

ÁRA  
40  
FILLÉR

1-12 h. 5. 6732

17312

# Autó Motor

XIV. ÉVF. 1. SZ. 1942 JANUÁR 15

K. M. N. MUSEUM  
HIRLAPOSTYÁNYA

Délkelet-Európában is  
barátságosan fogad-  
ják a német motoros  
katonákat



# FRANCIAORSZÁGBAN MEGOLDOTTÁK AZ ACETILÉN- GÁZ ÜZEMŰ MOTORKERÉKPÁR KÉRDÉSÉT?

A gépjárműközlekedés legnagyobb problémája ma a gumi mellett az üzemanyag. A polgári élet járművei számára világszerte csak igen mérsékelt készletek állanak rendelkezésre, hiszen a hadigépezetnek minden mennyiség kevés. Érthető módon Franciaországban a legnehezebb a helyzet, éppen ezért ott indult meg a legerőteljesebben a kísérletek sora, hogy megoldják a kérdést, olyan gépjárműveket teremteni, melyek tulajdonosukat teljesen függetlenítik a benzintől.

A faszén, kőszén, fa, tufa, stb. üzemű tehergépkocsi kérdése ma már nem kérdés, hiszen, mondhatni, tökéletes megoldások vannak üzemben Európaszerte. A gázgenerátoros személygépkocsi kérdése viszont még teljesen nyílt, hiszen a generátor (a gázfejlesztő berendezés) kezelése eléggé bonyolult, súlya és nagysága tekintélyes, úgyhogy nemcsak alig helyezhető el a személygépkocsin, de karbantartása túlhaladja az átlagos, nem hivatásos vezető képességeit.

A személygépkocsi generátorüzemre való átállításának kérdését a francia ipar merőben új elgondolással kívánja megoldani. Megteremtették a kocsitól teljesen független, a kocsitól vontatott generátort. Az ilyen gépek már forgalomba is kerültek és óriási előnyök az, hogy a kocsi átalakítása nélkül alkalmazhatók. A vontatott generátor aprókeréken gördül és a kocsi farához van akasztva. A kocsi vezetését és úttartását semmiképpen sem befolyásolja és percek alatt szerelhető fel. Meglehetősen vastag csövezeték szállítja a generátorban fejlesztett gázt a motorhoz, melyen a karburátor helyett különleges keverő-berendezés foglal helyet. A Cesium gyártmányú fagáz-független például megfelelő gáz-tisztító berendezéssel van ellátva, úgyhogy a motor hosszú üzem után is egészen tiszta marad belül és a fagáz-üzemnél ismeretes kellemetlen és káros lerakódások nem jelentkeznek.

De talán ennél a megoldásnál is érdekesebb a benzin-nélküli kismotor-kerékpár, melyet Carburatő-acetilén-gáz generátor táplál. Az acetilén-gáz felhasználása régi kérdése a mai időknek, eddig tökéletesen nem sikerült megoldani, mert a megfelelő gáz-tisztító berendezés annyira terjedelmes, hogy négy-, vagy éppen kétkerekű járművön csak igen nehezen helyezhető el. Ha pedig megfelelő tisztítóberendezés beiktatása nélkül kapja a motor az acetilén-gázt, úgy rövid idő alatt tekintélyes koromlerakódás képződik, ami annak üzemét igen károsan befolyásolja.

A francia Carburatő-rendszer új látáskor eleve nére tapintott a kérdésnek. Nem alkalmaz nehézkes és nehezen kezelhető acetilén-gáz-fejlesztőt, nem kell tehát időközönként a karbid maradványait kitisztítani, nem kell vízzel stb. gondoskodni, hanem úgynevezett disszociációt alkalmaz. Az acetilén-gáznak az a tulajdonsága, hogy egyes cseppfolyós anyagokban, mint például az acetonban oldódik, helyesebben az aceton igen tekintélyes mennyiségű acetilén-gázt képes feloldani. Az elnyelés nyomás alatt történik és ha a

nyomás csökken, a gáz ismét felszabadul és tetszés szerint használható fel.

A Carburatő-rendszer úgy oldja meg a tisztítás kérdését, hogy az acetilén-gázt az acetonban való elnyelés előtt tisztítja meg úgy, hogy annak minden a motorra káros szennyezését kiküszöböli. Az oldott acetilén-gáz aránylag kis és nem túl nehéz, vékonyfalú acél-palackban kerül forgalomba, a palack egyszerű tartószerkezettel rögzíthető a motorkerékpár hátsó kereke mellett, akár a régi időben használatos nyereg-táska. A régi kevés helyet foglal el, hogy nem zavarja a szócizustat sem. A kettős palack a kis 100—120 kcm-es motornak 80—100 kilométerre elegendő üzemanyagot szolgáltat és nagy előnye, hogy a motor még könnyebben indul, mintha benzin volna a tartályban. A gyár egyébként most azzal a gondolat-tal foglalkozik, hogy a kismotorok szabványos benzintartánya helyére szerelhető oldott-gáz palackot hoz forgalomba, úgyhogy a „műanyag” felhasználása a gép külső megjelenését semmi- ben sem befolyásolná.

Az acetilén-gáz tudvalevőleg nem tartozik a legkellemesebb illatú anyagok közé, szaga erős és orrfacsaró. Viszont a nyitott levegőn hamar elillan a szaga, motoron tehát nem nagyon zavar. De

különben is sikerült olyan légmentes vezetékrendszert megkonstruálni, mely-nél el nem égett gáz még nyomokban sem jutna a levegőbe, úgyhogy a Carburatő-rendszerű gázmotorkerékpár a gyakorlatban teljesen szagtalan.

Az acetilén-gáz óriási előnye, hogy teljesen hön nyersanyagokból készíthető. Gyártása szénből és mész-ből történik, a két anyagot elektromos kemencében kezelik és így készílik a kalcium karbidot, melyből víz behatá-sára fejlődik az acetilén-gáz. Az elnye-letéshez használt aceton is hön nyers- anyagokból készül, úgyhogy nagy-tömegű gyártásnak misem áll az útjában. Egyedüli hátránya, hogy előállítá-sa nem olcsó, úgyhogy az acetilén-gáz-as üzem lényegesen drágább, mint a benzinüzem. Az acetilén-gáznak amellett kalóriaértéke sem túl kedvező, ami a motor teljesítményének némi csökke-nésével jár. Ha azonban a motor kom-presszióarányát megváltoztatják (ami kismotornál igazán nem probléma), úgy ez a kérdés is maradéktalanul oldható meg.

A francia úton haladva célszerű lenne, ha hazai technikusaink is foglalkozná-nak ezzel a kérdéssel. Oldott gázt itthon is állítanak elő, az üzemanyag megszerzése tehát nem okoz nehézsé-geket. Meg kell kezdeni a kísérletezést, hiszen hihetetlen, ma még beláthatatlan kereslet nyilvánulna meg az olyan kismotor iránt, mely független motalkó-jegetől és benzinküttől.



# CORDATIC

a tökéletes autójármű

## Előgyújtás

Nem értjük, nem értjük. Mit jelent orvosi nyelven az, ha valakit „nem túl illuminálnak” találnak. Pedig ezt állapította meg egy úrvezetőről a minap a hatósági orvos, aki — mármint az úrvezető — a hajnali órákban elgázolt egy újságosasszonyt. Hogy az úrvezető mit keresett hajnalban és grófi házaspárral súlyosbítva kocsijával az utcán, nem kutatjuk, hiszen lehet, hogy hivatalos útját véggezte. Ez nem fontos és nem is érdekes, sőt: nem reánk tartozik. De le kell végre szegezünk álláspontunkat arról, hogy hatósági szempontból ki az illuminált és ki nem az. Ezt egyszerű rátekintéssel, úgynevezett orvosi Blickdiagnózissal, vagy a patikárosok „ad oculos” rendszerével megállapítani nem lehet. Mert akkor jön az elajta kifejezés, hogy „nem túl” illuminált. Pedig büntetőjogi szempontból igen nagyjelentőségű az a körülmény, hogy valaki részegen ült a kormány mellé, vagy józanul. Vagy — „nem túl” illuminált állapotban.

Hogy mit jelent a nem túl illuminált kifejezés, ugyan ki tudja megmondani. Talán annyit, hogy a vezetőnek a jókedve nem volt olyan széles, mint a szalag a falusi násznagy fejbélijén? Ki tudja. De — vannak csálhatatlan orvosi módszerek, amelyek a beszéltetés fokát pontos és számszerű vérvizsgálattal állapítják meg. Mint például Németországban teszik, ahol a vizsgálati jegyzőkönyvhöz, a vádindítványhoz melléklék az orvosi leletet, mely szerint a vádlott véreben ennyi meg ennyi milligramm alkoholt találtak. És hogy tévedés ne legyen a dologban, még azt is megállapítják, hogy az illető általában havonta mennyi alkoholt szokott fogyasztani. Mert hiszen másképpen reagál a szeszre a mindig józan, másképpen az, aki reggelire barackot kávézik.

Nem lehetne nálunk is bevezetni ezt a csálhatatlan és számszerű eredményeket nyújtó módszert? Ez megnyugtató nemcsak az ítélkező bíróságot, hanem megnyugtató mindenkit, aki a kormány mellett ül és a sorsa attól függ, hogy a hatósági orvos a baleset okozta izgalmat mennyiben téveszti össze a szesz okozta izgalommal. Mert hiszen — ez is lehetséges.

\*

Elvi jelentőségű döntést hozott a minap a bíróság gázolási ügygel kapcsolatban. Felmentette a BESZKRT-ot a kártérítési kötelezettség alól azon a címen, hogy az elgázolt szabályta-

lanul kelt át meg nem engedett helyen az úttesten.

Nagyon nagy, roppant jelentősége van ennek az ítéletnek. Az első ablak a veszélyes üzemhez címzett börtön celláján, melyben mindnyájan benne ülünk, akik magunk vezette gépjárművön közlekedünk. A veszélyes üzem elve ugyanis kimondja, hogy baleset esetén a veszélyes üzemet folytató mindenben felelős, kivéve akkor, ha a balesetet a balesetet szenvedett okozta. Viszont — a fizika tudományára és a testek tehetetlenségének törvényére alig gondoltak — kimondták, hogy gépjárművet úgy kell vezetni, hogy az minden pillanatban azonnal megállítható legyen. A gépjárművezető tehát minden esetben hibás, mert hiszen ha az adott pillanatban megállította volna a járművét, úgy nem következett volna be a baleset.

A bíróság ítélete rés a régen bezárt ajtón. És közeledés a való élet felé. Közérdekű volna az ítéletet minél szélesebb körben ismertetni és magyarázni. Hogy végre rájöhessen a gyalogosok, hogy nemcsak a gépjárművezetőknek kell vigyázniuk. Hogy minden gyalogos a maga veszélyére lép az úttestre ott, ahol nem szabad és ha szabálytalanul közlekedve baleset érte, úgy nem kaphat jogsegélyt és nem részesülhet kártérítésben a nem vétkes gépjárművezető terhére. Ha ez átmenne a közutadba: kevesebb volna a baleset, jobban vigyázna minden gyalogos. És kevesebb dolog volna a sebészeknek, művegtag-üzemeknek és a bíróságoknak.

\*

Ilyenkor, a tél derekán évről évre foglalkozunk a kérdéssel: mit hoz az új sportevad. Az idén alig foglalkozhatunk ezzel a kérdéssel, mert az új evad nekünk aligha hoz valamit. És még azt sem lehet mondani, hogy ebben a KMAC a hibás, hiszen ma: még a KMAC sem rendezhetne verse-

nyeket. A KMAC-ról különben sem halnani semmit és bizony azt sem tudjuk, hogy vajon létezik-e még az Apponyi-téren.

Ha nem létezik, úgy nincsen mit tenni. Ha meg még létezik? Miért nem foglalkozik azzal a nagyfontosságú kérdéssel, mely a leventék motoros kiképzésével kapcsolatos. Itt volna tenni és még pénzébe sem kerülne a magyar sportfőhatóságnak, viszont nagyot, értékeset és maradandót alkotna a magyar motorosság és nemzetvédelem érdekében.

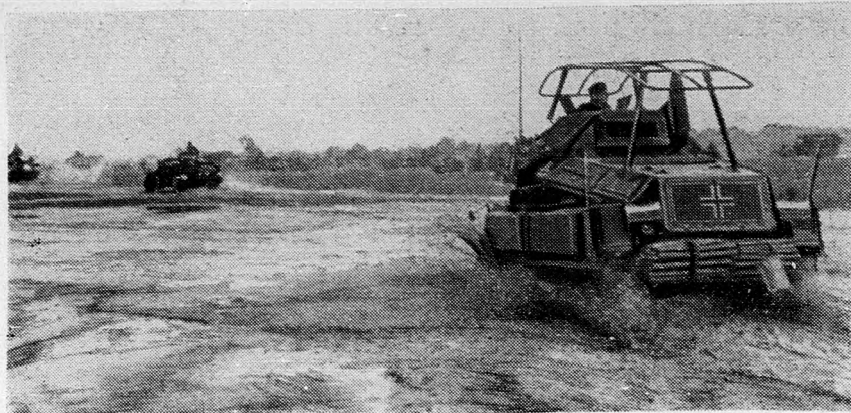
\*

Annakidején tisztelettel kértük a hatóságokat arra, hogy enyhítsék az a tilalmat, mely a kerékpárosokat tiltja ki a főútvonalokról. Annakidején régen, amikor a főváros közlekedése teljes lendületben volt, amikor ezerszámra közlekedtek a gépjárművek, volt értelme ennek a rendelkezésnek. De ma, amikor negyedórákon át nem látni gépkocsit és vasárnapokon olyan üres az utcák sora, mint munkanélküli légtornász szebe a hónap utolsó napján, ma talán meg lehetne engedni azt, hogy a doktor úr, a bankcégvezető úr, a kijelölt suszter úr a főútvonalon is közlekedhessék a kerékpárjával, melyet hajdani DKW-ja vagy Mercedese helyett használ. És ne legyen kénytelen mellékutcák útvesztőjében evickélni.

Ugyanakkor helyénvaló volna legalább a téli időszakban felfüggeszteni a teherkocsi tilalmat. A mellékutcák nagyrészét nem tisztítják meg olyan gyökeresen a hótól, mint a főútvonalakat. A szénzállító lovaskocsi viszont ott kinlódnak a mellékutcák marasztaló havában. A szénzállítás ma életbevágó jelentőségű. Nem lehetne megszokott főkapitányi rendelettel megengedni, hogy amíg az utcák hóval borítottak, addig a lövontatású szeneskocsik a főútvonalat is használhassák?



Végeláthatatlan sorokban viszik a teherautókon az utánpótlást a keleti hadszíntérre.



Páncélgépkocsik harcban.

# PÁNCÉLOSOK

Soha annyit nem beszéltek a gyors csapatok éharcosairól, a páncélosokról, mint éppen napjainkban. Ugyanakkor azonban teljes fogalomzavar uralkodik a különféle páncélos járművek meghatározásánál, amit még fokoz az a körülmény is, hogy a hernyótalpas „harcosok” és a kerekes „páncélgépkocsi” mellett még számos páncélozott járműtípust találunk a modern gyors csapatok járműparkjában. A következőkben igyekszünk megismerni ezen páncélozott járműtípusokkal, tanuljuk meg katonai elnevezésüket és ismerjük meg az osztályozásuk alapjait szolgáló elveket.

A páncéljárművek osztályozását legelőszőrűbben terepjáró képességük, illetve az ezt célzó konstrukciójuk alapján végzik el. Három csoportot állíthatunk fel: a kerekes, félhernyó és végül a hernyótalpas járművek osztályát. Lásuk őket sorban.

## Kerekes járművek.

A kerekes páncéljárművet *páncélgépkocsinak* nevezzük. Terepjáró képessége viszonylag korlátozott és működési területe főleg az úthálózatra szorítkozik. Nagysága és fegyverzete szerint háromféle páncélgépkocsit különböztetünk meg.

A *kis* páncélgépkocsi fegyverzete egy golyósörő, személyzete két fő.

A *közepes* típus 3–4 főnyi személyzete golyósörővel és nehéz puskával rendelkezik.

A *nehéz* páncélgépkocsi rendszerint 6–8 kerekű jármű, 5–6 főnyi személyzettel, 37 mm-es gépágyúval és 1–2 géppuskával.

A jó úton 60–80 km-es sebességre képes páncélgépkocsikat motorkerékpárokkal együtt felderítő tevékenységre, üldözésre, biztosító- és összekötő szolgálatra alkalmazzák. A nagyobb egységek kis rádió adó-vevő készülékkel is fel vannak szerelve.

## Félhernyós járművek.

Ezen járművek meghajtott hátsó kerekeit hernyótalp helyettesíti, míg elől a szokásos gumibronchos kerekek szolgálnak a jármű kormányzására. A félhernyós járművek eme kombinált futómű megoldása folytán fokozottabb terepjáróképesség mellett az úton is elég gyorsak.

A félhernyós járművek a gyors csapatok legkülönfélébb segédjárműveit őelik fel, mely járművek főfeladata a szállitás és nem a harc. De ide tartozik a nagyobb kötelékek parancsnokai számára rendszeresített, rádiófelszerelése révén a felderítő részekkel és az alegységek parancsnoki kocsijaival összeköttetésben álló ún. *parancsnoki kocsi* is. Azonos alváz, de 10–12 főből álló raj befogadóképes páncélozott felépítményű páncélozott szállítógepkocsik szolgálnak a páncélos előretörés váratlan akadályait megterő különleges rohamcsapatok szállítására. Hasonló páncélozott járművek gondoskodnak a harcban álló páncélos kötelékek létszer- és üzemanyag eállításáról. Mindezek a járművek vontatásra is alkalmasak, hol páncéltörő ágyút, hol légvédelmi gépágyút vontatnak igen gyakran egészen a tüzelő állásig. Fegyverzeteik, nem lévén harcra alkalmasak, általában csak az állványra szerelt géppuska légi támadások elhárítására.

További védelmüket harcokosik és páncélgépkocsik látják el.

A felsőbb vezetés és az előrenyomuló gyorskötélékek parancsnokai között a páncélozott híradókocsi tartja fenn a fontos összeköttetést.

## Hernyótalpas járművek.

A hernyótalpas járművek megbirkózhatnak a legmostohább terepviszonyokkal is. Ezek a *harcokosik*, melyeket a polgári nyelv általában tankoknak nevez. Legkisebb típusuk az ún. *kis* harcokosik, súlyuk 1,5–4 tonna, majd sorra következnek a *könnyű* (4–9 t.), a *közepes* (9–18 t.), a *nehéz* (20–40 t.) és végül a *legnehezebb* (40 t. feletti) harcokosik.

Páncéltart szempontjából: a *kis* harcokosi páncéltart védelmet nyújt a gyalogsági lövedék ellen, a *könnyű* a nehéz géppuska ellen, a *közepes* a nehéz géppuska acélmagvas lövedéke ellen, a *nehéz* és *legnehezebb* harcokosik páncéltartja a páncéltörőágyú találatára ellen is védelmet nyújt. Gyakor ezek a megállapítások milyen gyakorlati értékkel bírnak, nehéz eldönteni, nyilvánvaló azonban, hogy csak bizonyos elhárító fegyverekre nézve állhatják meg helyüket és a páncéltart ellenállóképességének a *nehéz* és *legnehezebb* harcokosik páncéltartja ellenállóképességének fokozása mellett fontos tényező a páncéltörő gránátok átütőképessége is.

Fegyverzet szempontjából a *kis* harcokosi felszerelése 1–2 géppuska; a *könnyű* 1–2 géppuska, nehéz puska, olykor 20 v. 37 mm-es gépágyú; a *közepes* 2–3 géppuska és egy 47–75 mm-es löveg; a *nehéz* 2–3 géppuska és egy két 75–105 mm-es löveg, míg a *legnehezebb* harcokosikon több löveget és nehéz géppuskát találunk.

Eltérő szerkezetiek a *vizen úszó* harcokosik, míg a különleges harcokosik az említetteknek csupán változatai. Ilyen a *lángszórós harcokosi* egyik tüzgép helyén lángszóróval és maga után vontatott olajtartánnyal. A *híradó harcokosi* feladatára e'nevezése világít rá, akár csak a páncéltörő ágyúval felszerelt *harcokosi vadászóra* is.

Különleges fegyver a *rohamágyú*, közepes harcokosi-alvázza szerelt, jól páncélozott 75 mm-es löveg, mely állva, nem pedig menetközben tüzel és így harcjelvisésében tulajdonképpen a tüzer-séghöz tartozik.



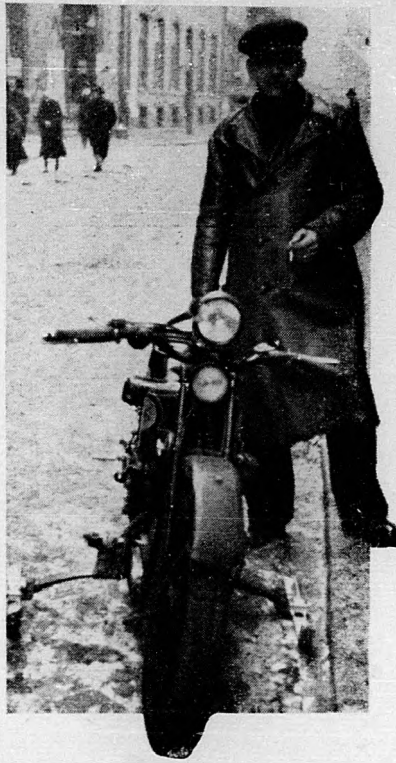
Beszáll a harcokosi személyzete,

MEGJELENT  
ISMÉT

# A SZÁNTALPAS MOTOROS

Néhány év óta most jelent meg ismét Budapest hófödte utcáin az oldal-támasztékkal szerelt szoló motorján Südi mester. Az egyébként is cinikus pestiekre nem hat már ez a furcsa, de minden bizonnyal ötletes megoldású jármű. Képzeljék csak el, hogy a magas hőszántásos körüton végigrepeszt egy szólomotorkerékpár. Aki nek már, módja, vagy alkalmá volt a Südi-féle megoldás nélkül ilyen motoros „ítéletidőben” motorozni, az tudja csak igazán megbecsülni ezt a Kolumbusz tojását.

Mert hát miről is van szó; a szólomotorkerékpár két oldalán rügözött kitémasztó karokat kap, amely kizárja a jármű eldülését vagy kicsúszását. A technikai megoldása roppant egyszerű. A rügókészítőnél vegyünk egy kormányzélességű, nem nagyon kemény kocsi rügőlapot, amit — középben alkalmas helyen megfúrva — az alvázhöz, vagy a lábtartókhoz erősítünk néhány csavarral. (Természetesen a menetirányra merőlegesen.) A rügőlap végeihez — a menetiránnyal párhuzamosan — egy-egy 40—50 cm-es, elől sílécszerűen felgömbített „L” vagy



„T” vasat erősítünk, amelyek a gép függőleges állásában nem érintik a talajt, hanem attól 1—2 cm-re vannak. (E megoldás továbbfejlesztésére ajánljuk, hogy a kitémasztótálpakat ne fixre, hanem egyszerű biztosítással állíthatóvá készítsük.)

Südi mesternek ez már a második szántalpas motorja. Az elsőt, amelyet 4—5 évvel ezelőtt készített magának, az egy négyhengeres nagy Cleveland volt. Ez annyiban különbözött a mai kis Méraytól, hogy azt nem rövid idomvasak, hanem egy-egy szabályos síléc támasztotta ki. A motoros cowboy — merthogy Südi széles karimájú sombrero-ban száguldott —, a legjegebb vagy havasabb úton is tökéletes biztonsággal haladt. Amikor filmhíradót csináltak róla, hatvanas tempóban leszállt a nyeregből és kétlábbal az egyik sílécra állott. A sítalpas szólomotorok óriási sikere volt — külföldön. Ennek is az volt a sorsa, mint a többi magyar szabadalomnak. Lenne ez csak külföldről behozott készítmény, bezzeg minden kis Csepel evvel futna.

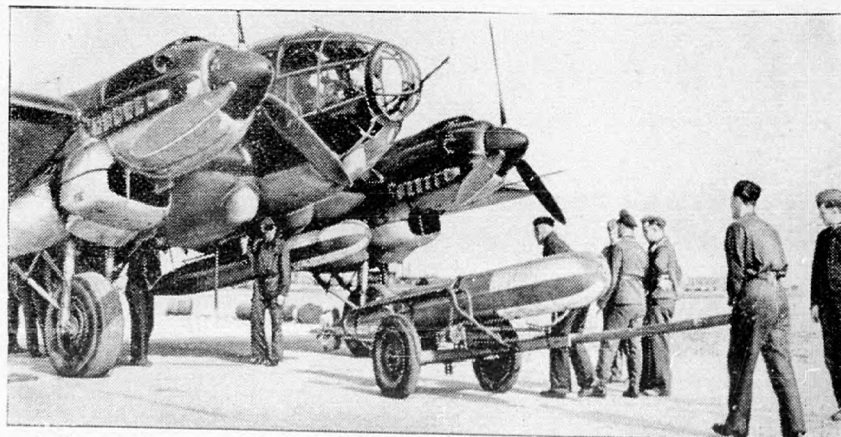
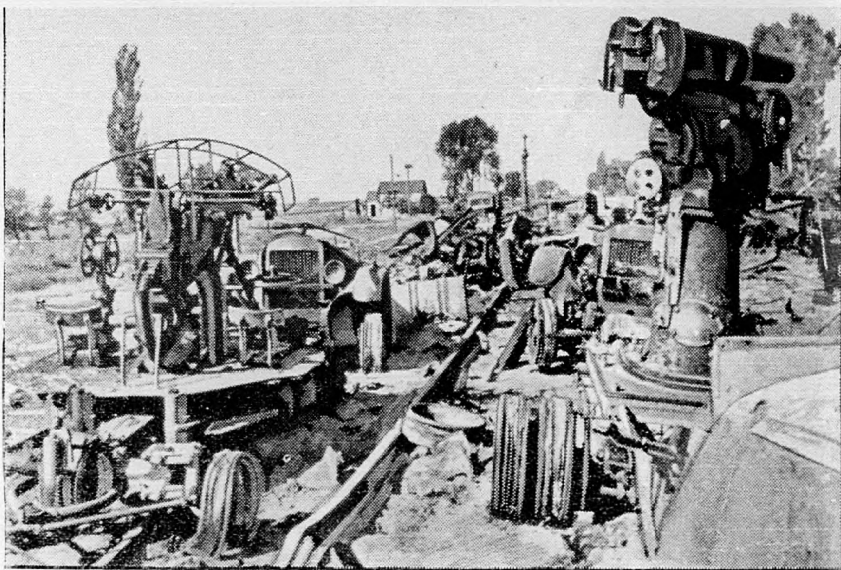
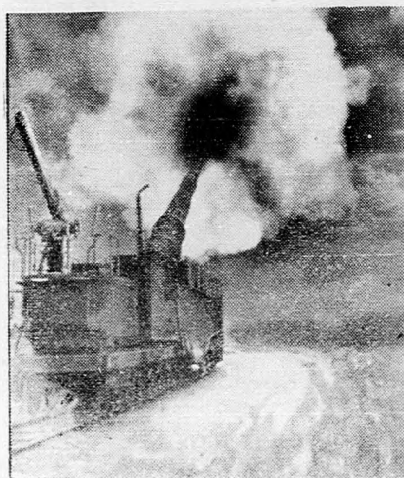
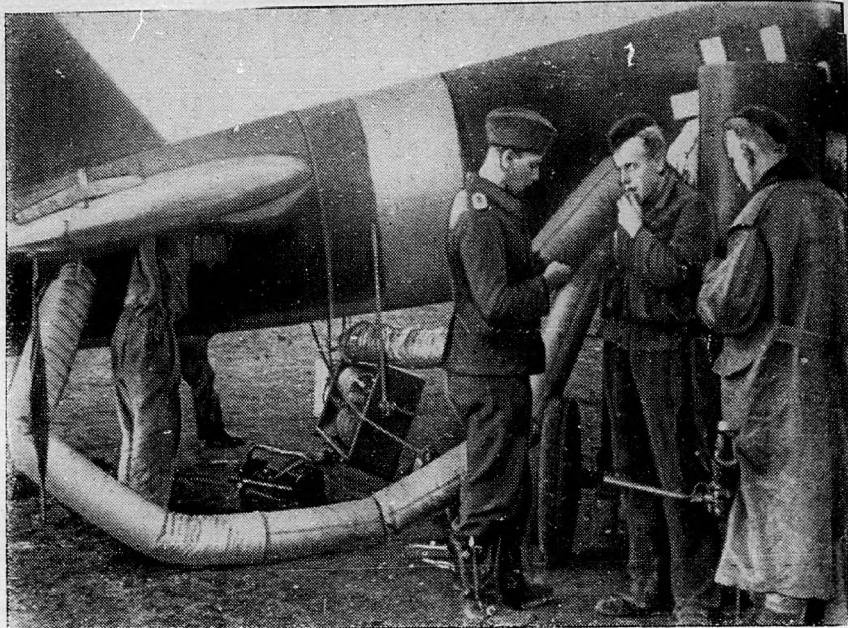
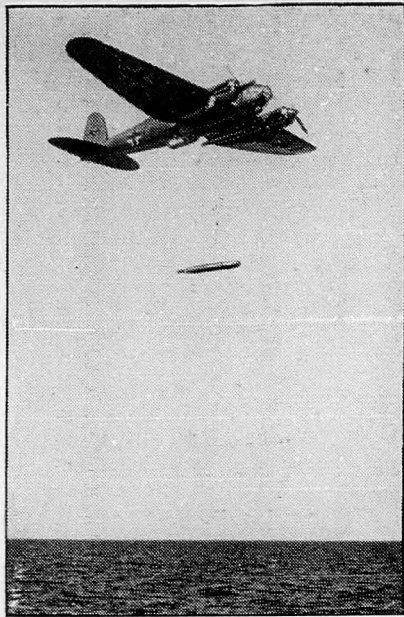
**Osram  
világítás  
biztos  
látás!**



*Fényszótokban  
előszecetettel használják  
**OSRAM-BILUX-lámpát,**  
mert  
tompított világításnál  
fénye szélesen sugárzó*

# OSRAM

*auto-lámpák*



Balra, fentről lefelé: Munkában a torpedóvető repülőgép. — Leningrádot lövik. — Hernyótalpas vontatóra szerelt páncéltörő. — Fent: Indítás előtt meleg levegővel hevítik fel a repülőgépek motorját. — Középen: Autótemető keleten. — Lent: „Ebédel” a torpedóvető repülőgép.

*Torpedo*

---

*Komet*

---



**K E R É K P Á R A G Y A K**

---

*Sachs*

---



**K I S M O T O R O K**

---

**FICHTEL & SACHS A. G.**

**VEZÉRKÉPVISELET**

---

**STEYR-, AUSTRO DAIMLER-, PUCHMŰVEK  
BUDAPEST, VI., LEHEL-UTCA 25. SZ.**

A takarékoság fontos tényezője —

## az elektromos berendezés tökéletessége!

Ma — sajnos — nincsen izgalmasabb tárgyköre az autósok és motorosok, mint a takarékoság. Amíg a mulban a sebesség, a hegyászóképesség, a síma húzóerő biztosítása volt a legfontosabb kérdés, addig ma mindez eltörpül, hiszen csak az a fontos, hogy a jegyre kapott motalkókból mennyi kilométert lehet kicsikarni. Ez az oka annak, hogy olyan kiterjedten foglalkozunk a takarékoság kérdéseivel nemcsak az egyén, hanem bizonyos vonatkozásban a nemzetgazdaság céljait is szolgáljuk. Hiszen a benzin, a motalkó ma nemzeti vagyon, melynek minden cseppjét a hű sáfárt jellemző gondossággal és körültekintéssel kell felhasználni.

Kevesen tudják, hogy a takarékos üzem mennyi sok tényező összjátékából tevődik. És még kevesebben hallottak arról, hogy az elektromos- és gyújtóberendezés műszaki állapota milyen döntő módon avatkozik be a százkilométerenként elfogyasztott motalkó mennyiségébe. Ezt a kérdést akarjuk tehát a kellő megvilágításba helyezni.

Tökéletes, jól beállított gyújtás nélkül nincsen takarékos üzem! Ha például az egyik henger gyertyája gyengébben gyújt, mint a többi, úgy ebben a hengerben nem gyullad meg tökéletesen a beszívott gáz, a robbanás „lusta”, mintha csak utóglyújtásra volna állítva. Természetesen ilyenkor a ludas henger munkateljesítménye is erősen csökken, annak ellenére, hogy éppen úgy megissza a maga motalkóadagját, mint a becsületesen gyújtó henger-testvérei. Néha az is előfordul, hogy egy-egy hengernek olyan gyenge a gyújtása, hogy a keverék a kipuffogócsőben távozik el anélkül, hogy egyáltalán felrobbant és munkát teljesített volna. Ilyenkor nemcsak feleslegesen fogy a benzin, hanem a forgattyúházban levő olaj is erősen hiqul, ami annak kenőértékét károsan befolyásolja és időelőtti olajcserét tesz szükségessé.

Elegendhetetlen tehát, hogy időközönként, legalább egy-két havonta egyezben alapos vizsgálatot tartassunk a gyújtás körül. Elsősorban a megszakító és elosztó igényel karbantartást és figyelmet. A megszakító kontaktusa legyen tökéletesen tiszta és adjon fémes, jó érintkezést és hézaga legyen úgy beállítva, ahogyan azt a gyár írja elő. A rossz, égett, kopott szakító kontaktusavarokat azonnal ki kell cserélni. Az elosztó legyen belül tökéletesen

tiszta és pormentes, a szénkefe adjon jó érintkezést.

A gyújtógyertyák műszaki állapota is döntő fontosságú a takarékoság szempontjából. Akármilyen jók is a mai gyertyák, örökké semmi sem tart. Igaz, hogy a jóminőségű, márkás gyertya akár 50.000 kilométer után is gyújt, mégis tartjuk magunkat a régi szabályhoz és minden 15.000 kilométer után cseréljük ki őket. Mert a túlhasznált és a jó állapotban levő gyertya gyújtóképessége között nagy a különbség, az agyonnyúzott gyertya is gyújt, jár vele a motor, viszont „lustán” gyújt, ami teljesítménycsökkenéssel jár. És ne feledjük el, hogy minden teljesítménycsökkenés ellensége a takarékoságnak, hiszen a maximális teljesítményhez szükséges motalkót használjuk el, a teljesítménynek viszont egy részét kapjuk, végeredményben üzemanyagot prédálunk el.

Sokan azt képzelik, hogy a gyertyacserét a gyertyagyárak azért írják elő, hogy az eladási forgalmukat növeljék. Szó sincsen ilyesmiről, különösen ma nem, amikor a gyertyák nemes anyaga olyan nehezen szerezhető be és a gyárak annyira túl vannak terhelve hadi-rendelésekkel.

A gyertya helyes hőértéke is nagy befolyással van a fogyasztásra. Nem akarjuk ismét elmagyarázni a hőérték fogalmát, hiszen eleget foglalkoztunk vele. Ha azonban nem megfelelő a használt gyertya hőértéke, úgy a gyújtás nem lehet tökéletes és koragyújtások léphetnek fel, ha túl alacsony a hőérték. Ilyenkor a motor dolgozik ugyan, szalad a kocsi, csakhogy a motor úgy dolgozik, mintha utóglyújtást kapna. Teljesítménye csökken, amit motalkóval kell megfizetnünk.

Nem utolsó a sorban az akkumulátor-telep. Ha nincsen meg a kellő feszültsége és csökkent az áramerősség, úgy a szikrák nem lehetnek elég forrók, újra „lusta” gyújtással állunk szemben. És nagyon nehezen indul a motor, végtelen önidítózásra kényszerülünk, közben nyitva a motor szivatója, perceként át itatjuk a drága, benzinben gazdag szivató-keverékkel.

Bár nem tartozik a gyújtáshoz, ha már takarékoságról van szó, néhány szóval a szivatóról is kell szólnunk. A szivató azt a célt szolgálja, hogy a motor az induláshoz szükséges benzinben rendkívül gazdag keveréket kapja meg. A szivatót csak addig szabad tehát használni, amíg a motor beindult,

illetve annyira felhevült, hogy a szivató kikapcsolása után is szabályosan pörög. Sokan hozzáfogtak, hogy a szivatót negyedórát is nyitva tartják. És elfelejtik, hogy ezzel nemcsak az olajat hígítják, hanem olyan tekintélyes és felesleges benzinmennyiségeket használnak el, melyekből havi sok-sok kilométer tudnának megtenni.

## Az RLE rendezi a II. kismotoros G. P.-t.

A Rákospalotai Levente Egyesület részben megoldotta az ifjúság motoros kiképzését. A most megalakult „Rákospalotai Levente Egyesület kismotorszakosztálya”, mely ezidőszent a levente intézményeknél ismeretlen motoroktatást már meg is kezdte Kiss János levente szakoktató vezetésével.

Az egyesület március 15-én rendezi a népligeti kismotor Grand-Prix-t is, melynek előkészületein a szakoktató már dolgozik is. A Grand-Prix négy előfutamból áll, két előfutamban csak levente ifjak indulhatnak (teljes felszerelés kötelező), a másik két előfutamban polgári egyesületek tagjai (vagy egyetlenkivüliek) részére lesz fenntartva. A versenyvezetőség már most közli, hogy a nevezéseket a beérkezés sorrendjében jegyzi elő, tehát a létszám betelte után érkező nevezéseket már nem lesz módjában elfogadni. Minden nevező postán kapja meg a versenyfeltételeket.

Amennyire mód és lehetőség lesz, úgy a német motoros Hitler Jugend válogatotja is starthoz áll.

Nevezni Kiss János, Budapest, VI., Kmetty-u. 22. sz. alatt lehet.

## CSEPEL MOTOR SERVICE



ÉS JAVÍTÓMŰHELY  
PAULINY LAJOS

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

BUDAPEST, V., FELKA-U. 6. TEL.: 298-258  
(CSÁKY U. 22 ÉS PANNÓNIA U. 25 KÖZÖTT)

## LICSÁJER JÁNOS

BUDAPESTI AUTÓRUGÓGYÁRTÓ

ÉS JAVÍTÓÜZEME  
SPIRÁL RUGÓK KÉSZÍTÉSE

Specialista  
az autórugók  
gyártásában

Telefon:  
134-355

MINDENFÉLE GYÁRTMÁNYU KOCSIKHOZ KÉSZ RUGÓK RAKTÁRON



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

Telefon:  
134-355

## Papp Simon a Magyar Amerikai Olajipar élén

A kormány a Magyar Amerikai Olajipar Rt. Magyarország területén lévő minden üzemét a személyzettel együtt a m. kir. Kincstár használatára átvette és az üzemek vezetésével Papp Simon bányaugyi főtanácsost, a kiváló, nagytekintélyű szakembert bízta meg.

# Mit hoz az 1942. év?

újdonságról, meglepetésről és szenzációról jóslott prof. K. S. minden idők legnagyobb látnoka

Az emberrel egyidős a babona, a jövőbevaló kémlelés a kíváncsiság és még sok ehhez hasonló rossz tulajdonság. Ez alól természetesen mi sem vagyunk kivételek és most, hogy — reméljük — elmúlik e gyarlóságunkat, elmondjuk mindazt, amit K. S. jósfenemőtől halottunk az újesztendőre vonatkozólag.

A „esodálatos” képességgel megáldott esodálatos hímpók a Józsefváros egyik kis utcájának még kisebb házában szerényen meghúzódó (és ha ezt a jelzőt tovább lehet fokozni, akkor), amég ennél is kisebb lakásában találtuk, amint éppen a jövőbe nézett, sokdioptrás drótkeretű szemüvegen keresztül.

Na, de most tegyünk félre minden tréfiát, legyünk komolyak, mint a Mester, aki csak az előzetes ellenőrzés (vajjon nem vagyunk-e a rendőrségtől?) és az általunk ismert egyik hölgy-páciensének néhány kíséző sorának elolvasása után volt hajlandó a sötét, hideg és kelkaposztaszagú konyhából a még kelkaposztászagú kis szobába bevezetni.

Nem akartunk mindjárt a bemutatkozásnál rosszmájúak lenni, amikor arra a kérdésre: *mit tetszik kívánni* — nem azt feleltük, hogy ezt egy perfkét jósnak tudni kellene, hanem szép, udvariasan elmondtuk, hogy ilyenkor az év elején kikereshünk egy elsővonalbeli jóst, akivel, az „Autó-Motor” olvasótáborát érdeklő kérdésekről elbeszélgetünk. Így esett a választás Őreá.

Mély meghalajással nyugtázta a fenti válaszunkat és mielőtt beleesett volna a transzba, sietve, de roppant diplomatikusan megérdeklődött a tiszteletdíjjal kapcsolatos dolgokat (míután legalább olyan mértékben tart igényt a díjra, mint a tiszteltetre), mert úgy láttuk, hogy a Mester — jölehet kitiünő jós, de rossz emberismerő — összetéveszt *Hearst*-el, a dollárokból is milliomos újságkirállyal. (Bár már olyan pletykát is hallottunk a kiadólívatalkunkban, hogy Hearst ügynökei tárgyaltak az „Autó-Motor” átvételéről, mondva hadd legyen Hearst-nek egy jó autójátszaja is.)

Végül is megállapodtunk a Mesterrel, aki valóban nem kért sokat, ha figyelembe vesszük a szenzációsabb szenzációsabb jóslatait; direktre alkalmi és maximált áron jutottunk hozzá.

— *Nos, kezdjük el* — mondta a számtalan elszívott Leventétől nikotexes hangon. — *Mire is kíváncsi?*

— *Mit hoz az újesztendő a magyar, valamint a nemzetközi autó- és motorsportban? Ez lenne a tulajdonképpeni magva ennek a riportnak* — mondtottuk — *de most még lenne egy soronkívüli kérdésünk. Ért Ön Mester a motorhoz? ... Vezetett már autó- vagy motorkerékpárt?*

Homlokára toltá pápaszemét és mint a tyúk, villánszobában humyorgatni kezdett.

Megijedtünk.

De jó lenne, már kívül lenni. A körüteg futnánk a nagy hóban.

— *Hm... fr... fr... fr...* (ez utóbbi hang a nátha okozta szipáklásból eredt), *tulajdonképpen értek hozzá, mert a sógorom Tolnatamásiban kifejtett eszélőgéptulajdonos és nyaranta náluk nyaralok. Tetszik érteni... — fordult felénk jelentőség-teljesen, miközben a több helyen megforrasztott szemüvegét visszatette az orrára. — Meg aztán motorkerékeskedő felem is van.*

— *Heggye, heggye, márhoggye ctenénk* — siettünk megnyugtanni, miközben dilemmáink tovább szaporodtak. Ad egy: van-e a Mesternek zsebkendője, ha van, miért nem használja? Vagy talán olyan, mint a gallérja, amely ugyan ott ül a nyakán, ahelyett, hogy a szemnyesláda legalján szögyenezne. Ad kétfő: nem értjük, mi köze a Tolnatamásiban levő sógorának az ő technikai tudásához. De hát istenkém, ki lát e látóki emberek agyába? — Na nem igaz?

— *Tessék írni!* — Miközben parancsolóan bökött felénk a részben nikotintól is barna ujjával. — *Idén kevés verseny lesz... fr... fr... nem lesz ligeti grand priksz (így fonetikusan), meg nem lesz Scabheggi verseny sem.*

— *De kedves Mester,* — mondtok elhálve — *ezt mi is tudtuk, annál is inkább, mert ezeket a versenyeket már évek óta nem rendezik meg.* (Ügylátszik a nagy jövőbelátó tévedésből rükkerebe kapcsoló és így multiba nézett.)

És a nagy látnok nem hagyta magát zavarni.

— *Azért lesznek versenyek. A fiatalságtól duzzadó erők beolvadnak egy új motoros megmozdulásba... várjon csak... (behúnyta a szemét, szinte látszott, hogy gondolkozott). Bátor Motorosok Csoportja, így hívják az egyesületet, ahonnan gyökeresen kilittották a szeszest íalt, no meg a gyengébb nemet. Ezeknek a feddhetetlen erkölcsű ifjaknak törekvítése a makulátlan tiszta csoportélet.*

**Az egykereki motorkerékpárról, a BMCs.-ről, az FTC új elnökéről, a KMAC-ról és még sok érdekes**

— *Nagy port fog felverni, majd amakidején az a hír, hogy a nagy Zamacsnik lesz az FTC motorszakosztályának az elnöke. Erre az időre fog esni a Frádi legdicsőségesebb korszaka.*

Majd minden átmenet nélkül így folytatta:

— *Láttom az egykereki... fr... fr... motorbiciklit. Vatahol a hegyek között száguld véle egy idősebb férfi... Szakálla van — tette hozzá magyarázólag. (Lehet, hogy ez Sváje és az idősebb férfi talán Tell Vilmos személyesen.)*

— *Hogy néz ki ez a motor? — kérdezzük gyorsan.*

— *Sajnos nem látom már, mert nagy a por és már elég messze jár. Itthon is nagy felfedezés fogja felrúzni az elfáult embereket. Olyan autót fog készíteni egy kis vidéki mesterember, amelybe nem kell benzín.*

— *Brávó, de már igen! — rikkantottuk el magunkat. — Mi hajtja majd a motort?*

— *Víz.*

— *?*

— *Igenis víz, helyesebben gőz.*

(Na, na. Maga kis huncut. Maga a sógorának akar egy kis ingyen reklámot.)

— *Ugyan kérem, ez olyan, mintha most fedeznék fel a hamut. Ezt már jó néhányan, sok száz évvel ezelőtt felfedezték.*

De amint már az előbb mondtuk, nem engedte magát zavarni, újabb cigarettára gyújtva folytatta.

— *A német- és olaszországi nagy autó- és motorgyárak több magyar versenyzőt fognak meghívni a tehetségkutató versenyekre. Ezeknek azoknak ezúton üzenem, hogy okosan álljenek a Fortuna szekerén (ránk villantva szemüvegét, kihúzta magát, jelezve, hogy ő nemcsak egy olyan akármilyen látnok, ő művelt, intelligens ember, lám hogy tudja, mikor lehet használni ezt a klasszikus mondást). — Egy-két ember be is fog válni.*

— *Mi újság lesz a KMAC portáján? Mit fog Landauer csinálni? —* kérdésünkkel realisabb mezők felé tereltük a látnoki gondolatok boeikáját.

— *A KMAC ismét nagy lesz, verseny-versenyre fog halmozni (pedig az előbb arról beszélt, hogy nem lesznek versenyek. Hát ilyen kiszámíthatatlanok ezek a jóskok). Társadalmi megmozdulás lesz minden KMAC-est, amit a Művelődés Házában fognak rendszeresen megtartani. Természetesen lesznek Vidám Esték is, amit a Touring Clubbal karöltve csinálnak — tette hozzá mentegetődzve, mikor ijedt tekintetünket meglátta.*

— *Landauernek nem lesz egyetlen párbaja sem az új évben. És továbbra is ő marad a titkári székbén (azt már igazán nem kell tudni egy szegény jósnak, hogy Landauer dr. nem titkár, hanem vezértitkár) és azt fogja csinálni, amit tavaly. Fr... fr...*

— *Milyen szakmai változás várható 1942-ben? —* érdeklődöttünk tovább.

— *Szöszérint vett értelemben nemigen lesz változás, ha csak... ha csak az nem, hogy egy társas cég egyik tagja meg fog nőszülni. Természetesen néhány új cég is fog alakulni, de hát ez nem olyan érdekes... fr... fr... fr... —* mondta elmélázva, majd lelkesülten folytatta — *nagy szezonjuk lesz a garázsosoknak és a gumisoknak.*

— *Ne haragudjon, hogy közbevárok, de amit most mondtok abban valami tévedés van, ugyanis gumiban ma is óriási a kereslet!*

— *Jaaa, persze elfelejtettem, hogy mindez a háború után lesz...*

— *... mikor lesz vége a háborúnak, —* esaptunk rá stuka módjára.

— *Hát, hát... még ebben az évben, úgy szeptember és november között —* hangzott a meggyőződés nélküli válasz. — *De akkor aztán olyan fellendülés virrad az automobilosokról és motorbiciklisekre, hogy az valami csuda lesz.*

Annak reményében, hogy ha más nem, de ez az utolsó mondat mielőbb valóra válik, sietve elbúcsúztunk a mestertől, az előre kialakított pengők lefizetése után.

— *A viszontlátása jövő ilyenkor... fr... fr... —* haragta utánunk a sötét udvarban.

Mi pedig már most elhatározzuk, hogy jövőre csakis jósbőszők megyünk, az legalább nem ért a technika-hoz, vagy legalább nincs Tolnatamásiban rokona.

## Autórúgók és spirálrúgók

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

# Törpe — mely legyőzi az óriást!

Kiterjedt szerviz és alkatrész-szervezetet létesít Magyarországon a SACHS gyár

A Sachs motorokat nem kell bemutatnunk a magyar közönségnek, hiszen mindenki ismeri a kismotorokat ezt az úttörőjét, mely már akkor szerzett létjogosultságot a 100—125 kcm-es gépeknek, amikor a közvélemény szerint 200—250 kcm-nél kezdődött a motorkerékpár és ami azon alul maradt, azt szerették játékszernek nevezni. Az akkori motorkerékpárgyártás nem számolt kellőképpen a kismotor sajátoságaival, nem vette figyelembe azokat az előnyöket, melyek a kicsiny, teljesítőképese, rendkívül takarékos, amellet gyors és jó hegy-mászó kismotorból adódnak. Hogy a kismotor ma izmos tényezője a motorosításnak és polgárjogot nyert európa-szerre, az nagyrészt a schweinfurti Fichtel & Sachs AG. gyárnak köszönhető, melynek Sachs motorjai utat mutattak és ma is az élen haladnak.

A 98 kcm-es Sachs kismotorok nagy-szerű képességeire frappáns módon hívták fel a figyelmet és egyedülálló teljesítménye kapcsán bizonyították be a kismotor életjogát. A gyár négy sorozatgyártmányú 98 kcm-es kismotort állított csatasorba és a német ONS hivatalos felügyelete mellett vállalkozott arra, hogy a négy törpével legyőzesse — az óriást. Kiválasztották a világ legnehezebb motoros terepét, több mint 1000 kilométeres távolságot, mely felölelte a világ leghírhedtebb 14 alpesi hágóját, több mint 18.000 kilométer magassági különbséget. És ezt a nagy túragépkocsinak is meg-erőltető próbát a négy kis Sachs alig négy nap alatt teljesítette, legyűrték a félelmetes Szent Gotthárdot, az Oberalpot, a Simplon hágót, a Bernar-dinot, a Stülser Joch-ot, a Bernina hágót, a Furka Pass-ot és helyenként 2700 méter magasra is felkapaszkodtak a tenger színe fölé. A havas, jeges alpesi hágószerpentinek nem képeztek akadályt, az előírt napi szakaszokat minden zavaró körülmény nélkül teljesítették és hogy a kis Sachs 98-asok-nak teljesítőképessége minél jobban domborodjék ki, az egész utat rajkötéllel tették meg, a négy kis Sachs libasorban falta az ezer kilomé-tereket, a napi közel 300 kilométereket. A gépek összes alkatrészei le voltak olomzárólva, éjjeire hivatalo-san lezárták őket, úgyhogy semmiféle javítást vagy szabályozást nem lehetett eszközölni. És a nagy próba utáni, az ONS szakértői által elvégzett mű-szaki vizsgálat során megállapítást nyert, hogy a gépek még akár tíz ugyanilyen próbára lettek volna alkal-masak, az ezerkilométeres szörnű megpróbáltatás meg sem látszott a pompás kismotorokon.

A Sachs motorok, a kitűnő 98 és 125 kcm-es modellek ma kétségtelenül a világ legnépszerűbb kismotorjai, melyekkel a legkülönbözőbb beépítésekben találkozunk. Se szeri, se száma azoknak a gyáraknak, melyek nem építenek sajátmaguk motort, hanem Sachs motort helyeznek el vázaikban. Ennek tudható be, hogy a schweinfurti gyár elképzelhetetlenül nagy so-rozatokban készítheti motorjait, a ha-

talmas sorozatok némcsak műszaki szempontból jelentenek nagy előnyt, hanem olyan kedvezően befolyásolják a termelési költségeket, hogy a Sachs motorok rendkívül méltányos áron kerülhetnek forgalomba.

Megszámlálhatatlan tízezer Sachs motoros kerékpár került forgalomba az elmúlt évtizedben Németországban. Elterjedtségükre misem jellemzőbb, mint az, hogy a gyár nem kevesebb mint 4000 (négyezer!) szervizállomást létesíthetett a Birodalomban, ahol egy-séges javítási eljárásokkal és egysé-ges alkatrészraktárral állanak a Sachs motorosok rendelkezésére füg-getlenül attól, hogy a Sachs motorok milyen gyári beépítésűek. A 4000 szer-vizállomás egységes árkalkulációval dolgozik, a javítások ára pfenningre egyforma, úgyhogy nincsen meglep-tés és a Sachs tulajdonos mindentűl szabott áron kapja a javítást és al-katrészt.

Nagy örömet keltett a magyar Sachs beépítésű gépek tulajdonosainak kö-reben az a hír, hogy a Fichtel & Sachs motorok képviseletét a Steyr-Austro Daimler-Puch művek vették át. Az S-AD-P művek nemcsak a főváros-ban fognak komplett alkatrész rak-tárt és szervizállomást fenntartani, hanem a vidéket is megszervezik és Magyarországon is olyan szerviz-al-katrész hálózatot létesítenek, akár a Sachs motorok hazájában, párhuzam-osan haladva a Németországban be-vált mintával. A szervezés már erő-sen folyamatban van, úgyhogy a ta-vaszi motoros idényre már „házára” lel minden magyarországi Sachs mo-tor tulajdonosa.

Mindkét Sachs motortípus műszaki szempontból felette érdekes. A kisebbik Sachs hengerűrtartalma 98 kcm, kétüte-mű és percnként 3200 fordulat mellett 2.3 lóerőt teljesít, viszont magasabb for-dulatszám mellett a teljesítmény még magasabbra rüg. A kis motoroscska egyetlen blokkba van építve a két-sebességes váltóművel, könnyűfém hengerfeje levehető és karburátorja a kis motor „természetrájának” meg-felelő speciális típus. Hogy a kis Sachs mennyire bevált, azt misem jellemzi jobban: 30 német és 36 külföldi gyár építi be ezt a motort!

A 125-ös típus hengerűrtartalma pontosan 123 124 köbc centiméter, a

motor kompresszióaránya 1:6 és 3600 percnkénti fordulatszám mellett negyedfél lóerő. A motor egészen 5000 fordulatig pörgethető fel minden za-var nélkül, lóerőteljesítménye ilyenkor közel jár az 5 lóerőhöz. Középes, helyesebben átlagos súlyú beépítés-ben 70 kilométeren felüli iramot köl-csönöz a gépnek és így kényelmesen tartja a hatvan kilométeres utazási átlagsebességet. Fogyasztása igen mérsékelt, átlagban 2.25—2.75 liter ke-verék száz kilométerre, de mérsékelt iramban és óvatos vezetéssel még en-nél is kevesebbet fogyaszt és keré-ken 500 kilométerre képes a Magyar-országgon most érvényes havi motalkó-adaggal.

A kis Sachs motorok súly-lóerő ará-nya rendkívül kedvező. Ezt főképpen a könnyűfém, az aluminium-magné-zium nemesítővezetek gazdag felhasz-nálásával érték el.

Hogy a 98 kcm-es Sachs gazdasá-gosságáról fogalmat alkothassunk ma-gunknak, elég utalnunk a gyár pon-tosan kiszámított kalkulációjára. Ezek szerint a München—Róma út (kb. 1000 kilométer) teljes költsége gépamortizá-cióval, esetleges javítási és karban-tartási stb. munkákkal mindössze 17 márkába kerül! Es a gép üzembentár-tása havi 1000 kilométeres útteljesít-ménnyel, beleértve minden lehetséges költséget: heti három márkát ölel fel csupán! Egy kilométer költsége tehát — tiszta üzemköltség — alig egy pfennig!

A magyar Sachs motorosok körében kétségtelenül nagy örömet kelt híradásunk. A Steyr-Austro Daimler-Puch művek (Budapest, VI., Lehel-utca 25.) minden tekintetben szívesen áll ren-delkezésükre és bérmentve küldi el a legújabbban megjelent, legkorsze-rűbb kezelési és karbantartási utasí-lást.

## MOTOROSOK!

Motorzománcozást,  
ducozást a többszörös  
magyar bajnoknál

### KESJÁR JÁNOS-nál

végeztessék.

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

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

## SZILÁNKMENTES ÜVEGET

---

**Thorax és  
Peka**  
világárka

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

# Elkészült a 2000. „Mátra 100”

Kis háziünnepség keretein belül készült el a 2000. kis „Mátra 100”, amelynek nemcsak a motor tervezője és készítője, Urbach László és a gyár összes alkalmazottai örültek, hanem a cég egyetlen hölgytisztviselője, a népszerű Klári, aki a 2000-ik Mátrát — a gyártás megindításakor, mint az Urbach által

megígért 1000. motort — megkapta ajándékba.

Mint halljuk, az összes motorosok közül Klári várja legtürelmetlenebbül a tavaszt, hogy bemutathassa motoros tudományát. A rossznyelvek szerint, lakásának előszobájában titkos tréningeket tart.

## Halljunk valamit a hajtógáztól!

Németországban nemrégiben kiemelték a zárolt anyagok sorából a hajtógázt, úgyhogy, aki személy- vagy teherkocsiját hajtógáz-üzemre állította át, a jövőben jegy nélkül veheti igénybe üzemanyagát.

A hajtógáz tulajdonképpen a szénből szintetikus úton történő benzinelőállítás egyik mellékterméke. A német szintetikus benzintermelés egyre növekvő volumenje bizonyos bőséget eredményezett a hajtógáz-termelésben is. Ez a hasznos melléktermék azonban most csak azoknak a gépjármű-tulajdonosoknak áll korlátlan rendelkezésükre, akik idejében hajtógáz-üzemre állították át kocsijukat. Németországban erősen számolnak a hajtógáz-termelés további növekedésével, miután számos, szintetikus benzin előállítására szánt nagyüzem van épülőfélben. A hajtógázban a német üzemanyaggyártóknak a generátorgáz mellett legfontosabb pótanyagát látják.

## Piros — zöld, zöld — piros

Ugyancsak Németországban jelent most meg egy közlekedési rendelet, amely a gyege színvakságban szenvedőknek, — illetve azoknak, akik a piros színt összetévesztik a zölddel — lehetővé teszi a gépjárművezetést.

## Az ember hű munkatársa a motor

Alig van az ember életében olyan munka, ahol a motort ne tudná felhasználni. Mikor a derék Benz összeeskábálta az első motort, alig gondolt arra, hogy az ő motorja valaha is vizet szivattyúzikon akár az árviztől ellepett pincékől, vagy a kertgazdaságban a vetemény öntözéséhez. Esetleg levegő sűrítéséhez, vagy gazdaságokban világítási áramot fejlesztő dinamó meghajtásához.

A benzínmotor ma már mindenhol ott van, ahol a kultura megveti a lábát, illetve ahol az ember emberibb életet akar élni. Csak-hogy eddig az ilyen (úgynevezett stabil) motor megegrága volt, csak a nagy gazdaságok engedheték meg maguknak ezt a fényűzést. Ma már igen megváltozott a helyzet, a most piacra kerülő „Rege” motorok által. A világ legnagyobb motorgyára, a birminghami J. A. P. motorok képezik a „Rege” erőforrását. Ez a tény egymagában garantálja a „Rege” minőségét. Arról, hogy az ára valóban nagyon alacsony, mindenki meggyőződhet, ha ilyenirányú kéréssel fordul a gyártó céghez (Reichfeld Géza, Budapest V., Visegrádi-utca 11/b.), ahol műszaki felvilágosítással is szolgálnak, mivel a „Rege” nemcsak több nagyságban (175, 350, 500 cm), hanem lég- és vízhűtéssel is készül.

## Megbízható auto- és motorkerékpárlámpák!

A közlekedés biztonsága szempontjából minden gépjármű világitó berendezéséhez csak a legjobb kivitelű lámpák felelnek meg. A rendelkezésre álló aránylag csekély villamos energia mellett a lámpák áramfogyasztásának igen takarékosnak kell lennie; továbbá fontos,

hogy fokozott ellenállóképesség mellett teljesítményük nagy legyen. Az „Osram” autó- és motorkerékpárlámpák évtizedes tapasztalatok alapján úgy készülnek, hogy egyrészt áramfogyasztásuk csekély, másrészt az erős rázkódtatások okozta mechanikai igénybevételeket is jól bírják. Aki „Osram” autó- és kerékpárlámpát használ, fényforrásában még rossz utakon is teljesen megbízhat, mert ezeket a nagyváltású lámpákat gondosan kiválasztott legjobb anyagok szakszerű feldolgozásával a legkorszerűbb gépeken gyakorlott munkások készítik.

Az „Osram”-lámpák minden egyes alkatrészét — a menetközben felépő rendkívül nagy igénybevételekre való tekintettel —, a legszigorúbb vizsgálatnak vetjük alá. A kész lámpákat jóságuk és mechanikai ellenállóképességük szempontjából, erre a célra szolgáló különleges készülékekkel, szintén behatóan vizsgáljuk, ezért az „Osram” autó- és motorkerékpárlámpák tartóssága és megbízhatósága felülmulthatatlan.

## A generátorüzem számokban

Németországban eddig 11.000 gépjárművezetőt képezett át, illetve vezetői igazolványt adott ki az NSKK a generátorüzemű autó vezetésére. Ebből 6150 hivatásos gépjárművezető, 1210-en a fémipari szakmából, 600 kereskedő, 426 szerelő, 405 fuvaros. A generátorüzemet a háború okozta üzemanyagzavarok hívták életre, és amint látszik — e kényszerzülte megoldás — túl fogja élni a háborút és a békeidőkben is meg fogja állni helyét. Mindeztől 140.0000 benzinüzemű gépjárművet alakítottak át szivógáz és fagáz generátorüzemre. E szám adatok kiegészítésére álljon itt még, hogy eddig 700 „fakut” üzemanyag-felvehelyét elégíti ki a kereslet, amely oly nagy, hogy a következő hónapokban további 800 „fakut” felállítását tervezik.

Bár titokban tartotta, mégis megtudtuk, hogy a Steyr-Puch művek Rt. ke rékpárosztályának egyik legrégibb vezető tisztviselője, Kapocsy Dániel, mindenki Daniája — megnősült. Ezúton is gratulálunk.

**AUTÓ-VILLANY-ÓRÁK**  
raktára és javítóműhely  
**SCHARCZ TESTVÉREK**  
VI., PODMANICZKY-UTCA 59 Telefon: 129-624

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.

 **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.



# AUTÓFELSZERELÉSEK

Körték, lámpák, (mennyezet-  
lámpák,) légszivattyúk,

zsírzsivattyúk

„CC” ZSÍRZÓFEJEK

„CÉCÉTÖM” TÖMÍTŐANYAG

# UNGÁR GYULA

BUDAPEST, VI., HORN EDE-UTCA 18

TELEFON: 112-541



**MINDÉG  
TÖKÉLETES A**

**KRONPRINZ**

**KERÉK**

VEZÉRKÉPVISELET:

**PERNYE KÁROLY**

Budapest. VI., Jókai ucca 12



# 7 ÉVE BEVÁLT

AZ EGYEDÜLI SZABADALMAZOTT

# PROTEGOM

## GUMIKONZERVÁLÓSZER

Minden autószaküzletben kapható!

„*Ata-Lochheed*”

FÉKALKATRÉSZEK, FÉKPOLYADÉ-  
KOK, SZELEPÜLÉSEK STB. STB.

**JURID**

FÉKBETÉTEK, KAP-  
CSOLÓ TÁRCSÁK, TEN-  
GELYKÖTŐ TÁRCSÁK

**MAHLE**

OLAJSZŰRŐK,  
LEVEGŐSZŰRŐK,  
DUGATTYUK

**JÁRITZ ISTVÁN**

**BUDAPEST**

**VI., JÓKAI-UTCA 20.**

MAGYARORSZÁGI  
VEZÉRKÉPVISELETE.

Telefon: 119-033, 114-965

**AUTÓ AKKUMULÁTOR  
AUTÓ VILLAMOSSÁGI CIKKEK  
TÖLTŐBERENDEZÉSEK  
ELEKTROMOTOROK**

# KÉSZÍTÉSE, JAVÍTÁSA

# „ERGON”

EGYETEMES VILLAMOSSÁGI VÁLLALAT

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



HIRDESSZEN

AZ

*Auto-Motoc*-ban

Az Iparügyi Miniszter Úr 49.000/940. sz. rendelete Önt is kötelezi!  
Fáradt, használt olajait hérregeneráltassa cégünknel!

# Használt olajait megvásárlásra ajánlja fel nekünk!

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

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

Felelős szerkesztő és kiadó: KRAMER JENŐ.

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