

ÁRA
40
FILLÉR

Autó Motor

XII. ÉVF. 9. SZ. 1940. SZEPTEMBER 15

Tüzesen viháncol a 125-ös
Phänomen a Ma katonája
alati





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

A KMAC Tihanyi Motorkerékpáros Körversenyén

4 SZÉRIA



ZÜNDAPP

a *startnál,*

4 SZÉRIA

ZÜNDAPP

helyezve a

célban

EZ A MEGBÍZHATÓSÁG!

A 200-as kategóriában a

125 kcm-es **PHÄNOMEN**

a harmadik helyen végzett

VEZÉRKÉPVISELET:

VI., VILMOS CSÁSZÁR ÚT 60.

TELEFON: 121-404

OLAJMEGTAKARÍTÁS
NEMZETI ÉRDEK!

A

FRAM-MOTOR
ÉS OLAJTISZTÍTÓ

A MOTOROLAJAT NEM-
 CSAK MECHANIKUSAN, DE

VEGYILEG IS SZŰRI

MOTORJA ÁLLANDÓAN
 TISZTA OLAJBAN FUT

GYÁRTJA:

DÉNES és FRIEDMANN RT.

BUDAPEST, VI., DESSEWFFY UCCA 29. TEL.: 128-986

XII. ÉVFOLYAM**BUDAPEST, 1940 SZEPTEMBER 15****9. SZÁM**

ISTEN HOZOTT

erdélyi autós és motoros testvér, akinek gépére húsz keserves esztendő után a fájdalmas R országtábla helyébe a diadalmas H betű kerül fennen hirdetve, hogy Erdély, a magyar Szent Koronának ez az igazgyöngye: visszatért. Üdvözlünk kolozsvári, marosmenti, besztercei, nagyváradi motorostestvér, aki lélekben sohasem szakadtál el ettől a Hazától és ha vezetői jogosítványodat idegen betű is csúfította, a neved, a lelked, minden rezdülésed töretlenül magyar volt. És aki az elmúlt húsz esztendő alatt minden politikai mesterkedés, minden területelcsatoló kalózkodás ellenére is magyar földön éltél. Mert bár ha lehetséges is az erősebb vagy inkább szerencsésebb kegyetlen öklének jogán megváltoztatni a térképek színeit, a földet nem lehet átfesteni. Erdély földjét hiába igyekeztek átmázolni, magyar maradt az minden porcikájában, magyar volt húsz éven át is a Szamos, magyar volt Kolozsvár, mert a szívet, az éltető levegőt, ezer esztendő egymáshoztartozását, ezt a roppant testi és lelki kapcsolatot sem széttépni, sem gyengíteni nem lehet és nem lehet majd újabb ezer esztendők fordulásán sem. Mert amit az Isten kapcsolt össze, azt földi hatalom, földi erőszak szét ne tépje — mondja az Írás.

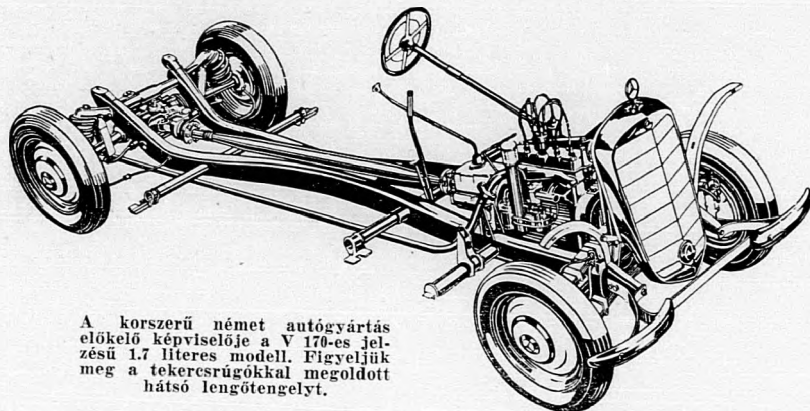
Üdvözlünk erdélyi testvér, ami ma már tagja vagy a nagy magyar autós és motoros családnak, annak a gárdának, mely mindenkor értékes tényezője volt a magyar nemzetvédelemnek és mely mindenkor megtette kötelességét akkor, amikor a magyar sors sorompóba szállította. Mely fennen hirdette a gép szeretetét és hűséges katonája volt annak a gárdának, mely nem puskával vagy kézigránáttal a kezében állta az őrseget, hanem a kormánykerék vagy a kormányrúd mellett. Most Te is beállsz ebbe a nagy-nagy hadseregbe, melynek — adja Isten — a jövőben még nagy feladatok megoldása jut osztályrészeül. És magaddal hozod a húsz év keservében nemes acéllá edzett lelkesedésedet, azt a hazaszeretetet, mely a megpróbáltatások tisztítótüzen jut el az igazi, az áldozat kálváriájával szegélyezett magaslatra. A húsz évig a lelkek mélyén táplált tűz most fennen loboghat, látjuk, amint az ég felé tör a roppant csóva és hirdeti messzi-messzi a magyar igazságot. És a határokon túl ott rezeg ennek a lángcsóvának a visszfénye, erőt, kitartást, önbizalmat és a szebb jövőbe vetett törhetetlen hitet hirdetőn.

Erdélyi motoros testvéreink! Isten hozott Benneteket!

Takarékosság és nagy teljesítmény - ez a német autómobil jellemzője!

Könnyen felvetődik a kérdés, miért nem tenyésztett ki a német ipar nagyhengerűrtartalmú kocsikat, amikor a gépkocsiforgalmat erősen támogató német kormány már régen teljesen megszüntette azokat az adókat, melyek egyes országokban még mindig érvényben vannak és hallatlan adótételekkel sújtják a nagyobb hengerűrtartalmú kocsikat. Németországban tehát semilyen bürokratikus szempont és teher nem játszott közre abban,

kocsiké. A legnehezebb körülmények, a legkíméletlenebb igénybevétel, az állandóan magas fordulatszámok és a nagy terhelések ellenére, átlagban 100,000 kilométeres zavarmentes üzemteljesítményre képesek, mielőtt bármilyen javításra vagy újításra lenne szükség. A megerőltető hegyterepen, a sűrű városi forgalomban, a Reichsautobahnok vágató iramában egyforma gazdaságossággal végzik munkájukat a német gépkocsik. Gondol-



A korszerű német autógyártás előkelő képviselője a V 170-es jelzésű 1.7 literes modell. Figyeljük meg a tekeresrúgókkal megoldott hátsó lengőtengetyét.

hogy a kisebb hengerűrtartalmú gépkocsik száma emelkedjék a nagyobbak rovására. Pedig ez történt, a német gépkocsik nagy átlaga hengerűrtartalom szempontjából mélyen maradt alatta annak a volumennek, mely például az amerikai típust jellemzi. A Németországban az 1938. évben forgalomba került autók 98 százaléka maradt alatta a háromliteres hengerűrtartalomnak, ugyanakkor azonban eredményekkel magyarázta meg a német ipar a világnak azt, hogy miért tért erre a műszaki szempontból korántsem könnyű útra, miért szorgalmazta a kis- és középhengerűrtartalmú kocsik gyártását. Az eredmények? Sikerült kifejleszteni azt a jellemzően német autótípust, melyet a nagy teljesítmény, sebesség, kényelem, izléses vonalvezetés és kiállítás, élettartam, kitűnő úttartás és kanyarbiztonság jellemez. Mely felveszi a versenyt a világ összes, jóval nagyobb hengerűrtartalmú gépkocsigyártmányával.

A német gépkocsi — mindegy, hogy személy- vagy teher típusról van szó — egészen különleges követelményeknek kell, hogy megfeleljen. Ennek oka a kiterjedt Birodalmi Úthálózatban rejlik, melynek végtelen betónocsíkja megköveteli a géptől azt, hogy gyorsvonatot túlszárnyaló sebességben járja megállás és lassítás nélkül a kilométerek százait. Ugyanakkor pedig üzemanyag szempontjából olyan takarékos legyen, hogy az utasok számát figyelembevéve, a vasúti díjszabásnak csak töredékéért oldja meg a kiadás kérdését.

A korszerű német kis- vagy középautómobil éppen olyan viharálló, élettartama éppen olyan nagy, mint akár a legnagyobb hengerűrtartalmú gép-

junk csak a nehéz alpesi távversenyekre, a megerőltető téli megbízhatósági próbákra, a rettenetes háromnapos „kinzásokra“, ahol a német gépkocsik számára purgatóriumot rendeznek és ahol a német gépkocsi mai tökéletességének fokát elérte. A német ipar büszkén hirdeti, hogy a német gépkocsi teljesítmény és takarékos üzem szempontjából olyan magaslatokra hágott, amilyent eddig senki sem ért el.

A német gépkocsik fejlődésére jelentős hatással volt a versenyeken nyert tapasztalatok garmadája. Nem kell itt másra gondolni, mint a Mercedes-Benz kocsikra, melyek teljesítményén

és egész karakterén át meg át vonul mindaz, ami ott született a versenykocsik szédítő iramában. Hiszen ugyanazok a koponyák tervezték, ugyanazok a szorgos kezek teremtették, ugyanazok a kísérleti műhelyek vizsgálták a Mercedes-Benz szériakocsikat a világhírű untertürkheimi gyártelepen, melyek a verhetetlen Mercedes-Benz versenykocsikat valósították tettebe.

Tervszerű munka, a műszaki újítások, új és nemesebb anyagok következetes felhasználása és alkalmazása: ez a német gépkocsiipar gyártási politikája. Vagy tíz éve annak, hogy a lengőtengety, a független kerékrúgózás megjelent a porondon. Tapasztalat követte a tapasztalatot, ennek volt köszönhető, hogy a mai német gépkocsi úttartása szinte közmondásos és éppen olyan jól fekszik a gödrös, elhanyagolt harmadrendű úton, mint a legsimább betónocsíkon. Ennek volt köszönhető az a hihetetlen kanyarbiztonság, a magas utazási átlag, mely a német gépkocsit ma jellemzi.

Mennyi munka előzte meg, mennyi tapasztalat fejlesztette ki például a mai tökéletes fékrendszereket? Itt is megnyilvánul az a rokonság, mely a szériakocsit a versenykocsival kapcsolja egybe, hiszen például a Mercedes-Benz túrakocsik utólérhetetlen fékeit a Mercedes-Benz versenykocsikon nyert tapasztalatok alapján tervezték és építették. A versenykocsiknak tudvalevőleg a motor mellett a fékrendszer a lelke, mert hiszen regényes sebességek mellett kell lassítaniok vagy megállítaniok a gépet. Ez az oka annak, hogy a versenykocsik fékberendezése tulajdonképpen precíziós műszer. És precíziós műszer az a fékrendszer is, mely a versenykocsiról került a mindennapi szériamodellekre.

A régi idők réme, a rúgó, a tengely, a lökhárítók, a karosszéria részeinek törése ma már a mult kellemetlen emléke csupán. A retentő megpróbáltatást jelentő terepversenyeken nemesebb tökéletessé az az anyag és konstrukció, mely ma már lehetetlenné teszi az ilyen töréseket. Ha elgondoljuk, hogy a nehéz német terep-stb. versenyeken éppen a Mercedes-Benz-csapatok szerepelnek mindig a legfinnyesebb eredményekkel, önként követhetjük ebből a minőségre.



A nagy német terepversenyeken megszokott látvány a meredek és laza kaptatón levegőbe lendülő kocsik, mint például ez a 170-es Mercedes-Benz.

TÖMEGÍTÉLET!

(Napihír. Dr. Lánosz János rendőrfőtanácsost, a közlekedési rendőri büntetőbírószék vezetőjét az olasz király és császár az Olasz Korona parancsnoki keresztjével tüntette ki.)

A fenti napihír adott időszerűséget, hogy megszólaltassuk a magas kitüntetésben részesült rendőrtisztet, aki rátermettségével és szaktekintélyével még az ország határain túl is ismertté tette nevét.

Nádor-utca 23.

Ez a budapesti autók és motorosok purgatóriuma. Ki előbb, ki utóbb — de egyszer biztosan — idekerül, (mert sorát senki el nem kerülheti). Ennek a bérpalotának negyedik emeletén székel az M. Kir. Államrendőrség Közlekedési Bíróságának központja, amelynek életre hívója és vezetője dr. Lánosz János rendőrfőtanácsos.

A hatalmas előcsarnokban vagy fél-százan topognak. Mindenféle rendű és rangú férfiak csoportokba verődve. Itt ott egy-egy hölgy is feltűnik. Ezek a „vádlottak”. Idegen emberek, akik most látják egymást először, pillanatok alatt kötnék ismeretséget és egyik a másiknak igyekszik elpanaszolni „ártatlanságát”.

Az előszobában régi ismerős, Szabó főörzsőrmester — aki már szerepelt az „Autó-Motor” hasábjain — „fogadja” a feleket. Pillanatok múlva már szemben ülünk a főtanácsossal.

Gratulációnkat a kitüntetéshez szerényen elhárította, amikor pedig fényképet kértünk tőle, szigorúan felcsattant:

— *En munkával ünnepelek* — mondta dr. Lánosz —, *mint ahogy azt a Főméltóságú Ur mondta. Egyéb ünnepléshez most se idő, se alkalom nincs* — füzte hozzá.

Amikor a Közlekedési Bíróság munkájáról kezdünk beszélni, amely egész lényét betölti, szigora felenged. Erről a témáról szívesen beszél.

— *A közlekedési kihágások nagy hányadát* — mondta katonás rövidséggel — *a kezdők járatlansága okozza. De sok kihágás a vezetők figyelmetlenségének rovására irandó.*

— *És a hölgyeket?*

— *Legmesszebbmenő elismeréssel kell nyilatkoznom a hölgyekről. Nagyon felegyelmezettek és jobban megszívlelik a forgalmi szabályokat.*

— *Az emelkedő forgalommal* — folytatta a főtanácsos — *emelkednek a kihágások is. Ezt pedig csökkenteni fogom. A visszaeső „bűnösök” bírságát hatványozott mértékben fogom emelni. Minden ügyet magam nézek át és figyelembe veszem, hogy a terhelt milyen társadalmi osztályhoz tartozik, ehhez mérten szabom ki a büntetést. Egy taxifőre kisebb bírságot vetek ki, mint egy cégvezetőre. Azok, akik először kerülnek ide, vagy azok, akiknek már ré-*

gebben nem volt kihágásuk és most valami csekélység miatt lettek beidéve, ezeket az aktákat összegyűjtöm és ötvenes csoportokban egyszerre beidézem őket egy kis jóakarati figyelmztetésre. Mint például ma is ez történik. Fáradoj ki és nézze végig ezt a „tömegítélet”. Rögtön jövök én is.

Éppen jókor értünk ki, Szabó főörzsőrmester egy másik rendőrrel éppen betessékelt a vádlottakat az előszobába.

— *Kérem, urak, álljanak fel karéjba és mindenki vegyen elő egy ceruzát* — vezényelte Szabó főörzsőrmester. Alig rendezkedett el a felszázfőnyi csoport, amikor kijött szobájából Lánosz főtanácsos, odaállt az altiszt asztalához és egy formás rövid beszédet, egy kis lelki-maszást intézett a figyelemmel hallgató „bűnösökhöz”.

— *Most nem bírságolom meg Önöket* — mondta többek között —, *csak figyelmeztetem, hogy máskor vigyázzanak jobban.*

— *Köszönjük* — vágott közbe a bűnbánók serege (mintha csak betanultak volna, olyan egyszerre mondták).

— *... ez nem azt jelenti,* — folytatta a főtanácsos —, *hogy most már hejehuja, dinom-dánom. Jól véssék emlékezetükbe — emelte fel hangját —, ha két-három éven belül újból idekerülnek, akkor nagyon szigorú leszek. Aki pedig még ebben az évben két-háromszor visszakérül, annak elveszem a jogosítványát és 15 napra elzárom. Aki úgy találja, hogy még ezt a figyelmeztetést sem érdemelte meg, az fellebbezhet. Akkor persze tárgyalás lesz, ahol vagy megbüntetik, vagy felmentik.*

(Senki sem fellebbezett.)

OPEL BUICK

EREDETI ALKATRÉSZEK

JÁRITZ-tól

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

Packard-Nash

Hivatalos szervice

ERDŐS TESTVÉREK

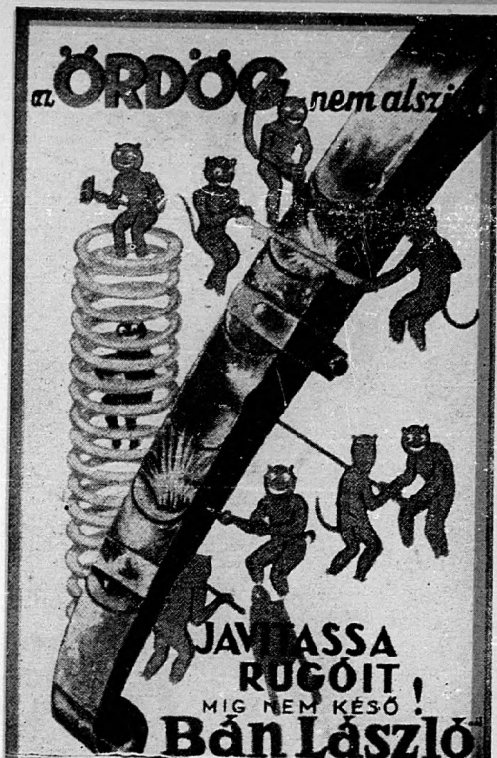
autobiljavító- és karosszéria-üzem

AUTÓKARBANTARTÁS

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

AUTÓMENTŐ ÁLLOMÁS

ÉJEL-NAPPALI SZOLGÁLAT TEL.: 290-721
GYÖRFFY, Bulesú ucca 13



BUDAPEST, V., VÁG UCCA 5 TEL.: 29-11-21

Majd egyenként odaszólitotta a terhelteket és hangosan felolvasta az elkövetett kihágást. A jegyzőkönyv aláírása után (elhez kellett a ceruza) egyenként elhagyták a tárgyalóteremmé változott előszobát.

Véleményünk szerint ennek az intelemnek nagyobb erkölcsi hatása volt, mint a legszigorúbb büntetésnek.

Hát ilyen ember ez a „szigorú”, de igazságos dr. Lánosz János rendőrfőtanácsos.

VICTORIA

motorkerékpárok, alkatrészek. Használt gépek. Noris fényező s alkatrészei. Angol motorkerékpár-láncok.

Koppányi, Desseffy-u. 47.
Telefon: 110-824.

FERGAT

kerék
DEÁK Jókai tér 2. szám

Semmerz Jókai tér 2.
kerék DEÁK

Felölös szerkesztő és kiadó:
KRAMER JENŐ

Általános Nyomda, Könyv- és Lapkiadó Rt.
Budapest. Nyomdaiért felelős: Dr. Uj István

JAVÍTASSA KEREKEIT SZAKCÉGNÉL — a

MAGYAR ABRONCS ÉS KERÉKGYÁR R. T.-nál

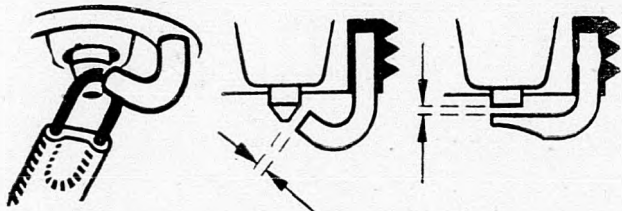
A GYUJTÓGYERTYA TERMÉSZETRAJZA

(6. közlemény)

Ügyeljünk a helyes elektród-hézagra!

Kevesen vannak tisztában azzal, hogy a gyertya elektród-hézag, tehát a körmök egymáshoz viszonyított távolsága miért változik meg. Pedig ennek oka igen egyszerű, minden egyes gyújtásnál, a szikrával együtt mikroszkopikus fém-rezcséké válnak le az elektród fémtestéből, anyaguk tehát fogy, hosszabb üzem után tehát a hézag növekszik. A hézag növekedése sok tényezőtől függ:

a) az üzemidőtől, a terheléstől és fordulatszámától,



Ezek a vázlatok mutatják, hogy mit jelent a szikraköz (gyertya-hézag) és hogyan kell azt lemérni. A jobboldali ábrán látjuk azt a dróthurokból s nyélből álló különleges Bosch-mérceét, mellyel a szikraközt pillanatok alatt mérhetjük meg.

b) az üzemi hőmérséklettől, minél nagyobb az üzemi hő, annál gyorsabban „fognak” az elektródok,

c) az elektromos feszültség nagyságától,

d) a kompresszió mértékétől és a körülmézag nagyságától. Minél nagyobb ugyanis a kompresszió és minél nagyobb a hézag, annál magasabb a feszültség,



A középben levő „valami” korántsem rózsza, vagy kelvirág, hanem olyan középső elektród, mellyel rosszul bántak. Rosszul bántak vele, mert a motor vagy kocsí gazdája rossz üzemanyagot használt. Ha tehát azt látjuk, hogy a mi gyertyánk is ilyen hosszabb idő múltán, úgy biztosak lehetünk benne, hogy a benzinenben vagy motorkóban (a most divatos faszekrérl és egyéb jegymentes csodaszerekről nem beszélve) sok a kén vagy egyéb szennyezés.

e) az elektródok anyagától és alakjától, mert a hegyes elektród anyaga hamarabb fogy el, mint a tompított alakúé.

Az egyes tényezők természetesen befolyásolják egymást, mert hiszen sokban függenek egymástól. Befolyással bír még a gázosító beállítása (sovány, normális, gazdag), a használt üzemanyag vegyi összetétele és esetleges szennyezettsége.

A különféle hőértékű gyertyákat azonos alakú elektródokkal megoldani nem lehetséges, mert hiszen — mint azt már mondtuk — az alacsony hőértékű gyertyában a szikraköz a gyertya testén kívül szokott lenni, míg a magas hőértékűeknél inkább rejtetten, mélyen, mert az erősen melegező motorban a gyertya testétől távol elhelyezett elektródok hamar átizzannának.

A testelektródok — tehát azok, melyek a motor testével vannak elektromos kapcsolatban — is különféle alakúak, ismerünk homlok, horog, gyűrűs és kaesaláb elektródokat, minden egyes típusnak megvan a maga előnye, azaz bizonyos üzemi körülmények között, tehát a gyertya hőértékének megfelelőleg esőkentik az anyag fogyását és biztosítják a motor jó és szabályos lassú tűróját. Természetesen minden megoldás csak kompromisszum, mert az ideális szikraköz helyezés nem ideális az élettartam szempontjából és viszont.

Elméletileg egyetlen testelektród is elegendő, a gyakorlatban azonban sok kettős vagy éppen hármas testelektróddal ellátott Bosch-gyertyát találunk. Ennek az az oka, hogy a két vagy három elektród lassabban fogy el, mint az egyetlen, tehát hosszabb ideig használhatjuk a gyertyát anélkül, hogy a testelektródokat hozzá kellene görbíteni a középső elektródhoz, a helyes szikraköz biztosítása céljából. Homlokelektródnál természetesen csak egyetlen testelektród képzelhető el, ennél a megoldásnál azonban a fogyás olyan kismértékű, hogy az egyetlen elektród is elegendő.

Mikor kell szikraközt állítani?

Az elektródok anyaga idővel fogy, növekszik a szikraköz, magától adódik, hogy bizonyos üzemi idő múltán újra be kell állítani a szikraközt. Ha ugyanis a szikraköz túl nagy, úgy a feszültség erősen emelkedik, ami az elektromos berendezésnek, különösen a transzformátor-tekeres szigetelésének válik

a kárára, de az is megtörténhetik, hogy a szikraköz olyan nagy lesz, hogy az áram inkább más utat keres és nem az elektródok között, hanem másutt ugrik át, a gyújtás tehát kimarad.

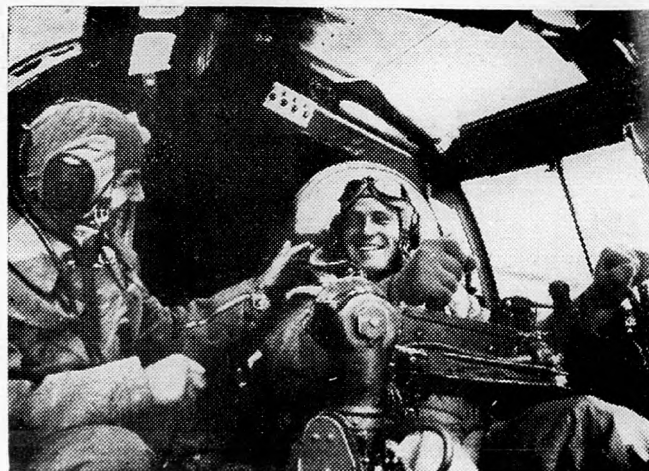
Mivel — mint láttuk — rengeteg körülmény befolyásolja a szikraköz megnagyobbodását, lehetetlenség szabályt felállítani, hogy mikor, illetve hány kilométeres üzem után célzerű az utánállítást eszközölni. Eppen így lehetetlenség pontosan megállapítani azt, hogy mennyi az a maximális szikraköz, melynél a motor még kielégítően dolgozik. Ugyanabban a motorban, azonos üzemi körülmények stb. között az alacsonyabb hőértékű gyertya elektródjait hamarabb kell utánállítani, mintha magasabb hőértékű gyertyát használtunk volna.

A gyakorlati tapasztalatok azt mutatják, hogy a gyertya elektródjai 2500-tól 8000 km-ig terjedő üzemben 0.1 millimétert fognak és az a normális beállítás, amikor a gyertyák elektródjai nincsenek távolabb 1.0 milliméternél egymástól. Ha tehát az elektródhézag a gyertya újkorában 0.6 milliméter, úgy 0.4 milliméternyi fogyás után válik túl nagyvá a hézag, ami 10.000 és 32.000 kilométeres üzem között fekszik, látjuk tehát, hogy körülbelül mikor kell utánanézni a dolognak, de: jobb előbb, mint utóbb. Mert ha túl nagy a szikraköz, úgy a hideg motor beindítása jóval nehezebb.

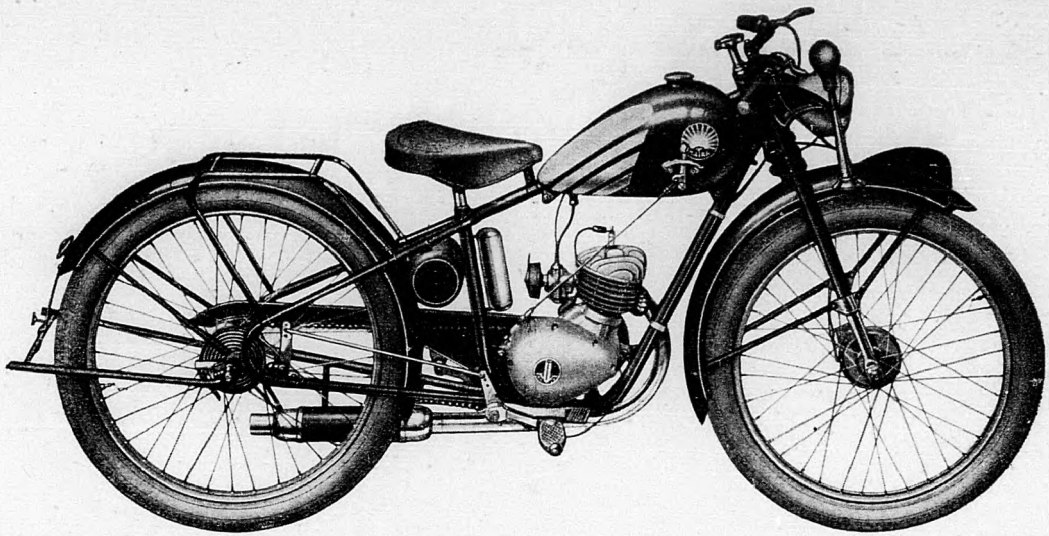
18 vagy 14 mm-es gyertyát?

A kisméretű, úgynevezett 14 mm-es gyertya újabban a nagy 18 mm-es rovasára erősen népszerű lesz, helyesebben a gyárak 14 mm-es méretű gyertyák befogadására alkalmas furatokkal látják el motorjaikat. Előny ez, vagy hátrány? Ha eltekintünk attól, hogy a 14 mm-es gyertyát különösen a kishengerűrtartalmú motorok hengerfejében könnyebb elhelyezni, így a válasz ez: nem! A kisebb gyertya kisebb méreteivel fogva érzékenyebb az elkorrozódással szemben és hőérték toleranciája is kisebb, ami annyit jelent, hogy kisebb az a határ, mely között az elolajozódás és az izzógyújtás lép fel. Bebizonyított tény, hogy azonos viszonyok mellett, a 14 mm-es gyertya hamarabb kap olajzárlatot, mint a 18 mm-es azonos hőértékű testvére. A nagyobb méretű gyertya szigetelőteste nagyobb, nagyobb a „légzőtere” a gyertya teste és szigetelőtalpa között. A 18 mm-es gyertya nagyobb méretei mellett a szikra, a szikraközt megkerülve, idegen utakon nehezebben ugrik át és mivel a gyertya nagyobb, jobban is vezeti a hőt. A kisebb gyertyának gyengébbek a menetei, vékonyabbak a falai, hiszen nem kell másra utalni, mint arra, hogy a 14 mm-es gyertyát például sokkal érzékenyebben kell meghúzni, mint nagy testvérét.

Mivel azonban a híres Bosch Pyranit szigetelőanyag rendkívüli szigetelőképességei mellett eddig el nem ért mechanikai szilárdságot mondhat a magáénak, a mai 14 mm-es Bosch-gyertyák kisebb méreteik ellenére sem mutatják fel a régi hátrányokat, bár tagadhatatlan, hogy minden tekintetben nem tudnak a jó öreg 18 mm-essel versenyezni. Ez különösen azoknak szól, akik a felszerelési boltokban kapható közdarabokkal „modernizálni” akarják a motorjukat olyképpen, hogy a 18-as helyett 14 mm-es gyertyákat alkalmaznak a közdarabok segítségével. Ennek semmi értelme sincsen, motorjukat ezzel nem modernizálják, hanem feladják azt az előnyt, amit a 18 mm-es gyertya használata jelent.



A Bosch-gyertya London felett is megállja a helyét, amikor pedig a gyújtászavar katasztrófát jelent.



NEMCSAK A KÜLSEJE, HANEM A TELJESÍTMÉNYE IS KOMOLY MOTORKERÉKPÁRÉ, EZ A „MÁTRA 100”, AMELY MÉLTÓ ARRA A HÍRNÉVRE ÉS NÉPSZERŰSÉGRE, AMELY A MÁTRÁT MA MÁR A HATÁROKON TÚL IS KÖRÜLVESZI. A MÁTRA GYÁRTÓJA, URBACH LÁSZLÓ MINDEN ÉVBEN GONDOSKODIK AZ ÚJ MÁTRA ATTRAKCIÓRÓL. A LEGNAGYOBB SZENZÁCIÓ VOLT A MÁTRA MEGJELÉNESE, MAJD AZ ELMULT ÉVBEN A MILLENNÁRISON ELÉRT 87 KM REKORDJA ÉS FŐLÉNYES GYŐZELME AZ ORSZÁGOS CSILLAGTURÁN. AZ IDEI MEGLEPETÉS RÁDUPLÁZOTT AZ EDDIGIEKRE. KÖZEL 90 KM-ES ÁTLAG BUDAPEST—BALATONFÜRED KÖZÖTT 500 KCM VERSENYMOTORNAK IS DICSÉRETES TELJESÍTMÉNY. EZZEL A „MÁTRA 100” BIZTOSÍTOTTA 1940. ÉVI BAJNOKSÁGÁT. A „MÁTRA 100” MÉLTÓ TESTVÉRE A „MÁTRA 125” A HÁROMSEBESSÉGES, 2 KIPUFFOGÓCSÖVES, BERUGÓS, 30 WATTOS VILÁGÍTÁSÚ ÚJ MODELL, AMELY HASONLÓAN JÓL SIKERÜLT, MINT A „MÁTRA 100”. SZÍVESEN KÜLD ISMERTETÉST MINDKÉT FAJTÁRÓL URBACH LÁSZLÓ, BUDAPEST, VI., HUNYADI-TÉR 12.

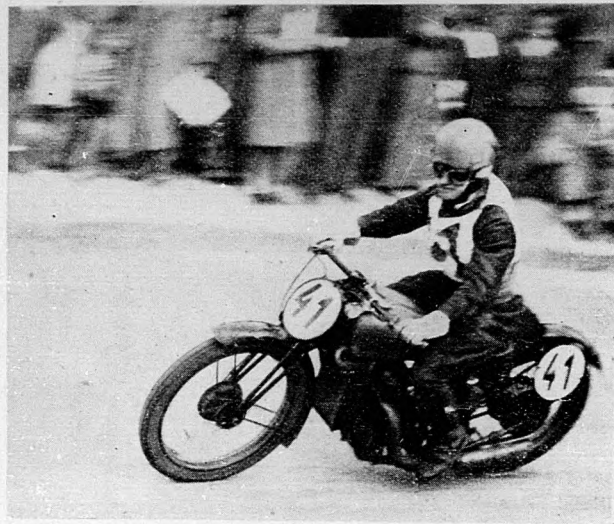
AZ I. TIHANYI MOTORKERÉKPÁROS KÖRVERSENYEN AZ ÖSSZES ELSŐ HELYEZETTEK



BOSCH
GYERTYÁKKAL
GYŐZTEK!

BOSCH RÓBERT K. F. T.

BUDAPEST, V., VÁCI ÚT 22—24. TELEFON: 299-180



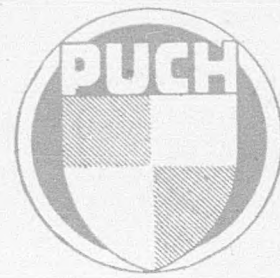
Zamecsnik (Puch 250) 14 éves gépén nemcsak fölényrel nyerte kategóriáját, hanem bizonyította, hogy a Puch anyag diadallal viseli el 14 év legkeményebb megpróbáltatásait.



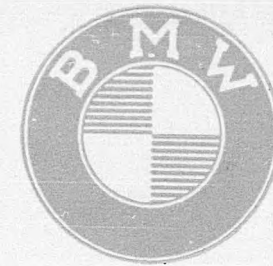
Tamássy (200 Victoria) évek óta mindennap használta gépét minden előkészület nélkül vitte győzelemre.



Dömök (BMW) teljesen széria-gépével fölényesen nyerte az oldalkocsik versenyt és csússzerűen futotta az oldalkocsik legjobb idejét.



A KMAC TIHANYI SEBESSÉGI VERSENYE A **BMW, PUCH** ÉS **VICTORIA**



SZINEK HATALMAS DIADALA VOLT!

Öt kategóriából négyben győzelmet arattunk és miénk a nap két csúcseredménye az útvonalrekorddal együtt!

Szóló motorkerékpárok 500 kcm-ig:

Győztes: Kozma **BMW**
Második: Rendek dr **BMW**
Harmadik: Anders **BMW**

Oldalkocsik:

Győztes: Dömök **BMW**

Szóló motorkerékpárok 250 kcm-ig:

Győztes: Zamecsnik **PUCH**
tizennégyéves gépén
Második: Rusovszky **PUCH**
S4 típusú gépen



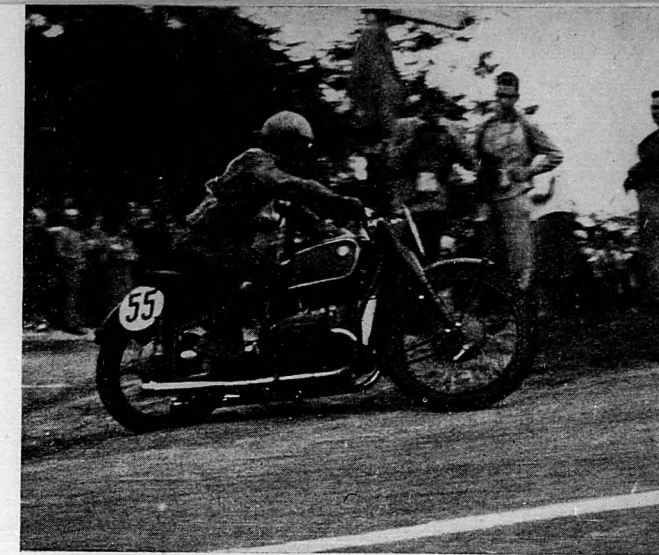
Szóló motorkerékpárok 200 kcm-ig:

Győztes: Tamássy **VICTORIA**

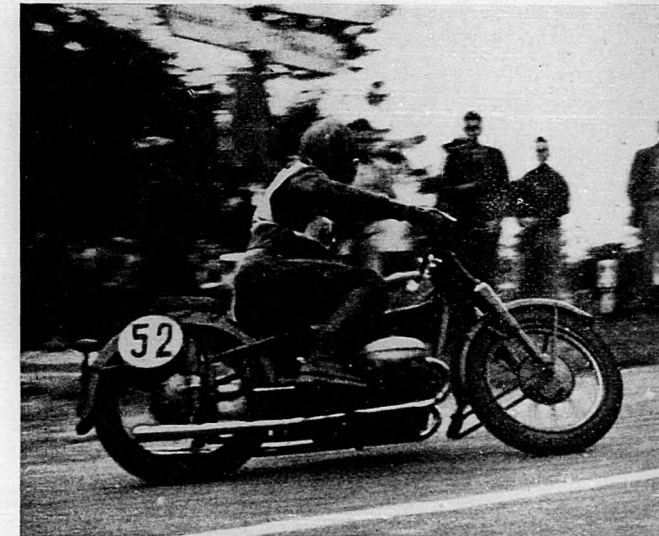
STEYR-AUSTRO DAIMLER-PUCHMŰVEK RT.

BUDAPEST, VI., LEHEL UCCA 25.

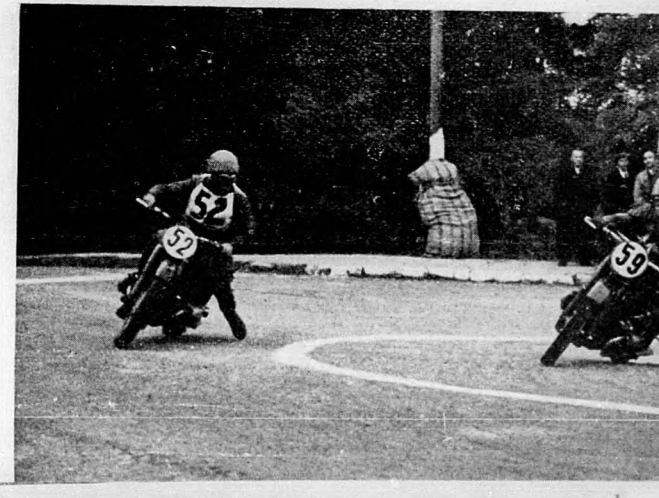
Rusovszky (Puch 250) S 4 típusú széria-gépén kategóriájának második helyét foglalta el igen jó időeredménnyel. A széria Puch gépet nemcsak az országúton és túrán, hanem a versenypályán is megállja helyét.



Kozma (BMW) abszolút győzelmet aratott, a nap legjobb idejét futotta és pályarekordot állított fel.



Rendek dr. a nap második legjobb idejét futotta. Természetesen BMW gépen. A nagykategória harmadik helyezettje Anders is BMW gépen futott.



Testvérharc a fordulóban. Rendek dr. és Puhony BMW-1 sörpöve vágatnak a pálya hajtúfordulójában.

Ez történt a tihanyi körversenyen

Ugyancsak sajnálhatják mindazok, akik nem voltak szeptember elsején Tihanyban, ahol a KMAC két-esztendős kényszerpihenő után ismét összegyűjtötte a motorkerékpár tántoríthatatlan híveit és olyan versenyt varázsolt elő, hogy még a jó öreg zugligeti Tourist Trophy is megirigyelhetné.

A körülményekhez képest sok induló, szép sport, gördülekeny rendezés és gyönyörű fekvésű, de nehéz pálya jellemzői ennek az elkészett motoros erőpróbnak.

Hűvös szél nyargalásztott a Balaton hamuszínű tájéka felett, amikor a nagy nap reggelén, a Borhétre készülő balatonfüredi uccák motorbúgástól voltak hangosak. (Ugyanis itt voltak elszálászolva a versenyzők.) A vasárnap délelőtt és egyben az utolsó tréning után a műszaki átvétellel befejeződtek az előkészületek.

Pontosan három óraker csapatot le a kockás startzsló a hangot illetően nagyzási hőbortban eső kismotorok előtt. A két „Mátra” Vágával és dr. Zsótérral messze az élen vágatott. (Vágai ezzel a motorral nyerte meg délelőtt a Budapest—Balatonfüred távon a kismotoros túraversenyt.) Meg is látszott, hogy „tud” ez a kis Mátra. Szinte külön versenyt futva könnyen nyerte a három körös futamot.

Még alig nyerték vissza hallásukat az útmentén felsorakozott, nézők amikor mély basszus hangokat vertek vissza a tihanyi hegyek (ilyent még nem hallottak, pedig a tihanyi visszhang már sok mindennek volt „fűltanuja”). Az oldalkocsisok jöttek.

Jöttek?
Száguldtak!

Az éles kanyar előtt csikorgó fékkel, félrerántott kormányval becsúsznak, befarolnak a fordulóba, majd túlpörgő kerékekkel — a fordulatszám maximumáig fokozva és az utas légtornászmutatványainak segítségével — megoldják a feladat nehezebbik felét, a kijövelet a kanyarból. (Ez így elmondva roppant tudálékosan hangzik, de mint látvány nagyon lenyűgöző.) Ezt a műveletet a legtökéletesebben Dömök (BMW) egyszerűsítette le. Öreg motorja mögött már jó néhány év áll, amit azonban ügyesen leplez gyorsaságával. Pathót a karburációs zavarok ütötték el a nemes küzdelemtől. Míg rendben volt az üzemanyagja 90-es köröket csinált a „beoltott” NSU-jával. Kugler (Zündapp) nagyon sokat kockáztatott. A közönség szempontjából ő ment a legszebben. A gyengébb idegzetű hölgyek félrefordították a fejüket, amikor Kugler tűnt fel merész utasával, Vargával. Végül is meg kellett elégedniök Dömök mögött a második hellyel.

A rendezőség dicséretére legyen mondva, nagyon rövid szünet után ismét megindult a „versenyüzem”. A 200-asok és a negyedliteresek voltak soron. Vívjogva süvített — messze megugorva a mezőnytől — a „műzeumi” becsű Puch. Két „veterán” került össze, Zamí és a matuzsálemkorú Puch, amely két évvel ezelőtt ünnepelte a nyolcszázados jubileumát. Tizennégy éve aratja ez a Puch győzelemsorozatait a kétdugattyús rendszer dicsőségére. Zamecsnik is már több, mint egy évtizede vallja magát büszkén motorkerékpárversenyzőnek. Nos, most együtt van a két „öreg”. Olyan repesztést vittek végbe, hogy egyszerűen elfogyott a konkurencia. A Puch istálló „Neubauerja”, Lantai Ede kénytelen volt lassú tempót inteni „nekik”. Rusowszky öreg, sokgazdás S4 Puchján bebizonyította, hogy öreg motor nem vén motor, amivel még könnyen lehet jó második helyet nyerni.

Nem volt meglepetés Tamássy (Victoria 200) pompás szereplése, aki belekontrázhatott volna a nagyobbak szőlőmába a kétéves elnyűzott motorjával, ha el nem szakad az első fék bowdenja, ami egy ilyen sebességi versenyen pótolhatatlan. Tamássy kitinó teljesítményét annál is inkább kell értékelni, mert a versenyt már betegén, 38 fokos lázzal futotta.

Vágai itt, Vágai ott, Vágai mindenhol. Hát igen. Vágai itt is indult a fenegyors 100-as Mátrájával. Voltak körök, amikor megszorongatta a kétszázásokat. Bámulatos teljesítmény volt ez. Vajjon mi lett volna, ha háromfokozatú a Mátra sebességváltója? Amnyi bizonyos, hogy ez a futam nagyon izgalmas volt.

A félliteresek és a 350-esek összcsepásában kulmált a verseny. Valószínűtlenül szép látvány volt a



Feltűnést keltett Puchék pompás új szolgálati kocsija, mely a versenyen részt vevő gépeket vontatta Tihanyba.

A KMAC „I. Tihanyi Motor-kerékpáros Körversenyén”

350-ES KATEGORIÁBAN

I. DÖRY ANTAL
III. ifj. SCHURMANN MIHÁLY
IV. ifj. LÉNÁRT ISTVÁN



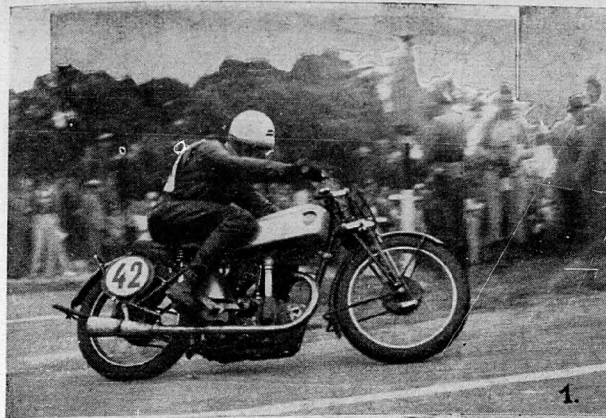
350-es motorral a nap harmadik legjobb idejét futotta Döry Antal.

A III. és IV. helyen végző motorok a köznapi használatban elnyűzott teljesen széria kivitelű NSU-k.

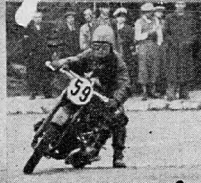
125, 200, 250, 350, 500 és 600 kcm-es két- és négyütemű motorok kaphatók.

FELVILÁGOSÍTÁSSAL A VEZÉRKÉPVISELET SZOLGÁL

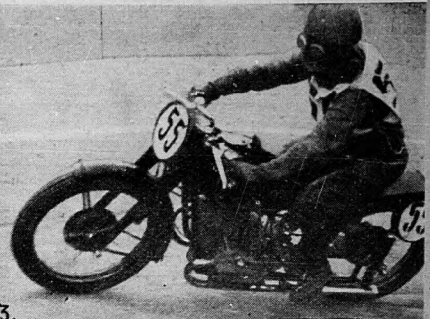
DÖRY és KOVÁTS Kft.
ARADI UCCA 44. TELEFON: 121-944.



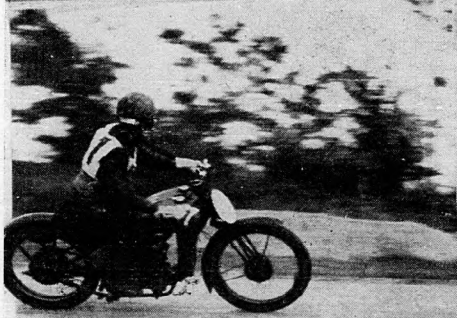
1.



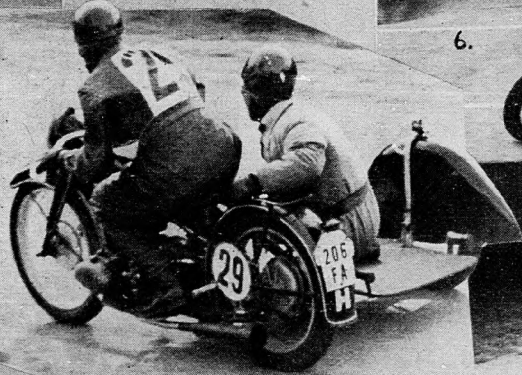
2.



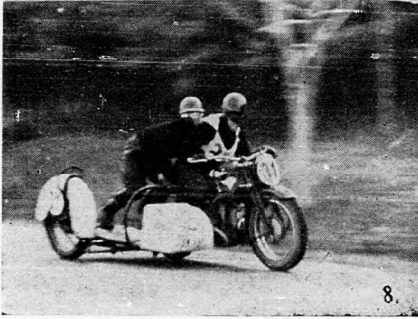
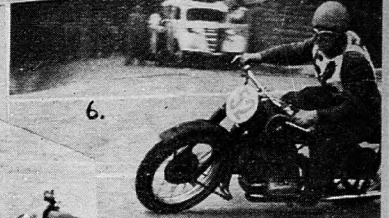
3.



4.



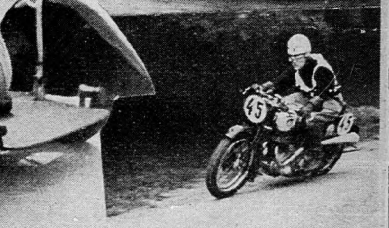
6.



8.



9.



5.



10.

1. Döry (NSU) mintaszerű kanyarvétele. 2. Woblit paríroz Puhony (BMW) 3. Kozma (BMW) az abszolút győztes madártávlathól. 4. A verseny „yénei”, Zami és a Puch. 5. Dömökék (BMW) a célegyenesben (Fischer Gy. felv.) 6. A nap meglepetése az abszolút második dr. Rendeck (BMW) volt. 7. Az újonc Schurmann (NSU) szárnybontogatása. 8. Vagy 130-al „tép” az egyenesben Kugler a Zündappján. 9. Az „ovatos” Vágai (Mátra) a hajtúkanyarban. 10. Profilmodra nyergelt Tamássy a Victoriáján. (Auto-Motor felvételek.)

hegyről, amint az egyoldalt fákkal szegett partmenti hosszú egyenesben, jóval 100 feletti tempóban elhúzott a nagy mezőny. A motorok dörgése csak tompán hallatszott ide fel. De nem sokáig. Az elnyújtott S kanyarból villámszerű cikázással lőtt ki Kozma, hihetetlenül gyors BMW-jén. Es amit a hajtúkanyarban álló közönség Kozmától látott, az volt a maradéktalan sportélvezet. Ezzel, az egyenesben még vadul őrjöngő motorjával oly lágyan abszolválta a versenyre nem nagyon alkalmas talajú kanyart, mintha csak saját szórakoztatására csinálná. Mintaszerű volt. Allitjuk, hogy ez a kettős, Kozma és a BMW európai viszonylatban is az első vonalbeliekhez számít. Természetesen nemcsak a kategória, hanem az abszolút győzelem is az ő nevéhez fűződik.

A verseny két kellemes meglepetése Döry (NSU) és dr. Rendeck (BMW) szereplése volt. A 350-es kategória győztesén, Döryn meglátszott a sok külföldi vendégszerelés. Óriási fejlődésen ment keresztül. Kifinomult technikával vette ki a nagyon gyors királybunkósából kivehető. Ésszel versenyzett. Pedig a fékei felmondták a szolgálatot az első két kör után (és az 5 km-es pályát vagy egy tuatayni kanyar — egy helyen erős lejtővel súlyosbítva — tarkította, ahol a féknek jutott a főszerep), és, mert Zamecsniknak kevés egy futam, itt is elindult egy teljesen széria 350-es Zündapp nyergében. Zami mindent beleadott, apait, anyait, volt is a futam elején olyan parázs párharc a junior Schurmann (NSU), aki igen kellemes be-

nyomást tett a szakértőkre. Nagy kár, hogy a két Puch exponeus, Kiss Laci és Hambach László nem vehettek ki részüket e nemes vetélkedésből. A KTT-ékről ismert Lénártól (NSU) többet vártunk.

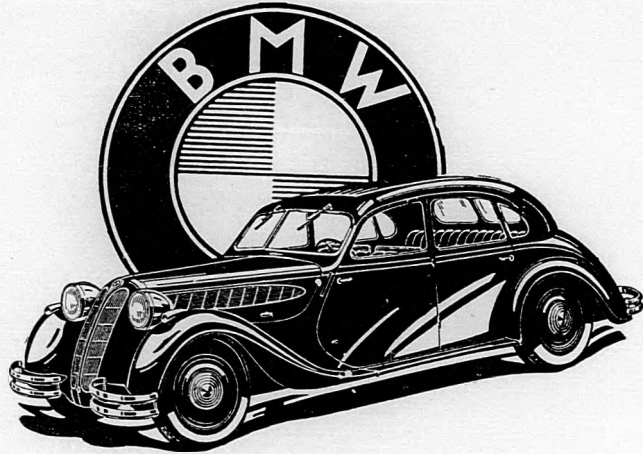
Külön fejezetet érdemel Rendeck dr., aki szorgalmával és rendszeres, észszerű motorozással az első osztályúak közé küzdötte fel magát. Ezt nem a második helyével és abszolút második helyezéssel bizonyította be, hanem intelligens és meggyőző menésével. Bár indokolatlan idegességével többször rontott helyzetén. A gyorsabb gépet vezető Puhonnyal (BMW) vívott asszói izgalmasak és nívósak voltak. Vegül is Rendeck dr. került fölénybe a gyertyazavarokkal küzdő márkatársával szemben. Anders (BMW) óraműszerű pontossággal rólta köréit és így Rendeck dr. mögött a harmadik helyet biztosította magának.

A rendezés nagy körültekintést igénylő munkáját Kozma Bandi és a lelkes munkatársai végezték el hibátlanul. — ergyé —

A RÉSZLETES EREDMÉNYEK: Kismotorok 100 kem-ig (3 kör, 15 km): 1. Vágai (Mátra) 13 p 35 mp, 2. Zsótér dr. (Mátra) 14: 03, 3. Vigh (Csepel) 14: 19, 4. Gujdár (Csepel) 14: 21. Vágai ideje 66,4 km-es átlagnak felel meg! — Oldalkoosis motorkerékpárok (8 kör, 40 km): 1. Dömök FTC (BMW) 29 p 16,86 mp, 2. Kugler FTC (Zündapp) 31:12,09, 3. Pathó KMAC (NSU) 6 körrel. — Motorkerékpárok 200 kem-ig (6 kör, 30 km): 1. Tamássy FTC (Victoria) 25:27,48, 2. Vágai RSC (Mátra) 25:45,10, 3. Gutschy FTC (125 Phenomen) 5 körrel. — 250 kem-ig (10 kör, 50 km): 1. Zamecsnik FTC (Puch) 37:39,70, 2. Rusovszky FTC (Puch) 38:24,86, 3. Lender FTC (Zündapp). — 350 kem-ig (50 km): 1. Döry KMAC (NSU) 32:41,86, 2. Zamecsnik FTC (Zündapp) 34:13,95, 3. Schurmann FTC (NSU). — 50 kem-ig (50 km): 1. Kozma KMAC (BMW) 29:48,62, 2. Rendeck KMAC (BMW) 32:02,22, 3. Anders KAC (BMW).

KÖSZÖNTJÜK KINCSES ERDÉLYT!

JÖVŐNK!



A BMW-gyár hírneves arról, hogy gyártmányok egyedülálló értéket képviselnek és a BMW-autók új műszaki elgondolás, mint gyakorlati kivitel szempontjából a legelső helyen állanak. A BMW-autó motorját Németország leghíresebb repülőgépmotor gyára készíti, ez a teljesítmény, a megbízhatóság, az anyag, a megmunkálás titka. Hogy a közönség mennyiben ismeri el a BMW-autók értékét, annak legfényesebb bizonyítéka az, hogy a nagyrítván kapható használt BMW-autó többbe kerül, mint jóegynéhány más új modell.

A BMW-gyár egyedülálló például abban, hogy minden típusát egyazon nagyságú motorral szállítja. Ez a csodálatos kétliteres, hathengeres, felülvezérelt motor a legkülönbözőbb karosszériaformákkal és típusokkal ellátva, megbízhatóan és gazdaságosan produkálja a legnagyobb teljesítményt. A BMW-autók súlylőerő aránya a lehető legkedvezőbb, az 50 lóerős limuzinnál lőerőként 22 kilogramm, a világhírű 80 lóerős sportmodellnél csak 10 kilogramm (és esik egy lőerőre. Ez magyarázza meg a BMW-autók

hihetetlen gyorsulását, fűrgeségét, egyedülálló hegymászóképességét.

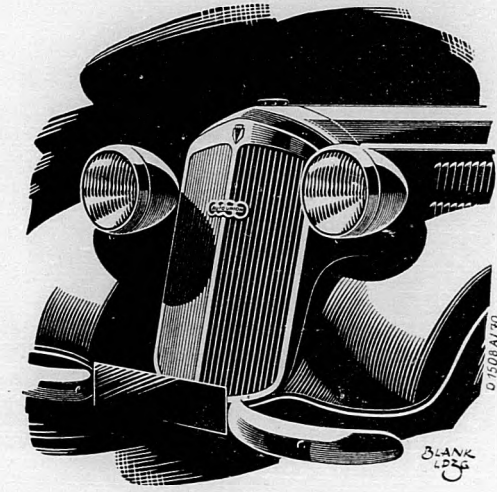
A mindennapi használatra szolgáló és hosszú túrákra szánt kocsik karosszériája tökéletesen simul a remekbe készült alvázhöz. Külső vonalvezetése harmonikus, belső kiképzése gazdag és elegáns, férőhelyek kényelmesek. A gép felgyorsulása és nagy hegymászó képessége nagy stabilitással párosul.

A ragyogóan kiképzett BMW sportkocsi is valóságos műremek.

KÖRZETKÉPVISELŐT KERESÜNK A KÖVETKEZŐ VÁROSOKBA:

BESZTERCE
CSIKSZEREDA
KOLOZSVÁR
MÁRAMAROSSZIGET
MAROSVÁSÁRHELY
NAGYKÁROLY

NAGYBÁNYA
NAGYVÁRAD
SEPSISZT. GYÖRGY
SZAMOSUJVÁR
ZILAH



DKW-kocsik megoldási forradalmat jelentettek annakidején az automobil építésben. Ma már eldőlt a nagy harc, az újítók elgondolásait igazolta az ideális kiskocsik rohamos elterjedése az egész világon. A legrosszabb útviszonyok és a legkedvezőtlenebb éghajlati körülmények között is megállják helyüket. A nagyközönség megtanulta becsülni a bennük rejlő kitűnő tulajdonságokat.

Elsősorban fontos az egyszerű és megbízható kétütemű motor, amely ha a normális kezelés előírásait betartjuk, éveken át hű és fáradhatatlan barátunk marad. Talán ugyanilyen fontos-sággal bír a csekély fogyasztás; 6—7 liter üzemanyag 100 kilométerre. Ez valóban csábító. Emellett a kocsi remekül húz és teljesítményben, hegymászásban néha felülmúlja az erősebb motorral ellátott automobiloikat is, mert egy-egy hengerében kétszer annyi az erőimpulzusok száma, mint egy ugyanolyan négyüteműnél.

Könnyen kifutja a nyolcvan kilométert. Külseje rendkívül formás. Finom vonalvezetése mellett négy személy kényelmesen elfér benne s emellett bőségesen van hely a poggyászok számára is. Valóban igaz a kedves német szójáték DKW = Das kleine Wunder, a kis csoda ...

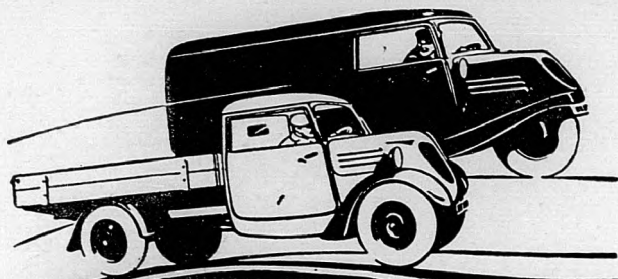
KÖRZETKÉPVISELŐT KERESÜNK A KÖVETKEZŐ VÁROSOKBA:

BESZTERCE
CSIKSZEREDA
KOLOZSVÁR
MÁRAMAROSSZIGET
MAROSVÁSÁRHELY
NAGYKÁROLY

NAGYBÁNYA
NAGYVÁRAD
SEPSISZT. GYÖRGY
SZAMOSUJVÁR
ZILAH

VEZÉRKÉPVISELET:

MAJLÁTH, BUDAPEST VI., LEHEL UCCÁ 2. SZ.



Tempo

minimális fogyasztású
kis teherautó

Hosszabbítható csőalváz, lengőtengely,
1200 kgr. teherbírás. Vezérképviselő:

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

Teherautókarosszériákra

Pótkocsikra

Autobuszokra

KÉRJEN AJÁNLATOT

UHRI TESTVÉREKTŐL,

országunk egyik legnagyobb autókarosszéria és pótkocsigyártótól



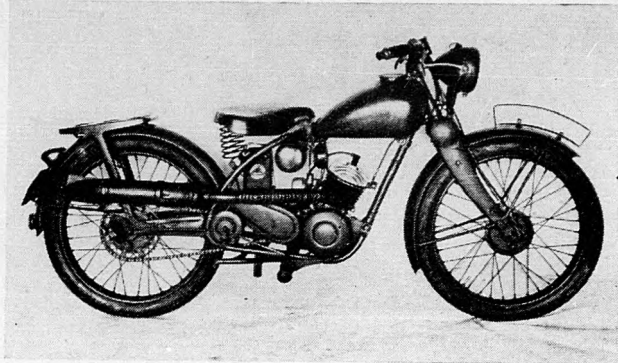
Budapest, XIV., Hungária körút 207. Telefon: *297-306

JÖN A 125-ÖS PHÄNOMEN!

A Ma korszakát a takarékoság jellemzi, különösen ha közlekedési eszközről van szó. Ez az oka annak, hogy hihetlen érdeklődés nyilvánul meg a kishengerűrtartalmú motorkerékpárok iránt, melyek filléres költséggel nyújtják mindazt, amit a motorkerékpár nyújtani tud. A kishengerűrtartalmú motorkerékpár ma a kedvenc, melynek alacsony beszerzési ára, nevetségesen csekély üzemeltetési költsége azt mindenki számára megközelíthetővé teszi.

A kismotorok csoportjában előkelő szerep vár a német Phänomen motorokra, melyek nagyobb sorozata a közeli napokban fut be a budapesti képviselőhöz és melynek első magyarországi példányát a minap „munkában” láthattuk a tihanyi sebességi körversenyen.

A Phänomen egészen különálló helyet foglal el a kismotorok világában, mert olyan konstrukciós megoldásokat mutat fel, melyeket eddig csak jóval drágább és nagyobb hengerűrtartalmú motorkerékpárokon láthattunk. Elsősorban meg



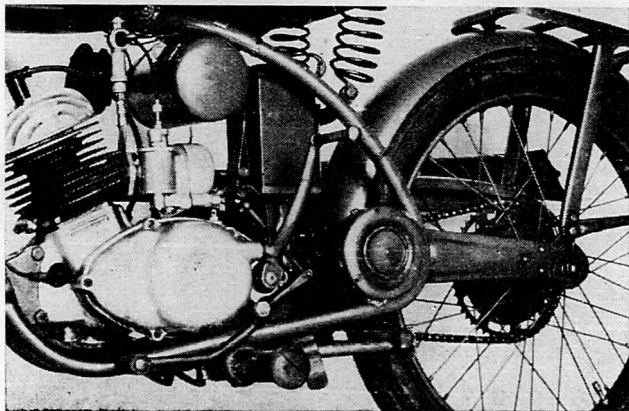
Masszív és elegáns gép a 125-ös Phänomen.

kell említenünk a hátsóvillárügözést és a lábkapcsolást, valamint a legkorszerűbb megoldású „Schwingmetall“-rendszerű gumirügözésű elsővillát. Hogy ez a hármason milyen kedvező módon befolyásolja a 125 km-es, alig 80 kilós motorkerékpár útikvalitását, kanyarbiztonságát és kényelmét, azt itt felesleges bővebben vizsgálni.

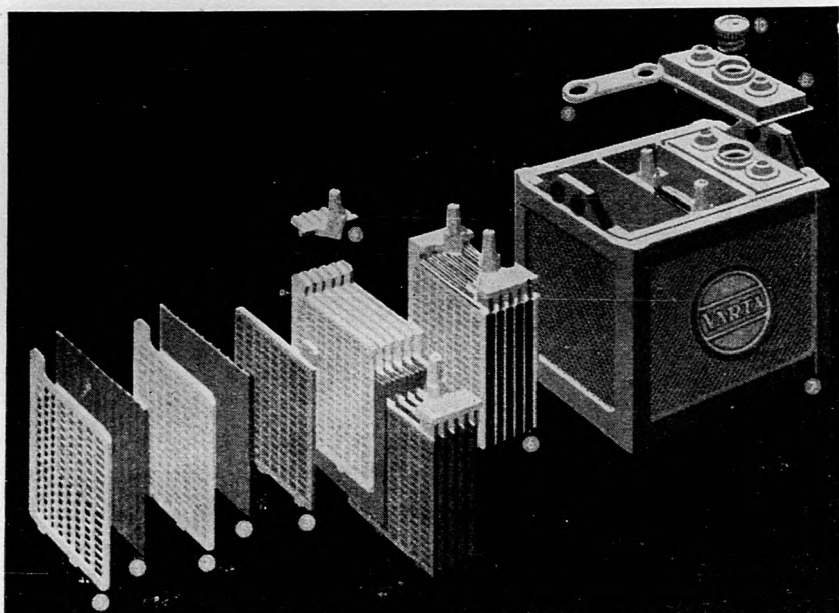
A Phänomen levehető hengerfejjel szerelt kétütemű motorja 125 km-es, percenkénti 4500 fordulat mellett nem kevesebb, mint 4,2 lóerőt teljesít, ami nemcsak kitűnő vonóerőben és kivételes hegymászóképességben jut kifejezésre, hanem 80 kilométer körüli csússsebességben is. Nagy teljesítményéhez viszonyítva 2,4 literes fogyasztása elenyészően csekély.

Egyéb műszaki ismérvek: 2,5×19-es ballonok, túlméretezett nyereg, mindkét keréken nagyméretű belső expandáló fékek, erősített váz, 25 (!) wattos villamos berendezés biluxváltóval és számtáblavilágítással, villamos kürt, kilométerszámláló és sebességmérő.

A szakértő a műszaki részletezés kapcsán tisztában van azaz az értékkel, melyet a 125-ös Phänomen képvisel. A német közönség után pedig a magyar motorosok is biztosan szívükbe fogadják ezt a minden ízében kiemelkedő kismotort, mely a kismotor árában ad olyan műszaki megoldásokat, melyeket eddig közel kétszeres áron kellett megfizetni.



A Phänomen 125 motorblokkja és egyszerű hátsóvilla rügözése.

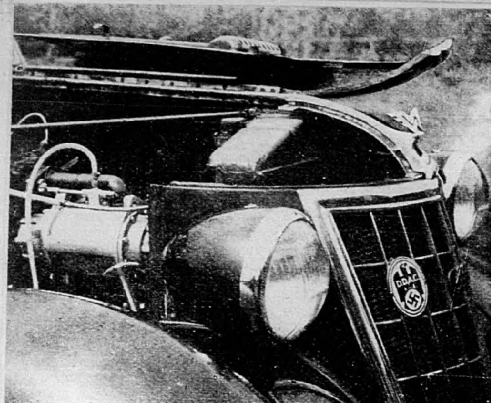


A VARTA AKKUMULÁTOR KONSTRUKCIÓJA:

1. Lemezrács
2. Negatív lemezrács aktívmasszával töltve
3. Pozitív lemezrács aktívmasszával töltve
4. Pólushíd
5. Keménygumi-szigetelő
6. Lemezcsoport
7. Háromcellás blokkszekrény
8. Elemfedél
9. Elemösszekötő
10. Keménygumi záródugó

VARTA AKKUMULÁTORTELEPPEL minden időben biztosan indít.

Gyártja: **TUDOR AKKUMULÁTORGYÁR RT.** BUDAPEST, XIII., VÁCI ÚT 137—139



Beépített VD kompresszor a Wanderer-kocsin.

A BEÉPÍTHETŐ KOMPRESSZOR –

**hatalmas sebesség-, gyorsulás-
és teljesítménynövekedést ad!**

A kompresszor elvével és hatásával mindenki tisztában van, akit a versenysport érdekel. A kompresszor különleges kivitelű, magas fordulatszámú *sűrítőszeleppel*, mely annál nagyobb mennyiségű robbanó gázkeveréket présel a robbanótérbe, minél magasabb nyomással dolgozik. Tudjuk jól, hogy a motor munkateljesítménye attól függ, hogy egy bizonyos idő alatt milyen *mennyiségű*, milyen *súlyú* üzemanyagmennyiséget égetünk el benne,

A kompresszor főerőnye azonban nem a fokozott teljesítményben merül ki, hanem a *gyorsulás és hegyműszóképesség* hatalmas növekedésében, a mindennapi széria túrakocsi mintegy szárnyakat kap és úgy viselkedik a hegyiterepeken, mint a legtelivérebbsportkocsi.

Érdekes kísérleteket végeztek a kompresszorral utólag felszerelt kocsik üzemanyagfogyasztásának megállapítására. Természetesen a nagyobb sebesség lényegesen nagyobb fogyasztással jár, a kísérletnek alávetett Steyr 120 Super (1990 ken-es hathengeres) kompresszor nélkül csússzebeségben (102 km-óra) *12,5 litert* fogyasztott 100 km-ként, kompresszorral (122 km-óra) *17,4 litert*. Ha azonban azonos sebességben mérték fogyasztást kompresszor nélkül, majd kompresszorral, kitént, hogy a kompresszoros üzem nem fokozta, hanem csökkentette a fogyasztást. Ugyanaz a Steyr 120 Super kompresszor nélkül *12,5 litert* fogyasztott 90 km-es iramban, viszont kompresszorral csak *11,2 litert*. A fogyasztás csökkentése termodinamikai folyamatokra vezethető vissza, amiben a tökéletesebb töltés és elégsé játszik nagy szerepet.

LICSÁJER JÁNOS

**BUDAPESTI AUTÓRUGÓGYÁRTÓ
ÉS JAVÍTÓÜZEME**
SPIRÁL RUGÓK KÉSZÍTÉSE

Specialista
az autórugók
gyártásában

Telefon:
134-555

MINDENFÉLE GYÁRTMÁNYU KOCSIKHOZ KÉSZ RUGÓK RAKTÁRON



BUDAPEST,
VIII., Thék
Endre u. 14.

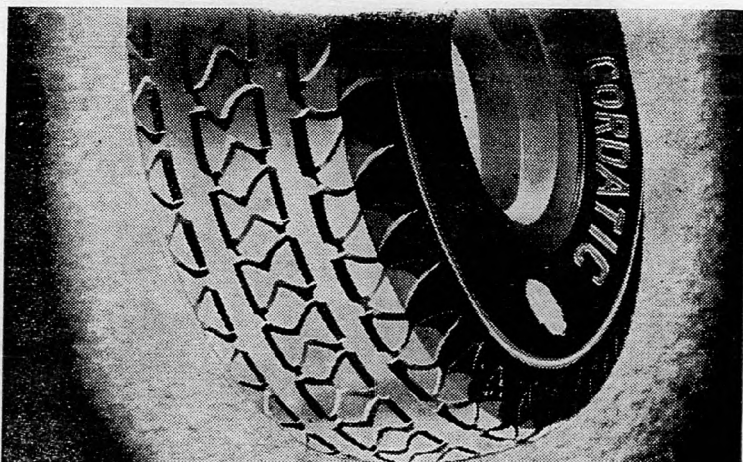
Telefon:
134-555

mert hiszen a lóerőket a kalóriák szolgáltatják és minél több üzemanyagot égetünk el, annál több kalóriát nyerünk.

A kompresszor eddig kizárólag a verseny és néhány sportkocsi alkatrésze volt, a mindennapi autós számára mérőben hozzáférhetetlenül. A műszaki tudomány azonban kitermelte az úgynevezett *beépíthető kompresszort*, melyet minden négyütemű motorra utólag helyezhetünk el és vele egészen hihetetlenül hangzó teljesítmény, sebesség és főleg gyorsulási növekedést érhetünk el. A beépíthető sűrítők kérdését a német ipar oldotta meg, ma már igen népszerűek a német VD kompresszorok, melyek az ismert Roots-rendszer nyomán, kettős piskótaalakú, légmentes tokban forgó szárnyrendszerrel épülnek és már ezerszámban forgalomban is vannak.

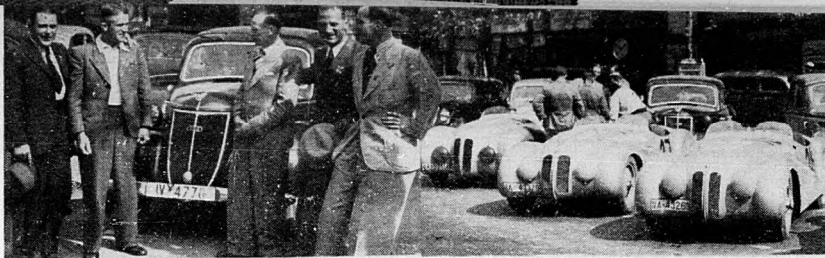
A VD kompresszort egyszerűen a karburátor és a motor közé kell iktatni, meghajtásáról pedig a *ventillátorszíj* gondoskodik, az egész átalakítás néhány óra munkáját jelenti és csak a legritkább esetben kell a normálisnál nagyobb karburátort használni, többnyire megteszi a kissé nagyobb fűvókákkal beszabályozott széria-karburátor is.

A beépített kompresszorok által nyert teljesítménynövekedés számadatait vizsgálva, szinte *hihetetlen* eredményekről lehet beszámolni, melyeket hivatalos ellenőrző kísérletek kapcsán állapítottak meg. Így például a kompresszorral ellátott Fiat 500 nem kevesebb, mint *115 kilométeres sebességet ért el*, de ami még ennél is meglepőbb: a hatvan kilométeres sebesség elérésére mindössze 12 mp-re volt szüksége. Egy 28.000 kilométert futott és utólag kompresszorral szerelt Opel Olympia *126,5 km-es iramban futott* villanyóra ellenőrzése mellett, ugyanez a kocsi kompresszor nélkül valamivel száz alatt futott.



CORDATIC

a tökéletes autónyeu



Atutazóban Brassó felé a német versenyző-különítmény a KMAC előtt. Fleischmann, Kluge, Winkler a DKW-legénye, Krauss és Lodermayer a kétkerekű BMW exponensek. Jobbról a pompás BMW torpedók sorakoznak. (A brassói verseny elmaradt.)

KISMOTOROS SPORT

Népes mezőny — 22 kismotoros — indult a Balatoni Sporthét szeptember 1-i műsorába iktatott Budafok-Bulatónfüred kismotoros túraversenyn. A nagy érdeklődéssel várt verseny fantasztikus eredményeket hozott. Vágai (Mátra) 1 óra 25 perces idejét nagyon kevés autós vagy motorkerékpáros tudná megismételni. Voltak szakaszok, ahol 120 (!) km-es tempót mértek neki. Papírforma szerint ez a Mátra a világ leggyorsabb 100 km-es motorkerékpára. Le a kalappal a magyar zsenialitás előtt. A versennyel kapcsolatban csak az a megjegyzésünk, hogy a rendezőség állítson jövőre táblákat vagy karszalagos rendezőket a célhoz, az útelágazásba, nehogy ismét Tihanyból kelljen visszahozni a versenyzőket, akik nem tudták, hogy hol a cél. **Részletes eredmények:** 1. Vágai I. (Mátra) 1.25. 2. Petró (Csepel) 1.51. 3. Zsótér B. dr. (Mátra) 1.51.30. 4. Bóth (Csepel) 1.54. 5. Gujdar (Csepel) 1.56. 6. Adorján (Csepel) 1.57; 16 beérkező.

Apróságok a kismotor körül

Nemcsak aletnök, hanem versenyző is lett Tandary Istvánból. Magas tisztisége és kora ellenére elindult kis NSU-ján az MKSz aletnöke a Budafok-Balatónfüred túraversenyn. Ha nem lett volna sorozatos gumidefektje, minden bi-

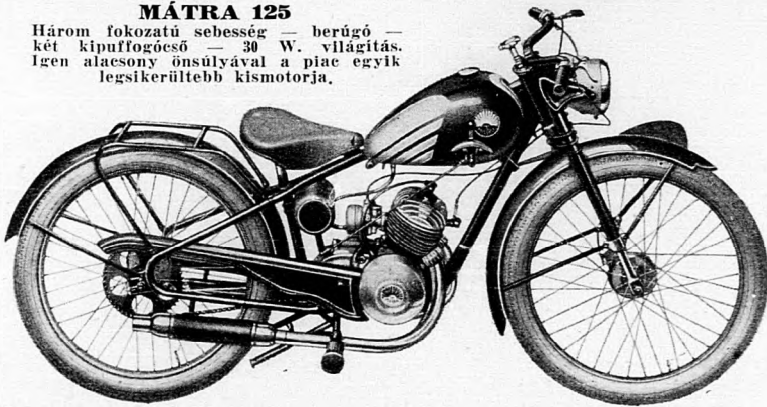
zonnyal a helyezettek között lett volna. Bravó Tandary bácsi.

Hasonló sportszerű felfogásról tett tanúságot a Felka ucai Pauliny Lajos cég. A tihanyi körversenyre elküldte legjobb szerelőjét, hogy márkára és istállóra való tekintet nélkül minden kismotorosnak segítségére legyen. Így akarta meghálálni a Csepel Motor-Szolgálat azt a bizalmat, amivel a néhány hónap óta fennálló céget a kismotorosok, de főleg a Csepel-tulajdonosok százaai kitüntetik.

Ha 37,5 kg.-nál nehezebb a kismotor, akkor vízsga- és adóköteles. Jól vigyázzon erre, ha kismotort vásárol, mert nem az eladót, hanem a vevőt büntetik meg.

MÁTRA 125

Három fokozatú sebesség — berúgó — két kipuffogócső — 30 W. világítás. Igen alacsony önsúlyával a piac egyik legsikerültebb kismotorja.



VERSENYEREDMÉNY REKORD VAGY KONSTRUKCIÓS REKORD?

A kismotoros veresnysport örvendetes fejlődésnek indult Magyarországon. A Millenáris pályán rendezett futamok, a balatoni bajnoki verseny, majd a tihanyi sebességi körverseny adott alkalmat a kis szűzásoknak arra, hogy komoly sportesemények keretében mutatkozzanak be és igazolják azt, hogy az 1940 év száz kcm-es kismotorja sebesség, hegy-mászóképeség, megbízhatóság szempontjából ma ott tart, ahol 250 vagy éppen 350 kcm-es társa évekkel ezelőtt, ráadásul pedig olyan neveléségen csekély beszerzési, valamint üzemeltetéssel oldja meg az **egyszemélyes** közlekedés kérdését, hogy így a legszelebb rétegek számára válik hozzáférhetővé. Hogy ez nemcsak az egyén szempontjából bír fokozott jelentőséggel, hanem az **üzemanyagkorlátozás** következtében egyenesen nemzetgazdasági jelentőségűvé nővi ki magát — talán felesleges bővebben kifejteni. Hogy a magyar közönség méltányolja a kismotoripar erőfeszítéseit, hogy megkedvelte és immár nélkülözhetetlen „szerszámjává” léptette elő a kismotort, azt az a rengeteg vizsgamentes és adó, valamint rendszámkényszer alól kivont százas motor mutatja, melyek szerint nemcsak a városok útvonalaikat lepi el, de az országutakat is a távolsági forgalomban. **Közlekedéspolitikai** szempontok mellett **nemzetvédelmi** okokból is igen nagy jelentőségű a kismotorok térfoglalása, mert hiszen olyan ezeket nevel motorosra és ismerteti meg a motorkezelés és vezetés fortélyait, mely ezreke a honvédségnek nagy szüksége van. A motorozással eltöltött évek során a kismotoros ugyanis olyan **gyakorlati tapasztalatokra** tesz szert, annyira megismeri a motort, olyan tudást szerez, melyet akár félévig tartó szaktanfolyamok sem tudnak a nem motoros

agyába beletölteni. A mai gépesített világban tehát elsőrendű **rohamcsapat** a motorosok gárdája, melyet sohasem remélt méretekre szélesít az igénytelen és olcsó kismotor.

A kismotorok szereplése a minap lefutott sebességi versenyeken egyenesen ámulatba ejtette a szakembereket, olyan **sebességi és hegyászó** teljesítmények adódtak, melyek évekkel ezelőtt szinte elképzelhetetlenek voltak. A megdöbbentő fejlődés oka a konstrukció, a műszaki megoldások és a kivétel **állandó fejlődése**, a részletező „csiszolások” szinte láthatatlan módon hozták közelebb és közelebb azt az állapotot, mely már a **tökéletességhez** van közel.

Különösen nagy feltűnést keltett a kismotorosok tömeges felvonulása és kitűnő szereplése a népszerű, magánkézből levő Csepel 100 kismotorokon. Alkalmunk volt a gyár egyik tényezőjével beszélgetést folytatni, amelynek során kitént, hogy a gyár távolmaradásának **mélyreható okai** vannak. A gyár ugyanis nem szorgalmazza a csúcseredményeket és még csak a gondolatával sem foglalkozik annak, hogy versenygépeket készítsen. Az elv: **nem rekordokra törekszünk, hanem a konstrukció szempontjából akarjuk — ha lehetséges még — tökéletesíteni a gépeinket**. A gyár illetve annak kismotoros osztálya mindazonáltal nem nézi távolból az eseményeket, hanem mintegy kísérleti laboratóriumnak tekintti a versenyeket, ahol alkalma nyílik a **legrendkívülbb megpróbáltatások** közepette mintegy ellenőrizni a műszaki megoldásokat. Ehhez pedig — ezt a felfogást vallja a gyár — az szükséges, hogy a gépek minden lényeges átalakítás, a motornak stb. minden teljesítményfokozása nélkül vegyenek részt az erőpróbákban abban a köntösben, melyben a **gyárból kerülnek ki szerszámra**.

Megértjük tehát, miért nem hallunk rekordokról a Csepel 100-akkal kapcsolatban. A Csepel 100-ak versenyeredményei azt a teljesítményt jellemzik, melyre minden egyes szériamodellel képes, ha megfelelő vezető ül a nyergében.

CSEPEL MOTOR SZOLGÁLAT

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)



AZ ÚJ HATÁROKKAL SHELL AUTÓTÉRKÉP

M



**MOST JELENT MEG
ÁRA: 3 PENGŐ**

ME



**ELŐKÉSZÜLETBEN
ÁRA: 2 PENGŐ**

MINDEN BENZINKUTNÁL KAPHATÓ

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

részletes autótérképe útjelzéssel és kilométerszámozással

SHELL MOTOR OIL