

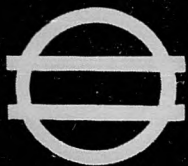
ÁRA
40
FILLÉR

Autó Motor

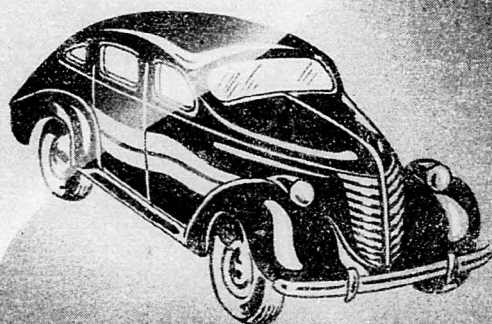
XIV. ÉVFOLYAM 12. SZ. 1942 DECEMBER 15

A sztalingrádi harcok során is megállják a helyüket a gyors BMW gépekkel felszerelt német motoros lövészek





*La auto
pziive*



a
VARTA
ACCUMULATOR

Előgyújtás

Itt áll előttünk Karácsony szent ünnepe. És előttünk az Újesztendő, a maga titokzatosságával, a nagy kérdőjel: 1943! Ugyan mit hoz tarsolyában ez az esztendő, melytől a világ oly sokat vár. Győzelmet, békét, jobb sorsot, igazságot országoknak, embereknek? Vagy folytatását a roppant birkózásnak, melyben nemzetek, világnézetek roppantják össze izmaikat?

És mit hoz a motorsportnak? Mely éveken át aludta dermedt álmát és mely csak a most elmúló esztendőben kapott egy kis éltező csodaszert, a varázsos cseppek hatására kinyitotta szemét a tetszalot és halkán szólalt meg: élek, mert élni akarok.

A motorsport országa is bíz a leventék jelmondatában: Szébb jövőt! Mert a motorsportnak a közelmúltja olyan sivár, olyan árva, olyan elhagyott, olyan társatlan, olyan fekete volt, hogy utána már csak szébb jövő következhet. Hiszen a hajdani motorsportcázrok dicsőnői elmúltával olyanok váltak a kezükbe a motorsport irányítását, akikben együtt van a rég nélkülözött két tényező: a maradéktalan és őszinte jóakarát, valamint a hozzáértés.

Hogy tudnak teremteni és értenek hozzá, azt a pompásan megrendezett öt bajnoki futam és a sportszemponthoz rendkívül értékes gyorslevente bajnokság igazolta. Hogy nem hiányzanak az eszközeik, azt a szervezés, tettbevalósítás útjára tanúsította. És hogy a legfontosabb tényező, a lelkes, a tettekre kész, a küzdeni tudó, a nagytratóró, az akarattól és a lelkesedés szent lángjától fűtött gárda sem hiányzik, azt a gyorslevente versenyeken tömörülő hatalmas versenyzői táborok hirdették.

A motorsport szempontjából is szébb jövőt várhatunk 1943-tól. És ha valamelyik szép tavaszi, nyári vagy őszi napon egyszerre csak zúgni kezdenek a győzelem harangjai és vén Földünk hátrán a nemzetek élénklük majd a megújulás, a békesség, az igazság örömdalát, ez a dal egyúttal a motorsportnak is örömdala lesz. Újra elkövetkeznek a daliás idők, újra hangosak lesznek a budai hegyek a motor-dörgéstől.

Ezért várunk sokat 1943-tól. És ezért köszöntjük azzal a szent alázattal, mellyel a szülő vár csodát az éppen megszületettől.

Az előtt ilyen időtájt rövid seregszemlélet szoktunk tartani mindarról, amit a halódó esztendő hozott. Ez alkalommal igen rövid és sovány a sor: gyorslevente versenyek és a KMAC egyetlen versenye. Nem sok, de nem is kevés a mai motorközlán és gumitlan világban. Nem kevés, mert sport volt és ami ennél is fontosabb: életjel. Mint amikor az orvosai által feladott nagybetűg kinyitja a szemét és — enni kér. Ugyan melyik hozzátartozó nem lesi ilyenkor lázas szerettel az újraéledőnek csendes lelkének? Ki nem vigyázza ápoló lélekkel a feltámadónak halk lépteit?

ben szépség és napját a kandalló melegénél töltő nagymúltú, de elvénhadt művész, aki olyan undorral veszi reszkető kezébe a pacsmagot, hogy a megsértett kencék leqszívésében orronútnék, ha a kencék általában ilyesmire képesek volnának.

Ha a fiatal művész képeinek aranykerete nem is valódi arany, ha vázsna nem is a legvastagabb, a legdrágább vaszn: a keskeny keretben, a vékony vázsnon mégis olyan kép csillog elénk, melyből lélek fakad. És ez a kép sokkal kedvesebb, mint sok „műrekek”, melyben több az ipari, mint a művészi elem.

*

Örvendetes hír: Demény Miklós doktor túl van a veszélyen és hamarosan felgyógyul ismeretes motorbalesetének sérüléseiből. Azért különösen örvendetes ez a hír, mert bizony halála hírért terjesztették a rokonszenves fiatal versenyzőnek, aki ma a legelső magyar motorversenyzők sorába tartozik és olyan ritka tehetség, mely nem akad minden évtizedben.

*

Egyes autóvezetők még mindig nem veszik tudomásul azt, hogy az elsőléltés alkalmával a világosságban is kötelező hatkilométeres iram az útkeresztelődéseken kétszeresen érvényes. Egyesek — akik éjnek évadján igen „fontos közérdekből” kocsikázatajk szívük éppen soronlevő hölgyét, még mindig úgy robognak a ködösen sejtelmes éjszakában, mintha néhány pillanatnyi késlekedésük élethatal kérdése volna. És főleg azokat kell kipelencézenni, akik örökösön reflektoroznak és vakíjják a szembejövőkét.

A töksötét éjszakában akár tíz percig is eltart, amíg a reflektorénnnyel elvakított gépjárművezető vagy gyalogos visszaserzi a látását. De erre nem gondolnak ezek az E-betűs briganták, akiknek rendszerint a számlámpájuk sem ég, hogy ne lehessen őket felismereni.

*

Vigyázat autósok és motorosok! Megjött a — verébavad. Amikor a jóistennek ezek az árva szegénykéi ott sirják panaszdalukat a körüti fák kopasz ágain. És ma, amikor kevesebb kenyérmorzsza akad, amikor ezek a kis szerencsétlenek is jobban érzik a nagy időkét, ma kétszeresen fájdalmas a hangjuk. És — „könyveket” is hullatnak.

A minap láttunk egy ilyen verébfát alatti parkoló kocsit. Mely eredetileg sötétké volt, de aránylag rövid idő alatt meghatározatlan szürkés színűre változott. Mintha csak illatos agyaggal kenték volna nyakon.



Sebesült honvédek az FTC motorosoknál

Az FTC büszke lehet az autó és motoros szakosztályára.

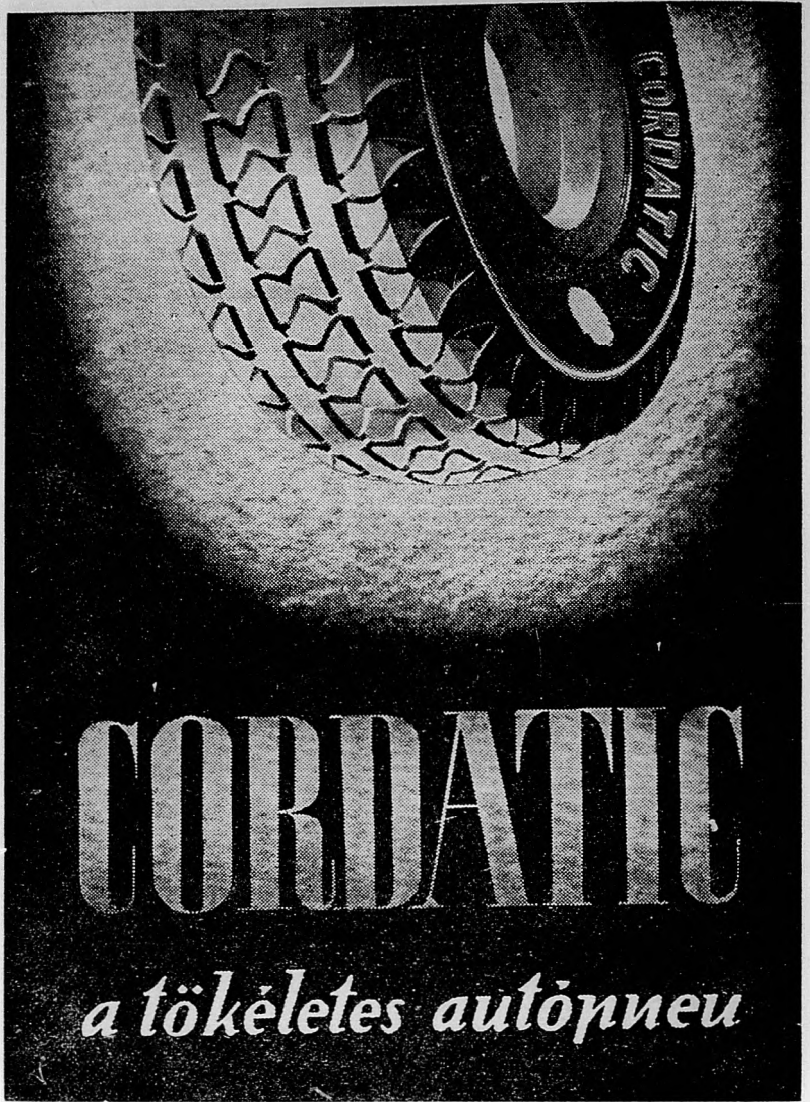
Mint mindenben, úgy ebben a lelket derítő mozgalomban is ők voltak az elsők. Mert hogy az FTC motorosoknak aktivitás kell és mivel amúgy sincsen sport, hát egyéb hasznos, egyben nemes dolgot műveltek. Vendégül láttak félszáz sebesült gépkocsizó katonát. Színes kis műsorral és szerény vacsorával kedveskedtek hős katonáinknak. És hogy egy kis emlék is maradjon — ha rövid időre is —, minden sebesültnek kis ajándékcsomagot osztottak ki a vendéglátók hölgyhozzátartozói.

Az FTC lelkes gárdája példát mutatott, amikor lehetővé tette (a tagok anyagi hozzájárulásával) ezt a gyönyörű estét.

Az Üllői-úti klubház nagytermének a felvirágzott fehér asztalai mentén várták az FTC hölgyek a hős vendégeket, akiket aztán vastappsal fogadtak. Először a klub elnöke, gr. Andrássy Mihály és felesége kínálta cigarettával és jó szóval a katonákat. Percek alatt olyan otthonosan érezték magukat a barna és egyéb színű parolis vendégek, mintha mindannyian a klub régi tagjai lettek volna. Csillag szemmel mesélték sebesülésük történetét. Alig győztek felelni a kérdések özönére.

Közben a hölgyek és urak megjelentek a sörös és boros butélikkával és szorgalmasan pótolták a poharak tartalmának hiányát. A széles mederben megindult tere-ferének a jól összeválogatott műsor vetett véget.

Volt ott szavalt, ének, móka. A legkisebb produkciót is hálás tapsal jutalmazták a vendégek. A szellemi táplálékot a bőséges és valóban finom vacsora egészítette ki. Az igazi mulatság ezután következett csak, amikor előkerült a söntésből a cigánybanda. Az egyre emelkedő hangulatra az őszinte, szívből jövő dalolás tette fel a koronát. Sorban, mindegyik elhúzatta a kedvenc nótáját, miközben a hölgyek éber szemmel ellenőrizték a poharak „mívóját”. Volt is ihaj-csuhaj. A patogó katonadalog és az édes-bús magyar nóták mellett persze vologázzal



repült az idő. És bármennyire is sajnálták úgy a vendégek, mint a háziak, a pompásan sikerült estély célbaütött. Minden „résztevő” megkapta a „díját” (cigaretta és süteményt tartalmazó

ügyes kis csomagot) és egy szép est emlékével elbűcsúzott ötven sebesült katonára.

Az FTC autós és motoros szakosztálya büszke lehet tagjaira. R.

A 98 kcm-es

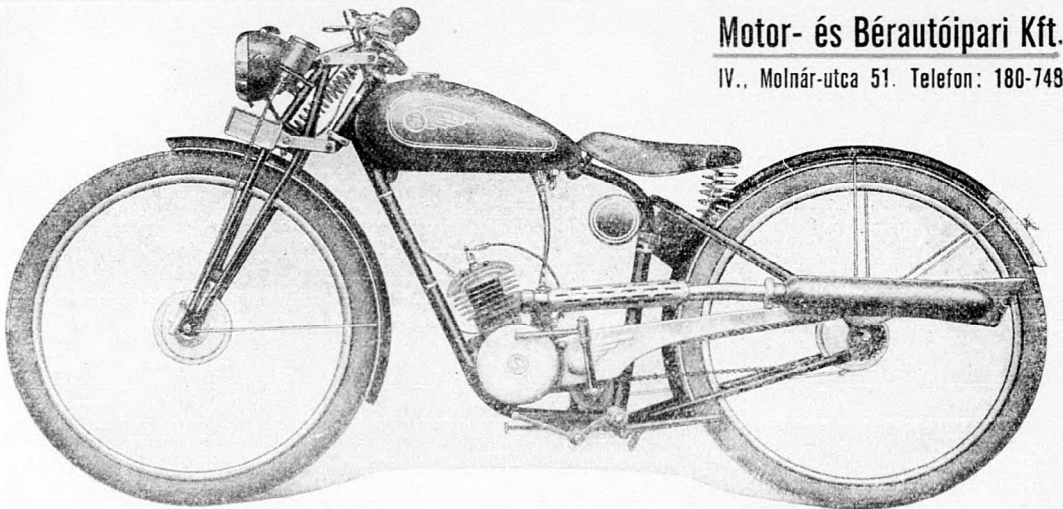
BMG

raktárról kapható.

1 HENGER
L Á N C

2 Ü T E M
SEBESSÉG

3 L Ó E R Ő



Motor- és Bérautóipari Kft.

IV., Molnár-utca 51. Telefon: 180-748



**MINDÉG
TÖKÉLETES A**

KRONPRINZ

KERÉK

VEZÉRKÉPVISELET:

PERNYE KÁROLY

Budapest. VI., Jókai ucca 12



KELLEMES
KARÁCSONYI ÜNNEPEKET



ÉS BOLDOG ÚJÉVET
KÍVÁNUNK

NSU *motorkerékpárok*
magyarországi vezérekpiselete

DÖRY ANTAL ÉS TÁRSA KFT.

BUDAPEST, VI., ARADI-U. 44. TEL.: 121-944, 122-455

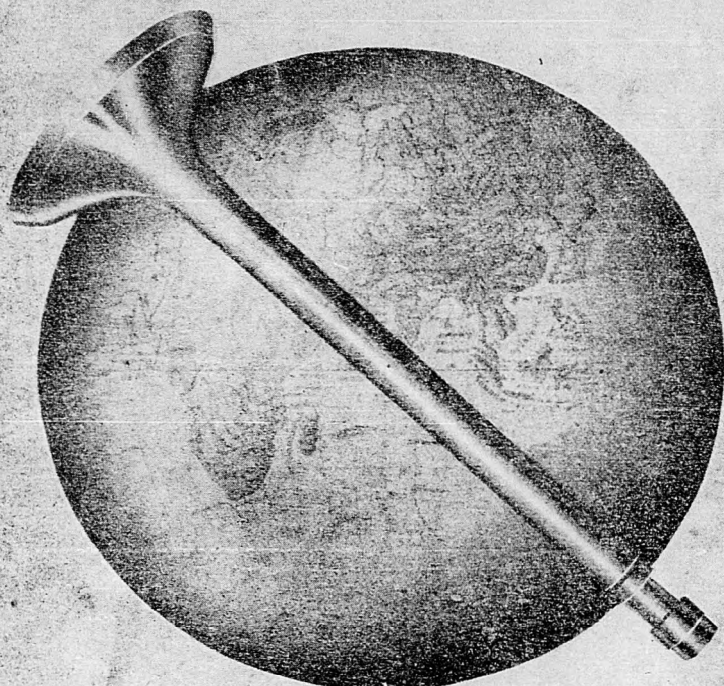
DEDICS TESTVÉREK

**PRECIZ ROBBANÓMOTOR
JAVÍTÁS
ÉS ALKATRÉSZGYÁRTÁS**

BUDAPEST VIII., THÉK ENDRE-U. 15

TELEFON: 130-345

MOTORSZELEPEK ROBBANÓ MOTOROK RÉSZÉRE



LIBIK ÉS TÁRSA

Budapest, VI., Gróf Zichy Jenő-utca 30. Telefon 118-927

A FEKETE GYÉMÁNT – MINT KENŐANYAG!

A motor és alvázkenésre ma használatos olajok és zsírok érhető okokból minőség szempontjából alatta maradnak a békeévekben megszokottaknak. A magasértékű tengerentúli olajok behozatala szünetel, az olaj nemesítésére szolgáló *növényi zsírok* fontos hadianyagként a polgári fogyasztás céljaira be nem szerethetők, meg kell tehát elégednünk azokkal a minőségekkel, melyek ha el is látják a kenést, a motor élettartamát nem befolyásolják kedvezően és nem késleltetik a kopást olyan mértékben, mint az elmúlt évek úgynevezett márkás, különlegesen gyártott, tisztított és sok esetben növényi zsírokkal házasított motorolaja.

A gyengébb minőségű olaj nemesítése növényi zsírok (*ricinus* stb.) nélkül is lehetséges, erre a célra szolgál a *fekete gyémánt*, a szén, melyet grafit alakjában alkalmaz a műszaki tudomány.

Ha azt a szót halljuk, hogy kenőanyag, azonnal olajra vagy zsírra gondolunk. És a műszakilag avatatlan bizony esodálkozik, ha azt hallja, hogy az egyik legkitünőbb kenőanyag nem folyékony, de nem is kenőesszerű, hanem *szilárd halmazállapotú*, sőt aránylag kemény is. Mint például a grafit, mely nem más,

mint a fekete gyémántnak, a szénnek egy bizonyos alakja.

A grafit gyakorlatilag tiszta szén, melyet a természetben lelnék és bányásznak Ceylonban, a hajdani Csehországban és Bajországraiban. De a természetes grafitnál nagyobb mennyiséget és tisztább minőséget nyernek az elektromos kemence segítségével, melyben végleg tiszta és finomszemcsés grafit rakódik le.

Hogyan és miért ken a grafit? Ezt a kérdést csak a legújabb keletű fizika tisztázta, amikor sikerült különleges sugarak segítségével behatolni a *molekulák titkaiba*. Kiderült, hogy a grafit molekula lemezeke, pelyhe alakú, nyomás alatt a pelyhek még kisebb pelyhekre töredeznek. Ha két felület egymáson esúszik és a két felület közé grafit kerül, úgy a pelyhek *egymásra csúsznak*, fedik egymást és ezzel a súrlódást lényegesen csökkentik, hiszen a fémfelületek nem érintkezhetnek egymással közvetlenül, még rendkívül nagy nyomás esetén sem.

A műszaki tudomány a grafitot már régen beiktatta a kenőanyagok sorába és főleg olyan felületek kenésére használja, melyek magas hőmérsékletnek vannak kitéve, mint például a *sütő-kemencék*, a *zománcedények égető-kemencéiben* gördülő és a munkatárgyat

szállító berendezések. Kenőcsütő kemencében nem lehet kenőolajat használni, mert hiszen az olaj gőze kellemetlen illatot kölcsönözne a kenyérnek, az étget kemencében pedig többszáz fokos a hőmérséklet, mely mellett az olaj egyszerűen ellobbanna és elégne. De használják a grafitot az *izzólámpagyártásban* is, grafitot kenik a hajszálnál sokkal vékonyabb wolframszál húzásánál, vékonyításnál használt szerszámot, grafit nélkül lehetetlenség volna a századmilliméternyi vékony szálát előállítani.

Kézenfekvő volt, hogy a grafitot a gépjárműtechnikában is alkalmazzák. Először a *rugólapok* kenésére használták, a grafit jól beleette magát a rugók közé és ha az olaj ki is folyt, a megmaradt grafit nagyszerűen kent. A grafit-zsírok és paszták nagyszerűen beváltak, a sikeren felbuzdulva a sebességváltóba, a kardánba is grafitos olajat töltöttek, soha nem remélt eredménnyel. Különösen akkor vált be a grafitozott kenőanyag, amikor bebaródott alkatrészek felszabadításáról volt szó. Ha a szűrkeöntvény persely vagy tengely bebaródott és a csapágyat grafitos olajjal látták el, úgy a grafitos kenőanyag nemcsak felszabadította a berágódott csapágyat, hanem tükörsíma felületet is varázsolt a bebarodás következtében durva felületre.

Kitünően bevált a grafitos olaj a *motorban* is. Az üzemanyagok elégséi gazai (a szesztartalmú üzemanyagok elégséi alkalmával ecetsav is képződik) maró hatást fejtenek ki a henger és a dugattyú felületére, mely így idővel szemcséssé, durvává válik. A grafitos kenőolaj grafitartalma kitölti a kimart anyaghiányok helyét és tükörsíma, jól tömítő felületet varázsol. De jó szolgálatokat tesz a grafit a bejáratás, vagy a hengerfúrás utáni időben is, amikor kettőzötten kell gondolni a jó kenésre, hogy az új felületek megfelelő módon kopjanak össze.

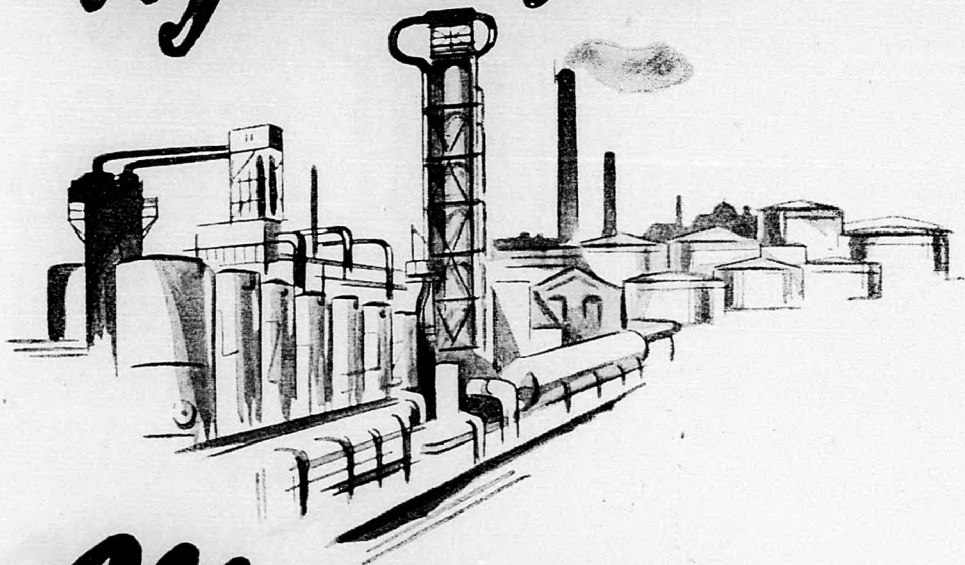
A grafit — és ma ez a legfontosabb — nagyszerű olaj- és zsírnemesítő-anyag. A kereskedelemben egész sorát kapni a különféle kolloidális grafitartalmú olajoknak, melyekből bizonyos mennyiséget kell az olajhoz tölteni. Ezek az anyagok rendkívül drágák, helyesebben valódi értéküknek sokszorosáért kaphatók. Majdnem mind az amerikai találmányú és szabadalmú Acheson-féle kolloidális grafitot tartalmaznak kisebb-nagyobb mennyiségben.

Nem feltétlenül szükséges az, hogy valamelyik kész keveréket alkalmazzuk, különösen nem a sebességváltóba vagy differenciálba. Itt megteszi az elsőrendű minőségű, úgynevezett pelyhegráfit is, melyből egyszerűen egy kilónyi olajra vagy zsírra 1—3 grammnyi keverünk. Természetesen ügyelünk arra, hogy a legkisebb pelyhelakú grafitot vásároljuk, a lehető legfinomabb minőséget, melyet a zsírral vagy olajjal igen jól el kell keverni.

A motorkenőolajba már nem ajánljuk ezt a grafitfajtát, mert ennek szemcséi túl nagyok és eldugaszolhatják az olajszűrőt. Hogy melyik grafitkészítményt használjuk, erre tanácsot nem adhatunk, a fontos az, hogy megbízható helyről származzék és kolloidális grafitot tartalmazzon. Hogy milyen arányban keverjük az olajhoz, azt a gyári utasítás megmondja, használatánál mégsem árt, ha időközönként alaposan megvizsgál-tatjuk a havi-szervisz alkalmával az olajszűrőt és azt állandóan tisztán tartjuk.



*Magyar
nyersanyagból*



Magyar
Mobiloil

BEJEGYZETT VÉDJEGY



LEVENTE HIREK

A múlt hó 14-én hivatalosan is befejeződött az első Gyorslevente Bajnokság, amikor szép ünnepség keretei között kiosztották az utolsó futam díjait és a bajnoki koszorúkat.

A Felvinci-úti levente-otthon nagyszámú gyűlést összehívott, ahol az érdekeltek, hogy jelen legyenek ennek a fiatal, de nagy horderejű mozgalomnak befejező aktusánál.

Az összegyűlt versenyzőkhöz v. Pálosy János vk. ezredes, a Leventék Országos Parancsnokának helyettese tartott lelkes beszédet, majd kiosztotta a művészi értékű díjakat.

A bajnoki díjak kiosztása után három filmet vetítettek. (Egyiknek Abt Pista volt az elkövetője.) A vásznon való vizionálás öröme helyenként kiterő sikerű volt. A vidám hangulatban szellemes és találó megjegyzések „szinkronizálták” a néma filmet.

Végül a közeljövő terveiről beszélt Pados Lajos alezredes, a LOP gépkocsisülodója. Hóversenyt és megbízhatósági versenyt helyezett kilátásba. Egyben felhívta a leventék figyelmét a fokozottabb gumihulladék gyűjtésére.

A szép ünnepély a Szózat akkordjaival fejeződött be.

*

Örömmel közöljük, hogy megérkezett Németországból a motoros HJ által átengedett 100 darab hátsórúgós 125 cm-es Phänomen. Most fogják bejuttatni a motorokat.

*

Összintén jókívánságainkat küldjük úgy a magunk, mint a gyorsleventék összességének nevében Pados Lajos alezredes, a LOP gépkocsisülodójának, akit a Kormányzó Úr a közelmúlt napokban léptetett elő.

Az alig 14 éves, tehát a legfiatalabb gyorslevente, Bohács Antal, aki a büszke Gyorslevente Bajnok címet vallhatja magának, átnyergelt egy pompás BMG kismotorra. Amint Bohács mondta, a kis BMG-t anynyira megszerette, hogy a jövőben csakis BMG-vel fog versenyezni.

A fiatal bajnok, akire méltán büszkék a törökszentmiklósi levente társai, technikai készségét nem hagyja paragon heverni. Összel beiratkozott a szegedi felsőipariskolába, ahol szintén az elsők közé számít. A kis Bohácsból lesz a második Kozma Bandi.

**AUTÓ AKKUMULÁTOR
AUTÓ VILLAMOSSÁGI CIKKEK
TÖLTŐBERENDEZÉSEK
ELEKTROMOTOROK
KÉSZITÉSE, JAVÍTÁSA
„ERGON”
EGYETEMES VILLAMOSSÁGI VÁLLALAT
Budapest. VIII.. Rökk Szilárd u. 32. Tel.: 137-010**

KERÉKPÁROKAT RAKTÁRRÓL SZÁLLÍT



VICTORIA

MINŐSÉGI MOTORKERÉKPÁROK KÖRZETKÉPVISELETE

VICTORIA kerékpárok
és egyéb más német márkás
kerékpárok nagy választékban

Autóalkatrészek és felszerelési cikkek



Diamant

SÉGÉDMOTORKERÉKPÁROK VEZÉRKÉPVISELETE

Dr. LINTNER JÁNOS V., SZEMÉLYNÖK-U.16
TELEFON: 124-456

KERÉKPÁROK NAGY RAKTÁRA



A



SKODA

SZEMÉLY- ÉS TEHERGÉPKOCSIK,



MOTORKERÉKPÁROK,

WANDERER-SACHS



DÜRKOPP-SACHS

SEGÉDMOTOROS KERÉKPÁROK
ÉS KERÉKPÁR

igen tisztelt és kedves vevőinek, valamint összes közzeti képviselőiteinek

kellemes karácsonyi ünnepeket

és

boldog új esztendőt kíván

a

STEYR-AUSTRO DAIMLER-PUCHMŰVEK,
Magyar Kereskedelmi Részvénytársaság, VI., Lehel-utca 25

CSEPEL MOTORSZOLGÁLAT

PAULINY LAJOS

MOTORALKATRÉSZGYÁRTÓ ÉS JAVÍTÓ ÜZEM



TELESZKÓPVILLÁK ÉS
SEGÉDMOTORALKATRÉSZEK
ELADÁSA
NAGYBAN ÉS KICSINYBEN



BUDAPEST, V., FELKA-UTCA 6. TELEFON: 298-258

Miért ne motorozzunk széklábbal

MOTALKÓ HELYETT?

Legutóbbi számunkban nem szakeikknek szánt ismertetést közöltünk arról a fagázüzemi motorkerékpárról, melyet gazdája hosszabb ideje tart üzemben és mely így fittyet hányva minden üzemanyagkorlátozó rendelkezésnek, tetsszerű kilométerekre képesíti tulajdonosát. Cikkünknek nagy visszhangja támadt és se szeri, se száma azoknak a érdeklődő leveleknek, melyek írói egyöntetűen utasítást kérnek *fagázgenerátor házi készítésére* és aziránt érdeklődnek, hogy vajjon hol lehet ilyesmit készen kapni. Sajnos, egyik kérdésnek sem tehetünk eleget, hiszen túlhaladná lapunk kereteit, de sokak által nem is volna érthető, ha a fagázás Ariel tulajdonosának útmutatásai alapján foglalkoznánk a kérdéssel. És készen — *ma még nem kapni* kisméretű fagázgenerátort.

Érdemes azonban mélyebben behatolni a kérdés lényegébe!

Először is: szülő motorkerékpáron csak igen nehezen képzelhető el a fagázgenerátor, hiszen a szőlőgépzen *sehol sincsen helye* a terjedelmes kazánunk és a tisztító-köcsögöknek, valamint a feltétlenül szükséges ventilálól, helyesebben léghuzatkeltő berendezésnek. Különösen a mai korszerű kismotorokon képzelhető el nehezen a szükséges függelék, de egyéb akadályai is van a dolognak. A korszerű mai kis- és középmotorok túlnyomórésze *keverékolajzású két-ütemű*. A kétütemű rendszer még nem volna leküzdhetetlen akadály, annál inkább a keverékolajzás. A „petrol” rendszerű kenésnél ugyanis az olaj a beszívott motalkógázzal együtt kerül a motorba az 1:20—1:25 arányban olajjal kevert üzemanyag révén. A generátorból nyert fagázhoz olajpárát keverni nem lehet, így legfeljebb úgy volna elképzelhető a dolog, ha külön olajzóberendezést kapna a motor. Ilyesmit megtervezni és elkészíteni nem egyszerű

dolog, feltétlenül *túlhaladja a házi-barkácsoló motoros képességeit*. De különben is, a kis kétüteműek fordulatszámja igen magas, a fagázüzem pedig nem szereti a magas fordulatszámot.

Szólómotorunkat tehát alig képzelhetjük el fagázüzemmel, annál inkább *nagyobb hengerűrtartalmú, négyütemű, oldalkocsis gépünket*. Itt elsősorban a régen leállított, 500—1200 *kem-es* gépekre gondolunk, főleg a többezer, a tüben rozsdásodó nagy Harleykre és Indiánokra, melyeket gazdájuk nagy fogyasztásuk miatt, az első korlátozó rendelkezés után nyugalomba helyeztet, annak ellenére, hogy egyrésznüknek a gumija még egészen használható állapotban van.

Különösen a nagy kéthengeresek alkalmasak a fagázüzemre, ezeknek a fordulatszámja ugyanis meglehetősen alacsony, de ami ennél is jobban nyom a latban: nagy oldalkocsijuk lehetővé teszi a fejlesztőberendezésnek megfelelő felszerelést és *erőtartálekuk* akkora, hogy a generátor 30—50 kilós súlyát minden nehézség nélkül, a túlterhelés veszélye nélkül bírják.

Különösen a hatalmas *Harley-Davidsonokra* kínálkozik a fagázgenerátor. A gázfejlesztő kazán igen könnyen építhető egybe a karosszéria hátsó részével, szinte egyetlen vonalba olvasható a tágas felépítménnyel, egyetlen *vastagabb aszbesztlap* is elég hőszigetelő ahhoz, hogy az oldalkocsiban ülő ne érezze a fejlesztőkazán melegét. A tisztító, kondenzáló edények igen könnyen helyezhetők el a motor és az oldalkocsi közötti bőséges térben, vagy akár az oldalkocsi orrában, a túlméretezett, hatvontos világítóberendezés bőven szolgáltart áramot ahhoz, hogy a huzatkeltő ventilátort — mely amúgy is csak indításnál szükséges — táplálja.

Nem szabad visszaretenni attól, hogy a fagázüzem korántsem olyan kényelmes, mintha motalkóval használnánk. A mai időkben egy kis kényelmetlenség nem sokat nyom a latban, de különben is: a fagázüzem nem jelent leküzdhetetlenül kellemetlen munkát, a kazán időnkénti kitisztítása, helyesebben a salak eltávolítása és az újratöltés *percek alatt végezhető el — keztyűs kézzel*.

Ilyen körülmények között valóban érthetetlen, hogy a nagyobb motorműhelyek — melyek termelőképesége a mai csökkent forgalom következtében amúgy sinesen teljesen kiaknázva — még mindig nem foglalkoznak ezzel a

(Folytatás a 159. oldalon.)

LICSÁJER JÁNOS SPIRÁL RÚGÓK



VIII., THÉK ENDRE-UTCA 14. TELEFON: 134-555

1100, 1500 Fiat, Lancia, Fuguszta, Aprilia, Artena, Opel, Kapitán rúgók raktáron

Pék István az 1942. évi
gyorslevente bajnok a



98 kcm-es CSEPEL gépé-
vel nyerte ezt a sok szép
és értékes díjat



EGY KIS OLAJ-TAN!

Hol vannak a régi jó idők, amikor a gépjármű tulajdonosa úgy válogathatott a finomabb kenőolajok között, mint Marci Hevesen a dinnyék sorában. A jobbnál-jobb, nemesített minőségű olajokat elfújta a szél, azaz a háború és meg kell elégednünk az egységes és egyéb olajokkal. Es amíg annak idején jól tudtuk, hogy mit vásárolunk, addig ma bizony zsákban macskát játszunk, ha csak nincsen szerencsénk egy-két liternyi eredeti Mobiloil erejéig. Azelőtt, a Castrolok, Casparok és társaik idejében bizony nem érdekelte az autóst, hogy mennyi mondjuk a Castrol XL, vagy a Lardoline Ricit BB fajsúlya, viszkozitása avagy lobbanási pontja. Szavatolt a minőségért a márka, az ajánlási tábla és ha a Wakefield Ltd. smaragd zöld ajánlási táblája azt mondotta, hogy az 500-as ohv. Sunbeam tartányába XXL vagy R, a BMW-be pedig XL való, úgy ezzel meg is elégedhettünk, tudhattuk, hogy a kenés körül soha sem lesz hiba.

Ma titokzatos hordók sötét méhéből mérnek olajakat titokzatos képű garázsmesterek és ha kíváncsiak vagyunk, hogy mit veszünk, úgy a legjobb esetben a gyári szállítólevelet nézhetjük meg, melyen — ugyancsak a legjobb esetben — titokzatos kémiai jelzések pompáznak Engler fokokról és meggyásokról.

Ismerkedjünk tehát meg az olajokkal, azaz azokkal a titokzatos fogalmakkal, melyek annyira otthonosan hangzanak az olajszakmabeliek száján, de szzevillai nyelvjárásnak tűnnek a windennapi halandó fülében.

Fajsúly

Az olaj fajsúlya nem más, mint egy liter olajnak a súlya grammokban. Egy liter, azaz 1000 köbcéntiméter víz egy kilót, az általában használt olajok egy literje 860—950 grammot nyom, fajsúlyuk tehát 860—950. Amiből következik, hogy ha kilóra vásárolunk, úgy jobban járunk, mert egy kiló olaj mindig több, mint egy literre való. Ezt többnyire nem veszik figyelembe és a kiló vagy liter mindegy felkiáltással kidecizik az olajat és — a kilóarat számolják. Ez pedig — a nehezebb fajsúlyú olajoknál is kereken tíz százalékos túlfizetést jelent, a könnyebb olajoknál még többet.

A lobbanáspont

Az olaj lobbanáspontja az a hőmérséklet, melynél — óvatos és fokozatos melegítés során — az első éghető gázok fejlődnek. A lobbanáspont meghatározása a laboratóriumban úgy történik, hogy az olaj próbáját lassan, óvatosan és fokozatosan melegítik és huzatmentes fülkében a forró olaj felett kis gázláncocskát esóválnak. Ha az olaj elérte a lobbanási pontot, úgy kis pukkanások, kis lángocskák, apró explóziók jelzik, hogy a gázláncnak már van mit meggyújtania, hogy már éghető gázok távoznak. Egy pillantás a hőmérőre, az olaj hőmérséklete ilyenkor a lobbanási pontot jelzi. A lobbanási pontot nem szabadjárton összetéveszteni a gyulladási hőfokkal. Ha ugyanis az olajat a lobbanási pont fölé hevítjük, csakhamar elérjük azt a hőmérsékletet, melynél az éghető gázok maguktól gyulladnak meg — ez a gyulladási pont.

A lobbanási és gyulladási pont igen fontos az olaj minőségének megítélésénél, mert ha a lobbanási és gyulladási hőmérséklet alacsony, úgy az olaj a motorban elég, mielőtt még megfelelő kenőhatást végzett volna, a mozgó alkatrészek védelmére szükséges vékony olajréteg, az úgynevezett film nem képződik kellőképpen és bár a motor bővíben kap olajat, kenése elégtelen és az olaj ahelyett, hogy kenne, fehér füst képében távozik eléggé állapotban a kipuffogócsövön.

Dermedési pont

Az olaj dermedési pontja különösen télen igen fontos. Dermedési pontnak hívjuk azt a hőmérsékletet, melynél az olaj próbája megdermed, kásássá, majd szilárdvá válik. Ha az olaj dermedési pontja nem elég alacsony, úgy télen indítási nehézségeink lesznek, a dermedt, vagy éppen dermedni akaró, sűrűvé vált olaj úgy beragasztja a motort, hogy azt az önindító alig képes átforgatni, tönkremegy az akku. De nemesak a motorolajnál fontos, hogy annak dermedési pontja télen alacsony legyen, hiszen a túlsűrűsödött vagy éppen dermedt sebességváltó, differenciál stb. olaj is annyira fékezi a motort, hogy benzinfogyasztásunk alaposan emelkedik.

A jó kenőképességű, magas viszkozitású (lásd alább) olajoknak sajnos aránylag magas a dermedési pontjuk is. Az alacsony dermedési pontú, hig olajoknak viszont alacsony a visz-

Automobil és spirálrugók

BÁN LÁSZLÓ

BUDAPEST, V. VÁG-ÚCCAS,
VÁCI-ÚT 68. SAROK, TEL. 491-121.



ING. **ABT ISTVÁN**

műszaki nagykereskedő

Budapest, VI., Jókai-utca 6. I. emelet

TELEFONSZÁM: 121-853

**MOTORLÁNCOK
BELZER
CHROMVANADIUM
SZERSZÁMOK**

„**Ate-Lochheed**”

FÉKALKATRÉSZEK, FÉKFOLYADÉKOK, SZELEPÜLÉSEK STB. STB.

JURID

FÉKBETÉTEK, KAPCSO-LÓ TÁRCSÁK, TEN-GELYKÖTŐ TÁRCSÁK

MAHLE

OLAJSZÜRŐK, LEVEGŐSZÜRŐK, DUGATTYUK

JÁRITZ ISTVÁN

BUDAPEST

VI., JÓKAI-UTCA 20.

MAGYARORSZÁGI
VEZÉRKÉPVISELETE.

Telefon: 119-033, 114-965



Német könnyű léghárító gépjáru a Csatorna partján.

(Folytatás a 154. oldalról.)

rendkívül fontos és közérdekű kérdés. Hiszen nem kellene hozzá különösen költséges kísérletezés, hogy szabványos gázfejlesztőt teremtsenek meg, a külföldi szabadalmak megszerzése ma nem jelent sem akadályt, sem pedig túlzott költséget. Erdeklődő pedig csőstől akad és nem tévedünk, ha feltételezzük azt, hogy sokszáz generátorberendezést lehetne meglepően rövid idő alatt eladni.

Ha már a pótüzemanyagoknál tartunk, szóljunk még néhány szót a *butángáz* üzemről. A butángáz vékonyfalú acélpalackokban kerül forgalomba, alacsony nyomás alatt cseppfolyósodik, úgyhogy üzemanyagul alkalmazni már csak azért is lehet olyan eszményi módon, mert kalóriaértéke jóval magasabb a benzín és motalkó kalóriaértékénél. Az érvényben levő szabályok szerint csak közhasználati személygépkocsikon szabad butángázt használni, magántulajdonban levő magángépkocsikon nem. A motorkerékpárok butánosítását viszont nem tiltja semmiféle rendelkezés, nincsen tehát akadálya annak, hogy benzín helyett *cseppfolyós butángázt* használjunk. A butángázra ugyanaz vonatkozik, akár a fagázra: keverékolajozásos kétüteműnél nem használhatjuk, különolajozásos kétüteműnél, vagy négyüteműnél viszont nagyszerűen beválik. A cseppfolyós butángáz mai árát véve alapul, azt látjuk, hogy a butánüzem nem drágább, sőt talán olcsóbb, mint a motalkóüzem és beszerzését egyelőre nem korlátozza semmi. A butángáz — ilyen például a Shellgáz — könnyű palackokban kerül forgalomba, a gázpalack felszerelése a motorkerékpárra *nem okoz semmilyen nehézséget*, műszakilag nincsen akadálya annak, hogy olyan alakú gázpalackot ké-

szíttessünk, mely a benzintartály helyét foglalja el. Oldalkocsis gépen pedig az eredeti palackok is jól elférnek akár a karosszérián belül, akár annak háta mögött.

Nagyon szerenők látni, hogy valaki megtörje a jeget! Nem kell hozzá más, mint megfelelő műszaki tudás és vállalkozó szellem. A különféle gépkocsira való fagázgenerátorok kezelési és használati utasításait lapozgatva, minden műszaki képzettségű szerelő azonnal tudja, miről van szó, csak éppen át kell alakítani a berendezésnek nem a lényegét, hanem csak a külső alakját.

MOTOROSOKI
motorzománcozást,
ducozást a többszörös
magyar bajnoknál
KESJÁR JÁNOS-nál
végeztessék.
Budapest, VII, Rózsa-u. 38/a
Telefon: 228-517

MOTOROLA
LARDOLINE
RICIT

A kétütemű motorok csekély motorfék hatását igyekeznek most javítani. Hosszú lejtmenetben a négyütemű motoroknál magát a motort is fel lehet használni fékezésre, amelyre a kétütemű eddig nem volt alkalmas. Az összekötőnyílások kiképzésével kielégítő eredményt vélnek elérni a kétütemű motoroknál.

A benzín bespricceléssel eredményes kísérletek folynak a gyertyagyújtásos négyütemű Otto motorral. A szívóütem alatt jut a benzín a hengerbe, 1500 és 3000 perc fordulat közben 12 és 17%-kal emelkedett a motor teljesítménye. Üzemanyagfogyasztás 7%-kal esett az azonos üzemi körülmények között dolgozó porlasztos motorral szemben.

A General Motors egymilliárd dolláros hitelle az amerikai bankvilágban nagy feltűnést kelt. A hatalmas hitelt az 1400 amerikai magánbankhoz közül 250 bank nyújtja együttesen. Erdekös, hogy az amerikai magánbankok együttesen 8 milliárd dollárt reprezentáló tőkéjének több mint 12%-át egyetlen vállalatnak hitellezték ki, holott az ilyen módon kihitelezhető összeg nem haladhatta volna meg a banktőkék 10%-át, azaz 800 milliót. A magasabb összegű kihitelezés Roosevelt rendelkezésére történt, mely szerint bizonyos esetekben a hadügyi és tengerészeti minisztérium a bankok pénzügyi garanciáit együttesen vállalhatja.

Az NSU-ház legrégebbi műszaki tisztviselője, *Ujlaky Barna*, kilépett a vezérképviselői szolgálatából és amint hallottuk, igen érdekes tervekkel fogja meglepni a közeljövőben a széleskörűen pihenő motorkerékpár-szakmát.

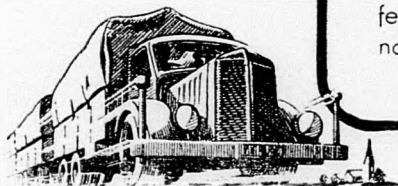
Ezúton is közli a Cs. M. Sz. az ország kismotorosaival, hogy minden márkájú motorhoz láncereket raktárról tud szállítani. „Csepel 100”-hoz minden alkatrész kapható.



BOSCH LÉGFÉK

Nehéz teherautók és gépkocsik még veszélyes, meredek, kanyargós úton is biztosan közlekednek a hatásos BOSCH légfékberendezéssel. Légnyomásos fékberendezéseket Diesel-motorokhoz, a ritkított levegővel működő Servo-fékeket benzinmotorokhoz szállítjuk.

A pót-kocsi-légfékberendezés is biztonsági szempontból nélkülözhetetlen. A BOSCH fékberendezés felszerelését vállaljuk. Tessék a kocsik gyártmányának és típusának közlése mellett ajánlatot kérni.



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

Valóság, vagy csak vágyálom - az eszményi olaj?

A motorral kapcsolatos defektek túlnyomó része többnyire *olajozási hibára* vezethető vissza, de a kenés mint bűnbak is jelesen alkalmazható azon egyszerű oknál fogva, hogy a *kenést még mindig nem oldották meg tökéletesen*. A leggyakoribb defekteket a forgattyúházban összegyűlt üledék, a robbanótérben „sorakozó” olajkocsz, a dugattyúk és hengerek gyors kopása, a csapágyak kifolyása, a szelepek beégése okozza és az ilyesemben majdnem kizárólag mindig a kenés a ludas, hiszen a korszerű motorok megépítése olyan, hogy konstrukciós hibák nem szerepelhetnek olyankor, amikor az ckokat nyomozzuk. Viszont: nem egyedül a kenés kérdésének meg nem oldottsága a hibás mindenben, helytelen tehát mindenért az olajat okolni ahelyett, hogy az olajfinomítók és a motorgyárak mérnökei szépen összeülének és együttesen próbálnák megoldani a problémákat és így megteremteni azt a motort, mely legalább 250—300.000 kilométeres üzemet bír el. Ez a szám akármennyire is nagynek látszik, nem utópia, hiszen a tehergépkocsik egyrésze nincsen messze ettől a teljesítménytől és sok olyan személyautó létezik, melynek motorja megfelelően gondos karbantartás mellett nagyjavítás nélkül teszi meg a 100.000 kilométert.

A kopás és az olaj

A kenőtechnikus szemszögéből nézve a kérdést, a kopás attól függ, hogy az egymáson gördülő, egymással súrlódó, tehát a kopásnak kitett alkatrészek milyen vastag olajréteggel, olajfilmmel vannak bevonva.

A motor kenés szempontjából legerősebb részei a csapágyak. Itt nem uralkodik túlmagas hőmérséklet, a kenőrendszer szívattyúja viszont *bőven látja el olajjal* a csapágyak kopásnak kitett részeit, úgyhogy, még az aránylag híg olajból is megfelelő réteg vonja be a kenésre szoruló felülete-

két, melyek szinte úsznak az olajban. Sajnos, merőben más a helyzet a hengerekben. A hengereket öblítő olajmennyiséget ugyanis nem lehet pontosan szabályozni, hiszen a hengerekbe jutó olaj nagyrésze a hajtókarokról és a főtengely csapágyairól freccsen fel, a mennyiség tehát erősen függ a motor fordulatszámától és így sohasem állandó, erősen függ emellett az olaj fizikai tulajdonságaitól is. A vastag olaj nem porlik eléggé ahhoz, hogy mindenüvé eljusson, a híg olajat a dugattyúgyűrűk viszont túl erőlyesen súrolják el, nagyon nehéz megtalálni az aranyközéputat akkor, amikor az olaj viszkozitása olyan nagy mértékben függ a motorban uralkodó, sohasem állandó hőmérséklettől.

Eszményi olaj?

A hengerkopás szempontjából ideális az az olaj, melynek viszkozitása plusz 150 fok Celsius-nál 2 Engler-fok. Igen ám, de az ilyen olaj plusz 25 foknál, tehát a normális nyári hőmérsékletnél olyan vastag, olyan sűrű, hogy alig folyós, nem képes megfelelő sebességgel cirkulálni. Meg kell tehát elégedni az olyan olajjal, melynek viszkozitása plusz 100 Celsius-foknál 2 Engler fok. Az ilyen olaj elég sűrű még ahhoz, hogy az átlagosan 80 fok hőmérsékletű csapágyakat jól kenje, viszont nem elég vastag ahhoz, hogy túlterhelje az önmindítót és bera-gassza a motort. Az elmondottakból joggal következtethet az olvasó arra, hogy az az eszményi olaj, mely alacsony hőmérsékletnél nem válik túlsűrűvé. A műszaki tudomány az ilyen olajat lapos hőmérséklet-karakterisztikás olajnak hívja, de az eddigi gyártási eljárások során még mindig nem sikerült meg-
lelni az eszményi olajat.

Milyen volna az eszményi kenőolaj? *50 fokos hőmérsékletnél 4 Engler-fokos, 100 fokos hőmérsékletnél 2 Engler-fokos, ugyanakkor azonban mínusz húsz fokos hőmérsékletnél még folyékony halmazállapotú.*

És most csodálkozunk! Az ilyen csodaolaj létezik, elő is állították. Gyártása azonban olyan méregdrága, hogy egyelőre — még ha nem is volna háború — gondolni sem lehet arra, hogy forgalomba hozzák. Egyelőre nincsen tehát más megoldás, mint az aranyközéputon haladni és nem zúgolódní, ha a tökéletlen kenés miatt motorunk 50—60.000 kilométer után nagyjavításra szorul.

AZ AUTÓSNAK MINDIG SZÜKSÉGE VAN:

Pneumatikra	Keresőlámpára	Ventillátorszíjra	Márkás kenőolajokra
Vulkanizálóra	Rozsdapasztára	Adóbélyegvédőre	Szarvasbőrökre
Fékbetétre	Fénypasztára (Whiz)	Belsővilágításkapcsolóra	Szivacsokra
Izzólámpára (Tungsram)	Gyújtógyertyára (Bosch)	Pneufesz mérőre (Motometer)	Tisztítóeszközökre
Lámpabiztosítékra	Gyertyasapkára	Irányjelzőkre (Kaco)	Hűtőhőmérőkre (Motometer)
Hátsótükörrre	Kéziszerszámokra	Villanykürtre	Pumpára
Szélvédőtörlőre (Trico)	Kocsimelőre (Rak)	Szélvédő szárító (Clarus Super)	Zsíróprésekre
Hátsólámpára (Hella)	Szemvédőüvegre (Triplex)		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

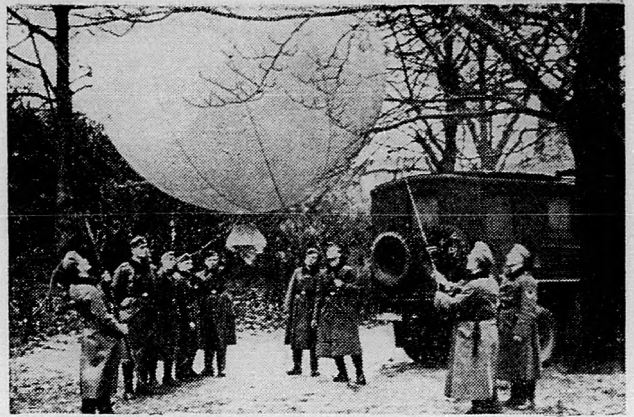
kozításuk és csekély a kenőképeségük. Csak egészen különleges műszaki eljárásokkal képes a gyárilap olyan olajat előállítani, melynek olyan alacsony a dermedési pontja, hogy a legkeményebb hidegben is használható, azaz nem fagy be, ugyanakkor kilégítő, ha nem is tökéletes a kenőképesége, azaz, ha nem is éri el a sűrű nyári olajok kenőképeségét, mégis jól használható. Az olajtechnika mai állása szerint a legalacsonyabb dermedési pontú olajok csak mínusz negyven fok Celsiusnál kásásodnak, ami igen figyelemreméltó, hiszen a mínusz negyven fokos vízzel, azaz jéggel kalapálhatunk, annyira kemény.

Viszkozitás (sűrűség)

Ideális, tehát belső surlódás nélküli folyadék nem létezik, ha volna és ezt a csodafolyadékot pohárba öntenénk, úgy az az itéletnapig hullámanna. A pohárba öntött folyadék előbb vagy utóbb megnyugszik, minél sűrűbb, annál gyorsabban, mert minél sűrűbb, annál nagyobb a belső surlódása, azaz a viszkozitása. A leghigabb ismert folyadék a cseppfolyós hidrogén, a víz ennél körülbelül egy milliószor (!) sűrűbb, a kenőolajok viszont rendszerint sokkal sűrűbbek, mint a víz — normális hőmérsékletnél. Mert létezik olyan olaj is, mely magas hőmérsékleten hígabb, mint a víz. A legsűrűbb folyadék — akár hiszi, akár nem a nyájas olvasó az üveg, a közönséges ablaküveg is folyadék a tudományos meghatározás szerint. Aki ezt nem hiszi el, az rögzítse satuba valami hosszú üvegcsiknak a két végét vízszintes helyzetben. Ugyancsak csodálkozva fogja észlelni néhány hét elmúltával, hogy az üvegcsik — bár két vége rögzítve volt — meghajolt, tehát elkezdett — folyni.

A viszkozitás gyakorlati meghatározása az Engler tanár által bevezetett Engler-fokok alapján történik. Igen egyszerű műszerrel, az úgynevezett viszkoziméterrel történik a sűrűség meghatározása, a készülék lényege az, hogy kis furatú fúvókán engedik átfolyani a folyadékot és méri az átfolyás idejét. A víz viszkozitását egynek veszik és ha az olaj próbája pontosan tízszer annyi idő alatt folyik át, úgy viszkozitása tíz Engler-fok. Az Engler-fokok szerinti meghatározás nem túlságosan tudományos, viszont a gyakorlati életben megfelel.

Az olaj viszkozitását rendszerint plusz 50 fok Celsiusnál adják meg. Ebben nem elhanyagolható turpisság is van, mert hiszen az olaj nem 50 fokos üzemi hőmérséklet mellett dolgozik a motorban, hanem ennél jóval magasabb temperatúra



Röplap- és gyújtóanyagszállító-léggömböt tettek ártalmatlanná a német katonák.

mellett. Nem az a fontos, hogy a vásárolt olaj viszkozitása 15, tehát 50 fok hőmérsékletnél 15 Engler-fok. Sokkal érdekesebb ennél, hogy vajjon 100 vagy 150 Celsius foknál, vagy téli olaj esetén mínusz húsz foknál mennyi a viszkozitása. Az olajkereskedelem szerencséjére az ilyen meghatározásokhoz komplikált és drága műszerekre van szükség, tehát megmaradtak a korántsem sokatmondó Engler-fok mellett, nem véve tudomásul azt, hogy vannak olajok, melyek 50 foknál sűrűbbek, mint olajtestvérük, de amíg amaz még 200 foknál is aránylag sűrű, addig jömaguk már 150 foknál a víznél is hígabbá válnak és alig kennek.

Hogyan állapítjuk meg a megadott adatok alapján azt, hogy valamelyik olaj jó minőségű, azaz megfelel a motorunknak? Igen egyszerű, megnézzük az ajánlási táblában, hogy valamelyik márkás olajnak melyik típusát ajánlja hozzá a gyár. Ha ezt tudjuk, kérjük meg az olajváltó műszaki osztályát, hogy közölje velünk annak az olajnak a karakterisztikus adatait. Az adatok birtokában pedig keressünk olyan hordóolajat a titokzatos garázsok titokzatos hordóinak mélyében, mely olajnak adatai nagyjába a megfelelőek a régi jó idők előírt olaja adatainak.

Ma még talán le van állítva kocsija, de — holnap talán már Ön előtt is megnyílnak az országutak!

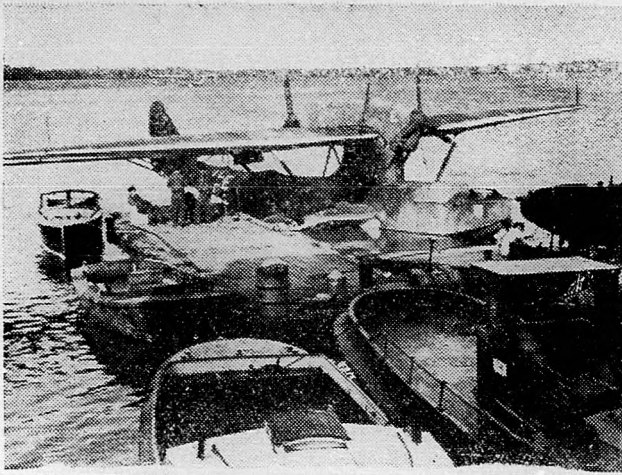
Gondoljon erre és már most

készítse elő leállított kocsiját, nehogy az esetleges alkatrészhiányok és túlterhelt műhelyek megakadályozzák majd kocsija üzembehelyezését!

DKW

service és javítóműhely gyári alkatrészraktárral várja!

MAJLÁTH, Lehel-u. 2



Sikeres támadás után a visszatért Do 18-as repülőgépeket átvizsgálják.



Amihez azelőtt hónapok kellettek, azt most hetek, sőt gyakran napok alatt végzik el a korszerűen felszerelt katonai alakulatok.



Ez itt Hellmayer altiszt, akit a levegőben 30 angol gép támadott meg. A bátor pilóta Messerschmitt-gépet sértetlenül hozta haza, miközben 5 angol gépet „terített” le.



„Nagymosás” a páncélosoknál.



Légvédelmi gyakorlat Berlinben.



A gulyáságyú nyomában kellemesebb a masztrozás.

ÉS AZUTÁN?...

MIT HOZ A JÖVŐ A GÉPJÁRMŰKÖZLEKEDÉSNEK?

Mit hoz a jövő, mit hoznak a háború befejezte utáni évek a gépkocsiközlekedésnek és sportnak? — ez a kérdés méltán tolul az előtérbe, amikor belépve a háború negyedik évébe, úgy érezzük, hogy a világnak ez a nagy megpróbáltatása már nem tarthat soká. Hogy már valahol ott melegszik a fészekben az a tojás, melyből a béke fehér galambja fog kikelni.

Úgy érezzük — de az érzésen túl a logika is azt súgja —, hogy a békeévek elkövetkezte hatalmas fellendülést fog kölcsönözni a gépjárműves világnak Magyarországon, de soha nem remélt életért kap a sport is.

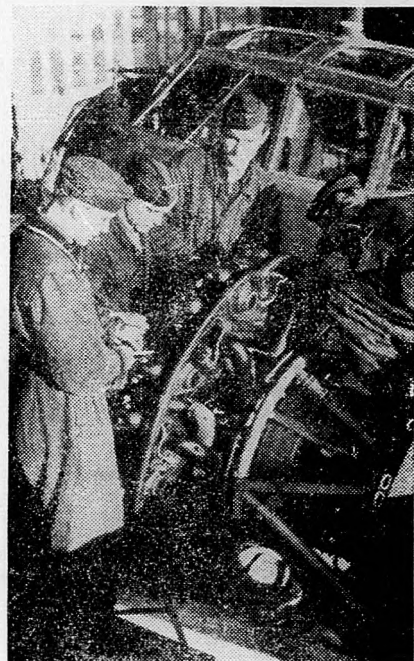
A mozgósított hadseregek szinte elképzelhetetlen mennyiségű gépjárművel rendelkeznek. A gyártás túlhaladja a fogyasztást, hiszen a hadiérdek tartaléklást és a szükségletet messze túlhaladó mennyiség gyártását teszi szükségessé. Számadatok természetesen hiányzanak a világtermelés mértékéről, annyi azonban bizonyos, hogy sok-sokmillió jármű áll majd rendelkezésre akkor, amikor majd lefűjják a nagy mérkőzést. A békét természetesen fokozatos demobilizálás követi és sokszázezer gépjármű válik majd feleslegessé, egyrészt a háborúban már résztvett, másrészt a még csatasorba nem állított új gépek sorából. A meg-

számlálhatatlan mennyiségű gépjármű — automobil és motorkerékpár — a polgári szükségletek kielégítésére fog szolgálni és a kereslet-kínálat örök törvényének megfelelőleg olyan áron, mely mindenki számára hozzáférhetővé teszi a pompás-nál-pompásabb modelleket. Hiszen a hadiipar roppant sorozatokban gyárt, a nagy sorozatok mellett a termelési költségek eléggé alacsonyak, a gyárak viszont igyekezni fognak minél hamarabb megszabadulni a raktáron levő gépkocsitömegektől, hogy újra felvehessék a békecélokot szolgáló termelést és átállíthassák üzemüket.

A piacra zúduló hatalmas tömeg természetesen leszorítja majd az árakat, üzemanyagban sem lesz hiány, hiszen a régi világgal ellentétben a magyar gépjárműtulajdonosoknak rendelkezésükre áll majd a kitűnő minőségű és bőven termő hazai üzemanyag. Az itthon termelt, minimális szállítási költséggel terhelt üzemanyag a gazdasági szakértők véleménye szerint olyan olcsó árszinten fog mozogni, mely a gépjárműtartás költségeit soha nem remélt alacsony szintre fogja leszorítani.

Sokan azt a véleményüket hangoztatják, hogy a hadiileszerelési gépjárművek nem felelnek meg tökéletesen polgári célokra. Vaskos tévedés ezt vallani. Hi-

szen a hadicélokra szolgáló gépkocsik és motorkerékpárok legfeljebb annyiban különböznek a polgári járművektől, hogy építéskor és műszaki megoldásuk még robusztusabb, alvázuk, motorjuk erősebb, viharállóbb, élettartama nagyobb. Leg-



A német légielő műszaki szaksemélyzete rövid órák alatt végzi el a repülőmotorok karbantartását.

IMBERT

FAGÁZGENERÁTOR

KÖZÉPEURÓPA LEGELTERJEDTEBB GENERÁTORA

Budapesten is kapható. Állíttassa át teherautóját generátorüzemre, mert ezáltal mentesül a benzingondoktól.
Kérjen táncsol az

IMBERT-GENERATOREN-GESELLSCHAFT MBH, KÖLN
magyarországi vezérképviselőjétől

SUPPAN-KOLLERICH és TSA
Budapest, IV., Ferenc József rakparti 21. Telefon: 182-946

Kereket?

BARMELY

GUMIHOZ

ELKÉSZÍT

Magyar Abancs- és Kerékgyár Rt.

BUDAPEST, V., LÉGRÁDY KÁROLY-UTCA 5

TELEFON: 490-758, 298-279

feljebb a karosszéria kérdését kell megoldani, ez pedig nem okozhat műszaki akadályt, de lényeges drágító hatással sem lesz, hiszen a katonai karosszériák átalakítása polgárivá nem jelent nagy költséget akkor, amikor hatalmas sorozatokról van szó. De különben is — a gépjármű már régen nem fényűzési cikk, még kevésbé lesz az a háború után, aki pedig ennek ellenére igényt fog tartani különleges és elegáns karosszériára, az majd nem retten vissza az átalakítási költségektől.

A háborús motorkerékpárok túlnyomó része minden további nélkül alkalmas a polgári célokra. Aki ismeri a nagyszerű kivitelű és hihetetlenül robusztus német katonai BMW-ket, az egyszerűre festett DKW-ket, NSU-kat és társaikat, az tudja, hogy ezek a gépek sokkal de sokkal többet teljesítenek, mint a polgári célokra épített hajdani elődjeik. Hiszen a gépjárműgyártás rohamléptekkel fejlődött a háborús évek során, ami azelőtt csak a gépek eladhatóságának és népszerűségük fokozásának célját szolgálta, az a hadimotorkerékpárnál életkérdés.

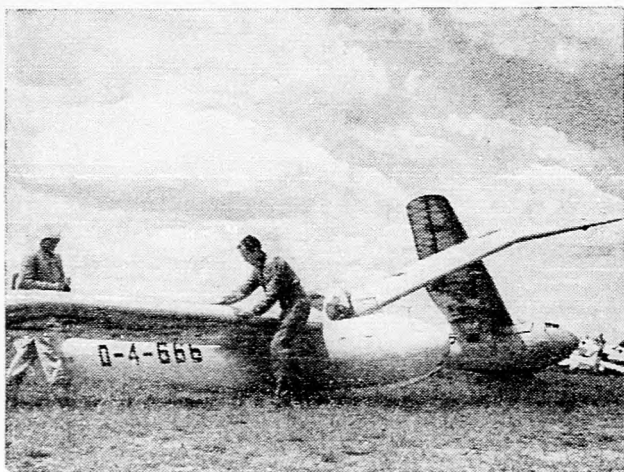
Érthető, hogy a gyárak sokkal szívesebben vállalkoztak költséges újításokra, mint hajdanában, amikor például nem is gondoltak oldalkoeshírek-meghajtásra, hátramenetre és egyéb a polgári motorozásnál csak kényelmet, a katonai céloknál viszont mellőzhetetlen szükségletet kielégítő újításokra.

Az elkövetkezendő békeidőben a széles néprétegek szociális szempontból igazságosabb gazdasági kiegyenlítődése sokkal szélesebb köröknek engedi meg majd a gépjárműtartást. Azok az emberek, akik mint katonák megismerték és megszerették a gépjárművet, azok a polgári életben sem fogják nélkülözni tudni és ha az olcsó beszerzési árak, az alacsony üzemköltségek folytán erre alkalmuk lesz, minden bizonnyal szaporítani fogják a gépjárműtulajdonosok számát.

A hadileszerelési anyagokon kívül számolni kell a hatalmas sorozatokat készítő gyárak termelő munkájára is. Így elsősorban a Népkocsit gyártó fallerslebeni roppant telepre gondolhatunk, melynek olyan a kapacitása, hogy egész

Európát el fogja láthatni az ezermárkás német Volkswagennel. Ez a gyár minden bizonnyal erősen fejlődött a háború folyamán, hatalmas mennyiségeket termelt, hiszen a német hadvezetés nem csinált titkot abból, hogy a léghűtéses minták milyen nagyszerűen váltak be az afrikai sivatagi harcokban és erősen járultak hozzá a jelentős túlerővel szemben operáló Rommel-hadsereg mozgékonyságának fokozásához. Ennek a gépei hátszálra azonosak azzal a Volkswagennel, melyet annakidején az egész világsajtó ismertett és mely minden átalakítás, átállítás nélkül használható a polgári életben.

Látjuk tehát, hogy nem hiú ábránd az, ha a gépjárműforgalom hatalmas fejlődését várjuk a béke bekövetkeztével. Az izmosodó gazdasági élet, a várható termelési és kereskedelmi konjunktúra minden bizonnyal fokozni fogja a keresletet, kínálatban nem lesz hiány, úgy beépítenek majd az országútnak Magyarországon, ahogyan azt sohasem reméltük volna — háború nélkül.

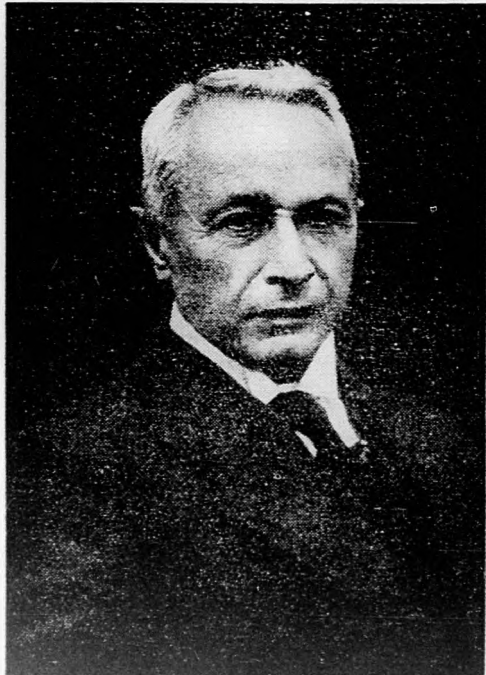


Télen sem szünetel a vitorlázó-repülő-kiképzés.

Guruló kiállítás csarnok, mely percek alatt szedhető szét és állítható össze.

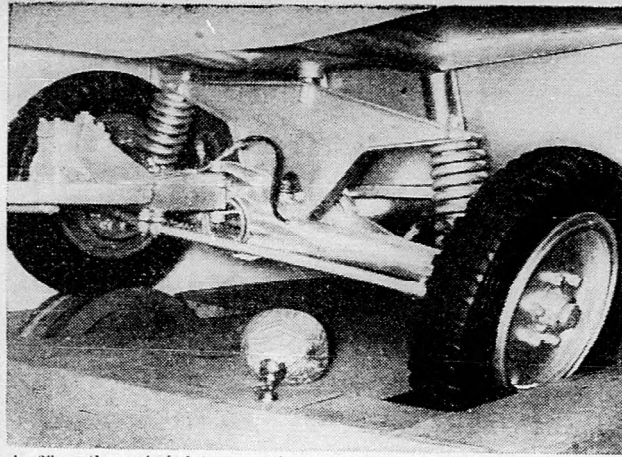
Ez nem bomba, hanem a német távelfelderítő-gépek hatalmas fényképező gépe.

Junkers tanár, a híres repülő-géptervező 80 éves.





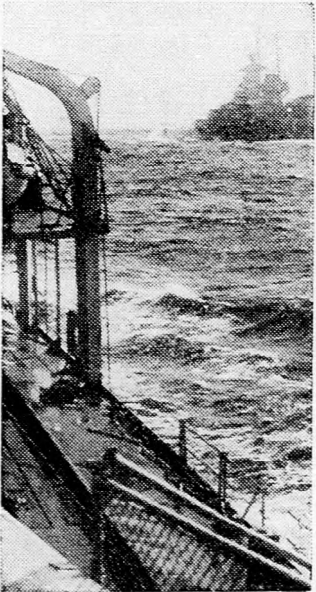
A zsákmányolt orosz nehéz légelhárítóloveg talpánál folyik a gyűjtés Berlinben a téliségély céljaira.



A független rügőzást ma már a teherautópótkocsi alvázán is megtaláljuk.



Itt a tél, a jégvitorlázás évadja. A levegőben egy Biecker-Jungmeister, mely sitalpakkal van felszerelve.



Német esatahajó az Északi tengeren.

VDO SZÁLLÍT



- VDO Auto- és motorkerékpár-tachometereket
- VDO Távhőmérőket
- VDO Olajnyomásmérőket
- VDO Ampere-mérőket
- VDO Mágneslámpákat
- VDO Auto- és motorkerékpár-órákat
- VDO Tachometer meghajtó spirálokat



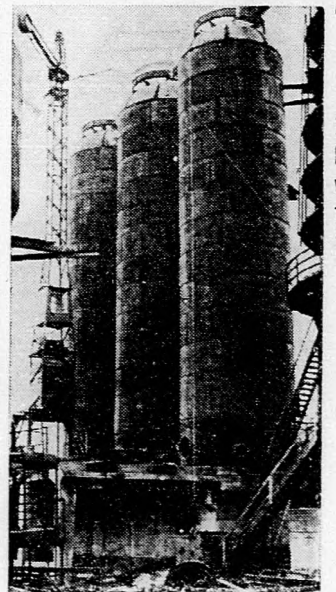
- SOLEX Gázosítókat
- SOLEX Benzin szivattyúkat
- SOLEX Benzinszűrőket
- SOLEX Szabályozókat hajtógáz-üzemekhez
- SOLEX Keverőket fagáz-üzemhez
- SOLEX Alkatrészek az összes fenti készülékekhez

Ü J C I M:

VDO TACHOMETER kft.

BUDAPEST, XIII., CSATA-UTCA 13. SZÁM

TELEFON: 498-509



A Salzgitter melletti Hermann Göring-művek hatalmas kohóit ontják az acélt.

DURBUS, VERBUS, INBUS és FEBI csavarok, FEBI autóalkatrészek
FERD. BILSTEIN JUN. VOERDE

E-membránok, S-műgumicsövek
minden méretben, minden kocsihoz
DR. SCHNABEL & Co. K. G. BERLIN

NYERSOLAJSZIVATTYÚK
GEBR. L'ORANGE, BERLIN

CSISZOLÓKORONGOK
VOGT. & Co. LOBNITZ

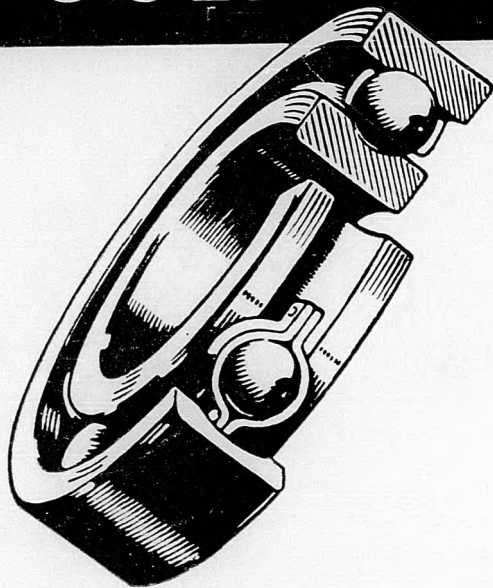
Autóvilágítás, tömítés, szerszám hegesztőanyagok és szerszámok, műhelyfelszerelés és minden műszaki cikk legjobb beszerzési helye:

DR. OEC. KÓS ÁRPÁD

BUDAPEST, IX., ÜLLŐI-ÚT 89/b

TELEFON: 149-998

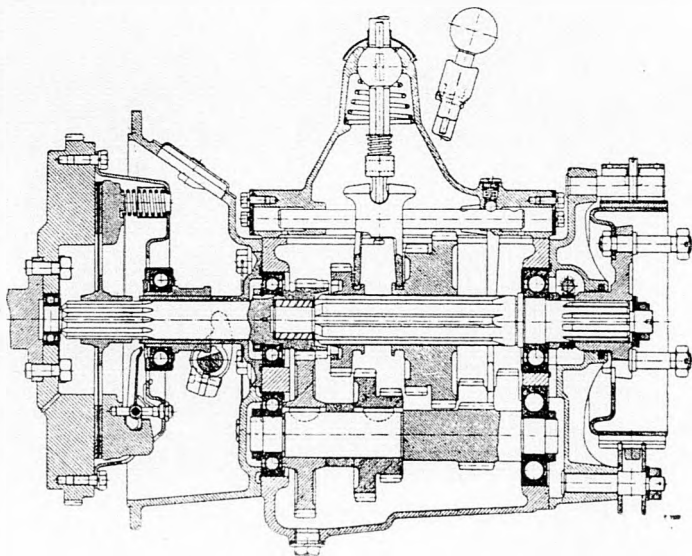
SKF mélyhornyú GOLYÓSCSAPÁGYAK



a gépkocsikban
nagy sebességet,
üzembiztonságot
tettek lehetővé.

Az **SKF** egy- és
kétsorú, mélyhornyú
golyóscsapágý

a gépjárművek rövid tengely-
darabjain igen jó szolgálato-
kat tesz. – Jelentős tengely-
irányú megterhelést és nagy
fordulatszámokat bír ki.



SKF SVÉD GOLYÓSCSAPÁGY RÉSZVÉNYTÁRSASÁG

BUDAPEST, IX., ÜLLŐI-ÚT 55. TELEFON: *146-440

MŰSZAKI OSZTÁLYUNK

TERVEZÉSSSEL, SZAKTANÁCCSAL, MÉRNOKI LÁTOGATÁSSAL DÍJTALANUL ÁLL RENDELKEZÉSRE.

Felelős szerkesztő és kiadó: KRAMER JENŐ.

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

ÁRA
40
FILLER

Autó Motor

A.M.N. MŰKÖDŐ
1943. JANUÁR 15.

XV. ÉVFOLYAM 1. SZ. 1943 JANUÁR 15

Tizenhat éve...
Mikor Puch János igazgató
úr 175-ös Puchján a magyar
Tourist Trophyl nyerte...

