

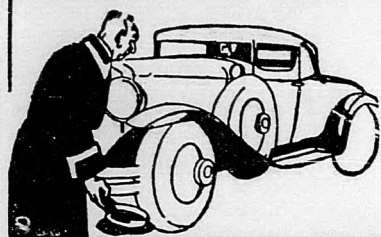
ÁRA
50
FILLÉR

Autó Motor

XV. ÉVFOLYAM 5. SZ. 1943. MÁJUS 15

A modern hadfelszerelésnek
motorkerékpár éppen olyan
élkülözhetetlen tartozéka
mint a géppisztoly ...





AZ AUTOSNAK SZÜKSÉGE VAN:

Autókályhára
Pneumatikra
Vulkanizálóra
Fékbetétre
Izzólámpára (Tungsram)
Lámpabiztosítókra
Hátsó tükrökre
Szélvédőtörlőre
Hátsó lámpára
Kereső lámpára
Rozsdapasztára
Gyújtógyertyára (Bosch)
Kéziszerszámokra
Kocsiemelőre (Rak)
Hűtőtakaróra
Szemvédőüvegre
Ventilátorszija
Adóbélyegvédőre
Belsővilágítás-kapcsolóra
Pneufeszítőre (Motometer)
Irányjelzőkre (Kaco)
Villanykürtre
Márkas kenőolajokra
Szarvasbőrökre
Szívacsokra
Tisztítóeszközökre
Hűtőmérőkre (Motometer)
Pumpára
Zsírzóprésekre
Szélvédőszárítóra
stb., stb. ...

Külön nagybani eladás

Viszonteladók részére
legmagasabb
engedmények

MOTOR- ÉS AUTÓKELLÉK RT

Budapest VI, Jókai-u. 11

Telefonszámok:
118-365 és 120-578



CORDATIC SERVICE ÁLLOMÁSOK

Központ: Cordatic Magyar Gumiabroncs Rt, Budapest VI, Mozsár-utca 9

Baja: Kovács Imre, Erzsébet királyné-út 4. Tel.: 445.
Balatonboglár: Simon Géza, Szent István-u. 124. Tel.: 14.
Balassagyarmat: Ideiglenesen Losonchoz csatolva.
Beregszász: Munkácshoz csatolva.
Békéscsaba: Szodoglavits Alajos, Ferenc József-tér 2. Tel.: 555. Lakás: 25.
Bicske: Ideiglenesen Tatatóvárosához csatolva.
Bonyhád: Körzet székhelye: Szekszárd.
Cegléd: Ideiglenesen Szolnokhoz csatolva.
Debrecen: Szabó Zsigmond, Ferenc J.-u. 10. T. 10-40.

Dunaföldvár: Ideiglenesen Székesfehérvárhoz csatolva
Eger: Domján Jenő, Gere Mátyás-u. 1. Tel.: 298.
Érsekújvár: Hartmann Ferenc, Széchenyi-u. 43. T. 12.
Esztergom: lécfalvi Bodor Zoltán, Kossuth L.-u. 25. Tel.: 44.
Gyöngyös: Katona Sándor, Kossuth Lajos-u. Tel.: 189.
Győr: Győri Ált. Közlek. Vállalat Kft. Vilmos császár-út 45. Tel.: 9-47.
Hódmezővásárhely: Nagy, Tóth és Szabó, Andrassy-utca 14. Tel.: 134.
Kaposvár: Pannonia Gazd. Szöv., Gr. Tisza István-u. 1. Tel.: 320.
Kassa: Lipták László, Apponyi-u. 4. Tel.: 29-79.
Kecskemét: Fekete Gyula, Nagykőrösi-út 4. Tel.: 7-90.
Keszthely: Opitz Lajos és Fia, Kossuth L.-u. 11. T. 57.
Kolozsvár: Máthé Béla, Deák Ferenc-u. 35. Tel.: 15-78.
Komárom (Jobbpart): Gyálókay K., Klapka Gy.-út 13. Tel.: 46.
Komárom (Balpart): Möröcz Péter, Nádor-u. 15. Tel.: 44.
Léva: Tatár Sándor, Szepessy-út 3. Tel.: 148.

Losonc: Auto Sport Szalon, Horthy M.-tér 17. T. 118.
Makó: Horvát Emil, Széchenyi-tér 19. Tel.: 273-304.
Marosvásárhely: Erdélyi Műszaki és Gumikeresk. Társ., Kabdebó Zoltán és Tsa., Vilmos cs.-út 2. T. 567.
Munkács: Ecsedy Antal, Rákóczi-u. 5. Tel.: 23-53.
Nagykanizsa: Unger-Ullmann és Tóth, Erzsébet-tér 1. Tel.: 10.
Nagyvárad: Árvay György, Szilágyi D.-u. 6. T. 13-07.
Nyíregyháza: László Lajos, Horthy Miklós-tér. T. 115.
Oroszáza: v. Szijgyártó Szabó S., Paesirta u. 8. Tel.: 82.
Ózd: Ideiglenesen Egerhez csatolva.
Pápa: Hj. Legény Ferenc, Jókai Mór-u. 110. T. 12-54.
Pécs: Mestrits Endre, Munkácsy M.-u. 35. T. 26-72.
Rimaszombat: Dr. Fényes Elemér, Forgách-u. 12. Tel.: 103.
Sátoraljaújhely: Ideiglenesen Kassához csatolva.
Siófok: Siófok Fürdőbélő Rt., Fürdőtelep. Tel.: 1.

Sopron: Thirring Jenő, Várkerület 75. Tel.: 160.
Szabadka: Vujkovic György, Hitler-tér 5. Tel.: 6-69.
Szatmárnémeti: Szatmárnémetyiek Gazd. Bank Rt., Horthy M.-tér 6. T. 335.
Szekszárd: Ekes József és Tsa. Rákóczi-út 77. T. 137.
Szentes: Weinberger Gábor, Br. Haruckér-u. 9. T.: 136.
Székelvadarhely: Zárug és Balássy, Kossuth Lajos-u. 15. Tel.: 34.
Székesfehérvár: ifj. Kirisits József, Budai-út 1. Tel.: 7-19.
Szolnok: Réti Gyula, Mária-utca 2. Tel. 5-34.
Szombathely: CentralGarage, Széll Kálmán-u. 4. T.: 3-47.
Tatatóváros: Horváth Sándor, Horthy M.-út 1. T. 201.
Tornalja: Janssen Tibor, Fő-utca 12. Tel.: 48.
Újvidék: Szusedszki János, Thököly Imre-u. 9. T. 32-69.
Ungvár: Ungvályi Műszaki és Keresk. Kft., Kossuth-tér 4. Tel.: 246.
Veszprém: Regényi József, Szabadság-tér 1. Tel.: 99.
Zalaegerszeg: Ideiglenesen Szombathelyhez csatolva.

Előgyújtás

Több olvasónk érdeklődött, hogyan kell eljárni akkor, ha csökkenteni akarjuk városi lámpáink fényhatását. A megoldás igen egyszerű, ha telepünk hatvolttos, úgy hatvolttos izzó helyett tizenkét volttos városi cseresznyeizzókat szerelünk, melyek sokkal gyengébben világítanak. Ha azonban a telep tizenkét volttos, úgy ellenállást kell beiktatni, valami erősebb fajta régi rádió izzítóellenállás is meqteszi, melynek segítségével ráadásul még finoman szabályozhatjuk az izzók fényét.

Igen elmés és utánzásra érdemes szükségvilágító berendezést láttunk a minap egyik ismert régi autósunk kocsiján. Barátunk egyszerűen kivette a szerelékialra banándugaszalattal akkuja két sarkának vezetékét és így tölti azt a kis négyvolttos akkumulátoros kézilámpását, mely az el-

sőtétítés alkalmával oly hasznos szerepet tölt be ma, amikor szárazelemet nehezen kapni. Az ingyentöltő egyszerűen bevált és megfelelő ellenállást iktatva az áramkörbe, nem kellett attól tartani, hogy a dinamó által szolgáltatott magas amperszámú áram túlterheli az aránylag kis kapacitású kézilámpa akkut.

OLVASÓINKHOZ!

Lapunk előállítási költségeinek tetemes emelkedése arra kényszerít bennünket, hogy az „Auto-Motor” példányonkénti eladási árát 50 fillérre, évi előfizetési díját 4 pengőre emeljük fel.

Az áremelés 1943 május 15-ével lép érvénybe. A Kiadóhivatal.

Egyre-másra kapjuk érdeklődő olvasóink leveleit: mi lesz az idei évadra jelzett gyorslevente versenyek? Lesznek versenyek, vagy sem?

Minden beavatott jól tudja, hogy a gyorsleventék parancsnoksága valóban elismerésre érdemes munkát fejtett ki az elmúlt évek során és mondhatni a semmiből nevelt komoly értéket képviselő fiatal motorosqárdát, régmúlt évek mulasztásait pótolva.

Megnyugtathatjuk tehát érdeklődő olvasóinkat. Ha mód van rá, ha nem tornyosulnak leküzdhetetlen akadályok, úgy az idén is meqrendezik azt a versenysorozatot, mely tavaly oly sok szép sikert ajándékozott a magyar motorsportnak.

Temetőben jártunk a minap. Temetőben, ahol mindenki — jókedvű, ahol mindenki mosolyog. Motortemetőben, helyesebben motorbonctani intézetben, ahonnan talán az sem távozik üres kézzel, akinek húszéves régi géphez kell valami alkatrész.

Ma, amikor az új alkatrész beszerezhetetlen, ma sokszoros jelentősége van az úgynevezett motorbontó üzemenek, ahol a legásataqabb ócska Indian vagy Velocette gazdája is pótolhatja eltörött elsővilláját, vagy sebességváltó fogását.

Mintha újra 1924-et íránk! Mintha visszatértek volna azok a régmúlt évek, amikor egyre-másra jelentek meg az utcákon a szebbnél-szebb, újnál-újabb motorkerékpárok. Igaz, annakidején 350-es és 500-as gépek felé szálltak az irigy sóhajok, ma a százas és százhuszonötös járja. És motoron látjuk azoknak egyrészt, akik öt év előtt csakis és kizárólag szupersport, lehetőleg kompresszoros hathengereken voltak hajlandók közlekedni. Akik — félre a haraggal — úgy nézték le nemrég még a motorost, mint fatányéros a virslit. Akik úgy odaporoltak az országút motoros vándorainak orra alá, olyan fölényes ábrázattal, akár csak valami nikaraquai tüzoltóparancsnokhelyettes.

JURID

a magasteljesítményű fék — és tengely kapcsolóbetét

Univerzális gép, vagy „cél”-motorkerékpár?

A műszaki tudomány már régén szakított az úgynevezett egységes, tehát a legkülönbébb célokra egyaránt alkalmas konstrukciókkal, helyette sorban születtek meg a különleges, talán helyesebben *egy célúnak* nevezhető berendezések. Ez a lényeges változás nagyon is érthető, mert nehezen képzelhető olyan műszaki megoldás, mely a legkülönbébb célokat is egyaránt tökéletesen szolgálhatná. Gondoljunk csak az egyszerű esztergapadra, melyen esztergálni, fúrni, marni, menetet vágni lehet. Az esztergapad a nagy gyári üzemekben már a múlté, minden munkamenetet *külön* speciális gépek végeznek, *külön* gépek esztergálnak, *más* gépek fúrnak, *marnak* és *vágnak* menetet. Mert a speciális célra és csakis erre a speciális célra készült gépeken az egyes munkamenetek sokkal *gyorsabban*, pontosabban és *gazdaságosabban* végezhetők el, mint az univerzális, bár éppen univerzális voltánál fogva nem tökéletes szerzőm gépen.

Az autós világban már régén megtörtént ez a specializálódás. Más gépkocsitípus szolgál *személyszállításra*, más szállítja a *terhet*, más mintá áll a *sport* szolgálatában. Csak éppen a motorkerékpár maradt volna szerény hamupipóke?

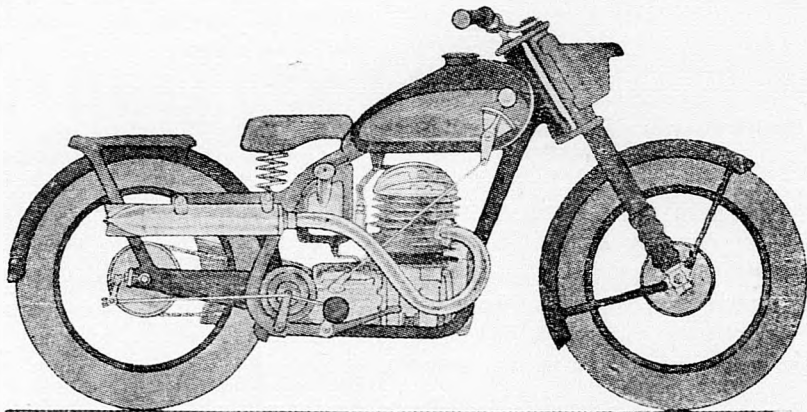
Az univerzális motorkerékpár

A motorkerékpárok egyes osztályait legfeljebb a *hengerűrtartalom* és ennek megfelelőleg *teljesítmény*beli különbség jellemzi, de mindannyójuk végeredményben és lényegében *univerzális* modell, ha eltekintünk az oldalkocsis és a szülő motorkerékpár közötti különbségtől. Az előbb elmondottak alapján önkéntelenül arra kell gondolnunk, hogy vajjon ez a rendszer, a motorkerékpárok, illetve típusok *univerzálitása* mennyiben helyes megoldás, amikor számtalan, egymással *merőben ellentétes* célra használjuk a két- vagy háromkerékűt. Hiszen vannak, akik *terhet* szállítanak a motorkerékpáron, vannak, akik elsőrendű, pormentes műúton követelnek *komoly sebességet* és vannak, akiknek a gép *terebíró* tulajdonságai a perdöntőek. Kétségtelen, hogy a mai motorkerékpár mind a három célnak megfelel, viszont a célok *egyikét sem szolgálja maradéktalan tökéletességgel*. A gyors és nehéz sportgéppel is lehet végeredményben terepet legyúrni, de aki valaha is megkóstolta valamelyik különlegesen terepmenszre átalakított gép tulajdonságait, az terepen már sohasem fogja magát jól érezni az univerzális motorciklin. Nem véletlen, hogy a terepversenyzők egészen *különleges követelményekkel* léptek fel a gyárakkal szemben, meg is kapták a *különleges gépeket*, ezek azonban nem kerülven a mindennapi üzleti forgalomba, tulajdonképpen nem állottak a mindennapi motorosnak a rendelkezésére. Hiába szerelt egyik-másik *terepenő* gépének nagy elsőkeréke helyett *kisméretű*, könnyű típusú, vagy cserélte fel az *akku-gyújtást* a megbízhatóság szempontjából előnyösebb *mágnegyújtással*, hiába igyekezett minden gramm *felesleges súlyt* kiküszöbölni, hiába szerelt *tülmé-*

tezett és különleges mintázatu *abroncsal* ellátott hátsó kereket, a mindennapi motorkerékpárra ezek a különleges cél szolgálatában álló különleges alkatrészek és különleges műszaki elgondolások nem rándultak át, a motorkerékpár megmaradt univerzális gépként.

A terepjárók

A német véderő régen felismerte mind ezt és teljes igyekezetével szorgalmazta az olyan motorkerékpárnak a kitenyészését, mely ellentétben az univerzális géppel, a *terebíró tulajdonságot* igyekezett minél erőteljesebben kidomborítani. A nyugati nemzetek is ráléptek erre az útra, a Gnome Rhone, a Gillet,



Igy fest a német véderő terepjáró szülő hadimotorosai szerint az eszményi katonai „cél”-motorkerékpár. Rűgös hátsóvilla, elől BMW-rendszerű teleszkópvilla. Motor: ikerhengeres, kétütemű Puch, 350 GS-típus, tizenegyerű löerő teljesítménnyel. Három sebesség, kézkapcsolás. Mágnesgyújtás, beépített ernyőzött fény-szóróval. A gép önsúlya nincsen túl a 100 kilón.

az FN folytatott több-kevesebb sikerrel ilyen kísérleteket és teremtett meg különleges terepbíró hadigépeket, meghajtott oldalkocsikerékkel, hogy nehéz terepen nem egy, hanem két kerék talajkapaszkodása könnyítse meg a nehézségek legyűrését.

Az első kísérletek *látszólag kudarcra* végződtek. Ennek oka nem az volt, mintha az elgondolás lett volna hibás, egyedül a kivétel terepen történtek hibák. A terepgépek túlságosan *nehézek* voltak és így a versenyeken esőkkent sebességükkel nagy hátrányban voltak a könnyebb, bár kevésbé megbízható, kevésbé terepbíró és viharálló gépekkel szemben. A különleges és nehéz *terepgépek* nem értek el komoly sikereket a versenyeken, ami azt eredményezte, hogy azok, akik nem néztek a kérdés mélyére, elhamarkodott ítéletükkel törtek felettük pálcát.

A meghajtott oldalkocsikerék

A nagy fordulat akkor jelentkezett, amikor a müncheni BMW-gyár teremtette meg híres terepjáró, oldalkocsikerék meghajtásos R 75 modellel, melyek mint egészen különleges, egyetlen célra: *megbízhatósággal* párosult *terebírásra* épültek. A siker titka a beépített *differenciál* volt, mely kanyarban teljesen kiegyenlítő a meghajtott hátsó és az ugyancsak meghajtott oldalkocsikerék fordulatszámát közötti különbsé-

get, mely differenciál hiányában nagyon megnehezítette a kanyarvételt. Még tökéletesebb lett a konstrukció abban a pillanatban, amikor megszületett az a berendezés, mely lehetővé teszi azt, hogy a súlyponttól fávóli és így kisebb terhelésnek kitett oldalkocsikerék pontosan annyi részt kapjon a meghajtó nyomatokból, melyre éppen szüksége van.

Az új elgondolások, új megoldások alapján megépített gép nem várt sikert hozott. Amíg a mindennapi, az úgynevezett univerzális motorkerékpár úgy 400 kilométeres út után a *végzőkig kijárasztja* a vezetőjét, addig a R 75 BMW, ennek a tipikusan *„cél”-motorkerékpárnak* vezetője ennek a távnak a kétszerese után is aránylag friss marad — ami hadiszempontból felbecsülhetetlen jelentőségű. Hogy miért nem fáraszt ez a géptípus, annak magyarázata a következő: A gépet nem kell *erővel* beleszorítani a kanyarba, az oldalkocsikerék meghajtásnak hála a gép szinte magá-

tól fekszik bele a fordulóba. Számárhátas terepen felesleges a kormányrúd úgynevezett *húzását* az egyik kormányzárra ható erő kifejtéssel kiegyenlíteni, ezt a munkát a vezető helyett a gép műszaki berendezése végzi el, ez pedig nem fárad el.

Ugyanakkor — a különleges célra épült BMW-terepgép sebessége éppen „cél”-motorkerékpár voltánál fogva *mérsékelt* és meg sem közelíti azt az iramot, melyet a hasonló hengerűrtartalmú sportgépek fejtenek ki. Erre a sebességre ugyanis nincsen szükség és szorgalmazása csak a súlyt növelné és az életfontosságú megbízhatóságot csökkentené.

A terepcélokra épült különleges hadimotorkerékpár problémája — mint látjuk — maradéktalanul nyert megoldást. De hogyan állunk a terepbíró szülőgéppel, melynek fontossága nem maradt el oldalkocsis társától?

A terepjáró szólómotor

A terepmotorozás egyik ismertnevű szakértője, Paul *Günther* — jelenleg főhadnagy a német SS kötelékében — évekkal ezelőtt már lándzsát tört a terepbíró — *125 km-es* kismotor mellett. Günther annakidején csak részben tudta érvényre juttatni elgondolását, melyet a keleti hadszíntér tapasztalatai tökéletesen igazoltak. Bizonyosodott a messzi szovjet határ járhatatlan tere-

*Aranyat ér
minden cseppje:*

Magyar
Mobiloil

BEJEGYZETT VESZÉLY

pein, hogy minél könnyebb a szőlő-motorkerékpár, annival könnyebben kezelhető olyankor, amikor az saját erejéből már képtelen továbbjutni és a vezető a saját testi erejét kénytelen latba vetni.

Az egyik német páncélos köteléknél több Puch 125-ös gépet rendszeresítettek híradószolgálat céljaira. A rendszeresítés csak kísérlet volt csupán. És hogy a kísérlet milyen eredménnyel járt, annak fényes bizonyítéka az az érdeklődés, mellyel a német hadvezetőség fordul ma a 125-ös felé. A kis 125-ös Puch ugyanis alig nyom többet — teljes hadimezben — 70—85 kilogrammnál, ami semmiképpen sem olyan komoly súly, hogy vezetője ne tudjon vele megbirkózni. Az ilyen kis gépet játszi könnyűséggel lehet a páncélos „fedélzetére” rögzíteni és ha sürgős hírközlés céljára a saját „lábára” kell állania, vezetője akkor is használni tudja, ha a terep a páncélos közvetlen környékén motorral járhatatlan, hiszen a könnyűsúlyú kis gépet egyszerűen akár a „tenyerén” szállíthatja járhatóbb területre. Kétségtelen, hogy a híradószolgálat így megbízhatóbb lesz a kis gépek rendszeresítése révén, mert hiszen a szabványos nehéz gépet idegen segítség nélkül lehetetlenség újra gördülésre bírni, ha az valamilyen agyagos-iszapos szakaszon rekedt meg.

A 125-ös tehát mindennapos alakjában is jó terepmotorkerékpárnak nevezhető, ha arról van szó, hogy a célt egyáltalában elérje. Ugyanakkor azonban teljesítménye — 5 lóerő — kissé kevés, hiszen elvileg helytelen a gépnek erőtartalmát tartósan felhasználni és ezzel lényegesen túlterhelni, ami viszont a 125-ösnél elkerülhetetlen. Érthető, hogy az említett körülménynél fogva célse-rűbbnek látszik nagyobb munkateljesítményű, viszont alig nehezebb gép alkalmazása.

Milyen az eszményi szőlő hadimotor

Az egyik nagy német szaklap évek óta tart fenn szoros érintkezést a véderő motorosaival, állandó levélbeli kapcsolatban van azokkal, akik hajdan versenyeken vagy a kísérleti műhelyekben működtek és ma a messzi horceter út-talan utain ülnek motorjuk nyergében. A „Das Motorrad” című szaklap a véderő motorosainak műszaki véleményét szűrte le akkor, amikor rendkívül érdekes cikkben adta közre a német hadimotorosok véleményét: milyen szerintük az eszményi szőlő terepmotorkerékpár?

Az első lényeges követelmény:

A gép önsúlya semmiképpen se haladja túl a száz kilogrammot!

Másodszor:

Mindkét kereke legyen rügözött, ugyanakkor azonban a rügözés műszaki megoldása olyan legyen, hogy különlegesen karbantartás nélkül is állja meg a helyét hosszú időn keresztül. Eppen ezért az R 23 típusú BMW-gén teleszkóp-villáját és rügözését ajánlották.

Harmadszor:

Széles, nagyméretű 3.5. de inkább 4.0-ás méretű arbronsok, lehetőleg kis-méretű kerekekre szerelve.

Negyedszer:

A motor a karbantartás és kezelés szempontjából olyan egyszerű legyen, üzemből annyira megbízható és elpusztíthatatlan, amennyire ez csak lehetséges, így természetesen csakis kétütemű motor jöhet számításba.

Ötödször:

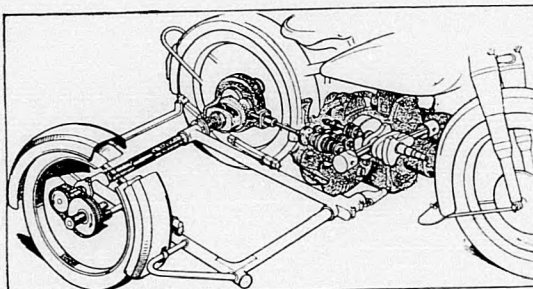
A lehető legtakarékosabb üzem úgy üzemanyagban, mint alkatrészben. A véderő motorosainak egyöntetű véleménye szerint elsősorban ikerhengeres kétütemű jöhet számításba és mivel komoly erőtartalomra van szükség, a 14 lóerőt képviselő, 350 cm-es GS 350 típusú Puch-motorra szavaztak.

mával nincsen baj, amellet a kézikapcsolókar könnyebben kezelhető, mint a lábkapcsolás pedálja a vezető hatalmas, erősen vasalt eszímájával.

Kilencedszer:

Teljesen tokozott, tehát burával ellátott hajtóláncok, ez azonban ne történjék a rügös hátsó villa működésének hátrányára, hanem úgy legyen megoldva, hogy a hátsó lengővilla működését a tokozás semmiben se befolyásolja. Lényeges, hogy a hátsó kerék körül annyira legyen a hely, hogy a hólánc felszerelésére bőségesen akadjon hely és ne kerüljön sor arra, hogy a téli hadviselésben elengedhetetlen hólánc csak úgy legyen felszerelhető, hogy a láncokból ki kelljen megfelelő részt vágni. Az egyik hadimotoros rendkívül fontosnak tartja, hogy a láncokozás kedvéért ne ejtsék el a rügözött hátsó villát, mert

Az R75-ös oldalkocsis BMW masina meghajtásának vázlatos metszetrajza



Hatodszor:

Akkugyújtás helyett mágnesgyújtás. A mágnesgyújtás ugyanis független az akkumulátorrel töltési fokától, tehát mindig üzemképes korlátlan üzemszünet után is, amellet műszaki kivitele egyszerűbb. (A híres R 75-ös BMW hadimotorkerékpárok éppen ezért mind mágnesgyújtással vannak ellátva.)

Hetedszer:

A világítás váltóáramú, 30 wattos Bosch-berendezés, az első villára fixen felszerelt, tompított fényű (ernyőzött) fényoszóróval, a megszokott, nagy fény-szóró helyett.

Nyolcdszer:

Lábkapcsolás helyett kizárólag kézikapcsolás. A hadimotorosok egy szóval sem mondják, hogy a lábkapcsolás nem tökéletes és nem üzembiztos, nem kényelmes. Viszont: a keleti arcvonalon szolgálatot teljesítő hadimotorosok szológépei naponta vagy húszszor kerülnek érintkezésbe az anyafölddel, az ilyen elcsúszások és bukások alkalmával igen valószínű, hogy elsősorban a lábtartók és a lábkapcsolás szervei szenvednek. A kézikapcsolással kisebb bukások alkál-

a merev hátsó villa sokkal hamarabb fásasztja ki a motorost nehéz terepen, mint a rügözött.

(Az említett német szaklap a hadimotorosok egyöntetű, többéves tapasztalatok során leszűrt véleménye alapján megajzoltatta az eszményi terepjáró katonai szológépet, melyet olvasónk cikkünk keretében talál meg. A rajz természeténél fogva ma csak sematikus, de kellőképpen érzékelteti a lényegét, csupán a hátsó meghajtólánc tokozása hiányzik az ábráról.)

Látjuk tehát, hogyan fest az az eszményi, terepjáró „cél”-motorkerékpár, mely a német véderő motorosai szerint a legjobb és legtokéletesebb, a célnak legjobban megfelelő gépet képviseli. Ami a legérdekesebb: a sebességről nem is beszél senki, pedig az ujoncot, az új motorost elsősorban a gép sebessége érdekli. A tapasztalt terepmotoros azonban tudja jól, hogy a sebesség merőben harmadrendű kérdés. Bár a fentemlí-tett pontoknak megfelelő, tizennégy ló-erőt képviselő és száz kiló súlyon aluli gép megfelelő áttételéssel elérheti a körülbelül 120 kilométeres óránkénti sebességet.

KERÉKJAVÍTÁS

KÜLÖNLEGES KEREKEK KÉSZÍTÉSE

KERÉKÁTALAKÍTÁS

MAGYAR ABRONCS- ÉS KERÉKGYÁR RT.

BUDAPEST, V., LÉGRÁDY KÁROLY-UTCA 5. TELEFON: 490-758, 298-298

PARTNAK SZABADONFUTÓVAL GURULNI TAKARÉKOS, DE VESZEDELMES MÓDSZER

Ugyan melyik autós nem vágyakozott már oly kocsit után, mely szabadonfutó berendezéssel van ellátva, olyan automatával, mely önműködőleg megszakítja a kapcsolatot a motor és a meghajtott kerekek között abban a pillanatban, amikor a motor fordulatszámja csökken. A szabadonfutó berendezésnek, az úgynevezett freilaufnak különösen ma van nagy jelentősége, hiszen igen lényegesen csökkenti a fogyasztást, mert ha levesszük a gázt és a motor fordulatszámja csökken, ennek nincsen fékező hatása, a benzinnel megfizetett lendületet tehát nem émesztjük fel hiábavalóan.

A szabadonfutó automatával ellátott kocsit amellett könnyebb kapcsolni, hiszen a gázelvétel pillanatában a sebességváltó fogasokra nem hat terhelés, azok nem „ragadnak” egymáshoz és a kapcsolás még akkor is sima és hangtalan lesz, ha nem volánművész kezeli a kapcsolókart és nem is kupplungozik kétszer a visszakapcsolás alkalmával.

Vannak, akik freilauf nélküli kocsijukon rögtönöznek ilyen berendezést és partnak úgy gördülnek takarékosabból, hogy kikapcsolják a motor gyújtását, semleges sebességet kapcsolnak, úgy gördülnek lefelé „ingyen” a hosszú partnak vezető egyenesen. És elfejeitük, hogy ezzel igen nagy veszély szelét idézik fel.

A szabadon partnak guruló kocsit hangtalanul siklik és mivel a motor vagy áll vagy csak alapgázzal pörög, nem tudjuk helyesen megítélni a sebességet még akkor sem, ha szemünk a sebességmérőt vizsgálja. És sebességünk olyan tekintélyes lesz, hogy mire feltűnik az a nem várt forduló és belépünk a fékekbe, borsódzó háttal állapítjuk meg, hogy már nem sikerül annyira csökkenteni a sebességet, hogy a fordulót baj nélkül teljesíthessük. Amellett a freilaufban futó kocsit korántsem tapad, korántsem fekszik úgy a fordulóban, mintha azt gázzal „vettük” volna, útfekvése erősen romlik. Olyan zsonglőr pedig nincsen, aki a rendelkezésre álló néhány töredékmásodperc alatt feltúrta a motort és bekapcsolja valamelyik indirekt sebességet, mert hiszen a sebességváltó tiltakozik minden ilyen erőszakosság ellen és kihullatja a fogait inkább, mint hogy bevegye a sebességet.

Véssük tehát emlékezetünkbe, hogy ha kocsink szabadonfutó berendezéssel van ellátva, úgy huzamosabb lejtmenetben mindenkor zárjuk a freilaufot és erre a célra szolgáló külön kapcsolóval, hogy szükség esetén a motorféket használhassuk. Ha meg kocsink nem freilaufos, de benzinhiány vagy elkerülhetetlen takarékoskodásból szabadon futó kocsival vagyunk kénytelen gördülni, úgy a lehető legóvatosabban gördüljünk lefelé, ügyelve arra, hogy a sebességünk mindenkor alacsony maradjon és

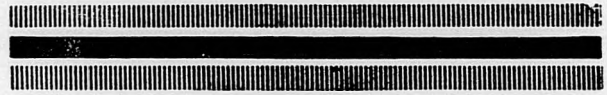
ne lépje túl azt a határt, melynél fékeink még meg tudják állítani, ha nem várt akadály vagy kanyar bukkan elé.

Mert akármennyire is indokolt a takarékoskodás, benzin nélkül még megélhetünk, de már nehezebben — kitört nyakkal.

Vannak nagyon okosak, akik partmenetben kikapcsolják a motort, miután bekapcsolták a másodikat vagy éppen az elsőt és kinyomva a kupplungot, engedik lefelé gurulni a kocsit azzal, hogy ha szükség van a motorfékre, hát egyszerűen visszaengedik a kupplungot. Ez a megoldás rendkívül brutális, mert ha hirtelen visszaenged-

jük a kupplungot, úgy a transzmisszió és a motor váratlanul olyan „pofont” kap, hogy elszakadhat, eltorhat valamelyik vitális alkatrésze. De ha nem is kerül erre sor, kinyomott kupplunggal sokáig gördülni nem más, mint agyongyötörni a kupplungrugót. A kupplung nem erre a célra szolgál és ha valamilyen rendeltetésszerűen használunk, úgy annak mihamarább a kárát szoktuk látni.

Saud-Arábia bevonása az USA bérlet-kölcsönügyi egyezményébe élénken dokumentálja azokat az érdekeltségeket, melyek az USA-t Arábiához fűzik. Az USA olajérdekeltsége Arábiában a Standard Oil koncessziójával kezdődött, majd 1936-ban a Texas Corp. bekapcsolódásával tovább bővült. 1934-ben 70.000 hordó olajat termelt ki a két vállalat által alapított leányvállalat, a Californian Arabian Standard Oil Co. Arábiában, míg 1941-ben a kitermelt olajmennyiség már közel hat millió hordóra rúgott. 1942 tavaszán az amerikaiak megszerezték az angol Irak Petroleum Co. koncesszióját is és ezzel egyeduralmuk lettek a saudi-arábiai olajmezőknek.



A túlterhelés csökkenti a teljesítményt

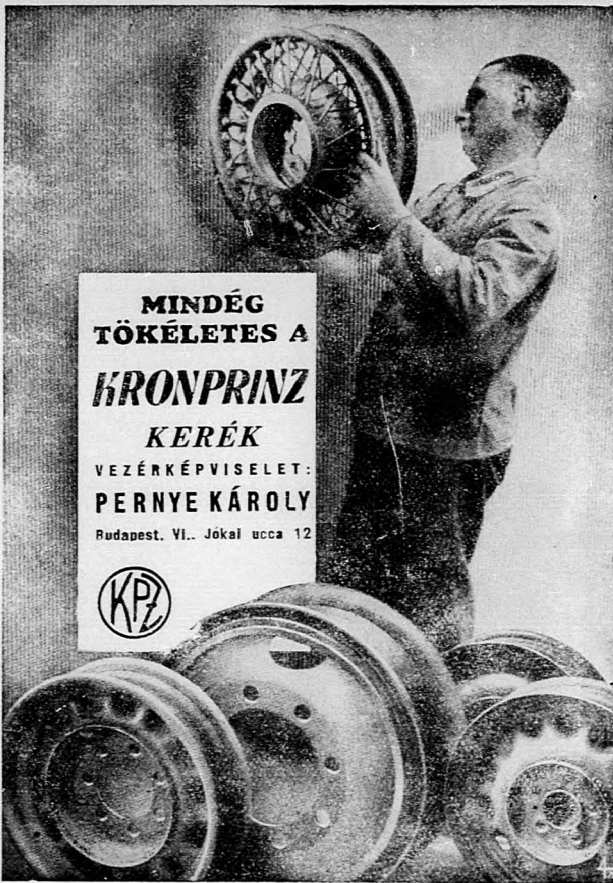


Vedd figyelembe a gummiabroncsok teherbíróképességét

Continental



CONTINENTAL GUMIÁRU KERESKEDELMI Kft.
BUDAPEST, V., Széchenyi-rakpart 19 Telefon: 122-042



**MINDÉG
TÖKÉLETES A
KRONPRINZ**

KERÉK

**VEZÉRKÉPVISELET:
PERNYE KÁROLY**

Budapest, VI., Jókai ucca 12



Magyarországi vezérképviselet:

BOSCH RÓBERT

K.F.T.

BUDAPEST, V., VÁCI-ÚT 22.

BOSCH - SZOLGÁLATOK:

- | | |
|------------------------|--|
| Baja: | Klug József, Mátyás király-tér 1. |
| Beszterce: | Ludwig Testvérek és Neckel, Calvin-u. 42. |
| Cegléd: | Burgmann Károly, Pesti-út 20. |
| Debrecen: | Szabócsalay István, Széchenyi-u. 24. |
| Érsekújvár: | Vigh János, Baross Gábor-tér 4. |
| Kassa: | Lackner Emil, Bocskai-krt. 16. |
| Kecskemét: | Fazekas Ferenc, Bezerédy-u. 2. |
| Kolozsvár: | Alexy Lajos, Petőfi-u. 56. |
| Léva: | Tatár Garage, Horthy Miklós-út 3. |
| Losonc: | Biró György, Kármán-u. 5. |
| Marosvásárhely: | Vitalis és Simon, Széchenyi-tér 76. |
| Miskolc: | Szilágyi és Diskant, Zsolcai-kapu 3. |
| Nyiregyháza: | Peller Kálmán és Károly, Szt. István-út 4. |
| Pécs: | Mestrius Jenő, Belvárosi Garage,
Munkácsy M.-u. 35. |
| Siófok: | Ifj. Mayer Béla, Fő-utca 52. |
| Sopron: | Schranz Károly, Várkerület 56. |
| Szeged: | Pataky és Nohel, Kálvária-u. 18. |
| Szolnok: | Szudi Antal, Baross-u. 10. |
| Szombathely: | Káltay Miklós, Deák Ferenc-u. 46. |
| Tornalja: | Seres Gyula, Rozsnyói-út 213. |
| Ujvidék: | Farkas György, Széchenyi-u. 13. |
| Ungvár: | Kaschl Gusztav, Munkácsy Mihály-u. 2. |
| Veszprém: | Láng Rudolf, Palotai-út 5. |

F421/8



IMBERT

FAGÁZGENERÁTOR
KÖZÉPEURÓPA LEGELTERJEDTEBB GENERÁTORA

Budapesten is kapható. Állítsassa át teherautóját generátor-üzemre, mert ezáltal mentesül a benzingondóktól.
Kérjen tanácsot az

IMBERT-GENERATOREN-GESELLSCHAFT MBH., KÖLN
magyarországi vezérképviseletétől.
SUPPAN-KOLLERICH és TSA
Budapest, IV., Ferenc József rakparti 21. Telefon: 182-946

Jó világítást
VARTA
akkumulátorral



MI ÚJSÁG, HÉBLI ÚR?

A tavaszi vasárnapok a népligeti kis körön gyűjtik össze a motorsportért lelkesedő fiatalságunkat, hogy motoros készségeket a volt nagydíj-pályán gvarapítsák s mentsek át a békésebb időkre.

A változatos, főleg 100—125 km-es motorokból álló gépanyag sokszor igen szép és érdekes hazi átalakító munkával vonja magára a szakértők figyelmét.

Említésre méltó Szabó László víz-hűtésre átalakított 125 km-es Puch motorja. Az egyébként is gyors gépet a hatásosabb hűtés segítségével gyorsasági versenyekre tette alkalmasabbá. Az új hengert acélsöből és lemezből — hegesztéssel — készítette.

Másik meglepetés Vig Endre 100 km-es Csepel-gépe volt, melynek 2 sebességes, laposdugattyús motorját tömör könnyűfémtestből kimart igen nagyméretű hűtőbordás hengerfejjel szerelte fel. Az amellet még igen lelkiismeretes „tuning“-munkával kikészített motor tartós sebessége erősen megközelíti a 100 kilométert.

A fentieket kismotoros vonatkozású házassági hírrel zárjuk. A közelmultban tartotta esküvőjét Gergely Ernő. A házasság egyik tanuja Kiss János, a kismotorsport életrehívója volt. A másik: Juhász Jenő, aki a Kálvin-térről most a Soroksári-úti Rex-benzinkúthoz tette át működésének székhelyét, ahol éppen olyan szívesen keresik fel a kismotorosok a népszerű Juhászt, akár a régi „állomáshelyén“ a Kálvin-téren.

— *Más érdekesség, Hébli úr?*

— Akad. A polgármester elrendelte, hogy a székesfőváros gépjárművel rendelkező hivatalai és üzemei havonta készítsenek kimutatást a gépjárműveik motalkó- és olajfogyasztásáról és pedig olyan formában, hogy a kimutatásból kitűnjön a 100 km-kénti motalkó és olajfogyasztás havi átlaga is. A rendelkezés feltétlenül nagymértékben elősegíti a hivatalos személy- és teherkocsik üzemanyagfogyasztásának takarékos besztását.

— *Más ujság?*

— A nagy arányokban bővülő Tudor akkumulátor gyár kitünő mérlege: a gyár erőteljesen fokozta belső értékeit, foglalkoztatása pedig egyre fejlődik. A gyár nagyszabású beruházással bővíti gyártelepét és fokozza kapacitását. A Tudor-gyár méltán nevezhető a magyar motorizáció egyik legfontosabb és legheterbíróbb pillérének.

— *Más híre van-e még, Hébli úr?*

— Amiről már mindenki tud: a 2 tonán aluli fővárosi teherjárművek, taxik, bérautók és a földjeit termelő vállalatok tulajdonában lévő gépjárműveknek propán-butángáz üzemre való átalakítása. A benzinnel egyenértékű üzemet biztosító propán-butángáz üzemre való átalakítás kötelezettség egyelőre csak a főváros területére vonatkozik és pedig csak az

említett járműfajtákra, hiszen propán-propán-butángáz üzemre való átalakítás mint amennyit az ország egész gépjármű-állományának átállítása igényel.

— *Mit tud Hébli úr a Ruggyantaáru-gyár közgyűléséről?*

— A Magyar Ruggyantaáru-gyár R. T. minap tartotta 52. évi közgyűlését. Külön figyelmet érdemel a gyár 2 millió pengőt meghaladó szociális kiadásai a 712 ezer pengős nyereség mellett. A gyár, mely Cordatic-abroncsai révén különösen közel áll a magyar autóstársadalomhoz, úgy a béke, mint a háborús termelés nehéz éveiben, a magyar gazdasági élet egyik fellegvára.

— Nagy öröm érte Tamási Zoltánt.

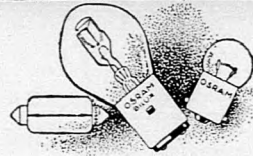
— *No csak, talán bizony győzött valamilyen Nagydíjon?*

— Annál nagyobb az öröm. Gólya járt náluk és egy pufók kisfiút hozott a fiatal Tamási házaspárnak. Érthető a mindig komoly Tamási Zoli derüs öröme.

— *Adja át Hébli úr a mi szerencsekívánatainkat is. Mondja csak Hébli úr, hol lehetne mai napság használt 100—125 km-es motort venni. De csak teljesen megbízható céget ajánljon.*

— Felelősegem és szakmai ismeretem teljes tudatában többek között a dr. Lintner János céget ajánlom ilyen célra. A Személynök-utcai üzletben állandóan nagy választék áll különböző gyártmányú és nagyságú használt motorokból. A választéknál csak a megbízhatóság nagyobb Lintneréknél.

A csodálatos szerkezetű OSRAM-LÁMPÁRÓL



Sötétben és ködben, biztonságot, kényelmes korszerű világitást!

OSRAM a motorizálás tempóját nem maradt el. A fényszóróban és minden lámpahelyben OSRAM-autólámpával a kor legújabb követelményeit is kielégítjük.

Gondos gyártás — szigorú vizsgálat. Ezért üzemben zavartalanul az

OSRAM-AUTO-LÁMPA
sok fényt ad kevés áramért

Nem kell mechanikusnak lennünk, - de legalább konyítsunk valamit a kocsinkhoz!

Igazán nem kívánhatjuk dr. Aszpírín Lovente belgyógyásztól, avagy Közvadász Aladártól, a neves textilnagykereskedőtől, hogy mivel a sors E betűvel és az összeköttetés valami vadonatúj kabrioléval áldotta meg: szakavatott mechanikussá képesítse magát, minekutána a megfelelő ismeretekkel vértelenül ülhesen a világotjelentő volán mögé. Nem, erre semmi szükség, hiszen a korszerű gépkocsi ma már annyira tökéletes, hogy komoly baj ritkán akad. Ha meg akad, hát mire valók a minden parittyahajtásnyira található javítóműhelyek, melyek még a mai tolongós világban sem vetik meg azt a futóvendéget, akit a végzet sodort a kapujuk elé.

De vannak üzemmavarok, melyek rendszerint és előre megfontolt szándékkal akkor jelentkeznek, amikor a műhelyek zárva vannak, vagy olyan távol leledzenek, hogy a szárnyszerű kocsival megközelíthetetlenek. Azelőtt a régi jó békevilágban ezek a defektusok rendszerint vasárnap jelentkeztek, amikor a műhelyek kapuja zárva volt. Ma — szerencsére — ilyesmi nem fordul elő. Nem mintha a műhelyek nem volnának zárva, de ugyebár elképzelhetetlen, hogy Aszpírín doktor vagy Közvadász Aladár vasárnap használja a kocsiját nem fontos közérdekű belgyógyászati avagy textilnagykereskedelmi célokra.

Eppen ezért indokolt, hogy akár a régi, akár az újszerű autós legalább is konyítson valamit műszaki szempontból a kocsijához. Úgy értjük, hogy gyakorlati szempontból, mert akárhogyan is beszajkózta a sokezer méteres filmmel és saját nevelésű mérnökkel egvedül rendelkező tanintézetben azt a kérdés és felelet játékot, melyet a rendőri vizsgán játszatnak el vele, ettől még nem lesz bölesebb, legfeljebb tudja a hengerek gyújtási sorrendjét. (E sorok kaján írója egyszer megkérdezte tréfából és tapasztalatgyűjtés okából Rudi Caracciólát Gyónon, hogy milyen sorrendben gyujtanak ötliteres GP Benz-Mercedésnek hengerei. Nem nehéz kitalálni, hogy a kitűnő Caracciola mosolyva vallotta be, hogy erre a kérdésre nem tud válaszolni, mindez azonban nem tartotta vissza attól, hogy háromszáz körüli tempót ne menjen és úgy körülbelül a világ akkori legjobb autóversenyzője ne legyen.)

Hogyan sajátíthatjuk el azokat az

elemi gyakorlati ismereteket, melyek a segítségünkre vannak olyankor, amikor valami hiba akad a kocsi krétája körül? Vannak ugyan szakkönyvek, de ezek nagyrésze túl nagyképi, túlságosan feltűzött imponáló technikai szakkifejezésekkel, úgyhogy a csak alig műszaki érzékű sehogyan sem tud bennük eligazodni — itt tehát csak részben kapunk segítséget. A legjobb megoldás — szerencsével foglalkozni a géppel, ott állani mellette, amikor a szerviszben vagy a javítóműhelyben kerül a boncaszitalra. Ha ráadásul egy kis műszaki tehetség is akad, egy kis logikus gondolkodni tudás, úgy nem tart sokáig, hogy nagyjából otthonosan mozogjunk az ismeretkörben és a benzinespot nem a differenciál belsejében keressük.

Ha kitartóan folytatjuk ezt a „barátkozást” és egy kicsit megismerkedünk a kocsink belsejével, úgy rövid idő múlva már kivész belőlünk az az ijedelem, mely minden mazzolat elfog olyankor, amikor

sztrájkolni kezd a motor. És milyen büszkék leszünk, amikor megmarkolva a szárszámot, egy-két fogással rendbehozzuk az apró-cseprő hibát.

Hol székel a baj?

A legfontosabb az, hogy tisztába jöjünk: hol székel a baj, ha a motorunk leáll, vagy valami hasonló hiba akad. Ha azt akarjuk, hogy rövid idő alatt tapinthatassunk a baj okára, úgy természetesen kell eljárni, rendszerrel kell kutatónk a hiba forrását. Aki természetesen, kapkodva, ide-oda nyulva próbálgat, az órákig elkinlódik, amíg véletlenül nem jön reá a dologra. Pedig sokan játsszák ezt a modern hideg-meleg játékot és akár hiszi a nyájas olvasó, akár nem, nem a képzelt szüleménye az az autós, aki két órahosszat kutatott és vizsgált mindent és csak akkor jött reá arra, hogy elfelejtette kinyitni a benzinesapot, amikor a szerviszbe bevontatott kocsit vizsgáló szerelő figyelmeztette erre.

Az első lépés megfontolni, hogy a felépett üzemmavar okát és fészkének helyét hol is keressük, hol az a pont, melynek környékén sikert ígér a tapogatózás. Minden üzemmavarból kevés

LICSÁJER JÁNOS BUDAPESTI AUTÓRUGÓGYÁRTÓ ÉS JAVÍTÓÜZEME SPIRÁL RUGÓK KÉSZÍTÉSE

Specialista
az autórugók
gyártásában
Telefon:
134-555



BUDAPEST,
VIII., Thék
Endre-u. 14.
Telefon:
134-555

MOTOROSOK!

Motorzománcozást,

ducozást a főbbszörös
magyar bajnoknál

KESJÁR JÁNOS-nál
végeztessék.

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

logikával következtethetünk arra, hogy hol kell kereskednünk! Ilyenkor nem árt gondolatban körülkaldozni emlékeink között, hogy vajjon nem fordult már régebben elő ugyanaz a hiba. Ha ilyen emlékünnek nem akad, úgy — még mindig gondolatban — igyekezzünk eldönteni, hogy hol is kezdjünk hozzá. Csak ha kialakult már bennünk a jelentkezett defektus „elmélet”, kezdjünk hozzá a kereséshez. Ha például kihagy az egyik hengerünk, úgy gondoljunk arra, hogy aligha a karburátor a hibás ebben — bár az is lehetséges — hiszen alibit bizonyít az, hogy a többi henger jól működik. Minden bizonnyal valamelyik olyan szerv körül van a baj, mely csakis és kizárólag a beteg hengerhez tartozik: talán a szelep, a gyertya, az elosztó. Fordítva, nem lehet gyertyahiba az, ha egyszerre mind a hat hengerünk mondja fel a szolgáltatást gyújtáshány miatt. Ilyenkor a logika azt mondja, hogy mind a hat gyertya áramellátása körül van baj, okát tehát ott kell keresnünk, ahol már mind a hat hengernek az ellátása történik, tehát az elosztófej és az áramforrás között. Ha viszont mind a hat henger sztrájkol és gyújtásunk van, úgy egy kis logikával arra következtethetünk, hogy vagy a porlasztónál van valami baj, vagy pedig — ami manapság nem ritka tünet — a motalkonk fogyott ki, vagy eldugult a benzinvezetékünk, vagy pedig csak a tartalékesapot kell elfordítanunk.

CSEPEL MOTOR SZOLGÁLAT

ALKATRÉSZGYÁRTÓÜZEM

PAULINY LAJOS

TELESZKÓPVILLÁK ÉS SEGÉDMOTORALKATRÉSZEK ELADÁSA NAGYBAN ÉS KICSINYBEN

BUDAPEST, V., FELKA-UTCA 6

TELEFON: 298-258



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

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

NYERSOLAJSZIVATTYÚK
GEBR. L'ORANGE, BERLIN

CSISZOLÓKORONGOK
V O G T. & C o. L O B N I T Z

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

DR. OEC. KÓS ÁRPÁD
BUDAPEST, IX., MÁRTON-U. 40
TELEFON: 140-203

Lássunk példát arra, hogyan kell logikusan eljárni!

Kihagy az egyik hengerünk, amit a motor szabálytalan járása árul el. A gyertyavizsgáló ceruzával megállapítottuk, hogy az ötödik henger nem gyújt. Kiszedjük a gyertyát. A kérdés — becsavarjuk a tartalékgyertyát, vagy sem? Megnézzük a gyertyát, nem kormos, nem olajos, nincsen megrepedve a teste és nincsen túl nagy szikraköz a körmök között. Becsavarjuk a tartalékgyertyát? A logikus gondolkodás azt mondja, hogy nem, mert a régi gyertya minden valószínűség szerint jó állapotban van, a munka tehát felesleges volna, mert a tartalékgyertya sem gyújtana. Természetes, hogy távolabb keressük a hibát, meggyőződünk arról, hogy a sztrájkoló hengerhez vezető kábel vezet a vajjon az áramot, illetőleg annak végén tapasztalható vajjon áramlökés. Úgyebár hogy nem! Tovább kell keresnünk a bajt, egyre távolodva a gyertyától. Nem szakadt a kábel? Nem. Tovább, távolodni! Elosztó? Igen, itt végre megtaláltuk a hiba forrását. Egy-két mozdulat és az az ötödik henger újra úgy gyújt, mint a karikaesapás (mely pedig nem gyújt).

Újabb példa! Leáll a motor. Az a gyanu, hogy nem kap üzemanyagot, tehát megvizsgáljuk a karburátort. Kap benzint? El van dugulva a fúvóka? Melyik fúvóka? Az úszó, az úszótű? De nem logikus legelőször is megállapítani, hogy vajjon rendben folyik a benzin és erre nem csak akkor gondolni, amikor már mind a három fúvókát kisereltük? És ha folyik a benzin, nem okosabb belokkoltani először is a tartányba, hogy mennyi benne az elixir, mint levenni a benzinesövet, kifújni, bekenni az arcunkat és ingünket és csak a végén megállapítani, hogy — üres a tartány.

Látjuk, hogy milyen hasznos az, ha tervszerűen és gondolkodva haladunk a vizsgálat során. Logika és rendszer kapcsolódás helyett: ez legyen a jelszó. És nem jövünk zavarba, ha egy kicsit konyítunk a gépünkhez.

A Csonka János gépgyár r. t. alapítójét 600.000 pengőről 1.000.000 pengőre emelte. Tökeemelését hajtott végre a Ford-Motor r. t. Budapest is, amelynek új alapítója az eddigi 300.000 pengővel szemben 800.000 pengő.

A „Kozma Endre“ Tihanyi Motorkerékpár Körverseny 100 km-es levele-futamának eredménye módosult a Nemzeti Sportbizottságnak jogerős határozata következtében, amellyel helyt adott a kategória győztese, Pék István (Csepel) ellen a második és harmadik helyezetti részéről benyújtott óvásnak. Az óvással egybeként a verseny sportbiztosai is foglalkoztak s az fellebbezés folytán került a Nemzeti Sportbizottság elé. A döntés következtében Pék István, aki nem azzal a géppel indult, amellyel eredetileg nevezett, diszkvalifikáltott. A helyezési sorrend ennek folytán így módosult: Levente-futam, szőlő-motorkerékpárok 100 km-ig: 1. Hrubos Ferenc (BMG). 2. ifj. Makári István (DKW). 3. Lovász Sándor (Csepel).

Az USA-olajkonsernek harca a közel-keleti olajhegemóniáért új állomáshoz érkezett: az Irak Petroleum Co. angol érdekeltségének maradéktalan átvételével. Az amerikaiak ezen sikerükkel egyidejűleg megkezdtek a harcot az Anglo-Iranian Oil Co. ellen is úgy, hogy belátható időn belül az angol központi olajérdekeltségek teljesen megszűnnek. Az Irak Oil eredetileg 25%-ban angol, 25%-ban francia, 25%-ban a Royal Dutch és 25%-ban amerikai kézben volt. Egy évvel ezelőtt az angol érdekeltség amerikai tulajdonba ment át és most az amerikaiak kiterjesztették a Royal Dutch érdekeltségének átadását is. Pillanatnyilag tehát az évi 4 millió tonnával reprezentáló Irak Petrol 75%-ban már amerikai, 25%-ban még francia kézben van. Az első világháború egyik indító rugója, a moszuli olaj ma az amerikaiaké. Az amerikai olajimpérium azonban már a legregyebb közelkeleti angol olajérdekeltség, az Anglo-Iranian Oil Co. bástyáit döntötte. Mint teheráni jelentés közli, az „Itiáat“ című perzsa lap heves támadást indított az Anglo-Iranian Oil koncessziója ellen. Iranban (a volt Perzsiá) azonban a sajtócenzúra az amerikaiak kezében van úgy, hogy a szél irányja aligha kétes. Már az elmúlt évben hírvil adtuk, hogy Anglia könyvtelen volt a brit tengerészet tulajdonában levő Anglo-Iranian részvény-palattjének jelentős hányadát az amerikaiaknak átadni. Most újabb fejlemények előt állunk: a Bahrein és moszuli (iraki) olaj megszerzése után az USA a Közép-Kelet olajmezőit maradéktalanul birtokába készül venni.



VICTORIA

minőségi
motorkerékpárok
körzetképviselője

Új és használt

Skoda AUTÓK
eladása

Autóalkatrészek és felsze-
relési cikkek. Kerékpárok
nagyraktára.

Dr. LINTNER J.
V., Személynök u. 16.
Telefon: 124-456.

ING. ABT ISTVÁN

műszaki nagykereskedő
Budapest, VI., Jókai-utca 6. I. emelet
TELEFONSZÁM: 121-853

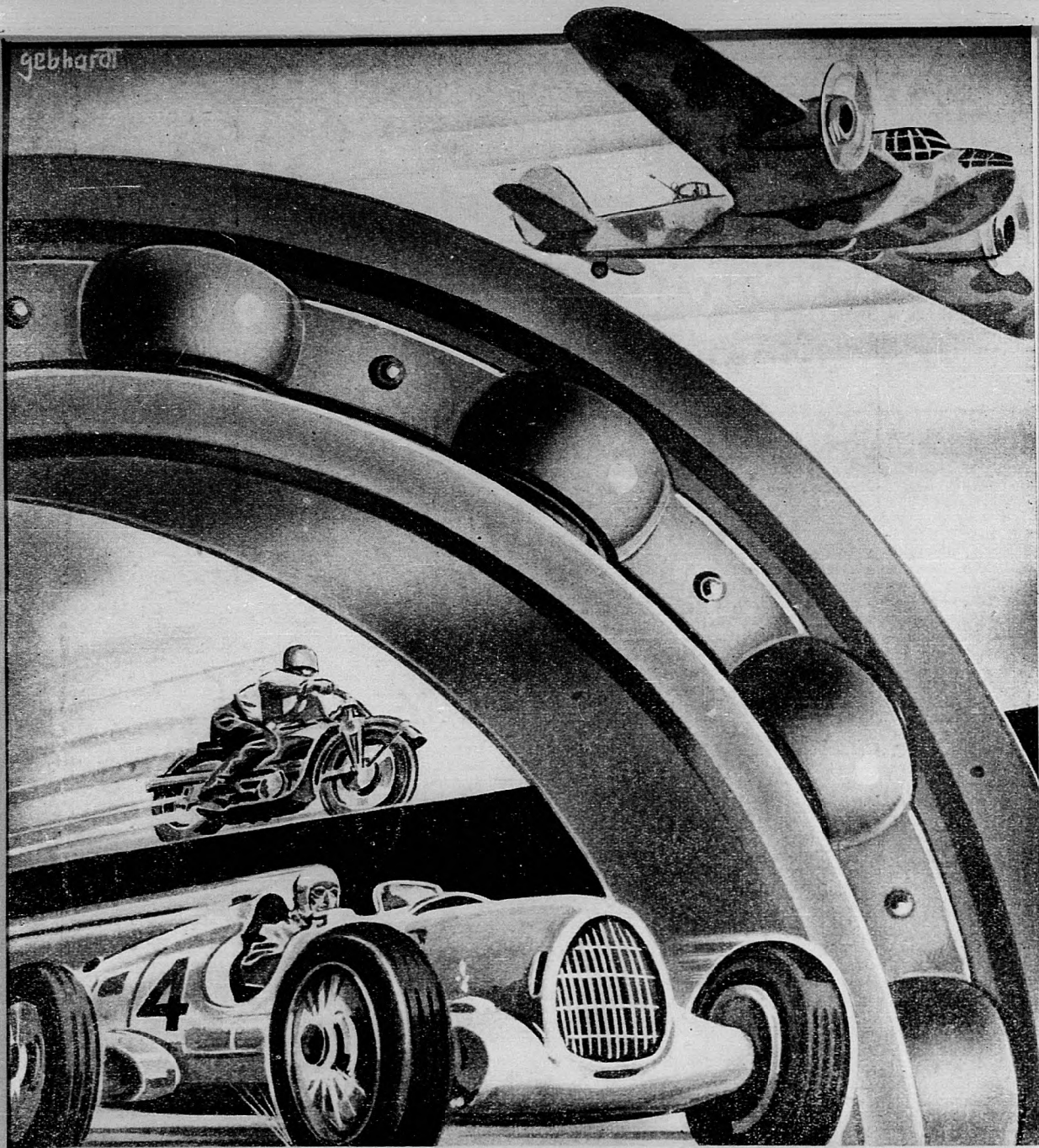
**MOTORLÁNCOK
BELZER
CHROMVANADIUM
SZERSZÁMOK**

Szakkérdésben
az
AUTÓ-MOTOR
m é r v a d ó

**MOTOROLAJ
LARDOLINE
RICIT**

Autórúgók és spirálrúgók
BÁN LÁSZLÓ V., Vág-utca 5. — Telefon: 491-121.
Gyártás és javítás, kétsz-
rúgók minden márkához raktaron,

gebhardt



SKF

SVÉD GOLYÓSCSAPÁGY RÉSZVÉNYTÁRSASÁG
BUDAPEST IX. ÜLLŐI-ÚT 55.