

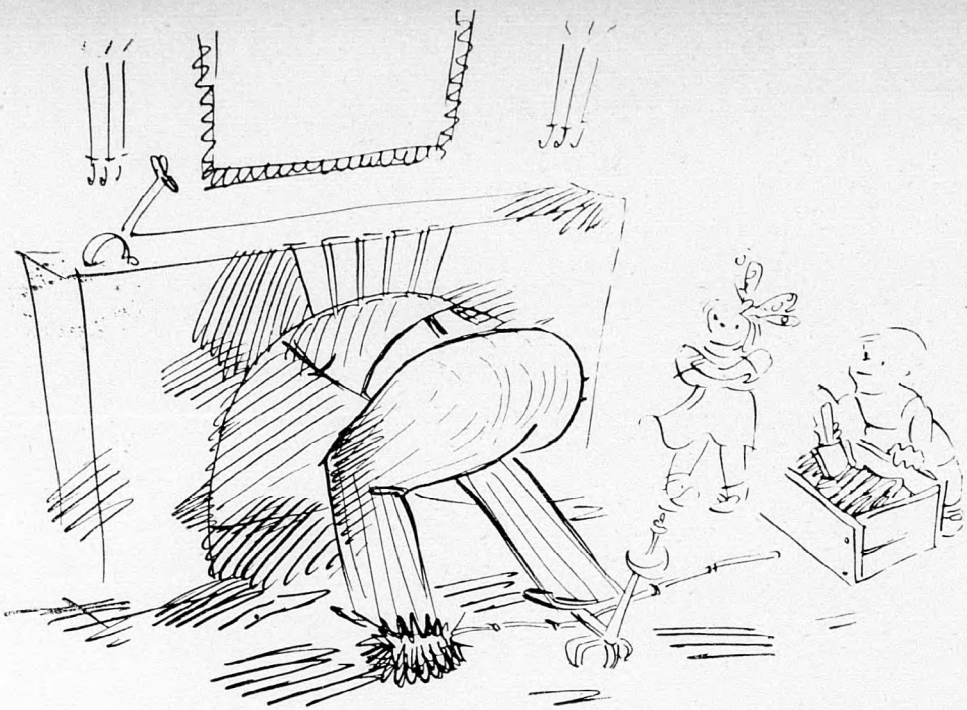
ÁRA
40
FILLÉR

Autó Motor

XII. ÉVF. 7. SZ. 1940. JÚLIUS 15

Nagy étvágyuk van
a stukáknak...

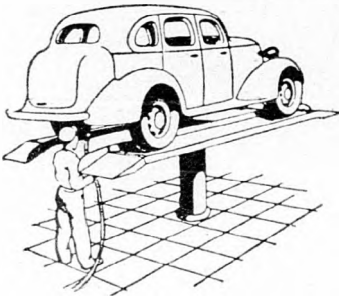




**Ön is
sajátkezűleg tisztítja eldugult kéményét?**

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

Figyelem!

Új telefonszámunk:
115-093

Előgyújtás

Ismét elment valaki, aki egy életre megjegyezte magát a motorral: Italo Balbo olasz repülő-tábornok; Lybia és Tripolisz kormányzója. Lent délen, a kék mediterrán tengerbe omló Afrika peremén érte el légi harc közben a hősi halál, szárnyazogott gépe volt első szemfedője azon a zöldelő pálmaoázissal tarkított sárga-homokos forró földön, melynek kultúrájért, motor-kultúrájért oly nagyon sokat tett... Érte élt és érte — halt meg...

Balbo tábornagy a legrégibb és legkitűnőbb fascisták egyike, tizennégy év óta vezéreghényisége volt az olasz aviatikának, eleinte mint a légügyi minisztérium államtitkára, aki 1928-ban repülő-tábornoki rangot ért el, 1929-ben pedig légügyi miniszter lett. Italo Balbo neve éppen úgy összeforrott az olasz légiflotta kifejlesztésével, mint azokkal a távolsági és óceánrepülésekkel, melyekben mindig személyesen vett részt. Emlékezzünk vissza 1931-es délamerikai, majd 1933-as északamerikai feledhetetlen sikeres rajrepüléseire, melyek az aviatika történetének örökemlékü fegyvertényei maradnak, beszedés bizonyítékául az örök férfierényeknek, melyek egyik legjellegzetesebb megtestesítője volt Italo Balbo marsall, aki elesett a becsület mezején, 44 éves korában...

Megteremtője volt a tripoliszi autó Grand Prix versenyeknek, az igazi sportférfi lelkesedése hatotta át, mikor évről-évre elindította a mezőnyt, férfias elismerés öröme ragyogott az arcán, mikor a győztesnek átadta díjait. Értékelti tudta, megbecsülni a teljesítményt, mert tudta milyen vajdások között születik az meg. Teljesítményeivel állított magának örök emléket.

*

Megszívlelendő főkapitányi napiparancs látott a minap napvilágot, mely szószerint így hangzik:

— „A forgalomban lévő gépjárművek számában a rendkívüli viszonyok következtében beállott csökkenés, amely a székesfőváros területén a forgalmat lényegesen kisebbé tette, a gépjárművezetők egy részét — megfigyelésem szerint — arra indítja, hogy gépjárművéket még a szűk útvonalakon is meg nem engedett nagy sebességgel vezesse. Minthogy a gépjárművezetők ilyen magatartása a gyalogosok és a többi jármű biztonságos közlekedését igen nagy mértékben veszélyezteti, felhívom a kerületi kapitányságok vezetőit és a főparancsnokot: utasítsák az őrszemeket, hogy a gépjárművek sebességét fokozott mértékben ellenőrizzék és mindazok ellen, akik gépjárművéket a megengedettnél nagyobb sebességgel vezetik, tegyenek kihágási feljelentést.”

A napiparancs intencióival mindannyian tökéletesen egyetértünk. Reméljük azonban, hogy az őrszemélyzet alapos kioktatásban részesül a meg nem engedett sebesség kritériumainak megállapítását illetően, mert nem szeretnénk azoknak a daliás időknek a visszatértét, amikor a közlekedés-kihágási eljárások zöme „füstölés”, „gyors-hajtás”, „fékek csikorgatása” és más hasonló tévedhetetlen és megtámadhatatlan, de legtöbbször nem sok érzékre vallott sarki-rendőri diagnózis alapján indult meg. Azóta hosszú évek teltek el, az autobuszok ugyancsak „be-

füstölték” a várost, az egyre frissülő rendőrszemélyzet azonban jóbarátja lett az autónak. Reméljük, így is fog maradni. A gyorshajtókat pedig, de igazán csak a gyorshajtókat büntessék meg. Kérlelhetetlenül.

*

Újabb közlekedési táblák és velük újabb csálóká színek vonulnak be szép fővárosunk közlekedési labirintusába. Ezúttal a dudálás kapcsán. Röviden arról van szó, hogy új rendelet jelent meg, mely megengedi a gépjárművezetőknek, hogy közvetlen veszély esetén, akár a Szentánia úton is használhassák a kürtöt. Mindez rendben is van, hiszen a kürt erre való. Ámde a hangjelzőkorlátozást most egyes mellékutakra is ki óhajtják terjeszteni, mely előkelősített utcák megjelölésére bizonyos táblák felállítása szükséges: piros-szegélyű fehér vagy sárga tárcsák kerülnek ki az utcákra, a tárcsán átlós irányban piros vonal húzódik keresztül, a közepén fekete gépjármű kézikürttel. Nagyon szép lesz. Pláne, ha a táblák észrevehetőek is lesznek, nem úgy, mint számos közlekedési jelzőtábla (és lámpa), melyeket helytelen elhelyezés folytán színes kilógó reklámok mozaikjába ágyazva, csak a tereppel jól ismerős vehet észre. Az ilyen eset még áthidalható, közelit azonban az a veszély, mikor egyik jelzőtábla a másikat vagy — horribile dictu — a harmadikat fogja eltakarni...



Megtört az ellenállás: szétlőtt harekocsi jelzik a német páncélos hadoszlopok franciaországi előnyomulásának útját.

A GYUJTÓGYERTYA TERMÉSZETRAJZA

A jó szigetelő titka (4. közlemény)

Minden gyertyaszakértő a szigetelőt tartja a gyújtógyertya legfontosabb alkatrészének. A szigetelő kezdettől fogva rengeteg gondot okozott a gyertyagyáraknak, hiszen nincsen a robbanómotornak több olyan alkatrésze, amely mostohább körülmények és igénybevételek közepette teljesítene feladatát, mint éppen a — szigetelő. Hiszen a gyertyaszigetelő gyújtólángnak kitett részén a hőmérséklet üzem közben, néhány másodperc leforgása alatt többszáz Celsius hőfokkal változik. A hideg motor beindításánál természetesen hideg a gyújtógyertya is. A szigetelő hőmérséklete öngyulladásig terjedő igénybevétel esetén eléri a 900 Celsius fokot, sőt pár másodpercen át tartó öngyulási állapot esetén a 1100, sőt 1200 Celsius fokot is túlhaladhatja.

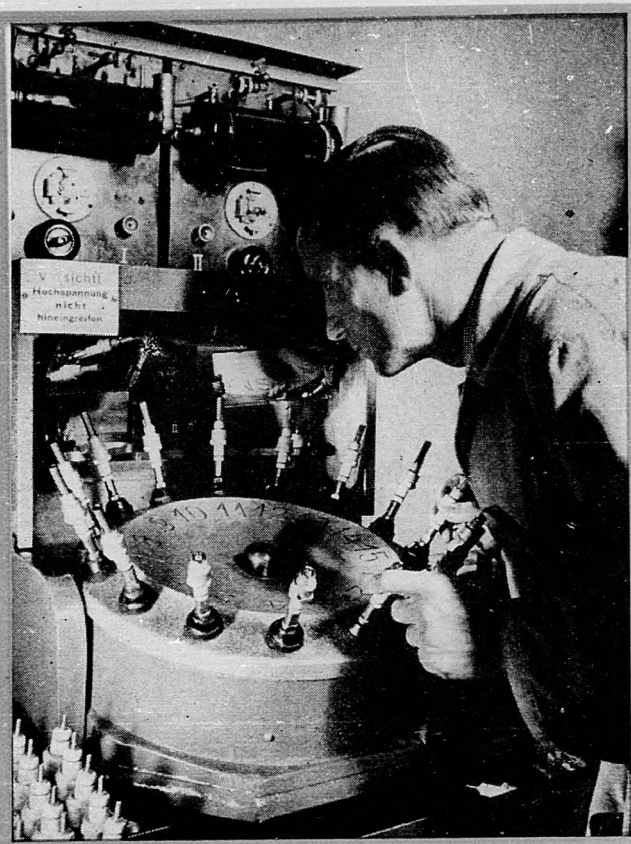
A motor szívóütemének végén a gázkeverék hőfoka gyertyaközébelben mintegy 60 fokra tehető, a kompresszióütem végén már 330 fokra emelkedik, a gyújtás pillanatában 2000 fokra szökik fel, míg az expanzióütem végéig mintegy 1000 fokra száll alá.

A gyújtógyertya szempontjából vizsgálva ezen folyamatot, a következőképpen határozhatjuk meg a helyzetet. A szigetelő alját 2000 fokos láng kapja el és másodperctörédek leforgása alatt fölhevíti a szigetelő kő felületét. A következő pillanatban már friss gázkeverék ömlik a szigetelőre, melynek hőmérséklete csak 60 fok, holott ugyanakkor pár tízedmilliméterrel a felület alatt többszáz fokkal magasabb hőmérséklet uralkodik. Elképzelhető, milyen rendkívüli feszültségváltozásokat idéz elő ez a kolosszális hőmérsékletváltozás a szigetelő anyagában. És most már érthető, miért tulajdonítanak oly döntő fontosságot a szigetelő hőmérsékletváltozásokkal szembeni ellenállóképességének, ámbrár a jó szigetelőnek még számos más tulajdonságokkal is kell rendelkeznie.

A szigetelő izolálóképességét az előbb említett hőmérsékleti viszonyok mellett, 30.000 Voltos elektromosfeszültségek fellépése esetén is meg kell, hogy őrizze. Márpedig tudvalevő, hogy a hőmérséklet emelkedésével minden szigetelő izolálóképessége csökken, sőt az erős felmelegedés oda is vezethet, hogy a szigetelő izolálóképessége, hideg állapotában való szigetelőképeségének hányadára csökken. A gyújtógyertya esetében azonban éppen a magas hőmérsékleten való jó szigetelőképeség bír döntő jelentőséggel, amint hogy a gyújtógyertyának magas hőmérsékleten kell kifogástalanul dolgoznia.

Nem kevésbé fontos tényezők a szigetelő minőségének megállapításánál a szigetelő mechanikai szilárdsági tulajdonságai, hiszen a szigetelő beillesztése vagy becsavarása a gyertyaházba, többhezzer kilogrammos nyomóigénybevétellel jár. A szigetelő anyaga ugyanakkor ütással és más külső mechanikai igénybevétellel szemben is megfelelő ellenállóképességgel kell, hogy rendelkezze, nehogy a motorba való be-, illetve kicsavarásnál megsérüljön. Fontos szerepet játszik a szigetelőanyag hővezetőképessége is, hiszen a robbanásnál felvett meleg szembevénéstördéknyi időeske alatt vezetendő el, nehogy a fellépő hőtorlódások hatására öngyulladás lépjenek fel. Ugyanakkor fontossággal bír az is, hogy a hővezetőképesség ne legyen túl gyorsmértű, nehogy indítás után a szigetelő túl lassú felmelegedése elolajozódást okozhasson.

Ha azt akarjuk, hogy a gyertya üzemben is jól tömítsen, úgy a szigetelőanyag hőmérséklet hatására fellépő fajlagos tágulásának mértéke sem maradhat közömbös. Evégből fontos, hogy a szigetelő, gyertyaház, a középső elektród és a tömítőanyag közötti hőtágulás értékei lehetőleg közel essenek egymáshoz, ellenkező esetben a fellépő nagy különbsétek üzem közben a gyertya rossz tömítését okozzák. Minél közelebb



A Bosch-gyárban különleges berendezések segítségével vizsgálják a gyertyákat. A gyújtószikráknak csakis az elektródok között szabad átugrania, nem pedig talán a — szigetelőn.

esnek egymáshoz a szigetelő, a középelektrod és gyertyaház anyagának hőtágulási értékei, annál biztosabb a gyertya tökéletes tömítése.

Ebben a vonatkozásban meg kell említenünk, hogy a középelektrodot a szigetelőbe nem csupán becsavarják, hanem még be is kittelik. Ez a kitta a gyártási folyamatban nyulékony anyag, mely a kész gyertyában megkeményszik és a középelektrod és szigetelő közötti köz kitöltésére, illetve a középelektrodnak a szigetelőben való rögzítésére szolgál. Sőt: a középelektrod és szigetelő kismértékben eltérő hőtágulásának kiegyenlítése és ennek révén hővezető érintkezésének biztosítása is ennek a kittanyagának a feladata. Huzamos öngyulladásnál előfordul, hogy a kitta kiolvad; ilyenkor a gyertya hőkiegyenlítése és tömítettsége veszélyeztetve lévén, a gyertya haladéktalanul kieserlendő!

A szigetelőnek vegyi behatásokkal szemben is ellenállónak kell lennie, hiszen a különféle üzemanyagok, azok égéstermékei és residiumai, nemkülönbén a kopogás elleni vegyszerek kémiai hatásának is ki van tevé. A szigetelőanyag megfelelő síma felülete jó védelmet nyújt az olaj, korom és más égéstermékek lerakódásával szemben.

A modern, nagyteljesítményű motorban a gyújtógyertyára, illetve a szigetelőre ható, másodpercenként oly sokszor változó nyomás a szívóütem végén jelentkező 0.9 atmoszféráról, a hengertöltés lobbanási pillanatába 40 atmoszférára szökik fel. A modern motor szelepeinek hőállóságára, kémiai ellenállóképességére igen nagy gondot fordítanak. Mennyivel több gondot igényelnek a gyújtógyertyák és azok szigetelői, melyekkel szemben még elektrotechnikai követelményeket is támasztunk!

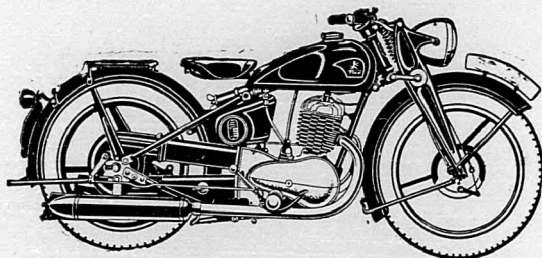
Stop!

Uvezetők, Hálgyvezetők,

soffjörjelöltek, csak országunk legmoder- VIKTÓRIA AUTÓSZAKISKOLÁBAN
nebb, egyetlen törvényszéki legjegyzett tanu!nak!

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

A KORSZERŰ MOTORKERÉKPÁR TÖKÉLETES MEGOLDÁSA!



lkerdugattyús, nagyteljesítményű forgótollattyús
12LE blokkmotor túszerű hűtőbordázattal,
két kipuffogó csővel. Négyfokozatú kézi- és láb-
kapcsolásos sebességváltó. Forrasztásmentes
bölcsőváz préselt első villával. Teljesen toko-
zott gázosító. Patent kerekek. Teljesen
tokozott, olajban futó lánc

MEGTEKINTHETŐ :

BUDAPESTI KIÁLLÍTÁSI TERMEINKBEN

valamint

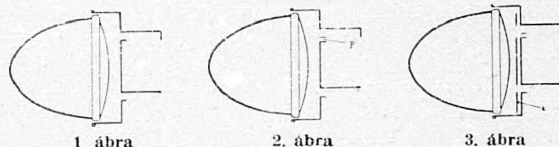
ÖSSZES VIDÉKI KÉPVISELETEINKNÉL

STEYR-DAIMLER-PUCHMŰVEK, BUDAPEST, LEHEL U. 25

A TOTH-DUTÓ LÉGOLTALMI GÉPJÁRMŰ- FÉNYSZÓRÓ FÉNYCSÜKKENTŐ

Írta: TOTH MIKLÓS okl. gépészmérnök

Gyakorlati tapasztalat és a szakemberek egyöntetű véleménye igazolja, hogy a gépjárművek fényszóróinak fényét légvédelmi szempontokból megfelelő módon tompítani kell. Erre vonatkozólag a honvédelmi miniszter úr 62.200/eln. légv.—1938. sz. rendelet 6. §-ának 2. bekezdése szerint: „Járműveknek a jogszabályokban megkívánt külső lámpáit fénycsűrővel, vagy más fénycsökkentő berendezéssel is el kell



láttni”, s a honvédelmi miniszter úr egy újabb, 88.051/eln. légv.—1939. sz. rendelet 1. §-a értelmében: „a gépjármű üzemeltetője köteles 1940. évi augusztus 1-ig a közúti forgalomban résztvevő gépjárművének külső megvilágítását szolgáló lámpáira való felszerelhetés céljából e rendeletben megállapított feltételeknek megfelelő fénycsökkentő berendezést használatra alkalmas állapotban a gépjárművön tartatni”.

Az elsőtétítésszolgálat tárgyában kiadott honv. miniszteri rendelet alapján a gépjárművekre alkalmazandó fénycsökkentő berendezésekkel szemben támasztott követelmények hivatalosan összeállítottak. Ezen követelményeknek a Toth-Dutó légvédelmi fényszóróernyő (hivatalos elnevezéssel: fénycsökkentő berendezés) teljes mértékben megfelel. A vele felszerelt fényszóró, valamint az üttésre vetett fény, csekély intenzitása folytán felülről nem látható, s így akár légítámadás alatt is a legnagyobb biztonsággal használható.

A modern autó-fényszórókhöz alkalmazandó fénycsökkentő-ernyőkre vonatkozó megoldást az 1. és 2. ábrákon szemléltetjük. Mindkét megoldás alsó és felső fénykibocsátó-ernyőkből áll. Az 1. ábra megoldására jellemző, hogy a felső ernyőző eső nyílásának függőleges irányára nincs szabad vetülete, s így reflektorvilágítást kapcsolva, a felső eső általában nem világít. A 2. ábra megoldásánál viszont egy „p”-vel jelzett pótnyílás is van s így megvan a lehetőség, hogy a fényszóró felső része által kisugárzott fénysugarak is megvilágítsák az utat reflektorvilágítás esetén. Ennek a „p” pótnyílásnak célja tulajdonképpen a reflektorvilágítás fényintenzitásának növelése. A 3. ábra szerinti megoldás teljesen azonos a 2. ábra szerinti megoldással, azonban ennél a megoldásnál egy „t”-vel jelzett tolóka felfelé tolasával a nyílások keresztmetszetei szűkíthetők, sőt teljesen el is zárthatók.

Meg kell említenünk, hogy mind a három fenti megoldásnál ködvilágítást kapcsolva az alsó nyílás, mint egy fénylő esík látszik, annak ellenére, hogy látható megvilágítást az úton nem ad. Ez a tulajdonsága a fényszóróernyőnek igen előnyös, mert lehetővé teszi, hogy közvetlen légítámadás esetén ködvilágítást kapcsolva, mentők, tűzoltók, orvosok stb. olyanok, kiknek légítámadás alatt is feltétlenül szükséges közlekedniük, a felfedeztetés legesekélyebb veszélye nélkül közlekedhetnek. Viszont a féktávolságnál nagyobb távolságból felismerik egymást az alsó nyílás áruló fénycsíkjáról, mely mint irányfény világít és jelzi a gépjármű helyzetét.

A Toth-Dutó szabadalmazott gépjármű fénycsökkentő a fent leírt elvek alapján, kétféle kivitelben készülnek. Az egyik kivitel a 3. ábra szerinti elv szerint készül és gumitapadókoronggal és vászonernyővel erősíthető fel a fényszóróra. Felsőnyílásába kettős üvegprizma van beszerelve, mely a szükséges fényszóróáron, a „t” tolóka felső helyzetében, tehát oly esetben, mikor az alsó eső teljesen zárt, a fentebb leírt helyzetfényvilágítást is adja. A Toth-Dutó fényszóró-esökkentő másik, egyszerűsített kivitele az 1. ábra szerint készül és főleg abban különbözik az előbbi megoldástól, hogy a fényszóró üvegének helyébe szerelendő be. A parabolikus tükrő megsérülésétől azonban nem kell tartanunk, mert ez a fényszóróberendezés époly hermetikusan zár, mint maga az üvegkorong. Fénykibocsátó nyílásai ugyancsak légmentesen zárnak.

Mindkét kivitelű Toth-Dutó fényszóró-fénycsökkentő olyan fényszóró prizmahatású ráccsal van ellátva, hogy fényük az út szélét is elegendő intenzitással világítja meg, s így árokba fordulás vagy más hasonló baleset ellen teljes mértékű biztonságot nyújtanak.



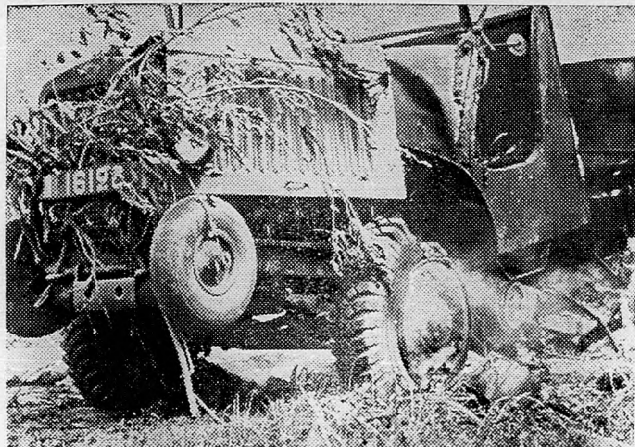
FAG
GOLYÓCSAPÁGY
KÉPVISELET
HESZ ÉS TÁRSA
BUDAPEST,
VIII., PRÁTER-U. 22.
TELEFON: 131-715 és 135-155.



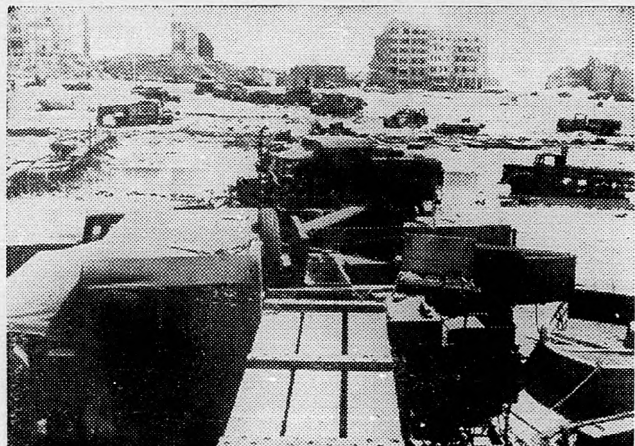
Német gépesített csapatok dübörögnek Maubeuge uccáin.



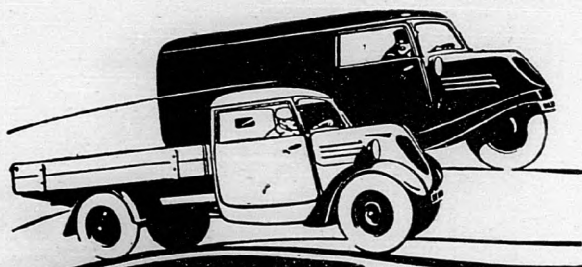
A hazatérő stúkák elvégezték kirótt feladatukat.



A flandriai angol-francia visszavonulás útját szétlőtt teherautók jelzik. Képünkön egy érdekes konstrukciót mutatunk be olvasóinknak.



Dunkirében a visszavonuló angolok apály idején egymás mellé állított teherautókra fektetett pallókon menekültek hajókra.



Tempo

minimális fogyasztású
kis teherautó

Hosszabbítható csőalváz, lengőtengely,
1200 kgr. teherbírás. Vezérfékek:

HESS ERVIN Személy- és Teherautó Kereskedelmi Kft.
Budapest, I., Mészáros ucca 15. TELEFON: 150-090.

TAKARÉKOSSÁG! TAKARÉKOSSÁG! TAKARÉKOSSÁG!

Az autótartással, illetve vásárlással kapcsolatban problémáinkat mai napság kétségtelenül a kocsizemgazdaságosságának, takarékoságának kérdése uralja. A motalkót már régóta jegyre fogyasztva illeszkedünk be hazánk nyersanyag-gazdálkodási keretébe, mióta azonban a motalkó előbb ugrásszerűen, azután következetesen elengedés fejében még egy darabkával megdrágult, pénzügyi egyensúlyunk érdekében is fokozott figyelmet szentelünk a takarékoság erényének.

A takarékos úrvezető, aki jól tudja, hogy az autótartás örömeibe csak akkor nem vegyül öröm, ha a kocsitartás költségei a nyújtott örömek mellett eltörpülnek, mindig döntő tényezőként vette számításba kocsivásárlásainál a kiszemelt kocsizemgazdaságosságát.

A kocsizemgazdaságossága azonban korántsem pusztán a fogyasztásnak függvénye, hanem fontos tényezőkként kell figyelembe vennünk a beszerzési ár mellett a kocsizemgazdaságosságát, alkatrész pótlási szükségletét, nemkülönben a felmerülhető javítási költségeket. A magyar autós társadalom helyes takarékosági érzékére jellemző, hogy például a DKW-kocsik, melyek az előbb ismertetett takarékosági szempontoknak valóban mindenben megfelelnek, ezrével találunk gazdára az autótartó kör-

zönég körében. A rendkívüli üzembiztonságot reprezentáló egyszerű, tehát olcsó konstrukció alapfeltétele a gazdaságos üzemnek: egyszerűség — kevés hibaforrás — kevés javítás; kevés alkatrész — kevés alkatrész utánpótlás; a kétütemű rendszer folytán lehetséges olajozási rendszer — a motor állandóan friss olajat kap, ami jelentősen fokozza a motor élettartamát és vele a kocsizemgazdaságát; a páratlan útfekvést biztosító független rugózást ezúttal a takarékoság szemüvegén át vizsgáljuk — csökkent gumielhasználódás, jó utazási átlag; és végül: a csekély fogyasztás, mely pillanatnyilag kétségtelenül az érdeklődés gyújtópontjába kíváncsodik. Hogy a fogyasztást illetően milyen takarékoságot érhetünk el DKW-kocsikkal, arra meggyőző példaképpen álljon a holland autókлуб (KNAC) hivatalos ellenőrzése mellett lefolyt próbaút, melyet 540 km-es távon egy DKW-Meisterklasse két szemlélyel abszolvált.

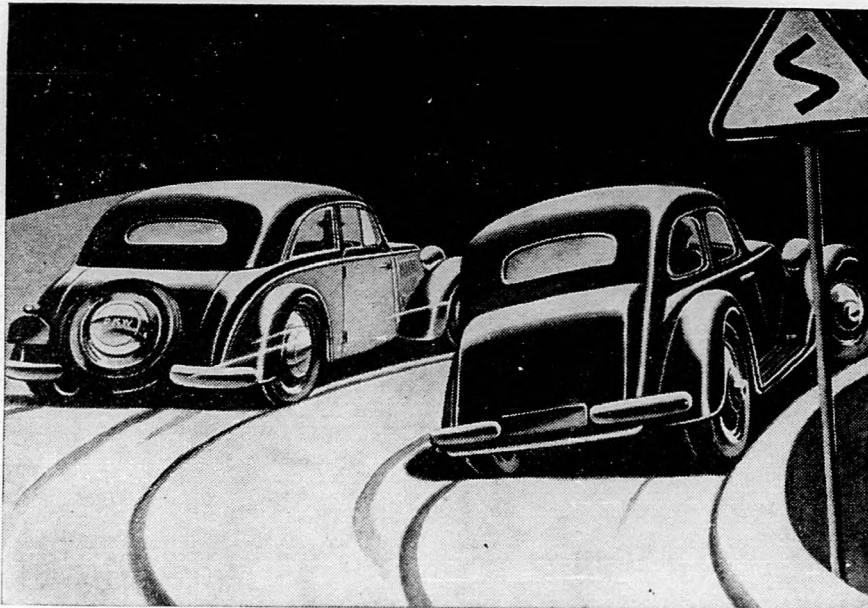
A mindennapi használatban álló, teljesen széria-kivitelű kocsizem, melyhez szerelő még sohasem nyúlt, 14.000 megtett kilométerrel minden előkészítés nélkül, leplombálva vágott neki a próbának, egyedül a holland autókлуб emberei győződtek meg róla, hogy a motorrugattyúk és hengerek teljesen széria-kivitelűek voltak. Arról, hogy a gázosító

sem lehetett abnormálisan kis fogyasztásra beállítva, a próbán hivatalosan mért 89 km-es sebesség is tanuskodik. A próbaút célja különben is annak a beigazolása volt, hogy minden takarékosági raffinéria nélkül is lehet alacsony fogyasztás mellett jó átlagsebességgel közlekedni. A próbán részt vett DKW-Meisterklasse 23 mm-es légterőléssel, 45-ös üresjáratú és 100-58-as főfűvőkával futott.

A kocsizemgazdaságosságát a körülmények között, szabad úton (eltekintve a csússebesség ellenőrzéséről) 65-68 km-es (tachometer szerint 70-72 km-es) sebességgel vezették, úgyhogy végül is az 540 km-es távra 52,5 km-es órátlag alakult ki, mert a városokon való áthaladás, a sorompók és más akadályok jelentősen befolyásolták az átlagot.

Végezetül 540 km-re 34,25 liter benzin-olaj keveréket fogyasztott a kocsizem, ami 100 kilométerre 6,34 literes fogyasztásnak felel meg. Miután általánosságban a fogyasztást csak a benzinezemhez viszonyítva szokták megadni és az olajfogyasztástól egyszerűen eltekintenek, a próbaeredményei még kedvezőbbek lesznek: 100 kilométerenként 6,1 liter!

Négyzemélyes, tágas csomagfőrhellyel rendelkező, csukott autóz számára hihetetlenül kevés. A DKW tulajdonosok azonban tapasztalattal tudják, hogy így van!



Látja a különbséget? A DKW speciális hátsó függőtengely konstrukciója megakadályozza azt, hogy a karosszéria a fordulóban a centrifugális erő hatása folytán kifelé dőljön. Ez nemcsak a biztonságot érzeti, hanem magát a kanyarvétel biztonságát is fokozza. A DKW-elsőkerek-meghajtás farolás nélkül, simán húzza át a kocsizem a fordulón.

Igy vonult be a motorkerékpár a hadviselésbe

Mi, mikor a motorkerékpár a modern hadviselés nélkülözhetetlen segéd-eszköze lett, különös érdeklődésre tarthat számot az az idő, mikor a motorkerékpár bevonult a — háborúba. A mi nap került a kezünkbe a német „Der NSKK-Mann“ című folyóirat, melyben dr. Springer százados érdekes cikk keretében ismerteti a motorkerékpár 1914. évbéli bevonulását a hadtörténelembe.

Mint a cikkben olvassuk, 1914 szeptemberében mintegy 50 hadiönkéntes jelentkezett saját motorkerékpárján a 2. német gárdaezrednél: ahány masina, annyiféle típus, közös vonás csak fűl-siketítő puffogásukban és szörnyű füstölésükben lehetett felfedezni. De kaptak beosztást, nem úgy, mint az a gyerekre-arcú Borchert, aki hasztalan jelentkezett hadiönkéntesnek, elutasították, mert túlságosan fiatalnak találták és a berlini garnizon csapattesteinek viszonylatában — méreten aluli volt.... Itt csak egy motorkerékpár segíthetett: saját géppel rendelkező hadiönkénteseket szívesen fogadtak... Méret alatt is...

A weissenseei Magnet-gyárban — a háborúelőtti évek előkelő márkája volt! — még akadt egy masina Borchert számára, 2 1/2 lóerős, egyhengeres, négyütemű példány, mágnesgyújtással, kézikupplunggal és — nem tévedés! — hátsórugózással!

A kiképzés gyorsan ment, hiszen az ezred motorkerékpárosait az akkori gyors belgiumi és északfranciaországi előrenyomulás során felderítő szolgálatban akarta harcra vetni. A fronton küzdő ezred sürgetésére, négyhetes kiképzéssel indították útnak a 2. gárdaezred első motorkerékpáros osztagát a frontra, Flandriába. Ebben az időben merevedett meg a nyugati front, ekkor kezdődött el az állóháború. Nem csoda, ha jódarabig nem tudták, mit kezdjenek a motoros osztaggal! Állóháborúban mi szüksége lehet egy magát beasott gyalogozóknak motorkerékpárosokra? Egyelőre senki sem tudta....

Mert érdekes, hogy az 1914-ben még meglehetősen vérszegény motorizált csapatoknak semmi közük sem volt a — motorkerékpárhoz! Az akkori német 4. hadsereg gépkocsizó csapattesteinek parancsnoka figyelt fel először rájuk: tudomást szerezve a „motorkerékpárosok“ jelenlétéről, az élükre állított tiszthelyettes fölé, a háborúelőtti gépkocsizó alakulat egyik tisztjét. Seifert hadnagyot rendelte ki parancsnoknak. Ennek az energikus, lelkes szakembernek volt köszönhető, hogy a motorkerékpár, a kezdet nehézségei ellenére, már a világháborúban is komoly szerepet játszhatott.

A motorkerékpár csakhamar megtalálta szerepét az állóháborúban is: a frontmögötti területek ellenőrzését, a parancsnokságok és csapatok közötti hírvivőszolgálatot éppen olyan tökéletesen végezték a világháború motorosai, mint a belga-holland határon megkívánt gyors járőrszolgálatot. A szomszédos hadseregekkel való összeköttetés, a brüsszeli főkormányzósággal való kapcsolat fenntartása, a megszállott terü-

letek polgári lakosságához intézett rendelkezések eljuttatása, járványok leküzdéséhez nélkülözhetetlen gyógyszerek gyors elszállítása, postagalamboknak a frontra szállítása éppen olyan gyakori feladat volt a motorkerékpárosok számára, mint a repülő- és léghajós-alakulatoknál való alkalmaztatásuk. A motorkerékpárosok már a világháborúban nélkülözhetetlenek voltak és Borchert hadiönkéntes, a 2. gárdaezred motorkerékpáros osztagának katonája, egyik legmegbízhatóbb motorosnak számított.

Éjjel-nappal, esőben-sárban, sokszor ellenséges tüzből, máskor a még nem pacifizált területen egyesegyedül robbogott tova a tönkrement, szétlőtt, kátyus utakon, hogy a várt jelentést pontosan célba vigye, nagy bátorságot és intelligenciát kívánó feladatát végrehajtsa. Defektek, bukások, betegségek és sebességek tizedelték mindúntalan a kis motorkerékpáros osztagot, az amúgy sem túl jó állapotban levő géppálmány egyre jobban elhasználódott, műlhatatlan szükség volt ember- és gép-utánpótlásra, mert a belgiumi frontot tartó 4-ik hadsereg pár hét alatt nélkülözhetetlennek minősítette a motorkerékpárt! Borchert hadiönkéntes, aki kéthónapi frontszolgálat után már „Gefreiter“ lett, az utánpótlás munkájából is kivette részét: motorkerékpárokat és alkatrészeket rekvirált Belgiumban, javító-műhelyeket szervezett meg, számszám-gepeket hozatott, újoncokat nevelt... Mikor pedig nyilvánvaló lett, hogy a háború hosszabb ideig fog tartani, 1915 tavaszán fontos megbízatással sorra látogatta a német motorkerékpár-gyárakat, hogy a fronton szerzett tapasztalatait a gyárak az új géptípusok építésénél mielőbb hasznosíthassák.

A 4-ik hadseregnek a motorkerékpárosokkal szerzett kitűnő tapasztalatai csakhamar arra indították a Nyugaton és Keleten küzdő német hadseregeket, hogy motorkerékpáros osztagokat szervezzenek. Döntő szerepet játszott a motorkerékpár „militarizálása“ érdekében



Géppuskával felszerelt oldalkocsis NSU masina a világháború első hónapjaiból.

a 4-ik hadsereg gépkocsizó csapatainak parancsnoka, Rellstab százados, aki később a legmagasabb helyről szervezte meg a motorizált csapattesteket és oldotta meg azok üzemanyagellátásának technikai és katonai feladatait. Rellstab százados még 1915-ben munkakörébe vonta a közben altisztekké és őrmesterekké előlépett hadiönkéntes motorkerékpárosokat, hogy velük karöltve szervezze meg a motorkerékpáros alakulatokat. Borchert hadiönkéntes pedig már 1915 decemberében tisztirangra emelkedett.

A nyugati állóháború meghiúsította azt az eredeti elgondolást, mely a motorkerékpáros alakulatokat az első harcbanaliba szánta, a keleti, déli és délkeleti hadjáratok azonban fényesen beigazolták azt a harci erőt, amelyet előnyömulásnál az élre dobott motorkerékpárosok képviseltek.

Az első világháborús évek gépanyaga? Igen kedveltek voltak az NSU masinák, az egyhengeres, 2 1/2 LE, valamint később a 3 és 3 1/2 LE kéthengeres modellek. Mint hírvivő és tábori posta járművek gyakran szerepeltek a 6 1/2 vagy 7/9 LE kéthengeres, kupplungos és háromsebességű, oldalkocsis masinák, melyeket olykor géppuskával is felszereltek. A „Motoreycling“ című angol szaklap egyik 1915. évi számában ilyen NSU masina képét közli, azzal a megjegyzéssel, hogy: „a németek a géppuskával felszerelt motorkerékpárokat előnyben részesítik a felfegyverzett autókkal szemben“. Másutt a „Times“ tudósítója emígy elmélkedik: „A jó vezető és jó



NSU gépeken felvonuló német motorkerékpáros osztag „valahol Franciaországban“.

lövész ilyen motorkerékpárral percek alatt óriási veszteségeket okozhat. Amint eléri kiszemelt állását, leszáll a gépről, beirányítja a géppuskát... Egyetlen jó katona ilyen módon tűz alá vehet járórt vagy tréningzapot és mire azok felocsúdnának, már 50 mérföldes tempóban roghat tovább."

Amikor 1916 júliusában megindult a sommementi csata, óriási szükség volt a motorkerékpárosokra: az ellenséges tűz alatt tartott országotakon, a nagy torlódásokon legkönnyebben a motorkerékpárosok vergődtek át, ők győzték le legsikeresebben a terepnehézségeket is, pótolták a megszakadt telefonösszeköttetéseket. A német motorkerékpárosok is megbízhatóbbak lettek, az emberutánpótlás megtanult a terepen is motorozni, a gyárakhoz özőnlöttek a tapasztalatból fakadó tanácsok, de a gyárak a háborús igénybevétel közepette képtelenek voltak a gyártást teljesen új alapokra fektetni.

A Somme-csata tapasztalatai beigazolták, hogy az egyre fontosabb szerephez jutó gépkocsizó alakulatok akcióképességét csökkenti az a tény, hogy a főhadiszálláson hiányzik számukra az egységes vezetés. 1916 őszén ezen is segítettek. Meyer őrnagy kezében összpontosult a gépkocsizó alakulatok legfőbb parancsnoksága, a hadiönkéntes Borchert hadnagyot pedig a parancsnokság keretében a motorkerékpárosok ügyvitelével bízták meg...

Igy vonult be a motorkerékpár a hadviselésbe. Az egykori hadiönkéntes Borchert ma már őrnagy, aki az Európa térképén végigekézelt győzelmes villámháborúk során büszkén emlékszik vissza a 2-ik gárdazred 50 hadiönkéntes motorkerékpárosára...

LÉGOLTALOM...

FÉNYCSÖKKENTÉS

Amit a 88.051. számú
rendeletéről tudni kell

Ami a környező államokban már hónapok óta kötelező, az nálunk csak a következő hónap elsejétől kezdve lép életbe. Szíves elnézést kell kérnünk olvasóinktól, hogy ismét egy — a már a napisajtó, rádió és egyéb úton oly gyakran hangoztatott — rendeletről akarunk közelebbi tájékoztatást nyújtani.

Ugy véljük, hivatást töltünk be, amikor az olvasók ezrei helyett olvastuk a Honvédelmi Miniszter 88.051. számú rendeletét „a gépjárműveken légoltalmi célből alkalmazandó fénycsökkentő berendezések műszaki előírásáról, kereskedelmi forgalmának feltételeiről, valamint használatának módjáról” és amit arról tudni kell, azt röviden elmondjuk.

A fénycsökkentő-berendezés célja a fénysugár hatóerejének korlátozása. A fénynyaláb hossza legfeljebb 40 méter lehet és nem emelkedhet a vízszintes fölé (ellenkező esetben a magasból is látható).

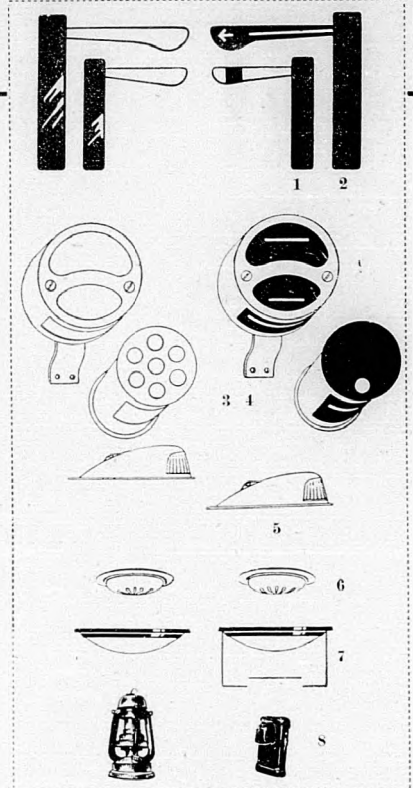
A legtöbb autós és motoros figyelmét elkerülte, hogy a rendelkezés

nemcsak a fényszórókra, hanem az egyéb fényforrásokra

is vonatkozik. Az előzőnél tudni kell, hogy csak azt a fénycsökkentő-berendezést ismeri el, az augusztus 1-e után razziazó rendőrség, amelyiken rajta van a H. M. engedélyszáma, a forgalombahozó cég neve és telepe. Vigyázzunk! Csak ilyen berendezést vegyünk, mert amint mondtuk, a razziazó rendőrök, esendőrök ellenőrizni fogják ezt.

A berendezést állandóan a kocsiban kell tartani és csak a légvédelmi készségség elrendelésekor kell a fényforrásra erősíteni, de úgy, hogy a fényt kibocsátó nyílások teljesen vízszintesek legyenek.

Az egyéb fényforrások ernyőzéséről külön-külön történt intézkedés. A mellékelt rajzok világosan magyarázzák a tennivalót, amelyeket otthon is el lehet végezni. Ha az irányjelző karja 160 mm-nél rövidebb, a kar belső részét az izzólámpa előtt 30 mm szélességben fekete papírral beragasztjuk (1. rajz). Ha ennél hosszabb, akkor 2—3 mm széles csik kivételével fekete papírral beragasztjuk (2. rajz). Fék- és számlámpák a fényforrás felett és alatt 1—1 mm-es csikot szabadon hagyva, teljesen befedjük a fényt kibocsátó felületeket (3., 4. rajz). Egy gépjárművön csak egy fék-, zárfény- és számlámpa használható. Teljesen üzemen kívül helyezendők a városi lámpák (park-, sárhányó-lámpa). (5.) Ugyanez vonatkozik a magánautók belső világítására (mennyeztámpa). (6.) A szerelékfal világítása nyitott kocsi-



nál annyira ernyőzendő, hogy a fény felfelé ne lássék. Ajánlatos megoldás autóbuszoknál (7.) Ajánlatos, hogy minden autós tartson a kocsiján egy előírással ernyőzött kézilámpát is, amelyet szerelőlámpa helyett használhat. (8.)

Visszatérve a reflektor fénycsökkentő berendezésére, ismertetjük a Hickl-féle megoldást, amelynek lényege négy ferde, ernyővel fedett nyílás, amelyen a fény úgy sugárzik ki, hogy az a vízszintes fölé nem emelkedik; *előnye*: a fényterelőrács erős vaslemezről készül, a fényt az előírt korlátozással a lehető legnagyobb mennyiségben és legkedvezőbb elosztásban bocsátja ki és végül az olcsó beszerzési ára. Kétféle felerősítéssel készülnek: zsinórral a reflektorra erősíthető vagy az üveg helyére szerelhető kivitelben. Ezeknek ára darabonként 4.30 P. A Hickl fénycsökkentő-berendezések lehetővé teszik az országúti világítás használatát.

Mint a legolcsóbb, — de amellet megfelel a H. M. előírásának — az egycsöves fénycsökkentő-berendezés, amelynek ára darabonként 3.10 P.

A fenti berendezéseket a fényszóró üveg és keret teljes átmérőjének adatai alapján a Szilárd Béla cég (VI., Nagymező-u. 15., tel.: 125-336*) szállítja és e cég kézséggel küld a fénycsökkentő-berendezésekről bővebb ábrás ismeretelét.

SECURO

GÉPMŰHELY

munkája

precíz

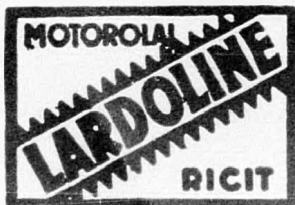
gyors

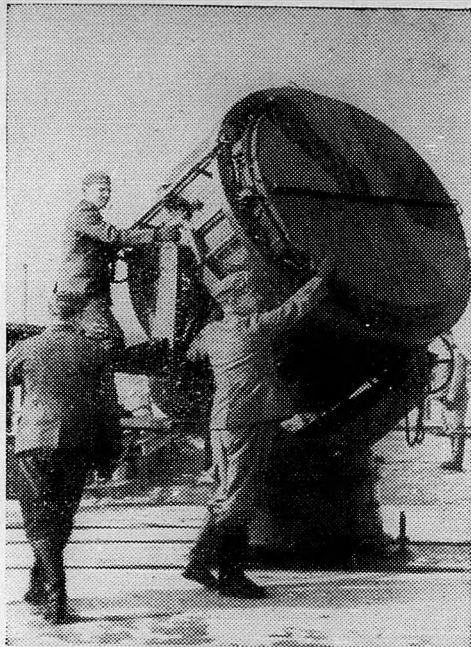
olcsó

Autó-motoralkatrészek, hengerfúrás, főtengelyköszörülés, lánc- és fogaskerekek

V., KRESZ GÉZA UCCA 28

TELEFON: 291-782, 293-009

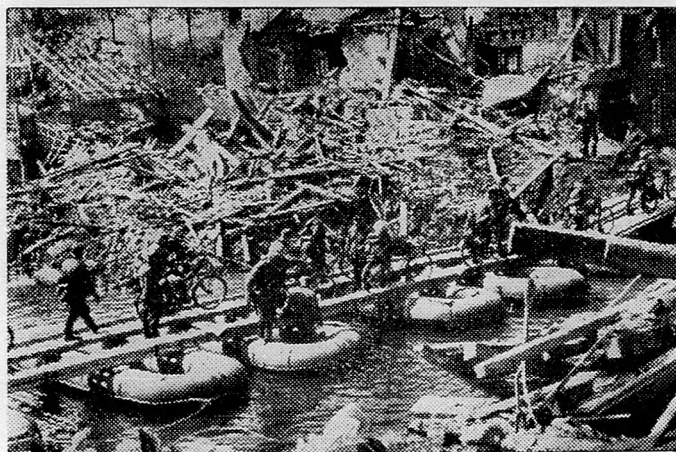




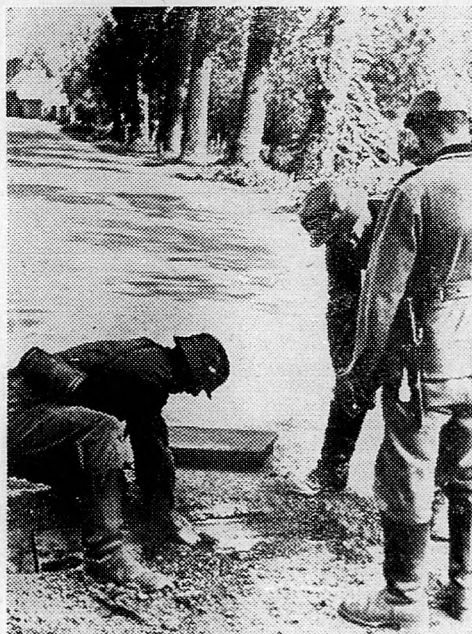
Ilyen reflektorokkal ill-
dózik az éjnek idején
belopakodó ellenséges
repülőgépeket. Ha bele-
kerültek a fényesóvába,
csakhamar megismer-
kednek a léghárító
tűzérséggel...



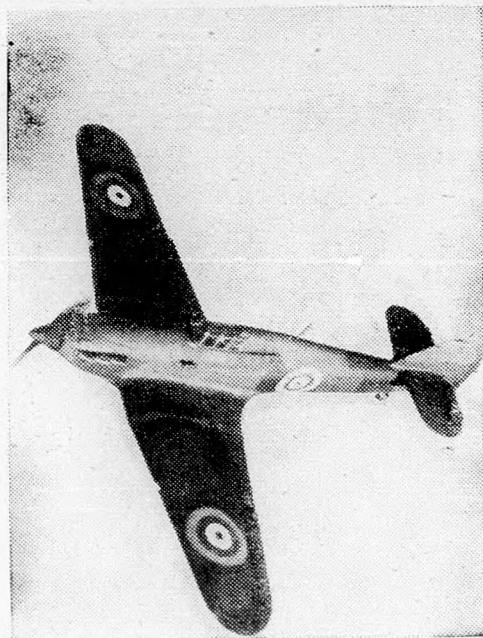
Mindenütt otthonosak a német tengerészeti repülők. Órák alatt
a legelhagyatottabb tengerparton is készen áll a légi flotta-bázis.



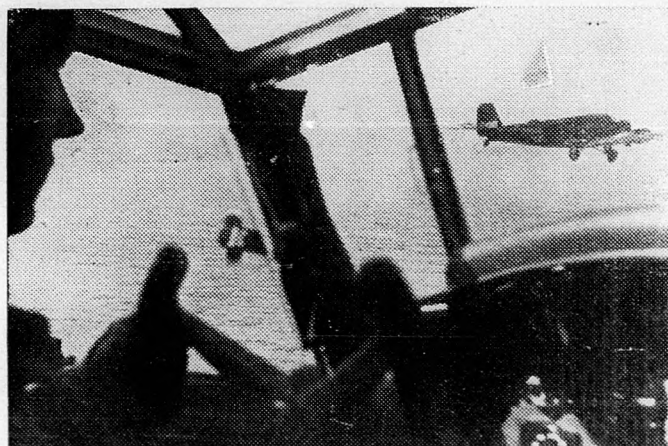
Felfújható gumicsónakokon rögtönzött hídát épít magának a német
gyalogság egy rommá lőtt városban.



Német műszaki katonák eltávolítják az utakról az
ellenség országtüi aknáit.



Ezek az angol „Hawker
Hurricane” együlées
vadászgépek.



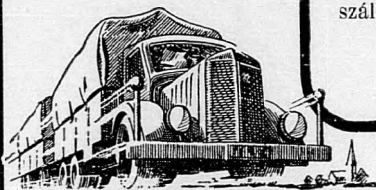
Narvik hős védőinek hónapokon át repülőgépeken szállították az
utánpótlást.

Ne kutyagoljon a kánikulában,

vegyen egy olcsó, jó
HASZNÁLT
MOTORKERÉKPÁRT

Horváth és Kassaitól

A TWN körzetképviselőt
BUDAPEST, VI., Ó UCCA 42



Biztosan vezet, ha jó a fékberendezés!

Súlyosan megrakott teherkocsik és pótkocsik hatásos fékezéséhez azonban a vezető fizikai ereje már nem elegendő. Nélkülözhetetlen ilyen esetekben a megbízható

BOSCH LÉGFÉK

Benzin-motorokhoz vacuumfék, Diesel-motorokhoz sűrített levegővel működő fékberendezéseket, pótkocsi-fékberendezéseket, légsűrítőket, abroncsöltő-palackokat szállít, szakszerű javítást, beépítéseket vállal:

BOSCH RÓBERT KFT.
BUDAPEST, V., VÁCI ÚT 22-24

Több benzint

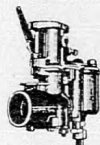
takarít meg, ha
karburátorját

WESEL

karburátor-specialistá-
val állíttatja be.

VI., JÓKAI UCCA 34

Telefon: 125-580



Semmerz
kerék

Jókai tér 2.

DEÁK

AUTÓMENTŐ ÁLLOMÁS

EJEL-NAPPALI
SZOLGÁLAT
TEL.: 290-721
GYÓRFFY, Bulesú ucca 13

AUTÓ-VILLANY-ÓRÁK

raktára és javítóműhely

SCHVARCH TESTVÉREK

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

16.000 km-t futott
kétszázas *luxus*

VICTORIA

olcsón eladó

(patentkerék, csukott láncbura, 4 fokozatú lábkapcsolás, stb., stb.)

IV., Vármege ucca 7. VI. 3.

(csakis reggel 1/9-ig v. este 9 után.)

Munkában a TWN budapesti körzetképviselőte

S szakmánk fiatal cégei sorában máris komoly szerepet játszik a *Horváth és Kassai* cég, mely úgy kereskedelmi, mint műszaki vonatkozásban alaposan felkészülve kapcsolódott bele a motorkerékpár szakmába. *Kassai János* a cég technikai szakembere, régi ismerőse a motorosoknak, szolid munkájával és szakértelmével sok barátot szerzett magának. *Horváth Zoltán* sem újona a szakmában, legelőkelőbb képviselőinknél eltöltött szolgálati ideje alatt sokat tanult, amit most mint önálló kereskedő bővülő vevőkörre számára gyümölcsöztethet. A fiatal cég erős támaszra talált a Steyr-Pueh-művek magyarországi expozitúrájában, melyt mint a nürnbergi TWN-gyár magyarországi képviselőte ezúttal is hű maradt a fiatal cégeket felkaroló tradícióhoz és a *Horváth és Kassai* céget *bizta meg a kitűnő márka budapesti körzet-képviselőtevel*. A Horváth és Kassai cég máris szép üzleti eredményt ért el a TWN masinák népszerűsítésében, a TWN-vevőknek a gépek elsőrangú minősége mellett a szolidan és szakszerűen vezetett cég üzletvitelére még fokozza megelégedésüket.

FERGAT kerék
DEAK Jókai tér 2. szám



KERÉK

DEÁK

Jókai tér 2.

ALPESI-FALU AZ ANGOL-PARKBAN.

Budapest legnagyobb, legolcsóbb és közkedveltebb szórakozóhelye. Nemzetközi nagy varieté-műsor. Parkett, amelyen műsorszínetben a közönség táncol.

Közismert jó konyha, elsőrangú italok, polgári árak. Olcsó belépődíj. Előadások kezdete este 1/9, ünnepek és vasárnap délután 5, este 1/10 órákor



A modern 250-es
motorkerékpár

Tigervilla,
lengő-nyereg.

Kis fogyasztás. Nagy teljesítmény.

K. BAUER IZABELLA U. 98

OPEL BUICK

EREDETI ALKATRÉSZEK

JÁRITZ-tól

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

Packard-Nash

Hivatalos szervize

ERDŐS TESTVÉREK

autómobiljavító- és karosszéria-üzem

AUTÓKARBANTARTÁS

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

**AUTÓ AKKUMULÁTOR
AUTÓ VILLAMOSSÁGI CIKKEK
TÖLTŐBERENDEZÉSEK
ELEKTROMOTOROK**

KÉSZÍTÉSE, JAVÍTÁSA

„ERGON”

EGYETEMES VILLAMOSSÁGI VÁLLALAT

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

HIREK

Oszatlan munkaidő a szakmában

A Magyar Autókereskedők Országos Egyesülete a rendkívüli viszonyokra való tekintettel és azok tartamára az oszlatlan munkaidő bevezetése mellett foglalt állást. Ennek megfelelően az egyesületbe tömörült szakmabeli cégek máris bevezették az oszlatlan munkaidőt és üzleteiket hétköznapiakon reggel 8-tól délután 4-ig, szombaton pedig 2 óráig tartják nyitva.

Történelmi érdekességű tény, hogy Franciaország volt az első állam, ahol a repülőgépgyártást iparszerűen üzték. A francia repülőgépipar már 1913-ban 1148 repülőgépet, 2240 repülőmotort és 14.900 légsavart gyártott. A franciák vezetőserepe az évek folyamán eltűnt és 1938-ban már Németország, Oroszország, Anglia, Itália és az USA is megelőzték a francia repülőgépipart. Anglia az utóbbi években erősen befeküdt a repülőgépgyártásba, melyről számszerű adataink nincsenek, illetve teljesen ellentmondások. Így Chamberlain 1939 közepén tett nyilatkozata szerint az angol repülőgépgyártás az utolsó 12 hónap folyamán megduplázódott, sőt végül megnégyszereződött. A légügyi miniszter viszont röviddel előtte csak az évi produktumnak 1938-ban történt megduplázódásáról beszélt... Az USA repülőgépiparáról konkrét adatok állanak rendelkezésünkre. Arnold tábornok, a légi-erők parancsnoka, 1940. március 7-én a House Appropriations Committee előtt az 1939. évi katonai repülőgépgyártás kvantumát 2141 darabban jelölte meg szemben az 1938. évi produkcióval, mely 3675 darabra rúgott, de belőle csak 1800 masina szolgált hadicélokra, míg 150 közlekedési célokra épült, 1725 pedig kisebb magánrepülőgép volt. Természetesen az utolsó hónapok folyamán az USA is nagy gondot fordított repülőgépiparának kiépítésére, de — mindenhez idő kell! Így az USA repülőgépipara 1939 májusában 49.000 embert foglalkoztatott és ez a szám az akkori berendezések figyelembevételével csak 80.000-re volt fokozható. Az új gyártelepek építéséhez és üzembehelyezéséhez pedig időre van szükség.

* Az idei Bécsi Őszi Vásárt szeptember 1-től 8-ig rendezik meg, élénk nemzetközi részvétel jegyében. A vásár nemzetközi jellegét Magyarország, Bulgária, Olaszország, Görögország, Jugoszlávia, Románia és Szlovákia hivatalos részvétele biztosítja, viszont mint értesülünk, még további jelentkezők is várhatók. Az őszi vásáron a Protektorátus ismét hivatalosan képviselteti magát. Különös érdekessége lesz a vásárnak a „Nemzetek Csarnoka”, amelyben a résztvevő külföldi államok rendezik meg kiállításait. Az Őszi Vásár különösen nagy gondot fordít arra, hogy az idén az Iparművészet reprezentatív módon képviselve legyen. A Műszaki Vásár rendezésénél mindenekelőtt a délkelet-európai államokba irányítandó exportra és a délkeleti államok beviteli szükségleteire vannak tekintettel. Bővebb felvilágosítást ad: a Bécsi Vásár budapesti képviselete, V. Vörösmarty-tér 1. (HAPAG), telefon: 382-390.

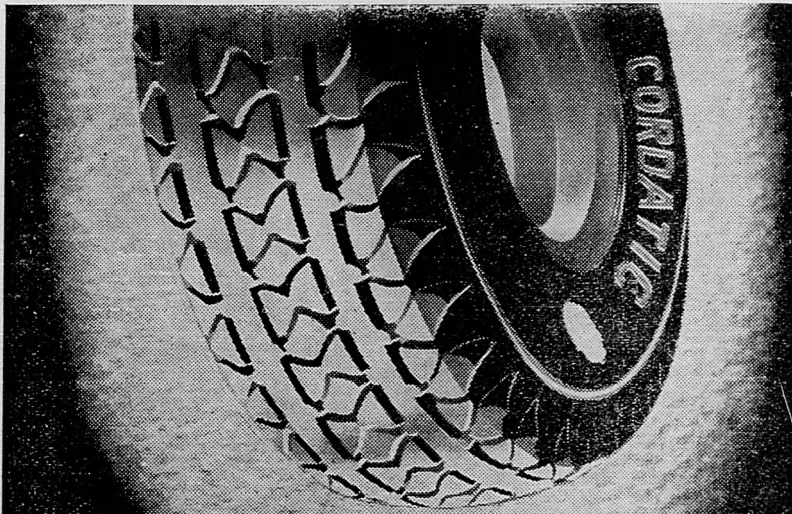
A BMW-kocsik hatalmas győzelmével végződött bresciai Mille Miglián a győztes kosi tudvalegleg gumisere nélkül futotta le, 166 km-es átlaggal, az 1500 km-es versenyt, melyben a csússzebeségek ilyen-

formán jóval meghaladták a 200 km-es sebeséget is. Felette érdekes, hogy a győztes kosi Continental abroncsain alig 2 milliméteres elhasználódást regisztráltak a megértető verseny végén, mely körülmény feltétlen értékes fokmérője a gumik magas kvalitásának. Hiszen 1500 km-t verseny-iramban végigszaguldani hatalmas igénybevételt jelent a gumik számára.

A délkelet-európai német autóexport, beleértve a Magyarországra, Jugoszláviára, Romániára és Bulgáriára irányuló autókivittelt, az 1932. évi 663 darabról 1938-ban már évi 25.341 darabra emelkedett. Százalékosan Bulgária szerepe a lista élen, mely az 1932. évi 13 német kocsival szemben 1938-ban már 2119 német kocsit importált.

A német hadsereg bázisát eredményei jórészt az úgynevezett gyors csapatok, a motorizált egységek átűfőrejeinek köszönhetők. Most hozta meg az a fejlődés a maga gyümölcsét, amelyet a birodalmi vezér és kancellár közvetlenül a hatalom átvétele után indított meg. A birodalmi autók kiépítésével és a légiforgalmi hálózat bővítésével párhuzamosan a tervszerűen irányított autó- és repülőgépgyártás

is rohamosan fejlődött. Pár év alatt megtörtént a német haderő legmesszebbmenő motorizálása, jöllehet kezdetben sem az üzemanyag, sem a gumisükséglet számára nem álltak elegendő nyersanyagkészletek rendelkezésre. A fenyegető nyersanyaghiányon a tudomány és technika együttes erőfeszítése a szintetikus gumi és a szénből készült üzemanyag előállításával segített. Így vált lehetővé, hogy Németország alig néhány év alatt a világ leg-erősebb légitöltőjait és legmodernebb fel-szerelt hadseregét állította fel. A „motorizált háború” közepette mindennél fontosabb volt, hogy a repülőgépek, autók, harc-kocsik stb. gyártásában egy percig se álljon elő fennakadás és hogy a benzintartá-lék meg ne esapponjon. A motorizált német hadigépezet ebből a szempontból is mara-dékalan sikert aratott. Az üzemanyag-készletek szinte kimeríthetetlenek, míg a luksusz- és személyautók használatára vonatkozó korlátozásokkal el lehetett érni, hogy a teherforgalom teljesítőképsége a háború második felében sem csökkent, sőt a háború követelményei szerint még tovább fokozható is.



CORDANT

a tökéletes autópneumó

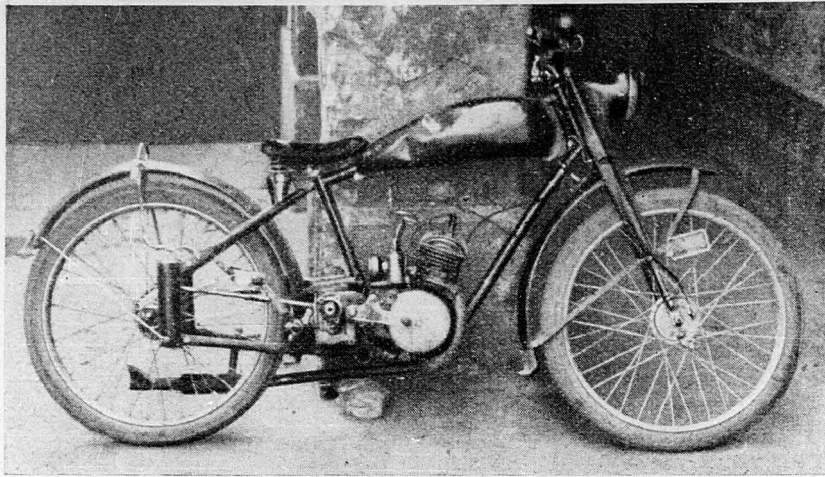


SÉRÜLT KEREKÉT
precízen, olcsón, javítja

KISDARÓCZY A. VÖRÖSMARTY UCCA 44/a
Telefon: 316 442

JAVÍTASSA KEREKEIT SZAKCÉGNÉL — a

MAGYAR ABRONCS ÉS KERÉKGYÁR R. T.-nél



Találkozásom az „összkomfortos” Csepellel

Valamikor régen, évekkel ezelőtt mint utólréteget vágytam el a motorosok képzeletében a hátsóvillárgózás. Ma már, hogy úgy mondjuk, közönséges ez a kényelmet és stabilitást javító megoldás.

Az évek folyamán számtalan jó, rossz, érdekes, komplikált és még sokféle hátsóvillárgózást láttunk, de minden bizonnyal a legegyszerűbbet és legötletebbet a napokban láttuk (és menten lefényképeztük), egy kis „összkomfortos” Csepelen.

A kis Csepel tulajdonosa szerint „némi kis átalakításokat” végzett a motorján. Az első villát a BMW teleszkóp-rendszerrel utánozta. (Állítólag már a Mátra megjelenése előtt készen volt — így mondta a „tulaj.”) És mindezen mennybéli előnyökön kívül még egy lábkapcsolású, háromfokozatú kis sebességváltót épített a motor mögé, amivel

elérte, hogy kis Csepel nyolcvanháromat meg „gestopt” és a fogyasztás kettő alatt maradjon — ha nem zavarja. (Ha nem lenne olyan elhanyagolt, ázottveréb állapotban, valóban szép lenne ez a kis „Csepel”).

És ha még azt is figyelembe vesszük, hogy az egész konstruálás és átépítés saját munka, akkor le a kalappal. Az aztán más lapra tartozik, hogy gyakorlatilag van-e értelme az ilyesminek, mert véleményünk szerint az a jó, amit a hatalmas anyagi fedezettel bíró gyár kikísérletezett. Azt elfogadhatjuk fenntartás nélkül.

Mindenesetre figyelmet érdemel ennek az alig 20 éves fiatalembernek a munkája és lelkesedése (mert ez is kellett hozzá) és bizony jóleső örömmel állapítjuk meg, hogy a magyar fiatalság körében erőteljes visszhangra talált a kismotor.

A kismotoros felel

S. A., BUDAPEST. 1. Kérését továbbítottuk a gyárhoz. 2. Bartha Szaboles mérnök, XIII., Gyöngyösi út 4. Telefon: 19-30-50.

K. S., DANCSHAZA. Hirdetőink között talál alkalmas műhelyt a javítás elvégzésére.

P. O., BUDAPEST. Sajnáljuk, nem vállaljuk.

H. F., BEREGSZÁSZ. Nincs igaza, nem mindegy az olaj minősége. A gyűrűzés nem elegendő.

Victoria motorkerékpárok,

Sachsmotoros

„Miele” kismotorok,

Csepel segédmotorok,

Noris fényoszóró-részek,

Renold-láncok, Mobiloil slb.

Koppányinál, Dessewffy u. 47. Telefon

APRÓSÁGOK A KISMOTOR KÖRÜL

Új német kismotor mutatkozik be a magyar piacon. Koppányi cég hozza forgalomba a 98 cm-es Sachs-motorral szerelt, gyönyörű kiállítású „Miele” kismotorokat. A szép vonalvezetés mellett a masszív építés a főbb jellemzője ennek a pompás kismotoroknak.

Egyelőre nincs szó a kismotoros G. P.-ről.

Csinos, új benzintankot kaptak a „Csepel 100” motorok.

Világrekord gép építését tervezik a Sachsék.

Szériában építik a Phänoménéknél a Contifémmel (gumival) rugózott hátsóvillát.

A Pauliny Lajos cég a magyar-talan „Service” szót a cégében a magyar „Szolgálat”-tal helyettesítette, amely ezentúl mint Csepel motorszolgálat megy tovább.

PHÄNOMEN

kismotorkerékpár, 98 cm-es
Sachs-motorral

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

BAUER IZABELLA-U. 98

CSEPEL MOTOR SZOLGÁLAT

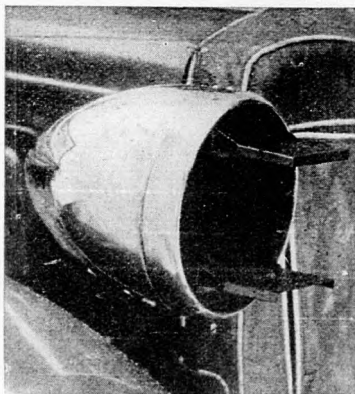
ÉS JAVÍTÓMŰHELY

PAULINY LAJOS

Csepel segédmotoros
kerékpárok és alkat-
részek eladása nagy-
ban és kicsinyben.

BUDAPEST, V., FELKA U. 6. TEL.: 298-253

(CSÁKY U. 22 ÉS PANNONIA U. 25 KÖZÖTT)



A. M. kir. Honvédelmi Minisztérium által HM 590.508/lgy.—1939. és HM. 580.141/lgy — 1940. számok a/alt engedélyezett szab. TÓTH—DUTÓ fényoszóró-fénycsökkentő felszerelés ügylegalmi, mint vagyon- és életbiztonsági tekintetben a legtökéletesebb.

A M. kir. Honvédelmi Miniszter úr 88.051/el. lgy.—1939. sz. rendszere 1. §-a értelmében: „A gépjármű üzemeltetője köteles 1940. évi augusztus 1.-ig a közúti forgalomban résztvevő gépjárműnek külső megvilágítását szolgáló lámpáira való felszerelhetős céljából e rendeletben megállapított feltételeknek megfelelő fénycsökkentő berendezést használatra alkalmas állapotban, a gépjárművén tartani.”

Torlódások elkerülése végett kérjük az i. f. gépjárműtulajdonosokat, hogy megrendeléseiket minél előbb feladni sziveskedjenek. Árakat feltüntető prospektust felhívásra azonnal küldünk.

EGYEDÁRUSÍTÓ:

IGÉVÉ IPARI- ÉS GÁZVÉDŐESZKÖZÖK KFT.,

Budapest, V., Zrínyi ucca 7.

MI ÚJSÁG, HÉBLI ÚR?

— Mit tud a KMAC berkeiből? Léteznek még?

— Nyilván, bár egyelőre csak a 25 évre visszanyúló székház-gondolat tervét ápolgatják. Azaz, hogy van még egy tervük: ez a klub társadalmi struktúrájának revízióját előznie. A tervnek megfelelően a KMAC-nak lenne egy általános osztálya, melybe az autós társadalomból bárki beléphetne és mint mondják, lenne a „cerele”, a zártkörű osztály, melynek tagjai lényegesen szigorúbb feltételek mellett rekrutálódnának. Sokkal pozitívabb megnyilvánulása a KMAC-nak a vezérfitkárnak a a biztosítási kérdés revíziójáról adott nyilatkozata, melynek legközelebb eső tárgya az Autó-Motor olvasóinak már régen nem újság, hiszen annyit irtunk róla: a benzinkorlátozással csökkent a forgalom, csökkent a kockázat, miért nem csökkentik hát a díjtételeket is? Lásuk az Árkormánybiztosságot!

— Mi hír Boschéknál? Tud-e valamit Hébli úr a villanófény leadó-automatáról?

— Hogyne! A esendrendelet értelmében a városban éjjel sem a villany, sem a kézikürtöt nem használhatjuk. Villanófény leadására Bosch egy automatát szerkesztett, ennek segítségével ugyanarról a nyomógombról, a megszokott mozdulattal, mintha a kürtöt szólaltatnánk, az előzőleg átkapcsolt berendezéssel fényjeleket adhatunk. Az elektromos villanófény-automata ára 11 pengő, a Bosch cég, Budapest, V., Váci út 22-24. szám alatti telephelyén felszerelve 20 pengő. Vidéken a felszerelést elvégzi a legközelebbi Bosch-szolgálat.

Meg-
érdemelt
pihenő...



— Új könyvek?

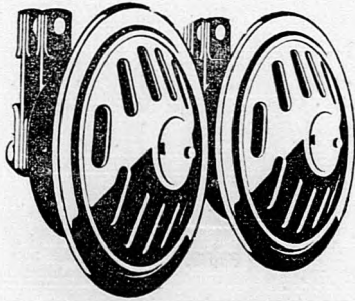
— Déván István: Sport. Kérdezz — felelek! Déván István, az ismert magyar sportember ismét érdekes és hézagpótló munkával lepte meg a magyar közönséget. A szerző kérdés-felelet alakjában adja közre a ma üzött 45 sportág összes problémáit. Megtaláljuk a könyvben a sportok eredetét, történetét hazai és külföldi vonatkozásban, a sport, vagy játékok mibenlétét és fontosabb szabályait, a használt sporteszközök méreteit, a külföldi és hazai sportnagyságok nevét és elért eredményeit, a nagyobb versenyek (világbajnokságok, Európa-bajnokságok,

magyar bajnokságok) összes eredményeit a kezdettől, a régi időktől napjainkig, a világ, Európa és magyar csúcsteljesítményeket minden sportágban. Tekintettel a hatalmas anyagra, mely több mint 5000 kérdést foglal magában, a könyv két kötetben jelenik meg. Első kötete 256 oldalon 2400 kérdést ölel fel. Ára 3 pengő. Kapható: Déván István, V., Zoltán u. 6., III. 1/a.

Felelős szerkesztő és kiadó:

KRAMER JENŐ

Általános Nyomda, Könyv- és Lapkiadó Rt.
Budapest, Nyomdáért felelős: Dr. Uj István



Bosch

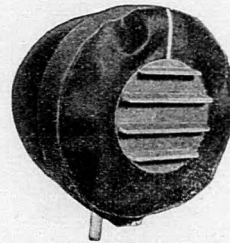
Többhangú kürtök

nélkülözhetetlenek az országúton, ha más kocsitelőzünk. A gyárilag beépített motortető alatti egyes Bosch-kürthöz csak egy, illetve két további tányérkürtöt kell kapcsolni és már rendelkezésre áll a többhangú jelzőberendezés. Elöl, a sármentő és a hűtő között felszerelve a Bosch-tányérkürtök hangereje éles és átható, amellyel chrómzott fedelükkel a kocsit is díszítik.

A Bosch-tányérkürtök ára darabonként 41 P.

A felszerelést üzemünk vagy a Bosch-szolgálatok szakszerűen és olcsón végzik

BOSCH RÓBERT KFT.



A 88.051. eln. lgv. 1939 HM. rendeletben előírt és az Országos Légvédelmi Parancsnokság által engedélyezett légoltalmi

FÉNYCSÖKKENTŐ

BERENDEZÉSEK

GÉPJÁRMŰVEKHEZ

beszerezhetők:

SZILÁRD BÉLA

BUDAPEST, VI., NAGYMEZŐ UCCA 15

TELEFON: 1 2 5 - 3 3 6*

Kérjen prospektust!



Több örömet nyújt a nyár,
ha fürge DKW kocsiján siet elébe!

A DKW független elsőrúgózása és hátsó függő-
tengelye, rendkívül hosszútengelytávja és közmon-
dásosan **takarékos**, elpusztíthatatlan motorja
6-7 literes fogyasztás
mellett is rendkívül magas útiátlagot tesz lehetővé

VEZÉRKÉPVISELET: **MAJLÁTH M.**, BUDAPEST, LEHEL U. 2