

ÁRA
40
FILLÉR

AutóMotor

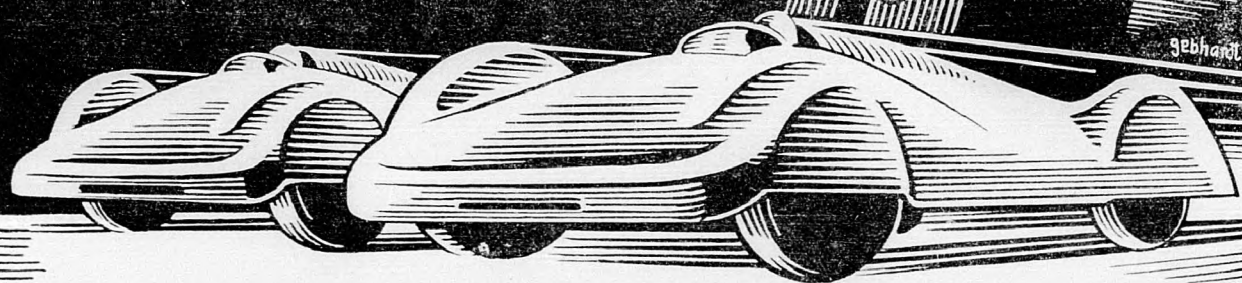
ÉVFOLYAM 2. SZ. 1943 FEBRUÁR 15

A közeledő tavasz első
hírnöke a BMG kismotor.
A Thália papnője, Rédei
Sári is egy ilyen pompás
vonalú BMG nyergében
robog a tavasz elé...



SKF

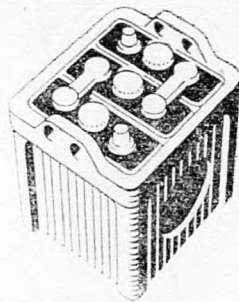
SVÉD GOLYÓSCSAPÁGY VEZET!



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



BOSCH RÓBERT KFT., BUDAPEST
V., VÁCI-ÚT 22-24



Bosch

Akkumulátorjavítással,

ha idejekorán végeztetjük el, sok kellemetlen üzemzavart előzhetünk meg. Hidegben a kimerült, elhasznált telep nem indít, de benne könnyen megfagy az elektrolit és megrepeszti a ma nehezen pótolható keménygumi edényt. Küldje be felülvizsgálatra telepét! Akkumulátorjavító üzemünk márkás új alkatrészekkel és tapasztalt szakemberekkel dolgozik!

Előgyújtás

Evek óta tartjuk napirenden azt a merőben különleges helyzetet, melyben a tételes jogszabály és a fizika viv egymással harcot. És melynek legyőzöttje sem az egyik, sem pedig a másik, hanem — a gépjárművezető.

A jogszabály ugyanis azt mondja: a gépjárművet úgy kell vezetni, hogy az minden pillanatban azonnal megállítható legyen. A fizika ezzel szemben a testek tehetetlenségi erejéről tanít és megállapítja, hogy minden tovamozgó vagy tovaqördülő test mozgási energiával rendelkezik, tehát — nem állítható meg minden pillanatban és azonnal.

A jogszabály alapján sorra születnek meg a terhelő ítéletek, hiszen a jogszabály azért jogszabály, hogy alkalmazzák. A fizika pedig, mely életünket és annak körülményeit korlátozza és kormányozza, szintén alkalmazza a maga szabályait. Amiből olyan bifurkáció származik, melyet eddig nem sikerült megszüntetni.

A fizika szabályait emberi erővel megváltoztatni nem lehet, a közlekedési szabályzat szabantorgó tételét pedig nem akarja senki sem megváltoztatni. Folyik tehát a harc rendületlenül és hiába megingathatatlan a fizika törvénye, a jogszabály érvénye is megingathatatlan. Es sorban hangzanak el a marasztaló ítéletek. Mert hiába kötelező minden gépjárművezető számára az, hogy veszély esetén azonnal és minden pillanatban megtudjon állni, a fizika törvénye ezt nem enged meg. És a gépjármű a leghatékonyabb fékek, az azonnali fékezés segítségével is csak akkor tud megállni, ha a mozgási energiája, a tehetetlenségi ereje megemészthető a fékekben, ahol hővé kell átakulnia a surlódás következtében. Mert — ugyancsak a fizika tanítja — az energia elpusztíthatatlan.

Kétségtelen, hogy ma, amikor a világ sokkal nagyobb gondok terhe alatt nyög: nem túlzottan időserű felvetni újra ezt a régi, ezt a fájó problémát. De más valamit felvetni és más azt napirenden tartani. És a gépjárművezetőknek, a közlekedésnek ez a régi fájdalmas kérdését kötelességünk napirenden tartani még akkor is, ha hangunk a tisztába kiáltónak a visszhangnélküli hangja.

Mintha csak gyermekek játszottak volna az óvoda udvarán...

Ritka madár ma a taxi, a taxisofőr meg olyan úr, mint valami középkori harámbsa. És bizony a „pasasit” alaposan „megszimatolja”, mielőtt beengedi a többnyire rozszant és a fagáz-üzem következtében nehéz bűdösségekkel telített bérkába: ugyan mi „néz ki” belőle? Nem mondjuk, vannak udvarias és készséges taxisofőrök is hál-istennek szép számmal, de valahogyan megszorodott azoknak a száma, akik előző életükben alighanem derék fiakere-
resek voltak.

Egyszóval... keshedt kéktaxi gurult valahol a Pozsonyi-úton, ott, ahol a tizenötös villamosnak kellene járnia. De hát nem jár vagy ritkán jár és akkor is teli van, mint gonddal a villamosra várónak a feje. Gurul a taxi, a sofőr szimatol, furcsa ferde pillantással ve'köztíti pörére az utasjelöltek buk-szóját. Mert ha valaki be akar szállani és nem nyeri el a derék kormánytekerő rokonszenvét, úgy a taxi minden bizonnyal foglalt.

Egyszóval gurul a taxi, vizslat a sofőr és egyszerre két úriember is meg-
lendíti a karját, füttyül, ordít, hahózik, integet. És mivel az egyik a baloldalon szállt be, a másik a jobbon, hát alpo-
san összeverik a kalapjukat a műbőr-
szacqú belsőség félhomályában.

„En intettem előbb — így az egyik. „De én láttam meg előbb” — így a másik. Mintha csak dedót játszanának. És percek múltán már csaknem öltre mennek. És úgy gyűlölik egymást, akár a Romeo és a Julia örömszűlei.

A hangulat feszült, a légkör fagyos, a hangulat forró. Amint az ilyenkor dukál, már nézők is akadnak. És a régi jó szokás hatalmának engedve, menten két pártra szakadnak. És úgy biztatják a két szó-viadort, min' meszterlegények a Radu-Lukácsot a pankráci-
ción.

A sofőr csak hallgat. De látni rajta, hogy kész haditeremt morzsol a zuzá-
jában.

— Merre megy az úr? — kérdi meg a keszegebbik harcost. (Nyilván azért a keszegebbiket, mert abból több néz ki.) Mire a két csatár szinte egyszerre bömböli, hogy a Belvárosba.

— Hát akkor menjünk hármasban — vágja szét a gordiusi csomót a sebességváltó fogaskerekek kegyetlen nyüzója.

Keszeg úr rámosolyog Dagadt úrra. Már nem gyűlölködnek, már szeretik egymást. És mire a sebességváltó nagy csikorgás között beveszi az el-sőt, már mindegyik kizárólag egyedül akarja megfizetni a taritát.

A nézők elégedetlenül morgognak. Hiszen úgy szerettek volna egy-két téli pofont látni...

Az öreg Sváb-hegyet még hótá-
karó fedi, de már folynak a ter-
vezgetések tavaszra. Mit huz a motor-
sport 1943-ban? Milyen versenyek lesz-
nek? Lesz levente-bajnokság? Lesz
motalkó a versenyekre? És hiába éljük
a tél hidegét, hiába messzi még a
tavasz, már megindult a szorgos
munka. Már folyik a gépek csöcsál-
gatása, már folyik a bűvészkedés a
kompresszióarányok, a karburátorok
tájékán, folyik a gyűrűkőzés, ültet-
tik a palántákat, melyek arra vannak
hivatva, hogy új babérleveleket termő
új fák szökkenjenek belőlük. Szinte
megható ez az igyekezet, ez a törhe-
tellen lelkesedés. Mely jobb, mely
szébb tavaszt ígér...

*

Ilyenkor télen eszünkbe jut jó Kozma
Bandi. És a KTT-k. A rákosi mezőn
összegyűlt motoros százak. Szegény
Bandi a Farkasrét fehérbe öltözött
csendes kertjében álmodja tovább
azokat az álmait, melyeket életében
álmodott. És a KTT motorosok nagy-
része felcserélte a bukósisakot a ro-
hamsisakkal. Ott motoroznak ma mesz-
szai muszkafelelőn, nem a Kozma Bandi
lelkes gárdája által ástott tölcserék
között, hanem igazi gránátok vájta
földsebek ütvesztőjében, ki mint hir-
vivő, ki mint forgalomszabályzó, ki
mint fekete bőrruhás harcokcsivezető.

De tudjuk, hogy a régi KTT-gárda
ma is megállja a helyét. És szeretet-
tel gondolnak vissza jó Kozma Bar-
dira, aki évekket ezelőtt megálmodta
a mai időket és erejét, idejét, lelke-
sedését áldozta azért, hogy néhány
jó hívívő motorost, néhány jó for-
galomszabályzót, néhány jó harcokcsi-
vezetőt neveljen a hazának.

A napokban kilátogattunk a cse-
des temetőbe, hiszen olyan régen
nem tárgyaltuk meg az időszerű sport-
eseményeket Bandival, régen nem vi-
tatkoztunk, régen nem veszekedtünk
nagy szeretettel a lelkiünkben egy-
mással. És olyan jó volt kölcsönkérni
az Ő lelkesedéséből, kitartásából és
buzgalmából, az Ő bizakodásából
annyit, amennyire most — amikor a
motorsport léte és jövője pókhálósál
finomságú fonalon lóg — sokszorosan
van szükség.



A mitfaherc névtelen senki —

mondja Segesdy István

Beszél a „Mitfahrer”

Schmier Maxi!

Ez a beceneve a német „mitfahrer”-nek.

De ott nemcsak ilyen, kedves, csúfoltó nevet adnak a háromkerékű motorsport akrobata művelőnek, hanem megérdemelt megbecsülésnek örvendnek. Azok együtt sítűkezeknek — a vezető és az utas — a diesőség gyorsan kialakuló fényében. Közös volt a harc, közös a győzelem.

Miért nénes ez nálunk? — vetődik fel (ki tudja már hányadszor?) a kérdés.

Erről és még hasonló kérdéstről beszélgetünk a „Mitfahrerrel”, Segesdy Pistával, aki válaszára a legilletékesebbek egyike.

— Körülbelül húsz éve ismerem már Pathó urat — kezdi emlékeit bontogatni, a mindig vidám Segesdy Pistát. — Odajárt a szomszédunkba és én, mint kisfiú, irigykedve bámultam a motorbiciklit. Nagy ünnep volt, amikor Pathó úr elvitt magával motorozni. Mondanom sem kell, hogy amint befejeztem az iskoláimat, szerelőtanoncnak szereződtem, hogy csak közelebb lehessen a szerelőmhez, a Motorhoz. Így még szorosabb lett a kapcsolatunk Pathó úrral. Amikor csak tehettem, ott voltam a Pathó úr garázsában, ahol mind a ketten hódolhattunk szenvedélyünknek, a motornak. Szétszedtük, aztán összeraktuk. Most látom csak, hogy mennyire nem volt kárbaeszt munká.

— Aztán versengő-versenyre elki-sértem. Nemcsak, mint a leglétkesebb szurkoló, hanem mint szerelő.

— Hogy miképpen lettem „mitfahrer”?

— Az úgy volt, — mondja rövid gondolkodás után —, hogy egy szép napon megszakadt Pathó úr sportbajnársága Száva Gyurkával, az állandó mitfahrerjével és Frici, a másik nevét nem tudom; aki az Abt Pistának is „fárolt”, — teszi hozzá magyarázva —, mindössze alig egy évig dolgozott Pathó úr oldalkocsijában, amikor azt mondta Pathó úr, hogy kipróbálna utasnak.

— Ez 1936-ban, a KMAC téli versenyén volt. Eltérve a normálon (nevet hozzá), mégis kategória győztesek lettünk a 750-es Béemvével. Vagy nem mi győztünk? — kérdi önmagától.

— Az első igazi nagy versenyt a következő évben Hannoverben futottuk. Még pontosan emlékszem, április 11-ike volt. Akkor ébredtem tudatra, hogy milyen komoly dolog is ez a mitfahrolás. Most már bevalhatom, hogy alaposan be voltam gyulladva. A sok gyors gyári gép. Az ugyancsak gyors kanyarok. A vetélytársak utólérhetetlenek látszó rutinja. Egyszóval nagyon picinek éreztem magam az Eilenrieden. Ehhez még az is hozzájárult, hogy a szegény, megboldogult Kozma Bandi az első tréning előtt behívott a szobájába és túlzott fanfáziával mesélte el a városligeti bukkását, amikor gerinctörést szenvedett.

— Még ma sem tudom biztosan, hogy nem-e előre megbeszél program volt ez a megfélemlítő előadás? Meg arról is

beszél, hogy kell helyesen bukni. (Szegény Bandi mégsem tudta.)

— Na, de mindez csak a verseny startjáig volt reám hatással. Mire beugrottam a spéci 600-as NSU oldalkocsijába, minden megváltozott bennem. A tréningeken elstem a Stärkle asszony munkáját és azt próbáltam utánozni. A sokszoros svájci bajnokpár, a Stärkleék jó mesternek bizonyultak, mert a nagy, 28-as mezőnyben a 4. helyen fekiúdtunk, amikor mágneszavarok miatt kiestünk a versenyből.

— Mi a „fárolás” művészet? — zavarjuk meg elbeszélésében.

— Hát... hát talán ez nem is művészet, ha megvan hozzá a tehetség. Nagyon gyorsnak kell lenni, de a legkisebb mozdulat is bársúlylág legyen. A mozdulat olyan legyen, mint a macskáé. Ellenkező esetben „szitál” a kormány, ami száz körüli tempóban kellemetlen lehet. Az utas gondolatban vezeti a motort. Tudnia kell, hogy mikor kapcsol, vált vissza a vezető. Hol kezd majd fekezni, hogy időre a kerék felett legyen, az adhéziót növelni. Es mindközben a motort és a kapcsolt részeket figyelni; nem lazult-e meg valamelyik olajvezeték vagy anyja, vagy kábel. Egyszóval egész ember kell a „deszkára”. Ez a sebességi verseny alapszabálya. A megbízhatósági verseny — ezeken kívül — egyéb követelményeket támaszt az utassal szemben. Az egyik ilyen követelmény a jó terepismeret, mert arra nincs idő, hogy az ember jobbra-balra nézelődjék. Na meg a fizikai erő...

— Magán ugyan nem látszik az utóbbi — vetjük ellen.

— Hát az lehet, de én ügyesen leplezem — viccelődik Segesdy — már pedig van itt erő, tessék csak megkérdezni Pathó urat, hogy gyenge voltam-e a hatnaposon. Volt úgy, hogy két, köves part közé beszorult az NSU, de úgy, hogy se előre, se hátra. Mő-Pathó úr sem tudott leszállni. Ma sem tudom, hogy honnan volt annyi erőm, de vezetőstül együtt kiemeltam a motort a kelepcéből. Lehet, hogy a villanykörtjükkel mögöttünk koncentező versenyzők harcizaja hatványozta meg fizikai erő-

met, mert ami lelkierő kellett, az volt raktáron. Bőségesen.

— Már az első nap végén kék és zöld foltokkal volt tele az egész testem. De amint mondják, mindent meg lehet szokni. Hát én is megszoktam. A végén már gumit javítottam és szereltem az oldalkocsiban, 80-as tempóban. Mind a tíz újjam vézett, de mire kellett, komplett kerekünk volt. Már csak néhányan voltak büntetőpont nélkül, amikor az 5. napon elvált a motor az oldalkocsitól. Hát bizony, azok nagyon keserű percek voltak. Egrészrt azért, mert nagyot „rempiltünk”, másrészt, mert remek pozícióban estünk ki a nagy versenyből. Csunya emlék ez nekem, de azt hiszem, a Pathó úrnak is.

— Mit becsül le-többre a Pathóban?

Gondolkozás nélkül vája rá:

— Azt, hogy nem reszkiroz. Kiveszi a maximumot, de csak a józanság határáig megy. Kockázat nincs!

— Ezért „fárolt” mindig Pathóval?

— Nemcsak ezért. De nehogy azt tessék gondolni, hogy nem hívtak már ide-oda. Csalogattak már mások, de hát...

— Miért van olyan kevés jó mitfahrer? — tesszük fel a nagy kérdést.

— Azért, mert haldtlan szerep a miénk. A mitfahrer névtelen senki, még csak nem is Schmier Maxi. Az „Autó-Motor” volt az egyetlen sportlap, amelyik az oldalkocsistas nevet közölte a versenyeredményekben. Most újában, a leventeversenyeken az utas is díjazva volt. Ez talán új korszakot fog kezdeni a versenyzés terén.

— Meg aztán nehéz fizikai munka a jó fárolás. Nemcsak ott kell dolgozni, ahol a közönség látja, hanem ott is, ahol nincs senki. Meg mennyi lelkierő kell ahhoz, hogy az ember az emelkedő oldalkocsiból még messzebbre és mélyebbre kihajoljon? Erős idegek kellenek ehhez. Hát ezért kevés nálunk a mitfahrer.

— Szeret szölnözni?

— Nem. Nem szeretem úgy... tudok is, meg is a szölnözés, de igazán csak oldalkocsizni szeretek.

— Hány bajnokságot nyertek már együtt?

— Mennyit is? Harminchében, nyolcban, kilencben — számolja a kezén — ez három. Negyvenben és negyvenegyben hadibajnokság volt.

— Na még egy kérdés. Ha kapna egy gyári oldalkocsis motort, ki lenne az utasa?

— Erre bizony nem is tudok válaszolni. Keresgelnék az ambiciózus fiatalok között és ha találnék egyet, azt úgy nevelném magamnak, amint azt Pathó úr csinálta velem.

—R.

CSEPEL MOTOR SZOLGÁLAT

ALKATRÉSZGYÁRTÓÜZEM

PAULINY LAJOS



TELESZKÓPVILLAK ÉS SEGÉDMOTORALKATRÉSZEK ELADÁSA NAGYBAN ÉS KICSINYBEN

BUDAPEST, V., FELKA-UTCA 6

TELEFON: 298-258

Harc a szürke rém ellen...

A ködprobléma gyökeres megoldása — a megvilágított országút?

A köd régi és egyben meg nem oldott kérdése az országúti közlekedésnek. Ha leszáll a köd, hiába ülünk a legpompásabb, leggyorsabb, legstabilabb automobilcsoda kormányánál: szinte lépésben kell haladnunk. Ha csak nem akarunk valamibe, vagy valakibe belefutni, esetleg lefordulni az árokba. Csak lépésben cammoghatunk, általában lényegesen leromlik, amellet a vezetés már azért is nagyon fárasztó, mert kénytelenek vagyunk figyelmünket sokszorosan megfeszíteni és igyekszünk messzire belenézni a homogén-szürke, vízszeket rejtő homályba.

Megértjük, miért kísérleteznek évtizedek óta a feltalálók azon, hogy megteremtsek azt a fényforrást, melynek segítségével ködben is biztonságos a vezetés. Sajnos, mind a mai napig nem sikerült megbirkózni a szürke rémmel, annál kevésbé, mert hiszen ehhez olyan fényt kellene feltalálni, mely áthatol a ködfátyolon. Ilyen fény pedig ma még nem létezik.

Ködben a legjobb fényoszóró a legrosszabb. Minél erősebb ugyanis a fény, annál nagyobbak a reflexek, annál jobban megvilágítjuk a ködöt, annál fehérebbnek tűnik a fényoszórónkól kisugárzó fénykúp és úgy látjuk, mintha fehér fal emelkedne a kocsi előtt. Sokan úgy segítenek magukon, kikapcsolják a fényoszórót és a városi lámpákkal haladnak. Ez a megoldás valóban lehetségesé teszi, hogy néhány méternyire lássunk, megkönynyíti a tájékozódást, hiszen figyelhetjük a járdaszegélyt, vagy az árokpartot és legalább annyit tudunk, hogy jó irányban haladunk és nem fordulunk bele az árokba, vagy ellenkezőleg nem tévedünk át az úttest baloldalára. Vannak különleges ködlámpák, melyek mérsékelt erősségű fényt vetítenek mélyen és oldalvást lefelé.

A köd leküzdésének harcában komoly fegyver volt az a tapasztalat, mely szerint a sárga fény jobban hatol át a ködön, mint a fehér. Megszülettek a különféle sárga fényt vetítő fényoszórók, sárga üvegcupák, szivóval a fényoszóróüvegre erősíthető sárga celluloidlapok, majd a sárga üvegcupánál készített izzólámpák, melyek igen szellemesen úgy voltak megkonstruálva, hogy kettős ballonjuk közül csak a ködfénynél bekapcsolt izzószál tanyázott a sárga üvegcupában, a normális fényoszórószál fehér üvegbe volt forrasztva.

A sárga fény, sajnos, messze van attól, hogy megoldásnak nevezhesük, jobb mint a fehér, többet és távolabbra látunk, csökkennek a vakító reflexek, de azért mégis csak lépésben mászhatunk tovább.

Az Egyesült Államokban igen biztató kísérleteket folytattak egészen új elgondolás alapján: olyan fényvel megvilágítani az úttesteket, hogy a diffúz fény valóban áthatoljon a ködön. Néhány kísérleti úttestet fel is szereltek ezekkel a neonfényű speciális lámpákkal, természetesen csak a városokon belül. Az eredmény kielégítő volt, olyan ködben, amikor normális körülmények között alig lehetett két-három méternyire látni, a sárga fény színű megvilágítás lehetővé tette, hogy a járművek, ha erősen csökkentett sebes-

ség mellett is, de vidáman mozoghassanak.

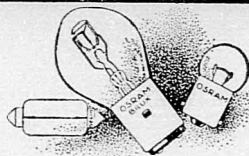
A megoldás elméletben jönnek mutatkozott, a gyakorlatban azonban igen fontos tényező állított eléje akadályt. A speciális lámpák igen drágák, áramfogyasztásuk tekintélyes, de a legkellemetlenebb az, hogy aránylag igen magas feszültséggel tarthatók csak üzemben, ami igen komplikált szigetelést tesz szükségessé. A nedves levegő ugyanis jó áramvezető, a magas feszültség következtében így áramszivárgások lépnek fel, rövidzárlatok keletkeznek. Márpedig a megoldás elengedhetetlen kelléke, hogy a világítás üzembiztos legyen, mert ha hirtelen ki-

alszanak a lámpák és sötétbe borul az úttest, el tudjuk képzelni, hogy ez szűr forgalom esetében milyen balesetsorozatra vezet.

A mai, csökkentett világítású országutakban a ködprobléma nem tartozik az égető kérdések közé. Amúgy is csak csökkentett sebességgel haladhat az, akinek szélvédőjén a büszke E-betű hirdeti, hogy „fontos közérdekűből” szállítja a karosszéria mélyében megbújó szőke csodát vagy parkiroz (nem a színház előtt, hanem attól másfél csuwillövésnyire) valahol, valami melékutatóban.

Annai bizonyos, a régi autós igen lassan, erősen csökkentett sebességgel halad a ködbehurult utcákon. Vannak ugyan elszánt lengőtengelyes arslátnok akiknek nem nőtt még be a fejük lágyra. De szolgáljon vigaszul, hogy ezeknek hamarosan — betörik.

A csodálatos szerkezetű OSRAM-lámpáról



Sötétben és ködben, biztonságot, kényelmes korszerű világítást!

OSRAM a motorizálás tempójától nem maradt el. A fényoszóróban és minden lámpahelyben OSRAM-autólámpával a kor legújabb követelményeit is kielégítjük.

Gondos gyártás — szigorú vizsgálat. Ezért üzemben zavartalanul az

OSRAM-AUTO-LÁMPA
sok fényt ad kevés áramért

MEGTÖRT AZ OLAJÁRADAT!

AZ ELSŐ VILÁGHÁBORÚ MEGDUPLÁZTA AZ OLAJTERMELÉST,
A MÁSODIK MEGTÖRTE AZ OLAJHULLÁMOT

Az első világháborúból ered az az aforizma, mely szerint az antant hatalmak „olajáradat sodrában úszva” érték el világmegváltó győzelmüket. Ebben a vonatkozásban vonult be az olaj elsősorban a világtörténelem faktorai sorába, amint páncélosokat dübörögtet rohamra, majd meg bombázógépek terhét zúdítja alá... Valóban, az 1914–18-as világháború az olajat soha nem vért piederesztálra emelte, olyan nyersanyagrá tette, mely politikát és háborút formál. Az elmúlt század derekán kezdődtek meg az északamerikai olajfúrások, 1913-ban az egész világ olajtermelése 50 millió tonna volt, a világháború végére ez a szám megduplázódott, mai napig pedig meghat-szorozódott.

A mostani világháború egyik gyújtópontjában szintén az olaj áll. Galicia, Kelet-Ázsia és a Kaukázus nemcsak a háború mérőföldköveit jelentik, hanem az olaj történelmének is fontos állomásai. A Közel-Keleten angolok, amerikaiak és az oroszok versenyeznek a fűrótornyokért. A háború fergetege gazdag olajtelepeken viharzik végig és hónapokra megbénítja a termelést. Finomítottak bombáznak, szállítási utakat bloki-roznak és benzint adagolnak. Másutt megtelnek a tartályok, de hiányoznak a tartályhajók, melyek rendeltetési helyükre szállítanak a várvavárt olajat. Szerke a világtengereken ten-geralattjárók leselkednek a kövér tankhajókra, hogy tetlen-ségre kárhoztassanak páncélosokat, repülőgépeket és hadi-hajókat...

Ezen összekuszált állapotok lehetetlenné teszik azt, hogy a mai kőolajtermelést pontosan felbecsülhessük. Megnehezíti a becselést, hogy az egyes országok katonai titoktartásból nem adnak ki közlést kőolajtermelésükről vagy pedig teljesen lég-ből kapott, legjobb esetben elavult statisztikákat közölnek úgy, hogy a megfigyelők összehasonlító adatok kiértékelésére vannak utalva.

1934-ben a világ kőolajtermelése 208 millió tonnára rugott. A háborút megelőző évben a termelés 275 millió tonnára emel-kedett. Az első világháborúval párhuzamosan a mostani háborúban is az olajtermelés nagymértékű növekedésével számoltak, a számok azonban mást mondanak. 1939-ben az olajtermelés el-érte a 287 millió tonnát, 1940-ben 290 millió tonnára emelkedett és a harmadik háborús évben elérte a 300 millió tonnát. A termelés ilyen szerény emelkedése azonban még a háború előtti évek termelésének növekedését sem érte el. Az olajkér-dés egyik legalaposabb szakértője, N. Lauffs, az „Oil und Kohle” e. szaklapban alapos indokok alapján kimutatta, hogy

1942-ben az olajtermelés gyarapodása az olajipar fennállása óta első ízben! — megszűnt.

Lauffs szerint a tavalyi termelés legfeljebb a háború kitérésé-

nek idejében regisztrált 290 millió tonnára tehető. A termelés csökkenésének okai többfélék: a hadban álló államok olaj-fogyasztását radikális úton a katonai szükséglet kielégítésére állították át, az utóbbi évben azonban a szállítási nehézségek alatt még a katonai fogyasztásnak is csökkenie kellett.

A termelés csökkenése Észak-Amerikában a legszembe-tünőbb, hiszen az USA az 1930-as gazdasági világválság után az össztermelés 60%-át reprezentálta. Az ok: a tartályhajók hiánya. A tartályhajók zöme ma a haditengerészet szolgálá-tában áll, hiszen az angolszászoknak az északafrikai francia gyarmatokra vezetett expedíciója az amerikai óceánjáró tar-tályhajó flotta harmadát vette igénybe. Az annak idején oly sokat propagált óriás „Pipe-Line” építése — mely Roosevelt tervei szerint Texas, Oklahama, Louisiana is a középnyugati zónák olaját juttatná el az USA keleti, csendesóceáni part-jára — anyag, főleg acéles hiány miatt csak erősen akadozva, lassan halad előre. Nyújorki jelentések a privát fogyasztás újabb korlátozásairól szólnak.

Az olajpolitikában azonban újabb rém is jelent meg. *Ickes*, az USA olajdiktátora

az USA olajmezők készleteit csak 12 esztendőre tartja elegendőnek.

Az USA-olajforrások kiapadásának közelsége azonban inkább falra festett ördög, mely igazolni hivatott az USA *Délamerika felé irányuló olajexpansziójának jogosságát*. Közel-Keleten, Saudi-Arábiában és másutt a Standard Oil Comp. nagyszabású előkészületeket végez az olajprodukciónak fokozására. Az angol Bahrein szigeteken, melyek fűrótornyait már amerikai csapa-tok „biztosítják”, a háború alatt az évi termelés 7,6 millióról 6,8 millió tonnára csökkent. A délamerikai USA-„vadászmező-kön” a nagy szállítási nehézségek ellenére sikerült a termelés eddigi 40 millió tonnás mennyiséget biztosítani. Irak még túlnyomóan angol érdekszférájában a háború alatt 4,1 millió ton-tás termelés harmadára esett vissza és Iranban is csökkent a termelés. Az egyiptomi új Standard-koncessziók ezeket a ki-eséseket belátható időn belül még nem egyenlíthetik ki.

A Japán tulajdonba került keletázsiai olajmezőkön ter-mészetesen szintén következett be bizonyos visszaesés a ter-melésben, bár a japánok mindent elkövetnek a termelés újra-felvetelére. Számszerű adatok ismeretlenek. Egy azonban bizonyos: Japán a hollandindiai, borneói és burmai olajmezők elfoglalásával végérvényesen biztosította olajellátását.

Európa olajkútjai 1941-ben még 43 millió tonna olaj-hozammal Északamerika mögött a második helyen állottak. A háború, a kaukázusi harcok természetesen itt is károsan befolyásolták a termelést. Itt is más tehát a helyzet, mint volt az első világháborúban. *A jelen háborúban a világ olaj-termelése csökkent szemben a múlt háború nagymértékű emel-kedésével*. Az ok: a háromhatalmi szerződésben tömörült ha-talmak globális méretű hadviselése. A nagytérben irányított hadviselés megtörte az olajáradatot. Az olajtörténelemben első ízben — olajpályá állott be!

Autórúgók és spirálrúgók

BÁN LÁSZLÓ

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



VICTORIA

minőségi
motorkerékpárok
körzetképviselője

Új és használt



Skoda

AUTÓK
eladása

Autóalkatrészek és felsze-relési cikkek. Kerékpárok
nagyraktára.

Dr. LINTNER J.

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

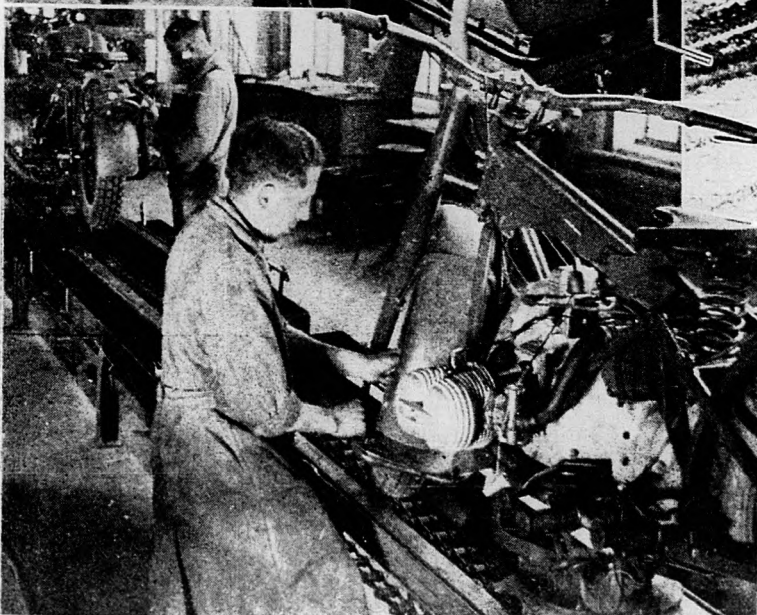
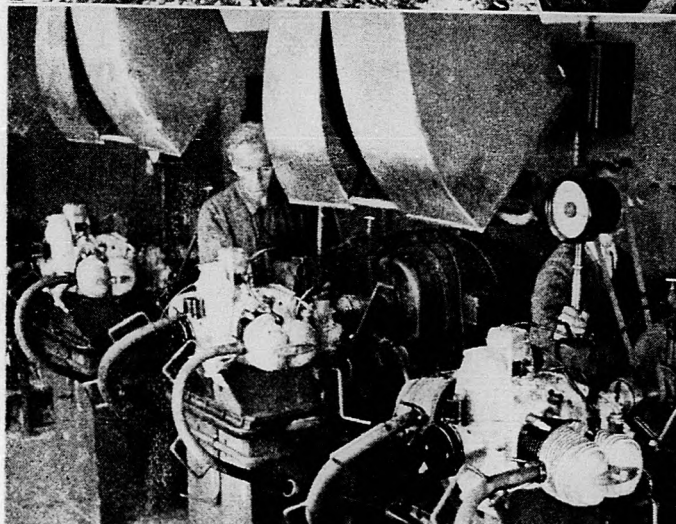
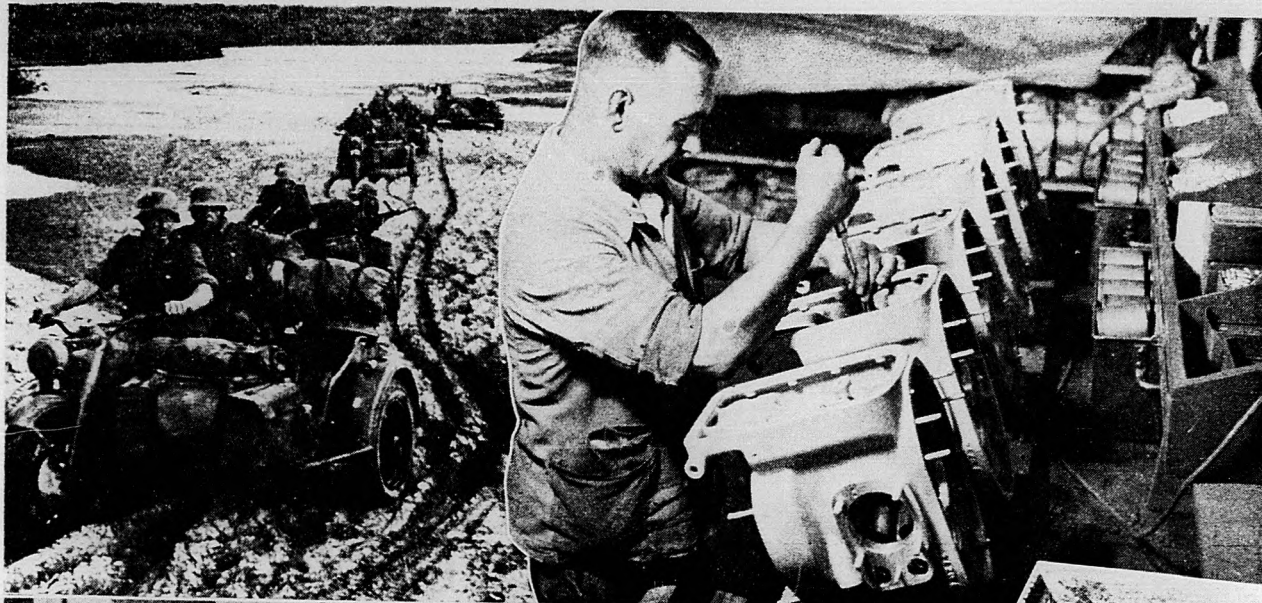
MOTOROSOK!

Motorzománcozást,

ducozást a többszörös
magyar bajnoknál

KESJÁR JÁNOS-nál

végeztessék.
Budapest, VII, Rózsa-u. 38/a
Telefon: 228-517



Képes **BMW** Híradó

A BMW motorkerékpárok a harcéri szolgálat legmostohabb körülményei között éppen úgy megállják a helyüket, mint megállottak a békeévek mindennapjain, avagy a versenypályákon. A magas építésű, terepmenttel, oldalkocsi kerék-meghajtással és terepgumikkal felszerelt új BMW „275” előtt nem akadály többé a feneketlen sár, a homok vagy, a hó... Es amíg a harcmezőkön új meg új vállalkozásokra robognak a BMW-s osztagok, odahaza a gyárban serényen folyik a precíz munka: szériában készülnek az R 75 modellek forgattyúházai, az összerépített motorok fékpadokon tesznek bizonyosságot magas teljesítményükről, a nagy szerelőszalagon pedig új meg új masinák születnek, új meg új feladatok megoldására... A német forgalomszabályozók pedig újabb és újabb BMW-s osztagokat irányítanak a kritikus frontszakaszokra!

LÁZA VAN A MOTORNAK? HŐMÉRŐZZÜK MEG!

Az emberi test és a motor között rokonlás van, mindkettő csak egészen élesen körülhatárolt „üzemi” hőmérséklet mellett érzi magát jól. A motorok üzemi hőmérséklete — motorja válogatja — 65—85 fok Celsius között van. Az emberi test optimális hőmérséklete a 36 és a 37 fok között mozog. Ha az emberi test „üzemi” hőmérséklete emelkedik, ha tehát láza van és testének hőmérséklete csak éppen négy fokkal emelkedik, úgy ez már életveszélyt jelent. Ha viszont testünk hőmérséklete csak két fokkal száll a normális alá, úgy nagy baj van. A motor majdnem olyan érzékeny „szervezet”, mint az emberi test, ha üzemi hője emelkedik, ha tehát „láza” van, vagy éppen túlalacsony a temperatúrája, úgy ennek igen komoly, igen költséges következményei lehetnek. A legtöbb autós jól tudja, hogy a túl magas hőmérséklet káros, annál kevesebben vannak tisztában a túlalacsony üzemi hő, a motor túlhűtöttségének következményeivel.

Ha a motor túlmelegszi, úgy csökken a benne vértként keringő olaj kenőképesége, hogy ennek milyen következményei lehetnek, azt nem kell bővebben elmagyaráznunk. Szerencsére a motor „lázának” vannak féltreismerhetetlen kísérő jelenségei, a motor maga figyelmezteti a vezetőt, hogy láza van, hogy baj van. Felrobban a hűtővíz, durranásokat hallunk, a túlmelegedett gyertyák öngyulladására következtében kopogás hallatszik és szomorúan csilingel a motor.

Sajnos, a motor nem tud „panaszkodni” olyankor, amikor hőmérséklete túlalacsony, egyedül a teljesítmény, a vonóképeség, a fordulatszámra való felpörgés lustasága utal ilyesmire. Pedig a túlhideg üzem legalább olyan káros, mintha túlmelegszi a motor. A beszívott benzingáz egyrésze lecsapódik a túlhűtött hengerfalakon, leöblíti az olajréteget, elhíql az olaj és szárazan futnak a dugattyúk.

Aki szereti a motorját, az gondoskodik arról, hogy sohase legyen túlhideg, de láza se legyen. Ehhez azonban mindig tudnunk kell, hogy hány fok uralkodik a motor „gyomrában”. Meg kell tehát hőmérőt a motort, azaz hűtővíz-hőmérőt szerelni, akár egyszerű motométert, akár távhőmérőt, melynek számlapja a szerelvényfalon van. Mindegy, hogy melyiket használjuk, a fontos csak az, hogy állandóan a szemünk előtt legyen és sötétben is lássuk. A hűtőre szerelt egyszerű motométerek vörös szeszoszlopát csak nappal látjuk, aki tehát sokat jár éjnek éviadján, az távhőmérőt szereltesse. Vannak igen kitűnő megvilágított távhőmérők, melyeken ráadásul vörös-színű kontrollámpa gyullad ki abban

a pillanatban, amikor a hűtővíz a forráspontig hevült.

Természetesen nem elegendő hőmérőt a motort, hiszen az orvos sem elégszik meg ennyivel, hanem orvosságot is rendel. Mit teszünk, ha túlforró a motorunk? Megállapítjuk az okát! Nem szegény a gázkeverék? Van elegendő olaj? Nem terheltük túl a gépet? Nem fagyott be a hűtővíz-cső? Vagy a pumpa? Elég feszes a ventilátorszíj? Nem túlmeredek a koptató? Ha csak túlterhelés okozta a túlmelegedést, úgy egyedüli segítség megállani és várni néhány percig, amíg a hűtővíz ismét lehül. Ez az eset főleg

olyankor fordul elő, amikor erősen terhelt kocsival, nyáron, meredek terepen darálunk elsővel vagy másodikkal.

Ha túlhideg a motor, úgy mit teszünk? Megállapítjuk, hogy mi a túlhideg oka! Hűdea az idő és nem zártuk eléggé a hűtőmérőt? Vagy nem volt még ideje kellőképpen felmelegedni?

A kórisme megállapítása után a gyógyítás már nem komoly feladat és ma, amikor az üzemanyagnak minden cseppje drága, ma kétszeresen ügyeljünk a helyes üzemi hőmérsékletre, mert úgy a túlhideg, akár a túlhevült motor lényegesen többet iszik!

Anders Erich kiténtetése. Anders Erich nevével a háborút megelőző években gyakran találkoztunk a versenyeredmények között, míg csak, annyi bajtársához híven, fel nem cserélte a bukósisakot a rohamissakkal. Es Anders ezen a nagy versenyen is bekeült az eredménylistába: a m. kir. honvéd vezérkar főnöke okirati dicséző elismerésben részesítette a szovjet elleni hadműveletek alkalmával az ellenség előtt teljesített kiváló szolgálataíért.



LICSÁJER JÁNOS SPIRÁL RÚGÓK



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

1100, 1500 Fiat, Lancia, Fugusza, Aprilla, Artena, Opel, Kaplián rúgók raktáron

AUTÓ AKKUMULÁTOR
AUTÓ VILLAMOSSÁGI CIKKEK
TÖLTŐBERENDEZÉSEK
ELEKTROMOTOROK
KÉSZÍTÉSE, JAVÍTÁSA

„ERGON”

EGYETEMES VILLAMOSSÁGI VÁLLALAT

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

Miért nem lehet minden kétüteműt gázüzemre átalakítani?

A motalkóhiány következtében az érdeklődés a gázüzem felé fordult, a tartányokban kapható butángáz és a generátor segítségével faszénből vagy hasábfából fejlesztett üzemgáz kérdése izgatja ma a gépkocsitulajdonosokat. Érthető ez nagyon, hiszen gázüzem esetén a megtehető kilométerek száma függetlenné válik a havi motalkóadagtól. Sajnos, a butángázüzem magánkézben levő gépkocsiknál csak külön engedéllyel lehetséges, hiszen ha általánossá válnék, úgy esakhamar kifogy a butángáz és azt is adagolni kellene, ami a gyakorlatban azt jelentené, hogy a esőbröt vödörrel eseréltük fel. Más a helyzet a fagáznál, mert faszent és hasábfát korlátlanul lehet beszerezni, a termelés fedezni tudja a fokozott fogyasztást. De különben is: nagyon nehéz volna adagolni a faszent és hasábfát, mert hiszen ez a két „üzemanyag” általánosan használt. És ha korlátoznák a beszerzését, úgy még mindig rá lehetne fanyalodni a kukoricaesetkára, mely a kísérletek tanúsága szerint szintén megteszi.

A butángázüzem motorkerékpárnál nem esik tilalom alá, itt meg lehet oldani a kérdést aránylag olesón, mert hiszen egyébre sinesen szükség, mint egyszerű keverészelepre és a gáztartány szépen elfér a motalkótartány helyén, legfeljebb kissé vastagabb fallal kell elkészíteni. Sajnos, mégsem megoldás — a megoldás. Mert a ma üzemben levő motorok orozlárésze kis kétütemű, ráadásul keverékolajzású kétütemű, melyet lehetetlenség gázüzemre átalakítani.

A keverékolajzású kétütemű motor kenőolaját a benzín-gázzal együtt szívja be, az üzemanyaghoz 1:20, 1:25 arányban keverjük az olajat, úgyhogy a motor mindig megkapja a maga olajadagját. A gázemű butánhoz olajat nem lehet keverni, azaz lehet, de az nem válik gázzá a nyomás esökkenése alkalmával, hanem szépen ottmarad a palack fenekén, tehát nem kerül a motorba. A keverékolajozásos kismotort cirkulációs vagy szóróolajzásos rendszerüvé átalakítani majdnem lehetetlen, mert ugyan ki vállalná az ehhez elengedhetlenül szükséges hosszas kísérletezést és ki tudja beszerezni a szükséges alkatrészek sorát.

A kétütemű kismotorok gazdáinak tehát bele kell nyugodniok abba, hogy motalkó nélkül nem közlekedhetnek. Mert ami a butánra áll, az érvényes a fagázra is. Négyütemű motort — sajnos ilyen ma ritkán akad — viszont egyszerű átalakítani, esakhogy a még üzemben levő régi négyüteműek annyira ócskák, annyira „véres a torkuk”, hogy átalakításuk után esökcent teljesítményük következtében az eltörpült igényeknek is alig felelnek meg.

„Ate-Lochheed”

FÉKALKATRÉSZEK, FÉKFOLYADÉKOK, SZELEPÜLÉSEK STB. STB.

JURID

FÉKBETÉTEK, KAPCSOLÓ TÁRCSÁK, TENGELYKÖTŐ TÁRCSÁK

MAHLE

OLAJSZÜRÖK, LÉVEGŐSZÜRÖK, DUGATTYÚK

JÁRITZ ISTVÁN

BUDAPEST

VI., JÓKAI-UTCA 20.

Telefon: 119-033, 114-965

MAGYARORSZÁGI VEZÉRKÉPVISELETE.

VDO S Z Á L L Í T



- 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
- 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**

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

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

NYERSOLAJSZIVATTYÚK
GEBR. L'ORANGE, BERLIN

CSISZOLÓKORONGOK
VOGT. & Co. LOBNITZ

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

DR. OEC. KÓS ÁRPÁD

BUDAPEST, IX., ÜLLŐI-ÚT 89/b

TELEFON: 149-998

PNEUMATIK MATEMATIKA

A pneumatik ma nagyobb kérdés, mint a motork. Mert motorköt még kapni jegyre, de gumit csak az egészen kiválasztottak kaphatnak, ha valóban közfontosságú okok forognak fenn: Hogy ilyen körülmények között a gumivai hatvanhatszorosan kell takarékoskodni, az magától értetődik. Most nem arról akarunk ismétlésekre bocsátkozni, hogy ügyeljünk a helyes és előírt *légnyomás*, illetve fússunk még enél is keményebbre *pumpált gumikkal*. Azt sem hajtogatjuk unalomig, hogy ha kis repedést észlelünk, úgy hamar látogassuk meg a gumidiát. Még arról sem lesz szó, hogy a kerékpárabroncsokat rozsdamentesíteni kell. Hiszen mindezt már annyiszor rágtuk olvasóink fülébe.

Cikkünkben egy kis gumimatematikával akarjuk megbarátoztatni az olvasót. Nem kell megjéjdeni, nem száraz elméleti magyarázatokról lesz szó, hanem olyan adatokról, melyek ismeretében leszűrhetjük a megfelelő tapasztalatokat.

Minden gumiméret bizonyos terhelésre van kalkulálva. Ha a terhelést növeljük, úgy a kopás fokozódik, a gumi életartama csökken, ha viszont kisebb a terhelés a megengedettnél, úgy a kopás csökken. (Megértjük, miért nem „illik” ma fontosság nélküli vendégeket fuvarozni?)

Ha a megengedett legnagyobb terhelés mellett a gumi életartamát 100 százalékkal vesszük, úgy túlterhelésnél megdöbbentő számadatokat kapunk. Ha csak

10%-kal lépjük túl a terhelési határt, úgy az élettartam már 83%-ra csökken. Ha éppen 25%-kal fokozzuk a terhelést, úgy az élettartam a 65% alá esik.

Ellenkezőleg: ha csökkentjük a terhelést, úgy az élettartam fokozódik. Ha a terhelést 90%-ra csökkentjük, úgy az élettartam 123%-ra emelkedik, 80%-nál 135, 70%-nál 200%. Ami annyit jelent, hogy a négy személyre méretezett kocsikon csak két személyt viszünk, úgy egyébként azonos körülmények feltételezve (hőmérséklet, sebesség s.b.) körülbelül fele annyi gumit koptatunk.

Rendkívül érdekes az a táblázat, melyet a hannoveri Continental-művek állítottak össze pontos kísérleti adatok és eredmények alapján különböző hőmérsékletnél és különböző sebességeknél. A táblázat a következő:

Levegőhőmérséklet	Sebesség		
	32 km.	48 km.	64 km.
5 C. foknál kopás	100%	108%	130%
15 C. foknál kopás	191%	217%	275%
25 C. foknál kopás	317%	367%	480%
35 C. foknál kopás	491%	538%	717%

A táblázat tanúsága szerint télen sokkal kisebb a kopás, mint nyáron, kánikulai időben egyenesen megdöbbentő módon csökki fel, körülbelül ötször annyi gumi fogy, mint hideg időben. De elárulja azt is, hogy a sebesség fokozása alkalmával is ugrásszerűen emelkedik a kopás.

Gyorsleventék és a Feadi

Mint mindig, úgy most is a Ferencvárosiak jártak elől jó példával. Deputáció járt a Gyorsleventék Parancsnok-ságánál, aholis felajánlották szolgálataikat a Gyorsleventék kiképzésére. A nemes gesztust örömmel fogadták és meg is kapták a megbízást, a IX. kerületi gyorsleventék elméleti és gyakorlati (műhely) kiképzésére. A Ferencvárosiak vezetősége úgy határozott, hogy e felelőségteljes megbízást négy tagja közt osztja fel. Oktatókká kinevezett tagok: Kiss László, Fröhvirth Sándor, Gutsehy Károly és Nagy István, az utóbbi a rendezésnek lesz az előadója. Minden bizonnyal nagyon karakán motorosok lesznek a IX. kerületi gyorsleventék.

Gyorslevente G. P.

Lapzártakor úgy értesültünk, hogy a L. O. P. a jövő hónapban megrendezné a Népligeti kiskörben a Gyorslevente Nagy Díját. Mint hírlík ez a verseny túlnőné az eddigi kismotoros G. P.-ket, mert ezen nagymotoros is — 350 kem-ig — starthoz állhatnak.

A Gyorslevente versenynaptár még nincsen készen, de az első erőpróbará most, február közepén került volna sor, ha a hó nem olvad el.

A német árkormánybizottság határozata értelmében a generátorokat előállító üzemek a generátorok bruttó árát azonnali hatállyal 15%-kal tartoznak csökkenteni. A bruttó árlístából együttesen 20% rabatt jár a generátorokat forgalomba hozó intézményeknek és pedig 12% a beépítő műhelyeknek, 5% az előállító gyár képviselőinek 15-15% pedig a hadfelszerelési járulékok, illetőleg a szállító cég jutaléka.

MI ÚJSÁG, HÉBLI ÚR?

Talán bizony katona volt Hébli úr, hogy ilyen régen nem jelentkezett?

— Eltalálta Szerkesztő úr. Jelenleg szabadságon vagyok és röviden elmondom a rövid, de azt hiszem érdekes híreiskéimmet. A Generál Árukereskedelmi Rt. két régi főtisztviselője, Szini János, a volt autóversenyző és dr. Wéber János igazgató megvált az állásától. Az így megüresedett tisztséget Retezár Menyhért igazgató és Felner József mérnök tölti be. Hogy a kereskedő lémmel maradjak, felhívom Szerkesztő úr figyelmét a gombamódra elszaporodott ál-motorkerékpárkereskedőkre. Mintán nagy konjunk-túrája van a használt motorkerékpár-nak, amit többen felismerve, most búsan aratnak. Minden felkészültség nélkül, csak úgy, ad hoc, felesaptak kereskedő-nek, vesznek és eladnak. De milyen remekül. Erdemes lenne egy kis riportot készíteni erről a „fekete piacról”.

— Jó, jó Hébli úr, mi hír a verseny-zóink frontján?

— Szücs Lajos, aki 16 hónapig volt kint az orosz fronton, most leszerelt és első útja a Puchékhöz vezetett. Ma egy 125-ös Puch tulajdonosa, amivel minden versenyen indulni akar. Schurmann Mihály új 350-es NSU-ja úton van. Állítólag vérszesen gyors lesz. Nagyon szép „Ehrenrunkdet” kapott Rende dr. a BMW-gyártól. És hogy az öröme teljes legyen, egy nagy ládát is hozott a posta. Két komplett rensport hengerfejjel (szellepekkel), hengerekkel, dugattyúkkal és még sok egyéb „aprósággal” örvendezteték meg a müncheniek Rende dr.-t.

— Hogy éri magát dr. D-mjén?
— Most már, hála az Istennek, a javulás útján van. És amint mondta, már alig várja, hogy motorra ülhesen. Mert hogy újra versenyezni akar és fog.

— Brávó, ez már igen. Demjén dr. nagy értéke a magyar motorsportnak.

— Rohamléptekben halad az építkezés a Váci-úton a Tudor-akkumulátorgyárban. Az új épület Európa legkorszerűbben berendezett akkumulátor- és elemgyára lesz. A tervek szerint az új gyár még ebben az esztendőben üzembe lesz helyezve.

— Mondja csak, Hébli úr, hol tudná

legelőnyösebben eladni motorját az egyik jó barátom?

— Fogas kérdés. Várjon csak, Szerkesztő, kinél is? ...Na, hogy ez nem jutott azonnal eszembe. Természetesen dr. Lintner-nél. Ott minden bizonnyal teljes értékben veszik be a motort. A cég komolysága biztosíték lehet az Ön barátjának.

— A rövidesen oly nagy sikert aratott új magyar kismotor, a BMG új típusal jelenik meg a közeli napokban. A kerékek 2-zal al kisebbek lesznek, a váz alacsonyabb és rövidebbé válik. Egy szóval „snájdig” kis motor lesz az új kis BMG. És hogy a kismotornál maradjak, örömmel közlöm Szerkesztő úrral, hogy a CsMSz nagy tételen is tud raktárról szállítani saját gyártmányú „Cs-pel 100” alkatrészeket, láncokereket, teleszkop-villákat. Egy ideig nagy hiány mutatkozott a kuplunglamellákban. A CsMSz rövidesen megjelent a piacon az új anyagból készített lamellával, amivel egy csapásra meghódította a Csepel kismotorosokat. A CsMSz — mondhatnám — atyailag gondoskodik a kismotorosok táboráról. Na, de most már búcsúzom.

— A viszonylatásra márciusban.

KERÉKJAVÍTÁS

KÜLÖNLEGES KERÉKEK KÉSZÍTÉSE

KERÉKÁTALAKÍTÁS

MAGYAR ABRONCS-ÉS KERÉKGYÁR RT.

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

Érdekes adatok az üzemanyagellenőrző

detektívcsoporthoz 1942. évi működéséről

A „Magyar Rendőr” februári számában jelent meg az alábbi cikk.

A főkapitányság forgalom- és üzemanyagellenőrző detektívcsoporthoz az 1939. év végén abból a célból alakult, hogy a gépjárműforgalommal kapcsolatban a háborús viszonyok következtében elrendelt korlátozó rendeletek betartását ellenőrizze. Később a detektívcsoporthoz működése az egész közúti forgalomra kiterjedt s ezidőszent nemcsak az üzemanyagellátás háborús korlátozásával kapcsolatos ellenőrzéseket, hanem a gépjárműforgalommal kapcsolatban hatályban lévő összes másirányú rendeletek betartását is ellenőrzi.

Működésük közben az üzemanyagellenőrző detektívcsoporthoz tagjai gyakran jutnak nemcsak kihágások, de bűnvádi eljárás alá tartozó cselekmények nyomára is. Ilyen esetekben a bűnvádi nyomozást lefolytatják és az eljárás során megállapított adatok alapján a tettest a bűnügyi osztályhoz előállítják.

A detektívcsoporthoz 1942. év folyamán összesen 206 személyt adott át a főkapitányság bűnügyi osztálynak. A bűnvádi eljárás alá vont 206 személy ellen következő bűncselekmények miatt indult bűnvádi eljárás:

78 személy ellen gumidrágítás miatt, 14 benzindrágítás, 7 olajdrágítás, 27 gumilopás, 19 benzinlopás és 1 személy ellen olajlopás miatt. Az 1939. évi II. t.-c. (honvédelmi törvény) 206. §-ába ütköző büntett, illetőleg vétség miatt a detektívcsoporthoz 45 személyt adott át az 1942. évi X. t.-c. 5. §-ába ütköző cselekmény elkövetése miatt (befolyással való üzérkedés) miatt 6 személy ellen, közokirathamisítás (a gépjárműveken alkalmazott „E” megkülönböztető jelzés hamisítása miatt) 3 személy ellen, áruelejtés miatt 2 személy ellen, végül zugkereskedelem miatt 3 személyt adott át a detektívcsoporthoz bűnügyi nyomozást.

A különböző korlátozó és közlekedési rendeletekbe ütköző kihágások miatt a forgalom és üzemanyagellenőrző detektívcsoporthoz az 1942. év folyamán összesen 1279 személy ellen tett feljelentést.

A 790/1941. M. E. számú rendeletbe (gumiabroncsok bejelentése) ütköző kihágás miatt 29 személy ellen, a gumiabroncsok elidegenítésének és felhasználásának, valamint a gépjárművek közötti forgalmában való használatának korlátozása tárgyában kiadott 2380/1941. M. E. számú rendeletbe ütköző kihágás miatt 137 személy ellen, a zár alá vett anyagrészletek jegyzékének módosítása tárgyában kiadott 540/1942. M. E. számú rendeletbe ütköző kihágás miatt 1 személy ellen, a közúti és vízi-üzemű gépjárművek hajtására szolgáló motorközfogyasztásának szabályozása tárgyában kiadott 8230/1939. M. E. számú rendeletbe ütköző kihágás miatt 30 személy ellen, a tűzrendészet szabályozásáról szóló 180.000/1936. B. M. számú rendeletbe ütköző kihágás miatt 12 személy ellen, a jelenleg hatályban lévő 12.000/1942. K. K. M. számú motorkörendeletbe ütköző kihágás miatt 7 személy ellen, az art megelőző hatályban volt 152.000—1941. K. K. M. számú rendeletbe ütköző kihágás miatt 7 személy ellen, a települési géperejű bérkocsifuvározásról szóló 47.000/1939. K. K. M. számú rendeletbe ütköző kihágás miatt 29 személy ellen, a gépjármű gumiabroncsoknak és a gumiabroncs hulladéknak igénybevétel céljából való bejelentése és beszoállítására tárgyában rendelkező 2750/1942. M. E. számú rendeletbe ütköző kihágás miatt 1 személy

ellen, — a géperejű bérkocsiforgalom korlátozása tárgyában kiadott 178.000—1941. K. K. M. számú rendeletbe ütköző kihágás miatt 222 személy ellen, — a 250.000/1929. B. M. számú rendeletbe ütköző kihágás miatt 7 személy ellen, — a maqánhasználatba lévő áruszállító tehergépkocsin szállítható személyek számának meqállapítása tárgyában kiadott 85.700/1940. B. M. számú rendeletbe ütköző kihágás miatt 1 személy ellen, a délszláv gépjárművezető igazolványok kicserélése és a visszafoglalt délvideki területen lévő délszláv meqkülönböztető jelzéssel ellátott gépjárművek magyar meqkülönböztető jelzéssel való ellátása tárgyában kiadott 199.000/1941. B. M. számú rendeletbe ütköző kihágás miatt 1 személy ellen, — a kereskedelmi társaságok részéről üzembentartott személygépkocsik meqkülönböztető jelzése tárgyában kiadott 428.800/1941. B. M. számú rendeletbe ütköző kihágás miatt 1 személy ellen, — a gépjárműveken meqkülönböztető „E” jelzése, valamint a közúti forgalomban való részvétele tárgyában kiadott 171.900/1941. B. M. számú rendeletbe ütköző kihágás miatt 28 személy ellen, — a cseppfolyós tüzelőanyagok és kenőolajok, valamint a benzin-sziszkeverék forgalombahozatalára vonatkozó 9700/1940. Ip. M. rendeletbe ütköző kihágás miatt 4 személy ellen, — a gépjárművek fénycsökkentő berendezéséről szóló 88.051—eln. lqv. 1939. H. M. számú rendeletbe ütköző kihágás miatt 394 személy ellen, — orosz eredetű gumiabroncsok rejtegetése miatt 5 személy ellen, — különböző kihágások miatt 363 személy ellen tett kihágási feljelentést

A detektívcsoporthoz az 1942. év folyamán 202 ellenőrzést tartott a budapesti főkapitányság hatásköri területén, 131 ellenőrzést az ország egyéb területén. Vidéki benzinkúttezelők ellen összesen 74 feljelentést tett.

A detektívcsoporthoz lefoqlalt és a m. kir. kereskedelem és közlekedésügyi minisztérium raktárába beszállított 436 darab gumiabroncsot, lefoqlalt és az arra illetékes szerveknek átadott 752 kg nyersgumit, 662 kg gumitalpat, 209 kg és 198 doboz gumiodatot és 38 kg gumihulladékot.

BMG KISMOTOROK

VEZÉRKÉPVISELET: MOTOR- ÉS BÉRAUTÓIPARI KFT.

BUDAPEST, IV., FERENC JÓZSEF-RAKPART 2

A z o r s z á g b a n m i n d e n h o l B M G

KÖRZETKÉPVISELETEK: GYŐR: Dobos Vilmos

DEBRECEN: Szoboszlav István

NAGYVÁRAD: Andriska-garázs

KOLOZSVÁR: Augustich és Nagy

KASSA: Felsőmagyarországi Gépkereskedelmi Kft.

GYÁRTJA: v. Juhász Antal motor- és Gépüzem, Budapest



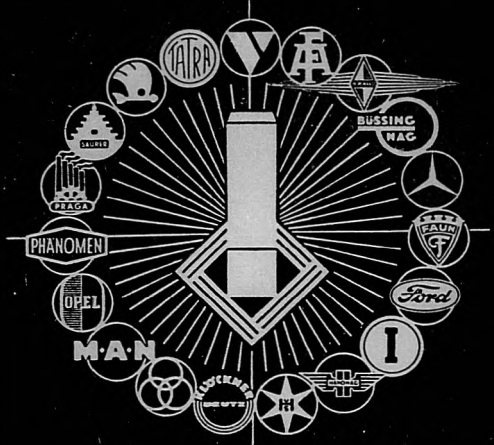
motorkerékpárok

MAGYARORSZÁGI VEZÉRKÉPVISELETE

DÖRY ÉS TÁRSA KFT.

BUDAPEST, VI., ARADI-UTCA 44

TELEFON: 122-455, 121-944



IMBERT

FAGAZGENERÁTOR
KÖZÉPEURÓPA LEGELTERJEDTEBB GENERÁTORA

Budapesten is kapható. Állítsassa át teherautóját generátor üzemre, mert ezáltal meniesül a benzingondoktól. Kérjen tanácsot az

IMBERT-GENERATOREN-GESELLSCHAFT MBH., KÖLN magyarországi vezéreképviseletétől
SUPPAN-KOLLERICH és TSA
Budapest, IV., Ferenc József rakparti 21. Telefon: 182.946



**MINDÉG
TÖKÉLETES A**

KRONPRINZ

KERÉK

VEZÉRKÉPVISELET:

PERNYE KÁROLY

Budapest, VI., Jokai uccsa 12



AUTÓHOZ ÉS

MOTORKERÉKPÁRHOZ

CSAK




VARTA
AKKUMULÁTOR