

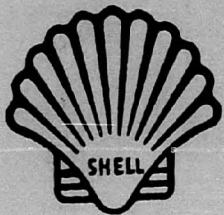
ÁRA
40
FILLÉR

17.812

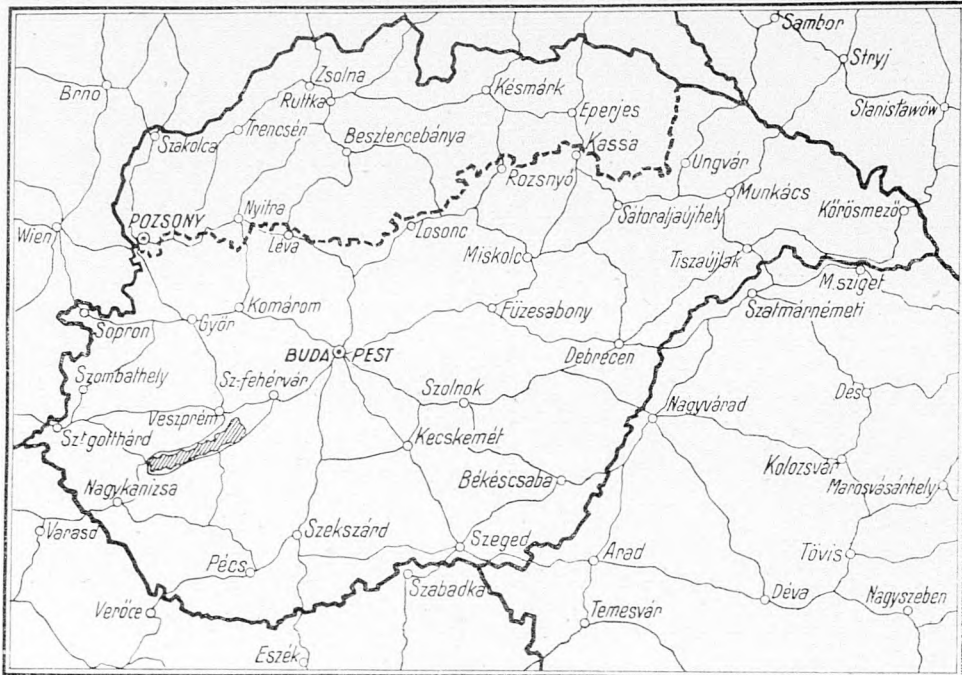
AutóMotor

XII. ÉVF. 6. SZ. 1940. JÚNIUS 15

A flandriai csaták
hőse : a német tank



MAGYARORSZÁG LEGÚJABB AUTÓTÉRKÉPE



KÜLÖNLEGES HAJTOGATÁSSAL

B Belgium	F Franciaország	M Magyarország
CH Svájc	GB Nagy-Britannia	NL Hollandia
D Német Birodalom	I Olaszország	

részletes autótérképe útjelzéssel és kilométerszámozással

ÁRA **2** PENGŐ

Rendelje meg az alanti levelezőlapon a kockában a fenti betűkkel jelezve, hogy melyik ország térképére van szüksége

Kelt

Küldjenek nekem a különleges hajtogatással készült **SHELL** AUTÓTÉRKÉPEKBŐL

LEVELEZŐLAP.

..... drb.

..... drb.

..... drb.

az alanti címre

Név

Város

utca, házszám

A térképek árát P összeget a mai napon befizettem a 44.626 sz. postai csekk számlájukra.

SHELL KŐOLAJ R. T.
TÉRKÉPOSZTÁLY

V., JÓZSEF NÁDOR-TÉR 5/6.
BUDAPEST

XII. ÉVFOLYAM

BUDAPEST, 1940 JÚNIUS 15

6. SZÁM

Figyelem!**Új telefonszámunk:****115-093**

Előgyújtás

Vagy tíz esztendeje tartjuk napirenden a városi kövezetvámok kérdéséről és az unalomig ismételve kárhóztattuk azt a rendszert, mely a modern korral nem haladva dohszagú pátensek jogán vágott úteret az országutakat koptató gépjárműves közönségen. Kisebbség vagyonok cseréltek gazdát egy-egy forróbb vasárnapon, amikor a Balatonhoz igyekvő közönség elé állt oda mint nemkívánatos és ezerszer elátkozott élő tilalomfa a székesfehérvári vámszedő, valamint becses neje, Bizony sarcos és átmenetileg „zavaros” napok voltak ezek és hiába volt minden érv, hiába hangoztattak az arra illetékesek idegenforgalmi érdekeket, hiába hivatkoztak a külföld példájára, mely a kövezetvám rendszerét múzeumban porosítja az Ichtyozaurusz csontváz és Napoleon csizmahúzója tözsomszéd-ságában: nem segített semmi. Csak fizettünk és csikorgattuk a fogunkat.

Most végre megszűnnek a kövezetvámok. A fehérvári vámszács és a győri négy lábú — „aki” úgy megugatta azt, aki nem fizetett — nyugalomba vonul. Viszont kárpótlást kapnak a vámszedési joggal felruházott városok. Tiszta haszon lesz számukra ez a kárpótlás, mert hiszen a motalkóje nyoman megszűnt a tüzérség és megszűnt az adó, illetve vámalany. Örvendünk az újításnak. Bár... Hogyan is énekelte annakidején jó Ferenczy Károly az ő mélabús, bár retentő orrhangján? Anyám, én nem ilyen lovat akartam...

*

Sic transit gloria mundi... Az egyik motortemető raktárában ott szomorkodik a hajdani TT győztes. Tartánya horpadt, hengerbordái repedeztek, első villáját pófoncsapta a motorkerékpárok kegyetlen élete és olyan ferde, mint amilyen a KMAC körszám-lálása és időmérése volt azon a bizonyos TT-n, ahol ez a masina (a hozzátartozó motorossal együtt) több taptot kapott még a népszerű kültelki primadonnánál is.

Ugy várt reá hajdanában gazdája, mint Zuárd lovag arájára és amikor megérkezett messzi Albionból, olyan

fogadtatást kapott, akár a főispán Rakamazon. Öten a hengerfejét polirozták, hárman a dugattyúval zsonglörködtek, heten az üzemanyagát kotyvasztották és amikor gazdája ott a Szarvas előtt felült a nyeregbe, olyan kevély ábrázatot vágott ki, hogy hét kiscserkész elajult az irigységtől, három felnőttek a bal, kettőnek a jobb tenyere viszkedett.

Azután a kormányfeje akasztották a babékoszorút és lényképezték, ott ragyogott a képviselet kirakatában. Es mult az idő. Méltatlan epigonok kezében még megjelent egy-egy verseny startjánál. Azután alacsony dugattyút kapott és pótülést és esténként a Kamaracérdő és kapcsolt — minél sötétebb — részein volt észlelhető, amint titokzatos bokrok szélén várakozott türelemmel a lázasan regényes éjszakában.

Majd hentesek kezébe züllött. Oldalkocsit kapott, amelyet naponta raktak agyon különböző dísznóságokkal. Hangja köhögőssé fáradt, híres merdek vezérműbűtykei elkoptak, csúzos öreg huzarára rokkant és bánatában olyan füstöléseket csapott, hogy már csak a rendőrmentes mellékucskába merészkedett.

Es elkövetkezett a motorok szegényházi korszaka. Ujságszállító alkalmatlanság lett, oldalkocsija helyébe ládát kapott, szegyenkeze kapcsolódott bele a lapterjesztés kétségtelenül közérdekű szerveztetébe és megadással viselte a sorsát, csupán lánccanál sírása árulta el, hogy milyen vihar dül a kebelében.

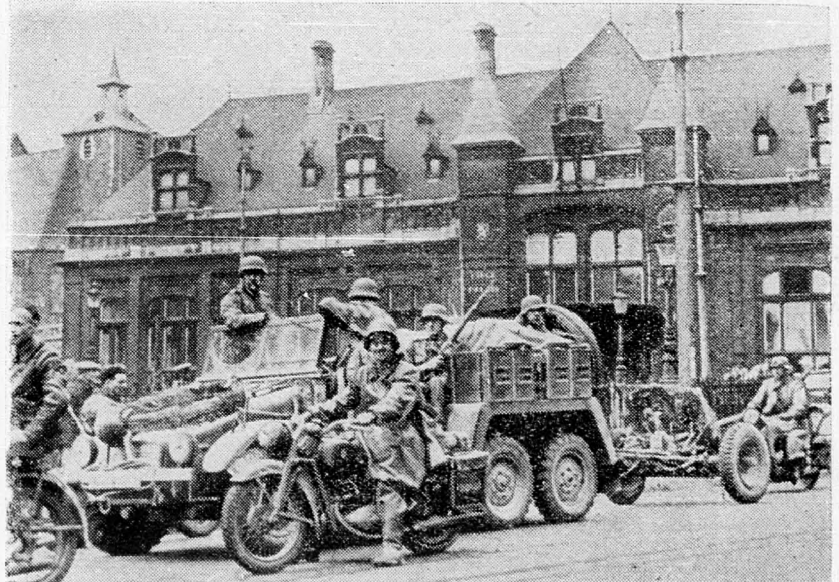
Eljött az idő, amikor a rokkant bajadér már senkinek sem kellett. És most ott búslakodik a motorbontó boncaszatalán, hogy alkatrészekre szedve mérjék ki, mint ahogyan a hajdani Királydíjgyőzteseket mérik ki idővel virsli formájában.

Alljunk meg előtte egyetlen pillanatra és vegyük le a kalapunkat. Szimbólum ez a rokkant vén masina, melynek sorsa egyúttal a magyar motorsportnak is a sorsa. Mely szintén elkoptott a hentesek kezében és elmúlt olyan nyomtalanul, hogy már az emléke is kezd elhalványulni.

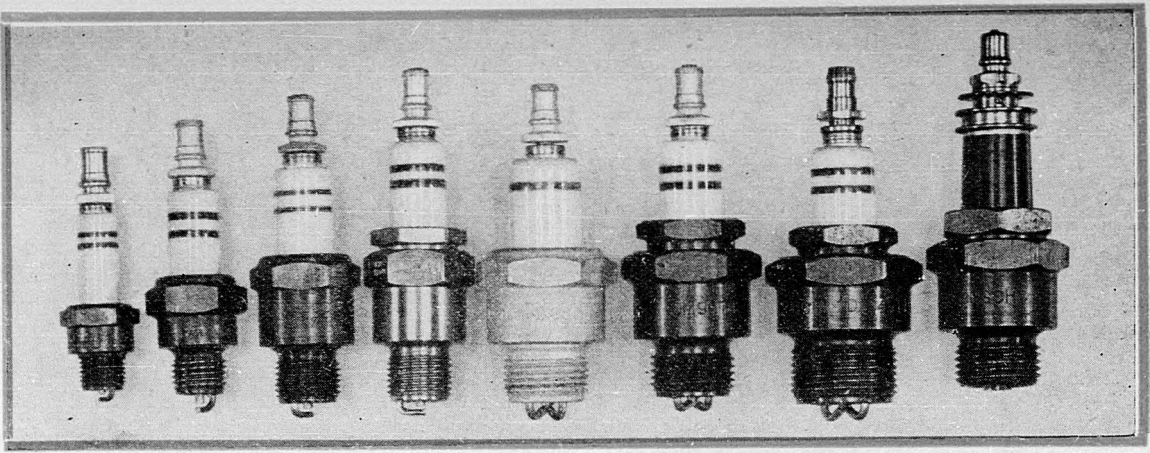
*

Kettős motalkóadagot az újonnan forgalomba kerülő gépeknek: ezt az életrevaló ötletet vetették fel a magyar autókerekedők. A gépkocsialomány szaporodása nemzeti érdek. És nemzetvédelmi érdek, hogy minél több motorkerékpár kerüljön az országba. Az új gépek havi motalkóadagjának megkötözése a töredékét sem jelentené annak az üzemanyagmennyiségnek, melyet például a Vásár alkalmával keringő örmrepülőgépek fogyasztottak el és alkalmas lenne arra, hogy biztosítsa a gépjárműalomány utánpótlását.

Hatóságaik, igen helyesen, felismerték a kérdés jelentőségét, erre mutat az, hogy az új gépeket mentesítik a honvédelmi ideiglenes igénybevétel alól. Ha a kettős üzemanyagadag rendszerét is bevezetnék, úgy a szaporulat kérdését egyetlen csapással oldanák meg.



KELL A MOTORKERÉKPÁR?...
Motorosított német tankelhárító tüzérség Lüttichben.



Néhány különféle Bosch-gyertya. A baloldali négy és a hatos és hetes gyertyán két zöld csik van, tehát T jelzésű gyertyákkal állunk szemben. A 4, 7. és 8-ik gyertya szétszedhető, tehát típusjelzésében ott van a D betű, a többiek szét nem szedhetőek. A szélső jobb oldali gyertya csillámszigetelésű, tehát jelzése G.

A GYUJTÓGYERTYA TERMÉSZETRAJZA

(3. közlemény)

A hőérték és titkai

Amikor Bosch 1928-ban bevezette nagyszerűen bevált és logikus hőérték megjelölési rendszerét, mindenki azt várta, hogy az összes nagy gyertyagyárak szintén áttérnek erre az észszerű módszerre. Sajnos, ez mindeközéig nem történt meg. A Bosch-gyertyák típusjelzésének száma azonban elárulja a hőértéket. Jól tudjuk, hogy a Bosch hőérték megjelölésénél a magasabb szám magasabb hőértéket jelent, tehát a 125-ös számú például magasabb hőértékű, mint a 95-ös. Észszerűbb és áttekinthetőbb a Bosch-jelzés, mely a legalacsonyabb 10, 25, 35 jelzésen át a legmagasabb hőértékű 500-asig, sőt versenygyertyák esetén ezen túl is emelkedik.

A gyertyarém és a hőérték

Rengeteg olyan módszer van, mellyel az egyes gyertya-típusok hőértékét meg lehet állapítani. Mindazonáltal érdekes felemlíteni, hogy amikor Bosch tizenkét évvel ezelőtt megteremtette a hőérték számrendszerét, ezt az úgynevezett gyertyarémel eszközzel. Természetesen ma már sokkal precízebb módszerekkel, pontos hőméréssel stb. történik a hőérték megállapítása, mint érdekességet és a hőérték megértéséhez igen hasznos műszaki történelmi emléket mégis ismertetjük a Bosch gyertyarémét.

A Bosch gyertyarém — szegény, régen elköltözött a rémek és markolábok mennyországába — öreg, vízhűtéses, egyhengeres, kétütemű Hirth-motor volt, mely 1:8 kompresszióarány mellett hétezer fordulatra volt képes percenként. Ebbe a motorba csavarták be a megvizsgálandó gyertyát és kis terhelés mellett addig járatták, amíg a normális üzemi hőmérsékletet fel nem vette. Ekkor kezdődött a tulajdonképpeni próba, a motort bizonyos nagy és állandó terhelés mellett teljes gázzal járatták és stopperrel mérték az első jól hallható öngyújtások beálltaig eltelt időt. Az indítástól az első öngyújtásig (izzógyújtás) eltelt idővel jelölték meg a próbának alavetett gyertya hőértékét. Ha a gyertya 145 másodpercig „élt” a gyertyarémben, úgy a „kereszttségben” a 145-ös hőértékszámot kapta. Így született meg megfelelő kerekítéssel a 10, 25, 35, 45, 95, 145, 150, 175, 200, 225, 240, 260, 275, 300 stb. hőérték-jelzés. A gyertyarém már régen emlék, de a vele megállapított hőérték számrendszer ma is él. És értékes Ariadne fonalt ad az autósok és motorosok kezébe.

Mit árulnak el a gyertya típusjelzések

Erre a kérdésre válaszolni: két kötetre volna szükség, hiszen a legtöbb gyár egészen önkényes megjelölést használ és semmitmondó betűkkel és számokkal jelzi egyes típusait, minden rendszer nélkül. Egyedül a Bosch-gyertyák megjelölései mutatnak fel rendszert olyképpen, hogy a típusszám és betű ismeretében azonnal tudjuk, hogy milyen hőértékű, méretű, rendszerű stb. gyertyával állunk szemben. A Bosch által rendszeresített típusmegjelölésben (például: DM 95 A1, DM 225 T 1, DM 175 ET 3, DZ 10 A 1, W 145/O, DM 200 G 24 stb.) a számok és betűk jelentősége a következő:

M = szét nem szedhető 18 mm-es gyertya, DM = szétszedhető gyertya 18 mm-es menettel, W = 14 mm-es szét nem szedhető gyertya, WM = 14 mm-es, szétszedhető gyertya, X = 12 mm-es gyertya, Z = amerikai (7/8) hüvelykmentes

szét nem szedhető gyertya, DZ = ugyanez szétszedhető kivételben.

A betűjelzés után következő két vagy háromtagú szám a hőértéket (pl. 95, 145, 225 stb.) jelzi. Minél magasabb ez a szám, annál nagyobb a hőérték, tehát annál ellenállóbb öngyújtással szemben, viszont annál érzékenyebb elpiszkolódással (olajzárlat) szemben.

A szám után következő A, T vagy G betű a szigetelőtest anyagára és kivételére utal. A pyranit 1-es szigetelő (egyetlen zöld csik) jelzése A, a kétygyűrűs kettes pyranit szigetelő jelzése T, míg a csillángyertya a G betűt kapja. A szigetelőtestet jelző betű előtti E betű annyit jelent, hogy az illető gyertya rádiózavarmentesített és egyben vízmentes kivitelű. Az A, T vagy G betűk utáni szám a kivittelt jelzi. Utal arra, hogy a gyertya teste rövid vagy hosszú kivitelű. Lássunk példákat:

DM 95 A 1 = 18 mm-es szétszedhető (DM), 95 hőértékű gyertya egy csikos 1-es pyranit szigetelővel, normál kivitelben.

W 175 T 1 = szét nem szedhető 14 mm-es (W) gyertya, hőérték 175, kétesikos 2-es pyranit szigetelő, normál kivitel.

Ugyebár, már nem is olyan titokzatos a Bosch-gyertyák észszerű és logikus típusjelzése?

Hőérték normalizálás?

Az egyes gyertyatípusok hőértéke nagyrészt a szigetelőanyag hővezető stb. tulajdonságaitól függ. Éppen ezért lehetetlen a hőérték szempontjából normalizálni a gyertyákat. Hiába is gyártanak az egyes gyárak ezredmilliméterre azonos méretekben a gyertyákat, a különböző gyártmányok hőértéke erősen eltérne. Ennek az az oka, hogy a szigetelőtest összetétele, megmunkálása, égetése stb. a gyárak féltett titka és éppen a szigetelőtest az, melynek minősége eldönti a gyertya minőségét. A Bosch gyertyák elismert és szinte közzmondásos minőségüket a nagyszerű Pyranit szigetelőnek köszönhetik és hiába utánoznák azt a gyárak, ugyanazt a hőértéket és minőséget még ezredmilliméterre azonos méretek mellett sem tudnák elérni. A normalizálás tehát lehetetlen, éppen ezért rá kell bízunk magunkat a gyári utasításra, mely megmondja, hogy melyik motorhoz melyik gyertyagyártmány melyik típusa megfelelő. Gyertyacsere alkalmával a legelőrevezetőbb ugyanazt a gyártmányt és típust szerelni, mellyel a gép újkorában a katalógus utasításai alapján volt ellátva. Azon ritka esetekben, amikor a gépet gyárilag nem Bosch-gyertyával szerelték, a legelőszzerűbb a Bosch-lerakatok bármelyikénél megszerezhető ajánlási táblázat tanácsadóul venni.

Az ajánlási tábla vagy a gyári utasítás adatait legjobb szolgálai módon követni. Ha azonban motorunkat a normálisnál erősebben vesszük igénybe, sokat és felezett tempóban mászunk hegyet, gyakran járunk túlterhelt géppel és szeretjük országútra a friss tempót: úgy egy fokkal magasabb hőértékű gyertyát használhatunk előnyvel. Például, ha motorunkba normális körülmények között a 145-ös hőértékű gyertya az előírt, úgy a fent leírt körülmények között előnyös a 145-ös helyett a 175-öst használni. Ezzel a gyertyával túlterhelés mellett sem kapunk öngyújtást, viszont számolnunk kell azzal, hogy ha motorunk hideg, úgy könnyebben kapunk olajzárlatot, mert a magasabb hőértékű gyertya hűvösebben dolgozik, tehát könnyebben kap olajzárlatot.

A MODERN HÁBORÚ SZÍNTERE AZ ORSZÁGÚT!

(Soldan alezredes cikkei, melyek a német vezérkarhoz közelálló Deutsche Allgemeine Zeitung hasábjain szoktak megjelenni, mindenkor általános feltűnést keltenek. A kitűnő katonai író legutóbbi cikkét a nyugati harctérről keltezte, ahol kocsiján a győzedelmes hadak útjait rója... Ebből a cikkből idézzük néhány felette érdekes megállapítását, hadd ismerkedjünk meg kissé az „új” hadviseléssel a — motor háborújával.)

Magam ülök kis kocsim volánjánál, francia utakon. Szabad út — ritkán akad. Itt a motor az úr: vagy előzve vagy kitérve küzdöm magam előre a hosszú gépkocsioszlopok között. Az utamba eső helységnevek régi ismerőseim — 1914-ből. De milyen más képpel kerülnek bele ezek a városnevek a mai háború történetébe...

Arras, Le Cateau, Cambrai, Bapaume, Albert, St. Quentin — itt harcoltam a világháborúban. Milyen közel vannak most egymáshoz, szinte összezugsugorodtak a távolságok, akár csak maguk a hadműveletek idejei. Kétségtelen, hogy a motorban leljük a változás magyarázatát, a motorban, mely a hadviselés számára teljesen új lehetőségeket tárt fel!

Visszaemlékezés: végnélküli, szürke menetoszlopok masiroztak 1914-ben az utakon. Felfejlődtek és harcoltak. Ma, úgylátszik, csak gépesített csapatok viselik a háborút... Szinte meglepetésnek számít, ha nagyrítkán gyologosokat előzünk meg. Nem is szólva a lovakról... Régen volt — 1914...

És maguk a harcok színhelyei sem hasonlíthatók egymással össze. Minél mélyebbre hatolunk Franciaországba, annál nyilvánvalóbbá válik a — meglepetés: a harcok színhelyei szinte kivétel nélkül maguk az országutak voltak!

A franciák is az országutak köré csoportosították védelmi berendezéseiket. Az erődök úgyszólván kivétel nélkül útkanyarodókat és hidakat véde- nek, illetve hosszabb útszakaszokat

uraló pontokon épültek. A jól kiépített állások frontális védelméről természetes akadályok és barrikádok gondoskodnak. Alaposan szemügyre véve őket, bizony 1914-ben kemény diót jelentettek volna, elfoglalásuk sok időt és körülményes előkészületeket követelt volna. Frontálisan egyáltalában nem boldogultunk volna velük, pedig a minap frontális támadásokban estek el! Az út jobb- és baloldalán értetlenek a szántóföldek. A vetések nincsenek letaposva, nincs kocsinyom sem és a legmesszebbi gránátölcser sem esik 100 méternél messzebb az úttól! A becsapódások zöme közvetlen az úttest mellett van. A tölcserékből a legkülönbé- lebb kaliberekre következtethetünk. Tüzérség ilyen pontosan nem lehetett. Itt bukóbombázók, „stukák” dolgoz- tak... Az utat kímélték, hiszen arra az előnyömlő oszlopoknak is szükségük lesz, a közvetlen közelben lecsapó bombák repeszdarabjainak szórása pe- dig úgy morálisan, mint fizikailag el- érte hatását a visszavonuló oszlopok között... És azt út sértetlen maradt. Az előnyömlők számára.

Most már tudjuk azt is, miért borította fel ez a háború a haditudomány összes dogmáit. Ehhez a gépesített csap-atok egymagukban nem lettek volna elegendők! Mert — hogy csak egyet- len példát említsünk — a páncélos divíziók egy nap alatt Amiensig, majd tovább a Somme-torkolatnál a La Mancheig történt előretörése (a flandriai csata döntő mozdulata) lehetetlen lett volna, ha a légi erők nem fedezik ezt a merész hadmozdulatot. A légi- flotta az, amely kirúgta a taktika és stratégia legerősebb pilléreit. A légi erők olyan gyorsan mozgó nehéz, il- letve legnehezebb tüzérséget reprezen- tálnak, amelyhez foghatóról sohasem álmodtunk.

Ez a repülő nehéz tüzérség egyen- geti a gyalogság útját, bámulatosan



Harcokocsik védelme alatt nyomul előre a német gyalogság.

összedolgozva a földön harcoló csapa- tokkal. Ez az összmunka nem könnyű dolog, sok-sok tapasztalatot igényel, elsajátítása azonban minden akadályt megőrt, csopásainak elhárítása szinte lehetetlennek látszik. A repülő „nehéz tüzérség” mindenütt ott van, ahol az ellenség macakcsodik. De a légi flotta a harc vonal mögötti terepek felderítése révén is egészen új adút jelent: aki a légi teret uralja, az beelát az ellenfél kártyáiba!

„A háborúban minden bizonytalan” — így jellemezték valamikor a háborút. A mai háborúban azonban talán magát ezt a jellemzést sem fogadhatjuk el — bizonyosnak... Mily sokszor volt a világháborúban a hadműveletek célja Amiens?... Meg a tengerpart, a Csa- torna?... Négy évig hiába küzdöttünk érte. És ma, pár nap alatt a kezünkbe került!

A városok és helyiségek ebben a háborúban is a harcok középpontjában maradtak, mindazonáltal itt is találunk különbségeket: mindazok a helyiségek, melyek a hadműveletek gyújtópontjában szerepeltek, aránytalanul többet szenvedtek, mint 1914-ben! Még akkor is, ha a visszavonuló ellenségnek főleg a belga városokban tapasztalt pusztí- tásaitól eltekintünk. Szembeötlő azon- ban, hogy a harcok hevességét első- sorban a helyiségek szélső házai és a magános majorok tükrözik vissza. Bent a helyiségekben az útkeresztezések és útkanyarok melletti házak viselik a harcok nyomait. Bizonyosságul annak, hogy a harcok még a helyiségekben is az úthoz igazodtak. Háznál-háza menő véres közelharcok alig-alig voltak, egy- egy stuka-bomba vagy tankroham szörnyű hatása beszédes bizonyítéka annak, milyen drasztikus eszközök tör- ték meg pillanatok alatt az előnyö- mlők az egyes kulcspontok ellenállá- sát.

A helyiségekben számos jelét talál- juk annak, milyen jelentőségre tettek szert a harcokocsik úgy is, mint köz- vetlen harceszközök... Nem járunk messze az igazságtól, ha azt mond- juk, hogy a hadviselés leglényegesebb és legutóbbi jelentőségű műveletét a páncélosok és légi erők bámulatos együtműködésében kell keresnünk!

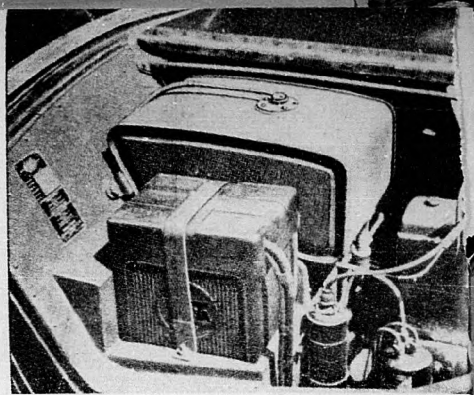


Motorosónak vontatta kompokon kelát a német harcokocsi-osztag a folyókon.

NEM AZ AKKUMULÁTOR ROSSZ, HANEM ANNAK ELHELYEZÉSE

Bár sok szó esik a szak- és kezelési könyvekben az akkumulátor fontosságáról, mégis „ó” a mostohagyerek. Az egyik legismertebb szakkönyv erre vonatkozólag a következő fontos utasításokat ajánlja: „az automobil elektromos berendezésének üzembiztonsága az akkumulátor karbantartásától függ. Ennek pedig első és legfontosabb feltétele a telep szabályos időközökben való felülvizsgálata.” A továbbiakban felsorolja azokat a tennivalókat, amelyek a telep élettartamának növelésénél elke-

akkor a motortető alatt, a szerelékfal mögött adjunk helyet a jobb elbánást érdemlő telepnek. Amde nem minden kocsinál oldható meg a kérdés ilyen közmegegyezésre. Vannak autók, ame-



A motortető alatt jó helye van a telepnek.

VÁROSBAN ÉS ORSZÁGÚTON **VARTA** TELEPET HASZNÁLJON

lyeknél nincs alkalmas hely a szerelékfal mögött, ilyen esetben hová helyezzük a telepet? Mert arra figyelemmel kell lennünk, hogy az egyszerű hozzáférhetőségen kívül védett helyen álljon, ne piszkolódjon és ne piszkítson; és főleges rázkódásnak se legyen kitéve.

A hátsóülés alatt? Egykor ez tradíció volt, csak itt, hátul, az ülés alatt kapott helyet az akku. Áthelyezés szempontjából csak akkor kerülhet számításba ez a hely, ha a koesi négyajtós, mert így aránylag könnyen megközelíthető az akku. Természetesen a telep törekeny műanyagházát — ha az a koesi padlózatából alul kilóg, ami a mai alacsonyépítésű üléseknél valószínű —, egy az alvázhhoz szerelt, jól tömített erős bádgedénybe helyezzük. Kétajtós karosszériánál ügyesebb megoldás az első ülés alá telepíteni az akkumulátort. Egyrészt, mert ez a koesi legkirívózottabb pontja, más-

részt, mert az ülés eltávolítása egyszerű. A fent leírt védődényt itt is alkalmaznunk kell, ha az akku nem férne el a koesiszekrény védőlemezén belül.

A feszítőszalagra azonban bármilyen elhelyezésnél — a bádgedényben is —

VARTA TELEP ÉLETTARTAMA HOSSZÚ

szükség van. Ennek kapcsolószerkezete essen kézügybe és lehetőleg ne a telep fedelének közepén záródjon, hanem annak két szélén. A legügyesebb telep-rögzítő megoldás az akku állványának aljához erősített két rúd, amelyek menetes felső végére szárnyas anya szorítja a telepet rögzítő laposvasat.

Bárhová is helyezzük a telepet, egyről ne feledkezzünk meg. Az akku rendszeres és gondos ápolást igényel és ezt csak úgy érhetjük el, ha az könnyen elérhető. A helykiválasztásnál

VARTA TELEPEL BIZTOSAN INDÍT

rülhetetlenek. A sav, illetve a desztillált víz utántöltés körülményes, de nélkülözhetetlen műveletének fontosságát nem is kell részletezni. Köztudomású, hogy a telep savtartalma párolog és az előírt sűrűsége is megváltozik — különösen a nyári hónapokban —, ami a telep feszültségét károsan befolyásolja. Befejezésül azt ajánlja a könyv szerzője, hogy az ilyen telepellenőrzőmunkát leghelyesebb szakmühelyben elvégeztetni, mert ehhez a munkához különleges szerszámok és műszerek szükségesek.

VARTA TELEP MEGBÍZHATÓ

A fent elmondottak fontosságát nem lehet eléggé kihangsúlyozni. És valóban nem is olyan nagy munka a telep négyhetenkénti felülvizsgálása. Az akku tetjének és a dugók eltávolításának munkáját a koesi vezetője is elvégezheti, ha a telep nincs olyan helyen, ahova csak kecseszkecsken testesell férhet hozzá a néhai Barokaldi cirkuszban megcsodált kigyóember.

Ha a telep mégis ilyen „praktikus” lenne elhelyezve, akkor ne a koesi konstruktőrjét szidjuk — hiszen ez már úgy sem segít —, hanem szereltes-sük át az akkut egy könnyen hozzáférhető helyre. Amennyiben ez megoldható,

FERGAT kerék DEÁK Jókai tér 2. szám



A modern 250-es motorkerékpár

Tigervilla, lengő-nyereg.

Kis fogyasztás. Nagy teljesítmény.

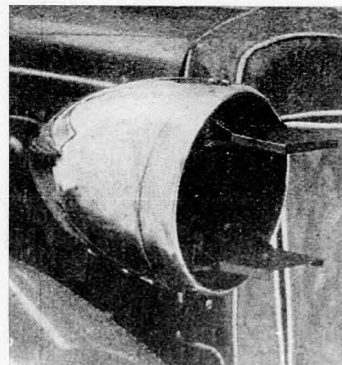
K. BAUER IZABELLA U. 98

TEHÁT A VARTA TELEP OLCSÓ

legyünk még arra is figyelemmel, hogy az esetleges egyéb munkáknál is szem előtt legyen a telep.

Hiába adnak hasznos kezelési utasításokat az akkumulátorgyárak a telep kezelésére, ha az olyan szerencsétlenül van elhelyezve a kocsin, hogy a kocsitulajdonos inkább idő előtt hagyja elpusztulni az akkut (miközben az akkumulátorgyárat szidja — igazságtalannul).

Befejezésül még csak annyit: gondozzuk rendszeresen az akkumulátort, még ha az ki- és beszerelésre alkalmatlan helyen is van.



A M. kir. Honvédelmi Minisztérium által HM.590.508/lgy.—1939. és HM. 580.141/lgy.—1940. számok alatti engedélyezett szab. **TÓTH-DUTÓ** fénycsóró-fénycsökkentő felszerelés ügylégtálm. mint vagyon- és életbiztonsági tekintetben a legtökéletesebb.

A M. kir. Honvédelmi Miniszter úr 88.051/el. lgy.—1939. sz. rendelete 1. §-a értelmében: „A gépjármű üzembentartója köteles 1940. évi augusztus 1.-ig a közúti forgalomban résztvevő gépjárművének külső megvilágítását szolgáló lámpáira való felszerelés céljából e rendeletben megállapított feltételeknek megfelelő fénycsökkentő berendezést használni alkalmas állapotban, a gépjárművén tartani.”

Torlódások elkerülése végett kérjük az i. t. gépjárműtulajdonosokat, hogy megrendeléseiket minél előbb feladni sziveskedjenek. Árakat feltüntető prospektust felhívásra azonnal küldünk.

EGYEDÁRUSÍTÓ:
IGÉVÉ IPARI- ÉS GÁZVÉDŐESZKÖZÖK KFT.,
Budapest, V., Zrinyi ucca 7.

Kupé, szedán, limuzin, féton, pullman, cédaszter, berlina, kabriolé, landaulet és társai

BARANGOLÁS A KÜLÖNFÉLE KAROSSZÉRIA- TÍPUSOK DZSUNGELÉBEN!

Az embernek borsózdik a háta, amikor a katalógusokat tanulmányozva olvassa a különböző karosszéria elnevezéseket. Kóvályog a feje a fétonok, kabriolék, landauletek, berlinák, ródszterek és társaik hallatára. És — ahány ház, annyi szokás. Más névre hallgat ugyanaz a karosszéria, ha hazája Anglia, Németország, Amerika vagy Itália, a csukott négy-ötülékes karosszériát például az olaszok Berlinának, a németek Innenlenkernek, az angolok Saloonnak nevezik, ember legyen a talpán, aki kiismeri magát. Önként felvetődik az ötlet: miért nem adományoznak egységes magyar elnevezést az egyes karosszériatípusoknak és a különbözőféle becenevek helyett egy-két szóban inkább a lényegét domborítva ki. Nem érthetőbb például a kétségtelenül előkelően hangzó Pullman Limuzin helyett azt mondani, hogy 5-7 üléses, válaszfal, négyajtós, hatablakos csukott kocsis? Vagy ródszter helyett annyit, hogy kétülékes, pótülékes, nyitott kétajtós modell? Vagy limuzin, illetve berlina, azaz saloon helyett csak annyit, hogy ikszülékes csukott? Még mindig hallani azt a borzalmas szót, hogy felsővezetési kocsis. Létezik talán olyan kocsis, melyet kívülről, esetleg rádió-sugarak közbenjöttével távolról vezetnek?

Lássuk az egyes karosszériatípusokat és mondjuk el magyarul, hogy mit értünk az egyes rejtelmes elnevezések alatt.

1. *Roadster*. Nyitott, amerikai tetős, egy ülésoros és többnyire pótülékes, kétajtós kocsis. Hogy ezt a típust miért nevezik ródszternek, azaz országúti kocsinak, az Isten tudja. Hiszen vannak reá esetek (?), amikor csukott kocsit is látni az országúton. Kétségtelen, hogy a ródszter elnevezés rövid és velős, de

ha pótülékes-kétülékes, kétajtós nyitottnak nevezük, hát megértik azt Dabason is.

2. *Túrákocsi*. Így hívják a két vagy három ülésoros, nyitott, amerikai tetős, két vagy négyajtós kocsit. Hogy miért éppen ez a modell alkalmas túrára: nem is sejtjük, amikor esukott kocsival is lehet túrázni. Nem volna helyesebb egyszerűen x üléses, x ajtós nyitott kocsiról beszélni?

3. *Roadster Cabriolet*. Az 1. számaiati leírt modell lehajtható merevítettós kivitele lecsavarható ablakkal, lényege tehát az, hogy csak két ülés van egy, esetleg két pótüléssel.

4. *Cabriolet*. Két vagy három sorülékes, lehajtható merevítettós, két vagy négyajtós modell, négy lecsavarható ablakkal. Itt említjük meg, hogy vannak úgynevezett álkabriolék, melyek tetője merev és bár meglelni rajta a tető lehajtatását vezető krómzott karokat, a tető mégsem hajtható le. Magyarul talán szélhámos kabrioléknak nevezhetnők.

5. *Pullman Cabriolet*. Lehajtható merevítettós, négyajtós, négy vagy inkább hatablakos, két vagy három ülésoros, csukott kocsis, melynek első ülésorát üvegfal határolja.

6. *Cabriolet Limousine*. Két vagy három ülésor, két vagy négy ajtó, négy ablak. Az oldalfalak merevek és a vászontető összehajtható. Az különbözteti meg főleg a kabriolétól, hogy tetője nem merev és nem lehajtható, hanem csak összehajtható.

7. *Landaulet*. A Pullman Kabriolé leszármazottja, melytől az különbözteti meg, hogy míg annak egész tetője lehajtható, addig ennél a tetőnek csak a hátsó része hajtható le, az első két ülésor tehát akkor is védett, amikor a merev tető le van hajtva.

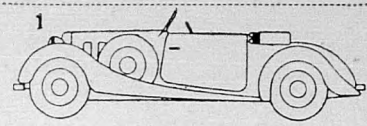
8. *Coupé*. Testvére a ródszter kabrioléknak azzal a különbséggel, hogy nincsen kabriolé tetője, tehát nem nyitható.

9. *Limousine* (Berlina, Saloon, Innenlenker). Két három ülésor, két vagy négy ajtó, négy vagy hat részben lecsavarható ablak, merev, nem nyitható tető.

10. *Pullman Limousine*. Két vagy három ülésoros, négyajtós, hatablakos (ebből négy vagy hat ablak lecsavarható) válaszfalcsukott kocsis. A Pullman Kabriolétól és Landaulettől az különbözteti meg, hogy tetője nem nyitható.

11. *Városi Limousine*. Az előbbtől az különbözteti meg, hogy az első ülésor nyitott, a vezető tehát kedvére ázik.

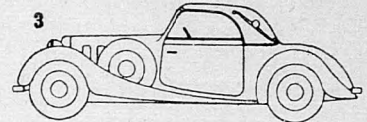
A különböző karosszériák sora ezzel korántsem zárul, oldalakat lehetne írni a különböző sport és egyéb modellekről, de — elégedjünk meg egyelőre ennyivel is.



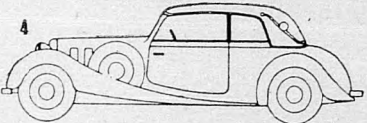
1. Roadster.



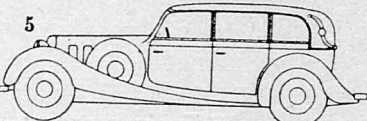
2. Túrákocsi.



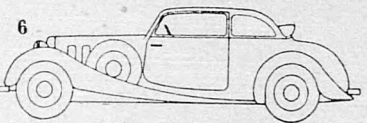
3. Roadster Cabriolet.



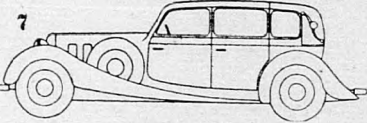
4. Cabriolet.



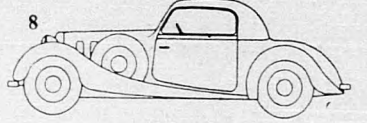
5. Pullman Cabriolet.



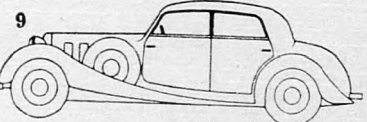
6. Cabriolet Limousine.



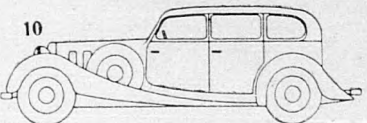
7. Landaulet.



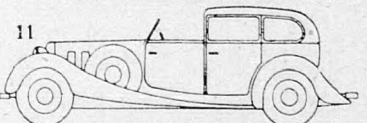
8. Coupé.



9. Limousine.



10. Pullman Limousine.



11. Városi Limousine.

3

ORSZÁG
VÁLOGATOTT
DOHÁNYLEVELEIBŐL
KÉSZÜL A

B. N. V.
MEMPHIS
CIGARETTA

LÁSZLÓ ANDOR

AUTÓSERVICE – JAVITÓMŰHELY
V., BESSENYEI U. 4. POZSONYI U. SAROK
TELEFON: *299-155.

EMLÉKEZZÜNK...

Látogatás KARL GALL Budapesten élő nővérénél

Egy évvel ezelőtt, 1939 június 21-én, 36 éves korában halt bele Karl Gall, az angol T. T. tréningjén szerzett sérüléseibe.

Törökúcea 8. Az egyik elsőemeleti ajtón tábla: özv. Röder Elnémné.

A polgári kényelemmel berendezett lakás falairól Karl Gall fényképei mosolyognak le. Röderné, aki az ablak mellett ül, Karl nővére. Elmélyedve figyeli a Gül Baba sírjának tornya felett száguldó viharfelhőket.

— *Jobb, hogy így fejeződött be* — mondja halkán —, *az orvosok szerint nem sok öröme maradt volna az életben.*

— Beszéljen valamit Karl fiatalságáról — kérjük Rödernét.

Hosszan elgondolkozva keresgél a multban.

— *Mint egészen kisgyermek, szüleink Bécs melletti házában nagy kertjében kezdte versenyzői pályafutását, mint ahogy ő ezt felnőtt korában emlegette. Beszélni még alig tudott, de első szavai között „Karli fahren“ felkiáltás volt a leggyakoribb. Ez annyit jelentett, hogy a nagyobb testvéreknek végig kellett nyargalni a kanyargós kerti utakon a kis játékkocsival, amelyben Karl lapult mindaddig, míg az első fordulóig nem értek, ahol aztán a gyerekek együtt felborult a kocsii.*

— *Az iskolai előmenetelt a bicikli akadályozta. Amikor csak tehetett, elcsente Franzl bátyánk gépét (ez Franz Gall, az egykori Puch-versenyző) és a lejtős uccánkon szélvészéknél száguldott lefelé. Ilyenkor ijedten menekültek a szomszéd gyerekek. Ezeknek a biciklis kirándulásoknak tavasztól őszig be nem gyógyuló nyomait büszkébben viselte, mint az első hosszú nadrágját.*

— *Mire a világháború befejeződött, már egy éve tanulta a motorszerezést Franzl mellett egy bécsi mechanikusnál. Itt kezdődött Karlunk harcos élete. Motorkerékpárversenyző akart lenni. A bővetendő jó példa ott volt előtte; a bátyánk: Franzl.*

— *Ezekről a küzdelmes éveiről már csak annyit tudok, amennyit ő mesélt,*

amikor meglátogatott itthon, Magyarországon. Ugyanis a megboldogult férjem magyar volt.

— *Jellemző családja iránti szeretetére, mikor Münchenbe került a BMW-ékhez, szombatoként felült motorjára és egész éjszaka utazott, hogy néhány órát tölthessen szülei és testvérei között. Heten voltak testvérek, de mindannyian Karl szerettük a legjobban.*

Röderné sok fényképalbumot hoz a szomszéd szobából. Karl Gall küzdelmes élete képekben elbeszélve. Az egyik elmosódott képen első versenygépén, egy váztafos Zenith-Japen feszt, majd egy Alcionon látjuk. New Gerrard, Rex Achme után sok kép következik egy ötszáz New-Imperial nyergében. A képek alatt a pontos dátum és a verseny eredménye, amely mind gyakrabban bizonyítja, hogy Karl Gall, az egyébként is klasszikus osztrák versenyzők élgárdájába küzdötte fel magát.

1927. Fordulópont életében. Ekkor került a BMW-hez. Tovább sorakoznak a győzelmekről beszélő fényképek. De ezeket már BMW-vel vívta ki. A győzelmi sorozat 1930-ban megakadt. Sőt, a szezon végén olyant bukott a Nurburgringen, hogy kórházba került. A következő három évről nincsenek versenyképek. Karl Gall jobb kezével nem tudja megmarkolni a drehgriffet.

1933. olvassuk a fényképek alatt. Túraversenyeken edzi a beteg karját és közben gyarapítja győzelmi trofeáit. Egy-egy derüesebb epizód is tarkítja az érdekes fotógyűjteményt. Majd autóversenyző Karl Gallról láttunk képeket.

— *Három évvel ezelőtt nemcsak a német állampolgárságot, hanem a bajnokságot is elnyerte. Ettől az időtől kezdve könnyebb lett a sora. Megnősült. Egy müncheni lányt vett feleségül.*

— *Mind ezt örömmel mesélte el, amikor a népligeti Grand Prixen indult és győzött. Ekkor láttam utoljára. Meg is mondtam Neki. Nem haragudott, csak annyit mondott mosolyogva: kwatsch, alte Frau! Igéretet tett, ha lesz egy*



Győzelmet győzelemre halmozott Karl Gall.

angol T. T. győzelme, abbahagyja a versenyzést.

— *A többi már önök is tudják — folytatta Röderné a könnyeivel küzdve. — Egy év múlva a német színeket képviselte az Iste of Man-en. A tréningen bukott és súlyos kartöréssel került a kórházba. A gyógyulás után sem hagyta magát lebeszélni testvéreitől. Életcélja lett az angol T. T. Ennek győzelme után egy BMW képviseletet akart nyitni Linzben Franz bátyákkal. Meg aztán titkos vágát is valóra akarta váltani és mint ahogy azt gyakran mondta, majd ha búcsút mond a versenyzésnek, legalább egy tucat gyereket akar. Imádtá a gyermekeket. Ugyáltszik, a jó Isten másképpen akarta.*

— *Mit mondjak még. Gyönyörű temetése volt, ha ilyesmi egyáltalában szép lehet. Több mint kétszáz koszorúja volt. Itt kell még elmondanom, hogy mindenki küldött Neki koszorút, Hitler kancellár, Göbbels, Göring, az angol autókлуб, és a versenyzők, az olasz, svéd, belga klubok, Guthrie özevgye, csak a magyar autókлуб felejtkezett el erről, de még egy táviratot sem küldtek a feleségének.*

Pedig megérdemelte volna.

R. Gy.

150 drb.

250 kcm-es



TELEFON 121-404

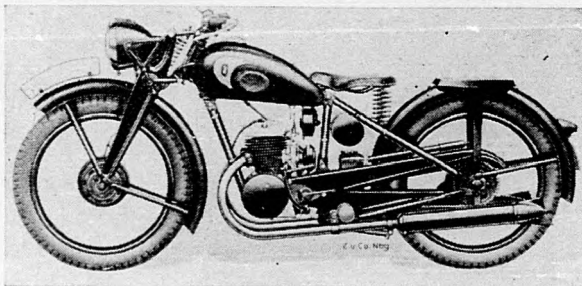
ZÜNDAPP

raktáron

Vezérképviselőt;

Motorkerékpár és Autóalkatrész Kereskedelmi Kft

BUDAPEST, V., VILMOS CSÁSZÁR ÚT 60.



Bemutatjuk a

SKODA „1100”-at

Közös eladási szervezetbe lépett
a STEYR és SKODA gyár

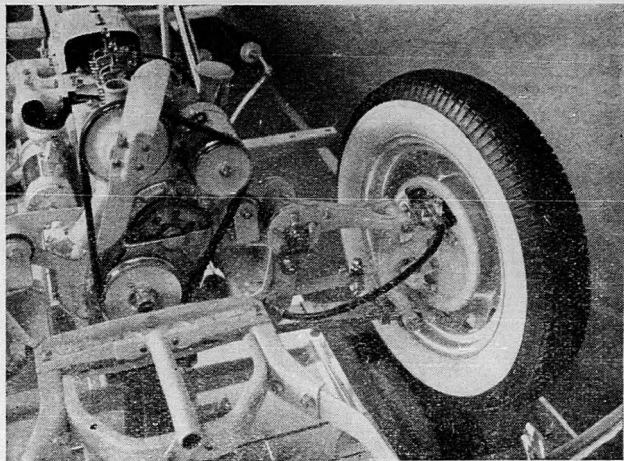
A Skoda név fogalom. Olyanféleképpen, mint a Steyr. A két hatalmas iparvállalat munkaprogramját számtalan közös vonás jellemzi és legújabb bekövetkezett szoros együttműködésük csak régi, bevált kapcsolatokat fűz ismét össze.

A Steyr- és Skoda-művek együttműködésének számai még a világháborút megelőző évekre nyúlnak vissza. A püseni Skoda és a bécsújhelyi Austro-Daimler-Puch-konzern együttműködése hozta létre a világháborúban oly nagy jelentőségre szert tett 30.5 és 42-es kaliberű lövegeket. Ezeknek lövegszállító alvázat az Austro-Daimler művek készítette, míg a lövegeket a Skoda-gyár szállította. A két nagyvállalat munkaközössége a nagy háború befejezésével véget ért, hogy most újra életre keljen a Steyr-Daimler-Puchművek r.-t. és az Automobilipari Részvénytársaság elnevezésű cégekben, amelyek a Skoda-művek automobiljainak gyártásával és eladásával foglalkoznak. A vámközösség megteremtése után a Steyr eladási szervezet látja el a Skoda-automobilok képviselőtét Nagy-Németországban, a Skoda-gyár pedig a Steyr-kocsik vezérképviselőt vette át a protektorátus területén. Az új együttes eladási szervezet a bécsi tavaszi vásáron jelent meg először a nyilvánosság előtt, ahol a Steyr- és a Skoda-gyártmányok már közös kiállítási helyen szerepeltek. A két hatalmas konzern szoros együttműködése egyszermind közös gyártási terv felállítását is eredményezte s ennek a révén a két vállalat ipari és kereskedelmi együttműködése nemcsak saját érdekük, hanem a kölcsönös tapasztalatok kieserlése folytán a nagyközönség számára is jelentős előnyöket biztosít.

Az érdeklődésség révén a Skoda-automobilok magyarországi vezérképviselőt a Steyr-Austro-Daimler-Puchművek Magyar Kereskedelmi r.-t. vette át, amelynek városi bemutató helyiségében és központi telepének mintatermeiben már megtekinthetők a legújabb Skoda-modellek.

A Skoda „1100” modellek a legmodernebb konstrukciós újításokat egyesítik magukban, a kocsik magas teljesítménye, hosszú élettartama, gazdaságos üzeme és lágy, zajtalan járása immár köztudatba átment Skoda-kvalitások. De vegyük közelebbről szemügyre a kocsit.

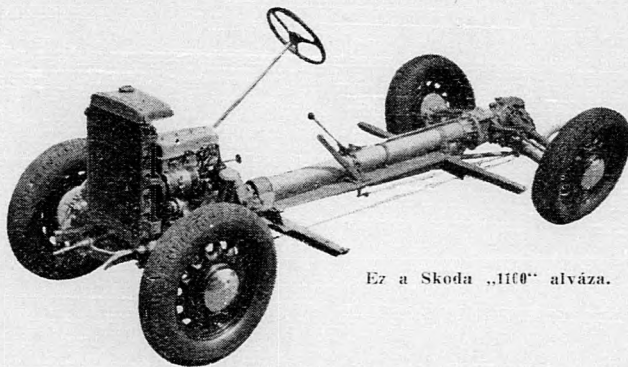
A 68×75 mm. furatlöketű, 4 hengeres, 1089 cm-es felülvezérelt motor 32 lóerőt teljesít. A statikusan és dinamikusan kiegyensúlyozott háromszor csapágyazott főtengely és a mo-



Tanulmányozzuk csak a Skoda „1100” elsőkerékelfüggesztését.

tor elasztikus felfüggesztésére szolgáló jókora gumiblokkok felette esendes járást biztosítanak a motornak. A szívóvezeték különleges kiképzése egyrészt az összes hengerek egyenletes töltését biztosítja, másrészt ezúton történt gondoskodás a gázkeverék helyes előmelegítéséről. A cserélhető, üvegkeményre nitrált hengerhüvelyek közvetlen érintkezésben állanak a hűtővízzel, mely megoldás éppen úgy, mint a nagyméretű légszűrő és olajsűrő, rendkívül előnyösen befolyásolják a motorélettartamát. Lágyan dolgozó eglyemes szárazkuplung és a II-ik és III-ik menetben szinkronizált sebességváltó gondoskodnak az erőátvitel kedvező határfokáról.

A Skoda „1100” alváza centrális csöváz, elől a motor elasztikus felfüggesztésére szolgáló villalakú kiképzéssel. Az első kerekek független rugózása az állítható lökhárítókkal egyetemben a legmótosabb útviszonyok közepette is pompás ütkékvést és könnyű kormányozhatóságot biztosítanak a kocsinak. A hátsó féltengelyek lengőtengelyes megoldásában fokozzák a kocsii stabilitását. A fogasrúdkormányzás játszi



Ez a Skoda „1100” alváza.

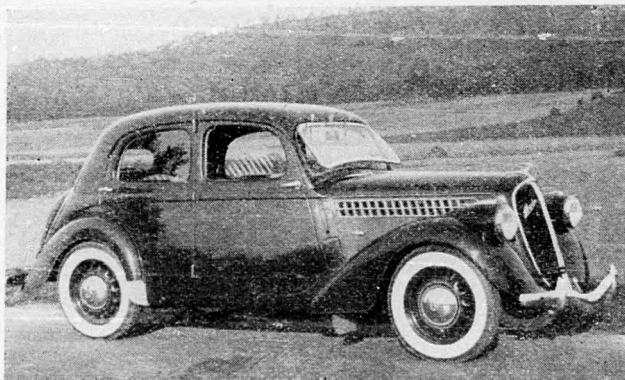
kezelhetősége, a tökéletesen kiegyenlített hidraulikus fékek kitűnő fékhatása valóban élvezetté teszik a kocsii vezetését. A kocsii nyomtávja elől 1160 mm., hátul 1200 mm., tengelytávja 2440 mm., a földtől mért legkisebb magassága pedig 170 mm. Mindezen adatok, a széles nyomtáv és mély súlypont, a független kerékelfüggesztés tökéletes rugózása bámulatos kanyarbiztonságot és ütkékvést biztosítanak a kocsinak, míg a bennülők kényelmét az 5.00×16-os gumik is jelentősen szegálják.

A Skoda „1100” kimagasló utazási előnyeivel természetesen csak a használatban ismerkedhetünk meg. Akkor tudjuk meg, mit jelentenek a széles, kényelmes beszállást biztosító ajtók, a kocsiból nyíló zavartalan kilátás, a limuzinek huzatmentes szellőzése, a lágyan párnázott, könnyűszerrel állítható ülések, a kívülről hozzáférhető és lezárható tágas esomagtartó és a kabriolé típusok speciális megoldású, egyszerűen kezelhető tetőszerkezete. A Skoda „1100” hála, már az alacsony fordulatszámregiókban is jelentkező tekintélyes motorteljesítményének és korszerű építésből fakadó könnyű, 900 kg.-os súlyának, pompásan akcelerál, csúcssebessége meghaladja a 100 km.-t, fogyasztása pedig csak 8 liter.

A legluxuriózusabb igényeket is kielégíti a kocsii gazdag felszerelése. Három fényállású reflektor, elektromos benzínóra, tachometer és kilométerszámláló, olajnyomásmérő, időóra, kettős szélvédő-törlő, stb. stb. a kocsik standardtartozéka.

A Skoda „1100” modellek ötféle karosszériaváltozatban kerülnek forgalomba. A nemes vonalvezetésű Skoda-hűtőforma, a lendületes idomú sárhányókba ágyazott fényszórókkal, az aerodinamikusan kiképzett tágas karosszéria már első pillanatra rendkívül előkelő megjelenést biztosít a dűsan krómózott, pazar kiállítású kocsinak.

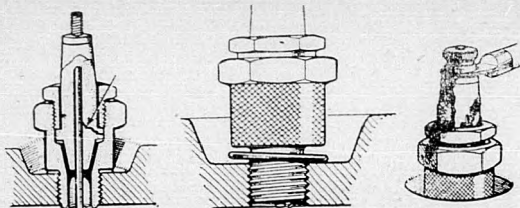
A Skoda-kocsik magyarországi népszerűségében új korszak nyílik. A vezérképviselőt korszerű szerviztelepe úgy a régi, mint az új Skoda-tulajdonosok szakszerű tanácsadója, készséggel áll rendelkezésükre.



Elegáns, kényelmes és megbízható a Skoda „1100”.

A Ma tizenegyedik parancsolata:

Tartsd karban a villamos berendezésedet, hogy ne fogyassz több üzemanyagot a kellenénél!



Ma minden csepp üzemanyag drága és nemcsak egyéni, de egyben nemzeti érdek is, hogy az üzemanyagnak minden molekulája munkává, hajtóerővé alakuljon át. Az üzemanyagkorlátozás kétszeresen feladatunkká teszi, hogy gépünket műszakilag olyan állapotban tartsunk, mely szavatolja a takarékos fogyasztást: ellenkező esetben a hónap végén pneu helyett cipőtalpat koptatunk. Az üzemanyagprédálásnak egyik kútforrása a kellőképpen karban nem tartott, műszakilag hiányos villamos, illetve gyújtóberendezés, amit könnyen megérthetünk. A motor által beszívott üzemanyag csak akkor válik munkává és kilométerre, ha azt el is égetjük. Ha gyújtóberendezésünk körül hibák vannak, úgy a beszívott gáznak egyrésze a hibás gyújtások alkalmával a

kipuffogócsövön át az ebek harmincadjára kerül anélkül, hogy hasznos munkát végzett volna, végeredményben többet fogyasztunk, illetve azonos fogyasztás mellett esökken a kilométerteljesítményünk, ami végeredményben egyre megy.

Korántsem akarunk villamos szakembereket nevelni és olvasóinkat arra készíteni, hogy szerszámokkal felszerelve álljunk neki a gyújtást babrálni. Szó sincsen ilyesmiről, hiszen erre vannak a műhelyek. De: tudnunk kell, hogy hol van, illetve hol lehet a hiba, hol keressük, illetve kerestessük a túlfogyasztás okát. Mert ha nem vagyunk tisztában ezzel a kérdéssel, aligha fogunk rátapintani a baj fészkeire és aligha fogjuk megtakarítani az oly drága üzemanyagot.

Nem vetjük el a sulykot, ha azt állítjuk, hogy a ma forgalomban levő magánkocsiknak legalább a fele gyújtáshibában szenved. A mai korszerű elektromos berendezés ugyanis olyan megbízható, hogy elhanyagolt és hibás állapotban is elvégzi a gyújtást. Természetesen nem végzi el a munkát tökéletesen, a hibáról azonban nem tudunk, csak éppen néhány decivel vagy esetleg literrel többet fogyasztunk száz kilométerenként.

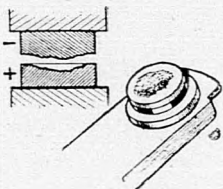
Kevés az olyan koei, melynek gyertyái ne volnának elhanyagoltak. Min-

Az olajosan piszkos, a repedt szigetelésű és a rosszul becsavart gyertya legtöbbször nem okoz észrevehető gyújtási zavart, csak éppen a motorteljesítmény esökken és a fogyasztás fokozódik.

dennap láthatunk olyan gyertyákat, melyeket kívül vastag olajpor és piszokréteg díszít. Az áram szereti a rövidebb utat választani és ha a vezető piszokrétegen törhet utat, inkább ezt választja, minthogy a gyertya elektródjainak legréseben ugorják át szikra alakjában. Az áram ilyen szivárgását legtöbbször nem észleljük, a jófülü autós azonban néha meglepetéssel hallja a gépháztető alól azt a furcsa, halkán pattogó hangot, melyet a kúszó áram külső levelei okoznak. A segítség egyszerű, száraz ronggyal tisztára dörzsöljük a gyertya szigetelő testét.

A szétszedhető gyertyáknak néha nincsenek jól meghúzva a belső testet rögzítő anyái. Ilyenkor halljuk azt a titokzatos és állandó csattogó hangot, melyet a laza szigetelőtest, illetve zótyogó gyertyabelső rész okoz. Hogy ilyenkor tömítési hiba van jelen, hogy a kompresszióvesztés következtében a teljesítmény esökken és a fogyasztás növekszik: aligha szorul bővebb magyarázatra.

A gyertya szigetelőtestének repedése is okozhat néha komoly áramszivárgást és teljesítményesökkenést. A jóminőségű



A megszakító wolfrámnyaga elektrolízis következtében „vándorol”, a plusz sarokról átköltözik a mínusz sarokra. Ha az érintkezés nem tökéletes, gyengül a gyújtás és a teljesítmény.

MIRE VAN AZ AUTÓSNAK SZÜKSÉGE?

Pneumatikra (Michelin)
Vulkanizálóra (Shaler)
Fékbetétre
Izzólámpára (Tungsram)
Lámpabiztosítékra
Hátsőtükörrre
Szelvédőtörlőre (Trico)
Hátsólámpára (Hella)

Keresőlámpára
Rozsdapasztára (Whiz)
Fénypasztára (Whiz)
Gyújtógyertyára (Bosch)
Gyertyasapkára
Kéziszerszámokra
Koesiemelőre (Back)
Szemvédőüvegre (Triplex)

Ventillátorszíjra
Adóbélyegvédőre
Belsővilágításkapcsolóra
Pneufesz mérőre (Motometer)
Irányjelzőkre (Kaco)
Fagyálló folyadék (Glysantin)
Villanykürtre
Szelvédő szárító (Clarus Super)

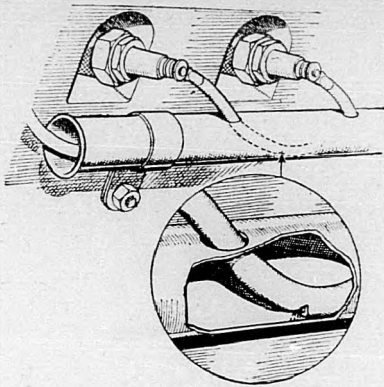
Márkás kenőolajokra (Vacuum, Castrol)
Szarvasbőrökre
Szivacsokra
Tisztítószeközökre
Hűtőhőmérőkre (Motometer)
Pumpára
Zsírzóprésekre
Hólánccok (Hardened)

stb., stb. ...

MINDEZEKBŐL BŐSÉGES RAKTÁRT TART (VIZSONTELADÓK RÉSZÉRE IS)

MOTOR- ÉS AUTÓKELLÉK R. T.

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



A repedt, kopott gyújtókábel nem mindig okoz gyújtási zavart, csak éppen gyengíti a szikrát.

gyertyáknál csak a legritkább esetben fordul elő ilyen repedés, magára vessen tehát, aki néhány pengőnyi megtakarítás kedvéért silány gyertyái miatt fogyaszt többet a kelleténél.

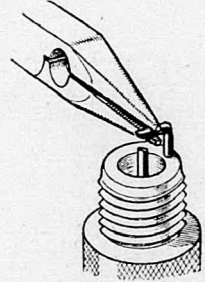
A megfelelő teljesítmény szempontjából döntő jelentőségű a helyes szikraköz. Ha a gyertya elektródjainak egymástól mért hézaga nem megfelelő, úgy tökéletes gyújtás nem lehet, a tökéletlenül meggyújtott keverék tökéletlenül ég el. Ne mulasszuk tehát el a rendszeres havi karbantartás keretében megtisztítani és megvizsgálni gyer-

tyűinket és ami legalább ilyen fontos: a minden jobb szerviszben fellelhető szikraköz mérő dróttal megállapítani és szükség esetén a testelektródok hajlításával korrigáltatni a szikraközt.

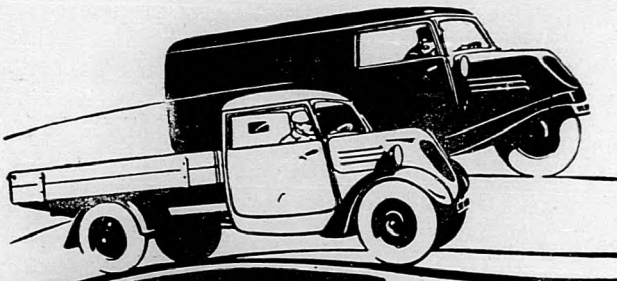
A gyújtókábelt gumianyag szigeteli. A gumi idővel megkeményszik, amit a gépháztető alatt uralkodó meleg is siettet. A gumi szigetelés megreped és áramszivárgás; tökéletlen gyújtás lép fel. A kábeleket tehát legalább félévenként vizsgáltassuk meg és távolítsuk el a lerakódott olajos piszkot. Nagyon fontos, hogy a kábelpapucs erősen és mereven kapesolódjék a gyertyához. Ha az érintkezés laza, úgy ez a jó gyújtás rovására megy.

A megszakító helyes beállítása és hézaga is erős hatással van a fogyasztásra. Ha a hézag túl kicsiny, úgy a motor gyújtása késik, ha túl nagy a hézag, fokozódik az előgyújtás. Utógyújtásnál melegszik a motor és teljesítménye csökken, ha túl nagy az előgyújtás: kopog a motor, de mindkét esetben munkavesztés lép fel. Nem ritkán szorgos vizsgálat árán hajszálrepedéseket lehet felfedezni az elosztó szigetelőanyagból készült testén. A repedéseken át küszik az áram, de ugyanez a hiba áll elő, ha az úgynevezett elosztó pipa reped meg. A motor mindkét esetben vígan pörög, legfeljebb kissé nehezebben indul, de mindenképpen többet fogyaszt a kelleténél.

A gyújtóberendezés ellenőrzésének legegyszerűbb és leggyorsabb módja a neonesóves kis gyertyavizsgáló ceruza. Ha a neonesóveskékben szabályosan és a megfelelő erővel látjuk felvillanni lassú tőrásban is a sárgászörös fényt, úgy valószínű, hogy minden rendben van. Ha ellenben a fénye gyenge, a felvillanások nem követik egymást szabályosan, úgy csak vegyük elő bátran a karbantartó szervisz elektromos művészt. A gyertyavizsgáló ceruza beszerzése — vannak képviseltek és cégek, ahol reklámképpen ingyen is kaphatunk egyet — tehát kifizetődik, mert hozzájárul kocsi kilométereink számának növeléséhez.



A gyertya helyes szikraközének beállításakor csak a test azaz külső körmöt hajlítjuk, a középsőhöz nehegy hozzányúlunk.



Tempo

**minimális fogyasztású
kis teherautó**

**Hosszabbítható csőalváz, lengőtengely,
1200 kgr. teherbírás. Vezérképviselet:**

HESS ERVIN Személy- és Teherautó Kereskedelmi Kft.
Budapest, IV., Mészáros ucca 15. TELEFON: 150-090.

JAVÍTASSA KERÉKEIT SZAKCÉGNÉL — a

MAGYAR ABRONCS ÉS KERÉKGYÁR R. T.-nál

A TAKARÉKOS MOTOR- KERÉKPÁRÜZEM KULCSA A KARBURÁTOR!

Hasznos takarékosági tanácsok,
250-es Puch-tulajdonosok számára

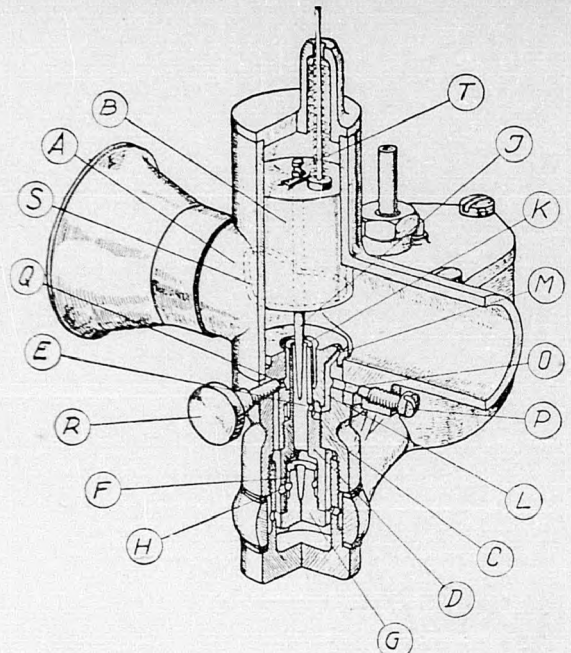
A djátok meg a motornak, ami a motoré! — így hangzik a korszerűsített ige. Meg kell adni a motornak azt a motalkó adagját, melyre szüksége van, mert ha kevesebbet kap, úgy „szomjazik” és szomjúságának melegevéssel, kopogással és egyéb kellemetlen tünetekkel ad néh túlhangos kifejezést. A motor által — és különösen a 250-es Puch-modellek által — igényelt üzemanyagadag igen csekély és száz kilométerenként alatta marad a három liternek. Hogy sokan ennél többet fogyasztanak? Nem a motor a ludas ebben, hanem a beállítás, főképpen a karburátor beszabályozása körül elkövetett hibák és mulasztások. Adjuk meg tehát a motornak azt, ami a motoré, de: egyetlen cseppel sem többet. És meg leszünk lepve, hogy mennyi üzemanyagot takarítunk meg és havi motalkóadagunkkal mennyivel több kilométernek hághatunk a nyakára.

A korszerű Puch type 250-es gépek karburátorja úgynevezett Amal-típus, teljesen kiegyenlített és minden átmenet nélkül, tökéletesen automatikusan dolgozó műszere, mely helyes beállítás esetén a legkülönbözőbb terhelések és fordulatszámok mellett is mindenkor ideális arányú levegő-üzemanyag keveréket szállít a motornak. Műszaki leírásával nem kívánunk foglalkozni, a betűkkel és azok magyarázatával ellátott ábra ugyanis megmond mindent. Működéséről csak annyit, hogy a keverék arányát lassújárásban az üresjárat fűvóka, közepes fordulatszámnál a főfűvókába illeszkedő kúpos tű, valamint a fojtóharang vájata, teljes fordulatszámában pedig a főfűvóka szabályozza, ez magyarázza meg azt, hogy miért kapunk mindenkor és minden körülmények között helyes arányú keveréket.

A takarékos fogyasztás elsősorú titka az üresjárat-fűvóka, helyesebben levegőszabályozó megfelelő beállításával. Itt történik a legtöbb hiba, mert az üresjárat-fűvóka egészen a közepes fordulatszámig működésben van és ha túl gazdag keveréket szállít, úgy feleslegesen sok üzemanyagot pocskolunk el anélkül, hogy sebességben vagy vonóerőben nyernénk. Ne feledjük el, hogy a túrázás kikapcsolásával üzemünk oroszlánrészt városi forgalomban végezzük olyan sebességben, amikor a keverékképzésben az üresjárat-fűvókának igen nagy a szerepe, ha tehát itt beállítási hiba van, úgy üzemanyagfogyasztásunk alaposan felszökik.

Hogyan szabályozzuk be az üresjárat-fűvókát takarékos üzemre? Az üresjárat szabályozása az ábránkon P-vel jelölt csavarral történik. A metszeten jól látszik, hogy ez a csavar tulajdonképpen azt a levegőmennyiséget szabályozza, mely a főfűvókába fúrt és E-vel jelzett üresjárat-fűvókán kiáramló és az M ponton kilépő üzemanyaghoz keveredik. Minél nagyobb a levegőnyílás, — azaz minél jobban csavarjuk KIFELE a csavart — annál levegődúsabb, benzinben szegényebb, takarékosabb a keverék. Ha viszont BEFELE csavarjuk a szabályozócsavart, úgy benzinben gazdagabb, levegőszegényebb keveréket adunk, tehát többet fogyasztunk. A szabály: annyira KIFELE csavarni a szabályozócsavart, amennyire azt a meleg motor anélkül bírni el, hogy a karburátorból lödözne, vagy szabálytalanul pörögne lassú túrában. Alapvető hiba az üresjáratot hideg motornál állítani! A beállítás menete a következő: amikor motorunk már jól felmelegedett visszavesszük a gázt annyira, hogy motorunk egészen lassú fordulatszámában pörögjön és a P jelzésű csavart lassan és fokozatosan addig csavarjuk KIFELE, amíg motorunk el nem kezd a karburátorból lödözni (visszaköpní) és üzeme nem válik szabálytalaná. Azt a pontot kell kikeresnünk, amikor a visszaköpnés és a szabálytalan üzem éppen hogy nem jelentkezik. Néha előfordul, hogy bár a szabályzócsavart egészen BEFELE van csavarva, mégis lödöz a motor, ilyenkor a főfűvóka oldalába fúrt kis furat (E) van részben eldugulva. Ha egészen el van dugulva, úgy motorunk lassú túrában egyáltalában nem hajlandó pörögni.

Középső fordulatszámoknál a fűvókába beleillő kupo-



A karburátor-ház
B fojtóharang
C fűvókaház
D fűvóka-test
E üresjárat-fűvóka (furat)
F főfűvóka
G fűvóka-talp
H a fűvókához vezető benzincsatorna
J fűvóka-tű

K a tű befogadására szolgáló fűvóka-furat
L üresjárat benzinesatorna
M üresjárat gázkeverék-torok
O üresjárat levegőtörök
P üresjárat szabályzócsavar
Q indítózelep-fűvóka (furat)
R indítózelep szabályzócsavar
S fojtóharang kivágása
T a tű állását rögzítő lemezke hornyai

sodó tű (J) szabályozza a keveréket. A tűt a felső végébe mart hornyok segítségével süllyeszten és emelni lehet. Minél MELYEbben van a tű, annál gazdagabb a keverék, annál nagyobb a fogyasztás. Normálisan a tű állása a felülről számított második horony.

A főfűvóka nagysága csak teljes vagy a teljeshez közeli gázadásnál szabályozza a keveréket, merőben elhibázott dolog tehát kisebb főfűvókát szerelni, mert hiszen a mai viszonyok között már takarékosági okokból sem haladunk fokozott sebességgel. Itt említjük meg, hogy a 250-es Puch túramodelleken 85-ös, a sportmodelleken pedig 124-es fűvókát rendszeresített a gyár, amitől eltérni semmiképpen sem szabad.

A takarékos üzem másik fontos szereplője az indítózelep. Így nevezzük az ábrán R-betűvel jelzett szabályzócsavart, melynek az a szerepe, hogy a hidegen való indítást megkönnyítse. Az indítózelepet csak addig szabad nyitva tartani, amíg a motor kissé meg nem langyosodott, ha tovább is nyitva tartjuk, sőt nyitva felejtjük, úgy fogyasztásunk rendkívül nagy lesz. Indulásnál tehát ne elégedjünk meg azzal, hogy az indítózelepet zárjuk, egyben győződjünk is meg arról, hogy valóban teljesen be van-e csavarva. Indításnál sohase nyissuk fél fordulattal jobban az indítózelepet és amikor motorunk már meglangyosodott lassan és ujjunkkal fékezve hozzuk vissza a teljes zárt állásba.

Minél minden anyag, a karburátor is kopásnak van kitéve. Hosszabb üzem után megkopik a tű, a főfűvóka, a fojtóharang. Iylenkor megváltozik a beállítás, hamis levegőt kap a motor és a fogyasztás rendszerint alaposan fokozódik. Ha tehát 20.000 kilométernél többet futott gépünk fogyasztása túlzott, úgy kifizetődik a kopott alkatrészek felújítása, illetve javítása.

Összefoglalva: a takarékos fogyasztás ellenségei a karburátor házatáján a következők:

A nem teljesen zárt indítózelep.

Túl gazdag üresjárat-beállítás.

Túl mélyen beállított fűvóka tű.

Kopott fojtózelep, fűvóka, tű.

Szivárgás.

A takarékos üzemet igen gyakran a karburátoron kívül más is rontja, mielőtt tehát a karburátorhoz nyúlunk állítsuk be pontosan a gyújtást és gondoskodjunk arról, hogy a hangtompító-edényben összegyűlt korom ne gátolja az elégett gáz szabad ürülését.

MA IS KIRÁNDULHAT

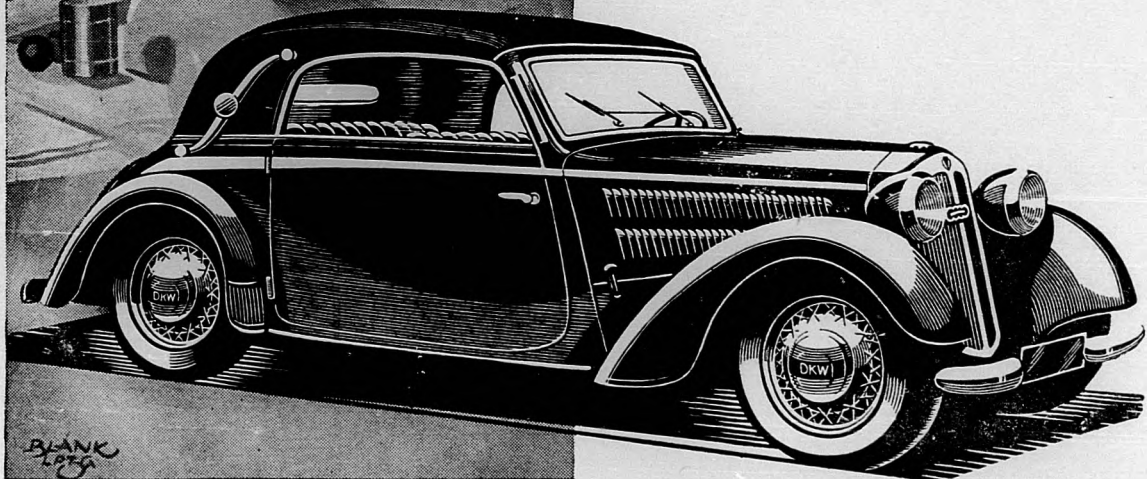
DKW

AUTÓJÁN:

mert a **DKW** 6-7 literes fogyasztása

nagy kilométerteljesítményt

biztosít, megbízhatósága és terepjáró készsége révén felkereshet alig járható közeli kiránduló helyeket



VEZÉRKÉPVISELET:

MAJLÁTH M.

BUDAPEST,
LEHEL U. 2.

A TAKARÉKOS MOTOR- KERÉKPÁRÜZEM KULCSA A KARBURÁTOR!

Hasznos takarékosági tanácsok,
250-es Puch-tulajdonosok számára

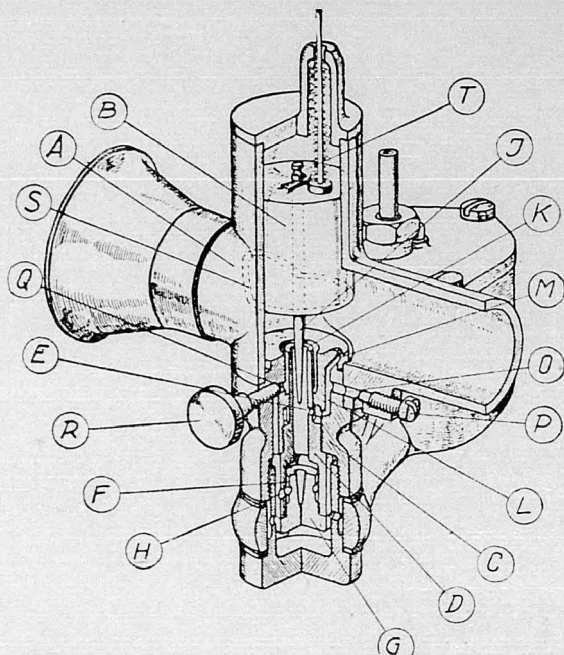
A djátok meg a motornak, ami a motoré! — így hangzik a korszerűsített ige. Meg kell adni a motornak azt a motorkó adagját, melyre szüksége van, mert ha kevesebbet kap, úgy „szomjazik” és szomjúságának melegdéssel, kopogással és egyéb kellemetlen tünetekkel ad néh túlhangos kifejezést. A motor által — és különösen a 250-es Puch-modellek által — igényelt üzemanyagadag igen csekély és száz kilométerenként alatta marad a három liternek. Hogy sokan ennél többet fogyasztanak? Nem a motor a ludas ebben, hanem a beállítás, főképpen a karburátor beszabályozása körül elkövetett hibák és mulasztások. Adjuk meg tehát a motornak azt, ami a motoré, de: egyetlen cseppel sem többet. Es meg leszünk lépve, hogy mennyi üzemanyagot takarítunk meg és havi motorkóadagunkkal mennyivel több kilométernek hághatunk a nyakára.

A korszerű Puch type 250-es gépek karburátorja úgynevezett Amal-típus, teljesen kiegyenlített és minden átmenet nélkül, tökéletesen automatikusan dolgozó műszer, mely helyes beállítás esetén a legkülönbözőbb terhelések és fordulatszámok mellett is mindenkor ideális arányú levegő-üzemanyag keveréket szállít a motornak. Műszaki leírásával nem kívánunk foglalkozni, a befűkkel és azok magyarázatával ellátott ábra ugyanis megmond mindent. Működéséről csak annyit, hogy a keverék arányát lassújárattal az üresjárat fűvóka, közepes fordulatszámnál a főfűvókába illeszkedő kúpos tű, valamint a fojtóharang vájata, teljes fordulatszámig pedig a főfűvóka szabályozza, ez magyarázza meg azt, hogy miért kapunk mindenkor és minden körülmények között helyes arányú keveréket.

A takarékos fogyasztás elsősorú títka az üresjárat-fűvóka, helyesebben levegőszabályozó megfelelő beállítás! Itt történik a legtöbb hiba, mert az üresjárat-fűvóka egészen a közepes fordulatszámig működésben van és ha túl gazdag keveréket szállít, úgy feleslegesen sok üzemanyagot pocskolunk el anélkül, hogy sebességben vagy vonóerőben nyernénk. Ne feledjük el, hogy a túrázás kikapcsolásával üzemünk orozslánrészt városi forgalomban végezzük olyan sebességben, amikor a keverékképzésben az üresjárat-fűvókának igen nagy a szerepe, ha tehát itt beállítási hiba van, úgy üzemanyagfogyasztásunk alaposan felszökik.

Hogyan szabályozzuk be az üresjárat-fűvókát takarékos üzemre? Az üresjárat szabályozása az ábránkon P-vel jelölt csavarral történik. A metszeten jól látszik, hogy ez a csavar tulajdonképpen azt a levegőmennyiséget szabályozza, mely a főfűvókába fúrt és E-vel jelzett üresjárat-fűvókán kiáramló és az M ponton kilépő üzemanyaghoz keveredik. Minél nagyobb a levegőnyílás, — azaz minél jobban csavarjuk KIFELE a csavart — annál levegődúsabb, benzinben szegényebb, takarékosabb a keverék. Ha viszont BEFELE csavarjuk a szabályozócsavart, úgy benzinben gazdagabb, levegőszegényebb keveréket adunk, tehát többet fogyasztunk. A szabály: annyira KIFELE csavarni a szabályozócsavart, amennyire azt a meleg motor anélkül bírni el, hogy a karburátorból lödözne, vagy szabálytalanul pörögne lassú túrában. Alapvető hiba az üresjáratot hideg motornál állítani! A beállítás menete a következő: amikor motorunk már jól felmelegedett visszavesszük a gázt annyira, hogy motorunk egészen lassú fordulatszámig pörögjön és a P jelzésű csavart lassan és fokozatosan addig csavarjuk KIFELE, amíg motorunk el nem kezd a karburátornál lödözni (visszaköpní) és üzeme nem válik szabálytalaná. Azt a pontot kell kikeresnünk, amikor a visszaköpés és a szabálytalan üzem éppen hogy nem jelentkezik. Néha előfordul, hogy bár a szabályzócsavar egészen BEFELE van csavarva, mégis lödöz a motor, ilyenkor a főfűvóka oldalába fúrt kis furat (E) van részben eldugulva. Ha egészen el van dugulva, úgy motorunk lassú túrában egyáltalában nem hajlandó pörögni.

Középső fordulatszámoknál a fűvókába beleillő kupo-



A karburátor-ház
B fojtóharang
C fűvókaház
D fűvóka-test
E üresjárat-fűvóka (furat)
F főfűvóka
G fűvóka-talp
H a fűvókához vezető benzincsatorna
J fűvóka-tű

K a tű befogadására szolgáló fűvóka-furat
L üresjárat benzinesatorna
M üresjárat gázkeverék-torok
O üresjárat levegőtörök
P üresjárat szabályzócsavar
Q indítózelep-fűvóka (furat)
R indítózelep szabályzócsavar
S fojtóharang kivágása
T a tű állását rögzítő lemezke hornyai

sodó tű (J) szabályozza a keveréket. A tűt a felső végébe mart hornyok segítségével süllyesztenni és emelni lehet. Minél MÉLYEBBEN van a tű, annál gazdagabb a keverék, annál nagyobb a fogyasztás. Normálisan a tű állása a felülről számított második horony.

A főfűvóka nagysága csak teljes vagy a teljeshez közeli gázadásnál szabályozza a keveréket, merőben elhibázott dolog tehát kisebb főfűvókát szerelni, mert hiszen a mai viszonyok között már takarékosági okokból sem haladunk fokozott sebességgel. Itt említjük meg, hogy a 250-es Puch túramodelleken 85-ös, a sportmodelleken pedig 124-es fűvókát rendszeresített a gyár, amittől eltérni semmiképpen sem szabad.

A takarékos üzem másik fontos szereplője az indítózelep. Így nevezük az ábrán R-betűvel jelzett szabályzócsavart, melynek az a szerepe, hogy a hidegen való indítást megkönnyítse. Az indítózelepet csak addig szabad nyitva tartani, amíg a motor kissé meg nem langyosodott, ha tovább is nyitva tartjuk, sőt nyitva felejtjük, úgy fogyasztásunk rendkívül nagy lesz. Indulásnál tehát ne elégedjünk meg azzal, hogy az indítózelepet zárjuk, egyben győződjünk is meg arról, hogy valóban teljesen be van-e csavarva. Indításnál sohase nyissuk fél fordulattal jobban az indítózelepet és amikor motorunk már meglangyosodott lassan és ujjunkkal fékezve hozzuk vissza a teljes zárt állásba.

Mint minden anyag, a karburátor is kopásnak van kitéve. Hosszabb üzem után megkopik a tű, a főfűvóka, a fojtóharang. Iylenkor megváltozik a beállítás, hamis levegőt kap a motor és a fogyasztás rendszerint alaposan fokozódik. Ha tehát 20.000 kilométernél többet futott gépünk fogyasztása túlzott, úgy kifizetődik a kopott alkatrészek felújítása, illetve javítása.

Összefoglalva: a takarékos fogyasztás ellenségei a karburátor házatáján a következők:

A nem teljesen zárt indítózelep.

Túl gazdag üresjárat-beállítás.

Túl mélyen beállított fűvóka tű.

Kopott fojtózelep, fűvóka, tű.

Szivárgás.

A takarékos üzemet igen gyakran a karburátoron kívül más is rontja, mielőtt tehát a karburátorhoz nyúlunk állítsuk be pontosan a gyújtást és gondoskodjunk arról, hogy a hangtompító-edényben összegyűlt korom ne gátolja az elégett gáz szabad ürülését.

MA IS KIRÁNDULHAT

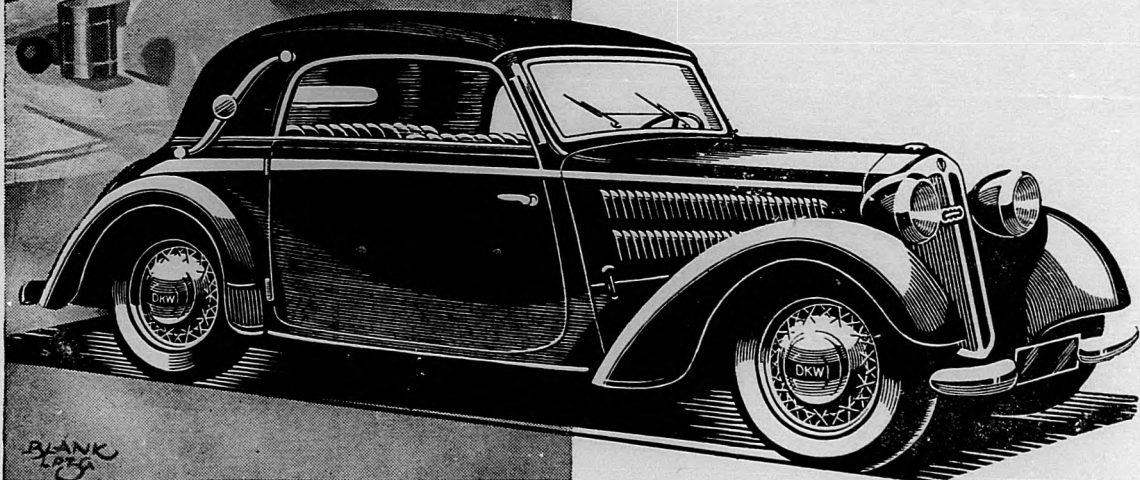
DKW

AUTÓJÁN:

mert a **DKW** 6-7 literes fogyasztása

nagy kilométerteljesítményt

biztosít, megbízhatósága és terepjáró készsége révén felkereshet alig járható közeli kiránduló helyeket



VEZÉRKÉPVISELET:

MAJLÁTH M.

BUDAPEST,
LEHEL U. 2.

Amit minden kismotorosnak, de főleg a „CSEPEL 100” TULAJDONOSÁNAK

illik tudni

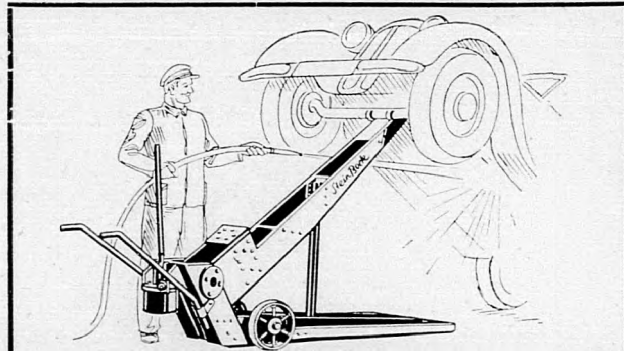
A jó pap holtig tanul! — tartja egy régi mondás. Így tehát ne vegyék rossz néven a Csepel tulajdonosok ezrei, ha néhány — talán haszontalannak tetsző — jótanácsot adunk. Tesszük ezt annál is inkább, mert a kismotorosok, a Csepelések nagy része, sajnos, mitsem törődik azokkal az elemi kötelességekkel, amellyel a motorjuknak tartoznak.

Tehát: ne száguldjunk még a jól áttekinthető országúton sem, hát még a szűk és nagyforgalmú utcákban. De ettől a szemponttól eltekintve a motornak is árt, ha teljes gázzal húzatjuk. Ezt csakis hegyemenetkor szabad, egyébként a gázt adagoló kart 2/3-ra nyithatjuk, azaz 35—40 km-es sebességgel közlekedjünk.

... az üzemanyag keverésénél tartsuk be az előírást (1:25 = 1 deci olajhoz 2.5 liter benzin). Csakis márkás olajat használjunk.

... az első 500 km-t úgy az új motorral, mint a hengerköszörlés után legfeljebb 25 km-es tempóval fussuk le.

... jobban takarékoskodunk, ha akkor fordulunk szakcéghez, amikor még csak egy csavar pótlása, vagy utánpótlása is elegendő. Ezzel nemcsak nagyobb bajt, de nagyobb költséget előztünk meg.



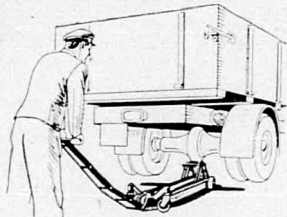
A GONDOS KOCSIÁPOLÁS ÉS STEINBOCK EMELŐ EGYAZON FOGALOM!

Steinbock emelővel könnyen és gyorsan emeljük magasba a kocsit, miáltal az alváz tökéletes mosását tesszük lehetővé. Ugyanezen emelő nélkülözhetetlen kelléke minden javítóműhelynek és kenési szolgálatnak.

A Steinbock emelők mechanikus és hidraulikus kivitelben készülnek.

Vezérképviselő: MOTORKERÉKPÁR ÉS AUTÓALKATRÉSZ KERESKEDELMI KFT.
BUDAPEST, V., VILMOS CSÁSZÁR-ÚT 60

TELEFON: 121-404



BARTHA

ZOMÁNCOZÓ

31 évi multja biztosítja a tökéletes munkát

VII., GARAY UCCA 4 Telefon: 139-994

PHÄNOMEN

kismotorkerékpár, 98 km-es Sachs-motorral

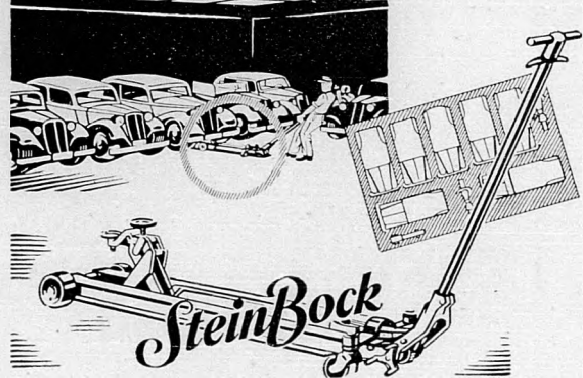
Hézzel könnyen állítható lánc, 2 sebesség, 15 w. világítás. Szabaddalmazott gumiagyazású elsővilla.

K. BAUER IZABELLA U. 98

Nincs hely a garázsban?



Gazdaságos helykihasználást, gyors munkát biztosít a



rangier (kocsirendező) emelő

Vezérképviselő:

MOTORKERÉKPÁR ÉS AUTÓALKATRÉSZ KERESKEDELMI KFT.
Budapest, V., Vilmos császár-út 60

Telefon: 121-404

Apróságok a kismotor körül

Több mint 50 oldalas, vaskos könyvben jelent meg a „Mátra 100” kezelési utasítása és alkatrész-árjegyzéke. A nagy gondnal és hozzáértéssel készült könyv nemcsak a Mátra tulajdonosoknak ad pótolhatatlan és hasznos tanácsokat, hanem minden kezdő motorosnak is. A sok tanulságos képen kívül Magyarország autótérképe tetőzi be a bőkezűen előállított és nagyon ügyesen összeállított kis szakirodalmi műnek is beillő könyvet, amelynek szerkesztése és illusztrálása Urbach László széleskörű hozzáértéséről tesz bizonyosságot. Méltó a „Mátra 100”-hoz.

A német ejtőernyős vadászok ugrás után földre érve, a magukkal hozott különös alakú valamivel foglalatkosodnak. — Írták a francia újságok. — Majd néhány perc után a „csomagból” egy kis motorkerékpár válik. A „különös alakú valamik” a nálunk is jól ismert Phänomen kismotorok.

Új magyar kismotor fog rövidesen bemutatkozni. Egyelőre még nem tudunk róla hivatalos adatokat.

A kismotoros felel

K. I., Csepreg. Az új „Csepel 100” kupplungja 4 társas.

D. S., Ságújfalu. Nem képviseli senki. Válaszlevelezőlapon bővebb tájécsot adunk.

R. E., Budapest. A kiszolgálásról és a végzett munkáról szóló dícsérő levelét — utólagos engedelmével — átadtuk a Pauliny Lajos cégnek.

H. S., Nagyesere. A Malco kismotort a Bécs Piroška cég képviseli. Budapest, VII., Baross-tér, Capitol-ház.

CSEPEL MOTOR SERVICE

ÉS JAVÍTÓMŰHELY

PAULINY LAJOS

Csepel segédmotoros kerékpárok és alkatrészek eladása nagyban és kicsinyben.

BUDAPEST, V., FELKA U. 6. TEL.: 298-258

(CSÁKY U. 22 ÉS PANNONIA U. 25 KÖZÖTT)

Mentesítették az új gépjárműveket a honvédségi igénybevétel alól

A minap jelent meg a honvédelmi minisztérium 27.000/eln. 18-1940. számú rendelete, mely mentesíti az új gépjárműveket a honvédségi igénybevétel alól. A rendelet értelmében az 1940. január 1. után vizsgázott személyautókat, motorkerékpárokat és vontatókat, illetőleg az 1940. április 1. után vizsgázott teherautókat és pótkocsikat mentesítették az ideiglenes honvédségi igénybevétel alól.

Vailati f. Súlyos gyászra van az olasz motorsportnak. Az olasz gárda egyik legjobbjára, Vailati, az olasz motorkerékpár-bajnokság genoui pontszerző versenyén súlyosan bukott és sérüléseibe belehalt. A versenyt Serafini (500 Giler) nyerte meg 120 km-en felüli átlaggal, míg a Sandri vezette új háromhengeres Guzzi még nem bizonyult elég állóképesnek.

Az Opel-gyár 1939. évi tiszta nyeresége 7,5 millió márka volt.

A repülés a német iskolai oktatásban. A német léghaderő világraszóló sikerei nyomán gyakran felvetődik a kérdés: tulajképpen minek is köszönheti Németország repülő-hegemóniáját? A siker titka jórészt kétségtelenül a német repülőgépgyártás magas színvonalú teljesítményében rejlik. A laboratóriumokban és műhelyekben évek óta megfeszített erővel dolgoznak a legkiválóbb konstruktorok és technikusok a különleges kiképzésben részesült szakmunkásokkal együtt, a legmodernebb típusú repülőgépek előállításán. De még oly esős technikai újításoknál is nagyobb jelentőségű, — éppen aviatikai szempontból, — az emberanyag, a testi-lelki előfeltételek egész sorával rendelkező pilóták kvalitása. A német állam vezetői idejében ismerték fel, hogy a repüléshez elengedhetetlen pszichológiai adottságok mennyire megvannak a hadseregen túl az egész német fiatalságban, s ezért a repülést nemcsak a német hadvezetés lényeges elemévé tették, hanem szervesen beiktatták a német nevelésbe is. A repülés bizonyos mértékben a német nemzetnevelés tengelyévé lett! Régi mondás, hogy az 1870/71-es háborút a porosz iskolamesterek nyerték meg. A mai német ifjúság érdeklődését tervszerű munkával irányították az aviatikára, s az új nemzedék a férfias nevelés betetőzését a repülőképzésben látja. A korszerű repülés problémáiba már az iskolásgyermeket is beavatják. A repülőgép-modellek építése például az összes berlini iskolák 80 százalékában, a hamburgi iskolák 75%-ában valóságos tantárgy. Az ifjúság érdeklődését különféle versenyek fokozzák. Az iskolák versenyében minden tanévben 3000 márkás díj kerül kiosztásra; ezt az intézet nyeri el, amely az aviatikai fizika és modell-építés terén a legjobb közösségi munkát produkálja. 5000 márkával jutalmazták azt az érettségizőt, aki a legalaposabb tudományos képzettséggel indul a repüléstan iskolai tanulmányozására. Óriási szerep jut az iskolának a vitorlázó repülés fejlesztésében. Hogy Németország milyen eredményeket ért el a motornélküli repülősport terén, arra nézve jellemző, hogy a nemzetközi bizottságtól kiosztott 38 arany jelvényből 31-et német repülők nyertek el. 1633 ezüst jelvényből 1232-öt szereztek meg a német vitorlázó repülők, ugyanakkor, amikor az angoloknak csak 57, a franciáknak 42, a svájciaknak 27 és az amerikaiaknak 25 jutott.

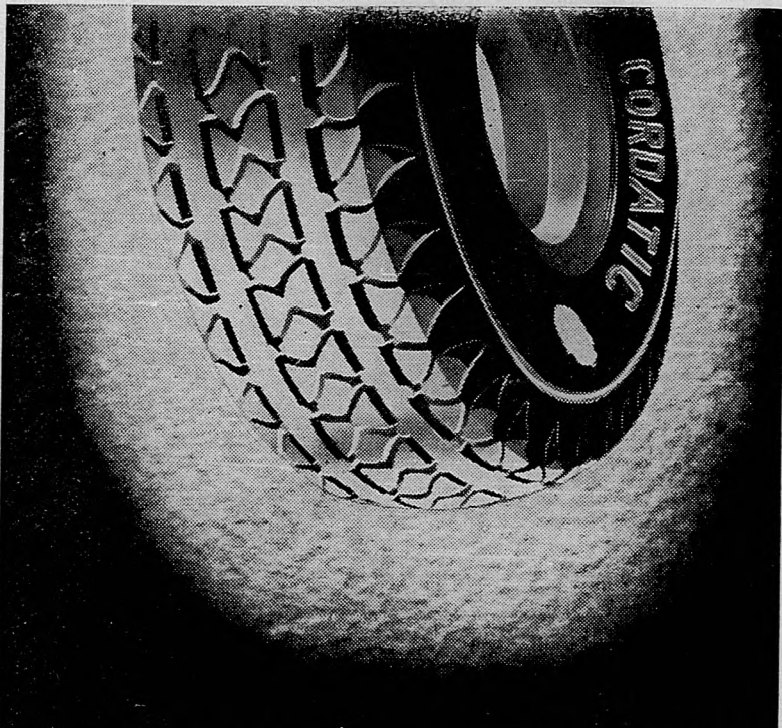
A Lockheed gyár által a Pan American Airways számára épülő utasszállító gép, az „Excalibur”, jövő esztendőre kerül leszállításra. A gép 30 utas és 6 főnyi személyzet szállítására épül, négy darab 1200 lóerős Wright motorral szerelve, 480 km-es csússsebesség mellett 419 km-es utazási sebességet ér el. A szabadonhordó, teljesen fémről készült, mely szárnya masina háromkerékű behúzható futóművel lesz ellátva, hatósugara 2400 km.

A gépjármű-típusok egységesítését már a múlt évben elrendelték Németországban. Ez intézkedés előnye, a háború második felében kezdenek mutatkozni. A német belföldi használatra — előreláthatóan júniustól kezdve — a jövőben úgyszólván kizárólag katonai és gazdasági célokra szolgáló teherkocsikat gyártanak. A német autópálya azért rendezkedik be a jövőben szinte maradéktalanul teherkocsik gyártására, mivel a német személyautópálya mind katonai, mind gazdasági szempontból évekig nem szorul kiegészítésre. Ezzel meg is történt a német autópálya átállítása a tervszerűen irányított háborús termelésre. Az összes autógyártási kontingensek fölött a német autómobilizmus teljesítőképességét Schell vezérőrnagy rendelkezik, aki a termelést a nyersanyagellátás mindenkor helyzetének megfelelően irányítja. Schell egyúttal a birodalmi közlekedésügyi minisztériumban h. államtitkári pozícióban is áll. Ilyen minőségben a német autómobilizáció legfőbb irányítója. Németországban tehát jelenleg az autómobilizmus irányítása a maga teljességében, — kezdve a gyártás problémáitól, egészen a gépjárművek gazdasági vagy katonai alkalmazásáig — egy kézben összpontosul.

A stuttgarti Bosch-gyár forgalma az elmúlt esztendőben 20%-os emelkedést ért el, szemben az előző évi 15%-os többlettel. A 30 millió márkás alapítókére 8%-os osztalékot fizetett a vállalat. A Róbert Bosch alapította körház, melynek építése három évig tartott, a közelháltban nyitotta meg kapuit.

Amerikai repülőgépkonstruktőrök bizonyosra veszik, hogy rövidesen sikerülni fog olyan 125 tonna súlyú repülőgépet építeni, amely 450 km-es sebesség mellett 18.000 km-es hatósugárral rendelkezik. Az érdekes fejtegetést Glenn Martin megtoldja azzal, hogy az ilyen masina 4800 km-es távolságra 30 tonna bombát és 16 főnyi személyzetet vihet magával.

Olaszországban egy pótüzemanyagokkal megrendezett versenyen, hol a személyautók versenytávja 444 km., a teherautóké pedig 242 km. volt, a csússsebességi próbán egy 1,5 l-es személyautó bizonyult 121 km-es sebességgel leggyorsabbnak. A kocsit metán-gázt használt.



CORDATIC

a tökéletes autógumú

Stop!

Uvezetők, Hálgyvezetők,

sófförjelöltek, csak országunk legmodernebb, egyetlen törvényszékiileg bejegyzett tanulóiban

Felvételi iroda: **Andrássy út 2.** Telefon: 120-814.

Egymillió DKW-motor!

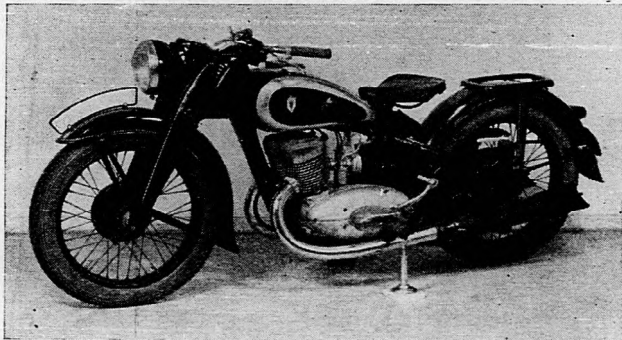
Negyedmillió DKW-autó!

Alig egy esztendeje annak, hogy az Auto Union zschoppai DKW-gyára, mely tudvaleg a világ legnagyobb motorkerékpár gyára legyártotta fél-milliomodik motorkerékpárját és Zschoppauban ismét párját ritkító jubileumot ünnepelnek: nemrégiben készült el a milliomedik DKW-motor!

Millió DKW-motor, képzeljük őket magunk elé, hogy fogalmat alkothassunk a jubileumi szám jelentőségéről és sorakoztassuk fel az egyes DKW motortípusokat időrendi sorrendben, hogy felértékelhessük húsz esztendő céltudatos technikai fejlődésének remekbe készült jutalmát a mai Schnürle-rendszerű ellenöblítéses DKW-motort.

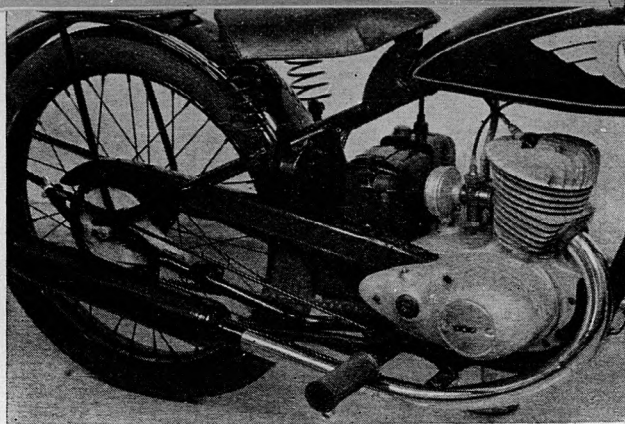
Az út hosszú volt idáig: Hugó Ruppe 1919-ben készített 25 km-es játékmotorjától, a „kisfiú vágyától” — „Des Knaben Wunsch”, innen a DKW elnevezés! — a mai milliomedik DKW-motorig! Az út fáradságos és küzdelmes volt: Rasmussen első kis műhelyétől akadályokkal telt út vezetett el a világ legnagyobb motorkerékpár gyáráig.

A DKW motorkonstrukció kronológiai fejlődésének első lépcsőfokát jelentő kis játékmotor meglepő teljesítménye gyors fejlődéshez vezetett. Felmerült a terve annak, hogy a kis motoroskát nagyobb kivitelben is gyártásák, mely modellt, mint kerékpár-segédmotor kerülhet piacra. Így született meg 1920-ban „a kis csoda” — *Das Kleine Wunder* —, a kerékpár hátsó



Hátsórúgózással 500-as DKW.

kerék fölötti kis csomagtartóra szerelhető DKW-segédmotor, mely eleinte 1, majd másfél lóerős teljesítménnyel díszelkedhetett és már 1919-ben két versenygyőzelemmel indította diadalútjára a DKW színeket. A fejlődésnek most már csaknem minden esztendőre jut egy-egy jelentős határköve: az 1921-es év DKW újdonsága a „Golem” volt, rá két esztendőre, 1923-ban jött az aprókerekű motorosított — fotelhez hasonló, 150 km-es „Lomos”. A következő esztendőben, 1924-ben a DKW Reichsfahrtmodell és a DKW Sportmodell volt a német ifjúság vágya, ezen típusok már 65 kilométeres sebességet vágtak ki! Ugyanezen esztendőben, 1924-ben készült el a 10.000-ik DKW-motorkerékpár, minek előtte, 1922-ben már nem kevesebb, mint 101 első és 56 második díjat fűztek a DKW-versenyzők a gyár győzelmi koszorújába. A gyártási kvantum most már a százezres régiókba érkezett el: míg 1924-ben elkészült az 50.000-ik, 1927-ben pedig a 100.000-ik DKW-motor, 1928-ban pedig a 200.000-ik DKW-motort, egy OF típusú masinát építettek be egy luxus-sportmotorkerékpárba. A 300.000-ik DKW-motor már mint vízhűtéses, kéthengeres masina az időközben oly kedvelt lett elsőkerék-meghajtásos DKW-álvásban talált otthonra. A gyár ZS típus jelzésű motorja, melyet 1929/32-ben konstruáltak, teljesítményével és üzemi sajátyságaival olyan sikert aratott, hogy belőle 10 év alatt mintegy 125.000 darabot készítettek. Miután ezek a könnyű, kicsi, olcsó, teljesítményes és gazdaságos motorok, úgy stacioner-motorok mint a legkülönfélébb beépítések céljaira is különösen alkalmasaknak bizonyultak, a DKW-motorok a technikai és gazdasági fejlődés során újabb és újabb területeket hódítottak meg. Ez a körülmény in-



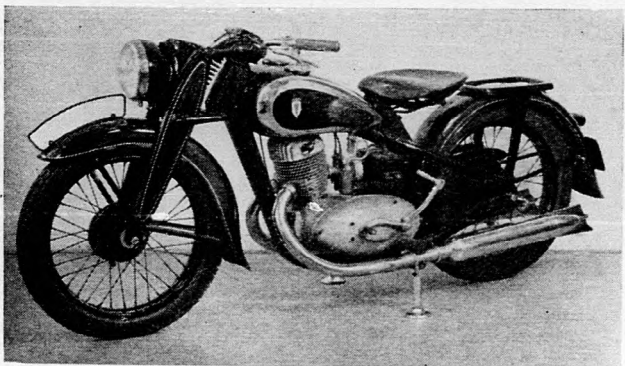
A milliomedik DKW-motor: a 125-ös motor áramvonalas hűtőbordázata jobb hűtést, a hátul fekvő gyújtógyertya hűtését a friss gázáram biztosítja.

dokolja a tényt, miszerint 1934-ben a 400.000-ik DKW-motor, mint stacioner-motor került exportra, míg 1935-ben az 500.000-ik DKW-motort ismét motorkerékpárba építették be. Az utolsó öt esztendő a német motorizáció diadalúja volt, évről-évre pontosan 100.000 DKW-motor készült el úgy, hogy az idén a negyed-milliomodik elsőkerékajátású DKW-autóval egyidejűleg, mint új RT 125 jelű popularis motorkerékpártípus, megjelent a milliomedik DKW-motor is!

Általános érdeklődésre tarthat számot az új RT 125 jelű típus műszaki megoldása, mint a DKW-motorok történetének milliomedik darabjával szignált határkö!

Az RT 125 jelű típus valóban népmotorkerékpár, mely hivatva van a legszélesebb néprétegeket minden tekintetben tökéletes, korszerű, olcsó közlekedési eszköz birtokába juttatni. A 125 km-es Schnürle-rendszerű ellenöblítéses, kétütemű motor 5 lóerős teljesítménye 76—78 km-es sebességet biztosít a háromfokozatú sebességváltóval szerelt, préselt villás, esővázás masinának, melynek fogyasztása mindössze 2 liter! A gép a régebbi RT 3 PS modell továbbfejlesztett változata, mely a konstrukciós fejlődés során a motoron 15 féle, az erőátvitelen 11 féle, a vázán pedig 24 féle, összesen 50 féle lényeges újítást tüntet fel.

A már elismerten kitűnő kis masinán még több dícséretet biztosító ötven újítással, legalább 50 rendbeli előnyével a legapróbb részletekig tökéletesen kiforrott kivitelezésében a DKW-pajzs nyújtotta garanciával feltétlen méltán került a milliomedik jubileumi posztra; hiszen a sok, a tökéletesedés esücsfokát jelentő újítás között a lényeg, az alapvető konstrukciós elv, mely az első DKW-motor megszületése óta elválaszthatatlanul összeforrott a DKW névvel és annak egyik jellemzőjévé lett, most is ugyanaz maradt: a kétütemű motor! És ha a kétütemű motor a maga előnyeivel,

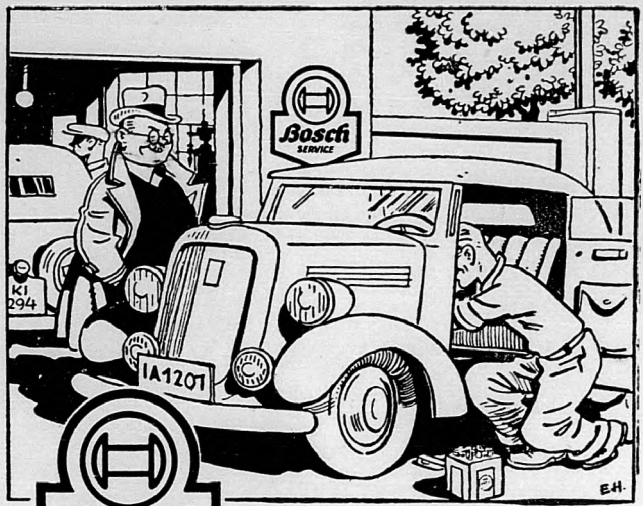


350 km-es DKW masina.

egyszerű műszaki megoldásából fakadó tökéletes üzembiztonságával mintegy védjegyezi a DKW-motorokat, akkor elmondhatjuk azt is, hogy a DKW-emblémát a kétütemű motor fejlődéstörténetébe is kitörülhetetlenül beleírták. A DKW modelleken általánosan alkalmazott Schnürle-rendszerű, szabadalmazott ellenöblítéses, lapos dugattyús, kétütemű DKW-motor teljessé teszi a milliomedik DKW-motor ünneplését.



FAG
GOLYÓCSAPÁGY
KÉPVISELET
HESZ ÉS TÁRSA
BUDAPEST,
VIII., PRÁTER-U. 22.
TELEFON: 131-715 és 135-155.

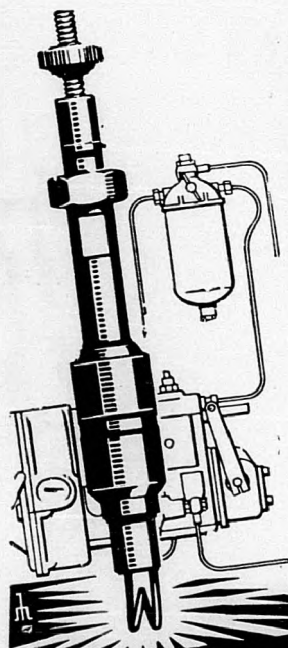


Megelégedett

mióta négyhetenként akkumulátorját a *Bosch-szolgálatnál* felülvizsgáltatja. Filléreken így már sok pengőt takarított meg. Azelőtt mindig kisebb hibákkal bajlódott, míg egyszer véletlenül a *Bosch-szolgálatot kereste fel*. Úgyes műszerészek itt percek alatt rendbehozták a gyújtást, világítást, jelzőberendezést és akkumulátort.

Keresse fel Ön is a legközelebbi Bosch-szolgálatot!

*HA A BOSCH-SZOLGÁLAT JAVIT,
 Ön sok pénzt megtakarít!*



Diesel-service

Bosch - nyersolaj-szivattyúk, szűrők alkatrészeit, izzófejes Bosch-gyertyákat, nyersolaj-fűvőkákat stb. Diesel - teherautó-felszerelést a legolcsóbb áron szállítjuk.



SECURO

GÉPMŰHELY
munkája
precíz
gyors
olcsó

Autó-motoralkatrészek, hengerfúrás, főtengelyköszörülés, lánc- és fogaskerekek

V., KRESZ GÉZA UCCA 28
TELEFON: 291-782, 293-009

Packard-Nash

Hivatalos szervice

ERDŐS TESTVÉREK

automobiljavító- és karosszéria-üzem
AUTÓKARBANTARTÁS

VI., JÓKAI UCCA 34. TEL.: 129-672, 125-580

Több benzint

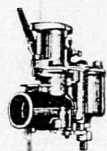
takarít meg, ha
karburátorját

WESEL

karburátor-specialistá-
val állíttatja be.

VI., JÓKAI UCCA 34

Telefon: 125-580



AUTÓ AKKUMULÁTOR
AUTÓ VILLAMOSSÁGI CIKKEK
TÖLTŐBERENDEZÉSEK
ELEKTROMOTOROK

KÉSZÍTÉSE, JAVÍTÁSA

„ERGON”

EGYETEMES VILLAMOSSÁGI VÁLLALAT

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

A hegyidandár terep- versenye Kassán

A m. kir. honvéd hegyidandár motor-kerékpáros szakasza sikerült továbbfejlesztő és motoros ügyességi terepversenyt rendezett Kassán, a Kálvária-hegy környékén. A versenyt Kozma Endre rendezte és belesűrítette mindazt, ami nehézség és akadály terén motorosszemmel elképzelhető. Kitűnő honvédmotorosaink azonban nagyszerűen bírkóztak meg a nehézségekkel, a selejtezőfutam eredményeképpen 38-an szereztek jogot a versenyben való indulásra.

A rendkívül nehéz terepen lefutott verseny eredménye a következő volt:

1. Koresog 5:12 mp. 2. Fark 6:05. 3. Csuhány 6:15. 4. Nagy 6:20. 5. Horváth 6:22. 6. Varga 7:05. 7. Csik 8:47. 8. László 9:12. 9. Szegedi 9:29. 10. Varga 9:54. 11. Kiss 10:15.

A terepfutam derekán éledt az eső, ami az eredményeket erősen befolyásolta és részben igazságtalanul befolyásolta az elért helyezéseket. Ugyanakkor azonban bebizonyította, hogy honvédmotorosaink az esőzattal nehéz terepen is megállják a helyüket.

A terepfutamot ügyességi verseny követte. Ebben Marton, Csuhány, Rác, Kovács, Szegedi, Csire és Kiss honvédek tüntették ki magukat. Nagyszerű és izgalmas látványosság volt az élő gördülő gúla és a robogó motoron végzett, eddig csak mozhíradókról ismert mutatóványok sorozata.

A sikerült verseny egyben nagy sikere volt Kozma Endrének, aki a honvédmotorosok oktatását és előkészítését önzetlenül és lelkesedéssel végezte.

Lapzárta után

Elhalasztották a kismotoros G. P.-t.

A nagy érdeklődéssel várt népligeti kismotoros Grand Prix-szerű versenyt el kellett halasztani, mert az egyik hivatalos helyen elakadt a Kerékpáros Szövetség versenytrendező kérvénye.

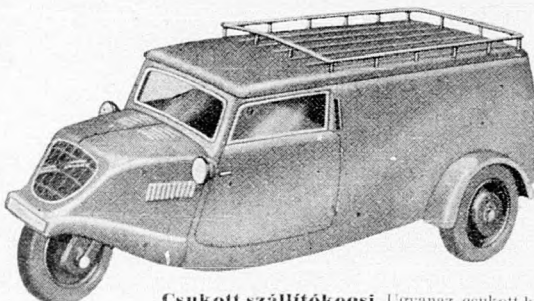
A versenyt előreláthatólag július 7-én, vagy 21-én rendezik meg.

Minden kereskedő és iparos legolcsóbb, megbízható szállítóeszköze!

**S
T
A
N
D
A
R
D**



Nyitott szállítókoesi 650 kg hasznos teherbírás, pótkerék, 400 km. 12^{1/2} LE Ho motorral, 6-9 l. fogyasztás, 60 km-es sebesség. Ára P 2800.—



Csukott szállítókoesi. Ugyanaz csukott kivitelben, azurkék színben. Ára P 2980.—

Vezérlépviselet: MOTORKERÉKPÁR ÉS AUTÓALKATRÉSZ KERESKEDELMI KFT.
BUDAPEST, V., VILMOS CSÁSZÁR ÚT 60

TELEFON: 121-404



DEÁK
Jókai tér 2.

LEGOLCSÓBB
LEGNAGYOBB

használt motorkerék-
pár alkatrészekben

MOTORBONTÓ

REICHFELD, VISEGRÁDI UCCA 11-a
TELEFON: 12-79-06

AUTÓ-VILLANY-ÓRÁK

raktára és javítóműhely

SCHVARCZ TESTVÉREK

VI., PODMANICZKY UCCA 59 Telefon: 12-96-24

OPEL
BUICK

EREDETI ALKATRÉSZEK

JÁRITZ-tól

Jókai-u. 20. T.: 119-033, 114-965, 327-946.

BUDAPEST, XIII, GÁZVA-UTCA 29.

MERCEDES-BENZ

