

ÁRA
40
FILLÉR

AutóMotor

XII. ÉVF. 4. SZ. 1940. ÁPRILIS 15

6

Verőfényesebb a tavasz,
ha Mátrával érkezik!





SKODA AUTÓK

MAGYARORSZÁGI VEZÉRKÉPVISELETE ÉS SZERVÍSZ



S K O D A



SZEMÉLYAUTOMOBILOK
TEHERAUTOMOBILOK
MOTORKERÉKPÁROK
KERÉKPÁROK
TRAKTOROK
VADÁSZFEGYVEREK
GOLYÓS CSAPÁGYAK

STEYR-DAIMLER-PUCH MŰVEK

Magyar Kereskedelmi r. t. — VI., Lehel-utca 25

XII. ÉVFOLYAM

BUDAPEST, 1940 ÁPRILIS 15

4. SZÁM

Előgyújtás

Megdöbbenően szaporodik az autólopások száma Budapesten! A napilapok már-már állandó rovatba kezdhetnének, hiszen majd minden egyes napon nyílik alkalmuk beszámolni arról, hogy a budapesti autótolvajok rendkívüli ügyességre tettek szert és hála bizonyos körülmények találkozásának: ügyességük meg is termi számukra a „jól megérdemelt” gyümölcsöt. Minden autótulajdonos szent borzalommal olvassa ezeket a beszámolókat, a ma töled, holnap tölem elve alapján. Az ember már nem meri a mozi, színház, a kávéház előtt hagyni a kocsiját és inkább naponta háromszor is oda-vissza kutyagol a garázsba, mert még a lakása előtt sem érzi biztonságban a kocsiját.

Kétféle autótolvaj van: az örömtolvaj és a zsigerelő. Az örömtolvaj kevésbé veszélyes, csak addig kocsikázik az ellopott kocsin, amíg annak benzinkészlete tart, utána kiszáll és otthagya a gépet az út mentén. És mivel, hála a mai motalkójegyes világnak, a legtöbb kocsi tartányában legfeljebb ha öt-hat liternyi nedű kotyog, nem sokra megy az örömtolvaj, „legfeljebb” karamboll csinál és összetöri a kocsit. Vagy elgázol két-három gyanutlan járókelőt: tehát nem veszedelmes, mert hiszen minden bizonnyal nem az, ha a törvény aránylag igen enyhén bírálja el ezt a bűnt.

Az igazi veszedelem a zsigerelő tolvaj! Aki kiviszi az ellopott kocsit valahová a Népligetbe, esetleg valami zugműhelybe és addig nem nyugszik, amíg minden leszerelhetőt le nem szerelt, minden kizsigerelhetőt ki nem zsigerelt. Hogy ezek a zsigerelők mennyire hozzáértők a autószerelés nemesterségének, arról kiáltó bizonyítéka volt egyik olvasónk DKW kocsija, melyről a tolvaj nemcsak az összes gumikat és kerekeket, nemcsak az irányjelzőket és fényzőrókat legelte le, hanem ügyes és valószínűleg gyors munkával magát a motort is kiemelte, sőt, hogy munkája tökéletes legyen, a gépházlető alá rejtett dinamó-relé patront sem felejtette ki, lévén annak ára

túl a húsz pengőkön. Ugy hagyta ott a kocsit a Népligetben, mint kutyát a lerágott csontot, még szerencse, hogy a karosszériát nem emelte le, így ugyanis a DKW-t ha másra nem, hát vikendház céljaira még lehet használni. Csodálatos, de igaz: a hosszadalmas zsigerelő művelet nem tűnt fel senkinek, pedig tudomásunk szerint minden uccai szerelés rendőrileg tilos, amiről azok beszélnének érdekes dolgokat, akiknek már meggyűlt a dolguk a gyertyatisztítás miatt a különböző kerületi kapitányságokkal.

Minek köszönheti rügytakadását a zsigerelő tolvajoknak ez a nagy konjunktúrája? Nem másnak, mint annak, hogy a kizsigerelt alkatrészek értékesítése ma felette könnyű dolog. Gombamódrá szaporodtak el a különféle autóbontó és használt alkatrészeket árusító vállalatok, tehát kereskedelmi árucikk lett az ócska mágnes, a karburátor, a hűtőmérő, a kerék. Félreértések elkerülése céljából már eleve hangsúlyozzuk, mi sem áll tőlünk távolabb, mint az autóbontó vállalatokat és a használt alkatrész-kereskedőket, általában az automobilléjlesztési Teleki-terének gazdasági szempontból kétségtelenül fontos életrekelőit bármilyen törvénytelenességgel meggyanúsítani. Tudjuk jól, hogy tudatosan vagy éppen szándékosan egyikük sem vásárol meg lopott holmit. De az autóócskás, bár megveszi a kartert, még korántsem Nick Karter és nincsen olyan szimata, mint Sherlock Holmesnek. Így a legjobb akaratú is bevőjévé válhat a lopott holmiknak, mert hiszen a tolvaj csak egészen kivételes esetekben szokta ezt a minőségét hangsúlyozni. Nem akarjuk bántani a tisztas autóbontókat, akik nemzetgazdasági szempontból is hasznos munkát végeznek, mert hiszen rengeteg külföldi új alkatrész behozatalát teszik feleslegessé. De ott a hiba, hogy az autóbontás mellett használt alkatrészek vásárlásával is foglalkoznak és a legbecsületesebb szándék mellett is akaratlan és önkéntelen segítőtivé válhatnak a zsigerelő tolvajok kevésbé tisztas céhének.

Hangsúlyoznunk kell: aki használt alkatrészt visz be eladni, az már eleve gyanus. Aránylag ritka az olyan autótulajdonos, aki külön adja el a karburátorját, a villanykürtjét és külön a kerekeinek disztárcsáit. Általában

egészen szokták eladni a kocsit, aki tehát dinamót vagy mágneset hoz: gyanusabb annál, mint akit pontosan a kasszaifúrás pillanatában csipnek el!

Azonnali hatósági beavatkozásra van szükség! Szigorú rendelettel kell tiltani a kereskedőket és műhelyeket attól, hogy akár új, akár használt alkatrészt magánféltől megvásároljanak!

Es minden autótulajdonos a saját érdekében készítsen magának listát különböző alkatrészeinek gyári számáról. Minden karburátornak, dinamónak, mágnesnek, minden guminak stb. gyári száma van, sőt a villanykürtön is találni számot. A számok feljegyzése megkönnyíti a tolvajok fülönccsípését. És jól tennék a képviselők is, ha minden eladott kocsi-alkatrész számaról feljegyzéseket eszközölnének. A számok alapján de sok lopott holmi jutna így vissza jogos gazdájához és de sok tolvaj kerülne az igazságszolgáltatás kezére.

Az autólopások leküzdésének megindítása valóban közérdekű és mindenki által örömmel üdvözölt akciója volna a KMAC-nak, a Touring Club-nak, és a rendőrségnek. Amidőn a nevezettek figyelmét felhívjuk erre a kérdésre, remélni akarjuk, hogy történik is valami ezen a téren! Hamarosan!

*

Bizalmasan értesültünk arról, hogy el akarják tiltani a gépjárművezetőket attól, hogy a volán mellett dohányozzanak. Nem értjük, nem értjük a dolgot. Hát nincsenek ennél fontosabb és megoldásra sürgősebben sorbaáll problémái az automobilizmusnak? Általában a volán mellett szívott cigarettá elvonja a vezető figyelmét — úgy mondják a fűsnélküli vezetés apostolai. Ennek pontosan az ellenkezője igaz. A dohányzás nem vonja el a figyelmet, ellenkezőleg: megnyugtatja az idegeket. A dohányyellenes arcvonal apostolai nyilván már hallottak arról, hogy az akasztóba alá kísért rablógylkosok is rendszerint cigarettával lépnek a számolyra, hogy egy kis nyugalomra tegyenek szert.

Hagyják csak nyugodtan dohányozni az autó- és motorvezetőket, ne verjék ki a szájukból a cigarettát. És vegyék le a napirendről ezt a rendkívül időszerűtlen kérdést. Vagy talán ez most a legnagyobb gond?

Stop!

Ucvezetők, Hölgyvezetők,

sőfförjelöltek, csak országunk legmodernebb, egyetlen törvénytékileg bejegyzett tanulóiban!

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

A FÖLÉNYES,
a Műdelmár,
A BUSZNÉRO,
a BL-azirt,
A MATEMATIKUS,
A CSÖRGŐKÍGYÓ,
A NYALÓKÁS ÉS TÁRSAI

– ők a közlekedés közellenségei!

Közlekedési Rend Őh! Csodás vágyalom és esalfa tünemény! Melyet szigorú rendeletek és még szigorúbb rendőrfogalmazók igyekeznek roppant sikertelenségi gyűrűkötésekkel valósággá varázsolni. Melynek érdekében ízeslés járdaszízeket, közlekedési rendőrök, villogó lámpásokkal díszített kerekded tilalmi és engedelmi táblák, fenyegetően hatalmas P betűk szöknek ki a földből, mint gomba langy tavaszi eső nyomán. Melynek papja a helyszínen bíráskodó rendőrtiszt, sekrestyébe a körutakon vadul száguldó rendőrmotoros és melynek rengeteg a közellensége. Róluk lesz szó, a Közlekedés Közellenségeiről, akik balzsebükben legalább három fittyet tartalékolnak, hogy legyen mit hányni mindarra, amit rendnek nevezünk.

A Közlekedés Közellenségeit maradektalanul felsorolni és jellemezni lehetetlen. Annyian vannak, olyan sokfélék, mint a csillószőrös ázalagok a nyári vízeseppen. Így csak a legfontosabbakkal ismerkedjünk meg, hogy sikerrel vehessük fel velük a harcot.

Nr. 1.: a Fölényes!

Ő az Őntudatos Gyalogos. Az utca és különösen az úttest korlátlan kényura. Nyugodt méltósággal röjja léptét, idegel túlmeretkezett liftkötélek grátására kiválóan alkalmasak. A járdát ritkán veszi igénybe és kedve lapja külpolitikai hirovatának szenzációit kellőképpen csak a Rákóczi-út közepén tudja méltányolni. — kisebb szenzációk esetén — azonban a Szent István-körút is megteszi. A szegsorokkal jelölt gyalogátjárókat ösztönösen kerüli, aminek Freud nyomán az a tudatalattí oka van, hogy dajkaja annakidején szegbe lépett és ennek következtében ejtette a fejére. Ha közvetlenül a balveszébe mögött véres féksírral torpanó gépkocsit észlel; ugyanazzal a kissé feddően szemrehányó, de egyben fájón fenyegető mozdulattal emeli jobbját, mint a halott Szigfrídt az Istenek Alkonya című zenedráma harmadik felvonásának 6. képe. Gorbomba, mint a szolgálatvezető őrmester. Ha rendőrrel akad össze: azzal kecsgetti, hogy kihámoztatja az egyenruhából annak a bizonyos államtitkárnak a segédemével, akinek a nevét az újságokból ismeri és akire adott esetben meg nem szűnik hivatkozni. Ő a modern fáraó, akit az Ember tragédiája című kötelező olvasmány magyarázó előszavában a „Milliók egy miatt” címszó alatt lehet fellelni. Szemében fennen lobog a nemes dac minden közlekedési szabállyal szemben és magát érdektelennek véelve, vad hahotával kíséri a kétségbeesett gépjárművezetők fékezési és megtorpanási mutatványait.

Nr. 2.: a Matematikus (aki homorít).

A ridegen, szenvtelenül számító gyalogos egyedek közé tartozik, aki úgy szabályozza lépteinek sebességét, hogy pontosan 43 centiméterre csúszson el a fenyegető sármentől előtt. Lélekbivár, aki a vezető arckifejezését is figyelembe veszi titokzatos kalkulációi alkalmával. Pillanatok alatt kiszámítja a közeledő jármű sebességének tangenciális koincidenciáját, valamint kalorikus circumferenciáját, hozzáadja ehhez saját inkvalifikábilis impertinenciáját, gyököt von a szükséges előretartásból és ebből pillanatok alatt úgy kiszámítja a

legkívánatosabb sebességét és irányát, akár a légvédelmi löelemképző automata. Néha kisebb hiba csúszik a kalkulációba, ilyenkor sem jön zavarba. Egyszerűen: homorít, annyi helyet hagy a járműnek, hogy az a hasa és a bal mellbimbója között éppen hogy átférjen. Nagyszerű ismerője a fektávoknak, az egyes gépek gyorsulási adatainak, beavatottja a száraz és sikos úttestek surlódási együtthatóinak, mert mindekre szüksége van ahhoz, hogy a saját maga és a jármű közötti 43 centiméteres biztonsági hézagot pontosan be-tarthassa.

Nr. 3.: az Icke-fickés!

Szent Kristóf helyett Szent Vitus a véd-szentje. Utóbbi nagyobb dicsőségére járja azt a korszerű táncot a hűtők és sárhányók előtt, mely a nyavalyatörös kenguruk és a grillekben vonagló tisztas családanyak ritmikus ficsamodása között képviseli a középutat. Kiszámíthatatlan, mint a női lélek, rendszertelen, mint a külpolitika és titokzatos, mint a virsli nyersanyaga. Legveszedelmesebb megnyilvánulási formája: a kettős. Amikor párosan működik és költelen köthelyűzést végez az úttest közepén, miközben a té és mász balra hűtlen babám, én meg megyek jobbra című bakancsot dudolja. Határozatlan, mint Cseh Matyi a kapu előtt. Balra néz és jobbra lép, mint a fentemlített határozatlan esatírraj szembenálló kapus.

Nr. 4.: a Műdelmár!

Ha négykerekűn jár: nyitott, élénk-színű sportkarosszériát és nagykokás nyakravalót hord. Hangtompítójából kilopták a kőcot, attól olyan a motorjának hangja, mint a megbokrosodott gőzfűrésze. Űgyesen kezeli a gyújtás-kapcsolót, néha menetközben lehúzza pillanatra a kulcsot, ilyenkor annál boldogabb arckifejezést ölt, minél rettentesebbet ló a motorja. A városban kizárólag második falgázai jár és a szíve felett őt hordja Caracciola jólsikerült arcképe. Minél kisebb a kocsija, annál erőszakosabban előz és az olajba titokzatos kémikáliákat vegyít, hogy ha a süketek és vakok nem észlelhetik pompás felvonulását, hát legalább szagolják azt, amit a kocsija hátul kiereszt. Kedvenc versenyterepe az éjszakai Belváros, melynek nagyszerű akusztikájában oly pompásan érvényesül az úgynevezett egézséges motorhang. Ha motoron jár: végigfekszik a tartányon, mint Kozma Bandi a gyóni betonon. Vastag bőrből van a nadrágja, a mellénye és az arca. Ellenszenvesebb, de kártékonyabb is a lötétűnél. Gyakran magafestette startszámot visel a hátán, ilyenkor olyan elszánt képpel motorit végig a Nagykörúton, mint Kont a kemény vitéz, amikor Budára tartott huszonkilene nemes élen.

Nr. 5.: a Bl-azirt és a Nyalókás!

A Bl-azirt BL rendszámot visel mint fuvarozó, a nyalókás kék vagy szürke karosszériát aszerint, hogy melyik taxivállalatnak az alkalmazottja. Mindhárom válfaj türelmetlen, mint völe-

göny menyegző után. Szeret jelzés nélkül kanyarítani, dudálás nélkül előzni, általában nem hajlandó tudomásul venni, hogy rajta kívül más is kop-tatja a kiskockakövet. Ha véletlenül odaálls a standjára, úgy legszívesebben kurbli-vassal verne agyon és az úr-vezető szót úgy hangsúlyozza, hogy az a legdurvább becsületértésnek hangzik. Legbosszantóbb megnyilvánulási alakja a Cserkésző Nyalókás, aki a Belváros legszívesebben utcaóráként ötkilométe-res sebességgel cserkészik utasra, mi-közben olyan pillantásokat vet balra-jobbra, mint az előbbi fejezetben leírt Műdelmár a tavaszesti Andrassy-úton sétáló tündibünder. Ilyenkor dudál-hatsz neki rogyásig, nem gyorsít és nem hagy előzni. Legveszedelmesebb rohamesapatait a volt konfliktokcsob-ból toborozták, ezeknek biztos ismerte-tőjelük a tisztas aggkor és a gorbomba hang.

Nr. 6.: a Busznéró!

A Bl-azirt és a Nyalókás minősített esete. Ugy ül a hatalmas busz orrán, mint valami rosszindulatú szemölcs, vagy Hannibál az Alpeselek ormán. Szí-vében nem lakozik irgalom, elsdor és clrémit mindent, ami az útjába kerül. Az útkeresztezéseken hatvanas tempó-ban ló végig és akkora büdösséggel fej-leszt, mint haterzenégyszázhetvenkét mosdatlan erdei nyűnyűke, Ő Budapest dzsungelének vad elefántja, aki elől a szelid autós és motoros bölények és a gyalogos gazellák, beleértve még a fent leírt Fölényest és Matematikust is — ösztönösen térnek ki. Hú segítőtársa a melléje öntevékenyen rendszeresülő rendőr. Aki inkább kényrszerűségből, mint előszeretettel a szabálytalan olda-lon száll a Busznéró mellé, ügyesen ke-rülve ki a buszt előző kocsi hűtőjét. Ha ilyenkor baj történik: a rendőr ugyan-a a szerepet alakítja, mint vendég a borbélynál. Megragják, de — neki van igazsa.

Nr. 7.: a Csörgőkígyó!

Két kereke van, a lőerőket motor helyett lábai fejlesztik. Oldalt, elől, hátul, alul, sréhen és viszont megszámlálhatatlan uenyiségű, nyáron tökkel, télen szárazbab-bal töltött ételherdőt visel. Az ételherdők csörgőnek: innen a neve. Néha a változa-tosság kedvéért flintekerészt és pikkosarat hord. Cikázik, mint a nyári istennyila és olyan mozgásokat végez, mint az Eötvös-féle torziós inga. A hidakon még véletlenül sem marad a járdaszegély mellett és be-fordulásánál még véletlenül sem jelez. Mivel na a mozbán tilos — inkább az utcán adja jelet harsány piszeggéssel és füttylet je-lét tetszésének avagy nemtetszésének. Gyakran rajban jár, ilyenkor a legvesze-delmesebb. Felelőtlen, mint az elemek 1919-ben. Névtáblát visel az első kerekén, ez azért olyan kicsiny, hogy a rendőr ne olvashassa el, ha csak nincsen erre a célra szolgáló kombinált gör-, kém- és távesőve. Nyelve hosszú, rózás és vékony, amit úgy lehet megállapítani, hogy ha valami disz-nóságot csinál, hát messzi kiöltve mutograt-ja gnyos hintorral, vagy ritkábban anél-kül. Ha fellökik, azonnal kiderül, hogy a ke-rékpárját ötszáz pengőért vásárolta és neve-letlen nagymamájának egyedül eltartója. tizenhét oldalági rokonról nem is szólva. Előszerelettel síklik elő a pazar ívben sötét mellékutak rejtélyes sikátoráiból két-kerekű meglepetésként. Szórakozásaiban nem válogatós, kedveve időtöltése másokat az előzésben akadályozni, ilyenkor olyan ki-zámíthatatlan a róppályája, mint a része-gen kalimpáló nehéz aknáé, vagy a mü-vészi buzera-lököttől esalén pörgő billiárd-golyóé. Néha fahorodónak csap fel. Fia azonban esodulatosképpen szoknyát visel és a nyereg előtt a vázon, vagy néha a kormányon visit.

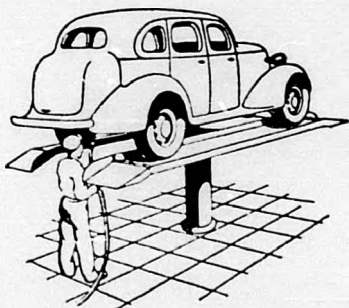
Ezek voltak Ők, a Közlekedés Köz-ellenségei. Sajnos, a papirkorlátozó-rendeletek miatt nem sorolhattuk fel az összes alakulatokat, de erre is sor ke-rül — mire lehullanak a falevelek.



Senki sem nyírja meg önmagát!

Végeztesse szakemberrel kocsija kenését

Kocsijának rendszeres és szakszerű kenése alacsony költségek mellett megtakarítást, kényelmet és biztonságot jelent. Szakember és szakszerű felszerelés áll rendelkezésére ott, ahol ezt a jelet látja:



SHELL KŐOLAJ R.T. BUDAPEST.

SHELL KÜLÖNLEGES KENŐSERVICE

MI DRÁGÁBB? A CIPÓTALP VAGY A – KISMOTOR?

A kismotor a jövő közlekedési eszközé! A műszaki tudományok nagymérvű fejlődése, a nyersanyagok minőségének tökéletesedése, a korszerű sorozatgyártás precizitásának fokozódása ma már olyan kismotorokat produkál, melyek teljesítmény, munkabíráds és vonóerő szempontjából szerény 100 km-en aluli hengerűrtartalmuk ellenére felveszik a versenyt az elmúlt évek negyedliteres motorkerékpárjával, ugyanakkor azonban olyan sohasem remélt takarékoság az eredményük, mely a szó szoros értelmében megvalósította a filléres üzemet. A kismotor minden igénytelensége, egyszerűsége ellenére komoly, munkabíró közlekedési eszköz, mely a legrosszabb utakkal is megbirkózik és mely az üzemben olyan olcsó, hogy egyetlen közlekedési eszköz, beleértve a villamost és a vasutat — sem képes vele mérkőzni.

Hogy a mai korszerű kismotor üzemének anyagi mérlegét kellőképpen világíthatassuk meg, foglalkozzunk a ma legnépszerűbb magyar kismotorral a Csepel 100-zal, állítsuk fel a Csepel 100 üzemének teljes költségvetését.

Vizsgáljuk meg legelőször is a Csepel 100 amortizációs költségeit. A gyakorlati tapasztalatok szerint 50.000 kilométer az a megtett út, mely után a gép értéke a felére csökken és hengerköszörülés, valamint dugattyúcsere, stb. válik szükségessé. A Csepel 100 beszerzési irányára 450 pengő és 50.000 kilométeres üzem után forgalmi értéke kb. 250 pengő, a gép amortizációs költsége 50.000 km-re, tehát 200 pengő, ami kilométerenként 0.4 fillért jelent.

50.000 kilométerenként számítsunk egy-egy úgynevezett nagyjavítást. Amikor hengert köszörültetünk, új dugattyút és gyűrűket szerelünk, csapágyazunk a hajtórúdát, újítjuk a hajtóláncot, új fékberendezést szerelünk és új köpenyt, valamint két új tömlőt ajánlunk a gépnek. Ennek költségvetése a következő:

| | |
|-------------------------|--------------|
| a) hengerköszörülés | 4.— |
| b) új dugattyú | 6.— |
| c) 2 drb. dugattyúgyűrű | 1.60 |
| d) dugattyú csapszeg | 1.20 |
| e) hajtókar-persely | —80 |
| f) 1 drb. új hajtólánc | 9.— |
| g) 2 drb. fékberet | 3.— |
| h) 2 drb. Emergéköpeny | 28.60 |
| i) 2 drb. Emergétömlő | 6.60 |
| Összesen | 60.80 |

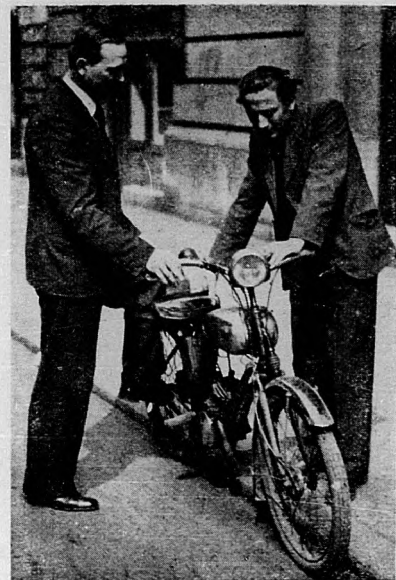
A munkálatok elvégzésére maximálisan, sőt túlzottan számítva 20 pengő munkadíjat számíthatunk és ugyancsak újabb 20 pengőt előre nem látott javítások és karbantartások, stb. bőséges fedezésére, az 50.000 kilométeres

üzem újítási költsége tehát összesen 100 pengőre rúg, ami kilométerenként 0.2 filléres költséget jelent, a gépamortizációra kikalkulált 0.4 fillérrel együtt tehát összesen 0.6 fillért. És ne felejtsük el, hogy ebben a tételben nemcsak az összes előre nem látott kiadások benne foglaltatnak, de 50.000 kilométeres üzem után teljesen újjaépített, az új géppel majdnem azonos értékű, új hajtólánccal, új gumikkal, gyakorlatilag az új motorral azonos teljesítményű és üzemi állapotú motorral ellátott géppel rendelkezünk, melynek értékcsökkenése kevesebb a számvetésben beállított 200 pengőnél.

Lássuk a Csepel 100 egyéb üzemköltségeit. Garázsdíj és biztosítás nem jön figyelembe, csupán az üzemanyag, a motorkő és az olaj. A Csepel 100 átlagos fogyasztása 2—2.2 liter keverék, mely 4 százalék olajjal kevert motorkő. A motorkő mai fogyasztói ára 46—48 fillér, az olaj kilogrammonkénti ára kb. két pengő, egy liternyi (25:1 arányú) üzemanyagkeverék ára tehát átlagértékét számítva (47 fillér plusz 8 fillér olajra) 55 fillér. Ez száz kilométerenkénti 2.2 literes fogyasztást véve alapul, kilométerenként 1.1 filléres költséget jelent.

A teljes költséget úgy kapjuk meg, ha az üzemi költségekhez hozzászámítjuk a már előbb megállapított amortizációs, javítási, karbantartási és újítási költségek kilométerenkénti 0.6 fillérért, 1.1 fillér plusz 0.6 fillér egyenlő 1.7 fillér: ennnyibe kerül a Csepel 100 teljes és maradéktalan, bőven számított költsége egy kilométerre.

Mit jelent ez a kilométerenkénti 1.7 fillér költség a gyakorlatban? A városi forgalomban fokozott üzemben az átlagos napi teljesítmény kb. 30 kilométer, ez tehát napi 51 fillért jelent, egy és kétharmad villamos átszálló árát. És amíg a villamossal a 30 kilométeres út megtétele — hangsúlyozzuk, hogy egy és kétharmad villamos átszállóval a mai Beszkárt tarifarendszer mellett a Csepel 100-nál számításba vett 30 kilométeres útnak csak a töredékét tehetjük meg — kerek 3 órába telik, addig a Csepel 100 ugyanezt az utat alig egy óra alatt teszi meg, feltéve, hogy vezetője lelkiismeretesen tartja be a városi közlekedésre előírt és megengedett közlekedési sebességet. A villamos 10 kilométeres utazási átlagsebessége „jóindulattal” van megállapítva, mert ha figyelembe vesszük a várakozást, a tolongást és a villamosközlekedés egyéb hátráltató tényezőjét, úgy a tízkilométeres még akkor is túlzottnak volna tekinthető, ha a megállókat sem vennők figyelembe.

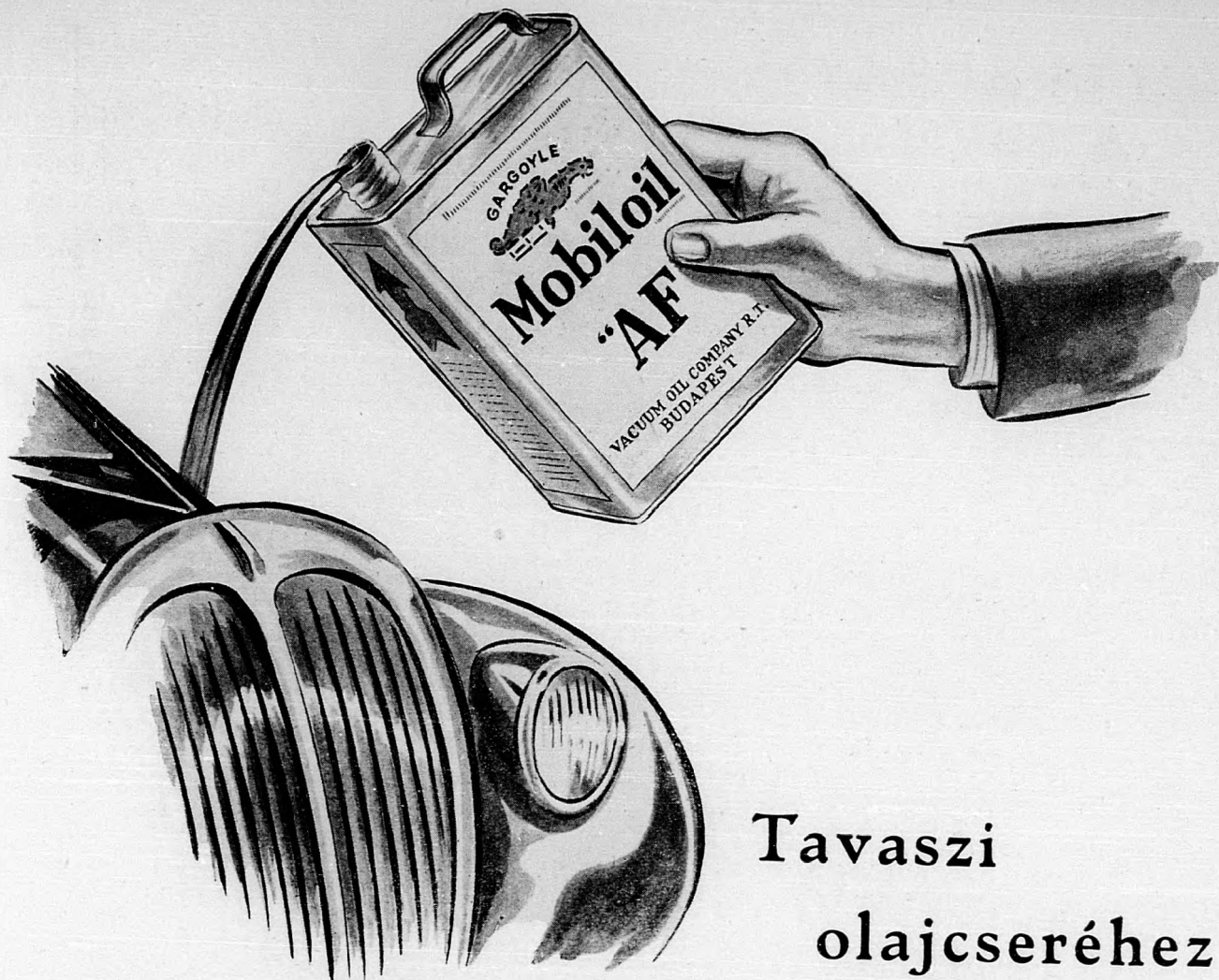


Még az 50.000 kilométert futott „Csepel 100” is gazdára talál.

Még meglepőbb eredményre jutunk, és még jobban kidomborodik a kismotor üzemi takarékosága, ha a Beszkárt kisszakasz és a Csepel 100 áll szemben egymással. A kisszakaszok átlagos távolsága alig egy-egy kilométer, a tantusz ára — 8 fillér. Amíg tehát kisszakasszal 8 fillérbe kerül egy kilométernyi út, addig Csepel 100-al 1.7 fillérbe, tehát alig többbe, mint a kisszakaszok utazás egy ötöde! Vegyük példának a Nyugati p. u.—Boráros-tér utat. Villamson 30 fillérbe kerül a kb. három és fél km-es út, Csepel 100-on (3.5×17) 5.9 fillérbe! Kell ennél meggyőzőbb eredmény?

A távolsági forgalomban még hangsúlyozottabb a Csepel 100 filléres üzemköltsége az egyéb közlekedési eszközökhöz (vasút, autobus, stb.) viszonyítva. Csak úgy találomra vegyünk példát. A Budapest—Gyöngyös-utat pld. a vasút átszállás nélkül négy és fél óra alatt teszi meg, a személyvonat harmadosztályú jegy ára 5.20 fillér. A Budapest—Gyöngyös út távolsága 84 kilométer. Ugyanezt az utat a Csepel 100-on 1.43 fill. költséggel tehetjük meg, tehát alig kerül többbe, mint a vasúti jegy árának a negyede; ráadásul: akkor indulunk, amikor akarunk, nem vagyunk a menetrendhez kötve. És a pompás portmentes úton a legóvatosabb Csepel-vezetőnek sem telik két és fél órájába a Budapest—Gyöngyös út. Vegyük csak elő a MÁV menetrendet és végezzünk néhány összehasonlítást, minden bizonnyal rendkívül meglepően fog kidomborodni, hogy mit jelent a Csepel 100 a takarékoság, a filléres utazás terén. Számítsuk ki, mit jelent a pestkörnyéken lakónak az, ha a villamos költségénél összehasonlíthatatlanul olcsóbban, tolongás, kiindulás nélkül juthat el percek alatt fővárosi munkahelyére és naponta vagy félórával többet alhat reggel.

A kismotoré a jövő! Időt és pénzt takarít meg!



Tavaszi olajcseréhez

minden nehézség ellenére itt a változatlan minőségű

Mobiloil a régi árjegyzéki áron.

Mobiloil

BEJEGYZETT VÉDJEGB

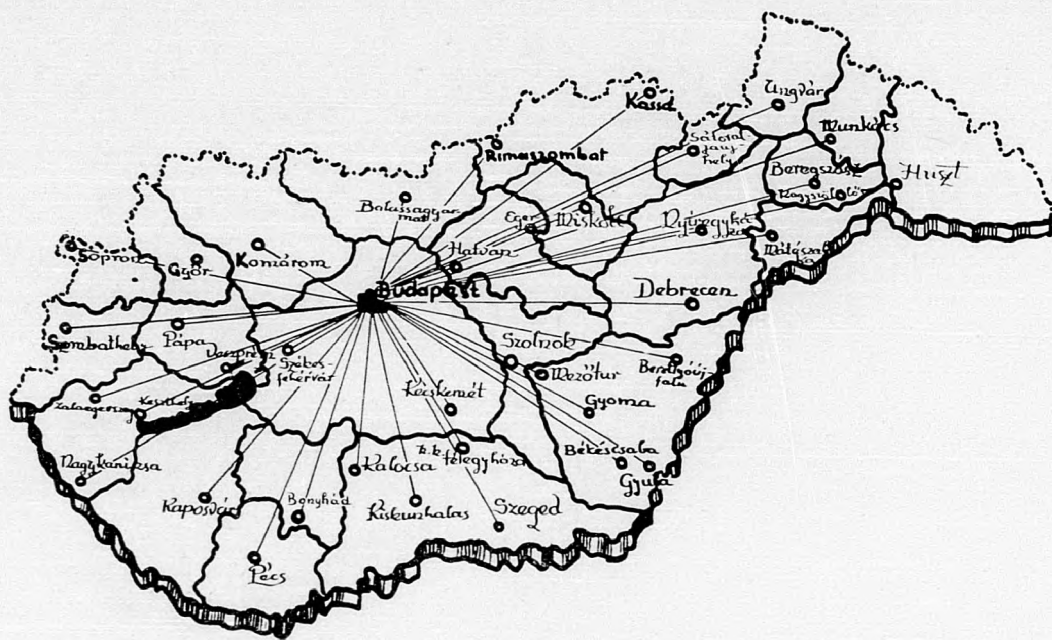
VACUUM OIL COMPANY R.T. BUDAPEST



ZÜNDAPP



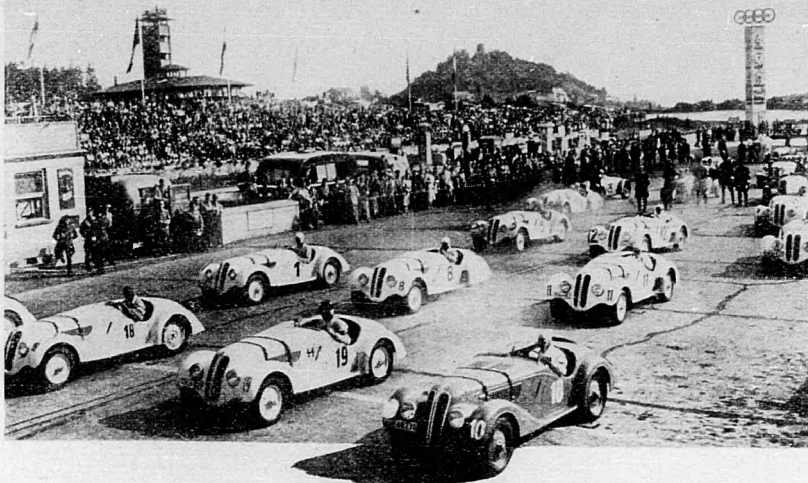
ALKATRÉSZEK ÉS SERVICE SZOLGÁLAT AZ EGÉSZ ORSZÁGBAN



Az összes 1940-es raktárról szállítható típusok megtekinthetők a Nemzetközi Vásáron (Iparcsarnok épületében) és a vezérképviselőnél

BUDAPEST, V., VILMOS CSÁSZÁR ÚT 60

TELEFON: 121-404



A 2 literes sportkocsik startolnak a Nürburgringen: csupa BMW!

A német sportkocsi

Az „Autó-Motor” számára írta: STEFAN SZÉNÁSY, Berlin

A világháborút megelőző évtized autóiparában az élszerep úgy a túra-, mint a sportkocsiépítés terén a német gyáraknak jutott osztályrészül. Még a háborút követő években is, amikor a német autóipar súlyos dekadenciába került, az akkori német sportkocsik (NAG, Dixi, Adler, Horch, Pluto, HAG, Stoewer) sikeresen állották meg helyüket a versenypályák porondján. Sőt, az egyik német sportkocsi, az SSK-Mercedes, mely később könnyített kiadásban SSKL típusjelzéssel került ki a gyárból a sárhányók és fényoszlopok leszerelésével, versenykocsinak adjusztálva Caracciola, Werner, Merz és Walb kezeiben a legvérbelibb versenykocsikkal szemben is győzelmet győzelemre halmozott.

A német autóipar legreménytelenebb időszakában, az 1931–33-as években a német sportkocsiépítés is megfeneklett, míg 1933-ban a gazdasági fellendülés fergetegében a gyárak mintegy megfeledeztek a tradíciószámamba menő sportkocsiról... A konjunkturna hatalmas feladat elé állította a német autóipart, a napról-napra fokozódó kereslet kielégítésére a 24 órás napok rövidke voltak, a különlegesebb gyártási processzust kívánó sportkocsi számára egyszerűen nem maradt idő!

A kivételezettek sorában egyetlen gyár szerepelt: a BMW. A münchenieknek, alighogy átvették a régi eisenachi Dixi-gyárat, hónapok alatt sikerült a 15 lóerős kiskocsi számára széles népszerűséget biztosítani. A munka megindult: csakhamar újabb, tökéletesebb BMW-típusok kerültek piacra, először a 0.8 literes négyhengeres modell, kevesssel utána a 1.2 literes hathengeres típus és 1934-ben már úgy az 1.5, mint a 2 literes típusok vérbeli sportkocsi változatai is forgalomba kerültek. Ezek a típusok, noha figyelemreméltó sikereket is értek el, természetesen csupán a nagyvonalú fejlődés első lépcsőfokainak tekinthetők.

A föllendülés éveiben a német gyártmányok egyre nagyobb számban

jelentek meg a külföldi sportesemények startjánál és sikeres szerepléseikkel méltó kiegészítői voltak az Auto-Union és Mercedes-Benz speciális versenykocsijai páratlan győzelmi sorozatának. Érdekes, hogy a németeknek tulajdonképpen csak egyetlenegy vérbeli sportkocsijuk van, a tavalyi diadalokon át világhírré szert tett 80 lóerős BMW, míg a többi német sportkocsi valójában csak a köznapri használatra épült kocsik „felpiszkált” változata. Ebben a vonatkozásban kell megemlékeznünk elsősorban az Adler-és Hanomag-típusokról, melyek sebességi versenyeken is szép sikerrel szerepeltek, valamint a többi német márkáról (Borgward, DKW, Ford, Mercedes-Benz, Opel, Steyr, Stoewer és Wanderer), melyek úgyszólván hiánytalanul sorakozva fel a nemzetközi túraversenyek és megerőltető terepróba díjainak oroszlanrészét hódították el. A konstrukciók és vezetők kiválóságát dicséri az a tény, hogy ilyen körülmények mellett nem kevésbé értékes díjak, mint a belga Király-díj és Rudge-Whitworth-kupa német kézbe került.

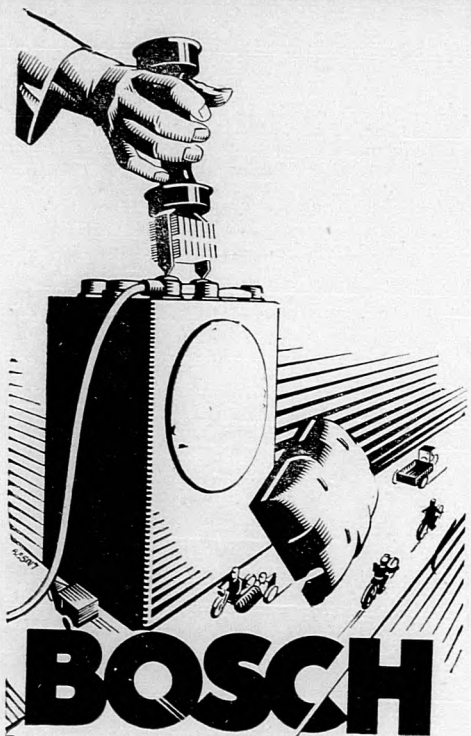
A felpiszkált túrakocsi erős konkurenciában is arathat győzelmet, abszolút csúcsteljesítmények elérésére azonban természetürelg nem alkalmas. Ehhez a legmondosabb előkészítés mellett is hiányzanak motorjából a szükséges — lóerők! A túramotor 22–25 lóerőre tehető normális literteljesítménye gondos tuningmunkával talán 30 lóerő fölé is fokozható, de soha sem érhetünk el vele olyan literteljesítményt, mint már eredetileg csúcsteljesítményekre konstruált (robbanótér kiképzés! szelepvézelés! vezérműbütök-profil! szívóvezeték-kiképzés! hűtési problémák! redukált mozgó tömegek! megfelelő erős csapágylak! s.b.) vérbeli sportmotorral! Az igazi csúcsteljesítmény a sportmotor tulajdona, melynek egyedüli német képviselője a BMW Typ 328, hiszen ennek motorja már teljesen szériakivitelben 40 lóerős literteljesítménnyel dicsekszik és mondanunk sem kell, hogy meg-

felelő tuninggal még néhány lovacskát varázsolhatunk a hengerekbe...

Hasonló teljesítménnyel számos európai sportkocsi rendelkezik, nagyobbára olyanok, melyek versenykocsi jellegzetességeiket sem tagadhatják úgy, hogy a BMW sportkocsik példátlan győzelmi sorozata nem pusztán motorteljesítményükben gyökeredzik. A 80 lóerős BMW-modellek a leginternacionálisabb versenyeken is fölényben voltak a külföldi konkurenciával, melyből csak néhányat említek: Aston Martin, Lancia, Trazer Nash (mely a háború kitöréséig saját konstrukciói mellett BMW angolai exponense volt), HRG, Lea Francis, MG, Filey, SS, Triumph, Peugeot (Darl'mat-féle specialkivitelben is) stb. Sőt a 2 literes BMW sportkocsik a jóval erősebb Delahaye- és Talbot-kocsikkal szemben is megállották helyüket! A siker titka a magas teljesítmény, a feltétlen megbízhatóság, az aránylag csekély fogyasztás (ritkább tankolás), az elsorangú útfekvés és kanyarbiztonság, a kitűnő fékek és nem utolsó sorban a kocsi különleges kormányozhatósága!...

A BMW-kocsik három esztendő folyamán kivívott diadalsorozata valóban káprázatos. Akár Németországban, Angliában, Itáliában, Franciaországban, Európa vagy a Tengerentúl bármely csúcskéjében startoltak a BMW-k, a győzelmi babérok lépten-nyomon kísérői voltak a vállalkozásoknak. Jelentősége van annak, ha valamely kocsi-típus három egymást követő évben olyan versenyeken ér el kategória-, sőt abszolút győzelmet és mint a Belga Díj, a bukaresti Grand Prix, avagy a klasszikus Turbie hegyverseny! És mily gyakran foglalták el a BMW-kocsik az elmúlt évben ugyanazon verseny mindhárom első helyét, így az Eifelen, Finnországban, a német hegyi Grand Prix-n, Hamburgban, Belgrádban, Amsterdam Nagy Díjában és a Brooklands-pályán! A világ legrövidebb, de legnehezebb hegyversenyén, a gyorsulási képesség tűzpróbáján, a Shelsley Walshon BMW két egymást követő év rekordere! A fordulóktól hemzsező Stelvio-hágón BMW-é a sportkocsi-rekord! 1938. és 1939. évi francia alpesi túraúton, ugyanezekben az években a lissaboni hegyversenyen, az angolai Colmore Trialon domináns szerepet játszott a BMW. Az 1938. évi belga Király Díjat BMW nyerte, ugyanezen évben rekordidővel győzött BMW a Nürburgringen is. A Brooklands-pálya 164 km-es átlagú órerekordja és számos magyar versenysiker fűződik a BMW-pajzshoz. Az 1938. évi Mille Miglia, az 1939. évi 1000 mérföldes tripolisi verseny és a 24 órás Le Maus háromszoros BMW-győzelmet jelentenek.

A 80 lóerős BMW sportkocsi világszerete mint a legyőzhetetlen 2 literes sportkocsi szerepel. Ugyanakkor azonban — és ez jellemző a kocsi kiforrott konstrukciójára — a BMW sportkocsitulajdonosok zöme nem csupán versenyekelőre tartja kocsiját, hanem harc-edezett sportkocsija volánjánál élvezi a túrázás nagyteljesítményű kocsi által fokozott örömeit. Így van ez helyén. A versenykocsik csak versenypályákra épültek, a sportkocsi azonban, legyen melyoly nagyteljesítményű példány is, éppoly hűséggel kell teljesítenie feladatát, akár mint sporteszköz, akár mint közlekedési eszköz. A szélében-hosszában megjavult úton dupla öröm a túrázás vérbeli sportkocsi volánjánál!



Hogyan telett az akkumulátor?

Tárgyilagos díjmentes vizsgálat alapján megmondja a legközelebbi

BOSCH RÓBERT KFT. akkumulátor-service.

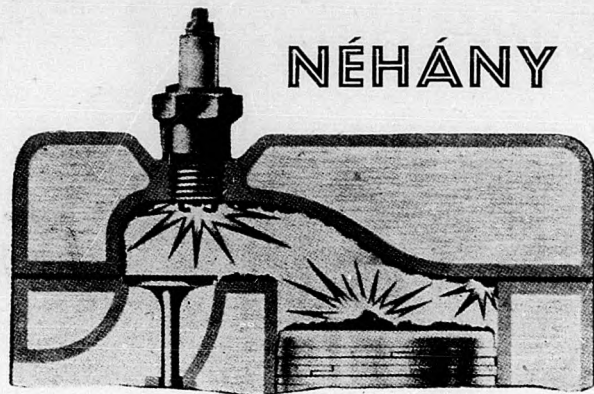
Gyújtás, világítás, indítás gyenge, elhasznált telepről nem megbízható.

Nem kell ehhez okvetlen új telepet venni,

A GENERÁLJAVÍTÁS SOKKAL OLCSÓBB

KÉRJEN AJÁNLATOT:

BOSCH RÓBERT KFT.
BUDAPEST, V., VÁCI-ÚT 22-24
TELEFON: *299-180



NÉHÁNY SZÓ

A dugattyú, vagy a robbanótér más részén levő koromszemese öngyújtást okoz.

A kopogás tüneteit a gyakorlatlan motoros bizony nem igen veszi észre és csak abból sejtí, hogy valami nincs rendjén, mikor a kopogással nagymértékű lassulás jár együtt. Motorosunk leállva azt tapasztalja, hogy hiába kapcsolja ki a gyújtást, gépe csak *pörög rendületlenül* igen magas fordulatszámra, különösen ha kétütemű, ráéfozva arra a tévhitre, hogy állítólag *gyújtóberendezésre* is szüksége van néha a benzintornak. Mi történhetett vajjon gépünk belsejében, hogy ilyen forradalmi magatartást tanúsít?

A gyújtószikra szerepét a robbanótérben levő bármilyen izzó kis részecske átveheti. Karburációs hiba következtében vagy utógyújtás miatt túlságosan felmelegedő motorban — ha ehhez még gondatlanság folytán beálló erős *elkormozódás* is hozzájárul — könnyen előfordul, hogy valami kis korompikkely felizzik és idő előtt meggyújtja a hengertöltést. Előfordul olyan eset is, mikor öntési hiba, vagy a megmunkáló figyelmetlensége folytán finom kis anyagsemese dudorodik ki a hengerfej belsejében, könnyen izzásba jöhet és ennek öngyújtás az eredménye.

Képzelnék el már most, hogy a sűrítő ütemben felfelé haladó dugattyút az idő előtti robbanás következtében ellenhatás éri. A robbanás a dugattyút visszafelé igyekszik nyomni és a két hatalmas *erőkomponens*, egyik oldalról a robbanás, a másik oldalról pedig a forgó és mozgó rész tehetlensége folytán fennálló nyomaték szembetalálkozik. Csak természetes, hogy erős mechanikai hangok, *esilingelés, kopogás és csörgés*, azonfelül teljesítmény esőkkenés kísérik a jelenséget.

Van egy másik faja is a kopogásnak, az ú. n. gázzsák. A hibásan konstruált hengerfej vagy megosztja a robbanást, vagy a különböző pontokon aránytalanul nagy hűtési különbség kényszeríti a gázokat káros örvénylésre. A robbanó keverék a gyújtó szikrától kiindulva *másodpercek ezredtört része alatt* először végig ég, majd robban, expandál. Ha a robbanótér nem közelíti meg az ideális gömbformát, úgy a gyulladás nem mindenütt terjed arányosan és elég gyorsan.

Ilyenkor az történik, hogy a robbanótér többi részében már az expanzió veszi kezdetét, amikor a gázzsák helyén még csak a gyújtási fázis játszódik le. A már expandáló gázrészek erre a gáztömegre hatalmas nyomást gyakorolnak, a különböző időben történő robbanások egymást követve és a gázrészeket egymásnak vágva, születnek a vibrációk és a kopogás. (Gázkalapács.)

Modern, alaposan *kikísérletezett* konstrukcióknál a gázzsák nem képződik. Megjegyezni kívánjuk, hogy a régi iskolával ellentétben a konstruktorok ma már egészen új robbanótér megoldásokat hoznak ki, melyek arányosabb *erőeloszlást*, egyenletesebb és gyorsabb *végigégést* és *kiürülést* biztosítanak.

A Skoda név fogalom a nehéziparban és a Skoda név városa a nehéz teherautók taborában is él. A 4.5 tonnás Skoda teherautók súlyosportjuk reprezentatív példányai közé tartoznak. A négyhengeres, 110x150 mm furatlöketű, 5.7 liter hengerűrtartalmú Dieselmotor 1700 fordulatonál 72 lóerőt ad le, ami regulátorral korlátozott 50 km-es esőssébséget biztosít a kocsinak, mely a 23%-os emelkedőt is megmássza. A koesi fogyasztása síkon 18 kg nyersolaj 100 km-re, ami felette gazdaságos üzemre vall. A 900x20 méretű gumikkal szerelt alváz 4175 és 4565 mm-es tengelytávú változatokban kerül piacra elől 1830, hátul 1845 mm-es nyomtávval. A két alvástípusnak megfelelően 4.5, illetve 5 méter hosszban és 2.2 méter szélességben használható hordfelület igen kedvező lehetőségeket biztosít.

A KOPOGÁSRÓL

A harmadik ok, ami miatt kopoghat a motorunk: a túl magas kompresszióarányban keresendő.

Az üzemanyagok elégésénél a nyert munkával az illető anyag kalóriaértéke van arányban; annál több munkát képes végezni, minél magasabb a fűtőértéke. Egy pár kg. kalóriaérték: *benzin 11000, petróleum 10500, benzol 10000, spirtusz 5700*. A kalóriaértékkel fordíva arányos az üzemanyag kompressziótűrése; viszont a motorunk teljesítményemelését a kompresszióarány növelésével érhetjük el leghatásosabban. Minél inkább felkomprimált a motor, annál jobban fenyeget a nyomás következtében előálló *öngyulladás*. Alkoholos üzemanyagnál a kompresszióarányjal jóval feljebb mehetünk, mint benzin, akár benzol üzemnél.

Ha a különböző kalóriaértékű üzemanyagokat keverjük egymással, ezzel bizonyos fokig emelni tudjuk a kompressziótűrést. Azonban vannak olyan vegyületek, melyek az üzemanyagba keverve, azt kompressziótűrése (magasabb oktánszámúvá) változtatják azáltal, hogy az égést gyorsabbá és egyenletesebbé teszi. Az egyenletes elégésre a gázkalapács keltekezésének kiküszöbölése miatt van szükség. Gyorsabb elégést pedig a *teljesítménynövelésnél* kívánatos magas fordulatszám kíván. Minél hamarabb képes a gáz expandálni, annál több idő marad a munkavégzésre. 3600 perccenkinti fordulatszám mellett, ha nem vesszük tekintetbe a felső holtpont előtt történő gyújtást és az alsó holtpont előtt való kipuffogó szelepnitást, a *munkavégzés idején 1/30 mp.* Ilyen rövid idő alatt kell lejátszódnia a munkafolyamatnak.

Az üzemanyag minőségével kapcsolatban a hétköznapi életben is kezd emlegetni az oktánszámot, mint a fajsúly mellett az üzemanyag legfontosabb minőség tényezőjét.

Üzemközben is változtatható a kompresszióarányú kísérleti motorban kísérletezték ki a különböző üzemanyagok kompresszióbírását. Rájöttek arra, hogy az oktán- és heptángázok keverékében az oktán mennyisége befolyásolja előnyösen, a heptán pedig lerontja a gázkeverék kompressziótűrését. Ha valamely üzemanyag úgy viselkedik, mint a *60 térf. % oktán és 40 térf. % heptán* tartalmazó gázkeverék, úgy ennek kompressziótűrés értéke 60. Eszerint a heptán oktánszáma 0 és az oktáné 100. Normális használatra szánt üzemanyagok oktánszáma 74—76, speciális keverékeké 87—89 (Discol, aethylbenzin). Legelterjedtebb és hazánkban is tért hódított magas oktánszámú üzemanyag az *aethylbenzin*. Benzinben oldott 0.1%-os ólomtetraethyl.

Legutóljára tárgyalom azt, amit már előbb kellett volna említenem: a nem megfelelő hőértékű gyertya miatt beálló kopogást. Ez a leggyakoribb!

Uj gyertya vételénél ne csak „gyertyát” kérjünk, hanem híven ragaszkodjunk a gyári előíráshoz. A gyár ugyanis kikísérletezte a legmegfelelőbb hőértékű gyertyát és ennél alacsonyabb: felizzva öngyújtást, magasabb pedig: elolajozódást okoz.

A laposdugattyús német kétüteműek nálunk hajlamosak a kopogásra, csörgésre. Ennek az oka abban keresendő, hogy ezek a gépek nem motalkó-üzemre vannak beállítva, hanem magasabb oktánszámú üzemanyagra. Nagyobb tempóra nagyobb fűvőkát, normális tempóra pedig magasabb *fojtóharang állást adunk*. Nem elhanyagolandó a fajsúlykülönbség miatt fennálló nívódiferencia sem az úszóházban.

Makacsabb eset az, mikor ezután is csörgő a masina. Ilyen esodákat tesz az átömlő nyílásokon végzett egyszerű házi polirozás. Kis képzélerővel elgondolhatjuk, hogy az apróbb dudorok, amik az esetleges felületes megmunkálásból erednek, milyen komplikált örvényléseket okoznak és ezek a káros turbulenciák képesek teljesen megváltoztatni a gázok önterelését. Mindenestre nagy óvatosság ajánlható, mert a durva munkával és főleg a meggondolatlansággal sokat ártunk. Hallottam már olyan „szelidítésről” is, ahol a henger alá pakolást raktak, amivel az egész kétütemű vezérlést megváltoztatták. A hengerfej alá rakott alátét nem javít a csörgésen. Ez csak álom. Arra jó, hogy tényleg lágyabb üzem eredményez, viszont még komplikáltabbak az áramlások és fokozottabb a csörgés.

Utolsóknak megjegyezni azt a gyakorlati tapasztalatot, hogy a laposdugattyús kétütemű minden miatt kopog inkább, csak a túlkormozódástól nem. A rendszer előnye, hogy egy bizonyos mennyiségben felül „leköpi” a felületekről a kormot. Legfőljebb a kipuffogónyílások *szűkülnek* meg, ami szintén megelégedésre vezethet. Nem kell tehát félni, hogy a sok korm önkomprimálja a gépet. Tapasztaltam, hogy 100 km-es üzem után is ugyanolyan a koromréteg minősége és vastagsága, mint 30000 km-nél.

Temesváry György.

ROZSDA-
ÉS VÍZKÖ-
MENTESÍTŐ

AKOROL

Az I. G. Farbenindustrie
U J D O N S Á G A

ÜRVEZETŐK!

A fagyálló folyadék leeresztése után
nyomban hűtőjét tisztavízzel kiöblíti és a téli szennyeződést és vízkőképződést eltünteti az

AKOROL
ADAGOLÁSÁVAL.

HASZNÁLATI UTASÍTÁS

Egy kis csomag Akorol 10 lt-es, egy nagy csomag 20 lt-es hűtőrendszer rozsdá- és vízkömentesítéséhez elegendő. Hűtőrendszerünket mindenekelőtt jól kiöblítjük! Az Akorol-csomag zöld zárószalagját feltépjük, majd a tablettákat közvetlenül a hűtőnyakon át a hűtővízbe dobjuk. Az Akorol nem párolog, ezért utánpótlása csak akkor válik szükségessé, ha hűtővizünk felforr, vagy a hűtőrendszer tömitetlen.

Ez esetben
1 lt vízhez 1 kis tablettát,
2 lt vízhez 1 nagy tablettát vegyünk.
Karbantartott hűtőknél egy töltés egész nyárra elegendő és a fagyálló folyadékkal való cseréig használható. Az AKOROL a meglévő rozsdá- és vízkőképződeményeket lassan oldja, újak keletkezését viszont megakadályozza.
Az Akorol-t fagyálló folyadékokkal együtt használni nem szabad! Fagyálló folyadék betöltése előtt a hűtőrendszert alaposan ki kell öblíteni.

Szükségletét szerezze be!
Kapható minden vezérképviselet serviceben és minden szaküzletben.

Forgalomba hozza:

Olaj Kft. Budapest, V., Gyöngyház ucca 6.

TELEFON: 290-382

Az olajmécstől és a karbidlámpától — a mai korszerű villamos fényszóróig!

Ha pillantást vetünk a kilencszázas évek gépkocsimodelljeire, azonnal feltűnik, hogy a világítóberendezésük negyedrangú kérdés volt. Egyszerűen a lovaskocsitól vettek kölcsön két pompás sárgaréz olaj, vagy jobbik esetben, gyertyás lámpást és ezzel meg is oldották a kérdést. Kétségtelen, hogy az akkori körülményeknek meg is felelt ez a világítás, mert hiszen az akkori idők automobiljának olyan csekély volt a sebessége, hogy a gyengén pislákoló fény is megette.

A gépkocsik sebessége fokozódott, az olajlámpa már nem volt kielégítő, helyét a karbidvilágítás foglalta el. A régebbi garda tagjai még emlékeznek a kocsik lábdeszékaira szerelt nagy sárgaréz gázfejlesztőkészülékekre, melyek karbidból és vízből fejlesztették az acetilgázt. A fejlesztőből hosszú csővezetéken ömlött a rendkívül kellemetlen illatú gáz a két fényszóróba, ahol vakító fehér fényvel égve, aránylag igen jól világította meg az utat. A karbidvilágításnak azonban igen kellemetlen hátrányai voltak. A karbid robbanékony anyag, melyet vízmentesen kell tárolni, ellenkező esetben kellemetlen szagú és mérges gázok fejlődnek. A gázfejlesztőt állandóan szabályozni kellett, mert hiszen a fény ereje a gázfejlődés mértékétől és a gáznyomástól függött. Egyszerű töltés alig 5-6 órára volt elegendő, utána ki kellett üríteni az elhasznált bűzös anyagot, alapos tisztogatást végezni.

Ma az autós őskorának kellemetlen emléke csupán a karbidvilágítás, melyet azonban a garázsok falán rendőri előírásra mindenütt látható tűzrendészeti felhívás örökített meg: a garázsba égő lámpákkal behajtani tilos. Ma nevetünk ezen az elavult intelmen, mely annak köszönheti örökletét, hogy a rendőrség és a tűzrendészeti hatóságok talán még mindig nem vették tudomásul azt, hogy a karbidvilágítás meghalt, sőt amint mondják: vidéken temették el. De ha a hatóságok még mindig a karbidvilágításnál is tartanak, mi már túl vagyunk ezen, mert a ma autósja és motorosa egyet csavar a kapcsolón és tetszés szerint választhat a városi, a tompított és a reflektorfény között, hála a korszerű villamosberendezéseknek és azok lelkének, az akkumulátornak.

A korszerű feszültség szabályozós villamosberendezés teljesen automatikusan működik, az autósoknak nincsen vele semmi gondja, a „gondolkodó” relé az akkumulátor mindenkor töltési állapotának megfelelőleg szabja meg a dinamó szolgáltatott töltőáram erősségét és feszültségét, úgyhogy az mindig teljesen töltött állapotban van, de a telepre oly káros túltöltés elő nem fordulhat.

De bármilyen megbízható, műszakilag tökéletes, bármilyen „szellemes” is a modern elektromos berendezés: minden attól függ, hogy a berendezés lelke, az akkumulátor milyen kvalitásokkal rendelkezik. Minden akkumulátor egyaránt tárolja az áramot, de hogy élettartama mennyi, önkiszülése milyen mértékű, áramtároló képessége mennyiben kielégítő, az kizárólag az akkumulátor minőségétől, a felhasznált anyagtól, a gyártási eljárásoktól stb. függ.

Az akkumulátor éppen úgy, mint a kenőolaj: bizalmi cikk! Aktív munkát végző lemezei rejtvé vannak, úgyhogy a szakember sem képes róla véleményt mondani és minőségéért csakis az akkumulátort előállító gyár hírneve és megbízhatósága szavatol. Külsőleg nincsen különbség a gyatra minőségű és a márkás akkumulátor között, hiszen a keménygumiból vagy más műanyagból készült telepszekrény többnyire ugyanabból a gumigyárból kerül elő, de hogy az akku lelke, a lemezrendszer milyen, hogyan válik be, mennyi ideig „él”, mennyire tartja az áramot, mennyire bírja az önindító rettenetes túlerőltetését, az attól függ, hogy az akku milyen „gyerekszbából” került elő. Sajnos, még ma is nem ritkák azok a zugműhelyek, ahol házilag öntött ólomrácsokba házilag kenetik az ólomoxidokból házilag kotyvasztott aktív masszát. Az ilyen akku ősösb, mint a márkás, élettartama azonban csak töredéke a jóminőségű telepnek, lemezei hamar görbülnek, az aktív massa hamar kihull és belső zárlatot okoz. Űzeshasonlító kísérletek alkalmával tűnt ki, hogy a márkás és nálunk is legnépszerűbb Varta akkumulátor például élettartam szempontjából a háromszorosát teljesíti a nem kellő hozzáértéssel és évtizedes gyártási tapasztalatok nélkül házilag összetákoltt telepnek.

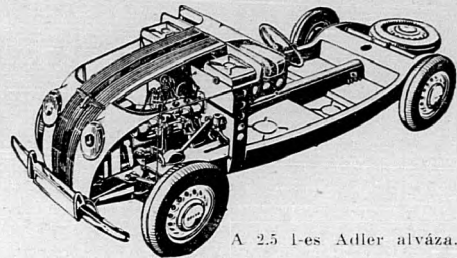
Az akkumulátorok világában új korszakot jelentenek az úgynevezett lúgos akkumulátorok, melyeket a Tudor-gyár hoz forgalomba. A lúgos DEAC-fémakkumulátor előnye a szabványos ólomakkumulátor szemben az, hogy a túlerőltetés és a mechanikai igénybevételeknek igen jól ellenáll, teljesen érzéketlen zárlattal, valamint túltöltéssel szemben. Hetekig, hónapokig tárolható kisütött állapotban, ami az ólomakkut tönkretenné.



FAG
GOLYÓSCSAPÁGY
KÉPVISELET
HESZ ÉS TÁRSA
BUDAPEST,
VIII., PRÁTER-U. 22.
TELEFON: 131-715 és 135-155.

Korát megelőző terv és korszerű kivitel: ez a tökéletes konstrukció!

Az *Autó-Motor* számára írta: STEFAN SZÉNÁSY, Berlin

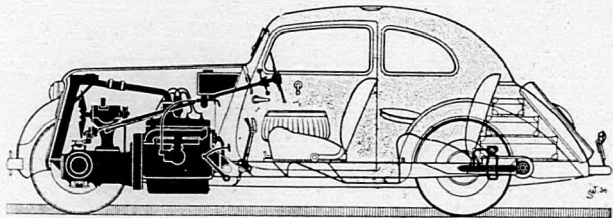


A 2.5 l-es Adler alváza.

A „korszerűség” fogalma a műszaki irodalomban a technikai konstrukciók bírálatainak úgyszólván értékmérője lett. A német „neuzeitlich”-nek mondja azt, amiről a francia szakíró mint „construction moderne”-ről, vagy az elismerés lendületében pláne „ultramoderne”-ről emlékezik meg. Az amerikai különbséget tesz a „standard” és „modern design” között, az angol viszont a „modern practice”-t szembeállítja az „orthodox”-konstrukcióval. Minden nyelv különbséget tesz a sablonos vagy ha tetszik szokásos és újszerű konstrukció fogalma között.

A mindennapi beszédben a konstrukció fogalma alatt jóval többet értünk a rajztábla fölé görnyedő tervező méret — helyesen papírra vetett elgondolásainál, avagy annál a fénymásolat kötegnél, melynek nyomán ez vagy az a szerkezet született meg. A konstrukció fogalmát kész szerkezetre vonatkoztatjuk, melynek megítélésénél az alapötlet, kivitelezés és részletkidolgozás mellett fontos tényezőként szerepeltetjük a felhasznált anyag minőségét és megmunkálásának tökéletességét is, személykocsi esetében pedig a külső csín fölött is szigorú kritikát gyakorolunk. A bíráló eme merőben elütő tényezőit közös mértékkel mérni ugyanolyan lehetetlenség, mintha az elektromos áramintenzitást vagy feszültséget métermértékkel akarnánk lemérni. Minden konstrukció bírálatainak az alapötletre és a kivitelezésre kell tagozódnia.

Az a konstrukció, amely sablonos, amerikai terminológiával élve „standard” alapokon épült, kötve van korához, mert



Ez a népszerű Adler Junior: elsőkerék-meghajtás, hátul terziós rugózás.

hiányzik belőle az az alapötlet, amely a jövő perspektíváit tárná fel és a jövőbe vezető utakra utalna. Természetesen ez a konstrukció is lehet „korszerű”, ha kivitelezése a technika legújabb vívmányainak felhasználásával történt, az anyagmegválasztást a legújabb szempontok irányították, a megmunkálásnál pedig a legújabb üzemi tapasztalatok érvényesültek. Vele szemben áll a teljesen új alapötletre épített konstrukció, mely nincs korához kötve, legalább is addig nem, míg a továbbfejlesztés belőle fakadó lehetőségeit maradéktalanul ki nem aknázták. Természetesen ebből még nem következik az, hogy a kivitelezést is korszerűnek nyilvánítsuk, hiszen az anyagmegválasztás és megmunkálás terén akár gondatlanból, akár kalkulációs okokból is csúszhatnak be olyan tényezők, melyek a korszerűséggel szöges ellentétben állanak.

A technikai fejlődésben csak olyan konstrukcióra várhat élszerép, melynek korát megelőző alapötlete korszerű kivitelezésben öltött testet. Természetesen a korát megelőző és mégannyira forradalmi alapötlet is eléri egyszer — korát, amikor is a fejlődésben elfoglalt élszerépet másnak kényszerül átadni. Mindazonáltal a korát megelőző alapötletek sokszorosan túléltek a konstrukciók korszerűségét, mert a jó ötletek bizony ritkábbak, a szorgalmas kutatómunka nyomán megszülető tökéletesítéseknél, az anyagismeretben és megmunkálásban tett előrehaladásnál.

Itt utalunk a német népautóra, melynél nem elég a korszerűség, hiszen kalkulációjának „conditio sine qua non”-ja a korát megelőző konstrukció: az olesó ár alapfeltétele a nagy széria; a kocsit változtatás nélkül éveken át kell gyártani anélkül, hogy konstrukciós elgondolása elavulna!

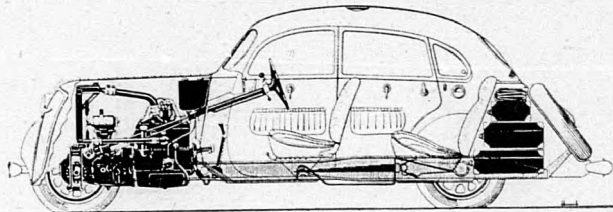
A közép-európai automobilgyártás előkelő pozícióját nem konstrukciói korszerűségének köszönheti, hiszen ilyen vonatkozásban Amerikát aligha előzheti meg. Közép-európa vezető pozíciójának alapja korát megelőző konstrukciós alapötleteiben rejlik. Az utóbbi évtizedben sehol a világon nem érvényesült a motoriparban annyi invenció, mint a földteke eme részén, essék kismotorról, motorkerékpárról, kiskocsiról, kom-

pressoros versenyesodákról, teherautómonstrumokról a Diesel- vagy gázüzemről a szó.

A fejlődés eme láncolatában megkapóan jellegzetes szerepet játszott az Adler-gyár. Itt visszaemlékezünk, 1932-ben jelent meg a piacon az első, akkor 1.5 literes elsőkerék-meghajtásos Adler-modell. Ezzel egyidőben később a motor hengerűrtartalmát 1.7 literre növelte a gyár és 1934-ben a „Trumpf” alapkönstrukciójával egyező 1 literes Juniort is útnak bocsátották. Három év múlva, 1937-ben a népszerű „2 literes” követte a Triumphant. Az alapkönstrukció — az elsőkerék-meghajtás, a függetlenül rúgózott kerekek, a torziómentes süllyesztett szekrényváz, a vele egybehengesztett felépítménnyel és a fogasrúd kormányzás — 8 esztendő folyamán minden változtatás nélkül váltotta be a hozzáfűzött reményeket, hogy most még mindig változatlanul induljon 9-ik évébe! Hány meg hány konstrukció veszett azóta a feledés homályába... A korukhoz kötött konstrukcióknak el kellett tűnniök, ugyanakkor az Adler-konstrukció nemhogy továbbfejlesztése határidejéhez közeledne, hanem ellenkezőleg, egyre újabb és újabb lehetőségek számára nyújt széles perspektívákat. Az Adler-konstrukció azonban korszerűségéből sem veszített, hiszen a gyár mérnökei az anyagkiválasztás és megmunkálás terén évről-évre a legújabb tapasztalatot érvényesítették. Nem utolsó sorban kell megemlékeznünk a külső forma megváltoztatásáról, aminek indító okaiban azonban nem holmi divatszelszélyben kell keresnünk! Ez a változtatás tágasabb kocsi-férőhelyet és férőhelybeosztást eredményezett, tehát a kocsi használhatóságát fokozta!

Az Adler-család legfiatalabbja, a 2.5 literes, hathengeres modell megjelenése forradalmi jelentőségű volt, áramvonalba szabott aerodinamikus karosszéria idomai már külsőleg is méltóan reprezentálták újszerű technikai megoldásait. Ennél a modellnél is korát megelőző konstrukciós alapgondolat érvényesült, hiszen az azonos motorerővel elérhető nagyobb sebesség vagy kevesebb üzemanyagigény megtehető hosszabb út álma, az üzemgazdaságosság új vátlait tárta fel. A hatülést befogadó tágas férőhely mai kivitelben olyan lehetőségeket sejtett, melyek jelentősége egyelőre beláthatatlan. Ma már általános a szakkörök véleménye, hogy a közlekedés jövő arculatát az áramvonalidom határozza meg, az az áramvonal, amelynek jelentőségét oly hamar felismerték az Adler-gyárban.

A szokványmegoldástól elütő ötlet kihatására jellemző példa: az elsőkerék-meghajtásos Adler-modellek kényelmét jelentősen fokozza a kormányrúdra szerelt sebességváltó kar, mely nem gátolja meg a vezetőülésben való mozgást. Ezen megoldás továbbfejlesztését látjuk a 2.5 literes modellnél is! A korszerűségről viszont a kivitelezés gondoskodik: rövid, előreépített motor, szinkron sebességváltó, torziómentes váz, független kerékelfüggesztés, olajlékek, centrális szírszab. A gyárak számára kétségtelenül üzleti kockázatot jelent a korukat megelőző konstrukciók piacra hozatala, hiszen a forradalmi újításokkal, legalább is kezdetben, nem mindenki ért egyet. Az az út azonban, mely az akadályok kikerülését tűzi



A pompás vonalú kétliteres Adler híven őrzi a gyár korát megelőző konstrukciós elveit.

ki célul, nem a fejlődés útja. Hiszen a legnehezebb problémákat éppen forradalmi elgondolások tettbevalósítása oldotta meg. A 100.000-es számot messze túlhaladó Adler Junior-széria pedig fényesen beigazolta, hogy a korukat megelőző kocsiban ugyancsak van üzleti fantázia, ha... Ha úgy sikerülnek, mint az Adler!

A gyújtógyertya természetrajza!

(Amilyen igénytelen, látszólag egyszerű és olcsó alkatrésze a motornak a gyújtógyertya, annyira nagylfontosságú is. A motornak megfelelő hőértékű, jóminőségű gyertya olyan „titokban” végzi megerőltető munkáját, hogy létezéséről csak a legkritikább esetben veszünk tudomást és hogy motorunkban gyertya is van, az akkor derül ki, amikor a meg nem felelő hőértékű, esetleg silány minőségű gyertya túlhevülés, olajzárlat, belső elkocszosodás, szigetelőrepedés, elektród-fogyás stb. miatt mondja fel azonnali hatállyal a szolgálatot. Ilyenkor derül ki, hogy a gyújtógyertyával kapcsolatban igenis vannak problémák. Minden autósna és motorosna elemi érdeke tehát, hogy alaposan megismerkedjék a gyújtógyertyával, mivel felvértzi magát sok kellemetlenség és üzemzavarral szemben. A gyújtógyertya természetrajza című sorozatos ismertető cikket közlünk, melyekkel hozzá akarunk járulni az általános motorkultúra fejlesztésének nemzeti céljához.)

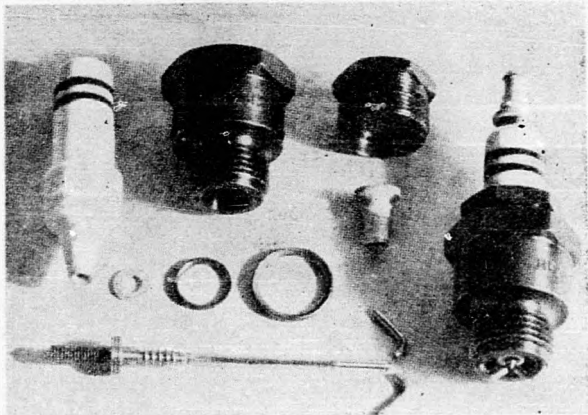
Mit kell teljesítenie a gyújtógyertyának?

A gyújtógyertya első számú kötelessége: erős és forró szikrát leadni! És nem is egyetlen, hanem sok millió szikrát, egyetlen másodpercben nem kevesebbet, mint huszonötöt! És nem egyetlen másodpercig kell leadni a szikráit, hanem órák hosszát! Az egyhengeres kétütemű motor percenként három-ezres fordulatszám mellett percenként háromezer szikra leadására kötelezi a gyertyát, egyszerű szorzás útján állapíthatjuk meg, hogy ez óránként 180.000 szikrát jelent. Tízezer kilométeres üzemnél ez már 30.000.000 (harminc millió) gyújtási folyamatra, tehát szikrára rúg!

Ez azonban még korántsem elegendő. A szikrának egészen hajszálpontosan időzített pillanatban kell képződnie, kb. 1/1000—1/2000 másodperc alatt kell átugrania a hengerbe sűrített gáz-levegőkeveréken, hogy azt meggyújtsa. Utána „pihenhet”: 1/50-ed másodpercig! Elmélkedjünk kissé ezekről a számokról és máris jóval nagyobb tisztelettel gondolunk szerény gyújtógyertyáinkra. Melyeknek ráadásul a robbanásor fejlődő pokoli, kb. 2000 fokos hő, de a szíváskor fellépő alapos hűlés is ki kell bírniok anélkül, hogy ez a percenként átlagban 3000-szer lejátszódó hőfokváltozás ártalmukra lenne. És nemcsak „reuma” nélkül kell kibírniuk a hőmérsékleti eltolásoknak ezt a pokolian gyors váltokozását, hanem a változt mostoha körülmények között is erős, gyújtóképes szikrát kell leadniok. Ki kell bírniok az izzó és a hűvös gázok, az olajzörgők stb. bombázását, a robbanótérben uralkodó hatalmas és állandóan váltokozó nyomást. Bizony, szomorú sorsa van a gyújtógyertyának, mely azonban emberül állja az őréséget ott, ahová végzete állította!

Tucatnyi alkatrész

A korszerű gyújtógyertya alig tucatnyi alkatrészből áll. A szigetelőanyagot, az úgynevezett követ vagy csillámot egyetlen egységnek vettük, mert bár a csillámszigetelő a kővel (melyet egyesek helytelenül és önhatalmúlag még mindig porcellánnak neveznek) szemben rengeteg sok csillámlemez-köből áll, mégis a nagy nyomás alatt lejátszódó gyártási folyamat alkalmával egyetlen egységnek nevezhető, tömbbé válik.



A szétszedhető Bosch-gyertya alkatrészei. Baloldalt a pyranit szigetelő, alul a belső rögzített középső elektród. Jobboldalt az összeszerelt gyertya.



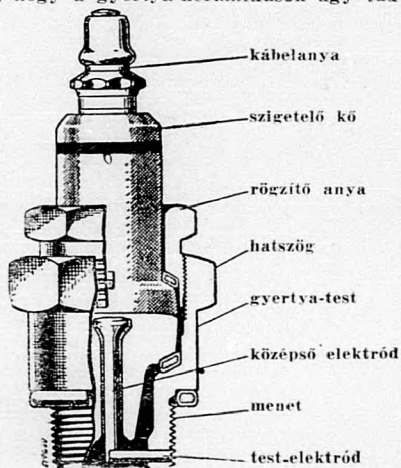
Törpétől az órlásig. Középen a szabványos 18 mm-es Bosch-gyertya. Jobboldalt a gázmotorok nagyméretű, balra a modellrepülőgép-motorok törpe gyújtógyertyája.

A szigetelő, az úgynevezett kő, a gyújtógyertya legfontosabb része. A szigetelő anyagán, megmunkálásán, mechanikai, fizikai és kémiai, sőt elektromos tulajdonságain áll vagy bukik a gyertya minősége és vele gyakorlati használhatósága, üzembiztonsága és élettartama.

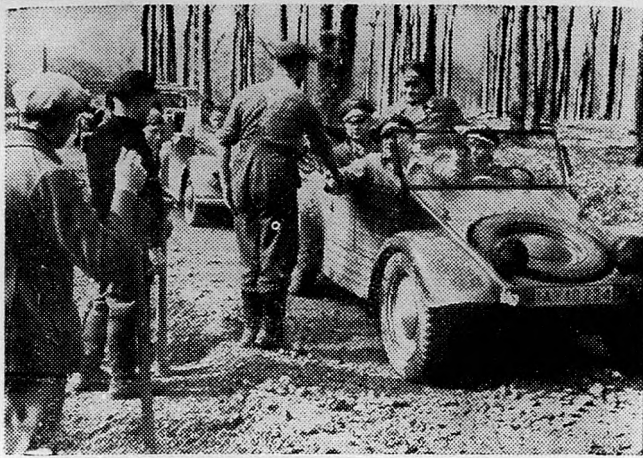
A szigetelő kő gyártása érdekes folyamat. Hatalmas malmok zúzzák porrá a titkos eljárásokkal előállított nyersanyagot, a nedvesített és a legfinomabb lisztből is jóval kisebb szemcséjű anyagból prések formálják ki a szigetelő alakját, a fűrőgép nemcsak kivágja a középső elektród befogadására szolgáló csatornát, hanem elkészíti azt a menetet is, mellyel utóbb a középső elektródot rögzítik a szigetelő kőbe. Érdekes felemlíteni, hogy a kipréselt, kifűrt és menettel ellátott nyers kővek bizonyos túlméretben készülnek, mert az égetés alkalmával fellépő közel 17 százalékos zsugorodással is számolni kell. Szinte csodálatos, hogy a gyertya-kerámiások úgy tudják megadni, a nyersen préselt szigetelő kő alakját, hogy az az égetőkemencét zsugorodva elhagyva, pontosan eredményre jut, mint amilyen méretűnek lennie kell.

Az égetés után az első vizsgálat következik. optikai, mechanikai és elektromos vizsgálatok kerülnek sorra, mert hiszen a szabad szemmel láthatatlan legfinomabb hajszárepedés vagy csak a legfinomabb műszerekkel ellenőrizhető méretkülönbség is tömítési hibát okozhat, áramszivárgást idézhet elő, ami a gyertya gyakorlati használhatóságát erősen befolyásolja.

A kőbe ezután beszerelik a felül acél, alul nikkel középső elektródot, amelynek anyaga döntő jelentőségű. Hiszen nemcsak ellenállania kell a robbanótér hőjének, nemcsak elektromos szempontból kell megfelelnie, de táglási együtthatójának is meg kell egyeznie a kőével, ellenkező esetben melegedésnél vagy hűlésnél jobban táglulna vagy jobban zsugorodna annál, ami tömítési hibát, gázvesztést stb. okozna. Mivel ez azonban csak megközelítően lehetséges: titkos összetételű tömítőközt kerül a két rész közé. A komplett, kővel ellátott középső elektródot ezután gépi futószalagon szerelik a gyertyatestbe, mely már az úgynevezett testelektródokkal (körmökkel) is el van látva. Az összeszerelés után beállítják a pontos szikraköz léhezget, az elektródok közötti távolságot, majd az ellenőrző próbaké végtelen sora következik. Hatalmas nyomás mellett ellenőrzik a jó tömítést, 20 atmoszférás nyomás és 20.000 voltos feszültség mellett a jó szigetelést. Bizony sok agymunkára és gyártási tapasztalatra van szükség, rengeteg gyártási trükkre és finomságra, hogy a kis kartondobozban levő Bosch-gyertya megfeleljen minden követelménynek.



A szétszedhető Bosch-gyertya sémája.

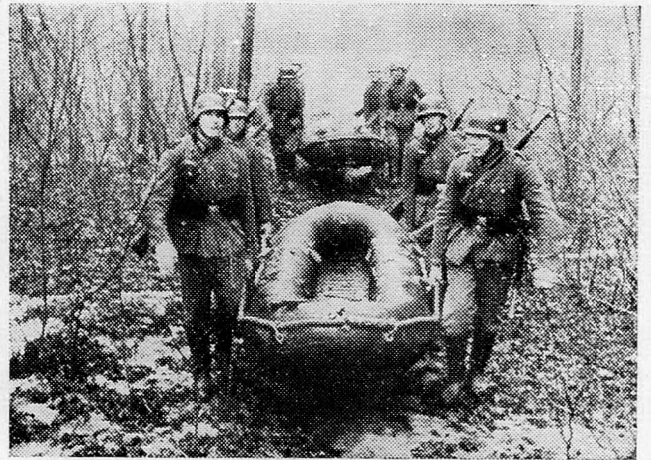


Ilyen a Népaútó — hadijelmezben.

Ezek az új Messerschmitt „Jaguar” kétmotoros rombolók. Az alsó gépen jól látni az elől és alul kikandikáló géppuska-csővet.



Jól vannak felszerelve a japán tengerészek, mind-egyiknek a kezében ott a hűtőbordás könnyű golyószóró. Csak aztán győzzék cipelni a löszert.



A felfújható gumicsónak fontos harci szerszám folyókön való rajtaütésszerű áthatolásoknál és a hidépítésnél.

Vöröskeresztes jelzésű személyszállító repülőgépek „vadásznak” hajótöröttekre, akiknek gumicsónakot és élelmiszert dobnak le.



Feladják indulás előtt a géppuskát a felderítő repülőgép lövészének.

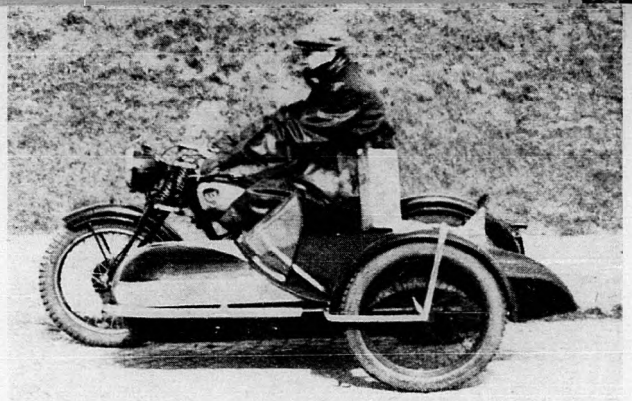
Oldalkocsis üzeme gazdaságos-e a közép nagyságu motor?

Ismert motorosok és szakemberek társaságában arról folyt a vita, hogy a közép nagyságu motor oldalkocsis üzeme régente sem, de különösképpen ma nem gazdaságos. E kérdéshez mindenki hozzászólt. Ki ellene, ki mellette hozott fel érveket. És miután minden oldalról megvilágították e problémát, a jelenlevők közül valaki felajánlotta a motorját egy próbaútra, hogy végül is a gyakorlatban dőljön el a vita. A többszörös magyar oldalkocsis bajnok, Pathó Gyuszi vállalta a felajánlott 350-es ohv oldalkocsis NSU vezetését, amely mögött közel 10.000 lefutott kilométer volt.

Vasárnap reggel fél tízkor kint voltak az érdekeltek a gödöllői országot tizes körénél. Az oldalkocsis mélyéből előkerült egy négyliteres kanna, aljába forrasztott csappal és egy gumicső. És amíg az NSU tulajdonosa a motor benzincsapjának elzárása után addig járatta az NSU-t, amíg a karburátorjából el nem fogyott az utolsó csepp motalkó, addig valaki megszívta az NSU tartályát, megtöltve színig a próbához szükséges kannát. Ezután leszerelték az NSU benzincsővét és a Pathó oldalára szijazott kannának csapját és a karburátort összekötötték a gumicsővel. Ennyi volt a technikai felszerelés. Ami ezután következett, az csak egy egyszerű motoros kirándulás a tavaszt ígérő szántások mentén.

A hiteles ellenőrzést rajtam kívül (az NSU oldalkocsijában ülve) még három érdektelen motoros végezte (ezek már természetesen nem az oldalkocsiban ültek, hanem saját járművükön követtek). Maga az utazás nem volt nagyon változatos. Ha csak az nem, hogy az egyébként kis forgalmú országúton sok kerékpárversenyzőt kellett előzni, sőt több esetben a hirtelen fékezés és visszaváltás — egészen az elsőig — hozott némi izgalmat. Az 55-ös kilométerkőnél leállt az egész „expedíció” egy-egy cigarettányi időre. Többen kíváncsiságból megakarták nézni a kanna „nivóját”, ami Pathó élénk tiltakozásába ütközött. — *Majd Pesten* — mondogatta Gyuszi barátunk.

Az út egyhangúságát a szűnni nem akaró kerékpárosok és egy leeresztett sorompó törte meg. A huszas kőnél már izga-



tottan lestük, mikor fogy el Pathó „tarsolyából” a nedű. Repesztés közben nagy fogadások bonyolódtak le a benzin időelőtti elfogyasztását illetően. (Nagy baj éppen nem történt volna, ha el is fogy a nafta a kannából, hiszen a tankban volt még néhány liter). A kilométerek nem egyenes arányban fogytak a motalkóval. Ugyanis már csak két kilométerre voltunk a 90 kilométeres útunk végcéljától és az NSU még mindig vidáman pörgött. Végül egyóra 40 perces motorozás után, minden különösebb incidens nélkül megérkeztünk a kiindulási helyünkhöz, a tizes kőhöz. Pathó boldogan esatolta le oldaláról a kannát, amelynek alján még mindig lötyögött némi kis „energia”.

A magunkkal hozott félliteres menzurába öntve a kannában maradt motalkót (58 km volt), megállapítottuk, hogy az oldalkocsival szerelt, két személyel terhelt 350 km-es ohv NSU, helyenként erősen zavarva (85—90 km), 3,42 liter motalkót fogyasztott 90 km-es távon. A karburátorban maradt motalkót a 3,42 l-es fogyasztáshoz számítottuk. A próbaút alatt háromszor álltunk meg, illetve indultunk el, hétszer kellett visszakapcsolni 3. vagy 2. fokozatba (előzések miatt) és kétszer másztuk meg a patkót. Tehát az itt mért fogyasztási próba teljes egészében megfelel a mindennapi használat követelményeinek.

Még csak annyit, hogy az NSU fogyasztási próbája azokat igazolta, akik elismerték a közép nagyságu motorok oldalkocsis üzemét.



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

AZ ÖN MOTORJA



Gyártja: STADLER RT.

Képviselet:

PAJOR, JÓKAI UCCA 21

A modern motorkerékpár összes előnyeit (patentkerék, tokozott lánc, lengőnyereg, 4 fok. lábkapcsolás) megtalálja a **12 lóerős,**

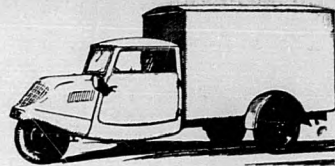
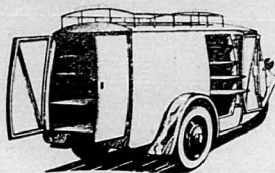
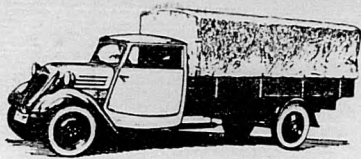
ÚJ 250-ES FORGÓSZELEPES TRIUMPH-BAN

**TAKARÉKOSSÁG és
MEGBÍZHATÓSÁG
SZIMBÓLUMA EZ A JEL**



KÉPVISELI:

HORVÁTH és KASSAI
BUDAPEST, VI., Ó UCCA 42. TELEFON: 110-792
A TRIUMPH ára: lengőnyereg pótüléssel és lábtartóval **P1560.-**



Különléte célokra karosszált négy és háromkerékű Tempo teherautók.

„TEMPO”-val olcsóbb a szállítás!

Tavalyelőtti nyáron egyik verőfényes napon nem mindennapos látványban volt részük a Halászbástyára vezető lépcsők járókelőinek: mokány építésű, vérbeli terepjáró outóval találták magukat szemben, mely kényelmesen küszökölt fel-lefelé a legmeredekebb várbeli lépcsőkön is. Oldalt kiegészítő kerékpárral szerelt terepjáró Tempo-kocsi volt, mely két, elől-hátul beépített, egymástól teljesen független, 600-as motorjával kénye-kedvére aknázhatta ki az elsőkerék-meghajtás, a négy meghajtott kerék, avagy a hátsókerék-meghajtásnak a pillanatnyi terepviszonyoknak megfelelő előnyeit. A Tempo terepjáró kocsi azóta otthonosak a balkáni utakon, a török, jugoszláv és román hadseregben is, de kelet felé eljutottak Kínába, nyugat felé Chilebe és Brazíliába is. A terepjáró kocsi sikereit a Tempo könnyű teherautók népszerűsége kísérte, bizonyosságul a hamburgi gyár valamennyi gyártmányát jellemző minőségnek.

A Tempo-gyár két könnyű teherautó alvázat hoz piacra, a háromkerékű 400 kcm-es ILO motorral, a négykerékű pedig 600 kcm-es ILO motorral. Mindkét típus az egyszerű és igénytelen konstrukció iskolapéldája: a rendkívül egyszerű, kéthengeres, kétütemű, vízhűtéses ILO motorok a négykerékű típusnál 4, a háromkerékűnél pedig 3 fokozatú sebességváltó közbenjöttével közvetlen az első kerekeket hajtják meg, miáltal az egész meghajtószerszemet és erőátvitel jól áttekinthető, tömör egységet alkot. Maguk az alvázak mindkét kivitelben tökéletesen kiforrott, rendkívül egyszerű konstruk-

ció benyomását keltik, melyek Evolut rugózással megoldott független kerék-felfüggesztése és lengőtengely kiképzésű hátsó hídja úgy a vezető, mint a szállított teher számára kifogástalan rugózást biztosít. A legmodernebb konstrukciós elvek alapján épült alváz-szerkezet csekély önsúlya felette takarékos üzemot garantál. A korszerű alváz a legkülönbözőbb felépítmények használatát teszi lehetővé, miáltal bármely szakma szállítási igényeinek legmegfelelőbb karosszériatípusok között válogathatunk. Ha tekintetbe vesszük, hogy a 400-as motorral szerelt háromkerékű típus 750—850 kg. hasznos terhelését 50 km-es sebességgel mellett 8 literes fogyasztással, a 600-as motorral szerelt négykerékű típus 1000—1200 kg. terhelését pedig 60—70 km-es sebességgel és 9—10 literes fogyasztással szállítja, úgy elmondhatjuk, hogy a Tempo gyorsteherautók csekély fogyasztás és olcsó üzemeltetés mellett az áruszállítás gyors és megbízható járművei. Az évtizedes gyártási múlt és tapasztalat megelégedett vevőket garantál!

A Tempo teherkocsi zárt vezetőfülkéje acélváz építésű, kényelmes, tágas, nem fárasztó, mindkét ajtaja lezárható. A karosszériák fából vagy fémből, minden színben készülnek. Tö-

kéletes felszerelés egészíti ki a pompás kocsikat: kocsiemelő, zsírzó, szerzőkészlet, hátratekintő tükör, stoplámpa, irányjelző, villany- és kézikürt, kilométeróra és sebességmérő, szilánkmentes szélvédővegy stb., stb. a normál tartozékai a Tempo-kocsinak.

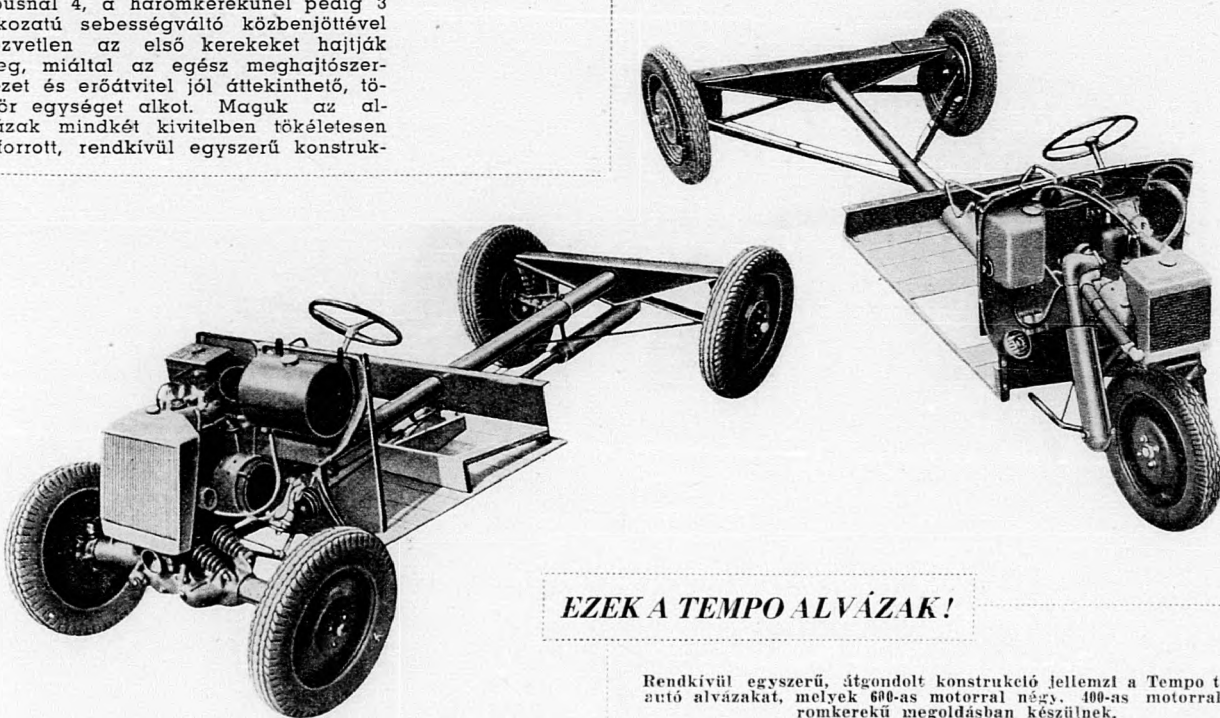
Műszaki adatok.

A 400. — 396 kcm-es, 2 hengeres, kétütemű, vízhűtéses, 12,5 lóerős ILO motor. Golyós kapcsoló, 3 sebesség előre, 1 hátra. Elsőkerék-meghajtás. 6 voltos Bosch villanyberendezés és önindító. Mindhárom kerékre ható független kézi- és lábfelek. Hordképesség 750—850 kg., fogyasztás 8 liter/100 km., sebesség 50 km.

A 600. — 596 kcm-es, 2 hengeres, kétütemű, vízhűtéses, 19 lóerős ILO motor. Golyós kapcsoló, 4 sebesség előre, 1 hátra. Elsőkerék-meghajtás. 6 voltos Bosch villanyberendezés és önindító. Négykerékfelek, kézikürt a hátsó kerékekre. Hordképesség 1000—1200 kg., fogyasztás 9—10 liter, sebesség 60—70 km.

*

(Kérjen képes ismertetőt a vezérképvisellettől: Hess Ervin Autókereskedelmi és Ipari Kft., Budapest, II., Mészáros-utca 15.)



EZEK A TEMPO ALVÁZAK!

Rendkívül egyszerű, átgondolt konstrukció jellemzi a Tempo teherautó alvázat, melyek 600-as motorral négy-, 400-as motorral háromkerékű megoldásban készülnek.

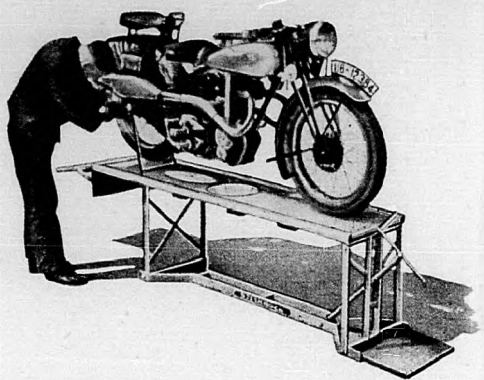
MOTORKERÉKPÁR EMELŐPAD, GUMISZERELŐ AUTOMATA ÉS MÁS UJDONSÁGOK

Gépekkel szívesen bábéldó-barkácsoló motorosaink körében kétség-telenül osztatlan örömet fog kelteni a hír, miszerint a Zündapp-gépeket képviselő Motorkerékpár és Autóalkatrész ker. kft. átvette a közismert Steinbock-gyártmányok képviselőjét és a cég felvette a praktikus motorkerékpár emelőpadját idehaza licenzben gyártva, megelépső olcsó áron hozza forgalomba. Mint kísérőképzésként kiderül, ötletes szerelőpadról van szó, melyen az olajleeresztés számára is megfelelő beépített teknőt találunk. Használat előtt a padot csavaremelője segítségével talajszintre eresztjük le, majd rátoljuk és stenderre állítjuk a gépet. A csavaremelő forgatásával az emelőpad felemelkedik és a gépen kényelmesen,

tisztán dolgozhatunk! A Steinbock-motorkerékpár emelőpad olcsó árával nemcsak a javítóműhelyekben lesz népszerű, hanem talán sokkal inkább azon motorosaink házatáján, akik szeretik gépüket rendben tartani, tudva azt, hogy nincs jobban kamatozó befektetés a gép szakszerű, gondos karbantartásánál! Az emelőpad, mely egész 600 mm.-es emelőmagasságig tetszőlegesen állítható, könnyen szállítható, műhelyben és udvaron egyaránt használható.

A Steinbock-képviselő raktáron tartja a műhelyekben nélkülözhetetlen kocsimelöket is, melyekre főleg vidéken a privát autósok figyelmét is felhívjuk.

Steinbock-újdonság a gumiszerelő prés, mely őszinte örömmel fog szolgálni mindazon autósoknak, akik — kivétel nélkül ilyenek vagyunk — irtóznak a gumiszereléstől. Az ötletes kis készülék segítségével egyszerű csavarással teljesen automatikusan minden szerelővas nélkül játszói könnyedséggel pillanatok alatt lehúzzhatjuk az abroncs-



Ez a Steinbock motorkerékpár emelőpad.

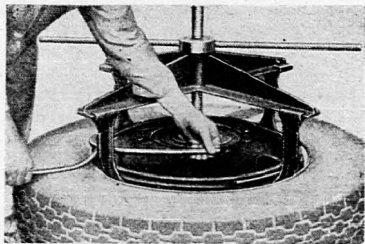
ról a köpenyt. A készülék kiskocsi-keréktől teherautón át autóbuszig minden köpeny- és abroncstípusú keréken használható. Ugy dolgozik, mint a legszakszerűbb gumiszerelő!

¶ Kuria döntése: A BIZTOSÍTÓK KÁR ESETÉN SEM SZÜNTETHETIK MEG A BIZTOSÍTÁST!

A biztosító társaságok autóbiztosítási feltételei közt olyan kikötés szerepel, mely szerint a társaság kár esetén jogosult a biztosítást megszüntetni. Az egyik biztosító vállalat egy szavatossági kár következtében a biztosított összeg 40 százalékát kitevő kártérítést fizetett ki a károsultnak és a biztosítási feltételekre hivatkozással, kár címén megszüntette a biztosítás érvényét. A biztosított a szerződés hatályban tar-

tása iránt pert indított a biztosító ellen és a Kuria végítéletében a biztosítót a szerződés érvényben tartására kötelezte.

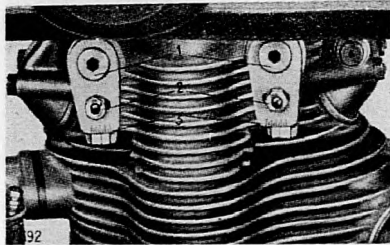
Az ítélet indokolása szerint a gépjárművek biztosításánál a teljes kár fogalmát csak a biztosított tárgy megsemmisülése meríti ki. A szavatossági és baleseti károk esetében, amikor nem lehet szó teljes kárról, a biztosított összeg erejéig a társaságnak a szerződés tartama alatt annyiszor kell viselnie a kárt, ahányszor az bekövetkezik. Így érvénytelen az általános biztosítási feltételekben foglalt kikötés, hogy a biztosító kár esetén megszüntetheti a biztosítást.



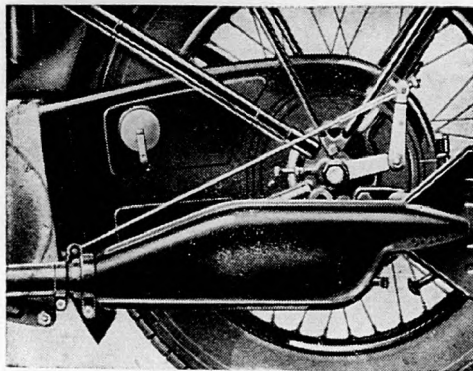
Precízen dolgozik a Steinbock gumilehúzóprés.



Az összes NSU-típusok
— a Quicket kivéve —
nagyteljesítményű ohv.
motorokkal szerelve



A könnyűfémhengerfejű ohv. NSU-k szelepei töleletesen tokozva, olajban működnek. Beállításuk gyerekjáték a 3-as skála alapján, az 1-es és 2-es anyá meglazítása után.



Az ohv. NSU-k első. és hátsólánca teljesen zárt. Ezt az előnyt a patentkerék még csak fokozza. Ha most azt is figyelembe vesszük, hogy ezt a kettőt a négyfokozatú lábkapcsolós váltómű egészíti ki, akkor már némi képet kapunk az NSU korszerű szerkesztéséről.

NSU-QUICK típusú, 97 ccm segédmotorkerékpár.

teljesítménye 3 HP. Fogyasztása 1.8 l/100 kilométer. Ára P **640.-**

NSU 251 OSL típ., 242 ccm sport- és túra-motorkerékpár.

teljesítménye 10.5 HP. Fogyasztása 2.65 l/100 km. maximális sebessége 105-110 km óránként. Ára P **1480.-**

NSU 351 OT típ., 341 ccm sport- és túra-motorkerékpár.

külsőre tökéletes mása a 251 OSL típusnak, 14.5 lóerő. Fogyasztása kb. 2.7 l/100 km, maximális sebessége 110-115 km óránként. Ára P **1630.-**

NSU 351 OSL típ., 348 ccm sport- és túra-motorkerékpár.

teljesítménye 18 HP. Fogyasztása 3.15 l/100 km, maximális sebessége 115-120 km óránként. A versenygépeknél szerzett hosszú tapasztalatok alapján épült ezen típus. Magas löerőteljesítményénél fogva oldalkocsis használatra építve. Ára P **1890.-**

NSU 501 OSL típ., 494 ccm sport- és túramotorkerékpár.

teljesítménye 22 HP. Fogyasztása 3.5 l/100 km, maximális sebessége 130-135 km óránként. Ára P **2090.-**

NSU 601 OSL típ., 562 ccm túra- és sport-motorkerékpár.

teljesítménye 24 HP. Fogyasztása 3.8 l/100 km, maximális sebessége 135-140 km óránként. Megbízható és kitaró gép, amit semmi sem bizonyít jobban, mint az, hogy az összes terepversenyeken kiváló eredményeket érnek el úgy az olalkocsis, mint solókatégoriában. A német birodalmi hadsereg által kedvelt típus. Ára P **2250.-**

Fenti árak helyi raktárunk Budapest, felszülzetés mellett, 4% fázisadó és rendőrségi vizsgadíj külön felszámításával értendők.

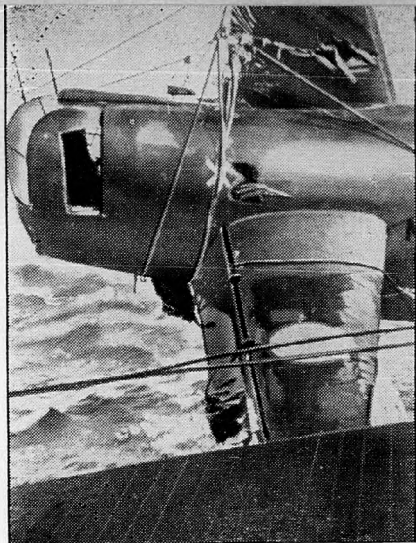
NSU MOTORKERÉKPÁROK MAGYAR-ORSZÁGI VEZÉRKÉPVISELETE:

DÖRY ÉS KOVÁTS KFT.

BUDAPEST, VI., ARADI U. 44
TELEFON: 121-944



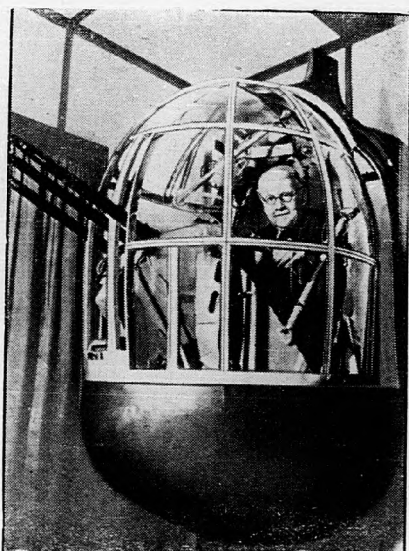
Ritka felvétel! Angol repülő siet az elsüllyesztett kereskedelmi hajó hajótöröttjeinek segítségére.



Kiemelik a tengerből a lelőtt repülőgéproncseit.



Ilyen rakétákkal „lövik” néha az ellenséget. A rakéta tartalma propaganda-irat.

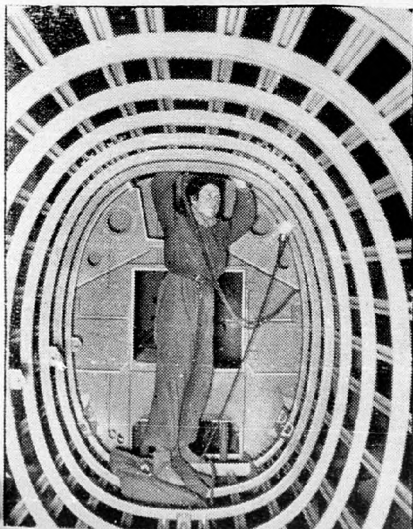


Kingsley-Wood angol repülésügyi miniszter az egyik legújabb típusú Vickers-Wellington bombázó farában elhelyezett géppuska-lövészállásban.



Hajómodellekről tanulják meg a repülők, hogy a különféle tengeri egységek mit mutatnak — felülről.

Készül a híres Heinkel-bombázók tőrész.



Terepkutató járőr munkában a nyugati arcvonalon.



Lökhárító – az autóizzóban!

Hogy a tavasz végleg beköszönött, az úrvezetők alaposan megizzasztanak egy sor pesti szervizt. Megindult a kocsik fiatalítása és csinosítása.

Sajátságos megfigyelés, hogy ezen tavaszi „kocsinagytakarítások” keretében milyen fokozódó jelentőséghez jut a *világítás ellenőrzése* és kiegészítése – holott egyre hosszabbodnak a napok és így egyre később kapcsoljuk be a fényszórót. Főleges túlbuzgalomnak látszana ez – ha éppen a tavaszi túrák megindulását nem nyerne fokozott jelentőséget alkonyattól a késő esti garázsba futásig a megbízható országúti és városi fény.

A modern autók és egyre tökéletesedő motorok nagyban növelik a sebességet. Hogy a motor gyorsaságát a pompás modern autók utakon éjjel is kihasználhassuk, elsősorban tökéletes világításra van szükségünk, hiszen gyorsabb hajtásnál a közlekedési akadályokkal is fokozottan kell számolnunk: nagyobb sebességhez tehát jobb világítás kell. Ezt azonban nem a lámpa

watterösségének emelésével érjük el, hiszen az akkumulátor a nagy túlterhelés következtében rövid idő alatt kimerülne, hanem olyan autólámpa használatával, mely

azonos áramfogyasztás és ugyanolyan élettartam mellett több fényt ad.

Ilyen a kryptongázzal töltött autólámpa, mely a Tungstram Művek laboratóriumában született meg. Az értékes kryptongáztöltés révén a lámpa izzószálát magasabb hőfokra lehet hevíteni és a lámpa *lényegesen több és erősebb fényt ad az áramforrás nagyobb megterhelése nélkül.* A Krypton fényszórólámpák a bevált lökhárító Duolux kivitelben készülnek.

Miért terheljük túl az akkumulátort? Vagy miért elégedjünk meg gyenge világítással, holott a megbízható, erős autófény annyira megkönnyíti a vezetést? A tavaszi javítások idején gondoskodjunk arról, hogy a fényszórók is megkapják, ami dukál nekik: új, sugárzó Tungstram Krypton autólámpákat.

LÁTOGASSA MEG
A TUDOR AKKUMULÁTORGYÁR

VARTA -osztály
kiállítását
a Nemzetközi Vásáron
(Nagy Iparecsarnok)

PHÄNOMEN

kismotorokétképár, 98 kcm-es
Sachs-motorral

Hézzel könnyen állítható lánc,
2 sebesség 15 w. világítás. Szabadalmazott gumiagyazású elsővilla.

K. BAUER IZABELLA U. 98

MINDEN MÁRKÁJÚ

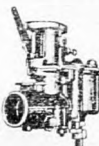
karburátort
javít – beállít

WESEL

karburátor - specialista

VI., JÓKAI UCCA 34

Telefon: 125-580



**Kaptuk a
következő levelet:**

Igen tisztelt Szerkesztő Ur!
Sajnálatos panasszal fordulok Ön-
höz, abban a reményben, hogy orvo-
solni fogja azt.

Több motoros ismerősömtől hallot-
tam, hogy Pesten van egy cég, ha nem
tévdelek, valami Motorbontó, ahol min-
denrendű és rangú motorokétképhez
lehet használt alkatrészt kapni. Így az-
tán én is elhatároztam, hogy hűséges
régi barátomnak, öreg motoromnak,
néhány alkatrészét kicserélem. És mert
az Ön b. lapjában olvastam, hogy a
Motorbontónak minden márkájú motor-
hoz van alkatrésze, elmentem a fenti
céghez a Visegrádi utcába. (Ugyanis
Pesten voltam a Tenyészállatvásár
miatt.) Hát kérem, az már igaz, hogy a
Motorbontónak olyan nagy a raktára,
mint nálunk a G. Tóth Mihály szérűje,
de az én Wandereremből való hörgő-
szelep még ott sem volt.

Tehát az az én panaszom, hogy ne
hirdesse az a Motorbontó, hogy minden
márkájú motorhoz van alkatrésze, am-
kor az én jó öreg Wandereremhez nin-
csen neki.

Teljes tisztelettel
aláírás és cím.

A 200, 250 és 350 kcm-es

VICTORIA

motorkerékpárokat raktárról szállítja

KOPPÁNYI

DESSEWFFY UCCA 47

ALKATRÉSZEK, JAVÍTÁSOK

KERÉK JAVÍTÁST

olcsón, gyorsan, precízen

KISDAROCZY A. VÖRÖSMARTY UCCA 44 a
1 telefon 316 442



Packard-Nash

Hivatalos szervice

ERDŐS TESTVÉREK

autobiljavító- és karosszéria-üzem

AUTÓKARBANTARTÁS

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

MOTOROLA
LARDOLINE
RICIT

**OPEL
BUICK**

EREDETI ALKATRÉSZEK

JÁRITZ-tól

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

FERGAT kerék
DEÁK Jókai tér 2. szám

AUTÓ-VILLANY-ÓRÁK

raktára és javítóműhely

SCHVARCH TESTVÉREK

VI., PODMANICZKY UCCA 59 Telefon: 12-96-24

JAVÍTASSA KERÉKEIT SZAKCÉGNÉL – a

MAGYAR ABRONCS ÉS KERÉKGYÁR R. T.-nál

HIREK

FIGYELEM!

Az „Autó-Motor“ egyelőre
a nyári idényben is
csak havonta jelenik meg!

Sajnálattal közöljük t. Olvasóinkkal, hogy az „Autó-Motor“ az idén a papírkorlátozó rendelet folytán a nyári idényben is csak havonta egyszer, minden hónap 15-én jelenhet meg. Lapunk 12 éven át áprilistól szeptemberig minden hónap 1-én is megjelent, sajnos azonban, a papírkorlátozó rendelet ilyen, rendkívüli kiadás jellegével megjelenő számokat nem engedélyez, miért is egyelőre kénytelenek vagyunk az Autó-Motort lapengedélyünkben meghatározott keretek között csak minden hónap 15-én megjelentetni. Az évi 18 számról 12 számra korlátozott megjelenéssel kapcsolatban előfizetőink érdekeit tartva szem előtt, a 18 számra szóló már befizetett évi előfizetéseket automatikusan fél évvel meghosszabbítottuk úgy, hogy a rajtunk kívül álló okokból bekövetkezett redukciónak senkire kár ne származzék.

Új évi előfizetési árunk 3.-P.

Az évi 18 számmal szemben 12-re redukált megjelenés természetesen az előfizetési díjak redukciónak, helyesebben új előfizetési díjakat is követelt. Az Autó-Motor kiadóhivatala anyagi áldozatot sem kímélve, túlment az előfizetési díj arányosításának keretén és a mindössze egyharmadával csökkent évfolyam előfizetési díját annak felére,

3.— pengőre szállította le!

Biztosak vagyunk benne, hogy áldozatkészségünk megértő visszhangra fog találni a magyar autósok és motorosok táborában és egyre tömöttebb sorokban fognak nélkülözhetetlen támaszt nyújtani ahhoz a munkához, melyet 13-ik éve rendületlen hűséggel végzünk hazánk motorizmusának felvirágoztatására.

Kérjük a magyar autós és motoros közönséget, fogadja továbbra is olyan szívesen lapunkat, mint amilyen szeretettel azt mi kezükbe adjuk.

Az „Autó-Motor“
szerkesztősége és kiadóhivatala.

Svédországban kísérletek folynak a terpentinolajnak motorüzemanyagul való felhasználására. A kísérleteken használt keverék-üzemanyag 85 százalék terpentinolajat és 15 százalék benzint tartalmaz.

Amerikából jelentik, hogy Wash tanár, a Petróleum-intézet elnöke bejelentette, hogy sikerült 125-ös oktánszámú benzint előállítani, az előállítási költségek azonban ropant magasak.

A besicál Mille Miglia, mely április 24-én kerül lefutásra, nemcsak az olasz autósport legjavát gyűjti startjához, hanem az Alpesekeken túlról is jelentős részvételre számít. Az 1000 mérföldes versenyen ugyanis négy darab 2 literes BMW sportkocsi is indul, élükön a Zurani-Georg Meier kettőssel, akik teljesen újonnan konstruált masinával állanak starthoz. A kocsit külsőleg rendkívül alacsony építésű, csőalváz és könnyű fémből készült áramvonal-karosszéria jellemzi. A további három normál típusú kocsi legénysége a Wencher-Scholz, Briem-Richter és Pietsch-Roese párokból rekrutálódik.

Felice Nazzaro †. A háború előtti évek legnépszerűbb és legeredményesebb olasz autóversenyzője, aki oly sok babért fűzött a FIAT-gyár győzelmi koszorújába, 58 éves korában meghalt. Nazzaro 1922-ben aratta utolsó nagy diadalát a francia Grand Prix-ban, melyet már 1907-ben is győztesen fejezett be.

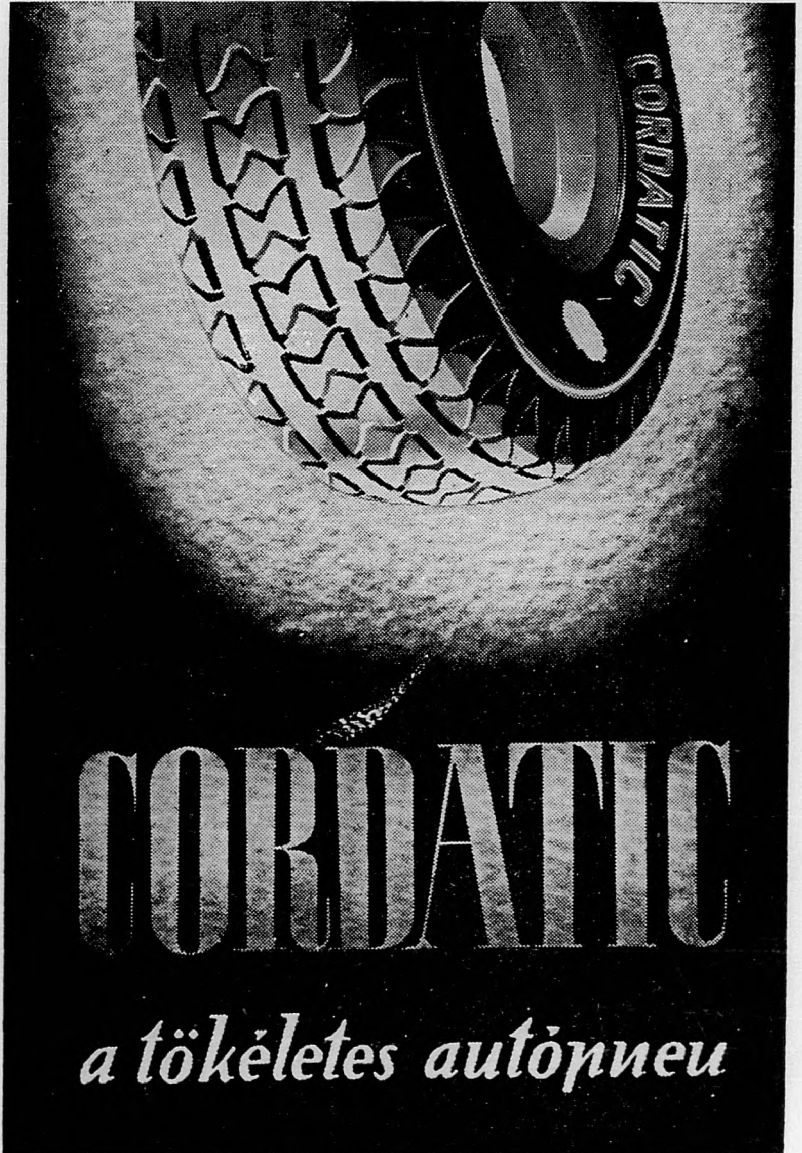
Az elmúlt esztendő folyamán felállított 33 repülőrekordból 13 német, 8 amerikai, 7 olasz, 3 francia és 2 orosz repülők nevéhez fűződik.

Érdekes benzintakaróssági versenyt rendezett a torinói motorkerékpáros egyesület. A verseny hőse Roberto Olearo volt, aki maga konstruálta 250-es masináján 53 kilométert tett meg félliter benzinnel és útját 36 kilométeres átlaggal abszolválta! A második helyen végzett Morello Guniya hasonló átlaggal 35 kilométernyire jutott el a félliteres fejadaggal, míg az 500-as gépek legtakaróssabbjának csak 19.4 kilométerre futotta a fejadag.

Legújabb statisztika szerint Újévkor 3.165.962 motorkerékpár volt üzemben a földkerekségen, ami az előző évihez képest kb. 271 ezer darabos szaporulatot jelent. Résztetteve a statisztikát, Európában 2.771.112 masina, Amerikában 145.882, Ázsiában 101.441, Ausztráliában 95.234 és Afrikában 52.293 motorkerékpár van forgalomban.

A brünni GP-pályát át fogják építeni. Az új pálya rövidebb, de szélesebb lesz.

Az Autó Union ismét 6%-os osztalékot jutottat részvényeseinek. Az üzem átállítását tervszerűen megtörtént. A nürnbergi Viktoria gyár tavalyi 5%-os osztalékát az idén 6%-ra emelte fel.



LÁSZLÓ ANDOR

AUTÓSERVICE – JAVITÓMŰHELY
V., BESSENYEI U. 4. POZSONYI U. SAROK
TELEFON: *299-155.

A kismotocsa és a szá...

ŐSZINTE KRITIKÁK A „MÁTRA 100“-RÓL

Az „Autó-Motor“ riportja

Nemcsak Budapest világvárosi forgalmában, hanem megnagyobbodott hazánk országútjain is mind gyakrabban tűnik fel egy-egy kecsesvonalú, piros színű, fűrge kis jármű. A motorkerékpár és a kerékpár közötti szerencsés átmenet adja meg ennek a kismotornak azt a jellegét, amiben gyors népszerűségének titkát találjuk.

A fenti néhány találó jelzőn túl úgy a helyi, mint a külföldi szakkörök általános elismeréséről is szólni kell. A „Mátra 100“ — mert mi is lehetne más ez a pirosszínű fűrge motoroska — átütő sikert aratott hihetetlen rövid idő alatt. És ami csak fokozza az erkölcsi siker értékét, az az a tény, hogy a „Mátra 100“ a gyújtást és a porlasztót kivéve, teljes egészében magyar munka. Kezdvé a szerkesztéstől a vízhegesztéseken át a zománcozásig, magyar ez a pompás kis motor. A „Mátra 100“ legyőzte azt a sajnálatos magyar betegséget, amely a hazai készítményekkel szemben azt az érthetetlen ellenszenvet ébreszt. Megcáfolva a különben igaznak bizonyult közmondást: senki sem lehet proféta a hazájában.

Külföld meghódítása és elismerése csak másodrangú kérdés volt, de már erről is, mint eredményesen befejezett ténnyről számolhatunk be. A „Mátra 100“ műszaki megoldása és kivitele példás sikereket aratott, előnyös helyzetbe hozva a magyarok technikai felkészültségét.

Nem akartunk az egyoldalú bírálók hibájába esni, ezért a legkézenfekvőbb megoldást választottuk véleményünk kialakítására. Rááldoztunk egy délutánt, hogy az uccai forgalomban leállítsunk néhány „Mátra 100“ tulajdonost, elbeszélgetve velük a motorjukról.

Lassú tempóban gurultunk a Lónyai utcában, amikor egy kismotor húzott el mellettünk. Úgy láttuk, hogy Mátra az istenadta, de akkor hogy ülhetnek rajta ketten. — Na-na!... Nosza, gázt adunk és rövidesen befogott a szökevény. Tényleg Mátra volt. És amint az amerikai filmekben láttuk, elébe kanyarodtak, megállásra kényszerítve. A vezetőnyeregben ülő úr először ijedten, majd mérgesen nézett végig. Kölesönös bemutatkozás után megtudtuk, hogy a haragos tekintetű úr ifj. Tóth Ferenc és a szocián ülő Jahoda János volt, a Béke-téren levő hasonló nevű fémöntő-üzem tulajdonosai.

Mint eljövendő Mátra-tulajdonos, kikerterm véleményüket a motorról.

Jahoda úr, mint utóbb kiderült, már több nagy motornak volt tulajdonosa és a tapasztaltak biztonságával szólt a témához.

— Nyugodtan ajánlhatom a Mátrát. Kérem — mondja nagy lendülettel — olyan ennek a kezdőbessége, mint egy autónak. Hát még a rugózása; az meg direkt szenzáció. (Betű szerint így mondta.) A multró elmentem árvizet nézni, hát kérem, a homokban, ott Megyeren, olyan rendszeren kirágtá a kis Mátra a rezet, hogy csak no. Átforgatta kérem a kereket. El sem hittem volna, ha nem vélem iörténik. Amellett a fogyasztása nagyon alacsony, alig valamivel több, mint két liter. Ha spórolnánk

a dréghriffel, két literből is futná. Hát kérem, csak annyit mondok, hogy tessék sürgősen venni egy Mátrát.

— Hát őszintén szólva, — folytatta Tóth úr, — én már csak azért sem tudok sokat mondani, mert ez az első motorem, meg aztán a Mátra sem ment többet, mint ezerhatszáz kilométert. Annyi biztos, eddig még abszolúte semmi bajom sem volt. Magam részéről főleg annak örülök a legjobban, hogy hihetetlen könnyen indul be a motor. Nem is kell a pedált taposni. A nyeregben ülve néhány lépés után gyujt a motor.

Megköszönve a jótanácsot, elbúcsúzkodtunk és folytattuk portyázó utunkat. A második Mátrással a Semmelweis utcában találkoztunk. Formaruhás vezetőjét Prohászka Ferencnek hívták. Az interjú folyamán elmondta, hogy mint a Magyar Kir. Állami Vas- és Gépgyár altisztje, hivatalból közlekedik a Mátrán.

— Ez — mutatott gépére — már a második Mátrám. Az elsővel tizenhét-ezer kilométert futottam le minden hiba nélkül. Mikor aztán megkaptuk, mármint a MAVAG a második Mátrát, átadtam egy kollégámnak az előbbi, én pedig megkaptam ezt az újat. Most, néhány hónap alatt, négyezer kilométert raktam bele. Teccik tudni, mi heti ötvenhat órát dolgozunk és cirka egész idő alatt motorozunk, azaz leveleket kézbesítünk a Mátrával. Mondhatom, minden nap felmegyek a Honvédelmi-be, fent a Várban — mondta magyarázóan — és direkttel könnyen veszi a Mátra a meredek Hunyadi János-utat. Sőt, még a nagykanynban sem kell visszakapcsolnom. Egyszóval nyúzzuk őket és mégsem fogyasztanak kettő-kettő és félnél többet. Egy biztos, jól kezeljük őket. Minden szombat délután beállunk a garázsba, ahol nemcsak lemoszuk, hanem az előírásnak megfelelően karban is tartjuk.

A szíves felvilágosításért lefényképeztük, amit itt nyomban át is adunk jogos tulajdonosának.

A nagyforgalmú Király utcában láttuk meg a harmadik Mátrát, illetve egy hatalmas hátizsákot egy hozzátartozó ugyancsak hatalmas férfival és egy alattuk purrogó kis motort. Mellé kerülve, beszédbe elegyedtünk. Elmondta, hogy több mint fél mázsa almát visz a hátizsákban, ő maga öt kiló híján kerek egy mázsa (a különbséget kockacukor alakjában kívánjuk magunknak). Ezt az utat naponta kétszer is megteszi, mivel jóforgalmú gyümölcs- és zöldségüzlete van a Szondi utcában. Miközben ezt elmondta, megérkeztünk a bolt elé. A járda mellé lökve a motoroskát, besietett az üzletbe. Pillanatok múlva ismét kijött a beszélgetést folytatni. A pár lépéssel arrébb álló hátsórúgós 600-as ohv BMW-re mutatva mondtuk: — ...nem inkább egy ilyenre lenne szüksége?

— Ehöm, már miért lenne rá szükségem, amikor az az enyém.

— ?

— A Mátrára azért is van szükségem, mert az ohv Bécmérvé feltem. A nagy-csarnokban nem mímószalekűek az emberek. Kíméletlenül legázolnak mindent,



Prohászka úr és a „Mátra 100“.

ami után van. Meg aztán a Bécmérvé sem tudnék többet szállítani. Hát ezért kell nekem a Mátra. Ezt lökhetik, téphetik, nyúzhatják, ennek kutyabaja sincs. Keveset fogyaszt; körülbelül úgy két liter.

— Korádi István — mutatkozott be büszkésnül a jó motorral elkényeztetett gyümölcskereskedő.

Mire elindultunk hazafelé, beesteledett. Az Alkotmány uca környékén találkozunk a negyedik Mátrással. De hogy? Eppen javított. No végre, most majd meghalljuk, mi baja a Mátrának. Az első villa fölé hajolva áll egy hatalmas esőkabátos férfi.

Megszólítottuk a dolgozni látszó motort. Mikor felénk fordult, felismerjük a Millenáris betonteknőjében olyan sok stéher győzelmet arató Szekeres motorosvezetőjét, Schmiéd Ferencet.

— Mi baj van, Schmiéd úr?

— Alapjában véve semmi, mégis kellemetlen. Kiegett az izóm, az üzletk zárva vannak és nem tudom, hogyan fogok hazajutni. Ha nem terhelem, megkérném, hogy Ön mögött elmotorozhatnék az Urbachéig. Náluk lesz még ott valaki, aki tud majd izót adni. Így esett meg, hogy mi „vezettük“ az egyik legjobb magyar stéhervezetőt. Minden zavar nélkül jutottunk el a Hunyadi-térre, ahol az izzőesere után nyugodtan beszélgethettünk.

— Sok motorom volt már nyolcéves motoros múltam alatt. Az utolsó négy évben, mióta stéhervezető vagyok, ugyancsak belejöttem a motorozásba. A Mátrával már hateres kilométert gyúrtam le, de kijelentem, nem is tudom, hogy motorom van. Időnként töltek bele egy kis keveréket, ez az egész munkám vele. Hogy mennyire jó a Mátra, azt bizonyítják a téli KTT kirándulások. Állandóan lépést tudtam tartani a nagy motorokkal, akár sikon mentünk vagy hegyen. És ha valaki meg tudja állapítani egy motor eleven erejét, az én vagyok. A két és félliteres Anzani vezetőmotor után felülök a gyűszűnyi kis Mátrára és nem találok meg azt a képzeletbeli erőfőlynt, mint ahogy azt az ember hinné. Meg aztán itt van a stabilitás. Erről is van már kialakult véleményem. A Mátra ebben is „nagy“. Nem akarok Önnek eladni Mátrát, de ha jól akar, vegyen magának egy Mátrát.

Igy vélekednek a „Mátra 100“ tulajdonosai. — ergyó —

AUTÓS!

Az alkohol öl, butit és a Markó uccába dönt!

A gépjárműbalesetek hátterében legtöbbször ott az alkohol, a hivatalos német statisztika szerint például az 1938. év analízise azt mutatta, hogy a halálos közlekedési balesetek 72%-nak cselekvő vagy szenvedő szereplője volt többé-kevésbé mámoros! A tanulság ebből: ne fogyasszunk alkoholt, ha belátható időn belül a kormánykerék mellé fogunk ülni.

A nyugati kultúrországokban már régi szabály, hogy a balesetet okozott vezetőt érvizsgálatnak vetik alá. Sokkal helyesebb ez a módszer, mint az, amikor a hatósági közeg egyszerűen „potára” állapítja meg, hogy a terhelt részeg avagy sem. Viszont meg kell állapítani azt is, hogy a érvizsgálat sem tökéletes megoldás. Megmutatja ugyan pontos számszerűséggel, hogy a vérben hány milligramm az alkohol, azt azonban nem tudja elárulni, hogy a deikvens miképpen reagál az elfogyasztott mennyiségre. Van ugyanis, aki félpohár serital után már rózsás színben látja az egyébként beborult világot, jó Toldi Miklósról pedig még az iskolában olvastuk, hogy kancsószámra szívta a bort anélkül, hogy hősi józanságából bármit is veszített volna. Ez az a nagyon fontos körülmény, melyet a érvizsgálat nem tud felfedni, nincsen az a kémiai reakció, mely elárulná, hogy a vérben talált félezrelék alkohol a reggel elengedhetetlen rumos cseresznyevirágtéától származik, avagy tiszta baracktól.

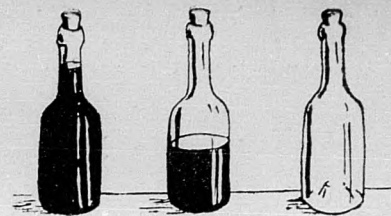
Az egyes országok nem helyezkednek azonos álláspontra a szesz iránti szigor kérdésében. Németországban például a hatósági vizsgálat során csak azt bélyegzik ittassnak, akinek vérében legalább másfél milligramm alkoholt mutattak ki, Norvégiában viszont már fél milligramm alkohol a vérben súlyosbító körülmény. Az a fél milligramm igen kevés, egyetlen korsónyi halavány ser után már kimutatható ez a mennyiség, viszont ritka az az ember, akit egyetlen krigli részeggé tesz.

Részeggé? Itt van a nagy tévedés. Ahhoz, hogy valaki szesz hatására balesetet idézzen elő — nem kell részegnek lennie. Ellenkezőleg, a nagyon részeg ember a statisztikák tanúsága szerint kevesebb balesetet okoz, mint az, aki abból a két fröccsből csak éppen féladagnyi kurázsit merített.

Hogyan reagál a szervezet a szeszre? Legtöbbször ismerjük azt a kellemes érzést, mely az első egy-két pohárka után elfog bennünket. Gondjaink elszállnak, könnyűek vagyunk mint az üres erszény, többet beszélünk a kellesténél, egyéniségünk egészen megváltozik. Ugyanakkor azonban más reakciókkal is kell számolni. Alkoholhatás alatt — és itt alkoholhatás alatt egészen kis mennyiség elfogyasztása után fellépő állapotunkat értjük — lényegesen emelkedik vállalkozóképességünk és cselekvési készségünk. Ugyanakkor jellemző gátlások is lépnek fel: látásunk élessége veszít (anélkül, hogy tudnánk róla), apercipláló (észlelő) képességünk csökken, látászögünk szűkül, színmegkülönböztető képességünk

veszít megszokott élességéből. És ami a legfontosabb: reakciósebességünk lényegesen csökken, külső ingerekre sokkal lassabban reagálunk, mint teljesen józan állapotban. Izomműködésünk is lassabb lesz, aminek fontosságát mingyárt látni fogjuk.

Miért fontos a gépjárművezetőnél a reakciósebesség? A válasz egyszerű: a vezetőnek azonnal fel kell ismernie a kritikus helyzetet, azonnal reagálnia kell, azaz halasztás nélkül el kell szánnia magát a kritikus helyzet elhárítására alkalmas cselekményre (kormányelfordítás, fékezés, faralás ki-



egyenlítésére stb.). Ha a vezető reakciósebessége alkoholhatásra csak egészen kevésbé is csökkent, képtelen lesz ép bőrrel menekülni olyan helyzetből, mely egyébként nem jelentene számára problémát. És ahhoz, hogy a reakciósebesség lényegesen csökkenjen, nem kell részegnek lennie, mert hiszen az átlagos, tehát nem „hivatásos” ivó embernél a norvég rendőrség fél milligramm alkoholt, azaz fél liternyi könnyű söre is hozzásegíti ehhez! A reakciósebesség csökkenése mellett az izomműködés lassúbbodása is éppen

A régi jó minőség!

FIAT



Arena - út 61. T. 29-88-20 Dorottya u. 2. T. 18-24-28

ilyen veszélyes. Hiszen néhány töredék másodperccel később vágva el a kormányt, vagy íékeze: máris fellöktük azt a nénit, aki a közlekedési szabályoknak fittyet hányva sétál a tilosban — kiszámíthatatlanul.

A legjobb módszer: teljesen kerülni a szeszt, ha kocsi vezetünk. Az ittas vagy csak éppen szalonpicces vezető ugyanazt a szerepet játssza, mint aki égő gyertyával sétál a lőporos hordó körül. A szeszfogyasztó vezető lelkiismeretlen csirkefogó, aki nem érdemel kíméletet, mert a saját szórakozása miatt veszélyezteteti embertársainak életét. A törvény igen helyesen drákói szigorral jár el a beszeszelt vezetőkkel szemben és csak tapsolni tudunk, amikor, vezetői jogosítvány-megvonásokról hallunk. Sajnos, a rendőrség nem kezeli ezt a kérdést elég szigorral, mert hiszen megbízható magánbecslések szerint Szilveszter éjszakáján a vezetők túlnyomó részének vérében nem fél, nem másfél, hanem legalább öt milligramm alkohol volt elraktározva.

Sürgősen be kell vezetni a rendőrségi vérvizsgálatot. Nem lehet megtekintéssel, esetleg ráolvasással megállapítani az ittaságot, de egyébként sem vagyunk hajlandók derék sarki rendőrök élettani megállapítását per-



A motor egyre növekvő jelentősége napjainkban domborodik csak ki igazán. Ennek bizonyítására nem szükséges példákra hivatkozni. Az utóbbi évek motortechnikai fejlődésének folyamán a kismotor, vagy ahogy népiesen mondják, a segédmotor, mai kiforrott formájában polgárjogot nyert, amit a mostoha sorsa ellenére is örvendetesen gyarapodó magyar kismotoros tábor igazol.

Az Autó-Motor elhatározta, hogy e jobb elbánást érdemlő tömegnek is szószólója lesz és a kismotorral kapcsolatos időszerű kérdéseket napirenden fogja tartani. Sok ezer magyar kismotoros segítségére akarunk lenni, amikor lapunk hasábjain keresztül a közvélemény és a hivatalos szervek elé visszük a sok megoldásra váró problémát.

Minden Olvasónknak szívesen állunk rendelkezésére bármilyen kérdésben, (műszaki-, jogi-, kereskedelmi), ami a kismotorral áll összefüggésben. A közérdekű kérdésekre e rovat keretén belül fogunk válaszolni.

Mi lesz a kismotorsporttal?

A tavalyi idényben pompás lendületet vett a kismotorsport. Súlyos bűn lenne ezt az egyébként oly nehezen mozgásba hozható versenyzési kedvet lefékezni. Alkalmat és módot kell adni ennek a fejlődésképes sportágnak a további kibontakozáshoz.

E kérdésről beszélgettünk a Magyar Kerékpáros Szövetség alelnökével, Tandary Istvánnal, a kismotorsport spirítus rektorával.

— Jóleső érzéssel vesszük tudomásul az Autó-Motor kiállítását a kismotorosok mellett. A magyar kismotorsport ezrei megérdemlik, sőt rászorulnak az Autó-Motor nagy publicitására.

— Ami a sportkérdést illeti, — folytatta az örökifjú Tandary, — az is a legjobb úton halad. Hála a Szövetség megértő Vezetőségének, nivós programmal fogjuk mozgalmassá tenni az ideit szezon. A tervezet szerint több rövidtávú, ügyességi próbákhoz tartó verseny fogja próbára tenni a sportolni vágyó kismotorosainkat. Ismerve e réteg anyagi felkészültségét, lehetőleg úgy fogjuk kiírni a versenyeket, hogy az még a szerényebb jövedelmű kismotorosoknak is módot nyújtson a sportoláshoz. A filléres nevezések, az értékes díjak szintén ezt a célt fogják szolgálni.

— Azt hiszem, hogy a leghasznosabb újításom a gyári versenyzők kategóriájának felállítása lesz. Ugyanis nagyon sokan azért nem indultak a tavalyi versenyein, mert reménytelennek látták a győzelmi esélyeiket a gyorsabb gépekkel rendelkező gyáriakkal szemben. Ezt akarom megszüntetni avval, hogy a gyári menők külön kategóriá-

ban fognak indulni. A kecske is jóllakik és a káposzta is megmarad — mondta a búcsúnál mosolyogva a régi idők nagy kerékpárversenyzője, Tandary István.

Hasonló kérdéssel fordultunk a Weisz Manfréd-gyár egyik főtisztviselőjéhez, aki egyben a versenyügyek szakértője is.

— A magunk részéről szívesen veszünk részt minden sportmegmozdulásban és amennyire módunkban áll, minden felkészültségünkkel azon leszünk, hogy a kismotoros sport tovább fejlődjön és izmosodjon. Ha a körülmények megengedik, több lehetőséget fogunk nyújtani az arra érdemes versenyzőknek, hogy minél többen kapcsolódhassanak a kismotorsportba.

A hallottakból leszűrve megállapíthatjuk, hogy ha a körülmények nem fognak leközvetlenül akadályokat támasztani, akkor lesz magyar kismotorsport.

Az akku vizsgája — a kapacitás-próba

Az akku kapacitása amperóraszámán kívül még gyártásától és anyagától függ. Az ólomakkumulátor lelke a sajtolt és az úgynevezett aktív masszakkal ellátott ólomrács. Rendkívül sok függ az aktív massa kémiai összetételétől, a rácsok anyagától és a gyártás módjától. Sajnos, még ma is rengeteg olyan akku van forgalomban, melyek lemezei sötét pinceműhelyekben készülnek háziipari eljárásokkal, érthető, hogy az ilyen akku — bár olcsóbb — élettartam és kapacitás szempontjából nem versenyezhet a márkás teleppel. A rosszul gyártott akku aktív masszája hamar kihull a rács hézagaiból, a massa kihullása pedig az akku halálát jelenti: a gyatra minőségű akku tehát közel sem éri el a jóminőségű telep élettartamát és bár olcsóbb a beszerzési ára, végeredményben jóval drágább.

Igen célszerű telepünket minden félévben kapacitáspróbának alávetni, melyet minden nagyobb elektróműhely elvégez. A telepet ilyenkor árammal teljesen feltöltik és a gyárilag jelzett kapacitás egytizedének megfelelő áramerősséggel sűtik ki addig, amíg a cellánkénti feszültség nem száll az 1.75 volt alá. Az órák számát az áramerősséggel szorozva, kapjuk meg telepünk amperóraszámát, minél jobb közelíti meg a nyert érték az akku eredeti amperóraszámát, annál jobb állapotban van. Ha a mért amperóraszám igen alacsony, úgy ne késlekedjünk és rakassunk új lemezeket az egyes cellákba.

LÁTOGASSA MEG A TUDOR AKKUMULÁTORGYÁR



-osztály kiállítását

a Nemzetközi Vásáron (Nagy Iparcsarnok)

döntőnek venni. Az a bizonyos „leheljen rám” módszer egyáltalán nem megbízható, mert az csak az olcsó bundapálinkát és barackot, esetleg kocsibort fogyasztót hozza csávába, a pezsgő például alig mutat szagot, különösen akkor, ha a pezsgőt fogyasztó ismeri a csodálatlan amerikai módszert, mely fodormentás cukorka szopogatásával gyökeresen álcázza a lehellet szeszes szagát. Ezt a módszert ma már megrögzött kadarkásaink is ismerik, tegyük tehát félre a lehellet és vesszük be a vérvizsgálatot. Az a kis szúrás nem fáj és a színjózom balesetet okozó vezető nem kerülhet abba a kényelmetlen helyzetbe, hogy a tárgyalás napján rásűtik a részegség bélyegét. Nem kell ezzel kapcsolatban rendőri túlkapasra gondolni, mert a

LÁTOGASSA MEG A TUDOR AKKUMULÁTORGYÁR



-osztály kiállítását

a Nemzetközi Vásáron (Nagy Iparcsarnok)

baleset izgalmai könnyen váltanak ki a vezetőből olyan idegállapotot, melyet a közlekedési kérdésekhez nagyszerűen, az élettani problémákhoz azonban csekélységgel kevésbé értő rendőrből könnyen kelti a részegség látásai.

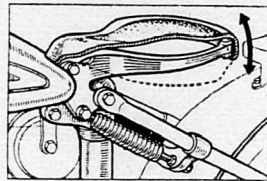
Mit tud a 350-es Victoria?

Nem minden alap nélkül kapta a 350-es Victoria-modell a „Pionier” típuselnevezést: megjelenése úttörő jelentőségű volt a motorcékpár-iparban. A gyárat három főszempont vezette a modell megkonstruálásánál: a külső megjelenés, a nagy teljesítmény és a gazdaságosság. A Victoria volt az első gyár, mely nemcsak felismerte, hanem szériagépein is alkalmazta azt, ami az automobilgyártásban fényesen bevált: az áramvonalidomot. Ez az úttörő felfogás valósult tettebe a Victoria-gépeken és a külső megjelenés eme karakterisztikájához, hogy csak néhányat említsünk: tökéletesen tokozott olajban működő szelepmechanizmus, olajban futó tokozot hátsólánc, lengő nyereg és hátsó patentkerék csatlakozik.

A formailag és szerkezetileg egyaránt tökéletesen kiforrott masina felülselepeelt blockmotorja, tokozott szelepmechanizmusával, levehető hengerfejével, háromszorosan csapágyozott főtengelyével és pormentesen tokozott automatikus olajpumpájával tökéletesen kivitelezett, ötletes konstrukció. A motorblockba beépített négyfokozatú sebességváltó látkapcsolással működik, a váz, üzemyagytartány és láncbura a Victoria-modellekre jellemző lágy áramvonal-idomokat tárja elének. A széles, kényelmes lengőnyereg, nemkülönben az aerodinamikus keresztmetszetű préselt villa centrális spirálrúgója, valamint állítható lökhárítók és kormányrögzítő határozatosan kimélik a vezetőt az elfáradástól.

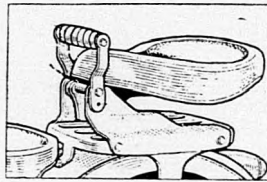
Rövid próbaút beigazolja mindent! Csúcssebességre megyünk: 110 km.! Ilyenkor 5000 fordulattal dol-

gozik a motor, teljesítménye 18 lóerő. Érdekes ezt tudni a masináról, mindazonáltal fontosabb a gazdaságos utazási sebesség. Lássuk mi a helyzet 75 km-es sebességnél: a fordulatszám most 3600-ra esik vissza, a teljesítmény még mindig 15 lóerő! — a fogyasztás benzinnel alig 2.8 liter! A masina pompásan akcelerál, a gyakorlati adatok híven igazolják a gép grafikonban lefektetett sportszerű teljesítmény görbéjét. A fogyasztás csak 80 km-en felüli sebességnél éri el a 3 litert 100 kilométerre és a fogyasz-



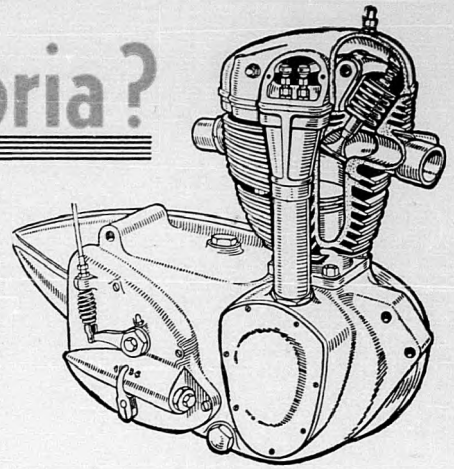
Ez a Victoria lengőnyereg...

tási grafikon görbéje is csak 80 km-en felül mutat intenzívebb emelkedési tendenciát, érzékeltetve azt a természetszerűséget, hogy 80 km-es sebességtől kezdve a fogyasztás már szaporábban emelkedik.



... ez meg a Victoria pótülés!

Nagyszerűen viselkedik a masina terepen, vagy harmadrendű, sőt dűlőutakon is. A kitűnő súlyelosztású, üzemyaggal 135 kg-os gép stabilitása kifogástalan, legalacsonyabb pontjának a földtől mért 130



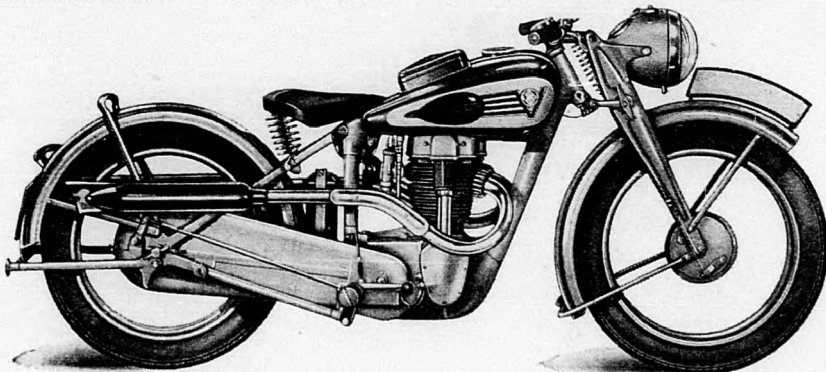
Tökéletesen tokozott szelepes mehanizmus jellemzi a sportszerűen épített 350-es Victoria motort.

mm-es távolságra, a legegyszerűbb terepeken is biztosan átsegíti. A hatékony rúgózás, párosulva a lengőnyereg nyújtotta kényelemmel és a 3.25×19-es gumikkal, hatásosan kiméli a vezetőt a lankadástól.

A gép üzemyagytartálya 14 liter befogadóképességű, a beépítve jól védett olajtartány 2½ liter olaj befogadására alkalmas. Másszóval, az üzemyagytartályba 500 km-re való motalkot tárolhatunk, míg az olajtartány tartalma kerek 2500 km-re elegendő!

Tekintve a masina sportszerű teljesítményét, a sebesség kihasználhatósága érdekében, hatékony fékekre van szükség: a Victoria „Pionier” nagyméretű belső expanziós fékei tökéletesen megoldják feladatukat, akárcsak a 30/50 wattos elektromos berendezés, a jókora fényszóróval, melybe kilométer számláló és sebességmérő nyert beépítést. Villanykürt, első és hátsó stender, leszerelhető, préselt csomagtartó és bőséges szerszámkészlet egészítik ki a porral szemben immunis victoriaszürke zománczásban pompázó masinát, melyet sportszerű ívben hajlított dupla ki-puffogó díszít.

Pompás vonalú masina a 350-es Victoria!



HENDY-BENDY

AZ APPONYI-TÉREN!

Az egyiptomi ezerarcu varázsló rendkívüli előadást tartott a KMAC nagytermében a Nemzeti Sportbizottság tiszteletére.

Érdekes, sőt izgalmas előadás színhelye volt f. hó elsején a KMAC Apponyi-téri nagyterme, ahol Hendy-Bendy, a plakátokról ismert egyiptomi ezerarcú varázsló mutatta be tudományát a Nemzeti Sportbizottság tiszteletére. Az előadásnak a szórakoztatáson túlmenő célja is volt, avatott béljések szerint ugyanis a magyar motorsporton már csak a varázslat segít. A motorsport hivatásos és műkedvelő magusai ugyanis sorban csődött mondtak, nem sikerült felidézniük sem Számielt, sem a bűvös esontvelőt, a bűvtelen agyvelőről nem is szólva. Felkérték tehát Hendy-Bendy mestert, a varázsigék s hókuszok virtuózát: tartson előadást, hátha ragad belőle valami.

Hendy-Bendy mester összes kellékeivel tett eleget a szívélyes meghívásnak és a jótékony célra való tekintettel a szokásos tiszteletdíj helyett megelégedett két lejárt osztrák triptikkal, melyet több — mint sporttámogatást — nagylelkűen a KTT céljaira adományozott.

A nagyszerű előadás műsora egyébként a következő volt:

M Ű S O R

A NAPERNYŐ SÉTAL. (Korkép. Bemutatásra kerül az a napernyő, mely alatt ma a motorosok sétálnak — gyalogszerrel.)

MEMPHIS KIRÁLY VÁZÁJA. (A sívár anyagi helyzetre való tekintettel Memphis király vázája helyett Symphonia és Nikotex Levente király vázáját mutatjuk be.)

FENEKETLEN KORSÓ. (Bemutatjuk a szavatoltan 8 liter fogyasztó kiskoosi tartányát.)

GALAMB OLYMPIASZ. (A vadgalambok vegyeskarát vezényli Koppenstein Benő m. v.)

NADIA NADIR? A NŐI FAKIR? (A szépséges Nadia úgyis mint Nadir, zokszó nélkül túri, hogy rózsás körmőcskái alá eredeti dugattyúsapszegeket verjenek. Viszont megszöven feljajdul, ha felolvassák előtte az FTC tavalyi túraversenyének szabályait.)

REJTÉLYES GERLICÉK. (Gerlice, vagy differenciálmorgás? A szervizszkarbantartás olcsóbb, mint a javítás!)

AZ ELVARÁZSOLT KÁRTYA. (A KMAC zsguaalosztályának tevékeny részvételével. Mutatványok a magas levegő és bakken! Römicsuták és lórumütökzetek! Reggel kakaó, este makaó! Autó helyett vasút, franciául chemin de fer! Jelentékeny differenciák!)

MÁGIKUS KOCKÁK. (A mágikus kockákat kérik előadás után gondosan megőrizni, ha a legközelebbi klublakomán már nem futja a hatpengős menüre, megteszi a mazzi-kus kockákból főtt leves is.)

A LEBEGŐ GLÓBUSZ. (A glóbuszt, mint vonzóerő, a világlűrben Eduárd, a Mester segédje lebegteti.)

A VARÁZSLÓ ALMA. (A bűbajos varázsló Grand Prix-ről, Tourist Trophy-ről, KTT-ről stb., stb., stb. álmodik. Kérik, hogy álmát meg nem zavarni!)

VILÁGSZENZÁCIÓ! NOCH NI DÁGEVÉSEN!

EGY ELŐ SZEMÉLY SELYEMKENDŐVÉ VÁLTOZIK! ÓRIÁSI!

Hendy-Bendy mester, az ezerarcú egyiptomi varázsló, Kozma Bandit a nézők ámu- és bámulatára selyemkendővé változtatja! Varázslat! Sötét Mágia! Ellenőrzés megengedve! Kozmát az átváltozás előtt meg lehet tapogatni! A selyemkendőbe orrot fűjni rendőrileg tilos!!!

EREDETI DÍSZLETEK

VILÁGCSODA

A zenét a Link Boys Band szolgáltatja

Büffé, karné, triptik

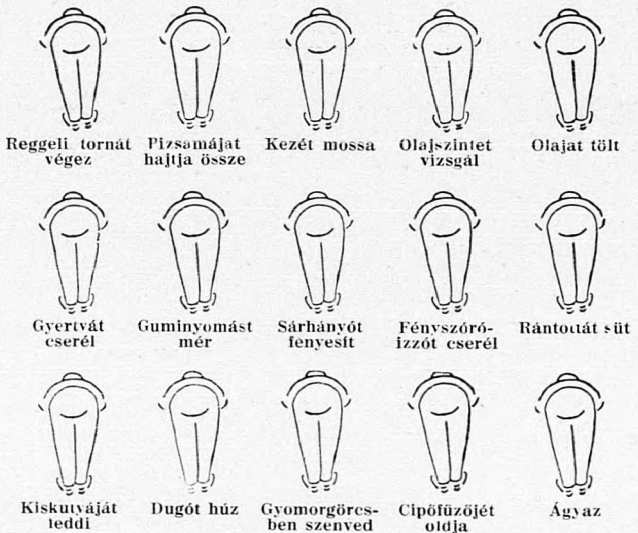
AJAKIR (AIACR) és FICAM (FICM)

Mint értesülünk, Hendy-Bendy mester, az ezerarcú egyiptomi varázsló 1941 április elsején megismétli műsorát. (Jegyigénylés: KMAC Nemzeti Sportbizottsága, Budapest, VIII., Karpfenstein-utca 69/c, III. emelet 186. Melléklépesétől balra, özv. Koricsónerné címén.)

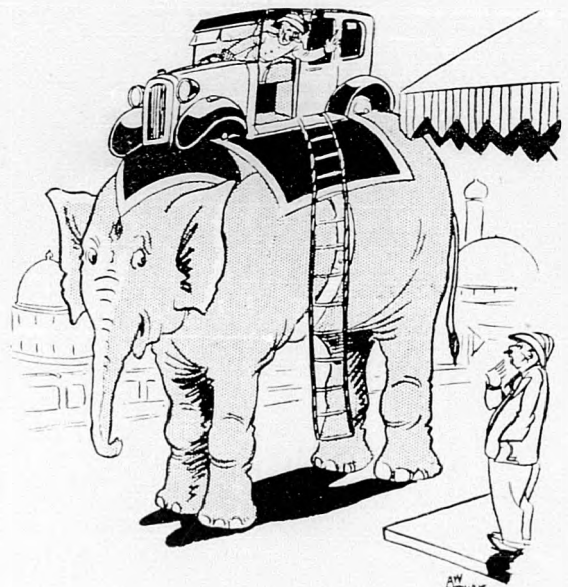
Mi van Delmár Walterrel?

A magyar közvélemény nagyon hosszú idő óta mitsem hall Delmár Walterről, akinek a neve ma is egyet jelent a magyar autó- és motorsporttal. Mit csinál, mivel tölti idejét a hajdani svábhgyei, jánoshegyi és egyéb versenyek hőse? Szemfüles fotográfusunkat megbíztuk, hogy fényképes riportban számoljon be az Autó-Motor olvasóinak, hogy jó Walterünk mivel tölti a napjait. Fényképészünk időt, fáradságot és lemezt nem kímélve, nagy sorozatra való jobbnál jobb képet készített, de sajnos, szentjánosbogarak szentelenkedtek a sötétkamrába és tönkretették a lemezeket. A közelgő lapzárásra való tekintettel nem volt mód megismételni a felvételeket, kénytelenek voltunk fényképek helyett rajzolónk mesterműveinek sorozatát beiktatni, mert hiszen enélkül áprilisi számunk nem lenne teljes.

Ime, itt mutatjuk be rajzos képsorozattal fűszerezve, hogy a mostani versenytelen időkben mivel tölti egy-egy napját Delmár Walter. Ime:



BENZINHIÁNY KELETEN...



Taxit parancsol?...

MI ÚJSÁG, HÉBLI ÚR?

— A közeledő balatoni szezonra való tekintettel adunk hírt róla, hogy a balatoni műutat, Székesfehérvár mellett, új irányba vezetik, hogy az ottani átkelő szakasz vasúti aluljáróit elkerüljék. Az új műút a város határára kívül három felüljáróval fut a Balaton felé.

— Szakmai hír?

— A Zündapp képviselőt megszerezte a gumiba ágyazott Blau-lengőnyerges képviselőt, mely hírt bizonyára minden pótutas kitérő örömmel fogja üdvözölni, pláne ha megtudja azt is, hogy a kitűnő pótlüléshez ugyanolyan gondval kivitelezett tetszetős lábtartó is kapható!

— Van-e még valami érdekes híre, Hébli úr?

— A budapesti autóbusszközlekedés egyik problémája! A forgalomban lévő 242 kocsis ma majdnem minden viszonylatban roskadásig túlterhelten jár. Mint értesültünk, a túltömöttség miatt időelőtti teljes leromlás és tönkremenetel fenyegeti a járműveket. Az autóbusszüzem vezetői szerint majdnem valamennyi viszonylatban szükséges lenne a kocsiszaporítás. Ezzel függ össze az autóbussz forgalomnak este aránylag korán való befejeződése. Mivel azonban ma csak a Szabó József-utcai garázs áll az autóbusszok rendelkezésére, a naponkénti elmaradhatatlan revízió lebonyolítása még a mai záróra mellett is igen nehéz, a kocsik későbbi járátása esetén pedig szinte megoldhatatlan lenne. Valószínűleg még ebben az évben elkészül az új budai autóbusszgarázs. Értesülésünk szerint 50 további kocsival kell szaporítani a létszámot, mégpedig a legsűrűsebben. A hó- és jégokozta zavarok leküzdésére az Autóbusszüzem igazgatósága már most tervezetét dolgoz ki, hogy a Köztisztasági Hivatal milyen rendszer szerint gondoskodik a jövőben az autóbussz útvonalak és megállóhelyek tisztántartásáról, hó- és jégmentesítéséről.

— Mit hallott az Akorol rozsdá- és vízkömentesítő szeréről?

— A gazdasági élet egyik legfőbb parancsa, az anyag belső értékének fenntartása. Mindannyiunknak kötelessége a használatunkban álló készülékekkel és használati tárgyakkal úgy bánni, hogy azok korai elhasználódását elkerülhessük. Ennek felismerése indította vegyészeinket és műszaki erőnket újabb és újabb gyártmányok és új eljárások tökéletesítésére. Hímnódon vált lehetségessé új, bemaródás elleni szernek előállítását, amely tökéletes biztonsággal akadályozza meg a rozsdá-

és vízköképződést és amelyet azután, hogy a gyakorlatban alaposan felülvizsgáltak és a hozzáfűzött várokozásoknak minden tekintetben megfelelt Akorol néven hoznak forgalomba. Az Akorol két feladatot old meg: egyrészt megakadályozza a vízkő lerakódását, másrészt teljesen kiküszöböli a legesekélyebb rozsdaképződést is.

— Hallotta már Szerkesztő úr, hogy Albrecht főherceg milyen pompás ajándékkal lepte meg feleségét, a kis Katalinért?

— Még nem hallottam.

— El is hiszem, mert ezt a hírt én tudtam meg először. Rácz László ma fogja átadni az Alfák büszkeségét, a csodás 2.5 l-es sötétkék sportkocsit, amely rossz kedvében is százhetvenet megy!

— Gratulálunk a fenséges párnak, először természetesen a kis Katalinhoz, aztán meg — az Alfához.

— Akkor tessék már Bossányi Péternek is gratulálni a kompresszoros Wandererhez! De most már megyek, sok a dolgom és gyalog vagyok.

— Csak nincs baj a kocsijával?

— Hát ahogy vesszük. Egyrészt kevés a benzinem és sokat iszik a kocsim, másrészt nyolcas van az első kerekemben és a műhely sokat kér a javításért, így tehát kutyagolok.

— Ezeket a hibákat könnyen segíthet. Először is vigye a kocsiját egy karburátor-speciálistához, ilyen például a Jókai ucca 34-ben a Wesel-cég, a másoddikkal forduljon bizalommal a Magyar Abroncs- és Kerékgyárhoz vagy Kisdaróczy mesterhez a Vörösmarty ucca 44/a-ban, ahol nemcsak olcsón, de gyorsan is elvégezik a centrözást.

— Köszönöm a jótanácsot, améirt eszerébe elmondok még egy jó hírt. A Koppányiék végre üzembehelyezték azt a precíziós esztergapadot, amely végre félesztendei várokozás után a napokban megindult. De ha már ilyen intern ügyekről is szó esik, hadd mondjam el, hogy a Baueréknál nagy titokzatossággal csomagolják ki azokat a kis motorokat, amelyeknek nevét hamarosan minden kismotoros megfogja ismerni: Phänómén — így hívják a Contifém-mel kombinált elsővillárügözású motort. Még valamit. A Horváth és Kassai cég április 10-én adta el az ötvenedik használt motort. Most pedig sietek, de a május 15-i szám előtt újra jelentkezem friss hírekkel.

Jelen számunk a M. kir. Miniszter-e'nökségnek a BNV-vel kapcsolatos lauterjedeleme vonatkozó engedélye alapján 28 oldal.

**AUTÓ AKKUMULÁTOR
AUTÓ VILLAMOSSÁGI CIKKEK
TÖLTŐBERENDEZÉSEK
ELEKTROMOTOROK**

KÉSZÍTÉSE, JAVÍTÁSA

„ERGON”

EGYETEMES VILLAMOSSÁGI VÁLLALAT

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

Klubérdekek helyett az egyetemese magyar automobilizmust szolgálja az AUTÓ-MOTOR

BARTHA

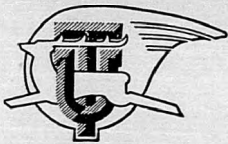
ZOMÁNCOZÓ

31 évi multja biztosítja a tökéletes munkát

VII., GARAY UCCA 4 Telefon: 139-994

GIANETTI
SARONNO
KERÉK

DEÁK
Jókai tér 2.



A modern 250-es motorkerékpár

Tigervilla, lengő-nyereg.

Kis fogyasztás. Nagy teljesítmény.

K. BAUER IZABELLA U. 98

Kávéházban is kérje az Autó-Motort!



SÉRÜLT KERÉKÉT
precízen, olcsón, javítja

KISDARÓCZY A. VÖRÖSMARTY UCCA 44/a
Telefon: 316 412

**LEGOLCSÓBB
LEGNAGYOBB**

használt motorkerékpár alkatrészekben

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

Az Autó-Motor a legrégebbi magyar autószaklap.

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

SEBESSÉGMÉRŐJÉT
megjavítja: ÓRAGYÁR, Tömö ucca 26

Semmerz Jókai tér 2.
kerék DEÁK

Felölös szerkesztő és kiadó:
KRAMER JENŐ

Általános Nyomda, Könyv- és Lapkiadó Rt.
Budapest, Nyomdaért felölös: Dr. Új István
Készült a könyvnyomtatás feltalálásának 500. évében.

DKW



Élvezet az utazás...!

Testet-lelket üdítő kirándulásokra röpit
tova a tavaszi napfényben hűsége DKW-
autónk, melynek kényelme és úttartása
közmondásos — hiszen:

1. Az ülések a tengelyek kö-
zötti legjobban kirúgózott
térben nyerne helyezést!
2. A DKW-rendszerű függő
hátsó tengely utólérhetet-
len stabilitást biztosít!

DKW

gazdaságos üzeme fogalom!

VEZÉRKÉPVISELET:

MAJLÁTH

LEHEL UCCA 2