

ÁRA  
**50**  
FILLÉR

# AutóMotor

XV. ÉVFOLYAM 6. SZ. 1943. JÚNIUS 15

Meglátászik a gyorsleventéken a szakavatott kéz munkája hiszen az élükön haladó fő-  
oktatótól Kórmendy Lászlótól  
kitűnő bajnokunktól sokat  
tanulhatnak.





# WANDERER

**MOTORKERÉKPÁR ÉS MOTOROS KERÉKPÁR**

AZ OLCSÓ, TAKARÉKOS

GYORS, MEGBÍZHATÓ

**KÖZLEKEDÉS ESZMÉNYI  
MEGOLDÁSA**

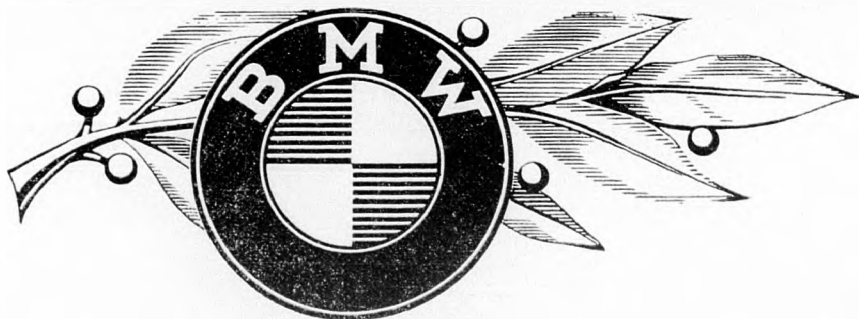
**VEZÉRKÉPVISELET:**

**STEYR - AUSTRO DAIMLER - PUCH MŰVEK RT.**

**BUDAPEST, VI., LEHEL-UTCA 25**

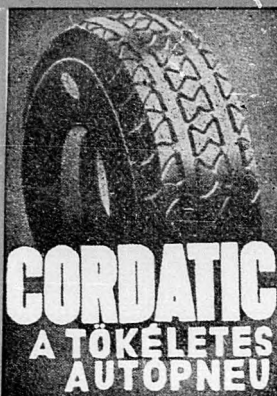


**EGYKOR A VERSENYEKEN MA A HÁBORÚBAN  
A LEGJOBBNAK BIZONYULT**



# CORDATIC SERVICE ÁLLOMÁSOK

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



**CORDATIC**  
A TÖKÉLETES  
AUTÓPNEU

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

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

pessy-út 3. Tel.: 148.  
**Losoncz:** Autó Sport Szalon, Horthy M.-tér 17. T. 118.  
**Makó:** Horvák Emil, Széchenyi-tér 19. Tel.: 273-304.  
**Marosvásárhely:** Erdélyi Műszaki és Gumikeresk. Társ., Kabdebó Zoltán és Tsa., Vilmos es.-út 2. T. 567.  
**Munkács:** Ecsedy Antal, Rákóczi-u. 5. Tel.: 23-53.  
**Nagykanizsa:** Unger-Ullmann és Tóth, Erzsébet-tér 1. Tel.: 10.  
**Nagyvárad:** Arvai György, Szilágyi D.-u. 6. T. 13-07.  
**Nyíregyháza:** László Lajos, Horthy Miklós-tér. T. 115.  
**Orosháza:** v. Sziijgyártó Szabó S., Pacsirta u. 8. Tel.: 82.  
**Ózd:** Ideiglenesen Egerhez csatolva.  
**Pápa:** Ifj. Legény Ferenc, Jókai Mór-u. 110. T. 12-54.  
**Pécs:** Mestrits Endre, Munkácsy M.-u. 35. T. 26-72.  
**Rimaszombat:** Dr. Fényes Elemér, Forgách-u. 12. Tel.: 103.  
**Sátoraljaújhely:** Ideiglenesen Kassához csatolva.  
**Siófok:** Siófok Fürdőbélrt Rt., Fürdőtelep. Tel.: 1.

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

**SKF**

**SVÉD GÖLYÖSCSAPÁGY VEZET!**

**SKF SVÉD GÖLYÖSCSAPÁGY R.T. BUDAPEST, IX. ÜLLŐI-ÚT 55.**

## Előgyújtás

Kisebb, egyre kisebb hengerűrtartalom — ez a jelszó a mai motoros világban. Amíg a jómultban az, ami 175-nél kisebb volt, legteljebb játékszernek számított, addig ma a 125-ös már nagy gép számba megy. A százast foglalta el a hajdani 350-es helyét, de vannak, akik beérik a 60 kcm-es segédmotorral is, mely minden ellenkező híresztelés ellenére, közel ötvenes tempóra képes és megmássza akár a Svábhegyet is. Ha így megy tovább, úgy hovatovább a hatvanas is nagygépnek fog számítani, legalább is arra vall az a hír, hogy az egyik gyár 40 kcm-es segédmotorral kísérletezik. A negyvenes gépecske alig fog egy litert fogyasztani százkilométerenként, a sebessége harminc kilométer körül lesz, tehát olyan „gőzt” kölcsönöz a kerékpárnak, mintha gazdája „hűsmotorjának” teljes energiáját vetné latba.

\*

Érdekes benzinmegtakarítási (és E betű megtakarítást) ötletet láttunk a minap. Egy szabályszerű E-betűvel ellátott kocsi húzott egy E-betűvel nem, de utasokkal annál inkább ellátott, ugyancsak személygépkocsit. A jogi kérdés azonban nincsen tisztázva és nincsen eldöntve, hogy vajjon közlekedés alatt a kocsi önerejéből való mozgást értik, vagy az is közlekedés, ha a kocsit vontatják.

Feltűnően sovány eredménnyel járt a minapi autórazzia, melynek során a főkapitányság üzemanyagellenőrző detektívcsoportja foglalt el hídfőállásokat és igazoltatta az éjnek évadján fontos közérdekből közlekedőket.

\*

Pünkösdi vasárnapjának délelőttjén egyetlen óra leforgása alatt pontosan 87 személygépkocsi haladt el a Fogaskerekű alsó végállomása előtt. A 87 kocsiból három fordult be a Jánoskórházhoz: marad 84. A megmaradt nyolcvannégyek statisztikai megoszlása a következő volt:

Taxi	—	—	—	—	—	3
Magánkocsi	—	—	—	—	—	81
Férfi a volán mellett	—	—	—	—	—	73
Ugyanaz nőben	—	—	—	—	—	11
Utas nélküli kocsi	—	—	—	—	—	8
Egy hölgyutassal	—	—	—	—	—	52
Két hölgyutassal	—	—	—	—	—	13
Családi fuvar	—	—	—	—	—	11
Orvosi jelzésű kocsi	—	—	—	—	—	16
Orvosi jelzésű kocsi hölgy nélkül	—	—	—	—	—	2
Orvosi jelzésű kocsi hölgyvel	—	—	—	—	—	12
Megengedett sebességgel haladt	—	—	—	—	—	22
Meg nem engedett sebességgel haladt	—	—	—	—	—	62
Fontos közérdekből közlekedett	—	—	—	—	—	84

\*

Megjelent az első oldalkocsi százaskismotor a főváros utcáin. A kis Sachs-Wanderer vidáman „viselte” a szeidkárt, bár látszott, illetve inkább hallatszott, hogy a gép áttételt kapott. Városi üzemben igen jó megoldás az oldalkocsi kismotor főleg azoknak, akik félnek a nedves úttesttől és az esetleges önkéntelen hasratekvésektől.

Megélenkült a használt gépek piaca, egyre-másra olvasni „aprókat”, melyekben guminélküli kocsit keresnek megvételre. A guminélküli kocsival járni nem lehet, de nem is szabad. Mert ha van E-betűje, akkor van gumija is, ha nincsen gumija, úgy nyilván nincsen E-betűje. Hogy mit csinálnak az apróhirdetők a megvásárolt guminélküli kocsikkal? Ügylátszik tökebefektetésnek szánják és „megjártsszák” a remélhetőleg hamarosan bekövetkező győzelmes béke várható gépjármű konjunktúráját.

\*

Óriási kereslet van használt motorkerékpárban. Óriási a kereslet és még óriásibb az árszint. Kívénhedt tragacsokért olyan pénzeket kér a gazdájuk, mely nincsen arányban az ócskavasak valódi értékével. A minap hallottunk egy régi sv. 350-es AJS eladásáról, mely pókhálós gumikkal kerek négyezer pengőért talált gazdát. A BR rendszámú gép 1931-ben látta meg a napvilágot, újkorában két-ezerbe sem került — új gumikkal.

\*

Világító festékekkel átmázolt hátsó sárhányós kocsit láttunk egyik este. Az ötlet nem rossz, nem új, nem olcsó. A világító festéket méregdrágán mérik nálunk, pedig nem lehet drága, hiszen Németországban egész házfalakat és járdaszegélyeket vonnak be vele.

\*

Minden ellenkező híreszteléssel ellentétben: a KMAC nem foglalkozik azzal a gondolattal, hogy ismét megrendezze a tihanyi nagydíjas, bajnoki Kozma Endre emléktversenyt. Úgy véljük: itt az ideje, hogy foglalkozzék a gondolattal.

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

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

**NYERSOLAJSZIVATTYÚK**  
GEBR. L'ORANGE, BERLIN

**CSISZOLÓKORONGOK**  
VOGT. & Co. LOBNITZ

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

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

# Utántöltögetés helyett olajcsere — ez biztosítja a motor élettartamát és teljesítőképességét!

A ma jelszava: takarékoság az egész vonalon, takarékoskodni a kilométerekkel, a motalkóval, a gumival, ez mindnyájunk kötelessége. Viszont az olajjal takarékoskodni a legnagyobb *prédálás és könnyelműség*, melynek gonosz és csöppet sem takarékos következményei szoktak lenni.

Kétségtelen, hogy ma olajat nem könnyű szerezni, nem áll korlátlanul rendelkezésre, ez azonban még nem indokolja azt, hogy túlzott és félreértett takarékoskodásból ne adjuk meg a motornak, ami a motoré, azaz az előírt ütteljesítmények után ki ne *cseréljük friss kenőanyaggal* a forgattyúház olajteknőjének fázadt tartalmát.

Általában minden 2000 kilométer után ajánlják a gyári utasítások az olajcsere-t. Ez a hajdani *magasértékű* kenőanyagokra vonatkozott. A ma beszerezhető, nagyrészt *egységes* olaj kenőértéke alacsonyabb, ha tehát ma is megmaradunk a 2000 kilométer mellett, úgy máris tovább használjuk az olajat, mint ahogyan illik.

Nagyon sok autóst ismerünk, akinek az a meggyőződése, mintha az autógyárak és az olajvállalatok között *hoلمي titkos üzleti kapcsolat* volna és a kétezzer kilométerenkénti olajcsereére vonatkozó utasítás csak azért érvényes, hogy ezen az úton lendítsék fel az *olajvállalatok forgalmát*. Tévedés ez a javából, viszont érthető tévedés. A műszaki és vegyi kérdésekben járatlan gépkocsitulajdonos ugyanis csak azt látja, hogy a forgattyúházból kiengedett olaj *színe és sűrűsége* alig változott és ebből joggal következtet arra, hogy a kiengedett olaj még nagyon *használható*.

Az olaj kenőképességét annak *színe* egyáltalában, *sűrűsége* csak részben határozza meg, hiszen csak a laboratóriumi kísérletek kapcsán nyert adatok a per-döntőek. Az olajba *üzemanyag* kerül, különösen télen, amikor a hideg motor tarokkirozását, szabálytalankodását a *szívatóval* egyenlíti ki a türelmetlen autós, rengeteg motalkó vegyül az olajba és csökkenti annak *kenőképességét*. Az olaj idővel *elhígul*, amit bizony tapasztással, ujjaink közötti morzsolgatással felfedezni alig lehet. *Egési termékek* kerülnek az olajba, mely egyébként lényeges vegyi elváltozásokat is szenved, az üzemből fellepő *ügynevezett krakking* jelenségek miatt annak fizikai tulajdonságai is módosulnak, a kenőképesség — hátrányára.

Az *ügynevezett fázadt*, tehát a megengedett határon túl használt olaj *első-*

*számi közellensége* a motornak. Első kellemetlen tulajdonsága az, hogy cseppet sem kívánatos pontokon egyszerűen *elég*, ahelyett hogy *kenne*. Az elégséges következtében erősen *kokszos* égési termékek gyűlnek össze a *dugattyúgyűrűk* hornyáiban, a gyűrűk elveszítik *rugalmasságukat* és *beragadnak*. A motor elveszíti jó *kompresszióját*, teljesítménye *csökken*, benzinfogyasztása *ugrásszerűen emelkedik* és az olaj még gyorsabban *hígul* el. De rengeteg olajkocsz *ég* reá a *szeleptányérokra* és *fészkekre*, a szelepek ennek következtében *nem zárnak* zártmentesen. A robbanótér belső felületén milliméter vastag *kokszeréteg* rakódik le, de korombevonatot kap a *dugattyú koronája* is, aminek következtében a kompresszióarány *emelkedik*, a motor *kopogásra* lesz hajlamos, teljesítménye *csökken*, erősebben *melegsik*. Ha az olaj *egészen fázadt*, úgy a hengerek és dugattyúk *védőrétege*, az *ügynevezett olajfilm* is *elég*, ami igen rövid idő alatt *ügy kikoptatja* ezeket a fontos alkatrészeket, hogy már csak a *hengerkőszőrülés* és új dugattyúk szerelése segít. De szenvednek a *csapágyak* is, a

Vegyünk alapul évi *tízezer* kilométeres üzemet olyan motornál, mely általában ezer kilométerenként *egy liter* olajat fogyaszt és olajteknőjének tartalma négy liter.

Ha az autós kizárólag *utántöltögetéssel* tartja szinten az olajteknő tartalmát, úgy kereken és elméletben *tízszere* egy, tehát *tíz liter* olajat használ el egy év alatt. De ez csak elméletben érvényes, mert köztudomású, hogy, ha a fázadt olajhoz friss olajat *töltünk*, úgy a forgattyúház egész tartalma *fázadt olaj* lesz a kenőképesség szempontjából, az olajfogyasztás tehát *felszökik* és ezer kilométerenként nem egy, hanem legalább *másfél liter* lesz a fogyasztás. Így tehát feltételezhetjük, hogy *tízezer* kilométerre *tizenöt* liternyi olajat fogyasztunk.

Ha részben betartjuk az előírásokat és a 10.000 kilométeres üzem során *háromszor* cseréljük az olajat, úgy a fogyasztás  $3 \times 4$ , tehát *tizenkét* liter lesz elméletben, de mivel az idejében nem cserélt olaj ugyancsak gyorsabban fogy, úgy nyugodtan számolhatunk még néhány liternyi olajjal, mellyel az utántöltögetést *végezzük* el.

Betartva az előírásokat, *ötször* cseréljük a *tízezer* kilométeren az olajat. Ilyenkor nincsen szükség utántöltögetésre és a teljes olajfogyasztás  $5 \times 4$ , azaz *húsz* liter.



## VICTORIA

Új és használt

## Skoda

AUTÓK eladása

minőségi  
motorkecpárok  
körzetképviselője

Autóalkatrészek és felszerelési cikkek. Kerékpárok nagyraktára.

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

tulmelegedés miatt a hőelvezetés romlik, az olajban *lebegő rengeteg piszok* és *égéstermék* módfelett koptatja a *csapágyak* és *esapok* anyagát.

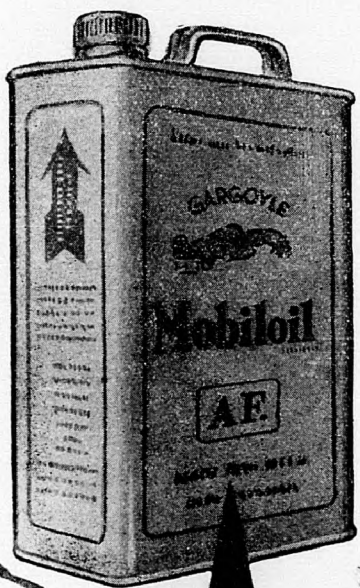
Látjuk, hogy az olajjal való takarékoskodás milyen *halálos veszélyeket* rejtget, hogy az olajjal való takarékoskodást milyen *drágán kell megfizetnünk*. De különben is, a takarékoskodással nem is takarítunk meg komoly *olajmennyiséget* és *összeget*. Mert aki az olajcsere helyett *utántöltögetéssel* biztosítja az olajteknő szintjének *állandóságát*, nem is takarít meg *lényeges olajmennyiséget*.

Látjuk tehát, hogyha az olajjal „takarékoskodunk”, úgy *mindössze körülbelül 5 literre* valót *spórolunk* meg 10.000 kilométeres üzem során. Ezért az *öt literért* kockáztassuk motorunk *épségét* ma, amikor alkatrészt csak *utványra* kapunk? Amikor az olajjal való takarékoskodás következtében a *motalkófogyasztás* *lényegesen emelkedik*?

*Kitünő szakembert* szerzett Pápai István személyében *üzemvezetőjül* a Gép- és csőjárműipari üzem, mely *üzletkörében* mindennemű *motorkecpárjavítást, szerviz* és *tárolást vállal*. Az üzem *Paulay Ede* utca 23. szám alatt *rendezkedett* be.

# JURID

*a magasteljesítményű fék — és tengely kapcsolóbetét*



A magyar föld kincse

*a magyar nyersolaj-*

ebből készül

*a magyar*

**Mobiloil**

BEJEGYZETT VÉDJEGY

# Parizert vagy motorkerékpárt

## Motorpartizánok nyomában

Tenni kellene már valamit! — mordult haragosan az egyik ismert fővárosi motorkerékpárkereskedő, amikor arról panaszkodott, hogy ma bárki adhat-vehet motorkerékpárt, amiből leginkább az kellemetlen, hogy a hozzáemértő vevő legtöbbször csúfosan becsapódik, mert nemcsak hogy túlfizette az árut, hanem azért is, mert az ilyen kereskedelmi partizán lelkiismeret- és a szükséges hengerfűrés nélkül adja tovább a rokkant motort. Mire a vevő észbekap és visszaviszi a partékát a „kereskedőhöz”, az legjobb esetben vállát vonogatja (hiszen még hírt sem hallotta a kereskedői gondosságnak).

Beszélgetés közben érdekes eseteket mondott el ez az adó- és egyéb közterheket viselő „reguláris” kereskedő. Itt adjuk őket szószertint:

— A feleségem jódráza boldogan újságolta hónapokkal ezelőtt, hogy vett olcsón egy használt motort, amit némi költséggel rendbehozott és rövid használat után néhány száz pengő haszonnal továbbadott. Ettől vérszemét kapott és azóta már néhány motort adott és vett ilyen módon.

— Ugyanez a bőbeszédű jódráza mesélte a feleségemnek, hogy a szomszédos bádogos elbocsátotta tanoncát, mert az először egy viharvert Csepelt vett és azt, tessék-lássék, „megjavította” a bádogos műhelyben, majd jódon továbbadta. Ismét vásárolt motortemetőbe való motort, amit ugyancsak a főnöke műhelyben akart „generálni”. A bádogos-mester tiltakozott a fiú ilyen irányú ténykedése ellen, azaz hogy a műhelyben motorokat javítson. De a bádogos-tanonc jellem volt, inkább felbontotta a szerződést és otthagya az életcéljának választott pályát és felcsapott használt motorkerékpár kereskedőnek. Ez körülbelül fél évvel ezelőtt történt. Azóta jelentős vagyonra és partizáni szaktiszteletre tett szert ez a nagy reményekre jogosító fiatalember. Jól tette — mondta a derék figaró — én is többet keresek a motorokon, mint a daueron.

— De ez semmi — folydogált tovább a panaszáradat — az unokaöcsémnek kis motort ajánlottak. Valahol Annyalföldön. Hát kérem, egy olyan rozszant fészterben ott álltak a motorok. Nem mondom, nem voltak drágák; vett is egyet az öcsém, de fagyos borzongással mesélte, hogy volt ott többek között egy gyönyörű motor — ha jól emlékszem 250-es Puch volt — aminek „csak” az volt a hibája, hogy nem voltak meg a papírjai. És tessék elhinni, akad majd szerencsétlen, akit be fognak palézni.

— Mert nézzük csak, mit és kinek ártnak ezek a partizánok? — tette fel a kérdést önmagának.

— Először is kivonják magukat a közterhek fizetése alól; másodsor: a vevők dicsérik bizalmukat a becsületes kereskedőkkel szemben; harmadszor: az úymódon félrevezetett motoros egyszer és mindenkorra elvész az egyetemleges magyar motorizmusnak; negyedszer: szakmai és kereskedelmi éretlenségük folytán felverik az árakat, kijátszva a nemrég megjelent idevonatkozó rendelete-

ket, amelyek az új és használt motorkerékpárok árát is szabályozták.

— De, hogy Szerkesztő úr is némi fogalmat alkothasson magának erről a feketepiacról, azt ajánlanám, járadjon el ide és ide (megmondta a pontos címet). Ott tessék bemenni a hentesmesterhez, és tőle motort kérni.

— ?

— Igen, igen. Hentesüzletben használt motorkerékpárokat árúsítanak.

A hallottak után szívesen mentem el a motorosított henteshez, valami jófajta motort nézni (titokban arra gondoltam, hogy talán sikerül egy kis szalonát, vagy valami hasonló jófélét venni).

Hát az bizony nem is volt olyan érdektelen, amit ott tapasztaltam. Nem mondom, kicsit furcsa volt az üvegezett, de üres pult mögött álló fehérkötényes, feltűrt ujjú henteslegénytől motort kérni. (Vajjon fognak-e egyszer parizert vagy sonkát árúsítani a motorkerékszedők?)

— Jónapot — köszöntem némi elfogultsággal — kaphatok marhahúst? — kérdeztem, mert egy vendégelői adagnyi húst sem láttam a fényesre smirglizett kampókon. De két motor annyitámlakodott az üzlet kellős közepén.

— Nem — hangzott a kategorikus válasz.

Némi habozás után a kasszában ülő hölgyhöz fordultam.

(Ártatlan ábrázattal) — Eladó? — mutatott az egyik motorra.

(Nyájasan) — Oh, hogyan! Oszkár! — fordult a két üvegmustárral és néhány üveg paradicsommal terhelt állványának dülő legényhez — mutasd meg az úrnak a motorokat.

Oszkárnak szemlátomást tetszett az új szakma. Bár, ami az új üzletet illeti, nem lehet nagy különbség a régi és az új foglalkozása között. Mindkét helyen vágnak. De hogy! Oszkár szemrebbetés nélkül kért 3200 pengőt egy vérszegény 250-es „Special” Ogarért. Oszkár mondta azt, hogy speciál. Később meg is kérdeztem, hogy miért speciál?

— Hát, csak — hangzott a szakszerű felvilágosítás.

— A pilisi hegyekben nyolcvanát mentünk a főnök úrral, evel a motorral. (Pedig még kilométer órája sem volt... Csak azt nem tudom, hogy hogyan tudta Oszkár ilyen gyorsan átkepezni magát.)

Ahogy én láttam az Ogarat, az legfeljebb lejtmenetben tudna ennyit menni.

— Négymetű motorjuk nincs!? mondjuk egy BMW? — kérdeztem vevőhöz illő szerénységgel. — Vagy talán egy Puch, mert azt hallottam, hogy az kétüvegűtűs és ezért jobb, mint a többi kétüetű.

— Ah, a Puch is csak együvegűtűs, mert akkor két hengerfeje lenne — mondta az átképzett Oszkár és mintegy igazolásul az üzlet előtt álló Puchra mutatott.

— Ehem!? Tényleg csak egy hengerfeje van — hagytam helybe a megállapítást. — Aztán ki lehetne próbálni az Ogar? — kíváncsiságotam tovább.

— Oh, hogyan — fuvalózta a csinos hölgy a kasszában. — Oszkár, vidd ki a motort és rúgd be. — Majd ő maga is kilibbent a tükrösszékből és segített Oszkárnak előbb a kiszállítáznál, aztán a begyújtáznál. Ugyanis a derék Ogar csak elsőre bekapcsolva lehet berúgni, miként a régi kétfokozatú DKW-kat. Így aztán Oszkárnak mindkét kezére szüksége volt (kuplung, gáz), a karburátor szívótorkát a hölgy kacsója tapasztotta be. Végre beugrott az Ogar.

— Olyan a hangja, mint egy BMW-é — állapította meg örvendezve a főnök úr felesége (mert úgy gondolom, ő volt az).

Arra a kérdésemre, hogy miért bekapcsolt motorral gyújtotta be a motort, olyasféle választ adott az ügyes Oszkár, hogy a sebességváltó „automata” és tulajdonképpen négy sebessége van az Ogarnak.

Úgy éreztem, hogy Oszkárt kellemetlen kérdéssel annyira sarokba szorítottam, hogy már szívesen ment volna vissza a mustáros- és paradicsomos-üvegei közé.

Végül is annyira meg hagytam magam győzni, hogy a valaha jobb napokat látott motort megveszem, ha a barátom — aki szakértő — holnap megnézi és jónak fogja találni.

Ezúton közlöm a derék Oszkárval, hogy ne várjon, mert nem megyek el a szakértő barátommal. Annyi ellenben bizonyos, ha egy mazsola hallgatja végig az ügyes Oszkár meséit, akkor ma egyvel több bosszú motoros van az országban.

Vajjon kinek van erre szüksége?

Még az Oszkároknak sem, pláne, ha visszatérnének a szafaládehoz és a rövid karmenádlihoz — vagy a kaptafához.

Tényleg tenni kellene már valamit ezekben az ügyekben, mert az én Oszkáromon kívül még sokszáz Oszkár partizánkodik közvetlen környezetünkben.

## CSEPEL MOTOR SZOLGÁLAT

### ALKATRÉSZGYÁRTÓÜZEM

PAULINY LAJOS



TELESZKÓPVILLÁK ÉS SEGÉDMOTORALKATRÉSZEK ELADÁSA NAGYBAN ÉS KICSINYBEN

BUDAPEST, V., FELKA-UTCA 6

TELEFON: 298-258



# Több motort eszik — a jó út, mint a másodrendű!

Autós körökben általános a vélemény, hogy az elsőrendű felületű, pormentes és magas utazási átlagokat engedő úttest kiméli a motort. Nos, ezt a vaskos tévedést le kell lepleznünk és meg kell állapítanunk, hogy a jó út sokkal több motort „eszik”, mint a rosszabb állapotban levő.

A látszólagosan ellentmondást tartalmazó tényre a nagy olasz gyárak jöttek rá, amikor új típusaikat velették alá sokezer kilométeres menetpróbáknak a híres autószerződésen. Egyszerűen azt tapasztalták, hogy aránylag rövid üzem után hatalmas kopások léptek fel a motor belsejében. Kiterjedt nyomozást indítottak abban a hiszemben, hogy talán az új konstrukciók anyaga körül akadt valami hiba. Az anyagvizsgálatok során nem tapasztaltak semmiféle rendellenességet, tehát nem az anyagban vagy a megmunkálásban volt a hiba, hanem egyszerűen abban, hogy az úttestek, melyeken a több tízezer kilométeres próbákat tartották — túl jók voltak.

Csakhamar kinyomozták azt is, hogy mi a jó úttest motorgyilkos hajlamának az oka. Egyszerűen az, hogy a jó úttesteken a motor állandóan magas fordulatszámokat pörög, anélkül, hogy a túraszám lényegesen változnék. Az állandóan magas fordulatszám bizonyos rezgéseket kelt az anyagban, ezek a rezonanciás rezgések okoznak változást az anyag belső struktúrájában, melynek eredményeképpen annak ellenállóképessége csökken és erősen fokozódik az elhasználódás. Különösen a főtengelyre van káros hatással a rezonanciás rezgés, aminek következtében a csapágyak és csapok sokkal hamarabb kopnak el, mint amikor a kccsi rosszabb felületű úton teljesít ugyanazt a kilométerszámot, de változó és rezgéseket nem keltő fordulatszámmal.

Minden katonaviselt ember tudja, hogy a hidakon nem szabad a menetelő csapatnak betartani a lépést, mert az ütemesen dobbanó lépések okozta rezgések a legerősebben épített hidat is összeroppanthatják.

Milyen tapasztalatokat szűrhet le az autós az érdekes jelenségből? Egyszerűen azt, hogy ha hosszú egyenesekkel „bélelt” jó, pormentes úton halad, hát időnként játsszék a gázzal, vegye vissza, majd adja rá ismét a gázt, nehogy a motor állandóan azonos túraszámmal dolgozzék. Nem a sebesség, hanem a fordulatszám állandó volta okozza a rezonanciás rezgések okozta kopásokat, ebből a szempontból lényegtelen, hogy az ötven- vagy akár százkilométeres iramnak megfelelő fordulatszámnál fellépő rezgésekről van szó, mert minden fordulatszám régióknak megvan a maga rezonanciás rezgésvilága. Minden autós tapasztalta, hogy a kocsinak egyes alkatrészei akár kilométerórának is beillenek. Bizonyos sebességnél, illetve fordulatszámánál ugyanis a gépnek más és más része, hol a sárhányók, hol a lábdeszák, hol a karosszéria teteje stb. kezd el a rezgés következtében neszezni.

Akinek érzéke van a motorhoz, az ösztönösen már régen hozzászokott ahhoz, hogy ne állandósítson egy bizonyos sebességet. Akinek meg nincsen, az hasznosítsa a cikkben leírt tapasztalatokat.

Rómában megalakult az „Olasz-Német Muravidéki Kőolajipari Rt.”, mely vállalat feladata a muravidéki magyar olajterületek feltárása. A vállalatban 40%-ban az olasz AGIP kőolajvállalat van érdekelve, míg 60%-ban a két évvel ezelőtt alakult „Manat”-társulat, melyben német és magyar tőke dolgozik. Az új vállalat a magyar állam részéről biztosított koncesszió keretében fúrásokat eszközölhet, kőolajtermékek és methangáz eladásával és exportjával foglalkozhat.

Haditudósítók képeiből és mozi-híradókból egyaránt ismeretesek előttünk a hernyótalpas NSU „motorkerékpárok”, amint járhatatlan utakon megfordulva még kétkerékű pótkocsit is vontatnak maguk után. Ezek a láncfalas NSU „tricklikk” alapvetően a magyar posta régi levegyűjtő tricklijére

hasonlítanak, azzal a lényeges különbséggel, hogy a két hátsó meghajtott kereket hernyótalpak helyettesítik. A gép természetesen felette legújabb típusú építésű és motorkerékpár csupán a kormányzott elsőkeréknek, a villának és kormányszarvnak köszönheti. A járművet 1,5 literes Opel-Olympia motorral szerelték fel, mely 36 lóerőt ad le, országúti sebessége 80 km., hegymászóképesége szilárd talajon 90%, üzemanyag-fogyasztása országúton 16 liter 100 km-re. A gép hossza 3 méter, szélessége 1 méter. Az erőátvitel differenciál útján történik, a jármű hat fokozatú sebességváltóval van felszerelve. A jármű kettős kormányzásának hála igen mozgékony, a kormány bizonyos szöget meghaladó átvágása önműködőleg működésbe hozza a kormányfekeket, melyek a hernyótalpat letérlelik. A jármű így 3 m átmérőjű körön képes megfordulni!

Németországban a generátor üzemű vontatók beindításánál a hangtompítót ki szabad kapcsolni. Menet, ill. üzem közben a hangtompító használata kötelező.

A japán kézbe került malaji és szumátrai ellenséges tulajdonban levő gumültetvények 40%-át vállalkozóknak adják ki, míg 60%-a katonai irányítás alá kerül. A bennszülöttek gumültetvényeit és feldolgozó telepeit, melyek körülbelül ugyanannyit tesznek ki, mint az ellenséges tulajdonban levők, teljes egészükben a bennszülött tulajdonosok birtokában maradnak. A gumitermelés, raktározás, feldolgozás és kivitel ellenőrző szerv hatásköre alá tartozik.

Orvendetés családi eseményhez gratulálunk Abt Istvánnak. Most született meg második kislánya, Erika.



Az OSRAM-Autó-lámpa technika csodája:

AZ OSRAM-BILUX-lámpánál egyetlen búrának két világítórendszer van. Egyetlen lámpában létesül tehát a távfény és az ernyőzött fény és a világítóberendezések bármelyike külön-külön bekapcsolható.

OSRAM-BILUX-LÁMPÁK szilárdságát előállításuk közben rázókészülékben kemény próbának vetik alá. Hosszú élettartama alatt az

**OSRAM-AUTO-LÁMPA sok fényt ad kevés áramért**

## Csökkeni a motor „bűnös” szomját — az idejében elvégzett szakszerű szelepcsizolás!

A mai motalkószük világban nincsen kártékonyabb „állat” a bűnösen szomjas motornál, mely nem elégszük meg annyi üzemanyaggal, mely a lóerők termelése közben szottyant szomjúsággal arányban áll, hanem iszik, egyre többet iszik, mint valami deliriumos pelikán. A motort le kell szoktatni erről a hűnös szenvedélyről, melynek bűnöse azonban többnyire nem a motor, hanem a gépkocsi gazdája, aki műszaki patópálok módjára túri a túlfogyasztást és takarékoskodás helyett inkább a fekete piac forgalma növelése kényelmesebb, bár kockázatosabb, sőt drágább módszerét választja.

Sorozatosa cikkeinkkel részletesen foglalkoztunk a motornak azon pontjaival, ahol a túlfogyasztás ördögét külön fölön lehet csipni, ezúttal a szelepekről lesz szó.

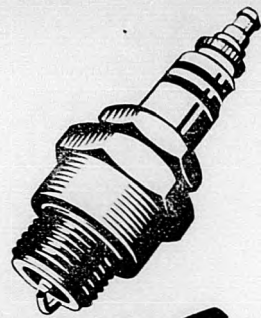
A négyütemű motor megfelelő kompressziója és ezzel munkafejlesztése nemcsak a dugattyúk és gyűrűk jó tömítésétől és állapotától függ, hanem jelentős szerepet játszanak ebben a szelepek is. Ha a szelepek nem zárnak kellőképpen, úgy csökken a kompresszió, csökken a teljesítmény, aminek csökkenése végeredményben ma nem annyit jelent csupán, hogy pompás kabriólnék — mellyel kizárólag fontos körülményekből közlekedünk — kilencven helyett csak nyolcvanötöt vág ki a balatoni országúton, hanem főként annyit, hogy jó néhány literrel több fogy ki a tartány kincséből, amíg Nagyapa Aladár ujdonsült mazsola úr haza nem ér rózsadombi hajlékába a Gundel asztal mellől, ahol a virágzó textilnagyerkeskedelem frissen elsajátított üzleti fogásait gyakorolta halványpiros paprikácskírszeszó mellett.

Ha a szelepek nem zárnak kellőképpen, ha kopottak a szelepvezetők, ha így csökken a kompresszió, úgy sürgősen be kell avatkozni. A beavatkozás első mozzanata megállapítani, hogy a szelepek körül valóban létesült vajjon valami betegség.

### Hogyan méri a kompressziónyomást?

A korszerű szervisz és képviseleti műhelyek — persze csak az úgynevezett jobb kategóriákról van szó — rendelkeznek azzal az egyszerű kis nyomásmérő műszerrel, melyet a gyertya helyett becsavarva, pillanatok alatt tudják megállapítani, hogy a sűrítő ütemben felfelé haladó dugattyú hány atmoszféra nyomást létesít a hengerben a felső holtpontra. A szervisz agytrósznőkei ráadásul azt is betéve tudják, hogy az egyes modelleknek mennyi a kompressziónyomása. Mert nem minden motornak azonos a kompresszióaránya és így a kompressziónyomása. A nyomásmérő tehát elárulja hogy mennyire közelíti meg motorunk egyes hengereinek kompressziónyomása azt a számadatot, mely a tökéletesen jó állapotban levő motort jellemzi.

Természetesen, ha azt észleljük, hogy csökkent a kompressziónyomás, úgy ebből még nem lehet holtbiztonsággal arra következtetni, hogy a szelepek körül van baj, hiszen a kopott dugattyúk és gyűrűk is kompresszió és nyomásvesztéséget okozhatnak. — De — ha kompresszióvesztéséget mutat ki a nyomásmérő műszer, úgy indokolt további kutatást eszközölni és erre a célra lehúzni a henger-tömböt, mert hiszen akár a szelepek, akár pedig a lesóványodott gyűrűk vagy dugattyúk okozzák a bajt, célszerű elevenjére tapintani a bajnak. Persze örülnünk csak akkor lehet, ha kiderül, hogy a szelepek házatáján van baj, mert ezt a hibát a szakszerűen elvégzett szelepcsizolással gyökerében lehet megszüntetni. Ha azonban a dugattyúk körül



# Bosch

## GYERTYÁK

A leggyorsabb repülőgépek, nehéz tehergépjárművek, győzedelmes versenykocsik motorjaiban sok millió BOSCH GYERTYA válik be. Szintetikus Pyranit 2 szigetelőkövükben rejlik a Bosch gyertyák kiválósága. A Bosch gyertyák éppoly megbízhatók, mint a teljes elektromos Bosch felszerelés

**BOSCH RÓBERT KFT., BUDAPEST**

van baj, úgy joggal búsulhatunk, mert amíg a hengerfűrés „csak” drága mulatság, addig a dugattyúk felújítása már körülményesebb feladat, különös tekintettel az alkatrészek forgalmának korlátozására.

### Jól, vagy rosszul zárnak a szelepek?

Vannak nagyon okos gépkocsisok, akik egyet-kettőt forgatnak a magyarur kurblinak nevezett kézi indító forgattyún és az észlelt ellenállásból következtetnek a kompresszió mértékére. Ezzel a módszerrel legfeljebb azt lehet megállapítani, hogy vajjon egyik-másik hengernek nem vészett el teljesen a kompressziója, a kompressziónyomás mérsékeltebb, de a fogyasztásra nagy hatással bíró kisebb csökkenését ez a patikanyelven ad oculos nevezett körülményesebb eljárás aligha tudja megbízhatóan kimutatni.

Ha a motortömböt lehúzták, illetőleg ha szétszedték a szelepeket, úgy már könnyű megállapítani, hogy a szelepek jól vagy rosszul zárnak. A szeleptányérok és fészkek egyszerű szemrevételezése is sokat árul el, de ha a szárazra törölt fészekre néhány krétavonást húzunk és az ugyancsak száraz szelepet beejtve helyére néhányszor megforgatjuk, úgy a krétanyomok egyenletes vagy egyenlőtlen szétkenődése árulja el, hogy hol van a hiba, hol nem fészkek fel pontosan és légmentesen a szelep. Ha a szelep légmentesen zár, úgy annak a benzint sem szabad átengednie, amiről könnyű meggyőződést szerezni oly módon, hogy a helyére szerelt szelepre néhány csepp benzint öntünk.

### A szelepcsizolás titka.

Hogy a szelepcsizolást miképpen kell elvégezni, az túlhaladja cikkünk kereteit bizzuk ezt a megbízható műhelyre. Ha a Józsi bácsinak előzetesen (fontos!) átnyujtunk némi baksist, úgy lehetséges, hogy nem cipézmunkát (magyarul: susztermunka) fogunk kapni. Mert a szelepek becsületes becsizolása nem annyira hozzáértés, mint becsület kérdése. Kétségtelen, hogy a hosszadalmas csavargatás-emelgetés nem tartozik az üdítő munkálatok közé,

# ING. ABT ISTVÁN

*műszaki nagykereskedő*

Budapest, VI., Jókai-utca 6. I. emelet

TELEFONSZÁM: 121-853

**MOTORLÁNCOK  
BELZER  
CHROMVANADIUM  
SZERSZÁMOK**

## Autórúgók és spirálrúgók

**BÁN LÁSZLÓ** V. Vág-utca 5. — Telefon: 491-121.  
Gyártás és javítás, kész  
rúgók minden márkához raktáron.

de enélkül lehetetlen tisztességes munkát végezni, különös tekintettel arra, hogy üvegmotorokkal csak a régi jó idők kiállításain találkozunk, a mindennapi használatban levő motorok sorában csak szórványosan fordulnak elő átlátszó példányok, melyek gazdája az összeszerelt gép átvétele — és a számla összegének leszárlása — után megállapíthatná, hogy a derék József szuster vagy mestermunkát végeztet.

A szeleprugók is figyelmet érdemelnek! A szeleprugó acélból van és a legnemesebb acél is kifárad idővel, kilágyul, csökken a rugalmassága, nem vája vissza megfelelő és jól záró módon a szelepet fészkébe az alatt a töredék-másodperc alatt, ami erre a célra a maqas fordulatszámra pörgő motorban rendelkezésre áll. Ilyenkor felborul a szelepezérlés egész beállítása, a szelepek későn zárnak, ami a teljesítményre és fogyasztásra végzetes hatással van.

#### Kilágyultak a szeleprugók?

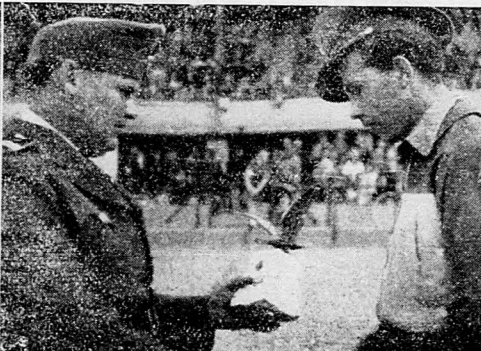
Hogy a szeleprugók kilágyultak, azt a jöszemű autós maga is megállapíthatja. Figyeljük meg a közepes fordulatszámú dolgozó motor szeleprugóit — miután levettük az őket rejtő fedeleit. Ha a rugókat nem látjuk elég élesen és erősen vibrálnak, úgy ez a lágyulás jele. A kemény szeleprugónak középső részét ugyanis élesen kell látni. Ha gyanús a dolog, úgy vegyünk elő csavarhúzó és tegyük pengéjét a szeleprugó menetei közé, úgy, hogy a rugót ezzel mintegy megfeszítsük. Ha ilyenkor a motor simábban, zajtalanabban, egyenletesebben pörög, úgy nyilván szeleprugó lágyulással állunk szemben.

A szelepek zárását néha a helytelen szelephézag, a helytelen stöszlihézag (aki ennél jobb és magyarabb kifejezést ismer, az küldje be a Tudományos Akadémiának) is

károsan befolyásolja. Ha a hézag túl kevés, úgy a szelep képtelen jól befeküdni a fészkébe, állandóan kissé emelt állapotban van, ami erős gázzívárgásban és kompresszióvesztéségekben nyilvánul meg. De ilyesmi ritkán fordul elő, mert hiszen minden jobban nevelt gépkocsigazda — úgyebár — legalább havonta állítja be a szelephézagot (vagy nem?)

Látjuk tehát, hogy a szelepek és rugók házatáján sok motalkópusztító nyavalya kórokozója lappang. Ha tehát ezen a ponton táplálunk gyanút és gyanunkat a vizsgálat igazolja, úgy ne késlekedjünk szelepet csiszolni. De! A műhelyek egyrésze (szerencsére igen-igen kis része) előszeretettel viszi szelepcsiszoló-táncba az autós Katót. Mert minden egyes csiszolás anyagot vesz el a fészkéből, gyakori megisméltése túlmélyíti a fészket, ami végül új hengertömb beszerzését, vagy a fészkek felhegesztését teszi szükségessé. Ez pedig korántsem olcsó mulatság. Állapítsassuk meg tehát lelkiismeretesen a szelepek kórisméjét mielőtt a csiszolást megengednők és ne higgyük azt, hogy a csiszolás új életet varázsol a motorba akkor, amikor annak szelepei a csiszolás előtt jól zártak.

Ha a szelepcsiszolás után azt észleljük, hogy a motor-nak nincsen megfelelő kompressziója, úgy ezen ne búsuljunk, idő kell ugyanis arra, amíg az újonnan csiszolt szelepek alaposan és légmentesen beverődnek a fészkükbe. Szemrehányást (jogosan) csak akkor tegyünk a műhelynek, ha a kompresszió többszáz kilométer után sem tökéletes. Mert ez annak a jele, hogy a Józsi bácsinál nem annyira a hozzáférés terén, mint a tisztesség, illetve a szorgalom birodalmában léteznek bizonyos erősen tántogó hézagok.



Ügyeskednek a gyorsleventék: kézigránátdobás és zászlók közötti gimkhána után — jutalom. Körmeny főoktató kiosztja a díjakat

### Szép sikerrel mutatkoztak be a XIV. kerületi gyorsleventék

Pados Lajos alezredes, a gyorsleventék országos kapitányának jelenlétében, 5-én bonyolította le a XIV. kerületi gyorsleventetábor motoros versenysorozatának első részét. A pompás rendezésben diűlőre jutott a viadalon, melyet Körmeny kerületi főoktató készített elő. Közél nyolevan induló vonult a Millenáris előtti terep startjához. A küzdelem igen látványos sportot hozott. A gyorsleventék egy kb. 1 km-es, meglehetősen nehéz szakaszon terepversenyt futottak. Ezután a Millenáris belső terében kitzított zászlók között motoros ügyességi versenyekre került sor. Ez a technikát és kormányzási biztonságot követelő versenyszám alaposan igénybevette a résztvevők figyelmét és ügyességét.

A rendezés zavartalanága Körmeny és Schmidt kerületi edzők kiváló szakértelmét dicséri.

#### Részletes eredmények:

Terepverseny 1200 m: 1. Kesjár 1555 pont, 2. Beke 1552, 3. Nagy 1549, 4. Magyar 1512, 5. Jell 1511, 6. Jóvér 1511, 7. Jedovszky 1510, 8. Petrányi 1510, 9. Fellner 1476, 10. Halaska 1462, 11. Haraszti 1448, 12. Darnai 1444, 13. Farkas 1436, 14. Hering 1436, 15. Falltus 1424.

Ügyességi szám: 1. Magyar 1711 pont, 2. Graft 1672, 3. Falltus 1635, 4. Jóvér 1600, 5. Kes-

jár 1590, 6. Türling 1580, 7. Váli 1580, 8. Pall 1575, 9. Berta 1570, 10. Rozmár 1555, 11. Darnai 1545, 12. Szabó 1520, 13. Fleisinger 1520, 14. Beke 1505, 15. Farkas 1490.

A pompás kiállítású tiszteletdíjakat Körmeny főoktató, a XIV. ker. gyorslevente alakulat megteremtője és eredményes tanítója adományozta.

## LICSÁJER JÁNOS



## SPIRÁL RUGÓK



VIII., THÉK ENDRE-UTCA 14. TELEFON: 134-555

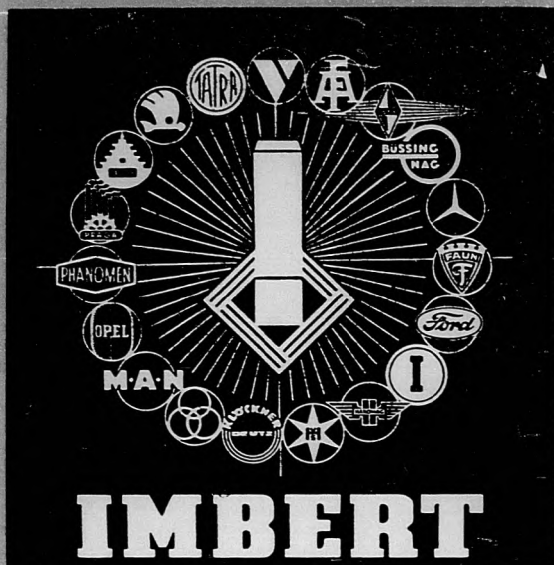
KERÉKJAVÍTÁS

KÜLÖNLEGES KERÉKEK KÉSZÍTÉSE

KERÉKÁTALAKÍTÁS

# MAGYAR ABRONCS- ÉS KERÉKGYÁR RT.

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



# IMBERT

**FAGÁZGENERÁTOR**  
KOZEPEURÓPA LEGELTERJEDTEBB GENERÁTORA

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

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

*biztos  
a győzelem*

**VARTA**  
**AKKUMULÁTORRAL**

**MINDÉG  
TÖKÉLETES A  
KRONPRINZ  
KERÉK**  
VEZÉRKÉPVISELET:  
**PERNYE KÁROLY**  
Budapest, VI., Jókai ucca 12

## VDO SZÁLLÍT



- VDO Auto- és motorkerékpár-tachometereket
- VDO Távhőmérőket
- VDO Olajnyomásmérőket
- VDO Ampere-mérőket
- VDO Mágneslámpákat
- VDO Auto- és motorkerékpár-órákat
- VDO Tachometer meghajtó spirálokat



- SOLEX Gázosítókat
- SOLEX Benzin szivattyúkat
- SOLEX Benzinszűrőket
- SOLEX Szabályozókat, hajtógáz-üzemekhez
- SOLEX Keverőket fagáz-üzemhez
- SOLEX Alkatrészek az összes fenti készülékekhez

U J C I M:

**VDO TACHOMETER kft.**

**BUDAPEST, XIII., CSATA-UTCA 13. SZÁM**

TELEFON: 498-509