

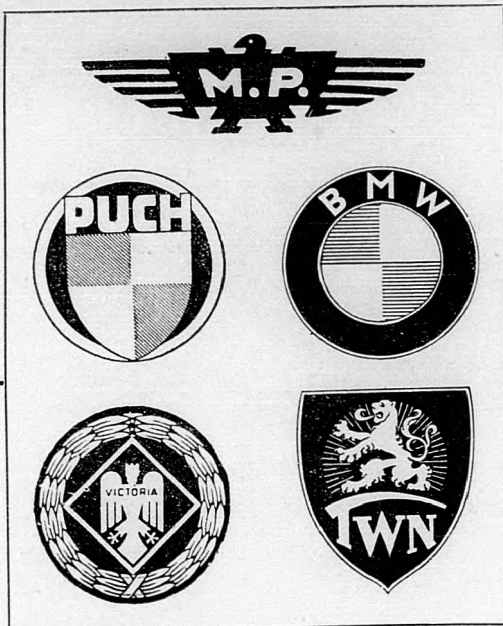
ÁRA
40
FILLÉR

Autó Motor

XIII. ÉVF. 6. SZ. 1941. JÚNIUS 15

A legszebb túraemlék?
Opel kocsival
az Alpésekben!





MINDEN IGÉNYT RAKTÁRRÓL AZONNAL KIELÉGÍTÜNK!

Minden nagyság és ár-
kategóriában megtalálja
az önnek legmegfelelőbb
motorkerékpárt!

Nézze meg kiállítási terme-
inket, vagy lépjen azonnal
érintkezésbe illetékes vidéki
képviselleteinkkel.

P U C H - M Ű V E K

FIÓKTELEPE BEMUTATÓ-SZALONJA

BUDAPEST, VI., LEHEL-UTCA 25. SZÁM

Előgyújtás

A magyar autós- és motorosvilág legfrissebb szenzációja — a korlátozó rendelkezések mellett — a nagy újítás, a jobbra hajts bevezetése. A hatóságok elhatározták, hogy még a jövő hónapban életbeléptetik a jobb oldali közlekedést, amivel mi is hozzáidomulunk az Európában ma már majdnem kizárólag használatos forgalmi rendhez.

A kérdés megoldása azonban korántsem olyan egyszerű, mint ahogyan azt az első pillanatban elképzelnök. Igaz: ezek a nehézségek nem leküzdhetetlenek, viszont pillanatnyilag fel sem mérhető anyagi befektetéseket igényelnek.

Az országút forgalmának átterelése a jobb oldalra aránylag egyszerű kérdés. Csúpan a jelzőablákat, a kilométerjelzéseket és a helységjelzőoszlopokat kell átköltöztetni az út másik oldalára. A városokban viszont egészen más a helyzet.

A városokban ugyanis át kell építeni a villamosváltókat, a járdaszigeteket, a villamosokat, a buszokat. Hiszen ma a buszok és villamosok bal oldalán vannak az ajtók, az új forgalmi rend miatt a jövőben át kell kerülniök a jobb oldalra. A villamosokon még egyszerű a megoldás, a buszok kérdése már nehezebb, mert a vezetőülést, a pedálokat, a kormányzerve-

két stb. is át kell helyezni, de fel kell cserélni az ülések helyzetét is, hogy utat engedjenek a jobboldalon fel- és leszálló utasoknak. Hogy a buszoknak az átalakítása a mai anyaggazdálkodási időkben mit jelent és mekkora költséggel jár: ma szinte felmérhetetlen.

A jobboldali közlekedés bevezetése már régen esedékes volt. Különösen fontos volt azokban az években, amikor még virágzott a gépjárműves idegenforgalom, amikor kevéstől láttunk idegen országjelzést viselő gépeket. Az idegenforgalom ma a nullával egyenlő, ez a szempont tehát nem teszi sürgőssé a kérdés rendezését.

Vizont alkalmassá teszik a mai időket a nagy változásra a forgalmi korlátozások. A forgalom ma alaposan megcsappant, a gyéresebb forgalom mellett így sokkal kevesebb zökkenőtől és balesettől kell tartani, hiszen a baloldali hajtásra és jobbfelé való előzésre beidegzett vezetők a legóvatosabb vezetést mellett is azokat az évek során beidegzett mozdulatokat fogják baj esetén elvégezni, melyek az új forgalmi rendnél éppen katasztrófa előidézésére alkalmasak. Es itt nem fognak segíteni a legkegyetlenebbül szigorú rendeletek, mert az idegeknek, a reakciós tüneteknek minden hatóságnál magasabb hatalom, az életlen parancsol.

Távol áll tőlünk, mintha kifogásolnók vagy nehézményezni akarnók az új közlekedési rend bevezetését. Viszont kötelességünk rámutatni a nehézségekre, melyeket feltétlenül le kell küzdeni. És melyek, főleg az első időkben, igen sok kellemetlenségnek lesznek a forrásai.

*

Baj van a KTT körül. Bizonyos erők mocorognak a háttérben és ezeknek az erőknek köszönhetjük (?), hogy az elmúlt vasárnapi KTT kiránduláson mindössze két motoros jelent meg. Hogy hová temetkezett a kutya: nem kutatjuk. Viszont fel akarjuk hívni a

bajkeverők figyelmét arra, hogy igen rossz szolgálatot tesznek a sportnak. Ma egyedül a KTT testesíti meg Magyarországon a motorsportot és aki a KTT-t dőfi le előlről vagy hátulról, magát a magyar motorsportot rúgja vékonyán. Ami pedig a mai viszonyok mellett kétszeres bűn.

*

Miért Hungária? Miért nem Magyarország? És ha nem Hungária, hanem Magyarország, akkor miért viselünk H betűt az országjelzőablánkon ahelyett, hogy a Magyarországra emlékeztető M betű, illetve az M betűvel kezdődő kombináció díszítené a kocsinkat.

Eddig indokolt volt a H betű. Mert más H betűs országjelzőtábla nem létezett. Most az új Horvátország minden bizonnyal H betűvel kezdődő jelzést kap, ráadásul tehát még félreértésekre is adhat majd alkalmat, ha a két szomszédos állam vezetelmén hasonló nemzetközi országjelzőtáblát kap.

Sajnos, az M betű foglalit. Hogyan és miként és milyen címen: nem tudjuk, de az M betű Palesztina jelzése, Monakónak Mc, Mexikónak MEX a jelzése. Ami azonban nem okoz zavart, hiszen részben jelentőség nélküli, részben igen távoli országokról van szó. Legyen tehát az új magyar nemzetközi országjelzőtábla az Ma, vagy az MG. Vagy — ami minden magyarnak a legkedvesebb lenne — az NM betű. Nagy Magyarország!



Ilyen a bombázó vezetőfülkéje előlről.

LICSÁJER JÁNOS

BUDAPESTI AUTÓRUGÓGYÁRTÓ

ÉS JAVÍTÓÜZEME

SPIRÁLRUGÓK KÉSZÍTÉSE

Specialista
az autórugók
gyártásában

Telefon:
134-555

MINDENFÉLE GYÁRTMÁNYU KOCSIKHOZ KÉSZ RUGÓK RAKTÁRON



BUDAPEST,
VIII., Thék
Endre-u. 14.

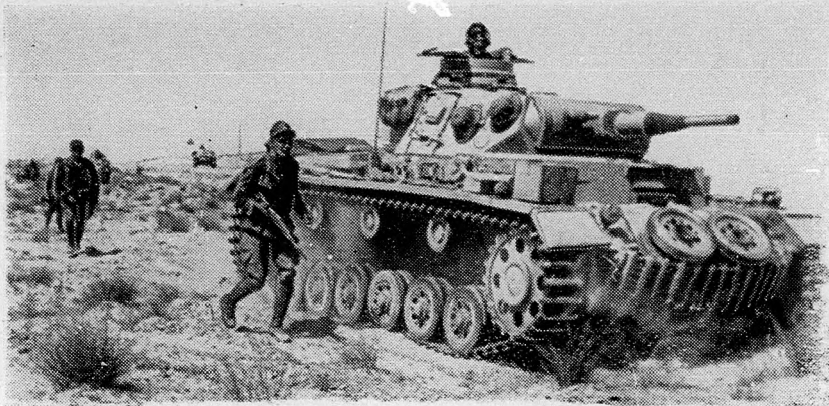
Telefon:
134-555

HÁBORÚ A SIVATAGBAN

A háború egyik legmeglepőbb fejezetét a német Afrika-hadsereg élén Rommel tábornok páncélosainak líbiai megjelenése nyitotta meg. A sivatagi háború küzdelmeiről számol be az egyik német haditudósító levele:

— Páncélos élünk március 24-én került először érintkezésbe az angolokkal: az Agheila oázis kezünkbe került. Azóta 1000 kilométert nyomultunk előre, Tobrukban jelentős angol erőket zártunk be és egyiptomi területen állunk.

— Ezer kilométer Európában is szép távolság, Afrikában, folyton harcolva megenni, pláne nagy út. Ezer kilométeren át nemcsak az ellenséget kellett visszaszorítani, utánpótlásunkat megszerzeni, hanem meg kellett birkózni a hősséggel, szomjúsággal, homokkal, a mindent eltöltő porral — Afrikával, mely emberrel és anyaggal szemben egyaránt pokoli igénybevételeket támaszt. Atélni a szembekerekedő Ghibli rohamát, utal taposni a Dschebelen át, a sziklákon és görgetegeken, mikor a sárgás-vörös por



Páncélosok védelme alatt folyik a sivatagi előnyomulás.

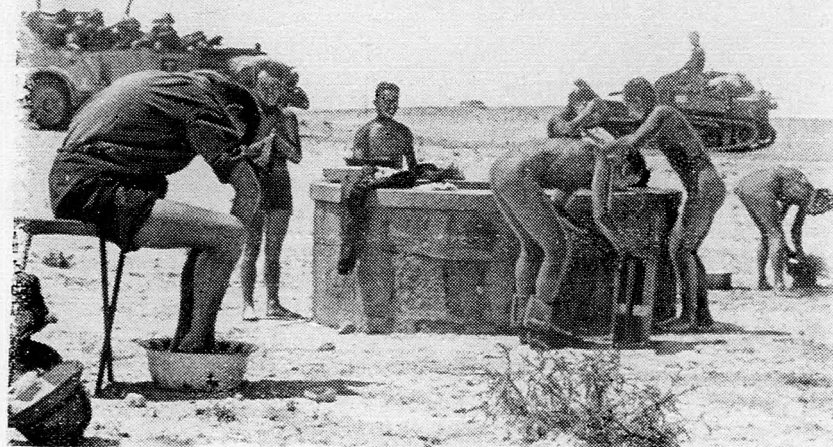
foglalja el Mechelit és a Cyrenaica központjában fekvő Dernát.

— Utolsó angol ellenállás a Marmaríkában: a Tobruki erődökre zárt ellenesség keményen dacol. Elcsapataink Bardján túl, Solumnál egyiptomi területen várják a nyári hőség szűnését.

— A sivatagi előnyomulás során Me-

irányból Mechilibe összpontosuló előnyomulás során az oszlopok rengeteget szenvedtek a Szahara felől percek alatt a nyakukba szakadó homokviharaktól, a Ghiblitől, melynek finom pora minden ruhán áthatol, betemeti az útjelzéseket, marja a tüdőt... A térképek? Mit sem értek: a térképek jelzéseit legtöbbször egyáltalán nem lehetett megtalálni. Nem voltak túlzott sivatagi tapasztalataink, mégis megálltuk helyünket, hisz' az európai csatatereken is tanultunk valamit. Az utánpótlás oszlopai, a víz, muníció mindig a helyén volt! Abban a líbiai sivatagban, melynek melegét, homokját és szikláit a 19-ik században legyőzhetetlennek tartották... A tájékozódás külön tudomány a sivatagban. Egyszer előttünk balra elhagyott angol teherautót pillantottunk meg, kis idő múlva a kecsi jobbra mögöttünk látszott anélkül, hogy megelőztük volna. Másutt meredek hegygerincet láttunk, öt percnél köcsizés után egyszerűen eltűnt, helyette enyhe lanka emelkedett ki a sivatag vakító sárgaságából... Ugy megtéved az ember, hogy már a napnak és az iránytűben sem akar bízni, amit pedig a szemével lát, azt meg egyszerűen nem hiszi el... Ez a sivatag!

A német Afrika-hadsereg emberei öreg afrikánusok lettek: sötétbarnára égve, nyitott khakiingben, felgyürt újjakkal, a nap, por, homok és izzadságtól megkérgeedett uniformisban állnak a vártán...



Katonáélet a sivatagban... Végre egy ciszterna!...

belepi az embert, fogaink között ropog, szemünket beragasztja, elvakít, szenvedni a kegyetlen napot és éjszaka kabátban, pokróc alatt dideregni, mindmind hozzátartozik a sivatagi háborúhoz.

— Támadásunk meglepte az angolokat, akik szerint a sivatagi háború viseléséhez sok-sok tapasztalat szükséges, melyet először meg kell szereznünk, ellenkező esetben mi fizetünk rá! Nem így történt. Támadásunk éle a tengerparti Via Balbián nyomult előre Bengázin át, ugyanakkor másik támadó élünk a sivatagon át, Cyrenaicán keresztül támadott.

— A sivatagi háború tulajdonképpen harc az ivóvízért. A hadijelentésekben olvasott helységek zöme messze van elképzeléseinktől: pár, nyomorúságos arab viskót a térképen már város jele illet. A sivatagi „erődök” mint középkori várak merednek a halott táj fölött. Pár pálma, egy mecset, egy marabut, fél dinnyéhez hasonló sírhalom. Ez Agedabia. De van ivóvíz! Ciszternákban áll, sziklából bugyog és kutakból merítik. A nagy syrt sivatag sós vizei óta itt találtuk az első édes vizet! Az angolok ugyan olajjal és benzinnel bemocskolták a kutakat, de csakhamar minden rendben volt. Folyik az előnyomulás: távolodnak Agedabia forrásai! A két előnyomuló oszlop csaknem egyidejűleg

chilnél 3000 angol fogoly, közülük hat tábornok került kezünkbe. A sikerért persze megdolgoztunk, hiszen a több



Előnyomulás a Via Balbián: elhagyott angol nehéz harcoksi az út szélén.

a lamellás fékrendszer!

A fékek fejlődése a múltban nem haladt párhuzamosan a sebesség, a gyorsulás fokozódásával, az eredmény: a mai fékrendszerek legtökéletesebbje sem képes mindenkor helytállani. Hiába teremteték meg a tökéletesnek látszó szervó vagy félszervó rendszereket, a szabványos dobfék igen hamar elveszíti fékhatásának javát, szorgalmas használat mellett fékbetéte hamar kopik, dobja több tízezer kilométer után oválissá válik és szabályozásra szorul. És ezen nem lehet segíteni, mert a dobfék nagy hátrányát, az aránylag igen kicsiny dörzsfelületet lehetetlenség fokozni és alig lehet a képződött hatalmas hőmennyiséget hűtéssel maradéktalanul megsemmisíteni. A gumik mérete az utóbbi években jóval nagyobb lett, ez is a fékek rovására történt, mert a nagyobb gumik miatt kevesebb hely marad a fékek számára.

Az autotechnikusok mégsem jöttek zavarba és máris megindult a munka, mely a megszokott fékek rendszerével teljesen szakítva, merőben más megoldással kívánja megteremteni a mai-nál tökéletesebb fékrendszert. Kisebb helyet foglaló, tartósabb, nagyobb dörzsfelületű és jobban hűthető fékre van szükség! A kérdés megoldása: a lamellásrendszerű, úgynevezett homlokfék. Melyben a dörzsfelület nem a dobok peremén foglal helyet, hanem igen széles, de keskeny lamella alakban fekszik a kerékhez képest párhuzamos síkban a rá ható acél- vagy egyéb fémtárcsával együtt.

Gyakorlati tapasztalatok még csak gyéren állanak rendelkezésre az új elgondolással kapcsolatban. Elméletileg azonban máris kétségtelen, hogy egész sorát nyújtja az előnyöknek, melyek közül elegendő néhányat felemlíteni.

1. A frikciós lamella (tárcsa) egész felületén egyenletes nyomással szorul neki a fémtárcsának, tehát egyenletesen melegszik és egyenletesen kopik.

2. A hatásos frikciós felület többszöröse a mai dobfék fékbetét felületének. A homlokfék tehát sokkal tovább él, ritkábban kell fékbetétet cserélni vagy féket állítani. Amellett felújítás esetén csupán a kerekenként két tárcsát kell megújítani, elmarad a szegecselés és szabályozás stb. hosszadalmas munkája, mert az új tárcsák beszerelése percek alatt elkészül.

3. A homlokféknek sokkal nagyobb a felülete, tehát jobban hűl. Műszaki nehézség nélkül helyezhető el annyira távol a keréktől, hogy a forgó kerék szelét — mely nagyszerűen hűt — még

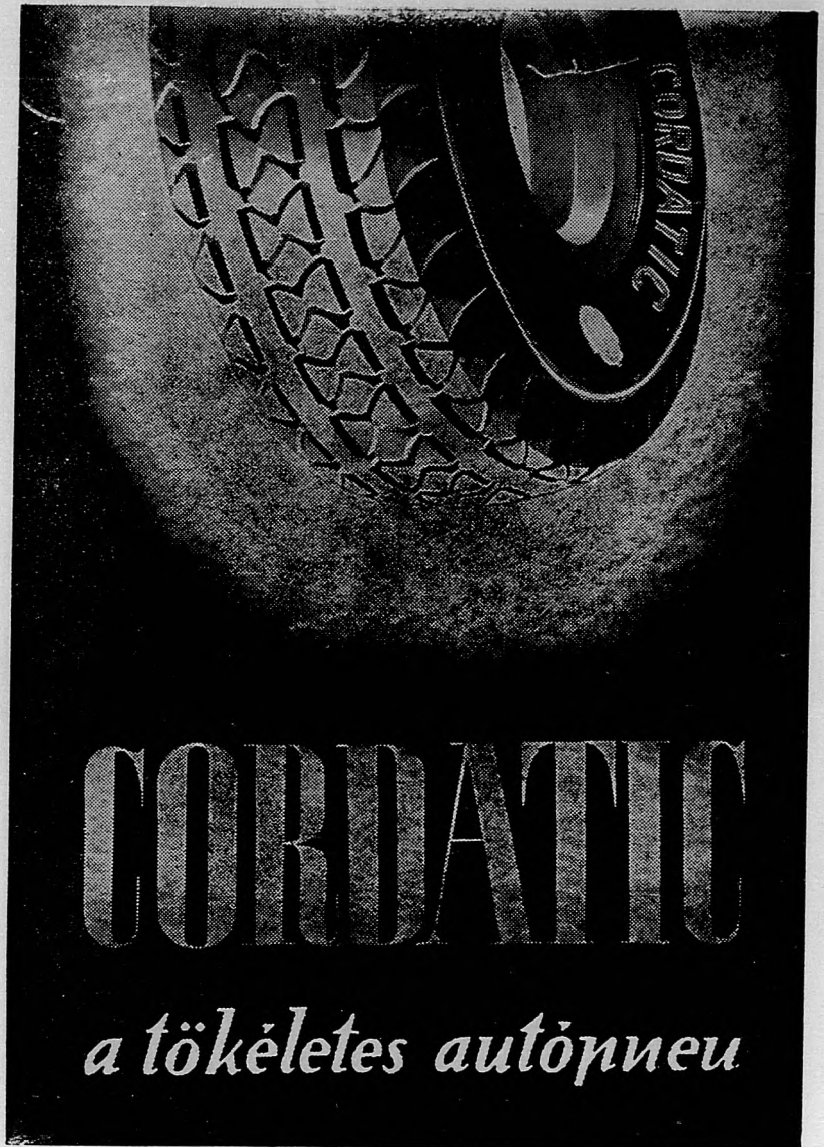
megkapja, viszont nem adhatja át melegét a keréknek és a guminak. Márpedig a meleg gumi háromszor olyan gyorsan kopik, mint a langyos, a homlokfék tehát mint gumi megtakarító is értékes.

4. A homlokfék melegedés és kopás hatására nem változtatja meg az alakját. Nincsen olyan alkatrésze, mely a fékdobhoz hasonlatosan oválissá válnék.

5. A melegedés nem befolyásolja a fékhatást és főleg nem fokozódik melegedésre a fékrendszer holtjátéka. A dobféknél ugyanis erősebb fékezé-

sek után a dob felmelegszik, kitágul, aminek következtében a fékbetét és a dob belső felülete közötti hézag növekszik.

Kétségtelen, hogy a homlokfék gyártása valamivel drágább, viszont a nagyobb élettartamban megtaláljuk a számítását. A leglényegesebb előnyt azonban maradéktalanul adja: a legkíméletlenebb használat mellett is maradandó és a mai jóval erősebb fékhatást kölcsönöz és ezt a hatását igen hosszú ideig megtartja. Tehát lényegesen fokozza a forgalombiztonságot.



a tökéletes autójáru

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: 291-545. Sürgőnycim: AURIOL

Mindentéte olajak regenerálása. Használt olajak vétele. Regenerált olajak eladása!

ÉS AMERIKA KÍSÉRLETEZIK

Megteremtjük az eszményi gépkocsit: mondják a General Motors tervező mérnökei

Detroit, május hó.

(Atlantic Clipperen érkezett.)

Odaát dörögnek az ágyúk... Belgrád... A Peloponnesus... Kréta... Az utcákon rajban száguldanak a rikkanások, a közönség versengve kapkodja az újságok festékszagú példányait... Roosevelt beszél a „kandalló” mellett... És lázban ég az egész Újvilág... Fekete füstöt okádnak a gyárak kürtői és mindennap újabb és újabb fantasztikus adatokat talál a jenki reggelizőasztala mellé az ellenőrizhetetlen, de a célzatos hírverés az új Boeinge, Consolidatedek és Air Cobrák állítólagos képességeiről, holmi vernei képzelőerőt meghaladó sztratoszféra bombázókról.

És amíg gombamódra tenyésztik a hadigyárakat, addig az autógyárak sem alszanak. Az autógyárak, melyek, ha részben át is álltak a haditermelés szolgálatába: nem hanyagolják el eredeti céljukat, a minél jobb, minél tökéletesebb és minél használhatóbb személygépköcsi felé törekszenek és tervezők, mintha tudomást sem vennének a világegésről: azon fáradoznak, hogy a jelenleginél is kényelmesebb és „foolproof”-abb gépeket teremtsenek. A foolproof fogalmát nehéz magyarra átültetni. Szószertint annyit jelent, hogy bolondokkal szemben is biztonságos, tehát olyasmi, amit bármelyik angalföldi ápolit is jól tud kezelni még akkor is, ha annyit csak a fogalma az autóról, az autó szerkezetéről, mint az afrikai tapirnak a lévédelmi ágyú központi löelemképzőjéről. És kissé furcsa, sőt szimbolikus az is, hogy ma, amikor a fél világ elképzelhetetlen kényelmetlenségben él, amikor nemrég még bank-évezetők, vasesztergályosok és hivatásos öklívóbaajnokok megelégszenek az ejtőernyő derekhevedere által uyujtott kényelemmel, hajdani frakkos tangóbaajnokok görnyedten ülnek a hernyótalpas harciköcsik forró kemencéjében: azon török a fejüket az itteni autótervező mérnökök, hogy a gépkocsit még kényelmesebbé tegyék.

A minap érdekes beszélgetésre nyílt alkalmam. Harley J. Earllal ismerkedtem meg, aki a General Motors Corporation stílusosztályának a vezetője. Ugyan ki hitte volna, hogy stílusosztály is létezik, ahol a külön és a vonalak, a kényelem és az elegancia elemeit kavariják tökéletes gyurmává. Ez a Mr. Earl ugyanaz General Motorséknál, mint mondjuk Adrian a híres ruhatervező a Foxnál, vagy odahaza a Tüdős Klára méltóságos asszony a Divatesarnokban vagy a Corvin áruházban. Earl úr osztályán huszonzhat fehérkabátos mérnök dolgozik és rajzok mellett végtelen sorát állítják össze a kis modellautóknak, hogy az elnökségnek legyen módja miből kiválogatni azt, amit a legizlésebbnek, a legmerészebb vonalúnak, a legkorszerűbbnek és a legkényelmesebbnek ítélik...

Mr. Earl rövid, de sokatmondó pár szóval válaszolt osztályának munkáját:

— Az eszményi autót teremtjük meg éppen — magyarázta — és ha érdekli, szívesen látom valamelyik nap a Buick Motor Division laboratóriumában, ahol majd akad látnivaló bőven.

* Másnap a laboratórium „tanárségéde”, Mr. J. G. Allstead vett pártfogásába.

— A korszerű kocsi külsejét és vonalát — vette elő a rajzokat Mr. Allstead — úgy kell megszabni, hogy az minél nagyobb sebességet és mozgékonytágot sejtessen. Ezen a képen a legújabb kísérleti kocsiunkat látja. Hangsúlyozom, hogy ez a modell csak egy-két példányban létezik és karosszériája, valamint alváza kézimunka. Hiszen nagyon bizonytalan, hogy valaha is szériagyártásra kerül, így olcsóbb megoldás volt vagy 50.000 dolláros költséggel kézimunkával felépíteni, a sablonok és egyéb, csak a sorozatgyártás szempontjából fontos berendezések teljes mellőzésével.

— A kísérleti „eszményi” autó tengelytávja hosszabb a szokásosnál, nem kevesebb, mint 386 centiméter. És hogy a kocsi minden eddiginél alacsonyabb legyen, 13 hüvelykes kerekeket (az átlagos kiskocsi 17-es vagy 16-os kerekeken gurul) szereltünk. A nyomtáv normális, viszont az alváz és a karosszéria lényegesen szélesebb lett. A motor: szabványos nyolchengeres soros Buick felülvezérelt, a maga 185 (!) lóerőjével. Az alváz műszaki megoldásairól nincsen sok beszélni való. Méretei mellett csupán abban tér el a szabványostól, hogy a rendkívül kis kerekek miatt a repülőgépekről vettük kölcsön a légműködés hidraulikus, úgynevezett homlokfejeket, melyek frikciós anyaga a dobnak nem a peremére, hanem az oldalsó felületére hat.

A karosszéria kabrióle-megoldású. Alakja megfelel a ma divatos úgynevezett alligátor-vonalnak. Elöl és hátul rendki-

rül hosszútárajú sárhányókkal van szerelve, melyek a kocsi hosszát és áramvonalozottságát rendkívüli módon domborítják ki. Az első sárhányók olyan hosszúak, hogy beletűnik az ajtóba, az ajtók nyitlásokor a sárhányó „farka” is velük nyílik. A felhágódeszka a karosszérián belül van és az ajtó csukásokor teljesen eltűnik.

A kocsi a legérdekesebb jellemzője a teljes villamosítás. Kis villamos motorok forgatják ki az egyébként tokozottan rejtett fényszórókat. Villanymotorok emelik és süllyeszlik az ablakokat, nyitják és zárják a kabrióle-tét. Negyedlőerős villanymotorok pótolják a kocsiemelőt és bakolják fel a kocsit a kerékeseréhez. A hatalmas bővüdtartó is villamos berendezésű. A poggyászt a hátsó ülésekre kell csupán helyezni, egyetlen gombnyomásra pörögni kezdenek a villamos „hordár”-motorok, melyek a csomagokat és bővüdtöket hátrahelyezik a zárt „ruhatárba”, hogy újabb gombnyomás után ismét az ülésre emeljék. Hogy az ülések alatt, a padlón, a szerelékfalon rejtett ventilátorok gondoskodnak nagy hőség esetén is a hűtött és friss levegőről — az már nem is újdonság. Újszerű csupán az, hogy a beépített kis ammóniak-kompresszoros berendezés olyan jól hűti a levegőt, hogy 35–40 fokos külső hőmérsékletnél is tökéletesen zárt, erősen napsütött tető mellett is biztosítani lehet a kocsi belsejében a 20–22 fokos tavaszi hangulatot.

A vezetőülék padlója teljesen síma, amit csak két pedál, a gáz és a fékpedál szakít meg. A kapcsolás hidraulikus és automatikus, a kormánykerék tengelye a szerelékfalba torkollik, a kézifék karja a szerelékfalban fut, nincsen tehát semmi, ami a vezetőülést kényelmetlenné tenné.

Igen érdekes a fényszórók automatikus megoldása. A bal-fényszóró mellett kis fotocella rejteződik, ha a szembejövő kocsi fényszórója éri azt az „elektromos szem”, úgy a beépített teleményes szerkezet azonnal tompított fényt kapcsol és a szembejövő kocsi fényhatásának megszűnté után önműködőleg ismét bekapcsolja az országúti teljes világitást.

— Ilyen az eszményi kocsi — fejezte be az érdekes előadást a közben megérkezett Mr. Earl. — Hogy ez a kocsi megjelenik a piacon, hogy szériagyártmány lesz valaha — nem tudjuk. Nem tőlünk függ. Hiszen ma olyan erők szólnak bele a világ folyásába, mely erők nem vesznek tudomást holmi eszményi kocsiról. Pidig ez a modell nem is lenne túldrága. A dragulás előtti anyagárakat és béreket végre figyelembe, az eladási ár nem haladná túl a 3000–3500 dollárt — kivetít szerint. Persze csak akkor, ha évente vagy 100.000 modell születne meg.

Horváth Pál.

PROTEGOM

SZABADALMAZOTT

GUMIKONZERVÁLÓ ÉS REGENERÁLÓ SZER

amely mindennemű gumikészítmény (pneumatik, kerékpárköpeny, ipari, légóltalmi és háztartási gumitárgyak) élettartamát annak három-négyszeresére emeli.

A következő adagolásban kapható:

3 deci (kisautókhöz, 6 kerék)	12.— P
1/2 liter (nagyautókhöz, kis teherautókhöz)	18.— P
1 liter (nagy teherautókhöz)	36.— P
Egy kerékpár köpenyéhez	90 P
Gázálarchoz és kisebb gumicikkekhez	50 P

Használati utasítás minden üveghez.

11 éves kísérleti múlt!
4 éves gyakorlati eredmény!
Számptalan referencia levél!

Kapható: minden jobb autófelszerelési szaküzletben, kerékpár-, háztartási-, festék- és illatszerekkereskedésben.

Protegomozás az ország összes Opel serviceiben

Magyarországi vezérképviselőt:

Protegom Patent műszaki és kereskedelmi vállalat
Budapest, V., Hollán-utca 22. Telefon: **115-543.**

Rendszeres
olajcsereket



TEBY ÉS
Családja

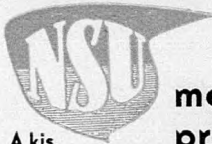
SHELL MOTOR OIL

Nincsen



betűje?

Ne csináljon gondot a közlekedésből.



A kis

megoldja a problémáját

A 125 kcm-es ZDB akár két személy-lyel is — úgy városban, mint ország-úton — olcsó és gyors közlekedést biztosít (3 sebesség, látkapcsolás, 6 Le) P. 1150.-

VEZÉRKÉPVISELET:

DÖRY és KOVÁTS kft.

Budapest, VI., Aradi-utca 44. T.: 121-944

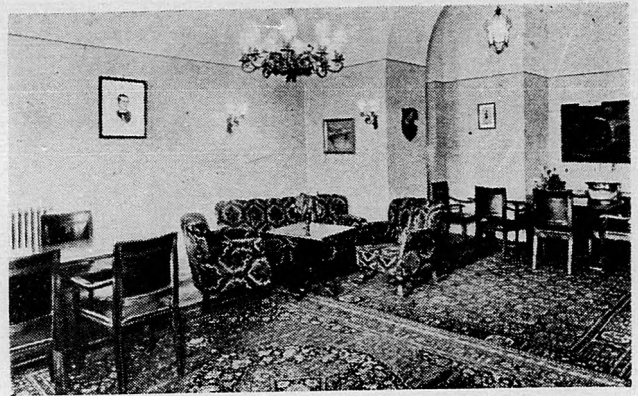
**AUTÓ AKKUMULÁTOR
AUTÓ VILLAMOSSÁGI CIKKEK
TÖLTŐBERENDEZÉSEK
ELEKTROMOTOROK**

KÉSZÍTÉSE, JAVÍTÁSA

„ERGON”

EGYETEMES VILLAMOSSÁGI VÁLLALAT

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



A Shell-kaszinó társalgó- és olvasóterme.

Megnyilt

a SHELL S. C. kaszinója

A Shell Kőolaj Rt. áldozatot nem kímélve karolta fel mindig tisztviselőinek ügyét és az 1927-ben megalapított Shell Sport Klub életrehívásában is az a cél lebegett a vállalat előtt, hogy sportolási lehetőséget nyújtson mindennapos szellemi munkát végző tisztviselőinek. A vállalat ezirányú dicséretes ténykedése a minap újabb határállomáshoz érkezett el, mikor a József nádor-téri Shell-székház földszintjén három helyiségből álló, pompásan berendezett otthont bocsátott a sportklub és annak társadalmi ágazataként szereplő Kaszinó rendelkezésére. A kaszinó három nagyobb helyiségből áll, a középső teremben bárpulttal, jobbra a hölgyek szalonja, balra a nagy társalgó és olvasóterem, ahol napilapok és folyóiratok állanak a hivatalos órák után felüdülni vágyó tisztviselők rendelkezésére.

A Waldmann Béla vezérigazgató díszelnöksége alatt működő Shell Sport Klub életét Novák István igazgató elnök, Ernusz Lajos dr. igazgató ügyvezető, valamint Bernáth Miklós és ifj. Szlavnicz György titkárok irányítják. A Shell-székházban teljesen korszerűen felszerelt tornateremben dolgoznak a vívó, box és tornaszakosztályok, míg a pozsonyiúti pályákon a teniszszakosztály talál otthont. A klub keretében működő evezős szakosztálynak nagyszámú esónak áll rendelkezésére, így a vállalat alkalmazottai minden nagyobb anyagi áldozat nélkül üzhetik az evezést. Egész éven át működik a túrista szakosztály, pezsgő élet folyik a repülőszakosztályban, míg az autós szakosztály keretében tavaly mintegy 30 tagot képeztek ki gépkocsivezetésre. Legnépszerűbb szakosztálya a klubnak a labdarúgó szakosztály, melynek tagjai főleg a csepeli gyártelep tisztviselői és munkásai sorából rekrutálódnak és a csepeli telepen létesített saját pályájukon treníroznak. Az eredményről szebbnél-szebb trófeák tanuskodnak!

A klub társadalmi életének szervezéséről a Pati Nagy Ferenc elnök és Dóczi László titkár vezetése alatt működő Kaszinó gondoskodik, melynek sakkozói és bélyeggyűjtői nagyban hozzájárulnak a klub élénk életének sokoldalúságához.

ÚRVEZETŐK!

Autók belsejét, üléseit, kárpitozott részeit órákon belül a helyszínen is gyönyörűen tisztítja

KULCSÁR és HUPPERT

Stop!

Urvezetők, Hálgyvezetők,

soffőrjelöltek, csak országunk legmodernebb, egyetlen törvényszékieleg bejegyzett tanuinaK!

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

Különböző márkájú

HASZNÁLT MOTORKERÉKPÁROK!!

Nagy választék
Olcsó árak
Fizetési könnyítés

ez jellemzi a nagymultú

BAUER T. céget

Vl. Izabella-u. 98. Tel: 120-912

Eredeti

ARDIE

alkatrészeket raktárról
szállít.

Packard-Nash

Hivatalos szervice

ERDŐS TESTVÉREK

autóbilljavító- és karosszéria-üzem
AUTÓKARBANTARTÁS

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

AUTÓMENTŐ ÁLLOMÁS

ÉJJEI-NAPPALI
SZOLGÁLAT TEL.: 290-721
GYÖRFFY, Bulcsú-utca 13



CSEPEL MOTOR SZOLGÁLAT



ÉS JAVÍTÓMŰHELY

PAULINY LAJOS

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

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

A kormányzat az adott lehetőségekhez képest mindent elkövet a további motorosítás érdekében

Máry Dezső ny. alezredes, a Magyar Gépjárműkereskedők Országos Egyesületének elnöke eljárat dr. Álgay Pál közlekedésügyi államtitkárnál, hogy a gépjárműkereskedeleme életlehetőségének biztosítása érdekében az illetékes kormányzati tényezők intézkedéseit kérje ki. Mint értesülünk, Máry Dezsőnek sikerült meggyőződést szereznie a tekintetben, hogy a múltban megjelent 41.000/1941. K. K. M. sz. rendelet nemcsak hogy nem kívánja a gépjárműkereskedeleme tevékenységét korlátozni, hanem ellenkezőleg, a kereskedelem- és közlekedésügyi kormányzat továbbra is mind nemzetgazdasági, mind nemzetvédelmi érdekekből a legmesszebbmenőleg kívánatosnak tartja, hogy a gépjárműkereskedők a fennálló lehetőségekhez képest a jövőben is minél nagyobb számban importálhassanak gépjárműveket és ezáltal a hazai gépjárműállomány szükség szerinti fokozatos felrészítésére — meg az adott viszonyok között is — eredményesen tovább folytatódjon.

Ezen fentvázolt célt szolgálja a m. kir. honvédelmi miniszter 22.928/eln. 18—1941. sz. rendelete, amely az új gépjárműveket a magyar királyi honvédség ideiglenes használatára történő igénybevétele alól megváltó időre mentesíti. Ugyancsak a fentvázolt célt és irányelveket szolgálja dr. Varga József kereskedelem- és közlekedésügyi miniszter azon rendelkezése, hogy a gépjárművek gumibroncsainak elidegenítése iránti igénylés gyors elintézés céljából közvetlenül a kereskedelem- és közlekedésügyi minisztérium illetékes osztályánál nyújtható be, valamint azon intézkedés is, hogy az új személygépkocsik adásvételének elbírálásával egyidejűleg a további üzemeltetésre vonatkozó döntést is meghozzák és ezzel egyidejűleg a gumibroncsok elidegenítéséhez szükséges engedélyt (2380—1941. M. E. sz. rendelet 1. §.) is kiadják.

A hivatalos részről elhangzott megnyugtatót a hazai gépjárműkereskedeleme egyeteme örömmel vette tudomásul, mert ezen nyilatkozat alapján a motorkerékpárok és tehergépkocsik korlátlan vásárlása mellett az új személygépkocsik beszerzésére is tág lehetőség nyílik és ezen vásárlásoknál a használt gépkocsikra szükségszerűen bevezetett korlátozás nem fog oly szigorú alkalmazást nyerni.

A finnországi Ford összeszerelő telepen is megkezdtek a gázgenerátorok gyártását. Teherautók korlátozott számban való összeszerelése is folyamatban van, miután Pet-samon keresztül behozhatók az alkatrészek.

Olaszországban a városi forgalom több ágazatában (posta, jövedéki üzemek, kenyér- és tejszállítás) a jövőben csupán elektro-teherautók kaphatnak forgalmi engedélyt. Nagy távolságok és terepnehézségek esetén azonban robbanómotoros járműveket is engedélyeznek.

Norvéglában 1940-ben 832 személyautó került forgalomba, szemben az előző évi 7265 darabbal, míg a teherautóknál 1079 (4096) kocsit került forgalomba.

R. Mays, az Európában is jól ismert amerikai autószerelőt az AAA 1940-es amerikai autóbajnoknak deklarálta. Mays indianapolisi, springfieldi és syracusei győzelmeivel magasabb pontszámot ért el, mint riválisa, Wilbur Shaw.

A troppaul pénzügyigazgatóság Fieseler-Storch repülőgép beszerzése mellett döntött. A Fieseler-Storch tudvalevőleg igen szűk helyen landolhat és startolhat, miáltal a pénzügyi tisztviselők hivatali kiszállításaira igen jól alkalmazható, gyors közlekedési eszköz.

A Szovjetunióban februárban rendezték meg 7 résztvevővel az első motorkerékpárversenyek egyikét a Moszkva—Viborg—Moszkva közötti 1800 km-es megbízhatósági túrautak, melyen csak petróleumüzemű motorok indulhattak s mint ilyen, inkább a petróleum üzempróbájának volt tekinthető, mint a mi fogalmaink szerinti versenynek.

Svájcban január végén már 1200 fa- és 1500 faszéngázüzemű autó volt üzemben, míg további 600 kocsit más pótüzemanyagokkal fut.

Az USA-ban 1939-ben 16 ezer személyautópótkocsit gyártottak 8 millió dollár értékben, melyek közül csaknem 12 ezer lakó-kocsit volt. Érdekes, hogy 1937-ben kerek 25 ezer pótkocsit állítottak elő 5,5 millió dollár értékben.

Pauszka János

AUTÓGUMIJAVÍTÁSOK
KÖRVLKANIZÁLÁSSAL
ÉS GUMIÁRUK KÉSZÍTŐ ÜZEME

V., WAHRMANN-U. 10

TELEFON: 292-471

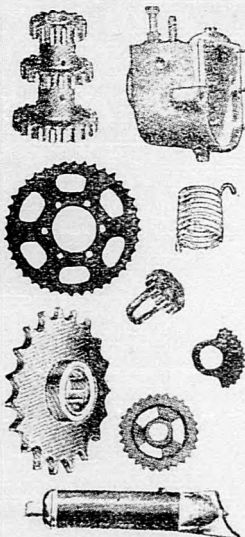
CYKLOP

GARAGE — SERVICE
AVÁROSKÖZÉPPONTJÁBAN

CSÚSZÁSTGÁTLÓ
PNEUMATIC RECÉZÉS
HIDRAULIKUS EMELŐ
Teljes service P 10 -
VII., Nagytáói Szabó-utca 24.

NEM CSAK

ezeket, hanem minden
motor
kerékpár



alkatrészek

használtban és újban
legolcsóbban a
MOTORBONTÓ-nál

Reichfeld Géza. V., Visegrádi-u. 11/a.
TELEFON: 127-906.

A német gépjárműipar birodalmi biztos a következő generátor-típusok gyártását engedélyezte. Fa- és tőzegüzemhez: Imbert, Klöckner-Humboldt-Deutz, Ostmark, Wisco és Zuech. Faszén anthracit stb. üzemre: Dr. Finkbeiner (Henschel), Daimler-Benz, Hansa, Klöckner-Humboldt-Deutz és Wisco.

A kinusztrált német katonai járműveket, melyeket meghívott kereskedők beszállítottak alatti vásárolhatnak meg, 10%-ban megállapított haszonnal adhatják tovább.

A Budapest–Siófok–Budapest út üzembeljárása: fél régi éjjeliszekrény, vagy három kiérdemesült hokkedli!

**Viszont: füstöltkolbásszá válik a vezető
orra a hollandi gőzmotorkerékpáron**

Az üzemanyag problémája ma szinte megoldhatatlan. Hiába ontják világszerte fekete kincsüket az olajmezők, hiába termelik milliótonnás mennyiségekben a legfinomabb benzint és olajat, a drága kincset felfalják a bombavetők és egyéb korszerű harciefelutak, melyeknek minden mennyiség kevés. Nagyon kevés, vagy éppen semmi sem marad a hadak ósvényét nem járó gépjárműnek, százezerszámra porosodnak a gépek Európaszerte...

És mi lesz a háború után? Aligha hihető, hogy az elkövetkezendő években sikerül megoldani az üzemanyagkérdést. Hiszen mire vége lesz a háborúnak, a rendelkezésre álló szállított hajtótér annyira megfogyatkozik, hogy az ellátás kérdése szinte megoldhatatlan lesz. Természetesen könnyelmű dolog ma jóslásokba bocsátkozni, annyi azonban kétségtelen, hogy az automobilizmust ért nagy megrázkódtatás aligha csendesedik el a békeviszonyok visszatérésével.

A gépkocsik, főleg a tehergépkocsik világában már régebben megindult az a munka, melynek célja függetleníteni a forgalmat a kőolajtól és annak termékeiktől. A generátorgáz, vízgáz, fagáz stb. üzemű kocsik egyre-másra kerültek forgalomba és ma olyan kiforrott modellek állanak rendelkezésre, melyek eltekintve néhány kisebb hátránytól, már teljes mértékben pótolja a benzin- vagy nyersolajüzemű teherkocsit. A személygépkocsik függetlenízése már nehezebb kérdés, mert a gázgenerátorok meglehetősen terjedelmesek, a szilárd fűtőanyagot eltüzelő motorok indítása hosszadalmas és az e fajta motorok ma még nem rendelkeznek azzal a rugalmassággal, mely a személygépkocsi motorjának elengedhetetlen tulajdonsága.

A motorkerékpár ebből a szempontból teljesen háttérbe szorult. Folytak ugyan kísérletek villamosmotorral szerelt kerékpárokkal, az akkumulátorok nehéz súlya és a kis akciósugár azonban lehetetlenné teszi azt, hogy ezen a téren komoly lehetőségekkel számolhassunk; a villamoskerékpár érdekes kísérlet csupán, de sohasem válhatik komoly közlekedési vagy éppen sporteszközzé.

A patinás nevű hollandi Eysink-motorkerékpárgyár más oldalról próbálja megoldani a kérdést. Az ismert hollandi motorversenyző, Hans Gordijn elgondolásai alapján: gőzüzemű kismotorral és ha a kísérletek ma még nyers állapotban is vannak, mégis arra a megállapításra jutottak, hogy a kérdés nem megoldhatatlan.

Az Eysink-gyár gőzmotorkerékpárja kétségtelenül kalandos külsejű és közep-utat jelent az országúti gőzhenger és a

hajszarító között. A gőzt fejlesztő kazánja ugyanis a motoros előtt a kormányfejen foglal helyet, a képződő hő így nemesak a haját szárítja, csonttá a motorosnak, hanem megfűtöli az orrát is. Mert hiába díszítették a kazánt félméteres és ízléses kiértével, a füst mégis csak pontosan odaesapódik, ahová nem kellene.

De félre a gúnnyal. Az Eysink-gőzmotor használható! Gőzmotorja kazánnal, vízzel és az üzemanyagul szolgáló fával együtt nem nyom többet 25 kilónál, ezzel szemben kereken féllóerőt teljesít. Motorja kis kéthengeres, hat atmoszféra



Vigan és zajtalanul gurul a gőzmotor...

nyomással dolgozó függőlegesen és nyitottan elrendezett gőzgép, melynek hengerűrtartalma mindössze húsz köbcentiméter. Külsője természetesen fantasztikus, de ne feledjük el, hogy a modell csupán kísérlet és misem akadályozza azt, hogy szériagyártás esetén egyetlen zárt tömbbe forrasszák az egészet és sima külső biztosítsanak a számára. Annak sincsen akadály, hogy a nagyterjedelmű kazán helyébe kisebb és a gép vázához jobban simuló gőzfejlesztő alkalmazás kerüljön. A gyár hangsúlyozza: ha rátér a gőzmotorkerékpárok gyártására, úgy annak megoldása és elrendezése merőben más lesz, a mostani nyers kísérleti modell csakis és kizárólag azt a célt szolgálja, hogy tapasztalatokat szerezzenek a kezelés és fogyasztás stb. terén.

A gőzmotor fogyasztása nevésségesen csekély. A vizet ingyen adják, a fa sem drága és fél éjjeliszekrény vagy három-négy nagyobb kaliberű konyhai hokkedli romosa elégséges vagy 200 kilométeres út teljesítésére. Amellett nincsen sebességváltó, mert a gőzmotor olyan rugalmas, hogy lassú fordulatszámban, tehát a lépésnek megfelelő „sebességben” is biztosítja a jó vonóerőt.

A gőzmotor beindítása nem túlkörülményes. A kazánt természetesen be kell fűteni és időbe telik, amíg a kazánban kifejlődik a megfelelő gőznyomás. A kazánt szeszszel gyújtják be és a kísérletek azt mutatták, hogy tíz perc teljelen elegendő ahhoz, hogy a hideg motor meginduljon. A kazán külsejét ugyanis sikerült tökéletesen hőszigetelni és ezzel a hővesztéséget erősen csökkenteni. A kazán különleges forresővei a víztöltést gyorsan melegítik fel és a gyár reméli, hogy megfelelő átalakítás után az indítási időt a felére sikerül lefaragni.

Az üzemanyagul szolgáló fát apró hasábokba alakítják. A salakképződés csekély és eltávolítására kis lapátocskával szolgál: a kísérleti modellnél. A gyakorlati modellnél azonban salakeltávolító önműködő berendezést terveznek, mely a hamut magától távolítja el. Nehéz természetesen a falhasábocskákat meneközben belerakni a kazán tüztérébe, viszont ez a kérdés sem megoldhatatlan.

A kísérleti Eysink-gőzmotor sebessége megközelíti a 40–45 kilométert, a nyomás és fordulatszám megfelelő emelésével a sebesség akár hatvan kilométerre is fokozható anélkül, hogy a kazán és motor súlya jelentősen emelkedne.

Különösen sokat várnak a küszöbön álló újabb kísérletektől, melyek hasábbá helyett faszöntüzeléssel fognak próbálkozni. Ha sikerül a nehézségeket leküzdeni, úgy a faszöntüzelésű kazán nagysága a fatüzelésűnek csak töredéke lesz és így a vázon belül lesz elhelyezhető, a kürtő viszont a mai kipuffogóeső helyébe kerül. A faszönt tökéletes eltüzelését ugyanis úgy akarják megoldani, hogy a haladás következtében előálló légáramlást az égés fokozására használnál fel, álló helyzetben pedig a világító berendezés akkujával táplált kis ventilátor idézné elő a kazán levegőellátását.

Ne mosolyogjunk az Eysink-gyár kísérletén. A kísérleti modell — melyet képiünkön bemutatunk — kétségtelenül veszedelmesen hasonlít Daimler atya benzinkerekéhez. Hosszú évtizedekbe telt, amíg a Daimler kétkerekűből autó és motorkerékpár lett. Ma azonban nem kelnelek ehhez évtizedek. Rendelkezésre állnak a tapasztalatok és ha az Eysink megállja helyét a gyakorlatban, úgy talán más merőben átkonstruált és használható alakban már egy-két éven belül megjelenik akár a magyar országon is, mint takarékos és — a gőzmotor erről híres — megbízható és elpusztíthatatlan közlekedési alkalmazhatóság.

„Ato-Lockheed” FÉKALKATRÉSZEK, FÉKFOLYADÉKOK, SZELEPÜLÉSEK STB. STB.

JURID FÉKBETÉTEK, KAPCSOLÓTÁRCSÁK, TENGELEKYÖTŐ TÁRCSÁK

MAHLE OLAJSZÜRÖK, LEVEGŐSZÜRÖK, DUGÁTTYUK

JÁRITZ ISTVÁN
BUDAPEST
VI., JÓKAI-UTCA 20.
Telefon: 119-033, 114-965

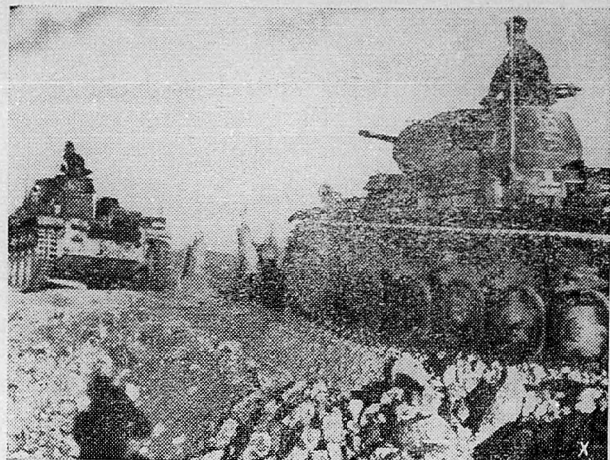
MAGYARORSZÁGI VEZÉRKÉPVISELETE.

Autórúgók és spirálrúgók
BÁN LÁSZLÓ V. Vág-utca 5. — Telefon: 291-121.
Gyártás és javítás, készrúgók minden márkához raktáron.

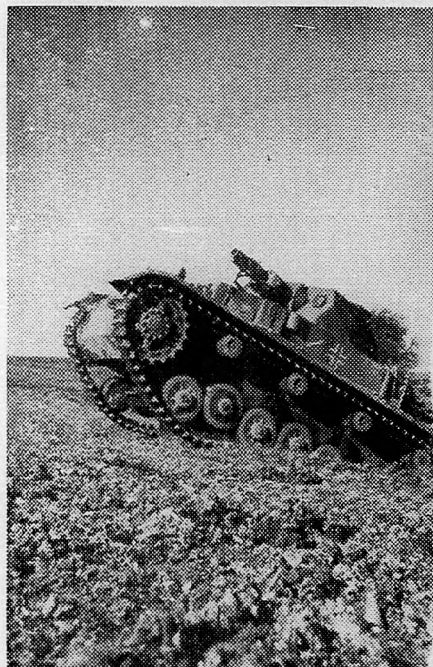
SZAKKÉRDÉSEKBE AZ
AUTÓ-MOTOR
VÉLEMÉNYE MÉR VADÓ!



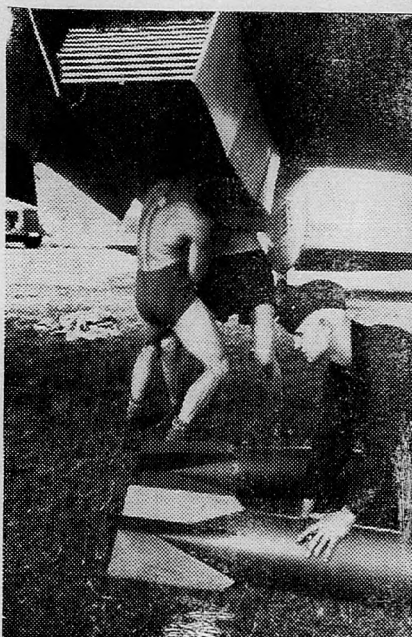
Hallatlan terepnehézségek közepette előnyomuló német motorosok.



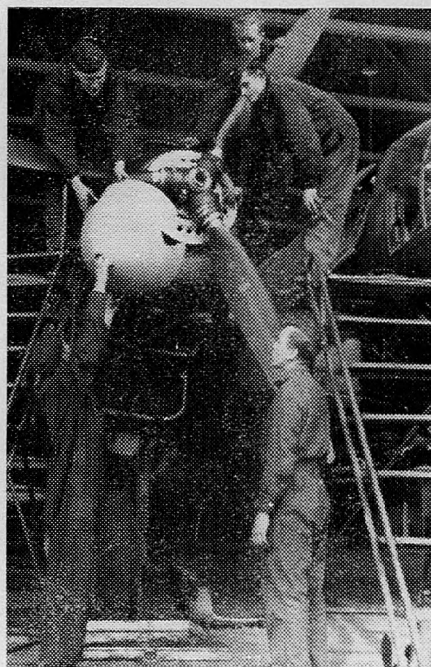
Gránátöleséreken át dübörgő német tankok a macedón hegyekben.



Nines akadály ..



„Töltik“ a gépet ..



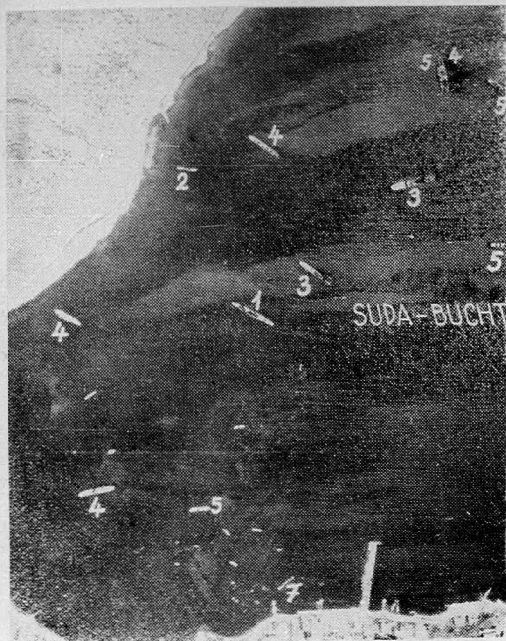
Szerelik a légesavart.



Német páncélosok átkelése a Strumleán.



Az SS-alakulatok előnyomulása Görögországban.



Hajótemető a krétai Suda-öbölben. Légi felvételünk a 12 napos krétai csata ötödik napján készült. Mit látunk? Ime: az összebombázva kitért „York” angol nehéz cirkáló (1); sekélyparti vízbe menekülve megfeneklett Actos osztálybeli görög romboló (2); két, együttesen 17.000 tonnás kitért tartályhajó (3); négy, összesen 21.000 tonnás zatonyra menekült szállítóhajó (4); négy szállítóhajó, melyek még üzemképesek (5); angol korvett (6); megsérült 1500 tonnás szállítóhajó (7).

A peloponnésoszi görög partvidék legdelibb pontjaitól 120—130 kilométernyire a kék mediterrán, tenger tükreben pihen 2500 méteres magasságokkal kacérkodó fehér sziklavonulataival Kréta szigete. A 260 km hosszú, átlagosan 30—40 km széles sziget a maga közel 400.000 körüli lakosságával a Földközi-tenger keleti medencéjének egyik legfontosabb hadászati pontja. Jelentőségét a tengeri hadviselésben kétségtelenül legjáratosabb angolok mérték föl legkifejezöbben,

A KRÉTAI INVÁZIÓ

amikor az elmúlt évi olasz-görög konfliktus kitörése idején oly sürgősen gondoskodtak a sziget angol védelméről. Sőt az egykori Jugoszlávia széthullása és a görög tragédia beteljesülése után maga Churchill jelentette ki, hogy *Görögország nem fontos, csak — Kréta*, mely szilárdan angol kézben van és az angolok el vannak szánva védelmére a szárazföldön és tengeren mindhalálig!

Alig ült el a balkáni csata, mikor először angol, majd néhány nap múlva német forrásból is értesült róla a világ, hogy „német ejtőernyős csapatok és légi úton szállított hegyivadász alakulatok május 20-ika óta Kréta szigetén kemény harcban állnak az angol és görög erőkkel.” A hír, mely hősi ritmusában túlszárnyalta a narviki époszt, Eben Emael erődjének bevételét és a francia hadjárat sorsát eldöntő ábrevillei német páncélos előretörést, világszerte ostromlan izgalmat keltett. A regénybeillő német vállalkozás kimenetelére elé fordult a világ figyelve, hiszen a hadtörténelem során még nem volt példa arra, hogy a szárazföldtől messzi, nagy szigetet sikerült volna elfoglalni az övező tengerek uralma nélkül. A Kréta körüli tengeren pedig az angol flotta volt az úr, éppen úgy, mint a hónapok óta erődített krétai szárazföldön magán, ahol angol, ausztráliai és újzélandi elitcsapatok állottak őrt páncélosokkal, nehéz tüzérséggel és a legmodernebb felszereléssel. A sziget körül még víz, víz és víz, ameddig a szem ellát, tükrén félelmetes angol csatahajókkal, cirkálókkal... Mindmeggannyi acélvár... A német hadvezetőség tüneményes ítélőképességére vall, hogy ilyen, látszólag sansz nélküli helyzetben a később bekö-

vetkezett teljes győzelem biztos tudatában indította meg merész koncepciójú hadműveletét.

Valószínűnek látszik, hogy a német ejtőernyős vadászok a sziget három legjelentősebb városkájára: Chania, Rethymon és Iraklion közelében ugrották első fejeseit a melybe szállítógépeikből, melyek nyomban erősítésért fordultak vissza. Elképzelhető az az emberfeletti küzdelem, melyet az ejtőernyősöknek vívniok kellett a védőseregekkel: velük szemben páncélosok, nehéz tüzérség, elképesztő tülerő, mögöttük a tenger angol cirkálók tucatjaival! Erősítésül csak ejtőernyősöket kaphattak, ejtőernyőn érkezett az utánpótlás is mindaddig, amíg (a harc másodnapján) birtokba nem vették az inváziós légi kikötőkül kiszemelt repülőtereket. Ide már légi úton szállított hegyivadász és más speciális alakulatok érkeztek. A tengeren a szünet nélkül tartó stukatamadások ellenére, még az angol cirkálók uralkodtak, a kis csapatzállító hajókaravánokat a légi felderítés kénytelen volt visszairányítani a görög partokra. A szigeten dült a harc, az ejtőernyős osztagok haláltmegvető bátorsággal, elkecseregetten tartották állásaikat, a gránátzántotta repülőterekre megindult az utánpótlás, a szakadatlanul özönlő stukák pótlották a legnehezebb tüzérséget és rohamaik a sziget körül örködő flottát is felőrölték: a németek szerint 11 cirkáló és számos romboló került a hullámsírbá, 4 cirkálót és 4 rombolót maguk az angolok is beismertek...

Tíz napig tartott a csata, két napig az angol menekülés. „Tizenkét napig harc után, mely a háború legelkeseredettebb küzdelme volt — mondja az angol hadügyminisztérium jelentése —, elhatároztuk az angol csapatok visszavonását Krétáról.” Azután a kommentár: igaz ugyan, hogy a hadtörténelem során első ízben történt meg, hogy kizárólag légi úton történt csapatzállítással és utánpótlással sikerült megnyerni egy csatát. De — folytatja az angol kommentáló — mindez lehetetlen lett volna, ha a németek nem tudták volna maguk számára biztosítani a légi fölényt!

Az angolok a német siker nyitját a németek kedvezőbb légi stratégiai pozícióikban vélik megtalálni. *Hastings* őrnagy, angol katonai szakfő elismeri a német ejtőernyősök határozottságát, ügyességét és bátorságát, nemkülönben a német légitámaszpontok a védelem számára még közelebb fekdtek, amennyiben is magán Kréta szigetén épültek ki... Es ebben igazuk is van. De abban is, hogy az angol flotta a brit birodalom számára oly fontos vizeket volt kénytelen feladni a légi ellenfél támadásainak hatása alatt, melyek legalább is parti tengerrégiókban súlyos veszdelmeket rejtenek a hadihajók számára.



VICTORIA

minőségi
motorkerékpárok
körzeti képviselője

Új és használt

Skoda

AUTÓK
eladása



Autóalkatrészek és felszerelési cikkek. Kerékpárok nagyraktára.

LINTNER J.

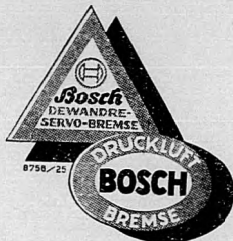
V., Személynök-u. 16.
Telefon: 124-456.

VÉDJE ÉLETÉT, EMELJE VEZETÉSI BIZTONSÁGÁT,
szereltesse autójára

SZILÁNKMENTES ÜVEGET

**Thorax és
Peka**
világmárka

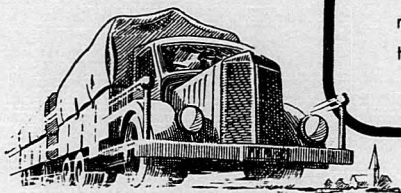
Kavács ÜVEGCSISZOLÓNÁL
VI., SZABOLCS-UTCA 18/B
TELEFON: 493-996
Régi szélvédőüvegjeit becseréljük



Bosch-fék

Nehéz teherautók és pótkocsik még veszélyes, meredek, kanyargós utakon is biztonságosan közlekednek a hatásos BOSCH légfékberendezéssel. Légnymásos fékberendezéseket Dieselmotorokhoz, a ritkított levegővel működő Servo fékeket benzinmotorokhoz szállítjuk.

Pótkocsi légfékberendezés biztonsági szempontból szintén nélkülözhetetlen. A BOSCH fékberendezés felszerelését vállaljuk. Tessék a kocsi gyártmányának és típusának közlése mellett ajánlatot kérni.



BOSCH RÓBERT KFT, BUDAPEST

A motorkerékpár vagy gépkocsi „életerejének” biztosítója — a javítási és karbantartási jegyzőkönyv hű vezetése

Javítási és karbantartási jegyzőkönyv? Bizony erről még nem hallottunk eddig, ami azonban nem jelent azt, hogy ez az életrevaló ötlet ne szolgálná a gépjárműtulajdonos érdekét.

Miről van szó? Egyszerű jegyzetfüzetről, melybe a gép tulajdonosa minden kisebb és nagyobb javítást, karbantartási stb. munkálattal az időponttal és kilométerteljesítménnyel együtt bejegyez.

Es mi a jegyzőkönyv értelme és jelentősége? Elsősorban is pontos tükrét adja a jármű „életének”. Rámutat azokra a gyenge pontokra, melyek gyakrabban szorulnak javításra. Elárulja, melyek azok a alkatrészek, melyeket gyakrabban kell pótolni, egyszerűen olyan „körtörténeti” adatokat ad, mint amilyenek az orvosi világban oly nagyértékűek.

A javítási és karbantartási jegyzőkönyv az üzembiztonságnak is nagy szolgáltatásokat tesz és lehetővé teszi a megelőzést. Idejében figyelmezteti a motorost vagy autóst, hogy hamarosan bekövetkezik az az időpont vagy kilométerteljesítmény, amikor ismét esedékes lesz ennek vagy annak az alkatrésznek a pótlása, ennek vagy annak a javítási, szabályozási beavatkozásnak eszközölése.

A legtöbb üzembizavar nem hirtelen képződik. A természetes kopásnak

alávetett alkatrészek bizonyos idő vagy inkább kilométerteljesítmény után válnak hasznavehetetlenné és szorulnak pótlásra. A javítási és karbantartási jegyzőkönyv már jöveve elárulja, hogy ez az időpont vagy kilométerteljesítmény mikor következik be és a gép gazdájának így módja van a szükséges munkálattal már akkor elvégezni vagy elvégeztetni, amikor még nem következett be az üzembiztonság, amivel megkíméli magát a kellemetlen útszélei és túraközbeni meglepetésektől és a műhelynek vonatkozótlán való felkeresésétől.

A kenési, olajcserélési stb. adatok hű feljegyzése is nagyfontosságú. Tapasztalatból tudjuk, hogy itt többnyire nem a nemtörődömség okoz kellemetlenségeket, hanem a feledékenység. És így gyakran megtörténik, hogy a 4—5000 kilométerenként esedékes olajcserére csak a nyolcadik ezer kilométer után kerül sor, ami a mai gyengébb minőségű olajok korszakában költséges kopásokra és üzembizavaroakra vezet.

A mai különleges viszonyok között nemzeti jelentőségű az, hogy a gépjárművek mindenkor a lehető legjobb állapotban legyenek. Minden autónak és motorosnak kötelessége ennek az ügynek szolgálatába állani és gondoskodni arról, hogy a nehezen pótolható nemzeti vagyont jelképező gép-

járműállomány használható karban legyen. A karbantartási és javítási jegyzőkönyv hasznos szolgáltatásokat tesz ebben az irányban, de egyben anyagi megtakarításokra is vezet.

A rejtélyesnek látszó és csak nehezen lokalizálható üzembizavarak és hibák felfedezésénél és kiküszöbölésénél is hasznos fegyver a jegyzőkönyv. Rövid átlapozása megkönnyíti a szerelőnek a hiba fészkének felfedezését, hiszen az addig elvégzett javítások természetének ismeretében néha sokkal könnyebb rátapintani a hiba fészkére, mint akkor, amikor ilyen adatok nem állanak rendelkezésre.

NINCS IGAZA,

ha tovább vár autójának javításával, most végeztesse el a hengerfűrást, illetve a generáljavítást.

SECURO GÉPMŰHELLYEL

V., KRESZ GÉZA-UTCA 28
TELEFON: 293-009, 291-782



**MINDÉG
TÖKÉLETES A
KRONPRINZ
KERÉK**

VEZÉRKÉPVISELET:
PERNYE KÁROLY
Budapest. VI., Jókai ucca 12



Ma is vezet . . .

**MARS-LOWCARBON
MOTOROLAJ**

VEZÉRKÉPVISELET:

Ghillány Miklós

Budapest, II., Corvin-tér 5 (Fő-u.)

Telefonok: 157-016 és 151-480

AZ AUTÓSNAK MINDÉG SZÜKSÉGE VAN:

Pneumatikra
Vulkanizálóra
Fékbetétre
Izzólámpára (Tungsram)
Lámpabiztosítékra
Hátsótükörrre
Szélvédőtörlőre (Trico)
Hátsólámpára (Hella)

Keresőlámpára
Rozsdapasztára
Fénypasztára (Whiz)
Gyújtógyertyára (Bosch)
Gyertyasapkára
Kéziszerszámokra
Kocsimelőre (Rak)
Szemvédőüvegre (Triplex)

Ventillátorszifra
Adóbélyegvédőre
Belsővilágításkapcsolóra
Pneufesz mérőre (Motometer)
Irányjelzőkre (Kaco)
Villanykürtre
Szélvédő szárítító (Clarus Super)

Márkás kenőolajokra
(Vacuum, Shell)
Szarvasbőrökre
Szivacsokra
Tisztítóeszközökre
Hűtőhőmérőkre (Motometer)
Pumpára
Zsíróprésekre
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

A mainál lényegesen könnyebb és nagyobb kapacitású akkumulátorral lehet csupán megoldani —

a villanyautó kérdését!

A nyersolaj- és benzinhiány a közérdeklődést hosszabb idő óta a pótanyagokkal üzemben tartható gépjárművek felé irányította. Fagáz, széngáz, gőz, villamosság: ez az a vadászterület, melyen a benzinmotor pótlását eserkézik. A kérdés megoldása igen nehéz. A fa- és széntüzelésű motor legfeljebb a teherautónak lehet energiaforrása, kezelése ugyanis annyira körülményes, megindítása annyira hosszadalmas és a gázgenerátor méretei akkorák, hogy egyelőre szó sem lehet arról, hogy a személyautók vagy éppen motorkerékpárok területén sikert érjenek el a „mótorok”.

Ujban sokat hallani a villanymotorokról, illetve a villanymotorkerékpárok és villamosautók tervéről. A villamos autó nem újonság, hiszen sokan láttuk azokat az elektromos „konfliktusokat”, melyek egyike-másika pazar sárgaréz lámpásaival és legendásan öltözött utasaival, sofőrével röttta a főváros utcáit — valljuk be, — közderiltséget keltve különös idomaival. Viszont a feltűnő és rendkívüli küllem semmi összefüggésben sincsen a gyakorlati használhatósággal. Sajnos, azonban nem itten gyökerezik a villamos gépjármű kérdésének megoldhatatlan volta. Máshol van a baj: az akkumulátorban.

A mai korszerű akkumulátor kapacitásához képest nehéz, terjedelmes és hatásfoka sem kielégítő. Bármennyire tökéletesen megfelel világító-, indító- és gyújtó-berendezések táplálására, annyira nehézkes és alkalmatlan olyankor, amikor nagyobb elektromos energiameennyiségek tárolására hivatott. Márpedig az akkora teljesítményű motor, amilyen a gépjármű meghajtásához szükséges, rendkívül nagy villamos energiát fogyaszt. Amihez hatalmas akkumulátortelepre van szükség.

Rengeteg kísérletezés folyt a villanyautók megteremtése céljából, mégsem sikerült a kérdést megoldani. A legtökéletesebb akkumulátornak is olyan alacsony súlyához képest a kapacitása, hogy a villanyautónak csak igen mérsékelt sebességet és kis hatósugarat biztosít. Azaz, ha nagyobb a sebesség, nagyobb a fogyasztás és kisebb a befutó

ható távolság. Az eddigi kísérletek eredményeképpen arra a megállapításra jutottak, hogy ha a villanymotor elég nagy ahhoz, hogy a gépnek 35—40 kilométeres, igen mérsékelt sebességet kölcsönözzön, úgy a hatótávolság legfeljebb 50—60 kilométernyi lehet. Az ekkora teljesítményű nagyobb megengedő akkumulátortelep ugyanis olyan nehéz, hogy a kocsis súlyát túlnövelné.

A villanyautó kérdése egyszerűen megoldódna, ha sikerülne megteremteni a könnyű, túlterheléssel szemben érzéketlen és súlyához mérten a mainál sokszorosan nagyobb kapacitású akkumulátort. Erre viszont a kémia mai szintjén nagyon kevés a kilátás, hiszen az ólom és lúgos akkumulátor sem fejlődött lényegesen és műszakilag ma is ugyanaz, mint volt ez előtt — harminc évvel.

A kérdés megoldása annál örövendesebb volna, mert a villanyautó bizonyos szempontokból valóban eszményi. Nincsen szükség sebességváltóra, kupplungra, az indítás és gyorsítás egyszerű ellenálláskapcsolóval történik, a villanyautó kezelése tehát gyerekjáték. A villanymotor rugalmassága olyan nagy, hogy egészen lassú fordulatszámiban is jó a vonóképesége, egyszerű kapcsolómozdulatra szalad hátrafelé, zajtalan, alig kopik és nem igényel karbantartást a szénkefék hosszabb idő után való kicserélésén kívül.

A villamos energia, illetve áram olcsó. Főleg az éjszakai áramot mérik igen jutányosan. Ha az éjszakai áram kilowattónként 9 filléres árat vesszük alapul — bár ez az ár is többszöröse az önköltségnek —, úgy kitűnik, hogy a villamosüzem olcsóbb, mint a benzinüzem. Egy kilowattóra ugyanis egy és kereken egynegyed lóerőt jelképez, bár az akkumulátor veszteségét figyelembe véve, csupán egy lóerővel számolhatunk. Az átlagos kiskocsis hűzlóerős motorja 100 kilométeres távra 8—10 liter motalkót fogyaszt, amihez ha hozzávesszük az olaj költségét, úgy ez az út kb. 8 pengőbe kerül. A villamosmotoros autóval ehhez az úthoz lényegesen kevesebb értékű áramra van szükség, a megtakarítás tehát igen nagy.

MI ÚJSÁG, HÉBLI ÚR?

— Nem tudna valami használt, jó, de olcsó motorkerékpárt ajánlani?
— Eppenséggel, hogy tudok. A Baueréknál, az Izabella-utcában láttam egy igazán olcsó motort, ha jól emlékszem, 400,— pengőt kértek érte. Ugyancsak ott láttam még két BMW-t, Zündaport és még néhány egészen komoly s modern motorkerékpárt.

— Kösönöm Hébli úr, feljegyzem magamnak. Maga, mint olyan mindentudó ember, megtudná-e mondani, hogy a Személynök-utca-ban, a Lintnertől miért jön ki mindenki vidám ábrázattal?

— Egyszerű a magyarázat. Minden autó- vagy motorvétel iránt érdeklődő személy kap egy kupica pálinkát. Rossz nyelvek szerint ezzel magyarázható a Lintner-cég által eladott nagymennyiségű autó és motorkerékpár. Tegnap meglátogattam a „Motorbontó” céget, hát Szerkesztő Uram! igazán pompás a Rege névre keresztelt stabilmotor, az eredetileg tervbe vett vízűtéses típus mellé egy ugyancsak 10—12 Le.-ös léghűtéses típust is konstruálnak. A kellemes meglepetés, az egyszerű technikai megoldáson kívül a felettébb olcsó ára. Van még egy jó hírem. Megjelent az Automobilisták zsebkönyvének tizenharmadik kiadása. A vaskos könyv négyszáz oldalon valóságos önti magából mindazon tudnivalókat, amelyek úgy az új, mint a régi autóst és motorost érdekelnek. Törvények, rendeletek, km. távolságjelzések stb. mellett tökéletes budapesti útmutató is van benne a legújabb utcajegyzékkel. A Schreiber-féle kézikönyv minden könyvkereskedésben kapható. Ára 4.— pengő.

A Baetha románcozása

ragyog, mint a
NAPSUGÁR

Budapest, VII., Garay-u. 4. T.: 424-516

Felelős szerkesztő és kiadó:

KRAMER JENŐ

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

RIV



golyós és görgős
csapágyak

Szilárd Béla Budapest, VI. Nagymező-u. 15. tel: 125-336

levegőben



földön



vízen

mindenütt

VARTA
akkumulátor

Gyártja: **TUDOR**
AKKUMULÁTORGYÁR RT.



FAG
GOLYÓCSAPÁGY
KÉPVISELET

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