

ÁRA  
40  
FILLER

# Autó Motor

A. M. N. MŰZEUM  
MIDŐPOSZTÁLYA

XIV. ÉVF. 8. SZ. 1942 AUGUSZTUS 14

Szabadság, levegő, sebesség,  
mindezt **NSU** motoron



A LEGKELLEMESEBB NYARALÁS  
ZÁLOGA EGY

# DKW



Vezérképviselőt:

**MAJLÁTH, Budapest, VI., Lehel-u. 2**

# PRECIZ AUTÓJAVÍTÁS

# DEDICS

THÉK ENDRE-UTCA 15

TELEFON: 130-345

## Előgyújtás

Érdekes felszólalás hangzott el a mi nap a törvényhatósági bizottság ülésén: Millok Sándor törv. hat. biz. tag követelte a főpolgármestertől, hogy vegye el a nők gépkocsijogát.

Hát valami van a dologban!

Ki kap ma bűvös E betűt? Az, aki közérdekből, sőt — szószerint így mondja — a rendelet — fontos közérdekből kénytelen gépkocsit használni. Tehát: kapnak a hatósági személyek, az orvosok, a hadiüzemek vezetői és olyan alkalmazottak, akik hivatalos ügyeket gépkocsin nélkül ellátni nem tudják.

Mennyiben fontos közérdek az, hogy a hölgyek ma is tovább kocsikázzanak? Fontos közérdek az, hogy mondjuk a celluloidszalag és a mozilepedők utolérhetetlenül fekete, utánozhatatlanul mélyen bűgös és kibíratatlanul fontos királynője gépkocsin járjon? Amikor villamos is jár a filmgyárhoz-színházhoz?

Lapunk kötelessége az autós érdekeket védeni. És ma nem az az autósok érdeke, hogy Farády kisasszony, vagy Befolyásos Döme doktorné asszony autón siessen a bridzspartira. Ma minden csepp benzinnel, minden gramm gumival takarékoskodni kell, mert a benzinceppekre, gumigrammokra a Honvédségnek van szüksége elsősorban, másodsorban pedig azoknak, akik közérdekű munkájukat gépkocsin nélkül ellátni nem tudják.

És csak helyeselni tudjuk azt, ha a rendőrség rajtaütésszerű ellenőrzést gyakorol a szórakozóhelyek, a mozik táján, az éttermek előtt. És azt is helyeselnék, ha az ellenőrző rendőröközgek nemcsak a mozik, a színházak, a szórakozóhelyek, az előkelő éttermek

előtt razziáznának, hanem vagy 100 méterrel odább is. Vagy talán a rendőrség még nem tudja, hogy az E betűk boldog tulajdonosai között jócskán akadnak, akik, amidőn fontos közérdekből mondjuk a Gundelt keresik fel, vagy az előkelő belvárosi mozi, úgy bizonyos biztonsági szempontokat véve figyelembe vagy a legközelebbi, vagy a harmadik mellékutcában állítják le kocsijukat.

Aki E betűjével visszaél, az nem érdemel irigalmat. És közérdekű volna, ha a hatóságok újabb revízió alá vennék a E betűket. Mert ma is vannak sokan, akik kocsijukat kényelmi és szórakozási célokra használják. És méltán keltenek közfelháborodást a kevésbé szerencsés és villamosra áttűt E betűtlenek sorában.

\*

A kerékpár újabban felkapott vehikulum lett. Amióg azelőtt a bicikli majdnem kizárólag a péklegények és mozipendlicsőknek volt a közlekedési eszköze, addig ma hathengeres Mercedesek hajdani gazdái és azok virágzó empriméruháds hölgyei kerekeznek a pompásan krómozott ördögitaligákon.

Hiába, aki megszokta, megszerette a kereket, az nem tud keréktelenül élni. És ha nincsen benzin, úgy megteszi a hűsmotor is.

Viszont: a rengeteg kezdő kerékpáros nem is tudja, hogy mekkora veszedelemben forog, amikor a biciklizés elemi iskoláját járja. A mai ritkább forgalom következtében a gépkocsivezetők és különösen a taxisok bátrabban és kíméletlenebbül hajtanak, mint azelőtt. A kezdő kerékpáros pedig vagy nincsen tisztában a közlekedési szabályokkal, vagy pedig olyan idegesen hajtja a kereket, annyira el van foglalva azzal, hogy megtartsa az egyensúlyt, hogy bizony nem mindig halad az úttest jobboldalán.

\*

Szóval mégis csak meglez a tihanyi körverseny, a bajnoki Kozma Endre emlékverseny, melyen az első magyar hadi motorkerékpár bajnokság dől el. Nagy akadályok tornyosultak, de a hatóságok átsegítették a KMAC-ot a legnehezebb: szeptember első hetében megrendezik a négynapos erőpróbát, melyen a gyorsleventék is szerephez jutnak.

Szegény Kozma Bandi. Mennyire szívügye volt a tihanyi körverseny. Hogyan dolgozott, agítált, hadakozott, kérelt, fenyegetőzött, könyörgött és harcolt ezért a versenyért. És milyen boldog volt, amikor éveken át sikerült azt lebonyolítania. Akik most megrendezik a versenyt, azok gondoljanak majd arra, hogy fent valahol a felhők közül kikukkant talán Kozma Bandi, amint a versenyzők a köreiket rojják. És egészen bizonyosan szeliden mosolyogva mondogatja majd Hartmann Lacinak: nézd, nézd, hogyan repesztenek.

\*

Virágzik a motorkerékpár zugkereskedelem... A képviselőteknél csak nagyritkán kapni motorkerékpárt, tíz gépre kétszáz előjegyző akad és bizony nagy a fejtörés, hogy ki kapja meg a kétszázak közül a tíz masinát. Érthető, hogy ilyen körülmények között úgynevezett felára van a gépnek. Nem mintha a képviselőt kérne vagy követelne többet, mint amennyire az AOK feljogosítja. Dehogy — a zugkereskedők azok között vannak, akik miután kikönyörögték a motorjukat, jó borsos felárral adják tovább a gépet. Olyan esetről is regélnék, hogy az 1300 pengő körül megvásárolt kismotor másnap már kétezer pengőnél is magasabb áron talált gazdát.

Ha a ma még csak szórványos esetek rendszerré válnak, úgy ez nagy veszedelmek rejt magában. A segítség pedig könnyű volna, egyszerűen elrendelni, hogy új gépet egy évig nem írunk át újabb tulajdonos nevére.

\*

Érdekes és figyelemreméltó előadás hangzott el a minap a rádióban: motorosítsunk címmel. A magas katonai rangot viselő előadó részletesen kifejtette azokat az okokat, melyek az országokat a motorosítás szorgalmazására és a motor vezetésében, kezelésében tökéletesen jártas tömegek nevelésére készítetik. Örömmel halljuk, hogy végre hivatalos helyen is tért hódít az az eszme, melyért minden megemérett, minden gáncs ellenére is közel másfél évtizede harcoltunk. És igazolva látjuk óvásunkat, melyet annakidején hangoztattunk, amikor a motorkerékpár és oldalkocsi utadónak a kiskocsik előnyére történt hatalmas emelése révén halálra ítélték a motort.

KERÉKJAVÍTÁS

KÜLÖNLEGES KEREKEK KÉSZÍTÉSE

KERÉKATALAKÍTÁS

# MAGYAR ABRONCS- ÉS KERÉKGYÁR RT.

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

# Hogyan működik a modern fagáz-generátor?

A cseppfolyós üzemanyagok, a benzin, benzol, nyersolaj, stb. terén mutatózó háborús szűke érthető módon az előtérbe helyezte azokat a megoldásokat, melyek a szilárd halmazállapotú hajtóanyagok, mint például a fa, a tufa, a faszén, a barnaszén, lignit, stb. elgázosítására alkalmasak és így pótolni tudják azokat a köolajszármazékokat, melyekre ma a hadrakelt seregeknek van elsősorban szüksége. Joggal mondhatjuk, hogy a jelen pillanatban úgynevezett konjunktúrája van a szilárd üzemanyagot elgázosító minden olyan berendezésnek, mely többé-kevésbé használható. Megértjük, miért jelentkeznek oly nagyszámban a gyárak újabb és újabb megoldásokkal, közöttük olyanok, melyek nemrég még a tagadás álláspontjára helyezkedtek és csak a mai körülmények készítették őket arra, hogy rekordtempóban hozzák ki berendezésüket. Ezekkel szemben állanak azok a konstrukciók, melyek még a legboldogabb és legesdesebb békeévekben születtek meg, melyek életrehívói nem háborús konjunktúrára gondoltak, hanem arra, hogy a békeviszonyok mellett is olcsóbbá, lényegesen, összehasonlíthatatlanul olcsóbbá tegyék a gépkocsizütemet. Ezek közé tartozik az elzászi Georg Imbert vegyész-mérnök, aki kerek húsz évvel ezelőtt kezdte meg kísérleteit és hozta forgalomba tökéletes fagáz-generátorait akkor, amikor még vastag sugárban esurrant a benzin. A húszéves tapasztalat, a konstrukció állandó javítása és tökéletesítése termelte ki azt az Imbert-generátort, melyet a kölni Imbert Generatoren A. G. ma már nagy sorozatokban gyárt a legkülönbözőbb és legkülönfélébb gépkocsikra és motorokhoz megfelelő kivitelben.

A háborúnak a szele még nem érte a világot, amikor megjelentek a már tökéletes Imbert fagázfejlesztő generátorok. Használhatóságukat nyilvánosan is bemutatták, amikor az 1934. és 1936. évi nemzetközi alpesi túraúton végeztek az élen és hagytak maguk mögött sok benzinüzemű gépkocsit olyan megpróbáltatások közepette, mellyel csak az effajta, igen nehéz megbízhatósági verseny szolgálhat. 1935-ben a nagy német túraversenyen győztek az Imbert-generátorral szerelt kocsik és előkelően végeztek 1938-ban Braziliában.

Hogyan oldotta meg Imbert mérnök a problémát? Vezéreszméje az volt, hogy a generátor (ez nem más, mint kicsinyített gázgyár) térfogata kicsiny, súlya alacsony legyen és műszaki megoldása lehetségesse tegye azt, hogy a motor megindítása késedelem nélkül legyen lehetséges, ugyanakkor lehetőleg minél kevesebb legyen a karbantartási munka. A problémát sikerült maradéktalanul megoldani, aminek bizonyítéka az a sokezer Imbert fagáz- és barna-

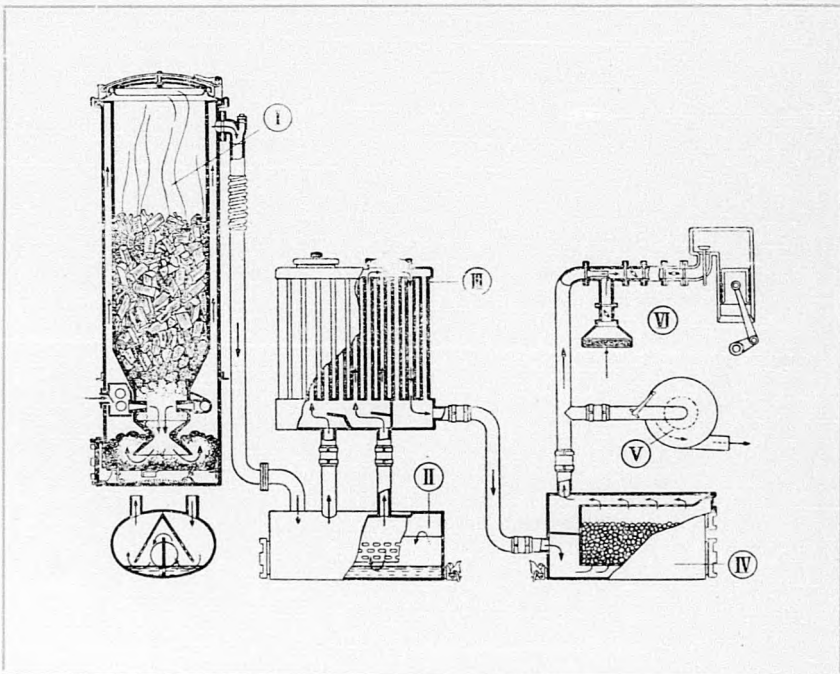
szénüzemű generátorral szerelt teher-sőt személygépkocsi, mely a háborús Európa országútiáit és utánpótlási vonalait járja.

A szilárd üzemanyagok problémáját talán felesleges érintenünk, hiszen köztudomás, hogy fa- vagy barnaszénbrikett üzemnél az üzemeltetés a benzinüzem költségének alig egyharmadát, egyegyedét éri el, de ennél is jelentősebb az, hogy az iparilag már teljesen felhasználhatatlan és fűtési célokra is korlátozottan felhasználható fahulladék kintőnően hasznosítható, motorhajtásra alkalmas gáz fejlesztésére. Hogy ez a magángazdaságban, de az anyaggazdálkodásban is mit jelent, azt nem kell bővebben magyaráznunk.

Az Imbert-generátort egyszerűség és célszerűség jellemzi. Lényegében hengeres gázfejlesztő kazánból áll, melybe a fahulladékot, hasábfát, faszenet, barnaszénbrikettet, stb. felülről töltik. A fejlesztő kazánból csővezeték vezet a gázhűtőbe, mely nagyjában hasonlatos

a szabványos motorhűtőhöz és az a célja, hogy a fejlődött gáz erős lehűtése következtében az abban foglalt vízgőz és tisztátalanság lecsapódjék. A hűtőből a parafadarával töltött tisztítóba áramlik a gáz, mely innen már egyenesen a motorhoz jut, a karburátor helyébe szerelt keverőberendezésen (itt keveredik a fagáz a levegővel) át.

Az Imbert-fagázgenerátor működtetése igen egyszerű. A kis villanymotortal szerelt centrifugálszivattyú áramlást kelt a rendszerben, ha a fejlesztő-kazánban, illetve annak felső rétegében meggyújtják a fát, úgy a légszivattyú percek alatt megindítja a gázáramlást. A motor a leghidegebb időben is azonnal indul és mire felmelegedett már le is állíthatjuk a szivattyút, a motor szivása tartja fent a gázáramlást. A fejlesztő kezelése egyszerű, tisztántartása, illetve tisztogatása nem körülményes, amit a sokezer Imbert-generátoros személyautó vezetője tanusíthat. A fejlesztőkazán berendezése olyan, hogy akár menetközben is elvégezhetjük az üzemanyag utántöltését és ha valahol kint a szabadban fogyunk ki a szilárd „naftából”, úgy egyszerűen rőzsét szedünk és vígan vágatunk tovább.



Az Imbert-gázgenerátor sémája:

A gázfejlesztő kazánban (I.) égetjük el a szilárd üzemanyagot, még pedig felülről lefelé. A fejlődött fagáz csővezetéken jut az ülepitőfázékba (II.), ahol megszabadul minden olyan tisztátalanságtól, mely a motorra káros lehet. (Balról látjuk az ülepitőfázék semas metszárizát.) Az ülepitőfázék felett látjuk a gázhűtőt (III.), melyben a vízgőz stb. csapódik le. Innen újabb vezetéken az utőtisztítóba (IV.) jut a gáz, melynek parafadara töltése a tisztátalanságok nyomait is kiküszöböli, illetve visszatartja. Az utőtisztító felett látjuk a centrifugálszivattyút (V.), melynek az a feladata, hogy az indításkor keltsen gázáramlást a rendszerben. A szivattyú (ventillátor) csak addig van üzemben, amíg a motor kellőképpen fel nem melegedett, utána kikapcsoljuk. A szivattyú felett látjuk a gázkeverő-berendezést (VI.), mely a karburátor helyét foglalja el.

# PROTEGOM

# GUMIKONZERVÁLÓSZER

minden autószerkezetben kapható

# HOGY VOLT TÍZ ÉV ELŐTT?

## NÉHÁNY PERCRE TEKINTSÜNK A MULTBA

1932 augusztus 1.

Néhány szemelvény a „Motoros“ IV. évfolyamának 12. számából.

Hartmann (1.5 Bugatti) kategória második lett a Német G. P.-n! — kiáltja a cikk címe. A nagy kategóriát (1.5 l. felett) Caracciola (Alfa-Romeo) nyerte Nuvolari (Alfa R.), Borzacchini (Alfa R.) és Dreyfuss (Bugatti) előtt. A kis kategória győztese Täuber (Alfa R.) lett; 2. Hartmann. Mögötte végeztek: 4. helyen E. Howe; 10. helyen Mme Itier.

Woods (Norton) Barka G. P. győztese.

Motoros Triál a Farkashegyen. (Érdekes, hogy egy aléim a bemutatott vitorlázó repülésről is ígér magyarázatot. Hát bizony, tíz évvel ezelőtt nagy csoda is volt ez a „különös“ sport.) Néhány nevet közlünk az eredménytáblázatból: Zboray, Baranyai, Andó, Kremm, Martinek, Kováts Sándor, Hummel, Bossányi... Részlet a cikkből. A rendezés? Hild itt, Hild ott, Hild mindenütt! Ami jól sikerült, az az ő érdeme, ami kevésbé jól, arról nem tehet, hiszen egyedül aligha lehet sikeresebben megbirkózni olyan feadattal, amilyenre egyedül kellett vállalkozni.

Egy egyoldalas beszámolót olvasunk az FTC salakpályaversenyéről. Tippek-tanácsok. Mi újság Szerkesztő úr? és számos rövid cikk tölti ki ezt a számot.

A két héttel később megjelenő következő „Motoros“ főcikke a Kecskeméten lefutásra kerülő Nemzeti Motoros Napról szól. Erről beszél a hirdetések kis hányada is. Három oldalnyi szöveg és kép hoz újra izgalomba, ismét átélve a verseny majd minden fázisát. Öszintén szólva, igaz örömet jelentett a tizesztendős színes riport elolvasása. Eredmények: 175 km: 1. Lukavec (Francis-Barnett) 66.7 km. átlag; 250 km: 1. Kesjár (Rudge) 73.3 km.; 350 km: 1. Kremm (Motosacoche) 72.8 km.; 500 km: 1. Kozma (Rudge) 78.8 km. A nap legjobb ideje.

Értekes szakeikk foglalkozik a nyersolajmotorral, különös tekintettel a motorkerékpárra. Amint az egy alcimből (Meggzülethetik-e a nyersolajüzemű motorkerékpár?) és egy fényképből is kitűnik. A kép alatti szöveg: Ez a kétütemű motoroska a Benes-injektor segítségével a kísérletek során kielégítő eredményeket adott és fordulatszáma a négyezret is elérte percenként.

Caracciola (Alfa R.) Klausen győztes!  
Woods (Norton) kettős diadala a svájci G. P.-n.

Delmár (Bugatti) Alpenfahrt győztes.

Mi a magyarázata annak, hogy a motor egyik-másik alkotórésze kifárad s minden figyelmeztető jel nélkül egyszerűen eltörik? kérdezi a „Ha a fém kifárad...“ című szakeikk alcíme, amely

egyben magában foglalja a cikk tartalmát is.

Egy kis hirdetés. 500 km. Rudge, eredeti gyári speciál T. T. motorkerékpár eladó. Komlóssy, Városház-utca 10.

Santos Dumont, az aviatika egyik úttörő harcosa Rio de Janeiróban 59 éves korában meghalt. Ezt és még számos hírt olvastunk a népszerű „Mi újság...“ rovatban, ahol ez volt az utolsó hír. Az NSU és a D-Radok gyárak fuzionáltak. A jövőben a D-Radokat is Neckarsulmban fogják gyártani.

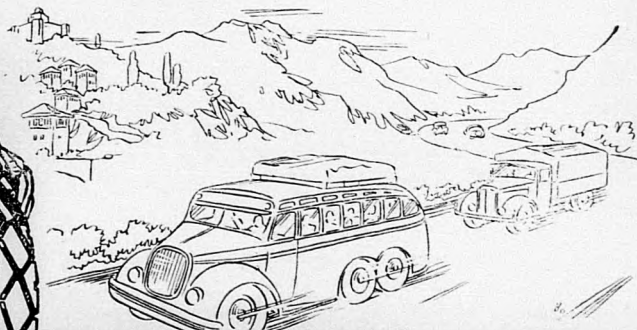
Belgiumban július 1-től az autómobilok csak pótzemanyagokkal közlekedhetnek. — Dániában jelenleg mintegy 14.000 generátor-gázüzemű autómobil van forgalomban. — A Szovjet háború előtti traktorállományát 580.000 darabra becsülik.

Az angol alsóház gyarmatügyi vitáján elhangzott felelős kijelentés szerint, az Angolbirodalom gumitermelésének 90%-át elvesztette. A veszteség annál súlyosabb, mert Anglia gumitermelése az USA nyersgumiszükségletét is biztosította, miért is egyik legjobb alapanyaga. Wickard szerint téfikus gumi gyártását. Az angol gumitermelés megmaradt töredéke Ceylonra és Afrikára szorítkozik.

Amerikában már az idei esztendő elején felvetették a móguminak kukoricából való előállítási tervét és újabban Wickard földművelésügyi miniszter is abbeli meggyőződésének adott kifejezést, hogy a gabonaspíritusz a „Butadium“-gumi előállításának egyik legjobb alapanyaga. Wickard szerint 50 millió bushel búzából és 200 millió bushel kukoricából 240 ezer tonna mógumit lehetne gyártani. Mondanunk sem kell, a szeszifó-konzernek lelkesednek a tervet és a „Schenley Distillers Comp.“ elnöke már kijelentette, hogy a mógumigyártás felét „a farmernek“ kell juttatni. Másik indok: a gabonából való gumigyártás gépi berendezése gyorsabban állítható elő, mint az olaj és szén alapanyagot feldolgozó szintetikus-gumigyártás gépi felszerelése. Az USA nyomán az angolok is erősen mérlegelik gabona-gumigyár felállításának életszerűségét a világbirodalom legfontosabb gabonacentrumaiban és ezek által remélik az 1943 és 44-re várható gumihányt csökkentését.

## ELJÖN A GÉPKOCSI-KÖZLEKEDÉS NAGY KORSZAKA

és a CONTINENTAL-gumik újra végigrobognak Európa országútjain



# Continental

AZ EGÉSZ KONTINENSEN  
CONTINENTAL GUMIÁRU KERESKEDELMI KFT.  
BUDAPEST, V., SZÉCHENYI-RAKPART 19. TELEFON: 122-042



## Ellesett párbeszéd

Lassan hömpölyög előttünk a Nemzetközi Háborús Vásár látogatóinak szünni nem akaró áradata. A szökőkútnál ültünk és akarattunk ellenére kihallgattuk a mögöttünk ülő két úr beszélgetését. A lefolyt párbeszédből könnyen megtudtuk állapítani, hogy a fővárosi rokon kalauzolta a Vásáron a vidéki hozzátartozóját.

**Budapesti úr:** Na és most, hogy látod el munkádat, ha nem használhatod a kocsidat?

**Vidéki úr:** Sehogy, vagy legalább is nehezen. Kerékpáron vagy kocsin. De ez így nem megoldás. Örülök, hogy szóba hoztad ezt a problémát, merthogy nekem az.

**Budapesti úr:** Mondd csak, megfelelné neked egy kismotor is, olyan segédmotorforma, de komolyabb annál?

**Vidéki úr:** Meg-e? De még mennyire.

Ezeknek a kismotoroknak az a nagy hibájuk, hogy nem lehet újonnan kapni, csak hosszú hónapok várakozása után.

**Budapesti úr:** Fizetsz két pohár tokajit a kóstolónál és én elárulom neked, kedves Benedekem, hogy hol kapsz azonnal egy ilyen kis motort.

**Vidéki úr** (izgalommal): Akár négy pohár tokajit is ihatsz. Aladár öcsém, ha ez tényleg igaz. No, mondd csak, hol van ez a motorbolt? És milyen is a motorja, külföldi vagy hazai. Merthogy tudod, én a hazai ipart előnyben részesítem.

**Budapesti úr:** Hát akkor írd csak a címet. Stop, kerékpár és műszerüzemeknél, Hrubos József, III., Vörösvári-út 1. Tudod, az ott van Óbudán, valamint Újpesten, Lőrinc-utca 18-ban. A motor pedig, hogy örömeid nagyobb legyen, szín magyar, kivéve a gyújtásberendezését és

porlasztóját, amit Boschék, illetve Amal gyártottak. A kismotor neve BMG. Teljesítménye tényleges 3 lóerő, azonkívül, hogy esztétikailag, mint műszakilag tökéletes kis jármű, csekély súlya miatt könnyen gurul, kikapcsolt motorral, kerékpárként hajtva, mégis mindössze egy láncra van. A másik hihetetlen előnye, hogy sebességváltója van. Hah, de milyen. Nem kell a kormányt elengedni, ha át akarsz váltani a következő fokozatra.

**Vidéki úr** (kíváncsian): Talán bizony lábbal kell rúgdalni?

**Budapesti úr** (diadalmasan): Dehogyan. A kormányon van a sebességváltó kapcsolója és csak a hüvelyujjaddal kell hozzáérned, a sebességváltás megtörtént.

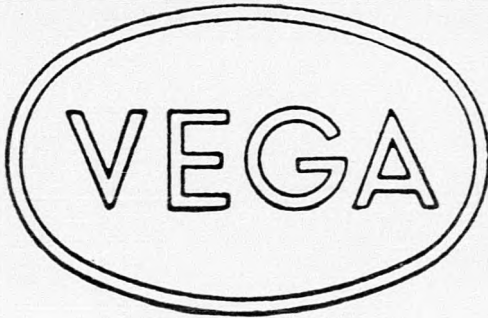
**Vidéki úr** (gyanasúan): Te, Aladárom. Honnan tudod te ezt ilyen pontosan?

**Budapesti úr** (büszkén): Azért, kedves Benedek bátyám, mert éppen tegnapelőtt vettem egy ilyen remek kis BMG motort a Stopéknál.

**Vidéki úr** (örömmel): No hát, ez remek, most pedig gyereünk a borkóstolóhoz, mert a magyar ember állja a szavát, aztán egyenest megyünk Óbudára a Stophoz. No, gyere.

\*

E beszélgetés után mi is elsiettünk az előbb hallott címre, ahol meglepetésünkre a K. T. T.-ről ismert kis Hrubos fogadott bennünket és örömmel újságolta, hogy megállapodtak a BMG-gyárral, miszerint a BMG kis, 100 km-es motorokat ők árulják detailban. Mi magunk is megnéztük a BMG-t és őszintén bevalljuk, nagyon tetszett. Amint a kis Hrubos mondta, a jövő héten ismét kapnak egy nagyobb szállítmány BMG-t a gyártól.



Magyar gyártmányú

# fagázfejlesztő

## motoros járművek számára

A fagázfejlesztő teherautók részére kiválóan alkalmas, mert a fát előmelegítve és előmelegített levegővel alakítja hajtógázzá, tehát üzemben kiváló hatásfokot ér el. — Szerkezete, tüztérkiképzése biztosítja gazdaságos üzemét, mert tűzálló öntésből készül és chamotte nem kerül felhasználásra. — Kezelése a legegyszerűbb, hosszú élettartamú, súlya meglepően alacsony

*Kérjen díjmentes képes ismertetőt!*

EGYEDÁRUSÍTÓ:

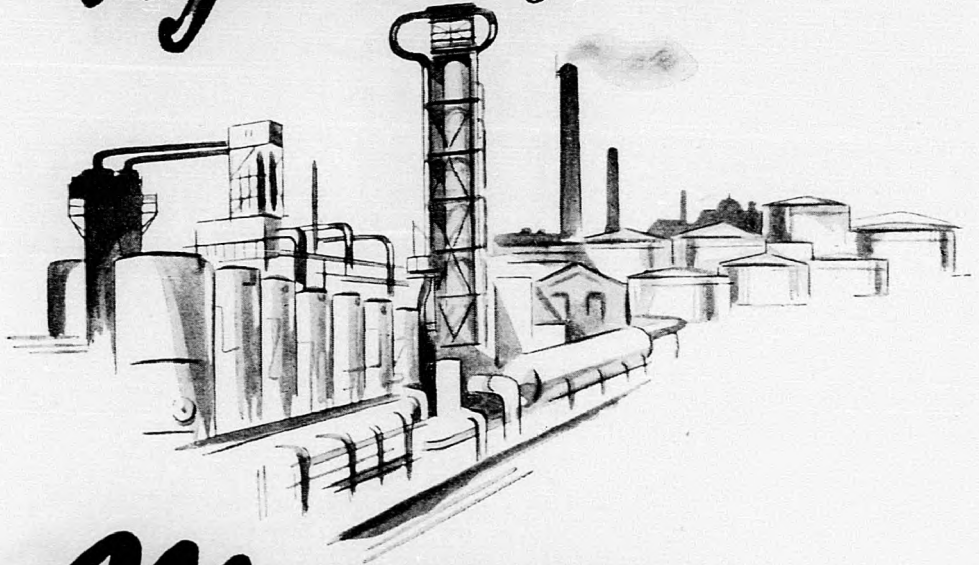
**VEHICULUM Automobil Ipari és Kereskedelmi Kft**

BUDAPEST, V., SZEMERE-UTCA 17. — TELEFON: 115-911, 112-201

Service: XIII., UJPESTI RAKPART 25785. hrsz. — TELEFON: 298-201



*Magyar  
nyersanyagból*



*Magyar*  
**Mobiloil**

BEJEGYZETT VÉDJEGB

# A szegedi gyorslevente matracashap

Mint előrelátható volt, az újra éledő magyar motorsport harmadik állomása soha nem látott csúcstól ért el: 127 nevezés futott be a Leventék Országos Parancsnokához a július 26-iki szegedi gyorslevente motorkerékpár versenyre. (Eddigi legnagyobb mezőnye az 1928. évi húsvéti triálnak volt, 109 nevezéssel.) A csillagportya 9 útvonalon vezetett az Alföld legnagyobb városába oly módon, hogy Kiskunfélegyházától kezdve az összes versenyzők ugyanazon az útvonalon haladtak a cél felé.

Szeged városa bebizonyította, hogy ma is — mint a múltban — a magyar motorizmus legerősebb vidéki góca: 14 szegedi versenyző vett részt a küzdelemben s a verseny iránti általános érdeklődés — ami a soha nem látott számban összegyűlt tiszteletdíjakban is megnyilvánult —, igaz társadalmi eseményné avatta a gyorslevente harmadik bajnoki pontszerző futamát.

Már a kora délutáni órákban megindult a népvándorlás a szegedi repülőter felé, ahol a túráút célja, valamint a terepverseny rajthelye fel volt állítva. A kötélkordonnal kijelölt mintegy két-kilométeres körpálya szélén több ezer néző helyezkedett el, hogy tanuja legyen az érdekes küzdelemnek. Pontban három órakor vágott neki az első versenyző a terepnek, amely zászlócskák-kal kijelölt kacsakaríngós útvonalon vezetett át az árkász-gyakorlótér bukkanós, hepe-hupás talaján, keresztül egy lövészárkon, majd dombra fel s a vasúti töltés erősen ferde oldalán, hogy végül egy kiszáradt tömeger tegye próbára a vezető tudását. E terepverseny mutatkozott meg igazán az elmúlt év népszerű Kozma-féle KTT-inek örösi nevelő hatására: a legjobb eredményeket a volt KTT versenyzők érték el, akik közül is kitűnt Domján Károly (200 km Puch) szédületesen vágta, Domján és kis gépe többet volt a levegőben, mint a földön s látszólag ezerszer is a nyaktörést kockáztatta, hogy végül a tömegerből egy háromméteres ugrással érkezzen be a célba. Ideje: 2:20 volt. Az utána következő legjobb időt dr. Demjén (500 BMW) és Vágai futották (100 Mátra) 2:32-vel. Több bukás tarkította a terepversenyt, de szerencsére egyik sem volt súlyos. Így a szegedi Vetrő dr. esett egy hatalmasat, úgyszintén a veterán Kiss László. Gutschy Károlyt balszerencse üldözte: rajt után leszakadt a kormánycsészét tartó anyacsavarja és széthullani készülő villával volt kénytelen végigfutni a terepet. Ugyancsak elfordult a szerencse dr. Rendek Károlytól is, aki kilyukadt gumija miatt már nem tudott elindulni a terepen s így a sokak által várt izgalmas Rendek—Demjén párharc ezúttal elmaradt.

Öt óra után a versenyzők egy csoportban vonultak be a városba, hogy a Széchenyi-téri Korzón az ügyességi próbát letussák, ahol ekkor már mintegy kétezer főnyi néző helyezkedett el a sétány széksorában, hogy tanuja legyen a küzdelemnek. A verseny a már ismert „folyósópróba” volt, annak szemléltetésére, hogy a motoros hívívő az elaknásított terület egy egészen keskeny megüszített részén is keresztül tudja magát vágni. A nyeles kézigrántókkal kirakott bábu-folyósó egy kissé szűkre sikerült s így csak az egyes

kategóriákon belül fejlődtek ki küzdelmek, mert a rövid és könnyű kis gépek bizony erősen előnyben voltak a nagyobb tartalmú és hosszabb építésű gépekkel szemben.

Az ügyességi próba legjobb időeredményét a szegedi Temesváry György hadnagy futotta százás Mátráján, Vágai és Gutschy, valamint Demjén dr. előtt, míg az oldalkocsiknál utasa remek munkája segítségével Dömök (500 BMW) lett az első.

Bizony erősen sötét volt már, amikor a verseny rendezőse a nagyszámú befutó értékelését befejezhette és sor került az eredmények kihirdetésére. Gróf Stomm Marcell vezérőrnagy, a szegedi hadtest parancsnoka osztotta ki — magas szárnyalású beszéd kíséretében — a szebbnél-szebb versenydíjakat, számszerint 57 darabot, aminek gazdagsága szintén példa nélkül áll a magyar versenysport történetében. A közönség a késő esti órák dacára hűségesen kitartott és lelkes éljenzessel ünnepelte a győzteseket és helyezettekét.



Schurmann (NSU 350) a terepverseny startjánál.

E verseny keretében volt a főpróbája a leventék új hírvérőkocsijának, amely ezentúl minden gyorsleventeverseny kísérője lesz, szolgálva a zenét, a megafont s a rendezőség irodáját.

Dr. Zsótér Bertalan

## Részletes eredmények:

**100 km-ig, polgári.** 1. Vágai István (Mátra), 2. Temesváry György (Mátra), 3. Horváth Károly (BMG).

**125 km-ig, polgári.** 1. Schmidt József (Puch), 2. Kiss Pál (Mátra), 3. Kiss János (Puch).

**250 km-ig, polgári.** 1. Domján Károly (Puch), 2. Rusovszky József (Puch), 3. Gyapponyi József (NSU).

**350 km-ig, polgári.** 1. Kozma Ferenc (DKW), 2. Kiss László (Viktoria), 3. Schurmann Mihály (NSU).

**500 km felett, polgári.** 1. dr. Domján Miklós (BMW), 2. Körmeny László (BMW), 3. Gutschy Károly (Zündapp).

**Oldalkocsis gépek, polgári.** 1. Dömök László (BMW), 2. Zábó Gyula (BMW), 3. Balzer Ottó (Zündapp).

**Abszolút sorrend, polgári.** 1. Vágai István (Mátra 100), 2. Temesváry György (Mátra 100), 3. Domján Károly (Puch 200), 4. Schmidt József (Puch 125), 5. dr. Demjén Miklós (BMW 500), 6. Horváth Károly (BMG 100), 7. Kozma Ferenc (DKW 350), 8. Körmeny László (BMW 500).

**Terepverseny.** 1. Domján Károly (Puch 200) 2 perc 20 másodperc, 2. dr. Demjén Miklós (BMW 500) 2 perc 32 másodperc.

**Ügyességi verseny.** 1. Temesváry György (Mátra 100) 1 perc 07 másodperc, 2. Gutschy Károly (Zündapp 500) 1 perc 10 másodperc.



Horváth (BMG) a terepen.

**100 km-ig, levente.** 1. Pék István (Csepel), 2. Csák Béla (Mátra), 3. ifj. Makári István (Wanderer).

**125 km-ig, levente.** 1. Szabó László (Ardie), 2. ifj. Kesjár János (Puch).

**250 km-ig, levente.** 1. Molnár János (Zetka), 2. Zomi Gyula (Rudge), 3. Závodszy Lajos (Viktoria).

**350 km felett, levente.** 1. Hojós Béla (BMW).

**Abszolút sorrend, levente.** 1. Pék István (Csepel 100), 2. Csák Béla (Mátra 100), 3. Szabó László (Ardie 100), 4. ifj. Kesjár János (Puch 125), 5. Makári István (Wanderer 100), 6. Lovász Sándor (Csepel 100), 7. Molnár János (Zetka 175), 8. Réger Andor (Csepel 100).

## Bajnokság állása:

Az öt futamból álló bajnokság felén már túl vagyunk. A hozzávetőleges eredmények alapján a leventék bajnokságát Szabó László, míg a polgári bajnokságát Schmidt József fogja megnyerni. A bajnokság egyinerséhez 13 pont szükséges, valamint 3 győzelem, vagy 2 győzelem és egy II. hely. Győzelem 4, a II. hely 3, a III. hely 2, a IV hely 1 pontot jelent.

**A) LEVENTÉK:** I f. f. II. f. f. III. f. f. IV. f. f. Összesen (Misk.) / (Pécs.) / (Szeged.) / (Sopron.)

100 km-ig:	I f. f.	II. f. f.	III. f. f.	IV. f. f.	Összesen
Pék István	—	0	4	4	8
Lovász Sándor	—	0	0	1	5
Csák Béla	—	0	0	3	3
Bohás Antal	—	0	2	0	2
<b>125 km-ig:</b>					
Szabó László	—	4	4	4	12
ifj. Kesjár János	—	0	3	3	6
Chajna István	—	2	0	0	2
<b>200 km-ig:</b>					
Závodszy Lajos	—	4	3	2	9
Chajna István	—	0	4	0	4
Molnár János	—	0	0	4	4
Zomi Gyula	—	0	0	3	3
<b>350 km felett:</b>					
Hajós Béla	—	0	0	4	4

**B) KATONAI ES POLGÁRI VERSENYZŐK:**

100 km-ig:	I f. f.	II. f. f.	III. f. f.	IV. f. f.	Összesen
Vágai István	—	4	4	4	12
Temesváry György	—	0	3	3	6
Rátkai János	—	3	0	0	3
Nagy Sándor	—	2	0	0	2
<b>125 km-ig:</b>					
Schmidt József	—	4	4	4	12
Kiss Pál	—	0	3	3	6
Kiss János	—	3	0	2	5
<b>250 km-ig:</b>					
Hajdók István	—	0	4	1	5
Palász István	—	4	0	0	4
Szamos József	—	3	1	0	4
Domján Károly	—	0	0	4	4
Rusovszky József	—	0	0	3	3
<b>350 km-ig:</b>					
Kozma Ferenc	—	4	2	4	10
Mártonfalvy Tibor	—	3	4	1	8
Kiss László	—	0	3	3	6
Schurmann Mihály	—	2	0	2	4
Szeif István	—	1	0	0	1
<b>350 km felett:</b>					
Körmeny László	—	4	3	3	10
Gutschy Károly	—	0	4	2	6
dr. Demjén Miklós	—	0	0	4	4
Patay Gábor	—	0	2	0	2
<b>Oldalkocsis gépek:</b>					
Rády Ferenc	—	4	4	0	8
Balzer Ottó	—	1	3	2	6
Zábó Gyula	—	2	0	3	5
Dömök Gyula	—	0	0	4	4
Lender Sándor	—	3	1	0	4



# A kismotoré a jövő — de mi lesz a nagy hengerűrtartalmú tipusokkal?

A kismotorokékpár, a 100—125 kcm-es motortörpe meghódította a motorosvilágot. A háború okozta anyagszűke, az üzemanyaghiány, a kényszerű takarékoság teremtette ki, izmosította meg ezt a hajdan lenézett és komolytalan játéknak minősített „motorokékpár utánezatot”. A kismotor ugyanis nem új találmány, hiszen évtizedek óta voltak ismeretesebbek azok a kerékpár segédmotorok, melyek hengerűrtartalma nem haladta túl a 90—100 kcm-et és több mint két évtized előtt kerültek hozzánk is azok a miniatűr angol kismotorok, mint például a Francis Barnett, melynek motorja nem volt nagyobb 150 kcm-nél. De komoly népszerűségre sohasem tettek szert ezek a gépecskék, aminek az volt az oka, hogy a gyárosok merőben helytelen utakon haladtak. Újat, merőben újat teremtettek — a Francis Barnett például merőben forradalmi volt és forradalmi jellegénél fogva igen „hajlékony” vázsal volt ellátva — a helyett, hogy felismerték volna a helyes utat: egyszerűen lekicsinyítették a szabványos 250—350—500-as gépet és átmenteni róla mindent, ami rajta bevált és népszerű.

A régi, boldogtalanabb időkben a motorvezetők csak mellékesen foglalkoztak — csekély kivétellel — a kis hengerűrtartalmú motorokkal. Egy évtizeddel ezelőtt az angol The Motor Cycle című angol világszaklap statisztikája szerint a legelterjedtebb típus az 500-as volt, melyet a 350-es hajszára tudott csak megközelíteni, ugyanakkor a 150 kcm-en aluli gépek a világ motorparkjának csak 3,6 százalékát képviselték. Ennek megfelelően a tervezők nem is tartották fontosnak azt, hogy a kis hengerűrtartalmú kétütemű motor teljesítményét fokozzák, hogy új műszaki megoldásokkal üzembiztonságát fokozzák, hogy megteremtsék azt a kismotort, mely teljesítmény dolgában megközelíti a nagyobb testvérét. Még maradabb volt a helyzet az Újvilágban, ahol a motorokékpár 1200 kcm-nél kezdődött, amint azt a Harley Davidsonok, az Indianok, az Excelsiorok és Super X-ek igazolták. A Harley és Indian gyár ugyan kísérletezett kisebb hengerűrtartalmú gépekkel, talán emlékszik az olvasó a 350-es és 500-as típusokra, ezek azonban olyan kezdetlegesek voltak műszaki szempontból, teljesítményük annyira csekély, üzembiztonságuk olyan fogyatékos volt, hogy elterjedni nem voltak képesek.

A közelgő háború szele azonban egyszerre csak megcsapta a gyárakat, megérezték, hogy közeledik az az idő, amikor a 6—8—10 liter fogyasztású gépeknek nem lesz talajuk a motorosvilágban. És mintegy vezényszóra kezdtek hozzá a munkához. Elkezdődött a kis kétütemű motorok tökéletesítése, szorgos kísérletezéssel, az öblítési módszerek, a hengertöltés és ürítés tökéletesítésével, nemesebb anyagok alkalmazásával sikerült a kis százasokból és százhuszötösökből olyan teljesítményt kicsikarni, mely nemrég még a legelőkelőbb 350-esnek is dicsőségére vált volna. Fokozták a teljesítményt, de ami ennél is fontosabb: sikerült a megbízhatóságot olyan fokra emelni, hogy az üzemzavarok statisztikája lényegesen alább szállott.

A tökéletes kis hengerűrtartalmú motor ugyanolyan műszaki megoldású, de kicsinyített kivételű vázba került, mint hajdan a nagyobb. A mai korszerű kismotoron megtalálunk mindent, ami a nagymotort karakterizálja, ugyanazok a megoldások, ugyanazok a szerelvények, ugyanaz a gondos, precíz kivétel. Nyoma sincsen a mai kismotoron a takarékoságnak és joggal mondhatjuk, hogy a mai olcsó 125-ös például gazdagabban van felszerelve, mint a 10—15 év előtti méregdrága angol 500-as, melyhez például elektromos világítóberendezést és kürtöt csak felár ellenében, mint külön felszerelést szállítottak.

Hogy mit tud a mai 100—125-ös, azt főleg a versenyeredmények domborítják ki. Kilencvenhez közeli átlagok le nem zárt országúton Budapest és a Balaton között nem tartozik a csodák világába és ha ezeket az eredményeket összevetjük a tíz év előtti lezárt utakon speciális és 500-as versenygépekkel elért átlagokhoz, úgy egyenesen megdöbbenünk. És látjuk a különböző nehéz feltételű terep- és futárfutamon, hogy a kis 125-ösök nemcsak megállják a

helyüket, hanem maguk mögött hagyják többnyire a nagyokat. Ha a mai korszerű 125-ös szembekerül a háború előtti évek 350-esével vagy 500-asával, úgy hacsak nem különleges versenygépéről van szó: a kis gép diadalmaskodik.

A kismotor tehát meghódította a motorosvilágot. De mi lesz vele, illetőleg mi lesz a nagymotorral azokban a boldog időkben, melyek eljöttét annyira várja a világ. Amikor benzín is lesz, gumi is akad, amikor nem kell majd takarékoskodni? Nem vagyunk jósok, mégis megjósoljuk: a kismotor feltétlenül megtartja majd pozícióját, hiszen takarékos emberek mindig lesznek és ha lesz is jegy nélkül motalkó bőven, mindig többségben lesznek azok, akik inkább fogyasztanak száz kilométerre két litert, mint — hatot.

Kétségtelen, hogy a nagyobb hengerűrtartalmú motorok bizonyos fokig ismét népszerűek lesznek, főleg azok körében, akik a szupersebességeket szeretik. Az azonban egészen bizonyos, hogy a régi konjunktura nem fog visszatérni. Az olcsó, teljesítőképes és gyors kiskocsi feltétlenül megszorítja a nagymotorok térfoglalási lehetőségét és a nagymotor az lesz, ami volt húsz évvel ezelőtt: a kiválasztottak drága sporteszköze, de a közlekedési alkalmatlóság a kismotor és a kiskocsi lesz.

A háború befejezte után irdatlan tömegű hadimotorokékpár kerül majd piacra, a leszerelő hadseregek — akár 1918 után — áruba bocsátják gépeiket, ami szerény becslés szerint sokszázezer gépet jelent. Ez a géptömeg, a hozzá tartozó roppant alkatrésztömeggel hosszabb ideig kielégíti majd a piacot és nem sok lehetőség marad a gyárak részére, ami a nagymotorok előállítását illeti. A nagytömegű hadimotorokékpár hosszú ideig fogja „nyomni” a piacot és az árak annyira lemorzsolódnak, hogy a tömeggyártásra bizony nem is lehet majd gondolni, amíg a sokszázezer gép bírja. És ne feledjük el, hogy a mai hadimotor olyan különlegesen nemes anyagból készül, hogy bizony hosszú, nagyon hosszú évek telnek el, amíg egy-egy kétkerékű jármű BMW, hatalmas Zündapp vagy fürge DKW a motortemető Walhallájába vonul.

A kismotor azonban nem kell féltetni, olcsó árával és főleg kis üzemköltségével bírja majd a tömegesen piacra zúduló nagymotorok versenyét. Nem mondhatjuk, hogy nem érzi meg majd a versenyt, de pozícióját megingatni milliónyi leszerelési nagymotor sem lesz képes.



## IMBERT

FAGÁZGENERÁTOR  
KÖZÉPEURÓPA LEGELTERJEDTEBB GENERÁTORA

Budapesten is kapható. Állíttassa át teherautóját generátorüzemre, mert ezáltal mentesül a benzingondoktól.

Kérjen tanácsot az

IMBERT-GENERÁTOR-GESELLSCHAFT MBH., KÖLN  
magyarországi vezérképviseletétől:  
**SUPPAN-KOLLERICH & CO.**

Budapest, IV., Ferenc József rakpart 21. Telefon: 182-946

# AKTUÁLIS BESZÉLGETÉS AKTUÁLIS DOLGOKRÓL

— Ma délután 3 és 5 között szívesen áll rendelkezésükre Kemechey igazgató úr — felelte érdeklődésünkre az Opel Service telefonos kisasszonya.

Az átépítés alatt álló Révész-utcai telep a megszavart hangyaboly képét mutatja. (Így bekerítve jegyzem meg, hogy ez a látogatás kellemes meglepetések sorozata volt.) Kezdődött azzal, hogy ennek a hatalmas üzemnek műszaki vezetőjét, Kemechey igazgatót, nem párnázott ajtók és telefonokkal, iratokkal zsúfolt, sok méteres íróasztal mögött találtam, hanem kint az udvaron, a nyüzsgő ember- és autórengetegben, amint utasításokat adott. Eppen úgy fehér köpeny volt rajta, mint a többi tisztviselőn, amin ott „díszelgett“ a névre szóló azonossági táblácska.

Néhány perces várakozás után ott ülünk az egyszerűen berendezett igazgatói szobában, amelynek üvegfalai a szerelőcsarnokra, valamint az udvarra néznek. (Mint hajón, a parancsnoki híd.)

— Mi a véleménye Igazgató Úr, az új sebességcsökkentő rendeletről, illetve, hogy oldják meg technikailag? — tettem fel a tervezett riport egyetlen kérdését. (Hogy aztán sok „egyébről“ is szó esett, az igazán nem volt tervbe véve, az csak úgy jött magától.)

— A kérdés első részére nehéz úgy megfogalmazni a feleletet — hangzott a válasz —, hogy az valahol ne találna visszhangra. A kérdés második felét

könnyebb megválaszolni. A rendelet műszaki kivitelezés szempontjából egyszerű és mindössze nyolc pengőbe kerül. Egy állítható csavar és egy ütközőből áll „a készülék“, az utóbbi a fojtószelep tengelyére kerül. Egyszerű, mint a pofon. Úgy-e? — teszi fel a kérdést, amire pedig illik is felelni, — ha mindjárt kérdéssel is.

— Aztán tökéletes is ez?

— A fenét — szaladt ki a száján az őszinte felelet. — Azaz, hogy jó — rántja fel a vállát — jó példaként a síkon. De dombos vidéken már baj van. Történetesen ahol én lakom, oda az át nem alakított Kapitán második, foggázzal tud csak felkapaszkodni. Télen a hóban csak elsővel. Ha felszerelem a „készüléket“, akkor sehogysem tudok a kapuig feljutni, hacsak, hacsaknem rükwertzel. Egy biztos, a rendelet kívánalmainak megfelel ez a „készülék“. Nem mondom, lenne itt tökéletes megoldás is, mégpedig a regulátor, de azt vagy négy-száz pengő áron tudnók forgalomba hozni.

— Egyszerűbb megoldás nincs?

— De van. Nem kell ehhez semmiféle készülék, annál is inkább, mert ezt nem technikailag, hanem rendőrhatalósággal kellene megoldani.

— ?

— Előttünk a példa. És most ezzel kapcsolatban hádd mondjak el valamit. Vagy három évvel ezelőtt kint jártam Németországban. A széles Reichsauto-

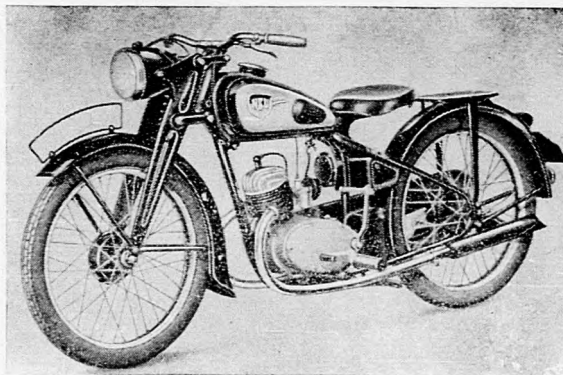
bahnon száguldottam, amikor motoros rendőr előzött és állított le. Udvariasan figyelmeztetett, hogy túlléptem a megengedett sebességet. — akkor talán 80—90 km lehetett — és kért, hogy vigyázzak, túl ne lépjem a maximális sebességet. Nos, itt van. Ez a megoldás. Ezt ajánlom. A kivitelezés még egyszerűbb, mert most úgy sincs országúti forgalom. A rendőrség és a csendőrség tökéletesen el tudná látni az ellenőrzést. Ha a rendelet megszegőit az „E“ betű elközbírával sújtandák, alig hihető, hogy lenne, aki vállalná a 60 km feletti sebesség következményét.

— Egyelőre négy kocsihoz szereltük fel a „készüléket“, amit mi ugyan szabályozunk, de a fél akkor állítja el, amikor akarja. Ez pedig nem megnyugtató a részünkről. Pedig tudja, hogy már hányan érdeklődtek levél útján a „készülék“ iránt. Küldjünk egyet utánvéttel. Persze ez nem áll módunkban.

— Lenne ugyan még egy megoldás, amely csökkenti a sebességet és ez a beömlő nyílást szűkítő fojtás, de ennek sok hátránya között, hogy mást ne említsek, nehéz az indítás hűvös időben.

— Ezek szerint mégis ez a csavaros megoldás a legmegfelelőbb? — kérdezzük.

— Úgyvan. Az adott körülmények között mégis ez alkalmas. De mindenek előtt nem azért, mert olcsó, hanem, mert ma, a változott viszonyokra való tekintettel nincs elég munkaóra. Most kezdjük érezni annak a vétkes üzempolitikának következményeit, amit egyes nagyvállalatok már évek óta üznek; nem tartanak tanoncot. Arra hivatkoznak, hogy a tanoncot nem tudják úgy hasznosítani, mint a segéd munkást, akinek nem kell tanonciskolába és leventére járni.



## Nagyobb teljesítmény,

- fokozott üzemanyagmegtakarítás — két olyan követelmény, melyet a 125-ös NSU valóban ideálisan old meg. Csúcssebesség 75 km/óra. Üzemanyagfogyasztás 2,4 liter 100 km-re. Lábkapcsolás. Három sebesség. Lengőnyereg. Két kipuffogócső. Kis motorkerékpár, mely kitartó és teherbíró



**DÓRY ÉS KOVÁTS KFT., Budapest, VI., Aradi-u. 44**

Meg az iskolakerülő tanoncok után a büntetéseket kell fizetni, ami a segédmunkásnál nincs.

— Azok a tanoncok, akik a kisműhelyekben szabadulnak fel, nem elégítik ki a munkapiac keresletét. És ami a legszomorúbb, ez a helyzet egyre rosszabbodik. Háború után olyan nagymérvű szakmunkás hiány lesz, mint amire még nem volt példa. A szakma nagyon elhanyagolja a munkásnevelés egyre égetőbb problémáját. Nálunk például bevezettem a mindenkire kötelező — tehát inastól kezdve a tisztviselőig — szaktanfolyamot. Minden esztendőben négy hétig tart ez az esti kurzus. Természetesen erre az időre is teljes fizetést kapnak a „hallgatók”. Nálunk még a számolat gépelő kisasszony is tudja, hogy milyen egy féltengely és milyen munkát végez ez az alkatrész. Higyje el kérem, ez igen fontos!

Mindjobban elmélyedtünk a szakmát érintő kérdésekben. Megvitattuk a javítóműhelyek árdzsungelét, amelynek a most megjelent Á. O. K. rendelet vetett véget.

— *En már* — folytatta Kemechey igazgató — *évekkel ezelőtt kidolgoztam egy javítási árszabályt, amely magában foglalja az összes Opel típusokon előfordulható mindenemű munkák árait. Sok ezer tételt tartalmaz ez az árszabály, amit minden Opel vevő megkap a kocsijával. Ezzel elejét vettem minden utólagos panasznak; azelőtt ha két Olimpián egy-egy munkás azonos javítást végzett, akkor — a különböző munkaerőkre való tekintettel — nem volt egyforma a munkaidejük és a két számla sem volt azonos. Az egyik autós többet fizetett. Ez persze*

*azt mondta, vagy jobbik esetben csak gondolta, hogy becsapták. Pedig mi ketten — kaesintott felém — tudjuk, hogy reális a mégis joggal haragos autós számlája is. Most ez már a sötét múlté. Nem mondom, az árszabályban is van 5-7% plusz-minusz tolerancia, de ez mindig kiegyenlíthető.*

Már rég elmúlt 5 óra, jól eljárt az idő. Alaposan belemelegedtünk a beszélgetésbe. Távozás előtt még megnézzük a költőzködés nyomait viselő szerelő esernyőket.

— *Na, mi lesz koma* — fordul Kemechey igazgató az egyik távozó munkás felé — *lesz holnap operáció?*

— *Igenis igazgató úr* — hangzik a válasz — *holnap befekszem a kórházba.*

— *Sok szerencsét és mielőbb egészségesen lássuk viszont koma* — búcsúzik az igazgató a munkástól. (Értékes ember Kemechey igazgató, aki több mint negyedezer ember közül is tudja, hogy kinek mi a baja — és azt számon is tartja. Ritka értékes tulajdonság.)

Érdekes újítást láttam. A generáljavított motorok, bakkokra szerelve x órát járnak — benzin helyett világítógázzal. Ez a „háborús megoldás” szintén Kemechey igazgató ötletességét dicséri. (Amellett, hogy e „hajtóanyagból” minden mennyiség kapható, még légyegesen olcsóbb is, mint a benzin.)

Tisztaság, világosság és új, korszerű gépek; ez a gépműhely. Egy idősebb esztergályos, padját otthagyva, odajött Kemechey igazgatóhoz referálni egy munkáról.

— *Na, úgy-e mondtam koma* — hangzott a válasz — *máskor is csak csinált*

*úgy, ahogy mondom és akkor nem lesz komplikáció.*

— *Mi az, itt mindenki koma? Megis kezdtem Kemechey igazgatótól.*

— *Hát bizony én itt sokszoros keresztapa vagyok. Gyakran voltam már vőfély, tanu. Az egymás közötti kapcsolatunk családiás, de mégis tiszteletűd. Azért is mondjuk, hogy ez az Opel-család — és két karját atyaian szétártá.*

\*

Ugyebár mondtam, hogy ez a látogatásom a kellemes meglepetések sorozata volt.

Mint a newyorki „Time” írja: az USA rendelkezésére álló gumikészletnek harmadát immár felhasználta. A Time az „amerikai hadfelszerelési terv” botránynak minősíti azt a mulasztást, hogy nem láttak idejében hozzá a műgumi gyártásához. A lap szerint nem sokat javítanak a helyzetben azok a ígéretek sem, hogy a lázasan mozgó-sított műgumigyártás 1943-ra talán már 300.000 tonn műgumit fog termelni, mert hiszen az angolok az év szükséglete 800.000 tonna! Ilyen körülmények között nem csoda, ha az USA a még hozzáférhető trópusi államokat minden áron új gumültetvények létesítésére akarja rábírní, melyek, ha most nem is, de nyolc év múlva megszüntethetik az USA gumihányát.



## VDO SZÁLLÍT



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



- SOLEX Gázosítók
- SOLEX Benzin szivattyúkat
- SOLEX Benzinszűrőket
- SOLEX Szabályozókat
- SOLEX Keverőket fagáz-üzemhez
- SOLEX Alkatrészek az összes fenti készülékekhez

Ü J C I M:

**VDO TACHOMETER kft.**  
BUDAPEST, XIII., CSATA-UTCA 13. SZÁM  
TELEFON: 498-509

## ING. ABT ISTVÁN

műszaki nagykereskedő  
Budapest, VI., Jókai-utca 6. I. emelet  
TELEFONSZÁM: 121-853

**MOTORLÁNCOK  
BELZER  
CHROMVANADIUM  
SZERSZÁMOK**

## Autórúgók és spirálrúgók BÁN LÁSZLÓ

V., Vág-utca 5. — Telefon: 291-121.  
Gyártás és javítás, kész  
rúgók minden márkához raktáron.

„Ato-Lochheed” FÉKALKATRÉSEK, FÉKFOLYADÉKOK, SZELEPÜLÉSEK STB. STB.

**JURID**

FÉKBETÉTEK, KAPCSOLÓ TÁRCSÁK, TENGELYKÖTŐ TÁRCSÁK

**MAHLE**

OLAJSZÜRÖK, LEVEGŐSZÜRÖK, DÜGATTYUK

**JÁRITZ ISTVÁN**

BUDAPEST  
VI., JÓKAI-UTCA 20.  
Telefon: 119-033, 114-965

MAGYARORSZÁGI  
VEZÉRKÉPVISELETE.

## Kiírták a Gyorslevente-bajnokság IV. futamát

A Leventék Országos Parancsnoka 1942 szeptember 5–6-án országos gyorslevente motorkerékpáros versenyt rendezt, szeptember 5-én a Balatonhoz, illetve szeptember 6-án a Balaton körül, leventék, katonák és polgári személyek részére.

A verseny összetett: csillagtúrából, futárversenyből ügyességi versenyből, terepmetekből, valamint katonai jellegű terepversenyekből áll.

A verseny értékelése olyan, hogy a gépek sebességéből vagy nagyobb hengerűrtartalmából adódó előnyök kiegyenlítődjenek és kizárólag a vezető tudása és ügyessége legyen a döntő tényező.

A nevezések az alábbi címre adandók fel: *Leventék Országos Parancsnoka, Budapest, V., Alkotmány-utca 5–7.* A levélborítékon feltüntetendő „Motorverseny ügy”. Nevezési díj P 2. Nevezési díjak

bélyegeken is beküldhetők. A bélyegek legfeljebb 20 filléresek lehetnek.

*Nevezési zárlat.*

1942 augusztus 19. Személyesen beadott nevezéseket 1942 augusztus 21-én 14 óráig fogad el a rendezőség. *Utónevezés nincs.*

*Üzemanyagjegyek.*

A szabályszerűen benevezett versenyzők a rendezősegtől az alábbiakban megadott táblázat szerint kapnak motalkójegyet. Minden versenyző a szeptember 5-én lefutásra kerülő csillagtúrára *lakhelyétől Tihanyig, Tihanytól lakhelyéig* kap motalkójegyeket.

100 km-ig 3 l 100 km-ként, 125 km-ig 4 l 100 km-ként, 250 km-ig 4,5 l 100 km-ként, 350 km-ig 5 l 100 km-ként, 350 felett 6 l 100 km-ként, oldalkocsik 7 l 100 km-ként.

A Peugeot-gyár érdekkörébe vonta a Hotchkiss automobil- és hárkocsigyárat és így az azokkal függő viszonyban álló Saurel és Latil-művekre is befolyást szerzett. A nagyarányú fúzió célja a legmesszebbmenő racionalizálás.

## A gépjármű jó világítása fokozza a közlekedés biztonságát

Korszerű gépjármű a fényszórókon és kereső-lámpákon kívül még a következő világító-berendezésekkel van felszerelve, s ezek a jármű biztonságát, továbbá a vezető, valamint az utasok kényelmét szolgálják:

2 állólámpa a nyugvó kocsin megvilágítására.

1–2 hátsó lámpa, amelyek egyidejűleg a számtáblát is megvilágítják.

1 stoplámpa.

2 oldallámpa, amelyek a kocsin széles sávot jelzik a szembejövő és előző kocsinak.

1 ellenőrzőlámpa a világítóberendezés vizsgálatára.

3 lámpa a kocsin menyezetének és oldalának kivilágítására.

2 lámpa be- és kiszállásnál a hágesőkö megvilágítására.

2 lámpa a menetirányjelzőkhöz.

1–1 ezekhez való ellenőrzőlámpa.

Továbbá lámpák a műszerek megvilágítására, a benzinkészlet, olajnyomás, hűtővíz hőfokának, továbbá annak jelzésére, hogy a hátsó fény, a távfény, vagy ernyőzött fény, vagy pedig a dörmentesítő tárcsák be vannak-e kapcsolva.

A világítóberendezés minden részéhez és a piacon lévő minden gyártmányú kocsinhoz található megfelelő Osram-autólámpát. Ezek évtizedes tapasztalatok eredményeként készülnek és minden tekintetben megbízhatók és beváltak.

Az Osram név az autóvezetők között mint minőségi jel az egész világon ismert. Aki önmagát és kocsiját becsüli, csak Osram-autólámpákat használ.

**Dr. Kissel †.** Súlyos gyász érte a Daimler-Benz konszern, vezérigazgatója, dr. Ing. e. h. W. Kissel hirtelen elhunytával. A stuttgart-úntertürkheimi gyászúnepegen Werlin igazgató vázolta dr. Kissel négyévtizedes munkásságát, melynek során dr. Kissel egyszerű levelezőből küzdötte fel magát a vezérigazgatói székbe. Mestere volt annak, miként lehet összehangolni a műszaki feladatokat a gazdasági követelményekkel. Dr. Kissel mindössze 57 évet élt.

**Guatemalában** egyharmadára redukálták az engedélyezhető benzinfogyasztást.

**A Japán** kézre került hátsóindiai olajmezők utolsó békeévi termelésének 73%-át, mintegy 5,5 millió tonna nyersolajat a Royal Dutch-Shell konszern aknáztta ki és ez a mennyiség a konszern évi termelésének egyötödét tette ki. A konszern azonkívül elvesztette a romániai érdekeltségét is, ahol az utolsó békeévi termeléséből 18%-kal részesült, ami a konszern évi termelésének újabb 4%-át jelentette, úgyhogy a Royal Dutch olajtermelésének egynegyedét veszítette el a háború alatt, nem is szólva az elveszített finomítótelepekről, melyek legértékesebbjei Holland-Indiában voltak, valamint az erősen megrongált tartányhajóflottáról, melynek tonnatartalma erősen túlhaladta volt a 2 millió tonnát.

**Braziliában** július 15-én beszüntették a személyautóforgalmat, mert a német tenger-alattjárók pusztítása folytán az USA olajszállításoknak csak töredéke jut el a brazil kikötőkhöz. A benzinhiány más délamerikai államokban is mutatkozik, így Chilében a kormány 1200 fagázgenerátor gyártására adott megbízást, melyeket elsősorban omnibusz és teherautók céljára fognak igénybe venni.

**Az Iranian Petrol Co.** eddig angol tulajdonban volt részvénykötege nemrégiben északamerikai kézbe ment át. Erről a körülményről Bagdadban az angol követ tájékoztatta az iraki kormányt. A szóban forgó részvénykötege eddig az angol admirális hatáskörében álló egyik vállalat tulajdonában volt. Az admirális az Iranian Petrolnak továbbra is fő részvényese marad. Az amerikaiak a közlekedési petroleummezőkön újabb, fontos pozíciókat szereztek meg.



# CORDATIC

*a tökéletes autópneum*

# MOTORÓRIÁSRÓL, beszél Schmiedt, MOTORTÖRPÉRŐL a bajnokjelölt

Surranva gurulnak a sokmázsás motor-kolosszusok a lámpafényben fürdő Milenáris betonjáról a gyepre. Utolsó pillanatban tudtam csak félrelépni az egyik elől, merthogy a motorja ki volt kapcsolva és már csak a versenyből maradt lendülettel gurult a vezetőmotorok parkhelyére. Egy esendes káromkodást morzsoltam el, amikor észrevettem, helyesebben hángjáról felfedeztem, hogy lapunk régi ismerőse, Schmiedt Jóska „vasalt” ki majdnem. Éppen ezért jöttem a Milire (nem a vasalás miatt, hanem), hogy egy kicsit elbeszélgessek Schmiedt-el abból az alkalomból, hogy ő a legesélyesebb jelölt a Gyorslevente Bajnokságra.

Hogy él, mit csinál ez a hirtelen fel-tűnt (a tavalyi tihanyi G. P.-n) versenyző, aki kis motorjával nagy gépeket, komoly márkákat, nagyszerű versenyzőket utasított maga mögé.

És amíg a kerekesek fáradhatatlanul rótták köreiket a közönség harsány biztatása közben, addig mi leültünk a fűbe egy kis eszmeeserére. (Schmiedtnek könnyű, rajta vagy lúsz bilgerire való olajos bőrruha „feszült.”)

A cigarettát végét kereső gyufa fényé-nél láttam, hogy Schmiedt arca sápadt.

— *Mi baja van, beteg?*

— *Most már jobban vagyok. Az a sok nyers gyümölcs megártott a gyomrom-nak, aztán néhány napig úgyban kellett maradnom.*

— *Beteg ember ne sportoljon, hanem gyógyítsa magát — tréfálkoztam vele.*

— *Mondtam már, hogy jobban vagyok, meg aztán nincs is jobb orvosság a motornál.*

— *Az új plakátok meg azt mondják, hogy a gyümölcs a jó orvosság, maga meg a motort tartja gyógyyszernek? Apropó, gyümölcs. Mi maga, Schmiedt Jóska, gazdag ember, vagy gyümölcs-kerész, hogy ma napiság gyümölcselel tudja magát betegre emni.*

— *Se egyik, se másik. Villanyszerelő vagyok a Nagyrásártelepen — mondta két nagy slukk között — ahol módom van közvetlen a termelőtől, olcsóbban vásárolni.*

— *Most pedig, kedves Schmiedt Jóska, mondjon el mindent szép sorjában magáról, ami a motorsporttal összefügg.*

— *Tulajdonképpen egy eltillátnak köszönhetem, hogy közelebbi viszonyba kerültem a motornal. A Kerékpáros Szövetség, — hangsúlyozom, nem sportügy-*

*ben tiltott el 1936-ban egy évre a kerékpárversenyzéstől, ami akkor érthetően nagyon fájt, mert elestem a biztosnak látszó olimpiai kiküldetéstől. Dühömben-mérgemben felcséreltem a „bicajt” a vezető motorral. Sporttársaimtól béreltem egy vezetőmotort és azon kezdtem Golem pályafutásomat. És hogy nem volt eredménytelen a sportmunkásságom, bizonyítja a még ma is fennálló Schmiedt—Szekeres-féle 79.840 km-es egy óras rekord. Két év múlva megeltem az első rendes, polgári motorkerékpáromat. És megindult a lavina. Úgy váltottam motorjaimat, mint a tiszta gallért. Az utolsóelőtti motoromon, a BMW-en, amelytől csak a feleségem unszolására — a két bukás miatt — váltam meg, náltem ki magam, ha szabad ezt a kifejezést használom. A Bómussal 14 K. T. T. kategóriagyőzelmem volt 17 indulásból. Tihanyban a lezavult karburátorom ütött el komoly helyezéstől. Ezt a motoromat szerettem eddig legjobban, amíg csak nem ültem fel a mostanira, a kis Puch-ra. Nahát, kérem! — (Ez minden bizonnyal az elragadtatás megnyilvánulása volt.) — Igazán mondom, csoda ez a 125-ös. Igazi csoda. Kérem, tessék csak elképzelni, hogy e gunya nélkül — mutatott finnyásan a bőrhaenakájára — 50 kiló vagyok, ami persze nem sok a 182 cm-es magasságomnak, de még a kis „porszívómnak” sem. Ez pedig, úgyebár, csoda.*

— *Azt vetik szememre, hogy persze, a Schmiedtnek könnyű, ő sokat motorozik, állandóan tréningben van, ha nem a Puch-on ül, akkor a Milin motorozik. Hát kérem, én most ezeknek válaszolok. Először is nem motorozok többet, mint bármelyik, sőt. Reggel bemegyek a munkámra és este hazajövök. Nem mondom, Zugló elég messze van a Nagyrásártelep-hez, de hát ez még sem olyan túlzottan sok, mint ahogy azt egyesek híresztelik. No, aztán itt van a Mili, — mutatott a sötétben még félelmetesebb motoróriások felé, — hát ezt csak nem akarják motorozásnak magasztosítani? Amikor egy órán keresztül, moz-du-lat-la-nul — tagozta — kell ülni, kifeszített lábfejekkel. Az aztán a hacacaré.*

— *Mozdulatlanul?*  
— *De mozdulatlanul ám, mert ha csak egyszer-kétszer megemelem egy picit a*

*könyökömet, abban a minutumban el-vitte a szél úrfi a kerekeseimet. És a versenynek fuccs. Meg aztán milyen igazi motorozáshoz hasonlítható az, amikor 60—80 kört kell legyűrni ezzel a két és félmázsás szörnyvel. Ha bár a tempó nem is olyan nagy, 65—75, ami helyenként felmehet egész 90 km-ig, mégis nem hasonlítható össze az igazi motorozás-sal. Ezen alig van rügözés, az ember ves-séje ugyancsak megérzi. Különösen a Thököly-uti fordulóban.*

— *Hát akkor miért csinálja?*

Vallát húzogatta.

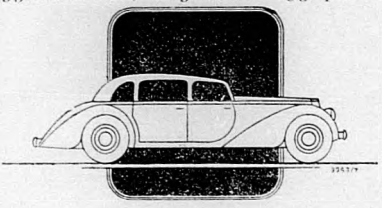
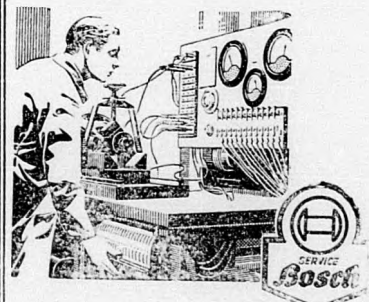
— *Tetszik. Meg aztán ez is sport.*

Elhallgattunk. A kerekesek izgalmas végharcát figyeltük mi is. Elés és Pelvássy „ölték” egymást. Pelvássy győ-zött. Örjöngött is a tribün.

Mondja csak, most, hogy bajnokaspiráns lett a Gyorsleventeknél, jelentett valami előnyt az a sok K. T. T.-zés?

— *Mondhatom, nagyon sokat. Megta-nultam, hogy nem kell félni, vagy pláne megijedni a terepnehézségektől. Éppen a pécsi terepen történt. Kis motorom hegy-menetnek lassúbb volt, mint a nagyok. az idővesztéseget lejtmenetnek kellett be-hoznom. Bete is adtam az apait és anyait, már a grázit, — mondta vicee-sen, a Puch gyárhelyére célozva, — ment is a „fűrés”. Egyszerre csak egy mely árok előtt vettem magam észre, amely-nek a túlpartja magasabb volt az innen-sőnél. Na, Jóska gyerek, biztaltam ma-gam, itt mutatd meg, hogy ki vagy. Vagy 50-es tempóban felrántottam a Puch elejét és átugrottam az árkok. Néz-tek is nagyot az ott álló pályabiztosok. Nem mondom, szerencse is kell ehhez, de azért K. T. T. nélkül nem tudtam volna megcsinálni. Aztán részben a motornak is kijár a dicséretből. Merthogy én nem sajnálom és ugyancsak gyilkolom. Ta-valy december óta 10.000 km-t futottam le eredeti dugattyúkkal, beleértve három Levente-versenyt is. És ma is 3.2 l.-nél nem „iszik” többet, akár hogy is zara-m. Normál tempóban 45—50-el meg-elégszik 2.3 l.-el. En nem akarom eladni a motort, nem azért dicsérem, hanem azért, mert ez az igazság.*

Beszélgetésünket be kellett fejezni, mert a motorvezetés verseny második futama következik. Schmiedt felkapasz-kodik az időközben előkészített és a be-tonra kiállított motormasztondonjára, amit a „príbéké” egyesült erővel betol-nak. És a 2400 kem-es motorvizilóban nagyokat szusszanva életrekapnak a ló-erők. A békés nyári éjszakában négy motoróriás dörögve köpi a rövid lán-gnyelveket, mintha csak a légvédelmi re-flektorok keresztényében úszó repülőgé-pet lönék.



## KITART-E A KOCSIJA?

A gondos kezeléstől sok függ! Az annyira fontos elektromos felszerelés, gyújtás, nyersolajszivattyú vagy légfékberendezés azonban időnkénti szakszerű vizsgálatra szorul. Ne várjunk addig, míg megjavítani nehéz vagy lehetetlen. Keresse fel Ön is idejekorán a legközelebbi BOSCH SZOLGÁLATOT

**BOSCH RÓBERT KFT. BUDAPEST**  
V. kerület, Váci-út 22. szám. Telefon: 299-180

# Szeptember 8-án lesz a „Kozma Endre” Tihanyi Motorkerékpáros Kérvetseny

A „VIII. Nemzetközi Sporthét a Balatonon” legkimagaslóbb eseményeinek ígérkeznek a balatoni motorkerékpárversenyek

A Balatoni Intéző Bizottság agilis vezetősége és a kormányhatóságok megértő támogatása jóvoltából folyó évi szeptember 5—6—7. és 8-án a Balaton környéke hangos lesz a motorkerékpárok zajától. Szeptember 5-én, szombaton d. u. futnak a síófoki célba a Leventék Országos Parancsnoka országos csillagtúrájának résztvevői, akik másnap, 6-án, vasárnap, Tihanyból kiindulva, megkerülik a Balatont, miközben több helyen letérnek az országútról és terepszakaszokat futnak be, majd délután megérkeznek a tihanyi célba, ahol befejező terepróba van vesznek részt.

Másnap, 7-én már a Kozma Endre

feljethetetlen emlékére elnevezett Tihanyi Motorkerékpár Kérvetseny edzésen vesznek részt a versenyzők, míg maga a kérvetseny kedden, 8-án, Kisboldogasszony napján a délutáni órákban kerül lebonyolításra. E verseny egyben bajnoki futam is.

A két nagyszabású motorsportese-mény minden bizonnyal olyan sportlátványosságot fog nyújtani, amilyenre Magyarországon évek óta nem volt példa és így érthető az a nagy érdeklődés, amely már most megnyilvánul a balatoni sporthét motorsport-rendezményei iránt. A versenyekről szövegben és képből hoz bő tudósítást az „Autó-Motor” következő száma.

## MI ÚJSÁG, HÉBLI ÚR?

— Honnan jön Hébli úr oly sietve?

— A Váci-úton voltam, a Tudor accumulator gyárban, ahol nemrég kezdtek meg Európa legmodernebb szárazelem-gyárának építését. Láttam a terveket, valóban gyönyörű lesz.

— Mi újság a használt motor piacon?

— Nagy a zür. Hihetetlen nagy a kereslet, amit a zuppiac alaposan ki is használ. Felhívom minden érdekelt figyelmét, hogy csak komoly céghez forduljon vételszándékával.

**MOTOROSOK!**  
Motorzománcozást,  
ducozást a többszörös  
magyar bajnoknál  
**KESJÁR JÁNOS**-nál  
végeztessék.  
Budapest, VII, Rózsa-u. 38/a  
Telefon: 228-517

dudjon vételszándékával. Ha szabad, ajánlok egy ilyen céget, ahol még mindig a Vevő az úr. Tessék felírni: *Dr. Lintner János*, Személynök-u. 16. A megbízhatóságánál csak a raktára nagyobb. Most pedig elmondok néhány pletykát a Kozma Endre emlékvetsenyéről. *Komlóssy Béla* indul egy speciál 350-es NSU-nyergében. Az oldalkocsis kategóriában viszontlátjuk majd a régi idők kettősét, az *Abt-Forra*-párt, az *Abt* által vásárolt, ugyancsak speciál NSU-n. Kisebbsajta NSU invázió lesz Tihanyban. NSU-val indulnak az előbbieken kívül: *Dóry* (2 kategóriában), *Pathó-Segedy*, *Schurmann*, *Lénárt*, *Gulyai* és *Hámor*. Ugyancsak Tihannyal függ össze az alábbi pletykám, a Kálvin-téri benzinkút járdaszigetén gyűlnek össze délutánként a polgári kismotorosok. Valóságos motoros-kaszinó van itt, a népszerű és szolgálatkész *Juhász Jenő* vezetésével. De megtudná-e mondani Szerkesztő úr, hogy mit csináljon az az autós, akinek kiuntalt gumit, de nem az ő kerékméretére.

— *Nagyon egyszerű. A Magyar Abroncsok és Kerékgár berendezkedett abroncsok átalakítására. Kisebbsajta naggyobbat készítenek és viszont. Az átalakítási munkák olcsók és rövid időt vesznek igénybe.*

— Van még egy jó hírem. Elintézték a leállított gépjárművek biztosítási ügyét. A Közlekedési Tudósítóban olvastam, hogy a biztosító vállalatok és az autótulajdonosok érdekképviseletai között olyan megállapodás jött létre, hogy a hatósági intézkedés következtében történt leállítás egész ideje alatt szünetel a szavatossági, törés-, lopás- és balesetkockázatokra vonatkozóan a biztosítás, viszont a biztosítás tartama a kötvény lejáratán túl a szünetelés időtartamával automatikusan meghosszabbodik.

A tüzbiztosítás díját a szünetelés tartamára a biztosító vállalatok a esükkent kockázatnak megfelelően mérsékelik.

— *Na most menjen, Hébli úr, mert sok dolgunk van, de szeptember elején ismét szívesen látjuk.*



## VICTORIA

minőségi  
motorkerékpár  
körzetképviselő

Új és használt



## Skoda

AUTÓK  
eladása

Autóalkatrészek és felszerelési cikkek. Kerékpárak nagyraktára.

### Dr. LINTNER J.

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

## A pneutömlő olaja — a sikpor!

A sikpor, „előkelőbb” nevén fiderveisz igen fontos üzemanyaga a gépjárműnek és különösen ma fontos, amikor a gumi karbantartása és óvása kétszeres jelentőségű. Mi a sikpor szerepe?

A pneuk leszerelésekor a tömlő és a köpeny között szürkésfehér por nyomait találjuk, ha a gép még új, úgy ez a por többnyire fehér. A titokzatos por nem más, mint közönséges sikpor. Ez a por akadályozza meg, hogy a tömlő és a köpeny a qördülés és fékezés okozta hő hatására összezsugoradjon, egymáson kopják, ugyanazt a szerepet játssza,

akár az olaj a motorban. Vékony réteggel, úgynevezett filmmel vonja be a tömlőt és a köpeny belső falát, mondhatni elszigeteli egymástól a két réteget azáltal, hogy megakadályozza a közvetlen érintkezésüket.

Ha tehát tömlőt cserélünk, vagy a tömlőt szereljük ki, utána a visszazsere-lés alkalmával sohase feledkezzünk meg arról, hogy úgy a tömlőt, mint a köpeny belsejét gazdagon be ne hint-sük, be ne dörzsöljük sikporral. Ez az anyag igen olcsó, fillérekbe kerül és hozzájárul ahhoz, hogy guminkból az utolsó kilométert is kivehessük.

# LICSÁJER JÁNOS

## SPIRÁL RÚGÓK

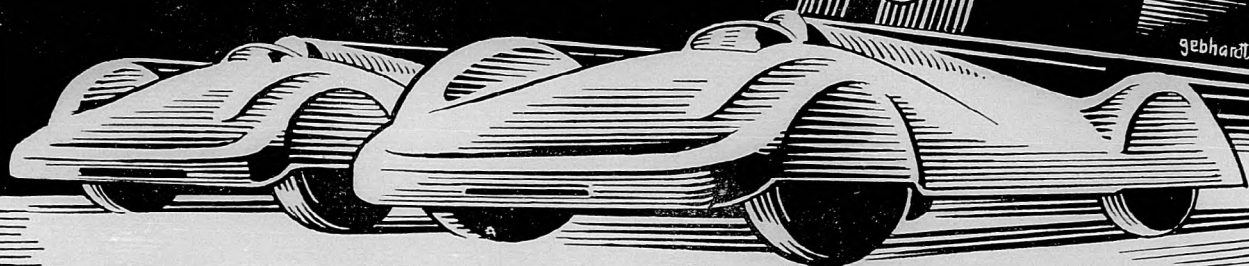


VIII., THÉK ENDRE-UTCA 14. TELEFON: 134-555

1100, 1500 Fiat, Lancia, Augustza, Aprilia, Artena, Opel, Kapitán rúgók raktáron

# SKF

SVÉD GOLYÓSCSAPÁGY VEZET!



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

A kik éjnek évadján a tilosban autóznak: többnyire kikapcsolják a számlámpájukat, hogy a rendőrök vagy egyéb ellenőrző közegek ne állapíthassák meg, hogy ki az a boldog E betű tulajdonos, aki éjjel háromnegyed egykor lejt kocsijában azzal a hamisszöke delleánnyal. De egyébként is, a szerencsére megszűnt elsötétítés óta a rendőrség valahogyan nem ellenőrzi a régi eréllyel a gépjárművek kivilágítására vonatkozó előírásokat. Rengeteg az egyetlen égő lámpával, vagy teljesen sötét lámpákkal haladó gépjármű, lámpanélküli kerékpár. Forgalmobiztonsági szempontokból célszerű volna ismét életbeléptetni a régi szigorú rendet anélkül is inkább, mert a gyéresebb forgalom következtében a vezetők „bátrabban” haladnak, amit a baleseti statisztikák is bizonyítanak.

\*

## WIPPERMANN

GÖRGÓS ÉS ZAJTALAN LÁNCOK  
ÉS KERÉKPÁRLÁNCOK

Képviselet Magyarország részére:

**LIBIK ÉS TÁRSA**

VI., GR. ZICHY JENŐ-U. 30

TELEFON: 118-927

**AUTÓ AKKUMULÁTOR  
AUTÓ VILLAMOSSÁGI CIKKEK  
TÖLTŐBERENDEZÉSEK  
ELEKTROMOTOROK**

**KÉSZÍTÉSE, JAVÍTÁSA**

**„ERGON”**

EGYETEMES VILLAMOSSÁGI VÁLLALAT

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



**MINDÉG  
TÖKÉLETES A**

**KRONPRINZ**

**KERÉK**

VEZÉRKÉPVISELET:

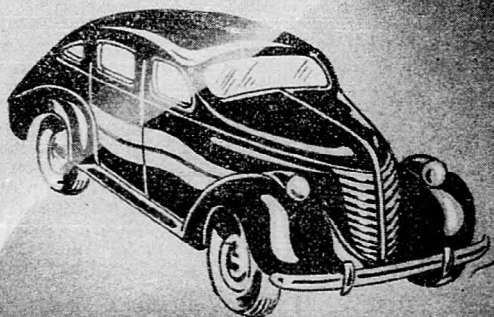
**PERNYE KÁROLY**

Budapest, VI., Jókai ucca 12





*Az autó  
szíve*



# VARTA

## ACCUMULATOR