

ÁRA
40
FILLÉR

17.312

Autó Motor

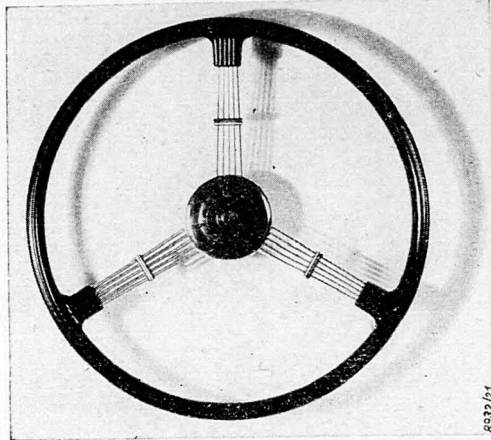
XII. ÉVF. 8. SZ. 1940. AUGUSZTUS 15

Varga József dr., m. kir. közlekedésügyi miniszter megtekinti az új Puch type 125 motorkerékpárt





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



BOSCH
KORMÁNYKERÉKKEL
BIZTOSAN VEZET!

Személy- és teherautókhoz különféle méretekben szállítja bármelyik autószaküzlet.

AUTÓFÉNYCSÖKKENTŐ

Mielőtt autófénycsökkentőt vásárol tekintse meg a

„KOMÁR”^{nevű} fény-

csökkentőt, amelyeknek használata a honvédelmi miniszeri rendelet szerint a legcélszerűbb! Nem ide-oda mozgó vászonsapka, mely könnyen ellopható, hanem időálló lémből készül és a fény-szóró üveglapja elé mereven felerősíthető! **Minden méretű be vagy be nem épített** fényszóróra alkalmazható. Különleges kivitelben az összes **Opel, Ford, Taunus, Fiát** és **Steyr** típusokra is.

Egyedüli gyártó:

KORÁNYI MÁRTON

légtalmi lámpa és szükségvilágító eszközök gyártó üzem
Budapest, I., Krisztina-krt 151. T. 150-274

Tudnivaló:

A „KOMÁR” fénycsökkentőt egyes autós és légtalmi eszközökkel foglalkozó cégek utánozzák, ellenük bírót eljárás van folyamatban. A törvény szerint, nem csak az bitórló, aki gyártja, hanem az is, aki használja. Esetleges per elkerülése miatt, csak eredeti „KOMÁR” fénycsökkentőt vásároljon

Viszon! eladóknak árengedmény!

Előgyújtás

Huszonöt-harminc százalékos drágulás áll az automobilszakma küszöbén, ami a gyakorlatban annyit jelent, hogy az árak ismét elérik azt a szintet, melyen a vámmérséklés előtt mozogtak. A drágulás oka: a gyári árak emelkedése, ami logikus következménye a kisebb szériáknak, tehát az emelkedett gyártási önköltségeknek.

Kétségtelen, hogy az árak drágulása kedvezőtlenül fogja befolyásolni a vásárlókedvet és így káros hatással lesz az ország motorosítására, hiszen a drágább kocsikkal kevesebb kerül forgalomba. És mivel az ország motorosítása igen nagy horderejű nemzeti kérdés: fel kellene vetni a kérdést, miképpen volna lehetséges a gyári árak emelkedése ellenére rögzíteni a mai árakat. A megoldás kulcsa a hatóságok kezében van, melyek a közterhek, vám, fizetés, behozatali illeték stb. csökkentésével biztosíthatnák a régi árakat. Az állami bevételek szempontjából a gépkocsivám jelentéktelen összegre rúg, viszont az ország motorosítása, a gépkocsiflómány izmosodása felmérhetetlen jelentőségű, szemben áll tehát a kisebb jelentőségű anyagi kiesés a nagyjelentőségű nemzetvédelmi szemponttal. Mely ma olyan jelentőségű, hogy minden egyéb szempontot háttérbe kell hogy kárhosszasson.

Meggyőződésünk, hogy az illetékek nagyon is jól ismerik a kérdést és összes mellékkörülményeit. Es éppen ezért bízunk abban a megoldásban, mely kiküszöböli az ország motorosítását gátló legújabb akadályt.

*

Sok panasz érkezik újabban szerkesztőségünkbe: a rendőrök elveszik a betélapot azoktól, akik az útkereszteléseknél nem csökkentik sebességüket a megengedett iramra, mely — mondd és ird 6, azaz hat kilométer — pontosan annyi, mint a kényelmesen sétáló gyalogos átlagsebessége...

Meg kell állapítanunk: az ilyen betélapelvétel és az ennek nyomán járó büntetés teljesen szabályszerű, mert a főkapitányi rendelet igenis előírja ezt a csigavánszorgást, mely alól csak akkor van felmentés, ha a közlekedési rendőr külön sürgető kézzel ad engedélyt a fokozott (?) sebességre. Más kérdés természetesen, hogy ez a rendelkezés mennyiben szolgálja a közlekedés érdekeit, mert hiszen ha minden gépkocsivezető mereven tartaná be a szabályt, úgy vagy a közlekedési

rendőröknek szakadna le a kezük a „serkentésben”, vagy pedig megtörölné a főváros forgalma.

A hatkilométeres vánszorgást előíró szabály úgynevezett akasztófa-paragrafus, melyre mindenkit fel lehet húzni. Mi azonban, ismerve a rendőrelgényesség és különösen a közlekedési rendőrök intelligens közlekedési érzékét, aligha hisszük, hogy néhány betélapvadászon kívül akadna olyan, aki kedvét lenné az efajta vegzaturákban. Kétségtelen, hogy útkereszteléseknél lassítani kell mindenkinek, (miért nem kell lassítani a busznak, mely mint valami vadelefánt vágat át hatvanahatvenesen irammal a kereszteléseken?), viszont nem kell feltétlenül betartani a hatkilométeres iramot, tehát nem kell feltétlenül lépésben vándorolni.

*

A jóorrú ember megdöbbenve szimatol egyes gépjárművek nyomán, olyan illatok felhősödnek egy-egy kocsi után, hogy az ember kórházi laboratóriumban képzelet magát. A kocsik egyrésze ugyanis fantasztikusabbnál fantasztikusabb üzemanyagokat használ, a faszestől egészen a dukóhígító folyadékig végtelen skálája van annak a nedűnek, melyet jegy nélkül lehet kapni és végszükségben alkalmas a motorhajtásra.

A magunk részéről óvatosságot ajánlunk a különböző kiegészítő üzemanyagok használatánál, mert egyelőre még nem tudni, hogy ezek a titokzatos nedvek mennyiben ártanak a motornak. Legtöbbjüknek (főleg a faszeszkeverékeknek) égési terméke erősen savi vegyhatású, hiszen a metilalkohol oxidációs terméke az erősen maró hangyasav, ez a sav alaposan megmarja a hengert, a hengertfejet és a motorok mindazon belső szerveit, melyek a kipuffogó gázokkal vannak érintkezésben. Kétségtelen tehát, hogy

a hosszabb ideig tartó faszeszkes üzem erősen árt a motorok és hovatovább drága javításokat tesz szükségessé.

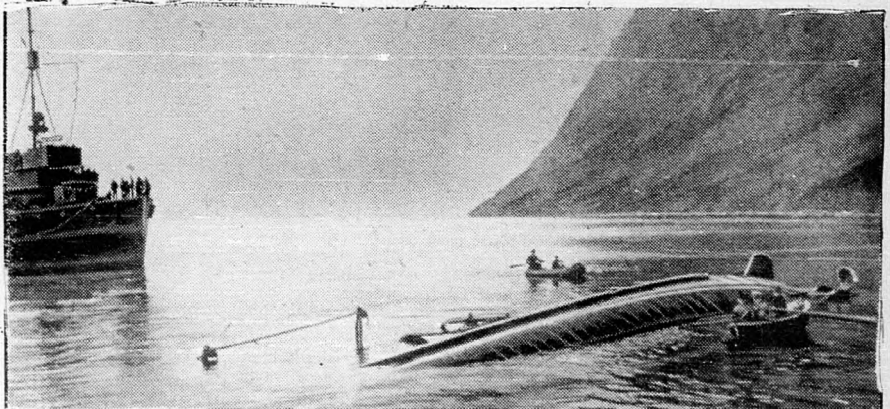
Mi a segítség? Olyan felsőolajat keverni a titokzatos csodaszerbe, mely lúgos vegyhatású és megóvjaa a motort a képződött sav maró hatásától. Ilyen felsőolaj létezik (például a Speedoil), kétségtelen, hogy alkalmazása megdrágítja az üzemet, a kiadás viszont bőven megtérül védő hatása révén.

Vannak különböző benzolos keverékek is forgalomban. Színük barnás és nemcsak kémiaiilag, hanem technikaiilag is szennyezettek. A kémiai szennyezés ellen nem tudunk védekezni, legfeljebb úgy, hogy a karburátort hetenként egyszer szétszedjük és kitisztítjuk. A technikai szennyezés (moszatszálak, piszok, iszap stb.) ellen pedig a szarvasbőrön át való szűrés segít, amit semmi körülmények között sem szabad elmulasztani.

A legokosabb: a karburátor megfelelő szabályozásával és ügyes vezetéssel úgy takarékoskodni, hogy havi adagunk elegendő legyen. Mert hiába vannak pótszerek, a jó öreg motorkal egészen biztosan nem árt a motorok.

*

Nagy az öröm motoros berkekben: szabaddá teszik a 125 kcm-es motorokékpárok behozatalát! A 125-ös kismotorok mai alakjukban teljesítmény, hegmásházóképesség és vonóerő szempontjából nem maradnak el nagyobb társaik mögött, kisebb súlyuk ugyanis kiegyenlíti a lóerőteljesítménybeli mínusz. A mai 125-ös kismotor sebessége eléri a nyolcvanát, ugyanakkor fogyasztása alig haladja túl a két litert száz kilométerre: tehát eszményi és olcsó közlekedési eszköz. És így: újabb ezreket fog toborozni abba a gárdába, mely az ország motorosításának hathatós záloga.



Csak ennyi látszik az elsüllyedt angol tengeralattjáróból. A német légitombák jól

Kísértet a gépháztető alatt, vagy a nadrágzsebben?

Megbízható kísértetirtók és boszorkaüzők irodalmi szakmunkásságát tanulmányozva, pontosan tudjuk, hogy háromféle kísértet létezik: a) *sőhajtó*; b) *kopogó* és végül c) *csörgő* szellemekről tud a krónika aszerint, hogy az elkárhozott rossztét lélek megelégszik egyszerű *panaszos sőhajjal*, avagy ajtókon kopog, illetve láncait cösrgeti. Az autós azonban tudja, hogy létezik negyedik fajta kísértet is: szellem a nadrágzsebben, amint az az alábbiakból kitűnik.

Tévedések elkerülése céljából a kísértetek nemesak borus éjjeleken lépnek szolgálatba a félig rom-várkastélyok pókhálólepte cintermeiben, hanem előszeretettel ütik fel tanyájukat a legkorszerűbb autobilok *gépháztetői* alatt, ahol az ott uralkodó félhomályt félreértve, fényes (bár nekik sötét) nappal is elkezdik ijesztgető közreműködésüket és olyan *kísérteties kopácsolásokba*, csörgésekbe kezdenek, hogy az autósoknak égnek áll tőle a kevés haja.

Süt a nap, az ember egész héten takarékoskodott, hogy vasárnap elmeheessen Önagyságával a Velencei tóhoz. Már ott surran a másfél literes (és végszükségben hajszeszre is szorítható) 1940-es típusú lengőtengelyes *Lepra* valahol Diós táján, amikor egyszerre csak elkomorul a vezető ábrázata.

Mi volt ez? Mi ez a kopácsolás? Az ember fülel, mint valami tehetséges vizsla vagy tehetségtelen államrendőrségi detektív. *Hááá... Cszrrrr... Most elhallgatott... Megint hallani... Elkibáltuk... És mivel az autóvezetés egyik fontos kelléke a képzelőerő, hát az ember elképzel holmi kieső kereket, hajtókarokat okádó motort, végtelen műhelyszámítást. Oda a kirándulás minden öröme, a gépháztető alá telepedett „szellemek” minden bizonnal azt súgják egymásnak: *szorítsd, már puhul az ipse...**

Kétségbeejtő. Mert a Feleség — pedig tehetségesen éneklé a *Sole mio* című undorítóan magúnt dalt — semmit sem hall. És semmi részvét sincsen az arcán. Inkább sértően fölényes arcot vág, mint akit cseppet sem érdekel az ügy. *Kezdődik a színház.* Az ember lassít, gyorsít, fékez hirtelen és fékez átmenettel és hallgatózik, mint valami züllött urasági inas. És úgy gyűlöli a részvétlen Nejet, mint bűvár a vizet.

Meg kell nézni, hogy mi a baj... Az ember leállítja a mo-

tort és kiszáll. Felemeli a gépháztetőt, beindíttatja Becses Oldalbordájával a motort és hangosan vezényel: gázt, még több gázt! Most visszavenni a gázt! És közben segédfogalma sincsen, hogy minek is csinálja mindezt.

Újra útnak... És újra jelentkezik a csörgés. Most már igen eredeti módon. Csak bizonyos fordulatszámoknál. Nosza, neki a gépháztető alá gyömöszölt *szerszámoknak*. Ki velük. És újra útnak. És úgy ötvenes tempóban ismét hallani a titokzatos csörgést.

Az ember újra leáll... Megrázza a karosszériát olyan erővel, hogy az uzsonnacsomagban levő *tejfel vajjá köpülődik* és három nadrággombja szakad le. Újra útnak. És újra csörgő.

Az ember átkozódik. Elátkozza Kolumbusz Kristóftól kezdve azt a pillanatot, amikor aláírta a kötlevelet. És *vége a szórakozásnak*, vége az egész héten várt üdülésnek, Megfájdul a feje és az ajkára kiülnek azok a kis rángások, melyek a Krayzell-tanács előtt álló nőgyógyászokra oly jellegzetesek, különösen félperccel az ítélethirdetés előtt.

De végre célba ér. Elő az uzsonnabőrönddel, elő a fürdőruhákkal. Az ember megvizsgálódik. És mire este lesz, el is felejté az egész csörgési kinszenvedést. Csak amikor beül a kocsiba, fut hideg fuvalom végig a hátán. Mi lesz? És csodálatosképpen egyetlen csörrenést sem hall végig az egész úton. A gépháztető alatt tanyázó kísértetek, úgy látszik, jobb belátásra, vagy aludni tértek. Fenét. Csak éppen más helyre került az ember zsebében az a *kulcsesomó, mely az egész csörgésért volt felelős... Bizony...*

A tanulság? A zörejekkel (feltéve, hogy nem olyan erősek, mint a hegyespaprika) nem kell túlsokat törődni. Nem szabad őket „mellre szívni”. Ha valahol valami csörög, az még nem jelent komoly bajt. Hiszen nem feltétlenül a *hajtókar akar kirándulni börtönéből* és nem egészen bizonyos, hogy a koesi eleje akar szétesni (az ilyesmi rendkívül ritka mostanában, amikor nincsenek versenyek). Lehet, hogy csak a kocsiemelő csörög, vagy éppen a zsebben levő kulcsesomó. És ne feledjük el, minél jobban akarjuk hallani a zörejt, annál jobban is halljuk. Amiről a *Révai Nagy Lexikonban az Autósuggesztio* címszó alatt bő adalékot találunk.

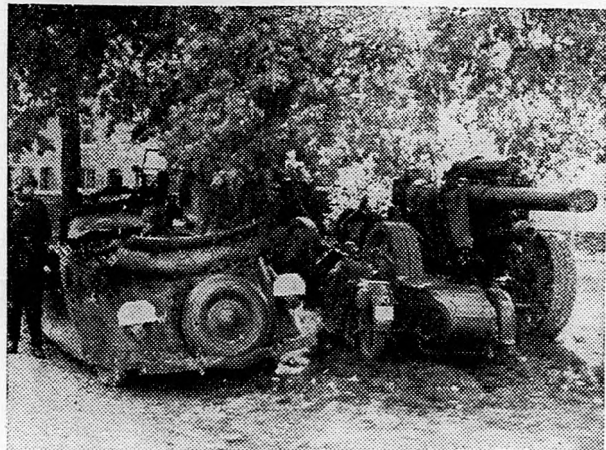
PRECIZ
AUTÓJAVÍTÁS
DEDICS

Ötven éves a német pneumatik!

Æzernyolcszázötvenhétben született meg a kerékpár. So-vány, keszeg, zöldkabátos idősebb úriember elmélkedett éveken át Karlsruhe városában: hogyan lehetne fokozni a gyaloglás tempóját. Freiherr von Drais — így hívták a szikár németet — addig törte a fejét, amíg be nem mutatta kerekeken futó gyaloglógépét, az úgynevezett Draisinet, mely koránsem volt a szó mai értelmében ismert kerékpár, mert hiszen nem volt rajta meghajtott kerék és tovagördítése úgy történt, hogy „lovasa” a lábaival felváltva rúgdalta az anyaföldet. Drais úr úgy járt, mint sok más feltaláló: elfeledték és csak hosszú idő múltán, 1870-ben jelentek meg az utakon az első toronymagas, óriáskerekű kerékpárok, az úgynevezett csontázók.

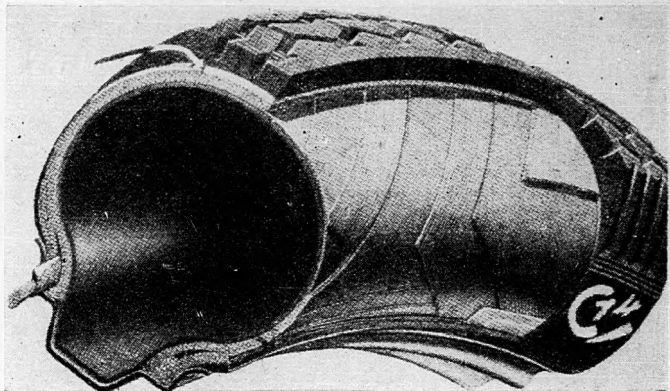
A legderülátóbbak sem láttak ezekben a furcsa alkotmányokban más sporteszköznél, mert a rúgózatlan kerekek miatt a vaspárpálya olyanokat zötyögött a koránsem aszfaltos vagy beton úttesteken, hogy rövidebb út után agy-rázkódáshoz hasonlatos tünetekről panaszkodhatott.

1890 volt a nagy forduló. Amikor is a német Continental-művek közölték a nagy nyilvánossággal, hogy kerékpároknak való levegővel töltött gumibroncsok, úgynevezett pneumatikok szállítására vállalkoznak.



Az 50 éves német gumi fontos eszköze a háborúnak, hiszen a mal-tarack is gumitalpon gördül.

A gumi ekkor már nem volt újdonság, a tömör-gumiból készült abroncs már népszerű volt, hiszen a „gumirádlis” kocsí megmutatta, hogy milyen alkalmas anyag a gumi a rázkódások csökkentésére. A forradalmi újítást azonban a gumiba bebörtönzött levegő jelentette, mely mintegy rúgópárnaként illeszkedett a talaj és a gép közé, hogy ki-



A híres C 14-es Continental gumín ötszörös hőszigetelő réteg-csökkeníti a kopást.

simítsa az utakat és megkímélje az agyrázkódástól azokat, akik a cipótalp helyett a kereket választották.

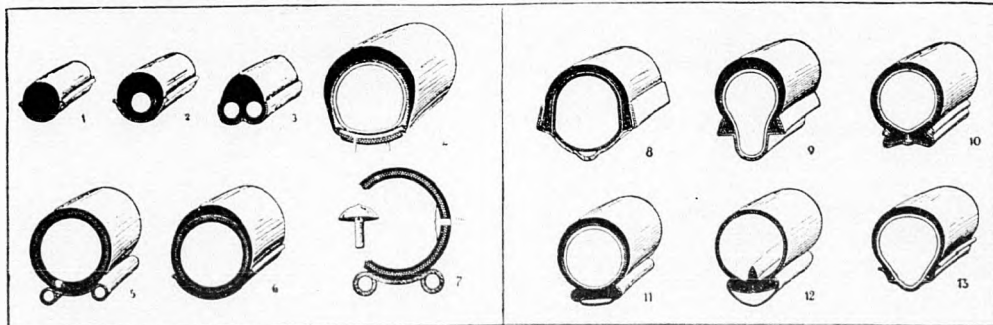
Ötven év múlt el azóta és nehogy azt higgyük, hogy 1890-ben végleg meg is oldották a problémát. Rengeteg kérdés várt megoldásra. Hiszen még azt sem tudták éveken át eldönteni, hogy vajjon a kettősfalú pneu, tehát a külön lég-tömlővel ellátott abroncs jobb az egyetlen falú megoldásnál.

A hannoveri Continental gyártelep gőzerővel látott munkához. Fokról-fokra, évről-évre valósította tettebe az újabb és újabb, a használhatóbb és még használhatóbb típusokat. 1900-ban születtek meg az első német autógumik, a híres Continentalok.

A korszáll akkor még ismeretlen volt, az 1900-as évek gumi-ja a legjobb esetben, ha 3000 kilométeren át „élt”, szerelése hosszadalmas és kinos munka volt és a gumidefekt sűrűben fordult elő, mint manapság a betétlapállomány csökkenése. Az akkori gumit 5–6 atmoszférás nyomásra felfújni félórás pumpa-gályarabszágot jelentett, a hatalmas nyomás néha utat tört magának olyan durranás kíséretében, mely felért két mai százkilós repülőbomba hangjával.

A világháború végével jelentek meg az első korszálás gumik, ez a rugalmas és mégis ellenálló anyag hihetetlen mértékben fokozta a gumik élettartamát, mely hatalmas iramban ugrott felfelé a 20–30–50, sőt többezer kilométerek felé. Jött a ballongumi, a superballon, vastagodtak a gumiméretetek, vékonyodtak a falak, a hajdani peremes típusok helyébe lépett a drótbetétes megoldás, mely a szerelést oly könnyűvé és a peremszakadást lehetetlenné tette.

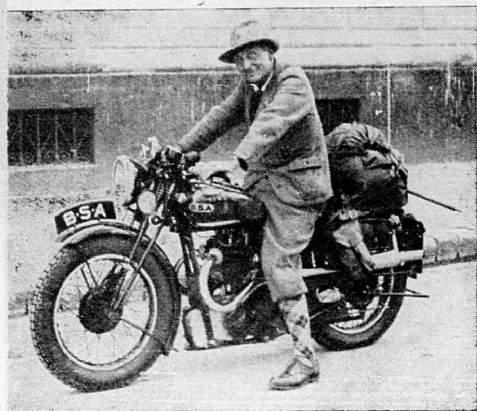
Ha ma rövid pillantásra méltatjuk hű C 14-es Continental guminkat és a kilométeróra állása azt is elárulja, hogy túl vagyunk vele az első 50.000-en, gondoljunk arra a kitartó munkára, arra a rengeteg kísérletre, arra az emberfeletti erőfeszítésre, melynek nyomán elérkeztünk a ma oly tökéletes pneumatikhoz.



Hogyan fejlődött a pneumatik?

1. Tömör-gumi abroncs az 1890-es évek előtt. 2–3. A tömör-gumiba fűrt luk fokozta a rugalmasságot, „puhította” a gumit. 4–7. Ezek az ös-pneuk. Egyetlen faluk volt, ismeretlen volt a külön tömlő és köpeny rendszere, a 7-es ábra mutatja az akkori gumik javításának módját. A defekt által támadt lukon gombaalakú gumidarabot bujtattak át, ezt a levegő oda-préselte a gumi belső falához. 8–11. Ezek a gumik már külön töm-

lővel és peremmel voltak ellátva, a 11-es már nagyon hasonlított a mai megoldáshoz. 12. Nagy szenzáció volt ez az automata gumi. Nem volt tömlője, a perem két szélé lágy gumianyagból készült, melyet a belső légnyomás tapasztott össze légmentesen. 13. Ilyen volt az első drótbetétes pneumatik.



1934. A spanyolországi túra előtt.

Nem volt nehéz felismerni markáns arcát, ezüstös haját.

Igen, ez Szentgyörgyi professzor.

Ritkán van újságírónak ilyen szerencséje. A világhírű Nobel-díjas tudóssunkkal olyankor találkozni, amikor messze kutatómunkájától, mint magánember „éli” néhány szabad óráját. Jó sorsom összehozott nem Európa, hanem a világ legbűbájosabb tudósával a divatos Hülámfürdőben. (És itt, így bekerítve, megjegyezhetem, hogy pompás, bronzbarna kisportolt alakja után ítélve inkább úszóbajnoknak vélné az ember.)

Mire „leesillapodnak” a haragvó hullámok, Szentgyörgyi professzor egy kerti széket ülve tartja széles mellkasát a reggeli napsugarak felé.

Amikor megmondtam, hogy az „Autó-Motor” számára kérek néhány perces beszélgetést, széles mozdulattal muta-

SZABAD ÉG ALATT SUBÁN ALSZIK... EGYEDÜL VEZETI AUTÓJÁT... MÉG MA IS MOTOROZNA... a Nobel-díjas Szentgyörgyi professzor

tott helyet a szomszédos fonott székre.

Miről is beszélhetünk volna. Természetesen az automobilokról és a motorkerékpárokról és most az egyszerű kivételesen nem a vitaminokról.

— Azok voltak csak szép idők... Hat évvel ezelőtt feljöttem Pestre és egy B. S. A. motorkerékpárt vásároltam az Urbachéknál. És még azon melegében lemotoroztam Spanyolországba. Bár összeültököttem egy teherautóval — mutatja bal lábszárán az örök emléket — mégis szép túra volt. Amikor hosszabb kórházi ápolás után tovább akartam menni, kisült, hogy nem tudok a lábamba állni, de a motorom sem — teszi hozzá mosolygva. — Hajóval kerültem át Angliába. Birminghamban a B. S. A. gyárban rendbehozták a motort és néhány hét után újra úton voltam hazafelé, — de már ismét a motoromon. Megállni csak ott tudtam, ahol embereket találtam, mert a leszállásnál segítségre volt szükségem. A széjjelzúzott bokám miatt csak mankóval tudtam járni, amit az amúgyis sok csomaggal terhelt szülő motoron hoztam magammal. Még az volt a szerencsém, — folytatta, — hogy a sebességváltó látkapcsolója és a fékpedál jobb oldalon volt.

— Mikor aztán meggyógyultam, sokat

túráztam motorkerékpárral. És most, mint autós, arra a meggyőződésre jutottam, hogy a motorkerékpáros túrázó többet „lát”, mert szorosabb kapcsolatban van a vidékkel, mint az autós, aki mintegy lezárt szobából látja a tájat. Meg aztán a motor fűgőbb, elevenebb. Motorkerékpárral oda is mehettek, ahová autóval nagyon bajos lenne eljutni.

— Miért hagyta abba a motorozást a Professzor úr?

— A családom kérésére, amely nem jó szemmel nézte ezt a valóban szép és egészséges sportot. Ők veszélyesnek tartották a motorozást.

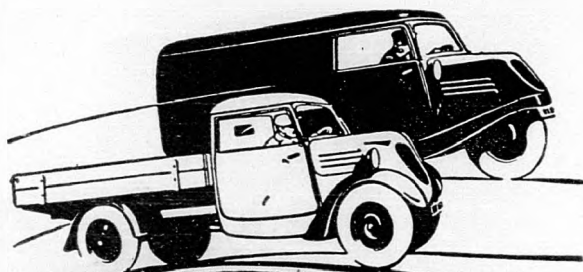
— Errevonatkozólag mi a Professzor úr véleménye?

— Az, hogy van jó és rossz motoros. Az elővigyázatos és felelősségének teljes tudatában lévő motorost nem érheti meglepetés.

Erről a kérdéstről annyit beszélünk, hogy önmagától adódott a következő kérdésen.

— Ha Professzor úrnak fia lenne, engedné-e motorozni?

— Ha lenne? Sajnos, nincs, — mondja sóhajtván, — de ha lenne, akkor már fiatal korában kötelezővé tenném részére a motorozást, amely a megfigyelő és el-



Tempo

minimális fogyasztású
kis teherautó

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

HESS ERVIN

Személy- és Teherautó Kereskedelmi Kft.

Budapest, I., Mészáros ucca 15. TELEFON: 150-090.

határozó képességet fokozza, az ügyességet fejleszti. Egyszóval számtalan férfias tulajdonságot kíván a motorozás, amely mind hasznos segítőtárs, jól jön a mindennapi életben. Különbösen sem árt, ha az ember mindent megpróbál.

— Milyen autója van a Professor úrnak?

— Amerikából hoztam magammal egy kis Buick-öt. Azóta már hetvenhatezer kilométert futottam le, de olyan, mint új korában. Nem is tudom, hogy autóm van. Eddig nem volt vele semmi bajom.

— Professor úr egyedül vezeti a kocsiját?

— Igen, mert nálam nemcsak közlekedési eszköz az autó, hanem sport és szórakozás is. Ha csak egy kis időm van, sietek azt kihasználni. Nekem üdülést jelent, ha az autóm kormányra mögött ülök.

Mindezt közvetlenül, minden pátosz nélkül mondja.

— Tegnap este, Szegedről jövet, útközben megálltam ismerősöknél és bizony jó késő lett, mire elbúcsúzkodtunk. A községben nem volt szálloda én pedig álmos voltam. Amikor kiértem a helységből, letértem az országútról és megálltam a réten egy nagy, terebélyes fánál. Öt perc múlva már jól aludtam a csillagos ég alatt.

— A földön? — kérdeztem csodálkozva.

— Dehogyan, — mondja kissé rosszalólag, — hát a subámon, amit mindig a kocsiban tartok.

— De hiszen éjszaka nagy vihar volt.

— Én is észrevettem, na de az sem volt olyan nagy baj. A kocsiban folytattam a megzavart álmomat.

(Hát kérdem; nem különlegesen pompás, egyszerű és kitűnő ember a mi nagy tudósunk? Az egész művelt világon ismert és megbecsült Szentgyörgyi doktor neve, Nobel-díjat kapott és nem tartja világhíréhez méltatlannak a szabadban való alvást — egy egyszerű subán.)

— Nem félt Professor úr, hogy valami csavargó „kellemetlenkedni“ fog? Hitetlenül néz rám.

— Azt hiszem, evvel nem kell számolnom, de ha mégis, — teszi hozzá jelentőségteljesen, — akkor megráznám a fickót.

(Ami nyilván nagyon „kényelmetlen“ lenne a fickónak, ahogy azt Szentgyörgyi professor ismeri alakjából következtetem.)

— Különbösen is ez nem az első ilyen szabadban, subán töltött éjszakám. Őszintén mindenkinek merem ajánlani.

Közben újra megszólalt a rekedthangú kúrt; jön a hullám.

— Nem óhajt Professor úr a vízbe menni?

— Nem, nem, maradjunk csak —

mondja igaz közvetlenséggel, majd mosolyogva figyelmeztet egy-egy derübb jelenetre, amit a haragvó műhullámok okoznak.

— Nem szeretne Professor úr újra motorozni?

— Meghallok őszintén, vannak napok, amikor nagyon szívesen ülnék egy teli-ér motorkerékpárra. És nincs kizárva, hogy veszek is magamnak egy gyors szülő-motort. Jelenleg egy háttaslovt tartok motorpótléknak, de ez persze közlekedés nem nyújtja azokat az előnyöket, mint egy jó, gyors motorkerékpár. Arról nem is beszélve, hogy a lónak akkor is kell „üzemanyag“, amikor nem ülök rajta — mondja mosolyogva.

— Professor úr még ma is elindulna egy olyan sokezer kilométeres túrára, mint hat évvel ezelőtt?

— Fogas kérdés, — adja vissza a szót, — hát ha az időm, no meg az Idők engednék, azt hiszem, hogy újra nekivágnék az országútnak. Na de ez, mindkettő hiányában úgy sem aktuális.

A következő kürtjelzésre most már a Professor úr ajánlott egy kis „hullámlovaglás“. Látták csak volna, hogy milyen vidáman fleánkolt a magyar tudomány büszkesége a tajtékzó hullámokban. És jóleső örömmel gondoltam arra, hogy ez az Istennek kiválasztott emberpéldánya egy kiesít a miénk is. Az autósoké és motorosoké. — ergyé —

Stop!

Uvezetők, Hölgyvezetők,

soffőrjelöltek, csak országunk legmodernebb, egyetlen VIKTÓRIA AUTÓSZAKISKOLÁBAN törvényszékieleg bejegyzett tanúlnak! Felvételi iroda: **Andrássy út 2.** Telefon: 120-814.

 **SÉRÜLT KEREKÉT**
precízen, olcsón, javítja
KISDARÓCZY A. VÖRÖSMARTY UCCA 44/a
Telefon: 316-442

AUTÓMENTŐ ÁLLOMÁS
ÉJJELE-NAPPALI SZOLGÁLAT
TEL.: 290-721
GYÓRFFY, Bulcsú ucca 13

AUTÓ-VILLANY-ÓRÁK
raktára és javítóműhely
SCHVARCZ TESTVÉREK
VI., PODMANICZKY UCCA 59 Telefon: 12-96-24

Semmerz kerék Jókai tér 2.
DEÁK

Packard-Nash
Hivatalos szervice
ERDŐS TESTVÉREK
autobiljavító- és karosszéria-üzem
AUTÓKARBANTARTÁS
VI., JÓKAI UCCA 34. TEL.: 129-672, 125-580

FERGAT kerék
DEÁK Jókai tér 2. szám

A cseppeknek nem volt benzín szaguk

Igen tisztelt Szerkesztő úr!

Azt hiszem, a köznek teszek evvel szolgálatot, ha arra kérem, hogy úgy levelemnek, mint a válasznak kedvenc lapomnak hasábjain helyet adni szíveskedjen.

Egyik reggel, miután begyújtottam a kapu előtt álló kis Opel Kadettomat, valamiért vissza kellett mennem a lakásomba. Közben nem állítottam le a motort. Visszaérve, tekintetem önkéntelenül a kipuffogó eső végére esett. Láttam ám, hogy a különben száraz úttest a eső alatt nedves. Tovább figyelve, észrevettem, hogy a kipuffogó-gázok rendszeretlen időközökben vízeseppeket sodornak ki. Az ujjamat megnedvesítve e „fröcsökben“ megszagoltam azt. Kifejezetten nem volt éppen benzinszagú. Mit gondol, Szerkesztő úr, mi lehet e fröcsképződésnek az oka?

M. B., Budapest.

Válasz: Kérését szívesen teljesítjük és a jövőben rendszeresen fogjuk e rovatunkat. Minden Közérdekű levélre itt adunk választ. Az Ön által megígyelt „fröcs“ nem lesz más, mint lecsapódott kondenzvíz, amelyben némi olaj és korom nyomok keveredtek. Kérem, vegye azt figyelembe, hogy a gőzből származó pára a hűvös felületre érve — jelen esetben a még hideg kipuffogósó fala — eszppfolyóssá válik, nem beszélve arról, hogy a hűvös reggeli levegő is közrejátszik abban, hogy ezt a „fröcs“-tümenyét előidézze. Tehát aggodalomra semmi oka nincs.

KOPPÁNYI
raktárról szállítja a legújabb 250-es és 350-es
Victoriákat
DESSEWFFY U. 47. TEL.: 110-824

OPEL BUICK
EREDETI ALKATRÉSZEK
JÁRITZ-tól
Jókai-u. 20. T.: 119-033, 114-965, 327-946.

 A modern 250-es motorkerékpár
Tigervilla, lengő-nyereg.
Kis fogyasztás. Nagy teljesítmény.
K. BAUER IZABELLA U. 98

Felelős szerkesztő és kiadó: **KRAMER JENŐ**
Általános Nyomda, Könyv- és Lapkiadó Rt. Budapest. Nyomdaiért felelős: Dr. Uj István



Az elegancia és célszerűség, ez az 1940-es Fiat 1500 karosszériája.

A Fiat 1500, a torinói patinás Fiat-művek másfélitteres hathengerese megjelenésével korszakot teremtett a korszerű személygépkocsi történelmében. Még mindnyájan jól emlékszünk arra a roppant meglepetésre, mellyel az autós világ a Fiat-műveknek ezt a remekét fogadta, hiszen mondhatni, ez volt az első személygépkocsi, mely szakítva az ódon tradíciókkal, akkor forradalmi konstrukció és teljesítménybeli újítások egész garmadával jelent meg a porondon. Mert akkoriban valóban forradalmi hajlamok kellettek ahhoz, hogy az ezer kilogramm körüli kocsi olyan nagyteljesítményű, közel 50 lóerős motorral szereljük fel, mely mintegy százyakat adott a gépnek és olyan gyorsulásra, hegymászó képességre és sebességre készítette, mely egyenrangúvá emelte a Fiat 1500-at a legtelivérből sportkocsival. A Fiat 1500 annakidején mintegy műszakilag testesítette meg a fiatal Olaszország irányelveit és ha voltak is néhányan, akik csodálkoztak és kissé gyanakodva esőválták a fejüket, az azóta elmúlt hosszú-hosszú évek mindenben igazolták a torinói gyár terve-

zőinek elgondolásait. Mert kitűnt, hogy a Fiat 1500 minden telivér sebessége, mozgékonyága és gyorsulása ellenére nem marad el megbízhatóság és főleg takarékoság szempontjából az ügyvezett legesaládibb túrakocsitól, az autós világ nagycsodálkozva eszmélt reá, hogy a Fiat 1500-al megoldották a régi nagy kérdést és beleoltották a sportkocsi nemes vérét a sportkocsiba anélkül, hogy ez a jó adagnyi kék vér a mindennapi életben oly nagyfontosságú túrakocsikvalitásokat károsan befolyásolta volna.

A Fiat 1500 iskolát esinált! A gyárak egymásután hajoltak meg a merész újító sikerei előtt és ugyanakkor magukévá is tették azokat az elgondolásokat, melyek a mai korszerű gépkocsi-építésnek már-már dogmáivá váltak.

AZ ÚJ, 1940-ES FIAT 1500!

Az új, 1940-es típusú Fiat 1500 a napokban jelent meg Magyarországon is. A gyár, igen helyesen, nem törekedett

ÚJ „ARC”, ÚJ VONALAK, TÁGAS FÉRŐHELY 5 SZEMÉLY RÉSZÉRE, LUXUSKIVITEL – EZ AZ ÚJ 1940-ES TÍPUSÚ FIAT 1500

a mindenáron újat elv érvényesítésére, inkább azt szorgalmazta, hogy amíg az egyik oldalon megtartja mindazt, ami az évek során oly kitűnően bevált: a másik oldalon nagy súlyt helyezett a korszerű külsőre és kivitelre. Az elgondolásnak megfelelőleg az új Fiat 1500 alvázán jelentős változásokat hiába is keresnénk, ami változás van, az kizárólag a még takarékosabb üzem, a még jobb teljesítmény jegyében történt és nagyrészt olyan belső jellegű, hogy a legszorgosabb kutató szeme elől is rejtve marad.

Lényegesen megváltozott azonban az új Fiat 1500 külseje és kivitele. Az új modell vonalvezetése merőben új és rokonösvényen halad a Fiat 1100-al, természetesen fokozott mértékben. Azonnal feltűnik a lényegesen bővített karosszéria, mely öt személy részére nyújt bőséges férőhelyet és a beszállást lényegesen könnyebbé és kényelmesebbé teszi. A kocsis belső berendezése, szerelékfala stb. is merőben új, nem marad el semmiben sem a legdrágább nagykocsi fényűző megoldásaitól. A hosszabbított gépházától és az új „arc” merőben új vonalat eredményez, végeredményben az új Fiat 1500 messzire kimagaslik a hasonló árszintű egyéb gyártmányok seregéből és azonnal megragadja a leg-

tárgyilagosabb szemléltőt is, különösen, ha az a részletkérdések vizsgálatába merül el.

Az új Fiat 1500 elődjének patinás hírneve, külseje, kivitele és vonalvezetése révén még akkor is rendkívüli életpályának néz elébe, ha nem vesszük figyelembe mindazt, ami a Fiat 1500-al kapcsolatban immár közmondásos. Az a rendkívüli úttartás és kanyarbiztonság, az az egészen kivételes lefékezhetőség és stabilitás, az a takarékoság és könnyű kormányozhatóság, melyről a Fiat 1500 oly híres: maradéktalanul jelentkeznek az új modellnél, mely hamarosan a magyar gépkocsi piac egyik legkedveltebb zászlóvivője lesz.

FIAT 1500 MŰSZAKI SAJÁTSÁGAI

Alváz: Központi magahordó, süllyesztett esőváz, mely különleges szerkesztésénél fogva nagyfokú szilárdságot és a torziós erővel szemben teljes ellenállást biztosít.

Motor: Hathengeres, felülvezérelt, 65 mm furat, 75 mm löket. Hengerűrtartalom 1493 cm³. Kompresszióarány: 1:5,8. Teljesítmény 45 l.e. A hengerblokk foszformangántartalmú öntvény és a karter felső részével egy darabot képez. A hűtővíz cirkulációját centrifugális szivattyú biztosítja, mely a ventilátor tengelyére van szerelve s meghajtását a dinamóval közös ékszíj útján nyeri. A hűtővíz körforgását termosztatszelep önműködően szabályozza. A felsőbeömlésű gázosító önműködő indítóberendezéssel és légszűrővel, valamint a szívás hangját tompító szerkezettel van ellátva. A szivótorok előmelegítése a kipuffogó gázokkal történik s annak mértéke szelep által szabályozható. Akkumulátorgyújtás, automatikusan és kézzel is szabályozható előgyújtással. Magasnyomású olajozás. Gumiba ágyazott motorfelülvezetés.

Tengelykapcsoló: Egylemezes szárazrendszerű, rugalmas és rezgésmentes agyra szerelve.

Sebességváltómű: Négy sebességi fokozattal és hátramenettel. Zajtalan harmadikkal és szinkronizáló berendezés-



Mint a soktizezerpengős sportkocsi, olyan az új fiat 1500 arca.

sel a harmadik és negyedik sebességi fokozat könnyű kapcsolására.

Erőátvitel: Megosztott tengellyel; a kardántengely a csőalvázba van beépítve, egyik végével rugalmasan kapcsolódik a sebességváltóhoz, másik vége golyósapágyba van ágyazva.

Hátsóhid: Préselt acéllemezből készült, ferde fogazású, zajtalanul futó tányér- és kúpkerékkel. A kúpkerék játéka kívülről állítható.

Elsőkerekek: Egymástól teljesen függetlenül kirúgóva, kettős hatású hidraulikus lengéscsillapítókkal.

Hátsókerekek: Felfüggesztése féllleptikus rúgókkal, közvetlen hatású hidraulikus lökhárítókkal, melyek gumiba vannak ágyazva. Különleges stabilizáló szerkezettel, mely megakadályozza a karosszériának gyors fordulókban történő kilengését.

Kormánymű: Végtelen csavarmentes és kúpgergős csapágyakon nyugszik. A kormány játéka és működése kívülről könnyen szabályozható.

Fékek: Lábpedál útján működő hidraulikus olajfék, mely a négy futókerékre hat. A fékdobok alumínium-öntvényből készülnek, hűtőbordákkal és különleges belső fémbetéttel vannak ellátva.

Kerekek: 3,50–15 méretű táresáskere-

kek, alacsonynyomású 15–5,50 méretű ballongumikkal.

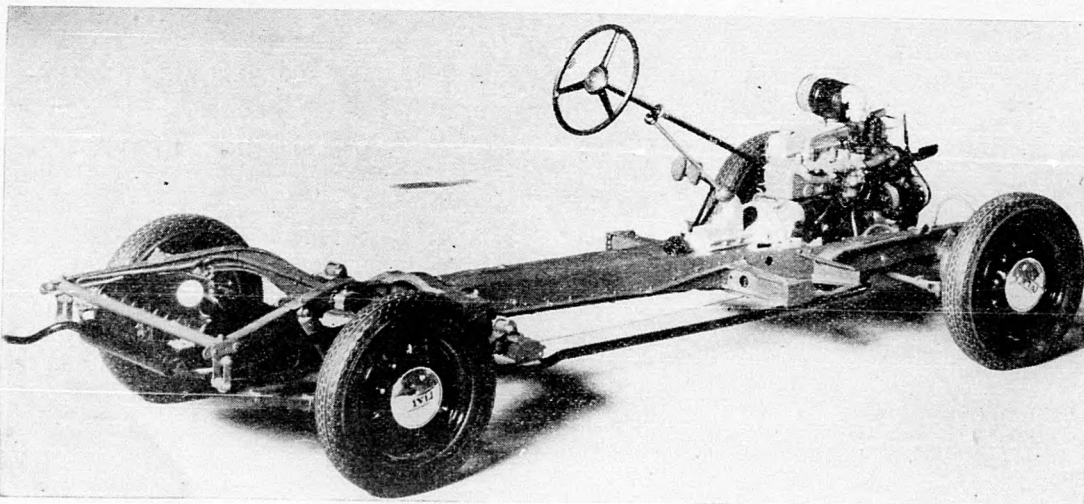
Elektromos berendezése: 12 V feszültségű.

Üzemanyagtartály: 45 literes, hátul elhelyezve és elektromos mérőberendezéssel van ellátva.

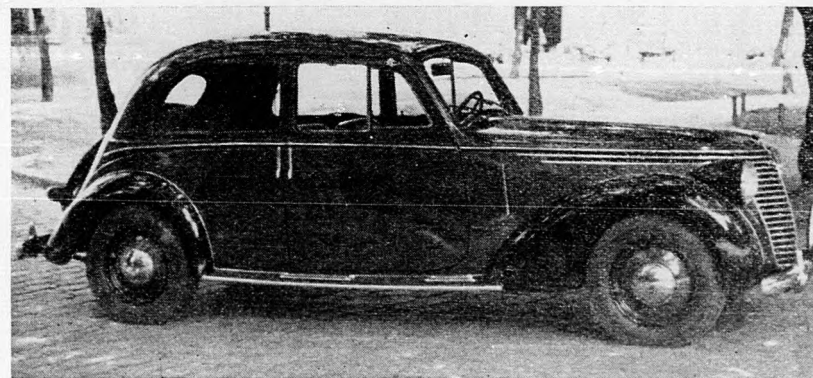
Méreték: Keréktáv: 2800 mm, nyomtáv elől: 1306 mm, nyomtáv hátul: 1344 mm.

Karosszéria: Négyajtós, közoszlop nélküli Berlina, 5 személy részére kényelmes férőhellyel, szövetkárptozású ülésekkel. Az első ülések egymástól függetlenül állíthatók. Az összes ajtóknál elhelyezett ablakok leereszthetők, az első ajtóknál elhelyezett, függőlegesen elfordítható ablakrészek a huzatmentes szellőzést teszik lehetővé. A kocsis összes üvegezése „Securit” szilánkmentes biztonsági üvegből készült.

Szerelvények: 1 db komplett pótkerék, első és hátsó chromozott lökéshárítók, kétkarú elektromos ablaktörlő, kézi- és villamoskürt, ellenőrzőlámpával ellátott süllyesztett irányjelzők, stoplámpa, visszapillantó tükrök, minden irányban könnyen beállítható napellenző, belső világítás, a szerelvényfalon: km-óra és tachométer, időóra, benzinóra, olajnyomásmutató, gyújtási és világítási kapcsoló, benzinnemegtakarító készülék szabályozója.



Amivel a torinóiak megelőzték korukat: a Fiat 1500 alváza.



E képről is megállapítható, hogy az új Fiat 1500 tágasabb az elődjénél.

Faggyú, lótrágya és grafit: dugattyúgyűrű helyett mit látni a Cannstadt-i dugattyúmúzeumban?

Bad Cannstadt ott fekszik közvetlenül Stuttgart vöröstenes házai mellett. Autós szempontból igen híres ez a városka, mert a nyolcvanas években itt kísérített az első „géperejű jármű”. Még akadnak a cannstadt-i sörisszák közül többen, akik látták ködös reggeleken a *Zur Kanne* című kocsmá udvaráról kibúzólni azt a titokzatos ördögszeke- ret, mely mennydörgött és gurult anélkül, hogy a lovai láthatók lettek volna. Volt, aki a fejét csóválta, volt — aki a *nyolcadik kriglire* fogta a látomást. A rendőrség azonban résen volt. És mivel ez a ház régen gyanus volt holmi hamis pénzek irányában, hát meglepetésszerű házkutatást tartott. Hamis készpénzt ugyan nem találtak a legszorgosabb kutatás után sem, mindössze (?) *Gottlieb Daimler* első kísérleti benzinbatárját.

A *Zur Kanne* nevezetű ház még ma is látható a Cannstadt-i Pragstrassen, kocsmá azonban ninesen a házban. Át és átépítették, ma központi irodája a legnagyobb német dugattyúgyárnak, mely az ódon ház padlásán *múzeumot rendezett be*. Dugattyúmúzeumot, az egyedüli ilyen intézményt a világon, ahol többszáz év előtti vasdugattyúktól kezdve a mai legkorszerűbb repülőmotor „dugaszkig” a világ minden tájáról származó dugattyúk ezreit állították szép rendbe a mai nemzedék mérnökeinek okulására.

A dugattyú látszólag igénytelen és egyszerű alkatrésze a motornak, nem is hinnők, hogy mai alakjának kifejlődéséig az álmatlan éjszakáknak mennyi

ezért szerezte a tervezőknek, a fémkohászoknak. Mennyi kísérlet, mennyi megszámlolatlan milliára terjedő költség kellett ahhoz, hogy a mai dugattyú tisztességesen végezhesse nehéz munkáját.

Az emberi képzelőerő alig tudja fel-fogni, hogy a *dugattyú mit is szenved a motorban*. Másodpercenként több mint hatvanszor kell örült iramban fel és lefelé vágódnia szűk hengerbörtönében, másodpercenként legalább harminc írtózatot vágást kap a fejére, közben *fehéren izzó szűrőláncok* nyaldössák és háromezer kilós *pofonok* cirógtatják. És ezt a szenvedést nem percekig, hanem *évekig kell állania* anélkül, hogy fájalmában elolvadna, hogy betörne a feje. Tessék tehát nagyobb tisztelettel beszélni a dugattyúról! Igen!...

A Cannstadt-i múzeum legértékesebb darabja a dugattyúk őse. Kerek harmadfél évszázad előtt született meg az első gőzgép, az angol *Newcomen* „*atmoszférikus gőzmasinája*”. A derék vidéki angol kovács nem is tudta, hogy felfedezése korszakalkotó és végeredményben átalakítja a világ egész képét. És *Newcomen* gépében ugyanazt a szerepet játszotta a dugattyú, mint a mai- ban. Igaz, hogy a kitűnő angol egészen krudélis megoldásokkal dolgozott, így például gyűrűk helyett *lótrágyából, faggyúból és grafitból* készült titokzatos pasztával vonta be a dugattyúja falát tökéletes tömítés elérése céljából. Ma ugyan másra használják a trágyát és a faggyút, a lényeg azonban nem változott.

A legérdekesebb osztály a defektes dugattyúk terme. Itt sorakoznak végtelen glédában a különféle *kioldadt, kielukadt, törött-repedt* dugattyúk százai és hogy az anyag annál tanulságosabb legyen: minden dugattyú mellett ott a pontos kórisme és kórtörténet. Elképzeltetlenségig alakúra silányult példányok keltenek döbbenetet: ezek az invalidusok, a motorfejlődés nagy harcának rokkantjai. Vannak közöttük olyanok, melyek inkább hasonlítanak a *madárijesztő fleckalapjához*, mint a dugattyúhoz, de van olyan, mely tövig égett faggyúgyertyához vagy bolondgombához hasonlít. Hosszú sorban látni *dugattyú-repedésdarabokat*, mintha csak valami tizenötös tarack magjából hasogatta volna őket az ekrazit.

Történelmi dugattyúk! Világhírű versenykocsi, világrekorderek dugattyúi. De nem hiányzik a humor sem. Sárgaréz kalitkában két beestelenségben megöszült dugattyú ezzel a felirással: *Ezeket a madarakat benzinlopásnál csíptük el*. Igen, lopták a bezint, ugyanis túlzott fogyasztást adtak olyan okokból, melyek csak a dugattyúszakember előtt ismeretesek.

Itt a Cannstadt-i dugattyúmúzeumban kap az ember egy keveske izelítőt abból, hogy tulajdonképpen mekkora kísérleti és tudományos munka vezetett el bennünket a mai korszerű motorhoz. Melynek minden egyes darabja reugeteg nehézség és sikertelenség után érte el mai tökéletes (?) alakját. És melyet harminc év mulva éppen olyan *szent borzalommal* fogunk megnézni, mint a harmadfél évszázaddal ezelőtt megszületett *Newcomen*-féle dugattyút, a hozzátartozó érett — *trágyával*.



legújabb kistipusai raktáron

125 Z DB, 125 cem túra-motorkerékpár, 4 HP. Fogyasztás 1.9 l/100 km, sebesség 70-75 km. A neckarsulmi gyár legújabb konstrukciója, 3 fokozatú sebességváltó lábkapcsolással, reflektorba épített kilométeróra, elektromoskürt, lengőnyereg, 30 wattos nagyvilágítás. Ára kb. P 800.—

201 Z DB, 198 cem túra-motorkerékpár, 7 HP nagyteljesítményű kétütemű motorral. Fogyasztás 2.9 l/100 km, sebesség 85-90 km, 4 fokozatú sebességváltó, tachométer, villanykürt, 30-45 wattos világlátás. Ára P 1150.—

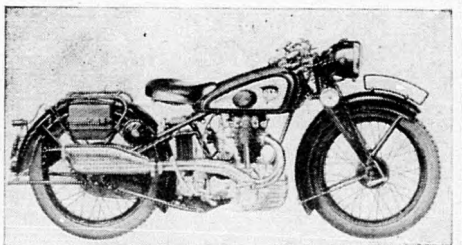
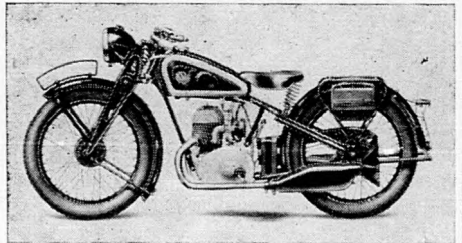
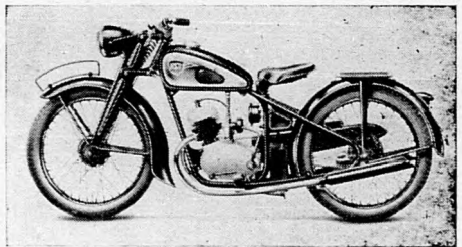
251 OSL, 242 cem sport- és túra-motorkerékpár, teljesítménye 10.5 HP. Fogyasztása 2.65 l/100 km, maximális sebessége 105-110 km óránként. Nagyteljesítményű

OHV-motor, könnyűfém hengervejel, olajban működő szeleplemechanizmus, első hátsó meghajtólánc teljesen tokozva. Szelep állítás kívülről másodperceken belül elvégezhető. Patent kerék, négysebességű lábkapcsolásos sebességváltó. **Felszerelése:** 3045 wattos Bosch-világítás, villanykürt, beépített kilométeróra. Légpumpa, gumiragasztó, komplett gyári szerszámkészlet. Ára P 1480.—

RAKTARROL SZALLITHATÓK MEG:

351 OT	P 1630.—
351 OSL	P 1890.—
501 OSL	P 2090.—
601 OSL	P 2250.—

Egyes típusoknál gumifetár



DÖRY ÉS KOVÁTS KFT.

VI., ARADI UCCA 44. TELEFON: 121-944

NYILATKOZIK AZ „ISMERETLEN” DKW-TULAJDONOS:

Miért választottam a DKW-t?

Miért szeretem a DKW-mat?

Miért tartom a legjobb autónak a DKW-t?

Itt ülünk a kávéházi asztalnál az „ismeretlen” DKW tulajdonossal, eggyel a sok-sok ezer közül, aki beszegődött abba a nagy családba, melyben a magyarországi DKW-k tömörülnek. Aki büszke a gépére, aki szereti és nem cserélné el a legpompásabb Rolls Royce csodával sem.

Az újságíró ravaszodik. A DKW gazdának nem szabad tudnia, hogy cikk készül, hogy a pikoló kapuciner mellett „nyilatkozat” születik. Fel kell tehát venni az álarcot, a szende érdeklődő lárváját, aki éppen most áll a nagy választás előtt és megbízható adatokat akar kapni olyantól, aki évek óta mindennap ott ül a DKW kormányza mellett.

Az első kérdés:

Miért választott éppen DKW-t?

— *Hát tudja, —* hangzik a válasz, — *nem volt könnyű elhatározni magamat. Hiszen annyi kocsi van a piacon és a képviseletek katalógusai szerint egyetlen tökéletes, takarékos és üzembiztos kocsi létezik és ez az, melyet a hatalógushoz tartozó képviselet árul. Beleöszültem a leírások tanulmányozásába és kívülről tudtam az összes furatokat és löketeket, két lábom mozgó statisztikai táblázat voltam. És a végén annyira összekeveredtem bennem minden, hogy képtelen voltam dönteni.*

Ravaszághoz folyamodtam. Elkézdtem az utcán „leszólítani” az autótulajdonosokat, hiszen így lehet a legjobban hozzáférni olyan véleményekhez, melyek gyakorlati értékűek és elfogulatlanok. Meglepő volt, hogy a DKW tulajdonosok milyen rajongással dicsérték gépeiket. Volt közöttük olyan is, aki már túl volt a 80.000 kilométeren és büszkén vallotta, hogy a rendszeres karbantartáson kívül még semmi javítani való nem akadt, sőt még a motort sem kormoztatta ki. Egyetlen DKW vezető akadt csupán, aki nem dicsérte a kocsit. Erről azonban a beszélgetés során kiderült, hogy a kocsi csak kölcsön van nála és foglalkozása: autógyűnyök. Aki hihetetlen rábeszélőképességgel akarta rámsózni az általa „istápoltt” egyik gyár másfélliteres kocsiját azzal, hogy csak 8 literet fogyaszt.

— *Végigjártam a garázsokat és vizsgálni kezdtem a DKW-k kilométeróráit. Szinte hihetetlen adatoknak jutottam a birtokába. Rengeteg volt az olyan öt éves DKW, mely olyan volt, mint az új és ami a legérdekesebb: vagy ötven megvizsgált DKW-ből csak kettő volt eladó. Könnyű volt ebből megállapítani, hogy a DKW-tulajdonosok ragaszkodnak gépükhöz és nem akarnak tőle megválni: mert meg vannak vele elégedve.*

Második kérdés:

Miért szereti a DKW-ját?

— *Erre is könnyű a válasz. DKW-m még egyetlen egyszer sem hagyott cserben. Telen-nyáron egyforma könnyűséggel indul meg a motorja. Hála a keverékolajozásnak, nem kell hosszasan melegíteni még a legkeményebb télen sem és négy személy terheléssel is kivágja (stopperrel mérve) a 85–90 km.-es sebességet. Kormányzása játszi könnyűségű, a sebességálló karja kezügybe esik. Az elmúlt éven négy személy terheléssel és poggyázzal másztam meg az olasz Dolomitokat, takarékoságából huszonnégy órát vezettem egyfolytában és mire felértünk a Pordoi Pass többezer méteres ormára, annyira friss voltam, annyira nem éreztem fáradtságot, hogy még kétórás gyalogsétát is tehettem.*

— *Szeretem a DKW-mat hihetetlen rugalmasságáért és mozgékonyágáért a forgalomban. Nem is hinné az ember, hogy bár kicsiny a motorja, direktben mégis alig hússzal lehet vele haladni a forgalomban és a DKW ebből a esigatempóból is rángatás és erőlködés nélkül képes frissen felgyorsulni. Szeretem a DKW-t, mert nekem is módot nyújt a gépkocsitartásra. Fogyasztása városi forgalomban 7,5–8 liter, de ha okkal-móddal vezeték például a balatoni országúton és alaposan kihasználom a szabadonfutó előnyeit, úgy a fogyasztás alatta marad a 6 liternek.*

— *Szeretem a DKW-mat nagyszerű állagtartó képességéért. Úttartása és kanyarbiztonsága következtében ugyanis könnyű vele tartani akár a hetvenes állagot is anélkül, hogy egyetlen pillanatra elvesztenék a biztonság érzetét. Független kerék-felfüggesztése és különleges hátsóengelymegoldása következtében a DKW mentes a legkellemetlenebb tünnettől: fordulóban nem érvényesül a centrifugális erő és a kocsi mintegy emelfordulóban halad. Az elsőkerék meghajtás következtében a kocsi mintegy magától csúszik bele a fordulóba és olyan sziklaszilárdan fekszik a magyar országutakon oly gyakori enyhe fordulóban, hogy azokat minden sebességsökkenet nélkül vehetjük. Ha ehhez hozzávesszük a kitűnő fékek biztonságfokozó hatását, úgy megérti, miért szeretem annyira a DKW-t és miért tartom a DKW-t a legjobb autónak.*

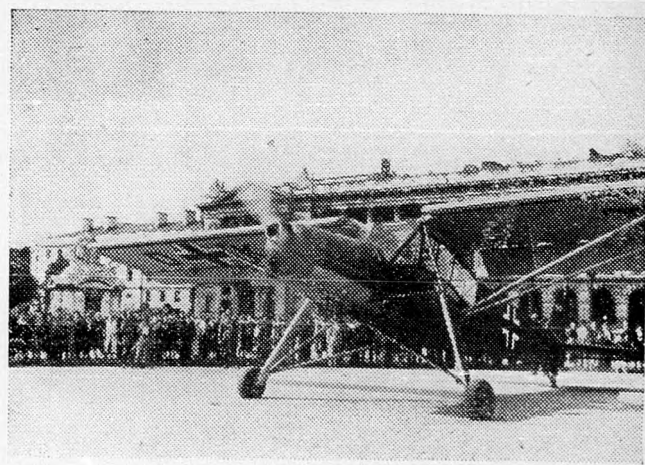
Tehát a legjobb autót látja a DKW-ben?

— *Határozottan ez a véleményem, mert azt, amit a DKW nyújt, egyetlen más kocsi sem adja. Vannak a DKW-nál gyorsabb kocsik garmadával, viszont kisebb fogyasztást nem ismernek. Vannak gyorsabb kocsik, de amikor állagtartásra kerül a sor, a DKW úttartása és kanyarbiztonsága annyira döntő módon érvényesül, hogy sokkal gyorsabb és lényegesen többet fogyasztó kocsi sem képes eléje kerülni.*

— *A karbantartás? A szokásos szervizen kívül alig igényel javítást, legfeljebb néhány szabályozást. Sok olyan DKW-t ismerek, mely túl van a 100.000 kilométeren dugattyúcsere és hengerköszörülés nélkül és még ma sem fogyaszt többet és nem vesztett semmit virgonc éleveségéből. Határozottan állítom, hogy ez nem mese, hanem műszakilag megmagyarázott valóság. A DKW motorja ugyanis minden üzemanyagszippantás alkalmával friss olajat kap és a legnagyobb téli hidegben sem szalad szárazon holmi olajdermedés miatt. Az üzemanyagba kevert kenőolaj a legelső szívási ütemnél eljut a kenési helyekre és a mindig friss olaj annyira csökkenti a kopást, hogy lehetségessé válik a hihetetlen 100.000 km.-en felüli generáljavításmentes üzem.*

— *A kétütemű motor? Nincsenek szelepek, nincsen vezérmű, nincsen törött rúgó, nincsen szelepszívó, fészék marás, szelepvezetőkopás és hamis levegő. Hengerenként összesen három mozgó rész, zajtalan, mechanikai zörejektől mentes üzem és a Schnürle-féle ellenőblítéses rendszer következtében olyan löerőtéljesítmény, mely alaposan túlhaladja az ugyanakkora hangerő tartalmú négyütemű motor munkakészségét.*

— *Szeretem a DKW-mat, mert izléses, csinos, jóvonalú, karosszériája könnyű és zajtalan, ülési kényelmesek. És ha túl leszek a 100.000 kilométeren, új kocsim megint — DKW lesz.*



A német légitörő egyik Fieseler Storch gépe leszáll a párizsi Place de la Concorde-on.

MI UJSÁG, HÉBLI ÚR?

— Mit hallott az ügép pályán rendezendő sportbemutatóról?

— Jó, hogy kérdezi, Szerkesztő úr. Kozma Bandi vezetésével több motoros látványos motorkerékpáros mutatvánnyal fogja ámulatba ejteni a közönséget. A nagy sportesemény az új ügép pályán e hó 18-án délután negyed 5 órakor kezdődik.

— Ha már ilyen szépen benne van a pályaközlésben, meséljen valamit a szakmai körökből.

— Kezdem egy további gratulációval. A Ford Motor R. T.-nél igazgatóvá léptették elő a sokoldalúságáról és agilitásáról ismert Szabó Sándor cégvezetőt. Ugyancsak osztatlan elismerést és megelégedést váltott ki az az építkezés, amely a Dedics Testvérek-cég szociális érzékéről tanuskodik. Az új, tiszta munkaköltözőn kívül elkészült a hat aknás nyitott szerelősín is. A megnagyobbított Dedics-cég most majd még gyorsabban tudja elintézni a rábizott javításokat. Amit pedig most mondok, annak a kismotorosok fognak örülni. A múlt héten változott el Bauer az új Phänomén szállítmányát, tíz pompás Phänomén-Bob türelmetlenül várja az új gazdákat.

— Mit tud Hébli úr, az újfajta oxigén elemről?

— Ugy látom, Szerkesztő úr mindent tud. Hát valóban, ez az új áramforrás ezidő szerint a legnagyobb teljesítőképességű szárazelemtípus. A Pertrix Aerody Oxigénelem az eddig elképzelhetetlenek tartott teljesítményt is felülmúlja. A mostanáig ismert száraz elemnél 30 százalékkal könnyebb és ugyanakkor 50 százalékkal nagyobb a teljesítménye. Az elemet a levegő oxigéntartalma táplálja, tehát semmiféle folyékony anyagot nem tartalmaz. Autósoknak pótolhatatlan, mert évekig eláll. Élettartama több mint 600 üzemóra. És hogy mindez nem csak ígérlet, garantálja a Tudor Accumulátorgyár R. T., amelynek kísérleti laboratóriumában évekig dolgoztak a mérnökök Pertrix Aerodyn Oxigénelemen, amíg most végül közkinésé téve, piacra hozták.

— Gratulálok, Hébli úr, maga az első ember, aki ilyen pontosan informált erről a valóban nélkülözhetetlen autós cikről. Ugy látszik, ma csupa jó híre van.

— Ha már ennyire meg van elégedve, akkor még el kell mondanom, hogy a 30 esztendő jubileumát ünneplő Licsájer János-cég méltóképpen ünnepel. Egy nagyon sokezer pengős rugóellenőrzőgépet szerzett be és helyezett üzembe. Én már láttam a gépet, hát csak annyit mondhatok, hogy ugyancsak

LICSÁJER JÁNOS BUDAPESTI AUTÓRUGÓGYÁRTÓ ÉS JAVÍTÓÜZEME SPIRÁL RUGÓK KÉSZÍTÉSE

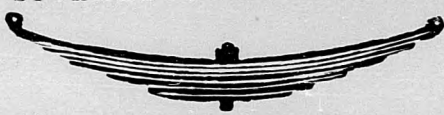
Specialista
az autórugók
gyártásában

Telefon:
134-555

MINDENFÉLE GYÁRTMÁNYU KOCSIKHOZ KÉSZ RUGÓK RAKTÁRON

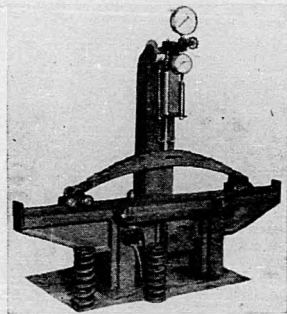
BUDAPEST,
VIII., Thék
Endre u. 14.

Telefon:
134-555



huncut jószág ez a behemot ellenőrzőgép. Mert gép ez. Mikor megkérdeztem az ifjabb Licsájer Jánost, hogy minek kellett ez a masina, mikor ők eddig 30 évig megvoltak nélküle és mégis jó rugókat csináltak. Erre ő azt mondta, hogy nem magukért, hanem a vevőkért vették az „ellenőrt”. — ahogy ő nevezi. Ezentúl a vevő is meggyőződhet, hogy a kétszázkiósnaak rendelt rugó kétszáz kiló és nem több vagy kevesebb. Meg aztán — 30 év után — most rendezkedtek be spirálrugógyártásra is. Ez azt jelenti, hogy spirálrugókban is utolérhetetlenek lesznek! Így jubilálnak a Licsájerék; mindent a vevőért.

— Nyen jó hírekkel várom szeptember 15-én.



Hatalmas méretelben is imponáns a Licsájer-cég rugóellenőrző gépe.



A magy. kir. DOHÁNYJÖVEDÉK

külön töltésű, 20 féle válogatott keleti dohányból készült

„EXTRA”

cigarettaival

várja a

„Szent Istvánra”

érkezőket.

NIKOTEX-

minőségben is kapható!

CORDATAC

a tökéletes autónneve

AZ 1940. ÉV LEGNAGYOBB MŰSZAKI MEGLEPETÉSE AZ „EZREK MOTORJA”

A PUCH TYPE 125!

Kiragadni a motorkerékpárt „előkelő” helyzetéből és ezreknek hozzáférhetővé tenni: ez ma, a motorosítás korszakában a jelszó! És hála a műszaki tudomány, az anyagismeret fejlődésének és a korszerű gyártási folyamatok tökéletesedésének — a kérdést sikerül is maradéktalanul megoldani, az eredmény a mai teljesítőképés és olcsó, igénytelen és megbízható motorkerékpár, mely ezek kezében hatalmas fegyvere a motorosításért vívott diadalmas küzdelemnek.

Hogyan sikerült a megoldás? A felelet egyszerű: csökkenteni a gép súlyát, egyszerűvé tenni műszaki megoldásait és ennek megfelelőleg kisebb hengerűrtartalma, de a régi nagyobb motorok teljesítményénél alig alacsonyabb munkatejesztésű motorral ellátni. Az ilyen gép — természetesen jó „istálló-ból” kell kikerülnie — hegymászóképesség, csúcssebesség, vonókészség és élettartam dolgában nem marad el sokkal nagyobb testvérétől, élettartama és megbízhatósága semmivel sem csökken, viszont beszerzési ára és főleg üzemköltsége csak töredéke a nagyobb gépnek. És ráadásul: a könnyű súly és egyszerű konstrukciós megoldás annyira könnyen kezelhetővé teszi, hogy a legavatatlanabb kezében is hű és használható „szerszám-má” lesz, stabilitás és kormányozhatóság szempontjából pedig szinte fejjel lefelé ver a nagyobb és nehezebb gépet.

Most már megértjük: miért valósították tettebe a motorépítés egyik legnagyobb meglepetését, az új Puch type 125-öt, mely a közeli hetekben hatalmas sorozatban már nálunk is kapható lesz? És mely a műszaki és kereskedelmi szakemberek egyöntetű véleménye szerint valóban az „ezrek motorja” lesz Magyarországon.

A mintadarabon azonnal látszik, hogy a kis, alig 80 kiló súlyú gép a Steyr-Austro Daimler-Puch-műveknek abból a kohójából került ki, mely évtizedekkel ezelőtt forradalmi lendülettel emelte olyan tökélyre a kétütemű motort, hogy az ma diadalmasan veszi fel a versenyt teljesítmény dolgában a négyüteművel, megbízhatóság, munkabírás és takarékoság szempontjából pedig veri. Felismerni a szépvonaltú és ízléses kivitelű gépen mindazokat a jellemző műszaki különlegességeket, melyeknek a Puch-motorok világhírnevüket köszönhetik. Elsősorban a 124 kcm-es motort kell felemlítenünk, mely ugyanabban a kétütemű megoldásban épült, mint 200 és 250 kcm-es testvérei. A kisebb hengerűrtartalom azonban lényeges teljesítményfokozással járt, hiszen tudjuk, hogy a kishengerűrtartalmú, kétütemű aránylag nagyobb lóerőt teljesítményt nyújt, mint nagyobb testvére. Ennek köszönhető, hogy a 124 kcm-es motor közel hat lóerőt teljesít, ami közeljár a literenkénti 50 lóerős teljesítményhez. Hogy ez a kb. 80 kilós önsúllyal párosulva milyen mozgékonyt, hegy-

mászóképességet és gyorsulást eredményez, azt csak az tudja, aki kissé tisztában van a súly-lóerő arány hatalmas jelentőségével.

A kishengerűrtartalmú, kétütemű Puch-motor azonban nemcsak teljesítmény szempontjából meglepetés, hanem műszaki megoldásainál fogva a takarékoságot is eddig nem ismert szintre emeli. A Puch type 125 fogyasztása 100 kilométerenként 2.35 (!) liter motalkó-olajkeverék. Ez a fogyasztás úgynevezett normál fogyasztás, nem önkényes gyári adat, hanem német állami szerv hatósági megállapítása az efajta vizsgálatoknál és méréseknél kötelező előírások és kísérleti folyamatok figyelembevételével. Tehát: átlagos terhelés mellett, a csúcssebességnél 20 százalékkal kisebb iramban és korántsem tökéletes útviszonyok mellett mérték ezt a 2.35 literes normál fogyasztást, ami annyit jelent, hogy mérsékelt sebességben a gép még ennél is kevesebbet fogyaszt.

Kis hengerűrtartalma és súlya ellenére is hiba volna a Puch 125-öt az úgynevezett kismotorok osztályába sorolni. Robusztus építése, 25 wattos világítása, olajban futó, teljesen tokozott motorlánc, háromsebességes váltója, ballongumija, belsejékei, elektromosan ponthegesztett erős váza, szabályozható lengőnyerge, préselt acél parallelogramm elsővillája, 155 kilós terhelhetősége és közel 80 kilométeres csúcssebessége olyan műszaki megoldásokra, felszerelésre és teljesítményre vall, mely túlhaladja azt, amit az úgynevezett kismotor teljesít. Ehhez járul a tökéletes terepkészsége, mely a kis Puchot komoly terepjárművé avatja, tehát nincsen a jó utakhoz kötve, hanem a legelhanyagoltabb úttalan úton is úgy mozog, mint a legnehezebb hadsereg-motorkerékpár.

Az új Puch type 125 az ország motorosításának hathatós tényezője, megjelenése elé a magyar motorosvilág nagy érdeklődéssel néz, hiszen külön meglepetés lesz rendkívül olcsó ára.

Mi jellemzi műszaki szempontból a Puch type 125-öt?

Motor: egyhenger, kétütemű, egyenáramöblítésű, kétkipuffogósóves, kétütemű, nagyteljesítményű, 2×38 mm. furat, 55 mm. löket, 124.752 kcm. hengerűrtartalom. Könnyűfém dugattyúk. 5.4 lóerő, 43 lóerő liter-teljesítmény.

Gyújtás-világítás: 6/25/35 wattos egyenáramú villamos berendezés, feszültség szabályozó dinamó, akkugyújtás. Nagy 130 mm.-es fényoszóró, 25/25 wattos Biluxégök, a kormányról szabályozható fénytompító berendezés. Villanykürt, kilométerszámláló és sebességmérő.

Váz: Zárt csövöz, elektromosan ponthegesztett kivitelben.

Elsővilla: Préselt acél parallelogramm villa beépített lökésállóval.

Erőátvitel: Olajban futó teljesen tokozott elsőlánc. Háromsebességes váltó.

Fékek: Könnyen állítható, nagyméretű fékek, egyenként 47 cm² hatékony fékfelülettel.

Nyereg: Állítható lengőnyereg, mely a legkülönbözőbb terhelésekhez szabályozható be. Beállítható lábtartók.

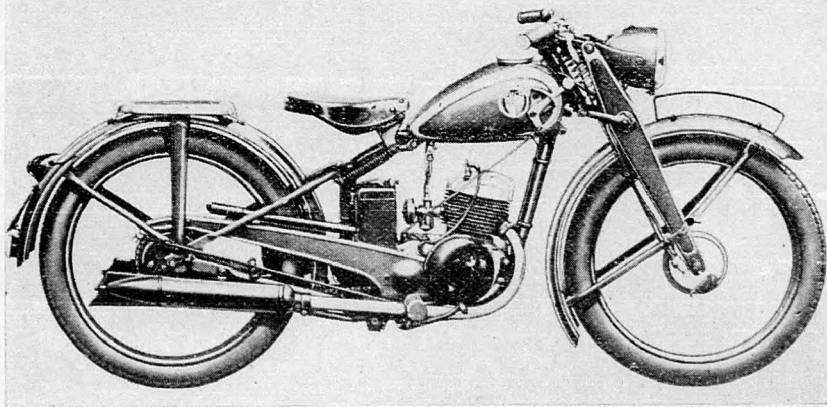
Gördülő részek: Drótbetétes 2.5×19-es ballongumik mélyágazású 2×19-es kerekeken.

Üzemanyagrendszer: 8.8 literes nyereg tartály, flexibilis benzinevezeték, nagyméretű betöltőnyílás, tartalékcsap. Automatikus karburátor, légszűrő, könnyű indítást elősegítő berendezéssel.

Súlyadatok: Teljes súly (teli tartállyal) 88 kg. Teljes terhelés 155 kg.-ig.

Méreték: Magasság 90 cm., kerék-táv 125.5 cm., nyeregmagasság 70 cm., a motor talajmagassága 13 cm.

Teljesítmény: 76–80 km.-es sebesség, két személy terheléssel 70–75 km. Gyorsulás harmadik sebességben 30-ról 60 km.-re szóló 15 mp., utassal 22 mp.



Virgunc elevelenséget sejtett a robusztus építésű Puch 125, mely azévad egyik legnagyobb műszaki meglepetése!

A GYUJTÓGYERTYA TERMÉSZETRAJZA

Új gyertyákkal
üzemanyagot takarítunk meg?

(5. közlemény)

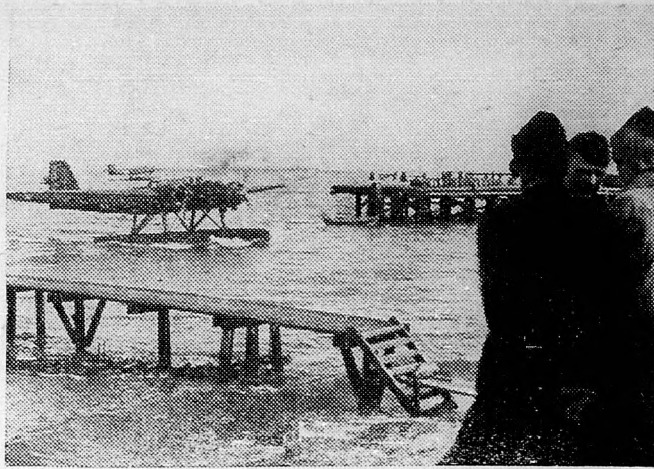
Természetesen korántsem mindegy, hogy a gyertya miképpen gyújtja meg a gázkeveréket, mert ehhez nem csupán egyszerű szikra, hanem kellő intenzitású és a robbanótér megfelelő pontján képződő szikra kell. A szikra intenzitása, tehát ereje, a gyújtóberendezéstől (mágnes vagy gyújtótekeres) és elsősorban a szikraköz nagyságától függ. A szikra „helye” viszont a gyertya építésétől és a hengerben való elhelyezésétől függ, minél rejtettebb a szikra helye, annál kedvezőtlenebb az elhelyezése és viszont.

A szikraköz nagysága és a szikra „helye” nagyban befolyásolja a gyertya munkáját és lehetővé teszi, hogy ugyanaból az üzemanyagmennyiségből több kilométert esikarhassunk ki, feltételezve, hogy motorunk megfelelő állapotban van, a karburátor beszabályozása helyes és az előgyújtás beállítása sem hagy kívánni valót. Nagyon fontos, hogy a megfelelő hőértékű gyertyát használjuk, mert a túl magas hőértékű gyertya hideg marad és hamar elpiszkolódik a városi forgalomban, a túl alacsony hőértékű viszont az országút vagy kapaszkodó erőltetett üzemében túlmelegszik. Mindkét esetben hiányosan használjuk ki az üzemanyagot, illetve mivel a teljesítmény csökken: bár fogyasztásunk a normális, kevesebb kilométert teszünk a csökkent teljesítmény következtében, végeredményben a kelletnél több üzemanyagot használunk el.

Bebizonyított tény, hogy a szikraköz nagysága (tehát a gyertya körmeinek egymástól mért távolsága) és különösen a szikra „helye” a robbanótérben nemcsak a könnyű beindítást és sima szabadonfutást befolyásolja, hanem hatással van a fogyasztásra is. Pontos kísérletek mutatták ki, hogy ha a szokott 0,6 mm-es szikraközről 0,9 mm-re megyünk fel, úgy 3 százalékos fogyasztáseszkendést érünk el.



Pontos munka és ellenőrzés: ez biztosítja a híres Bosch Pyranit szigetelőtest utólérhetetlen minőségét.



A háború a motor nagy tűzpróbája. A Bosch gyújtás és gyertya a Csatorna felett is sokszorosan bizonyította be utólérhetetlenségét.

Nagyobb szikraköznel nagyobb gyújtófeszültségre van szükség, a gyújtóberendezés, kábel és a szigetelés erősebb terhelést szenved, de fokozottabb mértékben „fogynak” az elektrodok is. Ha gyújtóberendezésünk jóminőségű, úgy az 1,0 mm-es szikraköz is felmehetünk, anélkül, hogy gyújtótekeresünk felmondaná a szolgálatot, ennél magasabbra menni azonban veszélyes. Tudnunk kell ugyanis, hogy amíg 0,6 mm-es szikra közhöz kb. 6000 voltos feszültség kell, addig 1,0 vagy éppen 1,2 mm-es szikraköznel már 10.000–12.000 voltra emelkedik a szekundér feszültség. A magasabb feszültség természetesen jobban veszi igénybe a szigetelést és ha a transzformátor (mágnes-tekeres vagy gyújtóeszeve) ráadásul már elérte üzemi hőfokát, úgy azzal a veszéllyel kell számolnunk, hogy a szigetelés nem áll helyt és belső áttűtés képződik. A korszerű Bosh gyújtótekeresek általában rendkívül megbízhatók és jól bírnak az 50 százalékos túlterhelést is, feltéve, hogy olyan helyen vannak beépítve, ahol a hűlésnek nincsen akadálya.

Kísérleti eredményekkel mutatták ki, hogy az olyan gyertyákkal kisebb az üzemanyagfogyasztás, melyek szikraköze mélyebben ér bele a robbanótérbe, tehát a szikra nem a gyertya „mélyében” képződik, hanem a menetes részen jóval kívül eső körmök között. Érthető ez, mert az így elhelyezett szikraközben átugró szikra sokkal intenzívebben és biztosabban gyújtja meg a gázkeveréket és jobb gyújtást kapunk még abban az esetben is, ha a gázkeverék benzínben szegényebb vagy pedig olyan az üzemanyag, mely nehezebben gyújtható meg. Ha tehát takarékoság okából szegényre van állítva a karburátorunk, azaz motorunk a normálisnál valamivel „szárazabb” keveréket szippant, mégis tökéletes lesz a gyújtás és egyetlen robbanás sem marad ki. Tudjuk jól, hogy a gyújtás kimaradása szabálytalan üzemet és teljesítményvesztést (kilométervesztést) jelent, látjuk tehát, hogy a jó gyújtás (jó gyertya) milyen befolyással van a takarékos üzemre.

Bosh felismerte mindezen kérdések gyakorlati jelentőségét, közepes és alacsony (tehát a mindennapi életben számbajövő) hőértékű Pyranit szigetelésű új típusú gyertyáit ezért úgy alkotta meg, hogy a szikraköz a gyertya testén kívül legyen, tehát mélyen és szabadon érjen bele a robbanótérbe. Hogy ezáltal mekkora üzemanyagtakarékoságot és milyen teljesítmény-növekedést érünk el, azt csak akkor látjuk, ha régi típusú vagy elavult gyújtógyertyáinkat a legújabb típusú Bosch-gyertyákkal cseréljük ki.

A szikraköz távolítása a gyertya testétől azonban nem minden gyertyagyármánynál lehetséges, aminek az oka abban az igénybevételben rejlik, melynek a szigetelőtest van kitéve. A robbanótérbe mélyen bepillantó szikraköznel a szigetelőtest egyrésze teljesen és védelem nélkül van kitéve a robbanás okozta hőnek, a beszívott hideg gázok hűtésének, tehát olyan hőmérsékleti különbségeknek és termikus túlfeszítéseknek, melyeknek csak egészen különleges anyagból, különleges eljárásokkal készült szigetelőtest képes hosszabb ideig ellenállni. Itt jelentkezik a híres Bosh Pyranit szigetelőtest óriási előnye, korlátlan ideig áll ellen a „bombázásnak”, anélkül, hogy repedne vagy pedig szigetelő tulajdonságai megváltoznak. Megértjük tehát, miért gazdaságos régi, elavult gyertyáink helyett sorozatnyi megfelelő hőértékű, új típusú Bosch-gyertyával meglepni a motorunkat, hogy minél jobban használhassuk ki havi motalkódagunkat?