

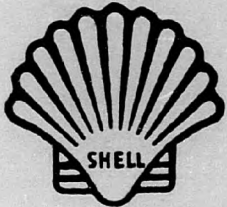
ÁRA
40
FILLÉR

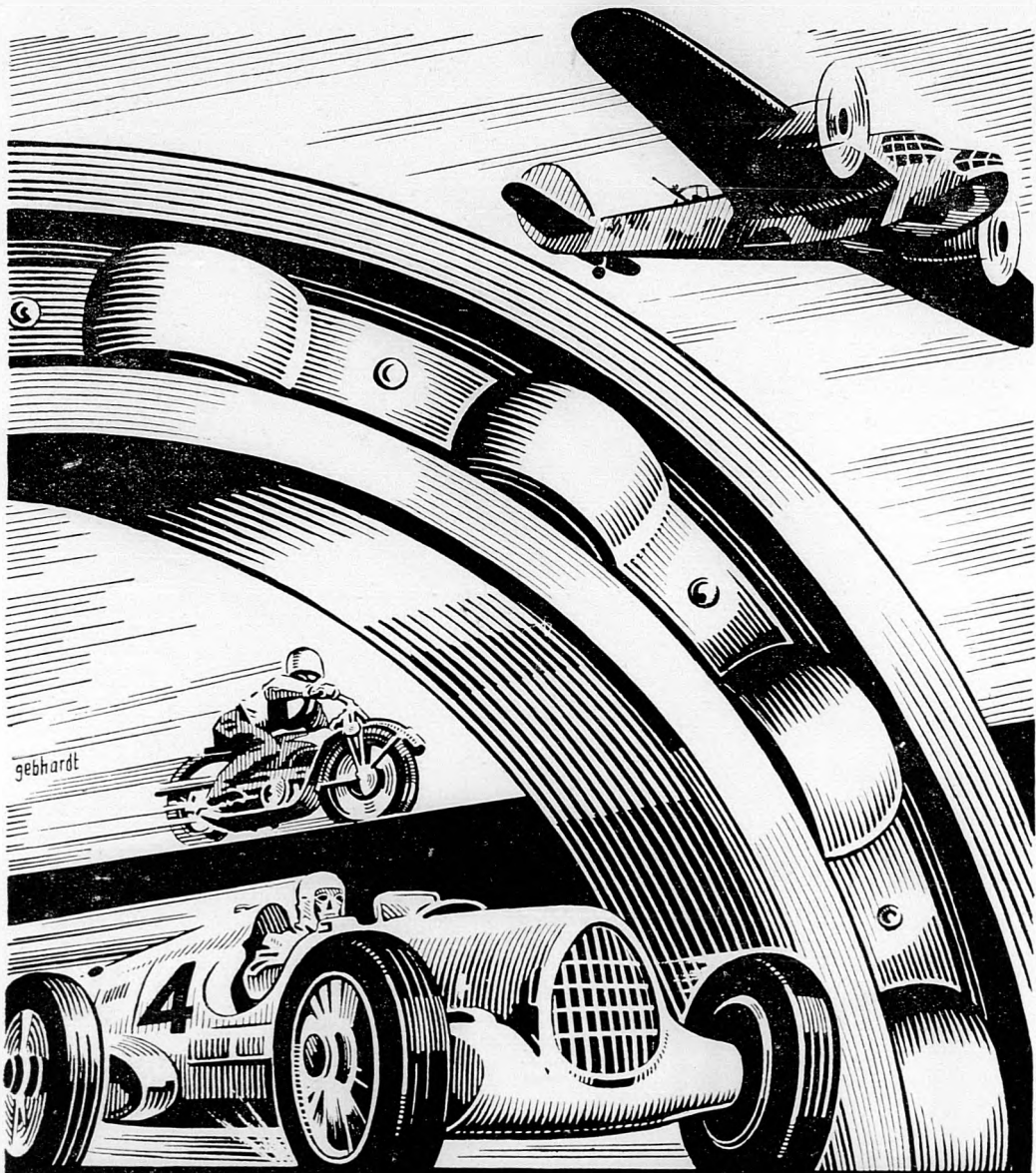
Autó Motor

12
XII. ÉVF. 10. SZ. 1940. OKTÓBER 15

II. 3.

Német páncélos autók
útban az ellenség felé!





gebhardt

SKF

SVÉD GOLYÓCSAPÁGY RÉSZVÉNYTÁRSASÁG
BUDAPEST IX. ÜLLŐI-ÚT 55.

ÜZENETÜNK

Erdély visszatért részében lakó

MERCEDES-BENZ

gépkocsik tulajdonosainak!



A Mercedes-Benz Automobil Részv.-t. budapesti cég a németországi Mercedes-Benz gyáraknak magyarországi érdekképviselője.

Budapest belterületén, kb. 2 hold területen

korszerűen felszerelt gépkocsijavító-üzem,

nagykiterjedésű gépkocsiraktárak és

az összes Mercedes-Benz személy- és teherautótípusokhoz szolgáló, dűsan felszerelt alkatrészraktárak felett rendelkezünk.

Cégünk a németországi Mercedes-Benz gyártmányú személy- és tehergépkocsiknak, valamint a magyarországi Mávag-Mercedes-Benz és Láng-Mercedes-Benz gyártmányú benzinmotoros és Diesel-motoros teherautóknak és autobuszoknak eladási központja.

Vidéki vevőink érdekei felett mind közvetlenül, mind pedig vidéki képviselőtek és service-állomások útján örködünk.

Teljes felkészültséggel és szeretettel állunk visszatérő erdélyi testvéreink rendelkezésére és kérjük, hogy kívánságaikkal bennünket felkeressenek.

MERCEDES-BENZ

AUTOMOBIL RÉSZVÉNYTÁRSASÁG

BUDAPEST, XIII., CSATA-U. 29

TELEFON: 290 - 890

MOTORKERÉKPÁR ÉS AUTÓALKATRÉSZ KERESKEDELMI KFT.

MINDEN IGÉNYT KIELÉGÍTŐ ELADÁSI PROGRAMJA



ZÜNDAPP

A német hadsereg üzembiztos motorkerékpárja, 250, 350, 500, 600 ccm-es típusok, raktárról szállíthatók, verseny- és luxusoldalkocsival.

P 1250.— alapártól.



PHÄNOMEN

Az egyetlen hátsóvillarugózású, lábkapcsolós kis motorkerékpár, 125 ccm-es, 4,5 lóerő, 82 km esésteljesítmény, 2,2 liter fogyasztás, 30 wattos világítás, Bosch-kürt, tachometer, raktárról

P 975.— alapár.



STANDARD

motorkerékpár

a legolcsóbb 350 ccm-es, erős oldalkocsis-túragép, piros luxuskivitelben.

P 1690.— alapártól.



STANDARD

gyors szállító teherkocsi

Igénytelen, nagyteljesítményű, alacsony üzemköltségű, kisadójú szállítóeszköz. 650 kg hasznos teherbírás, nagy rakfelület, csukott és nyitott kivitelben, raktárról

P 3150.— alapártól.

STEINBOCK

kocsiemelők

1½ tonnától 7½ tonnáig. Szerelőpadok, alapépítmény nélkül bárhol felállíthatók és minden egyéb korszerű garázs felszerelés, raktárról szállíthatók.

V., VILMOS CSÁSZÁR-ÚT 60. TELEFON: 121-404

ERDÉLYBEN KÖRZETKÉPVISELŐKET KERESÜNK

Előgyujtás

Egyik régebbi számunk Előgyujtás rovatában beszámoltunk azokról a panaszos levelekről, melyekből a kelletténél is több fut be egy idő óta szerkesztőségünkbe. A levelek írói egyöntetűen arról panaszkodnak, hogy amíg a rendőrök túlnyomó része nem ragaszkodik mereven ahhoz, hogy a gépjárművezetők betartsák a főútvonalak keresztezésére főkapitányi rendelettel előírt hatkilométeres legnagyobb „sebességet”, addig vannak betélapvadászok, akik könyörtelenül feljelentik azt, aki túllépi a csigatempót. Talán nem kell hangsúlyoznunk azt, hogy a panaszosoknak azért adunk helyet, hogy az illetékes körök figyelmét ráirányítsuk a helyzetre abban a reményben, hogy a rendeletet módosítják. Sajnos, ez nem történt meg, ellenben fejosást kaptunk — a rendőség szaklapjától. És a fejosásban nem kisebb váddal illet bennünket a névtelen cikkíró, mint azzal, hogy keveset tartunk a rendőrök kötelesség-tudásáról.

Nem kívánunk vitába szállani a rendőség kiváló szaklapjának írójával, akit kétségtelenül nagyfokú jóindulat és ügybuzgalom vezet. Aki azonban — sajnos — nem értette meg egészen cikkünket. Mert: mi nem vádoltuk kötelességmulasztással a rendőri testület egyetlen tagját sem. Mert — hiszen ezt nyilván a Magyar Rendőr cikkírója is tudja —, még nem követ el kötelességmulasztást az a rendőr, aki megelégszik a figyelmeztetéssel és nem kezdi mingyárt betélap elkobzással és az ennek nyomán járó rendőri büntető eljárással. A betélapvadász nevet viszont azoknak a hála Istennek, kis számban létező rendőröknek ajándékozta az autós argó, akik a legkisebb piszlicsárságból is aktát csinálnak. Ha a rendőri szaklap cikkírója maga is autós volna — vagy ha az, hát polgári ruhában vezetné a kocsiját —, úgy vele is egészen biztosan megtörténne, hogy amikor kiolvad a biztosíték és nem ég lámpája: tíz rendőr közül kilenc udvariasan figyelmezteti és legfeljebb egy követeli azonnal a betélapot.

Kisebbségi jelentőségű ügyekben a figyelmeztetés is elegendő. Hiszen éppen egyik legutóbbi számunkban részleteztük Lánosz rendőrfőtanácsos úr figyelmeztető rendszerének előnyeit, mert néhány udvarias szóval sokszor többet lehet elérni, mint szigorral.

Véleményünk szerint még nem kötelességmulasztó az a rendőr, aki nem ragaszkodik mereven a hatkilométeres „sebességhez”. Mert a közlekedési

rendőrök nagyon jól tudják, hogy ha Budapest összes gépjárművei betartanák a hatkilométeres sebességet, úgy minden egyes útkeresztezésen olyan forgalmi dugasz képződne, mely az egész forgalmat megbénítaná.

A Magyar Rendőr cikkírója befejezésül a gyalogosokkal is foglalkozik. Akikről mindenki tudja, hogy nem tartják be a közlekedési szabályokat és rajokban lépnek az úttestre olyan helyen, ahol ez tilos. Ha ezt az állításunkat nem hiszi el a Magyar Rendőr cikkírója, úgy töltsön negyedórát a Nyugati körútnak mondjuk a Nyugati pályaudvar előtti részén, ahol többnyire rendőr is akad, nem is egy. Vegyen elő plajbászt és papírt, csináljon egy kis statisztikát, hogy negyedóra leforgása alatt hány gyalogos sétál itt szabálytalanul át az úttesten. És ugyanakkor csináljon arról is statisztikát, hogy a rendőrök negyedóra alatt hány gyalogost jelentenek fel, vagy akár csak figyelmeztetnek. Ha meg a fővárosnak ezen a veszélypontján a statisztika készítésre áldozott negyedóra alatt nem talál rendőrt, így — tisztelettel kérjük —, intézkedjék. A készített statisztikát azonban — kérjük — mindenesetre közölje a Magyar Rendőr című szaklapban.

*

És ha már rendőri kérdéseknél tartunk: Éarra is felkérjük a Magyar Rendőr cikkíróját, hasson oda, hogy a rendőrök ne foglaljanak helyet az autobuszok vezetői mellett. Mert az autobusz vezetőfülkéjének ajtaja nem a járda felé, hanem az úttest irányában nyílik. És a vezető mellől hirtelen leszálló rendőr miatt már nem egy autós került nehéz helyzetbe, hiszen a rendőr többnyire pontosan a hűtő elé száll le. Annál inkább kérjük erre a beavatkozásra a Magyar Rendőr cikkíróját, mert a rendőröknek ez a le- és felszállása szabálytalan. Az érvényben lévő közlekedési rendeletek értelmében kocsiból kiszállani csakis a járda felé szabad. És a közlekedési kódex nem tartalmaz olyan paragrafust, mely a rendőröknek külön felmentést adna. Ha tehát a rendőség szaklapjának cikkírója ezzel a kérdéssel is foglalkozna, úgy nagy szolgálatot tenné a közlekedés ügyének és megakadályozná azt, hogy azok kövessenek el közlekedési kihágást, akiknek ezt a kihágást — üldözniük kellene. És szolgálatot tenné a buszvezető mellől halálmegevető bátorsággal a kocsihűtő elé leszálló rendőröknek is, akiknek így megvédené a testi épségét.

*

A nehéz viszonyok ellenére is szépen gyarapszik az újonnan forgalomba helyezett gépkocsik és motoroképrák száma. Örvendetes, nagyon örvendetes ez a tény, mert hiszen a gépjárművek számának emelkedése nemzeti

és honvédelmi érdek. És különösen a kismotorok számának gyarapodása kell meglegedést, mert minden új kismotoros egyben egy-egy új katonája is a magyar jövőnek.

*

Elmarad ez a verseny, elmarad az a verseny. A KMAC rátért az egyke rendszerre, igaz, hogy a KMAC tihanyi verseny-gyermeke is amolyan talmi gyerek volt, „aki” csak a nevét viselte „apjának”, de igazi apja — más volt.

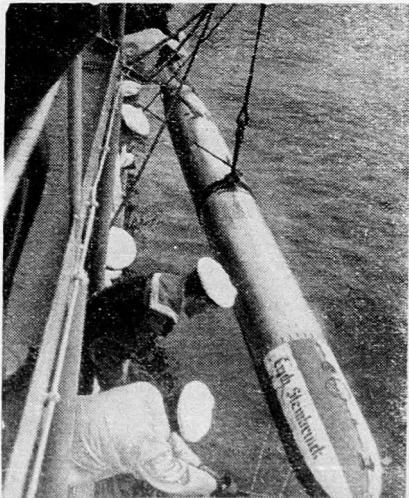
És ha már versenyt nem rendez a KMAC, miért nem teszi lehetővé, hogy a KTT folytathassa működését. Hiszen a tihanyi verseny megrendezésével a KMAC maga cáfolta meg a KTT ügyben tett feljelentésében foglalt azt az elméletét, mely szerint versenyre hatósági engedélyt kapni nem lehet. A tihanyi verseny megmutatta, hogy engedélyt igenis kapni. És kapni lehet kedélyes terepmotoros kirándulásokra is. Csak kérni kell. Hát tessék kérni...

*

Mire valók a fővárosi forgalom megtevesztésre alkalmas közlekedési jelzései, melyek naponta hozzák zavarba az avatatlankokat, akik még nem ismerik ezeket a budapesti különlegességeket.

Egyet sok közül? Aki az Andrásyúton halad végig a liget irányában, a Hősök terének torkolatában ott látja a balkéz felé mutató úgynevezett terelőnyilat. Logikusan azt képzelet, hogy ez annyit jelent: tilos jobbkéz felé befordulni az Aréna-útra. Hát tévedés, ez a nyilat annyit jelent, hogy a Hősök terének egyirányú a körforgalma, de az Andrásyútról jobbkéz felé is szabad befordulni az Aréna-útra.

Egy másikat? A Boráros-téren ott van a térkép szerint számozott útvonal irányát jelző nyíl. Melyen ugyan ott van az útvonalat jelző szám is, de messziről csak a nyilat látni a Ráday- és Lónyay utcák torkolatából. Mire valók ezek a rébuszok és megtévesztő jelzések?



A tengeralttjáró fegyvere a torpedó.

az Adler Junior Trumpf kocsik új takarékgázosítója!

Az üzemenyagtakarékosság ma mindennél időszerűbb, és ha valaha indokolt volt a harc azért a gondolatért, hogy minél kevesebb üzemenyaggal minél több kilométert fussunk, úgy ez a harc ma élet-halál kérdése. Ma minden cseppnyi motalkó pótolhatatlan becslő érték, mellyel a saját érdekünkben is a legszigorúbban kell takarékoskodnunk.

A takarékgázosítás két eszköze van: a) a vezetéstechnika és b) a konstrukció fejlődése. A gyárak hatalmas munkát áldoznak arra, hogy újabb és újabb műszaki megoldásokkal fokozzák a takarékgázosítást, ami nem könnyű feladat, ha elgondoljuk azt, hogy a takarékgázosításnak korántsem szabad a teljesítmény rovására fokozódni. A németországi Adler művek hosszúságú kísérletezés után most a fején találták a szöglet és a legújabb típusú Adler Junior Trumpf egyliteresekre ugynevezett takarékgázosítót szerelnek, mely a teljesítmény minden csökkenése nélkül lényegesen üzemenyagmegtakarítást eredményez.

Az új takarékgázosító — mely régebbi Trumpf Juniorokra is felszerelhető utólag — azt az elgondolást valósítja meg, hogy az üszóházban levő nyomást csökkentik és ezzel mintegy fékezve korlátozza a főfűvőkán átáramló üzemenyag mennyiségét.

Az új takarékgázosító konstrukciója első pillanatra komplikáltnak látszik, ha azonban az alábbiakat az ábra figyelembevételével megértjük, úgy azonnal tisztába jövünk a kérdés lényegével.

A b₁-b₂ fűrat az üszóház felső részét köti össze a szívócsőnek a fojtószelep alatti részével, a szívócsőben fellépő negatív nyomás tehát az üszóházra is hatással van, mintegy kiszívja belőle a levegő egy részét. Ennek következtében automatikusan fékezőleg hat arra, hogy az üzemenyag szintje az üszóházban lecsökkenjen. Ez a szívóhatás természetesen kisebb, mint a főfűvőkára ható szívás, mert ha nem így volna, úgy a főfűvőkából nem csordulna ki az üzemenyag. Az üszóházat tehát nem lehet légmentesen elzárni, hanem utat kell hagyni a külső légnyomásnak. Erre a célra szolgál az ábrán E-zel jelzett pontosan kalibrált levegőfűvőka, mely az üszóház fedelében foglal helyet és fűratát két milliméter.

Üzemenyagban adódhatnak olyan körülmények, melyek a takarékgázosítás egyszerű kikapcsolását teszik szükségessé. Így például a hideg motor beindításánál van szükség üzemenyagban felette gazdag gázkeverékre. Ilyenkor tehát meg kell szüntetni az üszóházra ható negatív nyomást (szívóhatást), ami a takarékgázosításnál igen egyszerű. Az üszóházban a levegőfűvőkán kívül még külön szellőző szelepe van, melye a szerelékfalon levő gomb segítségével tetszés szerint nyithatunk vagy zárhatunk. Ha a szerelékfalon levő szabályzó gombot kihúzzuk, úgy a szellőzőszelep közvetlen kapcsolatot teremt az üszóház belsejével és a légköri levegő között, úgyhogy a takarékgázosító üszóházában levő üzemenyagszintre az egyébként fellépő szívó hatás (negatív nyomás) nem hat. A szellőzőszelep az ábrán A-val van jelölve, a bardenhuzallal összekötött szerelékfal-szabályzó gomb a kép felső jobb sarkában látható.

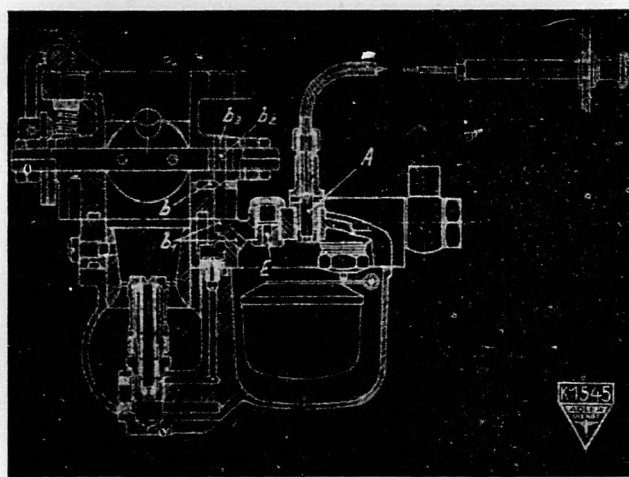
A hideg motor indításánál tehát nincsen más dolgunk, mint teljesen kihúzni a szabályzó gombját, és amint a motor hőmérséklete eléri az üzemenyag kívánatos fokot, úgy a gombot egyszerűen visszanyomjuk a helyére, máris maradéktalanul működésbe lép a megtakarító berendezés.

A takarékgázosító legérdekesebb és legszellemesebb része az automata-berendezés. Képzeld el azt, hogy a motor igen nagy fordulatszámmal dolgozik, nagy sebességgel halad a kocsink. Ilyenkor a nagy dugattyúsebesség következtében a szívócsőben igen nagy negatív nyomás uralkodik, a szívóhatás az üszóházban is aránytalanul nagyobb lesz, a takarékgázosítás tehát túlzottan fékezi az üzemenyag áramlását a főfűvőkán át, ami gyenge keveréket és teljesítmény-csökkenést eredményez. A takarékgázosítón levő automatikus berendezés azt a célt szolgálja, hogy ezt az aránytalan-ságot önműködőleg egyenlítő és magas fordulatszámmal is biztosítsa a helyes gázkeveréket. A probléma műszaki megoldása igen egyszerű, a b₁-b₂ fűratnak — mely az üszóházat köti össze a szívócsővel — van egy harmadik

torka is (b₃), mely a fojtószelep tengelyének perselyén át vezet a szabadba. Ha a fojtószelep zárt helyzetben van, úgy ez a fűrat is zárt. A fojtószelep-tengely azonban közepén hosszirányú fűrattal van felszerelve. Minél jobban nyit a fojtószelep, annál jobban elfordul a tengelye és annál nagyobb átáramlási lehetőség van a b₃ csatornán, a fojtószelep állása tehát mintegy önműködőleg szabályozza az üszóházra ható szívóerőt olyképpen, hogy ha a fojtószelep teljesen nyitva van (tehát teljes gáznál), úgy már nem hat szívóhatás az üszóház belsejére, a gázkeverék tehát a legerősebb. Önként adódik, hogy teljes gáznál önműködőleg kikapcsolódik a takarékgázosító, viszont alacsony és közepes fordulatszámoknál a leghatékonyabb.

Mekkora a takarékgázosító által elérhető megtakarítás? Könnyelműség volna pontos adatot közölni, mert hiszen a fogyasztás takarékgázosítás nélkül is nagyban függ attól, hogy miképpen vezetünk. Ha tehát vezetést közben nem gondolunk a takarékgázosítás követelményeire, feleslegesen sokat megyünk teljes gázzal, hirtelen és kíméletlenül gyorsítunk stb., úgy az így elherdált üzemenyagot semmiféle takarékgázosítás nem képes megmenteni, és amíg az ügyes és gondolkodó vezető takarékgázosítás nélkül is meglepően keveset fogyaszt, addig a féktelen és kíméletlen vezető a takarékgázosítás ellenére is túlhaladja az átlagos fogyasztást.

A takarékgázosító értékét csakis úgy tudjuk tehát megállapítani, ha két teljesen azonos futamban egyik utunkat kihúzzuk, a másikat helyére visszatolt gombbal végezzük. Az Adler gyár egész sorozatnyi kísérletet végzett, melyek kapcsán kitűnt, hogy átlagos sebességben a megtakarítás a 11 és 15 százalék között fekszik anélkül, hogy a négy szemlélyel terhelt Trumpf Junior akár gyorsítóképeségéből, akár teljesítményéből, vonóképeségéből stb. bármit is veszített volna. A legnagyobb a megtakarítás az alacsony és a közepes sebességben. Nagy iramban a megtakarítás kisebb és teljes gáznál igen csekély, mert hiszen, ha a fojtószelep egészen nyitva van, a szívóhatás már nem fékezi a főfűvőkát, ellenkező esetben ugyanis a sebesség lényegesen csökkenne. Minden hozzáértő és gondolkodó autós tudja, hogy éppen a csúcsebesség és a hozzá közelálló iram az, melyet túlzott fogyasztással kell megfizetni, az a néhány plusz kilométer sokba kerül. Viszont azt is tudja minden tapasztalt autós, hogy a lassan járj, tovább érsz elve a gépkocsik világában is érvényes, és nem az képes tekintélyes utazási átlagra, aki lábdeszkáig tapossa a gázpedált, hanem inkább az, aki ésszel halad és az átlagos, de mérsékelt sebességet végig tartva, feleslegesen nem csökkenti és nem fokozza az iramát.



Az új Adler Junior Trumpf kocsik takarékgázosítójának metszete.

Gépjárművezető vagy - orvvadász?

A közelgő tél ismét odacsalja az országútra az erdők vadjait, ismét munkához látunk a gépjárműves orvvadászok, akik egy-egy alvázra kapott nyúlal oly szívesen tarkítják hűstalan napokkal „fűszerezett” étrendjüket. Sajnos, igen sokan vannak az autósok és motorosok között olyanok, akik nem rettennek vissza ettől a brutális és büntethető visszaéléstől és akiknek ajkát diadalordítás hagyja el a széles gumikerekektől véresre roncsolt árva nyuszi melegen remegő holttestének láttára.

Az éjnek idején a fényszóró fénykévéjébe került nyúl vagy más apróvad — sokszor az őz is —, a fény irányában igyekeznek menekülni és mindig a megvilágított útsávon szalad. A fény azonban követi, a szerencsétlen állat végkimerülten vágat, amíg össze nem esik és szörnyű halálát nem leli a kerekek alatt.

Ne feledjék el a brutális országúti vadászok, hogy ez a „vadászat” nemcsak sötét lelkületre vall, de büntethető is. Mert a vad nem utatlan jószág, hanem annak a tulajdona, aki a vadászati jog. Aki tehát akár véletlenül, akár

szándékosan vadat gázol és az elgázolt vadat magával viszi, jogilag a lopás, illetve az annál is súlyosabban büntethető orvvadászat bűnét követi el.

És azt se feledjék el az országútnak ezek a haramiái, hogy a nyúlgázolás már igen gyakran okozott komoly, sőt halálos balesetet. Nem is egyszer történt meg, hogy a nagy iramban vágató kocsik első kerekei megcsúsztak a nyúl véres holttestén és a nyúltetem mellé a lelkiismeretlen vezető teteme is oda-került.

A tavalyi rettenetes tél a réginek negyedére csökkentette a vadállományt, melyet az idén teljes vadászati tilalom véd. A csendőrijárőrök szigorú utasítást kaptak az orvvadászok és a nyúlgázolás megakadályozására, illetve tettenérés esetén a legszigorúbb eljárás folytatására. Aki tehát nem akar vidéki csendőrijárőrök letartóztatási „intézkedéssel” megismerkedni, az a legbölcsebben úgy cselekszik, hogy ha nyúl kerül fényszórója kévéjébe: lassít és megvárja, amíg a szegény megriadt nyuszi átugorva az árkon, egy kis szivdobogás árán megússza a veszedelmet és visszatér aggódó családjá körébe.

A gumikonzerválás problémájának megoldása — a gumivitamin!

A pneumatik alapanyagát képező kaucsuknak kellemetlen tulajdonsága az, hogy a vulkanizálásánál használt kén hosszabb idő múltán apró, mikroszkópikus kristályok alakjában válik ki, aminek következtében a gumit apró repedések szántják keresztül kasul, de egyben szenved a mechanikai szilárdsága, rugalmassága stb. is. Szaknyelven úgy hívják ezt a folyamatot, hogy a gumi „kiszáradt” és „porózussá” válik. Régen folytak kísérletek olyan anyagok összeállítására, mely a kén kiválásának kémiai folyamatát megszüntessék vagy késleltessék, a kísérletek most sikerrel jártak, a vegyszerek megteremtették azt az anyagot, mely a gumit tökéletesen konzerválja. Ez az anyag a gumivitamin.

A gumivitamin folyadék, mely a gumi anyagába felszívódik, a kiszáradt gumi

visszanyeri eredeti rugalmasságát, a porusokba hatolt anyag megátolja a további mállást és keményedést, ugyanakkor csökkenti a kopást is.

A rendkívül érdekes vegyi anyag alkalmazása nem igényel hosszadalmas és körülményes processzust, bárki házáig is elvégezheti a „kezelést”, hiszen nincsen más teendő, mint évente háromszor-négyszer esetleg felkenni a gumivitamin a gumi felületére.

A gumivitaminallal lefolyt kísérletek bámulatos eredményekkel jártak, melyek kapcsán legnagyobb vállalatunk közül a Szürketaxi, a Steyr-Daimler-Puch művek, a DKW-BMW képviselő stb. máris rendszerezette a gumivitamin alkalmazását.

A hazai anyagokból készült gumivitamin minden jobb alkatrész és felszerelési cikk kereskedésben kapható.

KERÉK JAVÍTÁST

olcsón, gyorsan, precízen

KISDARÓCZYA. VÖRÖSMARTY UCCA 44 a
T. telefon: 316 442



AUTÓ-VILLANY-ÓRÁK

raktára és javítóműhely

SCHVARCZ TESTVÉREK

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

LICSÁJER JÁNOS

BUDAPESTI AUTÓRUGÓGYÁRTÓ

ÉS JAVÍTÓÜZEME
SPIRÁL RUGÓK KÉSZÍTÉSE

Specialista az autórugógyártásban

Telefon: **134-555**

MINDENFÉLE GYÁRTMÁNYU KOCSIKHOZ KÉSZ RUGÓK RAKTÁRON



BUDAPEST, VIII., Thék Endre u. 14.

Telefon: **134-555**

VARTA
Akkumulátor



ALTENBACH FERENC

accumulator- és villamosipar

VARTA-HÁZ

Autó-accumulátorok eladása, készítése és javítása

BUDAPEST

VI., Ó-utca 44

Telefon: 118-011 és 117-195

ERDÉLYI MOTOROSOK!

A világvversenyek győztesei, a korszerű motorok 125, 200, 250, 350 és 600 köbcntis hengerűrtartalommal raktárról szállíthatók.

Erdélyi körzetképviselőket keresünk!

A M. KIR. HONVÉDSÉG ÉS A M. KIR. CSENDŐRSÉG ALAKULATAINAK engedmény.

VEZERKÉPVISELET:

Kedvező fizetési feltételek.

DÖRY ÉS KOVÁTS KFT. Budapest, VI., Aradi-u. 44. Tel.: 121-944




Stop!

Uvezetők, Hölgyvezetők,

sofförjelöltek, csak országunk legmoder- VIKTÓRIA AUTÓSZAKISKOLÁBAN
nebb, egyetlen törvényszékileg bejegyzett tanulnak!

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



CORDATIC

a tökéletes autónneve



Autófelszerelések

(kürtők, lámpák, irányjelzők, figyelőtükrök stb.)



MOTORKERÉKPÁR GÁZSZABÁLYOZÓK

ALKATRÉSZEK:

Chevrolethez és „A” Fordhoz

VISZONTELADÓK RÉSZÉRE:

UNGÁR GYULA

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

**OPEL
BUICK**

EREDETI ALKATRÉSZEK

JÁRITZ-től

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

Előfizette már
az Autó

Motor-t?

Egy évre 3.- P.

Kérjen befizetési lapot

**Két és fél liter alatti fogyasztás –
Hetven kilométer feletti sebesség –
Robosztusan mokány felépítés –**

és a világhírű kétdugattyús motor jellemzi a Puch 125-öt!

A mire a motoros közönség vagy fél éve vár: bekövetkezett, befu-
tott Budapestre a 125 kcm-es új Puch
modellek első nagyobb szállítmánya.
A gépek nem mint idegenek kopogtat-
tak, mert hiszen hírük megelőzte őket,
hónapok óta képezte szóbeszéd tárgyát
a Puch művek kis típusa, mely az év-
tizedek óta népszerű Puch konstrukciót
és a hírneves Marcellino féle kétdu-
gattyús motort plántálta át a kismotor
birodalmába, lehetővé téve a motoro-
zást azoknak, akik sovány erszényük
miatt erre eddig nem igen gondolhattak.

lása és kiürítése révén maradéktalanul
alakítja át munkává az üzemananyagot.
A gép gyorsulása második sebesség-
ben egyenesen meglepő és bár a kom-
presszióarány nem túlzott (1:6.7), a
sportmotorok zamatát adja anélkül,
hogy az úgynevezett ferszirozott moto-
rok keménységét lehetne üzemében
észlelni. Szinte hihetetlen, hogy a kor-
szerű motorteknika mire képes, amik-
or olyan 125 kcm-es motort terem,
mely harmadik sebességben lassú iram-
ban is olyan rugalmas, mint az évekkel
előzött született 350-es vagy 500-as.



lembe vették. Harminc-negyven kilomé-
ter körüli iramban a fogyasztás alatta
van a 100 kilométerenkint két liternek (!)
és csak ötvenes iramban éri el a pon-
tosan két litert. A fokozott sebességben
eszközölt hivatalosan ellenőrzött mérés-
ek azt mutatták, hogy a fogyasztás
hetvennél sem haladja túl a két és fél-
litert, olyan számadat ez, melyre a
graciak büszkék lehetnek.

A Puch 125 tehát beváltotta a hozzá
fűzött reményeket és hamarosan a
magyar motorkerékpárállomány egyik
legnépszerűbb gépe lesz. Amiről, elte-
kintve a Puch névvel kapcsolatos pati-
nától, mindaz szavatol, mely a német
motorkerékpárarnak ezzel a csúc-
teljesítményével kapcsolatos.



A Puch 125 első meglepetése: felépi-
tése merőben ellentétben van mind-
azzal, ami a szabványos kismotort jel-
lemzi. Sem anyagban, sem méretben
nem takarékoskodtak, amit a túlméretű
váz, az erős villa és a renkívül robo-
sztus, mondhatni mokány felépítés igazol.
Préselt villája, bölcsőváza, lengő-
nyerge, masszív sárhányói, nagyméretű
sebességváltója, erős kerékabroncsai
arra vállanak, hogy tervezője figye-
lembevette a terepállóság követelmé-
nyeit és nem olyan motorkerékpárt va-
lósított tettebe, mely csak a betonúton
állja meg a helyét. A Puch 125 valóban
magán viseli az úgynevezett hadimotor-
kerékpár jellegzetességeit, melynek fel-
adata: a legrosszabb terepen, a leg-
keményebb megpróbáltatások közepette
is szolgálni a gyors, a takarékos és
mindenütt, mindenkor üzembiztos köz-
lekedés céljait.

Rövid próbaút kapcsán alkalmunk
volt megismerkedni a Puch 125 képes-
ségeivel. Azonnal feltűnt, hogy bár a
motor hengerűrtartalma csak 125 kcm,
a gép élénksége, gyorsulása és vonó-
képessége megközelíti a sokkal na-
gyobb gépek teljesítményét. Ez a tu-
lajdonosság főleg a nagyteljesítményű,
kétdugattyús motornak köszönhető,
mely a gázkeverék tökéletes felhasználá-

A Puch 125 legnagyobb erenye a ta-
karékosság. Hivatalosan ellenőrzött fo-
gyasztási görbéje arra vall, hogy ter-
vezői ezt a szempontot alaposan figye-

Műszaki adatok:

Motor:

Hengerűrtartalom: 125 kcm.
Furat-lökét mm: 55—2×38.
Kompresszióarány: 1:6.7.
Kenés: keverék.
Gázcsütő: Graetzin.
Gyújtás-világítás: Bosch.

Váz:

Tartály: 8.8 liter.
Víz: zárt bölesőváz.
Rúgós: húzórugók
Fékdobátmérő: 125 mm.
Gumik: 2.5×19.
Súly (tartány teli): 88 kg.
Sebességváltó: 3 sebesség.
Lánc: olajban futó tokozott első-
lánc.
Ára: Pengő 850.—



Közlekedési furcsaságok Amerikában

Mazsola tábla

A „Clevelandi Automobil Club“ a rendőrséggel karöltve kötelezővé tette az Ohio állambeli kezdő autósokkal, továbbá a gyenge vezetőkkel, hogy kocsijukra — elől-hátul — a rendszám fölé felszereljék a „mazsolatáblát“. Az aránylag nagyméretű fehér táblán fekete betűkkel a következő szöveg olvasható: „New Driver“ (új vezető), ez alatt kisebb betűkkel egy kérés: „Please show courtesy“. (Kérem, legyen elnéző.)

(Nálunk is elkelne ez a „mazsola-tábla.“)

Törperádió a pilóták nyakán

Igazi amerikai ötlet ez a csöppnyi rövidhullámú vevőberendezés, amelyet kis méretei és esekély súlya tett lehetővé, hogy a magánrepülőgépek vezetői nyakukba akasztva használják. A kis rádió 300 km-es körzetben veszi az összes rö-

vidhullámú jelzéseket, ami rossz időjárásban a leszállásokat megkönnyíti.

Komplett vasút 301 dollárért

Egy Hope Valley-i fiatalember 301 dollárért megvásárolta Amerika egyik legnagyobb vasúttársaság, Hope Valley közelében levő ócskatelepéről 8 km használható sínt, egy benzín-mozdonyt és két ósrégi vagon. Minden alapépítmény nélkül lerakták a Hope Valley-i országút egyik oldalára a síneket és ezen „robog“ hetenként 3-4-szer Amerika, vagy talán az egész világ leghumorosabb vonata.

Semmerz
kerék

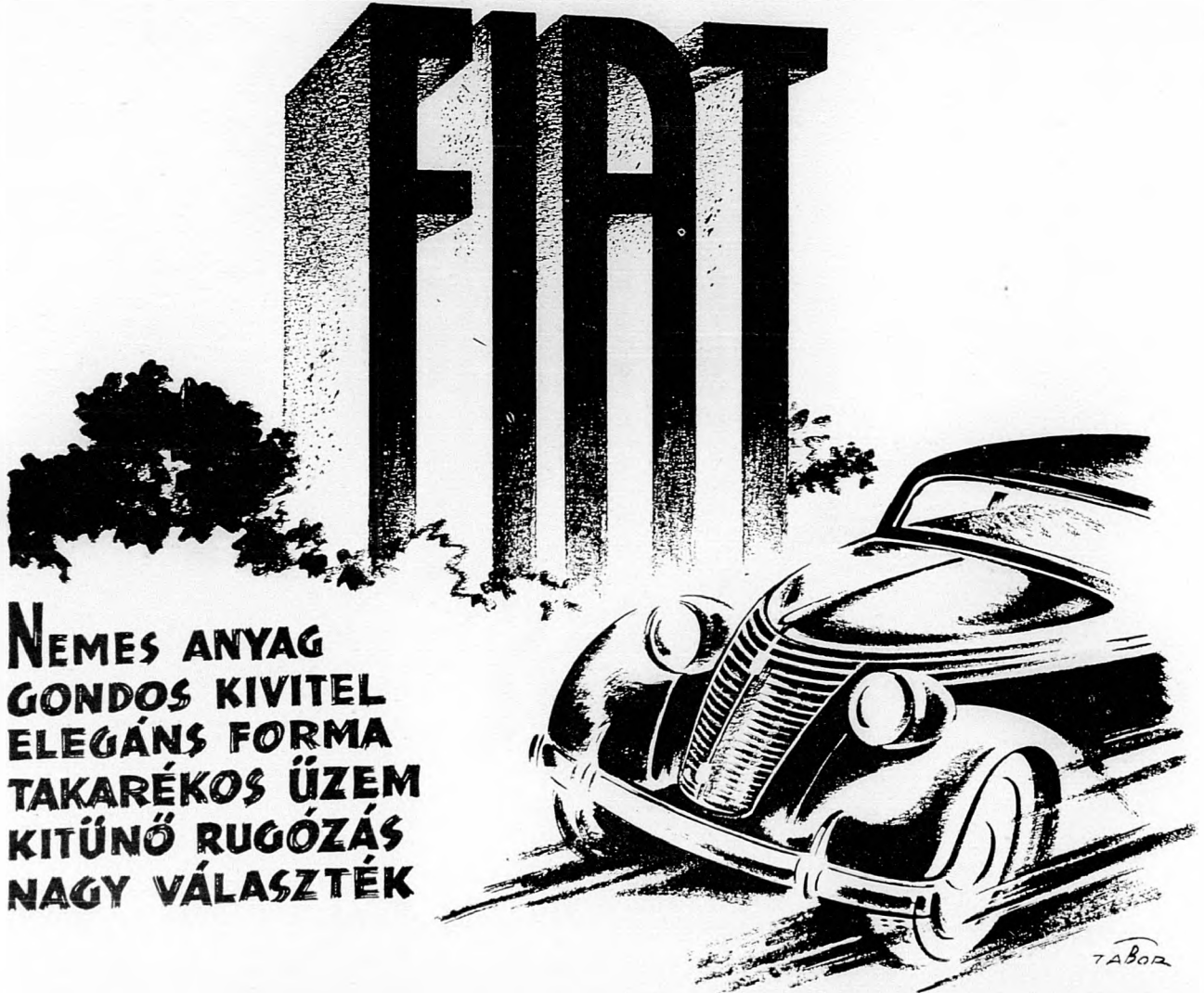
Jókai tér 2.
DEÁK

Szemet szemért, logat logért

Ezt meg a baltimorei közlekedési rendőrség találta ki. Mindazok, akik a tiltott kürtjelzés miatt kerülnek a közlekedési bíró elé, azokat *lármával* büntetik. Hogy ez mi? Egy cella, amelynek falából dinamikus hangszórók sokszorosan felerősítve adják vissza azt a gramofonlemezt, amit erre a dobhártyarepesztő célra vettek fel. A leadásra szánt zaj 130 phon, ami olyan sok, hogy az amerikaiak ezt már a „fájdalom küszöbének“ nevezik. Állítólag Baltimore a legesendesebb város United States of Amerika területén.

Az a b c és az autóvezetés

Törvénytervezet készül Amerikában, hogy már az elemi iskolában tegyék kötelező tantárggyá az autó vezetését és az evvel járó műszaki és közlekedési szabályokat. Egyes vidékeken meg sem várták a rendeletet és az iskola tan személyzete máris különleges képesítésű tanfolyamokat hallgat.



ARÉNA UT 61 TELEFON: 298-820 DOROTTYA U-2

A KISMOTOR

A TEREPEEN IS MEG-
ÁLLJA A HELYÉT!

A kismotor, a helytelenül segédmotoros kerékpárnak nevezett száz kcm-en aluli gépecske már régen elhagyta azt a szintet, melyen még nemrég mozgott. A mai korszerű és hatóságilag érthetetlenül a 35 kilogrammsúly alá szorított kismotor már komoly közlekedési eszköz, mely nevezetesen csekély beszerzési, üzemi és karbantartási költségei következtében megoldotta a filléres motorosítás régi kérdését.

Hogyan válik be a kismotor a terepen — erre a kérdésre kaptunk választ az elmúlt vasárnapon, amikor az MKSz. kismotoros alosztálya rendezett terepezést a magyar motortörpe vezetők számára. A terepezés színhelye a tavalyi KTT kirándulások „főzskávéházában”, a nagyrákosi katonai gyakorlótér volt, ahol a kismotorok éppen úgy evickéltek a futóárkok mélyén, mint hajdan a nagy ötszázások. A terepezés vezetői ugyanazokkal a nehézségekkel szolgáltak, mint amelyek a KTT résztvevőinek tették kedélytelenné a kedélyesnek kikiáltott KTT-zést, a kismotorok azonban megállták a helyüket és bár vezetőik fokozott iramban kényszerítették őket a legrosszabb szakaszokba is, műszaki hiba, tehát a kismotor használhatóságát veszélyeztető esemény nem történt. Ha volt is géptörés, ez annak volt köszönhető, hogy az egyik vezető nem a kijelölt „pályán” haladt, hanem a zászlók mellett futva ugrott fejest az egyik mély és áthatolhatatlan árokba, összetörve gépét és a saját ábrázatát.

Mint értesülünk, a terepezést nem követi verseny. Köszönhetjük ezt azoknak a figyelmeztetlen fiatal „óriásoknak”, akik versenystarhoz még nem szagoltak ki, de különös ösztönüktől vezérel-



Körbe-körbe a katakombában. Jobb oldalon: ... Akrobat óh! Fodor mutatványa bizonyítja a „Csepel” stabilitását.

terve, szándékosan veszélyeztették a nézők testi épségét. Az egyik oldalkocsis BMW-s vezetője például teljesgáz első sebességgel és gúnyos ábrázattal szántott bele a nézők tömbjébe szándékosan és csak a szerencsének volt köszönhető, hogy nem járt emberhalál a minősíthetetlen „mutatvány” nyomában. Az MKSz. kismotoros alosztálya látván ezt a fegyelmezetlenséget, úgy határozott, hogy ebben a keretben nem vállalja a kockázatokat, a kismotorosok tehát köszönjék meg a verseny elmar-

dását azoknak, akiket gyökeresen és véglegesen ki kell tiltani onnan, ahol motorsport folyik.

Pedig nagy kár a verseny elmaradásért. A kismotorosok közül egyesek egészen rendkívüli képességekről tettek tanúságot, Vágai (Mátra 100) például nyolc méteren felüli távolugrást „állott”. Remélhetőleg a tavasz meghozza a kismotorosok számára is a versenyeket, melyek megrendezése a magyar motorosításnak elsőrendű és nemzeti jelentőségű érdeke.

Fakozott Biztonság!

Jön a tél, az éjszakák egyre hosszabbak lesznek és mivel korán esteledik, útunk legnagyobb részét lámpafény mellett járjuk. A jó, messzire ható és a szembejövőt el nem kápráztató világítás ilyenkor döntő fontosságú, hiszen jó világítás nélkül nincsen biztonság.

Az automobils és motorkerékpár világító berendezése tehát kettőzött fontossággal bír télen, mindenkinek érdeke, hogy világító berendezése tökéletes izzókkal legyen ellátva, olyan izzókat kell tehát választani, melyek a célnak tökéletesen felelnek meg. Ilyen az Osram Bilux izzó, mely sokmilliónyi példányban állta meg a próbát és nem-

csak gazdaságos fénytermelésével, mechanikai szilárdságával és a lökések rázásokkal szemben tanúsított ellenálló-képességével szerzett magának híveket, hanem azzal is, hogy minden egyes példány precíziós darab. Az Osram művek laboratóriumaiban és kísérleti osztályain ugyanis sikerült megoldani az egyenletes fényelosztás és a messzire ható fénykéve kölcsönhatásának régi problémáját, melynek eredménye: a jármű előtti terepet a közelben és távolban egyaránt jó megvilágító, de ugyanakkor vakításmentes fény.

Akinek fényyszerelvé: éjszaka ugyanazzal a biztonsági érzéssel vezethet akár nagy iramban is, mint a fényes napvilágnál.

CSEPEL MOTOR SZOLGÁLAT

ÉS JAVÍTÓMŰHELY
PAULINY LAJOS

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

BUDAPEST, V., FELKA U. 6. TEL.: 298-258
[CSÁKY U. 22 ÉS PANNONIA U. 25 KÖZÖTT]



DEÁK
Jókai tér 2.



RIV

GÖRGŐS ÉS GÖRGŐS CSAPÁGYAK

autókhöz, motorkerékpárokhoz

Árjegyzéket kívánságra díjtalanul küld:

SZILÁRD BÉLA

Budapest, VI., Nagymező u. 15

TELEFON: +125-336

A GYUJTÓGYERTYA TERMÉSZETRAJZA

(Befejező közlemény)

Amikor a gyújtóáram „elkúszik“

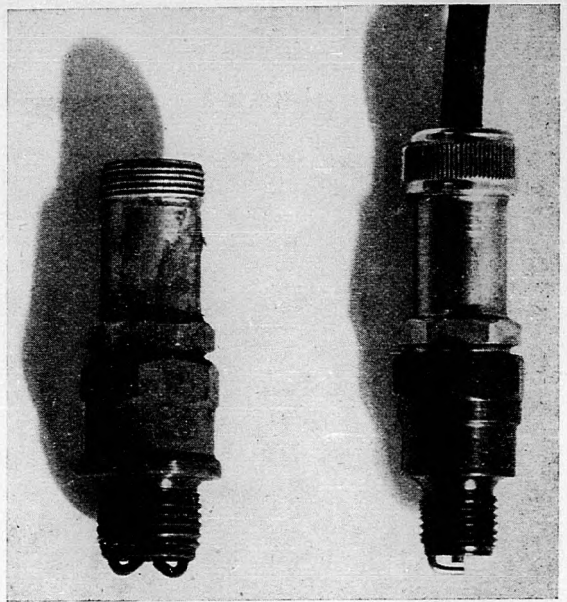
Miképpen a villám, úgy a gyújtóáram is a legrövidebb utat keresi, hogy szikra alakjában ugorjon át a gépkocsi vagy motorkerékpár „testéhez“. A legalkalmasabb és a legrövidebb utat a gyújtógyertya szikraközén át találja az áram, amennyiben minden rendben van. Ha azonban az áram rövidebb utat talál, úgy megkerülve a gyertyát sül ki és a gyújtás elmarad. Ha tehát a gyertya szigetelőteste valamilyen okból (olaj, korom stb.) vezetővé válik, úgy a gyújtás kimarad, mert az áram elszivárgott, elkúszott.

Lássuk, mit mond a mindentudó Bosch-lexikon az áram el-
kúszásáról:

„A gyújtógyertya kúszóútjait a szigetelő felső és alsó részén találjuk, kívül a szigetelőtest felső részén és belül a robbanótérrel kapcsolatos felületen. A szigetelőtest külső részén levő kúszóút lehetőleg hosszú legyen, ellenkező esetben a szikra egyszerűen kívül ugrik át a gyertya testéhez. Figyelembe kell ugyanis venni azt, hogy a kompressziónyomás nagy ellenállást iktat a szikra útjába, mely normális nyomás mellett tízszer-húszszor akkora közt képest átugrani, mint amennyi a gyertya elektródjai között van. A belső szigetelőtest kúszóútja rövidebb lehet, mert hiszen itt a szikrának elkúszása esetén is le kell küzdenie a robbanótérben uralkodó nagy nyomás ellenállását. Más azonban e helyzet, ha a szigetelőtest olajos vagy kormos és vezetővé válik. Az áram ilyenkor a vezetőrétegen át kúszik és nem képződik szikra az elektródok között. Néha alig látható, lehet vékony korom vagy olajréteg is elegendő ahhoz, hogy az áram elkerülje az elektródokat.

Az áramkúszás elkerülése céljából a szigetelőtest belső felületének kúszóútját hosszúra szabják, mert ilyen megoldásnál a gyújtás akkor sem marad ki, ha a szigetelőtest olaj vagy koromréteg következtében szigetelőképességében kissé csökkent, feltéve, hogy a gyújtóberendezés elég magas feszültségű áramot termel. A kúszóút hossza a gyertya hőértékétől függ, minél magasabb a hőérték — sajnos —, annál rövidebb kúszóút lehetséges.“

A gyújtás igen gyakran azért marad ki, mert a gyertya külső részére rakódott nedvesség vagy sár vezetővé teszi a szigetelőtestet. Mindenki ismeri azt a régi motorostérfát, amikor lágy ceruzával húztak vonalat a szigetelőre, hogy az „áldozat“ ne legyen képes megindítani a motorját. Igaz hogy



A Bosch acél gyertyavédő vízmentesen szigeteli a gyertyát és megakadályozza az áram kúszását.

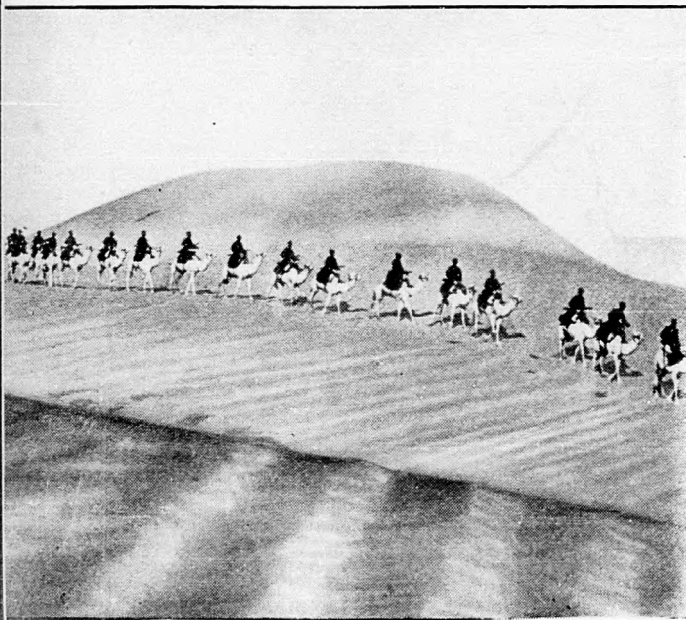
ez a tréfa csak csillámgyertyánál volt lehetséges, mert a korszerű porcellánzigetelésű gyertya szigetelőtestére nem tapad a ceruza grafitja (és más szigetelőképességet csökkentő anyag sem), viszont a vékony ceruzavonás elegendő volt ahhoz, hogy jól vezető utat varázsoljon az áramnak. A nedvesség, a sár jól vezeti a magasfeszültségű, sokezer voltos áramot, ha tehát gyertyánk kívül nedvesen piszkos, úgy gyújtási zavarokkal kell számolnunk.

A motorkerékpáron szabadon áll a gyertya, itt tehát gyakran kell számolni a nedvesség, eső, sár stb. okozta zavarral, gépkocsinál már ritkább ez az eset, hála a gépháztetőnek. Szerencsére ma már rendelkezésre állanak az acéلبól készült gyertyavédők, melyek akkor is megakadályozzák az áramkúszást, ha a gyertyát teljesen víz alá merítjük, aki tehát sokat motorozik sárban, jól teszi, ha motorját ilyen gyertyavédővel szereli fel.

Magasabb vagy alacsonyabb hőérték?

A gyertyatáblázatokban az egyes motorgyártmányokkal kapcsolatban megadott hőértékutatisítások normális üzemi vonatkoznak. Ha tehát motorunk típusjelzése mellett azt látjuk, hogy hozzá, mondjuk a 145-ös hőértékű gyertya alkalmas, úgy ez annyit jelent, hogy normális, tehát túl nem feszített üzemben ez a gyertya a legalkalmasabb. A Bosch ajánlási táblázat igen helyesen inkább alacsonyabb, mint magasabb hőértékű gyertyát jelöl meg, aminek az az oka, hogy az alacsonyabb hőértékű gyertya érzékenyebb az elpiszkolódással szemben. Természetesen más a helyzet, ha gépünket erőltetett iramban használjuk, vagy pedig sokat járunk olyan kapaszkodós terepen, ahol a motorból mindent „ki kell venni“, ilyenkor egyszerű egy fokozattal magasabb hőértékű gyertya mellett kikötni.

Sok függ attól is, hogy motorunk milyen üzemi állapotban van. Az elhasznált motornak dugattyúgyűrűi már nem tömítenek tökéletesen és így a normálnál nagyobb mennyiségű olaj kerül a robbanótérbe, az elolajozódás valószínűsége tehát emelkedik, különösen, ha völgyemenetben a motorral fekézünk. Sok függ attól, hogy vajjon milyen szintig töltöttük fel olajjal a forgattyúházat és hogy a karburátor gazdag vagy szegény gázkeverékre van beállítva. Látjuk tehát, hogy a hőértéktáblázat csak általánosságban és normális körülmények között adja meg a vezérfonalat és a gyertya kiválasztásánál tehát figyelembe kell venni a fentebb elmondottakat. A motorunknak megfelelő hőértékű gyújtógyertya kiválasztása tehát nem is könnyű feladat. Legjobb a Bosch-táblázatot segítségül venni, ha azonban sporthajlamaink vannak és szeretjük hegynek jól meghuzatni a motort, úgy nem árt egy fokkal nagyobb hőérték mellett dönteni és nem rettenni vissza attól, ha néha-néha olajslusszos gyertyánk tisztogatására kényszerülünk.



Tevéstett olasz osztag a liblali sivatagban.

(Vége.)

Mindent a szemnek — semmit a fülnek

Mi fontosabb a vezetésnél, a szemünk vagy a fülünk?

Erre a kérdésre minden jármű vezetője azzal fog felelni, hogy a látás fontosabb a volán kezelésénél, mint a hallás. A fül két fontos tulajdonsággal nem rendelkezik: a hang rögzítésével és forrásának, valamint irányának pontos meghatározásával. A szem — a látással kapcsolatban — elvégzi e munkákat. Sőt. A szemünk világának képességei sokkal szélesebb skálán mozognak. Így például a legtarkább világító neon-reklám sem akadályozza a szemet a forgalmi lámpa figyelésében. A kicsapott intőkarról meg tudjuk állapítani, hogy melyik autó akar előtünk befordulni. A fül mindkét esetben felmondaná a szolgálatot: a nagy lármban elvesz a halk hang. Ha akusztikai forgalmi jelzések lennének, akkor a teherautóvezetőnek sok betételre lenne szüksége, de még azoknak is, akiket a forgalom áradata közelükbe sodort.

Miután egy oldalról megvilágítottuk a kérdést, lássuk a túlóldalról is. Tud-e autót vezetni a süket ember?

Ha figyelembe vesszük, hogy a süketek bizalmatlanságig fokozott óvatossága, — ami majdnem felér a vakok „látó” füleivel, a hallással — pótolja a hallásukat, akkor igennel kell felelni. A süket úgy a városi, mint az országúti forgalomban valahogy másmilyen, mint a jófűlé. A városon kívül, még a

legcsekélyebb forgalmú országúton is szigorúan betartja a közlekedési szabályokat, nem hajt ki a középre — ha talán éppen ott jobb is az út. Így tehát nem fontos, hogy hallja-e az előzni akaró kürtjelzést. Ha pedig ő akar előzni, vagy befordulni, akkor — mint ahogy azt a hallással rendelkező vezető is teszi — a hátrapillantótükrökből ellenőrzi a mögötte jövő forgalmat. Az egészséges hallású vezető is tudja, hogy a nyakát kockáztatja, ha csak az intőkarra bízva az irányváltoztatási szándékának bejelentését és nem néz először hátra. Képzhetjük, hogy a süket vezető mennyivel jobban vigyáz erre az iratlan törvényre. A nagyváros forgalmának hangzavarában pedig ugyancsak nincs különbség a jó halló és a süket vezető között; egyik sem tudja használni a fülét.

További tények sorakoznak még a felvetett kérdés igazolására. A természet gondoskodott a meggyengült, vagy a teljesen hiányzó hallás pótlásáról, a normálisnál élesebb látással — tehát éppen azzal a szervvel, ami az autó vezetésénél a legfontosabb. A nagyothallók élesebben és gyorsabban látnak, illetve érzékelnek. Ezt még egy fizikai ok is alátámasztja; az emberi szervezet legnemesebb része a szem — tartja a köztudatba átmélt megállapítás. Bizonyára mindnyájan inkább a hallásunkról mondunk le, mint a szemünk világról. Pedig nem a szem a természet csúcsteljesítménye, amelynek „üzeme” nem egyenletes, sőt gyakran zavarokkal küzd. Ez a megállapítás nem egy beteg, hanem az úgynevezett normális szemről szól.

Ezzel szemben a fül tökéletes mestermunka a maga nemében, amely méltán csodálatba ejti az intelligens szemlélőt. Talán ezzel függ össze az a figyelmet érdemlő tény, hogy amíg a vakok kedélyállapota kiegyensúlyozott — mintha bizony nem a legértékesebb szervüket veszítették volna el, addig a süketek borulatók és mint már mondtuk, bizalmatlanok. E tulajdonságok pedig jó pontokat jelentenek a volán mögött. Az optimista nem megbízható vezető. („Bemegyek ebbe a kanyarba, majd csak kijövök valahogy.”)

Nemde, kedves Olvasónk, most Önben is önkéntelenül felvetődik a kérdés: Tényleg jobban vezetnek a süketek?

Mert a fentiekből nyilván ezt olvastuk ki: És most, hogy ha már itt tartunk, állapítsuk meg közösen, hogy a vezetés művészetéhez nem annyira testi adottságok, mint inkább jellembeli tulajdonságok és bizonyos mértékig szellemi „en garde”-ra van szükség.

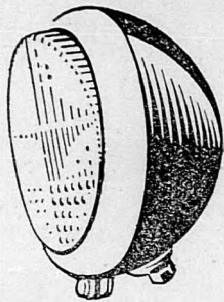
A süketekre vonatkozó, vezetéssel kapcsolatos megállapításainkat csakis azokra értettük, akik már a hallásuk elvesztése előtt tudtak autót vezetni. Mert egész másképpen áll a dolog azoknál, akik süket füllel akarnának az autóvezetés „tudományával” megismerkedni. Ez, szinte lehetetlen. A vezetés gyakorlásánál az oktató magyarázatai, figyelmeztetései annyira pótolhatatlanok, mint mondjuk a fékek.

A szemünkkel vezetünk, de már csak akkor, ha megtanultuk azt a — fülünkkel.

Dr. F. L.

Utólérhetetlen
teljesítmény
és
tartósság.

OSRAM
auto-lámpák



Bosch

JÓ VILÁGÍTÁS – TELJES ESTI BIZTONSÁG!

Most korán sötétedik, ezért gondoskodni kell a gépkocsi világításának rendbehozataláról. A legközelebbi BOSCH-SZOLGÁLAT szakszerűen, olcsón javít. Tökéletesítse világítását a BOSCH kiegészítő fényszórókkal! A kocsi előtt szélesen világító

BOSCH KÖD ÉS KANYAR FÉNYSZÓRÓ

ma már nélkülözhetetlen. Olcsó és luxus kivitelben is készül, amely díszére válik minden kocsinak.

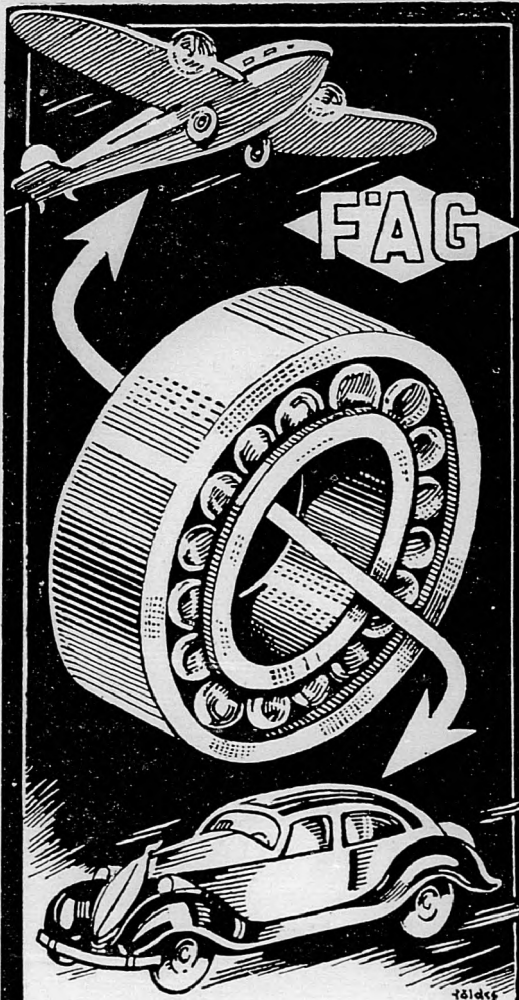
ÁRA P 20.—TÓL

BOSCH RÓBERT KFT. BUDAPEST

9013/15

**MINDÉG
TÖKÉLETES A
KRONPRINZ
KERÉK**
VEZÉRKÉPVISELET:
PERNYE KÁROLY
Budapest, VI., Jókai ucca 12





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

MI ÚJSÁG, HÉBLI ÚR?

— Rég nem láttuk, Hébli úr. Tud-e valami újságot mondani?

— Nem is lennék igazi Hébli, ha nem tudnék már friss hírekkel szolgálni. Itt van például a motoros herceg.

— ?

— Az egyik Odescalchy egy pompás 500-as NSU-t vásárolt magának és azzal szólózik. Amint hallom, az arisztokrata körökben nagy tetszést aratott az NSU, annyira, hogy most meg egy Draskovits gróf lesz NSU-tulajdonos.

— Gratulált már Hébli úr a Döry és Kovács cégnek a márkájuk külföldi győzelméhez?

— ?

— Jugoszláviában a jezerskoi hegyi-versenyen erős nemzetközi mezőnyből a jugoszláv Siska nyerte a 350 feletti kategóriát NSU gépen.

— Láttam a 125-ös NSU-t?

— Sőt több. Motoroztam rajta. Egy szó. Élmeny.

— Hogy van Hébli úr a benzinnel?

— Köszönöm, rosszul. De ennek ellenére mégsem használok „büdöskét”, ahogy azokat a motalkópótló üzemanyagokat elnevezték. Sokkal jobban szeretem a motoromat. Erről jut eszembe. Láttam a Shellék készülő új tankkoesiját a Bán-cég váguceai telepén. Jókor darab lesz. Szép munka, amire méltán büszke is Bán László. Most pedig tessék megírni, hogy minden autós jegyezze fel a következő telefonszámot: 290-721.

— Mire jó ez, Hébli úr?

— Mindenkit utolérhet a nemezis, kint az országúton. Ha ezt a számot felhívja,

mint a mentőangyal, úgy jön ki a Győrffy, az autómentő.

— Köszönöm a szíves felvilágosítást és remélem, hogy november 15-ig viszontlátjuk itt a Szerkesztőségben.

A JU 52 JUBILEUMA:

10 éves a világ legelterjedtebb utaszállító repülőgépe

A dessauri Junkers-művek október elején érdekes jubileumot ünnepelt: a Ju 52 jelzésű gép 10. születésnapját. Ez a típus a világ légiforgalmának standardgépe lett, s ma 26 államban használatos. A Német Lufthansa ennek a gépnek alkalmazásával fokozhatta 100 százalékra repülésbiztonságát és 97 százalékra légijáratái rendszerességét.

A Ju 52 tizesztendő s születésnapjával egyidejűleg e típus konstruktőrje, Ernst Zindel főmérnök 20 esztendő s szolgálati jubileumát ünnepelhette. Ernst Zindel 1920 október 1-én lépett Junkers professzor szolgálatába és ma ő a Junkers-művek konstruktöreinek főnöke. Ez a kiváló szakember konstruálta a G 24 jelzésű gépet, a világ első hárommotoros repülőgépét, amellyel Köhl, Hünefeld és Fitzmaurice először repülte át keletnyugati irányban az Atlanti Óceánt, tovább a G 38-at, az első négymotoros, Hindenburg nevű gépet, amely annak idején a világ legnagyobb repülőgépe volt, a Ju 90-et, az ú. n. Grosser Dessauert, melynek páratlan komfortját azóta sem szárnyalták túl. Zindel valamennyi konstrukcióját egyszerűség, áttekinthetőség és a nagy alkotórészek kicserélhetősége jellemzi. Nagy előnyük, hogy javítás alkalmával tanulatlan munkásokat is fel lehet használni.

Zindel legzseniálisabb alkotása bizonyosan a Ju 52, amelyet ma egészségügyi és tengeri mentőrepülőgépként, úgyszintén csapat- és lőszerszállításra is felhasználnak.

FERGAT kerék

DEÁK Jókai tér 2. szám

Packard-Nash

Hivatalos szervize

ERDŐS TESTVÉREK

autobiljavító- és karosszéria-üzem

AUTÓKARBANTARTÁS

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

SEBESSÉGMÉRŐJÉT

megjavítja: **ÓRAGYÁR**, Tömő ucca 26



SÉRÜLT KEREKÉT

precízen, olcsón, javítja

KISDARÓCZY A. VÖRÖSMARTY UCCA 44/a

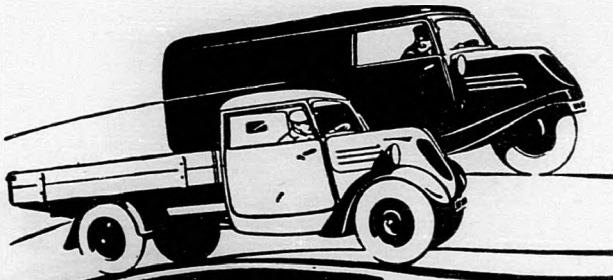
Telefon: 316-442

AUTÓMENTŐ ÁLLOMÁS

ÉJJEI-NAPPALI SZOLGÁLAT

TEL.: 290-721

GYÖRFFY, Bulesú ucca 13



Tempo

minimális fogyasztású
kis teherautó

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

HESS ERVIN

Személy- és Teherautó Kereskedelmi Kft.

Budapest, I., Mészáros ucca 15. TELEFON: 150-090.

CSAK MAZSOLÁKNAK!...

Mit kell tudnia a kezdő autósnek a motorról?

(Rengeteg úgynevezett automobil szakkönyv van a piacon, az egyik tudósabb hangon van megírva, mint a másik és az automobil titkaiba behatolni kívánó mazsolának még nyárgóz idején is borsószik a háta a rengeteg tudományos szöveg és nehezen emészthető ábra láttára. Mi szakítunk ezzel a rendszerrel és olyan műszaki ismertetésekkel szolgálunk, melyeket a bocsárlapujtói vasúti málházó is azonnal, minden műszaki előképzettség nélkül megért. Ime, itt az első adag...)

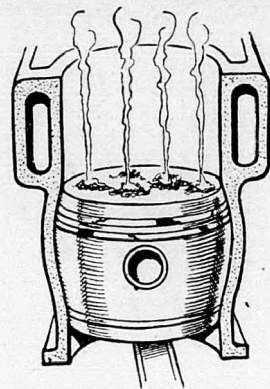
Kétféle motor ismeretes, a jó motor és a rossz motor. A jó motorról a képviselvelet ismertetéseiben olvashatunk, a rossz motorokkal az országuőton találkozzunk, többnyire kötélvégén és éjnek évadján. A motort úgy tervezik és építik, hogy üzeme redkívvil síma legyen, hogy keveset fogyasszon, hogy megbízható legyen és rengeteg lóerőt adjon. Ezeket a tulajdonságokat azonban nem kizárólag a tervezőnek és a gyárosnak köszönhetjük, hanem nagy része van bennük a katalógusok szerkesztőjének is.

A motornak az a célja, hogy a motalkót, vagy más kellemetlen illatú és drága folyadékot munkává alakítsa át, a munka célja: kerekeket hajtani. (A keserűvíz ilyen hajtásra merőben alkalmatlan.) A motor ezt a munkát kitűnően végzi el és vágatás nélkül hajt

meg fogas, fogatlan, lend, tányér, kúp, homlok és gumikerekeket. Egyetlen kerek van csak a motoron, melyet a motor nem hajt meg, ez a pótkerek, az úgynevezett ötödik kerek, mely a mai gumitlan világban többnyire hiányzik, ez azonban az automobil és vezetője képességeire nem vet semmiféle árnyékot.

A négyhengeres motoron négy nagy és nyolc kis lyuk van. A nagy lyukak alumíniumból készült dugókkal vannak ledugaszolva (úgy hívják ezeket, hogy dugattyú), ezek a dugók kedvükre csúszkálhatnak lefelé és felfelé. Megszokni a szerencsétlenek nem tudnak a lyukakból, mert hosszú rudakhoz vannak kötözve, ha a dugó felül akar kibújni, akkor a rúd lefelé rántja, ha alul kíván menekülni, úgy felfelé pofozza. A dugattyút szabadlábra helyezni csak a szerelő tudja, aki ezért sok pénzt követel (nem a dugattyútól).

A nyolc kis lyukba nagyfejű szegek illenek bele, ezeket szelepeknek nevezik. Ezek a szegek előzetes megállapodás szerint, hol nyitják, hol zárják a lyukakat, melyeken át különféle drága és olcsó gázok surrannak át. A gázokat úgynevezett gyertya gyújtja meg. A gyertya meg nem gyújtható, hanem ellenkezőleg: gyújt, tehát éppen ellenkezője a miligyertyának: innen a neve. Az előbb említett szelepek hol állnak, hol lógnak. Ha lógnak, úgy a motort



A dugattyúnak „dagad a keble”.

felülvezéreltnek hívják. Ennek a motorfajtának óriási előnyei vannak, melyek közül legjelentékenyebb az, hogy ha az ilyen lógó szeg leszakad, úgy egészen biztosan szétveri a dugót és közben azokat az érdekes hangokat hallatja, melyek az autóvezetés egyhangúságát csökkentik.

A dugó néha nagyzási hóbertba esik és akkora mellett növeszt, hogy megdagad. Ezt úgy hívják, hogy besül. Ilyenkor szét kell szedni a motort és belenézni a megfelelő lyukba. Mivel az autósok legnagyobb része gyenge idegzetű, ezt többnyire a Szerelőre bízzák, aki edzett lelkületű és mélyebb hangon is tud nevetni.

A motoron meghatározhatatlan fémek mimelő anyagból fejlesztett készüléket találunk, ez a karburátor. A karburátornak az a feladata, hogy a folyékony üzemanyagot légnemű anyaggá, gázzá

TÚRA ELŐTT SZÜKSÉGE VAN:

Pneumatikra	Keresőlámpára	Ventillátorszíjra	Márkás kenőolajokra (Vacuum, Shell)
Vulkanizálóra	Rozsdapasztára	Adóbélyegvédőre	Szarvasbőrökre
Fékbetétre	Fénypasztára (Whiz)	Belsővilágításkapcsolóra	Szivacsokra
Izzólámpára (Tungsram)	Gyújtógyertyára (Bosch)	Pneufeszmérőre (Motometer)	Tisztítóeszközökre
Lámpabiztosítókra	Gyertyasapkára	Irányjelzőkre (Kaco)	Hűtőhőmérőkre (Motometer)
Hátsótűkörre	Kéziszerszámokra	Fagyálló folyadék (Glyssantin)	Pumpára
Szélvédőtörlőre (Trico)	Kocsiemelőre (Bak)	Villanykürtre	Zsíröprésekre
Hátsólámpára (Hella)	Szemvédőüvegre (Triplex)	Szélvédő szárító (Clarus Super)	Hólánccok (Hardened)

stb., stb...

MINDEZEKBŐL BŐSÉGES RAKTÁRT TART (VISZONTELADÓK RÉSZÉRE IS)

MOTOR- ÉS AUTÓKELLÉK R. T.

BUDAPEST, VI., JÓKAI UCCA 11. — TELEFON: 118-365 ÉS 120-578

higítsa. Legalább is elméletben. A gyakorlatban ez csak ritkán sikerül. Vagy túl sok gázt, vagy túlkevesé gázt, vagy semmi gázt, vagy tisztá benzint fejleszt. Ha nem fejleszt semmit, úgy ebben a fűvóka a hibás, a fűvókának ugyanis az a feladata, hogy kis lyukon át eresse át a benzint. Tervezője azonban megfeledezett a motalkóban esukamódra úszkáló piszkokról. A piszok kedvence táborozóhelye a fűvókában van és olyan fűvókát még nem készítettek, mely a piszkot átengedje. A piszok rendszerint éjszaka üti fel tanyáját a fűvókában, különösen akkor, ha a motor gazdája szmókingban van öltözve és siet.

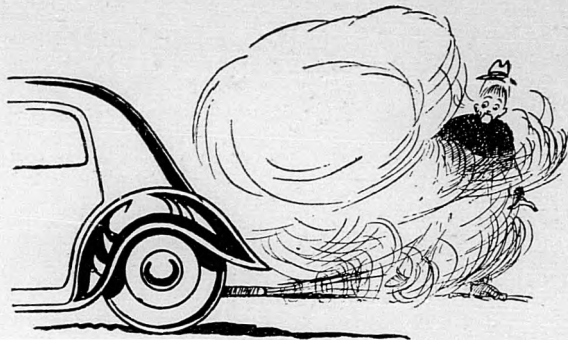
A motor felsőrésze körül vizet találni. A víz vasból készült köpenybe van zárva és az a célja, hogy a hengerekben lobogó tüzet hűtse. A víz igen hamar feloldja a hengerek rozsdáját és vörösbarnává válik. Meleg időben, vagy amikor a Kékesre kapaszkodunk, ez a víz felforr és a gépházatöt piszkosbarna réteggel vonja be.

A fentemlített víz legkedvencebb trükkje az, hogy a hengerblokk és a hengerfej közötti hibás tömítésen át megszőkik. Lecsurog a karterbe (ez nem azonos Nick Karterrel) és emeli az olaj szintjét. A gyakorlatlan szem — miután félpillantást vetett az olajmérő pálcára — ezt nem észleli és csak jóval később értesül a javítóműhely számlájából, hogy olaj helyett vízzel kenté a motorját.

Télen a víz megfagy, de ha azt kép-



Olaj használat előtt —



— és használat után.

zeljük, hogy a jéggefagyott víz jobban hűt, mint a folyékony víz, úgy szomorúan tévedünk. E sorok írójának egyébként az a meggyőződése, hogy a víz-hűtést olyan valaki találta fel, aki anyagilag érdekelve volt a hengerfűró és hegesztő iparban. Vannak motorvezetők, akik a hűtésnél megelégszenek azzal, hogy a meleg víz felfelé, a hideg lefelé száll. Mások viszont segíteni kívánják a természetet és külön kis szivattyút készítenek, hogy az szorgalmazza a hűtővíz körforgását. Izlés dolga.

A motor munkája szörnyen egyhangú. Vannak részei, melyek felfelé és lefelé mozognak, más részei pedig körbe-körbe forognak. Amíg a fel és lefelé mozgásra ítélt részek fel és lefelé mozognak, a körbefutásra kárthatottak körbe forognak, nagy baj nem lehet és a kocsi tulajdonosa boldog. Néha fel-

cserélődnek a szerepek, az autó tulajdonosa ilyenkor boldogtalan.

A motor vére az olaj. Az olaj aranybarna, vastag folyadék, drága és bűdös. Az olajnak az a célja, hogy a motor összes mozgó részeit öblögesse. Háromféle olaj létezik: állati, növényi és ásványi. A legtöbb kocsihoz az ásványi olaj a legalkalmasabb, akárcsak a vezető torkához az ásványvíz.

Az olaj a motor egyik végén megy be, olyan, mint a folyékony arany. Az olaj a motor másik végén megy ki. Ilyenkor már olyan, mint a legfeketebb kátrány. Ha a mazsola felesége önagsága a kipuffogós mögött javítja a levegőt, úgy kukacselyem harisnyáját vonzóan mintázott feketés-barnás réteggel dukózza teli. Ezt két módon lehet megakadályozni. Vagy eladjuk a kocsi, vagy pedig a nejj nem hord harisnyát. De agyonitni — az is jó!



VÁM-
MENTES

OPEL-BLITZ ¹/₂—3¹/₂ tonnás gyorsteherautók

OPEL-BÜSSING-NAG
VOMAG - GLÖCKNER-DEUTZ - KRUPP

TEHERAUTOMOBILOK ¹/₂—10 tonnái

Megtekinthetők: **GENERAL ÁRUKERESKEDELMI R.-T. AUTÓOSZTÁLYA**

KÖZPONTI TELEP: XIII., FÁY-UTCA 9. SZ.

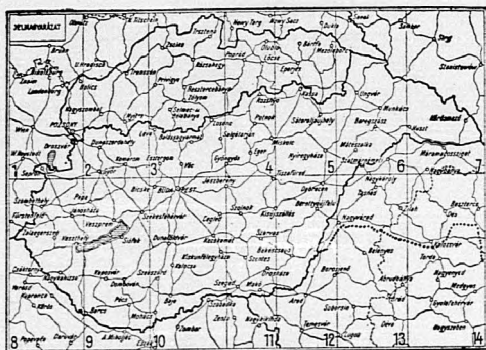
Telefon: 292-519, 291-542.

VÁROSI MINTATEREM: VI., ANDRÁSSY-ÚT 8.

Telefon: 117-061, 112-105.

AZ ÚJ HATÁROKKAL SHELL AUTÓTÉRKÉP

M



**MOST JELENT MEG
ÁRA: 3 PENGŐ**

ME



**ELŐKÉSZÜLETBEN
ÁRA: 2 PENGŐ**

MINDEN BENZINKUTNÁL KAPHATÓ

- | | | |
|--------------------------|--------------------------|-----------------------|
| B Belgium | F Franciaország | M Magyarország |
| CH Svájc | GB Nagy-Britannia | NL Hollandia |
| D Német Birodalom | I Olaszország | |

részletes autótérképe útjelzéssel és kilométerszámozásokkal

SHELL MOTOR OIL