

40
ÉV
ELLER

Autó Motor

S. M. N. MUSEUM
PALERMO, ITALIA

IV. ÉVF. 3. SZ. 1942 MÁRCIUS 15

Világszerte népszerűek
a DKW motorkerékpárok:
DKW a világ legnagyobb
motorkerékpárgyára.



Előgyújtás

Egyik olvasónk érdekes levelet intézett szerkesztőségünkbe. A levél annyira közérdekű, hogy az alábbiakban szövegről közöljük:

Igen tisztelt szerkesztő úr! Mint ösztönösen törvénytisztelő polgár, igyekszem mindenben és mindenkor eleget tenni a különféle, nem is olyan egyszerű hatósági előírásoknak. Ha valamilyen új rendelet jelenik meg, vagy hirdetményt fedezek fel a falon, alaposan áttanulmányozom a szöveget, nehogy akaratlanul is vétkezzek. Ne tessék ezen mosolyogni, hiszen a rendelkezések nagyrésze annyira körülményes és csak hosszas tanulmányozás után megérthető, hogy megértésük nekem is nehézséget okoz, bár jelesen érettségiztem a kegyesrendiekénél és egyetemem is jártam. De — a törvényt ismerni kell, mert hiszen a törvény nem ismerete nem mentőkörülmény akkor, amikor beleegabolyodunk a paragrafusok útvesztőjébe.

Most azonban — tanácstalan vagyok. És akárhogy is törom a fejem, nem értem a dolgot. A motalkójegyről, illetve az arra nyomtatott vörösszínű szövegről van szó. Szól ez a szöveg pedig így: Ezen motalkó-jegy ellenében motalkó arra a személygépjárműre is kiszolgáltatható, amelynek forgalmi rendszáma a jegyen fel van tüntetve. A jegy hátlapján pedig a következő szöveget olvashatjuk a második számú pontban: A benzinkútkezelő motalkót ... csakis azon gépjármű számára szolgáltat ki, melynek forgalmi rendszáma a motalkójegyen fel van tüntetve.

Erti szerkesztő úr? Mert — én nem értem. A vörös színű szöveg azt mondja, hogy a motalkó arra a személygépjárműre is kiszolgáltatható, amelynek forgalmi rendszáma a jegyen fel van tüntetve. Logikusan gondolkozva azt hihetnők, hogy az is szócska alapján a motalkót más gépjármű számára is ki lehet szolgáltatni, mert hiszen — ez csak logikus — ha a feltüntetett számú gépjárműre is kiszolgáltatható, úgy más rendszámúba is be lehet tölteni.

A motalkójegy hátlapja tehát ellentmond a címsódalának. Meg tudná nekem oldani szerkesztő úr ezt a rejtélyt? Sportársi üdvözléssel: Egy motoros a sok közül.

Válaszunk a következő:

Sajnáljuk, megnyugtató magyarázat-

tal szolgálni nem tudunk. Mindenben egyetértünk azzal, amit levelében mondott el és nem resteljük bevallani, hogy magunk sem értjük a dolgot. Nyilván valami rejtély rejtőzik rejtélyesen ennek a rejtvénynek a hátterében. A magunk részéről azonban azt ajánljuk, ne sokat törje a fejét az egészen. Céltalan. Mert a benzinkútkezelő szigorúan tartja magát a jegy hátlapján levő szabályhoz, hiába mutatja meg neki azt, hogy elől mást lehet olvasni. De különben is, gyakorlati jelentősége nincsen az egésznek, legfeljebb mint adófelügyelői keresztrejtvény érdekes. És ha már abban leli a kedvét, hogy rejtvényeket fejteget, úgy inkább fanyalodjék a napilapok vasárnapi rejtvényrovatára és ha tudja, hogy a majom hátsó része három betűvel annyit tesz, mint — jom, úgy idővel egészen eredményes rejtvényfejtő lehet Önből. És ha kifogy a motalkója, úgy idejét sikerrel töltheti rejtvényfejtéssel.

*

A magyar motorsportvilág hatalmas lelkesedéssel figyeli a leventein-tézmény bekapcsolódását a motorságba. Különösen nekünk okoz ez örömet és elégtételt, hiszen egyetlen alkalmat sem mulasztottunk el, hogy az illetékeseknek ne ajánlottuk volna felmükbe mindazt, amit ezen a téren alkotni lehet. A leventék motorosításának első látható jele a hó végére kiírt kis-motoros erőpróba lesz. Természetesen ne gondoljunk holmi nagyszabású sport-eseményre, hiszen a mai keretek között ilyesmit létrehozni lehetetlen. De verseny lesz ez a kis-motoros verseny, melyen a motoros leventék is bemutatkoznak, első jele lesz annak, hogy akik keresték az új utakat, meg is találták azokat. De az úton nemcsak megindulni kell, haladni kell a csapáson, tágitani, szélesíteni az ösvényt, hogy abból majd hatalmas országút váljék. Az akarat, a jószándék, a lelkesedés és az ügybizalom nem hiányzik azokban, akik megindultak az új úton, de nem hiányzik a hozzáértés sem. És akinek

módjában van a támogatás, az támogassa a mozgalmat azzal az erővel és önzetlenséggel, melyet az megérdemel.

*

Ezúton kérünk elnézést olvasóinktól és barátainktól legutóbbi számunk sílány kivételéért, illetve papirosáért. De ne feledjük el, hogy rendkívüli időket élünk, amikor a papiros beszerzése komoly feladatot jelent. Örömmel közöljük, hogy sikerült a nehézségeket kiküszöbölünk és ezután ismét a megszo-kott jöminőségű papíron adjuk át lapunkat.

*

Ismét leszállították a motalkóadagot, I mégjobban takarékoskodni — ez legyen a jelszó. És bízni a szebb idők eljövételében, melyek meghozzák ismét a jegynélküli motalkót és benépesítik ismét az utakat. A hazafias gondolkodás kötelességünkkel teszi azt, hogy ne panaszkodjunk és örvendjünk annak a sovány adagnak is, melyet meghagytak az idők. Hiszen minden csepp üzemanyag, melyet a mai háborús időkben a polgári lakosságnak engednek át a hatóságok: ajándék. És ajándék lónak ne nézd a fogát — tartja a közmondás.

*

Megindulnak Budapest utcáin a sín-autobuszok, melyek a közlekedés javítását célozzák. Szabályos benzín-, illetve nyersolajüzemű buszokról van szó, melyek azonban nem gumibroncsokon futnak, hanem vaskerekeken a sínek nyomán, tehát mintegy ellentétei a trollibuszoknak. A sínautobusz háborús találmány és a gumival való takarékoskodás a célja. Bizony érdekes lehet a vezetése, hiszen nem kell kormányozni és ha a vezető előtt ott is marad a kormány, nem jelent többet dísznél. Csak azután el ne feledje majd a sínautobusz vezetője azt, hogy a kormány nem csupán dísz, amikor majd jobb időkben visszaül a gumikeréken és nem sínen futó buszra. Mert abból rendkívül kellemetlen események adódhatnak.

LICSÁJER JÁNOS

BUDAPESTI AUTÓRUGÓGYÁRTÓ

ÉS JAVÍTÓÜZEME

SPIRÁLUGÓK KÉSZÍTÉSE

Specialista az autórugógyártásban

Telefon: 134-555

MINDENFÉLE GYÁRTMÁNYU KOCSIKHOZ KÉSZ RUGÓK RAKTÁRON



BUDAPEST, VIII., Thék Endre-u. 14.

Telefon: 134-555

HOGY VOLT TÍZ ÉV ELŐTT? NÉHÁNY PERCRE TEKINTSÜNK A MULTBA

Levelek tömege — egyhanguan — kéri, tüssük a mult idézését. A levélírók nagyrésze — amint írják — emlékezik az akkori eseményekre; nem egy olvasónk, illetve előfizetőnk tényleges résztvevője volt az akkori idők versenyeknek. (Ezeknek természetesen dupla öröm e sorok olvasása.)

Ezekután pedig újjára bocsátjuk legfiatalabb gyermekünket azzal a jóleső tudattal, hogy minden sorát olyan szeretettel fogadják, mint amilyen szeretettel írjuk.

Most pedig megindítjuk az „Autó-Motor“ külön e célra konstruált időgépét. Kezdődik az előadás.

*

1932 március.

„A Motoros“ címlapképén Kiss Laci látjuk, amint éppen győztesként fut át a Téli verseny célszalagja alatt. Természetesen Puchon és pedig 250-sen. A képet magyarázó szövegből az is kitűnik, hogy Kiss Laci barátunk ráduplezta a tavalyi győzelmére, továbbá Puchgyőzelemmel végződött a 175-ösök versenyre is.

A boríték belső oldalán hirdetések szerepykednek. Kozma-RUDGE... Komlóssy-RUDGE kiáltja a Bruck cég hirde-

tése, amely így okoskodik: Ön nem gondolkodhatik tovább, hogy melyik a legjobb motorkerékpár, hiszen a fenti kitűnő versenyzők választása ezt a kérdést már eldöntötte. — Demény és Fia cég (Király u. 85) használt motorokat kínál. Mint pl.: 175 kcm. Dot—Villiers beépített villamosvilágítással. Keveset használt, kitűnő P 480.—, 350 kcm Velocette királytengelyes, 6 w. világítással, néhány hónapos, majdnem új, P 1450.— és így tovább. Vegyünk BSA kiskocsit, mert számtalan előnye van. Kérjen katalógust a vezérképviseltől, Urbach, Hunyadi tér 12.

Előgyűjtás.

Szinte elsem hinnők, ha nem emlékezünk arra a béka-egér harcra, amely Kremm Jóska gyerek körül kavargott az FTC és a TTC között. Úgy ám, akkor még vadul licitáltak a versenyzőkért. Pénzzel edesgették őket az egyesületek. Ezt vesézi, szokásos stílusában az újságíró.

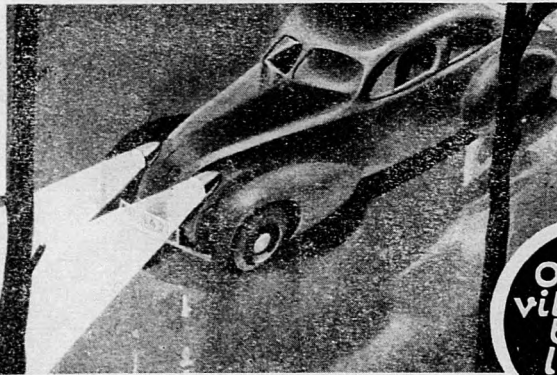
Hosszú löket? Rövid löket? — kérdezi a következő oldalon egy cím. Mit kell tudni a motor löketének és furatának arányairól? Komoly és mégis könnyen emészthető szakcikk. A szemben lévő oldalon „A Motoros“ humoristájának, a vidám Király Tengelynek két-

hasábos eszmefuttatása neveteti meg az olvasót. A humoreszk címéből következethetünk: Leállítsam? Ne állítsam?

A motorszakma nem vesz részt az árumintavásáron. — Peregriny Sándor jubileuma. — Március 20: Dirttrack verseny az FTC pályán! Ez a három mondat egy-egy rövid hír címe volt. Figyelem! — olvassuk tovább. — Ismételt felhívjuk olvasóink figyelmét arra, hogy szerkesztőségünk mindenemű motoros ügyben készséggel szolgál levélben is felvilágosítással. Ugyanakkor azonban felkérjük az érdeklődőket, hogy levelükhöz ne mulasszanak el *válaszbélyeget* csatolni, minthogy kérdéseikre csakis ilyen módon válaszolhatunk. (Ez a figyelmeztetés ma is igen aktuális!)

Használjunk kevesebb üzemanyagot! Kiáltja a kétoldalas igen időszerű cikk. Újból *szabályozták* az üzemanyagok árát — kezdi a cikk — megdrágult a motorozás. A télen csak sóhajtoztunk, de ma, amikor a tavaszi napsugár előcsalja téli odujából óhává és esvé kedvenceinket, már időszerűvé válik az üzemanyagkérdés, mert hiszen kevesen vagyunk motorosok, akiknek nem jelentenek tételt azok a fillérek és pengők, melyek a pénzügyminiszter úr hívó ciccetésére készülnek kigurulni amúgy is sovány zsebeinkből. Ha valaha, hát ma a legidőszerűbb kérdés: hogyan kontrázzhatjuk meg az üzemanyagdrágítást? (Vajjon milyen kommentárt fűzhetnénk még e mondathoz?) Hát ma nem fizetünk meg örömmel a felemelt árat? De mennyire. Ez a cikk sok hasznos tanácsal bővíti az olvasó ismereteit az üzemanyagtakarékosság portája kö-

Messzire ható
távfény és
szélesre szórt
fedettfény
OSRAM-BILUX-
lámpával.



**Osram
világítás
biztos
látás!**

OSRAM

auto-lámpák

rül. Egyes fejezetek címei: Meg kell fizetni a virgonc elevenséget. Szegény lesz, aki túlgazdag keverékkel jár. Hogyan küszöböljük ki a hamis levegőt? Takarékos vezetés! Két táblázat egészíti ki a cikket, az egyik az Amal karburátorok düzninagyságairól, a másik szemléltetően mutatja be az átlagos benzinfogyasztást.

Rövidesen összeül a magyar motorsport-parlament! — és e cím mellől Máry Dezső kackiásan félrekapott MAC-sapkás szigorú arca néz szembe. Ugyanis a cikkben nyilatkozik Máry Dezső a magyar motoros-alkotmányról. Ne idézzünk erről az oldalról, mert csak a rút sportpolitika „hatéves háborúját” juttatja eszünkbe.

Na de a következő oldalról ordít a szenzáció.

Olvassák!

Campbell: 408 km!

Lapunk zártakor érkezett meg az első híradás az Amerikába hajózott Campbell kapitány kolosszális eredményéről, mely szerint a Blue Bird volánjánál Daytona strandján 408.47 km-es sebességet érve el, megdöntötte saját 396 km-es autósebességi világrekordját.

Igy az akkori krónikás.

De olvassuk csak tovább: Campbell kapitány rekordkísérletel előtt átalakításokat végeztetett kocsiján, melyek során megkisebbitették a Blue Bird hűtőjét és lebontották a kocsii farán levő függőleges stabilizátor felületét és a kocsii farát csonka kúppal zárták be. Amidőn C. kapitány korszakalkotó világrekordja méltán tölt el valamennyiünket a legnagyobb csodálattal, vessünk néhány pillantást arra a rögös útra, mely elvezetett a 400 km-hez.

Ami pedig ezután jön, az ma már alig izgalmasabb, mint az a tíz év előtti „korszakalkotó” rekord, amely époly szerényen húzódik meg a rekordlista egyre szaporodó többi adatai között, mint például a francia Serpillet 1902-

ben gőzkocsijával felállított 120 km-es rekordja.

No, motoros ifjak, most jön csak az igazi élvezet. Kétoldalas — fényképekkel bőven spékelt — versenybeszámoló a TTC Téli versenyéről. Gutschy (Harley), Kókay (500 Radco), Gerő (350 Motosacoche), Kiss L. (250 Puch), Baranyai (175 Puch) és Pathó (500 Rudge Sc.) a verseny hősei. Kitűnő rendezés. 27 induló, 25 befutó, 9 büntetőpont nélkül. Arulja el az indiszkrét alcím.

Hogy 27 induló, az kevés — mondja fitymálva az olvasó? Nos megsúghatjuk, hogy az akkori körülmények között szép szám volt ez. Irja is a tudósító: A sportlelkesedés a tél hidegén és a gazdasági nyomorúságon át is az élet melegét sugározta a szívekbe, több mint negyedszáz résztvevőt állított starthoz és a közönség százait vezényelte ki az útvonalra. Erre csak az igazi sport-szeretet volt képes... Az idei Téli-versenyen bebizonyosodott, hogy a rozzant motorok nyergében is ülhethnek igazi sportemberek, akikben még van virtus, lelkes akarás, ami a gazdasági válság útvesztőjében ténfergő magyar motorsport jobb jövőjének zálogát jelenti.

A „bemelegítő” sorok után a verseny lefolyásáról olvasunk érdekesen, színesen írt szakaszokat. Mert hogy hát interjú is volt, hadd legyen ebből is itt mutatóban: A Puch-csapat élén Kiss Iaci érkezik a kesergőhöz. Természetesen büntetőpont nélkül. Körülveszik. A Téli-versenyek hagyományos hőse kétségtelenül népszerű. Az útról beszél: — *Hó és jég nem volt az úton, gódrök már inkább. Kis óvatossággal azért lehetett feccolni...*

Ezután a Delmár kesergő megmászásáról olvashattunk vidám sorokat. Szaporán hullottak a büntetőpontok, különösen az oldalkocsisokkal bánt mostohán a sors. Egyedül Pathó (500 Rudge) úszta meg szárazon a pontözönt, külön dicséretére legyen mondvá, két menet-

ben is! Első menetében ugyanis az időmérés felmondta a szolgálatot, de a fiatal Rudge-menő (hajh, szép idők! — sóhajt ma Pathó) második menetét is hibátlanul abszolválta.

Néhány név az eredménylistából: Pápai (Radco), Kiss, Frühwirth, Baranyai, Asványi (mi lett vele) mind Puch-hal. Komlóssy Endre (Monet-Goyon), Gerő, Puchleitner (Méray), Andó (Rex Acme), Nemes (P. P.), Kremm (Motosacoche), Kókay (Radco), Hölz (Méray), Bática (BSA), Réti (BMW), Gutschy (Harley), Pathó, Szöllösy (BSA), Wittenberg (Velicette).

Csak néhány perenci morfondirozás után lapozunk. Hogy min is gondolkoztunk? Hát, hogy idén sem volt téli verseny. Hej, pedig az előbb felsoroltak közül még néhányan felkötnék hátukra a startszámot.

Használjunk grafitzsirt — ajánlja egy egész oldalon a kémiai készséggel megáldott munkatársunk. De nemcsak ajánlja, hanem rögvést recepttel is kedveskedik.

Es végül: Mi ujság, Szerkesztő úr?...

Komlóssy Béla megkapta a Tyrell-Smith 500-as Rudge-t. Megkerült Kozma királylancos AJS-e. Kozmán kívül még Zsótér és Erdélyi is Rudge-re alkuszik. — Zboray árusítja a bajnokságot nyelő 175-ös DKW-ját. (Ugy halljuk, hogy ma is, 1942 márciusában még mindig eladás tárgyát képezi ez a kis elpusztíthatatlan.) — Koppányi Miklós olajszervizre rendezkedett be. — Az amerikai Miller gyár egy 1800 HP-s masztodonja befejezés előtt áll. — Eyston kis 750-es MG-vel 180 km-es világrekordot futott. — Detroitban készülnek az új négy- és nyolchengeresek. — Németországban elmarad a tavaszi berlini autókiallítás — stb., stb.

A Tungram fényerős, tartós, gazdaságos — mint ahogy azt a hirdetésről olvashatjuk.

Ugyám!

FÜGGETLENÍTSÜK MAGUNKAT A BENZIN ÉS GÁZOLAJ HIÁNYTÓL

Szereltessen autójára műszakilag bevált

FAGÁZGENERÁTORT

amely minden eddigi üzemnél gazdaságosabb és olcsóbb üzemével magát törleszti, a fogyasztása lóerő-óránként kg 0,85, a fogyasztott anyag ára lóerő óránként 5 fillér

Kérjen ismertetőt. Felvilágosítással készségesen szolgálunk

EGYEDÁRUSÍTÓ:

VEHICULUM AUTOMOBILIPARI ÉS KERESKEDELMI KFT.

Budapest, V., Szemere-utca 17. Telefon: 112-458

Sima, egyenletes gördülés —

ez a takarékos üzemanyag- fogyasztás titka!

Az autósok nagyrésze még mindig nincsen tisztában azzal, hogy nem a karburátorbeállítással végzett várárszmutatványok vezetnek az igazi takarékosághoz, hanem az a vezetési módszer, vagy inkább technika, mely elkerülhetővé teszi azt, hogy egyetlen csepp üzemanyag is kárba vessék. Elegendő negyedórát tölteni valamelyik főútvonalon, forgalmasabb útkeresztezésen és azonnal rájövünk, hogy még mindig könnyelmű prédálás folyik a jegyre mért drága motalkóval. És ha szóbaelegyedünk akármelyik vezetővel, csakhamar kiderül, hogy legtöbben nincsenek tisztában a kérdésnek elméleti és gyakorlati részével és fogalmuk sincsen arról, hogy szinte percenkint követik el a bűnök sorát a motalkóadajuk és a saját zsebük ellen.

Nem először foglalkozunk ezzel a kérdéssel, de a probléma olyan nagyhatalmú, mondhatni a húba vágó, hogy megérdemli a legrészletesebb ismertetést.

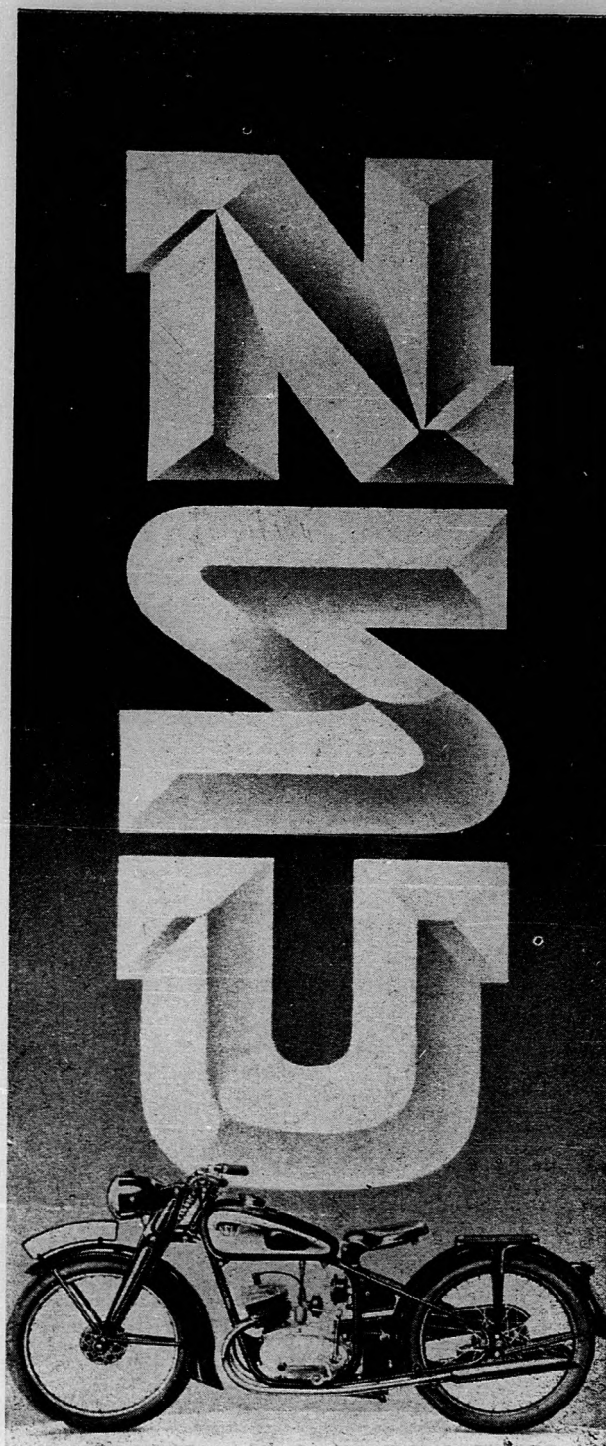
A takarékoság titka: a sima, egyenletes gördülés, a nem túlzott iram, az óvatos gyorsítás és a minél ritkább fékezés.

Sima, egyenletes gördülés alatt azt értjük, hogy komoly szükség nélkül ne gyorsítsunk és ne lassítsunk, hanem igyekezzünk egyenletes iramban haladni anélkül, hogy feleslegesen „játszanánk” a gázpedállal. A legtöbb korszerű gépkocsi porlasztójában külön gyorsító szivattyú van, mely abban a pillanatban, amikor lenyomjuk a gázpedált, vagy 3—5 km üzemanyagot fecskendez a keverőkamrába, hogy így állítsa elő a gyorsításhoz szükséges üzemanyagban igen gazdag keveréket. Aki tehát olyan iramban halad, hogy minden útkeresztezésen le kell vennie a gázt, majd újra hirtelen letapossa a pedált, az útkeresztezésenként 3—5 km üzemanyagot pazarol el feleslegesen. Húsz ilyen gázadás már vagy 100 km üzemanyagba kerül, aki tehát nem egyenletesen, hanem „lüketésszerűen” halad végig a Nagykörúton, az majd másfél decivel fogyaszt többet a kelletnél, ami százkilométerenként már vagy négyliteres többletet jelent. Ezt a jelentős mennyiséget viszont megtakarítja az, aki csak nagyon lassan, nagyon óvatosan és fokozatosan adja rá a gázt. Kétségtelen, hogy az iram így lassúbb lesz és a kocsni nem gyorsul úgy fel, mint ahogyan képes, viszont az utazási átlag nem lesz lényegesen lassúbb, hiszen tudjuk jól, hogy az alacsonyabb, de egyenletes sebesség többnyire nagyobb átlagot eredményez, mint a sebesség állandó változtatása.

A sebességet igyekezzünk állandóan egyenletesen tartani, mert minden gyorsítás, minden fékezés benzinbe kerül. Különösen az országúton lehet ezzel a vezetési módszerrel egészen tekintélyes üzemanyagmennyiséget megtakarítani, néha több, mint 30—40%-ot. Soha ne haladjunk több gázzal, mint amennyi éppen szükséges. Hiszen minél jobban lenyomjuk a gázpedált, annál jobban nyitjuk a karburátorban a fojtószelepet, annál több levegő áramlik át a torkon és annál több benzinharmatot szállít magával a motor belsejébe. A motor hengereinek megtöltéséhez viszont csak bizonyos mennyiségre van szükség, ha ennél többet juttatunk bele, úgy ez a többlet nem végez munkát, hanem többnyire haszontalanulvész el. A cél: annyi és olyan gázkeveréket juttatni a hengerekbe, mely éppen elegendő és egy cseppel sem többet.

Hogyan történik ez a gyakorlatban?

Tegyük fel, hogy az országúton haladunk, vagy olyan városi útvonalon, ahol kevés a forgalmi akadály, tehát az egyenletes haladás biztosítva van. Tudjuk, hogy kocsink csúcsebessége 80 kilométer, leggazdaságosabb irama tehát 50—60 km. Végigkapsoljuk a sebességváltót és direktben annyi gázt adunk, amíg a kocsni fokozatosan nem érte el a kívánt sebességet. Amikor elértük a leggazdaságosabb iramot, szépen lassan visszavesszük a gázt annyira, amennyire az sebességvesztés nélkül lehetséges és így a motornak csak éppen annyi gázt adunk, amennyire annak szüksége van. Országúton nyugodtan tarthatjuk a hatvanas iramot, a városi forgalomban azonban nem haladhatjuk túl az ötvenet, szokjuk meg tehát, hogy egyik szemünkkel a sebességmérőt figyeljük és a gázpedált mindig vegyük annyira vissza, amennyire csak lehet, hogy a hatvanas, illetve ötvenes sebességet tartani tudjuk.



MOTORKERÉKPÁROK

SEGÉDMOTORKERÉKPÁROK:

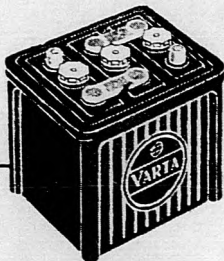
SZABADONFUTÓ KERÉKPÁRAGYAK

DÖRY ÉS KOVÁTS K.F.T.
BUDAPEST, VI., ARADI-UTCA 44. SZÁM

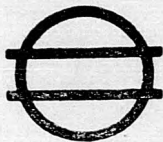
TELEFON: 121-944

ilágosság...

Csak a jó akkumulátor bírja a megerőltető igénybevételt



Még mindig korán sötétedik



VARTA

Gyártja:

TUDORAKKUMULÁTORGYÁR RT.

Sokan vannak, akik az ellenkező végletbe esnek és túl kis sebességgel haladnak. A motor ilyenkor rángat, nem húz egyenletesen, a fogyasztás emelkedik, de kárát látja a transzmisszió is. Ha tehát városi forgalomban arra kényszerülünk, hogy igen alacsony iramban haladjunk, úgy minden esetben kapcsoljunk vissza, hogy motorunk éppen a leggazdaságosabb fordulatszámon dolgozzék. Mert ha direktben hagyjuk rángatni, úgy jóval többet fogyasztunk, mintha másodikkal vagy harmadikkal haladva szép egyenletesen pörgetnők a motorunkat. Különösen emelkedéseken fontos ezt figyelembe venni, a direktben kapaszkodó kocsik ugyanis lényegesen többet fogyaszt, mintha visszakapcsolva mérsékelt, de nem túl alacsony fordulatszámmal vennők az emelkedést.

Ha a motor direktben túllássú iramban kínlódik, úgy aránylag sok gázt kell adnunk. A motor ilyenkor benzinben túlgazdag keveréket kap, többnyire olyan gazdag ez a keverék, hogy a benne levő benzinpáráknak nagyrésze nyersen, tehát anélkül távozik el a kipuffogócsövön, hogy tökéletesen elégett volna.

A legnagyobb üzemanyagpusztító a hirtelen gyorsítás. Mindennapos látvány az olyan autós, aki abban a pillanatban, amikor zöldre fordul a forgalmi jelzőlámpa, belelötöl a gázba, felpörgeti a motorját és úgy kapcsolja

végig a sebességváltót, mint hajdan Caracciola a svábhegyi versenyen. Egy-egy ilyen versenyszerű start annyi üzemanyagot fogyaszt el, mint amennyivel észszerű vezetéssel több mint egy egész kilométert tehetünk meg.

Régi autós közmondás, hogy a sebesség pénzbe kerül. Pénzbe: benzinbe és gumiba. Hogy miért? Ha gyorsabban haladunk, több lóerőt kell teljesítenie a motornak, a lóerők pedig benzinbe kerülnek. És ráadásul a légellenállás a sebesség négyzetével emelkedik, ha hatvan helyett nyolcvanval haladunk, úgy lényegesen nagyobb légellenállást kell leküzdenünk, ez a leküzdés pedig benzinbe kerül, hiszen újabb lóerőket igényel, a lóerők pedig benzinből születnek. A gumifogyasztás is lényegesen nagyobb fokozott iramban, hiszen nagyobb a súrlódás, nagyobb a kopás.

A fogyasztást nagyban befolyásolja a kocsi terhelése is. Minél több az utas, annál nehezebb a kocsi, annál nagyobb munkát kell végeznie a motornak, annál nagyobb a fogyasztás, a mai benzinszűk világban tehát nem célszerű túlzott udvariasságból szívességi fuvarokat vállalni, még akkor sem, ha emiatt nem kell eltérnünk eredeti útirányunktól.

Sok autóst ismerünk, aki kocsijára visszarakatja a plombát, azaz a karburátornak azt a „fékjét”, melyet a gyárak a bejáratási időszakra szerelnek fel. Ez a megoldás nem mindig célravezető, hiszen vannak kocsik, melyeknél ezek a „plombák” nem a gázadást korlátozzák, hanem a karburátor szívótorkát szűkítik. A legcélszerűbb olyan ütközőt szereltetni a karburátorra, mely meggátolja azt, hogy háromnegyednél több gázt adjunk. Ezt a munkát a képviselőt néhány pengőért elvégzi és ha akarunk sem tudunk több gázt adni, mint amennyi gazdaságos üzemhez bőven elegendő. Természetesen gépünk sebessége is csökken, amivel két legyet is ütöttünk egy csapásra, mert nem haladhatjuk túl az észszerű sebességet és ha akarunk sem gyorsíthatunk erőszakosan.

A fékezés is benzinbe kerül. Mert ahhoz, hogy kocsink bizonyos sebességet, bizonyos mozgási energiát érjen el, bizonyos mennyiségű üzemanyagot kell elégetnünk. Ha fékezünk, úgy gépünk sebessége csökken, tehát a benzinnel megfizetett sebességet és mozgási energiát semmisítjük meg. A fékezést természetesen nem lehet elkerülni, de a fékezések számát erősen csökkenthetjük azáltal, hogy nem az utolsó pillanatban toposunk a fékpedálra, hanem már jóval előbb és hagyjuk a kocsit kigurulni. Ha azt látjuk, hogy előttünk száz méterre pirosra fordult a forgalmi jelzőlámpa, vegyük azonnal el a gázt és hagyjuk szabadon gurulni a kocsit. Hogy ezzel tekintélyes mennyiségű üzemanyagot takarítunk meg, nem kell azt bővebben magyarázni.

Sok kocsinak a karburátora úgy van beállítva, hogy nagy az alapgáza, tehát a motornak akkor is túlzottan magas a fordulatszáma, amikor egészen elvettük a gázt. Az ilyen beállítás hatalmas benzinpusztító, hiszen akkor is túl sok benzin fogy, amikor fékezés előtt levettük a gázt és szabadon hagyjuk gördülni a gépet és túlzottan fogyasztunk, amikor forgalmi akadály, tilos jelzés, stb. miatt váratlanul kényszerülünk. Ha tehát rossz a motorunk alapgázbeállítása, úgy azonnal keressük fel a műhelyt és végeztessük el a szabályozást. Még az se rettentsen el bennünket, ha olyan kicsinyre állíjják az alapgázt, hogy a motor hosszabb várakozás után magától leáll. Ilyenkor legfeljebb megnyomjuk az önindítót, ami nem kerül benzinbe, de azt feltétlenül kerüljük el, hogy a motor leállásának megakadályozása céljából a gázzal „játsszunk”, azaz ütemesen túráztassuk a motort. A felesleges túráztatás benzinbe kerül és ráadásul, ha karburátorunk gyorsító szivattyúval van felszerelve, úgy minden hirtelen pedállétoposásra még az a 3-5 kcm-nyi benzin is az ebek harmincadjára kerül, melyet a szivattyú présel be feleslegesen a keverőkamrába és a hengerekbe.



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.

MOTOROSOK!

Motorzománcozást,
ducozást a többszörös
magyar bajnoknál

KESJÁR JÁNOS-nál

végeztessék.
Budapest, VII, Rózsau. 38/a
Telefon: 228-517



V. Horthy István (+-tel jelezve) a MAC 24 órájának résztvevői sorában.

A MI KORMÁNYZÓHELYETTES URUNK...

Ünnepel az ország és ünnepel a magyar motorsport, vitéz nagybányai Horthy Istvánt a magyar országgyűlés két háza közfelkiáltással kormányzóhelyettesé választotta meg. Az ország ünnepel, mert olyan férfiban összpontosult a közbizalom, aki méltó és alkalmas a felelősségteljes közjogi méltóság betöltésére. És ünnepel a magyar motorsport, mert vitéz nagybányai Horthy Istvánt — a magáéneket vallja... Mert vitéz Horthy Istvánt, a motorsportnak előbb közkatonáját, később sikerdús bajnokát, majd hivatott vezérét elszakíthatatlan kötelékek fűzik a magyar gépsporthoz.

1922-ben jegyezte el magát vitéz Horthy István a motorsporttal... A svábhegyi versenyen történt, ahol viharvert, ócskavassá silányult Triumph motorkerékpáron új arc jelent meg a startzásló előtt, a magasra nőtt, tetőtől talpig bőruhába öltözött vitéz Horthy István. Ha nem is sikerült az akkor már évek sporttapasztalataival rendelkező magyar és külföldi élgárdával szemben számottevő eredményt elérnie, a hozzáértők tudták jól, hogy olyan új tehetség kopogtatott a magyar motorsport ajtaján, mellyel rövidesen a legelső-

motorossá vált. A MAC mátyásföldi repülőnapjának nehéz műrepülő és ügyességi számának során lépett a nagy nyilvánosság elé a szárnyakat növesztett ifjú motoros és viharvert ábrázatú világháborús pilóták, annyi sok diadalmas légcicata veterán hősei figyelmek fel bematatkozására. Mert vitéz Horthy István a szárnyas motor vezetőülésében is annak mutatkozott, aki a szőlőmotorkerékpár, a nehéz versenygép nyergében volt. És az egész ország sportársadalma tapsolt, amikor sor került a legendás távolkeleti repülőútra, Budapestről India fővárosába és vissza repült kis sportgépén Horthy István, kisérő nélkül, csupán térképekre utalva navigált és vezette a törekeny kis gépet a világ tulsó felére, mintha csak törekeny kis csónakon kelt volna át a háborgó óceánon...

A motor- és légitranszport katonájából csakhamar zézér lett, a sport vezető testületeinek sikerült a maguk számára megnyerniük Horthy István munkakedvét és munkaképességét és nem volt sportünnepe, erőpróba, tanácskozás, melyről a TT-k és hegyversenyek hajdani hőse távolmaradt volna. Pedig a MÁVAG, majd a MÁV előnik széke egész ember egész munkaképességét kívánta, de Horthy Istvánnak maradt ideje és munkaképessége a sport számára is.

A motorsport hajdani katonái meleg szeretettel gondoltak Horthy Istvánra, Magyarország kormányzóhelyettesére, aki mesterkéletlen, közvetlen modorával, igazi bajtársi szellemével belopta magát mindenkiné a szívébe. Aki olajos kézzel éppen úgy dolgozott versenygépén, mint a legyszerűbb szerelő és aki úgy kezelte a franciakulcsot és a csavarhúzó, akár a legügyesebb és leggyakorlottabb szakember.

Vitéz Horthy Istvánt a motor, a motorsport ismertette meg az Élettel és az emberi sorsok ezer problémájával. Itt vértette fel magát emberismerettel és izlelte meg mindazt a szépséget és keserűséget, mely az emberi sorssal, az étellel kapcsolatos. És most, amikor magas közjogi méltóságában egy egész nemzet vezetésének terhében osztozik, minden bizonynyal felbecsülhetetlen érték számára a motorsportrepülésével kapcsolatban szerzett tapasztalatai.



VITÉZ NAGYBÁNYAI HORTHY ISTVÁN a KMAC túraverseny startjánál.

A kitűnő motoros kivételes tudású és képességű légi-

Gráci éveim

A német gépjárműügyek főfelfigyelője szívesen emlékezik vissza gráci éveire és tanítómesterére: Johann Puch-ra

Jakob Werlin igazgató, akit a Führer a mimap a német autógyékek legfőbb felfigyelőjévé nevezett ki, Grácban született. Már ifjú éveit is abban a szakmában töltötte el a gráci Puch-gyárban, mely szakmának később egyik legalaposabb ismerője lett. Johann Puch, a gráci gyár alapítója, a technika azon úttörői közé tartozott, aki a fiatal Werlinre a legmélyebb benyomást tette. Werlin, alábbi cikkében érdekes visszapijlantást vet az akkoriban alapított Puch-gyárban eltöltött éveire, felelevenítve élményeit és szeretettel emlékezik vissza néhai Johann Puch sokoldalú, úttörő munkásságára.

Az első világháború kitörésekor, 1914 július 19-én Stájerország egyik nagy fia húnnya le örökre szeméit: Johann Puch. Ő volt az, aki egész életpályámnak irányt szabott. Örökké emlékezetemben él, mikor 1903-ban egy gráci állasközvetítő-nél kiléncseltem és mikor az az 5 koronás előjegyzési díjat kérte, elszontyolódva távozni akartam: nem volt 5 koronám... De ekkor egész jövőmre kiható sorsdöntő fordulat történt: az állasközvetítő az egyik állást keresőnek borítékot nyújtott át. Önkéntlenül is a címére esett pillantásom: „Johann Puch kerékpárgyár, Grác, Laubgasse.“ Szempillantás alatt átírtam a helyzetet és máris rohantam, rohantam és hamarabb érkeztem ki gyalog a gyárba, mint „vetélytársam“ a villamossal: mint kereskedelmi alkalmazottat vettek fel!... Első versenyemet megnyertem; egész életemre döntő volt...

Üvegházban kezdődött...

Johann Puch úttörő volt a legjavából: fáradhatatlanul dolgozott, páratlan akaraterevel küzdött a tornyosuló nehézségek ellen, mindig új utakat járt, vasakaratú és szorgalommal kovásolta terveit. Neve tovább él azokban a gyártmányokban, melyek szűkebb hazájának határait messze túlhaladták. *Mint egyszerű lakatos kezdte iparát és csak hatóna éveiben tanulta meg a betűvetést meg az olvasást...* A katonaságnál is mint lakatos dolgozott, a rákövetkező években egyik kerékpár javítóműhelyben szerelte a bicikliket... Döntő fordulat hozott életében az 1899. esztendő: a 27 éves fiatalember önállósította magát. *Egyetlen segéddel és egyetlen tanonccal készítette el első kerékpárját* a gráci Strauchergasse 12 alatt egy régi üvegházban. Ebből a kerékpárból születtek azután a versenygépek, melyeknek nyergében az akkori idők chamiónjai, Gerger, Lurion, a Huber-Seidl tandem-pár és mások nagy diadalait aratták. Johann Puch, a nagy nemzetközi távtúrákon, mint Pétervár — Moszkva, Páris — Bordeaux, Wien — Berlin leg-többször maga is résztvevő. Ezek a versenyek mérföldkövei lettek a kerékpársport történetének...

Az autógyártás útján

1899-ben a Puch alapította Styria kerékpárgyárat, a Dürkkop cég vette át, míg Puch új gyárat alapított, mely még az alapítás évében „Johann Puch, Első

stájerországi kerékpárgyár r.-t.“-á alakult át. Az új részvénytársaság a kerékpár mellett az autógyártást is felvette programjába és 1900-ban Johann Puch neki látott az autógyártásnak. Autógyártás? Természetesen az akkori lehetőségek szerint, hiszen az autómobil azokban az években még gyermekcipőekben járt. De Puch már akkor megvetette az osztrák autógyártás alapjait, amikor erre még senki sem mert vállalkozni. Igaz ugyan, hogy a rákövetkező évben — ideiglenesen — beszüntették a próbálkozást, de az úttörőt megillető elismerés bábreiai Johann Puch sírján sohasem fognak elhervadni.

A repülőgépgyártás terve

Puch tervei sohasem dülték nyomtalan romokba: a düledező tervek közül új tervek születtek, melyek megvalósításáért még nagyobb energiával tudott küzdeni. Így 1903-ban átvette az aacheni „Mannesmann — Mulag“ teherautógyár képviselést azzal a céllal, hogy később maga is fog teherautókat gyártani. Az írógépgyártás gondolatával is foglalkozott és a gyártás előtanulmányaképpen átmenetileg elvállalta az Olivér írógépek képviselését is. Ha a terv dugába is dőlt, Puch nem kedvetlenedett el sohasem. Különösen lelkesítették a közlekedés fejlesztését célzó találmányok, melyek jelentőségét és jövőjét előre látva, természetesen a repülés első szárnypróbálgatásaiból is kivette részét: 1908-ban egy fedelű Blériot masinát vásárolt. *Repülőgépeket akart gyártani!* De nem futotta pénzből... Táglatóköri mecenások nem igen akadtak. A régi bürokratikus Ausztriában kevés megértéssel találkoztak a nagy tervek és bátor elgondolások nagyra törő, de fáradhatatlan munkás fiairól. És ha ráadásul gráci volt az illető — pláne eltemették... Puch törekvő szorgalma mögött üzleti lehetőség látó bankház kellett hozzá, hogy „sage und schreibe“ 125.000 koronát tudjon kapni az autómobilgyártás megindításához.

Puchhal Lipésében

Tizennyolc éves voltam mikor Puchhal Párisba utaztam. Három alvázat vásároltunk: egy 12 lóerős Aleiont, négy egymagukban álló hengerekkel, egy „George Richard“-ot és egy Brasier-alvázat. Hazatérve, szétszedtük az alvázat és megtanultuk belőlük, hogyan is néz ki belülről egy autómobil? Azután kezdődött a konstruálás és barkácsolás. Végre megszületett a „Voiturette 9/10 HP“. A Lipésben kiállított és 3500 márkáért kínált tetszetős kis kocsinak csodájára jártak, százzalaptaptuk a rendeléseket. De leszállítva sohasem lettek ezek a rendelések: a gyártáshoz már nem volt pénz! Sőt, a kiállítás végén, a lipesei Kristály-palotában levő standunkon megjelent ama bizonyos zöld kabátos közeg, aki a helybért tartozásunk fejében egyszerűen lefoglalta a — kiállítási modellt...

De a motorkerékpárok győztek!

Mint paripa nélküli lovas érkeztem haza Grácba és referáltam Puchnak a történetéről. A nagy csalódás sem tudta letörni ambícióját. Arcán még a csalódás vonásaival, szemében már az új tervek tüzevel hallgatta beszámolómat. Azután munkára fel! Az autógyártás helyett most a motorkerékpárgyártásnak fektet neki. És itt teljes sikert aratott! A Puch-gépek a nemzetközi versenyeken győzelmet-győzelemre halmoztak. A „Puch“ név csengését világszerte megismerték. Nekünk, „öregnek“ számára felejtethetetlenek maradnak ezek a verseny-sikerek. Ki hinné el ma, hogy egy Puch motorkerékpár a München melletti Forstenrieder-parkban már 1908-ban 120 km-en felüli sebességet ért el! Az 1000 km-es „Gordon-Bennet“-gépünk csak 53 kiló súlyú volt; vele nyerték meg 1908-ban a Gordon-Bennet-versenyt! Ezekre a nagy fegyvertényekre ma már csak kevesen emlékeznek... Nem árt őket felfrissíteni.

Az autógyártás előharcosa

Johann Puch 1906-ban ismét megkezdte az autógyártást, most már — sikerrel. A Puch-kocsik aránylag rövid idő alatt tekintélyes piacot biztosítottak maguknak. Különösen a „Type 8“ volt igen népszerű, keresett modell. Az Austro-Daimler gyárral 1928-ban bekövetkezett füzio után a Puch gyár teljesen a kerékpár és motorkerékpárgyártásra összpontosította kapacitását. Johann Puch életében szívélyes barátságot tartott fenn az Adler gyárat alapító Kleyerrel, a bielefeldi Dürkkop-al, Peters-el, (Peters-Union Gumigyár) és Sachs titkos tanácsossal, a schweinfurti golyócsapágygyár alapítójával. Barátai és ismerősei hálaival és elismeréssel adóznak feledhetetlen emlékének. Az ő iskolájából, miként az osztrák autómobiliparban általában, sokan jöttek ki olyanok, akik ma vezető szerepet töltenek be a német autóiparban.

Szelleme tovább él...

Johann Puchot java férfikorában — mindössze 52 éves volt — szívba jante sírba. Mozgalmas, megpróbáltatásokkal teli élete után utolsó évei sem voltak könnyebbek. Áldozatkészsége jutalmul utolsó éveit annyira elkészerítették, hogy talán még korai halálát is megsietették általa. Betegségét rútol kihasználták arra, hogy a vállalatból, mely közben részvénytársasággá alakult át, kirekeszték. Jól emlékszem rá, hogy a gyár akkori tőkés irányítói neki, a gyár alapítójának megtagadták azt, hogy egészségi okokból szükségessége vált rövid sata-kocsikázásokhoz gyári kocsit vehessen igénybe...

*

Az egyszerű mesterember akaratereje és vállalkozó szelleme pompás gyümölcsöket termelt. Neve tovább él az általa alapított, világszerte ismert gyár nimbuszában. A mi életfelfogásunk tekintélyi alapokon áll, az egyéniség gondolatán épít. Tisztelettel adóznak azoknak a férfiaknak, akik egyéni erejük és képességük teljes latbavetésével egykor rendkívülit alkottak. Régi mesterünk, Johann Puch kétségkívül közéjük tartozik.

LEVENTE KISMOTOROS NAGYDÍJ

Fővédnök vitéz Bély Alajos, Országos Ifjúsági Vezető

Amennyiben a hóborította népligeti kiskör, versenyre alkalmas állapotba hozható, akkor e hó 22-én délelőtt 10 órakor starthoz állnak kismotorosaink, hogy összemérjék tudásukat a II. kismotoros G. P.-én.

A verseny érdekessége a motorosított leventék bemutatkozása lesz. Amikor is a motoros levente ifjak első ízben szerepelnek a nagy nyilvánosság előtt.

A polgári versenyzők külön kategóriában indulnak és csak a döntőfutamokban, — amelybe az előfutamok első három helyezette kerül — futnak együtt a leventékkel.

Sajnálattal értesültünk, hogy a Balogh Sachs-motor kompresszorja még nem készült el, sőt a 125-ösből 100 kem-esé perselyezett motorhoz még dugattyú-öntvény sincs. Reméljük, hogy e nehézségek leküzdhetők lesznek és mégis starthoz állhat a motor. A Csepel-istálló készülődését titokzatos homály veszi körül. Bennfentesek úgy tudják, hogy nagy meglepetést tartogatnak a versenyre. Egy biztos, ha a WM vezetősége nagyon akarná, akkor alaposan felborítaná a papírformákat — mert hiszen nem elég a versenyzők dicsérendő igyekezete. A magyar kismotoros sport is meghalálna.

A Mátráéknál látszólag esend honol; a tavalyi versenygépek körül nem történik semmi, ezek minden átalakítás nélkül állnak a kockás zászló elé.

Érdeklődésre tarthat számot a hónap motorosok futama is, amely szintén először kerül lebonyolításra zárt körpályán.

A G. P. komolyságára jellemző, hogy annak fővédnökségét v. Bély Alajos altábornagy, a Leventék Országos főparancsnoka vállalta el. Védnökök: v. Kudráczy István vezérkari ezredes, a leventék orsz. parancsnoka és gróf Andrássy Mihály, a KMAC alelnöke.

A verseny, amelyen csak 100 kem-es motorok indulhatnak, pontosan 10 óra-
kor kezdődik a versenyzők fővédnöki emelvény előtti tisztelgésével, ezt követi a fővédnök megnyitó beszéde.

A verseny úgy a leventéknek, mint a polgári versenyzőknek két-két előfutamból, majd egy közös döntőfutamból áll. A szünetben levente- és hónapdi kerékpárosok versenyét tartják meg. A kismotor versenyek távja 10 kör, 20 km. Nevezni márc. 15-ig lehet Kiss János lev. szakoktatónál, Budapest, VII. ker. Akácfa-utca 9.

I. Stelzer f. Stelzer, a mi TT és GP versenyekről is jól ismert egykori német BMW-versenyző, operáció után, 48 éves korában váratlanul meghalt. Stelzer 1938-ban állt utoljára starthoz az azévi Angliában megrendezett Hatnapos Triálon, ahol bukott és sérülései folytán búcsút kellett mondania a versenysportnak. Ezen időtől kezdve Stelzer mint a BMW gyár versenysiszereleti osztályának tagja, minden idejét a versenyzői utánpótlásnak és az NSKK keretében a katonai előképzésnek szentelte. Ebben a minőségében Hühmelein tábornok kezéből az évek között kapta meg a Führer alapította

Német Motorsportérem aranyjelvényét. Stelzer 1924-ben kezdte versenyzői pályafutását a BMW-gyár színeiben, melyekhez haláláig hű maradt. Versenytrófeái közül kiemelkedik három Avus-győzelem, két osztrák GP-diadal, Solitudó- és Eilenriede-győzelmek. Stelzer 1932-től 1938-ig megszakítás nélkül tagja volt a Hatnapos Triálon a német nemzet csapatnak, mely három ízben szerezte meg Németország számára az értékes trófeát.

Beszaráblában a román kormány kísérletképpen 1000 hektáros területen mászteri kaucsuknövényt akar termelni, melynek gyümölcséből 10–12%-os kaucsukhozam várható.

Japán olajproblémája megoldódott a hollandindiai szigetvilág megszállásával. Insulin olajmezőinek évi hozama elérte a 10 millió tonnát, ami többszöröse Japán eddigi olajszükségletének. A japán olajszegénységet az angolok Nippon Achilles-sarkának szerették feltüntetni. Az olajmezők elvészése megfordította a helyzetet: az elajkérés a távolkeleti még fennálló angol-szász pozícióknak lett kényes pontja. Japán azonban már a háború előtt biztosította magát, az erőltetett benzint import eredménye telj tárolók, a szintetikus benzint előállítására is igen előrehaladt, míg a formosai olajmezők feltárása igazi japán titokzatossággal a japán fogyasztás harmadának biztosítását eredményezte. Távolkeleti testvérnépünk bő séges olajártalékaival nyugodtan hozhatja helyre Holland-India angol-szász segítségének egyetlen megmaradt nyomát: az egyes olajmezőkön végrehajtott rombolásokat...

Svédország saját, újrendszerű műgumi-gyártásra akar berendezkedni, miután a külföldi gyártási licenst megvásárolta. Irányuló fázisok eredménytelenek maradtak. Egyelőre laboratóriumi kutatásokat végeznek acetylén alapanyagok felhasználásával.

Az UFA ezidei munkatervében érdekes film szerepel, mely a nyersolajmotor feltalálójának, Rudolf Diesel-nek életét, munkáját és titokzatos halálát fogja élnék tárni. A zseniális német feltaláló Anglia felé utaztában nyomtalanul eltűnt a hajóról: soha többé nem hallottunk róla...

A francia gépjárműiparban megindult átállás újabb típuskorlátozásokhoz vezet el. A Hotchkiss, Saurer, Latil, Unic, Delahaye, Laffly és La Licorne gyárak kusznerbe tömörültek, a nyersanyagellátás, gyártási terv (típusredukció) és eladási szervezet egységesítése érdekében.



ELJÖN A GÉPKOCSI-KÖZLEKEDÉS NAGY KORSZAKA

ÉS ÚJ FELADATOK VÁRNAK MEGOLDÁSRA:
CONTINENTAL-ABRONCS LESZ AZ EGYIK ÉPÍTŐKŐ

Continental

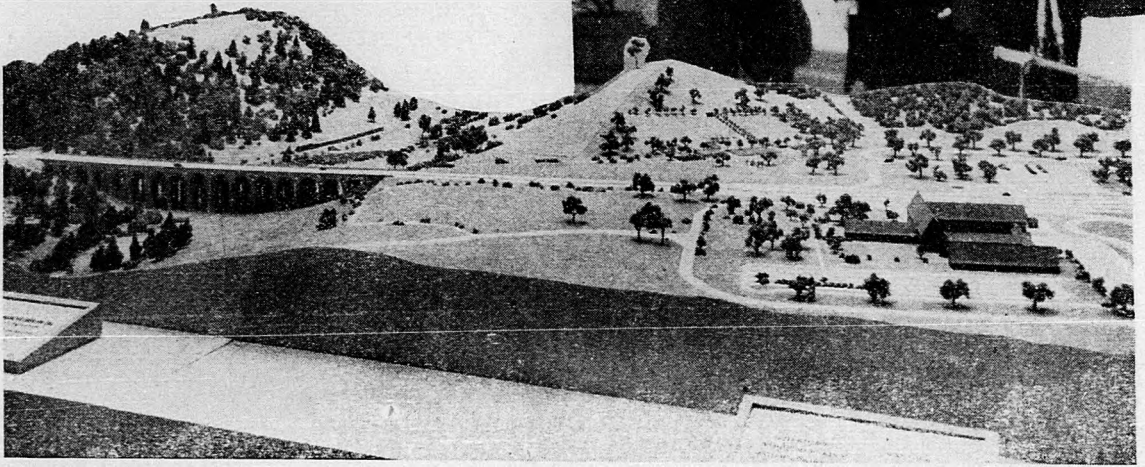
AZ EGÉSZ KONTINENSEN.

CONTINENTAL GUMIÁRU KERESKEDELMI KFT.
BUDAPEST, V., SZÉCHENYI-RAKPART 19. SZÁM

„Fogyet an!” Fogjatok hozzá!

Óriási sikere volt a budapesti Műcsarnokban megrendezett „Német Birodalmi Autó- és Viziútkiállítás”-nak

A Kormányzó Urat és v. Jagow német követet Hoffmann mérnök, a kiállítás főbiztosa kalauzolta a kiállítás pazar modellel között.



„Fogyet an!” — Fogjatok hozzá! Ezekkel a szavakkal ejtette meg Hitler kancellár 1933-ban az első kapavágást a birodalmi autóúthálózat építkezéseinek megkezdésekor München közelében. Emlékezetes szavak, emlékezetes jelenet volt, mely kétségtelenül oda kíváncskozott a kiállítás díszes csarnokának főialára. A hatalmas fotografia alatt virágok között bronz képmás: az első német építőmunkás, a legnagyobb német mérnök, a tragikus hirtelenséggel

elhúnyt dr. Todt emlékét idézi... Ő volt ennek a kiállításnak kezdeményezője...

A díszcsarnok oldalfalain földrészünk régi és új gazdasági rendjét ábrázolják szimbolikus képek, melyek azt dokumentálják, hogy az új Európa országai között szorosabbá váló gazdasági együttműködés a kereskedelmi forgalom súlypontját a tengerszorosok birtokában angol ellenőrzés alatt állott tengerekről a kontinens csatornákkal bővített vízi és közúti úthálózatára helyezi

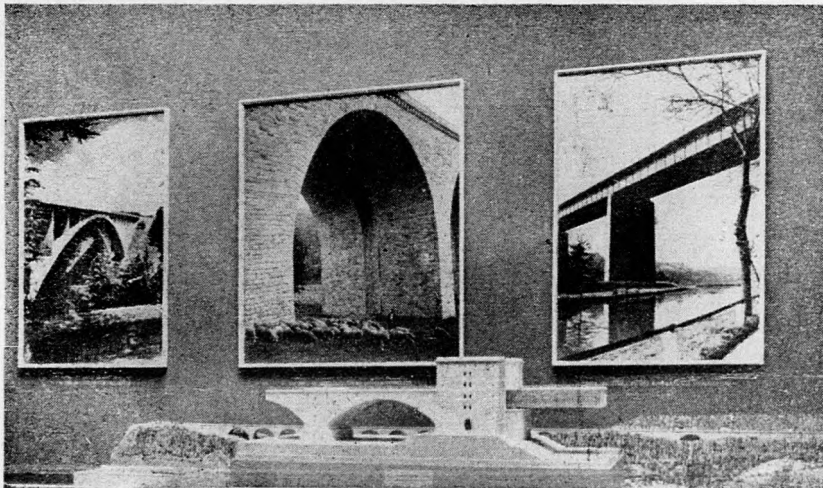
át. A következő teremben demonstratív módon jut kifejezésre a szemlélő előtt, hogy ennek az európai kontinentális közlekedési hálózatnak gerince a Duna, melynek szerepét a németből átültetett mottó juttatja híven kifejezésre:

Te szép kék Duna,
Nyugat s kelet kapcsa
Vigyél kincset s áldást.
Országról-országra.

A Duna, a közép európai népek sorsolyama, Európa új közlekedési úthálózatának ütőere, a hozzá kapcsolódó kiépült, épülő vagy tervezett csatorna-rendszer a modern közúti hálózattal szerves közlekedési és általa gazdaságpolitikai egységbe fogja tömöríteni Európát.

De hagyjuk el a vízépítéssel pazar bőkezűséggel berendezett érdekesítő teremt és vegyük szemügyre a kiállítás bennünket autósokat elsősorban érintő „Birodalmi autótutak” elnevezésű tagozatát.

A kiállítás eme részének középpontjában a birodalmi autótut egyik szakaszának 25 méter hosszú és 3 méter széles óriásmoделlje áll, mely a birodalmi autótutaknak a tájba való beilleszkedését, az út mentén elterülő építkezéseket és ezeknek az autótutakkal párhuzamos fejlődését mutatja be. A modell közepén két autótutvonal kereszteződése látható, négylevelű lóhere mintájára megoldott keresztezés nélküli beiktató útrendszerrel, valamint két különböző esatlakozó útmegoldás a bi-



Hatalmas fényképekről nyerhettünk impressziókat az autótut építkezések gigantikus méreteiről.

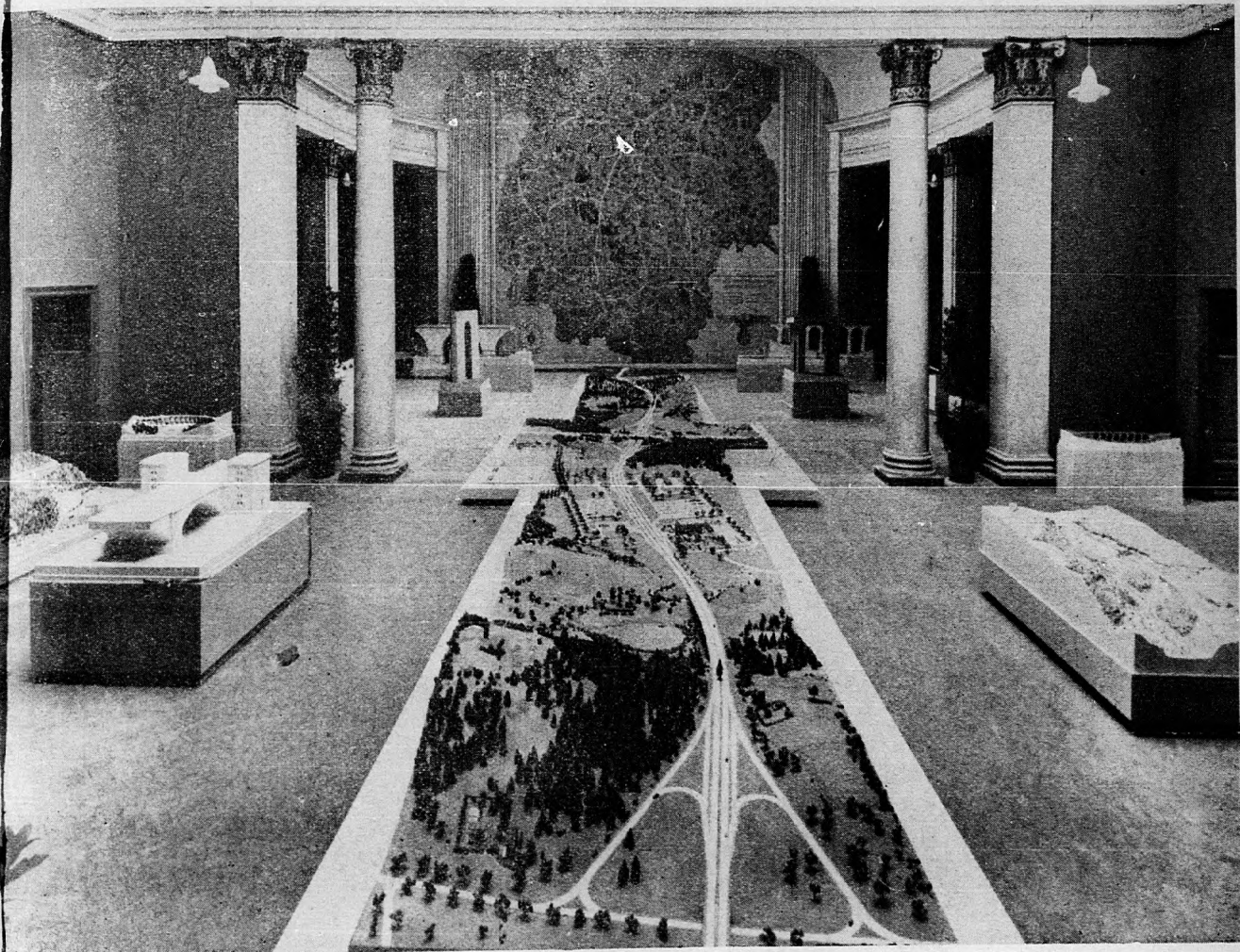
rodalmi autót és az országút-hálózat között. Az autótütemi vendégfogadó autóparkhellyel, benzinkúttal, javítóműhellyel stb. fogalmat ad az efa építkezések nagyságáról. Különböző építési hidak és a birodalmi autótak üzemére oly fontos útfelügyelőség egészíti ki a modellt. Más modellek az autót-hálózat hidépítészeti munkáit mutatják be a látogatóknak, akiket a műtárgyak gigantikus mérete mellett sajátóságos technikai szépsége bilincsel le.

középszegéllyel ellátott beton sávjait 4.20 méteres cserjés gyepsáv választja el.

Amott egyik modell a sokak által ismert Chiemseei autótütemi vendégfogadót tárja elénk. A fogadó az itt különösen nagy személykocsi forgalom részére épült és eszményi módon köti össze a müncheniek hétfégi pihenését a vízisporttal és a gépkocsiforgalom fejlesztésével. Más modellek kisebb autótütemi vendégfogadókat és ben-

biztosítja. Pompás, szemléltető tábla jutott a német versenykocsi háború előtti mindent elsöprő diadalai számára is, míg másik tábláról megtudjuk, hogy 1933 óta Európa legintenzívebben motorizálódó állama 132.2%-al Németország volt, ezzel szemben hazánk motorizációja csak 49.8%-os értékkel dicsekedhetik.

Izelítőt kapunk az autótakon való közlekedés gazdaságosságáról is. Az autótakon nincs keresztirányú forgá-



A birodalmi autótak nagy csarnoka a 25 méter hosszú és 3 méter széles „Autobahn” modellel, mely szemléltető módon ismertette meg a közönséggel az autótak építési és közlekedési sajátosságait.

De a lenyűgöző méretű építkezések boszorkánykonyhájába is bepillantást enged a kiállítás. Eddig 3700 km birodalmi autótak adtak át a forgalomnak, továbbá 1700 km épülőfélben van. Az építkezések kapcsán megmozgatott földtömeg 170 millió köbmétere rög, vonaton való elszállítására olyan hosszú vonatra volna szükség, mely a Földtől a Holdig érne! Ott láttuk a kiállítás termeiben ezeknek a kolosszális földmunkálatoknak az elvégzésére szolgáló építő gépek modelljeit is, míg a betonozás munkálatainak elvégzését újabb, 9 méter hosszú modellen figyelhetjük meg. Így születik meg a teljes szélességében 28,5 méteres kétpályás autótak, melyeken a két, egyenként 7.50 m széles és 2.25 m oldal-, illetve 0.40

zinkútállomásokat mutatnak be. Ezek az építkezések merőben eltérnek a szokásos, rüt reklámpépítkezésektől és mint minden, ami a birodalmi autótak mentén létesül, szervesen beleilleszkedik a tájba.

Megkapó dokumentumok alapján csodáltuk meg a birodalmi autótaképítő munkások bámulatos, mindenre kiterjedő szociális gondozását. Az eredmény megvan: az autótak remekbe készült hálózata, mely a kiállítás művészeti részének tanúsága szerint kedvelt témájává vált a festőknek is.

Demonstratív táblák találóan figyelmeztetnek rá, hogy az autópár fontos kulcsipar, a gazdasági élet motorja, ugyanakkor az autótak építése az ipari élet legintenzívebb vérkeringését

lomb, nincs szembejövő jármű, nem halad át helységekben, mely körülmény a rendes országúti forgalomhoz viszonyítva 40%-os üzemanyag, 45% gumi, 60% kocsielhasználódás, 10% távolság és 40% időmegetakarítást eredményez.

Betekintést nyertünk az OT, az Organisation Todt, a Todt-féle munkáshad-sereg háborús tevékenységébe is. Ott láttuk az OT ezredeit a Westwall (Siegfried vonal) építésénél, a legkülönbözőbb harcatereken, legutóbb keleten ahol munkájuk nyomán eltűnnek a háború pusztításai, új hidak születnek, utak készülnek és adja Isten, mihamarabb új autótak épülhessenek! Todt dr. emlékére, aki élete utolsó napjaiban meg a egyszerű kiállítással ajándékozott meg bennünket!

KORMOZZUK KI SÜRGŐSEN A HENGERT!

A felére csökkentették a havi motalkóadagot, az 500 km-en aluli motorkerékpár, a legnépszerűbb típus mindössze öt-öt liternyi motalkót kap havonta, érthető tehát, hogyha azelőtt is takarékosak voltunk, most már *minden csepp motalkóra* gondolnunk kell és kettőzött gondoddal kell arra törekednünk, hogy motorunk egyetlen grammal se fogyasszon többet, mint amennyi feltétlenül szükséges.

A nálunk forgalomban levő újabb sütetű motorkerékpárok a nagyobbak, az 500-600 km-esek kivételével, túlnyomó többségben kétüteműek. A kétütemű motor egyszerű, gyártása olcsóbb, jól bírja a túlterhelést, nem igényel gondos karbantartást. És üzemanyagban is szerény — feltéve, hogy jókárban van. Mert az elhanyagolt kétütemű motor bizony hamar belenéz a tartány fenekébe, jól felfogott, saját érdekünkben kell tehát arról gondoskodnunk, hogy kétütemű motorunk műszakilag olyan állapotban legyen, hogy egyetlen cseppel se fogyasszon többet a kelleténél.

A forgalomban levő legtöbb kétütemű motor belül alaposan el van kormozódva, elég végignézni a műhelyekben szétszedett motorokat, hogy erre a megállapításra jussunk. De nehogy azt higyük, hogy ebben a motorosok a hibásak. Nagyrészt annak tudható be, hogy a mai kenőolajok minősége leromlott, hiszen a háború miatt *szünetel a tengerentúli behozatal*. Az olajfinomító vállalatok a takarékos anyaggazdálkodás érdekében ma nem gyártják azt a sokféle minőségű olajat, melyben azelőtt dúsítottunk és így a legtöbb motor nem azt az olajat kapja, mely műszaki tulajdonságainak a legjobban megfelelne. Megértjük tehát, hogy a gyengébb minőségű és a motornak meg nem felelő olaj aránytalanul gyorsan kormozza el a hengert, a dugattyút, a robbanóteret és a torkokat.

Az elkormozódott motor nagy üzemanyagpusztító. A koromlerakódás miatt a motor teljesítménye erősen csökken, aminek következtében *sokkal több gázzal kell haladnunk*, hogy a megfelelő sebességet nyerjük, ez a gáztöbblet motalkótöbbletet jelent, végeredményben a fogyasztás ugrásszerűen szökken fel.

Csodálatos, de igaz, hogy a motorosok nagyrésze nincsen tisztában azzal, hogy az *elkormozódott motor* milyen nagy

mértékben *fokozza a fogyasztást* és hogy a kormozás milyen egyszerű és olcsó, akár házilap is elvégezhető művelet. A *képviseleti szervizműhelyek* néhány pengőért fél nap alatt végzik el ezt a munkát, ezért talán nem is érdemes házilap hozzáfognia annak, akinek a képviseleti műhely „lőtávolon” belül van. De vannak *vidéki motorosok*, akiknek „támaszpontján” nincsen műhely és a mai motalkószük világban nem kerekeshetnek száz kilométereket — mint a régi jó időkben — hogy felkeressék a képviseleti szerviszt. Ezeknek akarunk néhány hasznos tanácsot adni az alábbiakban.

A kikormozáshoz nem kell *különleges szerszám*, többnyire a gépéhez mellékelt szerszámtekeres tartalma is elegendő hozzá. Hiszen a kétütemű motor olyan egyszerű és szinte gyerekjáték a *henger lehúzása*, csak le kell szerelni a karburátort, a kipuffogócsövet és a gyertyát, meglazítani a hengertartót tartó csavarokat és kellő óvatossággal már húzhatjuk is le a hengert.

A kikormozást a hengerrel és a hengerfejjel kezdjük. Óvatosan kell letisztogatni a kormot és olajkócsót, megfelelő *kaparószerszám* mindig akad. Ha a hengerfej levehető, úgy nem árt azt is levenni, mert így könnyebben férünk annak *belsejéhez*. A kormozásnál ügyelnünk kell arra, nehogy a henger furatát összekaparjuk, gyengéden, óvatosan és lassan végezzük ezt a munkát és a henger belsejét a végén igen finom *csiszolóvászonnal* dolgozhatjuk tisztára. Ugyancsak *gyengéden kell bánni* a torkokkal és ügyelni arra, nehogy *brutális szerszám brutális alkalmazásával* összeverjük a torkokat. Igen hasznos *kormozószerszám* a tompára közszórtult nagyobjajta csavarhúzó.

A dugattyú koromrétegének eltávolítása szintén egyszerű feladat. Gyengéd ütögetéssel és kaparással távolítjuk el a *tetejére rakódott olajkócsót*, majd a gyűrűket szabadítjuk fel. A gyűrűk többnyire be vannak ragadva, óvatosan szedjük le őket és igen gyengéden, inkább megfelelő alakú papálccal, mint fémszerszámmal tisztogassuk ki a hornyokat. A kevésbé ügyes motoros is alig fél délelőtt alatt készen van a kormozással, mely után ismét helyére kell szerelni a hengert. A gyűrűket *óvatosan*, hogy el ne törjenek, rakjuk a helyükre, jó, ha a leszerelésnél *megjelöltük*, hogy a gyűrűk alulról lefelé milyen sorrendben sorakoznak. A gyűrűk elosztásával nem kell bajlódunk, mert a hornyokban többnyire ott vannak az ütőközök, melyek célja a gyűrűk *elcsavarodásának* meggátolása.

A henger felhúzása előtt jól olajozzuk be úgy a henger belvilágát, mint a dugattyút és *erőltetés nélkül* csúsztassuk a hengert a dugattyúra, ügyelve arra, nehogy a könnyűfém-ből készült dugattyú lágy anyagát megsértsük.

A kormozás alkalmával célszerű a kipuffogócsövet is kitisztítani. A legjobb ehhez vastag *ruhaszárító kötelet* használni. A kötelet *drót végére* hurkoljuk, a drótot áthúzzuk a csövön és a kötélre csomóval megfelelő nagyságú rongydarabot csomozunk. A *csövet satuba fogjuk*, vagy másféleképpen rögzítjük és a kötelet a rajta levő rongygömböccel együtt — a gömböccet előbb egy kis petróleumba vagy motalkóba áztatjuk — ide-oda huzogatjuk. Meglepően sok korom kerül így napvilágra és a munka végeztével a kipuffogócsőben már nem olyan vastag a koromréteg, mely a gáz szabad áramlását akadályozná. A *hangtompítót* is ki kell tisztítani, ehhez nehéz

ING.

ABT ISTVÁN

MŰSZAKI NAGYKERESKEDŐ

B U D A P E S T

VI., JÓKAI-UTCA 6. I. EM.

TELEFONSZÁM: 121-853

★

MOTORLÁNCOK

BELZER

CHROMVANADIUM

SZERSZÁMOK

**AUTÓ AKKUMULÁTOR
AUTÓ VILLAMOSSÁGI CIKKEK
TÖLTŐBERENDEZÉSEK
ELEKTROMOTOROK**

KÉSZÍTÉSE, JAVÍTÁSA

„ERGON”

EGYETEMES VILLAMOSSÁGI VÁLLALAT

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

általános érvényű utasítást adni, mert ahány motor, annyiféle a konstrukciója, legjobb tehát a képviselőhöz kérdést intézni.

A henger visszaszerelése alkalmával ügyeljünk arra, hogy a hengertartó talpcsavarokat jól húzzuk meg, anélkül azonban, hogy káros feszülések lépjenek fel. A legokosabb előbb gyengén meghúzni a csavarokat és utána fokozatosan meghúzni őket oly módon, hogy mindig a szemben fekvő csavar meghúzása következzen. A hengertalp tömítésnek természetesen jó állapotban kell lennie, ha szakadt, rongyos, vagy repedt, úgy legjobb újat szerelni. Ha nem kapunk gyári tömítést, úgy megfelelő vastagságú itatóból magunk is kivághatjuk, majd megkenjük kevés tömkencével. Az alátét kivágása nem ollóval történik, hanem ráfektetjük a felfordított henger talpára az itatót és kiskalapáccsal gyengéden kalapáljuk, amivel nemeskaján a hengertalp „levonatát” kapjuk meg, hanem a kalapálás helyén elszakad a papír és a végén kiemelhetjük azt a rést, melynek helyét a henger foglalja el.

A szívó- és kipuffogócső visszaszerelésénél is ügyeljünk

a jó tömítésre, mert a hamis levegő erősen fokozza a fogyasztást és nehezzé teszi a motor indítását.

Figyelem! Ha a hengert leszereltük, ügyeljünk arra, ne hogy piszok kerüljön a motor nyitott belsejébe. A legjobb tiszta rongyot tölteni a forgattyúház „srájába”.

A kormozás — mint látjuk — nem nehéz munka, meg csak szakértelem is alig kell hozzá. Annak megállapítása, hogy vajjon a gyűrűk kopottak és felújítást kívánnak — már a szakember dolga. Az ép gyűrűk és az ép hengertalpon nagyon fontos a takarékos üzem szempontjából, ha tehát magunk kormozzuk ki a motort, nem árt ha a hengert és dugattyút elvisszük a műhelybe, hogy ott azt lemérjék és véleményét mondjanak. Ha a gyűrűk és a hengertalpon kopott, úgy ne takarékoskodjunk és furassuk fel a hengert, rakassunk új gyűrűket. Kétségtelen, hogy ez anyagi áldozattal jár, viszont az is kétségtelen, hogy ma mindennél fontosabb az, hogy az üzemi anyaggal takarékoskodjunk. De ha a hengerünk és a gyűrűnk kopottak, úgy takarékos üzembről beszélni sem lehet.

A motor reneszánsza

Nem először és nem utóljára foglalkozunk a motorkerékpár társadalmunkban való helyzetével. Voltak idők, amikor a két- és háromkerekes jármű elismert és megbecsült jószág volt, az úgynevezett jó körökben is. Nemeskaján sport, hanem bevált közlekedési eszköz volt a motor.

Az ezt követő időkről jobb szeretünk nem beszélni. Az általános gazdasági krízis mindent tönkre tett. A sarjadt magyar motorizmust is.

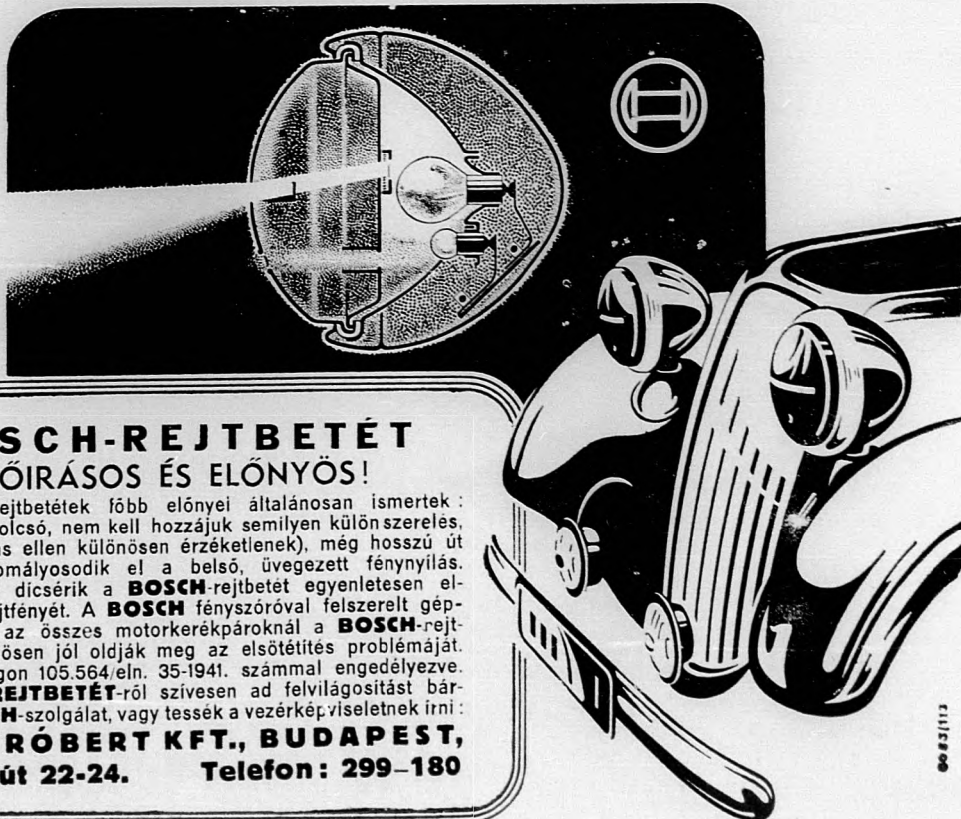
Amikor konszolidálódott a helyzet, a

motorkerékpár már nem tudott beilleszkedni az öt megillető és már egyszer elfoglalt helyzetbe. A motorra szomorú Hamupipőke szerep jutott, amíg... igen, amíg nem ért el hozzánk is az öreg Európát újjá alakító szellem. Ma már nem diffamáló motorkerékpáron közlekedni. Jól értsük meg, ez nem divat — a motorkerékpár a mindennapi életben kitűnően bevált — és ami a legfontosabb — elfogadott közlekedési eszköz lett. Itt adunk mutatónak néhány nevet, akik a múlt héten közlekedési célra motorkerékpárt (125 cm-es NSU-t) vásároltak a Döry és Kovács Kft.-nél.

Gróf Andrássy Mihály, v. Szily Márton v. orsz. gyűl. képviselő, földbirtokos, gróf

Ambrózy Gyula, dr. Csorba Emánuel miniszteri tanácsos, gróf Széchenyi Tasziló (250 NSU), lovag Ahsbahs Gerald gyáros, Hess Ervin autókerekedő, Hess Viktor cégvezető, gróf Almássy Miklós, Gál Andor, Abt István kereskedő, C. N. Torsten Hallerström, a Gyufatröszt vezére.

Dr. Irsai Ernő †. Ismét gyászol a magyar autószakma: egyik úttörő harcosa, dr. Irsai Ernő, a Magyar Abroncs- és Kerékgyártó Rt. közszereplésben álló igazgatója 57 éves, java területekben váratlanul elhunyt. Lelkisimálatos, szorgalmas szakembert vesztett el szakmánk Irsai Ernő személyében, aki kivette részét a magyar autószakma múltjának küzdelmeiből és akire nagyon számítotunk a magyar motorizmus eljövendő nagy korszakának kiépítésében. Március 6-án temették el Irsai Ernőt, emléket kegyelettel örizzük meg.



BOSCH-REJTBETÉT
ELŐÍRÁSOS ÉS ELŐNYÖS!

A **BOSCH**-rejtbetétek főbb előnyei általánosan ismertek: Beszerzésük olcsó, nem kell hozzájuk semilyen külön szerelés, (bepiszkolódás ellen különösen érzéketlenek), még hosszú út után sem homályosodik el a belső, üvegezett fénynyílás. Szakemberek dicsérik a **BOSCH**-rejtbetét egyenletesen elosztott, jó rejtfényt. A **BOSCH** fényoszóróval felszerelt gépkocsikon és az összes motorkerékpároknál a **BOSCH**-rejtbetétek különösen jól oldják meg az elsötétítés problémáját. Magyarországon 105.564/eln. 35-1941. számmal engedélyezve. A **BOSCH-REJTBETÉT**-ről szívesen ad felvilágosítást bármelyik **BOSCH**-szolgálat, vagy tessék a vezérképviselőnek írni:

BOSCH RÓBERT KFT., BUDAPEST,
V., Váci-út 22-24. Telefon: 299-180

A teljesítmény és takarékoság erősen függ — a robbanótér alakjától!

A korszerű benzinmotor lényegesen nagyobb teljesítményű, mint régebbi évfolyambeli testvére, de ami ennél is fontosabb: a nagyobb teljesítmény ellenére is takarékosabb üzemanyagban. Ez a megállapítás ellentmondásnak látszik, hiszen általában az a nézet uralkodik, hogy minél nagyobb a teljesítmény, annál nagyobb mennyiségű üzemanyag fogy, mert hiszen a teljesítmény, a munka, a lóerők az üzemanyag energiájából születnek. Valóban így is van mert bizonyos lóerőt teljesítményhez bizonyos mennyiségű kalóriára van szükség és ezt a bizonyos mennyiségű kalóriát csak úgy nyerhetjük, ha ugyancsak bizonyos mennyiségű üzemanyagot égetünk el a motorban. A korszerű benzinmotor mégis nagyobb teljesítményű és mégis takarékosabb, mint elődje, tehát kevesebb üzemanyag felhasználásával nagyobb munkateljesítményt, vonóerőt, sebességet stb. nyújt. Mi ennek az oka? Fgy-szerűen az, hogy a korszerű benzinmotor jobban használja ki az üzemanyagot, helyesebben, gazdaságosabban, tökéletesebben alakítja át munkává az üzemanyagban rejtőz energiamentiséget.

Minek köszönheti a mai benzinmotor ezt az alig felbecsülhető, nagy előnyt? Nagyrészt a korszerűen kiképzett robbanótérnek. A robbanótér alakja ugyanis döntő befolyással bír a motor belsejében lejátszódó termodinamikus folyamatokra. Komplikált és hosszadalmas kísérletek kapcsán született meg a robbanótér mai alakja és kérdés, hogy vajjon elérkezünk-e a tökéletes alakhoz. A tudomány tisztában van azzal, hogy milyen robbanótér-alak a leg-tökéletesebb, a gyakorlatban viszont ezt a tökéletes alakot műszaki okokból nem lehet megvalósítani, csak megközelíteni.

A benzinmotor őse a gőzgép volt, melynek két lényeges konstrukciós elemét, a hengert és a dugattyút mondhatni ősi alakjában vette át. A gőzgépnél azonban nem bírt jelentőséggel a henger belső alakja, hiszen az energiát a kazánban fejlesztett gőz szolgáltatta és azt nem a henger belsejében kellett termelni, mint a benzinmotornál. A gőzgépnél legfeljebb olyan kérdések okoztak fejtörést, mint a gőz áramlásának, a gőzvezetékek alakjának megoldása.

A benzinmotorban azonban magában a hengerben ég el az üzemanyag és szabadul fel az energia és a nyert teljesítmény, illetve az üzemanyag tökéletes vagy tökéletlen kiaknázása attól függ, hogy az energia milyen körülmények között szabadul fel, milyenek a hengerben az áramlási viszonyok, ho-

gyan szívja be a henger a friss gázt és hogyan ürül ki a már feleslegessé vált égéstermék. Es ami a legfontosabb: milyen a robbanótér alakja?

Robbanótérnek a hengernek azt a részét nevezzük, mely a felső holtpon- ton álló dugattyú felett van. Többnyire nem is a hengerben van, hanem a kü- lönlálló és levehető hengerfejben, ami azonban végeredményben nem befo- lyásolja a lejátszódó folyamatot.

A robbanótér alakja, a gyújtógyertya elhelyezése, a szelepek és a gázcsator- náknak elrendezése döntő jelentőséggel bír a motor teljesítményének és gazda- ságosságának szempontjából. A hen- gerbe beszívott gázkeverék ugyanis nem ég el egyszerre, egyidőben, in- tegyük fel a puskapor, hanem fokoza- tosan. A gyertya körmein átúgró szikra

meggyújtja a gyertya közvetlen közelé- ben levő gázrétegeket és a láng foko- zatosan gyújtja meg a távolabbi réte- geket. Ez persze a másodperc töredéke alatt történik, mégis fokozatosan, lép- csőzetesen, nem pedig egyszerre, mert bizonyos idő kell ahhoz, hogy a láng a legtávolabbi gázrétegeket is elérje és meggyújtja. Megértjük tehát, hogy milyen sok függ attól: miképpen terjed tova az égés, hogy vajjon a hengerbe beszívott és összesűrített gázkeverék gyorsan vagy lassan ég el és a rob- banás okozta nyomásemelkedés lassan vagy gyorsan fokozódik.

Ha a robbanótér alakja nem szabá- lyos, hanem abban úgynevezett tászkák vannak és egyes részei jobban hűtöt- tek, úgy az égés és a nyomásemelke- dés nem lesz egyenletes, a nyomá- semelkedés esetleg megelőzi a láng frontját és a távolabbi, a tászkákban rejtőz gázrészeket előbb gyújtja meg, mielőtt a láng odaérne. Ilyenkor a tel- jesítményt erősen csökkentő csilingelés, kopogás lép fel. A mai korszerű moto- roknál az ilyesmi már alig létezik, hi- szen a tervezők úgy szabják meg a robbanótér alakját, hogy gáz-táskák



a tökéletes autópneum

nem képződhetnek, ha mégis felcsillan-
gel motorunk, úgy annak oka vagy az
üzemanyag silány voltában, oktánszá-
mának alacsonyágában rejlik, vagy
pedig túlmelegedés, túlerőtetés az
okozója.

Az ideális robbanótér-alak a gömb-
alak. A gyakorlatban ezt megvalósítani
nem lehetséges, ezért a félgömbalakú
megoldáshoz folyamodtak, melynek
felső középső pontjában foglal helyet
a gyújtógyertya. Ez a megoldás csak
felülvezérelt motornál lehetséges, tehát
az olyan konstrukciónál, ahol a sze-
lepek függenek. Ez a megoldás lehet-
séggé teszi azt, hogy a robbanótér-
ben levő keverék gyorsan és egyenle-
tesen gyulladjon meg, így magas for-
dulatszámok elérését teszi lehetővé és
a láng szimmetrikus terjedését segíti
elő. Ezért találunk a sport- és verseny-
gépekben felülvezérelt motort.

A felülvezérelt motor gyártása költ-
ségesebb, több alkatrész kell hozzá,
mint az alulvezérelt és bizonyos
szempontból érzékenyebb, gondosabb
kezelést és gyakoribb szabályozást, be-
állítását igényel. Az alulvezérelt motornál
viszont lehetetlen ideális félgömb-
alakú robbanótérrel kiképezni, hiszen a
szelepek oldalra vannak és így a rob-
banótér nem lehet szimmetrikus, hanem
oldalváltást eltölt alakot mutat. Gondos
kísérletek kapcsán azonban rájöttek
arra, hogy az oldalvezérelt motornál is
lehetséges bizonyos fokig szimmetri-
kussá tenni a robbanótérrel, félgömb-
alakúvá formálták a szelepkamrát és
a robbanótérrel oldalváltást nyújtották el.
Igy sikerült megközelíteni a felülvezé-
relt motor teljesítményét és gazdasá-
gosságát, utólrini azonban nem. Hiszen
akármilyen szimmetrikussá is formál-
ják az alulvezérelt motor robbanótérét,
a robbanás okozta nyomásemelkedés
semmiképpen sem hat közvetlenül a
dugattyú tetejére, hanem lefelé-oidal-
vást „lő” a dugattyúra.

A kétütemű motornál sokkal egysze-
rűbb az ideális robbanótér-alak elérése,
hiszen a kétüteműben nincsenek sze-
lepek. A kétütemű ideális robbanótér-
hez járulnak a számtalan, sikerültnél
sikerültebb öblítő rendszerek, melyek a
friss gázok keveredését az elégett gá-
zokkal akadályozzák meg. A kétütemű
motor ma takarékoság és teljesí-
képesség szempontjából nem marad el
a négyütemű mögött, sőt vannak típu-
sok, — főleg ikerdugattyús konstruk-
ciók, — melyek túl is haladják. Pedig
nemrég, egy-két évtizeddel ezelőtt más
volt a helyzet, a kétütemű messze el-
maradt a négyütemű mögött, főleg ta-
karékoság dolgában.

VÉDJE ÉLETÉT, EMELJE VEZETÉSI BIZTONSÁGÁT,
szereztesse autójára

SZILÁNKMENTES ÜVEGET

Thorax és
Peka
világmárka

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

MI ÚJSÁG, HÉBLI ÚR?

— Hát azt hallotta-e, hogy a Riv-
csapágyak Képviselete új kezekbe ke-
rült?

— Ó, hogyne, örömmel vettem tudom-
másul, hogy ez a minőségi cikk, — mert
hogy a Riv fogalom a szakmában — jó
helyre került. A Pirkner és Zettner
műszaki cég a megérdemelt helyet fogja
biztosítani a piacon az általa képviselt
Riv-csapágyaknak. Ehhez — a Pirkner
és Zettner cég patinás multján kívül —
a közelmúltban a cég kötelékébe lépő
és a szakmában előnyösen ismert György
István szakértelmének is lesz némi köze.
Hanem azt hallotta-e Szerkesztő úr,
hogy a Lintner cégnél ügyes kis Diaman-
tok tömege várnevőre, illetve a vevők
várják a Sachs beépítésű Diamantokat.

— Amint látom, rövidesen mi is
Diamantot fogunk motorozni. Mondja
csak, Hébli úr, van új cég a piacon?

— Van ám. Barabás Pál most nyit-
totta meg a Szinyei Merse u. 11-ben
alkatrész boltját, ahol alkatrész és fel-
szerelési cikkekkel kívüli kardántárcsá-
kat, Bosch és Ate cikkeket is árusít.
Szerkesztő úr, gratulált már Zsótér dr.
nak? Ugyanis most neveztek ki közellá-
tási tanácsosnak.

— Ez úton is az egész magyar motor-
sport nevében őszinte örömnéked adunk
kifejezést. Meggyőződésünk, hogy ebben
a minőségben is olyan eredményeket fog
elérni, mint kétkerekű szerelmén, a mo-
torkerékpáron.

— Új könyv? — Akad az is. A Maesz
felügyelője, Kattenbach Henrik írta meg
egyszerűen és világosan mindazt, amit a
repülésről tudni kell — az ujságolvasó
embertől, az ifjúság nevelőin keresztül
egészen a repülő jelteltekig és még azon
is túl. — A minden bizonnyal nagy nép-

szerűségre számottartó könyv most je-
lent meg a könyvpiacra.

— Köszönöm, Hébli úr, majd megve-
szem, most pedig a viszontolvasásig áp-
rilis 15-én.

Járjunk a Fradiba

A tisztújító közgyűlés után mozgalmas
klubélet kezdődött az FTC-ben, ami — dí-
cséretére legyen mondva az arra illetéke-
seknek — nemcsak, hogy egyre tart, ha-
nem mind nagyobb méreteket ölt. Nem
csoda, hiszen hasznos és tanulságos előadás-
sorozatok minden jó motorost érdekelnek.
Mindenkint — tehát nemcsak klubtagokat —
szívesen lát minden esütőtökön este a Fradi
vezetősége a Beer vendéglőben (VIII., Sán-
dor-utca 44.) Febr. 12-én Veres János ügy-
vezető tartott előadást az accumulatorok-
ról, azok kezeléséről és karbantartásáról.
Ez az ismertetés már nagyon régen esedé-
kes volt. Számtalan panasz hangzott el mo-
torosaink részéről, akik a motorokhoz nagy-
szerűen értenek, de minden generáljavítá-
sánál, tisztogatásnál az accumulatorok sokat
félretették, hiszen egyik se értett sokat
hozza. 1942 febr. 19-én Kiss László általában
a motorkerékpárokról beszélt, de mivel a
felszólalókat legjobban a gyertyákkal kap-
csolatos dolgok érdekelték, ezekről folyt a
szó. Küzfelkérésre azután a korábbi verse-
nyekkel, motorkirándulásokkal kapcsolatos
mulatságos élményeket mesélt el, amelyek
mindegyike némi tanulsággal járt. 1942 Febr.
25-én Lender Sándor került sorra, aki vi-
szont a motorozás mikéntjét ismertette. Az
előadások általában ügy szerveződnék, hogy
azok ne száraz ismertetések legyenek, ha-
nem szórakoztassák is egyidejűleg a hallga-
tókat

Különböző márkájú

HASZNÁLT MOTORKERÉKPÁROK!!

Nagy választék
Olcsó árak
Fizetési könnyítés

ez jellemzi a nagymultú

BAUERT. céget

VI., Izabella-u. 98. Tel: 120-912

Eredeti

ARDIE

alkatrészeket raktárról
szállít.

CSEPEL MOTORSZOLGÁLAT ÉS JAVÍTÓMŰHELY PAULINY LAJOS



CSEPEL SEGÉDMOTOROS KERÉKPÁROK ÉS ALKAT-
RÉSZEK ELADÁSA NAGYBAN ÉS KICSINYBEN

MOTORFELSZERELÉSI CIKKEK

TELESZKÓPVILLÁK GYÁRTÁSA

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



**MINDÉG
TÖKÉLETES A
KRONPRINZ**

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

Autórúgók és spirálrúgók

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

„Ato-Lochheed” FÉKALKATRÉSZEK, FÉKFOLYADÉ-
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

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

7 ÉVE BEVÁLT

AZ EGYEDÜLI SZABADALMAZOTT

PROTEGOM

GUMIKONZERVÁLÓSZER

Minden autószaküzletben kapható!

AZ AUTÓSNAK MINDIG SZÜKSÉGE VAN:

Pneumatikra
Vulkanizálóra

Fékbetétre
Izzólámpára (Tungsram)

Lámpabiztosítékra

Hátsótükörrre

Szélvédőtörlőre (Trico)

Hátsólámpára (Hella)

Keresőlámpára

Rozsdapasztára

Fénypasztára (Whiz)

Gyújtógyertyára (Bosch)

Gyertyasapkára

Kéziszerszámokra

Kocsimelőre (Rak)

Szemvédőüvegre (Triplex)

Ventillátorszíjra

Adóbélyegvédőre

Belsővilágításkapcsolóra

Pneufesz mérőre (Motometer)

Irányjelzőkre (Kaco)

Villanykürtre

Szélvédő szárító (Clarus Super)

Márkás kenőolajokra

Szarvasbőrökre

Szivaecokra

Tisztítószközökre

Hűtőhőmérőkre (Motometer)

Pumpára

Zsírzópresekre

Fagyálló folyadék

stb., stb...

MINDEZEKBŐL BŐSÉGES RAKTÁRT TART (VIZSONTELADÓK RÉSZÉRE IS)

MOTOR- ÉS AUTÓKELLÉK R. T.

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

Felelős szerkesztő és kiadó: KRAMER JENŐ.

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