

ÁRA  
40  
FILLER

# AutóMotor

XIII. ÉVF. 7. SZ. 1941. JÚLIUS 15

Puskagyakorlat — motor-  
kerékpáron. Jó idegzeit,  
egyensúlyérzés, gyakor-  
lat és pompás stabil  
BMW kell ehhez.





**MINDÉG  
TÖKÉLETES A  
KRONPRINZ  
KERÉK**

VEZÉRKÉPVISELET:  
**PERNYE KÁROLY**  
Budapest, VI., Jókai ucca 12



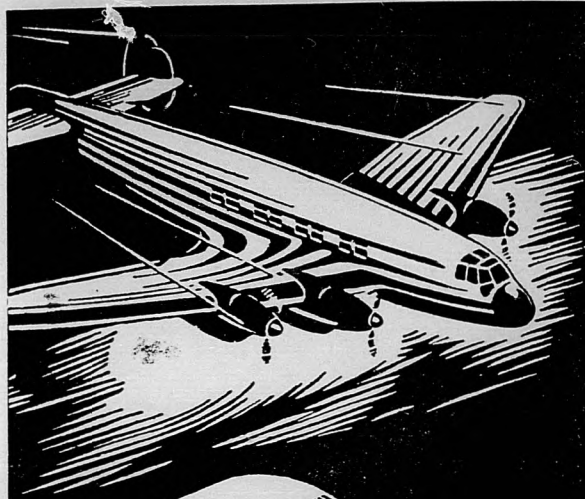
*Elég jól hallható országuton kocsija  
szériaszertű felszereléséhez tartozó  
kürt hangja?*

Ha gyenge, szereltesen a legközelebbi  
BOSCH szolgálatnál

**többhangú BOSCH kürtöt,**

amely előzésnél nagyobb biztonságot nyújt  
A BOSCH SZOLGÁLATOK minden  
autóelektromos munkában speciálisták

**BOSCH RÓBERT KFT, BUDAPEST**



**FAG  
GOLYÓSCSAPÁGY  
KÉPVISELET**

**HESZ ÉS TÁRSA**

**BUDAPEST, VIII., PRÁTER-U. 22**

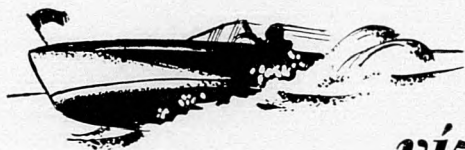
**TELEFON: 131-715 ÉS 135-155**



*levegőben*



*földön*



*vízen*

*mindenütt*

**VARTA**  
*akkumulátor*

*Gyártja:* **TUDOR**  
**AKKUMULÁTORGYÁR RT.**

**BOGE**

*olajlökhárító k*

**BOGE**

*Silentbloc perselyek*

MAGYARORSZÁGI VEZÉRKÉPVISELETE:

**BOSCH**  
**ROBERT KFT**

V., VÁCI-ÚT 22 TEL.: 299-180

**PROTEGOM**

==== SZABADALMAZOTT ====

**GUMIKONZERVÁLÓ ÉS REGENERÁLÓ SZER**

amely mindennemű gumikészítmény (pneumatik, kerékpárkőpeny, ipari, léggömbök és háztartási gumitárgyak) élettartamát annak három-négyszeresére emeli.

A következő adagolásban kapható:

- 3 deci (kisautókhoz, 6 kerék) . . . . . 12.— P
- 1/2 liter (nagyautókhoz, kis teherautókhoz) . 18.— P
- 1 liter (nagy teherautókhoz) . . . . . 36.— P
- Egy kerékpár kőpenyéhez . . . . . 90 P
- Gázlárchoz és kisebb gumicikkekhez . . . . 50 P

Használati utasítás minden üveghez.

**11 éves kísérleti múlt!**  
**4 éves gyakorlati eredmény!**  
**Számtalan referencia levél!**

**Kapható:** minden jobb autófelszerelési szaküzletben, kerékpár-, háztartási-, festék- és illatszerkereskedésben.

**Protegomozás az ország összes Opel serviceiben**

Magyarországi vezérképviselet:

**Protegom Patent** műszaki és kereskedelmi vállalat  
Budapest, V., Hollán-utca 22. Telefon: **115-543.**

**Autórúgók és spirálrúgók**

**BÁN LÁSZLÓ** V., Vág-utca 5.—Telefon: 291-121.  
**Gyártás és javítás, készrúgók** minden márkához raktáron.

# DKW

*motorkerékpárok*



MR 5233/150

*minden célra,*

*minden igénynek,*

*minden árszinten*

**MAJLÁTH, LEHEL-U. 2**

## Előgyújtás

Vége sikerült révbé juttatni a KTT sokat hányódott hajóját a korlátozásoktól és a motorsportot fenyegető pénztelenségtől viharos tengeren. Újra megkezdődött a rendszeres munka, az elmúlt vasárnap ismét motorberregéstől volt hangos a rákosi nagyrét. Igaz: ez a motorberregés kissé halk volt, mondhatni, a rádió szalózneneke volt a hajdani nagy KTT-tornák szimfónikus zenekarához képest. De hiszen vannak, akiket a rádió szalózneneke is kielégít, különösen akkor, ha — jobb másorszámban, nagyobb orkeszter nem akad. És mivel kilátás van arra, hogy a KTT ismét azzá fejlődik, ami volt: hát ne bíráljuk az újrászületett zsenge gyermeket.

A KMAC vállalta a biztosítások anyagi részét, a főkadály elsímult. És ismét megindulhat a teremtő munka, a magyar motorosok egyetemi szemináriuma. Ahol megtanulhatják a motorozásnak azt az ezerfortélyát, mely a motorost különbözteti meg attól, aki csupán — motoron ül. És ahol olyan tudásra tehetünk szert, mely tudásra a mai különleges helyzetben nagyon nagy szükség van.

\*

Mintha fel sem fedezték volna a szilánkmentes üveget? Mintha nem volna hűsz eszendeje is annak, amikor megszűntek azok az autószelevedő és ablaküvegek, melyek karambol esetén nem srappelleznek szerte ezer és ezer vakokintézetének létszámát gyarapító szilánkot? És mintha az illetékesek nem vennének arról tudomást, hogy a külföldön már régen kötelező minden közhasználatú gépjárműnek, tehát taxinak, busznak a szilánkmentes biztonsági üveg használata.

A szilánkmentes üveg alig drágább a közönséges ablaküvegnél. Az emberi szem viszont mindennél értékesebb. Miért nem léptetik nálunk is életbe a ma már világszerte elfogadott rendszert? Azt hisszük, hogy a bombaüzletnek örvendő taxivállalatok és az igen jövedelmező autóbuszüzemek aligha éreznék meg azt a kiadást, melyet az üvegek kicserélése okozna. A viteldíj nem olcsó, a méregdrága tarifát fizető utas joggal megkívánhatja, hogy az igénybe vett járművön minden olyan biztonsági felszerelés fellelhető legyen, mely az emberi élet és a legfontosabb érzékszerv, a látás megóvásáért alkalmas!

\*

A rémhír az a bolondgomba, melyet az emberi butaság trágyáz. És ma — minden szigorú intézkedés ellenére —

vígán burjánzik a bolondgomba, hiszen a növekedéséhez szükséges fentevezett nyersanyagok ugyancsak nem vagyunk hiányában. Már az automobilizmus terén is megjelentek a pihegő rémhírnökök, akik a bizalmas beavatottság, a jólinformáltság látszatára vágyakozón a leghetetlenebb ökörséggel hozakodnak elő.

A minap azt a hírt terjesztették, hogy a városi vámoknál titkosrendőrök jegyzik fel a hétvégén a fővárost elhagyó kocsikat, hogy azok „E” betűjét megvonják. Nos, a vámoknál nincsenek detektívek. És ha mégis vannak, úgy nem a járművek rendszámai iránt érdeklődnek. És eddig egyetlen E betűt nem vontak meg azon a címen, hogy a kocsi tulajdonosa, mondjuk, a Balatonra ment.

\*

A jobboldali hajtás bevezetése nem okozott különösebb zökkenőt. Valóban alkalmasabb időpontot keresve sem lehetett volna találni a rendszerváltoztatásra, mint a máit, amikor a forgalom alaposan meggyűrült. Bezzeg más lett volna a békeévekben, amikor egy-egy nyári vasárnapon több ezer autó, motor és egyéb jármű lepte el a balatoni országot.

A hatóságok mindent elkövettek, hogy felhívják az országotak vándorait a rendszerváltozásra. Mint tudjuk, a fővárosban és környékén csak késő ősszel térnek át a jobbrahajtásra, azokra a pontokra tehát, ahol a hajtási irány megváltozik, jól látható jelzőtáblákat helyeztek el. De máshol: alig találni jelzést. Pedig nem ártott volna, ha az új rendszert hirdető táblákat mindentüvé elhelyezték volna. Mert nem mindenki hallgat rádiót és olvas újságot. És a tanyai világ lovaskocsit hajtó magyarjai között egészen biztosan sokan akadnak, akik még nem szereztek tudomást az új rendről.

\*

Még mindig akadnak rengetegen, akik nem akarnak tudomást venni arról, hogy a fényszóróra ragasztott

kék vagy zöld papiros szabálytalan és nem felel meg az elsőtétítéssel kapcsolatos légvédelmi szabályzatnak. Csakis a hatóságilag megvizsgált és jóváhagyott fényvédőernyők szabályszerűek és akinek ilyen nincsen a járművén, azt már nappal is feljelentik, mert az ernyőknek nappal is a fényszórókon van a helyük. Különösen a kerékpárosokkal van sok baj, pedig a kerékpárra alkalmas fényvédőernyő ára néhány fillér, beszerzése nem okoz komoly megterhelést. A pénzbüntetés — sokkal drágább.

\*

A gumik ma pótolhatatlanok és magánember a fennálló rendelkezések értelmében gumipótlást nem kaphat. Ha tönkre megy a gumija, úgy járhat gyalog, vagy akár villamoson.

A nyári hőség nagy gumikoptató, mert minél forróbb a gumi, annál lágyabbá válik és annál erősebben fogy. Ugyeljünk tehát kétszeresen arra, hogy gumink mindig langyos legyen. Ha tehát kint járunk az országon, úgy nem árt félóránként megállni a kút mellett és teli vödörrel jól nyakonönteni a kerekeinket.

\*

Ismét több levélbeli érdeklődés futott be hozzánk: használható-e a motalkójegey nélkül kapható faszesz (metilalkohol) motorhajtásra? A válasz: használható, de — nem ajánljuk. A faszesz — a különféle becenevek kapható motorelixírek majdnem kizárólag faszeszt tartalmaznak — kalóriaértéke igen alacsony, lényegesen több fogy belőle, mint a motalkóból. És mivel a faszesz égési termékében rengeteg a maróhatású hangyasav, hamarosan tönkretesz a motort. A faszeszhez kevert motorolaj nem közömbösíti ezt a savat, legfeljebb arra szolgál, hogy a szárazon futó szelepek és szelepvezetékek nyirkosítását szüntesse meg.

## LICSÁJER JÁNOS

### SPIRÁL RŰGÓK



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

1100, 1500 Fiat, Lancia, Fugusza, Aprilia, Artana, Opel, Kapitán rűgók raktáron

# Megállja a helyét a villamos-üzemű gépkocsi?

(Hozzászólás az *Autó-Motor* cikkéhez)

(Legutóbbi számunkban foglalkoztunk a villamoserejű gépkocsi kérdésével. A benzin helyett villamosüzemű jármű kérdése ugyanis ma rendkívül időszerű és sokat foglalkoztatja azokat, akik nem egyéni, hanem nemzetgazdasági szempontból foglalkoznak ezzel a problémával. Cikkünkkel kapcsolatosan, hozzászólás formájában közülük egyik olvasónk értékes cikkét, mely új szempontokból világítja meg a villanyautomobil kérdését.)

A villanyautó nem újkeletű, nem új a gondolat és nem új a kivitel. Hiszen már 1900-ban, a párizsi világkiállításon ott szerepelt a villanyautó, melynek tervezője és építője nem volt más, mint Ferdinand Porsche dr., a német versenykocsik és a népautó világhírű tettevalósítója. És a bécsi Lohner cég néhány évvel később már sorozatban gyártotta a villanyautót, nem kevesebb, mint hét típust.

A villanymotoros gépkocsi a városi forgalom tipikus járműve. Összes előnyei a városi forgalomra predestináltak: az azonnali indíthatóság, a jó gyorsulás alacsony csúsebesség mellett, állandó, tökéletes üzemképesség a legnagyobb fagyban, csekély karbantartási és javítási költség, tisztaság, szagtalan és zajtalan üzem, tökéletes tárolás fűtlen helyiségben is, síma, zökkenésmentes gördülés és indulás, egyszerű kezelés, igen csekély gumikoprtás, olcsó üzem és rendkívül csekély olajfogyasztás. Hátrányai a városi forgalomban nem nyomnak a latban, mert a kis akció sugar és az alacsony csúsebesség a városi forgalomban nem döntő tényezők. A statisztikák ugyanis kimutatták, hogy városi forgalomban a napi teljesítmény átlagban 40 kilométer, ehhez a villanyautó akkujának egyszeri éjszakai feltöltése bőségesen elegendő. A villanyautó nagy előnye a városi forgalomban főleg abban jelentkezik, hogy a sokszori indítás és leállítás nem növeli a fogyasztást, mint a benzinüzemű kocsinál, mely télen üzemanyagának legnagyobb részét arra használja fel, hogy a gyakori és hosszas állás után lehűlt hűtővizet melegítse ismét fel.

A villamos gépkocsi főleg a városi, illetve helyi teherfuvarozás terén rejti

hatalmas lehetőségeket: mint postajármű, taxi, betegszállító, tűzoltókocsi stb. nagyszerűen beválik. Főleg mint tűzoltóautó megbecsülhetetlen a villanyosüzemű jármű, mely melegítés nélkül azonnal teljesen üzemképes és roppant gyorsulása következtében kisebb csúsebessége ellenére is hamarabb ér célhoz a sűrű forgalomban, mint benzinüzemű testvére.

A német Reichspost régen felismerte a villanyautó lehetőségeit és sorozatos kísérletek után határozta el magát a villanyautók rendszeresítésére. Ezek a kísérletek igen érdekesek voltak. Kitűnt, hogy a villanymotoros busz sokkal nagyobb átlagokat fut a városi forgalomban, mint a benzines társasgépkocsi. Egymástól 300 méterre eső megállóknál a villanyautó kereken 10%-kal nagyobb útvonal-átlagokat ért el, mint a benzinüzemű, ha az állomások csak 200 méterre voltak, úgy már 16% volt a nyereség, 30 méteres megállósűrűség mellett viszont nem kevesebb, mint 90% (!). Ez a meglepő kísérleti eredmény annak tudható be, hogy a villanyautó sokkal jobban gyorsul és minden kapcsolási idővesztés nélkül éri el pillanatok alatt csúsebességét. Az a körülmény pedig, hogy a villanyautó a megállóknál való vesztégléskor nem fogyaszt, hiszen az áramot kikapcsolja a vezető: nagy megtakarítást jelent a benzinmotorral szemben, mely a várakozáskor, ha lassú útban is, de szabadonfutásban pörög és — fogyaszt.

Rendkívül érdekesek voltak a schwechat-i söröződe (Wien mellett) kísérletei. A hatalmas vállalat kimutatása szerint a háromtonnás benzinüzemű teherkocsijai a városi megállás és újraindulás miatt a normális fogyasztásnál 1.6–1.8-szor többet igényeltek üzemanyagban. És a javítási számlák olyan magasra rúgtak, hogy azokat kilométerenként 10 Pfenniggel kellett számításba venni. A vállalat erre áttért a villamos teherautókra. A javítási költség kilométerenként 1.2 Pfennigre esökkent. A sörös-

hordókat kihordó teherkocsik naponta 40–70 kilométeres távot teljesítenek és átlagban 80–130 izben állanak meg és indulnak újra. Az üzemköltség analízise a következőket mutatta: benzinüzemmel 11.90, nyersolajmotorral 7.59, villamosüzemmel csupán 3.52 márka volt a költség naponta.

A villamosautó gazdaságosságának megítélésénél figyelembe kell venni a jármű rendkívüli élettartamát. Nem ritka az olyan villamos teherautó, mely 20–30 éve van üzemben, közben csak az akkumulátortelep szorult javításra. A Deutsche Reichspost 1912 óta használ két háromkerekes villanyautót és velük együtt az 1921, 1922 és 1923-ból való esomagszállító villamos teherkocsik mindennapos üzem mellett még ma is vigan futnak. A berlini villamos utcseprőkocsik 1911 óta vannak mindennapi üzemben. Átlagban megállapíthatjuk, hogy a villamosautó élettartama a benzin- vagy nyersolajüzeműnek háromszorosa. Ilyen élettartam és alacsony üzemi költség mellett a villanyautó 10–20%-kal magasabb beszerzési ára nem nyom a latban. De előnyös a villanyautó az anyagcserélődés szempontjából is. Üzemanyaga nemzetgazdasági szempontból mondhatni ingyenes, mert hiszen akkumulátorját éjszaka töltik, amikor az áramfejlesztő dinamók a városi világítás, az ipari fogyasztás, a villamos közlekedés stb. kiesése miatt mondhatni üresen járnak. Igaz, hogy felépítésükhöz igen sok nyersanyag kell, egységenként vagy 40 kiló vörösréz (a motorok kollektoraihoz) és kb. 5–600 kiló ólom (az akkutelephoz), ez az anyag azonban nem fogy és a kocsi élették végén szinte hiánytalanul nyervehető vissza. Óriási a megtakarítás a szűken levő kenőolajban, amíg a benzinmotoros teherautó száz kilométerenként átlagban 0.7–0.8 kilogrammot fogyaszt, addig a villamoskocsi 0.1 kilogrammal éri be és nincsen szüksége magasértékű, hőálló és drága motorolajra, hanem egyszerű és olcsó csapágyolajra.

A gumikopás (ugyan mi ennél időszerűbb ma?) terén is igen érdekes számadatok adódtak a hivatalos kísérletek során. A villamosautó gumifogyasztása a benzines vagy egyéb üzemanyagú robbanómotoros gépkocsival szemben annak csupán 70%-a. Ez annak tudható be, hogy a villanymotor rugalmasan síma hűzása és gyorsulása, alacsonyabb csúsebessége igen kedvezően befolyásolja a gumikopást.

Látjuk tehát, hogy a villamosautónak igenis van létjogosultsága. És nemcsak ma, amikor anyagcserélődési szempontok kormányozzák a közlekedést, hanem a boldog békevilágban is, amikor a villamosüzemű gépkocsival elérhető megtakarítás szintén nyom a latban.

Különböző márkájú

**H A S Z N Á L T  
MOTORKERÉKPÁROK!!**

Nagy választék  
Olcsó árak  
Fizetési könnyítés

ez jellemzi a nagymultú

**BAUER T. céget**  
VI. Izabella-u. 98. Tel: 120-912

Eredeti  
**ARDIE**  
alkatrészeket raktárról szállít.

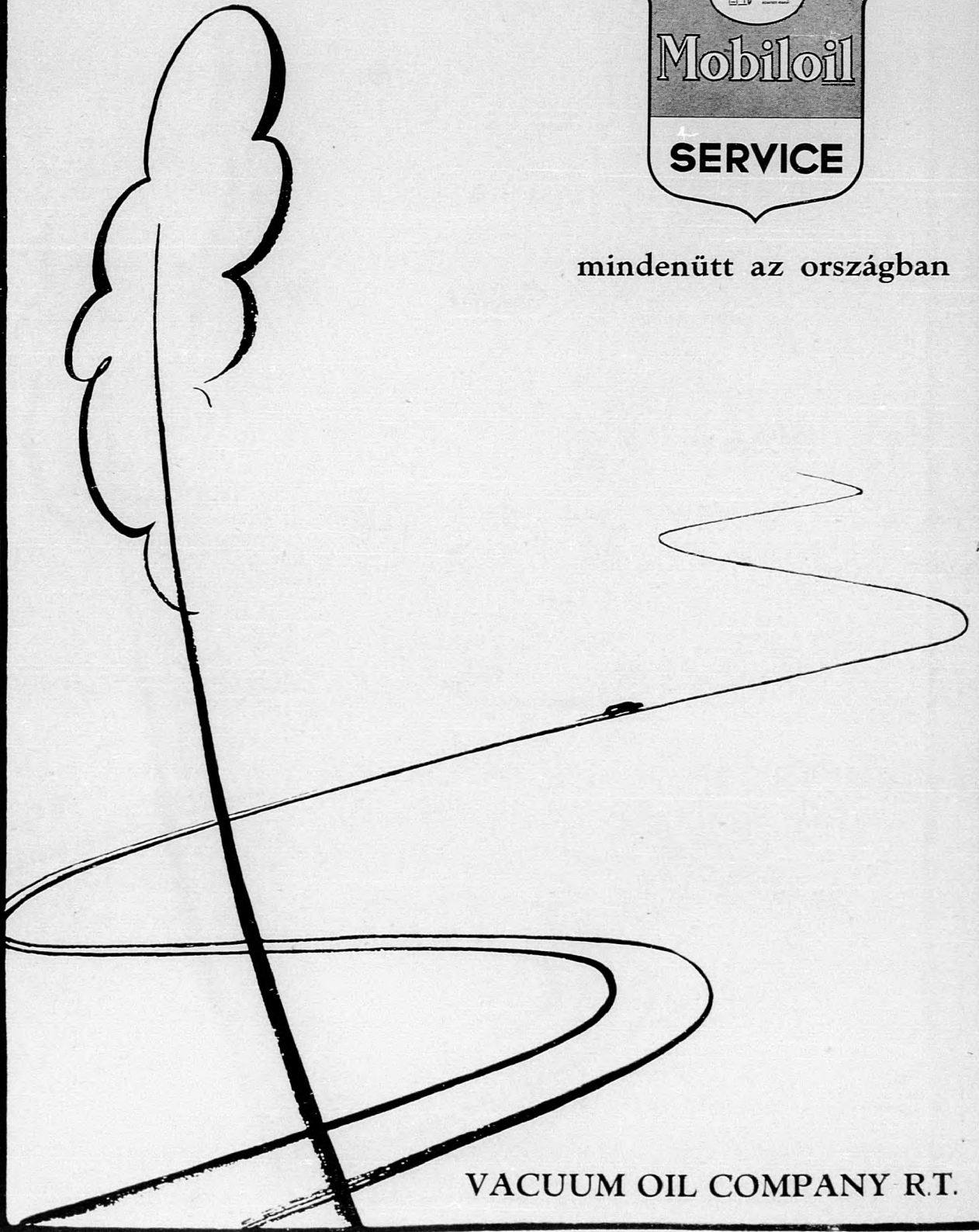
**Olajos, piszkos**  
ballonkabátját,  
kocsibélését  
(ez utóbbit kiszérelés nélkül a helyszínen is)  
tökéletesen és olcsón  
**ATLANTIS**  
kelmefestő tisztít

Központ: VI., Hegedűs S.-u. B. T.: 224-510  
Fiókok: IX., Lónyay-u. 51.,  
Pestszenterzsébet, Kossuth L.-u. 44

**CYKLOP**  
GARAGE — SERVICE  
a városközpontjában  
**CSÚSZÁSTGÁTLÓ  
PNEUMATIC RECÉZÉS  
HIDRAULIKUS EMELŐ**  
Teljes service P 10.-  
VII., Nagyatádi Szabó-utca 24.



mindenütt az országban



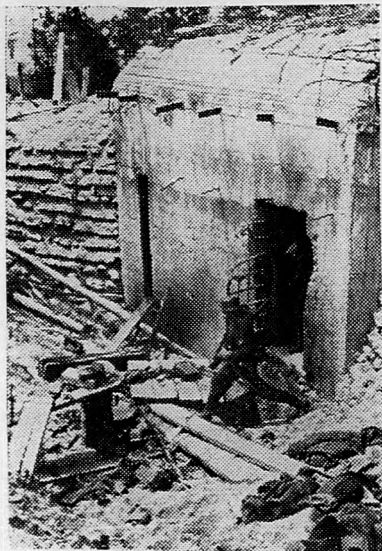
VACUUM OIL COMPANY R.T.



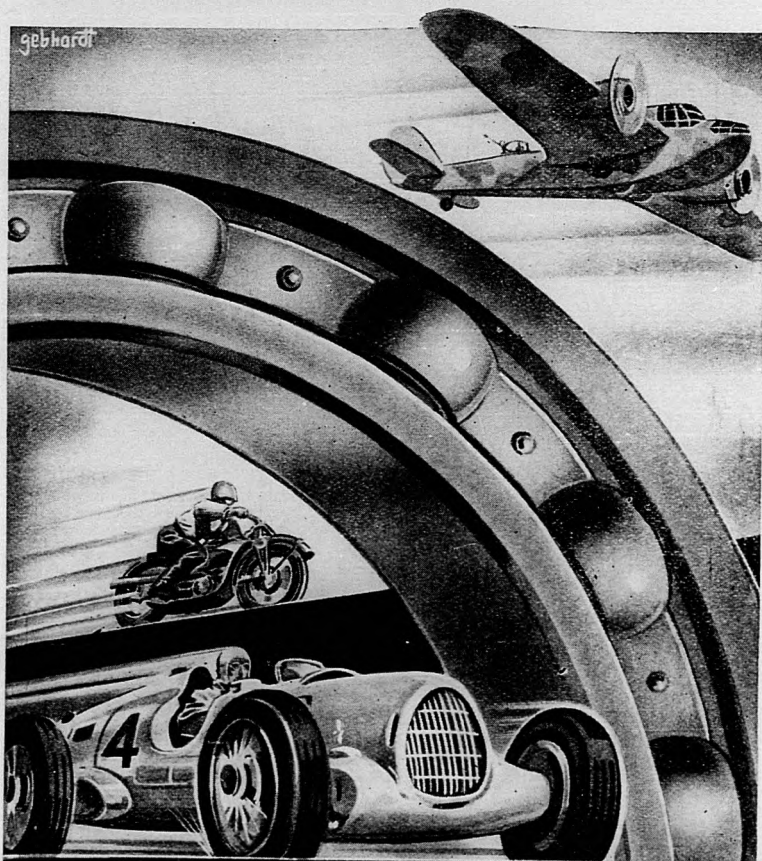
Mentőbója a Csatornában. Élrelmizert és kényelmes pihenőt biztosítanak a Csatornán elszórt mentőbóják a lelőtt repülőknék.



Zsákmányul esett szovjet harcokcsik a keleti arevonatio...



Romhalmaz a Sztalin-vonal egyik páncél-erődje. A német nehéztüzérség jó munkát végzett.



**NINCS IGAZA,**

ha tovább vár autójának javításával, most végeztesse el a hengerfúrást, illetve a generáljavítást

**SECUR O**  
GÉPMŰHELLYEL

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

**SKF**

SVÉD GOLYÓSCSAPÁGY RÉSZVÉNYTÁRSASÁG  
BUDAPEST IX. ÜLLŐI-ÚT 55.





Harcokcsiból — kiserőd. Újfajta alkalmazást nyert ez a németek által leküzdött szovjet harcokcsi. Nyilván súlyos üzemzavar miatt vált mozdulatlaná, kezelői erre mélyen beásták a földbe úgy, hogy csak gépágyútornya maradt szabadon. A harcokcsiból így kiserőd lett, bár csak — rövid időre. A földbe ültetett harcokcsi kezelői nem sokáig bírták a német nehéz fegyverek összpontosított tüzét és megadták magukat, mielőtt tellitalálát végzett volna a hatalmas szörnyel.

## SZAKMAI HÍREK

Nagy sürgés-forgás van a **Motorbontónál**. A vevők egymás kezébe adják a kilincset, a sok vékonypénzű motoros nemcsak az olcsó árak, de a jól szortírozott használt alkatrészraktár miatt is szívesen keresik fel a Visegrádi-u. 11/b. sz. alatti **Motorbontó** céget.

Hasonló kép tárul az ember elé az Iza-bella-utca és Podmaniczky-utca sarkán. Itt a **Bauer cég** „rezidenciája” előtt bonyolódik le a perzsavásárszerű forgalom. Ugy cserélnek gazdát a használt motorkerékpárok, mintha csak ingyen adnák azokat.

A napokban a Felka-utcai **Pauliny** cégnél jártunk. Tülszás nélkül állíthatjuk, hogy a rövid, de széles Felka-utcaiban nem lért volna el az 1. autóbusz a sok Csepel és egyéb gyártmányú kismotortól. Ezeknek gazdái, mind bizalommal jönnek szaktanácsért, alkatrészért és javításért a kismotoros körökben oly népszerű **Csepel Motor Szolgálat**-hoz.

## AUTÓMENTŐ ÁLLOMÁS

ÉJJELE-NAPPALI SZOLGÁLAT **TEL.: 290-721**  
**GYÖRFFY, Bulcsú-utca 13**

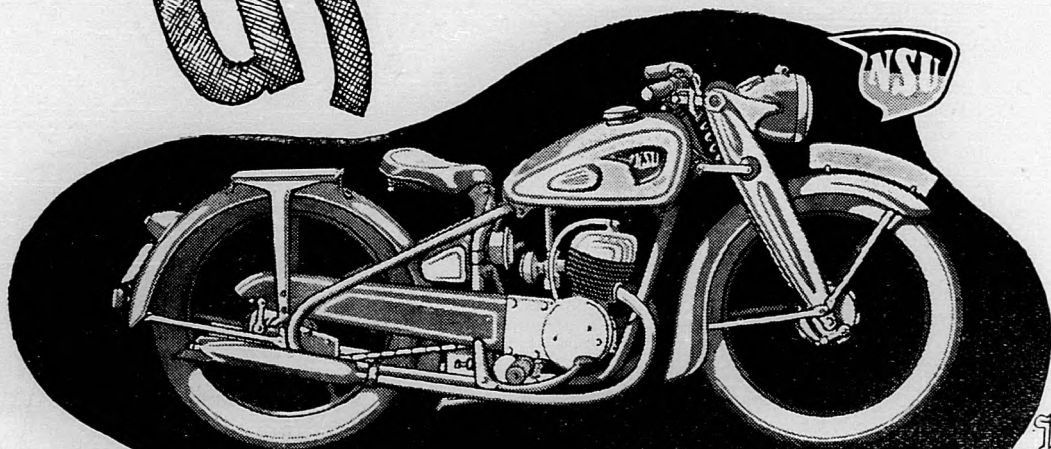
## Pauszka János

AUTÓGUMIJAVÍTÁSOK  
 KÖRVULKANIZÁLÁSSAL  
 ÉS GUMIÁRUK KÉSZÍTŐ ÜZEME

V., WAHRMANN-U. 10

TELEFON: 292-471

Uj



**NSU 125 ZDB**

VEZÉRKÉPVISELET:

**DÖRY ÉS KOVÁTS kft.**

BUDAPEST, VI., ARADI-UTCA 44. — TELEFON: 121-944.

KORSZERŰ KÖZLEKEDÉSI ESZKÖZ:

HIVATÁSHOZ → megbízható

UTAZÁSHOZ → olcsóüzemű

SPORTHOZ → nagyteljesítményű

Konstrukcióban és kivitelben egységes. Beszerzési ára előnyös. Üzemben olcsó. Érdeklődjön a kis NSU tulajdonosoknál.

# Gondolatok a jobbra-hajts körül

Megtörtént a nagy változás, július első napjaiban megszűnt Magyarország a baloldali hajtás és Budapest, valamint környéke kivételével mindenütt a **jobbra hajts, balra előzz** rendszere van érvényben. Részletesen felsorolni azt, hogy hol a két rendszer határmezsgyéje — felesleges. Eleget közölték ezt a napilapok és különben is, igen jól látható és jóval előre figyelmeztető táblák hívják fel a változásra az országút vándorainak a figyelmét.

A jobboldali közlekedés bevezetése által mi is bekapcsolódunk az Európá-szeri elfogadott általános rendszerbe és ha kifogásolni való akad, az csupán az, hogy nem tértünk reá már **öt vagy tíz évvel ezelőtt** a jobboldali hajtásra.

\*

Az új rendszerhez nem könnyű hozzászokni. Fokozott óvatosság legyen a jelszó és amíg tökéletesen hozzá nem szoktunk, csökkentsük lényegesen a sebességünket. De ha hozzászoktunk, akkor is *haladjunk lassan*. Mert lehet, hogy az a szembejövő még — nem szokott hozzá.

Aki régen vezet, az szinte beidegezte a baloldali hajtással kapcsolatos gondolatokat. Azokra a nagyrészt *ösztönös és tudatalatti* kormányozdulatokra gondolunk, melyeket az autós gondolkodás nélkül végez előzésnél vagy veszélyes pillanatokban. Az új vezető határozottan előnyös helyzetben van a régi rókával szemben, nála beidegzésről szó nincsen és nem kell leküzdenie azt a

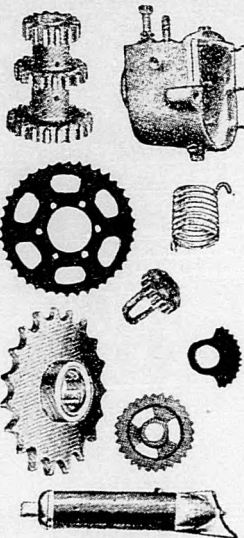
láthatatlan parancsoló erőt, mely az úttest baloldalára vonzza.

\*

Az autók *kormány*a többnyire a baloldalon van. Eddig — amíg balra hajtottunk — jól láttuk a járdaszegélyt vagy az országút árkat. És nem okozott nehézséget jól „odaragadni” az út szélehez. Most a kocs *jobboldala* felé esik a járdaszegély, illetve az árokpart. A *jobbra hajts* rendszerét követő országokban végzett túsáron tapasztaltuk, hogy az új rendszerhez hozzá nem szokott vezető sokkal távolabb tartja gépét

## NEM CSAK

ezeket, hanem minden motor kerékpár



a  
l  
k  
a  
t  
r  
é  
s  
z  
t

használtban és újbant  
legolcsóbban a  
**MOTORBONTÓ**-nál

Reichfeld Géza. V., Visegrádi-u. 11/a.  
TELEFON: 127-906.

a jobboldali útszéltől, mint azt elképzeli. Mert a jobboldali sárhánytól nem látja az útszélet, így ösztönösen távolabb halad tőle, nehogy — mint hiszi — belehajts az árokba. Bizony jó hosszú ideig eltart, amíg az ember helyesen tudja megítélni azt a biztonsági sávot, mely az árokparttól választja el, amikor az úttest jobboldalán halad. És ahol az úttest keskeny, ott nem engedhetjük meg magunknak azt a fényűzést, hogy egy vagy másfél méterre haladjunk az útszegélytől, különös tekintettel a szembejövő és a változóműeg ugyancsak a szokottnál nagyobb útszél-térközt tartó forgalomra.

\*

Előzésnél ugyancsak hajlamosak vagyunk arra, hogy elvétsük a közöttünk és az előzőtt jármű között levő térközt. Mert balra előzésnél az előzőtt jármű jobboldalra esik és mivel a jobboldali sárhányonkat nem látjuk, nem tudjuk helyesen megítélni a két jármű közötti távolságot. Ha teljes másfél méterre is haladtunk el mellette, akkor is az az érzésünk, hogy sűrűltük. Viszont két-három méterre nem ívelhetünk el tőle, mert hiszen szembejövő forgalom is van, melynek ugyanannyi joga van országúthoz vagy utcához, mint jómagunknak. Célszerű tehát jobboldali sárhányokra jelző gombot szereltetni és az előzéseknél a legnagyobb óvatosságot kifejteni.

\*

A baloldali oldalkocsival szerelt szeidkár vezetője is nehéz napoknak néz elébe, amíg hozzá nem szokik az új renchez. Az úttestnek

## CSEPEL MOTOR SZOLGÁLAT



ÉS JAVÍTÓMŰHELY  
PAULINY LAJOS

Csepel segédmotoros kerékpárok és alkatrészek eladása nagyban és kicsinyben.

[CSÁKY-U. 22 ÉS PANNONIA-U. 25 KÖZÖTT]  
BUDAPEST, V., FELKA-U. 6. TEL.: 298-258



## Packard-Nash

Hivatalos szervice

**ERDŐS TESTVÉREK**

autobiljavító- és karosszéria-üzem  
AUTÓKARBANTARTÁS

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

# RIV



*golyós és görgős csapágyak*

Szilárd Béla Budapest, VI. Nagymező-u. 15 • tel: 125-336

bogárháta van. Amíg a baloldalon hajtottunk, addig balfordulóiban — tehát az oldalkocsi felé fordulva — mintegy emelt fordulóban haladtunk. Jobbfordulóiban viszont a motor felé fordultunk, nem volt az az érzésünk, mintha az oldalkocsi emelkednék.

Az új rendszerben merőben más a helyzet. Az útest jobboldalán haladva oldalkocsink fent van a bogárhát tetején, a motor pedig mélyebben. Balfordulóiban — az oldalkocsi felé fordulunk — tehát nem emelt, hanem süllyesztett fordulóban haladunk, ami rendkívül kellemetlen érzés és ha csak egy kissé is gyorsabban haladtunk a kelleténél, könnyen kisodródhatunk az árokba.

Ha az oldalkocsink a gép jobboldalán foglal helyet, úgy ez a kellemetlenség nem jelentkezik. Sajnos, a baloldali oldalkocsit nem lehet áthelyezni a gép jobboldalára, mert az alváz nem engedi. Akinek tehát baloldali az oldalkocsija, az vezessen rendkívül óvatosan. És a kanyarok előtt tisztességesen lassítson.

\*

A régi rendszerben az út baloldalán haladva a kocsi — az út bogárháta miatt — baloldal felé „húzott”. Talán nem is vettük ezt észre, annyira hozzászoktunk és ösztönösen tartottuk úgy a kormánykeréket, hogy a húzást kiegyenlítsük. Ezt úgy végeztük, hogy amíg balkezünkkel többnyire a mellükhöz legközelebb eső részén markoltuk a kormányt, addig jobbunkkal a kormánykerék külőjébe kapaszkodtunk. Vagy úgy tartottuk a kormánykerék jobb-aldalát, hogy karunkat magunk felé húzva igyekeztünk kiegyenlíteni a kocsi bogárhát okozta balfelé húzást.

Az új rendszerben fordítva van a dolog. A kocsi nem balra, hanem jobbra húz, hiszen a bogárhát most már — a kocsi helyzetéhez viszonyítva — jobbfelé húz. A kormányküllőbe kapaszkodó vagy annak jobbszélét markoló jobbkezünkkel tehát nem magunk felé kell húznunk, hanem ellenkezőleg, tőlünk távolodva tölni kell a kormányt, hogy a „húzást” kiküszöböljük. Ez az első időkben nagyon szokatlan és bizonytalan kormányzásra vezet. A leghelyesebb felesérélni a kezek munkáját: a jobbunkkal markoljuk meg a kormánykerék testükhöz legközelebb eső részét és a balunkat akaszszuk oldal a kormányküllőbe vagy markoljuk a kormányt. Ha ezt a testtartást veszszük fel, úgy toló mozdulat helyett ismét húzó mozdulattal egyenlítjük ki a bogárhát okozta „húzást”. A húzómozdulat sokkal kevésbé fárasztó, mint a toló, amellyel valahogyan jobban „kézben tartjuk” így a kocsit. Aki tehát azt veszi észre, hogy az útest jobboldalán való hajtás fárasztja, az terjen át a fent ismertetett, a régivel ellentétes kartartásra.

### Jobbra Hajts!

Folyó hó 6-tól Budapest és környékének kivételével, mint ismeretes, a járművek az útest jobb oldalán közlekednek. Hogy meddig terjed Budapest és környékének az a területe, ahol a balra hajtás megmarad, az egy kis térképből tűnik ki, amely a hajtást igazolványba behelyezhető vagy zsebben könnyen eltehető. E kis térképet a Bosh Róbert kft. (V., Vác-út 22-24.) minden gépjárműtulajdonosnak ingyen és bérmentve megküldi.

### Mi újság az NSU-házban?

— Örömmel, újságolom a motorkerékpár, helyesebben mondva a NSU újabb „előretörését”. 125-ös NSU-t vásároltak: herceg Bathyány Stratmann, örgróf Pallavicini János, gróf Blanckenstein Pál, Bíró János, Wolfner László, Erdélyi János, Hild Károly. Ugyaneseak az aradiutai NSU-házban halottam, hogy a napokban utazik Neckar-sulmba az NSU-ékhoz az egyik cégelnök, Kovács Emil, hogy személyesen tárgyaljon az export-osztály vezetőjével. Remélik, hogy azok után nagyobb NSU szállítmányok fogják megörvendeztetni az NSU-hívőket, nem úgy, mint mostanáig volt, amikoris egymás kezéből marták ki a türelmetlen vevők a kis 125-ös NSU-kat.



# GOODYEAR

## a tökéletes autójáru



## VICTORIA

minőségi motorkerékpárok körzetképviselője

Új és használt



## Skoda AUTÓK eladása

Autóalkatrészek és felszerelési cikkek. Kerékpárok nagyraktára.

### LINTNER J.

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

VÉDJE ÉLETÉT, EMELJE VEZETÉSI BIZTONSÁGÁT, szereltesse autójára

# SZILÁNKMENTES ÜVEGET

Thorax és Peka világmárka

Havács ÜVEGCSISZOLÓNÁL VI., SZABOLCS-UTCA 18/B TELEFON: 493-996 Régi szélvédőüvegeit becseréljük

# Őszinte beszélgetés Magyar Sándorral

Most, hogy így szemben ülök a „Justice for Hungary“ legendássá vált hőisével, Magyar Sándorral és amit acél-szürke szemébe nézek, meg tudom érteni, hogy az akkor, 12 évvel ezelőtt lehetetlennek látszó feladatot, az óceán átrepülését sikeresen meg tudta oldani.

Erről beszélgetünk most a József-téri Shell-palota egyik kárpitozott ajtajú szobájában, amely jelenleg a magyar repülés és egyben a revíziós gondolat dicsőséges hőisének hivatali szobája.

— Hát igen, pár nap múlva lesz tíz éve, hogy megérkezünk... — kezével végigsimítja homlokát — és szegény Gyurka nincs itt. — A mindnyájunknak fájó emlékek között kereshél, amikor megkértem, hogy beszéljen a Nagy Terv előzményeiről.

— Alig hiszem, hogy az általam is sokat olvasott „Autó-Motor“ egész évfolyamának oldalszáma is elegendő lenne annak a kálváriának megírására, amit a gondolat születésétől a harbor-gracei startig végigszenvedtünk.

— Lindbergh sikeres vállalkozásának híre — kezd a több mint egy évtizedes emlékek felelevenítését — Kanadában ért. Engem is, mint mindenkit, elragadtott a Lindbergh-láz. Egy este felvettem — egy kis torontói magyar kocsmában — a magyar óceánrepülés ötletét. A gondolat olyan visszhangra talált, hogy érdemesnek találtam az ötletpalántát ápolni. Hetekig hordtam már magamban az egyre jobban kialakuló terveket és még mindig nem tudtam újtára bocsájtani azt a bizonyos kavicsot, amely a mindent magával ragadó lávina magja lett volna. Ezekben a napokban kerültem össze Prattinger Ferencel, a Detroiti Magyar Hírlap szerkesztőjével, aki lehetővé tette, hogy Eördögh Elemér pápai prelátussal is megismertethetem a tervemet. Biztató ígéret után ismét csak a reménykedés napjai jöttek. Össze jön-e az a teméntelen sok dollár, ami lehetővé tenné az óceánrepülést?

— Ez az időszak volt életem legtövisesebb szakasza. Nem kevesebb, mint 30.000 dollárra volt szükségem, amit első ötletként levelezőlapok árusításával akartunk előteremteni. Az első ezer dollárt Eördögh prelátus, Fodor Gyula és Bolla Gábor adta össze. Ennek lefizetése után kezdtek el a Lockheedék az általam kiválasztott 400 lóerős Sirius típusú gép építését.

— Már ott tartottunk, hogy felszámoljuk az egész ügyet — sőt már a géprendelést is storniózták. Ez már nekem is sok volt. Ebből a földrengésszerű lelki összeomlásból Prattinger sürgőnye térített magamhoz. Valami Szalay Emilről szólt a távirat, aki tízezer dollárt fizetett a gépre. Első pillanatban tréfának véltem. Hiszen soha nem hallottam ezt a nevet. Miat utólag Prattinger elmondta, egy szép napon beállított hozzá egy ember: Szalay Emil vagyok Flintből. Fogadják el a mozgalomhoz ezt a százdolláros csekket. Prattinger elmondta, hogy már késő, de Szalay csak erősködött, hogy pedig ezt ő már erre szánta. Másnap, mikor újra beállított Szalay, Prattinger szó nélkül vissza akarta adni a csekket, amit Szalay bátyánk nem hogy nem fogadott el, hanem megígérte, hogy megbeszéli családjával a dolgot, akik társai az üzletben és egy nagyobb összeget fog adni. A sok csulodásban megedzett Prattinger egy szavát sem hitte a derék Szalay Emilnek, aki másnap, zsebében a tízezer dollárral, óráig várt a találkozárról távolmaradt Prattingerre. Mégis találkoztak.

— Akkor megrendelte Prattinger a gépet, de hibásan. Közben megérkezett hívaomra Endresz Gyurka. Azt hittük, hogy most már egyenesben vagyunk, de a baj társul szegődött hozzánk. A gyár nem lett kész idejében a géppel. Mikor aztán át akarták adni a gépet, kislült, hogy nem teljes terhelésre próbálták, így aztán a biztosító sem vállalta a kockázatot. Telefonok, sürgönyök, végül Szalay utasítására átvettük a gépet félterhelésű próbával, ami Szalaynak újabb tizenkét és félezer dollárjába került. Átvétel után útrakeltünk Endresszel Kaliforniából — itt vannak a Lockheedék — Detroitba, ami majdnem az óceáni út távolsága. Az első leszállásnál El-Pasóban majdnem otthagytuk a fogunkat. Az ötvenfokos hőségben a felmelegedett ritka levegő miatt csak nagy sebességgel lehetett landolni. Ilyen körülmények között csodával határos volt, hogy a földetérés pillanatában kipukkadt gumink miatt nem haraptunk a fűbe. Mikor megérkeztünk a Ford repterére, ott várt minket Szalay Emil. Könnyezve ölelt magához. Szégyelvel gyengességét, a szárnyak alját kezdte vizsgálni, — pedig ott nem volt mit nézelődnie.

Úgy látom, Magyar Sándor, a légierőnk kapitánya is érzékenyül, mikor erről beszél.



— Dehát a baj csőstül jön — folytatja a ma már történelmi érdekességű emlékezést — a törzsbeépített benzintank megrepedt és annak javításához az egész gépet széjjel kellett építeni. Ezek után már lemondtunk, hogy még az érben, 1930-ban startoljunk.

— Izgalmas várakozásban telt el a tél. Nem is csoda, hiszen megindult a „járás“. De a mi jó Szalay Emilünk bizott bennünk. A rádióért 4000 dollárt fizetett. E rádió miatt árokba fordultunk a nagy hóvihorban, de Szalayt nem rettentette el semmi veszély vagy éppen járádság.

— Áprilisban megérkezett a Gyurka. Most már egyjutt vártuk a rádiókat. Végre április elején Newyorkba repülhettünk, ahol óceánrepülési láz „tombolt“. Ruth Nichols, az ismert női pilóta a miennkel azonos géppel várt a startra. De ott voltak még és egymást árgus szemekkel figyelték Post és Gatti, Hoiris és Hillig, Boardmann és Polando, Pangborn és Herndon, no és mi ketten. Filmesek, fotóriporterek, újságírók állandó inspekcíót tartották a reptéri szállásunkon. Elsőnek Ruth Nichols tudott „meglépni“, de nem sok szerencsével, mert még a Harbor-Grace előtti leszállásnál összetörte magát és a gépet. Ez a hír alaposan lehütötte a kedélyeket. A különben is leromlott idő, meg az elromlott motorszivattyúink miatt hetekre ismét a földhöz voltunk kötve. Mikor ismét kiderült az idő, abban állapotunk meg, hogy mindnyájan együtt fogunk indulni. Amde június 22-én Post és Gatti hajnalban „megugrottak“. Reggel mind a négy gép elindult, azaz jobban mondva csak a Hoiriséknek sikerült a start, a másik kettő Newyorkból akart indulni, de az agyonterhelt gépek nem tudtak felemelkedni. Mi pedig, a maródit jelentő benzinpumpák miatt be sem tudtuk gyújtani a motort. A kellemetlen meglepetést csak tetőzte a hír, hogy a speciális pumpát gyártó üzem megszünt időközben és a gyár nem tudott rendelésünkre szállítani. Szerencsére az újságok megírták ezt és már másnap jelentkezett a konstruktőr, akinek még volt egy mintadarabja. Mire elkészültünk a beszereléssel, megérkezett nyolc napos diadalmas világszertei útrajról Post és Gatti. Végre július 13-án elindultunk Harbor-Graceba. Ha most visszagondolok erre az útra, úgy keményebb feladatnak találok, mint az óceáni út. Eppen csak a 2000 km-es útra való üzemanyagot vettünk fel. A felhő és a köd egyre kritikussabbá tette repülésünket, a visszafordulásról a kevés üzemanyag miatt szó sem lehetett. Szerencsénkre éppen a reptér feletti ködgomolyagból szálltunk ki és így minden baj nélkül földet értünk. A 7 óra 20 perces repülésünkkel csak néhány perccel maradtunk el Post és Gatti rekordjától.

— Másnap, 14-én, a kedvezőtlen időjárás ellenére elindultunk. A többi már mindenki tudja — mondja esendesen Magyar Sándor —, huszonhat óras szággulás után megérkeztünk Bicskére. De azt kevesen tudják, hogy amikor Győr után, ahol Szalay Emil tiszteletére néhány kört írtunk le, elkezdett gépünk prüszkölni. Gyurka lázas gyorsasággal kapcsolgatta a benzincsapokat, de sehol egy csepp üzemanyag. Mire feljegyzéseim alapján a telefonba ordítottam, hogy a jobbközpószt nyissa ki, a légszavar leállt. Ezért kellett Bicske határában leszállnunk.

Eddig tart a magyar élniakarás dicsőséges hirdetőjének, Magyar Sándor repülőszázadosunk elbeszélése. — ergye. —

# STEYR - AZ ÉLEN

A Steyr—Daimler—Puch művek a német ipar vezető nagyvállalata, melynek gyártási köre a legkülönbözőbb ágazatokat öleli egybe. A híres Steyr személy- és teherautók, a világszerte elismert Puch motorkerékpárok és kerékpárok, a pompás Mannlicher-Schönauer vadászkarabélyok, a vezető minőségű Steyr golyóscsapágyak jelentik ennek a bő gyártási programnak egy-egy állomását.

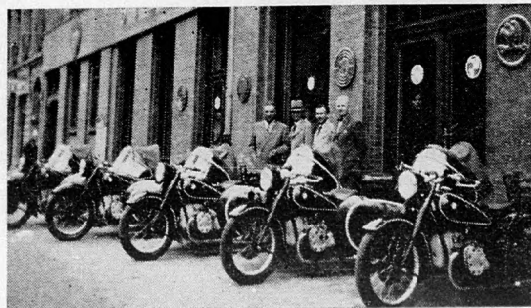
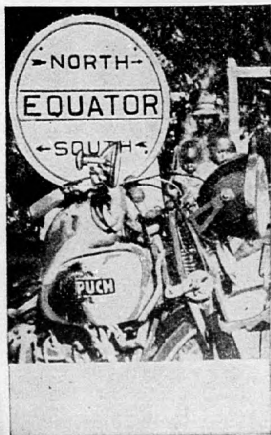
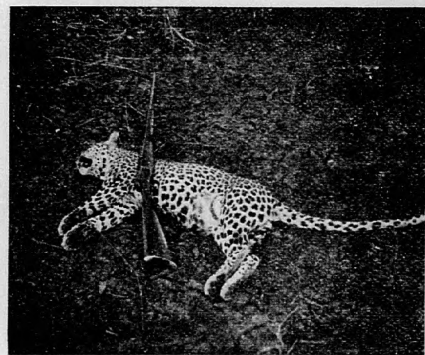
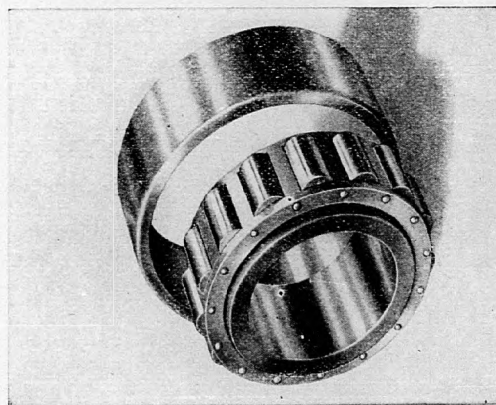
Képsorozataink ízelítőt adnak abból, hogy mit jelent a Steyr és a Puch embléma, mely minőséget, tökéletes konstrukciót és sok évtizedes gyártási tapasztalatot jelez.



Felső sor: A Steyr 220 az Alpések hű hegy-mászója. A Steyr 55 Mexleo forró-ságában is megállja a helyét. A Steyr Waffenrad évtizedek óta elpusztíthatatlanságáról híres.

Középső sor: Ezredmilliméternyi pontos megmunkálás. Ez jellemzi a Steyr golyóscsapágyakat és a Mannlicher-Schönauer vadászkarabélyokat.

Alsó sor: Puch motorkeréppárral még az északi sarkövben is találkozunk. A rendőrség, a posta és sok más közület után a Pénzügyminisztérium is beszerzte a maga BMW oldalkocsis motorkeréppár parkját. A Steyr 640-es mindent leküzdő terep-tehergépkocsi.

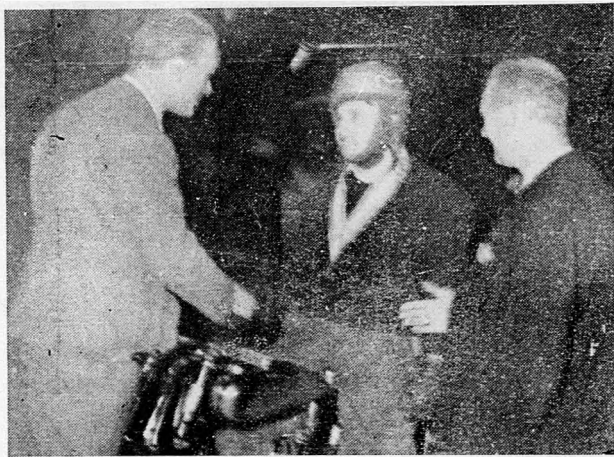


# VIGH (CSEPEL 100) BUDAPEST KISMOTOROS-BAJNOKA

Az ivlámpák fehér fényköreit verte vissza a Millenáris sok, izgalmas versenyt látott betónja, amikor a múlt hónapban rendezte a Magyar Kerékpáros Szövetség az 1941. évi magyar kismotoros bajnokságát.

— *Nem tudom mi lesz az eredmény* — felelt kérdésünkre a Millenáris közönségének kedvence, a Mátráék „vezérszónoka”, Vágai — *mert csak tegnap tettem új dugattyút a motoromba. Meg aztán nincs megfelelő gyertyám sem. Kaptam ugyan az Urbach úrtól egy Championt, amit most csavarunk ki autójának motorjából, de nem tudom, hogy hőérték megfelel-e a Mátráknak.*

Vagy felszáz lépéssel arrébb tanyáztak a csepeliek. — *Mert, hogy kérem a közönség úgy tudja, — panaszkodott a csendesbeszédű Petró, — hogy mi gyáriak csak úgy*



Nyakában a bajnoki szalaggal, boldogan fogadja Vigh a gratulálókat.

*belepottyanunk a versengésbe. Nem is eszálunk egyebet, mint a gyár által adott „versenygépeket” készíjük elő a versenyre. Nos kérem, ez itt a súlyos tévedés. Először is kérem, egyikünk sem kapott gépet, hanem mindgyikünk megcáfolta azt. Ezt számlával tudjuk bizonyítani. Másodsor ezek, az általunk vásárolt gépek teljesen sérvia-jellegűek voltak. Amit ma „tudnak”, az a mi előkészítő munkánk eredménye. Végül harmadsor. A motorozáshoz, illetve az előkészítéshez csak a gyári munkaidő után jut időnk. Szeretnénk, ha ezt a közönség is tudomásul venné. — Petró szavait gyakran szakította félbe Vigh és Gujdár helyeslése.*

A pálya sötét közepén itt is, ott is felbőgött egy-egy starthoz készülő versenyző motorja. Alig két perc múlva már lecsapott a starter zászlója, útjára engedve a mezényt. Rövidesen sor kerül a második előfutamra is. Ezeknek győztesei: Vágai (Mátra), Gujdár (Csepel), Vigh (Csepel) és dr. Zsótér (Mátra) kerültek a bajnokság döntőjébe.

„**Atto-Lockheed**”

FÉKALKATRÉSZEK, FÉKFOLYADÉKOK, SZELEPÜLÉSEK STB. STB.

**JURID**

FÉKBETÉTEK, KAPCSOLÓTÁRCSÁK, TENGELYKÖTŐ TÁRCSÁK

**MAHLE**

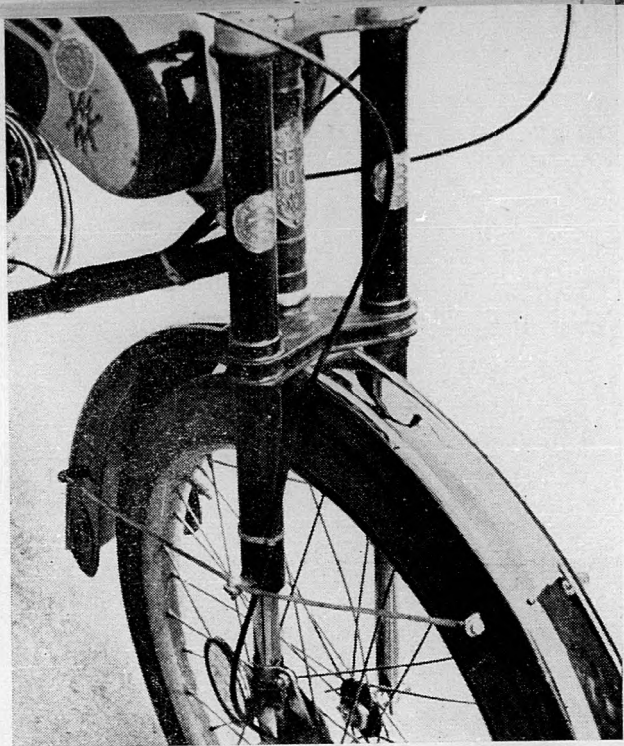
OLAJSZÜRŐK, LEVEGŐSZÜRŐK, DUGATTYUK

**JÁRITZ ISTVÁN**

**BUDAPEST VI., JÓKAI-UTCA 20.**

MAGYARORSZÁGI VEZÉRKÉPVISELETE.

Telefon: 119-033, 114-965



Ez a Csepel Motor Szolgálat által szériában gyártott és ma már híressé vált teleszkóp-villa. Tökéletes műszaki megoldásán kívül csak az olcsó ára kelt csodálatot.

Mindkét tábor szurkolói izgatottan lesték kedvenceik startját, amely Vágainak sikerült legjobban. Rögtön az élre állt. Kis gépén végignyúlva, pokoli tempót diktált. A sebességváltó nélküli Csepelék helyzete nem volt valami előnyös, de mintha Vigh esendesen purrogó motorjával kezdte volna befogni a nagy előnyre szert tett Vágait — miközben az ugyancsak rakkoló Zsótér dr.-t leelőzte. Amikor a tribün előtti egyenesbe fordult, a 3-ik körét futó Vágai motorjának stentori hangja néhány akkorddal mélyebbre esett, — nyilvánvalóan dugattyújának „melege” lett. A Mátra sebessége egyre esökkent. A tüneményesen menő Vigh kilőtt nyílként spriccelt el a nagy konkurens mellett. Az egyre lassuló Vágait a laikus közönség csúfosan kifütyülte — félreértve a Mátra-exponens lelassulását — sportszerűtlenségnek véelve Vágai cselekedetét. A füttykoncert akkor érte el tetőfokát, amikor a népszerű Mátra-versenyző álló motorral legurult a gyepre. A verseny elvesztette a várt érdekességét, bár Zsótér dr. megpróbálta menteni a pirostankosok becsületét, de Vigh minden ezirányú támadást könnyedén visszavert.

A verseny után beszélünk az ujdonsült bajnokkal, Viggel, aki szerint reális körülmények között is biztosan verte volna Vágait.

**AUTÓ AKKUMULÁTOR  
AUTÓ VILLAMOSSÁGI CIKKEK  
TÖLTŐBERENDEZÉSEK  
ELEKTROMOTOROK**

**KÉSZÍTÉSE, JAVÍTÁSA**

**„ERGON”**

EGYETEMES VILLAMOSSÁGI VÁLLALAT

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

Az Iparügyi Miniszter Úr 49.000/940. sz. rendelete Önt is kötelezi!  
Fáradt, használt olajait bérregeneráltassa cégünknel!

**Használt olajait megvásárlásra ajánlja fel nekünk!**

vitéz HUNYADI LÁSZLÓ OLAJTISZTÍTÓ ÉS KERESKEDELMI VÁLLALAT  
Budapest, XIII., Országbíró-u. 38. Telefon: 291-545. Sürgőny cím: AURIOL

Mindenféle olajak regenerálása. Használt olajak vétele. Regenerált olajak eladása!

Levegőből és vízből is  
lehet műgumit készíteni —

mondja Fritz Hoffmann tanár,  
a Buna megteremtője

Fritz Hoffmann tanár, a breslauer egyetem professzora, a Buna megteremtője hetven éves. A világhírű vegyész hetvenéves korában is fiatalember, aki fáradhatatlanul kutatja a kémia birodalmának újabb és újabb esodáit. És nem csalódunk, ha azt hisszük, hogy lesz még olyan meglepetésekben része a világnak, mely meglepetések bölesőjét Hoffmann professzor fogja ringatni. Mit mond a híres tudós a műgumiról, a Buna-ról?

— A szintetikus kaucsuk gondolata nem új. Már 1906-ban sikeres kísérletek kapcsán sikerült a butadiéngáz polimerizációja által olyan anyagot készíteni, mely vegyi és műszaki tulajdonságaiban tökéletesen megfelelt a természetes guminak. A műgumi gyártásának akkoriban megálljt parancsolt a magas előállítási költség. Hiszen bővebben voltunk a természetes guminak, nem volt szükség arra, hogy a vegykonyhában állítsuk elő azt, amit a természet szinte korlátlan mennyiségben ajándékozott.

— Véleményem szerint a műgumi sohasem fogja a természetes kaucsukot kiszorítani, hiszen bűn volna figyelmen kívül hagyni azt a nyersanyagot, melyet a természet oly olcsón szállít. A természetes kaucsuk a természetnek mesteri teremtménye, melyet talán az acélhoz hasonlíthatunk. A műgumi viszont a vegyészetnek az ajándéka és a természetes kaucsukkal szemben bizonyos olyan

előnyökkel rendelkezik, mely különleges célokra nélkülözhetetlenné teszi.

— A műgumi előállítására számtalan szabadalmazott eljárás létezett már a huszas években, de a műgumi vulkanizációja nem akart tökéletesen sikerülni. A műgumi nem hajlandó a természetes kaucsukkal ellentétben kenet felvenni, egészen újfajta eljárást kellett tehát kidolgozni. A megoldáshoz nem annyira szerencse, mint hatalmas munka vezetett, hiszen a kémikailag tízezreit kellett kipróbálni, amíg rájöttünk arra, hogy a piperidin alkalmazása tökéletes eredményt ad.

— Az évek óta folyó kísérletek bebizonyították, hogy a műgumi, így különösen a Buna tökéletes és a természetes terméknél jóval ellenállóbb pneumatikufutófelület készítésére alkalmas. Oldhatatlansága — mely tulajdonsága más műszaki téren hatalmas előny — viszont megakadályozza azt, hogy a pneumatik

kordszálnak impregnálására, beágyazására alkalmazzuk. A megoldás egyszerű, a kordszálak beágyazására természetes gumit használnak a gyárak, a futófelület Buna-ból készül. Ez annál könnyebben lehetséges, mert a természetes és a műgumi a két anyag érintkezési felületén könnyen „házasítható”.

— A legnagyobb feladatunk most az, hogy a Buna előállítását egyszerűsítsük és olcsóbbá tegyük. És biztosan remélem, hogy ha nem is sikerül arát a természetes kaucsuk szintjére leszorítani, mégis jogos az a remény, hogy a mai háromszoros arát a másfélszeresre tudjuk stabilizálni.

— A műgumi gyártásához szükséges nyersanyagok korlátlan mennyiségben állanak rendelkezésre. És — ad abszurdum — akár levegőből és vízből is előállíthatjuk, persze ez csak kémiai érdekesség, gyakorlatilag komplikált és drága volna ez az eljárás.

MINDEN  
UTAT  
LEGYŐZ!



Continental



Csányi László, a MAC ismert atlétája, egy remek Cs. M. Sz. teleszkoprúgósá Csepelt vásárolt, amivel versenyezni is fog.

A Bartha zománcozása

ragyog, mint a

NAPSUGÁR

Budapest, VII., Garay-u. 4. T.: 424-516

CONTINENTAL GUMIÁRU KERESKEDELMI KFT.

BUDAPEST, V., SZÉCHENYI-RAKPART 19

TELEFONSZÁM: 122-042

Rendszeres  
olajcserehez



TURV ÉS  
GÉPÉRTÉK  
KÖZVETLEN

SHELL MOTOR OIL