

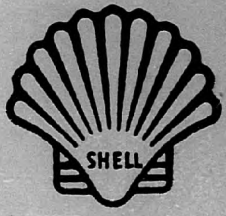
ÁRA  
**40**  
FILLER

A.M.K. HÍRLEVELEK  
KIRALYPOSTÁLY

# AutóMotor

XIII. ÉVF. 11. SZ. 1941 NOVEMBER 15

Magasra fröccsen a  
sár a száguldó német  
harcikocsi nyomában



# Matatás

## Leventeoktatást!

A motor ma nélkülözhetetlen fogvere a nemzetvédelemnek és annak az országnak, mely biztosítani akarja jövőjét gondoskodnia kell arról, hogy megfelelő mennyiségű és minőségű motoros-tömegek álljanak rendelkezésre. Ezt a jelszót írta fel a harmadik birodalom a horogkeresztes lobogóra és az egész világot bámolatba ejtő hadisikerek kivívásában nagy szolgálatokat tettek azok a tíz- és százezrek, melyek a motoros HJ alakulatok kebelében kapták kiképzésüket és képeztek ma kimeríthetetlen tartalékát a német gépesített alakulatoknak.

A német példát és annak hatalmas sikerét látva, szinte kínálkozik a terv: motoros leventeoktatást Magyarországon! Elméleti és gyakorlati gépjármű kiképzést a leventeifjúságnak!

A kérdés gyakorlati megoldása, illetve megvalósítása nem egyszerű, de nem megoldhatatlan feladat. Az elméleti rész bekapcsolása a leventeoktatásba nem okozhat nehézséget, hiszen tömegestől rendelkezünk olyan szakemberekkel, akik az oktatás munkáját ököleletesen végezhetik el. De megoldható a másik mozzanat is, a gyakorlati kiképzés. A gyakorlati kiképzéshez jármű és üzemanyag kell. Járműben nincsen hiány, hiszen ezerszámra rozsdásodnak és pusztulnak a leállított régi mintájú gépjárművek, melyek ma eladhatatlanok, teljes romlásra vannak felülve és egyrésztük hadiszolgálatra már merőben alkalmatlan. Ezeket a járműveket lehetne a nagy nemzeti cél érdekében hatóságilag igénybevenni megfelelő térítés ellenében. Az ilyen járművek tulajdonosai csak jól járnának, ha nemcsak mentesülnének a leállított gépkocsik tárolási költségei alól, hanem térítést kapva részben megtérülne a káruk. Tagadhatatlan, hogy az igénybevett és oktatásra használt gépek nagyrésze erősen szenvedne, viszont kétségtelen az is, hogy az évekig leállított gépek használat nélkül is hamarosan tönkremennek. Es ha így a nemzeti vagyont jelképező gépjármű állomány haszontalanul pusztul, oktatási célokra használva legalább nemzeti célt szolgál.

A motoros leventeoktatásnak a nemzetvédelmi jelentősége mellett még az a hatása is megvolna, hogy az ifjúság figyelmét a műszaki pályák felé irányítaná. Kétségtelen, hogy a háború befejezte után a gépesítés ugrásszerűen fog fokozódni és szükség lesz műszakilag kiképzett munkásokra. A leventék motoros oktatása olyan ezeket terem meg, melyek ezen a téren azonnal bekapcsolhatók lesznek: a motoros leventeoktatás tehát nemcsak nemzetvédelmi, hanem nemzetgazdasági okokból is indokolt.

A leventék motorkerékpáros kiképzése sem okozhat nehézséget. A magyar ipar tökéletes minőségű kismotorokat gyárt, a kismotorokhoz igen kevés anyag szükséges, viszont kitűnően alkalmasak a motoros kiképzéshez. A kismotor igen olcsó, néhány száz kismotor bekapcsolása a leventeokta-

tásban nem jelent olyan megterhelést, hogy azt számításba kellene venni. Fogyasztásuk nevéstégesen csekély. Ha egy-egy levente kiképzéséhez 3—500 kilométeres utat vesszünk számításba (ennyi feltétlenül elegendő), úgy ez legfeljebb 10 liter üzemanyagot jelent fejenként, egy vagón motálkó tehát kiktovatott leventelétszámra átszámítva nem jelent kevesebbet, mint 1000 jól

motorozó és helyét minden körülmények között megálló, nemzetvédelmi szempontból értékes erőt.

Meggyőződésünk, hogy most, amikor az ország motorosítása fontosabb, mint valaha: javaslatunk meghallgatásra számíthat az illetékesek előtt és megvalósul a felmérhetetlen jelentőségű motoros és gépkocsis leventeoktatás.

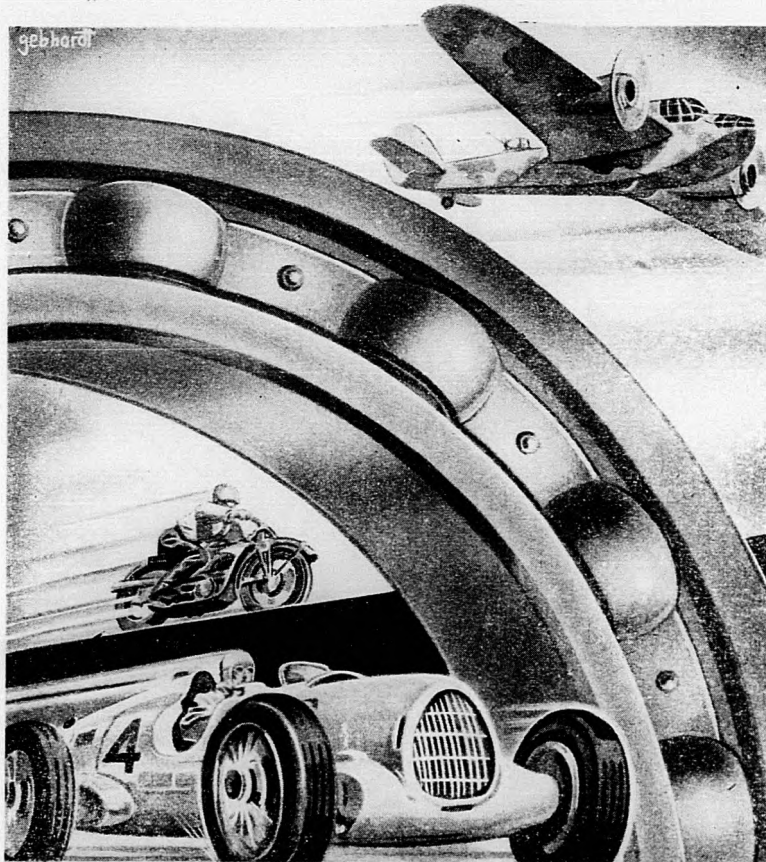
**VÉDJE ÉLETÉT, EMELJE VEZETÉSI BIZTONSÁGÁT,**  
szereztesen autójára

## SZILÁNKMENTES ÜVEGET

**Thorax és  
Peka  
világmárka**

**Kovács ÜVEGCISISZOLÓNÁL**  
**VI., SZABOLCS-UTCA 18/B**  
**TELEFON: 493-996**  
Régi szélvédőüvegeit becseréljük

*Az „Autó-Motor“ független mindentől és mindenkitől!*



**SKF**  
**SVÉD GOLYÓSCSAPÁGY RÉSZVÉNYTÁRSASÁG**  
**BUDAPEST IX. ÜLLŐI-ÚT 55.**

## Előgyújtás

Végre!...

Élreértések elkerülése céljából hang-súlyozzuk, hogy nem a nagyszerű mozifilm címéről van szó. A Ferdinánd-híd megnyitásáról akarunk beszélni és nem arról a moziiszenzációról, melyen — minden jobb autós annakidején harsányakat röhögött. A hasonnevű, illetve hasonló című filmen ugyanis a Bilicsi és Hosszúrémes művész úr naponta nagykalapáccsal törte össze a Muráti művész úrhölgy kölcsön Adlerjének a motorját és a Páger művész úr naponta kijavította az összetört motort. Amihez — és ezen röhögött mindenki, aki már látott közelről motort — nem volt szüksége másra, mint egyetlen vagy — csavarkulcsra. Szakértelem, óh!

De maradjunk meg a Ferdinánd-hídnál. Melyet a minap nyitottak meg igen ünnepélyes külsőségek között. Másfél, mondja és írd másfél évig dolgoztak rajta, másfél esztendeig volt kikapcsolva a közlekedésnek ez a fontos ártériája, másfél esztendőn át kapott dűrohamot mindenki, aki az új Szent István-városból igyekezett a hatodik kerületbe és kénytelen volt a nyugati pályaudvart mekerülni. A munka szakavatott beavatottak szerint serényen folyt, a szak- és beavatottak viszont gyakran adtak félhangozon kifejezést csodálkozásuknak a technótempó felett és már holmi korszerűsített Kőmíves Kelemen tragédiát sejtítettek.

A fontos most már csak az, hogy másfél év után megnyílt az új Ferdinánd-híd. Pompás, széles. Olyan kettős villanykörte sor ontja fényét az új hídra, hogy az ember akár a Millenáris-pálya betonteknőjében képzelet magát, vagy a Szent István napján kivilágított Halászbástyán. Olyan pazar a kivilágítás, hogy a híd közepéről még pontosan el lehet olvasni a szomszédos sóhivatal sóhivatali szobáiban folyó serény sóhivatali munka sóhivatali kimutatásait.

Annakidején érdekes levelet kaptunk egyik igazgató olvasónktól, aki sanda gyanújának adott kifejezést, hogy a híd építése azért késik, mert az építési terveket minden bizonnyal a híd lábánál elterülő sóhivatalban készítik. Nos, meg kell cáfolnunk ezt a gyanút, melyet a ténylek is meqáfoltak. Hiszen, ha ott készítették volna a terveket, úgy a híd minden bizonnyal — hamarabb épült volna fel.

\*

Általános örömet keltett motoros körökben, hogy kikerekítették a motorkerékpárok havi motalkódagját. Eddig ugyanis a kiskategória moto-

rosai havonként csak nyolc litert kaptak, most tízet. Es ez a nyolc liter rengeteg gondot okozott. A benzinkutak — néhány elenyésző kivétellel — csak öt litert, illetve az öt liternek többszörösét tudják kiszolgáltatni, olyan berendezésük, mely egyes literet kiadására alkalmas — nincsen. A havi nyolc literből ötöt még simán fel lehetett venni, de a hármat megszerezni csak árnyalatig volt kisebb teljesítmény, mint Strogoif Mihály hírneves utazása. Mert ötöt nem adtak a háromra szóló utalványért. A kútból öt litert kitölteni kannába és ebből hármat a gép tartányába: nem szabad. Mert az érvényben levő rendelet értelmében csakis a gép tartányába szabad betölteni a motalkót, máshová nem.

Az új felemelt adózás megszüntette ezt a különös helyzetet, örvendjünk tehát kétszeresen az ajándék két liternek.

\*

Újra feltámad a villanyautó. Komoly műs:aki vállalatok foglalkoznak azzal a kérdéssel, hogy megalkossák az olcsó, kisigényű és benzinköltözésnek alá nem vetett villanyüzemű kiskocsit. Úgy tudjuk, hogy hamarosan ki is hozzák az új modelleket, melyek ára aránnyal igen alacsony lesz. A kis villanykocsit, illetve akkuját mindenki otthon éneke évadján feltöltheti olcsó ipari árammal és nappal lefuthatja azt az 50-50 kilométert, melyre

egyszeri töltés elegendő. Nem kell majd hozzá E betű, nem kell motalkójegy. Es gurulhatunk majd, amennyit csak jólesik. Napi 50 kilométer havi 1500-nak felel meg, kereken ötszörösét annak az útnak, melyet a havi motalkójegy tesz lehetővé.

A villanyüzemű kiskocsi töltése északra: árammal történik. Ejjel az elektromos művek dinamói mondhatni haszon nélkül futnak, nemzetgazdasági érdek tehát az, hogy ez! az éjszakai ingyen energiát kapcsolják be az anyag- illetve energiagazdálkodásba. Es így reméljük, hogy a közigazgatási hatóságok meg fogják könnyíteni a villany-kisautók elterjedését. Például azzal, hogy a benzínüzemű gépjármű vezetésére jogosító igazolvány tulajdonosát nem fogják új hatósági vizsgára kényszeríteni.

\*

Végre kimondották hivatalos helyen is a közlekedés Monroe elvét: az úttest a járművéké, a járda a gyalogosoké — állapította meg minapi nyilatkozatában a rendőrfőkapitány úr. Most különösen időszerű ez a megállapítás, hiszen a jobbra hajts bevezetése fokozott figyelmet követel a gyalogjáróktól.

A járda a gyalogosoké, ide az autós vagy motoros meg vendédként sem léved. A gyalogos viszont vendég az úttesten. Viselkedjék tehát úgy, ahogyan azt kultúrálabb házakban a vendégtől el is várják.

ilágasság...

Csak a jó akkumulátor bírja a megerőltető téli igénybevételt.



Korán sötétedik



# VARTA

Gyártja: TUDOR AKKUMULÁTORGYÁR RT.

# TELEFONBESZÉLGETÉS

## MÉRAY HORVÁTH RÓBERTTEL

Últ már Ön egyhuzamban 26 (huzsonhat) órát egy fotelben (székről ne is beszéljünk)?

Vallja be őszintén, hogy még ilyen meg sem próbált, mert az nagy számosság is lenne.

Nos, Méray Horváth Róbert, — aki a civiléletben jogász — nemcsak, hogy megpróbálta (nem fotelben), hanem meg is csinálta egy Röhn Adler típusú vitorlázógép ülésében. Ja, hogy közben repült is egy kicsit? Hát Istenkém, hm... na igen, repült és új magyar rekord született ebből a kis „ülésből”. Ha nem hagyja abba a szél, akkor bizony világrekord tulajdonosa lenne most a fiatal Méray Horváth Róbert.

Az „Autó-Motor“ olvasóinak nem ismeretlen ez a név. A meginduló magyar motorkerékpársportban és iparban ismert név volt a Méray. Tourist Trophy és még egyéb klasszikus versenyek sorozatos győztesei voltak ezek a motorok. Méray Horváth Endre és Loránt, becenevükön Endi és Dudás terveztek és építették meg az első modern magyar motorkerékpárt.

Most látjuk csak, hogy nagyon elkalandoztunk a témától. Vagy talán nem is olyan nagyon? Hiszen az egykori Dudás ma öszülőhajú úr és igazgatója az Adler-autókat képviselő Méray Rt.-nak. Ja igaz, az igazgató Urnak van két fia, a fiatalabbat Róbertnek hívják — és bár prózai foglalkozást választott magának, ügyvéd akar lenni — mégis sokat foglalkozik a vitorlázórepülésrel. Most pedig a tartamrepülés új magyar rekordere lett 26 óra 55 perccel. Ja, a Méray-név kötelez, amire a Róbert fiú méltó is.

— *Hogy lehetne most beszélni a Róberttel?* — kérdeztük a méltán büszke apától ez elegánsan berendezett irodában. (Ugyanis ez a beszélgetés hétfőn reggel folyt le.)

— *Délben otthon lesz, hívja fel telefonon* — ajánlotta Méray Horváth Loránt.

— *Miért, most nincs otthon? És nem alszik?*

— *Kialudta már magát, meg aztán már reggel nyolcokor keresték a különböző lapoktól, de ha délben felhívja biztosan fog tudni vele beszélni.*

— *Halló, itt az „Autó Motor“ szerkesztősége.*

— *Halló, itt a Robi édesanyja, rögtön jön a fiam.*

Nyilván sokan kereshették a Robit, ha így jelentkezett az édesanyja.

— *Halló! Itt Méray Horváth Róbert* — pattogja egy hang a hallgatóban. *Édesapám említette már, hogy fog telefonálni. Parancsoljon.*

— *Mindenekelőtt gratulálok, most pedig mondjon el valamit magáról.*

— *Tizenkilencéves joghallgató vagyok* — mondja Méray Róbert a drót másik végénél — *tízéves vol-*

*tam, amikor először jártam kint a vitorlázórepülőknél. Azóta is állandó vendége, majd később kilencszázharmincnyolcban tényleges művelője lettem ennek a gyönyörű sportnak. Még így, a telefonon keresztül is hallani hangjából a rajongást.*

— *Most halljunk valamit a rekordrepülésről* — tettük fel a második kérdést.

— *Már régebben elhatároztam, miután megszereztem mind a négy vizsgámat, hogy adandó alkalommal „rámegyek” a tartamrekordra. Néhány hónappal ezelőtt készült el az egyesületem, a Movero műhelyében egy Röhn Adler. Miután az egyik kellék megvolt, a másikat ki kellett várni, mert alkalmas szelet nem lehet rendelni. Nap mint nap aggódom lestem az eget és a barometert. A Meteorológiától Tóth tanár úr azt mondta, hogy most induljak, már mint szombaton (8-án) jó szélre van kilátás. Így aztán szombaton ¼5-kor felhúzott a csörlőkocsi a magasba. Amíg világos volt, a Jánoshegy körül keringtem, a sötétség beálltával visszarepültem a Farkashegy fölé, ahol a hangárjaink előtt táborítúzeteket gyújtottak a barátaim, hogy jól látható támpontom legyen. Így repkedtem három óráig, amikor is kisebb hóvihar lept meg. Egyszerre csak nem láttam a jelzőtüzeket és a Movero Sas — ez a gép neve — nagyon dobálózott. Lejjebb kellett szállnom, ami azzal a veszéllyel járt, hogy felakadok az erdő fáján, de olyan ködbe keveredtem, hogy nem tarthattam a magasságot. Szerencsémre négyszázzal lejjebb már „tiszta volt a levegő” és ott köröztem tovább. Vagy húsz perc múlva elvonult a vihar és én újra elfoglaltam az előbbi kurzust. Nem sokáig örülhettem az idő javulásának, mert öt óraker az előbbinél még nagyobb hóvihar lept meg. Olyan sötét lett, hogy még a szárnyakat sem láttam, lámpámmal világítottam ki és akkor láttam, hogy néhány centis hó borítja a szárnyakat és nagyon dobol a vihar. Ismét lementem százra és ott vártam ki a félórás vihart.*

— *Reggel aztán feljötték már a barátaim érdeklődni, van-e valamire szükségem, de hát én jól felkészültem erre az „utamra”.*

— *Nem volt álmos?*  
— *Tulajdonképpen nem, az Actedron elvégezte a munkáját, de ennek ellenére reggeli hat és nyolc között leirhatatlan álmoság lept meg. Kinomban már papírt gyömöszöltem a számba. Kinyitottam az ablakot, a nagyfénnyerejű Pertrix fókuszlámpámmal a szemembe világítottam, csíptem magam. Egyszerre csak olyan éber lettem, mintha akkor keltem volna fel egy jól átaludt éjszaka után.*

— *Mivel láplálkozott?*  
— *Egy nagy Orion hópalack forró tea, alma és csokoládé volt az elemóziám. Ezzel még sokáig kibírtam volna és csak azért szálltam le, mert elmúlt a szél.*

— *Volt valami jelzés megbeszélve kényeszerleszállás esetére?*

— *Hogyne, erre is gondoltunk. A lámpámmal SOS-jeleket adtam volna, de hála Istennek, erre nem került sor.*

— *Mikor és hogyan landolt?*  
— *Vasárnap este (9-én) hét óra tizok értem földet a közeli Kút-völgyben, ahol mindig landolunk. És mivel akkor már löksötét volt, a megbeszélés szerint saját és a barátaim motorkerékpárjainak reflektorfényében szálltam le. Sőt voltak olyan fénytádóm is, akik éppen arra robogtak és mikor hallották, hogy miről van szó, ők is beálltak reflektorjaikkal a rajronalba. Így aztán minden hiba nélkül sikerült is a leszállás.*

— *Halló, csak úgy mellékesen, mint motoros kérdezem, milyen motorja van?*

Biztosan mosolygott:  
— *Természetesen Méray, mi is lehetne más. No nem?*

— *Büszke a teljesítményére?*  
Az áram pattogott csak a hallgatóban. Pillanatok múlva szólalt meg, de akkor sem felelt a kérdésre.

— *Az Elnök úr, dr. Ember Sándor szintén ott volt a leszállásomnál és ott rögtön kinevezett a Repülő Alaphoz oktatónak. Ennek aztán igen nagyon örülök.*

— *Motoros oktató lesz?*  
— *Ah, dehogyan — hangzott a válasz — nem is akarok az lenni. Néhányszor repültem már motoros géppel is, de hát azt nem tartom komolynak.*

— *Megirhatom ezt?*  
— *Miért ne? Azt nem is tagadja senki, hogy a vitorlázórepülés nagyobb művészet, mint a motoros repülés. Nézze kérem, ez olyan, mint a vitorlás meg motorcsónak, amelynél elegendő, ha bevágom a gáz, ugyanakkor a vitorlásnál csak a saját ügyességemre számíthatok. Ugyebár, ez csak világos.*

— *További terveit?*  
— *A kétüléses típus ötvenkétórás világrekordot szeretném, ha lehet még idén elragadni a németektől. És ha minden rendben megy, akkor jövőre Kurt Schmiedt együléses harminchatórás világrekordjára megyek, ami mindössze kilenc órával jobb, mint az én rekordom.*

— *Már most kívánok szerencsés kéz- és lábörést. Egyben megkérem, hogy a következő rekordkísérletről értesítsen idejében, hogy mi is ott lehessünk. Viszontlátásra Méray úr.*

— *ergye* —

## MOTOROSOK!

Motorzománcozást,  
ducozást a többszörös  
magyar bajnoknál

### KESJÁR JÁNOS-nál

végeztessék.

Budapest, VII, Rózsa-u. 38/a  
Telefon: 228-517

# JOBBRA HAJTS!

Azt hiszem azzal a megállapítással nem állok egyedül, hogy az új közlekedési rend olyan mint a népdal: Szép is vagyok, jó is vagyok, csak egy kiesit csalfa vagyok. Mikor megkóstoltuk, az országúton nem volt vele semmi bajunk. Csakhogy ám más a jobbra hajts a városban, hogy így mondjam, sokkal izgalmasabb. Az első fél óra rossz álomnak tűnt, mint mikor az embert üldözik és a süppedős talajon nem tud szaladni.

Ijedten figyeltem a rendőröket, mikor intenek egy kis „barátságos igazoltatásra”. De csodálatosképpen nem történt semmi baj.

Na, de lássuk csak, hogyan zajlott le a premier.

Már az elindulásnál fellázadtak jogosítványomban a betétlapok, mert az egyirányú utcából — ahol lakom — az eddig oly szigorúan betartott hajtási iránynyal szemben indultam portyázó utamra. Nagyot néztem, amint a sarkon álló rendőr — ahol egyébként soha sem állott őrszem — mosolyogva intett, hogy menjek csak tovább, igaz ugyan, hogy utánam szolt: De aztán máskor felírom. Így tudtam meg, hogy nem minden egyirányú utcában változott meg a hajtási irány. (Ez még csak jobban komplikálja a dolgokat). Kifordulva az Apponyi-térre, nem ért újabb kellemetlen meglepetés, de annál inkább az Erzsébet-híd pesti hídfője előtt húzódó villamossin enyhe S-kanyarjában. Észre sem vettem, amint jön ám szemben a 44-es villamos. Még csak annyi időm volt, hogy beletaposam a fékbe, amikor észrevettem, hogy optikai csalódásnak lettem az áldozata, mert hogy nem jött, hanem ment az a fránya 44-es. Hiába is lóg minden villamos végén a „Jobbra hajts!” tábla, amikor az elejibe is akasztottak belőle egyet.

Végre átértem a budai hídfőhöz. Eppen tilosat jelzett a rendőr, mikor látta karjelzésemet, hogy balra akarok befordulni, intett, hogy surranjak el mögöttem.

Csakhogy a mögöttem álló Chrysler vezetője félreértette az intést és ő is elindult, de még a régi rend alapján és pont engem célozgat meg. No, persze nem történt baj, mindössze a rendőrtől kapott egy kis lelkimaszást.

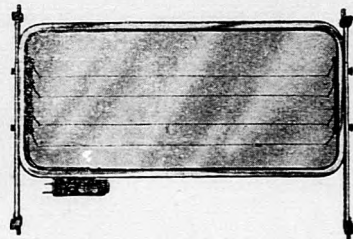
Ettől kezdve zavartalanul jutottam el a Ferenc József-hídon a Calvin térre, gondolva, hogy itt majd csak akad valami közlekedési zavar. Hát bizony nagyon tévedtem. Ugy ment minden, mint a „régi rezsimben”. A bedesztkázott szűkötűt tövében ott állt Eliássy főkapitány a tisztikarával és figyelték a forgalmat. Egyszerre csak stentori hangok törtek elő a Keeskeméti-utca felől. *A járda a gyalogjáróké...* — bömbölte az időközben a térre forduló rendőrségi autó, amelynek tetején két hatalmas hangszóró bömbölte a figyelemzavartó jótanácsokat.

Jó is lenne, ha mindezt betartanák a gyalogjárók. Eppen erről beszélgettünk egy rendőrrel, aki éppúgy, mint sok száz társa, a szabadnapját tölti most az utcán, hogy vigyázzanak az egyébként is fegyelmetlen pesti gyalogjárókra.

— *Mert, hogy tetszik tudni, a gépjárművezetőkre, meg a többi közlekedési eszközre nem kell ám ügyelni, vigyáznak azok amúgy is, de a kerékpárosok és a gyalogjárók azok bizony olyanok, mint a sárga csirke, ha egy megindul, a többi szalad utána. Ott téblábolnak, ahol legnagyobb a forgalom.*

Még a főútvonalakon, meg általában a széles úttesten nem hat olyan idegesítően a jobbra hajts, mint a keskeny utcákban. Hiába is parancsolja az ember magára, hogy keresztvezetéshez érve balra nézzen, amikor a hosszú évek során mindig először jobbra kémleltünk és csak aztán balra. Persze ebből is adódott néhány „barátságos eszmecsere”. (Jól értsék meg olvasóim, tizegynéhány év után verévé válik az embernek a baloldali közlekedés és bizony érthető, hogy az első percekben úgy érzi magát az ember, mintha a tilosat jelző közlekedéslámpa előtt nem fognának a fékei.) Még szerencse, hogy csökkentett a forgalom és így remélhető, hogy minden különösebb zökkenő nélkül fogunk bekapcsolódni a környező országok közlekedési rendjébe.

## NORDLAND SZÉLVÉDŐMELEGÍTŐ



Ragasztás nélkül, szabadalmazott tartószerkezetével könnyen, hézagmentesen felerősíthető. Elektromos fűtése áramtakarékos. Egyszerű és dupla nagyságban 6 vagy 12 Volt feszültségre **szilánkmentes üveggel** is szállítható.

## NORDLAND ABLAKRAGASZ

megakadályozza az oldalsó ablakok bepárásodását és jégvirágképződést. Még a lehidegebb napokon is tiszta kitekintést és ezzel biztos tájékozódást nyújt.

**BOSCH RÓBERT Kft., BUDAPEST, V., VÁCI-ÚT 22**

# Majd ha

10 10  
0 0  
10 10  
20 20

# fagy? —

## dehogy, már most fel a hűtőtakaróval!

Az autósok túlnyomó része merőben helytelenül fogja fel a hűtőtakaró jelentőségét és azt hiszi, hogy annak az a szerepe, hogy a hűtővíz befagyását akadályozza meg. Tévedés ez a javából, mert a hűtőtakarónak más a célja: alacsony hőmérséklet mellett is biztosítani a hűtővíz megfelelő üzemi hőmérsékletét és az üzemszünetek alkalmával meggátolni azt, hogy a hűtővíz túlságosan lehűljön.

A mai motalkószegény világban sokszoros jelentősége van a hűtőtakarónak, hiszen egyszerű alkalmazása lényegesen csökkenti a fogyasztást, helyesebben megakadályozza azt, hogy a fogyasztás a téli hidegben ugrásszerűen szökjék fel.

Az átlagos gépkocsihűtő 8–10 liter vizet tartalmaz. Amikor megindítjuk a motorunkat, a hűtővíz hőmérséklete azonos a levegő hőmérsékletével, ami ha kocsink csak gyengén fűtött garázsban éjjelezett, alig jelent többet 8–10 foknál. A helyes üzemi hőmérséklet 80–85 fok. Hogy mennyi motalkó szükséges ahhoz, hogy a vagy tizliternyi vizet közel a forráspontig melegítse, azt pontosan megállapítani nem lehet, mindenesetre tekintélyes ez a mennyiség. De ha már kénytelen-kelletlen rászántuk ezt a motalkómennyiséget a hűtővíz felmelegítésére, úgy legalább azon kell lennünk, hogy a meleg haszontalanul el ne vesszen. Gondoskodnunk kell tehát arról, hogy üzemszünetekben ne hűlhessen ki a motor. Ma, amikor kocsink inkább áll napközben, mint gurul és rendszerint rövid utak után hosszú állingálások következnek: rengeteg hőenergia megy veszendőbe, amikor a lehült motort naponta többször is fel kell melegíteni drága és jegyre mért motalkó segítségével.

Ha kocsink megfelelő hűtőtakaróval van felszerelve, úgy a motor felmelegítéséhez kevesebb üzemanyag megy veszendőbe és üzemszünetek alkalmával a hűlés is lassúbb. Célsezerűbb tehát megfelelő hűtőtakarót szerezni és már most felszerelni, nem pedig várni, amíg beáll a fagy.

A hűtőtakarók túlnyomó része nem szolgálja a célt. Inkább szélvédőszerű alkalmazhatóság, mely a hűtőn átáramló levegőt fojtja vagy kapcsolja ki. Az ilyen hűtőtakaró legfeljebb arra jó, hogy kiiktatva a levegő hűtő hatását, meg-

gyorsítja a felmelegedést és menetközben csökkenti a hűtést. Viszont üzemszünetben, azaz álláskor nem tartja melegen a hűtőt, vagy csak igen kis mértékben. A jó hűtőtakaró teljesen beburkolja a hűtőt és vastag hőszigetelő anyaga még akkor is melegen tartja a motort, illetve a hűtővizet, ha kocsink órák hosszat áll. Az ilyen hűtőtakaró természetesen drágább, de ezen a téren nem szabad takarékoskodni, mert hiszen motalkót takarítunk meg vele, olyan üzemanyagot, melyből semilyen pénzért sem tudunk többet kapni, mint amennyit a jegyünk-re szolgáltatnak ki.

Igen jó szolgáltatást tesznek a gépháztetőre rakható és rögzíthető takarók. Ilyesmit minden ügyesebb karosszéria-készítőnél kaphatunk, illetve csináltathatunk. Kétségtelen, hogy nem olcsó dolog, viszont órák hosszat is melegen tartja a motort, ha megfelelő hűtőtakaróval van kombinálva.

Ma, amikor a hűtővíz hőmérsékletének ellenőrzése kétszeres fontosságú a takarékoság miatt, kétszeres fontosságú a hűtővíz hőmérő alkalmazása. A hűtőhőmérő minden pillanatban megmordja, hogy milyen meleg a hűtővizünk, megkönnyíti azt, hogy fenntartsuk a helyes üzemi hőmérsékletet és megakadályozza, hogy túl langyos hűtővízzel járjunk és ezzel drága motalkókkal a motor táplálása mellett még az utcát is fűtsük.

Takarékoskodni akaró autós olvasóinknak melegen ajánlhatjuk az alábbi jól bevált tippet. Utunk végezte előtt néhány száz méterrel álljunk le és zárjuk le teljesen a hűtőtakarót, hogy mire célhoz értünk, hűtővizünk majdrem a forrásig hevüljön. Ha ezt megtettük, úgy motorunk az üzemszünetben sokkal tovább marad melegen és megtakarítottuk azt a motalkómennyiséget, melyet a lehült motor felmelegítéséhez használtunk volna fel.

Tipp azok részére, akik nem nyilvános garázsban tartják a kocsijukat, hanem házi garázsban. Az ilyeneknek azt ajánljuk, hogy esténként eresszék le a hűtővizet és a hűtőt reggel indulás előtt töltsék azt fel a gázon vagy tűzhelyen (ha központi melegvízszolgáltatás van, úgy annál jobb) felmelegített és legalább 70–80 fokos vízzel. A leeresztés és meleg vízzel való újratöltés nem jelent nagy fáradságot, viszont hatalmas üzemanyagmennyiséget takarítunk így meg. Nem kell félni a forró víz betöltésétől a hideg hűtőbe. A hűtő, illetve a motorblokk csak akkor repedhet meg, ha az meleg és hideg vizet töltünk belé. A meleg víz akkor sem árt, ha a motor fagypontra alatti hőmérsékletre hűlt le, a forró vizet természetesen nem szabad hirtelen beönteni, hanem lassú iramban. A legtokéletesebb — bár kissé körülményesebb — eljárás az, hogy két forró vízzel töltött kannát viszünk a kocsizhoz, az egyikből feltöltjük a hűtőt, majd mire felmelegedett, kifolyatjuk a vizet, hogy utána az újabb adag forróvizet töltsük be. A motor így tokéletes üzemi hőmérsékletre melegszik fel és egyetlen grammnyi üzemanyagfecsérlés nélkül indulhatunk utunkra.

## Pauszka János

AUTÓGUMIJAVÍTÁSOK  
KÖRVULKANIZÁLÁSSAL  
ÉS GUMIÁRUK KÉSZÍTŐ ÜZEME

V. WAHRMANN-U. 10

TELEFON: 292-471

Különböző márkájú

## HASZNÁLT MOTORKERÉKPÁROK!!

Nagy választék  
Olcsó árak  
Fizetési könnyítés

ez jellemzi a nagymultú

## BAUERT. céget

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

Eredeti

## ARDIE

alkatrészeket raktárról  
szállít.

## CYKLOP

GARAGE — SERVICE  
a városközpontjában

## CSÚSZÁSTGÁTLÓ PNEUMATIC RECÉZÉS

HIDRAULIKUS EMELŐ

Teljes service P 10.-

VII., Nagyatádi Szabó-utca 24.

### Az autó és motor- kerékpárlámpák helyes megválasztása

A gépjármű üzemhez nélkülözhetetlen minden alkatrésznek a legtokéletesebbnek kell lennie. Ez vonatkozik a világításra is, ezért célszerű, ha „Osram autólámpákat” használunk, mert minőségi kivitelük mindig egyformán elsőrendű, áramfogyasztásuk csekély és amellett rendkívül tartósak. Mindezt az „Osram” márka szavatolja.

Az „Osram” autólámpa — a gépjármű és motorkerékpár különféle használati céljainak megfelelően — sokféle különleges kivitelben kapható.

## MOTOTEX

## HŰTŐTAKARÓK

minden típusú kocsihoz

BUDAPEST, VI., JÓKAI-UTCA 14. KISÚJÁRATI

TELEFON: RÓNA 310-954

# MAGASABB KOMPRESSZIÓARÁNY – GAZDASÁGOSABB ÜZEM!

Az automobil vagy motorkerékpár gazdaságossága elsősorú jelentőségű, hiszen ma nem arról van szó, hogy a fokozott fogyasztás nagyobb anyagi terhet jelent, hanem: minél nagyobb a fogyasztás, annál kevesebb kilométerre telik a havi motalkoadagból. A gazdaságosság növelése, azaz a fogyasztás csökkentése ma igen időszerű problémája a gépesített világnak és folyik a kitaró kísérletezés kisebb vagy nagyobb fűvőkákkal, gáz-sítók torkokkal, előgyújtással stb., hogy ezzel a fogyasztást szűkebb keretek közé szorítsák.

A fogyasztás csökkentésének egyik bevált módja a kompresszióarány fokozása, természetesen szűrebb keretek között. Mert minél magasabb a sűrítési arány, annál több lőerőt nyerhetünk az üzemanyagból, annál gazdaságosabb az üzemünk.

Minél erősebben préseli össze a dugattyú a motorba beszívott friss gázt, annál nagyobb a motor teljesítménye. Soká tartott, amíg a gépkocsitervezők rájöttek erre az alap-törvényre és ennek megfelelőleg emelték ugrásszerűen a kompresszióarányokat. Amíg néhány évvel ezelőtt az 1:4, 1:5 arány volt az általános és ami ennél magasabbra volt komprimálva, azt már sport-motornak címezték, addig ma mindennapi az olyan túrakocsi, melynek kompresszióaránya közelebb

van az 1:7 arányhoz, mint az 1:6-hoz. Ebben természetesen az is közrejátszott, hogy egyre jobb minőségű, magasabb oktánszámú és kopogásra kevésbé hajlamos üzemanyagok kerültek forgalomba, de sokat lendített a kérdésre az angol Ricardo és Whatmough felfedezése, melynek során kitértünk, hogy a robbanótér alakjának megfelelő kiképzése erősen csökkenti a kopogás tümenyét és így gyengébb minőségű üzemanyaggal is kopogásmentesen használhatjuk az aránylag magasra komprimált motort.

Ha a gázt sűrítjük, úgy annak nyomása nem a sűrítés arányában fokozódik. Így például ha egy liter gázt fél literre préselünk össze, úgy annak nyomása nem a légköri nyomás duplájára, tehát két atmoszférára szökik, hanem magasabbra. Ennek az érdekes tümenyének az a magyarázata, hogy a gáz sűrítésekor hő fejlődik, a gáz a hő hatására kitágul. A motorban még nagyobb ez a nyomásemelkedés, illetve különbség, mert itt a forró hengerfalak hője is hozzájárul a gáz felmelegítéséhez és ezzel a nyomás fokozásához. Átlagban ha a motorunk 1:4 arányban sűrít, úgy a sűrített gáznak nyomása nem az elméletnek megfelelő 4 atmoszférára lesz, hanem közel lesz a hat légköri nyomáshoz. Ha ezt a gázt meggyújtjuk, úgy a nyomás hirtelen a négyszeresére fokozódik, kerekén 24 atmoszférára lesz a meggyújtott gázkeverék nyomása. Könnyen kiszámíthatjuk, hogy ha például dugattyúnk felülete 40 négyzetcentiméter (72 milliméter a furata az ilyen dugattyúnak), úgy a nyomás 24×40, azaz 960 kilogramm lesz. Ha viszont ugyanolyan furatú motorunk nem 1:4, hanem 1:6 arányban sűrít, úgy a dugattyúnyomás már 1600 kilogramm lesz, tehát 640 kilóval több, mint az 1:4 sűrítésű motorban. Ami már igen lényeges különbség és

ami a legfontosabb, ugyanannyi üzemanyag felhasználása mellett.

Ha motorunk régitípusú, alacsony kompresszióarányú példány, úgy gondolhatunk arra: emelni a kompresszióarányt. A sűrítési arány fokozása nem okoz nehézséget a legtöbb négyüteműnél. Egyszerűen csökkenteni kell a hengerblokk és a forgattyúház közötti alátét vastagságát, vagy ha ez eredetileg vékony, úgy a hengertalpból kell valamit levenni. Ezt a munkát minden lelkiismeretes műhely aránylag olcsón és jól végzi el. Persze, autonál körülményesebb ez a munka, mint motorkerékpármotornál, melyen egy-két óra alatt elvégezhető beleértve a szerelést is. Legtöbbször nem is szükséges a hengertalpból levenni, hiszen a tömítés olyan vastag, hogy azt vékonyabbal kicserélve máris lényegesen emeljük a kompresszióarányt. Az természetes, hogy a szelepeket utána kell állítani, illetve a már alacsonyabban fekvő hengerhez képest újraállítani a szelepszárak megváltozott hégzagát.

A kérdés: mennyire emelhetjük a kompresszióarányt? A nálunk használatos motalkó oktánszáma igen jó és a belekevert szesz erősen akadályozza a kopogást. Így nyugodtan felmehetünk az 1:6 arányig, ami, ha motorunk eredetileg 1:4 vagy 1:5 kompresszióarányú volt, lényeges megtakarítást, illetve teljesítménynövekedést okoz. Hogy motorunknak mennyi a kompresszióaránya, azt a gyári műszaki leírás árulja el, hogy a henger súlyllyesztésekor milyen mértékben fokozódik a kompresszióarány, azt minden hozzáértő motorteknikus azonnal ki tudja számítani.

Főleg a motorosoknak ajánljuk a kompresszióarány növelését, mert ez a munka a kétkerekűn igen egyszerű. Azt azonban ne feledjük el, hogy kétüteművel már óvatosabban kell bánnunk. A kétütemű hengerének süllyesztésével nemcsak a kompresszióarány fokozódik, hanem megváltozik a vezérlés is, illetve a szívó, kipuffogó és átáramló torkok állása. Kétüteműnél tehát kérjük ki komoly szakember tanácsát.

## AUTÓ-VILLANY-ÓRÁK

raktára és javítóműhely

SCHVARCZ TESTVÉREK

VI., PODMAN' CZKY-UTCA 59

Telefon: 129-624

## NINCS IGAZA,

ha tovább vár autójának javításával, most végeztessze el a hengerfúrást, illetve a generáljavítást

SECURO  
GÉPMŰHELLYEL

V., KRESZ GÉZA-UTCA 28

TELEFON: 293-009, 291-782



## VICTORIA

minőségi  
motorkerékpárok  
körzetképviselője

Új és használt



Skoda AUTÓK  
eladása

Autóalkatrészek és felszerelési cikkek. Kerékpárok nagyraktára.

LINTNER J.

V., Személynök-u. 16.

Telefon: 124-456.

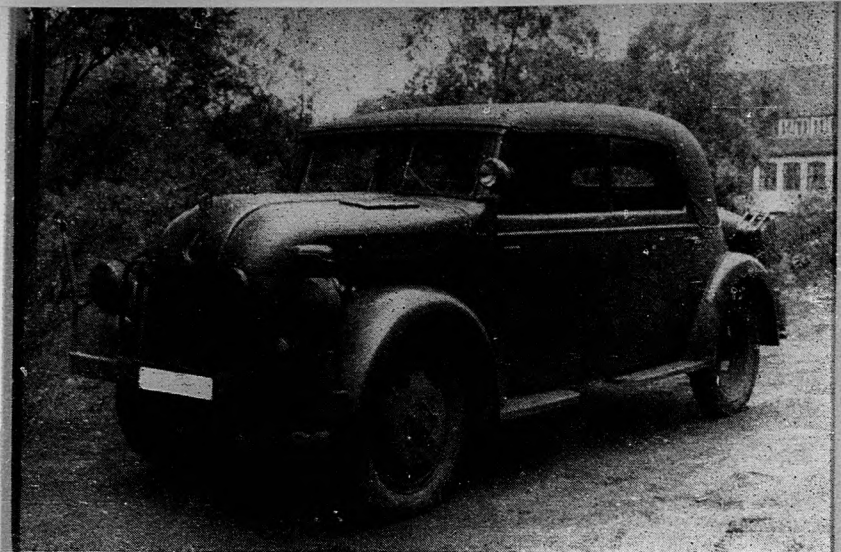
# Stop!

Uvezeték, Hálgyezeték,

sofförjelöltek, csak országunk legmodernebb, egyetlen törvényszékiileg bejegyzett tanuló!

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

VIKTÓRIA AUTÓSZAKISKOLÁBAN



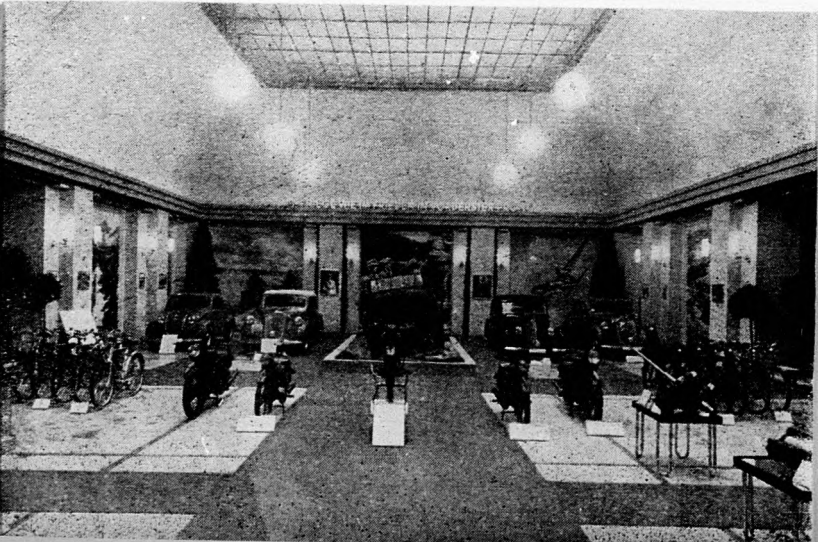
Teher szállító felépítményű, négykerék-hajtásos, léghűtéses Steyr LKW.

Se szeri, se száma annak a rengeteg műszaki újdonságnak és találmánynak, mely a háborúnak köszönhető megszületését. A háború rendkívüli követelményeket támaszt, a műszaki tudománynak és találmányságnak az a feladata, hogy a rendkívüli követelményeket kielégítse: sorra születnek meg olyan vívmányok, melyek háború nélkül sohasem jöttek volna létre. És a háborút követő boldog békeidők műszaki kincsesházának értékes elemei azok a vívmányok, melyeknek hivatása megkönnyíteni a munkát, egyengetni a boldogulás útját, szolgálni a közösség érdekeit.

A léghűtéses gépkocsimotor gondolata nem újkeletű. Hiszen évtizedekkel ezelőtt már felismerték a léghűtés nagy előnyeit. Viszont: letagadhatatlan előítéllettel találkozott ezek a törekvések és a gyárak csakhamar vagy abbahagyták a gyártást érdeklődők hiányában, vagy pedig olyan szűk keretek közé szorították, hogy a léghűtéses kocsik nem számíthattak népszerűsége.

A mai háborús viszonyok között új erőre kapott a léghűtéses gépkocsimotor gondolata. Háborúban nem kell előítéletekkel számolni, háborúban csak egyetlen cél létezik: jobbat, tökéletesebbet és használhatóbbat nyújtani. Háborúban nem a vásárlóközönség a fogyasztó, hanem a hadsereg. A hadsereg műszaki döntő tényezői viszont

A bécsi kiállítás Steyr-Daimler-Puch standján mutatkozott be a léghűtéses LKW.



## A LEGÚJABB HÁBORÚS VÍVMÁNY — a léghűtéses, négykerék-hajtásos terepjáró!

veszély jelent hátrányt a folyadék-hűtésnél és előnyt a léghűtésnél, addig utóbbinál a forró nyárban nem okoz gondot különösen vízszegény vidékeken a motoroknak hűtővízzel való ellátása. Nagyon fontos ez a körülmény különösen az afrikai hadszíntéren, ahol a sivatagi terepen a víz utánpótlása rendkívül körülményes, hiszen helyenként százkilométeres sugarú körben nem találni kutató és a forró levegőben a hűtővíz rendkívül gyorsan párolog és fog.

De a pusztán műszaki szempontok mellett a hadászati szempontok is a léghűtés mellett szólnak. A gépjárműnek minden pillanatban üzemképesnek kell lennie és nem mindig nyílik alka-

nem hódolnak divatnak, hanem a cél-szerűt keresik az egész vonalon.

A léghűtéses gépkocsimotornak tehát a háború az apja, mert a háborús nehézségek és fokozott igénybevételek közpette kétszeresen nyomnak a latban a léghűtés előnyei.

Melyek röviden a léghűtés előnyei? Elsősorban az, hogy elesik a hűtő, a vízszivattyú, a csőrendszer, tehát csupa olyan szerv, mely külbehatásokkal szemben rendkívül érzékeny. És háborúban külbehatásnak nemcsak a fagyveszedelmet nevezhetjük, hanem az ellenséges tűzhatást is, mely a hűtőrendszerre különösen veszélyes. A legkisebb lövedék vagy repeszdarab annyira megsértheti a hűtőt, hogy a motor üzemképtelenné válik, az egyébként jól működő és üzemképes gépkocsi aránylag kis sérülés miatt válik szárny-szegetté. Háborúban a fagyveszedelem kétszeres jelentőséggel bír, hiszen a fagymentesítő anyagok szállítása felesleges megterhelést jelent az ellátóoszlopok számára. A fagymentesítő anyagok túlnyomó része glicerinnél vagy glicerinszármazékokból készül, mely anyagok tudvalevőleg értékes nyersanyagok a robbanóanyagoknak és így más téren jobban használhatók, ugyanakkor csupán zsiradékokból állíthatók elő szappanosítás útján, olyan zsiradékokból, melyekkel a nyersanyagokkal való takarékoskodás idején csinján kell bánni. Amíg télen a fagy-

lom és idő arra, hogy a gépkocsikat vagy löveg-vontatókat előmelegítsék. A személy- vagy teher szállító gépkocsinak a háborúban minden pillanatban menetkészen kell lennie és ha valamelyik gépvontatásos ütegnek állásváltást kell végrehajtania, vagy valamelyik gépkocsizó gyalogos-alakulat haladéktalan menetparancsot kap, úgy nincsen idő arra, hogy percekben át pörgessék hűtővízmelegítés céljából a motorokat. Léghűtéses motornál erre szükség nincsen, hiszen az a beindítás után legfeljebb negyed- vagy félperc múlva annyira átmelegszik, hogy teljes erő kifejtésre képes. De még akkor is nagy előny a léghűtés, amikor van idő bőven a vízűtéses motor bemelegítésére. A melegítés ugyanis üzemanyag-fogyasztással jár és aki egyszer arra szánna rá magát, hogy egy kis kalkulációt végezzen, az meglepően azoktól a számoktól, melyek a felesleges és céltalan üzemanyagpocsékolást jel-

A léghűtéses gépkocsimotornak a Steyr—Daimler—Puch-művek volt az éharcosa, a gyár elsőnek teremtette meg a léghűtéses gépkocsit.

Az 1914/18-as világháborúban volt először szükség olyan gépjárműre, illetve vontatóra, mely az elhazavott és erősen jeges alpesi gyalogösvényeken is alkalmas közepnehéz terhek szállítására. Így született meg 1917-ben az úgynevezett „Daimler-ló”. A Daimler-ló kétkerekű talióra volt, melynek erőforrása tizenöt lóerős, négyhengeres, léghűtéses motor volt.

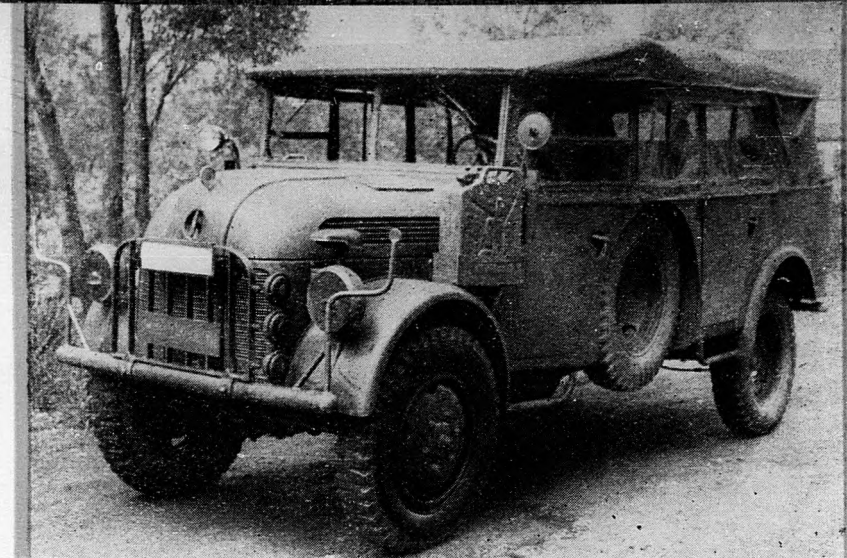
A léghűtéses Daimler-ló nagyszerűen bevált. Léghűtéses motorja annyira tökéletes volt, hogy annak rendszerét haladék nélkül a tábori vasutak kis-



Kis-parancsnoki Steyr LKW.

mozdonyainál is alkalmazták. Jöttek sorban a többi hadifontosságú léghűtéses Steyr-konstrukciók, a „Steyr—Motor—Karette”, mely már terepjáró képességekkel is rendelkezett. Jelentős lépés volt az ADSK típusjelzésű páncélos felderítő gépkocsi, mely nemcsak a nagy sebességet párosította a könnyű kormányozhatósággal és mozgékony-sággal, hanem olyan tereplekűző tulajdonságokkal is bírt, hogy felvette a versenyt a hernyótalpas harckocsival is. Es ez a modell is 55 lóerős léghűtéses motorról volt felszerelve.

A Steyr—Daimler—Puch-művek legújabb keletű léghűtéses katonai gépkocsija, az LKW. A típus egyben terepjáró is. Két különböző konstrukciós típust találunk ebben a sorozatban, a háromtengelyest, melynek két hátsó tengelye a meghajtott és a két-, illetve háromtengelyest, melynek első és hátsó tengelye meghajtott, tehát mindkét típus négykerék-hajtású. A gyár rendkívül nagy tapasztalatokkal rendelkezik a



Steyr LKW csapat szállító.

négykerék-hajtás terén, hiszen már 1903-ban alkotta meg első négykerék-hajtásos terepjáró páncélokocsiját, mely őse volt a világháborúban oly nagyszerűen bevált M 16 és M 17 jelzésű nehéz löveg-vontatónak. És ugyancsak négykerék-hajtásúak voltak azok az úgynevezett C vonatok, melyeket Porsche mérnök, az Autó Union versenykocsik, a német Népaútó tettbevalósítója teremtett meg még a világháborúban és melyek célja a legnehezebb lövegek vontatása volt. Ezek a C vonatok tették oly mozgékonyvá az osztrák-magyar hadsereg nehéz vagy legnehezebb tarrackjait és mozsarait, vontatták tüzelőállásba olyan terepen, ahol a fogatolt üzemség egyszerűen képtelen volt mozogni.

1937-ben és 1938-ban teremtette meg a Steyr—Daimler—Puch-művek ismert háromtengelyes terepjáróit, melyeknek két tengelye, tehát négy kereke volt meghajtott. És ennek a bevált konstrukciónak fejlesztése, tökéletesítése a nemrég megjelent LKW 1500 sorozat, a legkorszerűbb terepjáró hadigépkocsi. Mely ma már ott harcol a keleti fronton, ott végzi kötelességét Afrikában. És mindenben megfelel azoknak a követelményeknek, melyeket Schell tábornok, a német hadigépkocsiszakma legfőbb vezetője támasztott.

Mik az LKW 1500 jellemző tényezői? 1. Nagy menetsebesség jó állapotban levő utakon.

2. Tökéletes tereplekűzőképesség úttalan utakon vagy a legnehezebb hegyvidéken.

3. Üzembiztonság és egyenletes teljesítmény a leellenlétésebb klimatikus viszonyok mellett.

4. Sokoldalú alkalmazhatóság úgy katonai, mint polgári szempontok figyelembevételével.

Rendkívül érdekesek azok a módok, melyekkel kielégítették ezeket a követelményeket. Elsősorban arra törekedtek, hogy megfelelő méretezés, mondhatni túlméretezés mellett az összes elemek súlyát észszerű keretek közé szorítsák, hogy ezzel a könnyű súlyt és vele a mozgékony-ságot és takarékos-ságot biztosítsák. Szerencsésen egyesítették a terepbírási szempontjából elengedhetetlen magas építést a stabilitással. Ez a szempont különösen figyelemreméltó, hiszen minél magasabb a kocsi, minél nagyobb a kocsi, annál jobban csökken a stabilitás. Terepbíró gépkocsinál rendkívül fontos a stabilitás, hiszen a gépkocsi néha olyan egyenetlen terepen mozog, hogy ha stabilitása nem volna tökéletes, úgy könnyen felborulna, különösen akkor, amikor a maximumig terhelte. A két tényezőt tehát szerencsés összhangba kell hozni, ami nem mindig sikerül, viszont az LKW 1500-nál tökéletesen oldották meg.

Melndi igazgató elmagyarázza az LKW műszaki sajátosságait.



# SEMMI SEM ÚJ A NAP ALATT — HUSZONÖT ÉVES A PÁNCÉLOS REPÜLŐGÉP!

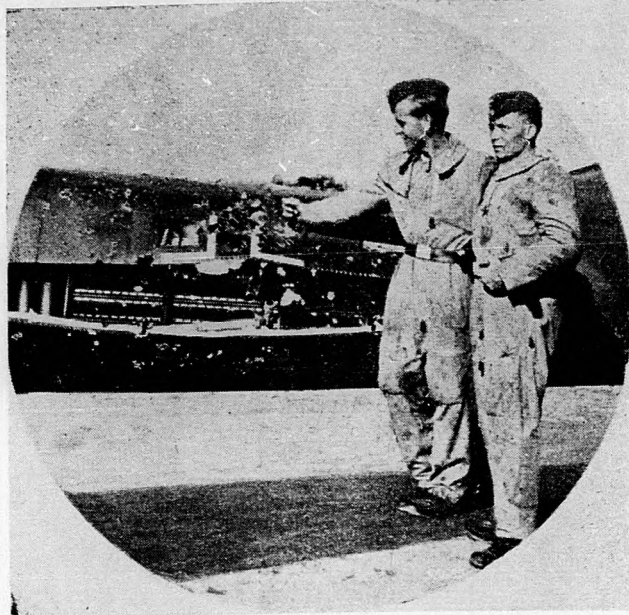
A haditechnika mondhatni naponként szolgál újabb és újabb meglepetésekkel, újdonságokkal, új támadó, új védő fegyverekkel, új harcjelzőkkel. Ha azonban mélyebben merülünk bele ezeknek az újdonságoknak a vizsgálatába, úgy csakhamar kitűnik, hogy amit az első pillanatokban újdonságnak hittünk, valóban nem is újkeletű dolog, hanem leginkább régen ismert és régen alkalmazott berendezés, fegyver vagy harcjelzés — korszerűsített kiadása. A lényeg — nem sokat változott, csak a megoldás, a kivitelezés viseli magán a mostani évek bélyegét. A most folyó háború „legnépszerűbb” fegyverei nagyrészt az 1914—1918-as háborúban használt fegyverek korszerűsített kiadásai, nem új a hernyótalpas harcokosi, a páncéltörő ágyú őse ott harcolt a kiselejtezett 75-ös mintájú bronzcsöves tábori ágyúk képében, a korszerű aknavetőnek csak a célszabatossága és a tűzgyorsasága nagyobb, mint huszonöt év előtti őséé, a géppuskák műszaki megoldásai sem sokat változtak.

A mostani háború legnagyobb szenzációja kétségtelenül a páncélozott, tehát a földi és légi tűzhatással szemben részben védett repülőgépek megjelenése és kitűnő használhatósága. Viszont: a páncélozott repülőgép most ünnepli kerek huszonöt éves jubileumát, mert a német Junkers-gyár már 1916-ban készített olyan vadászgépeket, melyek vezetőülése, motorja és üzemenyagtartánya páncélozott teknőben foglalt helyet.

Hogyan született a páncélos repülőgép? A régi világháborús repülőgép anyaga nagyrészt fa volt és elenyésző volt azoknak a mintáknak a száma, melyek szövetyanaggal bevont acél vagy könnyűfém csőkonstrukcióval készültek. A fakonstrukció rendkívül érzékeny volt minden külső behatással, tehát a tűzhatással szemben és egy-két géppuskalövés okozta találat is elegendő volt ahhoz, hogy kormányozhatatlanná váljék.

Amikor 1916 őszén megmerevedett a nyugati front és a mozgásháborút felváltotta az állásharc, a német hadvezetőség új harcjelzést kívánt alkalmazni: a levegőből tömegesen bevetett kisméretű vadászrepülőgépekkel hátulról támadni az ellenséges állásokat és rombolni az összeköttetéseket. Az akkori gépek erre nem voltak alkalmasak, mert a földi elhárítással szemben igen érzékenyek voltak. Az elgondolás az volt, hogy igen alacsonyan repülve pásztázzák végig az ellenséges állásokat géppuskatűzzel és ezzel nemcsak zavarják, leköszék az ellenséget, hanem a szakadatlan támadások során azt erkölcsileg is megrendítik, állandó rejtőzésre kényszerítik. Az alacsonyan szálló repülőgép természetesen igen érzékeny a földi elhárító géppuskák tűzével szemben és az elgondolást csakis úgy lehetett volna a gyakorlatban kiaknázni, ha olyan gépeket vehettek volna harcba, melyek az akkori elhárító fegyverével, a géppuska tűzével szemben aránylag védettek. A világháborúban ugyanis ismeretlen volt a mai léghárító löveg, illetve a mai léghárító löveg vagy gép-ágyú nagy találati valószínűsége. A világháborús statisztikák szerint a léghárító ágyú találati valószínűsége alig érte el az egy századnyi százalékot, ami azt jelenti, hogy 10.000 lövésre lehetett egyetlen találattal számolni, ami a gyakorlatban alig volt több a — nullánál.

A német hadvezetőség megbízásából a dessau-i Junkers-gyár foglalkozott a kérdéssel és aránylag igen rövid kísérletezés után hozta ki első páncélozott vadászgép-sorozatát, mely a „J 4” típusjelzést kapta. A „J 4” úgynevezett másfél-fedelű modell volt, melynek vezetőülését, motorját és benzintartányát 500 kiló súlyú és 5 milliméter vastag páncéltéknő védte. A páncéltéknő a gépnek mondhatni összes életfontosságú részeit kellőképpen megvédte az ellenséges földi elhárítás tűzétől. Meglepően rövid idő alatt 227 ilyen gépet építettek Dessauban és bevetésük hatalmas anyagi és erkölcsi eredménnyel járt. A „J 4”-ek szinte sebezhetetlenül támadhatták az ellenséget, azt állandóan lekötötték és zavarták, de kitűnően beváltak akkor is, amikor a támadó egységek tisztámozgatója volt a feladatuk. Mint felderítőgépek is nagyszerűen beváltak, aránylag kis magasságban is tökéletesen védve deríthették fel az ellenséges tüzelőállásokat, csapatösszevonásokat. A kis magasságból



Sztává lötték a Ju 88 törzset, a gép mégis baj nélkül ért haza.

készített légi fényképek kiértékelése is sokkal könnyebb feladat volt, de beváltak a „J 4”-ek mint tüzérrepülők is, amikor kis magasságból irányították a tüzérség tűzét és figyelték meg a tűzhatást.

A kisméretű világháborús repülőgép páncélozása aránylag könnyű feladat volt, hiszen az akkori gépek tűzzel szemben különösen érzékeny részeinek igen kicsiny volt a térfogatuk. A mai korszerű repülőgép motorját, illetve motorjait, személyzetét és üzemenyagtartányait majdnem lehetetlenség egyetlen páncéltéknővel megvédeni. A korszerű hadirepülőgéppel szemben sokkal nagyobb követelményeket támasztanak, mint hajdanában, nagyobb emelkedési képességet és sebességet, nagyobb teherbíróképességet követelnek tőle. A mai repülőgép mérete a réginé sokszorosa, legtöbbszörének két, sőt háromszorosa van, személyzete 4—5—6 főnyi, a nagy hatósugár kedvéért hatalmas üzemenyagtartányokkal van felszerelve. Ha mindezt megfelelőképpen páncélozni akarnák, úgy ez olyan roppant súlygyarapodást jelentene, mely a gép mozgékonyágát, sebességét és hatósugarát igen károsan befolyásolná. A gép tökéletes páncélozását tehát nem lehet megoldani. Helyette úgy kell műszakilag megteremteni a gépet, hogy az tökéletes páncélozás nélkül is meglehetősen érzéketlen maradjon a tűzbehatással szemben és akkor is kormányozható legyen, ha az egyik vagy másik kormányzószerve sérül meg. Főleg a Junkers-műveknek érdeme az, hogy ezt az elgondolást sikerült megvalósítani és hogy a mai német hadirepülőgépek annyira érzéketlenek a tűzhatással szemben, hogy aránylag súlyos sérülések elszenvedése után is baj nélkül tudnak visszatérni támaszpontjukra.

A mai korszerű repülőgép stabilitása olyan nagyfokú, hogy ha valamely kormányzószerv — akár az oldal, akár a magassági kormányzó vagy a csűrőfelület — megsérül, még mindig folytathatja az útját. A háború folyamán sok olyan eset fordult elő, amikor a gépnek úgy az oldal, mint a magassági kormányzószerve sérült meg annyira, hogy az használhatatlanná vált, a pilótának mégis sikerült egyedül a csűrőfelületek ügyes kezelésével nemcsak irányban tartania a gépet, hanem baj nélkül le is szállania.

„*Atto-Lockheed*”

FÉKALKATRÉSZEK, FÉKFOLYADÉKOK, SZELEPÜLÉSEK STB. STB.

JURID

FÉKBETÉTEK, KAPCSÓLÓ TÁRCSÁK, TENGELYKÖTŐ TÁRCSÁK

MAHLE

OLAJSZÜRÖK, LEVEGŐSZÜRÖK, DÜGATTYUK

JÁRITZ ISTVÁN

BUDAPEST

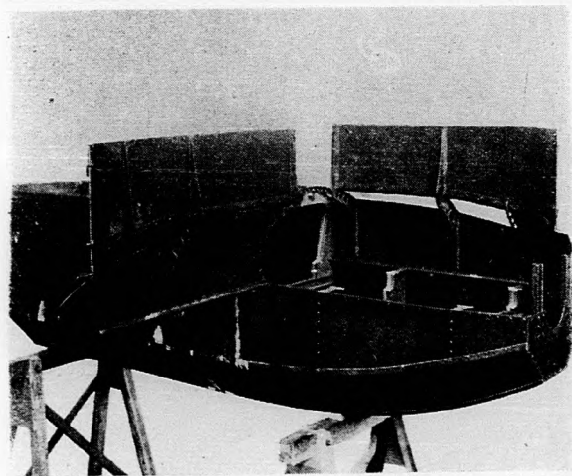
MAGYARORSZÁGI VEZÉRKÉPVISELETE.

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

A korszerű, könnyűfémből készült légszavarak is hathatósan járultak ahhoz, hogy a mai hadigép érzéketlenül legyen. Amíg a régi, fából készült légszavár a legkisebb találat esetén eltört és a felszabaduló rettenetes centrifugális erő pillanat alatt szinte kifépe a motort a gép törzséből, addig a mai fémből készült légszavár még akkor is tökéletesen elvégzi feladatát, ha azt a géppuskalövedék keresztül is üti. A szívós fémanyag igen ellenálló, nem törik, nem reped, a csavar még akkor is baj nélkül pörög, ha aránylag nagyobb repeszdarab is éri és ha el is hajlik kissé, súlyelosztása, illetve kiegyensúlyozottsága sem változik meg annyira, hogy káros centrifugális erők léphetnének fel.

A motorteknika hatalmas fejlődése ma már olyan motorokkal látja el a korszerű hadirepülőgépet, hogy a kétmotoros gép még akkor is folytathatja útját, elérheti támaszpontját és baj nélkül szállhat le, ha egyik motorja találat esetén használhatatlanná válik. Igen gyakran előfordult ez az eset a legkorszerűbb német zuhanóbombázóknál, a Ju 88-nál, mely egyetlen motorral is tökéletesen repülőképes és ha sebessége egy motorral lényegesen kisebb is, mégis minden esetben folytathatja útját, de a legrosszabb esetben is sima kényszerleszállást végezhet.

A teljesítmény repülőgép behúzóható futófelülete is lényegesen fokozta ellenállóképességét. A be nem húzóható futóműves géppel, a futómű aránylag kisebb sérülése esetén is nagyon nehézé válik a sima talajérés. A futómű sérülése miatt a sima gördülés, illetve gurulás lehetetlenné válik, a gép a talajérés pillanatában elveszíti stabilitását, a feje alá



A világháborús Junkers J 4-nek motorját, tartányát és vezetőjét védte ez az alig 500 kilós, de 5 milliméter vastag páncéltető.

vagy oldalvást lendül át, ami többnyire a gép alapos pusztulását és a személyzet sérülését jelenti. A behúzóható futóműves, teljesítmény repülőgépnél más a helyzet. A gépet futómű nélkül is „le lehet tenni”, hiszen ha 100–300 métert is csúszik a „hasán”, még akkor sem származik ebből baj vagy komolyabb sérülés.

A Junkers-művek igen értékes statisztikai anyagot halmozott fel a repülőgépek háborús sérüléseivel kapcsolatban. Az anyag gondos tanulmányozása révén nagyrészt sikerült olyan lényegteleneknek látszó, de valójában igen fontos műszaki újításokat bevezetnie, melyek a gép ellenállóképességét a maximumig fokozták. A legújabb minták mondhatni érzéketlenek kisebb találatok esetén, a törzs, vagy a szárnyfelületek sérülése már nem szegi szárnyát a gépnek. Nem ritka az olyan eset sem, amikor nehéz légelhárító ágyúból származó lövedék vagy repesz félnegyzetméteres lyukat tép a gép törzsében vagy szárnyában és a derék Ju 88 mégis baj nélkül éri el támaszpontját.

Hogy a korszerű hadirepülőgép nagy érzéketlensége ellenséges tűzbehatással szemben milyen kedvező hatással van kezelő és vezető személyzetére, azt nem is kell különösebben hangsúlyozni. A pompás Ju 88 zuhanóbombázók személyzete a biztonságának tudatával száll gépbe és jól tudja, hogy gépe a legtökéletesebb, amit csak a műszaki tudomány teremteni képes. A jó munkás is csak jó szerszámmal tud dolgozni, a német légierő nagyszerű teljesítőképessége annak tudható be, hogy kitűnően képzett, harci szellemben kiváló katonák műszakilag tökéletes gépeket vetnek harcba.

P

## 6 ÉVE BEVÁLT AZ EGYEDÜLI SZABADALMAZOTT PROTEGOM

### GUMIKONZERVÁLÓSZER

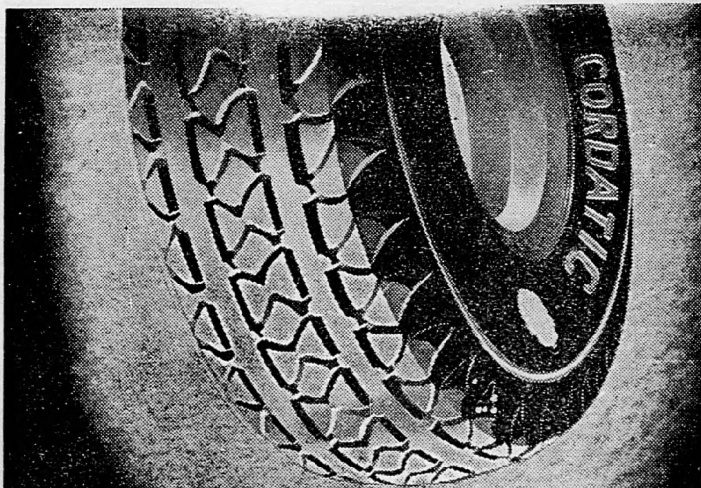
megvédi gumiját az előregedéstől,  
kiáradástól, repedezéstől és me-  
g sokszorozza élettartamát

#### A PROTEGOMOZÁS

minden autós saját érdeke!

**Minden autós szaküzletben kapható!**

Óvakodjon értéketlen utánzatoktól!



# CORDATIC

*a tökéletes autópneumó*



## Készül a kompresszoros

Balogh-Sachs

A titokzatosság homálya lengte körül azt a kismotort, amelyről senki sem tudott semmi pontos adatot azon túl, hogy Balogh Dezső, az Aeró Szövetség műszaki tisztviselője tervezi önmagának. Sokan úgy tudták, hogy egy spéci 125 DKW motorhoz készül egy váz, mások arról regéltek, hogy nemcsak hátsórugós vázat és teleszkóp-villát konstruál Balogh, hanem vízűtést és kompresszort is épít a motorhoz. Most leleplezzük a sok mende-mondát. A remekbe készült teleszkóp-villás, hátsórugós vázról és a beépített 100-as Sachs-ról készült fényképfelvételeket láttuk. És amint Balogh mondta, ha együtt lesz a pénz, akkor kivitelezzi a saját konstrukciójú kompresszort és a hengerátalakítatja vízűtésre. A terv annyira komoly, hogy a vázban már helye is van a hűtőnek. Annyi biztos, a Balogh-Sachs motor gyönyörű lesz. Reméljük gyors is.

## A kismotorosok paradicsomában

A legjobb reklám a jól kiszolgált vevő: mondja egy közgazdasági alaptétel. Ezt láttam igazolva, amikor a „jobbira hajts” előestéjén a rövid Felka-utcába néztem. Az egyik ház előtt egész „halom” kismotor állott. És mint a hangyák, úgy jártak ki és be a motorosok az egyik üzletbe. Mi következik ebből? Az, hogy a következő percben én is bementem, annál is inkább, mert reméltem, hogy jó hírt sikerül hallani valami kismotoros-versenyről.

Ilyen hírt, ha nem is hallottam, de sok hasznos dolgot láttam és egyéb érdekes megjegyzést hallottam. Először s olyan dús alkatrészek és felszerelési raktárt láttam, ami minden kismotorosnak álma-vágya. Vagy három hosszú polcon Lepper, Velede és Bruninghans nyergék és pótlések sorakoznak. Az egyik sarokban különös alakú bádoglemezek állnak. Ezek a Csepel motorokra szerkesztett védőlemezek, amelyek tökéletesen védik a motort a víztől és sártól. Kilométerórák, teleszkóp-villák, nagyoéblü benzintartályok, motorzárak, dréhgrieffek, visszapillantótükrök, villanykürtök, száraztelepek és még vagy egy tucat hasznos cikk, amit bizony elfelejtettem feljegyezni.

És az a sok vevő ott nyüzsgő a boltban, mindenkinek van valami kívánsága. A szolgálatkész személyzet lehetőleg mindent kérést teljesít. Nagyon sokan azért jöttek, hogy motorjukon a „jobbira hajts” előírásait elvégezhessék. A teleszkóp-villák iránt mutatkozó nagy kereslet miatt jelenleg csak előjegyzéseket fogadnak.

Óreg este van, mire az utolsó vevő elpurrog a Felka-utcai kismotoros paradicsom elől. Olyan a bolt, mint

a vesztett csatatér. És amíg a személyzet a „romok” eltakarításával foglalkozik, addig Pauliny Lajos, a híressé vált Cs. M. Sz. Csepel Motor Szolgálat tulajdonosa beinvitált az irodába, ahol a közeledő karácsonyi vásárról és az üzlet nagybővítéséről beszélt.

— Szeretném bevezetni, hogy a kismotorosok hölgyhozzátartozói ne nyakkendőt vásároljanak ajándéknak, hanem a gyakorlatilag sokkal hasznosabb felszerelési cikket. Ilyen például a kormányra szerelhető svájci zsebóra. Egy fogással kivethető a tokjából — tehát el nem lopható. Vagy például a saját készítményű hangtompítók, amely a „leghangosabb” motornak is „befogja a száját”. Névtáblatartónak nagyon alkalmas a kisméretű angol adóéblégytök, amelyből már csak néhány tucatunk van. Nagy örömet szerezhet az a hölgy — akinek kismotoros hozzátartozója sportszerűen motorozik — arról, hogy felülvezetett kipuffogó esővet szerelt Csepeljére. Hasonlóan szép ajándék a kifestőasztású villanykürt szárazteleppel. Van még ezenkívül sok-sok szép és praktikus ajándék, amely nemcsak örömet, hanem kényelmet is jelent a kismotorosnak.

— Hány alkalmazott áll a vevők szolgálatára?

— Ma már 16 szakember dolgozik, bizonyossággal, hogy a Cs. M. Sz. nem méltatlan az országban szerteágazó vevők nagy táborára.

A búcsúzásnál az egyik falra mutatva mondta a cégtulajdonos:

— Jövőre lebontatjuk ezt a falat, mert már kicsi ez a helyiség.

Ha van valaki a szakmában, aki megérdemli ezt a felődést, akkor az Pauliny Lajos, illetve a ma már híres Cs. M. Sz.

## A kismotoros válaszol

H. I. Szolnok: Kívánsága teljesült. Ismét megjelent a Kismotoros.

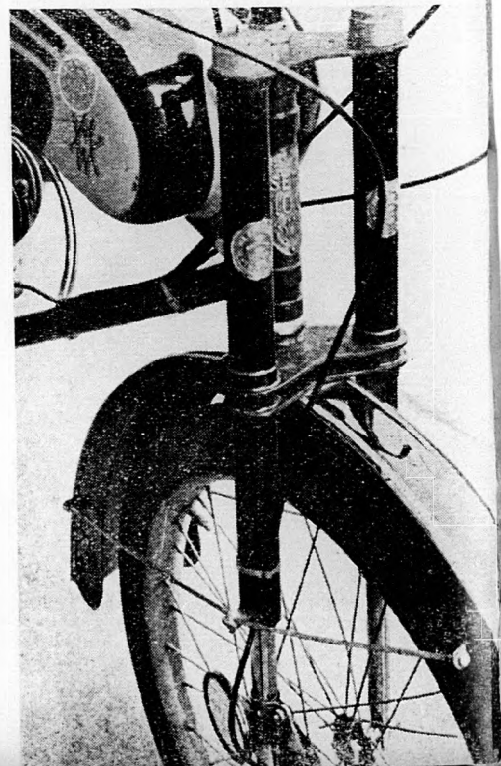
K. S., Budapest: Ezeket a vádakat bizonyítani kell. Mi is hallottunk hasonló pletykákat.

F. K., Budapest: Címét mi sem tudjuk, forduljon közvetlen a Kerékpáros Szövetséghez, Millenáris pályára.

Többeknek: A Tihanyi körverseny díjkiosztó vaesorájának nincs még terminusa. Majd közöljük, ha lesz.

Kolozsvár. Semmiféle kismotoros korlátozásról nem tudunk. Éjjel-nappal szabadon használhatja, vásár- és ünnepnapon is, akár városban, akár az országúton. Ilyesmit még csak nem is terveznek, de nem is volna értelme.

Ez a híres Cs. M. Sz. teleszkóp-villa.



## CSEPEL MOTORSZOLGÁLAT

### ÉS JAVÍTÓMŰHELY

PAULINY LAJOS

CSEPEL SEGÉDMOTOROS KERÉKPÁROK ÉS ALKATRÉSZEK ELADÁSA NAGYBAN ÉS KICSINYBEN

MOTORFELSZERELÉSI CIKKEK

TELESZKÓPVILLÁK GYÁRTÁSA

(Csáky-u. 22 és Pannónia-u. 25 között) BUDAPEST, V., FELKA-U. 6. TEL.: 298-258

# Nedves időben legjobban a fakockaburkolat csúszik

Minden autós és motoros tudja, hogy ha az úttest nedves, úgy a gép könnyen megcsúszik és megfaral, aminek az az oka, hogy a nedves útburkolat surlódási együtthatója jóval alacsonyabb, mint száraz időben. Az útfelület anyagának surlódási együtthatója tehát igen fontos tényező, mely-lyel nem árt kissé közelebbről is megismerkedni.

A csúszós úttesti lélektani körülményeivel mindenki tisztában van. Ha az úttest nedvesen csillog, úgy óvatosabban halad az, akinek helyén van az esze, különösen ha szóló-motoros, vagy pedig négykerekűjének fékei nincsenek telje-sen rendben vagy a gumijai erősen megkopottak. A legérde-keesebb az, hogy az ember hajlandó túlóvatosan haladni, mert csak idővel jön tisztába azzal, hogy a kerekei alatt levő úttest mennyire csúszik. Igen gyakran előfordul az, hogy az ember szinte lépésben halad, mert azt hiszi, hogy az úttest szappanszerűen síkos és csak idővel jön reá, hogy — kellő óvatossággal persze — vigabban is haladhat. Mert a nedves úttest és a nedves úttest között nagy a különbség. Hogy az mennyire síkos, az főleg az anyagától függ, de attól is, hogy mióta és mennyire esik vagy esett.

Minden úttest porral és piszokkal van borítva. Amikor elkezd esni az eső, a por- és piszokréteg az „ég könnyével” síkos gyurmává válik, melytől az úttest erősen csúszik. Ha azonban már hosszabb ideig esik, úgy az eső lemosa a gyurmaréteget és a nedves, de tiszta úttest már jóval gye-gebben csúszik. Minden régi autós vagy motoros tisztában van ezzel. És tudja jól azt is, hogy ha az országot útteste (persze betonról, aszfaltról vagy egyéb pormentes burkolat-ról és nem makadámról van szó) bár vizes, de már lemosó-ott már gyengébben csúszik, a közsegekben áthaladva mégis számítani kell a csúszásra, mert a falvakban több a piszok és a por, az úttesten tehát tovább ott marad a csúszást fokozó nedves gyurmaréteg.

Lélektani okokból nem árt tisztába jönni, hogy az egyes útburkoló anyagok és rendszerek surlódási együtthatója mennyi száraz és nedves időben. Mert ha tudjuk, hogy a beton például nedves időben kevésbé csúszik, úgy bátrabban haladhatunk, viszont ismerve a kiskocka surlódási együt-thatóját: szépen, óvatosan lassítunk, ha a beton helyett egy-szerre csak kiskockakövezetre érünk.

Az alábbi táblázat tudományos kísérletekkel állították össze. Meg kell jegyezni, hogy a közölt surlódási együtthatók csak abban az esetben érvényesek, ha az úttest tiszta, azaz az eső már lemosta mind a port és piszokot. Azt pedig nem kell külön hangsúlyoznunk, hogy minél nagyobb a surlódási együttható, annál kevésbé csúszik a kerék.

A rendkívül érdekes (és bizony meglepő) táblázat a követ-kező:

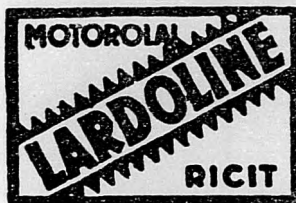
Útburkolat	szárazon	nedvesen
Fakocka —————	0.77	0.39
Kiskocka (gránit vagy egyéb kő)	0.74	0.55
Aszfalttal rögzített keramit —	0.85	0.62
Beton —————	0.85	0.62
Döngölt aszfalt —————	0.74	0.62
Éles kavicsal kevert aszfalt	0.80	0.80
Laza kavicsréteg (sóder) —	0.61	0.57
Kemény hóréteg —————		0.20
Jég (minimum) —————		0.14

A táblázatból meglepetéssel látjuk, hogy nedvesen az éles kavicsal (zúzalék) kevert aszfalt csúszik a legkevésbé és a sokszor szidott döngölt aszfalt sem olyan síkos, mint azt hinnők. Viszont ne feledjük el, hogy a sima aszfaltrétegről nehezebben mossa le az eső a porréteget és az aszfaltburko-laton simaságánál fogva hiányzanak azok a repedések és kis egyenflenségek, melyekbe a por belemosódik. Ez az oka annak, hogy bár a nedves beton surlódási együtthatója nem magasabb a döngölt aszfalténál, az a gyakorlatban mégis kevésbé csúszik. Mert a betonburkolaton rengeteg a „esapda”, ahová a por- és piszokgyurma belemosódik, így sokkal hama-rább válik tisztává, mint az aszfalt.

Meglepő, hogy a keramit sem olyan síkos, mint azt álta-lában hiszzük. Ennek is érthető az oka. A keramit ugyanis (akár az aszfalt) fényesen csillog, ha nedves. És az ember joggal feltételezi a fényesen csillogó aszfalt- vagy keramit-burkolatról, hogy jobban csúszik, mint a tompafényű, ned-ves beton. Mindennap tapasztaljuk ugyanis, hogy minden, ami fényes, sokkal simább. És ami síma, az erősebben csú-szik. Így alakul ki bennünk az a hamis vélemény, hogy a tükrösen ragyogó úttest jobban csúszik, mint a tompafényű.

## Autórúgók és spirálrúgók

**BÁN LÁSZLÓ** V., Vág-utca 5. — Telefon: 291-121.  
Gyártás és javítás, kész  
rúgók minden márkához raktáron.



December 15-én jelenik meg  
**KARÁCSONYI SZÁMUNK**  
Jegyeztesse elő az Ibusz  
pavillonnál.

**AUTÓ AKKUMULÁTOR  
AUTÓ VILLAMOSSÁGI CIKKEK  
TÖLTŐBERENDEZÉSEK  
ELEKTROMOTOROK**

**KÉSZÍTÉSE, JAVÍTÁSA**

**„ERGON”**

**EGYETEMES VILLAMOSSÁGI VÁLLALAT**

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

*Szakkérdésekben köztudomás szerint  
az „AUTO-MOTOR” mérvadó*

**MINDÉG  
TÖKÉLETES A  
KRONPRINZ  
KERÉK**

VEZÉRKÉPVISELET:  
**PERNYE KÁROLY**

Budapest, VI., Jókai ucca 12



# A motackecékpát „téli karosszériájától” avagy lehet-e télen motorozni?

Tavaly ilyenkor már csak azok motoroztak, akik a kenyeret keresték a motoron vagy a „keménylegények”, akik magáért a téli motorozás fagyos öröme miatt. — mondjuk a sportért ültek motorra.

Amint mondtuk, ez tavaly volt.

Azóta bizony történt egy és más. (No, ne ijedjen meg kedves olvasónk, nem fogjuk elsorjázni.) Többek között az is, hogy nagyon sokan nem vesznek idén autókályhát, amit pedig tavaly télen oly kemény elhatározással tervezték ki. Nem kell a kályha, mert nincs E betű. És mert járműre szüksége van Önnek is, mi mást csinálhatott volna, kellő protekcióval vásárolt egy — motorkerékpárt.

No, végre elérkeztünk cikkünk főszereplőjéhez. Ugyanis itt akarjuk bebizonyítani úgy az újsított, mint a régi motorosok bizonyos rétegének, hogy nagyon is tévednek, amikor azt állítják, hogy a jövő év április-májusa előtt bizony nem lehet motorozni. Ezzel kapcsolatban sok említés történik a nátháról, reumáról, meg egyéb hasonló mumusokról. Hát kérem szépen, határozottan állítjuk — sokéves saját tapasztalatunk alapján, — hogy a téli motorozás nem ártalmas az egészségre, csak célszerűen kell őrözködni, illetve fel kell szerelni a „téli karosszériát” a motorra.

Annak figyelembe vételével, hogy manapság nem tudunk olyan könnyen különleges ruházati cikkeket jutni, mint például: puhaszárú hosszú gumicsizma, (amelynek használatát főleg hosszú túrákra ajánljuk, de kinek van ma erre üzemanyagja?) tehát úgy állítjuk össze a téli motorozáshoz szükséges ruházatkészletet.

Mindenekelőtt azt tartjuk szem előtt, hogy nem is annyira a hideg, mint inkább a szél ellen kell védekeznünk. De mellette arról részletesen beszélhünk, nézzék meg alaposan ezt a rajzot. Egyszerű és több mint nagyszerű. Nem mi találtuk fel ezt a „téli karosszériát”, mi csak modernizáltuk, hogy úgy mondjuk, áramvonalastuk. Most pedig apostolának csapunk fel és minden motorosnak ösztönösen ajánljuk. Nem gyártja senki, nincs vezérképviselete... semmiféle anyagi érdek nem köt hozzá. Úgy-e most már elhiszi, nyájas olvasónk, hogy pillanatok alatt az a téli motorozás legrövidebb megoldása.

Evek óta használjuk ezt a „téli karosszériát”. (Az ösztönös kedvéért bevalljuk, hogy eddig minden esztendőben kaptunk egy-egy kimustrált amerikai tetőt Nagy Géza barátunktól, de idén már neki sem volt — mondván, hogy a nyitott kocsi kezd kimenni a divatból és ezért egy ilyen tetőnek a zsákjából szabdalta ki és varrta össze a Nagy Géza karosszériagyár legügyesebb kárpitosai.) Ez a megállapítás egymagában nem is lenne olyan nagy horderejű, ha nem fűznék hozzá, hogy egész télen félcipőben motoroztunk, kivéve, amikor havazott, akkor hőcípőt húztunk a félcipőnkre.

Akinek van ilyen „téli karosszériája”, annak nincs is további gondja az öltözékére, mert azon túl, hogy megvédi a lábát, illetve a nadrágot a felcsapódó víztől, hólettől, — melegen is tartja azt.

sőt tovább megyünk. A rövid motorozás után összegyűlik a kötény alatt a meleg és a testhez szabott „karosszéria” lehetővé teszi, hogy ez a „központi fűtés” áldásos kisugárzása a derekunkat is körüllegedezze. Azt pedig mindenki tudja, hogy a lábak melegen tartása felér egy jó bundával.

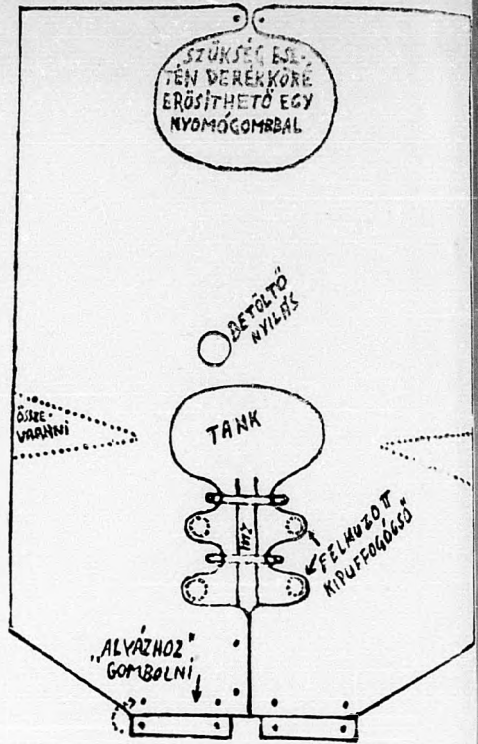
Különösen a városi forgalomban bír nagy jelentőséggel a „téli karosszéria”, mert az evvel szerelt motoron nem kell eskimómódra felöltözni a fent elmondottak miatt. A magunk részéről — a mai napig — mindössze egy puloverrel pótoljuk az átmeneti felöltő melegeit tartó képességét. Ezt pedig nem legénykedésből tesszük, hanem ravasz számításból, mert ugyan mit csinálunk majd akkor, ha a hőmérő higánya a fagypontra alatta fog dideregni? Ezt a ruházatunkat egy puha kalap, meleg kesztyű és egy, a két oldalán bőrrrel töltött egyszerű pápaszem — közönséges üveggel — egészíti ki. Bocsánat, a gyapjusálát elfelejtettük a felsorolásnál. Akinek jól impregnált ballonkabátja van, az melegebb begombolása után vidáman használhatja átmeneti kabát helyett. (A mi vízmentes ballonunk ugyanis nem menti a vizet.)

Most pedig lássuk a „téli karosszéria” technikai kivitelét. A motor és utasának méretei szerint 3—4 négyzetméter területű vízmentes ponyva és 600×50×5 mm-es laposvas szükségeltetik (esetleg két anyacsavar). A laposvasat felébe fűrészeltetjük és a vázon, a lábtartókkal egymagasságban keresünk egy olyan pontot, — elől, motor felérésítésénél — ahova minden különösebb átalakítás nélkül fel lehet vízszintesen csavarozni az előre megfűrt és a luknál derékszögben meghajlított laposvasat. Vigyázzunk arra, hogy ezek az „alváznak” szánt laposvasak — élivel függőlegesen szerelve — ne álljanak ki jobban, mint a lábtartók. Ezután nagy iv esomagolópapírból kiszabjuk a „karosszériát” és csak azután essünk olóval a ponyvának. (Nyugodtabban aludnánk, ha ezt a munkát szakemberrel végeztetnénk el.) A biztonság kedvéért lerajzoljuk a mi ponyvánk szabásmintáját, legyen ez a vezérfonal.

Hogy a sok közül még egy előnyét említsem ennek az ügyes téli karosszériának: azt hiszem senki sem szeret az esőmosta, vízes nyeregére ülni, nos ez most megszűnt, mert amikor leszállunk a motorról, a ponyvával letakarjuk a nyeret és dolgunk végeztével száraz nyeregben folytathatjuk utunkat. Vigyázzunk arra is, hogy az „alvász”, a laposvas ne kerüljön nagyon messzire a lábtartótól, annyi helyünk maradjon csak, hogy lábfejeinket kényelmesen tudjuk tartani és ha szükség van rá, pl. lábsebességváltó, fékpedál akadálytalanul tudjuk mozgatni. A ponyva alatt a combjainkon, illetve a tankon nem csak a modern ember elmaradhatatlan terhét, az aktatáskát tudjuk szárazon magunkkal vinni, hanem egyéb, komplikált kisebb csomagokat is. (Mi pl. nem egyszer eukrászütéményt vittünk így haza.)

Mi van még hátra?

Talán még a szemüveg az egyetlen



pont, amin lenne mit változtatni, de ez is csak izlés dolga. Mert mi azon a nézetben vagyunk, hogy a városban való motorozáshoz ne öltözzünk be, mint a Mille-náris betonján köröző motorosított gélemek. Eppen ezért nem viselünk haubét, még a legcsikorgóbb hidegben sem. (Ez is csak szokatlan kérdés.) Aki tehát mégis ragaszkodik az esőszemüveghez — mert ez is van, — az vagy vágjon egy borsonyi lukat egy celluloid szemüvegen, vagy egy öreg szemüvegkeretbe készítsen műszeréssel 3—4 vizintés és az orr felé részben 1—2 függőleges metszésű alumínium lapot, amit aztán az öveg helyébe lehet illeszteni.

Ha majd beállanak a zordabl idők, tessék meleg alsóruhát viselni. Akiknek van „téli karosszériájuk”, azoknak csak Jäger-ingről kell gondoskodni. A magunk részéről nagy barátjai vagyunk a kötött holmiknak. Önöknek is szíves figyelmébe ajánljuk. A sálát úgy kössük meg, hogy az — lehetőleg duplán — leérjen és begyűrhesse a nadrágunkba. Erhez természetesen a normálnál hosszabb sál szükséges.

Ez lenne a lényeg. Aki pedig ezután is kétkedve esővílja a fejét, mondván: már pedig télen mégsem lehet motorozni, az gondoljon csak a dermesztő fagyban és méteres hóban motorozó katonákra ott valahol Moszkva környékén.

Most pedig kellemes és zavartalan téli motorozást kíván minden olvasójának az  
Autó-Motor.

**A Baethazománcozása**  
ragyog, mint a  
**NAPSUGÁR**  
Budapest, VII., Garay-u. 4. T.: 424 516

# az ejtőernyő úttörői a nők voltak!

A müncheni „Deutsches Museum für Luftschiffahrt“ egyik hatalmas termében panoptikumyszerű viaszbabát látni, amint éppen kilép a léggömb fonott kosarából. A viaszbaba nőt ábrázol, aki rövid bricsesnadrágot, magasszárú tűhegyes cipőt, bársonymellényt és matrósapkát visel, jobbjával valami csomagot bontogat a kilépés pillanatában. A viaszbaba Kaetchen Paulust ábrázolja, a híres német ejtőernyős ugrónőt, akinek így állított örök emléket a világhírű múzeum.

Még 1889-ben történt... Lattemann, a híres német léghajós éppen Wiesbadenben vendégszerepelt és pont ott ért földet a pufók ballon, ahol az akkor 18 éves Paulus kisasszony a kerti lombok és anyai felügyelet alatt fogyasztotta délutáni és eredeti babkáját. Lattemann fiatal volt és csinos, Paulus kisasszony szintén fiatal volt és csinos... Hát lehet azon csodálkozni, hogy fél évvel később már szintén léghajós lett, sőt ejtőernyős ugró. Ráadásul Lattemann menyasszonya, ami tekintettel a vőlegény foglalkozására legalább olyan kockázatos ügy volt, mint az ejtőernyőugrás.

Az ejtőernyőugrás akkoriban nyaktörő vállalkozás volt. Paulus kisasszony azonban nem féltette a nyakát és így történt, hogy két évvel később már a nyilvánosság előtt végezte sorozatos ugrásait és beállott az ejtőernyőugrás női úttörőinek abba a sorába, melyet a francia Elisa Garnerin nyitott meg még 1814-ben és Poitevin asszony folytatótt.

Paulus kisasszony első ugrását Nürnbergben végezte, vagy ezer méteres magasságból. Mint később bevallotta, már a felszállás alkalmával kegyetlen gyomorgöresök kínozták és ez adott neki erőt a leugráshoz. Hiszen minél gyorsabban akart földet és — enyhelyet érni. Az első ugrást követte a tizedik, a századik, összesen 516 ízben ugrott a „semmibe“, túlszárnyalva minden férfi-rekordot.

Kaetchen Paulus emlékiratai között lapozgatva, érdekes és tragikus, sőt tragikomikus események leírására bukkanunk. Megrázó szavakkal írja le letragikusabb ugrását, melyet 1894-ben végzett Kreefeldben.

Lattemannal együtt szállt fel. vőlegénye azt az új ejtőernyőballont akarta kipróbálni, mely az ernyő és a léggömbnek volt a kombinációja. Előbb Paulus kisasszony ugrott, a léggömb éppen Kreefeld háza fellett lebegett. Még látta és hallotta Lattemannt, amint az az egyre távolodó gondolából búcsút intezett. Néhány perccel később Lattemann is kiugrott és az ejtőernyőballon felmondotta a szolgálatot, nem telt meg levegővel és mint valami szomorú és petyhüdt zászló

lobogott az egyre gyorsabban zuhanó Lattemann felett. Alig tíz méterre zúgott el mellette a halálraítélt Lattemann, nem volt segítség. És mire Paulus kisasszony földet ért, vőlegénye már régen összetört tagokkal, holtan feküdt Kreefeld fűteáján. Idegsokek és hosszú kórházi ápolás követte a tragikus napot, de két évvel később Kaetchen már újra repült és újra ugrott. Bajárta majd az egész világot és megbízható krónikások szerint naponta másfélszáz házassági ajánlatot kapott, túlszárnyalva ezzel még Greta Garbot is. A házassági tervek azonban kivétel nélkül hepienddel, azaz házasságmentesen végződtek.

A legédesebben tragikomikus esete Kaetchennek Staakenben volt. Ahol viharos időben ugrott le és szerencsétlen sorsa, helyesebben a széljárás először vágató vonat fölé sodorta, majd miután a sors kikerültte vele a mozdonyt, neki-sodorta a pályaudvart szegélyző drótkerítésnek. Szerencsére a vállalkozó szellemű ifjú hölgynek nem történt semmi baja, annál többet szenvedett a rövidszárú nadrágocskára. Kínos volt ez a helyzet úgy Kaetchennek, mint annak a lovagias, sőt lovas rendőrnek, aki maga elé emelte a levegő királynőjét és úgy vitte be diadalmenetben és lóháton a városba. Csak éppen a lezállással volt baj, mert a nadrágnak legterebélyesebb része ott maradt dísznek a kerítésen és Kaetchen a start előtti öltözködés izgalomával megfellebbezett arról, hogy a jólnevelt hölgyeknek a divat anakidején szép csipkeszegélyes és igen diszkrét alsót írt elő. Mint Kaetchen azt megemlíti visszaemlékezéseiben, a lóról való leugrás körülmenyesebb és izgalmasabb volt, mint ezerméteres magasságból...

Komoly sérülést sohasem szenvedett az „ejtőernyő anyja“, ahogyan őt annakidején Németországban becézték. Pedig landolt körtefa tetején, sírhantón, háztetön, a repülő-szerencse azonban hű volt hozzá. Egyetlen balesete életében az a láb-törése volt, melyet — tánc közben szenvedett.

## MI ÚJSAK, HÉBLI ÚR?

— Mindenek előtt legyen szíves írja meg, hogy Kozma Bandi szépen kéri azokat a versenyzőket, akik Tihanyban bukósisakot kaptak tőle kölcsön és azt még elfelejtették leadni, juttassák vissza Lehel-utca 25. szám alá Kozma Endre nevére.

— *Nagyon szívesen. Milyen híre van még.*

— Ez is Kozmáról szól, vásárolt magának egy 125-ös Puchot, mert elvették az „E“ betűjét. És ha már a Puchéknál tartunk, elmondom még, hogy az alkatrésraktár eleven katalógusa, Baranyai István elbűcsűzött a kollégáitól, mert az igazgatóság áthelyezte Baranyait az autóstálya eladónak.

— *Gratulálunk! Nem tudja véletlenül, Hébli úr, hogy mi van dr. Demjénnel, régen nem láttuk.*

— Angyalbörben van a derék Mike, meghozza a motorosoknál szolgál. Képzelmelti, szerkesztő úr, mi lesz, ha Demjén hazajön, mint kiszolgált katona, olyan repesztéseket fog művelni, hogy no.

— *Mégolyanabbakat. Eddig is nagyon tudott, hát még ezután. Hát azt hallotta-e, Hébli úr, hogy Tamási Zoltán grafikus művész...*

— *Victóriás?*

— *Igen, de ne vágjon közbe. Szóval Tamási „holtversenyben“ nyerte az Allatkert plakátpályázatát, neves művészeket utasítva maga mögé, akárcsak a motorkerékpárversenyeken.*

— *Bravó, Tamási! Rohanok gratulálni.*

— *Először is ne ordítson úgy, másodszor ne rohanjon. Mondja meg inkább, mi igaz a Fesztetich...*

— ...szórol-szóra. Gróf Fesztetich Ernő vásárolta meg az Opera mögött levő híres Kék Duna éttermet. érdekes hírt hallottam. Az új magyar vitorlázórepülés tartamrekordere, Méray Horváth Róbert, a közeljövőben a kétüléses vitorlázógép 52 óras óras világrekordját szeretné megjavítani. Ezt a nemzeti szempontból is fontos és nagyhorderejű sportteljesítményt óhajtja támogatni az Orion hőpalackgyár, amikor felajánlott Méray Horváthnak és pillanatnyilag ismeretlen újtársának egy-egy 1 literes 48 óras hőpalackot. Most már biztos, hogy nem fognak szenvedni a hidegtől, mert óránként kortyolhatnak a forró teából vagy feketéből.

## LICSÁJER JÁNOS

BUDAPESTI AUTÓRUGÓGYÁRTÓ

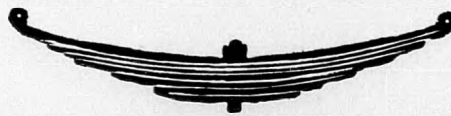
ÉS JAVÍTÓÜZEME

SPIRÁL RUGÓK KÉSZÍTÉSE

Specialista az autórugógyártásban

Telefon: 134-555

MINDENFÉLE GYÁRTMÁNYU KOCSIKHOZ KÉSZ RUGÓK RAKTÁRON



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

Telefon: 134-555

Rendszeres  
olajcserehez



TIBAY ÉS  
CÁMÉR

SHELL MOTOR OIL

Felelős szerkesztő és kiadó: KRAMER JENŐ.

Általános Nyomda és Grafikai Intézet Rt., Budapest, VI., Nagymező u. 3. Nyomdáért felelős: Dr. Uj István.