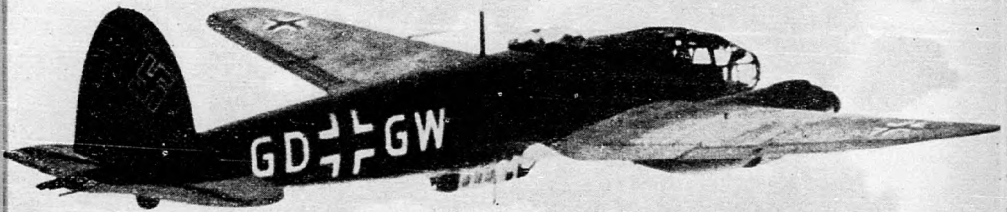


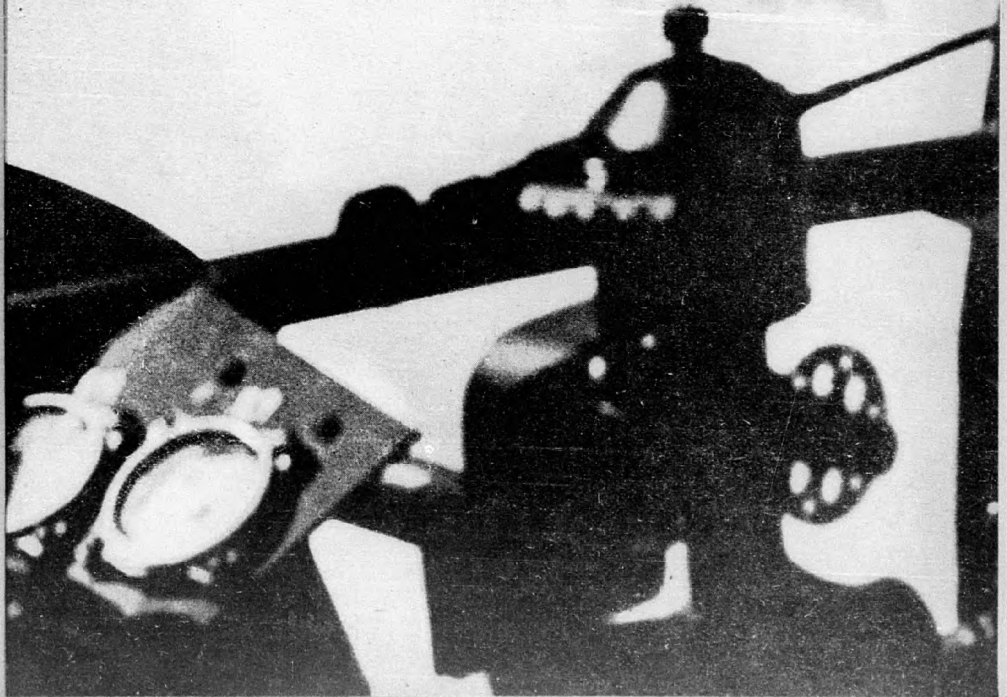
ÁRA 50 FILLÉR

# AutóMotor

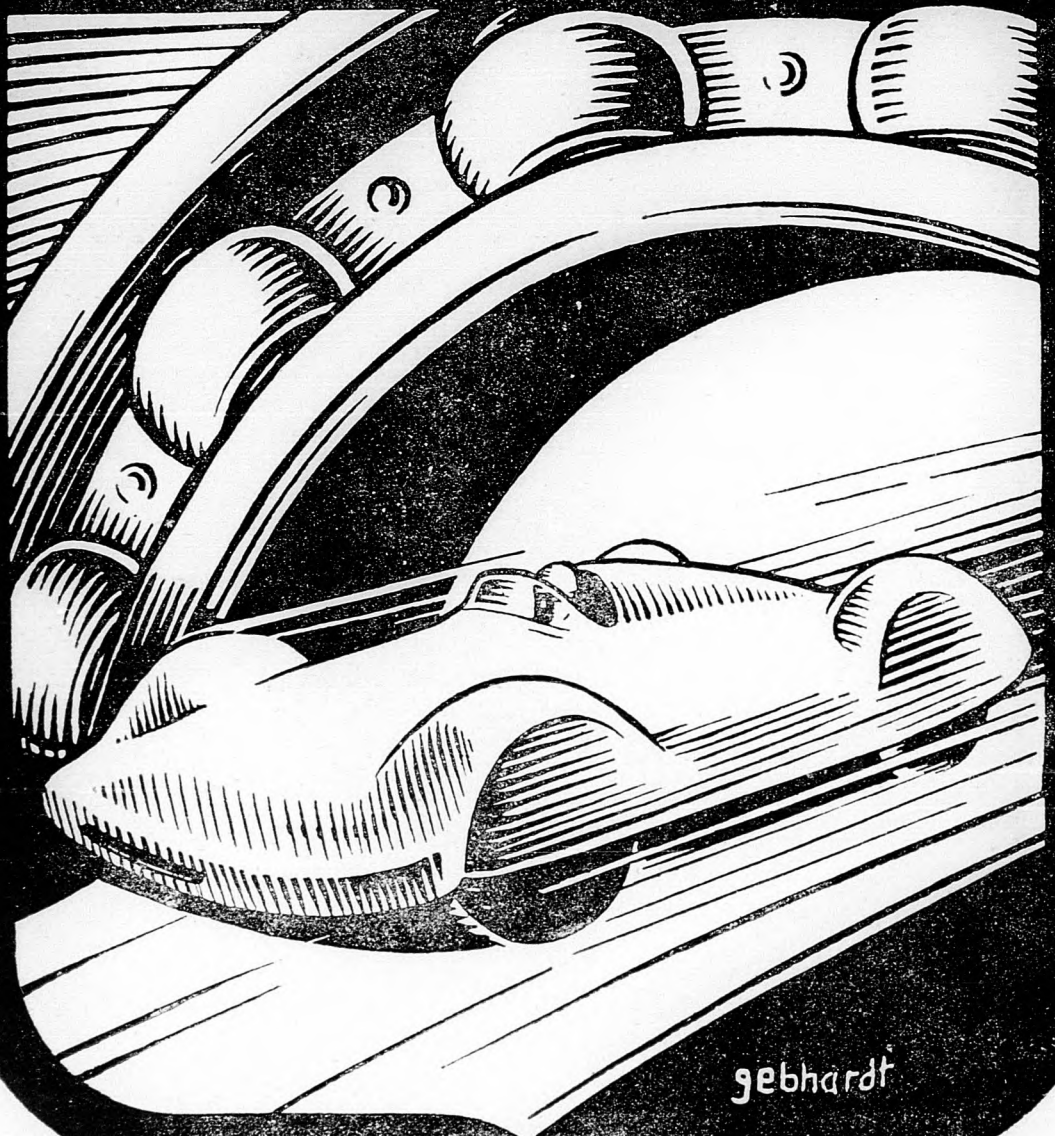
XII. ÉVF. 12. SZ. 1940. DECEMBER 15



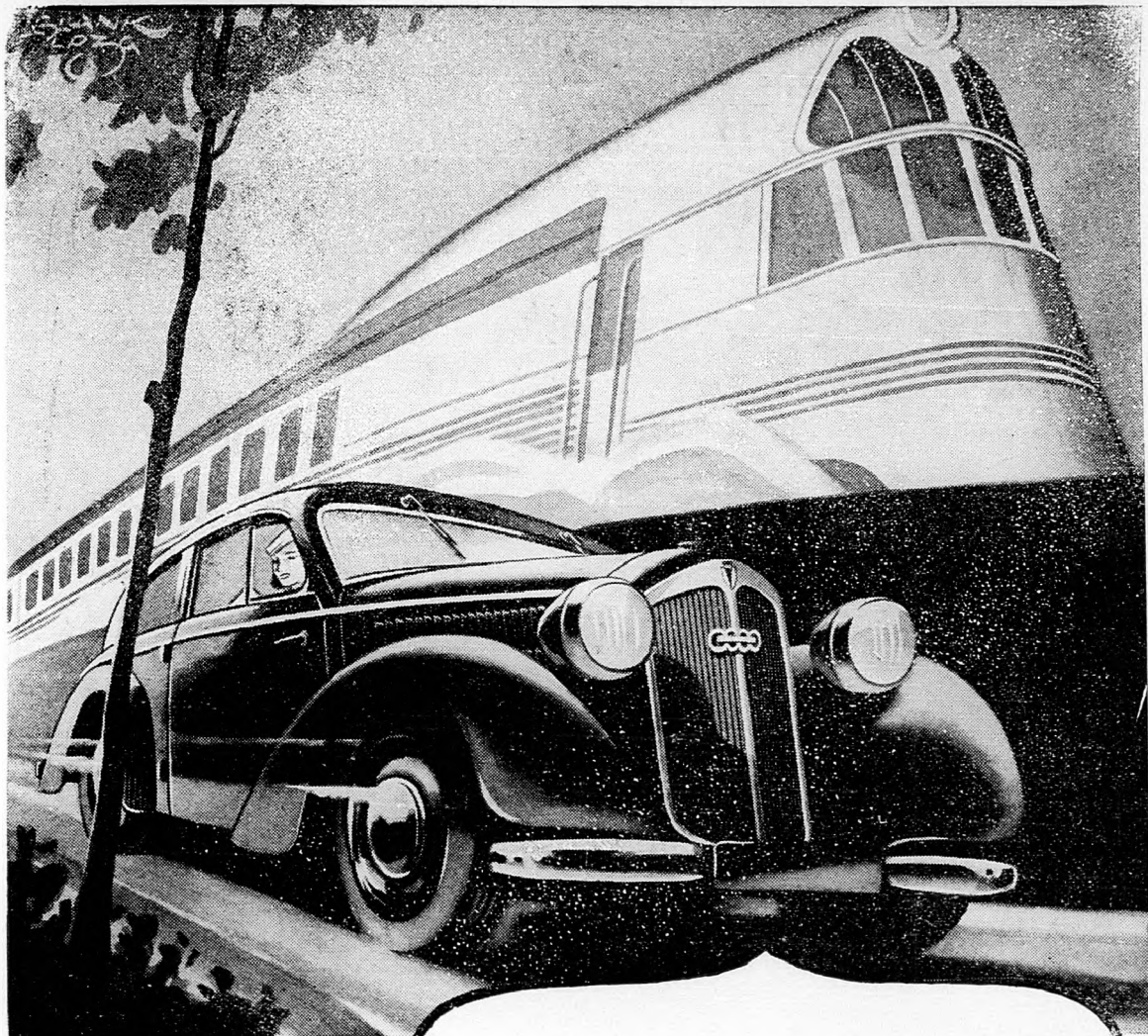
Heinkel bombázók  
a felhők között..



# SKF



gebhardt



Az expresszvonat  
menetrendszerű  
pontosságával,

olcsón utazik kisfogyasztású

**DKW** KOCSIJÁN,

mert a DKW független elsőrúgózása és hátsó függőtengelye  
a legrosszabb utakon is gyors és kényelmes utazást biztosít.

VEZÉRKÉPVISELET: **MAJLÁTH** LEHEL-UTCA 2

MINDEN IGÉNYT KIELÉGÍTŐ ELADÁSI PROGRAMUNK

# ZÜNDAPP



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

P 1250.— alapártól.

# PHÄNOMEN



Az egyetlen hátsóvillarugózású, lábkapcsolós kis motorkerékpár, 125 km-es, 4.5 lóerő, 82 km csústeljesítmény, 2.2 liter fogyasztás, 30 wattos világítás, Bosch-kürt, tachometer, raktárról

P 975.— alapár.

# STANDARD

MOTORKERÉKPÁR



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

P 1690.— alapártól.

# STANDARD

GYORS SZÁLLÍTÓ TEHERKOCSI

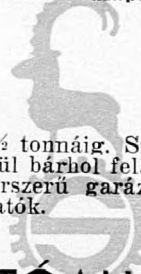


Igénytelen, nagyteljesítményű, alacsony üzemköltségű, kisadójú szállítóeszköz. 650 kg hasznos teherbírás, nagy rakfelület, csukott és nyitott kivitelben, raktárról

P 3150.— alapártól.

# STEINBOCK

KOCSIEMELŐK



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

VEZÉRKÉPVISELET:

MOTORKERÉKPÁR ÉS AUTÓALKATRÉSZ  
KERESKEDELMI KFT.

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

Erdélyben körzetképviselőket keresünk



KARÁCSONYI  
MOTORKERÉKPÁR  
AJÁNDÉK  
CSEKKFÜZET

KARÁCSONYI  
MOTORKERÉKPÁR  
AJÁNDÉK

CSEKKFÜZET

amire még nem volt példa

1941 január 15-ig 80.-, ill. 100 - P lefizetésével régi áron vásárolhat

PHÄNOMEN

illetve

ZÜNDAPP

motorkerékpárt. További 200.— P-t 2 hónap alatt, bármilyen részletben befizethet a csekkfüzet felhasználásával, amiután átveheti a motorkerékpárt

Kérjen felvilágosítást a vezérképviseletnél:

V., VILMOS CSÁSZÁR-ÚT 60

Telefon: 121-404.

## XII. ÉVFOLYAM

## BUDAPEST, 1940 DECEMBER 15

## 12. SZÁM

# Előgyujtás

Nagyságos

PETROVÁ CZ GYULA

Budapest székesfővárosi törvényhatósági bizottsági tag úrnak

Budapest.

Mélyen tisztelt Bp. szf. törv. hat. biz. Tag úr!

A napilapok mai számából értesülünk, hogy az igen tisztelt Bp. szf. törv. hat. biz. Tag úr a főváros közgazgatási bizottságának ülésén azt követelte és javasolta, hogy a gépkocsivezetői jogosítványok kiadását a nagykorúság követelményéhez kössék, mert — legalább is Ön szerint — a „katasztrófák” nagy részének a kis-kerüak az okozói.

Hogy az igen tisztelt Bp. szf. törv. hat. biz. Tag úr honnan vette ezt az értesülést, milyen hiteles statisztikák alapján tette megállapításait: nem tudjuk. De nem is kutatjuk, mert hiszen meggyőződésünk, hogy nyilván hiteles és megbízható forrásból merítette ezt a rendkívül érdekes adatot. De vitába sem kívánunk szállni az igen tisztelt Bp. szf. törv. hat. biz. Tag úrral, akit ezúttal is minden bizonnyal ugyanaz a reformeszmék iránti olthatatlan vágya és lelkesedése hevít, mint mindig.

Nem kívánunk vitatkozni, tiszteljük az igen tisztelt Bp. szf. törv. hat. biz. Tag úr véleményét. Viszont engedtesék meg nekünk, hogy mi is elmondjuk véleményünket abban az ügyben, mely ezeket, sőt tízezreket érint.

Szerény véleményünk szerint nem lehet korhatárhoz kötni azt, hogy ki a jó és megbízható vezető és ki nem az. Mert szent meggyőződésünk sze-

rint elképzelhető, hogy mondjuk a hatvanéves nyug. kerületi főállatorvos éppen úgy lehet autó-„katasztrófa” előidézője, akár a pilótahadnagy, aki pedig még csak — 23 éves. Akit az igen tisztelt Bp. szf. törv. hat. biz. Tag úr el akar parancsoltatni a kormánykerék mellől.

Az igen tisztelt Bp. szf. törv. hat. biz. Tag úr figyelmét nyilván elkerülte az a kortörténeti tény, hogy ma Európaszerte a fiatalságnak, a legendás Giovinezzának a reneszánszát éljük és — ünnepejük. És elkerülte a figyelmét az is, hogy a Ma emberének nem az ornitológia szakállasan tudós és nyilvánosan rendes professzora az eszményképe, hanem — mondjuk többek között — a német légierők lovagkeresztes hadnagya, főhadnagyja és századosa, sőt őrnagya, akiknek sorában — bizony így van ez igen tisztelt Bp. szf. törv. hat. biz. Tag úr — nem is egyetlen akad, aki nagykorú csak — tavaszra lesz. És az évek számában nem, hanem csak a légitözelemek sorozatában van túl a huszonégyen.

Nincsen szerencsénk személyesen is ismerni ezeket az ifjú hősöket, viszont minden elképzelhető erő nélkül is feltelevessük, hogy rendelkeznek olyan felelősségerzettel, mely elegendő — mondjuk — egy kis DKW, vagy Topolino vezetéséhez Budapest székesfőváros forgalmában!

Ma, amikor a fiatalság diadalát üljük és a gyermeksorból alig felcseperedett fiatalok országok, nemzetek és világrészek sorsát érintő feladatok mindennapos tettbevalósítói, ma — szerény ez a véleményünk — legalább is időszerűtlennek tartjuk korhatár numerusz klauzuszokkal előjónni.

Es nyilván elfeledte azt is az igen tisztelt Bp. szf. törv. hat. biz. Tag úr, hogy eljöhét az az idő, amikor a magyar fiatalság nagy feladatok meg-

oldására fog felsorakozni. Amikor szükség lesz — igenis mélyen tisztelt Bp. szf. törv. hat. biz. Tag úr, nagy szükség lesz — gépkocsivezetőkre. Huszonnégy éven felül, de — főleg huszonnégy éven alul. Vajjon ki fogja azért vállalni a felelősséget, hogy ezek az ezrek, ezek a huszonnégy éven aluli tízezrek hiányozni fognak csak azért, mert az igen tisztelt Bp. szf. törv. hat. biz. Tag úr javasolta megszorítás miatt nem sajátították el idejében a gépkocsivezetés tudományát?

Igen tisztelt Bp. szf. törv. hat. biz. Tag úr! Vegyük le ezt a kérdést a napirendről és kérve kérjük: vonja vissza javaslatát. Hagyjuk békén a fiatalokat! Vagy ha az igen tisztelt Bp. szf. törv. hat. biz. Tag úr már mindenáron érvényt akar szerezni korhatárbeli elképzeléseinek, úgy eredeti javaslat helyében arra kérje a hatóságokat, hogy például a hetvenötéven felüli agglamosoknak ne adjanak vezetői jogosítványt. Akik minden bizonnyal legalább is olyan veszedelmei a forgalomnak, mint a huszonháromévesek és akik közérdekű eltöltása a kormány mellől nem veszélyeztethet olyan érdekeket, melyekről fentebb voltunk bátrak szólani.

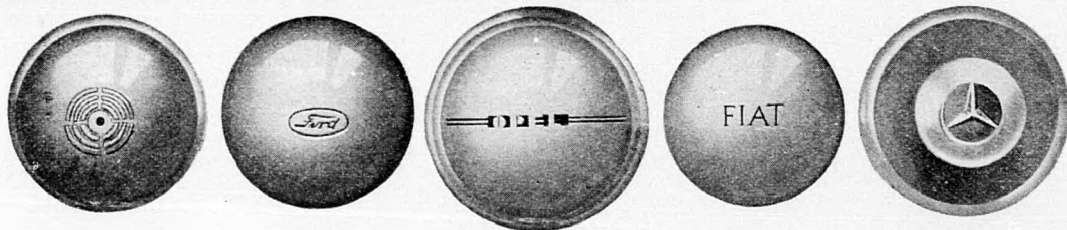
Vegyük tehát le a kérdést a napirendről igen tisztelt Bp. szf. törv. hat. biz. Tag úr és ne parancsoltassuk le a fiatalokat a vezetői ülésből. Helyet a fiatalságnak a: kormánykerék mellett! És reméljük, hogy az igen tisztelt Bp. szf. törv. hat. biz. Tag úr most már igazat ad nekünk ebben a kérdésben.

Az igen tisztelt Bp. szf. törv. hat. biz. Tag úrnak jóindulatába ajánlva magunkat, esedezünk kérésünk teljesítéséért

Budapest, 1940. december 15.

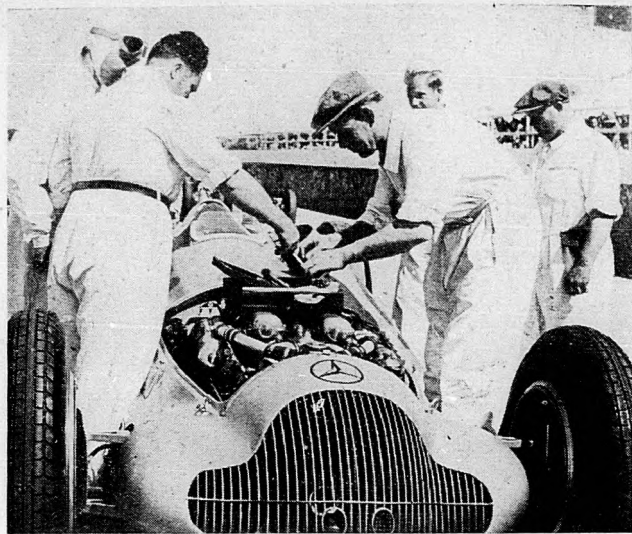
az Autó-Motor szerkesztősége.

## KERÉKDÍSZFEDELEK



A MAGYAR ABRONCS ÉS KERÉKGYÁR RT.-NÁL  
V., LÉGRÁDY KÁROLY-U. 5

# A német versenymotorok csodái



Versenyelőtti utolsó simítások.  
A gondos munka megtermi gyümölcsét.

A háború téttelenségre kényszeríti a nemzetközi autóversenysportot, melynek legjelentősebb eseménye évek óta Európában zajlottak le. A háborús évadban csupán két versenyt rendeztek meg — híromdóként: a bresciai Mille Migliát és a belgrádi körversenyt. Reméljük azonban, hogy a háború végeztével az autóversenyeken döntő szerepet játszó tengelyhatalmak aktivitása újra életre fogja kelteni a versenypályák izgalmas mérkőzéseit. Ebbeli reményeink biztosan valóra fognak válni, hiszen éppen a német és az olasz autómobilipar sietett mindenkor versenypaszatalait a szériagyártásba is átültetni. Ebben a vonatkozásban, nemkülönben a motor jelenlegi háborús (szárazföldön, tengeren és levegőben!) alkalmazásának fontosságánál forgya, különös figyelmet érdemel cikkünk, mely a német versenykoesi-motorok csodálatos titkaiba enged röpke bepillantást:

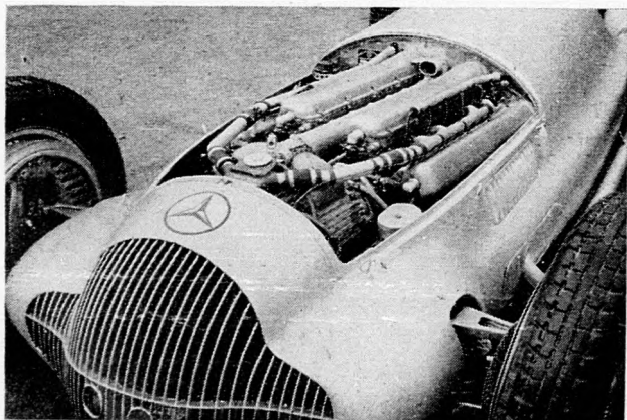
A német versenykoesi utóbbi években tapasztalt nyommasztó fölénye negyven esztendő tradíciókban gyökerezik ugyan, mindazonáltal a nemzetközi szakkörök osztatlan csodálatát keltette fel. Az egyes versenyformulák keretében megvalósítható technikai lehetőségek ugyanis éppen úgy adva voltak Franciaországban, mint Olaszországban és Angliában, akárcsak Amerikában, mégis a tények meggyőző hatása alatt egyre szélesebb körben terjedt a beismerés: a német mérnökök többet tudnak!

## Meghajtásukra 80 lóerőt emésztő kompresszorok!

A kompresszoros német versenymotorok óriási teljesítménye bámulatba ejtette a műszaki világot, annál is inkább, mivel a külföldi mérnökök is tudnak bánni a logaríccal, de tudják azt is, hogy a német konstruktőrök is csak vízzel főznek! Fokozta csodálkozásukat az áthidalhatatlannak látszó technikai akadályok ismerete, ami oly sokszor és főleg, ha a német versenymotorok anyagának túlhajtott igénybevételéről esett szó, oly sok kétérdő fejesóválást váltott ki. Hány meg hány kérdés várt feleletre... Hogyan bírják el ezen versenymotorok hajtókarjai a percenként 8000 fordulathal dugattyúnként 3 tonnás tehetetlenségi erő okozta igénybevételeket? Hogyan tudnak a németek a 12 kis henger mindegyikébe négy üzembiztosan dolgozó szelepecskét belekontsrálni? Milyen igénybevétellel szemben kell helytállania a dugattyúk anyagának, mikor a 80 lóerős kompresszorok által a robbanótérbe préselt töltés hőmérséklet és nyomás viszonyai ezideig elkerülhetetlen következményekkel jártak...

## 500 lóerős 3 literes motorok?

A versenykoesi-formulák arra sarkalják a konstruktőröket, hogy kis önsúlyú motorokból nagy motorteljesítményt, avagy korlátozott hengerűrtartalomból magas literteljesítményt hozzanak ki. Ezen feladatt megoldása ezideig szinte elképzelhetetlen literteljesítményeket eredményezett, de a legnagyobb teljesítményű és egyben legmegbízhatóbb versenymotorokat a németek konstruálták. Az ismert 750 kg-os versenykoesi-formula idejében mintegy 230 kg jutott a motor számára, minek megfelelően 250–300 lóerős maximális teljesítményeket vártak a motoroktól. A Mercedes-Benz-konstruktőrök azonban a formula utolsó évében már 600 lóerős motorokat építettek. Nyílt titok volt, hogy a rákövetkező versenykoesi-



Az utóbbi évek versenyének hőse: a Mercedes-Benz-konstruáció. Helykihasználás, súlycsökkentés jellemzik a pompás masinákat.

formulát, mely a kompresszoros motorok hengerűrtartalmát 3 literben, a kompresszor nélkülieket pedig 4.5 literben maximalta, a német hegemonia megdöntésére hívták életre. A külföldi „szakértők“ a 3 literes kompresszoros motoroktól mintegy 330 lóerős teljesítményt vártak. De ismét csalódtak: a Mercedes-Benz-mérnökök a hengerek számának növelésével, a sűrítési arány és fordulatszám emelésével 450 lóerős versenymotort állítottak starthoz!

## A régi 12 literes 4 hengeresek helyett 3 literes 12 hengeresek!

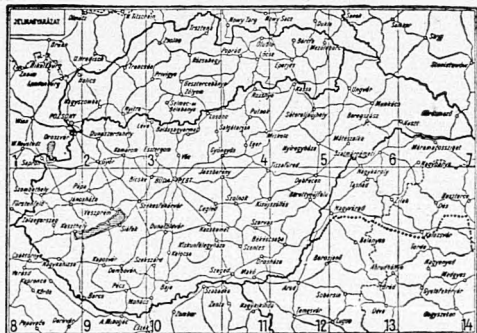
Az 1908. évi Daimler-versenykoesimotorok 10.4 lóerős literteljesítménnyel dícselkedhettek, ami a 12 literes 4 hengeres motoroknál 135 lóerőt reprezentált. Később, 1914-ben a háromszoros francia GP-győztes 4.5 literes, négyhengeres Mercedesek literteljesítménye már 25.5 lóerőre szűkött fel. Ezután jött a kompresszor! Az 1924-es 2 literes, négyhengeres Targa Florio-Mercedesek már elérték a 60 lóerős literteljesítményt. Most azonban az anyagokkal gyűlt meg a baj: a hatalmas motorteljesítmények folytán csökkent az üzembiztonság úgy, hogy a konstruktőrök eltekintve a literteljesítmény további fokozásától, nagyobb űrtartalmú motorok építésére tértek át, amire az akkori szabad versenykoesi-formula módot is nyújtott. Amikor azonban 1933-ban a Führer nagyteljesítményű versenykoesi építésére adott utasítást, sikerült az alkatrész- és versenykoesi-konstruktőrök együttműködéséből olyan anyagokat előállítani, melyek ezideig álmolni sem mert teljesítményű motorok építését tették lehetővé. Ilymódon a Mercedes-Benz versenymotorok literteljesítménye az 1933–37-es versenykoesi-formula ideje alatt már meghaladta a 100 lóerőt. Tekintettel arra, hogy ezt a hallatlanul magas literteljesítményt 5–6 liter hengerűrtartalmú motoroknál érték el, előrelátható volt, hogy kisebb és ezáltal termikailag előnyösebb megoldási lehetőségekkel kecsgetett motoroknál a literteljesítmény további emelésével lehet számolni. Így is történt: az egyes hengerűrtartalmak 700 cm-ről 250 cm-re (12 henger — 3 liter) való csökkentése 140–150 lóerős literteljesítmények elérését tette lehetővé. Ez az új konstrukció 1938 és 39-ben egyedülálló sikereket biztosított Mercedes-Benz számára: 1938-ban 9 nagy körversenyt 6 győzelmet arattak, köztük 3 háromszoros és 2 kettős diadalt, 1939-ben pedig 10 versenyt 8 Mercedes-Benz győzelem születte, egy háromszoros és két kettős diadallal! Ennek a páratlan győzelmi szériának, melynek a többszörös Európabajnok Caracciola, az 1939-es Európabajnok Lang és Brauchitsch voltak osztályrészesei, a háború vetett véget.

## Percenként 80 liter olajcirkuláció és 24.000 liter levegősükséglet!

Sok gondot okozott a motorok hűtése. A hűtőben nem vizet alkalmaztak, hanem olyan folyadékot, mely 120°-os hűtőhőmérsékletet tett lehetővé. A hűtés problémájának megoldásánál fontos szerep jutott az olajnak is, mely percenként 80–100 literes tömegben fordult meg a tengelyek vájataiban és a csapágyak házatáján. A hűtési rendszer természetesen kiegészítője az olajhűtő, de hogy a sugárzás folytán hővesztés lehetőségeket is számításba vették, arról a gépháztető nyílásai tanúskodnak. A rajtuk beáramló levegő a motor minden elérhető felületét éri.

# AZ ÚJ HATÁROKKAL SHELL AUTÓTÉRKÉP

**M**



**MOST JELENT MEG  
ÁRA: 3 PENGŐ**

**ME**



**ELŐKÉSZÜLETBEN  
ÁRA: 2 PENGŐ**

**MINDEN BENZINKUTNÁL KAPHATÓ**

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

részletes autótérképe útjelzéssel és kilométerszámokkal

**SHELL MOTOR OIL**

Szöröl-szóra így igaz.

Feleségem idős nagynénije hosszas gyengélkedés után (közel nyolevan-észtendő volt a megboldogult) a közeli napokban gondos orvosi ápolás ellenére a harmincegynéhány évvel ezelőtt meghalt férje után költözött. Mindezt csak azért kell előre bocsájtanom, hogy megértsék, miképpen jutottam az alább leírt ritka örökséghez. Azt már nem akarom elmesélni, hogy a gazdag tanti szerzetgázó nagy rokonsága hogyan marakodott a hátrahagyott földi kincsek felett, mert az közel sem volt olyan értékes, mint amint én az egyik naftalinszagú nagy láda fenekén a plörözkalapok között találtam. És rövidesen Önök is meg fogják érteni, hogy erre miért nem tartott senki igényt. (Különben sem adtam volna oda senkinek sem, talán csak a jogos tulajdonosának, a civakodó rokonságát égből figyelő onklinak, a Józsi bácsinak.)

Nem akarom tovább kíváncsiságuk húrját feszíteni: az én örökségem egy öreg, molyrágta könyv volt, amely ezt a címet viselte: „Der Automobilist”. (Ugyanis a szegény Józsi bácsi „modern” ember vala, aki nem akart elmaradni korától.)

Mi érdekes lehet egy könyvön? — kérdeztek önök joggal.

Mindössze annyi, hogy a kézikönyvecskéket — amint az a címlapján olvasható — 1902-ben, tehát harmincegy évvel ezelőtt adták ki. Most már, úgy-e, megértik, hogy miért örültem úgy az örökségnek. Alig vártam, hogy hazaérjek és végigolvassam Victor Gottwald úr hasznos tanácsait — miként a cím mondja: „über den Benzin-Motor und seine Behandlung, mit vielen Abbildungen” — „a benzinmotorról és annak kezeléséről számos ábrával”.

Az elején — kellő humorral fűszerezve — elmagyarázza a gázmotor elvét. Rámutat arra, hogy még sokan úgy képzelik el a motort, hogy „az egy göz gép, amelynek kazánját gázlánggal fűtik”. Ezután elmondja, hogy robbanó benzin-gázzal van szó, továbbá azt is, hogy kétféle motor létezik, úgymint kétütemű és négyütemű. De rögtön hozzáfűzi, hogy a kétüteműnek nincs jövője (nem tudom, mit szólna Gottwald úr, ha látna a kitudó szerző szerint a gázt nem lehet süriteni).

„A motor egyik legfontosabb része a henger — írja egy helyen Gottwald úr — ez egy öntvény pontos, kerek sima falú lyukakkal, amelyekben a dugattyú ide-oda jár” (hin und her geht).

**Olcsóbb a groovolás mint a kórházi ápolás**

Csúszsámentesítse lefutott gumijait

**VERES és SENYEI**

amerikai rendszerű groovoló (csúszsámentesítő) gépen.

VI., Jókai-u. 30. T.: 116-363

Majd így tovább: „A kipuffogásra vissza kell térnünk, mert annak következményeit még nem gondoltuk át. A kipuffogógázok távozásának zaját lehetőség megszüntetni, amiként nem lehet csattanás nélkül kinyitni egy Selterses-üveget.” Mint később megtudtam, a „kipuffogódoboz” van hivatva e jelenséget csökkenteni.

A kézikönyvecske egész fejezetet szentel a hűtésnek, amely szerint a levegő is felhasználható e célra. Ennek a megoldásnak „bordahűtés” a neve. Hűtésre mégis legalkalmasabb a víz, — állapítja meg rövid magyarázkodás után. „Spirálformájú, bordás radiátornak nevezett csöveteken keresztül folyik a víz, amelyek hűtőhatása könnyen megérthető (miből érthető ez könnyen, kérdezem szerényen, Herr Gottwald). Sajnos, igaz ugyan, hogy a víz nem folyik önmagától, ennek elérése érdekében egy pumpát alkalmaznak.”

A gyújtás lehetőségeinek mérlegelésénél az accumulatorról is szó esik, „valahogy így: „Ha az automobil tulajdonosának könnyen nyílik alkalma a töltésre és önmaga akarja ezen ajánlható elemet, az accumulatorbattériát beszerezni (?) úgy nem akarjuk erről lebeszélni.”

Gondolatban végigkísértem a „primárelem”-től a kémiai úton előállított áramot addig „a kis készülékig, amit gertyának, vagy bougienak neveznek.”

Az első rész után bő magyarázattal szolgál a könyv derék szerzője a „Carpeviam” motoroskoesi és annak kezeléséről. Ugyebár, önök még nem tudják, hogy mi az a Carpeviam. Hát kérem, ami először a szemembe ötlött — mint-hogy képet is közlöt róla, no meg egy ilyen Carpeviam nevű vehiculum díszíti a könyv címlapját is — az a „karosszériája” és a kerekeinek száma. Pontosan három. Sem több, sem kevesebb. „Ugyanis az egyetlen hátsókerék, mint meghajtott kerék használatos. Talán a nem szakértő szemlélő, a kocsi díszes volta ellenére is különösképp vagy talán éppen kevésbé praktikusnak fogja találni. Ez utóbbi valóban nagy tévedés lenne.”

„A motorja — egy előnyös gyártmány, elektromos gyújtással cca 2½ HP-t (horse powers) ad és a hűtést levegővel, bordák útján nyeri a motor elé szerelt és az általa meghajtott ventilátor által, melynek hűtő — tehát erőteljes hatása meglepő, szemben a vízhűtéssel majdnem minden erő felhasználása nélkül működik.” A Carpeviam „motoroskocsi” többi alkatrésze is nagyon hasonlít az automobilhoz. Mint írja, „a kormányrudja minden további nélkül kiemelhető. Ez a szerencsés ötlet több előnyt is biztosít. Így például a kocsi elhagyásánál a rászertelt kúrttel együtt elvihető.” — Imigyen lelkendezik a szerző a „szerencsés” ötlet felett.

De ne időzzünk a száraz technika fejezeteinél, hiszen a karosszériáról is megemlékezik Gottwald urunk, amint ezt olvastuk: „Csomagok szállítására a kocsi hátsórésze nyújt lehetőséget, de azért ez a hely inasülésnek is felhasználható. Tétre egy teljesen zárt kocsiszekrény is rászerezhető — az ülésekhez üvegablakokkal.”

Ezek után pedig már mint „majdnem” kész vezetőhöz szól a könyv kitudó szer-



zője. „A kedves Olvasó (mármint a könyv olvasója), aki megfogadta tanításomat, az tettebe valószínűleg most már ohaját és tudását hasznosíthatja, azaz vezethet.” Pedig nem könnyű a vezetőre váró feladat, mert nemcsak „a gázcsoport kell félig zárva (fojtani) tartani”, hanem „az előgyújtónak nagy figyelmet kell szentelni”. Majd így tovább. „Az okos vezető kihasználja a kedvező szélcsendet az előgyújtással, (?) amikor is tanácsos a magasabb áttételt venyomni.” (De miért jó ez uram, miért?)

De nem egészen közömbös, hogy az adódó hibákat megtanuljuk-e, vagy sem. Itt van mingyárt az első hibalehetőség. „Kap-e a motor egyáltalában benzingáz avagy csak levegőt.” „Ez könnyen megállapítható a szagról, ami nyitott kompressziócsap mellett kurblizással észlelhető.” „Nem kap a motor olajat? Ebben esetben ugyancsak a kompressziócsapon át ajánlatos petróleumot a hengerbe spriccelni.” (Uglátszik, akkor az volt az autónak a kompressziócsap, mint most a Mabi-betegnek a ricinus.)

„Végül arra is fel akarom hívni a kezdők figyelmét, arra a talán megmagyarázhatatlan tünetre, amit „elvezett robbanásnak” is neveznek. Olykor egy erőteljes csattanás hallható, ami a kocsiban ülőknek nagy gondra ad alkalomot. Ez onnan adódik, hogy valamely oknál fogva kimarad egyszer a gyújtás.” És lassan elfogytak e kedves könyvecske megsárgult lapjai. Az utolsó egyiket ezt olvastam: „Feltehetően, hogy az én kedves Olvasóim, ha nem is lettek kész motorvezetők, de elég jól kitanítottak ahhoz, hogy azá legyennek.”

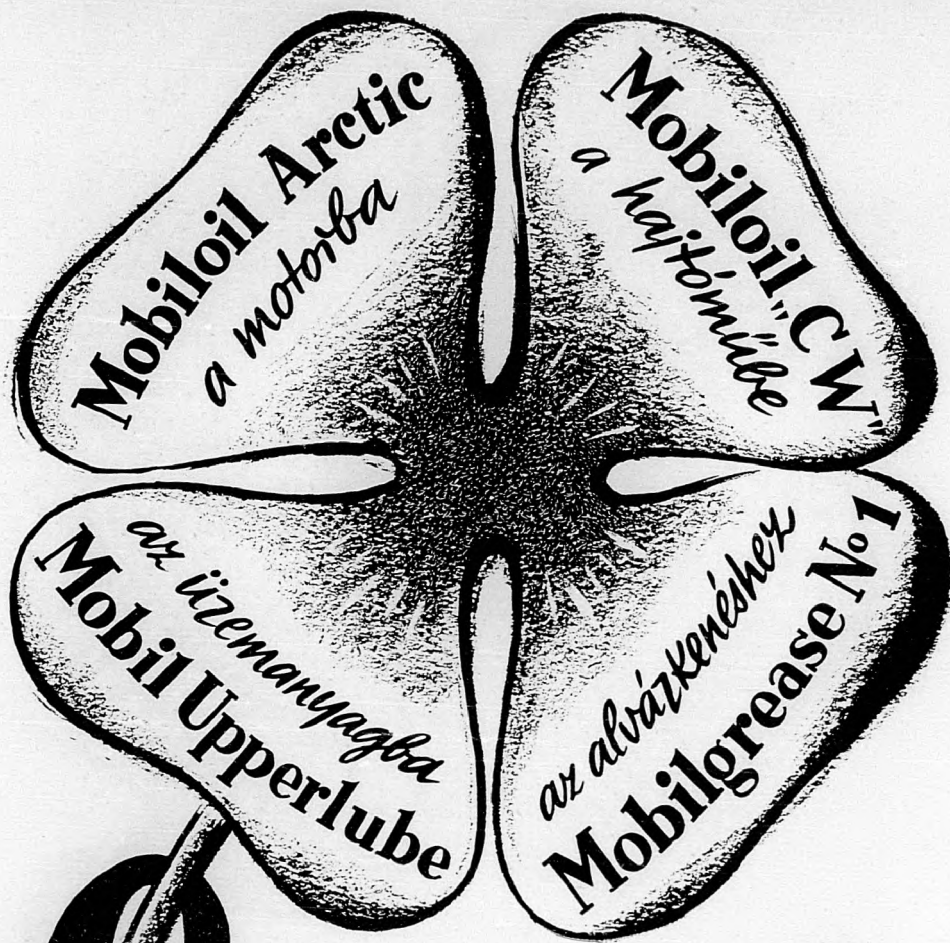
Hát így írt 1902-ben Victor Gottwald úr korunk varázsszönyegéről, az Automobiltól.

Most már csak arra vagyok kíváncsi, hogy milyen képet fog venni 1980-ban az unokám, ha majd ő is valahol a kalocsai és a színhagyott művirágok között egy nagy láda alján megfogja találni könyvtáram egyik büszkeségét, az „Auto és Motor” karácsonyi számát.



**SÉRÜLT KEREKÉT**  
precizen, olcsón, javítja

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



# Szerencsés téli autózáshoz

VACUUM OIL COMPANY R.T. BUDAPEST

# CSAK MAZSOLÁKNAK!...

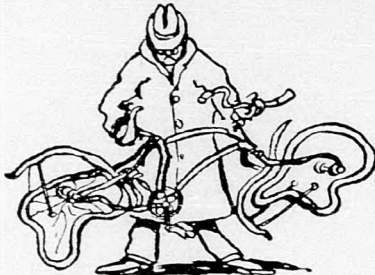
## Mit kell tudnia a kezdő autósnek a transzmisszióról?

Legutóbbi cikkünkben elmagyaráztuk, hogyan lesz a motorkóbból — vagy a jegy nélkül kapható különféle büdöselixi-  
rekből — az esetek túlnyomórészében erő. Most annak elmagyarázására vállalkozunk: miképpen mozgatja ez az erő a kocsit?

A kocsí meghajtásának közhasznú célját a transzmisszió szolgálja, helyesebben a transzmissziós-rendszer, mely különféle érdekes alkatrészekből áll, mint például a kupplung, a sebességváltó, a kardántengely és a hátsótengely.

A motor háta mögött találjuk az úgynevezett lendítőkereket, mely amikor a motor dolgozik, úgy pörög, mint valami megvadult bűgösiga. A lendítőkerek belül üres, akár a tortásdoboz, csak valamivel vastagabb. A lapos dobozt előrelátó technikusok kör alakú lemezekkel töltötték meg, ezek egyrésze acélnak csúfolt vasból, másik része aszbeszet, mivel a frikciós-anyagból van. A lemezek fele a motorral forog, másik fele pedig azzal a tengellyel kapcsolatos, mely a motorral ellenkező oldalon szentelenkedik bele a lendítőkerekbe. A lemezeket mokány rúgók préselik össze, így kénytelenek együtt mozogni. Ha azonban a vezető rátapos a kupplungpedálra, úgy a lemezek eltávolodnak egymástól, megszűnik a diplomáciai kapcsolat a motor és a sebességváltó között és a fentjelzett transzmisszió megáll.

A kezdő sokkal több örömet lel a kupplungpedálban, mint a szakavatott régi vezető. A kupplungpedálok kivétel nélkül olyan alakúak, hogy a kezdő vezető lába minél könnyebben



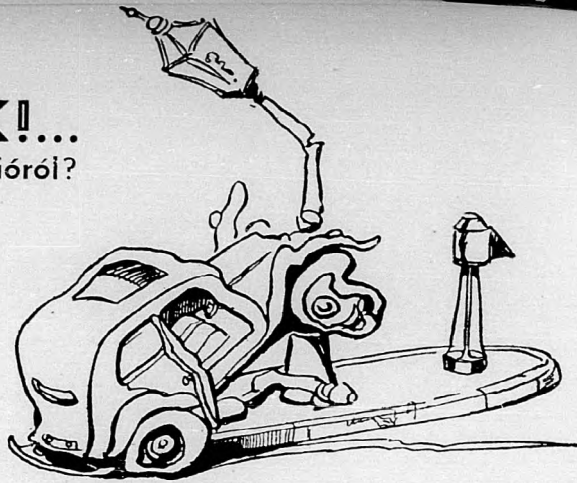
Az ilyen bicikli mindig drágább, mint az új.

csúszszék le róluk. Ez rendszerint olyankor esik meg, amikor a kocsit áll és a motor teljes gázzal pörög. A kocsit ilyenkor erőlyeset ugrik, az ugrást izgalmas események követik, a mazsola vértolulást kap az agyában és a nap hátralevő részét csendes szemlélettel tölti el annak eldöntésére, hogy a romhalmazzal melyik része autót és milyen darabkák tartoznak a ház falához.

A kezdők egyrésze megfogadja a tanácsot és lassan ereszt vissza a kupplungpedált. Lassan, túl lassan és túl óvatosan. Közben a motor természetesen teljes fordulatszámra jár, aminek idegzsongató hatására a vezető elfelejti kiereszteni a keziféket. Az eredmény rendszerint az, hogy a kocsit nem akar megindulni, a kupplung csúszik, mint valami jégmester télen, elég a kupplunglemezek felén levő aszbeszet réteg, amit fehér füstfelhő és barna büdösség súlyosbit, mint kísérő jelenség.

A kupplung mögött találjuk a sebességváltót. A sebességváltó megépítésére és beszerelésére az útépítő mérnökök kényszerítették az autógyárosokat, mert semilyen rábeszélésre sem voltak hajlandók olyan utakat építeni, melyek kizárólag lefelé lejtenek. És mivel a hegyen lakó nem azért tart autót, hogy gyalog menjen haza; hát megszületett (kényszerűséből) a sebességváltó. Az autót őskorában (tegnapelőtt) ugyan segítettek ezen, lovat fogtak eléje és úgy vágtattak fel a meredekre, ma azonban vitamindús konzervet csinálnak a lóból, mely így nem állhat rendelkezésre, mint sebességváltó pótlék. A sebességváltó belsejében egész csapatnyi fogaskerék bújkik meg láthatatlanul, de annál hangosabban. Ezek a fogaskerek rendkívül modern természetűek. A vezető egyetlen parancsoló mozdulatára, bírói közbenjárás nélkül, elválnak egymástól, újabb házasságot kötnek egy másik fogaskerékkel és teljes harmóniában élnek együtt az újabb válásig, amikor is ismét egybekelnek régi szerelmükkel, ahogyan az Hollywood-ban divatos.

A régebbi fajtájú kocsiknál ezek a fogaskerék válások és újabb házasságok nem folytak le simán és a vezető borzalmas berregő, maró és reszelő hangokat hallott. Ennek oka az volt, hogy az egyes fogaskereknek temperamantuma nem egyezett. Újabban a válás és újraházasodás terén bizonyos refor-



mokat vezettek be, most már csendesebben történik ez a szórakozás. Ezt a reformot szinkronizált sebességváltónak hívják, a foggal és körömmel (a szó szoros értelmében) vivott harc azóta csendesebben folyik le.

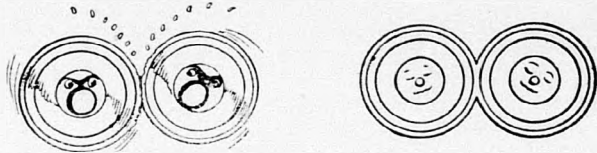
A sebességváltó egyik regényes zugában bújnak meg a hátramenetet előidéző fogaskerek. Ha a vezető hatvanas tempóban megpróbálkozik azzal, hogy ezt a hátramenetet idézze elő, úgy többnyire figyelemreméltó tünények keletkeznek.

Teljesen reménytelen dolog hátrafelé haladni a kocsival, anélkül, hogy az ember a kerékpárokra gondolna. Tegyük csak kísérletet. Ülünk be a kocsiba, amikor ott áll a járdaszegély mellett és indulunk hátrafelé, anélkül, hogy a biciklikre gondolnánk. A hátrafelé való indulás után közvetlenül csattogó, fém hangot hallunk, aminek következtében megállítjuk a kocsit, kiszállunk és a fara mögé sétálunk. A további teendők: megvárni a palacsintává lapult és a hátsó lökésgátlóra kigyóvá csavarodott bicikli gazdáját, aki haladéktalanul és erőlyesen közli velünk a kerékpár árának háromszorosát.

A sebességváltóból hosszú rúd ágaskodik ki: a kardán. Ennek az a kötelessége, hogy híven közzölje a hátsótengellyel mindazt, ami a sebességváltóban történik.

A hátsótengely két féltengelyből áll, melyek közepén az úgynevezett differenciált találjuk. A differenciálban egész kosárnyi furesa, kúpos és tányéralakú fogaskereket találunk olyan összevisszaságban, hogy ritka az, aki kiismeri magát bennük. A differenciál célja, megbízható hírforrások szerint az, hogy kiegyenlítse a két féltengely forgási sebességét és lehetővé tegye azt, hogy a fordulóban a külsőkerék gyorsabban foroghasson, mint a belső. Mert ha nem volna differenciál — mondják — az egyik kerék feltétlenül csúszna. A válóság viszont az, hogy a differenciál azok a ló- és marhatulajdonosok fedezték fel, akik a sáros utak mentén a kátyúba rekedt autók kivonszolásával tesznek szert tekintélyes állandó jövedelemre.

A hátsótengelynek olaj kell: mondják azok, akik értenek hozzá. Ha nem adunk belé olajat, úgy hamarosan morgás, majd ugatás keletkezik és valami eltörik. Ha viszont betöltjük az olajat, úgy az lecsurog a fékekbe, amit csak akkor veszünk észre, amikor a villamos fellökése után megtekintjük az alkatelmeire széthullott kocsit.



A fogasok kapcsoláskor és kapcsolás után.

A hátsótengely felől gyakran dörmögő hangokat hallunk. A hangok keletkezését meggyorsíthatjuk azzal, ha kapcsolás közben túl korán engedjük a lábunkat lecsúszni a kupplungpedálról, amikor is a tengely többet harap le, mint amennyit meg tud rágni. Ilyenkor a tengelyek végén levő fogcskak törnek le és a tengely úgy pörög, mint a méh, mely önmagát szúrta meg. Miközben a fogak ezt az önkihúzást végzik: a tengelynek ugyanaz az érzése, mint annak az öregúrknak, aki meg akarta rágni az ecetes ugorkát és csak két foga volt, véletlenül azonban ez a két fog nem egymással szemben foglalt helyett az állkapcsában.

Azért nem kell félni. A havi motalkódag olyan kiesiny, hogy hosszúra nő a szakállunk, mire a fentjelzett kellemenségek jelentkeznek.

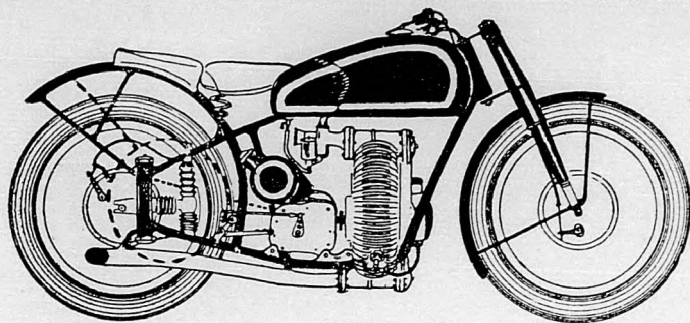
JÖN A

## BENZINTURBINA?

Mik az előnyei a benzinturbinának és mit várhatunk tőle?

Igen komoly szakemberek nyilatkozata szerint a mai dugattyús benzinmotor halálra van ítélve és nincsen messze az az idő, amikor a mai négy- és két-ütemű motornak csak múzeális jelentőségük lesz: helyükbe lép a fantasztikus fordulatszámú és rendkívüli teljesítménnyel dolgozó benzinüzemű turbina. Nem akarunk vitába szállni ezzel a jósággal, mert hiszen ahogyan a dugattyús gőzgép is kénytelen volt átengedni helyét a gőzturbinának, úgy a dugattyús benzinmotor is kipusztul, ha sikerül megoldani a gázturbinát. A hangsúly a ha szócskán van, bár döresség volna azt képzelni, hogy a műszaki tudomány, mely az utóbbi években megdöbbentő újdonságokat termelt ki: ne legyen képes megbirkózni a gázturbinával kapcsolatos nehézségekkel.

Mi a gázturbina előnye a dugattyús motorral szemben? Elsősorban az, hogy mivel nincsenek benne reciprok mozgást végző részek, fordulatszáma a gyakorlatban is megdöbbentő magasságokat érhet el anélkül, hogy vibráció lépne fel. A rendkívül magas fordulatszám természetesen azt eredményezi, hogy az aránylag kis méretű és súlyú turbina igen nagy teljesítményt nyújt és elképzelhetjük azt, hogy a mai aránylag nagy benzinmotor helyébe



Kép a jövőből: a legújabb típusú (1950?) gázturbinás BMW.

lépő maroknyi kis gázturbinától ugyanazt a lóerőteljesítményt várhatjuk, mint sokszorosan nagyobb dugattyús elődjétől.

A gázturbina megteremtésére vonatkozó kísérletekben a múltban sem volt hiány és mint értesülünk, az egyik magyar motorvezető mérnök, akinek különleges nyersolajmotorja nagy sikert aratott: rövidesen a nyilvánosság elé is lép konstrukciójával. Egyelőre titokban folynak a kísérletek és nem szivárog ki semmi a szigorúan zárt ajtók mögül, de ki tudja, talán már holnap többet tudunk.

A múltban készített kísérleti gázturbinák nem váltották be a reményeket. A Holzwarth-féle turbina például elérte a percnként 30.000-es túraszámot, viszont 26 lóerős teljesítmény mellett olyan fantasztikusan nagy volt a fogyasztása (700 gramm benzin per lóerőóra), hogy

gyakorlati jelentősége még akkor sem lett volna, ha ötperces üzem után be nem sült volna az egész készülék. Sokat foglalkozott a külföldi szaksajtó annakidején a Stauber-féle turbinával, majd a négyütemű gázturbinával, de komoly eredményt egyikük sem tudott felmutatni.

Annyi bizonyos, hogy a gázturbina jön. Természetesen a mostani háború korántsem alkalmas a kísérleti terv fokozására, a tervezők ma mással vannak elfoglalva. Pedig a gázturbina — amennyiben beváltja a hozzáfűzött reményeket — ideális erőforrása lenne a harcirepülőgépek, a mostani súlyos dugattyús motorok helyébe szerelt könnyű és kicsiny, amellet takarékos fogyasztású gázturbinák nemesak a gépek hatósugarát növelnék, hanem a hasznos terhelés fokozását is lehetségessé tennék.



Fényszóróba,  
keresőbe és  
minden segédvilágítás  
céljára az  
elismerten elsőrendű

Osram-  
auto-lámpákat!

# OSRAM

auto-lámpák

# „Wir fahren gegen Engelland...!“

A tavaly őszi lengyel villámháborút látszólag eseménytelen téli hónapok váltották fel, a napról-napra a senki földjén végzett járőrtevékenységekről szóló egyhangú német hadijelentések a szkeptikusokban a világháború nyomán szállóigévé képzett „nyugaton a helyzet változatlan” reminiscenciáit ébresztette. Az anglo- és frankofilek képzeletükben az angol aranyban és flottában, valamint a Maginot-vonalban legyőzhetetlen akadályt vélték emelni a Clausewitz hagyományaihoz hűségesen ragaszkodó offenzívjellegű német hadvezetés törekvései elé. A németek télutóján mennykőszerű váratlansággal végrehajtott norvégiai hadjárata azonban dicsestelen árnyékot vetett a félelmetes angol flottára, a belga-holland inváziót követő Sedan és Flandria gyászosemléki csatateroín megtépázott gall kakasnak a Maginot-vonal lerohanása adta meg a kegyelemdőfést... Ez volna a tavalyi „eseménytelen” telet követő ugyancsak eseménydús esztendő rövid összefoglalása.

Tanulsága pedig? Az események a németeket igazolták, akik váltig hangoztatják, hogy ez a háború a hosszú, gondos előkészületek és a villámgyors hadivállalkozások háborúja. Röviden: Blitzkriegek sorozata! Melyek eredménye az angol felelős tényezőket és annak főleg a franciák részére fájdalmas ténynek koncedálására készítette, miszerint „az idő nem dolgozik mindig a nyugati szövetségesek” számára...

**Döntő fázisához közeledik a német—angol háború?**



Az esztendő krónikája legyen mento azok számára, akik az idei tél látszólagos eseménytelenségébe, az állóháborút szeretnék belemagyarázni. Mert ne felejtjük el: a modern háború motorizált harc eszközei a repülőgép, harcokcsi, tengeralattjáró és gyorsnászád már lényükéből kifolyólag is lehetlenné teszik az állóháborút! *Ez a háború a motor háborújának indult, eddigi eseményeit a motor döntötte el és ma, végső jüzisában tenger alatt és levegőben kizárólag a motor háborújává fejlődött ki.* Nagyon szűk látókörre vall, ha valaki a világháborúban megmerevedett nyugati frontok állóháborújával analógiát keres a La Manche két oldalán ma felsorakozott ellenfelek háborújában! Mert ez nem állóháború, még a laikus számára sem lehet az, hanem méretében és dimenziójában a mozgó háború méreteiben soha nem álmódott legújabb válfaja:

*légiháború!* Légiháború, mellyel parallel folyik a tengeralattjárókkal vezetett tengeri háború. Es 1918 és 1940 között nincs analogia! Mert 1918-ban is repültek ugyan, meg a tengerek színe alatt is ott leselkedtek az U-hajók, de hol maradnak az akkori légi flották technikai szempontok megszabta aktivitás dolgában a maiaktól? Es nincs analogia legfőképpen azért nem, mert *ma a küzdő felek a La Manche két partján sorakoznak fel,* a németek ott, ahol a világháborús német hadvezetés vágyálmának szárnyain sohasem juthatott el a német katona! Ma eljutott és ott áll őrt nemesak a La Manche partján és angol szigetein, hanem Biarritzól Narvikig mindenütt, ahonnan veszélyeztetni lehet Albion tengeri hatalmát és ahonnan meg lehet törni belső ellenállóképességét.

Lord Chatfield, Admiral of the Fleet széles látókörű katona, már atyja is

## Gumival raktárról azonnal szállítható!



WANDERER



**HESS ERVIN SZEMÉLY- ÉS TEHERAUTÓ KERESKEDELMI KFT.**  
BUDAPEST, I., MÉSZÁROS-UTCA 15. TEL.: 150-090

admirális volt, a világháborút az angol flotta főparancsnoka Beatty admirális oldalán élte végig először mint Beatty adjutánsa, később mint zászlós hajójának parancsnoka. Lord Chatfield sem lát Anglia eme két nagy háborúja között analogiát. A világháborúban Angliáé volt a kezdeményezés: 1915-ben angolok szálltak partra Szalonikiben, 1916-ban angol hadihajók vitték Pireusba a brit ultimátumot és az azt nyom követő, Korinthusban partraszálló csapatokat, 1917-ben pedig angol hadihajók mondatták le a görög királyt... A világháborúban az angol flotta uralta a Földközi-tengert és ezt a tényt a Gallipolinál partraszállott szövetséges Dardanella-hadsereg kudarca sem homályosíthatta el. Ma az angol flotta nemcsak, hogy az Adrián történő albániai, de az Északafrikába irányuló olasz szállításokat sem akadályozhatja meg, mert a Grand Fleet tekintélyes hányada a Földközi-tenger helyett a Jöreménység foka körül hajózni kényserülő hajókaravánok védelmével van lekötve. Nem is szólva az amerikai relációban közlekedő hajókaravánok kíséretéről!

Anglia földközitengeri egyeduralmát a La Manche-csatornánál vesztette el! Chatfield szavait idézzük: „Az angol tengeri hatalommal szemben még soha sem volt ellenség olyan előnyös helyzetben, mint most!” — Európa nyugati partja Biarritztól—Narvikig ma egyetlen német tengeralattjáró és repülőgépbázis, melyről a hathatós légi védelmet és felderítést élvező U-bootok a brit tengeri utánpótlás vonalaira állandóan reppant veszélyt jelentenek. A legutóbbi napokban teljes angol hajókaravánok

semmisültek meg ezeken a vonalakon, melyek nagyrészt a világháborúban messzi támaszpontokról operáló német U-hajók úgyszólván egyáltalában nem tudták ellenőrizni. A világháborúban Anglia teljes megkerülésére kényszerítette az U-hajókat a hírhedt *Dover-zár*, ma a Royal Navy számára fejtörést okoz, ha éjnek idején át akar csempészni a német parti csatornatüzérség saszeméi elől néhány gőzöst. A repülővel összedolgozó közeli támaszpontokról operáló U-hajók ma nemcsak Anglia vizeit lepték el, hanem nagy hatósugarú példányaik a nyílt óceánon is lesben állnak. A világháborúban a német haditengerészet a hírhedt „vizes háromszögbe” kényszerült — ma, kinnt van az Atlanti-óceánon! A hajókaravánok már távolról sem nyújtanak annyi védelmet, mint 1918-ban, a karavánokban hajózó gőzösök évi tonnakilométer teljesítménye szörnyen lecsökken, a hajtóermet U-bootok, aknák és repülőgépek pusztítják: a német tengeri hadviselés sok gondot okoz Angliának!

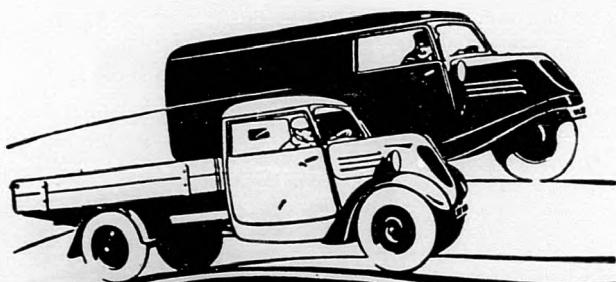
És talán még többet a repülők! A német repülőbázisok ott vannak Flandriában a csatorna mellett, a német bombázóknak Londonig alig 100 km-t kell repülniök, vadászgépek védelme alatt repülhetnek, a kevés üzemanyagszükségletnek hála, kiadós bombaterheikkel és éjszakánként akár több fordulót is véggezhetnek még akkor is, ha Középanglia városait látogatják meg. Ezzel szemben az angoloknak pl. egy berlini kirándulásért 1600 km-t (!) kell megtenniök! Rádásul a túlszűfolt angol iparvidék légérzékenysége sokszorosa a jobban decentralizált német hadiiparnak úgy, hogy az angolok a levegőben kétségtelenül

nagy stratégiai hátrányban vannak a németekkel szemben. A tél is a németeknek kedvez: a német bombázók eljegesedési veszélye a rövid és óceáni légrétegben végzett támadórepüléseknél úgyszólván elenyésző a zord német kontinentális légitérben hosszú út megtételére kényserülő angolokkal szemben.

Rádásul a német légitflotta érti a dolgát. A németek Anglia elleni megtorító repülései szeptember 7-én kezdődtek, intenzitásuk a francia összeomlás felszámolásának és az Anglia elleni felkészülődésnek megfelelően november 14-én a soha nem álmzott tömegtámadások periódusába érkezett el. Innentől datálódik az Anglia elleni légioffenzíva, melynek pőrölycsapásai november 14-én Coventryt, 20-án Birminghamot, 25-én Bristolt, 27-én Liverpoolt és a vele átellenben fekvő Birkenheadet, december 1-én Southamptonot, majd Plymouthot és Londont sújtották. A szisztematikus tömegtámadások mellett más légirajok naponta nyugtalanítják London és más városok életét...

Az elmúlt télen sem volt álló háború, nagy események nélkülözhetetlen, lázas előkészítésére használták fel. Előkészületek nyilván most is folynak, de a látzólagos álló háború fölött az idén ott tombol a modern technikából fogant legpusztítóbb mozgó háború, a légiháború! Melynek nyomán virágozó városok, ipartelepek tűnek el, maga az angol beismerés is londoni házak tizezreinek pusztulásáról beszél, a lakosság hónapok óta naponta átlag 12 órát a légvédelmi óvóhelyen tölt, nincs ablaküveg és itt a — tél!

Ehhez nem találni analogiát! Mert ilyen még nem volt.



# Tempo

minimális fogyasztású  
kis teherautó

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

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

# Nem mind pótlék, ami büdös



„Az élet olyan, mint a hűtőtakaró nyáron: ronda és céltalan.“ Többemagával ez a márványkőbe kívánczó, de nem egészen etikettyszerű bölcsélet is VIII. Fülöp Samu ferdoi nagyhercegtől származik, kit népe, nem ok nélkül, a „bölcs“ előnévvel tisztelte.

VIII. avagy Bölcs Fülöp komoran járkált fel s alá nagyhercegi kastélya pót-márványtermében, kedvetlen volt, mint egy munkanélküli gumiképviselet pénztárosa 1940-ben.

Ott állt előtte gróf Prbicska belügy-miniszter, aki egyben az önállóan működő országos anyaggyártóháza háromszázharminchármas bizottsága hivatalból berendelt elnöki tanácsának rendkívüli elnökségi tagja volt.

— Gróf Prbicska, — mondta a nagyherceg lehangoltan, — *higgye el, a nő olyan, mint a benzinkút: mindig többet vár tőle az ember, mint amennyit ad. Komoly ügyben kerétem. Feleségemet, Olga Benzoliana nagyhercegnő hetek óta gyötri a kíváncsiság. A kíváncsiság a nagyhercegnőt és engem a nagyhercegnő gyötör, hogyan lehetséges az, hogy a mai üzemanyagtalan világban, amikor a nagyhercegnő autója állandóan a garázsban áll, a polgárság autói mindig üzemen vannak? Ma kaptam kézhez dr. Girca, miliciánk kiváló titoknokának bizalmas jelentését, amely szerint Cseremisz belvárosi patkánykörülm és szűnyögbélnagykereskedő ebben a hónapban már negyedszer volt a KK-313 rendszámú autójával a Zöldesen, míg Csóresznyik József elismert szelephézaggyáros vasárnaponként a Kraguje-Diófoki strand langy hullámaiban ringatja illetlen testét. Itt a lista, sürgős jelentést kérek, mert tudja meg, kedves Prbicska, — mondta a herceg lehangoltan. — a nő csak olyan, mint az ablakmelegítő, mindig baj van vele.*

Gróf Prbicska egyenes jellemű ember volt. Ezért Cseremisz patkánykörülm és szűnyögbélnagykereskedőnek egyenesen tette fel a kérdést:

— Cseremisz, honnan lopod a benzint? Cseremisz előbb megremegett, mint egy rosszul futófelületezett gumijú autó volánja 50 kilométeres sebességnél és csak azután válaszolt:

— De félkegyelmes uram, én pót-nyagokkal járok, saját keverésem a „Motostink“ és a legbűdösebb az egész hercegségben. Ha kívánod és diszkrétan kezeled, elárulom a keveréket, amely hangyasavból, trágyaléből és szóbabikarabónából áll.

Es mert gróf Prbicska is állandó üzemanyageserezevarokban szenvedett, örök diszkrétciót ígért.

— Egy gyűszűnyit az általam feltalált keverékből, — sügta Cseremisz — beleöntök 50 liter benzint, a motor nagy-szerűen működik, viszont bűdösebb minden más pótanyagnál.

Gróf Prbicska hálásan szorongatta Cseremisz kezeit, búcsúzott és felkereste Fekete Jolanda ismert kozmetikusnőt, aki különösen a térd- és könyökszörtelenítés

körül szerzett elvitathatatlan érdemeket a hercegség mágnáshölgyei körében és kinek kétülésses, korállpirosra rúzosított és „Csuli-Muli“ névre hallgató kisautóját városzerte ismerik.

Gróf Prbicska súlyos vadjára Jolanda opalóslírára festett kőrmű kezével szívéhez kapott és oly sűrűn hullatta könyveit, hogy a gróf kénytelen volt kalucsnit húzni.

— Madame, — mondta a gróf udvariasan, — *ön oly megindítóan sír, hogy egy három éve leállított ötliteres Buick is megindul, ha ezt látja.*

— No lássa, — szipogott Jolanda — és maga még kérdezi, honnan szerzem az üzemanyagot?! Sirok egy kicsit és már van onnyi benzinem az autóban, amennyi indulásra kell. Szememre veti maga csúnya fíú, hogy többször állok meg a benzinkút előtt, mint ahány részec a benzinjeggem. Mon Dieu, oly szimpátikus a kűtkurbliöz és higgye el kis grófm, a látszat is csal! Szóval kijövök azzal a pár vacak literrel. Mondja kis grófm — csapott át Jolanda elismert üzleti finomságára — *miért nem jön föl egyszer hozzám elmasszíroztatni azt a pár ráncot a nyaka körül? Hiszen maga még oly fiatal!*

Azután egész közel hajolt a grófhöz és úgy sügta negédesen a fülébe:

— Mondja, csúnya fíú, nem maradt pár lityi fölősege a mult hónapról?

Es mert a grófnak maradt, lelkipudalással telt ígéretek között távozott.

Csóresznyik József már nehezebb eset volt. A nagyhercegség legtekintélyesebb polgárai közé tartozott, kit a herceg remrégen a szelephézaggyártás körül szerzett helyi érdemeinek elismeréséül a volánfőtanácsosi rangra emelte. A második motalkőjegy ügyében futkosó és ebben elaggott autótulajdonosok menházána megalapítása körül szerzett országos érdemeiért a III. osztályú motalkőjegy közép-, vagyis B-pótszelvényét kapta, mely, mint ismeretes, rangban, de főleg értékben teljesen egyenlő az A és C pótszelvényvel.

Kastélyának muzeális értéke felbeesülhetetlen volt. A hercegségbe érkező idegeneknek, kik engedélyt kaptak a kastély megtekintésére, büszkén mutatta az utolsó kanna „Valvoline GX“t, melynek ritkasági értéke állítólag egyenlő a Mauritius belyégével. Legtöbben mégis az utolsó 3 kilogrammos „Glystant“ hűtőfolyadékot bámulták, melyet külön jégszekrényben tartott. Büszkén vallotta nagágának azt az egyetlen elektromos

ablaktörőt, mely esős időben is működött és tulajdonában volt az a pár jelzőkar, amely dörömbölés nélkül is visszaset. Akit bizalmába fogadott, annak megmutatta azt a belépőjegyet, melyet a legutolsó magyarországi autóversenyen adtak ki, orvosátogatóknak pedig azt a kiünnivaló embert, aki 1940-ben nem vásárolt autót.

Mindezek ellenére gróf Prbicska, az erős jellemű, nem kertelt, hanem némi undorral mondta:

— József, te csalsz a benzinnel!

— Mélyen és igazságtalanul süjt a vad — mondta Csóresznyik, bár nem a teljes meggyőződés hangján és folytatta, mint egy volánfőtanácsoshoz illik:

— Grófm, én, mint az ország egyik gazdasági pillére stb., nem állítom azt, hogy egyetlen meztelen szál 30 literes utavány elegendő egy egész éhes bendőnek. De nem tagadom az ellenkezőjét sem. De különben is, egész télen nem jártam, mert télen nagyon hideg van és nyáron nagyon meleg van. Osszel és tavasszal esik az eső, soha sincsen jó idő stb. Mindezek dacára, nemzetgazdasági szempontból is jogom van a fel nem használt nedűt fejtetenni célirányosabb időkre. Bevallom, hogy mindez nem elég, de van egy muzeális értékű Fordom 1905-ből, a tankjában rejtőzött pár csepp bekevelti benzint, azt is az autómba jacsartam. Azután Nagynénem unokatest-vére sógornője egy trafiksnőnek, kinek volt egy kis öngyűjtőbenzin maradéka, azt elcseréltem egy slafrokravaló bar-hendmaradékkal, nos és a külnivizemet is felhasználtam az autóm érdekében. Nemzetgazdasági szempontból én sohasem csulok a benzinnel, legfeljebb mint „jóhíszemű tájékozatlan“ a cél érdekében némi lelkiismereti engedményt teszek magamnak és az vesse rám az első követ, aki nem követ a hercegségben — mondta Csóresznyik, aki mint halandzsamester sem volt a legutolsó.

S mert gróf Prbicska is volt néha „jóhíszemű tájékozatlan“ a benzinszerzés terén, búcsúzáskor melegen megszorította Csóresznyik elismert szelephézaggyáros tisztességtelenségben megkérge-sedett kezét.

— Az élet olyan, mint egy Service-szerződés, utóbb mindenért küln fizetni kell!

Ez a márványkőbe kívánczó bölcs mondas VIII. Fülöp Samu ferdoi nagyherceg szájából hangzott el akkor, amikor gróf Prbicska az ország racionális benzingazdálkodásáról tartott szakszerű előadást a nagyhercegi pár előtt, mely előadását különösen Olga Benzolia nagyhercegnő értékelt nagyra, mert megmutatta neki az utat, melyen haladnia, illetve autóznia kell.

— Felséges uram, — fejezte be a gróf beszédét — *lelkiismeretes kutatásaim folytán kijelenthetem, hogy ebben az országban a benzin körül senkiesem csal, lop vagy oroz, de a benzin oly csodálatos valami, — egy könny forrást jakszt, aszpirin, slafrokk és külniviz benzinné változik — és véssük márványba azt a bölcs mondatot is, hogy „Nem mind pótlék, ami bűdös“.*

Es szóla a bölcs nagyherceg:

— Egy nép, mely ennyi küldelem árán is autózní akar, csak elismerést és jutalmat érdemel, ezért elrendelem, hogy a benzinjegyen levő A, B és C pótszelvények mellé az újév alkalmából a D, E és F pótszelvények is hozzáadandók, használda népem „reménykedéssel“, mint az előbbi 3 pótszelvény.

Király Tengely.

## Packard-Nash

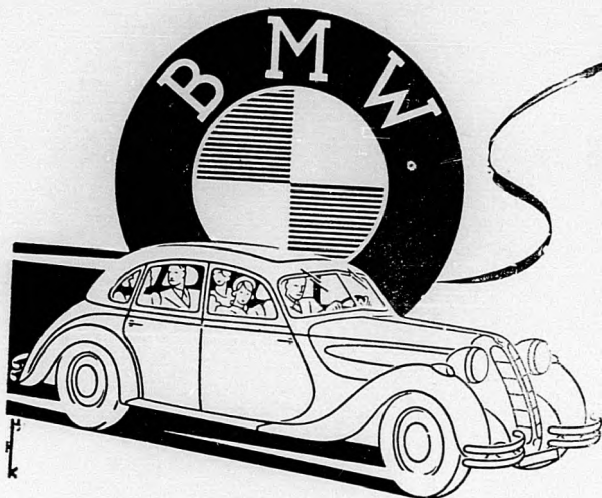
Hivatalos szervice

### ERDŐS TESTVÉREK

autobiljavító- és karosszéria-üzem

AUTÓKARBANTARTÁS

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



**BMW**  
NEMCSAK  
GYORS,  
HANEM –  
**TAKARÉKOS!**

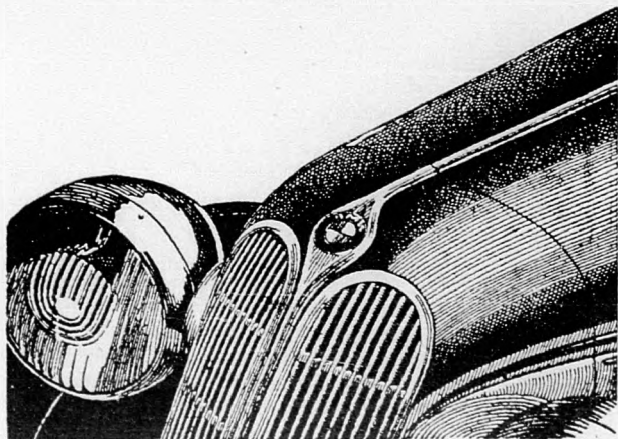
A gépkocsi akkor a legtakarékosabb, ha utazási sebessége a csúcsebességnél mintegy 20–25%-kal alacsonyabb. Ez a titka annak, hogy miért takarékos a BMW 100 km-es sebességnél is, mert csúcsebessége ennél lényegesen magasabb!

**A BMW tehát a nagy teljesítmény és takarékoság eszményi kettőse!**

VEZÉRKÉPVISELET:

**MAJLÁTH M.**

BUDAPEST, LEHEL U. 2.



## Próbaután a kacszerű kismotóval

A legtöbb elméleti vitát csak kézzelfogható vagy legalábbis vizuális tényekkel lehet alátámasztani. Valami illeszkedést célozt az az ajánlat, amit az NSU-vezérképviselő tett az Autó-Motor szerkesztőségének, amikor is rendelkezésünkre bocsátotta a 125-ös bemutató gépét avval a kéréssel, hogy a tapasztalatainkról írjunk tárgyilagos beszámolót.

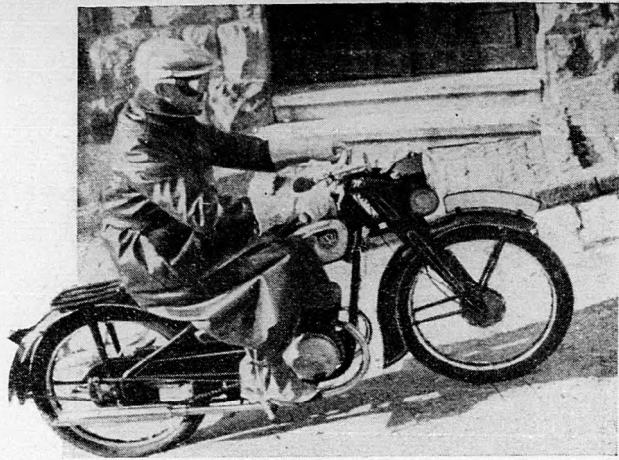
Fotóriporterünk kíséretében mentünk el a szerkesztőség autóján a „kísérleti nyúlert” az Aradi-utcai NSU-házba. A gép már ki volt készítve az udvarban. Jól körüljártuk a kis gépecskét. Első, amit észrevettünk a kilométeróra volt, ugyanis több mint 24.000 km-t mutatott. Kovács Emil, az egyik cég-főnök úgy mondta, hogy a gép, már így, használaton érkezett a gyárból, ahol mint küldőgépet használták, meg aztán már a vezérképviselőt is néhány ezer kilométert „tett” bele. Miután elmagyarázták az automata-lábkapcsolás állásait, beleértük a formás, nagy benzintankba, amelynek csak az alján lötyögött némi kis keverék. Kovács Emil hosszas bizonygatása után mertünk csak vállalkozni ilyen kevés üzemanyaggal egy olyan igazán gyilkos próbautra, mint ahogy azt tervbe vettük. A könnyű indítás után útirányunk első etapja a főváros nyüzsgő forgalmú utcai voltak. Eleinte csak úgy tapogatóztunk a motor ereje körül... rövidesen, két utcasarok után már tisztában voltunk vele. Kicsi, de erős akár a magyar történelem Botondja. A Mussolini téren tilosra állt a forgalom... fék. Nem blokkolt, pedig azonnal megálltunk.

Hosszas csavargás után mentünk csak a fotóriporterrel előre megbeszélte, meredek kapaszkodójáról híres Aranka-utcahoz. A felszaggatott úttestű Margit-körút kriminálisán rossz flaszterjén szellem módjára suhant a kis NSU. A kézzel állítható villa-dörzslőkhárítók lazítása csak egy pillanatnyi mun-



Képünk jól érzékelteti a kis NSU sebességét.

kát jelentett. A testsúlyra állítható lengőnyereg pedig ismét bebizonyította, hogy többet ér, mint egy rosszul konstruált készúvilla-rúgózás. A Mechwart-kefnél még a második fordultunk, de a Statisztikai hivatal előtt már beletettük a direktet. (Aki ismeri Buda e részét, azt tudja, hogy a Statisztikáig milyen emelkedő vezet.) A csekély forgalmú Keleti Károly-utca után megtéptük egy kicsit a dréhrifet. „Söpört” is a kis porszívó. Az Aranka-utca aljában már teljes készültségben várt a fényképek nagymestere. Megbeszéltük, hogy először megpróbálunk feljutni az utca végébe, hiszen talán fel sem tud ez a parányi jószág kapaszkodni. Lent a Marcibányi-térnél aztán neki fohászkodtunk. Első füllgáz. A motor egészséges hangja erősödve jelezte, hogy a fordulatszám vidáman emelkedik, pedig ugyancsak kellett kapaszkodni néki. Na, mindjárt meglátjuk, mit szól, ha bekapcsoljuk a második sebességet. De az bizony meg sem mukkant, hanem erőlködés és a kétüteműeknél ilyenkor fellépő csillingelés nélkül purrogtunk fel a fordulóig. Ez már bizony derekas teljesítmény. Második menetben újabb feladat hárult az NSU-ra. Elsővel fel az Aranka-utca. Hát ezt bizony látni kellett volna, mert nincs az a fénykép, amely ezt a produkciót hünen tudná érzékeltetni. Még egy harmadik „futam” is volt, aminek a mellékelt fénykép a mindennél többet beszélő tanúja. Lefelé jövet ért az első kellemetlen meglepetés. Egyet prüszkolt a karburátor és leállt a motor. Pedig a motor be



Nagy motorokat megszégyenítő fürgeséggel suhan a kis NSU a meredek Aranka-utcában.

volt kapcsolva elsőre és a kupplungot is kiengedtük. Hiába minden: elfogyott az üzemanyag. Nagyon sajnáltuk, mert igen kedvünkre való volt ez a viláncolás ezzel a kis motor-kával. Lent az utca aljában, a Marcibányi-térnél ért egy kontra meglepetés, a tankban még majdnem annyi benzin volt, mint amikor elindultunk. Rövid gondolkodás után rájöttünk, hogy csak át kell váltani a benzinesapot a tartalékra és a motor ismét vigan pörög. A berugás pillanatában kigyulladt a kormány közepére szerelt kis piros lámpa, amiről mi azt hittük, hogy ez a töltést ellenőrző lámpa, pedig vastagon tévedtünk, mert ez a fény csak akkor világít, ha a sebesség-váltó üresjárásban áll. Az ellenőrzőlámpa a dinamofedél oldalából világít ki, amit egy rövid, levetett pillantással azonnal megállapíthattunk.

Miután üzemanyagban nem volt hiány, a Garas-utca előszőr fel-, majd leereszkedve a Retek-utca, ahol direktben átkelés nélkül harmincezel kigurultunk a Budakeszi úti betonhoz. No, kis NSU, most lesz itt: ereszd el a hajam! — alaposan meg fogunk itt nyúzni. A gondolatot tett követte. Első füllgáz... huszonöt kilométer, mutatta a reflektorba épített óra, mesterváltás második... huzatás... füllgáz... hatvan. Már szinte füttyül a motor. Egy pillanatra gázélvétel — rövid lábmozdulat és benne van a harmadik. Gázt. A dréhrifet enyhén bánunk, ráhúzzuk és egy gondolatnyit visszavesszük. A mutató már elhagyta a nyolevanat és fürgén kúszik a nyolevanót felé. Ha ráhajoltunk volna a benzintankra, tovább lehetett volna kényszeríteni a kilométeróra mutatóját. Ezt a mutatóváltást mindenki utánunk tudja csinálni, aki tud már jól motorozni.

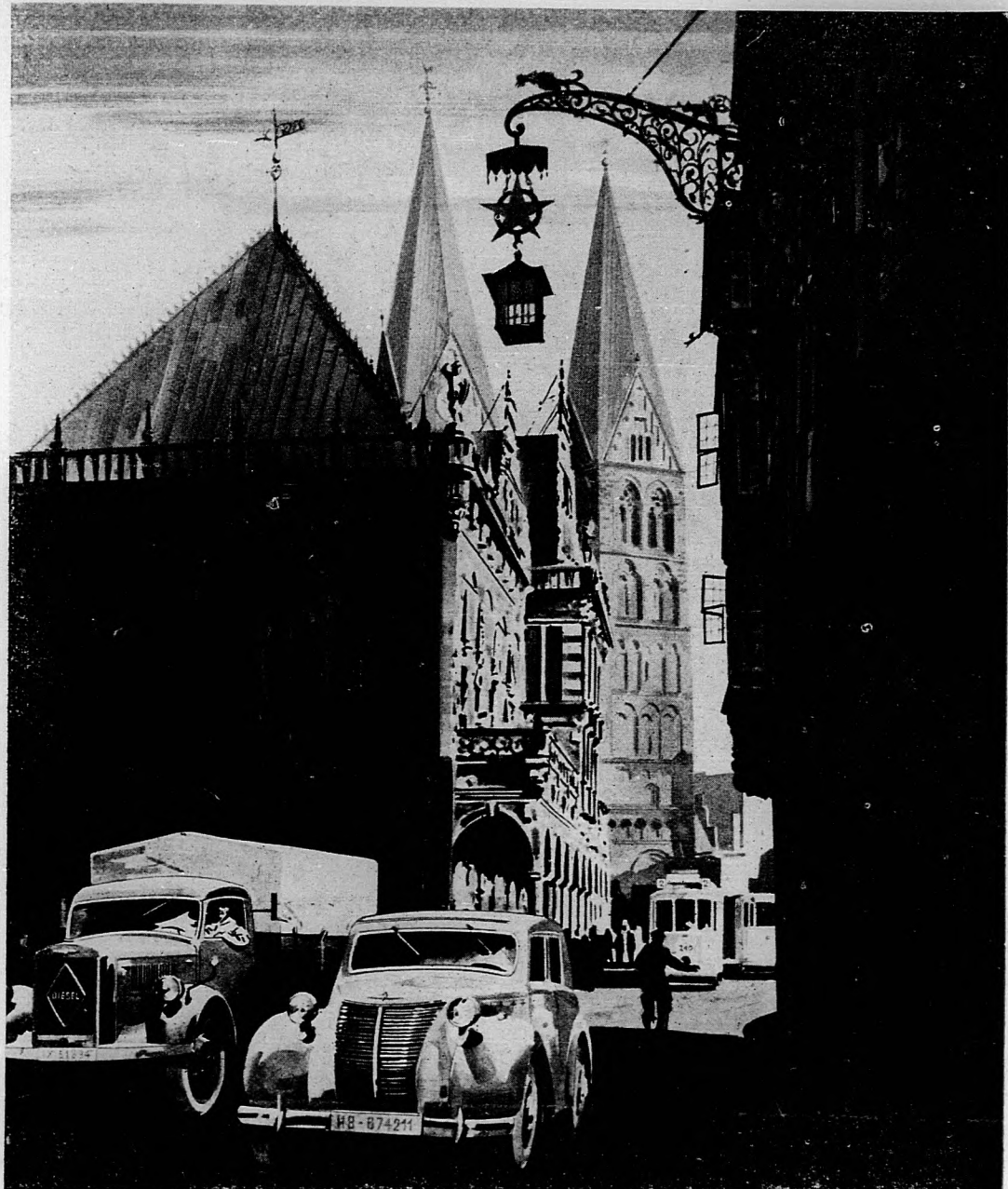
Fájó szívvel bár, de mégis be kellett fejezni ezt a motoros viziszekciót, mert az idő eljárt és a fenti kísérletekből már le tudtuk vonni a tapasztalatokat, amelyek igen kedvezően alakulnak a 125-ös NSU javára — egy pontot kivéve és pedig a térdpárnák, amelyek, szerintünk, ninesenek alkalmas helyre konstruálva. A gép stabilitásáról csak annyit, hogy a Franciskánusok előtti kanyarban álló rendőr rosszalólag esővalta a fejét, amikor az éles balkanyarban, Bullusszerűen bedöntve hűztünk el előtte.

Utolsó meglepetésünk az NSU-ház udvarában ért; a tankban még mindig volt üzemanyag a kemény, kétórás motorozás után.

Ennyi jó tulajdonság után már nem is esodálkoztunk, amikor megmutatták a gazdag szerszámkészletet, ami egy nagy motornak is elegendő lenne, meg a célszerű amerikai rendszerű kormányzat. (A motortolvajoknak befellegzett.) Azt is természetesnek találtuk, hogy a budaenokon szirzőfejek vannak. Ha pedig mindezekhez még azt is hozzászámítjuk, hogy úgy vonalvezetésben, mint technikai megoldásokban sem hagy kívánnivalót maga után, akkor elhiszük, hogy 940 pengő valóban nem sok a 125-ös NSU-ért.

### MCSZAKI ADATOK:

A 122 kem-es laposdugattyús, keresztáram öblítésű kétütemű motor, teljesítménye 5 LE.  
Levehető hengerfeje könnyűfém.  
Az elsőlánc teljesen zárt olajfürdőben fut.  
Csőváza zárt. Benzintartály 11 l. Nyeregmagasság 70 cm. Legnagyobb hossza 196 cm.  
Elöl-hátul expanziós fékek.  
Noris-világítás 35 watt. Elektromos kűrt.  
Áttételezési arányok 1:3-1.72/1.33 a seb. váltóban, 1:2.3 a motor és váltómű között, 1:2.68 a váltómű és a hátsókerek között.  
Utasszállításra is alkalmas esomagtartó.  
Fogyasztás 2.2 l/100 km.  
Sebesség 80 km/100 km.  
Reflektorba épített kilométeróra.



# BORGWARD

Bremen automobilja

**Nagy idők nagy feladatainak megoldására**



CARL F. W. BORGWARD BREMEN AUTOMOBIL- UND MOTOREN-WERKE

*Új év -  
régí csapágy*



**RIV**

*változatlan minőségben*

**SZILÁRD BÉLA**

BUDAPEST, VI., NAGYMEZŐ-UTCA 15. TELEFON: 125-336\*

**TÉLEN TÖBB  
ÁRAM KELL,**

*amit csak megbiz-  
ható márkás akku-  
mulátortól várhat.*

**VARTA**

*akkumulátor nem  
hagyja cserben.*

**KISÖRSSY A.**

AUTÓVILLAMOSSÁGI VÁLLALAT  
IX., LÓNYAI-UTCA 7. TELEFON: 183-361

**SPEEDOIL**

— nem felső olaj — sohasem  
állítottuk, hogy az!  
Bár az üzemanyagba adagol-  
juk, de hivatása más!



A henger égéstermékét semlegesíti —  
a hengerfalra, dugattyúra, dugattyú-  
gyűrűkre és szelepekre nem rakódik  
roncsoló salak, miáltal az autó szívet —  
a motort — óvja az időelőtti kopástól.

Autóját tovább használja, ha

**SPEEDOILT**

kever üzemanyagába

# Motoros a motorjáról

Van valami böles mondás, amely azt mondja, hogy más az elmélet mint a gyakorlat. Mindenkor a fogyasztók körében kialakult vélemény a mérvadó.

Éppen ezért mi is ehhez a régi és jól bevált ötlethez fogyomadtunk, amikor néhány motorost szólaltattunk meg, véleményyt kérve az általuk üzemben tartott motorról.

Portyázó utunk első motorosa egy sáros 750-es oldalkocsis BMW-n feszítő úr volt. A bemutatkozás után megtudtuk, hogy

## Turiet Béla

úr tizenhat éve motorozik, tehát gazdag tapasztalatokkal rendelkezik. Mint elmondta, eddig öt motorja volt — ebből három Puch — és most, már másfél évevel a BMW-vel közlekedik.



— *Hogy van megelégedve a motorral?* — tettük fel az obligát kérdést.

Úgy nézett ránk, mint aki nem érti a kérdést.

— *Ugyan, kérem, hogy lehet ilyen naïv kérdést adni!* — mondta némi megütközéssel. — *Hiszen ezt Ön is látja, hogy ez egy Béemvé. Hallott Ön már panaszkodni valakit is egy Patek Philip órára? Úgyebár még nem. Nohát — mondta mély meggyőződéssel. — Panaszsom csak az oldalkocsira van, mégpedig az, hogy nagyon „cúgos”. Amit el is hiszek a feleségemnek. Búcsúzóul még egy fényképet és egy jó tanácsot adott. Ha motort vennék, úgy az okvetlen BMW legyen.*

Hát bizony a kemény tél elriasztotta az embereket a motorozástól. Ezért aztán elég sokáig tartott, amíg a következő motorost az „Autó-Motor” mikrofonja elé tudtuk állítani.

## Magyar Zoltán

a 350 kem-es Victoria boldog tulajdonosa.

— *Igaz ugyan, hogy minden cigány a maga lovát dicséri* — kezdte Magyar úr — *csak hogy én tárgyilagos tudok lenni. Kétségtelen, hogy ma legszebb 350-es ez a motor. De azon túl, hogy én nemcsak a szépcézékemet akartam kielégíteni, mert hiszen baráti körben motorgourmandiak ismernek, igazán jó motort akartam. Hosszas mérlegelés után esett csak a választásom a Victoriára. Számítalan nagy túra beigazolta, hogy nem tévedtem.*

— *Miben látja motorjának legfőbb előnyét?* — szakítottuk félbe a nyilatkozatot.

— *A kérdés sokkal nehezebb, — hangzott a felelet, — semhogy arra röviden tudnék válaszolni. Kezdhetném talán a fogyasztással — nem mintha a többi nem lenne éppen oly fontos. Kérem, akár hiszi, akár nem, száza két és félliter fogyaszt a motor. Természetesen nem „tépve”, hanem hatvanas tempót tartva. Aztán itt van a gyorsulás. Öröm vele motorozni. Az utcasarkokon, ha szabadra jelez a rendőr, mindig a Victoria ugrik ki legelőször. Alhat mellette akár milyen spéci sportautó, az „első szó” a Victoriáé. Pedig már huszonnégyezer kilométert futott, de ha „belelesem” a direktet, még mindig érezni a kuplungkieresztésnél az erőt. E tulajdonsága mellett mégis rugalmas ez a háromszázötvenes ohavé motor, mert negyedikkel — rángatás nélkül — harminc-harminctől is megy, ami egy ilyen telivér hajlamú motornál, szerény véleményem szerint, dicsérendő teljesítmény.*

— *Es végül, de nem utolsó sorban, megemlítem a Victoria stabilitását. Ez nagymértékben a nagy tengelytávval magyarázható, amihez még az is hozzájárul, hogy a rossz úton nem „ugrál”. Erről sokat beszélhetnének azok a barátaim, akikkel együtt rőtük a hírhedt rossz erdélyi utakat. Ők bizonyára estére mind holtfáradtak voltak és csak úgy, vacsora nélkül dültek az ágyba, amíg én nemcsak az ő vacsorájukat is bekebeleztem, hanem még elmentem körülnézni a környéken. Röviden szólva, nagyon jó vásárt csináltam a háromötvenes Victoriával.*

Az elhangzotiakból arra a megállapításra jöttünk, hogy Magyar főtűzmes-



ter úr valóban nemcsak frázisokat puffogtat, hanem a tapasztalt motoros intelligens véleményét mondta el.

A hajtóvadászatot a hideg miatt rövid időre felfüggesztettük. Amíg az egyik Andrassy-úti espressóban egy jó forró fekete és a kályha mellett megémberegett tagjaink felengednek. A véletlen összehozott régi motoros ismerőssünkkel.

## Brada Rezső

vel, a M. kir. Operaház magántáncosával. A régnemlátott jóismerősök viharos üdvözlése és a kölcsönös udvarias érdeklődés után elmondtuk e cikkel kapcsolatos terveinket. Tudtunk, hogy Brada

Rezsőnek a nyáron volt egy S4 Puchja. Az alábbi beszélgetésből kitűnik, hogy a Puch ma is meg van.

— *Dehogyis adtam el a Puchomat — mondta Brada tiltakozva. — Csak hogy éppen nem motorozom télen. A Puch a legjobb nyári pajtásom. A szezon végétől külföldi csavargásaimon gyűjtöm az erőt a következő évadra. Igaz ugyan, hogy idén nem voltam a határon túl, de ezt a felvidéki nagy túrámmal pótoltam.*

— *Úgy tudom, a Puch előtt valami nagy motorja volt.*

— *Igen. Egy ezres oldalkocsis OD-ém volt, amin azonban rövidesen túladtam, mert versenyautóhajlamai voltak. Nem sebességben értem, hanem fogyasztásban. Most, ebben a benzinjegyes világban éppen hogy áldás a Puch. Keveset „iszik” és sokkal fürgébb, mint az a lohonya elődje volt. Az igazat megvallva, nem vagyok szakember, bár tizennyhárom éve motorozom, de annyit megtudok én is állapítani, hogy az S4 Puch ideális közlekedési eszköz. Lényeges bajom még ezeitől nem volt vele, ami adódott — holmi apróság —, azt vagy sajátkezüleg megcsináltam, vagy pedig — és ez is igen nagy előnye a Puchnak — akárhol is ért utol a hiba, mindenütt volt Puch javítóműhely és eredeti alkatrészt. Erről sokat tudnék beszélni, hiszen az OD-vel is túráztam, de schol sem ismerték ezt a márkát és még kevésbé volt hozzá alkatrészt.*

Igy foglalta össze véleményét Operaházunk szótálcsoa az S4 Puchról.

Még nagyobb lelkesedéssel beszélt R5l-es BMW-jéről

## Schmiedt Ferenc.

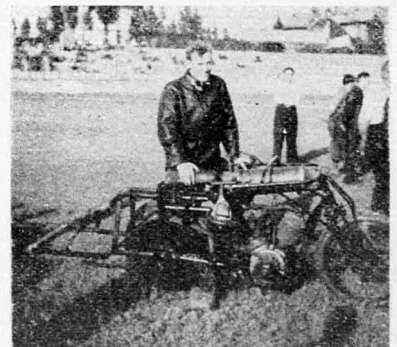
Aki kijárt nyáron a Millenáris beton-technőjébe, annak nem kell külön bemutatni Schmiedtet. Ő az a bérbe öltözött óriás, aki a bukósíkos versenyek krekktjét, Szekerest vezette.

Nagy serényen húzódozott a nyilatkozatadás elől.

— *Hát kérem, mit is mondhatnék a BMW-ről?* — kérdezte önmagát.

— *Hogy van megelégedve?* — segítetteük.

— *Hogy hogy vagyok megelégedve? Nagyon. Ez a motor gyors, erős, stabil, gazdaságos. Mert mindezekről van némi fogalmam. A két és félliteres Ananím például elég gyors, de hogy jön ez a gyorsaság a BMW-jéhez. Az egyik az elefánt, a másik a gazella. Hátha még ha fogyasztásilag nézem a párhuzamot. Nevetséges, hogy milyen keveset fogyaszt egy ilyen modern ötszázas, meg sem mondom, mert nem fogják elhinni. Nyolc év óta, amióta motoros vagyok, volt már néhány gépem, de a legtöbb élvezetet ez a hátsórúgós BMW nyújtotta. Nem túlozok, ha azt mondom, hogy az országúton, a kanyarokban úgy érzem magam alatt a BMW-t, mint*



a Mili emelt fordulójában az Anzanit. Tulajdonképpen mindezt felesleges elmondanom, mert a BMW-ről vagy tudják hogy mi az, vagy sem. Aki azt hiszi, hogy a BMW az töltőtoll, vagy mondjuk egy újfajta hazai tea, annak ügyis kár a szövegért, aki pedig tudja, hogy a BMW-t nem szopogatják, az tisztában van e három betű jelentőségével.

— Igazam van? — kérdezte nevetve. Hát bizony, igazat kellett adnunk Schmiedtnek.

Rolyongásunk közben elértünk a „kies“ Ferencvárosba is. Valahol a Práter-utca környékén egy kis 125-ös Puchra, helyesebben annak első sármentőjén álló táblájára lettünk figyelmesek. A piros-fehér-zöld szegély között ez állt: *Vissza Brassó, Arad, Temesvár.* Ez igen. Ez hazafi, még a motorjára is felírja vágyait. (Reméljük, valóra válnak.) Bámészzkodásunkból jólismert hang riasztott fel. Nicsak, hiszen ez

#### Tandary bácsi,

a kismotorosok totum faktumja, a Magyar Kerékpáros Szövetség alelnöke.

— Hát Ön is, Tandary úr? — kérdeztük a gépre kacintva.

— Miért, miért ne — felelte méltat-



lankodva — talán bizony nekem már nem szabad? Fiatal vagyok én még, a sportember nem öregszik meg — mondta oktató hangon. — Igenis, motorozom, mert a kis Puch nemcsak sportot és

élvezetet nyújt, hanem ügyes-bajos dolgaim elintézésénél pótolhatatlan segítő-társam is. Csak annyit mondok, hogy nincs az az ötszázas gép, amelyért ki-cserélném. Hát kérem, a nagyvárosi közlekedésben csakis ilyen kis, könnyű motorral lehet gyorsan haladni. Mindenhol elfér a nagy kocsik között bujkálva, eleven kis motorja sok erőt képes kifejteni. Egyszóval, nagyon fürge.

Az utolsó két motorost egyszerre csip-tem el a Calvin-téri benzinkútnál. A piros Triumphon

#### Biró Zoltán

régi előfizetőnk ült és a motokódadagok törpesége felett elmélázott. Ugyancsak



hasonló körülmények között találtam a 200-as Méray-Puch üres bendőjébe vesző szemekkel

#### Monori Sándort,

aki ugyancsak cifrázta.

— Még csak tizedike van és már csak négy literem van.

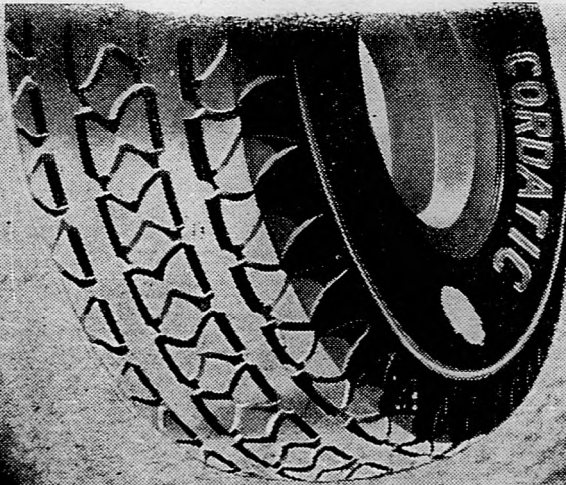
— Hát olyan sokat fogyaszt az a motor? — hangzott a kérdésünk.

— Sok kilométert fogyaszt, de nem benzint — volt a lakonikus felelet.



— Együtt járunk az üzembe — szölt közbe az új forgószelepes Triumph tulajdonosa — és én tudom, hogy milyen sokat motorozik a Laci.

Hazafelé menet volt időnk elgondolkozni a hallottak felett. Csupa megelégedett motoros. Vajjon miért? Mert mindegyik olyan motort vásárolt, ami céljainak leginkább megfelelt.



# CORDATIC

## a tökéletes autópneumó

# Bosch

## Kályha az autóban?

Szereltesse be kocsijába a kitűnő hatásfokú, üzemköltség nélkül tiszta és egészséges meleget szolgáltató **BOSCH kocsifűtőt.**

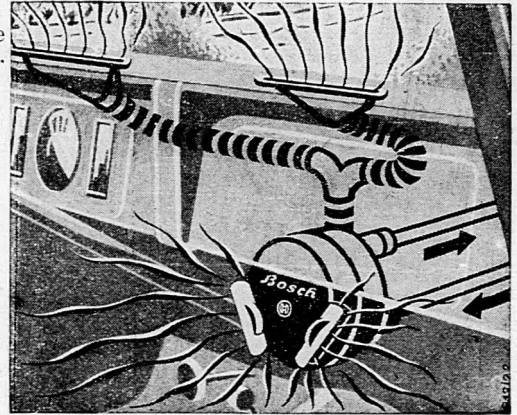
### Ködös időben

mindig jól tájékozódhat a reflektorok alatt felszerelt és ködfátyolt áttörő

### Bosch ködfényszóróval

Havas, jeges időben is jól kilát, ha **NORLAND ablakmelegítő** és **BOSCH törülő tisztítja meg az üveget.**

A patent telerősítésű Norland szélvédő melegítő szerelése egyszerű és szilánkmentes üvege teljes biztonságot ad.



Kérje téli cikkeink U 5171. sz. árlapját.  
Ingyen és bérmentve küldjük. BOSCH RÓBERT KFT.

## TÉLIRE SZÜKSÉGE VAN:

# POLAR

 fagyálló hűtőfolyadékra!

Pneumatikra

Vulkanizálóra

Fékbetétre

Izzólámpára (Tungsram)

Lámpabiztosítékra

Hátsótükörre

Szélvédőtörlőre (Trico)

Hátsólámpára (Hella)

Keresőlámpára

Rozsdapasztára

Fénypasztára (Whiz)

Gyújtógyertyára (Bosch)

Gyertyasapkára

Kéziszerszámokra

Kocsimelőre (Rak)

Szemvédőüvegre (Triplex)

Ventilátorszíjra

Adóbélyegvédőre

Belsővilágításkapcsolóra

Pneufesz mérőre (Motometer)

Irányjelzőkre (Kaco)

Villanykürtre

Szélvédő szárítóra (Clarus Super)

Márkás kenőolajokra  
(Vacuum, Shell)

Szarvasbőrökre

Szivacsokra

Tisztítóeszközökre

Hűtőhőmérőkre (Motometer)

Pumpára

Zsírzóprészekre

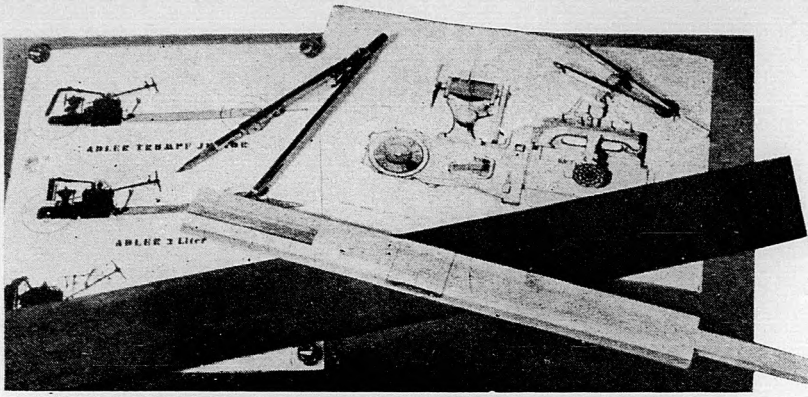
Hólánccok (Hardened)

stb., stb...

MINDEZEKBŐL BŐSÉGES RAKTÁRT TART (VIZSONTELADÓK RÉSZÉRE IS)

# MOTOR- ÉS AUTÓKELLÉK R. T.

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



# AZ AUTOMOBILÉPÍTÉS ZSINÓRMÉRTÉKE **AZ EMBER!**

Az *Autó-Motor* számára  
írta: **WOLFGANG B.**  
von **LENGERCKE**

A találó ógörög közmondás, mely szerint az Ember mindennek a mértéke, a műszaki világban is érvényes, sőt azt is mondhatjuk, hogy ez a tétel a technikának legfőbb mozgatója és vezérfonala. Hiszen a műszaki tudomány legfőbb feladata megkönnyíteni, kellemesebbé tenni az emberi életet, kevesebb munkával többet termelni, ami egyet jelent azzal, hogy a műszaki tudomány fejlődését csakis az embernek, mint zsinórmértéknek a szempontjából lehet értékelni.

Az ógörög tétel az automobilgyártás birodalmában is örökérvényű, az autót is az embernek mint mértéknek szempontjai alapján építik, mert hiszen mit érnének azzal a gépkocsival, melybe nem ülhetünk bele? Ilyen kocsit lehet ugyan építeni, de használni és forgalombahozni annál kevésbé. Az autóttervezőnek tehát elsősorban az embert kell mértékül alkalmaznia, az ember az a gócpont, mely körül az egész felépül. Mert a Ma embere nem szerény, ha követelményekről van szó és hiába építenék a legszebb kocsit, ha a Vevő őfelsége télen például beleütné kalapját a karosszéria mennyezetébe, vagy hajadontővel volna kénytelen ülni, úgy — hacsak nem rajongója az illető a sportkocsinak — aligha sikerülne ebből az egyébként sikerült kocsitípusból nagyobb mennyiséget forgalomba hozni.

Az ember a zsinórmérték. És ez a zsinórmérték télen fázik, tehát bundát ölt magára és kalapot tesz a fejére, ami máris megszabja a főbb irányelveket. A zsinórmérték vastag bundát visel télen és megköveteli, hogy az üléseken ne csak ülni lehessen, ha-

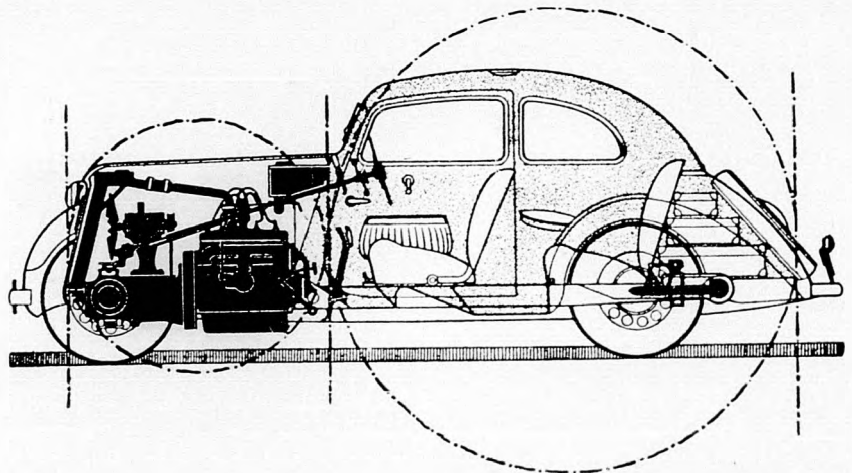
nem egyben kényelmesen is ülni, ami nagy különbség. És nemcsak az első ülések kényelme a fontos, hanem éppen olyan lényeges, hogy a hátsó ülések is tágas-bőséges férőhelyet adjanak, ahol szorongás és nyakszirtmerevedés nélkül lehessen dacolni a leghosszabb utazás fáradalmaival is. A gépkocsi tervezőjének; tehát alaposan fontolóra kell vennie a dolgot, ha az embert mint zsinórmértéket részesíti figyelemben.

## A kiskocsi nem lekicsinyített nagykocsi

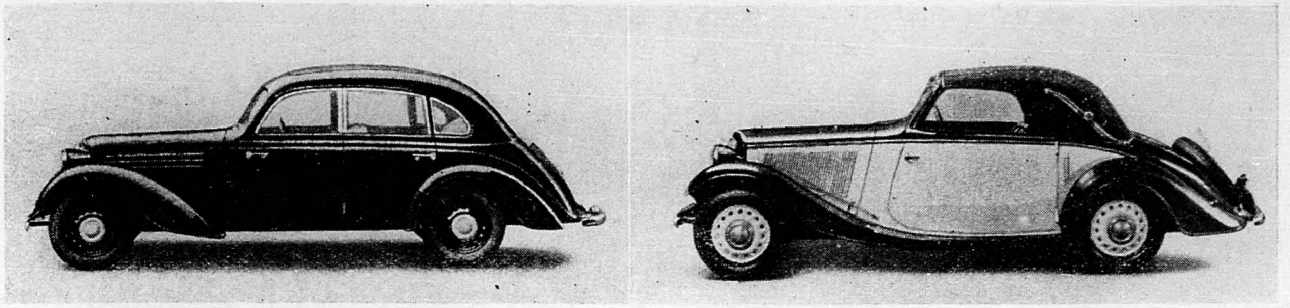
Az első, az úttörő német kiskocsik tervezése alkalmával ugyancsak kijutott az álmatlan éjszakákból a tervező mérnököknek. Lehetetlenség ugyanis úgy megépíteni a kiskocsit,

hogy a szabványos nagykocsi méreteit egyszerűen lecsökkentik és elhagynak mindent, ami a takarékoság és az egyszerűség rovására menne. Merőben újat kellett teremteniük, teljesen új irányelveket figyelembevenniük. Mert ha megtartották volna a nagykocsi megszokott alvázkonstrukcióját és a szabványos karosszériaalakot, úgy megdöbbenő külsejű kiskocsi született volna. A kiskocsi rövidebb, mint a nagykocsi, mert hiszen ha ugyanolyan hosszú volna, úgy nem volna más, mint nagykocsi. Ha viszont a rövidebb alváza — figyelembe véve az ember, mint zsinórmérték, méreteit — megfelelő magasságú karosszériát szereltek volna, úgy a kiskocsi feltűnően hasonlított volna a szivarosdobozra, magas súlypontja miatt katasztrófálisan feküdne az úton és stabilitásról beszélni sem lehetne. Egyszóval úgy festene, ahogyan az első kísérletek példányai valóban festettek is.

A tervezők dolga tehát korántsem volt olyan egyszerű, mint például Amerikában, ahol ma is az elefánthoz hasonló nagykocsi a használatos, ahol a kocsi igen nagy tengelytávja miatt a magas karosszéria is alacsonynak látszik és így nem okoz nehézséget benne négy vagy hat sudárnövésű úriembert kényelmesen elhelyezni. Európában drágább a benzin, nálunk nem lehet négy-ötliteres motorokkal dolgozni, melyek száz kilométerre inkább harmadik, mint húszkilenc liter benzint fogyasztanak. Nálunk takarékos, amelletts teljesítőképes kis- és középkocsira van szük-



Egyetlen blokkba a motort és a transzmissziót; ezt az elvet valósítják meg az Adler Junior és Trumf modellek. Ezen a módon tudtak szert tenni rendkívül tágas karosszéria férőhelyre. Innen az Adlerék közismert kényelme.



A blokk-konstrukció két előkelő megvalósítója: (balról) a kétliteres Adler Trumpf, (jobbról) az 1.0 literes Adler Junior.

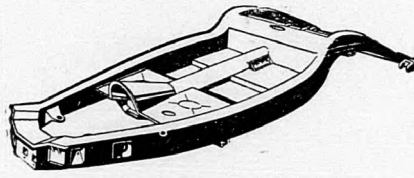
ség, mely azonban könnyű súlya és kisebb méretei ellenére is tökéletes útfekvéssel tűnik ki, melynek abszolút a kanyarbiztonsága és stabilitása, mely órákhoz tart bírja a teljes megterhelést és csúcsebességet, amellyel üzemanyagfogyasztása és beszerzési ára minél alacsonyabban alakuljon. És: négy vagy öt felnőtt személy kényelmes helyet találjon a tágas karosszériában.

## A megoldás?

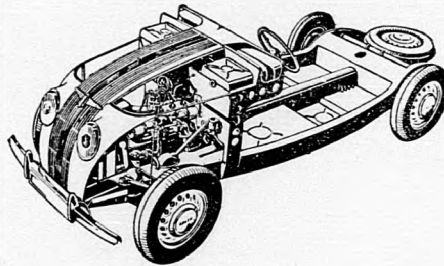
A probléma maradéktalan megoldása nem volt könnyű feladat. Az ember, minden műszaki konstrukció színvonalát, kényelmét, zsarnoknak mutatkozott itt is, aki új utakra kényszerítette a tervezőket. Így született meg például a lengőtengely és a független rugózás, mely nemcsak fokozza a stabilitást, nemcsak sima betonra varázsolja a rossz állapotban levő utat, nemcsak tökéletes kanyarbiztonságot ad, hanem lehetővé teszi a súlypont alapos mélyítését és ezzel a karosszéria férőhelyének bővítését olyképpen, hogy az alacsonyan felszerelt karosszéria belső magassága mégis teljesen elegendő akár evezőhajók befogadására is, ugyanakkor külsőleg nem látszik magasnak. A függetlenül rugózott kerék-konstrukciónál elesik a kerekeket összekötő merev tengely, mely miatt a karosszéria csak a tengelyek felett volt elhelyezhető. A karosszéria így sokkal mélyebben talál elhelyezkedést és az alváznak tulajdonképpen szerves, kiegészítő részévé vált. Így sikerült súlyt megtakarítani és férőhelyet teremteni. A kisebb súly következtében a löerökkel is takarékoskodni lehetett anélkül, hogy ez a fürgeség, a gyorsítás és a csúcsebesség rovására ment volna. Lefelé lehetett tehát menni a motor hengerűrtartalmával, a kompresszióarányval és a fordulatszámval, ami egyet jelentett az élet-tartam fokozásával és a fogyasztás alapos csökkenésével.

A műszaki tudomány azonban nem állt meg pihenni babérain. Az Adler-gyár tervezőinek nagy érceme, hogy

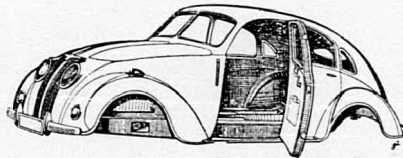
## Igy születik az Adler 2.5 literes



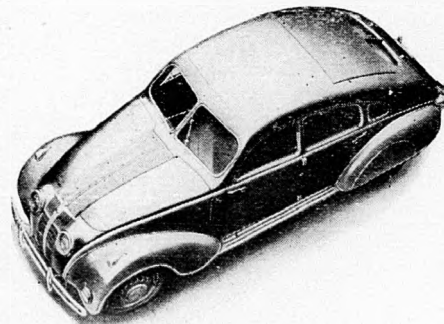
1. Egyetlen acéllemezéből préselik ki a torziómentes alvázat.



2. Az alvásra rákerül a motor.



3. Külön egység az 3hordó karosszéria, mely az alvázzal szerves egységet képez.



4. A kész kocsi: aerodinamikus forma, tolótető, tágas férőhely.

megteremtették a Junior- és Trumpf-modelleknél azt a konstrukciót, mely végeredményben egyetlen blokká, egyetlen egységgé olvasztja össze a motort, a transzmissziót és a differenciált az ismert elsőkerék-hajtású megoldásban. Így sikerült kiküszöbölni a kardántengelyt, mely lehetlenné teszi a karosszéria mély beszerelését. Az elsőkerék-hajtással kombinált blokk-konstrukció roppant nyereséget jelent férőhely szempontjából, hatalmas súlymegtakarítást és addig el nem ért tökéletességre emeli a stabilitást és kanyarbiztonságot.

A fejlődésnek ez a folyamata eredményezte azt, hogy a mai német kis- és középkocsival éppen olyan magas utazási átlagot lehet elérni, mint a hajdani nagykocsival, ugyanakkor az üzemanyagfogyasztás lényegesen csökkent.

A fejlődés azonban nem áll meg. Egyre élesebben bontakozik ki: milyenek lesznek a következő állomások. Elsősorban a légellenállás csökkentése, tehát az áramvonalas idom összeházasítása a könnyű felépítésű karosszériával ígér hatalmas eredményeket. A 2.5 literes Adler — mely ennek az elgondolásnak jegyében született — máris beigazolta, hogy ez a konstrukciós irányzat milyen lehetőségeket ad. A 2.5 literes Adler-modell kivételes stabilitása és sebességgel párosult takarékosága bizonyítja azt, hogy a konstrukciónak ilyen irányú fejlődése mondhatni forradalmasító eredményekkel kecsegtet.

Látjuk tehát, hogy az Adler Junior és Trumpf modellek, valamint a népszerű Adler 2.5 literes milyen hatalmas állomásait jelentették a fejlődésnek. Az Adler-gyár tervezői merőben új elgondolásokat, merőben új kivitelben valósítottak meg és hogy igyekeztük nem volt meddő, azt az a nagy népszerűség igazolja, melyre az Adler-kocsik tettek szert. Az Adler-konstrukciók egyre jobban nyomják rá bélyegüket a szabványos német autókönstrukció fejlődésére és így valóban úttörő jelentőségűek.

## A százszemélyes „TISZA” sínautó 100 Le Lang-Diesel motorral

Bármilyen furesán hangzik, de való tény, hogy könnyebb bírálatot mondani egy kevésbé jólsikerült műalkotásról, mint a tökéleteresől.

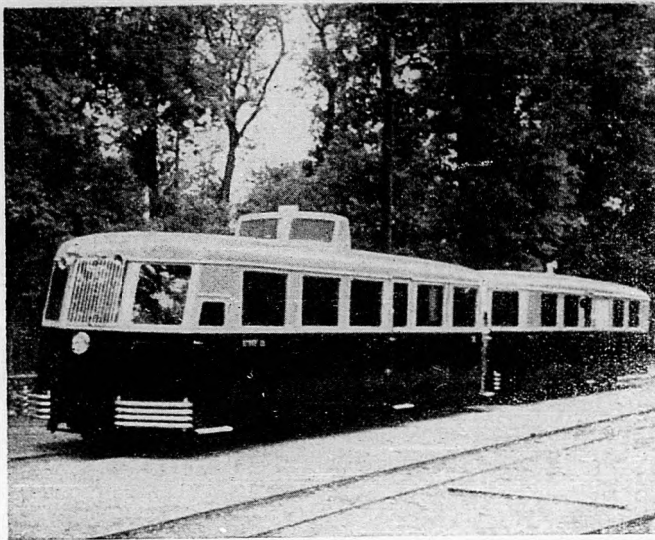
Valahogy így vagyunk a magyar karosszériaipar egyik legszabott dekorált katonájával, a számtalan bel- és külföldi Concours-díjat nyerő Nagy Géza céggel, illetve munkájával, amelyről nyugodtan állíthatjuk, hogy mindegyik külön-külön műalkotás a maga nemében.

Nagy Géza cég megérezve az idők szelét, idejében átmentette mindazt a hasznos tapasztalatot és az általa képviselt és kifejlesztett nyugati ízlést, amivel Európaszerte közismertté tette úgy a magyar személyautókarosszériaipart, mint a Nagy Géza nevet. Átmentette olyan területre, ami akkor még terra incognita volt, ez pedig az autocar, autobusz és sínautóbusz.

Egykor irigykedve néztünk egy-egy elszárguló áramvonalba szabott külföldi rendszámú autocarcsoda után és fájó szívvel gondoltunk arra, hogy ehhez olyan felkészültség és felszerelés szükséges, amire nekünk mégcsak gondolni sem szabad. Fáj ez annál is inkább, mert azt határozottan tudtuk, hogy van nekünk néhány szakemberünk, akik a külföldiekkel azonos körülmények között nemhogy az általuk csodált autocart meg tudnák szerkeszteni, hanem annál sokkal könnyebb lepnének meg bennünket.

Büszke örömmel láttuk, hogy a Concoursok sorozatos győztesének hítlensége a futószalagszerű tömegízlésű személyautókarosszériához ismét csak nyereséget jelentett a magyar nehéz karosszéria iparnak. És ma, ha visszapillantunk a Nagy Géza autókarosszériaipar fokozatosan fejlődő mammutmunkáira, akkor megérdemelt csodálattal kell adózni a gyár és annak minden dolgozója előtt.

Hogy elismerésünk nem volt elhamarkodott, azt bizonyítja a mellékelt képünk. Ki hinné, hogy ez a remekbe készült sínautóbusz magyar. A külföldi színes magazinok elragadott fantáziájú rajzolói álmodnak csak ilyent. De nehogy azt képzeljék kedves Olvasóink, hogy *Szesztay* László műegyetemi tanár



A klasszikusan áramvonalas „TISZA” sínautócar.

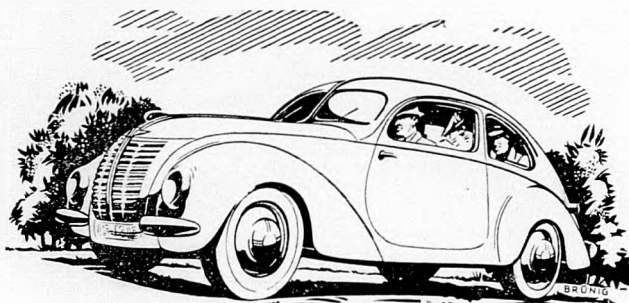
és *Lacsny* Árpád műszaki tanácsos, akik a „Tisza” karosszériáját szerkesztették, csak az esztétikai igényeket elégítették ki. Korántsem. Az általuk konstruált önhordókarosszéria új utat mutat a sínautóépítés terén.

Mindazok, akik a Nyiregyháza—Sárospatak—Sátoraljaújhely vonalon utaznak, azoknak módjukban áll a Nagy Géza karosszériaipar által készített sínautócarról sok olyan előnyös tulajdonságot elmondani, ami már túllépi hatáskörünket. Mi csak annyit, hogy a kocsis belső berendezése korszerű, kényelmes és célszerű.

Jellemző a „Tisza” sínautócarra, hogy nemcsak a MÁV, hanem a Jugoszláv Királyi Vasutak is élénk érdeklődést tanúsítanak, ami azt jelenti, hogy rövidesen a baráti Jugoszlávia sínein magyar sínautócarok fognak tovaágyulni, hirdelve a magyar autó- és karosszériaipar erejét.

# HANOMAG – 1.3 liter

## A KORSZERŰ, GAZDASÁGOS TÚRAGÉPKOCSI



115 km/óra csúcsebesség – 8.6 l. üzemanyagfogyasztás – Teljes acél kocsiszekrény – Nagy, hátsó poggyászférőhely – Központi olajozás – „Vigot” kocsiemelő – Kormánykerék-biztosítózár – Huzatmentes szellőzés.

Magyarországi  
vezérképviselet

**TICHY TESTVÉREK** Budapest, VI., Andrásy-út 28. Tel.: 128-990

# ITT A TÉL

## DE MIVEL FAGYMENTESÍTÜNK A HŰTŐVIZET?

A körüli fákon már itt csipognak a verebek, a tél hírnökei. A meteorológiai intézet enyhülést jósol, ilyenkor természetesen még keményebbé válik a fagy és az autós ott áll a nagy probléma előtt: mivel fagymentesítse a hűtővizét. Mert a befagyott hűtővíz a motor és a hűtő legnagyobb ellensége, a repedt hengerblokk vagy hűtő pótlása pedig nem olcsó szórakozás.

A régi „jó” időkben nem volt probléma a fagymentesítés. Ott volt a jó öreg Glysantin, mely ha nem is volt olcsó, mégis tökéletesen oldotta meg feladatát. Ma háború van és nincsen Glysantin. Kell az etilénlikol a bombavetőkhöz, nem jut ebből a drága anyagból a budapesti autósoknak.

Glicerint? Azt sem kapni, mert az is elsődrendű hadianyag, belőle készül a nitroglicerint, mely a legtöbb robbanószernek alapanyaga. Egyedül a szesz kapható korlátlan mennyiségben és ha a multban, amikor Glysantin és glicerint csőstül volt kapható, ellenségei is voltunk a szesznek, most nem tehetünk mást, mint ezt ajánlani. A különféle beceneveken kapható fagymentesítő anyagok majdnem kizárólag szeszt tartalmaznak, egy kevéske glicerint is kevernek hozzá, már amennyiben a fagymentesítő arkanumokat készítő alkalmi és nem alkalmi üzemek hozzájutnak. Annyi bizonyos, hogy csakis megbízható márkájú fagymentesítőt vásároljunk (pld. Mobil - Freezone, Polar stb.).

A szesznek kétségtelenül hátrányai vannak. Bűdös és ha forró a hűtővíz, hát elpárolog belőle. Viszont olcsó, egy pengő körül van az ára egy liternek, a legjobb megoldás tehát elkészíteni a 30%-os keveréket (tehát tízliteres hűtőbe három liter szeszt és hét liter vizet számítani) és naponta feltölteni spirittal azt, ami elpárolgott. A legjobb jól záró szesz üveget tartani a kocsiban és abból feltölteni a hűtőbe minél gyakrabban. Mert ha a szesz kiforr a hűtővizből, úgy a hűtőviz megfagy. És ne feledjük el, hogy a szagpróba nem használ, a szesz ugyanis a benne levő denaturáló anyagok teszik szándékosan bűzösé és ha a szesz el is párolgott, a bűz visszamarad.

Ha szerencsénk van és szert tudunk tenni glicerintre, úgy ennek 30%-os oldatát használjuk. A fontos csupán az, hogy ne a hűtőben keverjük össze a glicerint a vízzel (a szesz használata is ajánljuk ezt), hanem külön edényben és az oldatot csak akkor töltjük be a hűtőbe, amikor az már jól összekeveredett. A legtöbb kereskedésbeli glicerint (és szesz is) savtartalmú, célszerű tehát egy-két evőkanálnyi szóda-karbónát is belekeverni, vagy akár mosósódat, ezek az anyagok közömbösítik a savakat és elejét veszik annak, hogy a savi vegyhatású anyag maró hatást fejtson ki.

Figyelem! A különféle jólhangzó neveken kapható fagymentesítők túlnyomó része szeszt tartalmaz. És hogy a szag el ne árulja az anyagot, nem denaturált szeszt használnak, hanem faszeszt (metilalkoholt). Az ilyen fagymentesítő is kiforr, tehát éppen úgy kell utánatölteni, mintha közönséges denaturált szeszt használtunk volna. A különbség csak annyi, hogy ezek a szép kannákban kapható anyagok ára a szesz árának sokszorosára rúgnak. Vannak glicerint is tartalmazó különleges fagymentesítők, melyek azonban főképpen szeszből állanak. Ne tévesszen ez meg bennünket, mert az ilyen keverékből szintén kiforr, kipárolog a szesz és a visszamaradt glicerint mennyisége nem elegendő ahhoz, hogy nagyobb hidegben folyékonyan tartsa a hűtővizet. Nem az a fontos, hogy a keverékben glicerint is van, hanem az, hogy mennyi benne a glicerint, vásárláskor tehát kérjünk erre vonatkozólag felvilágosítást és ha a keverékben 15%-nál kisebb mennyiségű a glicerint, úgy legyünk Tamások.

A párolgó szesz éghető gázokat fejleszt. Ha tehát spirittal keveréssel fagymentesített hűtőnk alaposan felmelegedett és a hűtősapkát kinyitva cigarettára gyújtunk, úgy könnyen robbanás lehet az eredmény. Tehát figyelem a tűzveszélyre.

# FIAT

## SERVICE

BUDAPEST, VI

ARÉNA-UT 61

TEL.: 298-820

*megbízható  
modern  
gyors*



EREDETI GYÁRI ALKATRÉSZEK  
ÁLLANDÓAN RAKTÁRON!

# Igaz mese a magyar Ikaruszról

Hol volt, hol nem volt...

Igy is kezdhették volna, bár az alábbi igaz mesénk mindössze csak harmincegynehány évvel ezelőtt kezdődött, ami ugyan a történelemben nem nagy idő, de a repülés fejlődésében évszázadoknak felel meg. A kultúrhistoriái mesét a magyar repülés egyik fehérhajú pionírja, a kilencszázas évek kigúnyolt, majd dédelgetett hőse Kvasz Andrásról hallottuk.

A budaörsi közforgalmi repülőtér álmásépületének gyönyörű várócsarnokában beszélgettünk a mindenki Bandi bácsijával, aki mint segédtsízt keresi kenyéret.

Nem szívesen beszélek én azokról az időről, még szűkebb baráti körben sem — mondta nagy szerénykedve, amikor megkértük, hogy meséljen a rákosi repülésekről. No, de az Autó Motor az más, nem akarom dícsérni a lapot, de úgy igaz, hogy minden számát megvásárolom.

Hát talán avval kezdeném el, hogy elmondanám a kortársaimat. Szegény Kutassy doktor már meghalt, Adorján (ma a Mercedesesek tisztviselője), a megboldogult Zsélyi Aladár mérnök, Horváth Ernő tanár, Csermely, Csallány Gábor múzeumi igazgató Szentestről, Pródám Guidó, Reiter Béla mérnök, Poszert János... igen, ezek voltak — füzte hozzá némi gondolkodás után. — Ott, ahol ma Kozma Bandi a KTT-kezt rendezi (így mondta szóról-szóra) ott volt a mi tanyánk. A főváros építetett hangárokat, előbb négy, majd később vagy húsz gép részére. Ebben az időben, úgy 1909 felé repülési lát volt. A lelkesedés lángja mindenkit megpörkölt, a repülés nemzeti ügy volt — csak az illetékesek nem vettek róla tudomást.

Hogy honnan vettünk motort? Hát mindenki konstruált és épített egyet vagy többet, kinek mennyi pénze volt. Adorján például a Dediesekkel készítette, úgy is hívták: Adorján-Dedies-motor. Természetesen a légesavart is saját maguk csináltuk.

— Hát hogy tudták kiszámítani a légesavart emelkedését — vágtunk közbe kíváncsi kérdésünkkel.

— Vettük például az újraoltási bizonyítványunk számát és azt besoroztuk vagy elosztottuk a szomszédasszony éveinek számával — mondta mosolyogva.

— És aztán repült is mindegyik motor? — kíváncsiságotunk tovább.

— Repült ám, mint a krokodilus, 15—20 gép közül vagy 5—6 hagyta el a földet, a többivel csak gurulni lehetett vagy még azt sem.

— Ha nem lett volna abban az időben motorkerékpár, akkor ma nem lenne aviatika — mondta ki a szentenciát.

Látva a csodálkozó tekintetünket, azonnal belekezdett egy olyan elbeszélésbe, amiből nem ez a cikk, de még egy egész évfolyam Autó Motor is kevés lenne.

— Azok voltak csak a szép idők! — sóhajtott az ötvennyolc éves öszhajú örökifjú. De nagy esemény is volt az, amikor a Gát-utcától egészen a Gumigyárig ment megállás nélkül a motorkerék. Úgy tessék érteni, hogy a gumik, küllők, golyók, majd később mágnest leszámítva, mindent mi csináltunk a bátyám gát-utcai műhelyében.

Gyújtás... — mondta mélyen elgondolkodva — egy aszbesztel körültekert esővet csavartunk a gyertya helyére, amire még egy esővet húztunk, amit tüzesre hevítettünk. Ez volt a gyertya. Aztán itt volt a saját konstrukciójú gyertya. Tudtuk, hogy szigetelni kell, de mivel?

Meg aztán itt van a mágnés. Természetesen alacsony feszültségű, ehhez aztán kellett konstruálni egy kis készüléket a megszakításhoz. Ez volt az ábrérszgyújtás. A megszakítókalapács-hoz platina kellett, erre a társasághoz tartozó Löbl Karsai, aki „civilben” aranyművesinas volt „hozott” egy kis platínát. Kegyes lopás volt ez, mert a cél szent volt.

Volt ám azért humoros része is azoknak az időknek. Úgy emlékszem, mintha ma történt volna. Valami kettős ünnep volt, talán éppen Pünkösöd. De mi azért vidáman dolgoztunk. A vajdó Kvasz-motor kipuffogóesővét bekötöttük a ház kéményébe, hogy a sok eredménytelen gyújtási kísérletből származó benzingáztól ne kapiunk fejfájást. A háromemeletes proliház ünnepi ebédet főzött, amikor egyszer csak, nem tudni hogyan „beugrott” a motor. Percek múlva határtalan öröminke öröm is vegyült. Az történt ugyanis, hogy a ké-



Az örökifjú Kvasz András ma is a magyar repülés szolgálatában áll.

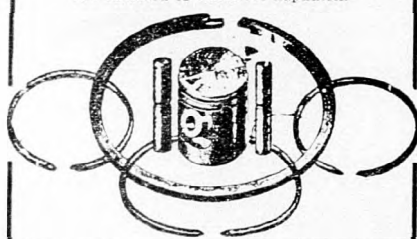
ménybe rekedt benzingázok fellobbantak és pillanatok alatt vastag koromréteggel borította be a készülő ételrekeket.

És amíg a poros emlékei között keresgél, válogat, addig körülöttünk harsogva rohan az élet. A decemberi napfényben fürdő hatalmas repülőtérrel egymást érik a le- és felszálló légiautobuszok és fürge kis sportgépek. Az egykor ornitophterrel álmódó ifjú fantasztá, ma, mint deresfejú, realisan látó katonája a magyar repülésnek, elmélyedve figyelte a keces formájú Focke-Wulf nagy ezüstányrának tetsző pörgő légesavarjait.

— Na ja... — sóhajtott esendesen — akkor az nem így volt — folytatta hangosan gondolatait. — Zsélyi mérnök rendelt nálam 3500.— koronáért egy ornitophter, egy olyan csapkodószárnyú gépet, — tette hozzá magyarázva, — de a tervei rosszak voltak és az egész gépet el kellett dobní. A második, amely ugyan már merevszárnyú volt, repült. Tudomásom szerint ez volt az első gép, amelyik a levegőbe emelkedett. Mikor is volt ez? — kérdezte önmagától. — Kilencszázkilenc március 15-én. Zsélyi lezuhanása után határoztam el, hogy én is repülő leszek. Ugyanolyan gépet csináltam magamnak, mint a Zsélyiének, csak valamivel hosszabbra és a törzset bevontam vászonnal. Egy kéthengeres Anzani-motort kaptam kölcsön, ami arról híres, hogy egy Ganzgyári mérnök sárkánvát nem volt képes a magasba emelni. Felvirradt a nagy nap. Elhatároztam, hogy először csak gurulni fogok a földön. Start. Izgalomtól remegő kézzel adtam a gázt és egyszerre csak a gép rövid futás után felemelkedett a magasba. Ezalatt két-három métert értek, amit akkor ugyan tíznek láttam. No, most mi lesz Bandi kérdeztem magamtól. Közben

**AUTÓMENTŐ ÁLLOMÁS**  
ÉJJEI-NAPPALI SZOLGÁLAT  
TEL.: 290-721  
GYÖRFFY, Bulcsú ucca 13

DUGATTYÚK D. GYÜRÜK, D. CSAPSZEGEK, GÖLYÖSCAPÁGYAK az összes felvidék autók és raktarok számára is raktárról kaphatók.



ALBUS k-fém ű-u-a tyúk le akat. ACÉLGÖRÖGÖK minden méretben. GÖLYÖSCAPÁGY JAVÍTÁSOK. NAGYMÉRÉTŰ D. GYÜRÜK. HENGERRŐZÖRÜLÉS. FÖTENGELYCSISZOLÁS. SZELEPEK. FOSZFORBRONZ.

**RUDAS SÁNDOR** műszaki vállalat

Budaörs, VI., Jókai tér 9. szám. Telefon: 18-026

**LICSÁJER JÁNOS**  
**BUDAPESTI AUTÓRUGÓGYÁRTÓ**  
**ÉS JAVÍTÓÜZEME**  
SPIRÁL RUGÓK KÉSZÍTÉSE

Specialista az autórugók gyártásában  
Telefon: **134-555**  
**MINDENFÉLE GYÁRTMÁNYU KOCSIKHOZ KÉSZ RUGÓK RAKTÁRON**

BUDAPEST, VIII., Thék Endre-u. 14.  
Telefon: **134-555**



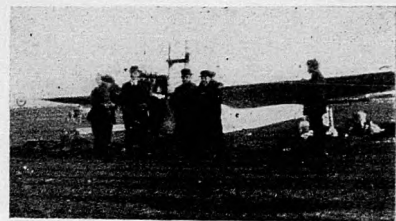
Kvasz bemutató repülése Miskolcon.

már át is értem a tér másik sarkába. Minden idegszálamat igénybe vette az a landolás, de mégis sikerült. Miután megfordultam, mostmár tudatosan emeltem magasba a gépemet. Örömem hártalan volt. Fentről nézni az útmenti fákat. Megrészedtem a dicsőségtől, de nem annyira, hogy baj lett volna a leszállással. Ekkor esküdtem örök hűséget az aviatikának.

— Mégis, hogy történt a landolás — faggattuk a részletekért.

— Hm, megvallhatom, nagyon nehezen. Ha lenyomtam az elejét megsturcolta a jó anyaföldet, hamar visszarántottam és mint a villám, úgy gyult ki bennem a mentőötlet. Sluszgomb. Ugyanis már az ösmotorunk kormányán is ott díszelgett ez a szerszám, ami a mentőöv szerepét volt hivatva betölteni, ha elszakad a gázbovden.

— Később aztán már oldalt is merem lenézni. De az ilyesmi nem elégitette ki az ambíciómát. Fordulni akartam, akár a többiek, de ez egyikünknek sem sikerült. Többször is megpróbáltam, de amikor ledöntöttem a gépet, elkezdett csúszni, mit volt mit tenni, visszakaptam az egyenesbe. Nem mintha magamat féltettem volna, — mondta önérzetesen, — hanem csak a gép épségére vigyáztam. Az eredménytelen kísérletezés után kaptam magam és felutaztam Ausztriába, Aspernbe, hogy majd ellessem a sógoréktól a fordulás tudományát. Hát bizony hiába fáradoztam, itt sem láttam körözést a levegőben. Avval jöttem haza, hogy lesz ami lesz én megfordulok a gépemmel a magasban. Nem is mondtam meg a szerelőimnek, hogy mire készülök. Gyors start után nagy magasságot vettem, ... hogyha baj lenne. No most Bandi, biztattam magam és nagy merészen bedöntöttem a gépet és Uram fia, rövidke csúszás után gyönyörű ívben nyarodtam vissza a starthely felé. Ekkor kezdett márka lenni a Kvasz András. Röviddel ezután írták ki az ezerkoronás Sacellary-díjat, annak a magyar pilótának, aki elsőnek repül egy teljes kört. A versenynap előtti este Horváth tanár rossz landolás miatt belegurult gépem hátuljába és valóságos leborotválta azt. A nagy izgalom közepette elfelejtettem leadni a nevezésem és így Prodam úr megelőzött ebben. Egész éjszaka dolgoztunk a megsérült sárkányon, hogy a másnapi startig elkészüljünk. A lapok nagydobra akasztották a Sacellary-díjas versenyt, amelynek aztán sok tízezer szemtanúja is volt. Még egy szakasz lovasrendőr sem tudta fenntartani a rendet. Amint mondtam,

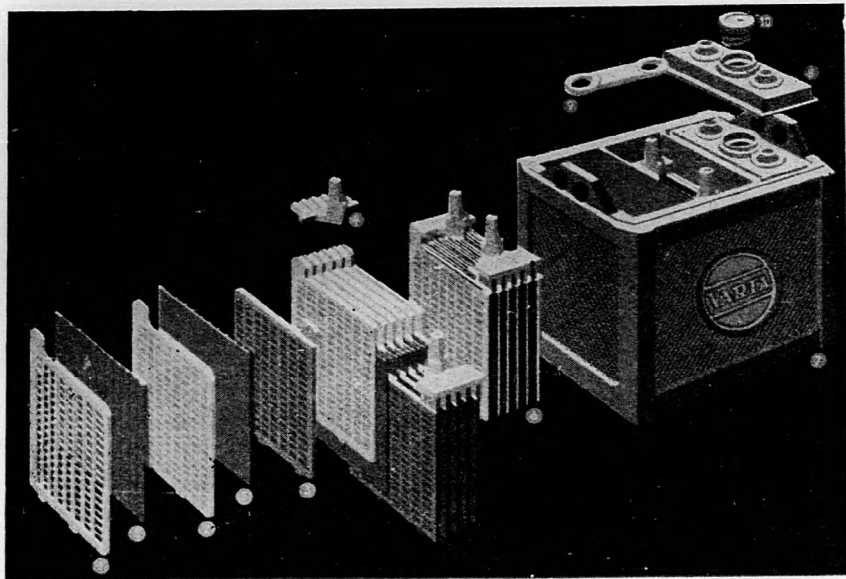


Minár, Csallány, a harmadik ismeretlen, Relter és Kvasz a 4 hengeres Daimlerrel szerelt Kvasz-gép előtt (1912).

Prodam előttem nevezett, — rajtam kívül nem is volt több induló, — így tehát az első start őt illette. Most már őszintén megmondhatom, hogy akkor ez nagyon fájt, Prodam gazdag patikus volt, én pedig egy szegény ördög, akinek nagy segítség lett volna az az ezer korona. Rövid leszek, Prodam első, sőt második kísérlete is kudarcba fulladt. Meg kell jegyezmem, csak egy start volt engedélyezve, de a zsűri „támogatta“ Prodamot, pedig a közönség hangosan protestált ez ellen. A harmadik start után lezuhant Prodam és súlyos sérüléseket szenvedett. Ilyen előzmények után indultam a magasba és a tömeg örömrivalgása közepette elvégeztem a feladatot. Ettől kezdve egyre jobban ment a sorom — nemcsak erkölcsiekben, hanem anyagiakban is.

— Aztán jött a világháború. Rövid hadipilóta szolgálat után orosz fogságba kerültem a „modern“ Taubemmal együtt. Ami ezután jött, az már nem érdekes.

— Most még csak annyit mondom, hogy azok voltak a szép idők — fejezte be rezignált mosollyal a beszélgetést Kvasz András, akire minden magyar pilóta büszke. — ergye —

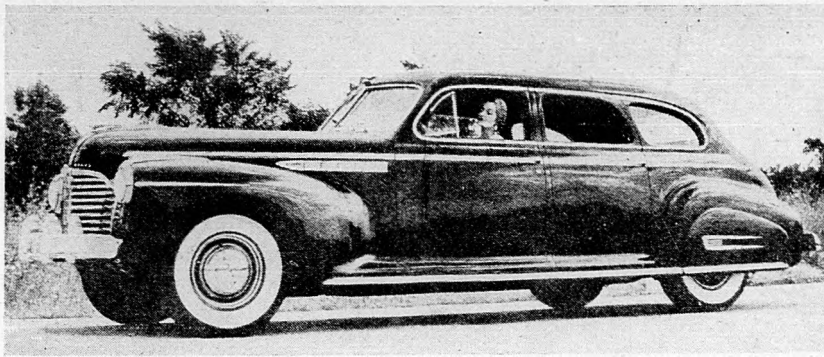


## A VARTA AKKUMULÁTOR KONSTRUKCIÓJA:

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

**VARTA AKKUMULÁTORTELEPPEL minden időben biztosan indít.**

Gyártja: **TUDOR AKKUMULÁTORGYÁR RT.** BUDAPEST, XIII., VÁCI ÚT 137—139



Ez a százhatvan lóerős nagy Buick...

## Százhatvan lóerős motor Nyolcszemélyes karosszéria Központi fűtés — ez az 1941-es amerikai autó!

Boldog Amerika... Ahol a Mariska szakácsnőnek megvan a maga saját Chevroletje és ahol a benzinkutat kezelő miszter annál nagyobbat csap elismerése jeléül a vevő vállára, minél nagyobb adagnyi „gas”-t vásárol. Ahol az autó a három literesnél kezdődik és ami ennél kisebb, azt legfeljebb gyerekocsinak alkalmazzák. Amíg Európában a körülmények kényszerítő hatalma egyre törpebb motorokkal szerelt gépkocsikat teremt, addig Amerikában — ahol a benzin literje ma is húsz fillér alatt kapható — csak a nagykocsi járja olyan káprázatos kivitelben, hogy elég alaposan vizsgálat tárgyává tenni valamelyik gyár legfrissebb katalógusának ábráját, hogy az ember elámuljon. A húsz fillér alatt kapható benzin és a roppant szériákban olcsó áron készülő autó merőben más helyzetet teremt az újvilágban mint nálunk, mert Amerikában könnyebb megkeresni azt a húsz fillért, mint Európában, hiszen az egyszerű munkás órabére több az egy dollárnál, viszont az átlagos autó ára nem haladja túl a 6—700 dolláros szintet.

Az amerikai autógyártás világában

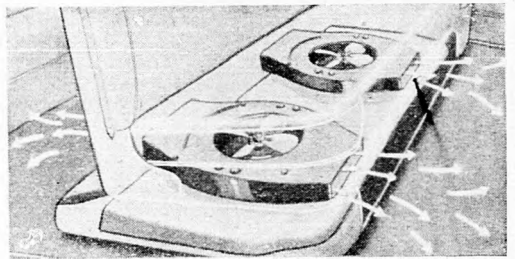
Az összes alkatrészek  
**Fiat-Chevrolet** autókhoz  
**BÁRÁNY ÉS BARTÓK KFT.**  
VI., Jókai-utca 5. Telefon: 125-425



hatalmas a fejlődés, az óvilág autósai alig sejtik, hogy milyen mértékben változtak meg például a konstrukciós elvek.

Az évek előtti amerikai autót a nagy hengerűrtartalmú, de lassú fordulatszámú motor jellemezte. A mai amerikai átlagos motor is hatalmas, többnyire négy-ötliteres, ugyanakkor azonban lényegesen emelték a fordulatszámot és ezzel olyan lóerőteljesítményhez jutottak, mely Európában még a sportkocsik világában is ritkaság. Az új nagy Buick motorja pél-

A központi fűtéses amerikai autókban a meleg levegő az ülések alatt áramlik ki.



dául ötliteres, óránként 3800 fordulat mellett kereken százhatvan lóerőt teljesít, tehát majdnem annyit, mint az Európában csak néhány példányban fellelhető pompás 500-as kompresszoros Benz-Mercedes. Az amerikai konstruktor már szakított a lomha motorokkal, a nagy hengerűrtartalom megtartása, sőt fokozása mellett magas dugattyúkat, 1:7, sőt ennél is magasabb kompresszióarányt alkalmaz és kifejlesztette a hatalmas tūrakocsit, mely 7—8 személy terhelésre van méretezve, melynek súlya túl van a 2000 kilón, mely akkor, mint valami vasúti mozdony, ugyanakkor olyan sebességekre képes, annyira stabil és könnyen kezelhető, hogy eddig nem is remélt utá-

zási átlagokat lehet vele elérni. Mi sem jellemzőbb a mai amerikai autó konstrukciós irányára, mint a nagy Chrysler négy karburátorja, melyek közül kettő alacsony fordulatszámú dolgozik, de amint a vezető rálep a gázra, úgy önműködőleg kapcsolja a másik kettőt.

Hatalmas motor, hatalmas teljesítmény és tökéletes kényelem: ez a hármas elv uralkodik. Állítható kormányok, a kormánykerék alatt elhelyezett sebességváltó karocska és ezer más olyan kényelmi nyincenség, amit csak ki tudnak találni. A legtöbb 1941-es amerikai modell például központi fűtéssel van ellátva. Igen, központi fűtéssel, circuláló melegvízzel — melyet mosdásra is fel lehet tūrán használni — és állandó hőmérsékletű friss levegővel.

Az amerikai automobil „air conditioning”-je hasonlít az autókályha-rendszerekhez és csővezetéken a szabadból szippantja a gondosan megszárt pormentes levegőt, azt felmelegíti és egyenletesen elosztja a kocsiban. A meleg levegő egyrésze az ülések alatt áramlik ki, másik meleg-levégő-vezeték a kocsi padlóját fűti, külön torok öblíti meleggel a szélvédőt, úgyhogy nincs páraaképződés és a látást gátló jégvirág. A fűtőberendezést automatikus termosztát szabályozza. A szerelékfalon egyszerűen be lehet állítani a kívánt hőmérsékletet, melyet különleges szerkezet tart állandó szinten és ha a kocsi belső hőmérséklete túlságosan emelkedik, úgy automatikusan kikapcsolódik a fűtés. Külön rendelésre ugyanez kapható nyári kivitelben is. Kis frigidér szállítja

a hűvös levegőt, mely 35 fokos külső hőmérséklet mellett sem engedi a kocsi levegőjét 22 fok fölé emelkedni, ugyanakkor külön kis jégszekrényke is van a rendszerben, ahol az italokat lehet behűteni. És nehogy azt higgyük, hogy az ilyen berendezést kizárólag maharadzsák és politikusok számára készítik, ára olyan alacsony, hogy a legkisebb amerikai könyvelő is megengedheti magának a luxust, hogy a nyári kánikulában sajátmaga hűtötté italokat fogyasszon a hétfégi kirándulás alkalmával.

Mi nem tehetünk mást, mint irigykedni. És várni azokat az idöket, amikor az amerikai kocsi nem lesz elérhetetlen álom az európai autós számára.

Az Iparügyi Miniszter Úr 49.000/940. sz. rendelete Önt is kötelezi!

Fáradt, használt olajait bérregeneráltassa cégünknel!

# Használt olajait megvásárlásra ajánlja fel nekünk!

vitéz HUNYADI LÁSZLÓ OLAJTISZTÍTÓ ÉS KERESKEDELMI VÁLLALAT  
Budapest, XIII., Országbíró-u. 38. Telefon: 291-515. Sürgőnycim: AURIOL

Mindentelre olaj megvásárlása Használt olajok vétel. Regenerált olajok adása!

**M A G Y A R  
FOGASKERÉK-  
AUTO-TRAKTOR-  
ALKATRÉSZ ÉS  
GÉPGYÁR K.F.T.  
NAGYTEMPLOM-U 34  
TELEFONSZÁMSOR: 46-1-55**



 **CSEPEL**  
**MOTORSZOLGÁLAT  
ÉS JAVÍTÓMŰHELY**

*Díjtalan garanciális javítások.  
Csepel segédmotoros ke-  
rékpárok és alkatrészek  
eladása nagyban és  
kicsinyben. — Csepel  
kilométer- és sebesség-  
mérő órák raktára*

**PAULINY LAJOS**

V., FELKA-U. 6. (CSÁKY-U. 22 ÉS PANNONIA-U. 25 KÖZÖTT)

*Modern munka-  
gépeken esztergályos  
és minden gépmunkát  
precízen és olcsón végez*

**NINCS TÖBBÉ  
MOTOROLAJCSERE  
tehát  
NINCS TÖBBÉ FÁRADT OLAJ  
ha**

**FRAM**

**MOTOR- ÉS OLAJTISZTÍTÓT**  
szerel autójára.

Motorja állandóan tiszta olajban fut

GYÁRTJA ÉS ISMERTETŐT KÜLD:

**DÉNES ÉS FRIEDMANN RT.**  
BUDAPEST, VI, DESSEWFFY-U. 29. TELEFON: 128-986

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



*Tetszés szerint benzinnel, spiritusszal, petróleummal, nyersolajjal vagy palackgázzal lehet itatni –*

## a „mindenívó” amerikai univerzális motort!

Hol vannak azok az idők, amikor az automobil üzemanyaga kizárólag a benzinnel volt? Amikor Budakesztől Kamcsatkáig ugyanazt a könnyű fajsúlyú és kellemes illatú benzint töltötték a tartályokba? Ma: elmúltak ezek az idők, ha sorban fel akarók sorolni mindazokat a folyékony és szilárd halmazállapotú üzemanyagokat, melyekkel a világ legkülönbözőbb tájain itatják a motorokat, úgy fél litánára való akadna. A benzol, faszesz, petróleum, nyersolaj, faszén, butángáz, spiritusz, cseppfolyósított barnaszén stb. csak egy kis része annak a rengeteg anyagnak, melyet részben takarékosági, részben pedig célszerűségi okokból használnak fel, mint motorüzemanyagot.

A különféle üzemanyag különféle rendszerű és beállítású motort kíván, a nyersolajmotor nem fut benzinnel és a butángázra beállított teherkocsi nem hajlandó faszest fogyasztani, amiből igen sok komplikáció adódik, főleg a távolsági teherforgalomban.

Az egyik amerikai gyár érdekes konstrukcióval igyekszik tiszta helyzetet teremteni ebben a korszerű bábeli üzemanyagavárbán és megteremtette mindenívó motorját, mely minden különösebb átszerelés nélkül az elképzelhető legkülönfélébb üzemanyagokat fogyasztja. A motor tulajdonképpen kombinációja a nyersolaj- és a benzinnemotornak, különleges keverőselepei, karburátorjai lehetővé teszik azt, hogy alig néhányperces szabályozómunka árán lehessen átállítani az egyik üzemanyagra a másikra.

Az érdekes motor műszaki adatai még nem ismeretesek, pedig rendkívül kíváncsiak volnánk: miképpen oldották meg a változtatható kompresszióarány kérdését. Mert tudvalevőleg a benzinnel és petróleumhoz alacsony, a nyersolajhoz rendkívül magas kompresszióarány szükséges, bár lehetséges, hogy az új amerikai motorcsoda nem öngyújtás által robbantja fel a nyersolajöltést, hanem alacsony kompressziónyomás mellett gyújtógyertya segítségével.

Arról természetesen egyelőre nincsen szó, hogy ezt a motort személygépkocsiban alkalmazzák. A személygépkocsi vezetője ugyanis aligha lesz hajlandó az átállítások és szabályozások elvégzésére, mert az átlagos amerikai autósoknak kevés a fogalma arról, hogy mi van a gépháztető alatt. Az amerikaiak az autó az, ami nekünk a cipő. És amint a magyar gyalogjárót nem érdekli, milyen bőrből készül a talp és hogyan kell a lukas felsőrészt kijavítani, éppen úgy nem érdekli az amerikai, hogy miben különbözik a karburátor és az aligátor.

A mindenívó amerikai motor egyelőre tehát csak a teherautóknak jelent nagy előnyt, mert mindenütt azt az üzemanyagot használhatják, mely helyben a legolcsóbban kapható.



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

### Különösen az emelkedőkön

és gyorsulásnál válik szembe tűnővé a **VD-Kompresszor.** ral szerelt kocsi főnyere. Sebességváltásra alig van szükségük, játszi könnyedséggel előzik meg a náluknál lényegesen erősebb kocsikat is. Kerjen díjmentes ismertetést!



Beépítéshez kész kompresszorok Adler-Triumph-Junior; az összes 15 és 21-es BMW típusok; Citroen C 7; Fiat 500, 508 c és 1500; Ford-Eifel Hanomag-Sturm; Hansa 1100, Mercedes-Benz 170 V, 2,3 és 2.9 l.; MG 1.3; Opel-Olympia 38; Peugeot 402; Steyr 55, 120, 226; Tatra 75; Wanderer 2.7 l. (30-40 %-os teljesítménynybblett!)

**Generátor és palackgázüzemű járművek teljesítményének fokozására speciális kompresszorok**

# A TÉL AZ AKKUMULÁTOR TŰZPRÓBÁJA!

A tél fagyja rendkívüli megpróbáltatásokkal részesíti az automobil minden pericájkját, de talán az akkumulátor az, melytől a legtöbbet követeli az az időszak, amikor a hőmérő higanya fázósan bujik üveges *börtönnek* legfenekére. A téli időszakban akkumulátorunk igénybevétele *többszöröse* a nyárinak, ugyanakkor alacsony hőmérsékletnél az *akku kapacitása erősen csökken*, megértjük tehát, hogy miért éppen az akku „fázik” a legjobban a téltől.

Miért nagyobb télen az akku igénybevétele. Elsősorban *rövidebbek* a nappalok, tehát *hosszabb* ideig haladunk égő lámpákkal, nagyobb a fogyasztás. Ez azonban még nem nagy baj, ha a dinamó becsületesen tölt. A nagyobb baj ott lapul, hogy akármilyen híg téli olajat is használunk, a *hideg motor* átpergetését önindítóknak sokkal *nagyobb erőfeszítéssel* végzi, hiszen le kell küzdenie a félig dermedt olaj erős tapasztó hatását. A forgyatúházban levő, a hengerfalakra, a dugattyúkra stb. rakódott olajat a fagy olyan sűrűvé varázsolja, hogy az önindító csak *roppant erőfeszítéssel tudja megforgatni* a motort, ilyenkor természetesen nemcsak hatalmas mértékben csökken az akku terhelése, de mivel az indítás hosszabb ideig tart (tovább kell használni az önindítót), sokkal nagyobb is az áramfogyasztás. „Hála” a motalkókorlátozásnak, az üzem legnagyobb része a *városi forgalomban* folyik le, a kocsit rendszerint többet áll, mint halad, a nap folyamán *többször hűl le* és többet indítunk, az akkut tehát sokkal jobban próbára tesszük, mint a régi motalkójegymentes időkben.

De itt van többi téli fogyasztó. A *szélvédőmelegítő*, mely egyáltalában nem takarékos legény, különösen, ha a kocsit gazdája jószívű és utasa kedvéért *kettős defrosztort* szereltet. Az egyre népszerűbb villamos motorhajtású *autókláyhák* is áramot fogyasztanak, a tízóra utáni *reflektorvillogtatás* is rengeteg áramot emészt, mert hiszen az izzó a bekapcsolás pillanatában rengeteg ráadás-áramot vesz fel. Egyszóval a téli időszakban alapos próbát áll ki az akku és jól teszi a kocsit gazdája, ha a tél beálltkor — vagy még jobb előtte — alapos *karbantartásban* részesíti telepét.

Az akku karbantartása igen egyszerű és olcsó, meg kell vizsgáltatni a *sav sűrűségét* és szükség esetén *korrigáltatni*, pontosan *szintig feltölteni sávv* az egyes cellákat és végül árammal becsületesen feltölteni a telepét. Hogy ugyanakkor *kapacitáspróbát* is végeztetünk és ha az az akku gyenge állapotát árulja el: *nagyjavítást* végeztetünk — nem szorul bővebb magyarázatra. Mert ha telepünk gyenge, úgy olyan kellemetlen indítási nehézségeink lesznek a tél folyamán, hogy irigyeljük majd a gyalogjárót.

A fokozott áramfogyasztás következtében gondoskodni kell arról, hogy a *dinamó a megfelelő mennyiségű áramot termelje*. Legjobb tehát megmérteni a dinamó teljesítményét és ha az csökkent, úgy megkeresetni a baj okát és kijavítani. Néha a *túlkopott* kefék, vagy a szabályozó rossz beállítása következtében csökken a dinamó teljesítménye, ezt a

villamosszerviz ellenőrzőműszerei azonnal elárulják.



Az akku és a dinamó megvizsgálásával és karbantartásával azonban korántsem tettünk eleget annak a kötelességünknek, mellyel a kocsinknak tartozunk. Elsősorban kötelességünk: *takarékoskodni az árammal!* Tehát ne használjuk feleslegesen a *villanykürtöt*, télen ne használjuk a *villamos szivargyújtót*, ne villogtassuk a *fényszórót* akkor, amikor az nem szükséges, a *villamos szélvédőmelegítőt* pedig takarékosan használjuk. Ha kocsinkat magára hagyjuk, úgy *kapcsoljuk le a számlámpát*, ne égezzük feleslegesen a *szerelékfallámpát*, ne járassuk egész nap a *kocsifűtő villanymotorját*, ne pergettessük feleslegesen az amúgy is túlterhelt *szélvédőtöröltőt*, egyszóval a ma divatos szót használva: *korlátozzuk a kocsink áramfogyasztását*, mert ha több áramot használunk el, mint amennyit a dinamó termel, úgy hamarosan olyan áram-költségvetési hiányunk lesz, melyet csak az akku kiszerelemével és árammal való feltöltésével tudunk pótolni.

Vannak, akik bár takarékoskodnak, mégis *havonta töltetik fel télen telepüket árammal*. Ez a módszer helyes és hasznos. Az árammal való feltöltés egy-két pengőbe kerül és nemcsak pótolja a téli plusz-fogyasztás okozta áramhiányt, hanem jókarban is tartja az akkut. Az akku ugyanis kisütött állapotban erősen leromlik, lemezei *szulfátréteget* kapnak, a telep kapacitása erősen csökken.

Mint mondtuk: a *hideg motor átpergetése* rendkívüli megerőltetést jelent az önindítóknak és rajta keresztül az *akkunak*. A tapasztalt és műszakilag gondolkodó autósok körében már régen elterjedt az a jó szokás, melynek értelmében a reggeli indítás alkalmával a motor első átpergetését nem az *önindítóval* végzik, hanem a *kézikurbli*val. Es este, amikor leállítják a kocsit, jól *megszívják a starterszeleppel* a motort. Az esti megszívást csak akkor árt, ha a kocsit gazdája nem használ *felső kenőolajat*. Ha a motalkó megkapja a maga felsőolaj-adagját, úgy a leállítás előtti megszívást nem okoz semmi bajt, viszont erősen *megkönnyíti a hideg motor indítását*.

Télen gondoskodjunk arról, hogy motorkunk, illetve *hűtővizünk mindig meleg legyen*. Ha a motor meleg, úgy nemcsak jó adag üzemanyagot takarítunk meg, hanem egyben megkönnyítjük az újraindítást. Feltétlenül szereltesünk — amennyiben ilyesmi nincsen a kocsin — *hűtőhőmérőt* és rakjunk fel jóminőségű *hűtőtakarót*. Ha a kocsit néhány órán át állni kell hagynunk a fagyos uccán, úgy még a leállítás előtt *csukjuk fel a hűtőtakarót* és ne törődünk azzal, ha a hűtővíz hőmérséklete veszedelmesen közelíti meg a forráspontot. A kilencven fokos hűtővíz sokkal lassabban hűl le, mint az ötven-hatvan fokos, célszerű tehát leállítás előtt azt jól felmelegíteni olymódon, hogy az utolsó párszáz métert teljesen *zárt hűtőkörrel futjuk le*. A motort leállításakor jól szívassuk meg és ha mindennek ellenére az újraindulás előtt azt észleljük, hogy a hűtővíz egészen lehűlt, úgy ne resteljük elővenni a *kézikurbli*t és kihűzött szivatóval, de kikapcsoltsd gyújtással négyszer-ötször átforogtatni a motort.

## VARTA Akkumulátor

### ALTENBACH FERENC

accumulátor- és villamosipar

## VARTA-HÁZ

Autó-accumulátorok eladása, készítése és javítása

BUDAPEST  
VI., Ó-utca 44  
Tel.: 118-011 és 117-195

# MEGINDULT A KTT ÜZEM!

A kellemetlen decemberi időjárás mellett is közel 100 motor szállta meg a rákosi gyakorlóteret, a tavaly oly nagy közkeadveltsége ellenére, jellemző kicsinyességgel elgáncsolt, de most új életre keltett KTT idej első bemutatkozásának színhelyét. Kozma Endre sokszoros bajnokunk fáradhatatlan agilitása sok-sok fiatalos lelkesedést gyűjtött csokorba, tanubizonyosságot szolgáltatva rá, hogy motoros gárdánk a legmoszohább viszonyok közepette is készen áll, ha arról van szó, hogy motorsportunk kátyuba ragadt szerkezetét ismét néhány lépéssel előbbre vigye a semmittevés veszedelmesen süppedő talajáról.

A gyakorlóter hátsó végein, a „lövészárak”-nál zászlókkal kijelölt 500—600 méteres pályán folyt a küzdelem. A havas, deres és helyenként sáros pálya felette csúszós volt, mely körülmény alaposan megnehezítette a versenyzők munkáját. Akadt izgalmos jelenet, kavarodás bőven. Dömök (BMW) oldalkocsija az egyik ugratónál beleakadt a terepbe, az eredmény hatalmas szaltó volt. Baj természetesen nem történt, sőt Dömök, a bukás ellenére, a nap legjobb idejét érte el. Szép és izgalmos futam volt a 100 kcm-es gépek versenye két-kétkörös távon, három futam keretében, melyekben Garay (SHB), Pék (Csepel) és Banay (Csepel) vitték el a pálmát. A szőlőgépek legjobb átlagát Gutschy futotta 125 kcm-es Phänomen gépén, míg a kategória győzelmeiken Bakayval (Puch) vívott ádáz párharc után Tausz (250 DKW), az ambiciózus Lénárt (NSU) előtt Szeift (350 Norton) és erős konkurenciában Gutschy (500 Zündapp) osztozott. A kismotorosok nagy érdeklődéssel várt ötkörös futamát Vágai (Mátra) nyerte meg.

A futamok után a tradicionális sörházban melegedett fel a társaság. Kozma Endre egyetértésre buzdította a versenyzőket, akik a jövőben vasárnapról-vasárnapra fogják ápolni motorsportunk mostoha körülmények közé jutott palántáját.

Ime az eredmények:

**100 kcm-ig (2 kör):** I. futam. 1. Garay Z. (SHB) 2:34 mp. — II. futam. 1. Pék I. (Csepel) 2:07 mp, 2. Szabó Z. (Csepel) 2:23 mp. — III. futam. 1. Banay (Csepel) 2:17 mp, 2. Gergely (Csepel) 2:26 mp, 3. Simon (Csepel) 2:40 mp.

**125—200 kcm (2 kör):** 1. Gutschy K. (Phänomen) 2:03 mp. A nap legjobb szőlő-motorkerékpár átlaga! 2. Vágai I. (Mátra) 2:05 mp, 3. Walter M. (Méray—Puch) 2:28 mp.

**250 kcm-ig (2 kör):** 1. Tausz Gy. (DKW) 3:41 mp, 2. Bakay Gy. (Puch) 3:44 mp.

**350 kcm-ig (3 kör):** 1. Szeift I. (Norton) 3:31 mp, 2. ifj. Lénárt I. (NSU) 4:00 mp, 3. Moesáry (Zündapp) 4:18 mp.

**500 kcm-ig (5 kör):** 1. Gutschy K. (Zündapp) 5:42.4 mp, 2. dr. Rendik (BMW) 6:04.3 mp, 3. Schmiedt (BMW) 6:12.2 mp, 4. Zechner A. (BMW) 6:46.3 mp, 5. Banay (BMW) 7:23 mp.

**Kismotoros futam (5 kör):** 1. Vágai (Mátra) 5:51.4 mp, 2. Simon (Csepel) 6:30 mp, 3. Garay Z. (SHB) 6:38 mp, 4. Pék I. (Csepel) 7:09 mp.

**Oldalkocsis futam (5 kör):** 1. Dömök Z. (BMW) 4:42.1 mp. A nap leggyorsabb ideje! 2. Farkas J. (H) 5:32.2 mp, 3. Gutschy K. (Zündapp) 5:35 mp. Gutschynak versenyközben eldugult a fősapja, sok időt veszített, Dömök idejébe bukását is bele kell kalkulálni.

„*Ato-Lockheed*” FÉKALKATRÉ ZEK, FÉKFOLYADÉKOK, SZELEPÜLÉSEK STB. STB.

**JURID** FÉKBRÉTEK, KAPACIÓTÁRCSÁK, TENGELYKÖTŐ TÁRCSÁK

**MAHLE** OLAJSZŰRŐK, LEVEGŐSZŰRŐK, DUGATTYUK

**JÁRITZ ISTVÁN**  
BUDAPEST  
VI., JÓKAI-UTCA 20.

MAGYARORSZÁGI  
VEZÉRKÉPVISELETE.

Telefon: 119-033, 114 965

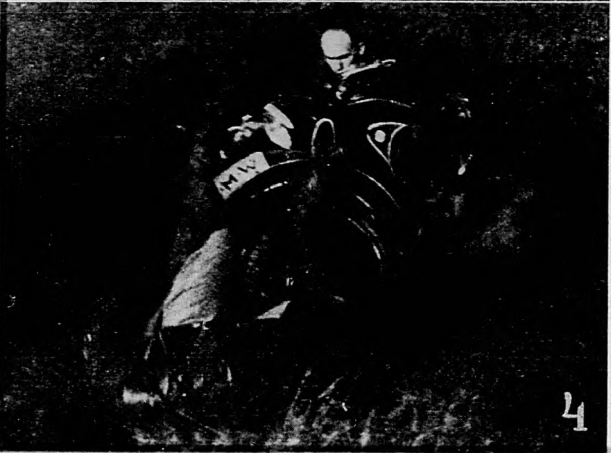
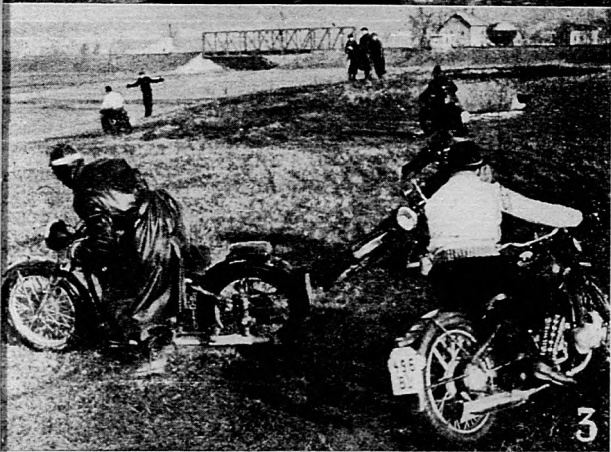
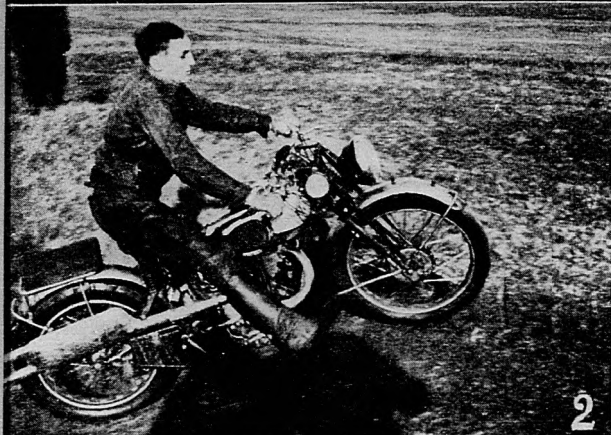
## AZ ÖN PÉNZÉRŐL VAN SZÓ!

Javítsa autóját és motorkerékpárját

### SZEIFT ISTVÁN

AUTÓJAVÍTÓ SZAKMŰHELYÉBEN

V., IPOLY-UTCA 20. TELEFON: 29-39-09



1. Vágai (Mátra 100) vezeti a kismotorosok népes mezőnyét. — 2. Hoppla-hopp... ugrik nagyot Szeift és a Norton. — 3. Körbe-körbe. Schmiedt, Lehner és Banay (mindannyian BMW-n) Izgalmas viaskodása a csúszós talajjal. — 4. Dömök sem hitte, hogy a „kényszer” talajtorna ellenére a nap legjobb idejét fogja futni.

Foto: Rózsa

## Mégis bevezetjük a jobbra hajtást?

Az utóbbi évek folyamán úgyszólván egész Európa áttért a jobbrahajtásra, Magyarország lassanként egyedül marad a baloldali hajtási irány fenntartásával. Nálunk is sok szó esett már a közlekedés irányának megváltoztatásáról, mely főleg a villamosüzemben okozna jelentős költséget a szükséges átépítések folytán. A főváros szerint az így előálló 10—12 millió pengős költséget az államnak kellene viselnie.

A mai *lecsökkent autóforgalom igen alkalmas volna a hajtási irány megváltoztatásának zökkenőmentes keresztülvitelére.* Erdélyben pláne, ahol az úttest jobb oldala volt a közlekedés iránya, a vezetők már hozzá is szoktak a jobbrahajtáshoz, noha az újonnan bevezetett baloldali hajtás talán kizökkentette őket a gyakorlatból. *A jobbrahajtást hihetetlen könnyű megszokni.* Tapasztalták ezt azok, akik boldogabb tūravilágban átlépve a határt, jobboldali közlekedésű országokba utaztak. Ugy értesülünk, hogy a kormány a jövő évben újra szőnyegre hozza a kérdést és az érdekelt körökkel dönt arról, ki és milyen arányban viselje a jobbrahajtás bevezetésének költségeit miután a pénzkérdés az egyetlen akadály a hajtási irány megváltoztatásának.

### NÖVELJÜK AZ ÉJSZAKAI VEZETÉS BIZTONSÁGÁT!

Statisztikai adatok bizonyítják, hogy a közlekedési balesetek a korán sötétedő őszi és téli hónapokban jelentősen megszorodnak. A hatékony világítás a sötétben való biztos vezetés alapvető követelménye, mivel csakis tökéletes világítás mellett tarthatjuk a nappali tempót anélkül, hogy saját magunkat vagy más vezetőt veszélyeztetnénk.

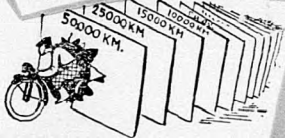
A biztonságot fokozó, jó világításnak nélkülözhetetlen kellékei a magas hatásfokú izzólámpák, melyek a rendelkezésre álló aránylag csekély elektromos energiával a lehető legnagyobb fényhatást érik el. Az izzólámpákhoz használt anyagok minősége, a precíz kivitelezés és a gyártás közbeni sűrű ellenőrzővizsgálatok garantálják a világhírű Osram autóizzók magas kvalitását, melynek révén ezek az izzók az összes támasztott követelményeknek maradéktalanul megfelelnek. A gépjármű világítóberendezésének valamennyi posztjára rendelkezésre áll a legmegfelelőbb Osram autóizzó-typus, mely a legmegerősebb üzemviszonyokkal biztosan megbirkózik úgy, hogy a vezető ezen izzókban tökéletesen megbízhatik.

Különös figyelmet érdemelnek a fényszórók számára készült Osram-Bilux lámpák, melyek két világítótesttel szerelve a szükséghez mérten az útszegélyek megvilágítását biztosító elegendő oldalsórási, de messzehatoló távfényt, vagy teljesen vakításmentes, tompított fényt nyújtanak. A távfény 300—400 méternyire hatol előre, a tompított fény hatótávlatát 80 méter, mely a vezető számára az úttesten tökéletes tájékozódást nyújt anélkül, hogy a szembejövő vezetőt vakítaná.

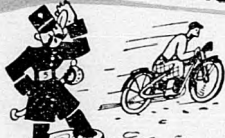
Szíveleljük meg a jótanácsot és szereljük fel járműveinket Osram izzólámpákkal, hogy éjszaka is olyan biztosan közlekedhessünk akárcsak nappal!

Delco-Remy, AUTO-LITE  
NORTH-EAST service

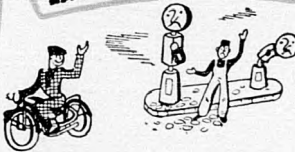
Delco-Remy  
AUTO-LITE  
NORTH-EAST  
SERVICE  
ALTENBACH  
FERENC  
accumulator- és villamosipar  
BUDAPEST  
VI., Ó-utca 44  
Tel.: 118-011 és 117-195



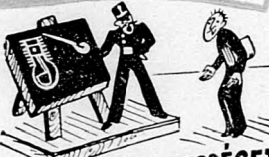
MEGBIZHATÓSÁGOT



ZAJTALAN SEBESSÉGET



KIS FOGYASZTÁST



VIZSGAMENTESSÉGET



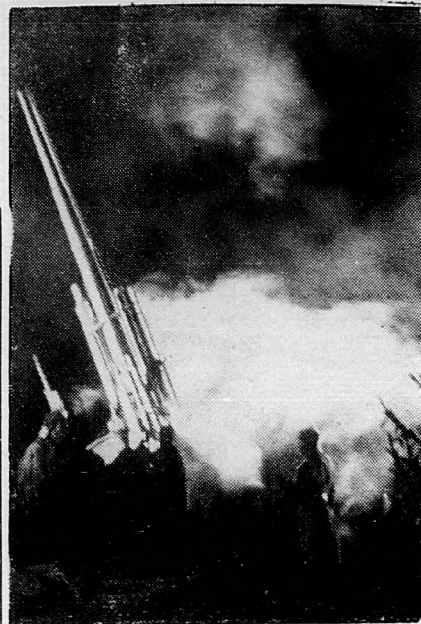
MAGYAR GYÁRTMÁNYT

nyújt a  
"MÁTRA 100"  
gyártja és forgalomba hozza  
URBACH LÁSZLÓ  
VI. Hunyadi tér 12.  
KÉRJEN ÁRJEGLYZÉKET!

# Az erdei fűrésztől a harcikocsiig

– a motor a korszerű háború legfontosabb eszköze!

A gyorsan mozgó nehéztüzérség és a gyors utánpótlás elképzelhetetlen motor nélkül. – A légvédelem hathatós fegyvere a légvédelmi ágyú.



Alig több mint húsz esztendő telt el a világháború óta, de ez a húsz esztendő elegendő volt ahhoz, hogy alapjában változtasson meg mindent, amit az akkori haditudomány mint megdönthetetlen alaptételt ismert és gyakorolt. Ezerkilencszáztizennégyben — mai szemmel nézve az eseményeket — hamisítatlan öskori módszerekkel és eszközökkel folyt a háború és az 1870-es hadjáratától csak annyiban ütött el, hogy jobb hatású és nagyobb tűzgyorsaságú tüzgépeket alkalmaztak. A mai háború legfontosabb feladata, a csapatok gyors mozgatása, akkoriban igen kezdetlegesen történt, mert hiszen erre a célra csupán a vonat és a ló állott rendelkezésre és legfeljebb a legmagasabb vezetésben jutott szóhoz a személygépkocsi. A mozgásban levő harcigépek ellátása ennek megfelelőleg szintén sántított és a tüzérség löszerutánpótlása nehéz terepen néha megoldhatatlan feladat volt. A tehergépkocsi igen szerény szerepet játszott és a repülőgép csak a világháború második szakaszában jutott komolyabb szerephez, akkor is majdnem kizárólag a felderítés és néha — ritkábban — inkább a zavaró, mint a romboló bombavetés volt a feladata, de a támadó gyalogságnak tüzzel való támogatására alig alkalmazták. Csak a legnehezebb tüzérséget motorosították, mint például a híres harminc és feles mozsarakat.

A háborút viselő országok a véres négy esztendő alatt rengeteg haditapasztalatra tettek szert és már az 1916–1918-as angol tengerzár mutatta meg, hogy a következő háború totális lesz. Olyan háború, melyben a hadsereg

mellett a gazdasági életet is mozgósítani kell és ami ennél is fontosabb, a „lelkek” mozgósítását is el kell végezni.

A mostani háború legfontosabb eszköze a motor. A motor hihetetlen arányú fejlődése tette lehetővé a mai korszerű harcikocsik, páncélgépkocsik, nagyteljesítményű és hihetetlenül gyors légierők, a gépvontatású tüzérség, a tengeralattjárók, a gyorsnaszádok óriási szerepét, melyet a tehergépkocsi segítségével tökéletesített ellátószolgálat egészít ki.

A mostani háborúban a lovasság szerepét az úgynevezett gyorscsapatok vették át, melyeknek a hihetetlen mozgékonyság mellett még az is főerényük, hogy ezeket a csapatokat a vezetés hosszabb mozgás után is teljesen friss, pihent és ütőképes állapotban veheti be. A gyorscsapatok összműködése a légierőkkel merőben új hadászati lehetőségeket ad, mindez elképzelhetetlen volna motor nélkül.

De hatalmas szerepet kap a motor a hadviselés más ágazataiban is. Nem kell másra utalni, mint a motoros erdei fűrészekre, a műszaki csapatok rengeteg motorosított szerszámára, a farmotoros rohamcsónakokra, a híradás nélkülözhetetlen kellékének, a rádióknak motoros áramfejlesztőire, a fényoszórókra, a gépesített tábori kórházakra stb.

A motor merőben új arcot kölcsönzött a háborúnak. Fontos és pótolhatatlan eszköze lett a korszerű hadviselésnek. Ezért elsődrendű nemzeti feladat: népszerűsíteni a motort.

ME 109 típusú Messerschmidt-vadászgép. Fegyverzete négy darab fix géppuska, perccenként 1500 lövéssel és a propellertengelyen át tüzelő repágyú, perccenként 120 lövéssel. Motorja a híres Daimler-Benz DB 601.

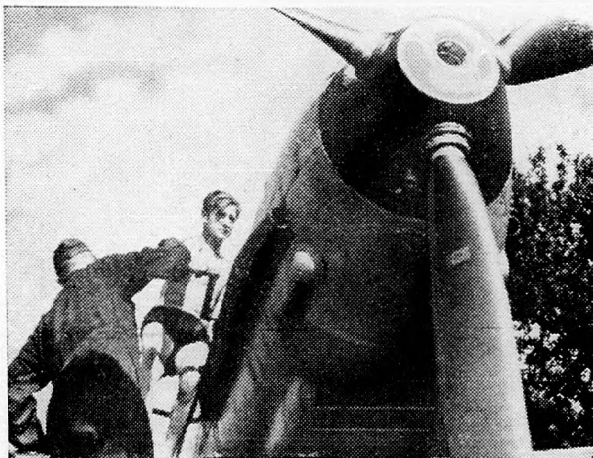
**AUTÓ AKKUMULÁTOR  
AUTÓ VILLAMOSSÁGI CIKKEK  
TÖLTŐBERENDEZÉSEK  
ELEKTROMOTOROK**

**KÉSZÍTÉSE, JAVÍTÁSA**

**„E R G O N”**

EGYETEMES VILLAMOSSÁGI VÁLLALAT

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



**AUTÓ-ÉS TRAKTORHENGERT-  
FOTENGELY-KÖSZÖRÜLESEK**

**MINŐSÉGI  
PRECIZMUNKA**

**SOLYMOSSY ÉS TÁRSA  
BUDAPEST, VIII., TAVASZMEZŐ-UTCA 6.**

## MI ÚJSÁG, HÉBLI ÚR?

— Érdekes hírt közölhetek Szerkesztő úrral: a magyar kormány megállapodott a Winterhall-konzern érdekkörébe tartozó egyik német pénzesporral, mely megállapodás értelmében a németek koncessziót kaptak Magyarország területén kőolajkutatásra. A hír azért is érdekes, mivel a multban egyedül a Magyar-Amerikai Kőolajipar rt. végzett fúrásokat az országban.

— *Hallom, Delmár Walter újabb motorkerékpárt vásárolt?*

— Úgyvan! Kitűnő veteránbajnokunk nem akar megválni a motorkerékpártól. Most 350-es NSU masinát vásárolt, vele barangolja a budai hegyeket...

— *Hogyan haladnak az erdélyi útépitések?*

— Erdély siralmas állapotban levő 8000 km-es úthálózatán teljes erővel folyik a renováló munka. Természetesen itt is a pénzkérdés fordul meg minden. A kormányzat máris 21 millió pengőt bocsátott az állami közutak és hidak rendbehozatalára, 2 millió pengőt pedig a törvényhatósági utak karbantartására. Utügyi hatóságaink mintegy 2000 km-t nyilváníttak állami útnak, így a törvényhatóságok hatáskörébe 5500 km körüli úthálózat tartozik. Erdély területén jelenleg 45 gőzhenger dolgozik! A 23 millió pengős útépitési munkákat, értesülésünk szerint, 1941 júniusára vagy júliusára végzik el, erre az időpontra tehát Erdély közötti főútjainak 80–85%-a aránylag rendezett állapotban lesz, a teljes útrendezéshez azonban évekre van szükség.

— *Mit tud még, Hébli úr?*

— Ez nyárára lesz csak érdekes, de azért elmondom: a MÁV hosszas kísérletezés után úgy határozott, hogy a balatoni műút és a bicske–székesfehérvári vasútvonal keresztelésénél lévő sorompó kezelésére állandó őrt alkalmaz és őrházat épít. Végre! Mint tudjuk, a kérdéses helyen már csengővel és fényjelekkel is kísérleteztek. Az új megoldás bizonyára jobb lesz bár ilyen főútvonalon a szintben való keresztelést sohasem fogadjhatjuk el!

— *Más érdekesség?*

— Alapos munkát végzett az idén a Horthy Miklós repülőalap, mely a különféle vitorlázó és sportrepülő egyesületeket az 1939. évi 600 000 pengővel szemben az idén már 850 000 pengővel támogatta. Az Alap ma már 43 motoros repülőgéppel és 39 vitorlázógéppel, tehérgépkocsikkal, ejtőernyőkkel és más felszereléssel rendelkezik, Szombathelyen hangárt és lakóépületet létesít, Siófokon vízitelenít a repülőteret, továbbá hangárt és lakóépületet emel, míg

**Kellemes karácsonyi ünnepeket**

**Boldog újévet kíván Geiszlinger Béla**

Solex karburátor szervisz és autójavító műhely IX., Viola-u. 34. T.: 13-39-12

a Hármashegyre lejáró utat készíti a gépszállítók céljára. Érdekes tudni, hogy 450 vitorlázó repülő közül 320 már letette az „A”-vizsgát, sőt legnagyobb részük a „B”-vizsgát is, míg 130 motoros repülő levante az elsőfokú kiképzést fejezte be sikeresen.

— *Hallom, megrövidül a Budapest–balatoni műút?*

— Úgyvan! A Székesfehérvárról kiinduló vasúti sínparók felett nyílegyenesen új utat építenek mintegy 3 km-es szakaszon, mely útszakasz egy kizutat, egy esaternát és három vasútvonalat szel át hatalmas felüljáróval, melyen a kis kockakövel burkolt 10 méter széles műút fut át. A felüljáróhoz és töltéséhez 170 000 köbméter földet szállítottak, 4500 tonna kőanyagot, 850 köbméter betont, 650 tonna vasat és 300 tonna cementet használtak fel. Az építkezés öt ház lebontását és számos telek kisajátítását tette szükségessé. Az építkezés közvetlen befejezés előtt áll, úgy, hogy a pompás felüljárót tavaszra remélhetőleg, minél többet használhatjuk már!

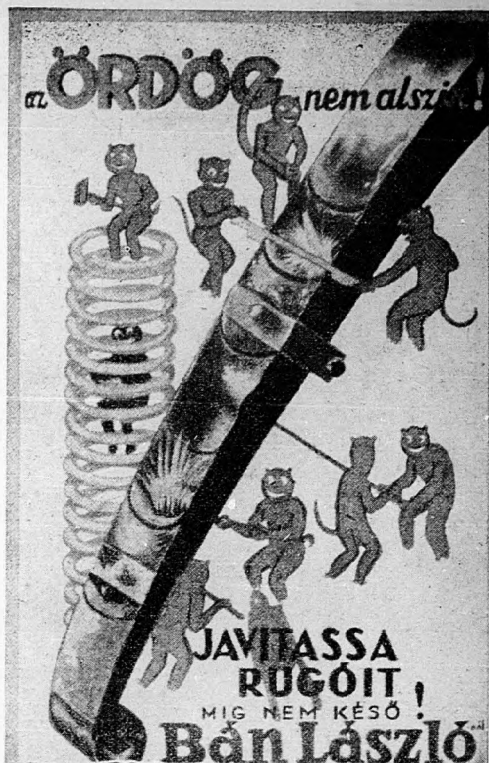
— *Más érdekesség?*

— Akad! A belvárosi utcák túlszűkítését van hivatva tehermentesíteni a Mária Valéria-utca kiszélesítésének terve. Az új szabályozás az utcát egy méterrel szélesíti és az utcának a Dunával átellenes oldalán 450 m mély árkaos beépítést ír elő, mely teljes egészében az utca szélességéhez számítható. Mint értesülünk, oly irányban is folynak tervezések, hogy nem-e lehetne az utcát további 4 méterrel szélesíteni, mely esetben ezt a sávot autóparkirozshoz lehetne felhasználni. Apropos: parkhely! A Belváros területén és közelében több új autóparkhely fog létesülni, így a Lánchídfőnél, a József-téren, nemkülönben az új Városháza építésével kapcsolatosan is!

— *En is mondok valami érdekességet. Olyan csavarokat készít a német Debeco-gyár, amelyhez nem kell előre megrágni a menetet. Ugyanis ez a gyorsacélsavar úgy van kiképezve, hogy behajtáskor önmagának vája a menetet. A tulajdonképpeni meglepetés csak most jön. A Debeco-csavar annyiba kerül, mint egy egyszerű acélsavar. Forradalmat jelent a fémiparban a Deák Béla cég (Jókai-tér 2) által forgalomba hozott Debeco önmenetragó csavar.*

— Hát ez valóban remek. Terjeszteni fogom a szakmában ezt a hírt. Most pedig én is elmesélek egy jó szakmai hírt. A jónévű egyre fejlődő Pauliny Csepel Motor Szolgálat (V. Fekete út 6.) ismét szarapodik. Több új munkagéppel bővül az üzem. A vevők körében nagy sikere van a Rosch-féle gvertavizsgálónak, amely díjmentesen áll minden kismotoros rendelkezésére. A céftűzők örmémmel mutatta meg a dís Csepel-alkatrészraktárt és különösen figyelembe vevő a külön lámpácakával megvilágított szén és mécsis olajos sebességmérő órákat. Sok hasznos kismotoros felszerelési cikk van a Cs. M. Sz.-nak. Ismerve a szolid árakat és kiszolgálást, nyugodt lélekkel merem ajánlani minden kismotorosnak.

— De most sietek tovább, Szerkesztő úr! Kellemes Karácsonyi ünnepeket és boldog Újévet kívánok az Autó-Motor olvasóinknak! Viszontlátásra január 15-én!



Speciális

**motorkerékpár és autóalkatrész**

gyártó üzemünkben

**hengerek köszörlülése, dugattyuk készítése.**

Alkatrészek bármilyen márkához. Törött és elkopott

**hengerek szakszerű hüvelyezése.**

Téli idény alatt leszállított árak. Vidéki megrendelések azonnali legmondosabb elintézése. **K. M. B.** magyar motorkerékpár gyártója.

**„MOTORKÖZPONT“ VI. VÖRÖSMARTY-U. 45**

**KISS** Telefon: 11-43-38.

Kérje díjmentes alkatrészzárjegyzékünket

Olasz gyártmányú

**autó indító és dinamókefék**

nagy választékban kapható raktárról

**BREUER HUGÓ**

műszaki kereskedő

**IV, Izabella-u. 44a. T.: 222-409**

Felelős szerkesztő és kiadó:

**KRAMER JENŐ**

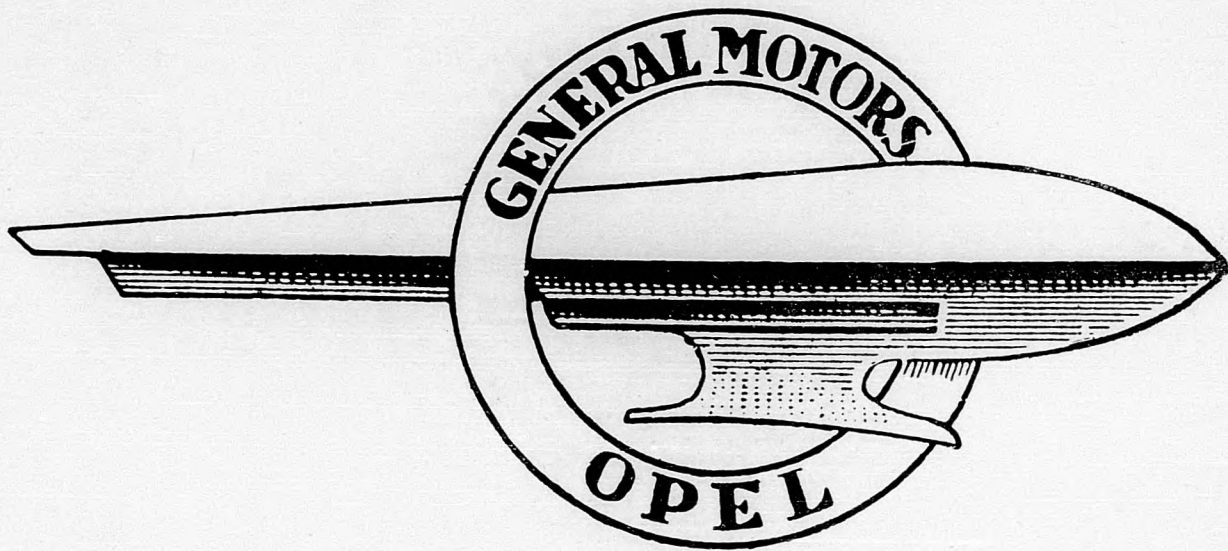
Általános Nyomda és Grafikai Intézet Rt., Budapest, Nyomdáért felelős: Dr. Uj István.

**DUGATTYUK, GYURUK, GÖLYÖSCSAPÁGYAK**

**TRAKTORALKATRÉSZ**

—> MINŐSÉGI FRECIZ MUNKA

**SOLYMOSSY ÉS TÁRSA**  
BUDAPEST, VIII., TAVASZMEZŐ-U. 6.



**NEMZETKÖZI  
GÉPKERESKEDELMI RT.**

**BUDAPEST, IV., KRISTÓF-TÉR 3**