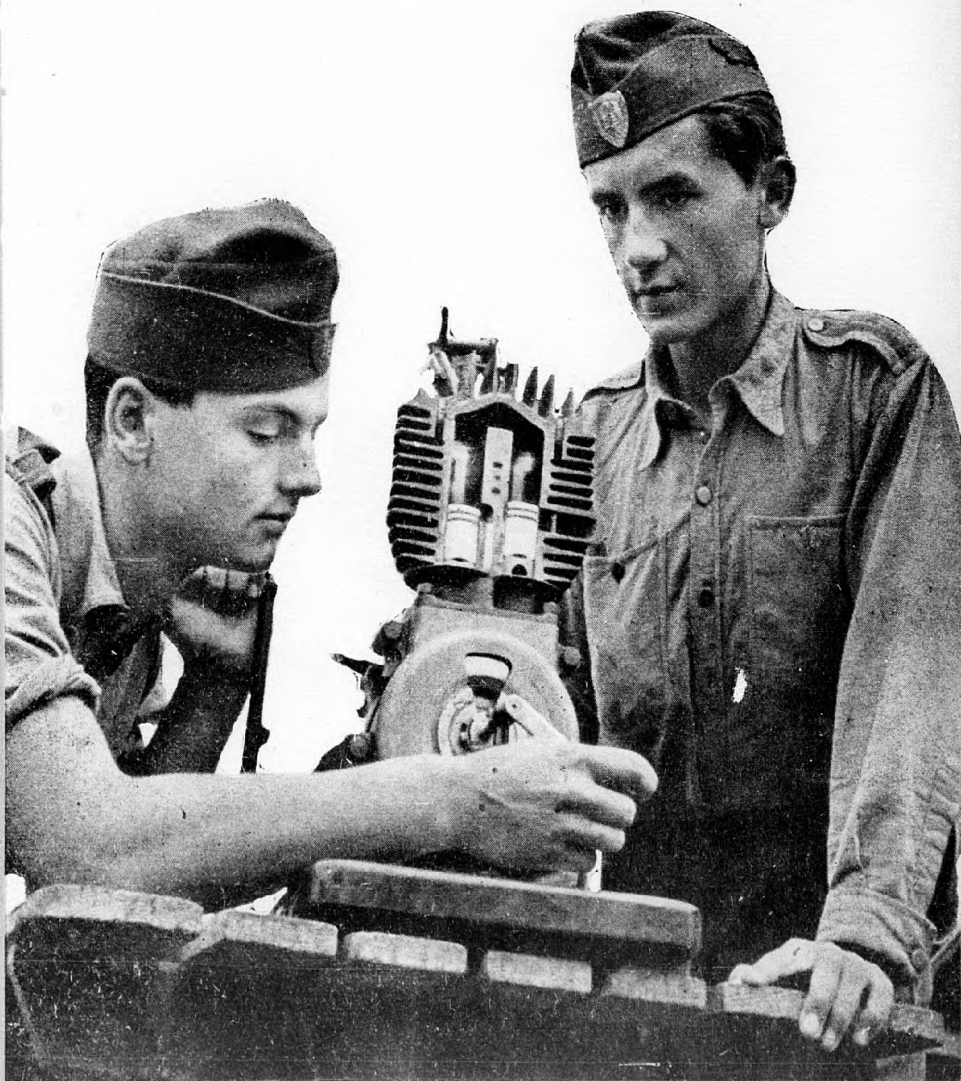


ÁRA
50
FILLER

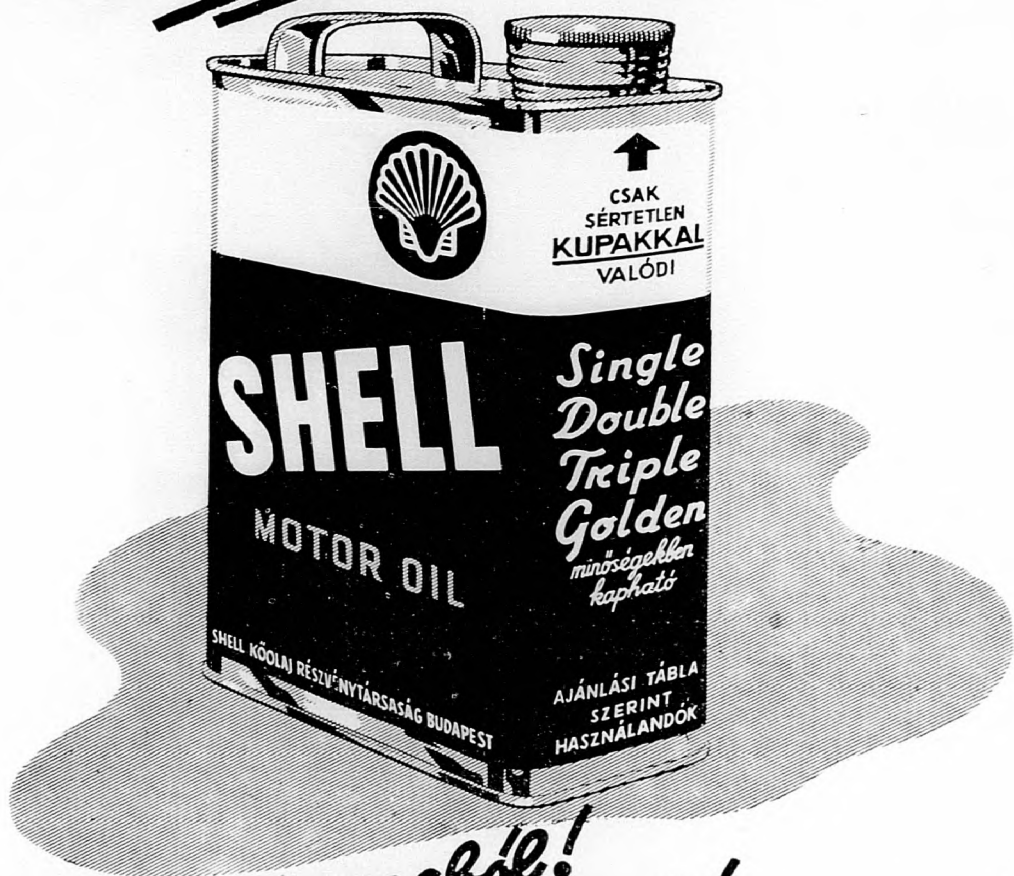
AutóMotor

XV. ÉVFOLYAM 11. SZ. 1943. NOV.15.

A leveletíjúság körében igen népszerű a tanulságos Puch metszet-modell melyről könnyűszerrel megismerkedhetik a kétütemű konstrukció tökéletességét jelentő ikerdugattyús rendszer előnyeivel.



*Az új Shell olaj
- magyar kincs!*



*Magyar nyersanyagból!
új-eljárással!
Békebeli minőségben!*

GYÁRTJA A SHELL KŐOLAJ RÉSZVÉNYTÁRSASÁG BUDAPEST

Előgyújtás

Vége!... Vége megszületett az Ū-betű. A bűvös szelvéddísz, mely odasorakozik az E-betű mellé és jogot ad tulajdonosának, hogy nemcsak éjnek évadján, hanem az úgynevezett vikendidőben is közlekedjék fontos közérdekből géperejű járművén. Mert huszadikától kezdve csak Ū-betűvel szabad éjszaka és szombat délutántól hétfő reggelig autózni. Es megszűnnek a gépkocsis vadász- és horgászkirándulások, a tisztelgő látogatások a Mecsek ormán székülő Stanci néni-nél, a balatoni ruccangatások és a boldog békevének az a rengeteg emléke, melyről oly nehezen akarnak leszokni azok, akik fontos közérdekből kértek és kaptak E-betűt és így a hasznost a kellemessel elegyítve, a Stanci nénit (néha ez a Stanci néni nem is néni, legfeljebb harminc év múltán lesz az) és a mecseki ormokat, a balatoni víztükröt és hasonlókat ruházák fel némi közérdekű patinával.

Jön az Ū-betű... És a rendelet szigorúan írja elő, hogy kik kérelmezhetik a bűvös engedélybetűt. Magánszemélyek (orvosok, lelkészek és országgyűlési képviselők kivételével) egyáltalán nem kaphatnak Ū-betűt, ami mindenesetre megnyugtató és lehetetlenné teszi az Ū-betűvel kapcsolatos légyolybátymozást. És így a szelvéddön díszelő Ū-betű láttán senki sem fogja azt hinni, hogy az annyit jelent: a kocsi gazdája — ügyes ember.

*

A derék, nagyhasú, büdös és kék autobuszok tehát átmenetileg oda kerülnek az ichtiozaurusok és a régmúlt boldog idők egyéb roppant műzeumi emlékei közé. Aludni fognak a közúti forgalomnak ezek a pókhasúan túlméretezett elefántjai, nem hangzik fel többet a kalauzi ajkakon a kapaszkodunk urakk című felszólítás és az utasi vesék nem kényszerülnek immár önkéntelen vándorlásra.

Reméljük: nem tart sokáig a derék tizenkettesek és tizenötösök álma és a vezetőülésben hálójukat szövő pókoknak unokái már újabb vadászterületekre lesznek kénytelenek vándorolni. És csakhamar eljön a nap, amikor feltárnak az autobuszgarázsok szárnyas ajtóit, a tartányokba becsületesen benzint kerül és a táskák felett hetven centiméternyire udvarias szájából halatlanszik majd a kalajzok csatalkáltása.

*

A motorvezetés — mindig honvédelem. Ezt olvassuk mindenütt a nemrég megjelent valóban művészi

színes hirdetésben. Viszont: vikendidőben csak az vezethet motorkecpárt, akinek Ū-betűje van. A motoros fiatalság, mely — mint a plakát mondja — a honvédelem szolgálatában áll, amikor a motorját vezeti, nem rendelkezik, mert nem is rendelkezhetik Ū-betűvel. És ez a fiatalság hétköznapiokon dolgozik, algiha ér reá gyakorolni a motorvezetést, vásár- és ünnepnapokon viszont tilos ez a számára. Véleményünk szerint talán célszerű lenne mindezt figyelembe venni és pótrendelet kiadásával legalább is a gyorsleventéket, a motoros kiskatonákat ellátni külön engedéllyel. Nem kellene ehhez nagy adminisztráció, hiszen a gyorsleventemotoroknak különleges a rendszámtáblájuk. Nem lenne a legegyszerűbb, ha ez a különleges rendszámtábla mentesítene az Ū-betű alól, akárcsak az állami és honvédségi gépjárművek különleges rendszámtáblái?

*

Nagyon érdekes konstrukciót láttunk a minap: palackgázüzemre átalakított kétütemű kisteherkocsit. A kétütemű motorral felszerelt kiskocsik keverékolajozással vannak ellátva, a kenőolaj az üzemenyaggal jut a motorba, palackgázüzem esetén tehát gondoskodni kell arról, hogy a motor megkapja a maga olajadagját, mert a gázhoz olajat vegyíteni lehetetlenség. A megoldás igen egyszerű volt, régi motorkecpárra való Best-Lloyd olajszivattyút állítottak munkába, melyet a gyújtásmegszakítóhoz kapcsolnak. A szivattyú a mindenkor fordulatszámnak megfelelő mennyiségű olajat juttat a kis külön olajtartányból a motorba, a szivattyún levő szabályozócsavar segítségével igen könnyű a megfelelő adagolást beállítani. A berendezés házijellegű volt, de mindenki könnyen utánozhatja, hiszen a hangsúly nem a megoldáson, hanem az ötleten van.

MOTOROSOK!

Motorzománcozást,
ducozást a többszörös
magyar bajnoknál

KESJÁR JÁNOS-nál
végeztessek.

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

Hába, vannak még takarékos emberek a világon... Az elmúlt hónap utolsóelőtti napján pompás nagy Mercedes-Benz kocsi láttunk állani az egyik körüti szálloda előtt. És mivel véletlenül kisütött a vénasszonyok napja, hát elkezdett lassan csordulni a motalkó a kocsi farában levő üzemenyagtartány fedelén a napsütés okozta felmelegedés következtében. Ami egyben igazolta, hogy a tartány — legalább 50—60 literes tartányról van szó — csurig volt teli. Ugyan mennyit kellett takarékoskodnia a kocsi gazdájának, hogy a hónap utolsóelőtti napjára is jutott annyi naftája, amennyi csordultig képes megöltetni a kocsi hatalmas tartányát? Amikor az egyhavi adag is édeskevés ehhez...

*

Régényes ára van a — feketemotor — kerékpárnak. A minap ismeretlen úrember szolgáltatta meg ezen sorok íróját az utcán és kerek öt darab ezrest kínál fel nem is új, százas kismotorjéért. És megtoldotta csabítóan a hatodikkal, amikor hallotta, hogy a gép nem eladó. A kismotor törvényes ára alatta van a másfél ezer pengőnek — vadonatúj korában.

De nem szégyenkezhetnek a gépkocsik sem. Ötven—hatvanezer pengőket fizetnek jobb karban levő amerikai kocsikért, amelyhez még alkatrészt sem kapni, régi ócska Ford teherautóért, melyet békében 5—6000 pengőn lehetett megvásárolni, ma negyedszáz ezer pengőt is elkérnek szemrebbenés nélkül, szemrebbenéssel ugyanez harminc, sőt negyvenezerbe kerül. Oldalkocsis BMW gépekről hallottunk, melyek kiáltási ára túl van a húszezren, szálkésőbbes küllemű Fiat 1500-at 25—30—35.000, DKW-t 20.000 pengőért mérnek. Persze E-betűvel.

És ugyanakkor ezerszádra mennek tönkre a nagyszerűbbnél nagyszerűbb, de E-betűvel el nem látott kocsik, ott rozsdásodnak a temetőknél beállt leállított telepeken, papucsá rongyolódott gumijukkal együtt. Mert ezeket eladni legfeljebb boncolásra lehet, ócskavas árban.

*

Rövid rendőri hír látott napvilágot a lapokban. A hír kárvallott hősének a belvárosi étterem előtt állott az autója. Amikor üzleti dolgát elvégezve, újra be akart szállni kocsijába, észrevette, hogy az ülésről ellopták aktatáskáját, amelyben többek között pár ezer pengő készpénz is volt.

Tamulság az esetből: ha üzleti dolgunkat végezzük, aktatáskánkat legyen velünk és ne hagyjuk az étterem előtt álló kocsinkban. Akkor legfeljebb E-betűnk tünhetik el...



A félszázados fennállásának küszöbét átlépő Tudor Akkumulátorgyár tavaszra már új otthonot talál befejezés előtt álló új épületömbjében

ÖTVENÉVES

A TUDOR ACCUMULÁTOR-GYÁR R.-T.

Félszázados hagyományaihoz méltóan ünnepelte meg a Tudor Akkumulátor-gyár Rt. 50 esztendő jubileumát. A gyár, mely öt évtizeden át kerülve minden feltűnést csak a munkának élve dolgozott, 50 éves jubileumát is az idők komolyságához mérten kerülve minden zajos ünnepséget, egyszerűen, új gyárépületének egyik munkatérében megtartott ünnepi közgyűlésen ülte meg. A gyári munkatérben áldozott az elmúlt 50 esztendő emlékének és tett fogadalmat az eljövendő évtizedek nagy építő munkájára. Azok, akik látták az új 8000 m² munkatérű gyártelep befejezés előtt álló 85 méteres impozáns Váci-úti szárnyát és benne a közgyűlés közönségét befogadó 70×18 méteres második emeleti munkacsarnokot, azok láthatták, hogy 50 év fáradhatatlan munkája olyan eredményeket hozott, melyek a második ötven évre a fejlődés legszelebb perspektíváját tárják a jubiláns gyár elé.

A november 6-i ünnepi közgyűlést v. Pesty László vezérigazgató nyitotta meg, majd dr. ing. Günther Quandt elnök intézett rövid beszédet a dolgozókhöz:

— „Az alkotó munka magvetés, — mondá — élő lélek rejlik benne, amely további tettekre serkent. Mily hatalmas befolyást gyakorol a fellaláló szelleme alkotta gép, amely az ember által létesített gyárnak ad életet! Előttünk van a Tudor Akkumulátor-gyár Rt. 50 éves története. Látjuk, mint létesül, gyarapszik a gyár, mint éli át a nehéz háborús és inflációs idöket, látjuk fejlődését a mai nagyságáig, mellyel szakmájában a vezető szerepet kivívta. A gyár története élő példája a munka, a vállalkozási szellem és a felelősségvállalás készségének; bizonyítéka a hűségnek és összetartásnak, melyben a magyar gazdasági élet híven tükröződik vissza. Büszkén tekinthet vissza munkájára a gyár vezetősége és összessége, s méltán lehet teljesítményével elégedett. E visszapillantás azonban arra is figyelmezteti őket, hogy példaként szolgáljanak és örömmel végezzék munkájukat mind a gyár vezetésében, mind annak osztályain és sokoldalú üzemeiben.

— De gondoljunk arra az összetartásra is, mellyel hosszú évtizedek alatt együtt dolgoztunk a bel- és külföldi baráti vállalatokkal, főleg pedig a nagy német Akkumulátorgyár Rt.-gal, mely tudásával és tapasztalataival készséggel támogatott bennünket és ezzel megalapozta gyártmányaink hírnevét. Köszönetet mondunk minden üzletbarátunknak támogatásáért és ezt a hűséget előzékeny kiszolgálással és jóminőségű áru szállításával fogjuk meghálálni.

— Hódolattal emlékezünk meg vitéz nagybányai Horthy Miklós Kormányzó Ur Öföméltségéről, kinek széles látókörű tevékenysége Magyarországnak új virágzó korszakot hozott és akinek a nagy német Vezérrel és kancellárral, Hitler Adolf-fal való együttműködés háboruban és békében hatalmas gazdasági feladatok megoldását teszi lehetővé Európában. Leghőbb vágyunk, hogy a közönség szelleme, amely ezt a két nagy államférfit és szövetségeseit áthatja, minden európai nép számára hozza meg a jólétet!

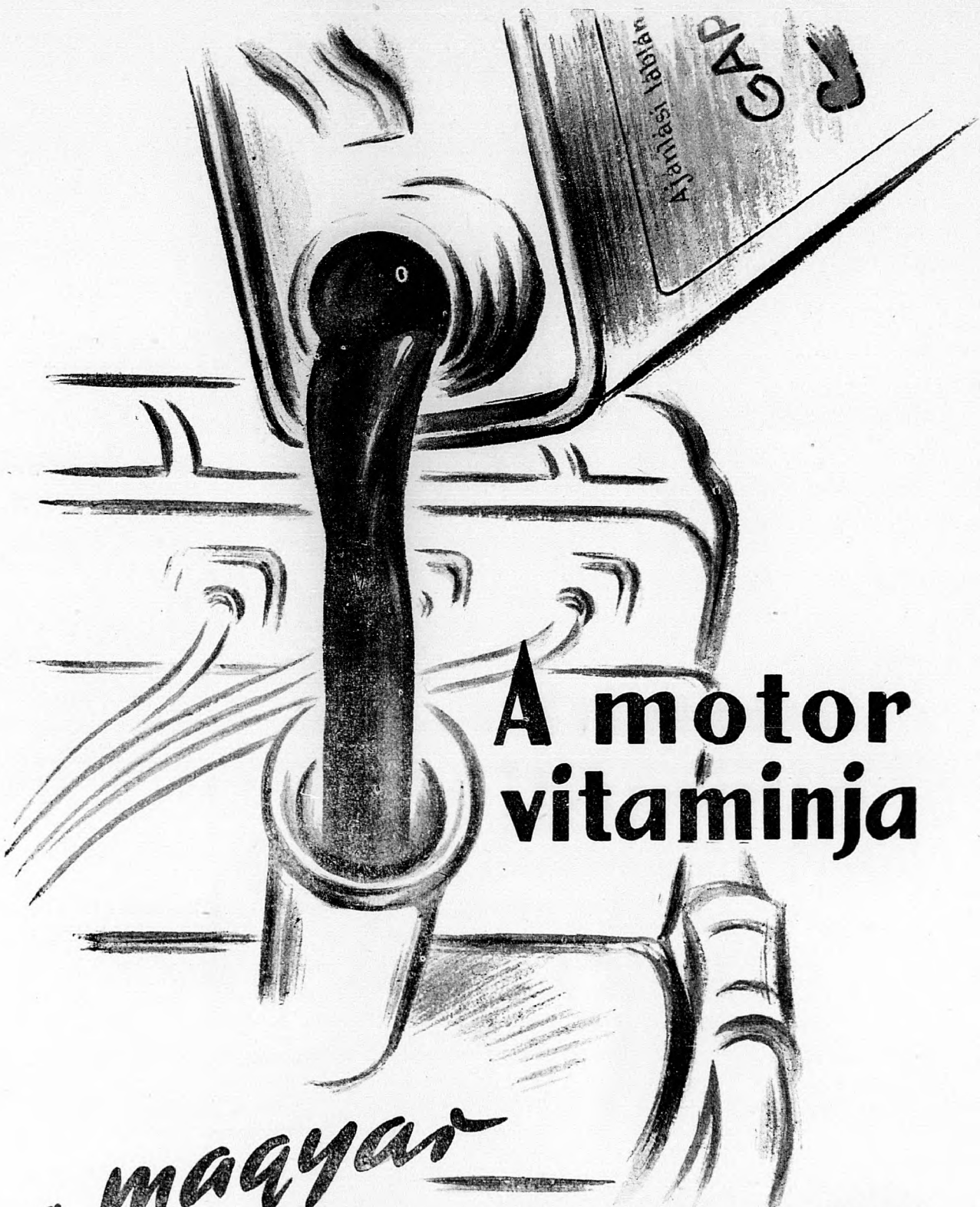
— Ugyanez a szellem vezérelje vállalatunkat félvszázados fennállásának küszöbén túl is!”

A vállalat elnökének szavai után v. Pesty László vezérigazgató ismertette az új gyárépületet, melyben már tavasztól kezdve megindul a munka. A gyár 50 éves jubileuma alkalmából 10.000 pengőt juttatott a Vöröskeresztnek, tisztviselői segélyalapját 22.000 pengővel 100.000 pengőre emelte fel, érdemes tisztviselői és munkásai között pedig 75.000 pengő jutalmat osztott ki.

A jubiláns vállalatot a GyOSz nevében dr. Knob Sándor vezérigazgató üdvözölte, majd v. Vajna Viktor nyug. altábornagy, a Baross Szövetség gyáripari csoportjának elnöke és Vigh Bertalan tan. főtanácsos az elektromos-ípariskola igazgatója mondott üdvözlő beszédet. Az ünnepi közgyűlésen ott láttuk a Honvédelmi minisztérium, az Iparügyi minisztérium, a Posta, az Államvasutak, a föv. Elektromos-művek eladási szervezetének stb. képviselőit.

Másnap, november 7-én délelött a gyár alkalmazottai és meghívott művészek részvételével ünnepi díszhangverseny volt a Corvin Filmszínházban.

A Tudor Accumulátorgyár Rt.-ot fennállásának 50-ik esztendeje teljes fejlődésben találja. Két évvel ezelőtt 85 tisztviselővel és 593 munkással dolgozott a gyár, tavaly már 125 tisztviselőt és 704 munkást foglalkoztatott. A gyár egészségügyi és jóléti intézményei példászerűek és ritka szociális érzékkel tesznek tanúságot. A gyár gyermeknyaralattási akciói, kulturális és szabadidő mozgalmi mintaszerűen működnek. Az igazgatóság oda hat, hogy munkatársai szívét az élet szépségében való hit töltse el, mert csak duzzadó életörömmel és kiegyensúlyozott lélekkel lehet alkotni. Ez a felfogás tökéletes biztosítéka a gyár második félszázadától várt eredményeknek.



A motor vitaminja

a magyar

Mobiloil

BEJEGYZETT VÉDJEKY

KERÉKJAVÍTÁS

KERÉKÁTALAKÍTÁS

KÜLÖNLEGES KEREK KÉSZÍTÉSE

MAGYAR ABRONCS- ÉS KERÉKGYÁR RT.

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

ING. ABT ISTVÁN

műszaki nagykereskedő

Budapest, V., Váci-út 10. sz.

TELEFON: 313-058



MOTORLÁNCOK
BELZER

CHROMVANADIUM
SZERSZÁMOK



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.

LICSÁJER JÁNOS

BUDAPESTI AUTÓRUGÓGYÁRTÓ

ÉS JAVÍTÓÜZEME

SPIRÁLUGÓK KÉSZÍTÉSE

Specialista
az autórugók
gyártásában

Telefon:
134-555



BUDAPEST,
VIII., Thék
Endre-u. 14.

Telefon:
134-555



FÜGGETLENÍTSÜK MAGUNKAT A BENZIN ÉS GÁZOLAJ HIÁNYTÓL

Szereltesen autójára műszakilag bevált



FAGÁZGENERÁTORT

Typusengedély: M. kir. Ker.
Miniszter 96.654/1943. X/a.

amely minden eddigi üzemnél gazdaságosabb és
olcsóbb üzemével magát törleszti,
fafogyasztása lóerő-óránként kg 0.85,
a fogyasztott anyag ára lóerő óránként 5 fillér

Kérjen ismertetőt. Felvilágosítással készségesen szolgálunk

EGYEDÁRUSÍTÓ:

VEHICULUM AUTOMOBILIPARI ÉS KERESKEDELMI KFT.

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

Jönnek a síkos úttestek mire ügyeljünk, ha kopasz a gumink!

Valamikor szégyen volt kopasz gumival közlekedni. Voltak országok, melyek szigorú büntetés terhe mellett tiltották el a kopaszra kopott, érdes futófelület nélküli gumik használatát egyszerűen azért, mert a kopott és rajzolat nélküli gumi életveszélyes, hiszen a síkos úttesten korcsolya módjára faraltatja a kocsit. Ma háború van, nincsen új gumi, a régre pedig csak engedéllyel lehet új futófelületet vulkanizáltatni, a gépjárművek túlnyomó része teljesen simára kopott gumit visel a kerekén, ami kétségtelenül igen nagy ve-

szedelmet jelent, egyúttal azonban szűkessé teszi azt, hogy az ilyen jármű vezetése télen, a síkos idők beálltával, kétszeres gondossággal történjék.

Száraz úttesten még megállja a helyét a kopasz gumi, legfeljebb a féktávolság lesz nagyobb a szokottnál, a vezető azonban erre csakhamar rájön és úgy vezeti a gépet, hogy eleve számol a megnagyobbodott féktávolsággal. De a síkos-sáros-havas-jeges talajon már nagyobb a baj, a gumi nem kapaszkodik kellőképpen, gyorsításnál és fékezésnél megfaral, fordulóban megcsúszik, egy-

szóval bizonytalanná válik a vezetése.

Ha a gumink rossz állapotban van, úgy válasszuk ki azt a kettőt, mely még tűrhetőbb állapotban van és ezt tegyük a meghajtott kerekre, így legalább gyorsításnál jobban kapaszkodnak a kerekre, viszont fékezésnél a hátsó kerekre ható erősebb fékhatás következtében kisebb a farolási veszély. Arra nagyon ügyeljünk, nehogy az azonos párhoz tartozó kerek egyikén jó gumi legyen, a másikon rossz. Ebben az esetben ugyanis minden fékezésnél és gyorsításnál oldalvást igyekszik eszűsöz talajon faralni a kocsit.

Mire ügyeljünk a vezetésnél? Elsősorban mindig csökkentett sebességgel haladjunk, még akkor se engedjük ki a gépet, ha látszólag nincsen akadály. A látszat ugyanis gyakran csal és a kopasz gumival síkos talajon lehetetlenül baj nélkül gyorsan csökkenteni a sebességet.

A hirtelen gyorsítást és hirtelen fékezést mindenképpen kerülni kell! Ha a kerek nem kapaszkodik kellőképpen, úgy könnyen blokiroznak, könnyen megállanak és a gép ilyenkor majdnem kormányozhatatlan módon korcsolyázik többnyire a legkeményebb útakadályok irányába. Erre való tekintettel bölcs előrelátást árul el az, aki úgy állítatja be a fékeit, hogy azok a legmókányabb pedáltaposásra sem blokirozhatnak.

Ha kocsink szabadonfutó berendezéssel (freilauf) van ellátva, úgy síkos úton mindig zárjuk a szabadonfutót. Igaz, hogy a freilaufos kétütemű kiskocsik motorféke csekély hatású, de mégis alkalmas arra, hogy jobban csökkentse a gázvételtkor a sebességet, mintha a szabadonfutó berendezés következtében nem volna meg a kapcsolat a motor és a meghajtott kerek között.

Kétszeresen ügyeljünk a kanyarokra. Idejében vegyük vissza a gázt és azt a kanyar előtt újra ráadva, gázzal vegyük a fordulót. Ilyenkor a kocsit sokkal jobban „tapad” a kanyarban. Kopasz gumival sósáse fékezzünk kanyarban, mert ez elkerülhetetlenül megcsúszásra vezet!

A kormánykerékkel csinján bánjunk! Kerüljük a hirtelen mozdulatokat, mert a hirtelen irányváltoztatás faralást eredményezhet.

Mit tegyünk, ha kocsink iramát túlhajszoltuk és fékezésnél megállanak a kerek, megfaral a kocsit? Minél előbb csökkentjük a fékpedálra gyakorolt nyomást, ugyanakkor az ismert módszerrel igyekezzünk a faralásba belekormányozni. Tehát: ha a kocsit fara balra esúszott ki, úgy balra fordítsuk a kormányt, ha jobbra esúszott, jobbra, tehát mindig abban az irányban kormányozunk, mely irányba a kocsit fara elcsúszott!

Kapaszkodókon, de főleg lejtmenetben kétszeresen ügyeljünk. Egyenletes gázzal és lendülettel vegyük az emelkedést és a lejtőn óvatosan, lassan és a motorféket használva ereszkedjünk le. Lejtőn semmiképpen se bízzuk magunkat a fékekre, inkább elsövel lassan cammogjunk lefelé, mint vadul neki-ereszteni a gépet és utána az árokban felébredni, vagy — elaludni. Akármilyen kopott a gumink, akármilyen meredek a lejtő, elsövel és a gázt elvéve mindig baj nélkül ereszkedhetünk lefelé.

Foglalkoznunk kell még a guminyomással is. Minél nagyobb a gumiban levő levegő nyomása, annál hosszabb



Ezért a teljesítményt szavatol!

Csak ±15/1000 mm

eltérést engedélyez az OSRAM-gyártási előírás az

OSRAM

MOTORKERÉKPÁRLÁMPÁK izzószálának előállításánál.

A tapasztalati tudás és a lelkiismeretes munka minden útra a megfelelő világítást biztosítja.

OSRAM

Sok fény kevés áramért!

JURID

a magasteljesítményű fék- és tengely kapcsolóbetét

letti a pneu. Viszont minél keményebb a kopasz pneu, annál jobban csúszik sáros talajon. Télvíz idején tehát célszerű némiképpen csökkenteni a pneuban levő nyomást, megtalálni azt az aranyközéputat, mely mellett a gumi nem annyira puha, hogy a megengedettnél jobban kopjék, de nem kemény annyira, hogy a nyakunkat törjük. Ha ugyanis a puhább gumi miatt néhány száz kilométerrel előbb is megy az tönkre és kényserülünk gyalog menni — ez még kisebb baj, mintha kőkemény gumink miatt faragtunk akkorát, hogy utána hónapokig legfeljebb mankón tudunk gyalogni.

Ha gumink kitűnő állapotban van — vannak még ilyen szerencsés lelkek —, akkor se bizzuk el magunkat. Mert ugyan honnan tudjuk, hogy az előttünk vagy még inkább mögöttünk haladónak milyen a kereke? Ha tehát jók a gumijaink és képesek vagyunk sáros talajon is tisztességesen fékezve, gyorsan megállni, gondoljunk mindig a mögöttünk haladóra, akinek minden bizonnyal nem olyan jó a gumija és belelapulhat a kocánk farába.

Az egyik hadviselő államban a hatóságok külön jelzéssel látják el a kopott gumival közlekedő gépjárműveket, a kocsik elülső hátsó részén olyan jelet tartozik az ilyen kocsik viselni, mely szívről elárulja a veszedelmet és óvatosságra inti a többi országút- vagy úttesthasználatot, beleértve a gyalogosokat is. A gyalogosok túlnyomórésze ugyanis segédfogalommal sem bír az ilyen kérdésekben és azt hiszi, hogy a gépkocsik a háború ötödik évében is éppen úgy meg tudnak állni, mint a boldog békeévekben. Nem ártana tehát nálunk sem az ilyen megkülönböztető jelzés rendszeresítése, akár hatósági szemle alapján, akár annak használatát a vezető belátására bízva, oly módon, hogy aki

nem tette fel a veszedelmet jelző táblát vagy jelet, az baleset esetén nem hivatkozhatik arra, hogy a gumija kopott volt.

Összefoglalva az elmondottakat: fokozott óvatosság, csökkentett iram, óvatos gyorsítás és fékezés. Ha ezeket a szabályokat betartjuk, úgy kopaszra kopott guminkkal is veszély nélkül közlekedhetünk a legsikósabb téli úttesten!

Németországban az európai országokkal ellentétben, a generátorüzemre való áttérést egyelőre csak a nehéz teherkocsikra korlátozták. Most, hogy a teherautók zömét már átalakították, komoly formában foglalkoznak a személyautók generátorüzemre való átalakításával. A tervek szerint 2 l hengerűrtartalomig faszénüzemű, 2-3 l hengerűrtartalmú között pedig tetszőleges üzemű generátorokra kell majd állítani a forgalomban meghagyott személykocsikat. Egyelőre külön bizottság vizsgálja ki a nagyban szériagyártásra legmegfelelőbb generátortípusokat és két különböző útvonalon, kb. 1500 km-es távon végzik a próbameneteket. Mintegy 30 generátorfajta került kipróbálásra, ezekből fogják kiválasztani azt az 1-1 legmegfelelőbb típust, mely az említett kétféle üzemtípusnak legjobban megfelel. A üzembiztonságát, üzemképességét, a különféle üzemanyagokkal szembeni érzékenységét, kezelésének egyszerűségét, fogyasztását és közepes sebességét, valamint tartósságát.

Korán sötétedik, kétszeresen fontos a jó világítás

A gépkocsi világítási berendezése annyira fontos, hogy az egyes fényforrások megválasztásánál a legnagyobb gondossággal kell eljárni; a megfelelő világítási berendezéstől ugyanis néha a gépkocsivevő és az utasok élete és biztonsága is függhet.

Tekintettel arra, hogy a rendelkezésre álló elektromos energia aránylag igen kicsiny, olyan lámpákat kell választani, amelyek lehetőleg magas hatásfokúak, emellett a néha fellépő túlfeszültség és erős mechanikus rázkódtatásokkal szemben is ellenállóképeseknek kell lenniük.

A világhírű Osram-gyárban a gépkocsi világítóberendezésnek minden egyes része számára készülnek a különböző típusú lámpák és mivel a lámpák gyártásához felhasználásra kerülő anyagra és a gyártási folyamatra is a legnagyobb gondot fordítják, ezen autólámpák minősége egészen kiváló. A kész Osram autólámpák optikai laboratóriumokban vizsgálják, mechanikus tartósságuk szintén gondos ellenőrzés alá kerül, úgyhogy a piacra csupán teljesen kifogástalan és kipróbált lámpák kerülnek.

Motorkerékpárok világítási berendezéséhez az előbb említett okoknál fogva szintén Osram-lámpákat vegyünk.

Az Osram-lámpák használata a közlekedés biztonságának emelését jelenti. Erre minden gépkocsivevőnek gondolnia kellene.

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 kocsizhoz
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., MÁRTON-U. 40

TELEFON: 140-203

MI ÚJSÁG, HÉBLI ÚR?

— Az Országos Sport Központ (OSK) a Levente Ifirközpont jelentése szerint, kimutatást kíván készíteni azokról a hős magyar katonákról, akik a most folyó világháborúban az ellenség előtt tanúsított vitéz magatartásukért kitüntetésben részesültek. Arról akar pontos képet nyerni, hogy a kitüntetett honvédek, altisztek és tiszték mily mértékben foglalkoztak sporttal, a testneveléssel. Ezért — addig is, amíg a rendszeres adatgyűjtést megkezdheti — arra kéri a magyar honvédség kitüntetett hőseit, egyszerű levelezőlapon közöljék a következő adatokat az Országos Sport Központtal: a kitüntetett neve és címe, katonai rangja (rendfokozat), a kitüntetés neve, milyen osztályzata volt legutóbb az iskolai testnevelésből, milyen sportot űzött s milyen mértékben (ígazolt versenyző, nem igazolt versenyző, szórakozásból sportolható). A fentebb vázolt adatgyűjtéshez a honvédelmi minisztérium hozzájárulását adta. A levelezőlapot az Országos Sport Központ címére (Budapest, V., Alkotmány-u. 3.) kell küldeni „Kitüntetés” jelzéssel!

— Más újság, Hébli úr?

— Akad: útavató volt Kárpátalján! Nemrég adták át a forgalomnak a Tarac és a Tisza völgyét összekötő 70 km-es főközlekedési utat, mely hatalmas hegyláncokon, mely völgyekben vezet keresztül, természeti szépségekben pazar vidék. Hidak, támfalak tartják az új útvonalat, melynek mentén két kilátó is épült és több forrásfoglalás történt. Ugyancsak most készült el a Fekete-Tisza forrásvidékén egy új útszakasz. A két út megépítése 14 millió pengőbe került. Tíralehetőségeink már vannak...

— Kiigazodott már, Hébli úr, a benzinkutak árusítási idejéről?

— Már kezdek! Benzinkutakból hétköznapokon, általában az élelmiszerüzletek nyitvatartásának ideje alatt szabad üzemanyagot árusítani. Az élelmiszerüzletek déli zárvatartási kötelezettsége azonban nem terjed ki a benzinkutakra. Na már most: egyrészt vannak autók, melyeket ezen az időn kívül is ki szabad szolgálni, másrészt, vannak benzinkutak, melyek a nyitvatartás idején túl is bárki részére árusíthatnak. Értjük! Tovább: a rendelet felsorolja azokat a városokat és községeket, amelyek területén egy és külön azokat, melyek területén két kútból szabad folytonosan árusítani. A rendeleten elég nehéz eligazodni, de akinek E betű jutott, annak idő is jutott a rendelet — kiértékelésére.

— Bucsúzóul még valami jó hírt, Hébli úr?

— Szolgálak vele. A kereskedelmi és közlekedésiügyi miniszter írja költségvetésében: „A háború után a közúti gépjárműközlekedés a közúti közlekedést lényegesen át fogja alakítani. Erre a szempontokra az új utak építésénél már most figyelemmel vagyok.” Jövőre ezek szerint 5,5 millió költséggel 120 km bekötőt építse révén 25 községet kapcsolnak az úthálózatba. 1944-ben a kiépített bekötő utak hossza 4655 km-re, a bekötött községek száma pedig 1520-ra fog emelkedni, 1944-ben 8837 km-re fog emel-

kedni az állami közúthálózat hossza, amely 1943-ban 8765 km volt. A vármegyei és városi közutak hossza 39.698 km-t tett ki.

— Biztató jelek, Hébli úr, csak már használhatnánk ezeket az utakat úgy Isten igazába! — Más hír?

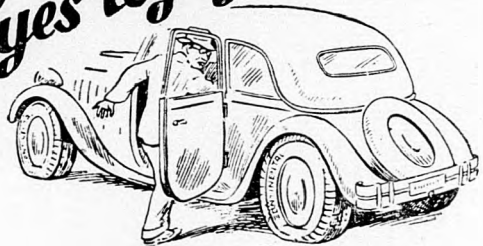
— A budapesti Bosch-ház 25 esztendő jubileuma alkalmából izlésesen kiállított broszírával lepte meg a magyar autos-motoros társadalmat. A tetszetős és tanulságos füzet, melyet a lapunkra hivatkozó olvasóinknak díjmentesen küld meg a Bosch-cég (Budapest V., Váci-út 22—24.) bepillantást nyújt abba a szakszerű munkába, melyet a Bosch név fémjelez. A füzet a mai E-betűs és főleg E-betű nélküli világban szoros összekötő kapcsolatot létesít a Bosch-ház és az egyelőre kényszergyaloglásra ítélt autos-motoros társadalom között.

Angol szakkörök sokat foglalkoznak a brit-USA-egyezmények ama pontjával, mely a szintetikus gumi terén való munkálkodást az amerikaiaknak biztosítja, míg az angol gumipar szerepét a természetes gumi feldolgozásában jelöli meg. A brit nyersgumi gazdálkodás egyik legjelentősebb faktora, Eric Miller, szükségesnek látta a felizgatott kedélyek lecsillapítását, mondván, hogy a természetes gumi a háború után is bizonyos célokra a legzsidóságosabb és legalkalmasabb nyersanyag marad, bár a műgumi más vonatkozásban fog felhasználásra kerülni. Mindenesetre háború utánra természetes gumiban jelentékeny mérvű túlkínálattal kell számolni.

Az USA—Mexikó olajkonfliktus kiegyezéssel végződött. Az egyezményben az USA olajvállalatoknak kilitásuk nyílik arra, hogy egykor ismét bekapcsolódhassanak a mexikói olaj feltárásiába. Az angol vállalatoknak ilyesmire nincsen lehetőségük.

A német vasút 40 városban úgy képes megoldani a ház-ház forgalmat, hogy a megrakott vagonokat 16, 24 és 32 kerekű „roller”-eken traktorokkal rendelkezési helyükre vontatja. Ezek a zömök gumikerekeken gördülő rollerek 40, 100, sőt 150 tonnát képesek szállítani. Még nagyobb terhek szállítását egymás mellé, vagy sorba kapcsolt rollerekkel, esetleg több vontatóval oldják meg. Hidakat, hajótöréseket, óriás kazánokat szállítottak már így összeszerelve egydarabban.

Gondoskodj a helyes légnyomásról



Abroncsaid így tovább tartanak!

Continental

CONTINENTAL GUMIÁRU KERESKEDELMI KFT.
BUDAPEST, V., SZÉCHENYI-RAKPART 19. TELEFON: 122—042

A generátorgáz üzem a háború termelte ki — de megmarad háború utánra is!

A generátorgáz (fagáz, faszöngáz stb.) üzem a háborúnak köszönheti népszerűségét. Kevés a motalkó, kevés a gázolaj, a palackgáz, helyébe a generátorgáz üzem lépett és ma alig látni tehergépkocsit, melyen fel ne fedezhetnők a gázgenerátort és a gáz tisztítására szolgáló köcsögszerű berendezést. A generátorgáz üzem viszont nem háborús tállomány, még a régi jó békeidőben született, de akkor inkább mint érdekes kísérlet, mint érdekes lehetőség izgatta a tervezőket és általános gyakorlati alkalmazására csak igen kevesen gondoltak. A háborús szükségben kétszeres iramban indult meg a kísérletezés és ennek köszönhetjük, hogy ma már olyan gázgenerátorokkal rendelkezünk, melyek tökéletes üzemre adnak, melyek kezelése nem körülményes, nem piszkos és melyek segítségével alig csökkent teljesítmény mellett az üzembehelyezési idő sem jöhet számításba.

Joggal mondhatjuk, hogy a tehergépjármű és részben a személygépjármű forgalmát a generátorgáz mentette meg és a tehergépkocsiüzem ma elképzelhetetlen volna, ha nem volnának olcsón beszerezhető és üzembehelyezhető a műszakilag majdnem tökéletes gázgenerátorok.

Más kérdés természetesen az, hogy mi történik majd a béke beköszönte után a sokezer generátorral, amikor már hála a magyar köolajelőfordulásoknak, bővíben leszünk, nem pedig szűkében az üzemanyagunk. Kétségtelen, hogy sokan, sőt mondhatni a gépjárműtulajdonosok túlnyomó része visszatér az egyszerűbb, bár lényegesen drágább benzin- vagy gázolajüzemhez. Viszont lesznek, akik szemelőtt tartva a generátorgáz üzem hasonlíthatatlan olcsóságát, megmaradnak a gázfejlesztő kazán mellett.

A teher- és személygépkocsikról leszerelt gázgenerátorok mégsem kerülnek majd az ócskavastelepre, hiszen kitűnő szolgálatokat tesznek majd a mezőgazdasági, a traktor, szántógép stb. üzemben. A generátorok üzemanyaga ugyanis nagyrészt hulladékanyag, legalább is békebeli hulladékanyag. A kukoricatorzsa, a fűrésztelepek hulladéka stb., nagyszérien alkalmas a generátorok táplálására. akármilyen olcsó is lesz békében az adómentes benzin, a kukoricacsutka mindig jóval olcsóbb lesz és így sok mezőgazdasági üzem benzin helyett generátoros traktorral fogja elvégezni a szántást, a

eséplést stb., majdnem ingyenesen. A villamoshálózatoktól félreeső falvak és települések, tanyák villamosenergiával, villamosvilágítással való ellátása is lehetőségessé válik majd oly módon, hogy régi, kislejtezett gépkocsimotorokat alakítanak át generátorgáz-üzemre és hajtának meg velük dinamókat, szinte ingyen termelve így az elektromos áramot. A Felvidék és Ruszínföld fűrésztelepei így szinte ingyen láthatják el üzemüket energiával, villamosárammal az egyébként békében alig értékesíthető hulladék faanyag elgázosítása révén, szinte felmerhetetlen lehetőségek nyílnak és ilyen módon értékesíthetők lesznek a legkisejteztebb, de még jó motorral bíró ócska tehergépkocsik is, melyek kiszereit és fagázüzemre átalított motorja mint olcsó energiaforrás teszi rentábilisabbá, versenyképesebbé a termelést.

A generátorüzemű szivattyúk nagy szolgálatokat tehetnek az öntözés terén, az öntözéssel felfokozott termelés nemzetgazdasági jelentőségét felesleges bővebben vázolni.

Nem kell tehát félteni a gázgenerátort, a ma felszerelt generátorok nemcsak gazdára fognak találni a háború után, nemcsak használt generátorokban lesz nagy a kereslet, de piacot fognak találni azok a gázgenerátorok is, melyek gyártása gözerővel indult meg és nem csökken majd a remélhetőleg boldog békeesztendőben sem.



STEYR-DAIMLER-PUCH-MŰVEK
MAGYAR KERESKEDELMI R.-T.



motorkezelőknek

MAGYARORSZÁGI VEZÉRKÉPVISELETE

DÓRY ÉS TÁRSA KFT.

BUDAPEST, VI., ARADI-UTCA 44

TELEFON: 122-455, 121-944

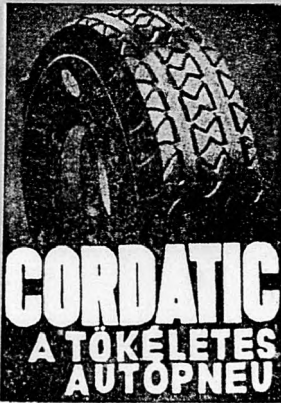
Használt gépek raktáron



Minden Bosch gyártmány értékét növeli a mögötte álló teljesítőképes Bosch szolgálati szervezet. Ennek minden tagja képzett elektromos specialista, aki megfelelő üzemi felszereléssel és alkatrészekkel rendelkezik.



BOSCH



CORDATIC SERVICE ÁLLOMÁSOK

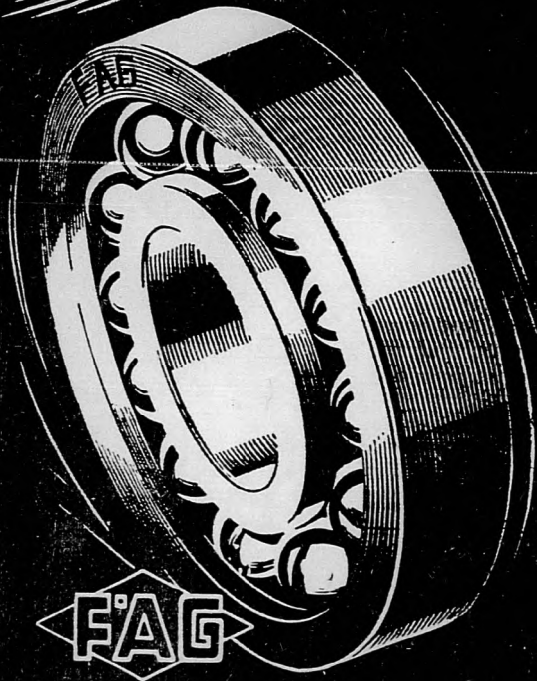
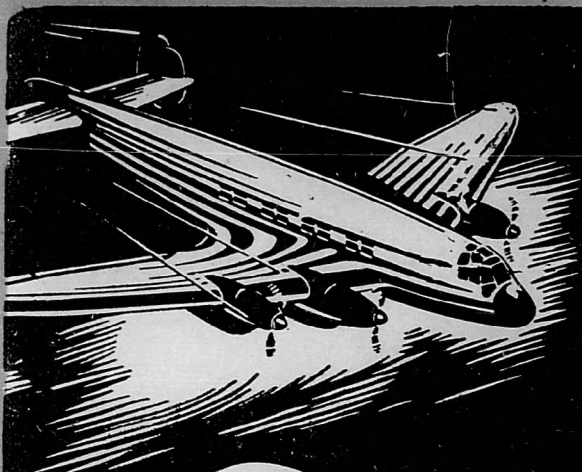
Központ: Cordatic Magyar Gumiabroncs Rt, Budapest VI, Mozsár-utca 9

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: Szedoglavits Alajos, Ferenc József-tér 2. Tel.: 555. Lakás: 25.
Bicske: Ideiglenesen Tatatóvároshoz csatolva.
Bonyhád: Körzet székhelye: Szekszárd.
Cegléd: Ideiglenesen Szolnokhoz csatolva.
Debrecen: Szabó Zsigmond, Ferenc J.-u. 10. T. 10-40.

Dunaföldvár: Ideiglenesen Szekesfehértvárhoz csatolva.
Eger: Domján Jenő, Gere Mátyás-u. 1. Tel.: 298.
Ersekújvár: 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, Andrásy-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): Gyalkay K., Klapka Gy.-út 13. Tel.: 46.
Komárom (Balpárt): Mőrocz Péter, Nádor-u. 15. Tel.: 44.
Léva: Tatár Sándor, Sze-

pešy-út 3. Tel.: 148.
Losoncz: Autó Sport Szalon, Horthy M.-tér 17. T. 118.
Makó: Horvák 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: Arvay György, Szilágyi D.-u. 6. T. 13-07.
Nyíregyháza: László Lajos, Horthy Miklós-tér 1. T. 115.
Orosháza: v. Sziígyártó Szabó S., Paccsirta u. 8. Tel.: 82.
Ózd: Ideiglenesen Egerhez csatolva.
Pápa: Ifj. 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. Ték: 103.
Sátoraljujhely: Ideiglenesen Kassához csatolva.
Siófok: Siófok Fürdőbérli Rt., Fürdőtelep. Tel.: 1.

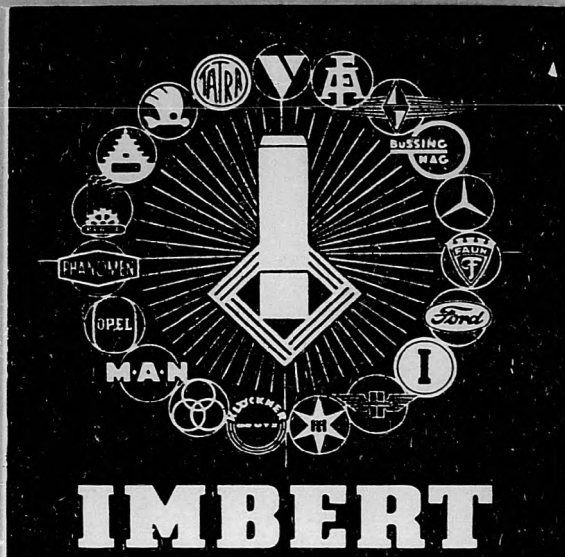
Sopron: Thirring Jenő, Várkerület 75. Tel.: 160.
Szabadka: Vujkovic György, Hitler-tér 5. Tel.: 6-69.
Szatmárnémeti: Szatmárvármegyei Gazd. Bank Rt., Horthy M.-tér 6. T. 335.
Szekszárd: Ekcs József és Tsa, Rákóczi-út 77. T. 137.
Szentes: Weinberger Gábor, Br. Harucker-u. 9. T.: 136.
Székelyudvarhely: Zárug és Balássy, Kossuth Lajos-u. 15. Tel.: 34.
Szekesfehértvár: ifj. Kirisits József, Budai-út 1. Tel.: 7-19.
Szolnok: Réti Gyula, Mária-utca 2. Tel. 5-34.
Szombathely: Central Garage, 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.



FAG

**FAG
GOLYÓCSAPÁGY
KÉPVISELET**

**HESZ ÉS TÁRSA
BUDAPEST, VIII., PRÁTER-U. 22
TELEFON: 331-715 ÉS 135-155**



IMBERT

**FAGÁZGENERÁTOR
KÖZÉPEUROPA LEGLTÉRJEDETTB GENERÁTORA**

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

IMBERT-GENERATOREN-GESELLSCHAFT MBH., KÖLN
magyarországi vezérképviseletétől
SUPPAN-KOLLERICH és TSA
Budapest, IV., Ferenc József telpart 21. Telefon: 162.946



**MINDÉG
TÖKÉLETES A
KRONPRINZ
KERÉK**

VEZÉRKÉPVISELET:
PERNYE KÁROLY
Budapest, VI., Jókai utca 12

