

ÁRA
40
FILLER

Autó Motor

A. M. N. MUSEUM
NYILASZTALYA

XIV. ÉVFOLYAM 10. SZ. 1942 OKTÓBER 15

A kidőlt orosz harckocsi mellett új feladatok megoldását tanulmányozza a BMW motoros futár



A BIZTOS ÉS TAKARÉKOS ÜZEM
ZALOGA A

DKW

AUTO UNION

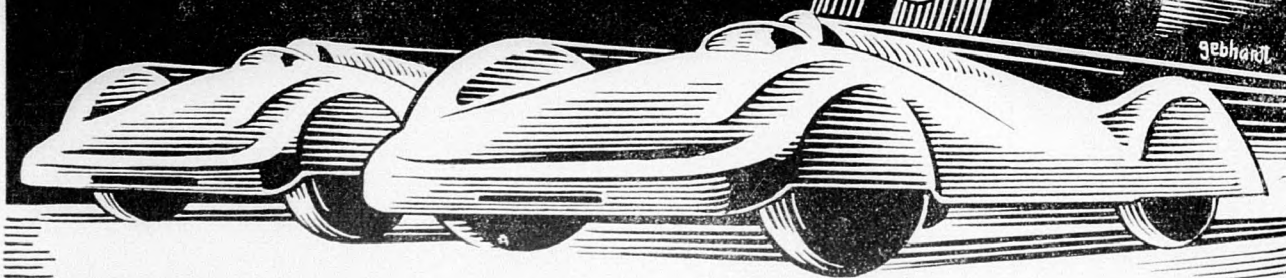


Vezérképviselet:

MAJLÁTH, Budapest, VI., Lehel-u. 2

SKF

SVÉD GÖLYÖSCSAPÁGY VEZET!



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

Előgyujtás

Csatatérre változott a pesti utca... A közlekedési balesetek statisztikája ijesztő mértékben emelkedett és alig van éjszaka, hogy jónéhány újabb áldozat ne kerülne terítékre.

Meg kell vizsgálni ennek az okait!

A közvetett ok az elsötétítésben rejlik, az erősen tompított fényű úttesteken a gyalogjárók és gépjárművezetők látása erősen korlátozott és — sem a gyalogjárók, sem pedig a járművezetők nem akarnak erről tudomást venni. A következők: a balesetek tömege.

Ezúttal a hiba nem kizárólag a gyalogosokban, illetve azok könnyelmű nemtörődömségében rejlik, éppen annyira hibásak a gépjárművezetők, helyesebben azok egy része. Azok a vezetők, akik még mindig azt képzelik, hogy az úttest versenypálya. És ahol „fontos közérdekből” nemcsak közlekedni lehet, hanem fityvet hányva minden szabálynak, minden józan megfontolásnak — vágtatni lehet.

Szinte bersódzik az elfoquatlan szemlélőnek a háta, ha megáll a járda szélén és figyel a éjszakai forgalmat. Gépkocsik, motorkerékpárok, nagyrészt a megengedettnél is gyengébben megvilágítva vágtatnak olyan iramban, melynél az úttesten botorkáló gyalogost sem meglátni, sem pedig előtte lefékezni nem lehet. Nem ritkaság a körúton ötvénnel-hatvannal vágtató gépjárművet látni, mintha nem volna elsötétítés, mintha olyan nagyon olcsó volna az emberélet.

A gyalogosok sem mutatják azt a megértést, melyre szükség volna. Bizonyított erre a főkapitányság legutóbbi felhívása, melyben a gyalogosokat inti nagyobb körültekintésre és fegyelmre. A gyalogosok éppen úgy mászkálnak a nekik tilos úttestszakaszokon, akár fényes nappal, mintha megannyi öngyilkosjelölt róna az éjszakai utcákat.

Mi a teendő?

Kétségtelen, hogy a hatóságok nehéz helyzetben vannak. A tompított fényvel megvilágított rendszámtáblák alig láthatók, leolvadni a gépjárművek rendszámát szinte lehetetlen. A gépjárművezetők feygelmezetlen része nagyon is jól tudja ezt és ezért engedélyezi a maga számára a végzetes következmé-

nyekkel járó könnyelmű játékot. Hiszen felelőtlenül hághatják át a szabályokat, hiszen a felelősség akkor kezdődik, amikor a rendszámot el lehet olvasni, amikor a számot fel lehet írni és amikor a szám gazdáját meg lehet büntetni.

Van azonban megoldás, mégpedig az egyszerűbb fajtájából. Nem kell mást tenni, mint szolgálatba állítani vagy tucatnyi motoros rendőrt. Akiknek nem volna más dolguk, mint cirkálni az útvonalakon és ahol túlzott iramban haladó gépjárművezetőt lelnek: utána menni és elfogni. Vagy csupán leolvasni a rendszámát. Ha a rendőrmotoros egy pillanatra felvillantja a keresőlámpáját, csak éppen annyi időre, amíg az előtte túlzott iramban haladó gépjármű számát leolvassa: nem okoz még bajt az elsötétítés körül. És ha csak néhány ilyen rendetlenkedőt csipnek el és büntetnek meg szigorúan és különös tekintettel arra, hogy milyen fontos közérdekből gépkocsizott éjnek évadján: ennek csakhamar híre terjed és a magát felelőtlennek érző rakoncátlanok is ráeszmélnek arra, hogy milyen veszedelmes játékot űznek. Persze nem csekély pénzbüntetésre gondolunk, hanem az E betű elkobzására megfelelő elzárás mellett.

A gyalogosokat pedig német rendszer szerint kellene rendre szoktatni. Ki kell mondani, hogy aki olyan ponton lett szenvedő alánya a balesetnek, ahol a gyalogosnak nincs keresni valója, az nem követelhet kártérítést és hatósági eljárás sem indul meg. Meggyőződésünk, hogy ez a Németországban igen jól bevált módszer nálunk is meghozná gyümölcsseit: a gyalogos is ráeszmélne, hogy milyen veszéllyel jár, ha nem tartja be a közlekedési szabályokat.

Ugyanakkor bizonyos reformokat is be kell vezetni a közlekedési szabályok körül. A ma érvényben lévő szabályzat szerint a gyalogos csak a főútvonalakon köteles a részére fenntartott átkeles pontokat használni, a nem főútvon-

nal jellegű úttesteken bárhol is átkelhet. Célszerű volna tehát a különleges viszonyokra való tekintettel elrendelni, hogy az elsötétítés percétől a nem főútvonal jellegű úttesteken is csak a keresztezéseken szabad átkelni, máshol semmi körülmények között sem megengedett lelépni a járdáról!

Meggyőződésünk, hogy a főkapitányság közigazgatási osztályának kitűnő vezetői és tisztviselői megfontolás tárgyává teszik javaslatainkat és megtörténne a feltétlenül szükséges intézkedések.

*

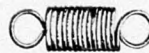
Demjén Miklós dr. az újdonsült magyar motorkerékpár hadibajnok a minap balesetet szenvedett, szerencsére lábtöréssel szabadult, de utasa a helyszínen meghalt. Nem ismerjük a baleset körülményeit, nem is kívánunk hozzászólni, csak igen-igen sajnálatosnak tartjuk, hogy mai legjobb motorversenyzőnk most hosszú időre kerül „szolgálaton kívüli viszonyba”.

*

Hiába van háború, hiába a húsjegy, az emberekből nem halt ki a romantika. Még mindig vannak az újhódas éjszakáknak andalói, akik pompás kabriolé kiskocsijukon gurulgatnak a pesti éjszakák mellékutcáin, megfelelő hölgypartnerrel fűszerezve. A minap a Klotild-utcában is láttunk egy ilyen kettőt és csak azon csodálkoztunk: hogyan volt képes a vezető irányban tartani lassan cammogó kocsiját, amikor jobbkarjával útítársát tartotta átölelve és zeme nem a vezető irányt figyelte, hanem az útítárs szemeibe mélyedt. Még hozzá olyan közelből, hogy még azt sem láthatta, hacsak nem volt olyan rövidlátó, mint a csuka télvíz idején.

És hogy a szélvédőn nem is fehér, hanem piros E betű pompázott (mellyel csak üzemi idő alatt szabad közlekedni): ne szóljon erről ajakad!

LICSÁJER JÁNOS SPIRÁL RÚGÓK



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

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

Utóirat a Kozma Endre emlékversenyhez

Szegény ember vízzel főz, tartja egy mondás. Ez arról jutott eszembe, hogy nem is olyan régen, évekkel ezelőtt nem igen jutott volna eszébe egy sportújságírónak sem, hogy hat héttel a verseny után ismét visszatérjen a már letárgyalt eseményre. Annál is inkább, mert addig két-három újabb sportesemény zajlott le, ami elég alkalmat adott a betűvetésre. Nem úgy ma, amikor versenynek híre-hamva sincs. Mit tesz ilyenkor a szegény sportújságíró? Elővesz egy keveset használt témát és azt szopogatja. Nos, helyben vagyunk. És ha már lúd — legyen kövér elve alapján, a tihanyi versenyről essen ma itt a szó.

Először talán azokról, akik az előző tudósításból — helyszüke miatt kiestek. Itt van mindjárt az elnyúlhatatlan Frühwirth-Länder, aki a Lukavetz-féle hatnapos Puch-hal készült a nagy erőpróbarára. Az alaposan előkészített motor fénykorában nem ment olyan jól, mint a tréningben. A szolgálalkész öreg Sáni olyan ragyogó képpel járt a „nép” között, mintha legalábbis a kategória győzelmét már a zsebében lett volna. Amde a Sors, jelen esetben Martinecz személynében, másként határozott. A startnál sokáig kellett várni Martineczre, amiről Länder már csak a start után vehetett tudomást, amikor is a Puch nem akart beugrani a „beköppött” gyertya miatt. A többitől már kár is beszélni...

Abt Pista utasa, Tóth János kékből zöldbe és viszont játszó oldalát muto-gatta a verseny után. Bár az Abt-féle oldalkoest az NSU-gyár küldte, mégsem rendelkezett a Tóth által megszokott „bognikkal”, fogantyúkkal, amit a gyári pedigrére való tekintettel még csak a verseny előtt, utólag sem lehetett felhelyesíteni. Ennek, mondhatni szerves része volt aztán, hogy Tóth nem mozgott olyan otthonosan és színesre potyolta az oldalát. Ha idejében, 25-ike előtt megérkezik az Abt által megrendelt új, gyári oldalkoesi, azt már a bevált „rendszer” szerint alakítják át a gyorsleventék Hármashatár hegyiversenyére. Akkor majd nem panaszkodhat a Tóth-gyerek.

A KTT-ken tünt fel először Szabó László. A kezdőktől szokatlan szerénységgel vette tudomásul az átlagnál jobb eredményeit. Akkor még kismotoros volt, most, hogy átnyergelt „igazi” motorkerékpárra, egy 125-ös Ardiera, versenyzői rutinja együtt nőtt a motor hengerűrtartalmával. Alkalmasságban, hasznos utasítások alapján értékes kvalifikásokat lehetne kihozni Szabóból, aki

felette fejlődőképes. Mindezt Tihanyban látottak alapján (tehát nem a győzelme után) állapítjuk meg róla.

Nem tudjuk, de nem is kutatjuk, hogy kinek volt a bűne a kismotorosok távolmaradása a tihanyi versenytől. És egyáltalában, mi van az egykor oly szép lendületet vett kismotoros-sporttal? Miért indult 1941-ben több kismotor, mint idén? Érdemes lenne e kérdéssel is foglalkozni.

Schurmann Mihály. Ez a sportember is úgy került a motorsporthoz, mint a cigány a horgászbóhoz. Vagy két évvel ezelőtt vásárolt magának egy 350-es NSU-t, aminek a Beszkártot kellett volna pótolni. Mint teljesen kezdő motoros, még ennyire sem igen használta az NSU-t, mert ha csak felhős volt az ég, már nem hozta ki dédelgetett kedvencét. Minden úgy indult, mint a szabályos mazsolánál. Aztán úgy folytatódott, hogy kijött egy KTT-re nézőnek. Aztán talán el is indult egy-egy futamban. Most már bevallhatjuk, nem kezesgetett sok reménnyel. Ilyen körülmények között került ki a keleti frontra, mint — motoros futár. Onnan betegnek került haza, de motorozni — azt megtanult alaposan. Ezt pedig a szovjet útéptési politikájának köszönheti.

A verseny után szomorúan mondta: — Héj, én is felütem volna a másik gyári gépen, nem csalódottnak volnék a képviselő, sem a gyár. Az én masinám túl lassú volt. Ezt most nem mentegetésnek számon, mert már jóval a verseny előtt mondtam Döry és a Kovács úrnak, Döry úr méltányolta is ezirányú javaslatomat, hogy én indulhassak az egyik gyári versenygépben. Aztán mégsem lett belőle semmi... fejezte be az indokoltan rosszkedvű interjú-t. (Mint emlékeztünk, Schurmann-kategória III. helyezetteje volt a két gyári speciál gép után.)

Szegény Lénártra is rá járt a rúd, mint ahogy mondani szokták. Két gépe is van, de mindkettő a Hont szolgálja. A „versenygépét” a sógorától kapta kölcsön. A „versenygép” civilben hétfőtől szombáig szállítóeszköz, teherautót pótló. (Amit a derék NSU mintaszereűen el is végez, de ezt, már ő is túlságosan tartja.) Azt hisszük Lénárt is egy véleményen volt az NSU-val, addig, míg ki nem irták a versenyt. Igaz, hogy még

MOTOROSOK!

Motorzománcozást,
ducozást a többszörös
magyar bajnoknál

KESJÁR JÁNOS-nál

végeztessék.

Budapest, VII, Rózsa-u. 38/a

Telefon: 228-517

egy picit gondolkozott a startot illetően, mire pedig megszületett az elhatározás, addigra már nem futott az időből a „fésülésre”. Azon túl, hogy a 350-es kategória túl „bő” a kisméretű Lénártnak, amíg sem feküdt neki a verseny. De akít egyszer beoltottak motalkóval, az már menthetetlen...

No, nem baj Lénárt István, jövőre már minden bizonytalansággal egy gyorsnyegedliteser NSU-val indul a Kozma Endre emlékversenyen.

Idén kezdett versenyezni az ambiciózus Körmeny László és pillanatnyilag holtversenyben együtt áll Gutschyval a gyorslevente-bajnokság első helyén. Ez pedig nem véletlen műve. Motorosaink közül rá alkalmazható — talán legelőször — a legszorgalmasabb jelző. Vele történt az a sajnálatos „nézeteltérés” a Sportszálló előtti hurok úton, melynek látható nyomait nemcsak az ő lába, hanem a vendéglős kisfia is kárvalottan viselte. Dinnyevő dagadt térdel ébredt a start napjára. Hiába kapott, jó tréningkörei alapján, első vonalban starthelyet. Fájós lábával csak kínlóva tudta berúgni BMW-jét, ami érthetően visszasodorta a mezőnybe. A harmadik kör után azonban már elfelejtkezett fájdalmairól és alapos rakoldás után biztosította magának a III. helyet. Igaz, hogy a motorról nem tudott segítség nélkül leszállni...

Amíg egymásután robotgattak be a gyorslevente túraút résztvevői a síófoki célba, addig mi néhány perces beszélgetést folytathattunk a gyorslevente-ügyek lelkével, Pados Lajos őrnaggyal.

— Ami a legfontosabb — mondta többek között az izzig-vérig motoros katonatiszt — nem szabad egyéni kultuszt űzni a levente motorsport keretein belül. Itt mindenki névtelen harcosa a nagy ügynek.

Aztán szóba került a gyorslevente intézmény, valóban nagyszabású tervezete a jövőt illetően. A szakoktatók kiválasztása, alapos kiképzése, korszerű műhelyek felállítása (gyakorlati oktatáshoz) és végül, könnyű motorkerékpárok tömeges beszerzése. Ahogy mi az erőskezű Pados őrnagyot ismerjük, biztosra vehetjük, hogy a terv valóra lesz váltva.

A közeljövőben sokezer új motoros gyorsleventéje lesz Hazánknak.

Az a szegény Gutschy ugyanez a nagy pech szériában van. Mindig közbe jön valami. Helyesebben azzal az öreg motorral történik valami váratlan, sörönkívüli „zri”. Ha itt csinálja meg, akkor ott megy szét, ha ott pótol egy avult alkatrészt, akkor emitt reped, vagy szakad. Tudjuk jól nem rajta mulik, de hát lássa be már végre, kár a fáradságáért és igyekezetért. Igazán kár érte, mármint a Gutschyért. Igazán megérdemelne már egy új „moeci”...

KERÉKJAVÍTÁS

KÜLÖNLEGES KERÉKEK KÉSZÍTÉSE

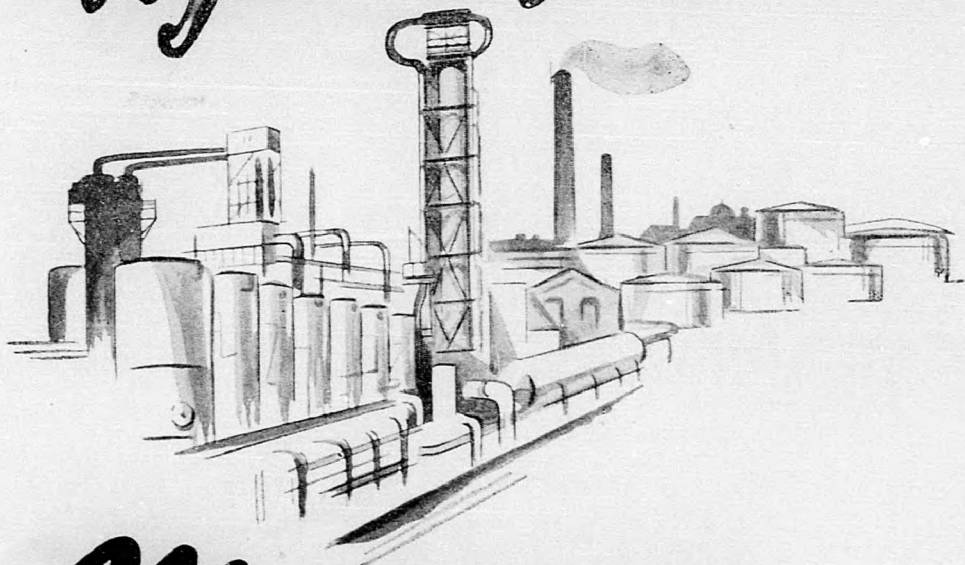
KERÉKÁTALAKÍTÁS

MAGYAR ABRONCS- ÉS KERÉKGYÁR RT.

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



*Magyar
nyersanyagból*



Magyar
Mobiloil

BEJEGYZETT VÉDJEGY

RÖVID KAUCSUK-BOTANIKA

A háború sokoldalúvá teszi az embert, az autós-motoros közönségnek sem árt egy kis botanikai ismeretbővítés, hiszen ha már, annyit foglalkozunk versenyek és színes túraleírások helyett a gumi soha nem álmodott világpolitikai és hadászati jelentőségével, nem árt, ha röpké pillantást vetünk a kaucsuktermő tropikus növények sokaságára is. Mert se szerük, se számuk ezeknek a különféle kaucsuktermő tropikus növényeknek, noha a gumitermés szempontjából csupán néhányuk bír jelentőséggel. Még pedig a következő, fontosság szerinti sorrendben: Hevea, Ficus, Manihot, Guayule, Landolphia és Európában a Kok-Sagys.

A világtermés szempontjából döntő keletázsiai ültetvények csaknem kivétel nélkül az Amazon vidékéről néhány évtized előtt kalandos úton átplántált Hevea-ból állanak. Braziliában ma is a vadon tenyésző Heveából fejtik a legtöbb kaucsuktejet, ezzel a hozammal azonban Brazília a gumitermelési statisztika utolsó előtti helyen lézeng. A Hevea, ültetvényeken hét év után éri el termőképességét, Latex-hozama (kaucsuktej) azután évről-évre bővül. Braziliában a Hevea ültetvények csődöt mondtak, Ford már hosszú évek óta kísérletezik velük. A Hevea 30 méterre is megnő, törzsének átmérője ilyenkor több mint 2 méter!

A *Ficus clastica* nálunk is jól ismert — szobanövény. Keletázsiai mint Assam-kaucsuk ismeretes, hozama ki-

sebb a Heveanál, ezért vele szemben egyre jobban háttérbe is szorul. A *Manihot* száraz vidékeken állta meg helyét, így az egykori keletafrikai német gyarmatokon, világviszonylatban azonban sohasem tett szert jelentőségre. Ugyan- csak délkeletafrikai növény a lianszerű nyurga törzsű *Landolphia* is, mely vadon tenyészik és jó minőségű kaucsukot ad. A délafrikaiakat sokat emlegetik mostanság, de jelentősége mégis csekély. A kaucsuktej lefejtése érdekében ugyanis a *Landolphia* gyökereit gyakran ki kell ásni, miáltal az egész növény tönkremegy vagy elsatnyul.

Nagyobb jelentősége van a *Guayule*-bokornak, mely Mexikó száraz steppein vadon tenyészik. A *Guayule* erősen fás, egy méter magas seprűszerű bokor, melynek héjában a maximális kaucsuk-tartalom eléri a 20%-ot is. A bokor négy év után éri el maximális kaucsuktartalmát, azonban sokszor már hamarabb levágják. Mexikó jelenleg 5—7000 tonnát termel évente, ha azonban az összes *Guayule* egyszerre learatnák, mintegy 25.000 tonnát tudnának kihozni. Ez esetben persze évekig semmi termésre sem lehetne számítani. Az USA legújabbban 1 millió acre területen óhajta *Guayule* ültetvényeket létesíteni Mexikóban, melynek hozama az USA évi 800.000 tonnás kaucsukszükségletének 25%-át fedezné. Egyelőre hiányzik a nagyszabású tervezés a — vetőmag... Olaszországban szintén kísérleteznek *Guayule* cserjével.

Aránylag kedvező gyakorlati eredmé-

nyeket értek el a *Kok-Sagys* nevű növénnyel is. Középzásziában bukkantak rá erre az orosz-lánszajhoz hasonló növényre, melynek gyökerei kaucsukot tartalmaznak. A Szovjet-Unió az idelére 500.000 hektárnyi területen akarta termelni. A termés egy év után takarítható be, amikor is 8—10%-os kaucsuk hozam várható. A harmadik évre a kaucsuktartalom 12%-ra emelkedik fel. A gyakorlatban a természetes eredmény között tetemes ingadozások mutatkoznak aszerint, hogy a termelők mennyire viselik szívükön az ügyet. A délkelet-európai államokban az idén számos kísérleti ültetvényen termelnek *Kok-Sagys*t, mely a talajjal és az időjárásal szemben egyaránt igénytelen.

A németek által megszállt lengyel és más keleti területek rendkívül gazdag tőzegtelepeinek kiaknázására már megtörtént a kezdeményezés. A tőzeggnek, mint nyersanyagának a feldolgozása azonban a legújabb kutatások értelmében igen széles perspektívákat nyújt és a lehetőségek között közelről érdeklik a motorizmust. Németországban, Franciaországban, újabban az északi államokban, Délkelet Európában és Itáliában, nemkülönben a tőzegttermelést „nemzeti ügy”-nek deklaráló Spanyolországban az utóbbi időkben a tőzégkocszából történő olaj és benzín előállítására dolgoztak ki eljárásokat. A tőzégbenzinből legjobb minőségű repülőbenzin állítható elő. Svéd tapasztalatok szerint a tőzégbenzin előállítása békeidőben is rentabilis. Svédországban három nagy telep van üzemben, melyek tőzégbenzint állítanak elő, míg Dániában nagy állami telep áll építés alatt. A tőzég motorikus felhasználása azonban a tőzégkocsz-generátoroknál is nagy jelentőséggel bír, miután erősen leegyszerűsített konstrukciót tesz lehetővé.

Rudolf Hasse, az Auto Union népszerű versenyzője, harminchat éves korában meghalt. Legjobb győzelmét az 1937. évi belga GP-n aratta.

Városi közlekedésre



WANDERER

KISMOTORKERÉKPÁR

gyors és gazdaságos

Országúti túrára



WANDERER

KISMOTORKERÉKPÁR

kényelmes és üzembiztos

Mindennemű szállításra



WANDERER

KISMOTORKERÉKPÁR

WANDERER kismotorkerékpárok és kerékpárok

nélkülözhetetlen

Steyr-Austro Daimler-Puchművek Magyar Kereskedelmi R. t.

BUDAPEST, VI., LEHEL-UTCA 25

HOGY VOLT TÍZ ÉV ELŐTT? NÉHÁNY PERCRE TEKINTSÜNK A MULTBA

Még most is szomorú szívvel vesszük tudomásul, hogy az október nemcsak a motorosok ellenségét, a rossz időjárást jelenti, hanem ettől a hónaptól kezdve áprilisig, havonta csak egyszer jelenik, illetve jelent meg a motorosok „leibzsurnálja”, a Motoros. Szóval most az 1932 október 15-i számot lapozgatjuk és annak oldalából esípegetünk emlékmorzákat.

Kezdehetnők a Motoros pompásan megírt vezércikkén, az Előgyújtáson, amelynek találó, csipős fricskái most, 10 év után is vidulni lehet, de nem tesszük több okból sem. Egy kép szerénykedik az oldal alján a következő aláírással: Hartmann (2.3 Bugatti) közel 200 km-es tempóban vágta a Kerepesi-úton.

Két oldalas műszaki cikk tárgyalja, hogy: Mit illik tudni a vezérműbüttyökről, az ügynceveit nokniról? Miért oly fontos a büttyök kontúrja és mi a különbség a régi és a modern büttyök megoldások között?

Beszámoló a párisi autókiallításról. Néhány kiragadott mondat. *A megszkott bábeli nyelvzavar az idén szintén kinosan hiányzik a fülnek és — valuták formájában a francia zsebek... Summa summárum, 33 francia, 16 amerikai, 6 német, 5 olasz, 3 angol, 2 belga, 1 svájci gyár jött az idén is el, de bizony hiányzik a szegény Ausztria és a gazdag Csehország... A Szalon nincs túlzsúfolva. Egyáltalán nem... Új technikai csodák, jelentős újdonságok nincsenek. A szinkronizált sebességváltó ma már modern kocsi „contitio sine qua non”-ja lett. A legszámottevőbb újdonság amerikai, superballon gumik inváziója. A lengőtengety már polgárjogot nyert. Stb. Halló, halló itt Czulyba! — kezdődik egy szellemtelen hirdetés. Majd a szemben levő oldalon egy derékban meghajló benzinkutat látunk, amint kezét nyújt egy autóból feléje nyuló kéznek. Ez a szöveg. *Az Ön motorjának is SPINX BENZIN a legjobb barátja!* (Bizony! Bizony!)*

Meghalt Balázs Béla Hugó. Négy száz osztrák motoros a sponoriak Rókaadásán. Aviatikai kiállítás Budapesten Endresz György emlékére.

Jól sikerült a Terézvárosiak túraversegye. Ez nemcsak a tudósítás címéből, hanem a sorok közül is kiesillan. A túraút után állóstartos kilométerlanszé volt, amelynek leggyorsabb résztvevője a versenyen kívül induló Hartmann volt 119.5 km-es eredménnyel. A motorosok közül Krenn (MAG) 82.25 km, old. kocsisok, Marfinék (Gilera) 82.25 km, old. kocsisok, Novitzky (DKW) 64.90 km.

Ismét tehnikai cikk. Címe: Feltalálók: Hátra arc! Alcím: A töltesérrrel ellátott és menéirányban fekvő karburátor-szivócsőtől nem várhatunk kompresszorhatást és ezzel a sebesség növekedését.

Pompásan sikerült a Hősök Csillagtúra. A célba, a Hősök-kövénél egy óra leforgása alatt 243 jármű futott be.

A motorosónakos Gar Wood túllépte a 200 km-t! Más. Puchék fölényesen vezetnek az eladási listán. (Már akkor is. A krónikás.) Más. Új magassági rekord! Az angol Uwins kapitány Bristol közelében végrehajtott magassági rekordkísérletét teljes siker koronázta. „Pegasus” típusú Bristol motorral szerelt „Buldog III” típusú vadászgépével 13.404 m magasságba emelkedve új repülőgép magassági világrekordot állított fel.

Féloldalas esípkelődzéssel kedveskedik a tíz év előtti olvasóknak a fanyar humorú Király Tengely. A következő oldal a technika birodalmába vezet a

műszaki kérdésekkel foglalkozó motorost. A cikk, a címe után ítélve ma is időszerű. „Könnyebb masinákat.” Hogyan vonulnak fel a könnyűfémek, a dur-alumínium-elektron s lumen és társai a modern motorkerékpár építés tökéletesítéséhez?

Befejezésül egyoldal Mi újság Szerkesztő úr? Okt. 30-án rendezte a KMAC Guggerhegyi versenyét 50—200 pengős pénzdíjakkal, majd nov 1-én futják le a táti-lanszét. Henne világrekordkísérletet jelentet be Tátra. Ugyanakkor novemberben rendezte a KAC a rókaadását és a KMAC megismétli a jól sikerült triálját. Más. Fred S. Duesenberg, a híres amerikai konstruktor autóbaleset áldozata lett. Egy kis hirdetés a sorok közé törölve: Vennék használt BMW motorkerékpárt. Mihály Lajos, Hódmezővásárhely, Teleki-u. 34. (Fenemod időszerű ez a kis hirdetés.) Még egy hirdetés, ha ez ugyan nem szakmabeli. De megéri, hogy elolvassuk. Vásároljon Erden telket a Hamzsabégi erdőben! Gyönyörű erdős részt vehet pár pengős havi részletre, Gyermekeknek felbecsülhetetlen előny! Hát nem kedves?

CORDATIC

a tökéletes autógyűrű

SZÜKSÉG VAN MOTORKERÉKPÁRRA?

Hozzászólás egy felszólaláshoz

A főváros közigazgatási bizottsága a napokban tartotta meg októberi ülését, melynek során többek között Hüttl Károly is felszólalt. Felszólalása során felhívta a közigazgatási bizottságot és a kormány figyelmét arra, hogy „különösen vasárnaponként ezer és ezer (?) motorkerékpár lepi el a főváros területét”. Hüttl Károly törv. hat., biz. tag úr szerint „fiatal lányok és fiúk száguldoznak, már pedig ezek a motorkerékpárutak nem nevezhetők közérdeklőknek, viszont szintén sok üzemenyagot fogyasztanak”.

Engedje meg nekünk az igen tisztelt törv. hat. biz. tag úr, hogy hozzászóljunk felszólalásához és rámutassunk olyan tényezőkre, melyek a törv. hat. biz. tag úr előtt minden bizonnyal ismeretlenek.

Rá kell mutatnunk bevezetőül arra, hogy motorkerékpár közlekedési korlátozást eddig nem léptettek életbe. Elégé korlátozza a motorkerékpár használatát a soványra szabott motorkerékpár, mely legfeljebb havi 200 (kettőszáz) kilométerre elegendő. Ilyen körülmények között nem kelléke a motoros útnak az, hogy a közérdek szolgáltatásban álljon — ellentétben a személygépkocsival végzett utakkal.

Látszólagos ellentmondás rejlik ebben. De ha mélyebben vizsgáljuk az indító okokat, úgy hamarosan ráeszmélünk arra, hogy ebben igen mély kormányzati előrelátás és bölcsesség rejtyzik.

A motorkerékpárra szükség van! Motorkerékpár és motorosok nélkül az ország roppant nemzetvédelmi és honvédelmi jelentőségű motorosítása el sem képzelhető. Hiszen ma az a cél, hogy minél nagyobb számú, minél szakavatottabb, a vezetéshez, szereléshez, egyszerűen a motor természetrajzához, körülményéhez és gyógytanához tökéletesen értő, megbízható, adandó alkalommal jól felhasználható fiatalokkal rendelkezze az ország. Hiszen ma a közhatalóságok mindent elkövetnek a motorosítás érdekében, nem kell másra rámutatnunk, mint a Leventék Országos Parancsnokának sorozatos versenyrendezéseire, a gyorsleventék intézményének kimélyítésére, mindez azt a célt szolgálja, hogy a motoros utánpótlás, a motorhoz, a motor kezeléséhez minden körülmények között értő, a motort a legmosztóhább terepviszonyok között is célhozvinni képes ezreit toborozzák, neveljék, oktassák, képezik a fiataloknak. Merthogy a motorkerékpárra, a motoros fiatalokra szükség van, az ma már eldöntött tény, ezzel a közhatalóságilag félmjelzett irányún vitába szállani alig volna más, mint dőrség.

És ne feledje el az általunk igen tisztelt törv. hat. biz. tag úr, hogy a vasárnaponként általa látott „ezer meg ezer” motoros fiatal túlnyomó része, sőt mondhatni teljes egészében a motoros leventék sorából kerül ki. Még azt sem vitatjuk, hogy valóban „ezer meg ezer motoros lepi el különösen vasárnaponként a főváros területét”. Mert hiszen ha a mélyen tisztelt törv. hat. biz. tag úr ezer meg ezer motorosról beszél,

úgy minden bizonnyal meg is számolta őket. Lehet ugyan, hogy egy-egy motorost kétszer, vagy háromszor is számbevett és így az általa „kihozott” összeredmény kissé túlzott. Mi annak örülünk, ha a törv. hat. biz. tag úr tízezer motorost számolt volna össze, tízezer olyan gyorsleventét, motoros fiatalot, aki büszke tagja a magyar motorosítás hadseregének.

De azt se felejtse el a törv. hat. biz. tag úr, hogy az általa látott motorkerékpárok majdnem kivétel nélkül a kis 100—125 km-es osztályba tartoznak. Abba a kategóriába, melynek fogyasztása nevelésesen csekély, hiszen a kismotorok még két litert sem fogyasztanak százkilométerenként. És ha valóban ezer és ezer motorost látott (ezer és ezer az annyi mint kétezer, gépenként és vasárnaponként fél litert számítva, a teljes üzemenyagfogyasztás az ezer liter körül mozog), ezek fogyasztása korántsem annyi, hogy az az üzemenyag-gazdálkodás terén jelentőséggel bírna. Az a vasárnaponként elmozdított ezer liter (a valóságban ennél jóval kevesebbről van szó, mert hiszen az ezer meg ezer egyenlő kétezer: kissé túlzott numerus) nagyon, de nagyon meghozza gyümölcséit, hiszen felelteti a gyorsleventék képességeit, tudását és így mintegy kiképzési célokat szolgál.

Hogy főleg vasárnaponként látja a törv. hat. biz. tag úr a motorosokat, amint „ellepik a fővárosi”? Ennek is meg van az oka. A gyorsleventék a hétköznapiakat szorgalmas munkában töltik, a műhelyekben, a gyárakban, a hivatalokban. Hétköznapienként nem áldozhatnak időt arra, hogy a motorosítás szolgálatába álljanak. És vasárnaponként, ahelyett, hogy a kocsmák és kávéházak forgalmát fokozzák: motorosnak. És hogy ezzel milyen célt szolgál, azt felesleges ismételnünk.

Nézzük a nyugati példákat. Nem akarunk részleteket közölni a német motoros Hitler Jugend szervezésének munkájáról, de köztudomású, hogy éppen ez a motoros Hitler-ifjúság az a kimeríthetetlen forrás, melyből a nagy harcértéket képező motoros lövészek, híradók stb kerülnek ki, mint a harcoló csapatok nélkülözhetetlen tagjai. A diadalmasan görögülő német páncélos harcico-

csik vezetői, a Luftwaffe pilótái mind-mind ebben a motoros Hitler-ifjúságban gyökereztek, ezért fektetnek a mai erősen korlátozott időkben is nagy súlyt arra Németországban, hogy a motorosítás folyamatában ne álljon elő zökkenő. Hiszen csak nemrég ajándékozott a német HJ kereken száz darab motorkerékpárt a magyar gyorslevente ifjúságnak, hogy az itteni motoros kiképzést gyorsítsa és támogassa.

Meggyőződésünk, hogy mindez elkerülte az igen tisztelt törv. hat. biz. tag úr figyelmét. És most, hogy rámutattunk ezekre a körülményekre, bizvást bízhatunk abban, hogy revidálja álláspontját.

Mert motorkerékpárra, magyar motorosra, ezer meg ezer, tízezer meg tízezer motoros gyorsleventére van szükség! Még többre.

Az USA legújában Panama teljes gumitermését is leközdítte egész 1946-ig. A panamai gumitermelés teljesen jelentéktelen.

A román kőolajexportot újra szabályozták, mivel a fehérszói törvények értelmében Romániából csak külön kormányengedéllyel szabad kőolajat exportálni. A most érvénybe lépő rendelet a jelen háború tartama-ra szabályozza az exportot. Így a havi 1500 tonnánál kisebb termelők az egész mennyiséget exportálhatják abban az esetben, ha nincs saját fiuomítójuk. Az 1500 tonna feletti termelők a belföldi szükséglet fedezésére megfelelő hányadot tartoznak visszatarítani. Az állam a számára biztosított természetbeni termelési részesedést exportálhatja, míg a fiuomítóval rendelkező termelők nyersolajexportja nyersolajtermelésük 25%-át nem lépheti túl. Az állam kiviteli vámmal terheli a kőolajexportot, hogy az országból kiment nyersanyag külföldön történő feldolgozása folytán a román gazdaságot ért veszteséget kiegyenlítsse.

Az egyik berlini cég felvette gyártási programjába a műrostanyagból való 300 literes olajhordók gyártását, melyek 75% költséket biztosítanak. A papírmassából készült kisebb kamuk már az utolsó békeévekben jól beváltak.

A kőolaj jelentőségét a Szovjet gazdasági életében mi sem világítja meg jobban, mint az a körülmény, hogy a Szovjet olajtermelése az 1926. évi 8,45 millió tonnáról 1940-re megkétszereződve, 34 millió tonnára emelkedett és jelenleg az olajmezők évi hozama már 42 millió tonnára tehető. A termés 80%-ka a kaukázusi olajmezőkre esik, míg a fennmaradó rész főleg a Volga-Ural körzet új olajmezőinek hozama. A három kaukázusi olajtelep élén Baku áll, jelenleg mintegy évi 27 millió tonna termelést, míg Grosny évi 4 millió tonnát reprezentál. A harmadik, fejlődésben lévő mőkopi terület termelését 1939 óta megszoorozták. Az ázsiai és volga-uráli olajmezők alárendelt jelentőséggel bírnak csupán a Szovjet olajellátása szempontjából, mivel a termelt olajat sokezer kilométernyi szállítást terheli.

CSEPEL MOTOR SZOLGÁLAT

ALKATRÉSZGYÁRTÓÜZEM

PAULINY LAJOS

TELESZKÖPVILLAK ÉS SEGÉDMOTORALKATRÉSZEK ELADÁSA NAGYBAN ÉS KICSINYBEN

BUDAPEST, V., FELKA-UTCA 6

TELEFON: 298-258



Az üzemanyaggal takarékoskodni kötelesség!

A kenőolajjal takarékoskodni — bűn!

A régi békevilágban az volt az első kérdés: mit megy a kocsí? Ma az a fontos, hogy: mennyit fogyaszt? Ma nem a csúcsebesség, a gyorsító képesség, a hegymászás, a motor rugalmassága, a jó útfekvés és kanyarbiztonság, a zajtalan üzem a perdöntő, hanem egyedül és kizárólag az, hogy a kocsí mennyit „iszik” száz kilométeren. Az üzemanyag-takarékosság jegyében él a mai automobilizmus, minden autós jól tudja, hogy az üzemanyaggal takarékoskodni nemcsak magán-, hanem egyben közérdek is.

A motalkóval tehát mindenki takarékoskodik, de, sajnos, vannak sokan, akik megfelelő műszaki képzettség, hozzáértés és „érzés” hiányában a kenőolajjal is takarékoskodnak. Pedig a kenőanyaggal takarékoskodni a mai szűk világban bűn. Hiszen ma nemzetvédelmi jelentőségű az, hogy a gépjárművek jó karban legyenek és élettartamuk minél hosszabb legyen. Aki a kenőanyaggal (kenőanyag alatt nemcsak a motorolajat kell érteni, hanem a sebességváltó, a differenciál és a csapágyak kenőolaját, illetve zsírját) takarékoskodik, annak gépe csakhamar tönkremegy, de a legjobb esetben is annyira leromlik műszaki szempontból, hogy teljesítménycsökkenését túlzott benzin- vagy motalkófogyasztással lehet csupán kiegyenlíteni.

A mai egységes kenőolajok minősége érthető módon alatta marad a békeévek különleges, magas kenőképességű olajainak kenőképessége mögött. Érthető, hogy gyengébb minőségű olaj hamarabb vesztí el a kenőképességét, hamarabb hígul, mint márkás és különleges módszerekkel nemesített elődje. Aki tehát a mai gyengébb minőségű olaját ritkábban cseréli, mint régen a nemes olaját, az kétszeresen teszi tönkre motorját. Hiszen ha gyengébb az olaj kenőképessége, illetve ha az hamarabb csökken, úgy érthető módon gyakrabban válik szükségessé az olajcsere. És ugyanez vonatkozik a sebességváltó, a differenciál, a féltengelyek stb. vastag kenőolajára, valamint a zsírozófejek kenésére szolgáló gépzsírra, melynek minősége ma ugyancsak alatta marad a békeminőségnek. Ha tehát régen minden hónapban egyszer végeztettük el a szervíz-zsíraszt, úgy ezt most is legalább havonta kétszer kell eszközölni, még akkor is, ha lényegesen kevesebbet futunk.

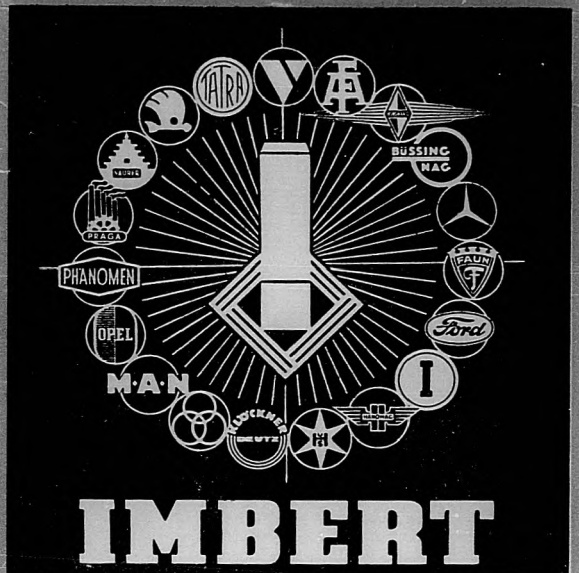
Kétszeresen kell tehát ma ügyelni arra, hogy motorunk olaja a kellő szintig legyen feltöltve és hogy másfél-kétezer kilométer helyett már ezer kilométerenként cseréljük az olajunkat. A fáradt olajat természetesen gondosan gyűjtenünk kell, hiszen számtalan olyan vállalat van, mely a fáradt olajat felhevítve és kipárolva belőle a belékeveredett hígító motalkót, azt újjávarázsolva regenerálja. Az olajregenerálás ma igen virágzó iparág, jól fizet, hiszen nemcsak a munkáért fizetnek, de a hevítés alkalmával elpárolgó hígító-benzin részlegeket vissza lehet nyerni és üzemanyagként felhasználni. Hosszabb üzem után közel 20 százalékos motalkó is keveredik a fáradt olajba, ami annyit jelent, hogy a tíz liter fáradt olajból közel két liter motalkót lehet nyerni utalvány nélkül. Sajnos, a legtöbb regeneráló-készülékkel hiányzik az a hűtőberendezés, melynek segítségével a motalkót, illetve a benzint vissza lehet nyerni. Közérdekű volna, ha a regeneráló vállalatokat ilyen berendezés beiktatására köteleznék, hiszen ily módon sokezer liter motalkót lehetne megtakarítani, mely így a levegőbe párolog. De sarkalnál ez az autótulajdonosokat is, akik megkapva a kidesztillált, illetve visszanyert motalkót, sokkal szívesebben vinnék olajukat regenerálni és ezzel sok-sok tonna kenőolaját lehetne megtakarítani.

Ma nemcsak az anyaggal (alkatrész), hanem a munkával is takarékoskodni kell. Ha túlhasználjuk az olajunkat, úgy hamarosan nagyobb alkatrészcsere válik szükségessé, rengeteg felesleges munkaóra kényszerülnek a műhelyek, a csökkent teljesítmény miatt sokkal több motalkó fogy. Megértjük tehát, hogy nemcsak magán, hanem fontos közérdek is egyben az, hogy amíg a motalkó minden cseppjével takarékoskodunk, addig nem sajnáljuk gépünkétől az olaját!

Autórúgók és spirálrúgók

BÁN LÁSZLÓ

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



IMBERT

FAGÁZGENERÁTOR
KÖZÉPEURÓPA LEGELTERJEDTEBB GENERÁTORA

Budapesten is kapható. Állítsa át teherautóját generátor-üzemre, mert ezáltal meniesít a benzingondoktól.
Kérjen landcsot az

IMBERT-GENERÁTOREN-GESELLSCHAFT MBH, KÖLN
magyarországi vezérlésviseletétől
SUPPAN-KOLLERICH & CO.
Budapest, IV., Ferenc József rakpart 21. Telefon: 182-946

AUTÓ AKKUMULÁTOR AUTÓ VILLAMOSSÁGI CIKKEK TÖLTŐBERENDEZÉSEK ELEKTROMOTOROK

KÉSZÍTÉSE, JAVÍTÁSA

„ERGO”

EGYETEMES VILLAMOSSÁGI VÁLLALAT

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

Szakkérdésekben köztudomás szerint
az „AUTO-MOTOR” mérvadó

ING. ABT ISTVÁN

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

MOTORLÁNCOK
BELZER
CHROMVANADIUM
SZERSZÁMOK

Amiaz, „Előgyújtás“-ból maradt ki

Tehát megdőlt a közmondás: senki sem próféta a saját hazájában. Ime akadt végre hazai próféta is: Asbóth Oszkár. Igaz, hogy nemrég még nem látták benne a prófétát. Sőt. Cimbitorlásért indították ellene eljárás, mert állítólag eltúrte, hogy mémőknek szólítsák, bár nem volt tagja a kamarának. És amikor egyik légcsaváros kísérlete alkalmával halálos szerencsétlenség történt, emberölésért is perbe fogták.

Asbóth Oszkár, a ritka tehetségű magyar idegenbe szakadt. Ahol felismerték értékeit és a világ legnagyobb gyárai használták fel tanácsait repülőgépek szerkesztésénél.

Most hazajött Asbóth Oszkár. És éppen a minap mutatta be érdekes találmányát, a különleges légcsavarral hajtott kisméretűsű tehereszályt, mely hivatva van forradalmasítani a hajózást. Hiszen üzemenyagfogyasztása a fele a vízcaváros jármű fogyasztásának és ami ennél is fontosabb: soktonnás terheléssel sem merül az Asbóth aggregátummal a hajó mélyebbre harminc (!) centiméternél és mivel nem ver hullámokat, nem rongálja a partot és nem okoz iszaplerakodást.

A bemutató fényesen sikerült, magas hatósági személyek, miniszterek lelkesedtek Asbóth találmányáért és minden támogatást megígérték.

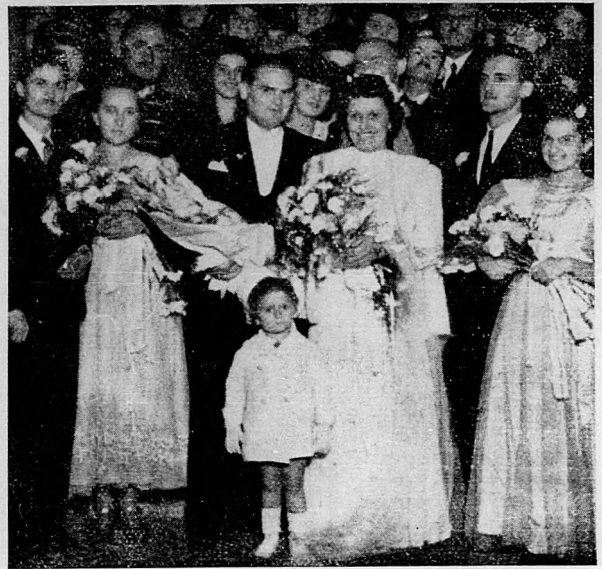
Ime, a műszaki világban is létezik az, amit költői igazságszolgáltatásnak neveznek.

Az autók és motorosok jó barátja, régi ismerőse. Palotai rendőr-törzsörmerter ismét apa lett. Ismét. Imár tizenharmadszor. Olyasóink népes táborának nevében mi is szeretünk gratulálni az autó- és motorolvajok remének és kívánjuk, hogy a legfiatalabb Palotai esküvőjén az id. Palotai házaspár is vígan táncoljon.

A Chrysler Corp. az USA második legnagyobb autókészerméje az idei év első felében 8.77 millió dollár tisztanyereséget ért el a megelőző felév 19.13 milliójával, az 1941. év első felévi 20.98 milliójával és az 1940-es esztendő első felévi 30.49 milliójával szemben. A nagyarányú nyereségesökkenés oka a személykoocsigártás leállítás mellett az a körülmény, hogy a haditermelésre való áttérés sok zavart idéz elő, úgyhogy a hadigártás még a békébeli produktum felét sem érte el az idei év első felében.

A gumi a modern háborúnak éppen olyan nélkülözhetetlen eszköze, akár a benzín vagy a Diesel-olaj. A közvélemény széles rétegeiben él az a tévhit, hogy a szintetikus kaucsuk az utóbbi évek találmánya. Tévedés, mert már 1915-ben felvette az első német gyár a szintetikus gumi gyártását és a háború végéig 2 1/2 millió kiló metylykaucsukot gyártott, mely kaucsuk alapanyagát a növényi kaucsuk főrésze, az isopren képezte. Prof. Dr. Hofmann már akkor utalt arra, hogy a kaucsukszintézis legjobb kiinduló anyaga a butadiumgáz és munkatársával, dr. Meisenberg-gel és dr. Delbrück-vel már az első világháború előtt olyan értelmű eljárást dolgozott ki, mely az acetylen, acetaldéhyd, aiddol és butylglyeol fokozatokon át jut el a butadium fejlesztéséhez. Az IG Farben ezen az alapon építette fel nagy áldozatokkal műgumigyártást, melynek hálá, 1928-ban már gépjárműabroncsok és más gumicikkék készülhettek a butadiumból. A német négyéves terv a szintetikus gumi előállítására különös és felette előrelátóan bizonyított figyelmet szentelt. Prof. Hofmann természetesen szintén régebbi kutatások eredményeinél indult el a siker felé. Himmler német kémikus volt az első, aki a növényi kaucsuk száraz desztillációja útján isopren állított elő, amiről a francia Bouchardat csak sokkal később, 1875-ben állapította meg, hogy a növényi kaucsuk alapanyaga.

Körmeny László és Adler Emma esküvőjéről készült ez a kép. Körmeny, mint az FTC igyekvő versenyzőjét ismerjük, a fiatal aszszonykát pedig a Bosch-cégnél láttuk, ahol tisztviselő volt. (Esküvő előtt lépett ki a szolgálatból.) A baloldali koszorústány mögött (aki szintén Bosch-tisztviselő volt), ott látjuk Pados Lajos örnagyot, aki a véleghény tanujaként ügyködött. A magyar motorosok nevében tartós boldogságot és sok szerencsét kívánunk a fiatal párnak.



Speer német miniszter. Todt dr. utóda, a hadfelszerelés birodalmi főbiztosa, most adta ki a birodalmi tábornagy rendelkezésének végrehajtási utasítását a teherautók üzemének átalítására generátor, magas- és alacsonyomósú gázra. A rendelkezés alapján generátorgázüzemre állítandók át az összes 2 t.-án felüli Diesel-teherautók, 3 t.-án felüli benzínüzemű teherautók és valamennyi folyékony üzemanyagú omnibusz és traktor. Kivételt csak áthidalhatatlan konstrukciós akadályok képezhetnek, valamint az a körülmény, ha a koosi üzem már alacsony vagy magasomósú gázüzemre van átalítva. A generátorrendszer tüzelőanyag alapján történő kijelölését esetlőre a generátorüregyek intézésével megbízott központi szerv végzi el. Magasomósú gázüzemre állítandók át az 1.5 t.-án felüli teherautók, omnibuszok és traktorok, melyek telephelye a gázamkelytől nines 3 km-nél messzebb, illetve az üzemenyagellátás 3 km-nél kisebb kerülettal oldható meg. Alacsonyomósú gázüzemre állítandók át az összes omnibuszok, melyeknél a figyelembejövő szempontok azt lehetővé teszik. Az átalítási rendelet az említett három variációban való szabad választás alapján az összes stabilmotorokra és hajomotorokra is érvényes, ha átalításra alkalmasak, üzemenyagfogyasztásuk ezt hadigazdálkodási szempontból kívánatossá teszi és üzemük villanóra, gázra stb. nem állítható át. A személyautók átalítását egyelőre még külön engedélyhez kötik.

Meghitt családi hangulatban ünnepelte a *Csepel Motor Szolgálat* főnöksége és alkalmazottai a gyorslevente bajnokság 100 kem-es kategória bajnokjelöltjét, Pék Istvánt, a Cs. M. Sz. egyik legügyesebb szereplőjét. (Már az V. futam nélkül is Péké a bajnokság!) Az ünnepi vasóra után Pék megkapta a Cs. M. Sz. művészi ízlésű tiszteletdíját, egy bronz motorost.

A Manchester Guardian egyik utóbbi száma azt írja, hogy az angol nyilvánosság még nem ébredt tudatára annak, hogy Angliát igen komoly gumikrizis fenyegeti. A japánok délkeletázsiai terfoglalásakor az angolszász hatalmak mintegy egy évre elegendő nyersgumiraktárakkal rendelkeztek. Azóta több mint félszázott felt már el és bizonyos idő múlva szintetikus gumival pótolhatók lesznek ugyan a veszteségek, de a műgumi gyártásra hivatott gyárak egyelőre még csak épülőben vannak. A lap a továbbiakban azt írja, hogy „Jelenleg raktárainkból élünk és aligha kerül akár Anglia, akár az USA abba a helyzetbe, hogy egyrészt a hadseregek gumiszükségletét elláthassa, másrészt a hadiüzemek munkáshadseregeinek a munkahelyekre való szállítást biztosíthassa”. „Ha az elővetkező két év alatt — írja tovább a lap — egyetlen gumit sem szerelnének polgári célokot szolgáló gépjárművekre, akkor is elkerülhetetlen a gumihányó bekövetkezése. A hiánynaknak a legnagyobb erőfeszítéssel is csupán kis töredéke pótolható India, Ceylon, Afrika és Brazília termeléséből. Amennyiben nem sikerül a legmesszebbmenő takarékoság és a legszorgosabb gumihulladék gyűjtés révén a legmesszebbmenő eredményeket elérni, úgy nagyon félös, hogy a szövetségesek szállítási frontja 12 hónapon belül összeroppan”.

Fontos!

A közelmúltban elrendelt sebességcsökkentő be rendezések felszerelését ellenőrzik. Akik még nem szereltették fel, azoknak ajánlatos lesz mihamarabb e munkálatot elvégeztetni. Különben betétlapállományuk ritkulni fog!

SAKKKÉRDÉSEKBEN
KÖZTUDOMÁS
SZERINT AZ
„AUTÓ-MOTOR“
MÉRVADÓ

„*Atto-Lochheed*“
JURID FÉKBETÉTEK, KAPCSOLÓ TÁRCSÁK, TENGELYKÖTŐ TÁRCSÁK
MAHLE OLAJSZÜRŐK, LEVEGŐSZÜRŐK, DUGATYUK
MAGYARORSZÁGI VEZÉRKÉPVISELETE.

FÉKALKATRÉSEK, FÉKFOLYADÉKOK, SEZLEPÜLÉSEK STB. STB.
JÁRITZ ISTVÁN
BUDAPEST
VI., JÓKAI-UTCA 20.
Telefon: 119-033, 114-965



Kitűnően sikerült társaskirándulást rendezett legutóbb a Steyr-Austro Daimler-Puchművek r. t. vezetősége és személyzete a Csepel-szigeten fekvő Szigetútfaluba. A kiránduláson Puch János igazgatóval az élen ott volt a nagy vállalat egész tisztviselői kara és műszaki személyzete s résztvevői rajta az üzem katonai parancsnoka is. A szabadban elővesszőt tizórai, majd kedélyes hangulatban lezajlott társasbéd után került sor a legvidámabb műsorszámra, a tisztviselők és az üzem munkások futballmeccsére. Kemény küzdelem után döntetlen volt az eredmény. A kellemes szórakozással eltelt nap végeztével, amelyen a vállalat alkalmazottait vendégül látta, a kirándulók legjobb hangulatban tértek vissza Budapestre.

Betealátoaatáson **Demién Miklósnál**

Már minden motoros hallotta, hogy dr. Demjén súlyos kimenetelű bal eset áldozata lett. Közel Székesfehérvárhoz, a barátja által vezetett BMW-jén összefutott egy szembejövő autóval. Demjén jobb combja, térd felett eltört. Először a székesfehérvári, majd onnan Budapestre, a Mátyás-téri honvéd ortopéd kórházba került. Itt kerestük fel a fájdalomtól igen megviselt Mikét, akinek ágya mellett állandóan ott ülnek a sport- és bajtársai.

— Nem azért mondom, mert most már úgys mindegy — mondta Rende felé fordulva — de annyi szent, hogy te (mármint Rende) vagy én nem így csináltuk volna. Volt ott még vagy tíz centi, amit mi ki is vettünk volna. De hát szegény Gazsinak (v. Kiss Gábor,

ez volt a barátja, aki a motort vezette) ez már sok volt.

Rövid idő múlva Rende elbúcsúzott. Percekben belül felhallatszott a nyitott ablakon a BMW egyre emelkedő kellemes hangja. Igazi Rende-stílusban „tépett” át a gyerekektől nyüzsgő Mátyás-téren, amikor csendesen megszólalt a sápadt Mike:

— De jó lenne megint együtt repeszteni.

Hiába, a vér nem válik vízzé.

Mikor e sorok íródtak, még nem tették gipszbe a lábát (dinnyévé dagadt térdje miatt és amely csak nagyon lassan lohad), mégis reméljük, hogy a tavasszal meginduló gyorslevente versenyeken már ismét nyeregben fogjuk viszont látni.

Mint ahogy szavaiból kivettük, Demjén mindenkit szívesen lát. Címe: Mátyás-téri ortopéd-kórház, II. emelet 5.

Mielőbbi javulást kívánunk ennek a remek sportembernek.

OKTÓBER 25-ÉN FEJEZIK BE A GYORSLEVENTE BAJNOKSÁGOT

Még néhány nap és befejeződik az első Gyorslevente bajnokság, amely mecindította az agonizáló magyar motorsportban a vérkeringést. A bajnokság mérlegét már csak az utolsó verseny után állították össze, de már most megállapíthatjuk, hogy a gyorsleventék jó munkát végeztek.

E hó 25-én a Hármashegyten terepversenyyel veszi kezdetét az V. futam. Innen Pilisszentiván, Dobogókőn át Esztergomba, majd onnan az aqunkumi célba futnak a versenyzők. A bajnokság ünnepélyes befejező aktusa a Hősök sírjánál lesz, ahová az egész mezőny, zárt sorokban felvonul. Itt az Országos Ifjúsági Vezető rádiószózat fog intézni a Gyorsleventékhez.

Ezután elvonultak az előkelőségek előtt a Gyorsleventék és a honvédség gyorsalakulatai.

A verseny érdekessége minden bizonnyal a terepverseny lesz, annál is inkább, mert a versenynek e szakasza is a menetidőhöz számít. (Habár megkésve is, de mégis felvetjük az ötletet. Nem lett volna jobb a rákosi gyakorlóterén a terepversenyt lebonyolítani? Ott lényegesen több nézője akadt volna a versenynek, ami pedig nem egészen közömbös.)

Az abszolút bajnokság két ember között fog eldőlni. Vágai (Mátya 100) és Schmiéd (Puch 125) 12—12 ponttal, holtversenyben együtt állnak. Hogy kettőjük közül ki lesz a bajnok, azt bizony senki sem tudná előre megmondani. Anyi bizonyos, mind a ketten nagyon készülnek erre az összecsapásra. Schmiéd tihanyi sérülése már majdnem teljesen rendbe jött, sőt azóta már „szerzett” hozzá újabbat is. A változatlanság kedvéért a másik térdje sérült meg.

Tehát a viszontlátásra 25-én reggel 1/2 10 órakor a Hármashatárhegyen a vendéglő előtt.

Az Egyesült Államokban, mely a világ leggazdagabb közlekedési, a gumikrizis súlyos helyzetbe hozta a privat-autóforgalmat is. Az USA mindent elkövet ugyan a hiányok pótlására, de Guatemala teljes gumitermésének 1946-ig történt felvásárlása, valamint a mexikói gumitermés lekötése és a Mexikóban, az USA által Guayule-ültetvények létesítésére szerzett koncesszió csak elenyésző mértékben csökkenthetik a hiányt. A gumikrizis megoldására létesített bizottság új javaslatokat tett a kongresszusnak, hogy a benzinnadagolás erőteljes csökkentésével mozdítsák elő a gumihány kiküszöbölését. „A jelenlegi helyzet oly veszélyes, — jelenti az USA gumibizottság —, hogy azonnali intézkedés hiányában az ország polgári és katonai csőd elé nézne.” Az USA nyersgumiellátása 1942 július 1-től 1944 január 1-ig 631 ezer tonnára tehető, ugyanakkor a nélkülözhetetlen katonai szükséglet ugyanezen időre 842 ezer tonnára tehető. A 211 ezer tonnás hiányt szintetikus gumival

kell pótolni, mely körülmény kizárja azt, hogy a polgári forgalom számára gumit utaljanak ki. Ezt se gondolta senki, hogy a világ legnagyobb közlekedésével rendelkező USA-ban krízisbe kerüljön az automobilizmus...! Ez a gumi és ez — háború!

A németek által legutóbb megszállott magbókei olajmező a Kaukázus grosny olajvölgyéhez tartozik. Az első fúrásokat Magbókeben 1927-ben végezték, a kutak 1939. évi hozama 48 ezer tonna volt, de 1938-ban már 961 ezer tonnára emelkedett az évi olajhozam és ma is körülbelül ezen a szinten mozog. A magbókei közlekedési benzintartalma 40%, mennyisége kb. 20 millió tonna.

Németországban Prof. dr. Ing. Wagener vezetésével munkaközösség alakult a szénpor-motorral kapcsolatos kérdések feldolgozására. A munkaközösség feladata különböző konstrukciók kipróbálása, a kutatómunka irányítása, különös gonddal a dupla munka kiküszöbölésére, a nagyközösség tájékoztatása, a technikai és gazdasági problémák az ország gazdaság érdekében legmegfelelőbb sürgős megoldása.

Németországban immár a háromkerékű járművekre is az automobilok és pótkocsik piac rendje érvényes, miután a háromkerékűek eladási feltételei is azonosak az automobilokéval.



VICTORIA

minőségi motorkerékpárok körzetképviselője

Új és használt



Skoda

AUTÓK eladása

Autóalkatrészek és felszerelési cikkek. Kerékpárok nagyraktára.

Dr. LINTNER J.

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

VDO SZÁLLÍT



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



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

Ü J C I M:

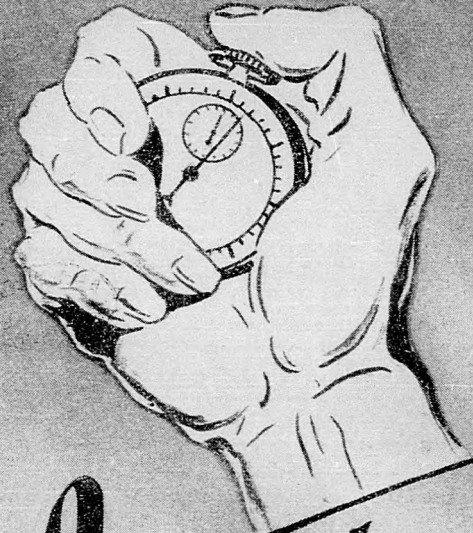
VDO TACHOMETER kft.

BUDAPEST, XIII., CSATA-UTCA 13. SZÁM

TELEFON: 498-509

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

VARTA



*Starter
telepek*

