedési szerencsétlenség színhelyére igyekszik, hogy gyakorlott kézzel, éles szemmel és az egyéb modern segédeszközzel — mint a fényképezőgép, nyomszóró — lerögzítse a baleset lefolyását.

Erről a hasznos intézményről, illetve ezeknek a fáradhatatlan rendőröknek nagy körültekintést és helyes ítélőképességet kívánó munkájáról akarunk rövid beszámolót adni, aminek a tizezredik közlekedési baleset adja meg az időszerszűgét.

A baleseti járőr gondolatának tettevalósítóját vitéz dr. Ajtay Heim főfelügyelőt kerestem fel, aki értékes felvilágosításán kívül lehetővé tette, hogy egy délutánt együtt tölthettem a baleseti járőrrel. Nem lesz érdektelen, ha elmondom, hogy mit láttam és halottam e néhány óra leforgása alatt.

A testület egyik legkitűnőbb tisztje, Thott Jenő felügyelő vett szárnyai alá, aki arról nevezetes, hogy hosszú éveken keresztül mint őrszem, majd később mint a járőr tényleges tagja szolgált és csak egy évvel ezelőtt kapta meg az arany rozettát.

Ketten ülünk a járőr Mosonyi ucai laktanyai pihenőszobájában. Beszélgetésünk két útrakészen felöltözött rendőr hallgatja (ők sorosak a „kiszálláshoz”). A benyílóban hat vaságy áll a fal mellett. Egyiken-másikon „riadóra készen” öltözött rendőrök alusznak.

— ...mert itt — folytatja Thott felügyelő — nincs szorosan vett szolgálati idő. A hivatalos huszonnégyórás szolgálatból bizony gyakran több lehet.

— Volt már olyan nap is — folyt a beszélgetésbe az egyik intelligens aréú rendőr — hogy reggel tisztól este hélig fel sem jöttünk a szobába. A kapunál kezünkbe nyomták a következő eset címét és megállás nélkül robotunk tovább. Pedig az esőtől folyórsra ázott eszmám és zubbonyt jó lett volna cserélni.

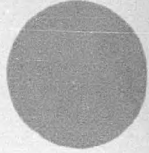
— Ennek ellenére — vette vissza a szót Thott felügyelő — mégis minden rendőr ide szeretne kerülni. Pedig megérdemelté tanulás, majd vizsga előzi meg a felvételt. A fényképezésen, a terepismereten, a rajzoláson kívül autót és motorkerékpárt is kell tudni vezetni, a forgalmi szabályokat betűről-betűre ismerni és a joghoz érteni is kell.

— Hogy alakult a baleseti járőr?

Thott felügyelő hosszan nézi a benyílóban alvó rendőreit, majd az asztalon heverő helyszínrajzokra esik a tekintete.

— Hm... hát azt bizony a legegyszerűbb keretek között indította meg Ajtay főfelügyelő úr. Mikor is — kérdezi önmagától.

— Ezerkilencszázharmincnyolc augusztusában — adja meg a választ az imént belépő Csaba őrmester, aki a járőr megalkutása óta tagja és a legjobb fényképese a baleseti járőrnek.



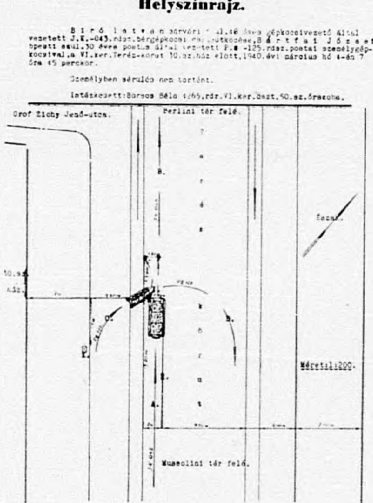
Munkácsban a baleseti járőr. Míg az egyik rendőr fényképez, addig a másik a nyomszóróval lerögzíti a féknyomokat.

És Thott felügyelő nagy szeretettel mesél az akkor még kezdetleges felszereléssel, de igyekezettel dolgozó intézményről. A járőr egyetlen járművén, egy oldalkocsis Mérayn vonultak ki a fiúk valamelyik uccakereszteződéshez gyakorlatra, ami abból áll, hogy a főfelügyelő úr utasításai alapján helyszínrajzokat készítettek egy-egy képzelet balesetről... igen, ez volt a kezdet. És most a tizezredik baleset előtt tűzész nélkül állhatom, hogy a baleseti járőr munkája, szelleme, felépítése és felszerelése világvárosi és nem hagy maga után semmi kívánnivalót. Ezért mindenekelőtt dr. Török János főparancsnok úrnak jár köszönet, aki a szükséges anyagiakat teremtette elő.

Közben különböző statisztikák és grafikonok kerülnek elő, amelyek a járőr eredményes munkájáról számolnak be. Érdekes például a kimutatás a

A m. kir. rendőrség baleseti igazgatóságának főparancsnokának Baleseti járőr

179. 1937. évi. Helyszínrajz.



A mérnöki pontossággal készült helyszínrajzról könnyen rekonstruálható a baleset.

balesetek időpontjának megoszlásáról. Így például kitűnik, hogy a legtöbb baleset június hónapokra, szombati napokra és a késő délutáni órákra esik. A balesetek leggyakoribb előidézője az autó, második helyen áll a gyalogjáró, majd utána a kerékpáros(!). A hosszú sor végét a tehertaxi fejezi be.

Ezek után előkerül a fényképgyűjtemény (csak jó idegzetűeknek ajánlom). Fejűktől megfosztott emberi törzsek, vagy fordítva. Laposra nyomorított autók. Összedarabolt hullák... Viipur

környéke hasonlítható csak e szomorú fotókhöz.

— Ebből is látható, — mondja Thott felügyelő a képekre mutatva, — hogy a járőrnek nemcsak jó megfigyelő- és ítélőképességének kell lennie, hanem kitűnő gyomrának is.

— ?

— Mert ha a körülmények úgy kívánják, akkor meg kell szagolni a baleset okozóját, hogy nem alkoholos-e. És bármilyen furcsán hangzik, ezt a nem éppen gusztusos műveletet kellő gondossággal kell elvégezni, mert már az is előfordult, hogy a gázoló kocsi vezetője a közeli fűszeresnél szemeskávéát vásárolt és azt rágta, hogy a bor szagát enyhítse. Hagymával operáló sofőrrel is volt már dolgunk. Arra is volt már példa, hogy a hullát kellett megvizsgálni, mert a tanuk szerint az áldozat részeg volt. (Most már végleg elhatároztam, hogy nem kérem felvételemet a baleseti járőrhöz.)

— Hogy is történik a kivonulás?

— Ha személyben esik kár, a baleset színhelyén intézkedő őrszem a mentők után minket is értesít. A laktanyaügyletes tiszt megszólaltatja a riadócsengőt — és mintha csak tízfílleres rémregényt élevedne meg, vad berregéssel megszólal a riadócsengő. Mindössze annyi időm marad, hogy lekajmjam a fogasról a kabátomat és szaladok a többiek után a lépcsőn. Valami megmagyarázhatatlan izgalom vesz rajtam erőt. Az egyik Balilla most fordul ki a kapun és pillanatok múlva, már mi is a Rákóczy úton száguldunk. (Sajnálatlall kell megállapítanom, hogy még a háromhangú kürt sem tudja fölényemre inteni a pesti gyalogjárót. Kérjük vizsaszállítani a helyszíni bírságolást.) Ebben az eszeveszett forgalmi vitustáncban nem éri közlekedési baleset a járőrt? — vetődik fel a kérdés.

— Hát ez szinte elkerülhetetlen — hangzik a válasz a volán mögül — és ha szükséges, kivonul a soros kocsi és éppoly megingathatatlan pontossággal veszik fel a helyszínrajzot a kollégák ügyéről, mintha nem is ismernék egymást.

Közben kiértünk az „esethez”. A rendőreink már munkában voltak. Fényképeztek, a féknyomokat rögzítették a fehér porral, majd a rajzolás és a tanuk kihallgatásával egyelőre befejezték a munkájukat, hogy otthon a laktanyában elkészítsék a fényképeket (saját sőtétkamra) és a pontos helyszínrajzot, amit itt adunk eredetiben.

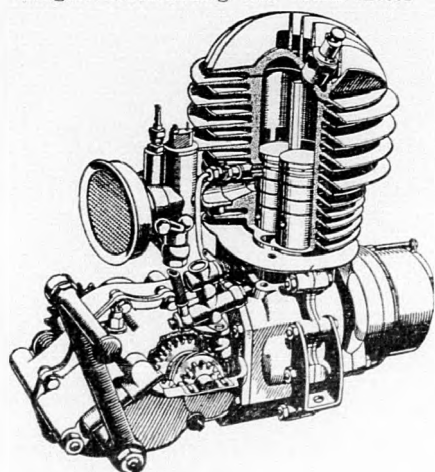
Avval búcsúzik a jubiláló baleseti járőrtől, hogy minél kevesebb munkájuk legyen a jövőben. Róza György.

A kétütemű problémájának megoldása

A KÉTDUGATTYÚS PUCH-MOTOR!

A kétütemű motor jóval idősebb, mint maga a gépjármű, mert hiszen a legelső belső elégésű motor kétütemű volt és csak jóval később született meg az Otto-rendszerű négyütemű konstrukció. És bár születése pillanatában önként adódtak nagy előnyei, utóbb mégis kénytelen volt — ha ideiglenesen is — átadni uralmát a négyüteműnek. Mi volt ennek az oka? Rengeteg olyan probléma adódott a régi kétüteművel kapcsolatban, melyek legtöbbször annak idején megoldhatatlannak látszott. A régi, szabványos, úgynevezett három-esatornás kétütemű rendszernél ugyanis képtelenek voltak tökéletes hengertöltést és ürítést elérni, a friss és elégett gázok keveredtek, aminek következtében a teljesítmény kisebb, a fogyasztás nagyobb volt ugyanolyan karakterisztikájú négyüteműhöz hasonlítva. A kétütemű lényegesen nagyobb ellenállóképessége, üzembiztonsága, egyszerűsége és élettartama azonban olyan előny volt, mely az akkori kevésbé gazdaságos üzem és alacsony teljesítmény mellett is meglette a maga híveit. A régi tökéletlen kétüteműnek is óriási erénye volt a kevés mozgórész (hengerként legalább 16 mozgó résszel kevesebb, mint a négyüteműnél) és az a nem megvetendő előny, melyet a négyüteművel szembeni kétszeres munká-ütem biztosít. Mégis hiányzott az a konstrukció, mely az előnyök megőrzésével kiküszöbölte volna a fent vázolt hátrányokat. Ez a probléma megoldhatatlannak látszott, amíg a Puch-gyár tette nem valósította több mint 20 évvel ezelőtt az úgynevezett két-dugattyús kétütemű motort, mely egyetlen csapásra új világot teremtett a motorok birodalmában.

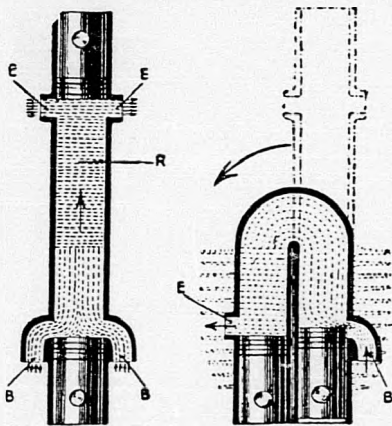
Mint már az elnevezés is mutatja, a Puch-konstrukcióban egyetlen hengerben két dugattyút dolgozik, akárcsak a világhíres Junkers-Diesel repülőmotorokban. Csakhogy a rendkívül hosszú hengert lehetetlenség lett volna motor-



A két-dugattyús Puch-motor metszete.

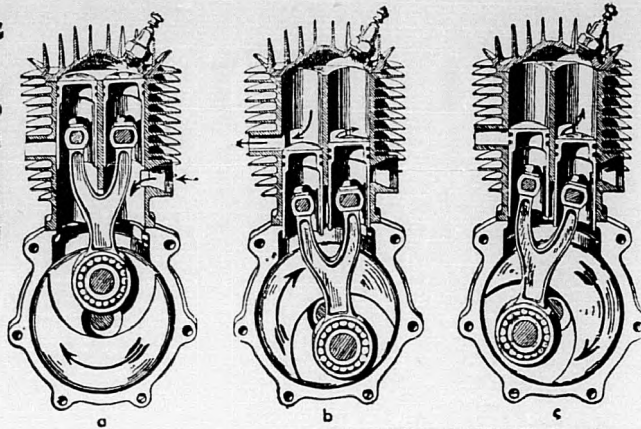
IRTA:
LANTAI EDE

kerékpáron elhelyezni megfelelő helyhiányában. A mérnöki zseni egyik leg-szemlemesebb megoldása volt az elgondolás, mely a hengert egyszerűen U alakban meghajlította és szabványos motormagasság mellett tette lehetővé a két-dugattyús rendszer alkalmazását.



Ez a Puch „egyenáramú” hengertöltés és ürítés, hosszú henger helyett U alakba hajlított egyetlen, de két dugattyút magában foglaló hengerrel megoldva. B: szívótörök, R: elégett gázok, E: kipuffogótörök.

A két dugattyúval szerelt Puch-rendszerű U alakú hengernek egyetlen közös robbanótérből van, téves volna tehát kéthengeresnek mondani, helyesebb két félhengerről beszélni, melyek mindegyikében egy-egy dugattyú dolgozik. Ezeket közös villás hajtókar kapcsolja egybe a forgattyúval. A két dugattyú tehát mintegy egyszerre dolgozik, csak hogy a villás felerősítés következtében az egyik dugattyú kissé siet (ezt hívják kipuffogó dugattyúnak), a másik (ez a szívó dugattyú) a kipuffogó dugattyúhoz képest kissé késik és csak a két holtpontállásban foglalnak el egyszerre azonos magasságot. És éppen ebben a „késésben”, illetőleg „sietésben” rejlik a Puch-konstrukció minden titka. A jobboldali hengerfélben, tehát abban, amelyikben a szívódugattyú dolgozik: találjuk az átáramló (szívó) esatorna torkát, a baloldali hengerfélben a néhány milliméterrel magasabba helyezett kipuffogótörököt. És mivel a kipuffogó dugattyú kissé „siet”, felfelé haladában korábban nyitja a kipuffogótörököt, még mielőtt a szívódugattyú nyitná az átáramló torkot. Ennek következtében az elégett gázok szabadon távozhatnak és a friss gázt szállító átáramlótorok csak akkor nyit, amikor



Igy dolgozik a két-dugattyús Puch-motor. a) felső holtpont, gyújtás, b) a kipuffogótörök egészen, az átáramló (szívó) török csak részben nyitva, c) kipuffogótörök egészen zárva, átáramló (szívó) török még részben nyitva.

az elégett gázok teljesen eltávoztak. Másrészt: a felfelé haladó kipuffogó dugattyú ismét „siet” és már akkor zárja a kipuffogótörököt, amikor az átáramlótorok még nyitott állásban van. Érthető, hogy ilyen körülmények között az elégett és a friss gázok nem keveredhetnek össze, tökéletes a hengertöltés és a henger ürítés és ami a legfontosabb: egyetlen molekulányi friss gáz sem távozhat a kipuffogótörökön anélkül, hogy el ne égett volna és nem adta volna le munkáját. Az eredmény: rendkívüli takarékoság és teljesítmény, sikerült tehát megalkotni az ideális motort.

Ebben a látszólag körülményes, de szinte nevetségesen egyszerű működésben rejlik a Puch-motorok minden titka: *egyesíteni a kétütemű motorok egyszerűségét, viharállóságát, üzembiztonságát, a kevés mozgó részt, a rendkívüli élettartamot azzal a teljesítménnyel és takarékosággal, mely a Puch-konstrukció megszületéséig egyedül a négyütemű motoroknak volt a jellemző tulajdonsága.*

A két-dugattyús rendszer nem el hanyagolható előnye az is, hogy a régi három-esatornás megoldásokkal szemben megszüntette a szabálytalan üzemet alacsony fordulatszámában, azt a kellemtelen és szabálytalan pattogást, mely a régi szabvány-kétüteműeket jellemezte. Megértjük tehát, hogy miért alkalmazta Puch összes modelljein a bevált két-dugattyús rendszert, amiben újabban számos követője is akadt. A két-dugattyús konstrukció kétségtelenül forradalmasította a kétüteműek világát, hiszen éppen olyan pozitív gázvezérlést tesz lehetségessé, amit a négyüteműnél csak komplikált vezérművel és szelepekkel érhetünk el. A két-dugattyús Puch-motorban nem találjuk az érzékeny és apró, kopásnak kitett alkatrészeknek tömegét, melyek a négyüteműt jellemzik, az alkotó zseni egyetlen gyakorlatba átvitt nagyszerű ötlete teremtette meg azt a kétütemű konstrukciót, mely megérdemli a tökéletes elnevezést.

Semmerz Jókai tér 2.
kerék DEÁK

Mi a különbség — a 60 és a 80 amperórás akkumulátor között?

A gyári katalógusnak a gép villamos berendezését taglaló fejezetében ott a titokzatosnak látszó mondat, akkumulátor: 6 volt 60 amperóra. A hat voltot, tehát a feszültség megjelölését még érti az átlagos autós és motoros, az amperóra fogalmával azonban kevesen vannak tisztában. Mi tehát az amperóra?

Amperórával jelölik az akkumulátor kapacitását, tehát áramraktározó képességét, minél nagyobb a telep amperóra száma, annál nagyobb a kapacitása, annál több villamos áramot tud magában felraktározni! Amiből önként adódik, hogy minél nagyobb amperóra számú gépünk akkumulátortelege, annál több áramot tud az rendelkezésünkre bocsátani, feltéve, hogy azt a gép dinamója alaposan fel is töltötte.

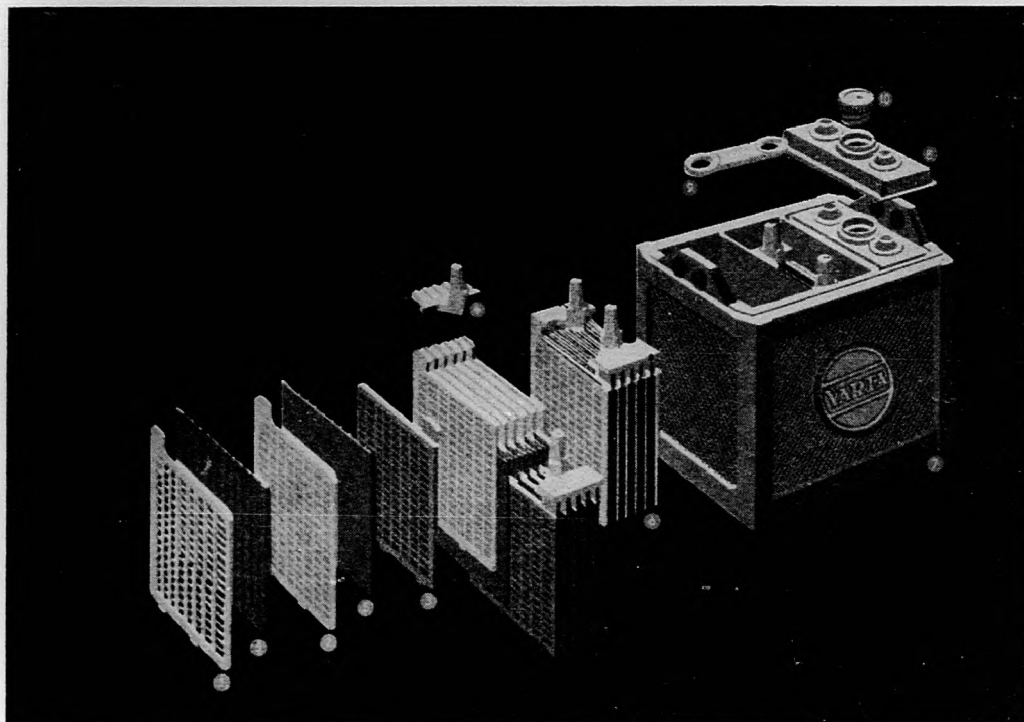
Az akkumulátor — mint minden elektromos és egyéb gép — veszteséggel dolgozik és a beletöltött villamos áramnak legfeljebb 75%-át tudja tárolni, illetve visszaadni, ami érthető, ha elgondoljuk, hogy a telepet magasabb feszültséggel kell tölteni, de közrejátszanak ebben vegyi tényezők is. A megmaradt 75%-ot sem tudjuk minden esetben maradéktalanul kivenni, mert a nyerhető árammennyiség még két tényezőtől függ: a kisütő áram erősségétől és a sav, illetve telep hőmérsékletétől, nem beszélve az akku építésmódjáról, minőségéről és életkoráról.

A teljesen feltöltött telepből több áramot nyerhetünk, ha hosszabb időn át sütjük ki kis áramerősség mellett, mintha gyorsan sütjük ki nagy amperószámmal, ez a körülmény olyan nagy mértékben befolyásolja az amperóraszámot, hogy félreértésekre adhat alkalmat. A legtöbb európai országban normalizálták az amperóra-meghatározást olyképpen, hogy az mindig olyan kisütéssel értendő, melynek áramerőssége egy tizede a gyárilag megadott amperóraszám. Ha tehát akkunk 60 amperórás, úgy ez annyit jelent, hogy 6 amperes áramerősségű kisütés mellett tíz órán át képes áramot adni és csak a tíz óra leforgása után csökken a kapcsolófeszültsége cellánként 1.75 volt alá, ami a teljes kisülést, tehát áramszolgáltatató képességének megszüntét jelenti. Az amerikai telepek jelzése félannyi áramerősség, tehát 20 órás kisülés mellett adja meg az amperóraszámot, megértjük tehát, hogy az amerikai telepek jelzése az európai telep kapacitáshoz képest „házzám”, mert hiszen feleannyi erősségű kísérőáram mellett az amperóraszám lényegesen nagyobb. Ez a gyakorlatban annyit jelent, hogy a 60 amperóra jelzésű amerikai akku korántsem éri el az ugyanannyi amperóra jelzésű európai akku kapacitását.

Felvetődik a gyakorlati kérdés, mi a nagyobb kapacitású akkumulátor gyakorlati előnye? Tudjuk jól, hogy az akkumulátor nem képes áramot terem-

teni, hanem csak a belé töltött, tehát a dinamó által gerjesztett áramot tudja tárolni és visszaadni. Ha tehát dinamónk áramtermelő képessége kicsiny, úgy a szabványosnál nagyobb akkuval sem érünk célt. Legtöbbször azonban azt látjuk, hogy gyárak takarékosági szempontból túl kicsiny akkut szerelnek, helyesebben a dinamó annyi áramot termel, ami jóval nagyobb kapacitású akku alkalmazását tenné lehetségessé. Ezt mérésel minden jól felszerelt elektromos autózem meg tudja állapítani és ha ilyenkor a régi akkumulátor kicserélése alkalmával valamivel nagyobb kapacitásra térünk át, csak jól járhatunk, feltéve, hogy nem bocsátkozunk túlzásokba. Ha kocsink, illetve akkunk még új, úgy párhuzamosan kapcsolt tartalék akku felszerelése segít, különösen akkor, amikor sok gépünkön az árampusztító, amikor azt alaposan felszereltük mindenféle áramtogyasztó csecsebecsével, szivargyújtóval és egyébekkel.

Mi a nagyobb akku előnye? Indításakor az önindító hatalmas áramerősséget vesz fel, néha 150 vagy akár 400 amperes áram kering tekeréseiben, az akkut tehát szinte rövidre zárja. Minél nagyobb a telep, annál jobban áll ellent ennek a szörnny igénybevételnek, annál hamarabb regenerálódik és annál kevésbé kell tartani lemezzgömbüléstől és az akku pusztulásától. Akinek tehát bírja a dinamója, sok az áramfogyasztója és gépét főleg városi forgalomban használva sokat kénytelen nyomogatni az önindítót, annak kifizetődik a nagyobb vagy a régi mellé párhuzamosan kapcsolt segédakku felszerelése.



A VARTA AKKUMULÁTOR KONSTRUKCIÓJA:

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

VARTA AKKUMULÁTORTELEPPEL minden időben biztosan in dít.
Gyártja: TUDOR AKKUMULÁTORGYÁR RT., BUDAPEST

HIREK

A német versenykocsik idei programja

Az évek óta diadalmas német versenykocsik úglátszik az idén a háború ellenére sem maradnak tétlenül, erre vall *Hühmelein* NSKK-vezér megállapodása *Fu,manik*-kal, az olasz motorsport vezérével. A megállapodás szerint, ha csak a politikai események nem teszik lehetetlenné, a német kocsik résztvesznek áprilisban a sportkocsik számára (BMW!) megrendezésre kerülő Mille Miglian, május 5-én a Tripoliszi GP-n (Merq-Benz, Auto Union), augusztus 4-én a livornói Coppa Cianon, augusztus 18-án a pescarai Coppa Acerbon és szeptember 8-án az átépített Monza-pályán lefutásra kerülő olasz Grand Prix-n.

MIT BIR EL EGY JUNKERS?

A hárommotoros Ju 52 jelzésű Junkers-masinak nemcsak a világ legerettejébb utasszállító repülőgépei, hanem megbízhatóság, stabilitás tekintetében is messze az élen haladnak. Junkers professzor korszakalkotó újítása, a teljesen fémből készült repülőgép, világszerte elismerten a legalkalmasabb a repülés veszélyeinek csökkentésére. A Junkers-gépek megbízhatósága egy mostanában történt baleset alkalmával is újra beigazolódott. Hildenheim és Berlin között egy Ju 52 jelzésű utasszállító gép a sűrű ködben erdő felett fákba ütközött és rendkívül súlyosan megsérült. Menetsebességét és kormányozhatóságát azonban ez a körülmény legkevésbé sem befolyásolhatta. A pilóta ismét 1200 méteres magasságba emelkedett gépével és körülbelül félórás „vakrepülés” után, mikor a sűrű köd oszolni kezdett, a legsimábban ereszkedett le a berlini repülőtéren. Az utasok jóformán nem is sejtették, micsoda veszélytől szabadultak meg!

TELJES GÖZZEL

dolgoznak az angol gépkocsigyárak is. Az angol hadsereg függetleníteni akarja magát és kizárólag honi gyártmányú gépkocsikat állít be hadiszolgálatra. A gyártási számadatokat természetesen hadititokként kezelik, híre jár azonban, hogy az egyik nagy angol gyár a háború kitörése óta kereken 10.000 kocsit szállított az expedíciós hadsereg számára.

300 SZEMÉLYES MOTORIZÁLT KÓRHÁZ.

A német Vöröskereszt mostanában avatta fel első mozgókórházát. A 32 barakból és egész sor egyéb építményből álló kórház 9 szakorvos és 1 főorvos vezetése alatt működik. Kereken 300 beteget fogadhat magába. Világítás, fűtés, vizellátás és élelmezés tekintetében teljesen független a külvilágtól. Valamennyi klinikai osztály megtalálható benne, többek között saját műtővel, röntgenberendezéssel, bakteriológiai laboratóriummal és saját gyógyszer-tárral rendelkezik, amelynek berendezése fölé egy nagyvárosi patikáéval. Az egész mozgókórházat 8 traktor segítségével 16 pótkocsin szállítják egyik helyről a másikra. Ugy konstruálták meg, hogy 90 perc alatt mindenestül fel lehet építeni. A barakok és a berendezési tárgyak túlnyomó többsége könnyű fémből készült és összerakható. Száz ágy ennek következtében átrakész állapotban mindössze 3 köbméter foglal el. A vándorkórházat először Lodzban alkalmazták.

NAPONTA TÖBB MINT 300 GÉPKOCSIT

hajóztak be, hír szerint, az elmúlt év utolsó két hónapjában az angol gyárak az angol birodalom valamely távoli részébe vagy vámkülföldre. Ez kereken 27%-os gyarapodást jelent az 1938. évi kivitellel szemben, így például Urugyayba pontosan ötször annyi kocsit szállítottak, mint az 1938. év ugyanazon időszakában. Az angol ipar a háború következtében tengerentúli piacairól kiszorult német autógyártóipar exportját igyekszik sikerrel megsze-

AZ ANGOL BENZIN-FEJADAG.

Angliában a háború tartamára nem állították le a magángépkocsi-forgalmat, csupán az üzemanyag mennyiségét korlátozták. Az angol „ration”-rendszer elmé- sen és igazságosan állapította meg az egyes gyártmányok és típusok havi fejadagját, minden kocsi tulajdonos pontosan annyi egy-egy gallonos szelvényegységből összeállított havi fizetést kap, amennyivel 500 mérföldes (800 km) távolságot tud befutni. Akik igazolni tudják, hogy kocsijukat foglalkozásukkal kapcsolatban használják, külön 200 mérföldes adagot kapnak. A fejadagok felemelése a tengeri szállítás fokozása következtében most küszöbön áll.

40 ESZTENDEJE HALT MEG DAIMLER.

A technika történetében üttörő Gottlieb Daimler március 6-i halála napjának negyvenedik évfordulója alkalmával Stuttgartban, Bad Cannstatt egyik kerti házacskájában Daimler-emlékművet avatnak fel. Itt konstruálta ugyanis Daimler az első benzintmotort, az első motorkerékpárt és első autóját.

ÉRTEKES JUBILEUM.

A Dornier repülőgépgyár 25 esztendő fennállása alkalmából Dr. Dornier egy millió márkás alapítványt létesített a gyár alkalmazottjai számára.

FOKKER †

Fokker, a nagynevű holland repülőgépkonstruktőr, 49 éves korában egy nyujorki kórházban meghalt.

„BOMBA-REKORD!”

A nemzetközi aviatikai szövetség most hitelesítette azt a német repülőrekordot, melyet egy kétmotoros Junkers-bombavető ért el 2000 kg „hasznos” terheléssel 2000 km-es távon. Az új rekord 500,786 km/óra, a régi rekordot az olaszok tartották 468 km-es sebességgel.

KEVESEN TUDJAK, HOGY:

— Az Egyesült Államokban 25 millió autótulajdonossal szemben csak 20 millió telefonelőfizető van!


— A Chrysler gyár legutóbbi sztrájkjában 55.000 munkás vett részt!

— Az első hidraulikus Lockheed-féket szériában először 15 évvel ezelőtt Chrysler alkalmazta. Európában a személykocsipítésben Triumph volt a hidraulikus fék előharcosa, de versenykocsiba Bugatti már 1922-ben beépítette!

— A legdrágább amerikai kocsit a 185 lóerős, 16 hengeres Cadillac, mely karosszerialváltozatok szerint 5140–7175 dolláros áron kerül eladásra.

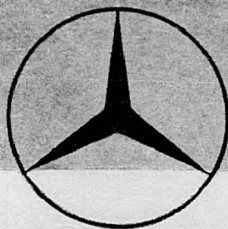
— Van der Horst holland mérnök kísérletei szerint a hengerfuratok krómozása révén a dugattyúgyűrűk elhasználódása 1/3-ra, a hengerkopás 1/2-re redukálható. Ugyanakkor a motor teljesítmény a súrlódás csökkentésével 5%-kal emelkedik!

— Németországban tavaly közel 11.000 vezetői jogosítványt vontak meg! A baleset-áradat csökkentésére a rendőrség drákói rendszabályokat léptetett életbe és ittasság miatt csaknem 5000 jogosítványt vont be!



CORDATIC

A TÖKÉLETES AUTÓPNEU



MERCEDES - BENZ

a Bécsi Tavaszai Vásár automobil kiállításán

A Bécsi Tavaszai Vásáron most bemutatott Mercedes-Benz automobilmek bizonyára ismét élénk feltűnést keltenek, egyben jelentős bepillantást nyújtanak a Daimler-Benz Művek gyártási programjába. A Mercedes-Benz személyautóknak, teherautóknak és motoroknak a legújabb műszaki tapasztalatok szerinti gyártása világviszonylatban is a legmagasabb teljesítményről tesz tanúságot.

SZEMÉLYAUTÓK:

A kiállításon a „170 V” típusú gépkocsitól a „K 540” típusú kompresszoros gépkocsig, mely a világ leggyorsabb széria-automobilja, minden Mercedes-Benz típus képviselve van. Ezek közül kiemelkedik a Diesel-motoros „260 D” típusú személyautomobil, nemkülönben a „230” típusú benzinmotoros személygépkocsi, mely utóbbinak a legújabb szerkesztési elvek alapján épült karoszáriája különleges utazási kényelmet biztosít.

TEHERAUTÓK:

Az 1,5—4,5 tonna teherbírású teherautók mellett bemutatásra kerülnek különleges gépkocsik benzin- és Diesel-motorral, főbbek közt egy benzinmotoros portmentes szemétyűjtő gépkocsi a legmodernebb műszaki berendezéssel.

MOTOROK:

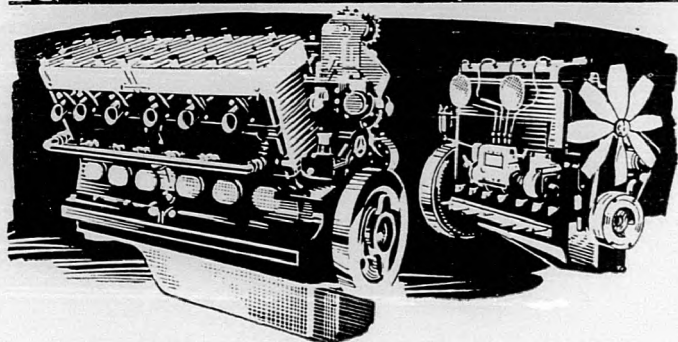
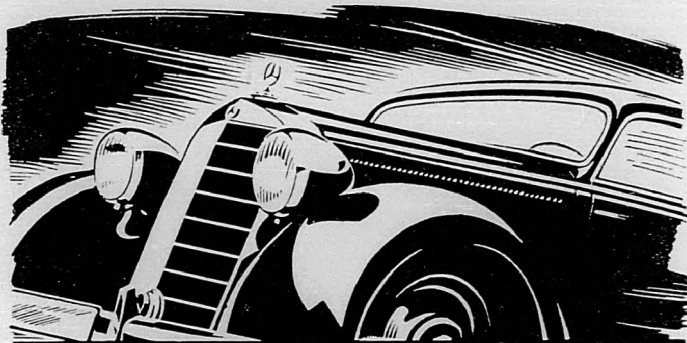
A kiállított és a legkülönbözőbb célokra szolgáló motorok a Daimler-Benz motorépítési programjának sokoldalúságát és nagy teljesítőképességét igazolják. A már előnyösen ismert Mercedes-Benz repülőgép- és csónakmotorok mellett a különleges rendeltetésű motorok is nagy figyelmet érdemelnek.

Kiállítóhelyek:

Személyautók részére: Autóipari csarnok 23. számú hely.

Teherautók részére: Autóipari csarnok 15. sz. hely és a szabadtéren a csarnok mellett.

Motorok részére: Autóipari csarnok és a grázi Walter-cég kiállítóhelyén.



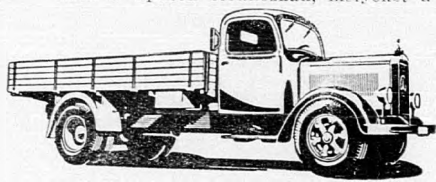
DAIMLER - BENZ AKTIENGESELLSCHAFT
STUTTGART-UNTERTURKHEIM

Gyári fiók és vezérképviselet: MERCEDES-BENZ-AUTOMOBIL R. T. Budapest, XIII., Csata ucca 29. Tel.: 29-08-90

A TEHERGÉPKOCSI – MA!

A fejlődésnek és tökéletesedésnek hosszú útját járta be a tehergépkocsi, amíg elérte mai, műszakilag tökéletesnek mondható szabványalakját. Két évtizeddel ezelőtt a teherautó nem volt más, mint teherkarosszériával felszerelt személykocsi, mely többnyire akkor kapta meg régi személykarosszériája helyett a teherkocsi „platót”, amikor mint személykocsi, a kilométerek tízezein át már jelentős lépéseket tett az autótémétől felé. Ki nem emlékszik a régi mondásra, mellyel az előcsásodott személykocsit úgy kínálta, hogy: jó lesz vidékre, vagy — teherautónak. Ma már szerencsére túl vagyunk ezen a korszakon, a teherautógyártás specializálódott, ennek köszönhető az, hogy a mai korszerű tehergépkocsi nemcsak egyike a leggyorsabb, de egyben leggazdaságosabb teherszállítási lehetőségeknek.

A mai korszerű tehergépkocsi gyártás két irányvonalat követ. Az egyik oldalon ott látjuk azokat a modelleket, melyek gyártásánál a nagyrészt hasonló karakterisztikájú személygépkocsi konstruktív elemeit és alkatrészeit, motorját stb. használják fel, a másik oldalon azok a típusok sorakoznak, melyeket a



5½ tonnás terepbíró modell.
(Mercedes Benz.)

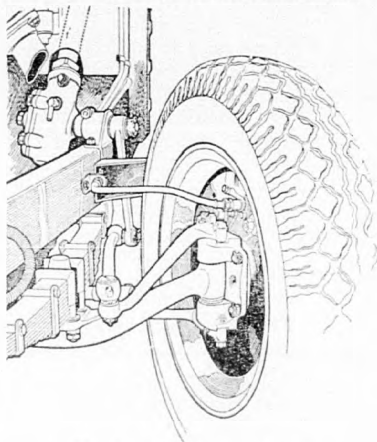
személygépkocsi tipikus megoldásaitól merőben eltérően terveznek és gyártanak. Az előbbi kategóriában azonban legfeljebb a háromtonnás terhelésű modellekig mennek, az úgynevezett nagy teherkocsik kivétel nélkül az utóbbi kategóriába tartoznak. Erthető ez, mert hiszen kisebb terhelés mellett jól használhatók fel a személykocsi gyártásával párhuzamosan előállított alvázak, motorok, sebességváltók stb., de amint rendkívüli terhelésről van szó, négy-, öt-, sőt többtonnás terhekről: merőben eltérő műszaki elgondolású megvalósítása, sokkal teljesítőképebb motorok beépítése válik szükségessé a személygépkocsinál megszokott megoldásoknál jóval bőkezűbb méretezésű alvázakba. Ez az oka annak, hogy a mai közép és nagy teherkocsi műszakilag merész ívben távolodnak el mindattól, amit a személygépkocsi világában ma is szabályként ismerünk.

A tehergépkocsi gyártásában az elmúlt évek során bizonyos irányzat alakult ki, melynek nyomát a legkülönbözőbb gyártmányoknál lehetjük fel. Így például szinte egyöntetű lett az elektromos úton hajtású alváz alkalmazása a szegessélt helyett, ami súlymegtakarítást és fokozott merevséget eredményez. Bár a nehéz teherkocsi kategóriáiban is rendkívül sok kéttengelyes megoldással találkozunk, mindinkább szaporodik a háromtengelyes típusok száma. Egyre több terepre is alkalmas tehergépkocsi kerül forgalomba, ami a német hatóságai szorgalmazás eredménye. Hadászati szempontból nagy jelentőséggel bír a terepen is mozgó tehergépkocsi, a ható-

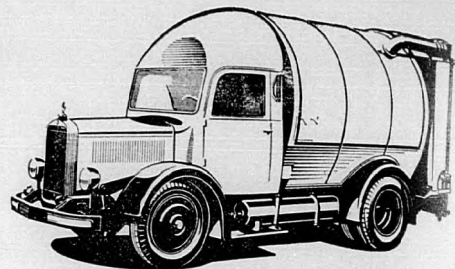
ságok tehát jelentős adókedvezmények tettek kívánatossá a drágább beszerzési áron forgalomba hozott, de a használatban éppen az adó- és közteherkedvezmény következtében gazdaságosabb terepjáró tehergépkocsi beszerzését. Tömegekben születtek a terep-tehergépkocsik, melyek között igen sok négykerék kormányzású és egyéb egészen különleges műszaki megoldású típusokat találunk. A hatósági támogatásnak köszönhetőek létüket a négy fokozatú helyett nyolc, sőt több áttételi fokozatú speciális modellek, melyek a legkeményebb terepnehézségekkel is dacolnak, ugyanakkor a leggazdaságosabb használat ki a motor munkateljesítményét.

A tehergépkocsi motorja az utóbbi években nem sokat változott. A nyersolajmotor természetesen uralomra jutott, a kisebb teherbírási típusok nagyrésze azonban megmaradt a gázosító benzínüzem mellett. A fagázos, szívógázos, sőt palaegázos motorokkal szerelt tehergépkocsikat nem lehet mint fejlődési fokozatot elismerni, megteremtésük inkább a szükség, mint a műszaki haladás számájára írható. A háborús előkészületek, majd a háború kitörése kötelezővé tette a folyékony üzemanyagok terén a legszigorúbb takarékoságot. A szívó- vagy fagázos motor katonai célokra legfeljebb a hátszárban használható, a folyékony üzemanyag-készleteket tehát a hadirepülés, a gépesített osztagok és a közvetlen arenonalmögötti szállítás céljaira kell tartálékolni, a fával, sőt kukoricacsutkával „fűthető”, de még korántsem teljesen kiforrott motorkonstruációk tehát egyáltalában nem jelenthetik a ma tehergépkocsijának típusát és nem egyebek — szükségmegoldásánál.

A személygépkocsi fejlődése mindazonáltal igen nagy hatással volt a tehergépkocsi mai alakjának kialakulására. Így kölesönadta az alacsony alváz és az áramvonalas karosszériamegoldást. A mai tehergépkocsi majdnem olyan gyors, mint a tíz év előtti átlagos személygépkocsi, a fokozott sebesség fokozott stabilitást és tökéletes úttartást tesz szükségessé. A jó úttartás és stabilitás, valamint a kanyarbiztonság alacsony építéssel érhető el, ennek jegyében születtek a ma nagyrészt rendkívül alacsony tehergépkocsi-alváz-



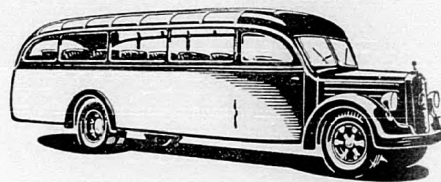
Massív építés jellemzi a ma tehergépkocsiját.



Háromtonnás tehergépkocsi különleges célra.

zak és karosszériák, valamint a merev tengelymegoldások rovására egyre szaporodó különleges kerékfelfüggesztések. A mai tehergépkocsi fokozott sebessége mellett az áramvonalas idom is nagy jelentőséggel bír. Ma, amikor egyes tehergépkocsi modellek 70, sőt 80 kilométeres sebességgel futnak, nem megvetendő az az üzemanyagmennyiség, melyet a légellenállás csökkentésével lehet megtakarítani. Természetesen rendkívüli tervezői ügyesség kellett ahhoz, hogy az áramvonalazást a rakfelület csökkentése nélkül oldják meg, de igen sok az olyan modell, melynél ez maradéktalanul sikerült.

Amíg az alacsony építéshez nagyrészt úgy jutottak, hogy a transzmissziót a kocsi középvonalához képest oldalt tolták el, addig a rakfelület nagyobbítá-



Százlóerős, nyersolajmotoros Mercedes Benz társasgépkocsi.

sának célját az oldalt eltölt, vagy éppen a vezető alá helyezett motor szolgálja. A vezető mellé, vagy alá helyezett motor egyben sokkal megfelelőbb karosszériaidomot tesz lehetségessé.

Hatalmas fejlődést mutatnak a tehergépkocsi törpéi, a pehelysúlyú kismodellek, melyek egyrésze mindössze három kerékkel van szerelve és teherbíró képességük a 750–1000 kilogrammos szinten mozog. Ezek a törpetehergépkocsi egészen új lehetőségeket nyújtanak, hiszen százkilométerenként alig 7–8 literes üzemanyagfogyasztás mellett tekintélyes sebességre képesek.

A tehergépkocsi mai kifinomult és minden poreikájában a különleges feladatok érdekében megoldott műszaki elgondolásaival hatalmas lépéssel közelíti meg a gyors, olcsó és megbízható teherszállítás célját. A nyugati országokban ma már megszokott a nálunk alig látható országúti „teherovonati”, melynek a teherkocsi mögé kapcsolt két „vagonja” is van. Az úthálózat gyarapodása és a lényeges üzemanyag, benzin stb. megtakarításra vezető portmentes, korszerű útfelületek térfoglalása lökészerűen szaporítja a tehergépkocsiállományt, melynek nemzetgazdasági, sőt nemzetvédelmi jelentőségét ma már mindenütt felismerik. A tehergépkocsi mindenütt diadalmasan kerül ki a régi vasút-teherautó harcából, még olyan országokban is, ahol az állami tulajdonban levő vasúthálózat érdekében bizonyos megszorításoknak vetik alá a tehergépkocsiúvarozást. A jövő a tehergépkocsi, melynek végleges győzelmét késeletetni lehet, de megakadályozni nem.

MAGYAR WAGGON ÉS GÉPGYÁR RT
BUDAPEST - GYŐR

RABA

MAN

Minőségi

Diesel és benzinneműmotoros

teherautók 2½ - 6 tonnáig
raklárón

Tel: 12 · 52 · 10

KÉPES HIRADÓ!

Hasonfekve kezeli golyószóróját a repülőgép lövésze, teljes erejét össze kell szednie, hogy a hatalmas szélrohamban irányban tarthassa fegyverét.

A tengeralattjáró szemé a periszkóp, mellyel a tenger szín alatt haladó U hajó kapitánya figyelheti meg a „terepet”.



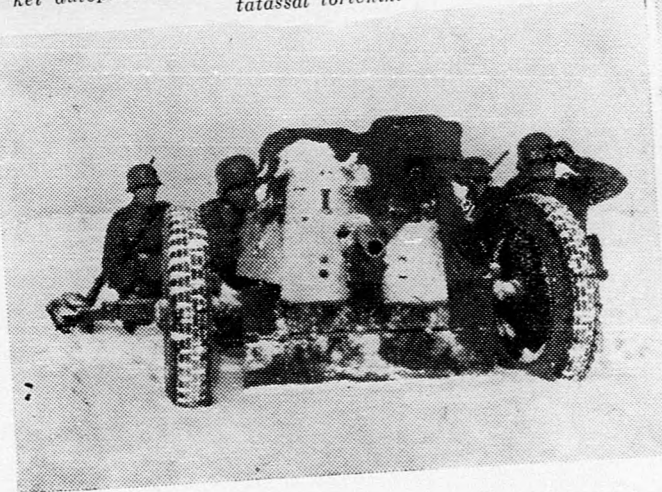
Lelőtt repülőgép roncsai. Az ós kavashalmazról alig látszik, hogy percekkel előbb büszkén szelte a levegőcéánt.



Igy vontatják a páncéltörő ágyút, mely a terepjáró személygépkocsi mögé kapcsolva rendkívül mozgékony.



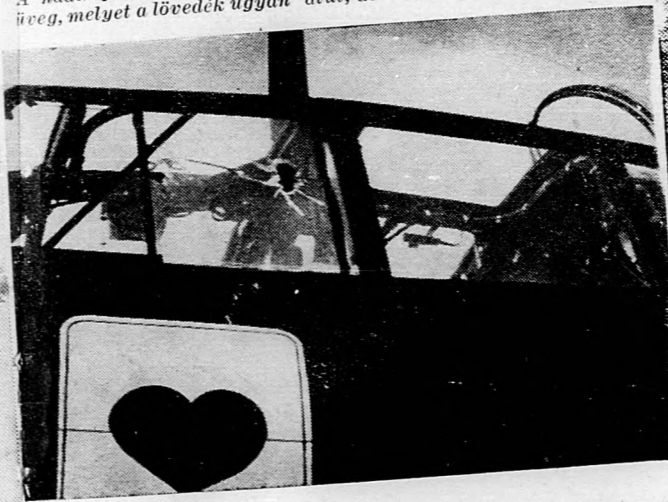
Páncéltörő löveg tüzelőállásban. A terpesztalpas löveg kerekei autópneumkkal vannak felszerelve, szállítása gépkocsivontatással történik.



Terepkutató járőr hagyja el a Siegfried-vonal egyik beton-erődjét. Az erődvonal előtti terep állandó felderítése életbevágó fontosságú.



A hadirepülőgépen is ott a gépkocsiról ismert szilánkmentes üveg, melyet a lövedék ugyan átüt, de nem morzsolja szilánkká.



Nehéz ágyú tüzelőállásban. Csak a csöve látszik ki a terepszínű háló alól, mellyel ellenséges repülőfigyelés ellen álcázzák.



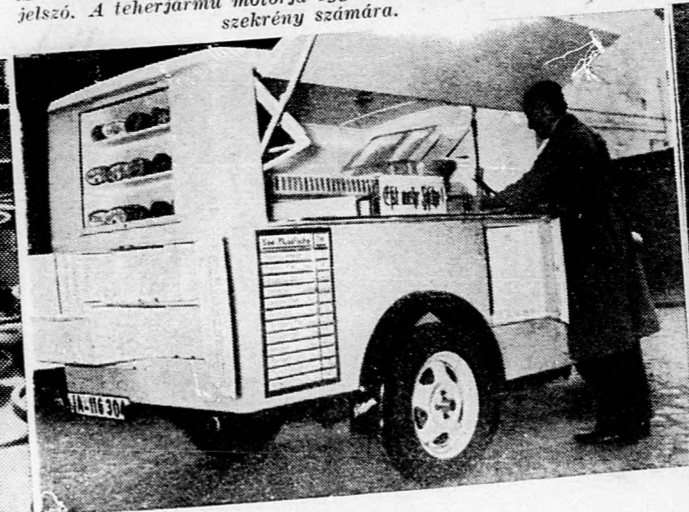
Orosz páncélgépkocsi. Olyan, mint a központi fűtéses lakás: télen hideg, nyáron meleg. Néha azonban: nagyon is meleg van benne.



Nők a belső „fronton”. A hadbavonult férfiak helyett a nők foglalják el a német gyárak munkahelyeit.



Motorosított halasköfa. Egyetek több halat: ez most a német jelszó. A teherjármű motorja egyúttal jeget is termel a hűtőszekrény számára.

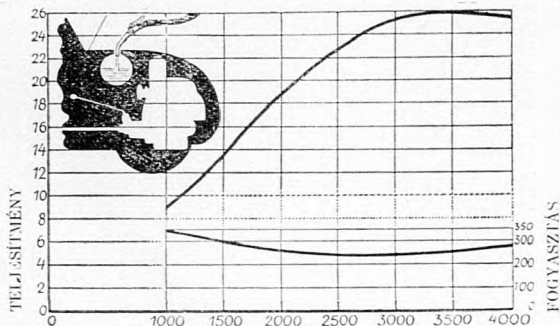


Aknakutató hajó az északi tengeren. Nehéz ez a szolgálat, különösen akkor, ha az akna nem a hálóba akad, hanem a — hajóba.



AZ ERŐ ÉS MEGBÍZHATÓSÁG SZIMBÓLUMA A 6 TONNÁS SAURER-DIESEL

A gazdaságos teherutófuvarozás úttörője a minőségi munkájáról ismert Saurer-gyár, amely a 4 BTDV-S típusú 6 tonnás Diesel motorjával a súlycsoportjának élhelyére került. A Saurer név jólismert az ötvilágírásban, amit elsősorban szerkesztési adottságainak és gazdaságos üzemének köszönhet. A hathengeres 8 l-es Saurer motor 2000 fordulatonál 105 lóerőt teljesít. A túlméretezett sebességváltó 5 előre- és 1 hátramenet fokozatú. Az 5 m-es tengelytáv ellenére 16 m átmérőjű körben meg tud fordulni. A 3650 kg-os alváz 7000 kg hordképességű és a megengedett legmagasabb összsúly 10.650 kg. A nyomtáv: elől 1875, hátul 1720 cm, 60 km-es sebességnél az üzemanyagfogyasztás 21 l. gázolaj. A 6 tonnás Saurer-Diesel alváz ára gumikkal P 26.370.



Íme az 55-ös Steyr motorteljesítmény diagramja fogyasztási grafikkal kombinálva. A teljesítménygörbéből kitűnik a percenkénti fordulatszám és lóerőteljesítmény közötti összefüggés. Mint látjuk, a motor 3500-as fordulatszám mellett adja le a 26 lóerős csúcsteljesítményét, holott fogyasztása nem akkor a legtöbb. Hogy a kocsi sebességével párhuzamosan ennek ellenére növekszik a fogyasztás, az a leküzdendő ellenállások, főleg a sebességgel hatványozottan emelkedő légellenállás leküzdésére fordított erőben leli magyarázatát.

ÍME A 3 TONNÁS BORGWARD!

Borgwardék speciális terepnuma a teherautógyártás, a brémai gyár ebben az iparágban felbecsülhetetlen jelentőségű munkát végzett, melynek félreismerhetetlen elismerése az a rengeteg Borgward teherautó, mellyel a német utakon találkozunk.

A 3 tonnás Borgward-Diesel műszaki adatai: a 4426 cm-es hathengeres motor 2300 fordulatonál 64 lóerőt ad le. A 4 fokozatú váltóművet egy társas szárazkuplung köti össze a motorral. A fordulókör sugara: 8,75 m. Tengelytáv: 4200 mm. Hordképesség 4100 kg. Nyomtáv: elől: 1600, hátul 1560 mm. Alváz súlya: 2350 kg. Megengedett legmagasabb összsúlya: 6710 kg. Üzemanyagfogyasztás: 100 km-ként 22,5 l. gázolaj. Alváz ára 8720.— pengő + gumi.

**AUTÓ AKKUMULÁTOR
AUTÓ VILLAMOSSÁGI CIKKEK
TÖLTŐBERENDEZÉSEK
ELEKTROMOTOROK**

KÉSZÍTÉSE, JAVÍTÁSA

„ERGON”

EGYETEMES VILLAMOSSÁGI VÁLLALAT

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

SAURER

**5-6 TONNÁS
VÁMMENTES
TEHERAUTOMOBILOK**

VEZÉRKÉPVISELET:

RÁCZ LÁSZLÓ
LISZT FERENC-TÉR 11

Minden márkájú teherautóhoz
PÓTKOCSIT GYÁRT



MIKLÓS LAJOS

AUTÓ- ÉS KOCSIIPARI VÁLLALAT

X., VASPÁLYA UCCA 4. TEL.: 149-093



BORGWARD

3 TONNÁS, VÁMMENTES TEHERAUTÓK

VEZÉRKÉPVISELET:

MAM

ANDRÁSSY ÚT 47

TELEFON: 114-579, 115-719

A teherautófuvarozás ideális megoldása

A PÓTKOCSIS ÜZEM!

Külföldi tûráink alkalmával szinte ritkaságszámba megy olyan teherautót látni kint az országúton, mely nem vontat maga után pótkocsit. Nálunk? Bizony nagyon kevés a **pótkocsis teherautó**, aminek az oka az, hogy az érdekeltek nem vették eddig azt a fáradságot, hogy — ceruzát vegyenek a kezükbe. Mert **kalkuláció dolga az egész**, máris rájövünk, hogy a pótkocsis teherfuvarozás lényegesen gazdaságosabb és aránytalanul olcsóbb.

Hogy három, négy vagy ennél is több tonnatelhelésre alkalmas teherautót vásároljon a fuvarozó, azt rendszerint a **csúcsteljesítmény** szerint dönti el és elfelejti azt, hogy például négytonnás teherautó csak akkor gazdaságos, ha terhelése valóban eléri a négy tonnát. Ha kisebb súlyt visz, úgy a **tonna-kilométerköltség lényegesen felszökik**, mert az üzemanyagfogyasztás, gumikopás stb. alig észrevehetően kevesebb, viszont a kisebb súlyú teher fuvarozása is ugyanannyiba kerül, mintha a teherkocsi a megengedett legnagyobb súlyhatárig lett volna megrakva. Önként felvetődik a kérdés: nem célravezetőbb és olcsóbb olyan teherbírású teherkocsit üzemben tartani, mely az átlagos terhelés követelményeinek felel meg és ha átmenetileg nagyobb súlyú terhet kell fuvarozni — felkapcsolni a pótkocsit?

Az egyik német teherautó technikai állomás pontos kísérletek kapcsán mutatta ki, hogy a megosztott fuvarozás, tehát a pótkocsis üzem lényegesen olcsóbb. Az összehasonlító kísérletek kapcsán kitűnt, hogy **15%-nál nagyobb megtakarítás** is lehetséges, ami kiterjedt üzemnél életbevágó nagyságú számadat.

A kísérletek tárgyai szabványos teherkocsik voltak, az összehasonlítás úgy történt, hogy ugyanannak a tehernek osztott (tehát pótkocsis) és osztatlan fuvarozásánál állapították meg a kilométerköltséget. Lássunk néhány számadatot:

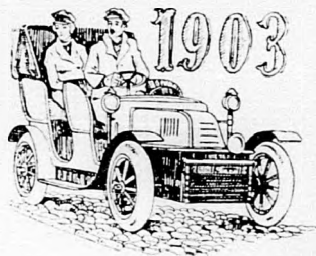
A három és féltonnás nyersolajmotoros teherkocsi kilométerköltsége teljes terhelés mellett 40 Pfenniggel volt egyenlő. Ha ugyanezt a terhet **osztottan** fuvarozták olymódon, hogy azt két és féltonnás teherkocsira és az általa vontatott egytonnás pótkocsira rakták, úgy a kilométerköltség a **40-ről 34 Pfennigre csökkent**. A kilométerköltségbe természetesen beszámították úgy a teherkocsi, mint a pótkocsi amortizációját, üzemanyag és gumiköltségét, valamint a kezelő- és kísérőszemélyzet, valamint a közterhek költségét. Ugyanezt a kísérletet hat tonnás teherkocsival, majd három és féltonnás teherkocsi plusz két és féltonnás pótkocsival megejtve, az

derült ki, hogy míg az előbbi esetben a kilométerköltség 70 Pfennigre rúgott, addig az utóbbiban alig érte el a 60-as számot. A teherkocsik átlagos évi **30.000 kilométeres üzemét** véve alapul, könnyű kiszámítani, hogy ez a megtakarítás az évi üzemben milyen tekintélyes magasságot ér el, a hat tonnás osztott fuvarozás esetén kerekén 3000 márkát.

Ennél is lényegesen nagyobb a megtakarítás pótkocsisüzem esetén akkor, ha a pótkocsi nélkül munkába állított teherkocsi nagyrészt a csúcsterhelés alatt van igénybe véve. Ha a négytonnás teherkocsira csak **két és fél tonna árut** rakatunk, úgy a fuvarozás költsége a súlyt véve alapul, több mint 25 százalékkal emelkedik, ami a fuvarozás kalkulációjában már-már csillagászati szám.

A megosztott (pótkocsis) fuvarozás másik nagy előnye a lényegesen nagyobb rakfelület. A gépkocsi és pótkocsiból összeállított **„tehervonat“** rakfelülete több mint kétszeres, ami könnyűsúlyú teheráru esetén nemcsak lényegesen nagyobb mennyiség fuvarozását teszi lehetővé, de lényegesen csökkennek a megrakási munkálatok költségei, mert hiszen **rétegzés nélkül** helyezhető el a teher.

Látjuk, hogy a pótkocsis teherautófuvarozás milyen jelentős előnyökkel bír. Ma, amikor az üzemanyagmegtakarítás nemzetgazdasági szempontból óriási jelentőséggel bír: kétszeresek ezek az előnyök. Érdeke tehát minden teherautófuvarozónak, minden teherautót használó vállalatnak, hogy kiaknázza a pótkocsiban rejlő megtakarítások lehetőségét.



HENGER- ÉS FŐTENGELY-KÖSZÖRÜLÉS

DEDIC'S
37 éve munka minőséget jelent

MEGBIZHATÓ
MUNKA –
OLCSÓ ÁRAK

Budapest, VIII, Thék Endre u. 15. Tel.: 130-345



URAIM IRGALMAZZANAK! ÉS NE FEDEZZÉK FEL A — PUSKAPORT!

A szerkesztőségek vendégei között csőtül akadnak nehezen leküzdhető, erőszakos és kellemetlen példányok, a babér azonban kétségtelenül a feltalálókat illeti. Akik miután megalkották az áramvonalas nadrágtartót, megálmodták a vitamínos takarékszegédűvököt, avagy a tehének tejhozamát gyarapító tagadólagos berzű rövidhullámú gramofont: nagysietve roboznak a legközelebb fekvő szerkesztőség felé, hogy álmos segédszerkesztők életlen beletörődését a nagy agyvelő helyes elismerésével tévesztve össze szóják álmaikat feléjük integető dollárműllőkről. Az ilyen feltalálók: bár fárasztók, veszélytelenek, mint a lipói túró és súlyosabb esetben átadhatók a főszerkesztő szerepébe sebtiben behelyettesített izmos szerkesztőségi altisztnek. Nagyobb baj van azonban akkor, ha a hibbantagyú úgynevezett feltalálók „kezelésére” kerül a sor, különösen ha

érthető módon ragaszkodnak rögeszméjükhöz, a motorhoz, melyet nem benzín, nem motalkó vagy ennek hiányában hajszesz táplál, hanem valami gyökeres hatékonyságú robbanóanyag. Ez a motor persze — szerintük — több lőerőt képvisel, mint a hortobágyi ménes tavasz idejében és még arra is képes volna, hogy az öreg földgolyót megpörge, ha sikerülne az Egyenlítőbe valami tengelyfélét bedugni.

Ezek a lőporos alakok különösen ezért veszedelmesek, mert rendszerint nem elégszének meg az elméleti fejtegetésekkel, hanem azonnali szemléltető gyakorlati bemutatásokkal is kívánnak szolgálni. Lőtérnek nézik a szerkesztőséget, elővesznek holmi óeska cipőpasztás skatulyát, beletöllenek valami gyanus port és miközben a meggyújtott por éktelen puffanással veti fel a címzetes pokolgéppé előléptetett alkalmi készüléket. Diadalmas ábrázattal néznek körül: lám-lám, így vágja fel majd a dugattyúját az én korszakalkotó puskaporos motorom. A kísérlet nyomán persze átható bűdösség fejlődik, a kéziratpapirosok korommal rakódnak teli és még el sem osztott a füst, amikor fejünknek szegszik a kérdést, hogy célszerűnek látszana vajjon közvellenül az ősz Henry Fordhoz fordulni és hogy tapasztalataink szerint a nikaraguai, avagy inkább a kosztarikai — esetleg a guatemalai — hadügyminiszter szokott szívesebben fizetni az efajta találmányért. És természetesen nem nyugszik, amíg legteljesebb titoktartásunkról nem biztosítottuk, nehogy az oláhok időnek előtte temessék be haszontalan naftaforrásaikat.

Kedves lőporos feltaláló urak! Irgalmazzanak. És ilyen találmányukkal ne hozzánk, hanem a Műegyetem kalórikus tanszékehez forduljanak. Ahol rendelkezésükre áll Schimanek professor és sportbizottsági elnök úr szaktudásának és laboratóriumi szolgálójának izombeli ereje. Utóbbi ugyanis lőpor nélkül is heves energiát és vele roppant kezdősebességet képes kölcsönözni.

És vegyék tudomásul, hogy ha műszakilag lehetséges is puskaporral hajtani a motort, gyakorlatilag ennek semmi értelme sincsen. A robbanóanyag ugyanis fejtete drága és akármennyire is lihetetlenül hangzik, sokkal kevesebb energia szunnyad benne, mint a jó öreg motalkóban. A robbanás folyamata ugyanis rettentő energiapocsékolás. Stettbacher, a híres kémikus régen megállapította, hogy a robbanóanyagok csak töredékét tartalmazzák annak az égési hőnek, mint amennyi a gyártásuknál felhasznált nyersanyagokban szunnyad. Ha egy kilogram benzol, illetve rokona, a tolnol nitrálása révén sikerülne is — bár nem sikerül — teljes egy kilogramnyi ekrazitot előállítani, ez az egy kilónyi ekrazit felrobbanása



alkalmával annyi munkát sem képes végezni, mint negyedkilónyi benzol. Ha ugyanannyi munkát akarunk nyerni nitroglicerintől, mint a motalkótól, úgy ehhez majdnem nyolcszoros adag kell. A ma legnagyobb 1800 kiló önsúlyú és 1000 kiló robbanóerőt ellátott repülőbomba annyi energiát sem képes felszabadítani, mint amennyit 100 liter motalkó fejleszt a motorban. Igaz, hogy a robbanóanyagból a bennük szunnyadó energia másodperctörödékek alatt szabadul fel, a motalkóból vagy benzintől csak hosszú idő alatt, ez azonban mitsem változtat a lényegen, mely szerint a tüzelőanyagból nyerhető energia nem az időtől függ, hanem attól, hogy mennyi a kalóriaértéke. A dinamitnak, robbanószelatinnak, ekrazitnak, trotilnak és társainak kalóriaértéke pedig minden ellenkező híreszteléssel szemben ki-



azok lőfegyverrel vannak felszerelve. Mint például az általunk gyanútlanul felkarolt derék svájci patikus „magiszter” aki egyik legnagyobb pestkörnyéki olajvállalatunk vezérét kergette meg nagybűbű önműködő pisztolyával annak saját íróasztala körül. A vezér ugyanis nem volt hajlandó haladéki és látatlanul kibuzerálni azt a potom 10.000 dollárt, melyet tehetséges gyógyszerésznünk követelt azért, hogy felfedje az olaj viszkózitását tetszés szerint növelő csodaszerének titkát. A pisztoly szerencsére nem sült el, a szimpatikus patikus némi életveszély árán sikerült lebeszelnünk a fegyveres érvelésről és hazafuvaroznunk Budapestre, de — bár azóta kerek tíz esztendő múlt el, kitűnő olajgyári vezérünk még mindig neheztel reánk.

Az igazi veszedelmet nem ezek jelentik, hanem a puskaporos motor felfedezői. Akik pontosan kétszer annyit konyítanak a kémiához, mint folyami sügér a gyulafelhérvári glosszákhöz és így



sebb, mint a — barackpálinkáé. Olesó motalkó vagy benzín helyett drága és veszedelmes robbanóanyagot használni motorhajtásra éppen olyan célszerű és gyakorlati értékű találmány, mint széna helyett — halmajonézzel etetni a lovat.

Kedves Felfedező Urak! Hagyjának fel tehát minden reményt a lőporok házatáján és eresszék feltalálói képeségeik vesszőparipáit inkább más legelőlk dús lankáin hosszú gyepelőre. Akad még manapság is feltalálni való csőtül. Melyedjenek más kérdésekre. A gyökeres hatékonyságú poloskairtótól a mínusz húszfokos hidegben is azonnal induló motorig bőséges skálája akad a felfedezői hajlam gyümölcsötzetésének, csak győzzék — elzongorázni.

GIANETTI SARONNO
KERÉK **DEÁK**
Jókai tér 2.

MINDEN MÁRKÁJÚ
karburátort javít — beállít
WESEL
karburátor — specialista
VI., JÓKAI UCCA 34
Telefon: 125-580

FIGYELEM! A táblázat eredeti gyári adatok felhasználásával készült. A teljesítmény, fordulatszám, csússzebeség, fogyasztás és súlytáblázatban kihagyott adatok nem állottak rendelkezésre. A fogyasztás adatainak mérlegelésénél ne feledjük el, hogy az egyes

gyárak a fogyasztást más-más sebességnél adják meg, miért is azok összehasonlításul allg szolgálhatnak. Az „N”-el jelölt adatok a német „normalfogyasztás”-ra vonatkoznak.

MÁRKA ÉS TÍPUS	M O T O R				Cstücszebeség km./óra	Fogyasztás liter/100 km.	Üzemanyag- tartály (liter)	HAJTÓMŰ					V Á Z				Súly (kg.) (f. - feltöltve)	Készpénzár (pengő)	Évi ütdó (P.)
	Henger- tartalom (cm.)	H ny hengeres	Vezérlés módja (ohv. felül- szepelt, sv. alulvezérelt, ohc. - király tengelyes)	Csústeljesít- mény (LE) a megfelelő per- cenkénti fordul- atszám mellett				Seb. fokoz. s. áma	Kézi, láb v. kombinált kapcsolás	kar- karán, kar- karán láncvezetés	cső- cső- kombinált váz	villa	Hr. bütsörgős	P - patent kerék	—	—			
ARIEL Red Hunt 350	347	1	ohv.		30	11,4	4	láb	lánc	cső	cső	—	P.	165	2100—	24			
Red Hunt 500	497	1	"		32	14,8	4	"	"	"	"	—	P.	180	2400—	24			
ATLAS	246	1	kétütem	9,5LE/4700	100	N. 3,1	13,5	4	kézi	lánc	cső	prés.	—	—	115	1290—	12		
BMW R 23	247	1	ohv.	10LE/5400	90	30	10	3	láb	kar.	cső	cső ¹⁾	—	P.	f. 135	1700—	12		
R 35	340	1	"	14LE/5200	100	3-3,5	12	4	kézi	"	prés.	" ¹⁾	—	P.	f. 125	2100—	24		
R 51	494	2	"	24LE/5400	140	4	14	4	láb	"	cső	" ¹⁾	Hr.	P.	f. 182	2580—	24		
R 61	600	2	sv.	18LE/4600	115	3,5-4	14	4	"	"	"	" ¹⁾	Hr.	P.	f. 184	2450—	40		
R 66	597	2	ohv.	30LE/5400	140	4,5	14	4	"	"	"	" ¹⁾	Hr.	P.	f. 187	2980—	40		
R 71	745	2	sv.	22LE/4600	120	4,5	14	4	"	"	"	" ¹⁾	Hr.	P.	f. 187	2560—	40		
B-VILLIERS „125”	125	1	kétütem	3LE/3500	75	2,0	10	3	kézi	lánc	cső	prés.	—	—	—	900—	12		
CSEPEL „100”	98	1	kétütem	2,5-3LE/4000		2,25	5,5	—	—	lánc	cső	cső	—	—	38	450—	—		
DKW RT 3 HP . .	97	1	kétütem	3LE/4000	65-70	2,0	7	3	kézi	lánc	cső	prés.	—	—	54	780—	12		
KS 200 . . .	198	1	"	7LE/4000	85	3,0	13	3	"	"	prés.	"	—	—	110	1200—	12		
NZ 250 . . .	245	1	"	9LE/4000	95	3,3	14	4	komb.	"	"	"	—	P.	132	1400—	12		
NZ 350 . . .	343	1	"	11,5LE/4000	105	3,5	14	4	"	"	"	"	—	P.	142	1650—	24		
SB 500 . . .	490	2	"	15LE/4000	115	3,8	13	3	"	"	"	"	—	P.	170	1950—	24		
JAWA „Robot”	98-8	1	kétütem	2,7LE/3750	65	1,8-2,0	8	3 ²⁾	kézi	lánc	prés.	prés.	—	—	49	950—	12		
„175”	175	1	"	6LE/	85	2-2,5	10	3	"	"	"	"	—	—	80	1175—	12		
„250”	250	1	"	9,5LE/	95-100	3-3,2	10	3	" ³⁾	"	"	"	—	—	95	1375—	12		
„350 OHV”	350	1	ohv.	15LE/	115	3,25	10	4	" ³⁾	"	"	"	—	—	132	1890—	24		
MÁTRA „100”	99-8	1	kétütem	3LE/3800		2,0	8,5	2 ²⁾	kézi	lánc	cső	cső ¹⁾	—	—	37,5	650—	—		
„125”	123	1	"	3,5LE/3400	75-80	2,6	8,5	3	"	"	"	" ¹⁾	—	—	50	850—	12		
„200”	199	1	"	8LE/4700	95	3,1	13,5	3	"	"	prés.	"	—	—	110	1070—	12		
MÉRAY-PUCH „200”	198	iker	kétütem	6LE/4200	85	2,5	8,5	3	kézi	lánc	prés.	prés.	—	—	102	980—	12		
„200 L”	198	"	"	6LE/4200	85	2,5	8,5	3	"	"	"	"	—	—	102	1050—	12		
NÉPMOTOR 250	250	1	kétütem	9LE/3800	100	3,0	12,5	3	kézi	lánc	komb.	komb.	—	P.	—	1240—	12		
250	250	1	"	9LE/3800	100	3,0	12,5	4	láb	"	"	"	—	P.	—	1320—	12		
NSU „Quick”	97	1	kétütem	3LE/4200	55-60	1,8	7,5	2 ²⁾	kézi	lánc	cső	prés.	—	—	63	640—	12		
„Ponny”	97	1	"	3LE/4200	55-60	1,9	7,5	3	"	"	"	"	—	—	68	760—	12		
251 OSL . .	242	1	ohv.	10,5LE/4100	100-105	2,65	11,1	4	láb	" ⁴⁾	"	"	—	P.	126	1480—	12		
351 OT . . .	341	1	"	14,8LE/4000	105-110	3	11,1	4	"	" ⁴⁾	"	"	—	P.	130	1630—	24		
351 OSL . .	346	1	"	18LE/3950	110-115	3,15	12,5	4	"	" ⁴⁾	"	cső	—	P.	175	1890—	24		
501 OSL . .	494	1	"	22LE/4000	125-130	3,5	12,5	4	"	" ⁴⁾	"	"	—	P.	175	2090—	24		
601 OSL . .	562	1	"	24LE/3800	130-135	3,8	13,5	4	"	" ⁴⁾	"	"	—	P.	180	2250—	40		
PUCH „250 TU4”	248	iker	kétütem	8,5LE/	95-100	2,8	12,5	4	kézi	lánc	cső	prés.	—	—	120	1380—	12		
„250 S4”	248	"	"	10,5LE/4100	110	2,8	12,5	4	" ³⁾	"	"	"	—	—	120	1480—	12		
„350 GS2”	349	"	"	14LE/4000	120	3,5	12,5	4	komb.	"	"	"	Hr.	—	155	1680—	24		
SHB Motorette	98	1	kétütem	2,25LE/3200		2,5	6	2 ²⁾	kézi	lánc	cső	cső	—	—	37	660—	—		
SUNBEAM B 24	347	1	ohv.	18LE/4500	118	2,6	13,5	4	láb	lánc ⁴⁾	cső	cső	— ⁶⁾	P.	165	2740—	24		
B 25	498	1	"	24LE/4200	129	3,0	13,5	4	"	" ⁴⁾	"	"	— ⁶⁾	P.	185	3040—	24		
TWN BD-250 . .	248	1	kétütem	12LE/	110	N. 3,0	11,3	4	komb.	lánc ⁴⁾	cső	prés.	—	P.	140	1560—	12		
UT ZJ 252 . . .	247	1	kétütem	8,5LE/3800	85-90	2,9	14	3	kézi ³⁾	lánc	cső	cső	—	—	130	1350—	12		
SFB 250 . .	243	1	ohv.	12LE/	95	3,2	13	4	" ³⁾	"	"	"	—	P.	140	1600—	12		
VICTORIA Aero	247	1	kétütem	9LE/4550	90	3,0	14	4	kézi ³⁾	lánc ⁴⁾	komb.	prés.	—	P.	125	1380—	12		
Pionier . .	344	1	ohv.	18LE/5000	115	2,6	14	4	láb	" ⁴⁾	"	"	—	P.	135	1680—	24		
ZÜNDAPP DB 250 . . .	247	1	kétütem	8,5LE/3850	90-95	3,25	12	3	kézi	lánc	cső	prés.	—	P.	115	1250—	12		
DBK 250 . .	247	1	"	8,5LE/3850	90-95	3,25	12	3	"	"	prés.	"	—	P.	117	1480—	12		
DS 350 . . .	346	1	ohv.	17,5LE/5200	105-110	N. 4,0	12,5	4	láb	"	komb.	"	—	P.	148	1780—	24		
K 500	498	2	sv.	16LE/4550	100-105	N. 4,2	12,5	4	kézi	kar.	prés.	"	—	P.	181	2250—	24		
KS 500 . . .	498	2	ohv.	25LE/5300	125-130	4,0	12,5	4	komb.	"	"	"	—	P.	196	2450—	24		
KS 600 . . .	597	2	"	28LE/4800	125	N. 5,5	15	4	"	"	"	"	—	P.	203	2590—	40		

¹⁾ Teleszkópikus rugózás! - ²⁾ Hajtópédálal. - ³⁾ Látkapcsolás felírral. - ⁴⁾ Tokozott hátsó lánc. - ⁵⁾ Elektromos önindítóval P 2100. - ⁶⁾ Hátsórugózás felírral.

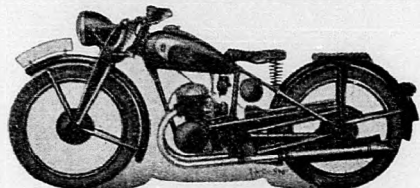
Megbízható és olcsó a Zündapp!

ZÜNDAPP
1940-es gyártási
programja



A Zündapp gyár mérnökei sohasem estek bele a mindenáron újat tervezés gyakori végletébe, munkájukat azonban korszerű, haladó konstrukciók jellemzik. A gyár szenzációs fogásoktól mentesen nagyteljesítményű, megbízható gépekkel jelenik meg a piacon, a legnehezebb megbízhatósági terepversenyek tapasztalatainak gondos felhasználásával, a mindennapi élet követelményeinek megfelelő masinák nyergébe segíti a motorosokat. Az ideai gyártási program akár az elmúlt esztendőben sem kérkedik túlforszírozott gépekkel, de annál inkább a legmagasabb igé-

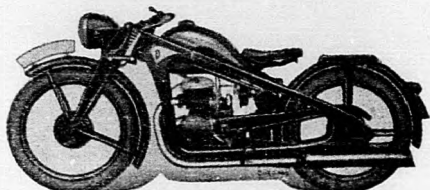
nyeket is kielégítő masinákkal! Tartsunk csak seregszemlét a strapabíró, gazdaságos 250-es modelleken, a gyors 350-es sportgép felett, vagy vegyük szembe a legkeményebb szóló és oldal-kocsi követelményeknek megfelelő 500-as, kéthengeres, kardános gépeket, nem is szólva a 28 lóerős csupa erőből duzzadó 600-asokról...! Mindmegannyi céljának kitermelt, remekbe készült modell! És ne feledjük: az összes Zündapp versenyeredmények ezekhez a szériában gyártott gépekhez fűződnek! Vegyük szemügyre őket:



ZÜNDAPP DB 250. A mindennapi élet erőteljes építésű, de könnyed vonalú motorkerékpárja, melynek olcsó ára és gazdaságos üzeme a legsoványabb pénztárcák tulajdonosait is boldog motorosokká teheti. Kétütemű, 8.5 lóerős motor, háromfokozatú sebességváltó, lánchajtós, 30/50 W. elektromos berendezés, villanykürt, szétszedhető hangtompítók és patent kerekek stb. a jellemzői!

Ára: P 1250.—

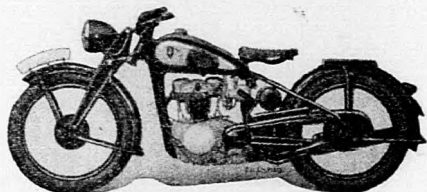
P 400.— lefizetése mellett 18 egyenlő havi részlet!



ZÜNDAPP DBK 250. A középerősségű gépek egyik sportszerű, gyors reprezentánsa, mely úgy kivált, mint vonalvezetést illetőleg a nagy kardános Zündapp-gépeket juttatja eszünkbe. Kétütemű 8.5 lóerős motor, háromsebességes váltó, lánchajtós, 30/50 W. villanyberendezés, elektrokürt, patentkerekek, lengőnyereg, szétszedhető hangtompító stb. jellemzi a gépet.

Ára: P 1480.—

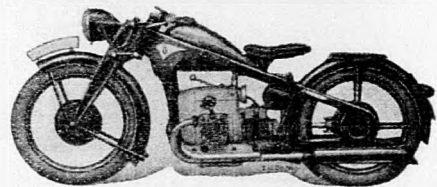
P 500.— lefizetése mellett 18 egyenlő havi részlet!



ZÜNDAPP DS 350. A sportember elragadtatással beszél ezen modell teljesítményéről és terepjáróképességéről, amit számos versenyeredmény is igazol. Felülzelepel 17.5 lóerős motor, négysebességes váltómű, látkapcsolás, lánchajtós, 45/60 W. villanyberendezés, reflektorba beépített világítható sebességmérő, elektrokürt, lengőnyereg, patentkerekek stb. teszik élvezetté a rajta való motorozást!

Ára: P 1780.—

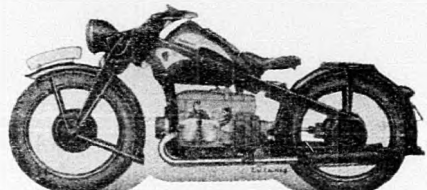
P 600.— lefizetése mellett 18 egyenlő havi részlet!



ZÜNDAPP K 500. Igénytelen, strapabíró túragép, mely úgy szóló-, mint oldal-kocsi üzemben a legnehezebb feladatokkal is biztosan megbirkózik. Jellemzői: kéthengeres, 16 lóerős alulvezérelt kéthengeres motor, négyfokozatú váltó, kardánmeghajtás, 50/70 W. elektromos berendezés, reflektorba épített tachometer, villanykürt, patentkerekek, lengőnyereg, stb.

Ára: P 2250.—

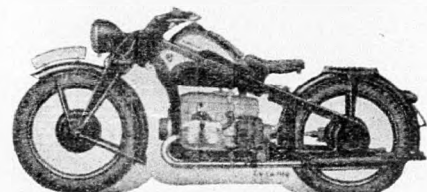
P 800.— lefizetése mellett 18 egyenlő havi részlet!



ZÜNDAPP KS 500. Aki az előbbi modellnél sportszerűbb, gyorsabb gépre áhítozik, annak vágyait ez a masina ki fogja elégíteni. Az előző K 500 jelű típustól csupán 25 lóerős, felülzelepel kéthengeres motorjában és kombinált láb- és kézikapcsolásában különbözik.

Ára: P 2450.—

P 800.— lefizetése mellett 18 egyenlő havi részlet!



ZÜNDAPP KS 600. Kimondott magasteljesítményű, nagy tempókra sebességálló masina, a KS 500 modell továbbfejlesztése, mely oldalkocsi üzemben is játszi könnyedséggel gyúri le a legalpesebb meredekket is! Kéthengeres felülzelepel 28 lóerős motor, négyfokozatú sebességváltó, kombinált kézi- és látkapcsolás, kardánmeghajtás, 50/70 W. elektromos berendezés, fényoszóba süllyesztett világítható tachometer, villanykürt, lengőnyereg, patent kerekek, stb., stb. Kell-e ennél több?!

Ára: P 2590.—

P 900.— lefizetése mellett 18 egyenlő havi részlet!

(Kérjen képes prospektust a Zündapp vezérképviseltől: Budapest, V., Vilmos császár út 60.)

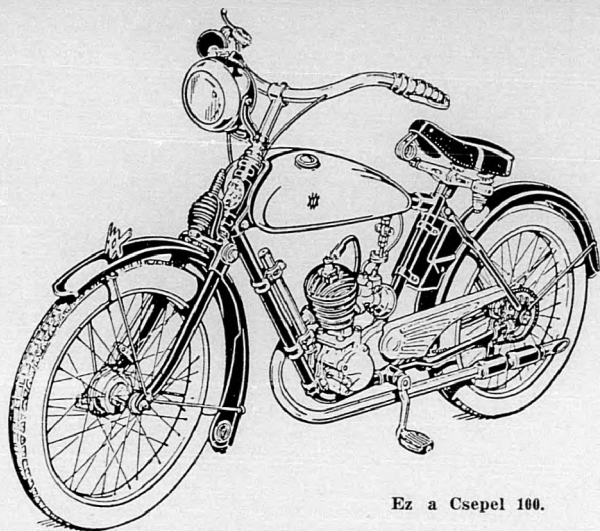
Magyarország motorosításának hathatós közreműködője

a Csepel 100 kismotor!

Évekkel ezelőtt még ritka volt a magyar utakon a segédmotoros kerékpár, ma az ország minden részében ott találjuk a fűrge Csepel 100 kismotorokat, egy-egy katonáját az ország oly nagy nemzetvédelmi jelentőségű motorosításának. Ott látjuk őket a sűrű városi forgalomban, a legelhagyatottabb tanyai dűlőúton, amint valóban filléres költséggel oldják meg az egyéni közlekedés nagy kérdését és válnak kenyérkereső számmá azok kezében, akik egy-egy Csepel 100 tulajdonosának vallhatják magukat.

A Csepel 100 igen alacsony beszerzési ára nevésegesen alacsony szintű üzemanyag és gumifogyasztása már akkor szavatolná népszerűségét, ha tervezői ugyanakkor nem helyezték volna súlyt úgy a tökéletes felszerelésre, mint a külső csínra és kényelemre. A 2.5–3 lóerős motor a legmeredekebb kapaszkodókat is vígan győzi le, a sok tűzpróbán átment kétütemű konstrukció hatalmas hűtőbordázata és levehető könnyűfém hengereje gondoskodik arról, hogy a legnagyobb igénybevétel se terhelje túl. A Csepel 100 motorja korántsem másolata annak az úgynevezett régi segédmotoroknak, mely az elmúlt évtizedben szerepelt mint motorpótlék. Minden ízében átgondolt és a legkorszerűbb műszaki elveknek megfelelő a motor konstrukciója és a felépítésénél felhasznált anyagok kiváló minősége egyben a rendkívüli élettartamért is szavatol. Rengeteg olyan Csepel 100 van forgalomban, mely a 100.000 kilométeres teljesítményhez áll közel, de ennek ellenére is táradhatatlanul rója a kilométereket.

Vegyük bonckés alá a Csepel 100-at. Krómozott nyereg-tankja, krómozott kerékabroncsai, csinos láncvédője, nagyteljesítményű 15 wattos Bosch villamos berendezése, nagyméretű és kényelmes nyerge, erőstényű Bilux világítása,



Ez a Csepel 100.

széles sármentői, testhezálló kormányja nemcsak csinos megjelenésű, hanem nagyfokú kényelmet is biztosít. Nagyméretű ballongumijai, az első kerékre szerelt belső expanziós dobfiék, a hátsó keréken nagyméretű Torpedo kontrafék szolgálják a menetbiztonságot, a kormányon levő kupplungemelő lehetővé teszi, hogy a motor a kerékpár álló helyzetében is tovább pörögjön. A kenést keverékolajozás szolgálja, a kenési zavarok tehát teljesen ki vannak küszöbölve, a fogyasztás normális üzemnél inkább alatta van a 100 kilométerenkinti 2–2¼ liternek, mint felette.

Teherautójának gazdaságos üzemét fakazza egy UHRI pótkocsi



TELEFON:
*29-73-06

UHRI TESTVÉREK autókarosszéria és járműgyártó kft.
XIV., HUNGÁRIA KÖRÚT 207

Stop!

Ucvezetők, Hölgyvezetők,

sofőrjelöltek, csak országunk legmoder- VIKTÓRIA AUTÓSZAKISKOLÁBAN
nebb, egyetlen törvényszékieleg bejegyzett tanulnak!

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

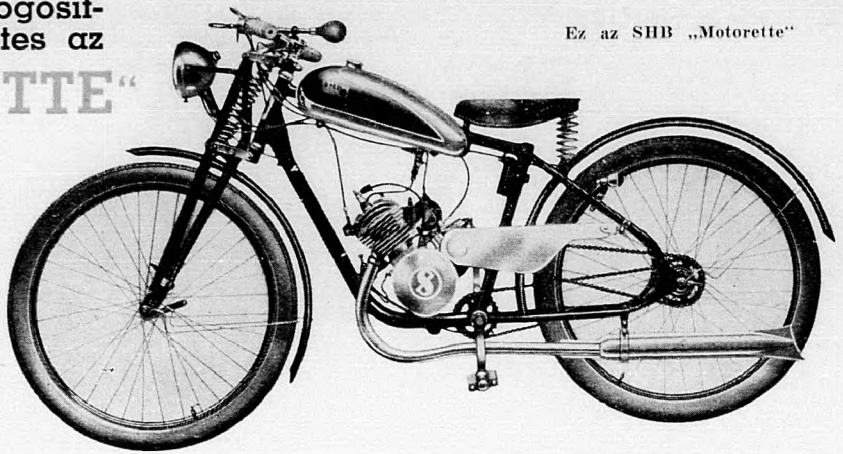
Nem kell hozzá vezetői jogosítvány, vizsga és adómentes az

SHB „MOTORETTE“

világhírű Sachs-motorral

A széles néprétegeket átfogó motorizációnak az anyagi feltételek biztosítása mellett van egy másik kerékkötője is: a vezetői jogosítvány megszerzése! A vizsgákat már gyerekkorunkban se szeretttük és ma sem lelkesedünk értük... A falvak egyszerű népe, gazdák és kisiparosok, akik izzadva tapossák a kerékpárt, miközben sóvárogva néznek a tovasurranó motorkerékpárosok után, pláne idegenkednek sokszor deresedő fejfelé vizsgára készülni, tanulni... A fiatalabbakban természetesen több a vállalkozó szellem, náluk meg hiányzik a „tehetség“ az erszényből, vagy a szülői beleegyezés...

Az SHB „Motorette“ szerencsére mindezen nehézségeket áthidalja, *olcsó árával, vezetői jogosítvány, adó és vizsgamentes* üzemével valóban széles néprétegeket segít motorral! Úgyes szerkezeti megoldásai folytán igénytelen üzemű és egyszerű kezelése lehetővé teszi, hogy minden kerékpárosni tudó minden további gyakorlat nélkül a gépet az üzletből kitolva élvezhesse a motoros közlekedés felbecsülhetetlen előnyeit. Az SHB „Motorette“ erőforrása a világhírű 98 *cm-es Sachs motor*, mely két és egyegyed lóerős teljesítményével, kétfokozatú sebességváltóval a magyar útviszonyokra méretezett erőteljes hűtésrendszerrel bámulatos könnyedséggel idomul a legkülönfélébb útviszonyokhoz is. A gép kiállítása felette tetszetős: 6 liter űrtartalmú krómozott nyereg-tank, kadmiumozott rozsdamentes küllők, praktikus kivitelezett szabályozószervek és gázsabályozó dréhriff csábítják Elastic rendszerű motornyeregbe a szemlélőt. Az utazás kényelméről kitűnően rügöző elsővilla és 26x2,00 méretű erősített drótbetétes ballongumik gondoskodnak, míg a lendkerékbe épített 6 Volt 5 Wattos világítás kétizzós reflektorral éjszakai utazásnál is teljes biztonságot nyújt.



Ez az SHB „Motorette“

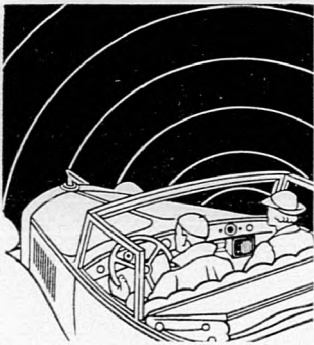
Elöl a kormányra szerelt emeltyű és Bowden-huzal útján működtethető Centrix-rendszerű fékagymagot találunk, hátul két fogaskerékű, nagyméretű F. & S. „Motor Torpedo“-agy szolgál a motor-

és pedálmeghajtásra. A motorral egybeépített kétfokozatú sebességváltó karja a tank jobb oldalán nyert elhelyezést. A karburátor F. & S. gyártmányú speciális, dugattyús gázosító levegőszűrővel.

Ezzel el is mondottunk mindent erről a nagyszerű kis masináról. Az üzemanyaghoz keverjük be a motort és máris tekintélyes sebességgel röpi tova ez az alig 37 kilós masina...

Vizsgamentes, adómentes, vezetői jogosítvány nem kell hozzá!... Még benzín is alig: mindössze 2.5 litert fogyaszt 100 km-re...

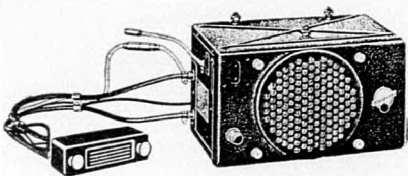
(Kérjen képes ismertetőt a gyártól: Schweitzer Henrik, Budapest, VI., Jókai uca 11.)



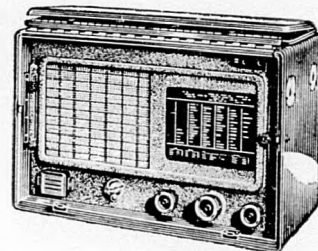
HÍRSZOLGÁLAT MINDENFELŐL,

de nem is utazik soha egyedül, mert a legjobb szórakoztató utitárs a kocsijába beépített és minden külön anódtelep nélkül a starter-akkumulátorral üzemben tartható

BLAUPUNKT AUTÓRÁDIÓ



7A79 típus autóra fixen beszerelhető. Dinamikus beépített hangszóróval, kapcsoló és állomáskálával, 7 acétesóval, hosszú- és középhullámú állomások vételére szuperkapcsolással. Ára beszerelés nélkül P 500.-



6BW69 típus koferrádió az autó és az otthon számára. Átkapcsolható a telepteszüzlegről hálózati váltóáramra. Beépített hangszóróval 6 csöves, szuperkapcsolású, három hullámsávra (hosszú-, közép-, rövidhullámra). Ára P 570.-

DÍJMENTESEN KÜLDJÜK RÉSZLETES LEÍRÁSUNKAT

BOSCH RÓBERT KFT., BUDAPEST, V., VÁCI ÚT 22

A Puch, BMW, Méray-Puch, TWN és Victoria választékban bárki megtalálja a — motorját!

Kibőjtöttük a cudar telet, ma holnap itt a napsugaras tavasz és bizonyára százak meg százak fogják kezükbe venni a tollat, hogy remegő izgalommal írják alá életük első — kötleletét, hogy évekre leszerződjenek kiszemelt bajtársukkal a — megvásárolt motorral! A régi motorosok, akik már harmadik vagy ötödik gépükön csavarják a dréghgriffet, szintén nem minden izgalom nélkül biggyesztek nevüket a kötlevéltre, aminthogy az új gép megvásárlása mindig jelentős határálomás a motoros életében. Vajjon csakugyan megfelelő márká és megfelelő típus mellett döntött-e, kellő értékére redukálta-e a szakértők nem mindig önzetlen tanácsait? És ami a legfontosabb, megbízható műhely, szerviz és alkatrészraktár áll-e a képviselő rendelkezésére? Mert ezen kellékek nélkül

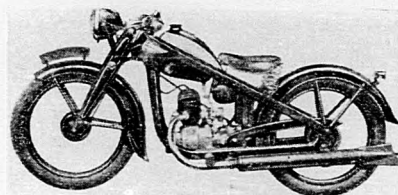


a legjobb motor sem okozhat maradéktalan örömet!

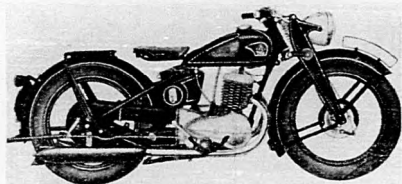
A régi, biztos anyagi alapokon nyugvó gyári fióktelep természetesen mindezen kellékekkel rendelkezik, a tágas kiállítási teremben felsorakozó márkák gazdag típusválasztéka minden igény és minden erszény számára megkönnyíti a választást.

A 200 kcm-es Méray-Puch

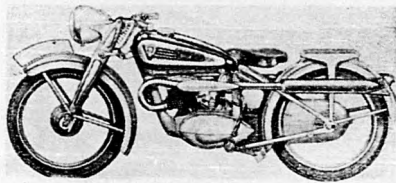
A legszélesebb néprétegek számára készült, rendkívül strapabíró igénytelen masina, melynek 6 lóerős motorja az ezerszeresen bevált ikerdugattyús Puch-rendszer szerint dolgozik. Normál és dűsan krómozott luxusvitelben készül, 980.— pengős árával a legolcsóbb 200-as gép a piacon!



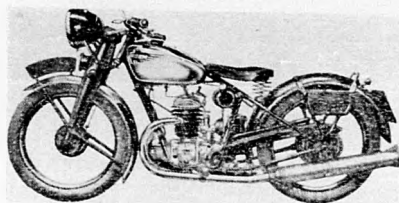
Méray Puch 200.



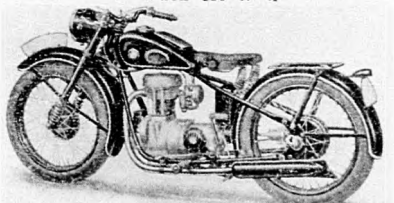
TWN BD 250.



Victoria 250.



Puch 250 S 4.



BMW 250.

250 kcm-es gépek:

Victoria, TWN, Puch és BMW

Káprázatos választék! A Puch-gyár pláne két modellt is vonultat fel ebben a kategóriában: a TU4 jelű túra-modellt és a híres S4 sportmodellt. Mindkét masina ikerdugattyús motor-konstrukció, a sportmodell, mely kategóriája leggyorsabb kétütemű szériagépe, felárral lábkapcsolással is kapható. Akinek kardános 250-es ohv-masínára fáj a foga, megtalálja a BMW-modellben, mely teleszkópikus villájával a BMW-konstrukció egyik alapvető principiumát őrizi. A kétüteműben feltároló választékot a Victoria és TWN-modellek egészítik ki, utóbbiak forgószelopes egyenáramú öblítéses motorral szerelt, pompásan tokozott egységein még a gázost is tokozás rejti el szemünk előtt. Kombinált kézi- és lábkapcsolás jellemzi ezt a masinát, míg Victoria tokozott láncú 250-esen dramvonalszerű könnyedség vonul végig.

A 350-es választék:

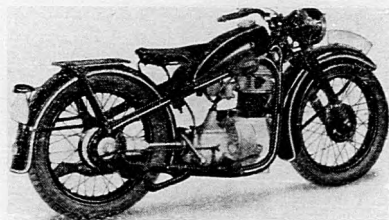
BMW, Puch és Victoria

Hátsórúgózással épített, ikerhengeres kétütemű konstrukció a GS2 jelű Puch terepjáró sportgép, lemezzázás, felül-szelepel, kardános masina a 350-es BMW-modell, míg a Victoria-gyár 350-ese felül-szelepel, tokozott, lánc-hajtású konstrukció. Mint látjuk, a három masina egymástól merőben elütő konstrukciós elvek alapján épült fel és kategóriájukban olyan választékot reprezentálnak, melyből mindenki megtalálhatja a kedvére való — ingyencsalatot!

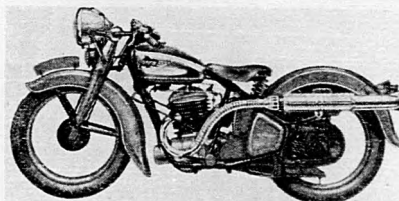
Az 500-ban és azon felül: BMW-birodalom!

Az 500-as és azon felüli hengerűrtartalomrégiók a BMW-modellek birodalma. Csupa impozáns, erőteljes masina, kéthengeres boxermotorok, kardánmeghajtás, teleszkópikus hátsórúgózás jellemzi a gyönyörű masinákat. Két 600-as és 750-es alulvezérelt és két 500-as és 600 felül-szelepel modell szerepel a választékon. A 750-es modell nagyteljesítményű oldalkocsis masina, míg a motorkerékpárgyártás koronája, az 500-as ohv. modell a szőlőmotoros sportember vágyainak netovábbja.

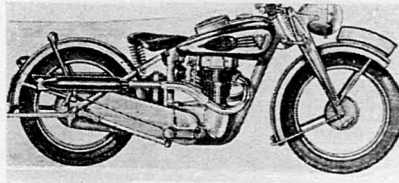
(Kérjen ismertetőket a Puch, Méray-Puch, BMW, TWN és Victoria képviselőtől: Budapest, VI., Lehel ucca 25. sz.)



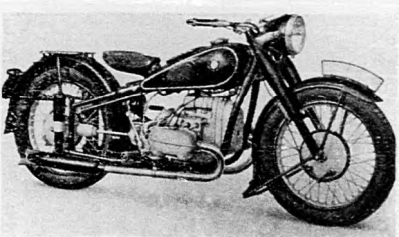
BMW 350.



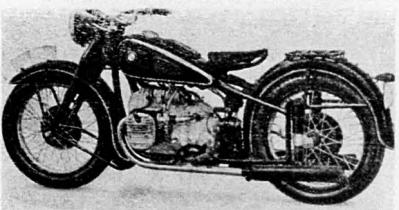
Puch GS 2.



Victoria 359.



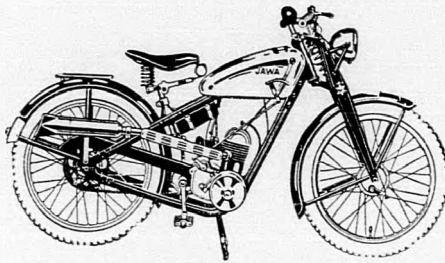
BMW 500 és 600 o. h. v.



BMW 600 és 750 s. v.

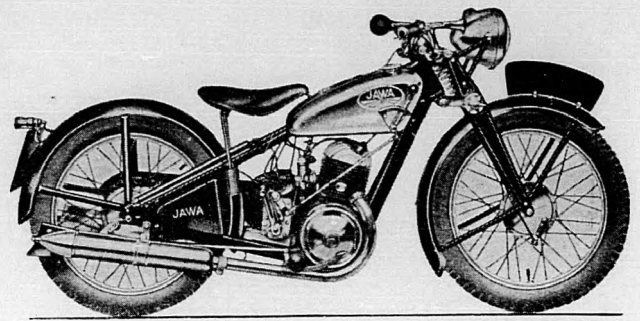
Röntgenkészülék, katódcsövek, mágneses repedésvizsgáló berendezés áll a JAWA motorkerékpárok szülőágyánál!

A Jawa-motorkerékpárok gyára: fegyvergyár. És amint a fegyvert ezredmilliméteres pontosság és nemes anyag jellemzi, úgy jellemzi a jó konstrukció, precíz megmunkálás, a nemes anyag és az összes részletek tökéletes összhangja a híres Jawa motorkerékpárokat. Ehhez járulnak a nagy gyártási tapasztalatok és a szinte egyedülálló vizsgáló berendezés, mely minden egyes a gyárból kikerülő gépet vesz bonckés alá. A nyersanyagokat sugarakkal világítják át, hogy öntési és egyéb hibákat küszöbölhessenek ki, a repedések kérlelhetetlen detektívje az elektromágneses berendezés, katódcsövekkel ellenőrzik a robanótérben végbemenő folyamatokat.



Jawa „Robot”.

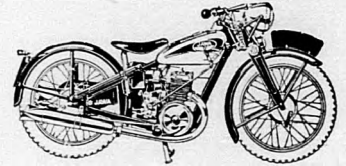
Jawa 250.



phonométerrel a zörejeket — a fékpadokról és egyéb megszokott ellenőrző műszerekről, mikrométerekről stb. nem is beszélve. Megértjük tehát, hogy a Jawa márka miért jelent egyet a minőséggel.

A gyár négy modellre terjedő sorozatot készít, a széria legkisebb tagja a „Robot”, melynek 98,8 cm-es kétütemű motorja Schnürle-rendszerű ellenőblítéses megoldású és közel 3 lóerőt teljesít. A Jawa néptípusa a 175 cm-es kétütemű motorral szerelt „Standard Special”, melynek Villiers motorja adja meg a patináját. A 250-es kétütemű modell motorja ugyancsak Schnürle-rendszerű, tehát a nagy teljesítményt egyesíti az alacsony fogyasztással. A sorozat legnagyobb teljesítményű tagja a 350-es ohv. modell, melynek tökéletesen tokozott motorja rendkívül alacsony 6:1 arányú sűrítés mellett is 15 féklóerőt teljesít. Ehhez járulnak a kettős szeleprűgök és bár a gép korántsem versenymodell, mégis 115 kilométeres sebességre képes.

A Jawa-modellek közös jellemzője: a gyárnak az a természetes és helyes felfogása, hogy a *hóltól ellenség*. A legkorszerűbb konstrukció és a legnemesebb anyagok összehangosítása tette lehetővé, hogy *minden felesleges súly kiküszöbölésével éri el a takarékoságot és a stabilitást*. Azt a kettős jellemző tulajdonságot, mely a különböző Jawa típusok sajátja.



Jawa „Standard Special”.

*

Kérjen ábrás katalógust a Jawa képviselőtől: Urbach László, Budapest, VI., Hunyadi tér 12.

Az új **12 lóerős,**
forgószelepes,
250 BD típusú,



TRIUMPH

luxusfelszereléssel (4 fokozatú lábcapcsolás, olajban futó tokozott hátsólánc, patentkerék, állítható lengőnyereg, külön olajozás) **nagy lengő pótüléssel és lábtartóval**

P 1560.-

Raktárról szállítja

HORVÁTH és KASSAI

TWN-KÉPVISELET

BUDAPEST, VI., Ó UCCA 42. TELEFON: 110-792

**HASZNÁLT MOTORKERÉKPÁROK
NAGY VÁLASZTÉKBAN,
KEDVEZŐ FELTÉTELEKKEL**



**MEGBÍZHATÓ!
GYORS!
TAKARÉKOS!
ELEGÁNS!
OLCSÓ!**

AZ ÖN MOTORJA



Gyártja: STADLER RT.

Képviselet:

PAJOR, JÓKAI UCCA 21

40 ÉVES A SCHNAUFERL CLUB.

A világ legrégebbi autókлубja, a berlini „Schnaufferl Club”, most ünnepelte fennállásának 40 éves jubileumát. A klub, melynek Hitler Adolf is tagja, a német motorizmus valamennyi úttörőjét tagjai közé számolja.

*

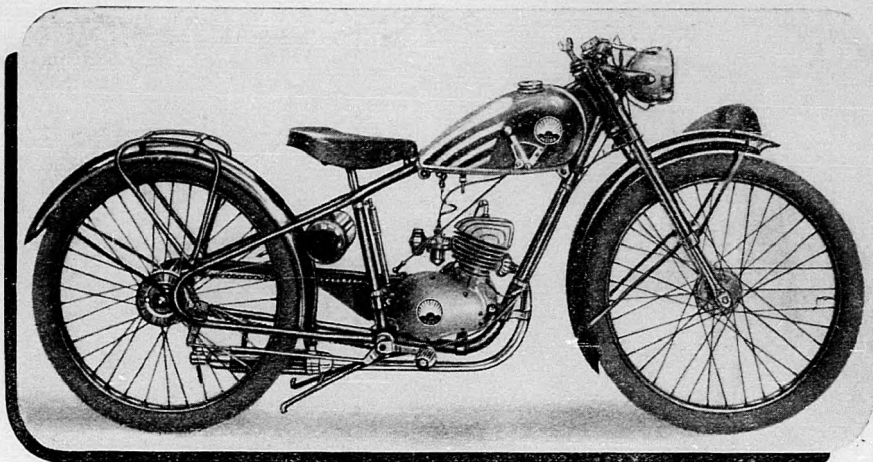
Schreiber: Automobilisták Zsebkönyve legújabb kiadása már a visszacsatolt ország-rész km. távolságjelzéseit, a legújabb autókörületi beosztást, nemzetközi tilalmi jeleket, ötnyelvű szótárt, a legszükségesebb szavakkal, kérdés-feleletben vizsgálanyagot, a rendőrségi szabályokat, az egész világ km. távolságjelzését, ezer falu és város km. távolságjelzését, az autók üzembehelyezésének idejét évente és havonta, az autótörvény bő kivonatát tartalmazza. Ár: P. 4.— és minden könyvkereskedésben kapható.

*

* **Kitűnő állapotban levő 50-es Steyr generáljavítva, újonnan fényezve, többszáz pengő értékű tartalékalkatrésszel 2300.— P-ért eladó. Érdeklődni: Molnár ucca 51. Garázs. Telefon: 184-755.**

*

* **Műhely garázsnak, nyolc kocsiira alkalmas helyiség, szerelőaknával eladó, májusra beköltözhető. Budapest, V., Kárpát ucca 24.**



Éz a híres „Mátra 100.” A magyar országutakon mind sűrűbben tűnik fel ez a kis 100 kcm-es motoroska, amely konstrukciójával megelőzte korát. Gazdaságos és üzembiztos motorjával — blokkba épített két fokozatú váltóművel, — a sokszerű motoroknál használatos teleszkopikus elsővillájával és teleszkóprugózású guminyergével egy csapásra nemcsak a magyar, hanem a külföldi szakkörök csodálatát is kivívta.

VICTORIA

motorkerékpárok 200-as, 250 es, 350 kcm-es legújabb típusai raktárról szállíthatók

KOPPÁNYI

DESSEWFFY U. 47. TELEFON: 110-824

Klubérdekek helyett az egyetemes magyar automobilizmust szorgálja az Autó-Motor.

AUTÓMENTŐ ÁLLOMÁS

ÉJEL-NAPPALI SZOLGÁLAT TEL.: 290-721 GYÖRFFY, Bulesú ucca 13

Kávéházban is kérje az Autó-Motort!

Packard-Nash

Hivatalos szervice

ERDŐS TESTVÉREK

autobiljavító- és karosszéria-üzem AUTÓKARBANTARTÁS VI.. JÓKAI UCCA 34. TEL.: 129-672, 125-580

Az Autó-Motor 18-szor jelenik meg évente. Előfizetési ára 6.— pengő.

LEGOLCSÓBB LEGNAGYOBB

használt motorkerékpár alkatrészekben

MOTORBONTÓ

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

A jóvonalú



motorkerékpárok két pompás típussal

indulnak az idei szezonnak. A célszerű konstrukciói, a gazdaságos üzem képezte az irányvonalat a UT motorok építésénél. A több évtizedes tapasztalatok felhasználásával készült az az új két negyedliteres modell, amely méltán kiérdemli a motorínyencek elismerését.

A népszerű modell a 250 kcm-es nagyteljesítményű, kétütemű 8.5 Le-ös ILO motorral szerelt ZJ 252 nemcsak egyszerű kezelhetőségével és gazdaságos üzemével, hanem megbízhatóságával is biztosította magának e kategóriákban az élhelyet. A ZJ 252 kényelméről a nagyméretű állítható lengő gumi-nyereg, a lökésesillapítás Tiger-villa, az állítható kormány és a könnyen kezelhető középállvány gondoskodik. Említésre méltó még a nagy 14 literes tank, amely több mint 400 km-re elegendő keveréket fogad magába. A kétszemélyre alkalmas túragép háromfokozatú lábkapcsolással (felárért) a vezetés biztonságát nagymértékben fokozza.

Az SBF 250 jelű modell a nagyigényű motorosok kedvence lesz. A tényleges 12 Le-öt teljesítő négyütemű felülvezérelt motor a modern motorszerkesztés egyik legsikerültebb példánya. A teljesen tokozott és olajban dolgozó szelepek biztosítják e nagy teljesítményű motor üzembiztonságát és hosszú élettartamát. A vezetési kényelmet és biztonságot az előző típussal azonos tényezők biztosítják.

Mindkét típus esztétikai kivitelét szolid izléssel oldották meg. A krómozott abroncsok és a vörös-fekete zománcal kombinált krómozott áramvonalas tank, az OHV típusnál felhúzott kipuffogóesővek főbb jellemzői a szépvonalú UT motorkerékpároknak. Az UT márka népszerűsítésének érdekét az előnyös árkalkulációval igyekszik biztosítani a vezérlésközpont BAUER-cég.

OPEL BUICK

EREDETI ALKATRÉSZEK

JÁRITZ-tól

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

Az Autó-Motor hír- és képanyaga a legfrissebb.

FÉRGAT kerék DEÁK Jókai tér 2. szám

Az Autó-Motor élvezet, az Autó-Motor él s vezet.



Minden IBUSZ-pavillonban árusítják az Autó-Motort.

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

Az Autó-Motor a legrégebbi magyar autószaklap.

Felelős szerkesztő és kiadó: **KRAMER JENŐ**

Altalános Nyomda, Könyv- és Lapkiadó Rt. Budapest. Nyomdért felelős: Dr. Új István Készült a könyvnyomtatás feltalálásának 500. évében.



A LEGJOBB BIZTOSÍTÁS

A FELÜLMÚLHATATLAN
DKW
ELSŐKERÉKMEGHAJTÁS!

Mintha láthatatlan kéz húzná irányba a kocsit, úgy engedelmeskedik a DKW a legélesebb fordulóban is vezetőjének!
Ez a DKW rendszerű elsőkerékmeghajtás!

VEZÉRKÉPVISELET:

MAJLÁTH, BUDAPEST, VI., LEHEL U. 2