

ÁRA  
**40**  
FILLER

11025

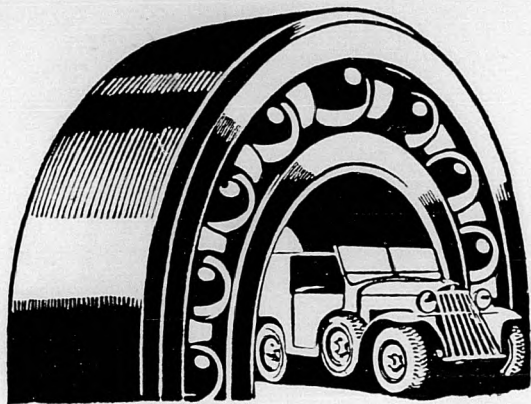
K. M. H. M. U. C. S. I.  
HUNGAROSTIA

# Autó Motor

XIII. ÉVF. 8. SZ. 1941. AUGUSZTUS 16

A DKW motoros német járőr az északi harctér fagyában is megállja a helyét.





*Steyr*



*személyautók  
teherautók  
különleges járművek  
csapágyak  
vadászfegyverek  
kerékpárok*



**PUCH**

*motorkerékpárok  
kerékpárok*

**MINŐSÉGE VILÁGSZERTE FOGALOM**

**STEYR-AUSTRO DAIMLER-PUCHMŰVEK RT.**

BUDAPEST, VI., LEHEL-UTCA 25

## Előgyújtás

Be a sárgába! Ügylátszik ez a gyalogjárók rendőrileg jóváhagyott jelszava. Mert a gyalogosok nem hajlandók megvárni, amíg a forgalmi lámpa zöldet mutat, hanem amint bekövetkezik a vörös szín „megsárgulása”, azonnal olyan rajtot vágnak ki, hogy azt a legtúzesebb csatamén is megírígyli.

Hogy a „Be a sárgába” című rendszer milyen jeleneteknek válik forrásává, hogy csak az isteni Gondviselés — no meg a gépjárművezetők lélekjelenléte és roppant elővigyázatossága — akadályozza meg a balesetek mindennapossá válását: nem akarunk erőltetett elmeséltatást közölni.

A közlekedési szabályzat határozott szóval intézkedik arról, hogy mit jelent a sárga szín. És ha akadna gépjárművezető, aki türelmetlen nyakasságában nem várná meg a zöldet, hanem már sárgára indulna: biztosan meggyűlne a baja a rendőrral. És van értelme ismételnit azt a roppant unalmú kérdést: miért nem szerez érvényt a rendőrség a sárga színre vonatkozó közlekedési szabálynak?

Hogy mi az időszerűsége ennek a váltig hangoztatott panasznak? A minap a Nagykörút és Podmaniczky-utca sarkán láttunk épületes jelenetet. A közlekedési rendőr „átsárgította” a körút irányában a lámpát, nosza megindult a gyalogosok rohama. És azt, hogy a rendőr azért adott sárga jelzést, mert a Mussolini-tér felől két mentőautó is rohogott, hogy beforduljon a Podmaniczky-utcába és onnan a mentőszékházba, azt csak a rendőr, a mentőautók vezetői és ezen sorok írója tudták. A mentőautók vezetői — ráférne ezekre az urakra egy kis lelki, sőt adott esetben érélyes testi cíanozás — vésszes szirénázással rohamozták meg a tömeget, úgy faragáltak, hogy a karosszériájuk majd leszakadt. Hogy a gyalogosok sorában nem vágtak rendet az ócska mentőkocsik, az megint pusztán szerencse dolga volt.

Nem lehetne érvényt szerezni a sza-

bályzatnak? És a tiszta keresztezés tiszta jellegét minden járművel szemben érvényre juttatni? És megszüntetni a „be a sárgába” rendszert?

\*

A sport alapja a fegyelem. Nos, mi a legutóbbi székesfehérvári úgynevezett salakpálya motorversenyen történt, annak vajmi kevés köze volt a fegyelemhez és a sporthoz. Mi, akik közel két évtizede harcolunk a motorsportért, bizony szégyelltük magunkat. És ugyancsak nézegettünk a pályát szegélyező ligetek irányába, nem akad vajjon ott valami jófajta mogyoróbokor. Melyből némi ügyeskedéssel csipős virgácsot lehetett volna rögtönözni.

Ne soroljuk fel mi történt. Ne részletezzük, hogy versenyzők versenyzés helyett népszövetséget játszottak. És hogy mindenki parancsolni akart és mindenki mást akart parancsolni. Csupa tábornok volt ott, egyetlen közkatona, a motorsport egyetlen harcosa nélkül. Volt is olyan keveredés, mint a szatymazi búcsún, ha történetesen a falu bikájának is kedve szottyan búcsúfiára. A közönség idejében — elmenekült. Így

csak kevesen voltak tanui szerencsére annak a zsbívásárnak, melyen a magyar motorsport erkölcsi értékeiből rendeztek szomorú kótyavetyét.

\*

Rettenetesen megszapordtak a kóborló kutyák. Lelkiismeretlen gazemberek bocsátják sanyarú sorsukra kutyáikat, melyek már-már forgalmi akadályt képeznek. Tucatjával ballagják végtelen útjukat a szomorú ábrázatú, éhes eb-páriák, egy-egy bizonyítékát szolgáltatva az ember, a természet koronája (?) szivtelenségének.

Talán volna mód hatósági beavatkozásra. Ha nem akad megfelelő paragrafus, úgy talán az állatvédelmi törvényre való hivatkozással lehetne állatkiadás címén eljárni azokkal a durvalelkűekkel szemben, akik hűség társukat kényszerítik kétségbeesett, koplaló csavargóéletre. Sürgősen intézkedni kell, mert ha nem lesz megállítás, úgy hamarosan Budapesten is élvezhetjük azt a képet, melyet különféle bedekkeres és útleírások közölnek az isztambuli Pera-negyed elvadultan kóbor kutyacsordáiról.

### T á v i r a t

meeltoosaagos

eeliaassy foekapitaany urnak

budapest

suergoes inteezkeedeest keeruenk stop az utkoezeepen leveoe koezlekedeesi laampaak gyengeek stop a gyalogjaardaarool meeg akkor is alig laatnia jelzeest ha nem suet a nap stop gyalogjaarook saccolnak ees a legtoerveeny-tiszteloebbek is akaratlanul belemennek a voeroesbe stop nem lehetne eroesebb izsookat szereltetni stop a maavnaal azt tanitjaak a forgalmi mazzolaaknak hogy a jelzees akkor joo ha feelreeerthetetlen stop forgalmi laampaak feelreeerthetoeek stop ees ha egy gyalogos beleindul a voeroesbe ugy a toebbiek ugy mennek utaana mint ueszoek a kolompos utaan stop meely tisztelettel koenyoerguenk inteezkeedeeseert stop sos sos sos

automotor szerkesztoeseeg

## Packard-Nash

Hivatalos szervice

### ERDŐS TESTVÉREK

automobiljavító- és karosszéria-üzem

AUTÓKARBANTARTÁS

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

# GYORSÍTOTT BEJÁRATÁS?

A régi „jó” időkben az új gép bejárata igen egyszerű dolog volt. Az első néhány száz kilométert úgy teljesítették egyenletes és erősen csökkentett sebességgel, hogy egyszer-kétszer legurultunk a jó balatoni műtőn a magyar tenger mellé. És lehetőleg éjszaka, amikor olyan jó nedves a levegő és a motor tudvalevőleg szereti a nedves levegőt. A bejáratáshoz szükséges 1500—2000 kilométerrel igen hamar végeztünk és máris kivethettük gépünkben azt, amit a gyárban belevárázoltak.

Ma — takarékoskodni kell a motalkóadaggal. Ma nem járathatjuk be ideális, sík és síma országúton új gépünket, hanem amint az megkaptuk a rendszámát, azonnal — közlekednünk kell vele. A mai közlekedés főleg a városi forgalomra szorítkozik, a sok megállás és újraindítás, gyorsítás, melyre a sűrű városi forgalom készlet, egyáltalában nem teremt ideális helyzetet a bejáratás szempontjából. Gondoskodnunk kell tehát arról, hogy gépünk bejáratási idejét csökkentjük, anélkül azonban, hogy ez a gép jövő-jének kárát jelentené.

A bejáratás gyorsítására egyes gyárak különleges bejárató olajokat hoznak forgalomba. Nálunk az ilyesmi ma nem kapható, ami azonban nem jelenti azt, hogy ne rögzíthetnénk.

Mi a bejárató olaj? Nehegy azt higgyük, hogy abba valami csiszolóanyagot kevertek, hogy a motor belsejének forgó részei a szokottnál gyorsabban kopjanak be. Korántsem, mert hiszen az e fajta csiszolóanyag hamar tönkretenné a motort és bekoptatás helyett — kikoptatná. A bejárató olaj — minden ellenkező híreszteléssel szemben — egyszerűen a szokottnál jóval higabb olaj. És hogy a higabb olajnak mi a célja, azonnal megértjük.

A higabb és gyengébb minőségű olaj kenőképesége kisebb a motorhoz ajánlott normális olajénál. És ha az olaj kenőképesége kisebb, úgy a kopás természetesen nagyobb. Pedzük már a dolgót? Ha higabb az olaj, erősebb a kopás, hamarabb végzünk a bejáratással, hamarabb kopnak össze a motor mozgó részei. És ha a higabb olajjal lefutottuk — persze óvatosan és csökkentett iramban — az első ezer vagy másfélezer kilométert, úgy a kopás annyira előrehaladott, hogy a normálisan előírt, tehát sűrűbb olajat feltöltve már fokozhatjuk a sebességet és erősebb hegymenetre is vállalkozhatunk.

A higabb olaj más okból is jobban felel meg a bejáratáshoz. A higabb olaj gyorsabban cirkulál a kenési rendszerben, gyorsabban és könnyebben „mossa ki” azokat a szabadszemmel alig vagy csak nehezen látható fémrészecskéket, melyek a még össze nem csiszolódott fémfelületekről válnak le. A kimosott részecskék a szűrőben gyűlnek össze, a gyors iramban keringő hig olaj bőségesen mossa — öblíti ki a motort, melynek belső tisztulása így hamarabb következik be.

Csóstól vannak szakemberek, akik azt prédikálják, hogy minél tovább tart a bejáratás, tehát minél lassabban koptatjuk be a motort, annál tovább fog az élni. Kétségtelen, hogy a hosszú bejáratás tökéletes eredménnyel jár, de pontos és összehasonlítható vizsgálatok mutatták ki, hogy a ma népszerű gyors bejáratás eredménye sem marad el tőle. A különbség csupán az, hogy a gyors bekoptatáshoz kevesebb üzemanyag és jóval kevesebb idő szükséges.

A vezető német gyárak már eleve számolnak azzal, hogy ma lehetetlenség a gondos és hosszadalmas bejáratás. Ezért már eredetileg nagyobb dugattyú és egyéb hégagokról gondoskodnak. Ez a módszer nagyszerűen bevált, gazdag tapasztalatokat szereztek a hadijárműekkel folytatott kísérletek alkalmával.

A gyors bejáratás egyik fontos követelménye, hogy a

motor lehetőleg magas üzemi hőmérsékleten dolgozzék, ne legyen tehát sohasem langyos. Ezért, ha hig olajjal végezzük a gyorsított bejáratást, úgy feltétlenül alkalmazunk hűtőhőmérőt, hogy a hűtővíz hőmérsékletét ellenőrizzük. És ha hosszabb ideig kell állanunk, úgy ne resteljük nyáron sem valami pokróccal letakarni a hűtőt, vagy ami kevésbé feltűnő és tolvajokkal szemben is célszerű, magát a motort takarjuk be a gépháztető alatt.

A gyors bejáratás alkalmával feltétlenül használjunk felsőolajat. Nem kell feltétlenül különleges és drága felsőolajat vásárolnunk, megteszi az egyszerű motorolaj is, melyből egy-két evőkanálnyit vegyítünk a motalkó öt literjéhez. Felsőolajnak rendkívül hig motorolajat használjunk, mert a vastag olaj beragaszthatja a szelepszárakat és gyertyazavarokra is vezethet. Jó felsőkenőolaj az — olcsó minőségű, de kátránymentes hig olaj.

Hogy a gyors bejáratás mennyire bevált a gyakorlatban, hogy valóban felesleges a motort sokezer kilométeren át „csócsálni”, azt az egyik legnépszerűbb nyolchengeres német gépkocsi bejáratási utasítása árulja el, mely a többi gyár végételen „tízparancsolatával” ellentétben csupán ennyit mond: az első 500 kilométernél ne haladjuk túl a hevenes sebességet. Ennyit mond a bejáratásról és nem többet. Úgy látszik — ennyi is elegendő.

**„Ato-Lockheed”** FÉKALKATRÉSZEK, FÉKPOLYADÉKOK, SZELEPÜLÉSEK STB. STB.

**JURID** FÉKBETÉTEK, KAPCSOLÓ TÁRCSÁK, TENGELYKÖTŐ TÁRCSÁK

**MAHLE** OLAJSZÜRÖK, LEVEGŐSZÜRÖK, DUGATTYUK

MAGYARORSZÁGI VEZÉRKÉPVISELETE.

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

**P**

**6 ÉVE BEVÁLT**  
AZ EGYEDÜLI SZABADALMAZOTT  
**PROTEGOM**

**GUMIKONZERVÁLÓSZER**

A kezeléssel megkíméli gumijait a nyári hőség káros hatásától!

**A PROTEGOMOZÁS** minden autós saját érdeke!

**Minden autós szaküzletben kapható!**

**Óvakodjon értéktelen utánzatoktól!**

Az Iparügyi Miniszter Úr 49.000.940. sz. rendelete Önt is kötelezi!

**Fáradt, használt olajait bérregeneráltassa cégünknel!**

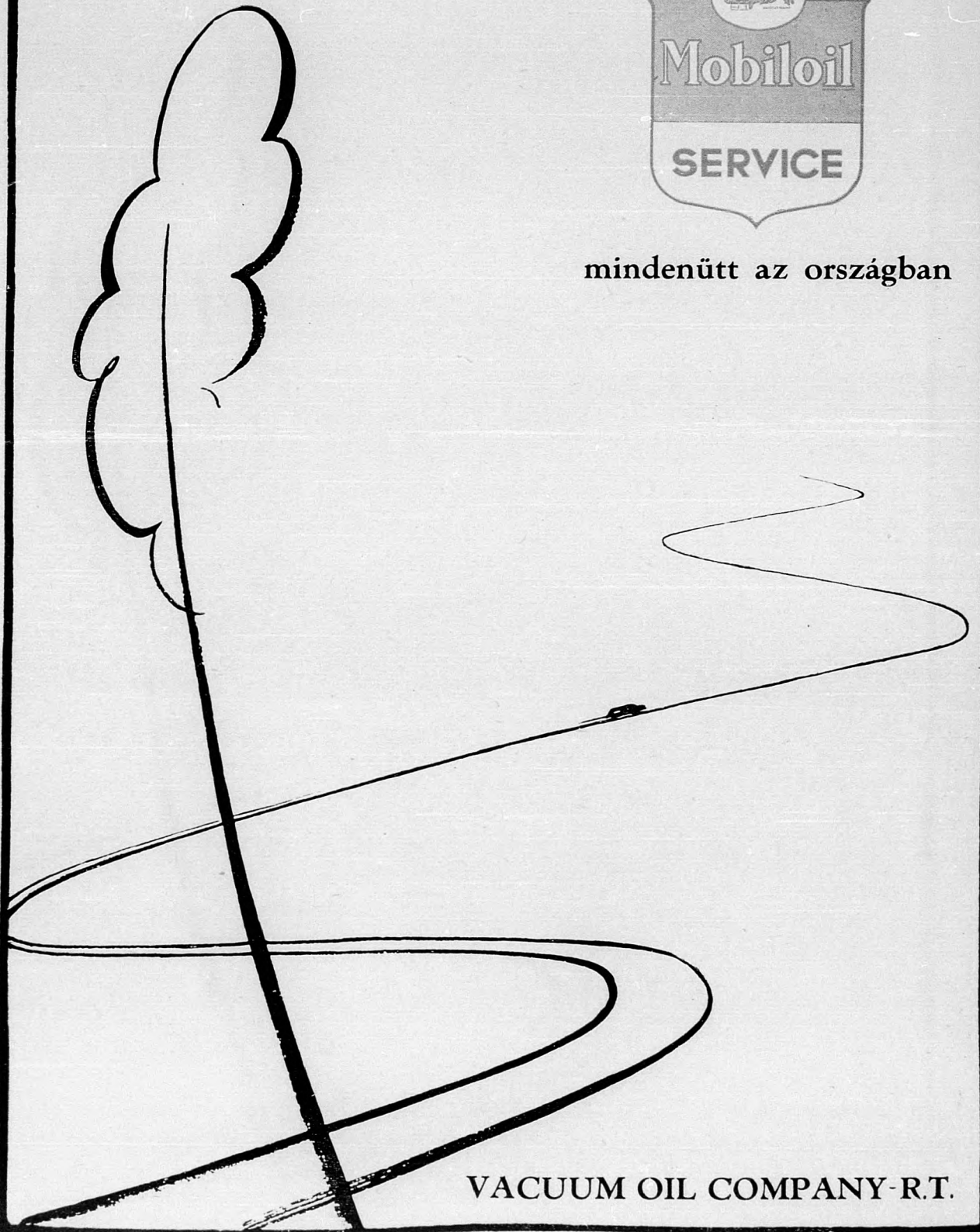
**Használt olajait megvásárlásra ajánlja fel nekünk!**

vitéz HUNYADI LÁSZLÓ OLAJTISZTÍTÓ ÉS KERESKEDELMI VÁLLALAT  
Budapest, XIII., Országbíró-u. 38. Telefon: 291-545. Sürgőnyecím: AURIOL

Mindenféle olaj regenerálása. Használt olajak vétele. Regenerált olajak eladása!



mindenütt az országban



VACUUM OIL COMPANY-R.T.

Szeptember

7

vasárnap

# Tihanyi körverseny

## Interjú a KMAC vezértitkárával

Verseny lesz!

Van is sürgős-forgás a magyar motorsport gazzal benőtt berkeiben. Alig egy éves pihenő után ismét meglehet markolni a dréhgriffet. Igazi, vérbeli verseny lesz a tihanyi körpályán.

Erről folyt az alábbi beszélgetés a KMAC vezértitkárával, dr. Landauer-el.

Az újságokkal, iratokkal, levelekkel púposan rakott hatalmas íróasztal mögött ült Landauer dr. és a szokott, gyors beszédmodorában felelt a kérdésekre.

— *Miért lesz csak egynapos a két-naposra tervezett verseny?* — adta vissza a kérdést. — *Mert többek véleménye szerint az nagy anyagi megterhelést je-*

*lentene a versenyzőknek. Meg aztán sokan dolgoznak hétfőn, bár ez ünnepnap. Továbbá lennének olyanok is, akik lázadoznának — ami különben sem újság.*

— *Milyen kategória-beosztások lesznek?*

— *Kismotorok, kétszázások, negyedliteresek; három-három kört a háromötvenesek, félliteresek hat vagy nyolc kört és az oldalkocsisok öt kört futnak.*

— *Miért csak ilyen keveset?*

— *Mert a körversenyt, amely két órákor kezdődik, ötig beakarjuk fejezni és utána futják a terepversenyt.*

— *Utána a terepverseny?? Azokkal a motorokkal??*

**VÉDJE ÉLETÉT, EMELJE VEZETÉSI BIZTONSÁGÁT,**  
szereltesse autójára

# SZILÁNKMENTES ÜVEGET

**Thorax és  
Peka  
világmarca**

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

— *Másképpen nem tudjuk megoldani. Akinek van e célra külön motorja, az lehozhatja. Folytatná tovább, de a telefonberregés megszakítja a beszélgetés fonalát.*

— *Eredetileg — folytatta Landauer dr. — úgy tervezte a BIB, hogy a terepversenyt a honvédséggel karöltve fogjuk megrendezni, illetve a katonai ver-*

Különböző márkájú

## HASZNÁLT MOTORKERÉKPÁROK!!

Nagy választék  
Olcsó árak  
Fizetési könnyítés

ez jellemzi a nagymultú

## BAUERT. céget

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

Eredeti

## ARDIE

alkatrészeket raktárról  
szállít.

# PRECIZ

# AUTÓJAVÍTÁS

# DEDICS

THÉK ENDRE UCCA 15

TELEFON: 130-345

seny független lenne a polgári motorosok erőpróbájától. De amint értesültem, valószínűleg elmarad a honvédségi tepper verseny.

— Nem lenne helyesebb megkérdezni a verseny résztvevőit, hogy mi az ő véleményük a versenyprogram egy napra való sűrítéséről?

— Magunk részéről szívesen vennénk az érdekeltek hozzászólását, csak hogy nálunk már bevett szokás az utolsó pillanatban való nevezés. A tihanyi verseny nevezési zárata 22-én lesz és akkor bizony már technikailag lehetetlen a program változtatása. Ha a versenyzők előre adnák le nevezésüket és kialakulna egy egyhangú vélemény, akkor még teljesítőkérésüket a két napos versenyt illetően.

— Hogy van biztosítva a verseny anyagi része?

— Hát bizony, idén kisebb összeg jutott a motorsportra, mivel a Sporthét programján újabb sportágak is szerepelnek. A különbözetet a Klub vállalta magára.

— Ezek szerint nem lesz idén pénzdíj?

— Erről nincs szó. Helyesebben; kellő számú induló esetén igenis lesz pénzdíj. Magam részéről támogatom ezt a kérdést.

A rövid időre szabott beszélgetésből néhány percet ismét elrabolt a halkán berregő telefon.

— Mikor lesz a tréning?

— Szombaton és vasárnap délelőtt, a versenyszabályok szigorú betartása mellett. Tehát például bukósíkok nélkül nem motorozhat versenyző a pályán.

— Hogyan lesznek üzemenyaggal a versenyzők?

— Erről is történt már intézkedés. Igéretünk van a kereskedelmi minisztérium illetékes osztályától, hogy kapunk benzinjegyet. Hasonlóképpen jól állunk az olajjal is. Különbözik a királyi Fenségeknek egyenes óhaja ez, akinek szívén-fekszik a magyar motorsport ügye.

— Lesznek a versenyre belépődíjak?

— Tulajdonképpen nem lesz jegy. A pálya egyetlen szakasza lesz csak bekerítve, itt kell majd valamit fizetni.

Beszélggettünk még a „csödbé“ jutott KTT-ről is, amit azonban még korai lenne a nyilvánosság elé vinni. A legmesszebbmenő jóindulatról tett tanúbizonyságot Landauer dr., amikor a KTT-ről beszélt. Merjük remélni, hogy ez a rövid eszmecsere volt az első erősítő injekció a halódó KTT vézna testébe.

Július 29-ről 30-ára virradó éjszaka autóbaleset áldozata lett a nálunk is jól ismert Austin, majd később MB versenyző Walter Bäumer.

Missouri államban (USA) szöfgőgőkoecival kísérletezik az útépitő hivatal. Egy 2 tonnás teherautóra szerelt három hatalmas mágnes van hivatva az úton elszórt szögeket és egyéb vashulladékokat „felszippanítani“. Kedvező eredmény esetén még több ilyen mágneses autót helyeznek üzembe. (Ez Amerika!)

1.287.734 új lakókocsit és személyautó után köthető kétkerekű pótkocsit adtak el tavaly USA-ban. Tekintélyes mennyiség. A személyautókereskedők sem panaszkodhatnak, mert 1940-ben 3.5 millió új autóra találtak vevőt. Több mint félmillió teherautót helyeztek üzembe ez idő alatt. A motorkerékpár-piac „nagyon gyenge“ volt, mindössze csak 127.761 darabot adtak el.

Már a franciák is kísérleteznek villanyautóval. Ujabbban a Breguet repülőgépgyár készít 700 kg-os önsúlyú, 2 személyes villanyautókat. Sebessége 40 km, akciórádiusza 63 km. (Nem lesz ez kevés!)

A közeljövőben 22 „fakutat“ helyez üzembe a Reichsautobahn Üzemanyag kft. a Reichsautobahn mentén. Ezentúl nemcsak benzinkútkezelő, hanem a tagozos kocsik kiszolgálására „fakútkezelő“ is lesz.

A svájel születésű német állampolgárrá lett 70 éves Schneider Ferenc most halt meg. Az első repülőgépkonstruktőrök egyike volt Schneider, aki már 1911-ben a johanisthali LVG-nek volt a főszerkesztője. 1917-ben alapította a Franc Schneider Repülőmotorgyárat Spandauban. Később Japánban dolgozott. Az ő nevéhez fűződik a légesavarkörén át tüzelő gépfegyver, a megfigyelő gépfegyver-torony.

**AUTÓJÁNAK  
ÉRTÉKÉT NÖVELI HA  
MAGROL  
MÁRKÁS CIKKEIT HASZNÁLJA**

**GRASINOL** grafit kenőolaj - **ROSTIN**

rozsdá oldó - **MAGROLIN** felső kenő

**MAGROLIN** lökhárítóolaj - **MAGROLIT**

fékfolyadék - **MÁRKÁS** szerszámok

**TISZTÍTÓSZEREK** - **V. D. O.** vidéki

vezérképviselet - **HYGO** vidéki vezér-

képviselet - **PROTEGOM**

*Magrol*

**MŰSZAKI VÁLLALAT**

BUDAPEST, VI., JÓKAI-UTCA 8

**M É G M O S T  
A U G U S Z T U S B A N**

**AZ ÚJ SZÁLLÍTMÁNYOKBÓL KAPHAT**

**200**

**250**

**350**

**kcm-es**



**MOTOR-  
KERÉKPÁRT**

**19 x 3" 25 GYÁRI GUMIVAL SZERELVE**

**DÓRY ÉS KOVÁTS KFT.**

**VI., ARADI-UTCA 44.**

# IDŐT ÉS PÉNZT TAKARIT MEG A



Nem újkeletű probléma a gazdaságos és gyors áruszállítás. Számptalan jó-rossz megoldás látott napvilágot, amelyek végül is gyakorlatban nem váltak be tökéletesen. Az egyiknél nagyobb volt a kilométerköltség, a másiknál gyenge volt az erőforrás, a harmadiknál nem lehetett gazdaságosan kihasználni a rakfelületet... de nem is akarjuk felsorolni e kísérletek gyenge pontjait.

Nem is olyan régen, néhány évvel ezelőtt tűnt fel Budapest utcáin egy szokatlan alakú, háromkerekű, kis jármű. Egy szabályos automobil hűtőrácsa alól egy kerék kandikált elő. Ez az eleven, fürge kis jószág volt az az első fecske, amely a közmondással ellentétben igenis tavaszt csinált a gazdaságos és gyors áruszállítás terén. Pedig akkor, kezdetben nem jósoltak nagy jövőt a Tempónak, ennek a kis teherautónak. Még a szakemberek sem. Nem tellett bele sok idő és a kis Tempó megcáfolta a kritikussait, sőt, ma már vetkzik — bocsánat a hasonlatért — Sárosi Gyurka népszerűségével. Vajjon mi ennek az oka?

1. Takarékos üzem, 2. feltétlen megbízhatóság, 3. minimális karbantartási költség, 4. kiforrott konstrukció és végül 5. olcsó beszerzési ár.

Joggal csóválja a fejét az olvasó, ha ennyi előnyt olvas egy márkáról, de mi, majdnem kézfoghatóvá tesszük megállapításainkat.

A kis 400, illetve 600 kcm-es vízhűtéses, két-ütemű **ILO-motorok** teljesítményénél csak az igénytelenségük nagyobb. A vízhűtés nyújtotta egyenletes üzemi hőmérséklet és az ebből adódó tartós teljesítmény biztosítja a hosszú élettartamot és az alacsony fogyasztást. Az ötletesen leegyszerűsített ILO-motorról nyugodtan mondhatjuk, hogy a motorszerkesztés Kolombusz tojása.

A **meghajtás** és az **erőátvitel** nem is lehetne egyszerűbb és célszerűbb. A Tempónál maradéktalanul felhasználódik a motor ereje a teljesít-

ményt csökkentő transzmisszió kiküszöbölése által.

Ezt a motorral egybeépített **elsőkerekmeghajtás** teszi lehetővé. Ezt az előnyt még csak betetőzi a könnyen hozzáférhető elrendezés. (Úgy a három-, mint a négykerekű típusnál teljesen tokozott, olajfürdőben futó lánc hajtja meg a kereket, illetve a differenciált.)

**Az egyenletesen felfüggesztett kereket** és a lágy rúgózást nyújtó Evolut-rúgók minden terheléshez alkalmazkodnak. Ez annyit jelent a gyakorlatban, hogy kiméli a szállítandó árut, nem is beszélve a kocsi vezetőjéről, ami hosszabb útnál megbe-csülhetetlen.

Lengő megoldású (Schwingachse) a **hátsótengeleje**. (Akárcsak a luxuskivitelű személyautóknál.)

A **vezetőfülke** préselt acéllemezéből készül. Az ajtók kulccsal zárhatók. A vezető és a kocsikísérő kényelméről — még hosszú úton is — a jól kárpitozott ülés gondoskodik.

Ugyancsak az egész **felépítés** — a magasan fekvő rakfelületet kivéve — teljesen acélból készül.

A **takarékos üzem** egyik biztosítéka a Tempó-kocsik hihetetlen alacsony önsúlya. A 3 kerekű típus 2 hengeres, 400 kcm-es 12.5 Le-s motorja 8 l. 20:1 arányú motalkó-olaj keveréket fogyaszt. Végsebessége teljes terheléssel (kb. 750 kg) 50 km óránként. A 4 kerekű Tempó motorja 19 Le.-t teljesítő motorja 600 kcm-es és ugyancsak 2 hengeres. Teljes terheléssel (kb. 900 kg) 60 km-es végsebességre képes. Fogyasztása 9—10 l. keverék 100 km-ként.

A **karbantartási költségekről** alig lehet beszélni. Az elnyúlhatatlan motornak mindössze három alkatrésze mozog. Úgy az egész erőforrás, mint az erőátvitel és az alváz olyannyira átgondolt és leegyszerűsített konstrukció jegyét viseli magán, hogy annak karbantartása szinte csak fillértöredékekben fejezhető ki.

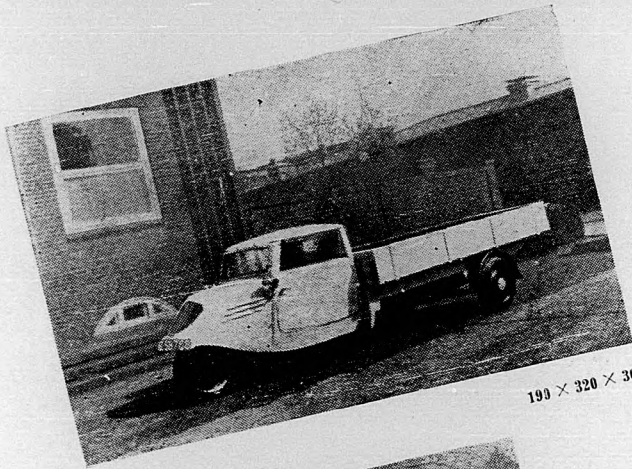
RAKTÁRRÓL GUMIVAL SZÁLLÍTJA A VEZÉRKÉPVISELET:

## GENERÁL ÁRUKERESKEDELMI RT.

AUTÓOSZTÁLYA: BUDAPEST, XIII., FÁY-UTCA 9. SZ. TELEFON: 292-519 ÉS 291-542.

VÁROSI MINTATEREM: VI., ANDRÁSSY-ÚT 8. TELEFON: 117-061 ÉS 112-105.

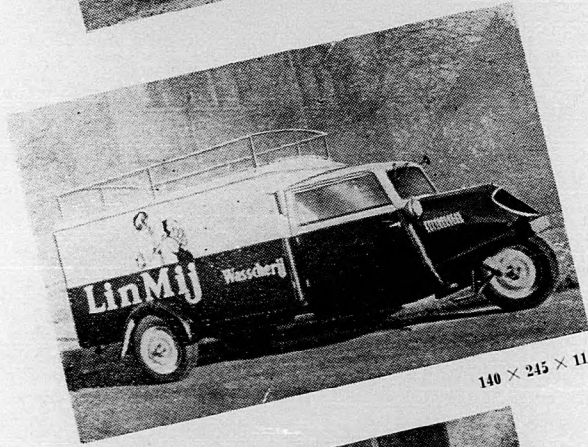
# A 3 és 4 kerekű *Tempo* kisteherautó típusai és karosszéria méretei



199 × 320 × 30



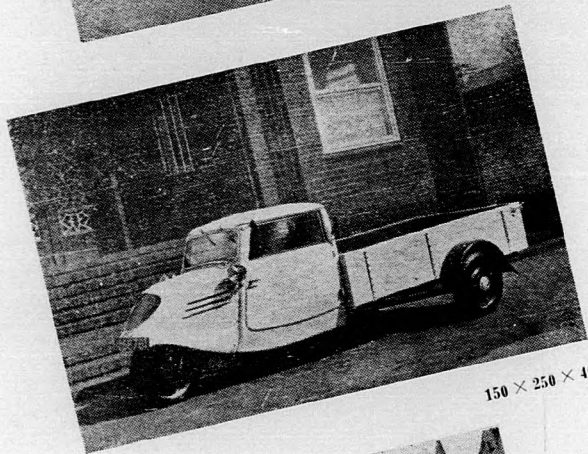
Megrendelésre, különleges karosszéria.



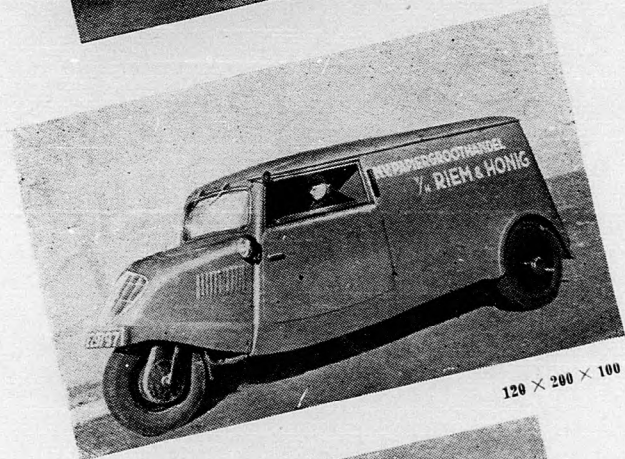
140 × 245 × 115



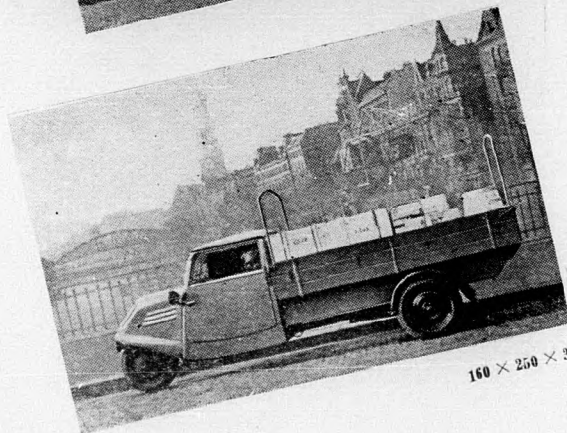
122 × 200 × 38



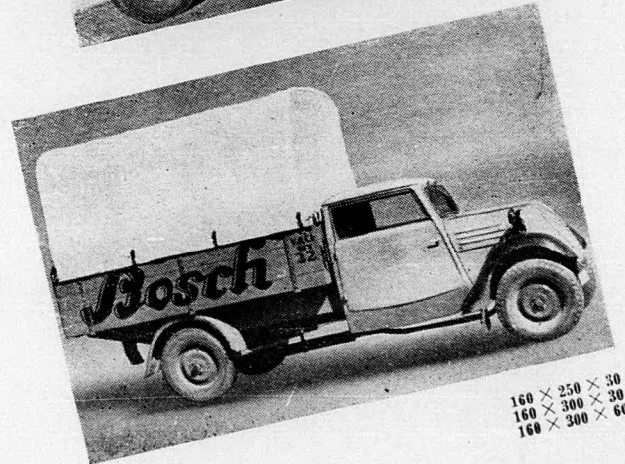
150 × 250 × 40



120 × 200 × 100



160 × 250 × 30



160 × 250 × 30  
160 × 300 × 30  
160 × 300 × 60

# VILÁGREKORD LÚDTALPON

(A „Das Motorrad“ című igen népszerű és elterjedt, vezető német motorkerékpár szaklap 14-ik számának 288-ik oldalán olvastuk az alábbi szerkesztői üzenetet a Műszaki Levélsekre című rovatban, melyben a szerkesztőség különféle tanácsokkal látja el olvasóit. A szerkesztői üzenet olyan bájos, hogy azt teljes terjedelmében, magyarra fordítva szívesen közöljük.)

Nr. 141.940.

**Kérdés:** Kezdetől fogva sok bántom van a világítóberendezésemel és a dinamómmal. Alig tesz meg néhány kilométert, elfordul. Mindig meg kell húznom, de mindig meglazul. Ezenkívül valami titokzatos baj is lehet. Ha északi irányban haladok: kihagy a gyújtás. Mit tegyek? Ezenkívül tudni szeretném, mennyiben függ a gumikban levő levegő nyomása a sebességtől? Talán tudnának valami úbaigazítást adni? Mit tegyek?

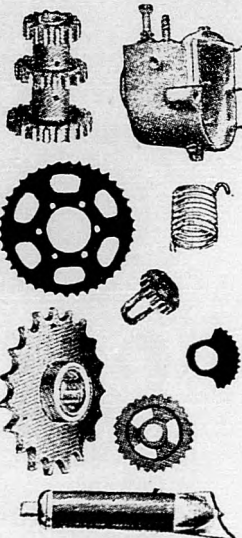
**Felelet:** Valószínű, hogy dinamója váltóáram helyett forgóáramot fejleszt. És mivel a gép hátsó agyát nem erre a célra készítették, elfordul. Próbálja meg a következőt: Ha elfordul a dinamója, úgy fordítsa meg a gépet és haladjon ellenkező irányban, majd akkor visszafordul. Ha ez mégsem következik be, úgy a helyzet reménytelen. Az egyedüli gyökeres segítség a nagykalapács, bár ehhez csak akkor folyamodjék, ha a helybeli ringlispiles nem hajlandó megvenni a dinamót. Második számú kérdése rendkívül érdekes és így magyarázható: ha Észak-Dél irányban halad, úgy az áram a gépben Nyugatról Keletre fordul, mert hiszen a dinamó a gép menetirányához képest derékszögben van beépítve. A Föld tudvalevőleg Nyugatról Keletre fordul és mivel nem más, mint egy nagy mágnes; befolyással van a dinamóban levő mágneses erővonalakra. Nagy szerencse, hogy nem motorozott viharban. Olyankor ugyanis a földmágnesség olyan nagy, hogy a fellépő erők megfordították volna az egész motort. Amit, ha éjjel történik a baj, talán a sötétben észre sem vett volna.

A gumikban levő levegő mennyisége a sebességgel az  $L=1:V^2$  képlet alapján aránylik. A világrekordokat tudvalevőleg üres gumival futják, ilyenkor nagyobb ugyanis a tapadás. Induláskor mindenesetre kell némi guminyomás, amiről a gázosító gondoskodik. A sebesség növekedésével a guminyomás négyzetes arányban emelkedik. Nagyobb sebességben a gumi túlayomása a vezetőn keresztül távozik. Ha van a szerszámosládában valami régi tányérszelepe, úgy ezt beépítheti a gumiba a pneuszeleppel ellenkező oldalon, hogy ezzel a hurikánoknak nevezett szélörvények hatását csökkentse. Jó ehhez a bardenhuzal, de zsebkes is megeszi, mely a nyomás fokozódásakor önműködőleg hasítja fel a gumit.

Végül: üljön villamosra.

## NEM CSAK

ezeket, hanem minden motor kerékpár



a  
l  
k  
a  
t  
r  
é  
s  
z  
t

használtban és újbán  
legolcsóbban a  
**MOTORBONTÓ**-nál

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

## Pauszka János

AUTÓGUMIJAVÍTÁSOK  
KÖRVULKANIZÁLÁSSAL  
ÉS GUMIÁRUK KÉSZÍTŐ ÜZEME

V., WAHRMANN-U. 10

TELEFON: 292-471

## 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 világ legdrágább — ócskavasa

A KMAC házatáján hallottuk az alábbi esetet, mely radásul — szóról-szóra megtörtént.

Hogy volt, hogy nem volt, volt egyszer egy gyönyörű külföldi rendszámú automobil, melynek gazdája Magyarországra jött, amúgy idegenmódra forogni. A pompás és hatalmas túrakoeci (és a gazdája) addig forogtak-forogtak, amíg egy szomorú napon meg nem történt a baj. Valahol kint az országúton karambol esett, a pompás külföldi gépkocsi az árokba fordult és gazdája olyan szerencsétlenül sérült meg, hogy napokkal később meghalt.

De az igazi drámai bonyodalom csak most kezdődött.

A szerencsétlenség alkalmával tönkrement az egyik útmenti telek kerítése, melynek gazdája kárt szenvedett. És pert indított — a halott ellen. És mivel másként nem tudta kielégíteni követelését, hatósági közbenjárással elővereztette az ócskavassá tört és kijavíthatatlan kocsit.

Az ócskavasat az árverésen hivatásos ócskavasas vásárolta meg. Akinek udvarában hosszú hónapokig rozsdásodtak a kocsi roncsai, amíg csak nem akadtak jótét lelkek, akiknek éppen szükségük volt — ócskavasra.

Már-már mindenki megfeledkezett a balesetről és az ócskavassá nemesült kocsiról. Csakhogy a vámbatóságok nem feledkeztek meg. És kutatásba kezdtek, hová lett a kocsi. És ki is nyomozták az — ócskavasat. És kirótták a vámot.

Ötödfélezer pengő vámot kellett fizetnie — az autókлубnak.

## LICSÁJER JÁNOS

BUDAPESTI AUTÓRUGÓGYÁRTÓ

ÉS JAVÍTÓÜZEME  
SPIRÁL RUGÓK KÉSZÍTÉSE

Specialista  
az autórugók  
gyártásában

Telefon:  
134-555

MINDENFÉLE GYÁRTMÁNYU KOCSIKHOZ KÉSZ RUGÓK RAKTÁRON

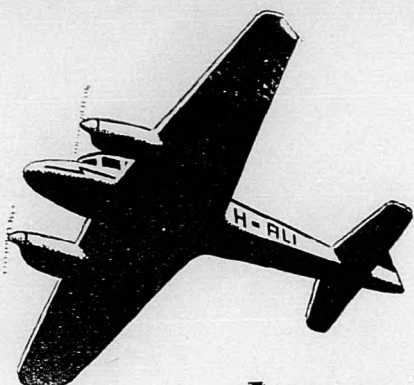


BUDAPEST,  
VIII., Thék  
Endre-u. 14.

Telefon:  
134-555

szendvics és  
olajcserehez

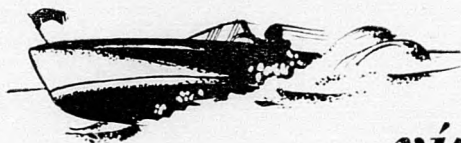
**SHELL MOTOR OIL**



*levegőben*



*földön*



*vízen*

*mindenütt*

**VARTA**

*akkumulátor*

**Gyártja: TUDOR**  
**AKKUMULÁTORGYÁR RT.**



**MINDÉG  
TÖKÉLETES A  
KRONPRINZ**

**KERÉK**  
VEZÉRKÉPVISELET:  
**PERNYE KÁROLY**

Budapest, VI.. Jókai ucca 12



Irányváltóztatási szándékát félre-  
érthetetlenül jelzi az előírtas

**BOSCH INTÓKAR**

többféle nagyságban besüllyesz-  
tethető és külső szerelésre alkalmas  
típusok kaphatók.

**A BOSCH IDŐKAPCSOLÓ**

óraszerkezete önműködőleg víz-  
szakapcsol. Nincs künnfelejített  
intókar, nincs büntetés és karam-  
bol. Kérje U 5140 sz. árlapunkat.

**BOSCH stopzámlámpák**

a hátulról közelítő veszedelmet  
hárítják el.

**BOSCH**

Autó elektromos szereléseket, javításokat, végeztesse  
Magyarország legnagyobb szaküzemében  
**Bosch Róbert Kft.** Budapest, V., Váci-út 22.  
Vidéken a **Bosch szolgálatoknál**

# Ember és gép pompás összjátéka

— ez a zuhanóbombázás!

A teljes erejében tomboló háború egyik legfélelmetesebb, de egyben legeredményesebb harci eszköze a zuhanóbombázó repülőgép, a Stuka. A német Stukák oroszláncrészt vívtak ki maguknak a Maginot-vonal, a lengyel erődrendszer, a Metaxas-vonal leküzdésénél, nehéz bombaterhüket olyan célszabatossággal és romboló hatással zúdították a gondosan kiszemelt célokra, hogy bevetésükkel nemcsak erkölcsileg, hanem anyagilag is megrendítették az ellenséget. A német Stukák megjelentek a tengerek felett is és az aránylag igen kis célpontot nyújtó ellenséges tengeri-erőkkel és szállítógőzösökkel szemben is olyan sikerrel operáltak, hogy azok megbénításában és megsemmisítésében soha nem remélt eredményeket értek el.

A zuhanóbombázó — amerikai találmány. Mai tökéletességére azonban a német műszaki tudomány emelte és alkotta meg belőle azt a félelmetes harceszközt, melynek harcértéke elvitatathatatlannal legelsőrendű.

## Céloz a Stuka

Mi a zuhanórepülés, a zuhanóbombázás és hogyan dolgoznak a Stukák?

Rövid néhány évvel ezelőtt a zuhanórepülés mindössze a műrepülésnek volt népszerű és látványos figurája. A zuhanórepülésre kényszerített műrepülőgép orrára állva, majdnem függőleges síkban zuhan lefelé és vagy 500 méteres zuhanás után enyhe kanyart írva le tér vissza eredeti helyzetébe. A hadi zuhanórepülőgép ennél sokkal nagyobb távolságokat tesz meg zuhanásban, sokszor 3—5000 métert is zuhan lefelé. Megértjük, hogy ez a „figura” miért lép fel egészen kivételes követelményekkel a géppel és a gép személyzetével szemben.

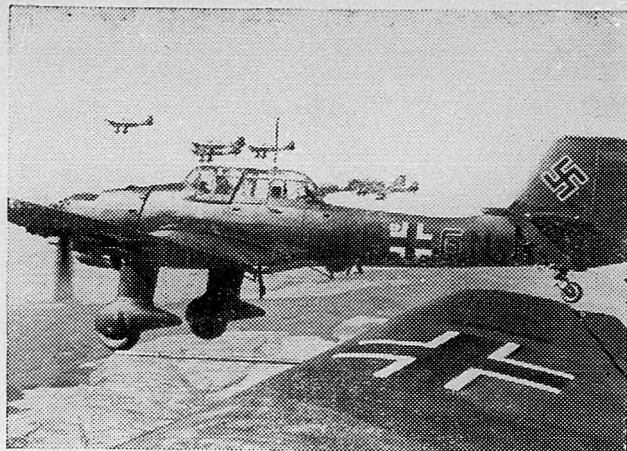
Abban a pillanatban, amikor a Stukát vezetője zuhanásra készíti — egyben arról is kell gondoskodnia, hogy az a teljes zuhanási idő alatt pontosan azt az irányt vegye fel, betartsa azt a zuhanási szöveget, mely lehetővé teszi azt, hogy a kellő pillanatban kioldott bombák megfelelő szabotossággal érjék el céljukat. Ne feledjük el, hogy a Stukákat főleg kis kiterjedésű célok ellen vetik be, beton-erődök, hajók, vasúti csomópontok és elágazások, hidak, országutak, repülőtérei berendezések, harcokosi kötelek: ezek a zuhanóbombázók céljai, melyeket csak akkor lehet leküzdni, hatásosan rongálni vagy rombolni, ha a kioldott bombák pontosan találják el céljukat. A Stuka vezetőjének tehát zuhanás közben mondhatni az egész géppel kell céloznia. Erre különböző célzóberendezések szolgálnak, melyekkel a gépet zuhanás közben úgy lehet irányítani, hogy a gép a bombák kioldása pillanatában a célhoz képest a legmegfelelőbb helyzetben legyen.

## Náthás ember ne üljön Stukára

A Stuka sebessége zuhanás közben fokozódik, majd bizonyos állandó értéket ér el és egyenletes iramban zúg lefelé. A zuhanás maga nem veszi túlságosan igénybe a szervezetet, még akkor sem, ha többezer méteres a szintkülönbség. Fontos csupán az, hogy a vezető és a gép esetleges



A Stukák a vasúti kocsit is telibe tudják találni.



Jellegetes Junkers-Stukák merev kerékrendszere.

egyéb személyzete egészségesen teljesen ép és náthától, meghűléstől mentes legyen. Ha ugyanis a fül és az orrüreg közötti csatorna, az úgynevezett Eustach-féle kürt nem teljesen szabad, úgy nem egyenlítődhet ki a fellépő nyomáskülönbség, ami erős fülfájdalmakkal jár. Meghűlésnél, náthánál, nyálkahártya-hurutoknál ugyanis valadékok képződnek, mely az Eustach-féle kürt belvilágát szűkíti, esetleg teljesen eltömi.

A zuhanással kapcsolatos testi igénybevétel tulajdonképpen akkor kezdődik, amikor a vezető „megfogja” a gépet, azaz a zuhanó helyzetből ismét vízszintes síkba hozza, hatalmas körívet írva le. Ilyenkor hatalmas centrifugális erő lép fel, mely vérszegénységet okoz az agyban, hiszen a zuhanás megszakítása pillanatában a vér a fejből hatalmas erővel igyekszik a mélyebben fekvő testrészek felé. Ilyenkor lép fel a néha hosszú másodpercekig tartó átmeneti vakság, vagy enyhébb esetben a látás csökkenése. A fellépő hatalmas nyomás, mely a testsúlynak hatszorosára, sőt néha nyolcszorosára is rúg, nemcsak az emberi szervezetet van hatással, hanem rendkívül erősen teszi próbára a gép ellenállóképességét is. Megértjük tehát, hogy megfelelő módszerekről kellett gondoskodni, melyek az embert és a gépet tehermentesítik annál is inkább, mert hiszen a zuhanóbombázók nagy száma miatt nagyszámú vezetőre, stb. van szükség, az a néhány száz kivételes fizikumú fiatalember, aki a zuhanással kapcsolatos testi igénybevételeket különösen, mondhatni kivételesen bírja: nem elegendő utánpótlása ennek a számszerűleg is hatalmas fegyvernemnek.

## Howan csökkenti a zuhanás sebességét?

A zuhanás sebességét csökkenteni kell, gondoskodni kell olyan berendezésről, mely a zuhanást fékezi és lehetőtlenné tesz olyan sebességeket, melyekkel a vezető testiileg, a gép műszakilag megbirkózni képtelen. De egyéb szempontok is közrejátszanak ebben. Minél nagyobb a zuhanási sebesség, annál hamarabb, tehát annál távolabb a földtől, illetve a földön vagy vizen elterülő céltől kell kioldani a bombákat, hogy elegendő távolság legyen a gép „megfogására”. Ha a bombát nagy magasságban oldják ki, úgy a célszabatosság csökken, csak akkor „ül” a bomba pontosan a célban, ha aránylag kis magasságban oldják ki. A lefelé zuhanó bomba sebessége ugyanis aránylag kicsiny, a szél stb. könnyen eltéríti irányából.

A zuhanás sebességének csökkentése tehát — mint látjuk — három szempontból is kívánatos, sőt elkerülhetetlen. A tökéletes megoldás: a németek által feltalált és nagy sikerrel alkalmazott úgynevezett zuhanófék.

A zuhanófék a gép első harmadában talál elhelyezést, fékhatását a légellenállás fokozásával éri el. A Junkers-gyár mérnökeinek sikerült olyan megoldást találniok, mely a gép sebességét a teljes zuhanási távban teljesen egyenletessé teszi, úgyhogy a vezetőnek zuhanás közben a sebesség szabályozásával vagy korlátozásával egyáltalában nem kell törődnie, teljes figyelmét a célzásra, illetve a gépnek a célhoz képest megfelelő irányban tartására összpontosíthatja. A kétüléses Ju 88 típusú zuhanóbombázó vezetőjének még csak a magassággal sem kell törődnie, megfigyelője — aki pontos műszerekkel ellenőrzi a gép relatív magasságát — állandóan közli a gép mindenkorai magasságát a cél felett, a vezetőnek tehát csak irányban kell tartania a gépet és a kellő pillanatban kioldania a

bombákat. A magasságmérő műszer abszolút pontossága érhető módon életbevágó jelentőségű, amellel még indulás előtt el kell rajta végezni a mindenkor uralkodó légnyomásnak megfelelő korrekciót és ami igen fontos, pontosan ismerni kell a cél relatív magasságát. Csakis így érhető el az, hogy a bombák a lehető legkisebb magasságból csapódjanak a célba anélkül, hogy a gép veszedelmes földközelségre jusson.

### A nehéz pillanat

A vezető nehéz pillanata akkor kezdődik, amikor a bombák kioldása után töredékmásodpercnyi késedelem nélkül meg kell „húznia” a gépet, leírni azt az ívet, mely ismét vízszintes helyzetbe hozza a zuhanáskor orrára állott gépet. A műszaki tudomány itt is segítségére van az embernek. A legújabb kivitelű zuhanóbombázók automatikus berendezéssel vannak ellátva, melyek az esetleg elájult vezető munkáját végzik el. A berendezés igen szellemes megoldású. Abban a pillanatban, amikor a Stuka vezetője kioldotta a bombákat, a kioldás egyben a kellő helyzetbe is hozza a magassági kormányt, a gép önműködőleg éri el ismét vízszintes helyzetét. Az automatikus berendezésen a zuhanás megkezdése előtt be lehet állítani azt az ívet, mely a gépet ismét „egyenesbe” hozza, természetesen minél nagyobb földközelségben történik a bombák kioldása, annál élesebb ez az ív.

**AUTÓ AKKUMULÁTOR  
AUTÓ VILLAMOSSÁGI CIKKEK  
TÖLTŐBERENDEZÉSEK  
ELEKTROMOTOROK**

**KÉSZÍTÉSE, JAVÍTÁSA**

**„E R G O N”**

**EGYETEMES VILLAMOSSÁGI VÁLLALAT**

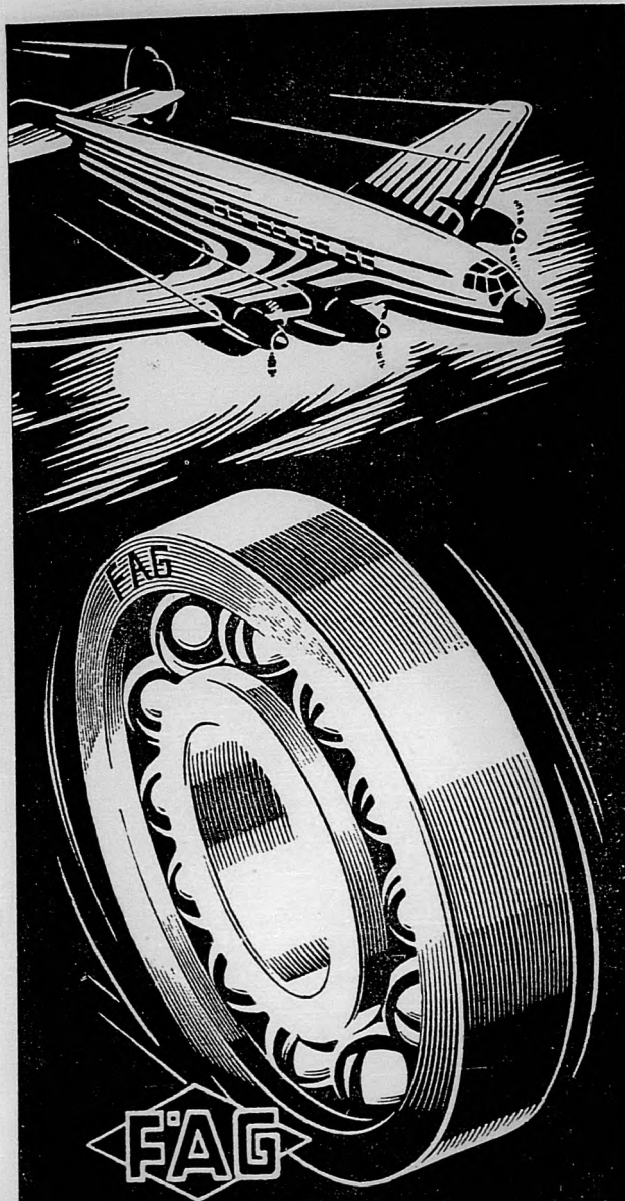
**Budapest, VIII., Rökk Szilárd u. 32. Tel.: 137-010**

### A forgalombiztonságot szolgálja az elektromos **BOSCH-KÜRT**,

mert a vezető kezeügyében levő gomb lenyomására azonnal megszólal, hangja éles, átható, de nem bántó. Ha országúti jelzésre a meglévő kürt hangja nem elegendő, egy vagy két további **BOSCH-KÜRT** felszerelésével kapott **többhangú berendezés** feltétlenül szabad utat nyit.

BOSCH-kürt  
egyhangra — P 32. — plus ÁOK felár  
BOSCH-kürt több-  
hangra (fekete) P 35. — db-ként  
BOSCH-kürt több-  
hangra (fényes) P 41. — db-ként  
Kontalgűrű  
a kormányra — P 34. — plus ÁOK felár  
Patentsignalgűrű  
a kormányra — P 14. —

Ha kocsiján a **BOSCH** jelzőberendezés,  
az új közlekedési rendben még sűrű  
városi forgalom mellett sem érheti baleset



**FAG**  
**GOLYÓCSAPÁGY**  
**KÉPVISELET**

**HESZ ÉS TÁRSA**

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

# EZ TÖRTÉNT FEHÉRVÁROTT

Bár csak a „suttogó propaganda“ verte a hírt, a múlt hó 20-án a székesfehérvári Szent Kristóf templom felszentelési ünnepséggel kapcsolatban kiírt esillagtúrára, mégis néhány száz autós és motoros száguldott a batoni betonon, a régi koronázó város felé.

A rekkenő forróságot ígérő reggeli órákban már hosszú sorokban vonultak a járművek az új templommal szemben levő parkhellyé előléptetett vásártérre. Nemsokkal 10 óra után, — úgy a város katonai, mint polgári előkelőségei előtt — dr. Proity Márton maroshegyi plébános megkezdte a felszentelési ünnepségeket, majd utána Te Deumot celebrált a hívőkkel zsúfolásig megtöltött kis templomban.

A hálaadó istentiszteletet közgyűlés követte a templomelőtti szabadtéren. A plébános lendületes beszédében kitért többek között a templom építésének anyagi kérdésére is.

— *Miután a várostól megkaptuk ezt a telket — mondta messzehalló érces hangon — felkerestem a Királyi Magyar Automobil Klub vezetőségét és támogatásukat kértem az autók és motorosok templomának építéséhez, állig begombolkoztak az urak, mert nyilván nem láttak benne elég jó üzletet. Hasonló kéressel fordultam a Magyar Touring Clubhoz is, ahol ugyanezt a választ kaptam. Most, hogy ez a Istenháza tető alá került, jelentkezett a KMÁC. Valamiféle támogatást ajánlott.*

Igy a plébános úr.

Ezt követte — program szerint — az elvonuló járművek megáldása, majd zárt sorokban bevonultak a esillagtúra résztvevői a városba a Hősök terére, ahol a délutánra kiírt verseny indulói megkoszorúzták a Hősök sírkövét.

Ezzel be is fejeződött volna az ünnepségek első, hogy ne mondjuk egyházi része.

Eddig zavartalanul peregtek az események. Ami ezután következett, az volt a magyar motorsport világában a mohácsi vész.

Kezdődött a tragédia a pálya „rendbehozatalal“. A valóban jó állapotban levő pályára valamelyik versenyző ráfogta, hogy nagyon poros, mire a MÁV-pálya szolgálatkész gondnoksága berendelte a város soktonnás loesolóautóját — hadd loesolja fel kicsit ezt a csúnya, poros pályát. Tényleg az történt, amit most Ön gondol, tisztelt Olvasóm. A pályáról eltakarodott az a fránya por, de még csak az sem lett volna baj, hogy a loesolástól a pálya mentén kisebb tavak képződtek, amelyeknek kétszínű tükrére a szellő játszi kedvében csinos bodroeskákat kanyarított. De mint ahogy mondtuk, még ez sem lett volna baj. A baj ott kezdődött, hogy az átázott salaknak nehéz volt a loesolóautó jó néhány tonnája és alaposan „elkészült“. Szegény pálya ott állt megfűrödve, arasznyi szántásokkal a hátán. A derék sofőr pedig vidáman brodszeidolt és törhetetlen buzgalommal loesolt és egyre csak loesolt. Ez volt fél órával a nagy miting előtt. Mi lesz most? Frühwirth-Länder kerített egy boronát, amit öreg Puch-ja után kövte, megkísérelte a lehetetlent. Rendbehozni a esatateret. Izzadtak mindketten. Länder is, meg első, folgázzal huzatott motor is. Most így, utólag el kell ismerni, alapos munkát végeztek.

Közben megérkeztek a versenyzők is — a tribünön már ott szorongott a fehérvári ifjúság, mert, hogy ők még ilyen versenyt nem láttak. (Bár ne is látták volna.) — És csak úgy, bukósícsak nélkül trenirozni kezdtek. A versenytrendező urak még talán a téasztájukra, vagy a fizetőpincérré vártak és így e sorok írója kérte a versenyzőket, hogy így nem szabad trenirozni és ezért hagyják el a pályát. Mindenki megértette e kérést, csak a Gergely úr nem, aki gunzenhauseiri hőbortba



Öreg Csepel, nem vén Csepel... beh bizonyítja Petrányi.

esve, mazzola vészreprezntésekkel szórakoztatta a tribünt. Pedig éppen neki kellett volna jó példával előljárni, hiszen a KTT-ben valamilyen tisztséget töltött be, de úgy látszik érdemtelenül.

Ugyancsak példa nélkül álló eset volt Zamecsnik „rövidtávú“ tréningje a kapu és a tribün között elterülő állóhelyen. A jó fehérváriak a nagy sztárnak kijáró tisztelettel ámulták a légóltalmi szirénát megcsúfoló hangon fel-felbőgő kompresszoros Puch-on nyargalászó versenyző minden mozdulatát, miközben egy-egy ügyes testesellel sikerült biztosítani testi épségüket. Szólni persze senki sem mert. Amíg... igen, amíg csak nem jött a rend kitűnő öre, ki még járatlan motorsportunk kies berkeiben és így nem esoda, hogy kellő erőles és hatalmas szóval leparancsolta a versenyzőt a pályára. (Jó lehet, hogy azóta már megbánta tettét.)

Es amíg a közönség türelmét veszítve zúgolódni kezdett, addig a zöld gyepen — amint azt ilyenkor írni szokták — lázas gyorsasággal peregtek az események. A versenyzők nagyobb hányada sztrájkot jelentett arra az esetre, ha Zamecsnik a kompresszoros Puch-al indul, az öreg, „hervadt“ gépekkel rendelkező mezőny ellen. (A magunk részéről nem tartjuk ugyan sportszerűnek a versenyzők álláspontját. Véleményünk szerint ennek az öreg versenyzőnek annyi brodszeid rutinja van, hogy egy széria géppel is meg tudott volna élni. Es ez lett volna sportszerű!). Végre is úgy határozott a rendezőség, hogy a kompresszoros Puch-al bemutató köröket fog futni a versenyző. A hálás fehérvári közönségnek nagyon tetszett a Puch stentori hangja. Végre együtt volt az indulók verszegény névsora. A verseny első száma, a kismotorosok két előfutama volt. Ennek döntője szintén botrányba fulladt, mert a Vágait (Mátra) az előzni akaró Vigh (Csepel), állítólag kizsoritotta a kanyarból, amelynek következményeképen Vágait a bokrok között szerencsésen landolt. Mint hírlík, Vágait revansot kért a győztes Vigh-től. A verseny érdekessége Gutschy (AJS), Domján (Puch) és Petrányi (Csepel) egymásközötti párharcai voltak. De sajnos, ez oly ritkán és akkor is vontatottan történt, hogy nem esoda, ha a közönség az események érdek telensége miatt még a verseny közben szívárogni kezdett. Hiába igyekezett a Mocsáry-Szeift-Koplár trió ad hoc betanult motoros artistamutatványokkal szórakoztatni a nagyérdemű közönséget. Valljuk be őszintén, nekik volt igazuk. A nap legjobb idejét Gutschy futotta, aki most éli második virágzását. Kellems meglepetéssel szolgált Petrányi, aki az összevont futamban Gutschy és Domján mögött megérdemelten a 3. helyet foglalta el sok éves, öreg Csepeljén. Pedig gyors ötszázások és negyedliteresek is indultak ebben a futamban.

Nem akarjuk a „verseny“ többi keléseit is felvagni. Elég volt ebből ennyi is — sőt, talán még sok is. Befejezésül: nem kérünk többet az ilyen motoros bolhacirkusból.

## A PONTOSSÁG JEGYÉBEN

végzi az **autó** és a **motorkerékpár javításokat** az új, megnagyobbított üzemi telepén

## SZEIFT ISTVÁN

Csáky-u. 79. (Garam-u. sarok)

TELEFON: 298-135.

Sürgős karosszéria javítások!

## Autórúgók és spirálrúgók

### BÁN LÁSZLÓ

V, Vág-utca 5. — Telefon: 291-121.

Gyártás és javítás, kész rúgók minden márkához, raktáron.

# Aderizálni, vagy nem aderizálni ?

## - ez most a kérdés!

Addig közlekedünk, amíg a gumink bírja: ez a jelszó uralkodik a gépjárművek világában, mert hiszen a korlátozó rendelkezések következtében a gumiabroncsok felújítása áthághatatlan akadályokba ütközik. A gépjárműtulajdonosok, érthető módon, a fukarságig takarékoskodnak a pneukkal és túlnyomó részben betartják azokat az útmutatásokat, megfogadják azokat a tanácsokat, melyek a gumik élettartamának meghosszabbítására vezetnek.

De hiába minden takarékoskodás, hiába a „gyengéd” vezetési technika, a gumi, mint minden anyag kopik. Es többtízezer kilométer után eltűnik abroncsainkról a futófelület rajzolata, gumink „megkopaszodik”. A kopasz gumi természetesen nem kapaszkodik kellőképpen és főleg síkos útesten csúszik erősen. A legjobb megoldás az új futófelületezés. Ez azonban ma szintén lehetetlen, mert hatósági rendelkezés folytán csakis engedély, illetve anyagkiutalás birtokában lehetséges, kiutalást magánember pedig nem kaphat.

Néhány hét és itt vannak az őszi napok, jön a tél, a hólé, a rengeteg kopasz gumi sok bajt okoz majd főleg azoknál, akik nem fognak olyan elővigyázattal vezetni, mint amennyire az az adott viszonyok között szükséges.

A kopasz gumik csúszásmentesítésére vannak jól bevált módszerek. Az úgynevezett aderizálás (sommerozás, groovolás, stb.) erősen fokozza a gumik tapadását és egyszerűen végezhető el. Az erre a célra szolgáló gép éles késsel párhuzamos rovátkákat vág a pneu futófelületébe és ha nem is mély, de mégis határozottan csúszásgátló rajzolatot rögtönöz.

A csúszásmentesítéssel kapcsolatban azonban felvetődik a kérdés: mennyi-

ben befolyásolja ez az eljárás a pneu élettartamát? Kereken le kell szögezni, a futófelület rovátkolása következtében a gumi erősebben kopik, hamarabb éri el végegyengülési időszakát. Ezen, sajnos, változtatni nem lehet és az oka is kézenfekvő. A menetiránytal keresztkeresztben bevágott rovátkák következtében a gumi egységes anyaga tulajdonképpen szeletekké változik, a szeletek szélei megkopnak, legömbölyödnek és hosszabb idő múltán fűrészfogszerűen kopnak meg. Gyorsításnál, huzatásnál, illetve menetközben a szeletek egyik széle kopik, fekézesnél, lassításnál a másik szél „fogy”, úgyhogy idővel a rovátkák kiszélesednek, a gumiszeletek széle erősen legömbölyödik, anyaguk és velük együtt a pneu anyaga is fogy.

Van azonban aranyközépút. Tudvalevőleg a gumi jobb kapaszkodását és a fékhatást a menetirányhoz képest keresztben futó rajzolatok biztosítják.

## EURÓPA A HÁBORÚ UTÁN IS SZŰKÉBE LESZ A BENZINNEK!

### Amerika már most készíti a fagázás tömeg-személyautó terveit

Még javában tombol a háború, repül a nehéz kő... és hogy mikor lesz vége, azt a legjobbak sem tudják megjövendölni. De annyi bizonyos, hogy a háború befejeztével nem fejeződik be egyúttal a nyersanyagszűke is, hosszú éveik fog eltartani, amíg az erősen megfogyatkozott tengeri szállítóeszközöket pótolni lehet és megindulhat teljes gőzzel a forgalom a világ messzi tájai között.

Az amerikai gyárak már most foglalkoznak a kérdéssel: mi lesz a háború után. És mivel kétségtelen, hogy a világgégés után még hosszú ideig lesz drága kincs a benzin: már most foglalkoznak a nagy szériában gyártott, olcsó fagázüzemű tömeg-személyautó problémájával.

A fagázüzemű motor mai alakjában ugyanis legfeljebb a teherautók világában jelent gyakorlati megoldást. A teherautón bőven van hely a nagygenerátor számára és a körülményes, hosszadalmas indítás sem jelent nagy hátrányt. A gázgenerátornak fával való táplálása mai megoldásában személykocsin alig képzelhető el, hiszen ki vállalkoznék arra, hogy hamut kotorjon és rakosqassa a hasábját — miután megvívta közelharcát a színházi ruhatárban.

Az amerikai mérnökök tervei szerint merőben új elgondolással kívánják megoldani a kérdést. A fagázás személyautó elgondolásuk szerint kétlaki lesz. Az indítás benzinnel történik külön karburátor segítségével és a benzinüzem addig tart, amíg a generátor

Az oldalirányú csúszást viszont a menetirányhoz párhuzamos rovátkák. Ha gumink a menetirányhoz képest párhuzamosan van rovátkolva, úgy a fűrészszerű kopás nem áll elő, viszont oldalcsúszás ellen véde vagyunk.

Kétségtelen, hogy az oldalcsúszás veszedelmesebb, mint az, ha a kocsi fekézés ellenére is csúszik. A legmegfelelőbb megoldás tehát a menetirányhoz képest párhuzamos síkban (hosszirányban rovátkoltatni a gumit. Így véde vagyunk oldalcsúszás és bizonyos mértékben a faralás ellen is.

Az aderizálás elvégzésére csakis megbízható műhely alkalmas. Hiszen ha a gép vágókése csak néhány milliméterrel csúszik mélyebbre a kelleténél, máris megsérülhet a vászon, nedvesség szívároq a kordszálak közé, melyek hamar elkorhadnak és tönkremegy a gumi. De az is előfordult már, hogy a kés egyszerűen összevagdalta a külső vászonnéteget és az ilyen gumi néhány száz kilométer után ronggyá vált. Hajdanában az ilyesmi nem járt katasztrófával, hiszen csóstitül lehetett válogatni a legkitűnőbb gumigyártmányok között. Ma azonban életkérdés a gumi, célszerű tehát inkább kétszeres árat fizetni, de megbízható szakégre bízni kell felügyelet mellett ezt a munkát és kikötni a teljes felelősséget.

— melyet teljesen automatikus munkára kényszerítenek — nem szállítja a gázt. A gázgenerátor táplálására viszont nem hasábját vagy faszinet akarnak felhasználni, hanem fűrészpórt, illetve faszénport, mellyel önműködő adagoló-szerkezet táplálja a motort.

Néhány igen gyakorlatias megoldás már el is készült, persze csak kísérleti stádiumban, a komoly üzemi kísérletekre még nem került sor. De nem is ez a legnagyobb probléma, hanem a generátor méreteinek alapos lecsökkentése és az automatikus szerkezetnek olyan megoldása, melyet minden avatatlan és műszaki kérdésekben járhatlan autós is kezelni tud. Ennek a kérdésnek megoldása hírek szerint máris sikerült, a még hátralevő problémák már nem okozhatnak nehézséget.

Az amerikai gyárak túl vannak terhelve hadimunkával. Nem fektethetnek tehát olyan munkát a fagázás személyautó megteremtésébe, mint amennyit a kérdés megérdemelne. A gyárak kísérleti osztályain újabb és újabb repülőmotorok tervezésével és építésével foglalkoznak, a háború utáni kérdések erősen másodrendűek, de — érdemesebb arra, hogy foglalkozzanak velük.

Az egyik vezető amerikai szaklap szerint két évet szántak a fagázás személyautó megteremtésére. A munka hathónapja tart, tehát még másfél év van hátra. Ki tudja, rövid lesz ez az idő, avagy hosszú?

## Olajos, piszkos

ballonkabátját,  
kocsibélését

(ez utóbbit kiserelés nélkül a helyszínen is)  
tökéletesen és olcsón

# ATLANTIS

kelmefestő tisztít

Központ: VI. Hegedűs S.-u. 8. T.: 224-510

Filók: IX., Lónyai-u. 51.,

Pestszenterzsébet, Kossuth L.-u. 44



## MI ÚJSÁG, HÉBLI ÚR?

— Régi nem láttuk, Hébli úr, hol merre járt?

— Most érkeztem meg a szabadságomról, de máris szolgálhatok néhány szakmai hírrrel és pletykával.

— Bravó, Hébli úr.

— Mindenekelőtt a sportköröket érdeklő kis örömhíremet közlöm. A NSU képviselő sportszerető főnökei, Dóry Tóni és Kovács Emil hoztattak egy 350-es „Alpenfahrt” típusú NSU-t. A teljes felszereléssel, tehát nagyvilágítással, sebességmérővel és minden egyébvel érkező sportmotor — nemcsak papíron — 145–150 km-t „tud”.

Es hogy a jó és motoros híreknél maradjak, újabb kellemes újságom van. A javítóműhelyéről, helyesebben a jó munkájáról ismert Kassai János, most már odakanyaríthatja neve elé, hogy: idősebb. A múlt héten kis Kassait hozott a motorosított gölya. Amint a boldog apa mondta, a kis Jancsi igen szófogadó gyerek, még egyszer sem csepte el apja motorját. (Majd el fogja!)

— Ez már igen. Ehhez mi is gratulálunk. De mondja csak, Hébli úr, hol lehetne a kiolvadt csapágyamhoz óncsapágyfémét vásárolni?

— Sehol. Azaz, pardon, tévedtem.

### Értesítés!

## a SECURO

gépműhely értesíti a t. megrendelőit, hogy

**augusztus 17-től - 23-ig**

a munkások szabadságoltatása miatt üzemszünetet tart.

Az üzemiroda változatlanul dolgozik

**Securo gépműhely**

V., Kresz Géza-utca 28.

Öntesse ki, Szerkesztő Uram a kiolvadt csapágyát Sterling Nikadural. Ezt az újfajta, nagyszilárd-ságú fémeket az Anyaggyártási Bizottság engedélyezte, mivel tökéletesen pótolja az eddig használt óncsapágyfémeket. Arról nem is beszélünk, hogy árban lényegesen olcsóbb az előbbinél.

— Köszönöm, Hébli úr, csak még elfelejtette megmondani, hogy hol lehet beszerezni.

— Tessék csak írni: Nemzetközi Fém- és Vaskereskedelmi Rt., V., Pannónia-u. 16. Ugy emlékszem, még nem mondtam el, hogy milyen örvendetesen nagyobbodik a Szeift cég. Egy nagy telket bérelt Szeift a Csáky-utca és Garam-utca sarkán, ahol szépen berendezkedett autók és motorkerékpárok javítására. Új precíziós szerszámgépek teszik lehetővé a gyors és jó munkát. A nagy karosszéria-műhely a sürgős munkák elvégzésére rendezkedett be — szerény kalkuláció mellett.

— Mondja csak a címet, — ne adja a Szent Kristóf — de ha karambolom lenne, tudjam, hová kell menni.

Csáky-utca 79, telefon: 298–135. Tessék majd azt is megírni, hogy a Bauer-cég Izabella-utcai raktára nagyobb szállítmányt használt motorral gyarapodott, mert hogy Ön is tudja, Szerkesztő úr, ma nagyon nehéz kérdés a motorkerékpár-beszerezés. Több az eszkimó, mint a motor... azaz, mint a főka. Egy motorra 4–5 vevő is akad. Na, de most már búcsúzom.

— Vizontlátásra a tihanyi verseny után, szeptember 15-én.

## CYKLOP

GARAGE — SERVICE  
a városközpontjában

**CSÚSZÁSTGÁTLÓ**

**PNEUMATIC RECÉZÉS**

**HIDRAULIKUS EMELO**

Teljes service P 10. -

VII., Nagyatádi Szabó-utca 24.



**felszerelések**

„CC” zsírozó gombok

„Cécétöm” folyékony  
tömítőanyag stb.

**Ungár Gyula**

BUDAPEST VI.,

HORN EDE-U. 18

**Telefon: 112-541**



**VICTORIA**

minőségi  
motorkerékpárok  
körzetképviselője

Új és használt



**Skoda** AUTÓK  
eladása

Autóalkatrészek és felsze-  
relési cikkek. Kerékpárok  
nagyraktára.

**LINTNER J.**

V., Személynök-u. 16.

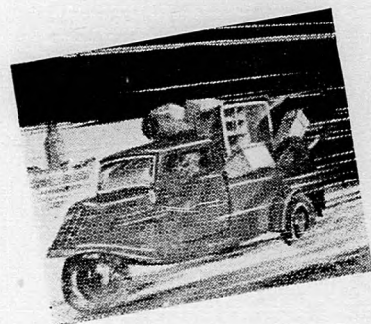
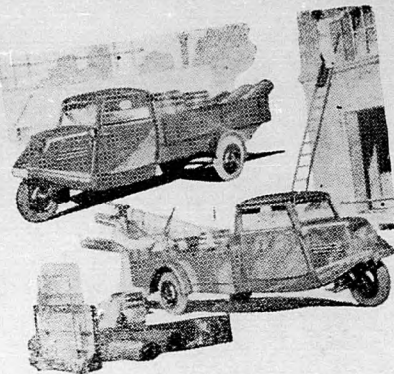
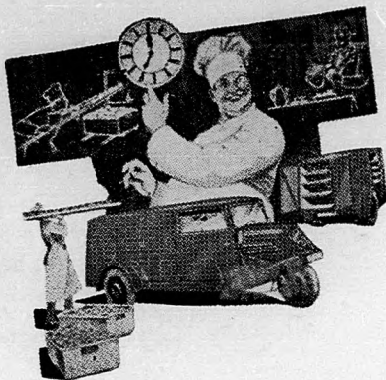
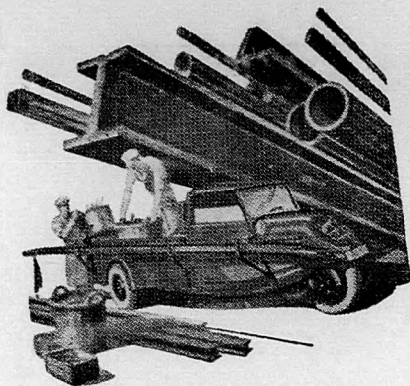
Telefon: 124-456.

# RIV



*golyós és görgős  
csapágyak*

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



IPAROSOK!  
KERESKEDŐK!  
VÁLLALKOZÓK!

Minden célra

*Tempo*

kis, gyorsteherautót

**RAKTÁRRÓL  
GUMIVAL**

*General Árukereskedelmi R. T.*

AUTÓ OSZTÁLYA

BUDAPEST, XIII., FÁY-U. 9

