

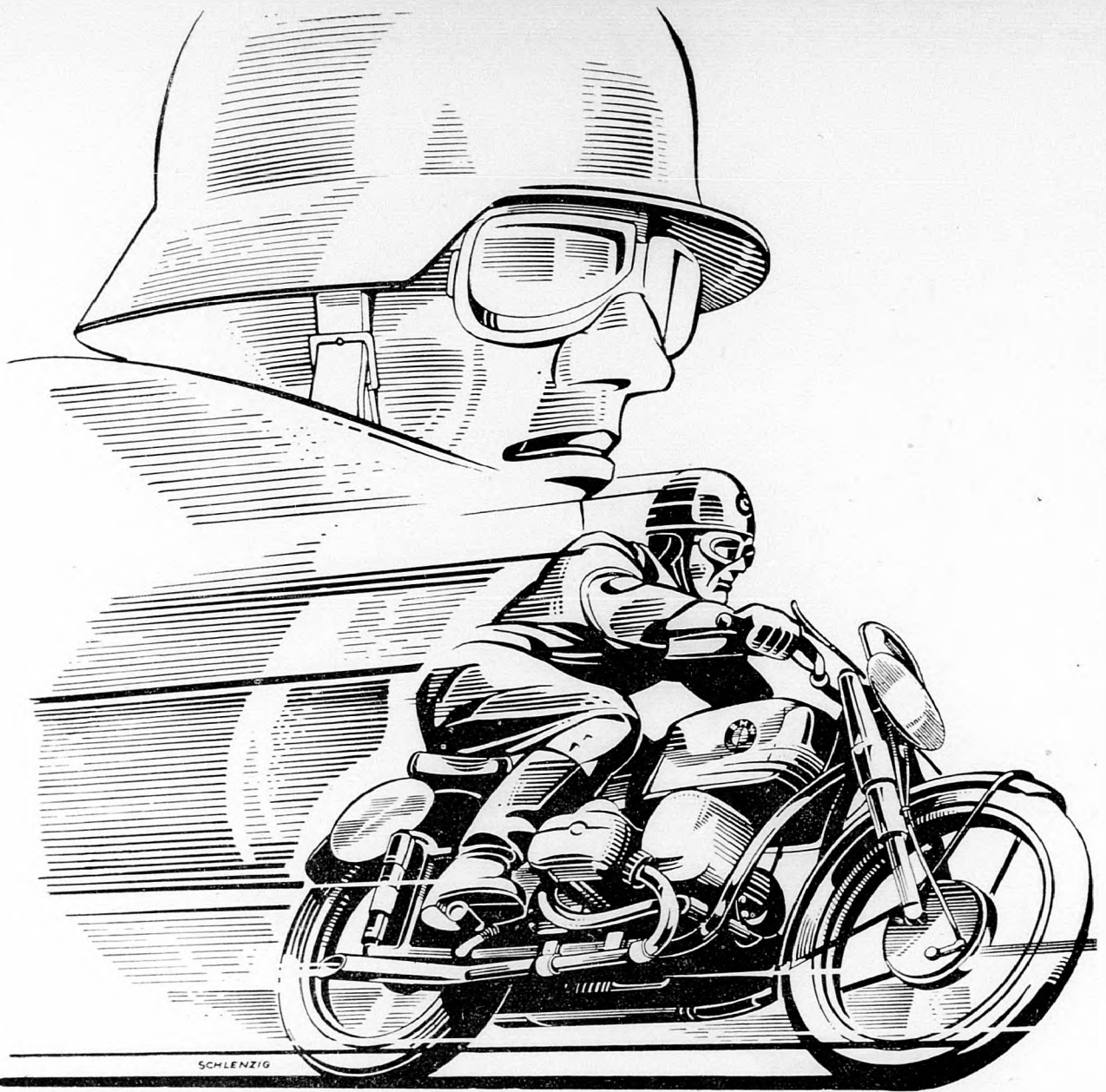
ÁRA
50
FILLÉR

Autó Motor

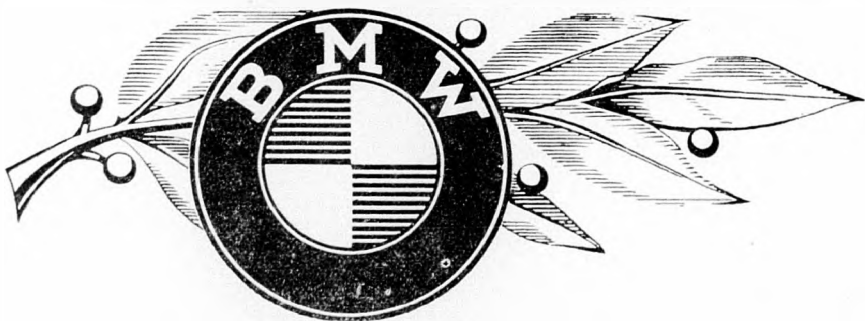
XV. ÉVFOLYAM 12. SZ. 1943. DEC. 15

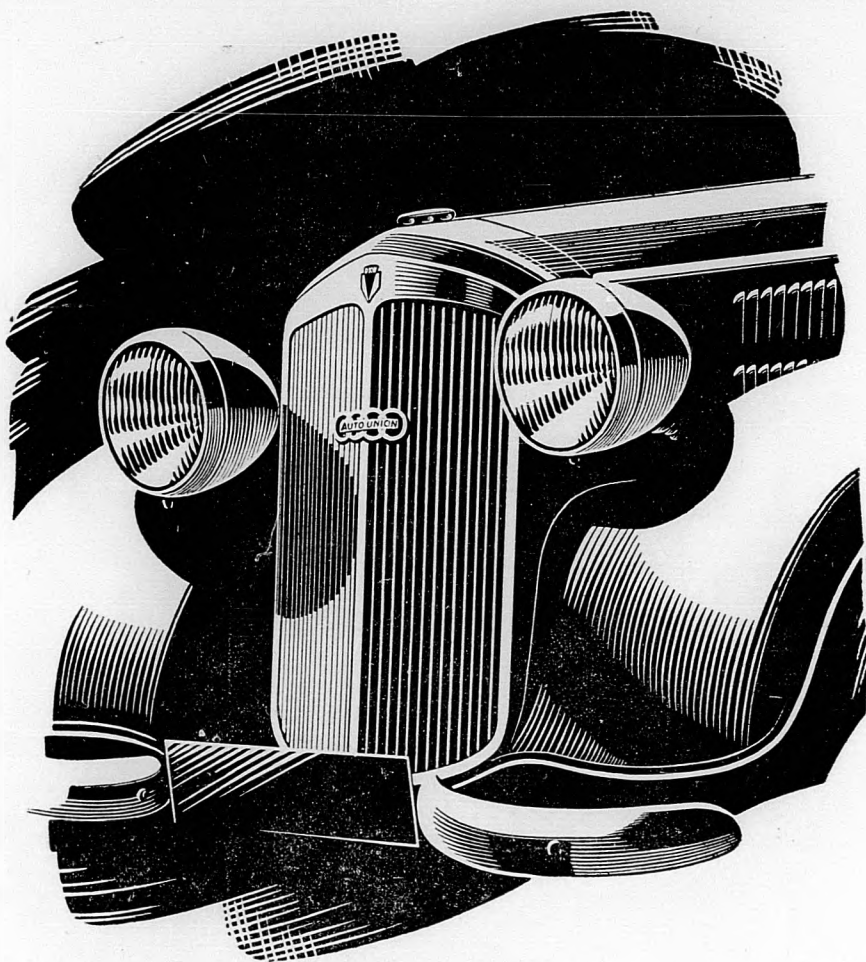
Minden terepakadályt legyőz
a hernyótalpas NSU vontató-
motorkerékpár





**EGYKOR A VERSENYEKEN MA A HÁBORÚBAN
A LEGJOBBNAK BIZONYULT**





Kellemes

karácsonyi ünnepeket

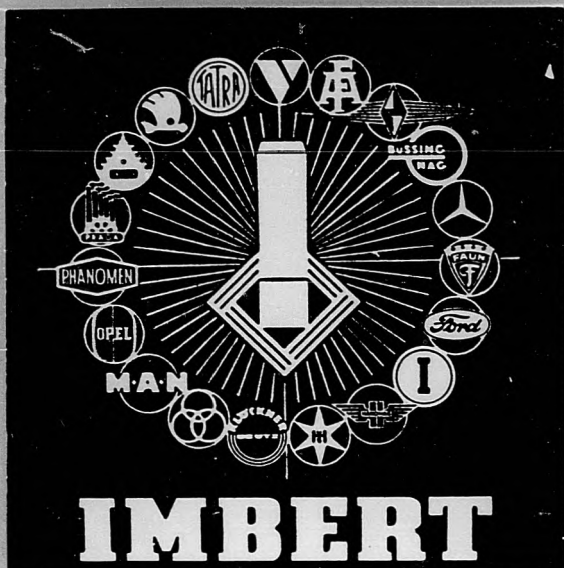
és

boldog újévet kíván

MAJLÁTH M.

DKW autók és motorkerékpárok vezérképviselése

BUDAPEST, VI., LEHEL-UTCA 2



IMBERT

FAGAZGENERATOR
KÖZLEPEURÓPA LEGELTERJEDTEBB GENERÁTORA

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

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



**MINDÉG
TÖKÉLETES A**

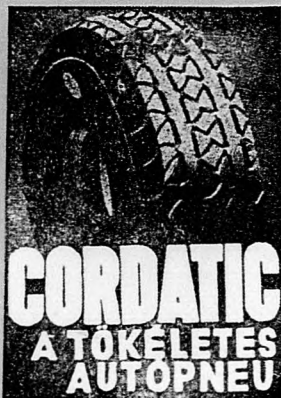
**KRONPRINZ
KERÉK**

VEZÉRKÉPVISELET:
GÉPKOCSIALKATRÉSZ és
SZERSZÁMKERESKEDELMI K.F.I.
Budapest, VI., Jókai ucca 12



CORDATIC SERVICE ÁLLOMÁSOK

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



CORDATIC
A TÖKÉLETES
AUTÓPNEU

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 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: Györi 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 (Balspart): Möröcz Péter, Nádor-u. 15. Tel.: 44.
Léva: Tatár Sándor, Sze-

pessy-út 3. Tel.: 148.
Losoncz: Autó 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.
Orosháza: v. Sziijgyártó Szabó S., Pacsirta u. 8. Tel.: 82.
Ózd: Ideiglenesen Egerhez csatolva.
Pápa: Ifj. Legény Ferenc, Jókai Mór-u. 110. T. 12-54.
Pécs: Mestritsz Endre, Munkácsy M.-u. 35. T. 26-72.
Rimaszombat: Dr. Fényes Elemér, Forgách-u. 12. Tel.: 103.
Sátoraljaihegy: Ideiglenesen Kassához csatolva.
Siófok: Siófok Fürdőbértől 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: Ékes József és Tsa. Rákóczi-út 77. T. 137.
Szentes: Weinberger Gábor, Br. Harucker-u. 9. T.: 136.
Székeludvarhely: Zárug és Balássy, Kossuth Lajos-u. 15. Tel.: 34.
Székesfehérvár: ifj. Kirisits József, Budai-út 1. Tel.: 7-19.
Szolnok: Réti Gyula, Máriá-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: Ungvölgyi Műszaki és Keresk. Kft., Kossuth-tér 4. Tel.: 246.
Veszprém: Regényi József, Szabadság-tér 1. Tel.: 99.
Zalaegerszeg: Ideiglenesen Szombathelyhez csatolva.

SVÁJCI

AUTARK-NEGÉRT

FASZÉNGÁZFEJLESZTŐ KÉSZÜLÉK
GÉPJÁRMŰVEK SZÁMÁRA

KEZELÉSE LEGEGYSZERŰBB
ÜZEMBIZTONSÁGA LEGNAGYOBB
BESZERZÉSI ÁRA LEGOLCSÓBB
HOLTSÚLYA LEGKISEBB
ÜZEMANYAGA LEGKÖNNYEBB
ELKORMOSODÁS NINCS

**MENETKÖZBEN IS EGY KÉZMOZDULATTAL
VEGYES, VAGY BENZINÜZEMRE KAPCSOLHATÓ ÁT**

NEMZETKÖZI GÉPKERESKEDELMI R-T.
XIII., RÉVÉSZ-UTCA 1-5 TELEFONSZÁM: 298-833.

**Az új Shell olaj,
- magyar kincs!**



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

GYÁRTJA A SHELL KŐOLAJ RÉSZVÉNYTÁRSASÁG, BUDAPEST

Előgyujtás

Karácsony? Igen, Karácsony van! De ez a Karácsony — 1943 Karácsonya. Hol vannak azok az idők, amikor úgy éreztük ezen a szent ünnepeken, hogy az a szeretedradó szeretet, a boldog béke szent ünnepe. Ugyan hol jár mostanában az aranyhajú, az örömhirdető angyal, hol vándorolnak a három királyok, hol ragyog bágyadt sejtelmesen a betlehemi csillag? Hol az a Karácsony, melynek szent napján egyetlen boldog testvérőlelésben borult össze mindenki, akiben élt a Hitnek kiirthatatlan, melegítő parazsa.

Ezerkilencszáznegyvenhárom esztendeje, hogy közénk lépett az Ember Fia, a nagy Magyarázó, az új igék roppant erejű Hirdetője. Aki nem hozott magával fegyvert, csak azt a nagy szeretetet, mely minden szeretetnek lett a forrása. Melyet örök kölcsönképpen oltott be a szívekbe.

Kihalt volna a szeretet? Hol vannak azok az apró, szőke kis melegítőókák, melyek ilyenkor Karácsony táján szállnak felénk láthatatlanul és pihennek le nagy csendben a szívünkre, hogy ölelésre tárul a karunk, hogy kikíváncozik belőlünk a jószág, melyet születésekor egyetlen adagban kap utra-valól minden halandó, hogy elviselhetővé váljék a maga és a mások élete. Eme érezzük, vagy nem akarjuk érezni a szelíd szárnyak langyosan legyezgető simogatását? Nem halljuk, vagy nem akarjuk hallani a nagy hívás hangját? Nem merjük felemelni a szemünket, a szívünket messzi távlatokon túlra?

Meghalt volna a szeretet? Örök tél telepedett talán a szívekbe, tagadva tavaszt, megújulást? Hazudtak volna a dalok, melyeket nagyanyáink dúdoltak hófehér bölcsők mellett? Hamisak voltak a színek, melyek pompázó ragyogása színárványt varázsolt abba is, ami ma szürkének tűnik?

Nem, nem a szeretet halt meg! Csak mi haltunk meg kicsit. És összeszorítjuk az ajkunkat, ökölbe szorítjuk a karunkat, amikor úgy éreztük, hogy a lelkünk csókra, ölelésre, simogatásra nyílik. Amikor kétségbeesetten préseljük a fagyos párnát a fülünkre, hogy meg ne halljuk a kis ezüstcsengők csilingelését, amikor magunkra kényszerítjük a közömbösség keményszövésvű köntösét, amikor a távolba pillantunk, hogy — jaj — meg ne lássa szemünk

azt, ami közeli. Amikor a más fájdalom nem a mi fájdalomunk és a mi fájdalomunkat oly bőkezűen ajándékoznak másnak, hogy cserébe a kevés örömet raboljuk el a magunk számára.

Csak a halált követi feltámadás. Mi — nem haltunk meg és mégis annyira várjuk a feltámadást, a jobb kort, mely után forró imádság epedez százezrek ajkán. Várjuk az új Karácsonyt, a szebb, a jobb Karácsonyt, a várvavárt szent ünnepet, melyet nem a szájak, hanem a lelkek ünnepeinek majd.

Mert jönnie kell az új Betlehemnek, az új Megváltásnak. Jön az új Karácsony és vele jönnek az új fészekbe költözött új madarak. Ujra leborulnak a három ősz királyok az új bölcső előtt, új csillag tűnik fel a téli égbolton. És olyan fényes lesz a ragyogása, hogy messze menekül a tél, a fagy, a jég, melyből olyan bőségesen készül a kéreg manapság mindenki szíve számára. Langyos szellő hozza majd a lelkek tavaszát, új dalok születnek az új ragyogásban és megújulnak, harmatosssá fűdenek a szívek, melyek a megújult Igazság új, de mégis régi dalát dalolják.

Messze van ez az új Karácsony? Vagy közel? Ki a megmondhatója. De jönnie kell! Hiszük és valljuk, hogy jön. És magával hozza a békét, az igazságot, a nyugalmat, a jövőt, a munkát.

*

Ismét elmúlt egy esztendő. És — sajnos — ez az esztendő nem hozott semmit a magyar motorsportnak. És ha nem is hozott semmit, annál többet ígért a jövőre. Mert a megismerés, hogy a motorsport honvédelem, sokat, nagyon sokat ígér a jövőre. Esztendő-kön át küzdöttünk, harcoltunk azért, hogy felismerjék a magyar motorsport igazi értékét. Vállaltuk a gúnyt, a meg

nem értést, a vádakat, de — kitartottunk az igazunk mellett. És folytattuk a harcunkat és egyre-újra ismételtük: kell a motorkerékpár, kell a motorsport, szükség van motorkerékpárra, melynek honvédelmi, nemzetvédelmi jelentősége felmérhetetlen. Mely zölaga az ország motorosításának, bölcsője azoknak az ezreknek, akikre adott pillanatban szükség van.

Ma az illetékesek már nem haszontalan ördög-motollát látnak a motorkerékpárban, melyet az adócsavar szorításával kell kiirtani, melynek elterjedését aránytalanul magas vámokkal kell bilincsbe verni. A motorkerékpár ma fontos tényezővé vált. Erről tanuskodik bekapcsolása a leventemozgalomba, ezt bizonyítja az ifjúság országos vezetőjének nagy visszhangot keltett rövid, de nagyjelentőségű tőmondata: Gyorsleventéket akarok!

Ma — már nem kell félteni a motorkerékpárt. És ha a sport szempontjából nem is hozott sokat az elmúlt esztendő, ez a felismerés kárpótol a mult sok mulasztásáért.

*

Az Ű betűnek, a vasár- és ünnepnapok alatti, gépjárműközlekedést engedélyező külön jelzésnek nagy a sikere. Persze azok körében, akiknek kijutott az Ű-ből. Mert a nagy vöröŰ betű ma mintegy rangot jelent az autós világban. Különösen, ha az Ű betűvel díszített gépjármű kormány mellett nőnemű vezető ül.

Kicsit meglepő és feltűnő, hogy nem túl ritka az Ű betűs kocsi. Ugyátszik, igen sokan vannak, akik közlekedése annyira szolgálja a fontos közérdeket, hogy a közérdek vasár- és ünnepnapokon is szenvedne, ha ezek az Ű-betűsök nem gépjárművel szolgálnák

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

Takarékoskodni a gumival? —

Ne sajnáljunk időnként új pneuszelepeket szerelni!

A kényszerű háborús takarékoság arra készítet minden gondolkodó és műszakilag érző gépjárműtulajdonost, hogy gondosan ügyeljen gumija belső nyomására és elkerülje annak a lehetőségét, hogy „puhán” járjon, hiszen a puha gumi sokkal gyorsabban kopik, mint a megfelelő és előírt nyomásra felújt. Sokan vannak, akik inkább vállalják a fokozottabb rázást és az előírtnál is keményebb gumival járnak abból a helyes elgondolásból indulva ki, hogy az előírtnál is keményebbre felújt gumi kopasa lassúbb.

Nem elegendő a gumit felújni! Gondoskodni kell arról is, hogy a szükséges belső légnyomás állandóan meglegyen és nemcsak közvetlenül a felpumpálás után. A belső gumi ugyanis idővel veszít a nyomásából. Ennek három oka lehet, vagy apró és csak gondos vizsgálattal felfedezhető kis tűszúrás van benne, vagy hibás a szelepbelsőrés, vagy pedig a mesterséges gumiból készült tömlő porozitása a szokottnál is nagyobb. Hogy sorrendet tartsunk, mindjárt a harmadik esettel kezdjük. A szintétikus gumi, a buna és társainak köre kétségtelenül alkalmas a természetes, tehát a növényi gumi pótlására, sőt azzal szemben bizonyos előnyei is vannak, nagyobb a mechanikai ellenállóképessége a kopással szemben és nagyobb a vegyi ellenállóképessége az oldószerekkel, tehát a benzinnel, olajjal stb. szemben. Így tehát eszményi, ha nem is olcsó anyag a pneukópe-nyek gyártására. Viszont mint a tömlők anyaga már kívánivalót hagy hátra. Rugalmassága ugyanis sokkal csekélyebb, mint a természetes gumié és hamarabb szenved maradandó alakváltozást, mint a gumifák levéből származó testvére. Emellett bizonyos gyártási okokból igen gyakran előfordul, hogy a bunából készült tömlő apró, mikroszkopikus likacsokat, úgynevezett pörusokat mutat fel. Ezek a pörusok szabadszemmel nem láthatók és a levegőt olyan csekély mértékben eresztik át, hogy a megszokott vízpróbával sem fedezhetők fel, viszont — idővel átengedik a tömlőbe nyomás alatt pumpált levegő egyrészét, a gumi tehát elpuhul és belső nyomása mélyen alatta van az eredetinek.

A bunás tömlővel szerelt kereket tehát gyakrabban illik pumpálni és gyakrabban végezni az ellenőrzést a nyomásmérővel, lehetőleg minden két-három nap akkor is, ha kocsink vagy motorunk csak igen csekély kilométerteljesítményt végez.

A pneumatiknak kicsiny, igénytelen és igen elhanyagolt része a szelep, mely pedig életbevágó fontosságú már csak azért is, mert ettől az apró kis alkatrésztől, illetve a gumival bevont és rugócskával ellátott úgynevezett szelepbelsőstől függ, hogy a kerekünk mennyire tartja a nyomást.

A szelepbelsőrés (közönségesen Schradernek hívják) szerkezete eléggé komplikált, tekintettel arra, hogy annak alkatrészeit igen kis térre kell összeszorítani, hiszen az egész szelepbelső alig nyom többet egy grammnál, mégis kereken tíz részből áll, melyek mindegyike befolyással van a szelep jó tömítésére.

A szelepbelső légvitalisabb része a két gumis alkatrész, a gumival bevont tömítés és a gumis párna, melyhez rugó szorítja a tömítést. Nagyon sok függ ennek a kis, alig másfél centiméter hosszú és alig néhány milliméter vastag rugócskának anyagától. A rugónak ugyanis nem szabad túl keménynek lennie, mert akkor túl nagy ellenállást gyakorol a pumpával bepréselt sűrített levegővel szemben és tulságosan megizzasztaná azt, aki az országúton kényszerül felpumpálni a kereket. Ugyanakkor azonban elég keménynek kell lennie ahhoz, hogy tökéletesen záró „ajtót” képezzen a belső légnyomás és a külső levegő között. És — ellent kell állania a kerék gyors forgása alkalmával fellépő központfutó erőnek, mely arra törekszik, hogy a gumis párnát kiemelje féskéből, azaz a gumis tömítésről. A központfutó erő a mai kisméretű, tehát a régieknél magasabb fordulatu kerekeknél eléggé tekintélyes.

Megértjük tehát, hogy a meglehetősen igénybevett kis rugócska idővel kifárad és már nem préseli oda kellő eréllyel a gumipárnát a tömítéshez. Ilyenkor levegővesztéses állhat elő, amit gyakorlatiasan gondolkodó és cselekvő gépjárművezetők úgy állapítanak meg, hogy benyalazzák a szelep torkát. Ha a szelep ilyenkor „buborékol”, úgy kétségtelen, hogy a szelepbelső a ludas és hiába csavarjuk fel teljes erővel a szelepszapát, a sapkán át könnyen szivároghat át levegő, különösen akkor, ha annak belső gumitömítése már megkeményedett és vesztett rugalmasságából.

A szelepbelsőrés filléres alkatrész, öt darabot tartalmazó kis bádogdobozkában kapható és helyesen cselekszünk, ha ezekből megfelelő készletet tartva raktáron, azonnal új szelepbelsőt szerelünk, ha a szelep szivárgásra gyanus. A kivett hibás szelepbelsőt ne rakjuk a szerszámok közé, hanem hajtsuk minél távolabbra, nehogy utóbb tevédecsből újra üzembe állítsuk.

Ha olyankor észleljük azt, hogy a szelepünk ereszt és nincsen kéznél új példány, úgy ideiglenesen segíthetünk magunkon oly módon, hogy a szelepbelsőrészt egy kicsit megcsavargatjuk, hogy a gumis részek jobb fekvését érjük el. Néha segít ez a módszer, különösen akkor, ha a gumis tömítésre fél csepp olajat is kentünk. De azonnal ki a hibás szelepbelsővel, amikor elérjük az első garázst vagy javító-műhelyt.

CSEPEL MOTOR SZOLGÁLAT

PAULINY LAJOS

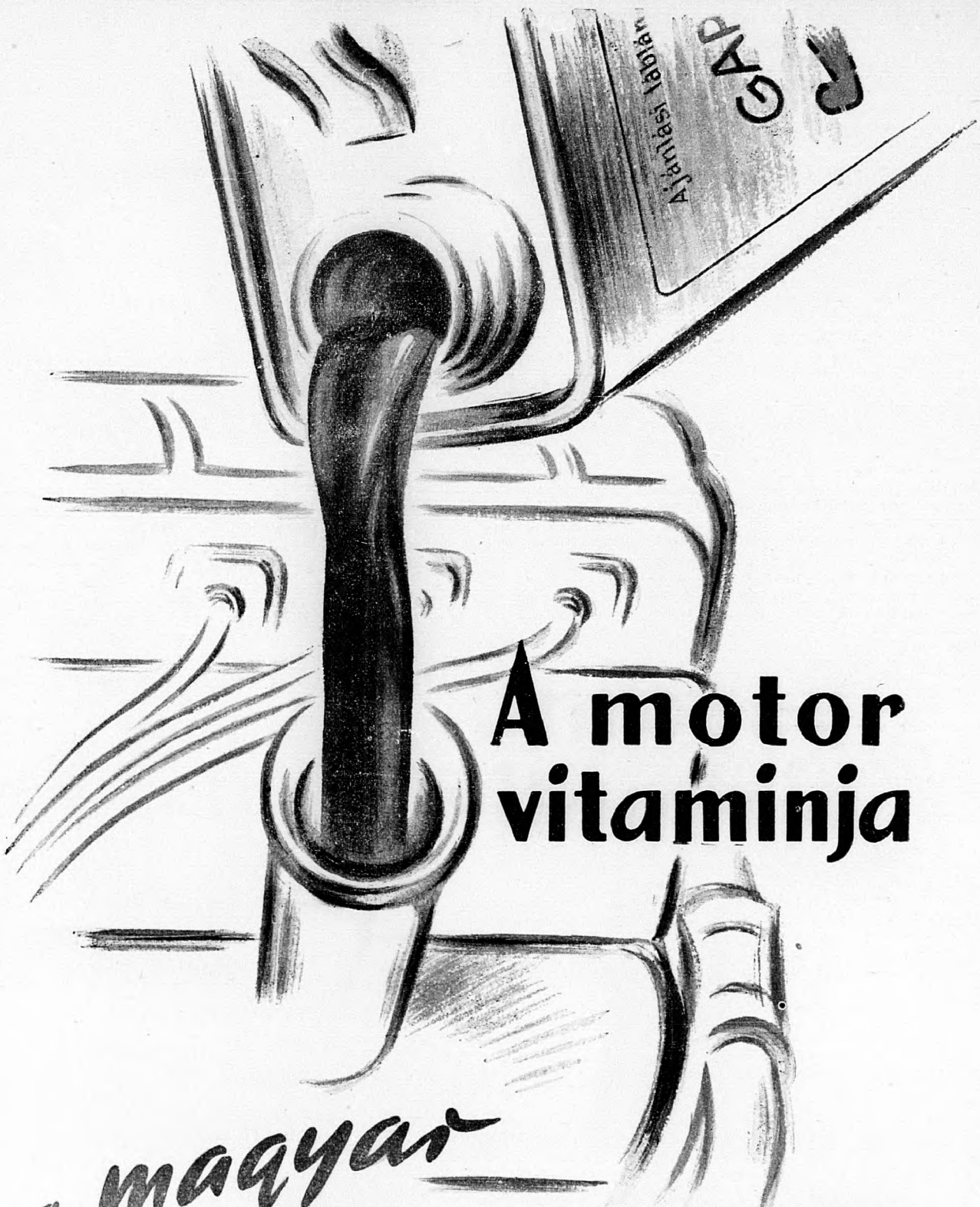
MOTORALKATRÉSZGYÁRTÓ ÉS JAVÍTÓ ÜZEM
MOTORJÁRMŰ ÉS ALKATRÉSZ NAGYKERESKEDÉS

BUDAPEST, V., FELKA-UTCA 6

TELEFON: 298-258

Kérje a most megjelent II. számú motoralkatrész és javítási **ÁRJEGYZÉKET!**





A motor vitaminja

a magyar

Mobiloil

BEJEGYZETT VEDJEGY

A motorosított háború
legújabb sütetű mindenescseléde –

a hernyótalpas motorkerékpár

(Vegyük szemügyre a címlapképet.)

A háború különleges követelményei egész sorát termelték ki a különleges célokat szolgáló és különleges elgondolások alapján épített különleges gépjárműveknek. De ki hitte volna, hogy végül még a műszaki fából vas-kerika is megszületik: a hernyótalpas motorkerékpár. Mely nem más, mint a hernyótalpas vontató és a motorkerékpár összeházasítása.

Az NSU vontatómotorkerékpárról van szó, mely – tulajdonképpen nem is motorkerékpár, hiszen sem két, sem pedig három a kereke, hanem csak egyetlenegy, mert hiszen a hernyótalpakon belül pörgő tizenkét kerék tulajdonképpen nem is kerék, mert hiszen nem érintkezik a talajjal, hanem a hernyótalp továbbmozgatására szolgál. És hogy a motorkerékpár jellegén még nagyobb csorba essék, motorja nem valami pompás motorkerékpármotor, hanem szabványos és még hozzá vízűtéses, másfél literes Opel Olympia-motor. És mégis motorkerékpár a gépesített háborúnak ez a legújabb sütetű mindenescseléde, hiszen első kereke szabványos és szabályos paralellogramm villába erősített motorkerékpárkerék és kormányrúdjá is jellegzetesen motorkerékpár kormány.

De becsületesen be kell vallani azt is, hogy ez a motorkerékpár villába erősített motorkerékpár kerék és a motorkerékpár kormány, csak részben szolgálja a kormányzást. A gép konstrukciója ugyanis műszakilag úgy van megoldva, hogy az első kerék csak addig kormányoz, amíg a kormányrudat csak mérsékelten vágja be a vezető, tehát amikor jó úton halad tekintélyes sebességgel. Ha a gép lassan halad és a vezető nagyot „vág be” a kormányon, abban a pillanatban már a hernyótalpak veszik át a kormányzás szerepét oly módon, hogy a kormányrud elfordítása lefékezi az egyik hernyótalpat, akarcsak a „komoly” vontatóknál, vagy a hernyótalpas harci-kocsiknál.

Rendkívül érdekesek ennek a hadicselédnek a műszaki adatai. Sebessége elsőrendű úttesten eléri a nyolcvan kilométert, 80%-os emelkedőn képes felkapaszkodni, tehát olyan kaptatón, mely százméteres távon nyolcvan méternyit emelkedik (!). A gép teljes hossza alig három méter, legnagyobb szélessége egy méter, három méter átmérőjű körben meg tud fordulni, 44 centiméteres vízmélységen még „száraz lábbal” halad át, önsúlya ezzel szemben 1235 kiló.

A hernyótalpas hadimotorkerékpár főleg arra a célra szolgál, hogy kisebb terheket vontasson igen nehéz tereviszonyok között olyan keskeny ösvényeken, ahol a nagy vontató képtelen átvergődni, egyaránt használható teher vagy kisebb löveg vontatására. Hernyótalpai gumitéglanyokkal vannak ellátva, úgyhogy jó úton aránylag zajtalanul és túlzott rázás nélkül képes haladni és főleg mocsaras, sáros talajon állja meg a helyét, mert kis önsúlya miatt nem süllyed mélyen a leglazább talajon sem. Így az afrikai sivatagi harcokban is nagyszerűen állotta meg a helyét és nagy segítségére volt az ottani csapattesteknek abban, hogy az ügynevezett rugalmas elhárítás taktikájának gyakorlásához szükséges sebességgel végezze a dolgát a legmélyebb homokban is. Hogy ez a gép megszületését főleg Afrikának, helyesebben az afrikai harcoknak köszönhetette, arra vall különben az is, hogy a motor vízűtése független a sebességtől, mert a légáramlatot külön szélkerék kelti, a hűtés így 2–3 kilométeres sebességben is tökéletes a legforróbb trópusi napsütésben is.

A hernyótalpas motorkerékpár nagyszerűen megállotta helyét Afrikában, az ottani harcok elültével a keleti arcvonalon szolgál és a karéliei fakitermelési munkálatoknál is hűen megállja a helyét, de bevált, mint tökéletesen tereparó csapat- és anyagszállító, valamint hírvivő jármű is.



Bosch fényszóró
évtizedek óta a gépjárművek elismerten legjobb világítása! Tetszetős külső és kiváló fényhatás jellemzi a világszerte elterjedt több milliónyi fényszórót, ködlámpát és kislámpát. Az előírásos Bosch világítás ugyanolyan megbízható, mint a többi elektromos felszerelés, melynek védjegye:

Bosch

Ha a motor — dadog...

Minden gépjárművezető tudja, hogy ha a motor elkezd dadogni, azaz szabálytalanul, kihagyogatva pörögni, úgy vagy az üzemanyagellátás körül van hiba, vagy a benzinvezeték, vagy a fuvókák egyike-másika dugult el, vagy a gyújtás körül történik valami nem kívánatos jelenség. Persze vannak olyan „dadogások” is, melyek gyökere mélyebben rejtőzik, talán a szelepek, vagy a vezérlés házatáján, szerencsére az ilyen komplikáltabb eredetű dadogások ritkák, úgyhogy nem igen akad velük dolgunk.

Ha motorunk szabálytalanul kezd dolgozni, úgy az első lépés: ki a kupplinggal és a gázzal játszva feltúráttni a motort. Ha a dadogás az üzemanyag-ellátás szabálytalansága miatt állott elő, úgy ez a mesterfogás többnyire segít a bajon, mert kiszívja a fuvókába esetleg beszorult piszokszemcsét. Ha nem javul a helyzet, úgy nincsen más teendők, mint néhányat nyomogatni a porlasztó keverőkamrájának usztató gombján. Ha ugyanis a benzinvezetékben van dugulás, úgy az usztatás sikertelen lesz és hiába nyomogatjuk kitartóan a gombot. A karburátorból csak nem csordul az üzemanyag. Ha azonban mégis csordul és az üzem mérsem válik szabályossá, úgy minden valószínűség szerint a gyújtás körül van a hiba. Lehetséges, hogy valamelyik gyertya van úgynevezett félsluszban, azaz néha leadja a szikrát, néha nem. Ennek megállapítására ott a gyertyavizsgáló ceruza, mely azonnal elárulja, hogy melyik gyertya körül kereskedjünk.

Többnyire azonban nem a gyertya a ludas, hanem a gyújtási rendszernek valamelyik távolabbi alkotórésze, többnyire a megszakító.

Ha módunkban van, úgy a hibát szakavatott és hozzáértő műhelyben állapítassuk meg és javíttassuk ki. Ma, amikor a korlátozó rendelkezések következtében amúgysem kerülünk ki az országra, ez nem okoz nehézséget, legfeljebb az Ű-betűsöknél — vasárnap, amikor nincsenek nyitva a műhelyek.

A megszakítóhoz, de általában a gyújtási rendszerhez csak az nyuljon, aki ismeri annak egész berendezését, működését. Ellenkező esetben ugyanis több bajt okozhat, mint hasznot és egy hibából hármat is csinálhat.

A megszakítóról annyit mindenkinek illik tudni, hogy azon kell beállítani a kontaktus-hézagot és hogy ez a hézag idővel megváltozik. A megszakító kalapácson ugyanis műanyag bütyök „lakik”, ez a fiberbütyök követi a megszakító-tengely bütykét és adja át annak emelését a megszakítóknak. A fiber — mint minden anyag — kopik és idővel annyira elkopik, hogy a szakítókalapács már nem nyit eléggé és képtelen megfelelő szakítást előidézni. Ilyenkor utána kell állítani a megszakító-hézagot a helyes (0,3—0,5 mm.) mértékre, ellenkező esetben szabálytalanul válik a gyújtás és a motor egyszerre csak elkezd dadogni. Az avatott autós jól tudja, hogy idővel előáll ez a hiba és úgy előzi meg, hogy a rendszeres karbantartás alkalmával nemesak beállíthatja a hézagot, ha-

nem gondoskodik arról, hogy Mihály bácsi ráceppentse azt a néhány csepp olajat a szakító-tengely bütykét kenő filepárnára, melyre annak a jó kenés érdekében szüksége van. A rendszeresen adagolt néhány csepp olaj csodákat képes művelni és meglátoomszorozza a szakító élettartamát.

A motor kellemetlen és üzemanyagot pocsékoló dadogása többnyire a megszakító hibájára vezethető vissza. Aki a karbantartáskor a megszakítót is megvizsgálhatja, az csak ritkán találkozhat ezzel a kellemetlen és bosszantó tünetténnel.

Élénk élet az FTC-ben. Szinte megható az a nagy ragaszkodás a tradíciókhoz, amit az FTC motorosai csütörtök esti összejevelelel láthatunk. Osszejönnek a fiúk, pontosan minden héten, akár esik, akár fagy. Tekintet nélkül arra, hogy valaki éppen katonakaton (mint pl. Hajdók Laci) vagy fő-fő légoarancsnok, mint az örökké jökdévű Kiss Laci, — eljönnek, hogy egy kicsit vitatkozzanak és sokat emlékezzenek, ábrandozzanak. „Emlékszel 1936-ban a Grand-Prix-re a népligetben?” „Ha újból egy olyant rendezhetnénk.” „Fiúk, szétszedtem a motort, tavaszra egy olyan remek versenyfurikot állított össze belőle, hogy csak bámulni fogtok!” Ilyen és ehhez hasonló „csatakiadások” hangzanak el úgy a komoly „öreg versenyzők”, mint a fiatal és lelkes volt KTT-sek között. Az intézői tisztséget, a már többször megválasztott Nagy Pista tölti be, aki mellesleg még a fiatal gyorsleveték kiképzését is magára vállalta. Jellemző a nagy és őszinte bajtársiasságára, hogy — mikor a többiek elutasították és neki helyben hagyott „Ü”-betűt följajlották — szintén nem fogadta el, mondván, ha ők sem, akkor én sem. Egy biztos, ha vége lesz a háborúnak, ennyi lelkesedéssel és akaraterevel a „Fradí” motorosai elit helyet fognak biztosítani maguknak a motorsport terén.

Az OSRAM-lámpa szerkezete csodálatos!

VIZSGÁLO KESZÜLÉK

Két világítórendszert
— a távfényt és az ernyőzött világot — egyesítettük az OSRAM-BILUXLÁMPA kísérleti üvegburájában. A távfény forrása pontosan a fényzórá gyújtópontjába illeszkedik. Ezt a lámpát méltán sorozhatjuk az „OSRAM”-csodaszervezetekhez.

A teljesítményért szavatol

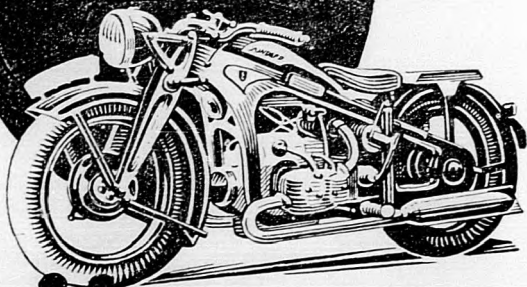
OSRAM

Sok fény kevés áramért!

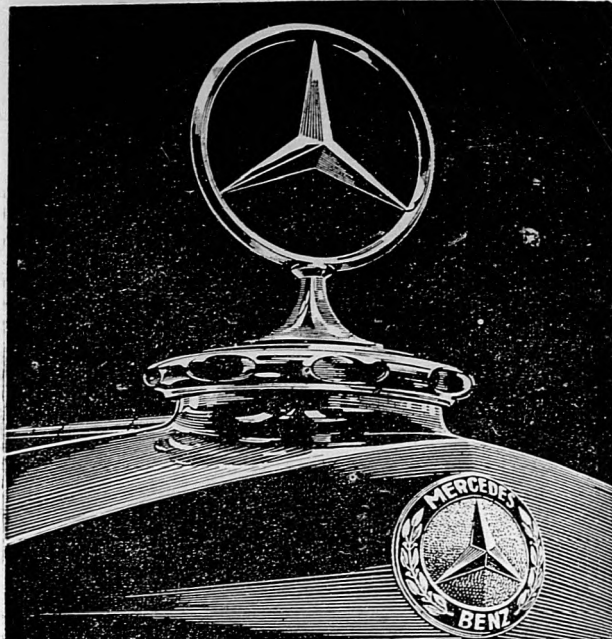
*Kellemes
karácsonyi
ünnepeket és
boldog újévet kíván*

**MOTORKERÉKPÁR
ÉS AUTÓALKATRÉSZ
KERESKEDELMI KFT.**

BUDAPEST,
V., VILMOS CSÁSZÁR-ÚT 60
TELEFON: 121-404

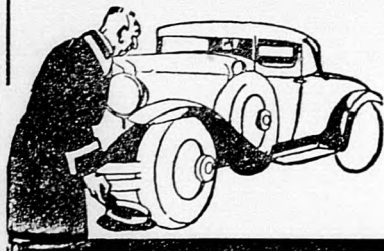


ZÜNDAPP



**A Mercedes-Benz csillag
a gépkocsi és motorgyártás
összes e téren elért csúc-
teljesítmények jelképe.**

M E R C E D E S - B E N Z



**IZ AUTOSNAK
SZÜKSÉGE VAN:**

Külön nagybani eladás

**Viszonteladók részére
legmagasabb
engedmények**

MOTOR- ÉS AUTÓKELLÉK RT

Budapest VI, Jókai-u. 11

**Telefonszámok:
118-365 és 120-578**

Autókályhára
Pneumatikra
Vulkanizálóra
Féketetőre
Izzólámpára (Tungsram)
Lámpabiztosítókra
Hátó tükrökre
Szélvédőtörlőre
Hátó lámpára
Kereső lámpára
Rozsdapasztára
Gyújtógyertyára (Bosch)
Kéziszerszámokra
Kocsiemelőre (Rak)
Hűtőtakaróra
Szemvédőüvegre
Ventillátorszíjra
Adóbélyegvédőre
Belsővilágítás-kapcsolóra
Pneufeszmérőre (Motometer)
Irányjelzőkre (Kaco)
Villanykürtre
Márkás kenőolajokra
Szarvasbőrökre
Szivacsokra
Tisztítóeszközökre
Hűtőmérőkre (Motometer)
Pumpákra
Zsirzóprésekre
Szélvédőszárítóra
stb., stb. ...

Hajítófát sem érnek —

az üzemanyag megtakarítást igéző vegyszerek!

Ujabbán ismét kezdik felújítni a fejüket azok a titokzatos csodaszerek, azok a különféle színű kis kerek tabletták, vagy üvegekbe töltött varázselixírek, melyek abból a célból készülnek, hogy az üzemanyaghoz keverve, a fogyasztást csökkentik. Ami a legérdekesebb, ezek a bűvös-bájos (vagy inkább bűzös-bájos) nedűk és labdacskok nem a legális kereskedelem útján kerülnek forgalomba, hanem háromnegyedik kalmárok útján, megfelelő suttogó propagandával alátámasztva.

Alkalmunk volt két ilyen anyagot vizsgálat alá vetni, az egyik tablettaszerű volt, a másik folyadék. Nos — a tablettaszerű anyaga egyszerű és közönséges naftalin volt, egy kis festékkel rózsaszínűre pingálva. Nagy a gyanú, hogy ezek a tabletták csak részben készültek mostanában, minden valószínűség szerint csak a hangzatos és előkelően festő üvegfiala mai gyártmány, a tartalom azonban nyilván régi molyirtó tabletták, mely mint benzint megtakarító és zseniális szer sokszoros áron szótható a mit sem sejtő autós nyakára. A folyadék — ugyancsak igen díszesen és előkelő származást sejtető módon adjusztálva — viszont sötétszárny színű volt, alapanyaga metilalkohol (magyarul faszesz), melyhez igen kis mennyiségű, erősen karbonszagú anyagot vegyített az alkalmi vegyész. Mert a szín

és szag igen fontos, akárcsak azoknál a gyógyszereknél, melyek bár hatástalannak, a hisztériás nők hisztériás tünetneinek gyógykezelésére mégis szelídében és eredményesen használatosak.

Mondanunk sem kell, hogy minden olyan vegyszer, mely kis mennyiségben az üzemanyaghoz keverve, állítólag csökkenti a fogyasztást, nem egyéb — maszlagnál. Ilyen anyag nem létezik, legalább is olyan értelemben, hogy az a motor átalakítása nélkül befolyásolná a fogyasztást. Mert vannak olyan anyagok, melyek valóban csökkentik a fogyasztást, de ehhez a motor kompresszióarányát emelni kell, magasabb dugattyúkat szerelni, vagy levezetni a hengertalpból. Ilyen anyag például a tetraetilólm, mely az üzemanyag oktánszámát emeli tekintélyes mértékben és a vele vegyített benzint kopogás nélkül táplálja a magas kompresszióarányú motort. De — mint látjuk az elmondottakból — ez az anyag is csak közvetve hatásos és nem az anyaga csökkenti a fogyasztást, hanem megváltoztatja az üzemanyag vegyi karakterét.

Nyugodtan őrizkedhetünk tehát a nagyserényen kínált csodaszerektől. Szavatolunk azért, hogy egyetlen csepp üzemanyagot sem takarítunk meg a tabletták, labdacskok és folyadékok alkalmazásával. Ezek csak arra jök, hogy bálekké

avassák a jóhiszemű autóst és igen tekintélyes mellékkeresethez juttassák azokat, akik ezekkel a csodálatosan forradalmi csodaszerekkel kereskednek — zűgban.

AZ ANGOL gumiipar tényezői meglehetősen aggodalommal látták, hogy az angol műgumiipar az angol-amerikai hadigazdálkodási terv keretében jelentéktelen szerepet kapott. Különösen a háború utáni lehetőségek aggasztották az angol gumiipart s ebbeli aggályukat Lyttelton angol termelési miniszter legutóbbi nyilatkozatai sem tudták eloszlatni. Lyttelton az aggódók megnyugtására közölte, hogy a brit műgumiipar tettebevalósításához az első anyagiutalást már eszközölte. Az aggályoskodók ezzel szemben azzal érvelnek, hogy Angliában a műgumiipar nem tartozik a hadi és háború utáni gazdálkodás sürgősnek deklarált iparágai közé, következésképpen ezen új iparág számára eszközölt anyagiutalások csak a többi iparág kielégítése után teljesíthetők. A „Financial News” a British Celanese Ltd. mozgolódásához érdekes észrevételeket fűz. A Celanese Ltd. azzal a tervvel fordult a brit kormányhoz, vállalja magára a műgumiipar felállításának költségeit vagy pedig fedezze a folyamatos gyártás költségeit. A brit kormány elutasította mindkét ajánlatot, mert a Celanese gyártszintjéről vonakodott az alkalmazandó gyártási eljárásról felvilágosítást nyújtani, másrészt nem vállalt garanciát, hogy a gyártási költségek az USA-ban használt licenzek alatt fognak maradni. Ezek után a Celanese az egész tervet saját költségére kivetelezi.

AKINEK MAI NAPSÁG
GÉPJÁRMŰRE VAN
SZÜKSÉGE:



SACHS-MOTORT VÁLASZT

TELJESÍTMÉNYE A „NAGYOKKAL” VETEKSIK DE
FOGYASZTÁSA CSAK 2 LITER 100 KM.-KÉNT!



SPEED OIL-T AZ ÜZEMANYAGBA,

mert megháromszorozza a motor élettartamát!

EZ MA KÖZÉRDEK! Kapható minden szaküzletben

Vezérképviselő: OLAJ Kft., Budapest,
V. Gyöngyház-utca 6.

Miért nem szerveznek

„MOZGÓ-SZERVISZT” — a leállított gépjárművek karbantartására

A fészerekben, a garázsok félreeső helyiségeiben ott porosodnak, ott roszdásodnak a leállított gépkocsik ezrei, pusztul a nemzeti vagyon és kárbavesznek a kocsik behozataláért kifizetett néhez valuták. Mert az évek során lassan, de biztosan pusztulnak el ezek a gépek, melyekből hosszabb idő múltán a legnagyobb anyagi áldozattal sem lehet már üzemképes közlekedési eszközöket elővárázsolni, legfeljebb mint ócskavasforrások jöhetnek számításba.

Igen kevés azoknak a kocsiknak a száma, melyeket szakszerűen alakították át automobil-konzervv. Tulajdonosaik részben abban reménykedtek, hogy a Csipkerózsi-álm rövid lélegzetű lesz, részben pedig vagy nem tudták a módját a konzerválásnak, vagy — ami gyakoribb eset — sajnálták erre a célra szükséges összeget és nem voltak hajlandók áldozatot hozni a veszett fejsze — nyelvéért. De akárhogyan is van, a gépkocsik ezrei mennek tönkre, hiszen az E betű nélküli kocsik átírása még az igényjogsultak részére is lehetetlen és akinek ma joga van kocsit tartani, aki igazolni tudja a fontos közérdeket, az sem vásárolhat a leállított kocsikból, új gépet, vagy átírható E betűs kocsit még regényes áron is alig kap.

A gépkocsi-javítóműhelyek nagyrésze túl van zsúfolva munkával, viszont se szeri, se száma azoknak a kis műhelyeknek, melyekben bizony alig hallatszik a

szerszámok esőrgése. Felvetődik a gondolat: miért nem szerveznek az ilyen műhelyek mozgó-szerviszt, melynek az volna az üzletköre, hogy megfelelő díjazás ellenében a leállított kocsikat mentse meg a végpusztulástól.

A leállított kocsik túlnyomó része gumi nélkül szűkölködik. De ha van is gumija a kocsinak, E betű nélkül tilos velük közlekedni, tehát felkeresni a javítóműhelyt vagy szervizkarbantartó állomást. De ha nem volna tiltva, akkor sem volna ez lehetséges, mert a leállított kocsi gazdája nem kap motalkót. Kötélen elhúzni a kocsit sem egyszerű dolog, főleg ha a keréken nincsen gumiabroncs.

Az ilyen kocsik konzerválását kellene vállalnia a mozgó-szervisznek, mely akár a jó doktor bácsi a betegégy mellett keresi fel a beteget és végzi el azokat a műveleteket, melyek alkalmasak a kocsi megmentésére. Hiszen hosszú állás alkalmával a hengerek belső felülete megrozsdásodik, hála a kenőolajak savi hatásának, lassú belső korhadás-rozsdásodás indul meg, melyet majd az autók feltámasztásának ünnepén bizony alig lehet rendezni, akárhogyan is fújják majd a harsonákat. Nem akarunk most műszaki kérdésekkel foglalkozni és rámutatni arra, hogy ennek a mozgó szervisznek mi volna a munkarendje, és mi volna az elvégzendő munkájának folyamata, hiszen ez túlhaladna cikkünk kereteit. Csak az ötlet a fontos és érdemes a megvalósításra.

AZ AMERIKAI olajimperializmus, mely a világ minden elérhető olajforrása felé kinyújtja kezét, most már az európai olajmezők felé kaesintgat. Az USA belügyminisztere, Ickes, aki egyben az amerikai üzemanyaggazdálkodásnak is kormánybiztosa, úgy nyilatkozott, hogy az USA-nak utat kell törni a külföldi olajforrások felé, mert a katonai és polgári szükséglet fedezése csak így biztosítható. Ickes ezen cél érdekében nemzetközi egyezményt emleget, melyhez formálisan az összes államok csatlakoznának ugyan, gyakorlatilag azonban az amerikai szükségletek számára biztosítana elsőbbséget. Az ilyen megállapodás — vélekedik Ickes — a béke fenntartásának és a népek biztonságának is jelentős tényezője lenne.

*

AZ USA—KANADA közötti olajjegyezmény északnyugat Kanada olajmezőinek feltárását biztosítja az USA számára a háború tartamára. Mackenzie King, Kanada miniszterelnöke szerint a szerződés az USA által a háború folyamán kitermelt olajmennyiség meghatározott áron való megvásárlását Kanada számára biztosítja. A kanadai olajmezők tulajdonosa továbbra is a kanadai Imperial Oil Co. marad, csupán a finomítók és az olajvezetékek szerepelnek a háború tartamára amerikai tulajdon gyanánt, miután nagyrészt az amerikai hadsereg létesítményei. Ezen berendezések háború után eladandók és rájuk Kanada opeiót biztosított magának.

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 felszerelési cikkek. Kerékpárok nagyraktára.

Dr. LINTNER J.

V., Személynök-u. 16.
Telefon: 124-456.

AVILLAMOS LEGYŐZTE A GÉPKOCSIT- már mint a baleseti statisztikában

Már-már új rovatot nyitnak az újságok, naponta hosszú listában közlik a közlekedési balesetek veszteséglistáit. Naponta történnek halálos és súlyos balesetek, melyek szenvedő hőse a gyalogjáró és előlédzője a — villamos.

A vérbeli autós — akár mennyire is részvétet keltő a balesetek sorozata — valami elégtételfélét érez. Mert hajdanában, amikor a főváros utcáin úgy nyüzsgöttek a gépjárművek, mint a festetthajú cicabogarak a dunaparti korzón tavaszi esteiken — korántsem történt annyi baleset, mint manapság. A gépkocsivezetők — néhány fékezhetetlen s felelősségvadász nélküli aranyifjútól vagy beszeszelt újjazdától eltekintve — ma sokszorosan ügyelnek a közlekedési szabályok betartására és inkább lépésben cammognak az elsötétített úttesteken, minthogy az úgynevezett reszki-kueséber elv alapján lökjék fel azt, akit rossz sorsa a sötét úttesteken végzett botorkálásokra kényserít.

Sajnos, a villamos és főleg a villamosok menetrendje nem számol kellőképpen a helyzettel. A vezetőnek sietnie kell, mert be kell tartania büntetés terhe mellett a menetidőt, a kalauzok nagyrésze még azt sem várja be, hogy az utasok leszálljanak, máris elfűtötte a kocsit. És ha valaki ez ellen felszólalni merészel, örülhet, ha csak három és nem harminc pökhendi megjegyzéssel és kalauzi rendreutasítással úszhatja meg a közjátékot.

A vezetők pedig? Nagyrésztük nem „fékkel és gázzal” vezet, azaz nem lassít idejében, ha akadály kerül eléje, hanem a csengőharsány vihara nem segít, úgy már hiába a késői fékezés és a villamos alatt már ott ordít, vagy nyöszörög fájdalmasan az áldozat.

Hol vannak a régi „jó” idők, amikor a hétfői lapok két-

hasábos című cikket eresztettek meg a legkisebb autó vagy motorbalesettel kapcsolatban és átlag tizenhét naponként kövelelték a gépjárműveknek, ha nem is teljes, de legalább is részbeni kiirtását.

Kiosztották a leventék

Balaton kätüli versenyének díjait

Bensőséges ünnepség színhelye volt december 12-én a Budapest, II. ker., Felvinci úti levente székház, ahol a Balaton körüli motorkerékpáros versenyek filmelőadással egybekötött díjkiosztó ünnepséget rendeztek meg. A nagyszámú és értékes díjat *v. Solymossy* Ulászló vezérőrnagy osztotta ki lelkesítő szavak kíséretében, majd *Pados* Lajos alezredes, a Gyorsleventék Országos Kapitánya mondott buzdító beszédet. A sok, szép díjból a népesebb kategóriákban még az 5-ik helyezetteknek is jutott, mely örvendetes körülmény kétségtelenül buzdítólag fog hatni a versenyzőkre.

A díjkiosztási ünnepséget filmbemutató követte, melynek során a gázosító működését egyszerű és érthető módon megmagyarázó német oktató-filmet pergették le. A film a német motoros Hitler-Jugend szemléltető film oktatásában az első lecke. Örömmel halljuk, hogy talán a tucatnyi filmből álló teljes lecke-sorozatot is sikerül megkapni és sorozatosan bemutatni. A továbbiak során még a HJ sokoldalú sportvétekenységét bemutató német hangosfilm szerepelt a műsoron, végül pedig három magyar film került bemutatásra, melyek régi motoros események között a Grossglockner-versenyt, a magyar autós és motorkerékpáros GP-t, a Hármashatárhegyi és Guggenhegyi versenyeket stb. keltették életre a hálás nézőközönség előtt. A filmeknek óriási sikerük volt, a kismotoros GP egyik bukás-jelenetét közkívánatra ötször is leforgatták visszafelé a humoros filmtrelán harsányan derülő közönség előtt.



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

A NÉMET HARCKOCSI-GYÁRTÁS VEZÉRKONSTRUKTÓRE

A második világháború első szakaszát a gyors és mozgékony német páncélosok uralták, melyek mindenütt magukhoz tudták ragadni a kezdeményezést. A támadó német hadviselés ezekben az években mélységében bőséges területömböket biztosított a követő védekező hadviselés számára. A német harcokcsigyártás fejlődése azonban nem állott meg a defenzív hadviselés folyamán sem, amire legjobb bizonyíték a „Tigris”-ek megjelenése volt az idei esztendő tavaszán. A Tigris megjelenése kétségtelenül nagy meglepetés volt, átütő sikerét főleg gyorsaságának és messzehordó lövegeinek köszönhette.

A német harcokcsigyártás ma három vezető egységig kezeben összpontosul. Dr. Ing. Walter Rohland igazgató, Prof. dr. Ferd. Porsche és Guderian vezérézredés kezében. Porsche dr. régi ismerősünk, a farmotoros Auto Union versenykocsik világhírű konstruktőré, a Volkswagen tervezőjét annakidején hazai versenyeinke is több ízben üdvözölhettük. Guderian vezérézredés neve, mint a franciaországi háború német páncélos ékeinek csúcса és emlékezetünkben, ezzel szemben Rohland dr. nevét alig ismerik nálunk. Pedig őt említettük a német harcokcsigyártás triumvirátusának az élén, hiszen Speer fegyverkezési miniszternek, mint a harcokcsi- és vontató-gyártást szorgalmazó bizottság elnöke, egyik legfelsőbb munkatársa. Rohland dr. régi, acélszakember, akinek neve szorosan összefügg a modern német harcokcsigyártás kezdetével. Éppen ezért különös érdeklődésre tarthat számot egyik utóbbi előadása a német harcokcsigyártásról.

Rohland dr. a német Edeltahlwerke-nél dolgozott 1927-ben, amikor az első német rendőrautót páncélzattal látták el, majd 1929-ben az első német kísérleti harcokcsi megszületésénél is fontos szerepet játszott. Ez a harcokcsi természetesen nem volt a mai páncélosokhoz hasonlítható, könnyű, többkerekes jármű volt, melynek utasait megfelelő szögbe állított páncélzata megvédte a gyalogsági lövedékektől. Érdekes, hogy az angolok és amerikaiak által lehetetlennek tartott páncélhegesztés gondolata már akkor felmerült és a németek rövidesen tettbe is valósították.

Az első szériában épült „Panzer I.” a spanyol háborúban esett át a próbán, a fegyverzet, gyorsaság és páncélozás terén szerzett tapasztalatok a „Panzer

II.” megépítésénél már figyelembe vették. Ez a harcokcsi-típus Lengyelországban és Nyugaton, mint gyors felderítő kocsik igen jól megállotta a helyét. A spanyol háborús tapasztalatokból született meg a „Panzer III.” és „Panzer IV.” is, melyek ugyancsak Lengyelországban és Nyugaton érték el döntő sikereket.

A harcokcsigyártásnak három fontos faktora van: fegyverzet, gyorsaság és páncélzat. A harcokcsi változatoként született meg a rohamlövég és a hernyótalpakon motorizált tűzéréség. Ugyanitt említhetjük meg a motorizált páncél-gránátos hadosztályok páncélozott szállítójárműveit, melyek kezdetben csak könnyű páncélzattal ellátott teherkocsik voltak. Végül idetartoznak a vontatók is.

A harcokcsi szíve a motor, mely ma gazdaságos fogyasztás dolgában bármely Diesel-motorral felveheti a versenyt. A fejlődés elején 65 lóerős motorokkal operáltak, ma több száz lóerős motorokat használnak, a kormányzást megkönnyítő külön meghajtással is önműködően dolgozó sebességváltóval. Ezen a téren azonban még sok tökéletesítésre van szükség és sok újítás várható.

Rohland dr. elmondotta, hogy a páncélzat előállítását illetően függetlenítték magukat a külföldtől, a német páncélcelél elegendő mennyiségben állítható elő, minősége egyenértékű, sőt felülmúlja az ellenséges páncélzattal, felületi szilárdsága egészen rendkívüli. A harcokcsik fegyverzete mellett a sikerből jelentős rész illeti a német páncélos optikai és szikratávíró berendezését. Az új német páncélosok az orosz tél minden nehézségével dacolnak.

A német harcokcsigyártás fejlesztése ma a legteljesebb együttműködésben katonai tényezők, tervezők és izemmnőkök dolgoznak. Eredetileg a konstruktőrök túlságos egyéni utakat jártak, a gyártás lehetőségeit nem mérlegelték eléggé, ami jelentős munkatöbbletet jelentett. Ma a konstruktőrök az üzem gyártási lehetőségeihez igazodnak.

Régebben a hadsereg sokirányú követelményeit különböző típusú harcokcsik gyártásával igyekeztek kielégíteni. Ma az univerzális értékű, lehetőleg kevés típus gyártása az irányelv. A tervezés, irányítás Prof. dr. Porsche és Guderian vezérézredés kezében összpontosul. A gyártás maradéktala-

nul bevállalta a vele szemben támasztott követelményeket, annak ellenére, hogy a német hadianyagterelésben sokkal több súlypont képződött, mint például a szovjetországban, amely lényegében csak repülőgépek és harcokcsik előállítására összpontosul. Pontosán, terv szerinti időre dolgoznak a német harcokcsigyártak és „alvállalkozók” is, hiszen a harcokcsi több ezer részből áll, melyek közül igen sokat más-más gyárak készítenek. A harcokcsigyártás irányításának pontos feladata előreláthatóan gondoskodni a német harcokcsi minőségének felsőbb-ségéről, a gyártás olyan módon való megszervezése révén, mely magas gyártási kvantum mellett az üzemek számára a szükségessé váló változások keresztülvitelére megfelelő mozgékonytságot biztosít. Rohland dr. szerint a német harcokcsik eddig is fényesen megállták helyüket és a jövőben további sikerek várnak erre a fegyvernemre.

TANÁCSOLJUK a motorosoknak:

A rövidebb nappalok minden motorost arra kényserítenek, hogy meggyőződjék arról, hogy járművének világítóberendezése megfelelő-e minden jogos követelménynek, miután nem csekély mértékben ettől függ biztonságja.

A járműnél rendelkezésre álló kevés elektromosenergia gazdaságos kihasználása attól függ, hogy olyan lámpákat alkalmazunk, melyek — mint az Osram-autólámpák — arról ismeretesek, hogy az elektromostelep áramát lehetőleg sok fényvé alakítják át. Különösen ajánlatos a főfényoszorók részére Osram-Bilux-lámpák választása. Ezek szabad pályán elérhető gyors menetnél messzenyúló távfenyt — más járművekkel való találkozás esetére elegendő oldalfényoszoróval — és a városi járatoknál pedig a menetbiztonsághoz elegendő vakításmentes tempított fényt adnak. Ezt a kettős világítást azáltal érjük el, hogy a lámpa üvegburája az Osram-Bilux két világítás-rendszerét egyesíti úgy, hogy a távfenyt szolgáló izzószálon pontosan a fényoszoró fókuszába illeszkedik. A méretezések pontossága és az elért teljesítmény oly nagy, hogy egyenesen, mint egy nagy műszaki csodaműről beszélhetünk.

A hátsó-, biztosító- és jelzővilágításra is a már régen bevált Osram-lámpákat válasszuk, nemzetközileg szabványosított fejlel, melyek a gyakorlatban szoros illeszkedésükkel tökéletes érintkezést biztosítanak.

Az Osram-autólámpák oly nagy mechanikai szilárdságúak, hogy még rosszul járható utaknál is minden követelménynek megfelelelnek. Hogy azonban minden eshetőségre biztosítva legyünk, ajánlatos az útra olyan Osram-autólámpaszekrényt magunkkal vinni, amely hasznos összállításban a legszükségesebb lámpákat tartalmazza, hogy szükség esetén azonnal cserélhessünk.



KERÉKJAVÍTÁS

KÜLÖNLEGES KERÉKEK KÉSZÍTÉSE

KERÉKÁTALAKÍTÁS

MAGYAR ABRONCS-ÉS KERÉKGYÁR RT.

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

VDO SZÁLLIT



- 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



motorkerékpárok

MAGYARORSZÁGI VEZÉRKÉPVISELETE

DÖRY ÉS TÁRSA KFT.

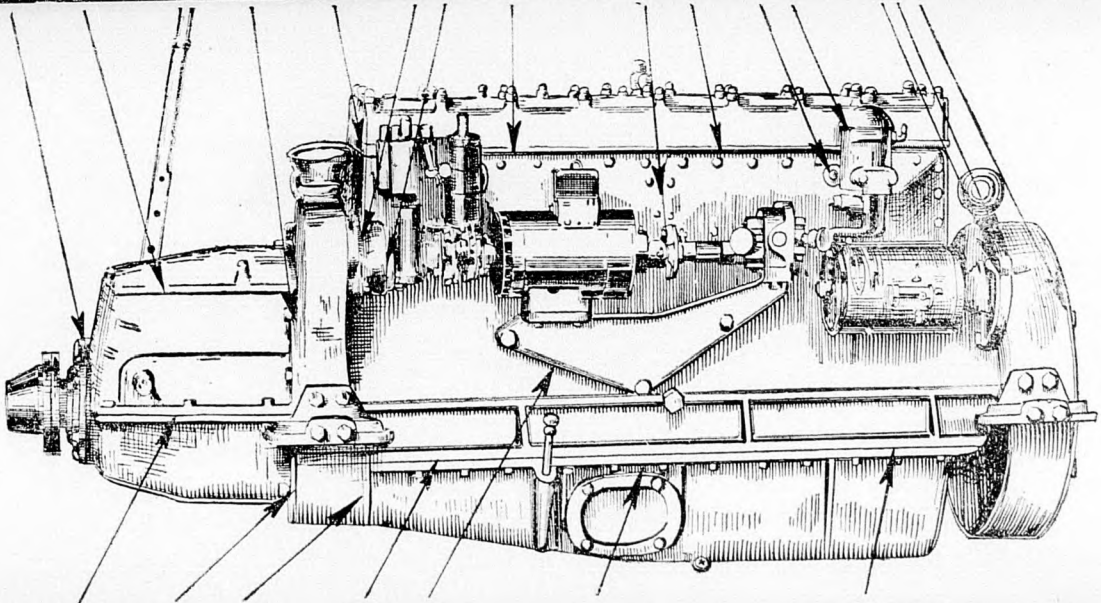
BUDAPEST, VI., ARADI-UTCA 44

TELEFON: 122-455, 121-944

Használt gépek raktáron

HERMETELASTIC

A TÖKÉLETES FOLYÓS TÖMITŐANYAG



MINDENÜTT NÉLKÜLÖZHETETLEN

Motoros barátaimtól gyakran hallottam ilyen kifakadásokat: *Úgy megszoktam már ezt a motort, hogy nem is tudnék élni nélküle!* Vagy: *„Csak most tudom élvezni igazán az életet és a természetet, amióta motorom van!”* Ilyen és hasonló kifejezések hallatán gondolkozóba esvén, arra a megállapításra jutottam, hogy a motortulajdonosok igen gyakran olyan bensőséges érzelmekkel viseltetnek motorjuk iránt, mint ha az — a nő lenne és nem holt tárgy és a motorhoz való viszonyukban szabályszerűen fel lehet lenni az egyszerűbb és komplikáltabb férfi-női viszonylatok érzelmi ismérveit.

Közös ismertető jele nőnek és motorosnak: Mind a kettő pénzbe kerül. Sok pénzbe.

Ha valaki motort vesz, két hónap múlva szeretné kicseréltetni egy újra. Minden motort szebbnek és jobbnak talál, mint a sajátját. (Lásd: Háztartási hűség.) Néha még ki sem fizette az elsőt, már megvásárolja a másikat és miközben az újat „fut”, fizeti a régi után a részleteket. (Lásd: Nótartási díj!) Részletek? Sajnos ez békebeli eset. Vagy talán önagysága is inkább egy összegben inkasszálja a részleteket, nem akarva az új férjhezmenéssel kockáztatni a részletek folyósítását.

Mások előtt dicsérik saját motorjukat, de az országúton, amikor senki sem látja, káromkodnak, szitkozódhatnak és oldalba rúgják. (Lásd: Otthoni engeltés, törött vázák, kancsók, tányérok, stb.)

A motorozás is úgy kezdődik, mint a szerelem. Az ember unatkozik, rágygik valami ismeretlen gyönyörre, egy szép tavaszi napon megpillant egy fiatalembert, aminél szerelmesen simul motorjára, megdobb a szíve és elhatározza, hogy ő is vesz olyat. Ma az elhatározásnál nem igen juthatunk többre, de régente, békében ez is másképp volt. A vásárlási elhatározás másnapján reggel már megjelenik a színen a házasságközvetítő — akorom mondani képviseleti ügynök. Fényképet mutogat, szé-

dit, csábit, esküdjözik, hogy *így meg úgy... a fogyasztása minimális* (lásd: Szerénység, háziasság!), *sebessége 100 kilométer*. Házasságkötés, illetve szerződés-kötés után persze kiderül, hogy a 100 kilométer csak 60 (lásd: Hozomány!) és ez a hatvan is fogyni kezd, egy év múlva már csak negyven, aztán harminc... a vázon megpedezik a lakk, naponta utána kell festeni (lásd: Püder, rúzs!) végül amikor a képviselet bepereli az utolsó elmaradt részletért (Válóper), visszaadja nekik a motort. (Nő vissza a mamához.)

De nemcsak a viszonylat, hanem maguk a különböző motorozó-típusok is tökéletesen megfelelnek a szerelmeseik különböző típusainak. Ilyenek például:

AZ AGGLEGÉNY

(avagy aki sohasem vásárol motort).

Ismeri fejből az összes márkákat, csak olyanokkal barátkozik, akiknek motorjuk van, kívülről tudja az összes barátai motoroknak adatait, méreteit, stb., de ő maga sohasem vásárolt motort. Elve: amíg másnak motorja van, addig minék vásárolni? Szorgalmasan barátkozik a motorosokkal, felkapaszkodik hátul a gépkocsi (sohasem ő az első, mindig csak a tulajdonos után következik és az út végén nyugodtan leszáll és odébált: a benzint nem ő fizeti. Ővé csak a gyönyör.

A CSÁBITÓ

Ha dolga akad a motortulajdonosnak és gépét az után kell hagynia, jelentkezik a Csábitó. Azt mondja a tulajdonosnak, hogy csak nyugodtan menjen dolgára, ő majd vigyáz a gépre, egy újjal sem nyúl hozzá, benne megbízhatik. (Lásd: Házibarát!) A tulajdonos el is megy, a Csábitó a géphez lép és kikezd vele. Először csak a lábával nyomkodja, simogatja, majd amikor a motor begyulladt, felpattan rá és máris nyeregben van. Ide-oda száguldozik vele (persze nagyon óvatosan, nehogy valami baj történjen, mint például: láncszakadás, villatörés, gumidefekt, stb.), aztán visszaviszi a helyére, mintha mi sem történt volna. Jön a tulajdonos, gyanakodva nézve poros, ziháló motorját. Ráül, a motor csak fanyalogni

engedelmeskedik, fáradt, álmos, a reflektor alatt nikkeltkarikák, éppen csak hogy vánszorog. A tulajdonos ilyenkor fejét csóválva jegyzi meg: — Mitől van úgy lestrapálva máma ez a motor?!

A GIGOLÓ

(avagy a képviseleti eladó, aki békeidőben fontos szerepet játszik).

Adva van egy gyönyörű lokál, tükörablakkal, márványfalakkal: a képviseleti lokál. Benne gyönyörű modellek (lásd: bárhölgyek, konzumnők). Egyik-másik még vadonatúj, a képviselet esküszik rá, hogy még soha, senki nem ült rájuk, de mi már ismerjük az ilyet... A többi használt gép, erősen festve... öreg strapagének. Jön a vevő, megságia a „tulaj”-nak, hogy melyik tetszik neki, mire a tulaj int a gigolónak, aki ráül a gépre és fel-alá táncol vele az áttesten. Megmutatja formáit, titkos bájait, aztán átadja a vendégnek, hogy üljön rá, ezért jutalékot kap a tulajtól.

A DON JUAN

Szenvedélyes motoros. Ahol meglát egy gépet, rárohan és orvul ráveti magát. Neki mindegy, öreg, fiatal, szóló vagy oldalkocsis, elorozza őket, egyedeg veszetten száguld rájuk, aztán becipeli egy sötét fészerbe, leszedi róluk az ékszereket... akorom mondani a reflektort, aumit, motort és a löbbit eldobja, mint a kifaesart citromot. Rettenetes étvágya van, naponta több motort is elhasznál. Rendszerint a rendőrségen végzi.

Felvonulathatnám még a többi típust is: a Hűséges férjet, aki felül egy motorra és élete végéig nem száll le róla, a Tragikus Szerelmest, aki a géppel együtt rohan a halálba, egy országúti kanyarban, a Slemilt, aki nem tud banni a motorral és folyton leesik róla, de azt hiszem fenti analógiák is élénk fényt vetettek a hasonlóságra. Az asszony és a motor: ugyanazon fogalmak. Különbösek csak egy van közöttük:

a rendőrség csendrendelete csak a motorokra vonatkozik. Sajnos, a nőkre még nem terjesztették ki. Éppen ezért uraim, maradjunk egyelőre a motornál!

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., MÁRTON-U. 40

TELEFON: 140-203

JURID

a magasteljesítményű fék- és tengely kapcsolóbetét

AZ IKERTÖMBÖS MOTOR —

érdekes lépés az autógyártás racionalizálása felé!

A háború utáni éveket a gépkocsiforgalom és gyártás hatalmas fejlődése fogja jellemezni. A háború folyamán olyan rétegek ismerkedtek meg katonai szolgálatuk kapcsán a gépkocsival, mely rétegek a háború után feltétlenül gépkocsit akarnak majd beszerezni és használni. Százezres, milliós tömegekről lesz szó, de ezekhez jönnek a régi autósok százezrei, vagy talán milliói, akiket a háború „gyalogosított”, régi gépkocsijuk vagy hadiszolgálatban ment tönkre, vagy a leállító-garázsokban vált ócskavassá. Kétségtelen, hogy hatalmas lesz a kereslet és a háború folyamán gépi berendezésben óriási mértékben erősödött automobiliparnak gőzerővel kell majd dolgoznia, ha ki akarja elégíteni a keresletet és kiaknázni a várható hatalmas konjunktúrát.

A gyártási sorozatok emelkedése csökkenteni fogja az előállítás költségeket, rendelkezésre fog állni a világszerte óriási mennyiségben készletben álló és fel nem használt, majd a polgári fogyasztás céljaira felszabaduló nyersanyag, amelynek árában zuhanás várható, a háború utáni gépkocsi tehát előreláthatólag olcsó lesz. De akármilyen olcsónak is ígérkezik, a gyárak már most azon dolgoznak, hogy a háború utáni kocsi még olcsóbb legyen. Legalább is erre vall az egyik svájci lapban megjelent cikk, mely az USA automobilgyárai egyik leg-

nagyobbikának kísérleteiről számol be és mely kísérleteknek és számításoknak célja a gyártás racionalizálása a lehetőség határain is — túl.

A racionalizálási törekvések egyik legérdekesebb jellemző mozzanata az a terv, mely az ikertömbös motort akarja megteremteni. Mi az ikertömbös motor? Olyan gépkocsimotor, melynek hengerei kettőseivel vannak összeépítve és ugyanaz a henger-ikerpár használható, a gyár tervezett két, négy, hat és nyolchengeres modelljénél. A négy különböző nagyságú, tehát a vevők zsebéhez és igényéhez igazodó kocsi motorját mintegy ugyanazon gyártási folyamatban állítják elő, hiszen csak a forgattyú és a forgattyúház más és más négy modellnél, a hengerek, dugattyúk, szelepek, a vezérműbútykók stb., stb. mind azonosak. Ugyanaz a szerszámgép tehát négy különböző modellhez készítheti az alkatrészt, ami a gyártási költségeket felbecsülhetetlen mértékben csökkenti és az alkatrész-ellátást is nagyon megkönnyíti, hiszen mind a négy autómoddellhez, illetve motorhoz ugyanazokat az alkatrészeket lehet felhasználni.

Az ikertömbös motor terve tehát igen jelentőségteljes lépés a még olcsóbb, még egyszerűbben gyártható és alkatrészekkel még általánosabban ellátható gépkocsi felé.

FÜGGETLENÍTSÜK MAGUNKAT A BENZIN ÉS GÁZOLAJ HIÁNYTÓL

Szereltesen autójára műszakilag bevált

FAGÁZGENERÁTORT

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

Kérjen ismertetőt. Felvilágosítással készségesen szolgálunk

EGYEDÁRUSÍTÓ:

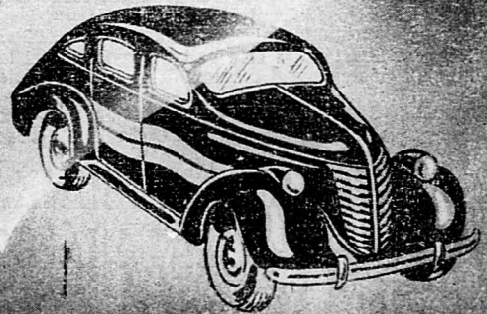
VEHICULUM AUTOMOBILIPARI ÉS KERESKEDELMI KFT.

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

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



*Az autó
szíve*



VARTA

ACCUMULATOR

