

ÁRA
50
FILLÉR

AutóMotor

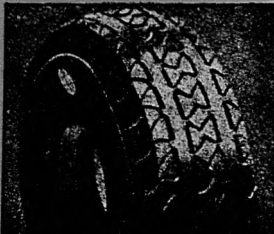
XV. ÉVFOLYAM 8. SZ. 1943. AUG. 15.

A BMW-motorosok mindig,
mindenütt jókedvűek: BMW a
hű bajtárs mindig mindenütt
megsegíti őket...



CORDATIC SERVICE ÁLLOMÁSOK

Központ: Cordatic Magyar Gumiabroncs Rt., Budapest VI, Mozsár-utca 9



CORDATIC
A TÖKÉLETES
AUTÓPNEU

Baja: Kovács Imre, Erzsébet királyné-út 4. Tel.: 445.
Balatonboglár: Simon Géza, Szent István-u. 124. Tel.: 14.
Balassagyarmat: Ideiglenesen Losonchoz csatolva.
Beregszász: Munkácshoz csatolva.
Békéscsaba: Szedoglavits Alajos, Ferenc József-tér 2. Tel.: 555. Lakás: 25.
Bicske: Ideiglenesen Tatatóvároshoz csatolva.
Bonyhád: Körzet székhelye: Szekszárd.
Cegléd: Ideiglenesen Szolnokhoz csatolva.
Debrecen: Szabó Zsigmond, Ferenc J.-u. 10. T. 10-40.

Dunaftódvár: Ideiglenesen Székesfehérvárhoz csatolva
Eger: Domján Jenő, Gere Mátyás-u. 1. Tel.: 298.
Ersekújvár: Hartmann Ferenc, Széchenyi-u. 43. T. 12.
Esztergom: lécfalvi Bodor Zoltán, Kossuth L.-u. 25. Tel.: 44.
Gyöngyös: Katona Sándor, Kossuth Lajos-u. Tel.: 189.
Győr: Györi Ált. Közlek. Vállalat Kft. Vilmos császár-út 45. Tel.: 9-47.
Hódmezővásárhely: Nagy, Tóth és Szabó, Andrásy-utca 14. Tel.: 134.
Kaposvár: Pannonia Gazd. Szöv., Gr. Tisza István-u. 1. Tel.: 320.
Kassa: Lipták László, Apponyi-u. 4. Tel.: 29-79.
Keckemét: Fekete Gyula, Nagykőrösi-út 4. Tel.: 7-90.
Keszthely: Opitz Lajos és Fia, Kossuth L.-u. 11. T. 57.
Kolozsvár: Máthé Béla, Deák Ferenc-u. 35. Tel.: 15-78.
Komárom (Jobbpart) Gyalkay K., Klapka Gy.-út 13. Tel.: 46.
Komárom: (Balpart) Mórocz Péter, Nádor-u. 15. Tel.: 44.
Léva: Tatár Sándor, Sze-

pessy-út 3. Tel.: 148.
Losonc: Autó Sport Szalon, Horthy M.-tér 17. T. 118.
Makó: Horvák Emil, Széchenyi-tér 19. Tel.: 273-304.
Marosvásárhely: Erdélyi Műszaki és Gumikeresk. Társ., Kabdebó Zoltán és Tsa., Vilmos cs.-út 2. T. 567.
Munkács: Ecsedy Antal, Rákóczi-u. 5. Tel.: 23-53.
Nagykanizsa: Unger-Ullmann és Tóth, Erzsébet-tér 1. Tel.: 10.
Nagyvárad: Árvay György, Szilágyi D.-u. 6. T. 13-07.
Nyíregyháza: László Lajos, Horthy Miklós-tér. T. 115.
Oroszáza: v. Sziígyártó Szabó S., Pacsirta u. 8. Tel.: 82.
Ózd: Ideiglenesen Egerhez csatolva.
Pápa: Ifj. Legény Ferenc, Jókai Mór-u. 110. T. 12-54.
Pécs: Mestrits Endre, Munkácsy M.-u. 35. T. 26-72.
Rimaszombat: Dr. Fényes Elemér, Forgách-u. 12. Tel.: 103.
Sátoraljaiújhegy: Ideiglenesen Kassához csatolva.
Siófok: Siófok Fürdőbérlet Rt., Fürdőtelep. Tel.: 1.

Sopron: Thirring Jenő, Várkerület 75. Tel.: 160.
Szabadka: Vujkovics György, Hitler-tér 5. Tel.: 6-69.
Szathmárnémeti: Szathmárnémeti Gazd. Bank Rt., Horthy M.-tér 6. T. 335.
Szekszárd: Ékes József és Tsa, Rákóczi-út 77. T. 137.
Szentes: Weinberger Gábor, Br. Harucker-u. 9. T.: 136.
Székelyudvarhely: Zárug és Balassy, Kossuth Lajos-u. 15. Tel.: 34.
Székesfehérvár: ifj. Kirisits József, Budai-út 1. Tel.: 7-19.
Szolnok: Réti Gyula, Mária-utca 2. Tel. 5-34.
Szombathely: Central Garage, Széll Kálmán-u. 4. T.: 3-47.
Tatatóváros: Horváth Sándor, Horthy M.-út 1. T. 201.
Tornalja: Janssen Tibor, Fő-utca 12. Tel.: 48.
Újvidék: Szusedszki János, Thököly Imre-u. 9. T. 32-69.
Ungvár: Ungvályi Műszaki és Keresk. Kft., Kossuth-tér 4. Tel.: 246.
Vešzprém: Regényi József, Szabadság-tér 1. Tel.: 99.
Zalaegerszeg: Ideiglenesen Szombathelyhez csatolva.

SKF

SVÉD GÖLYÖSCSAPÁGY VEZET!

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

a jó
**VILÁGÍTÓ
TELEP**



VARTA



motorkezelések

MAGYARORSZÁGI VEZÉRKÉPVISELETE

DÖRY ÉS TÁRSA KFT.

BUDAPEST, VI., ARADI-UTCA 44

TELEFON: 122-455, 121-944

Használt gépek raktáron



BOSCH

légfékberendezés

megkönnyíti a vezetést és fokozza az üzembiztonságot. Utólag is minden kocsira felszerelhető. Diesel járművekhez légnymásos benzinmotorokhoz ritkított levegővel működő Servo fékeket alkalmazunk. Különleges pótkocsifékek nehéz teherautóknál és vontatóknál nélkülözhetetlenek. Féktervet a járműadatok alapján kidolgozzuk, szakszerű szerelést vállaljuk. A legtöbb típus raktárról szállítható.

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

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

hajtógáz-üzemekhez

SOLEX Keverőket fagáz-üzemhez

SOLEX Alkatrészek az összes fenti készülékekhez

Ú J C I M:

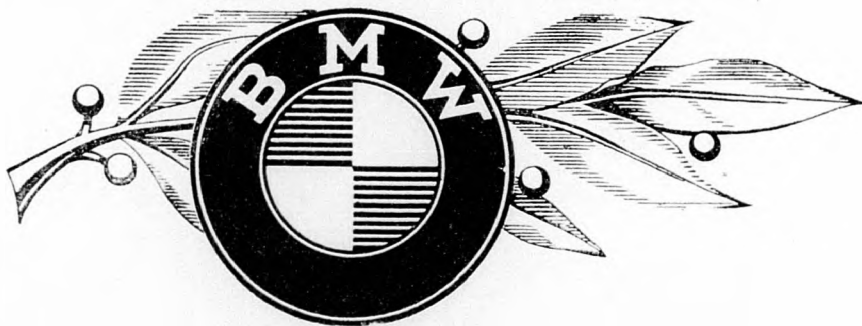
VDO TACHOMETER kft.

BUDAPEST, XIII., CSATA-UTCA 13. SZÁM

TELEFON: 498-509



**EGYKOR A VERSENYEKEN MA A HÁBORÚBAN
A LEGJOBBNAK BIZONYULT**



Előgyújtás

A Székesfőváros törvényhatóságának egyik bizottsági tagja panasszal fordult a főkapitányhoz és hangosan puffogó, ismeretlen célok irányában meg nem engedett sebességgel vágató motorosok megfékezését követelte. Az eredmény nem is maradt el, alig mult el néhány nap, máris utasítást adott ki a főkapitány és kötelezte a kerületi kapitányságokat, hogy havonta jelentsék, hány feljelentést tettek motorosokkal szemben. Ami kétségtelenül felette serkentőleg fog hatni az őrszemes rendőrökre.

A törvényhatósági bizottsági tag úrnak kétségtelenül joga volt megindítani rendkívül eredményes akcióját. És azt sem vitatjuk el, hogy működésében a legteljesebb jóindulat és ügybuzgalom vezette. És az, hogy pansza viszont szakértelem szempontjából kívánni valót hagy maga után, egyáltalán nem csökkentette ezt a jóindulatot és ügybuzgalmat.

A törvényhatósági bizottsági tag úr minden bizonnyal nem ismeri a gépjárművek forgalmát szabályozó korlátozó intézkedéseket. Ezek ugyanis csakis és kizárólag a gépkocsiforgalomra vonatkoznak és írják elő, hogy gépkocsi üzembentartási engedélyt csakis azok nyerhetnek, akiknek gépjárműre fontos közérdekből van szükségük. A motorkerékpárra vonatkozólag ilyen megszorítás nincsen és így a főv. törv. hat. biz. tag úr jogtalanul kíváncsi arra, hogy a motorosok milyen célok felé száguldanak gépeiken. És ha arra kíváncsi, hogy honnan veszik hozzá a benzint, hát azt is eláruljuk. Az üzemanyagot adagolják, minden motoros havonta bizonyos adagot kap. És hogy ezt az adagot miképpen használja fel, az legkevésbé tartozik a főv. törv. hat. biz. tag úrra.

Ami pedig a hangos puffogást illeti — amíg motor lesz, addig puffogás is lesz. A hangosan puffogó motor ma már ritka, hiszen a rendőrszolgálat szigorú már régen kiirtotta azokat, akik módosították a hangtompítójukat,

vagy egyáltalán nem rendelkeznek ilyesmivel. Legfeljebb, ha minden ezredik motorkerékpár eshet ilyen szempontból kifogás alá, ez pedig még nem ok az általánosításra.

De a legfontosabb körülmény elkerülte az igen tisztelt főv. törv. hat. biz. tag úr figyelmét. És ez a körülmény az, hogy a motorkerékpár ma igen fontos és életbevágó jelentőségű kelléke és eszköze a nemzetvédelemnek. Nem véletlen, hogy a levante-intézmény minden erejét latbaveti, hogy minél többen motorozzanak és minél többen váljanak honvédelmi szempontból értéket jelentő gyakorlott és minden körülmények között jól felhasználható motorosokká.

Ne bántsa tehát a főv. törv. hat. biz. tag úr a motorkerékpárt! Még akkor sem, ha véletlenül vasárnap lát motort a háta mögött nő utassal. Hiszen ezt is kell gyakorolni, hiszen a katonai motorkerékpárnak is van hátsó utasa. És azt csak nem kívánja a főv. törv. hat. biz. tag úr, hogy a motorosok éltés és lehetőleg szakállas egyetemi professzorokat ültesse a hátsó ülésükre. Ha viszont megköveteli, hát ajánljon ilyen vállalkozó szellemeket, vagy jelentkezzék sajátmaga erre a szerepre.

Két gépkocsit is tartott üzembentartásban a hírhedt belvárosi vajharamia, stílszerűen egy vajszinűt és egy feketét — olvastuk az összes napilapokban. Hát motalkóra valószínűleg telt neki a harmincöt pengős vaj árából. De vajjon milyen fontos közérdekek indokolták, hogy két kocsit is tarthatott üzembentartásban? Érdekes volna tudni, bár — nem fontos.

Folyik az előkészület a tihanyi bajnoki Kozma Andre-körversenyre. Felvlik a titkos tuningmunka, akár a régi béke legbékésebb napjaiban. Versenyzőink nagyrésze olyan komolyan készül a nagy erőpróbára, mint talán még soha. Egyik legjobb versenyzőnk például kerek egy hónapja nem dobánnyik, hogy testileg a lehető legjobb erőnlétre tegyen szert.

A pesti Margithídőnél strázsáló újságárus vallomása szerint minden két napban egyetlen vállalkozó szellemű gyalogos használja az aluljárót, amióta néhány méterrel odébrakták a Beszkárt megállót. Ott ugrálnak a gyalogosok a járművek orra előtt, csoda, hogy még nem történt baj. Nem értjük, hogy miért kellett azzal a né-

hány méterrel odébb rakni a megállót és ezzel új közforgalmi dugaszt teremteni. De ha már odébb tették és már nem tilos az úttestre lépni, kérjük: miért nem távolították el a tilalomtáblát, mely szerint tilos az úttestre lépni és a megállóra, valamint az úttest túlsó oldalára csakis az aluljárón szabad áthaladni. A láncokat leszedték, nyilván, hogy megkönnyítsék a gyalogosoknak az úttestre való lépését. De akkor minek hagyták meg a táblát? Talán, mert el-távolítani túl egyszerű lett volna?

Sok a panasz a műgumból készült tömlőkkel kapcsolatban. A panszok nem jogosultak. Mert a műgumból készült tömlő feltétlenül használható. De hidegen ragasztani nem lehet, csak meleg vulkanizálni, az úgynevezeti Shalerral.

Az elmúlt napok kánikulái forróságában rengeteg kocsi és motorkerékpárt láttunk pihenni — a napon. Hát még mindig nem tudják a boldog géptulajdonosok, hogy a napsütés és forróság esküdt ellensége a gépnek és a guminak? Hát olyan nagy munka árnyékos helyen hagyni a gépet? És ami a legmegdöbbentőbb volt, a napon sülő motorkerékpárok nagyrészenek nyitva volt a benzincsapja. Hogy minél több motalkó párologjon el!

Egyik ismert autóversenyzőnket láttuk a minap kismotoron. A kitudó versenyző — nevét életveszélyes fenyegetés esetén sem áruljuk el — úgy ült a motoron, mint valami tehén a gömzödnyon és olyan csigavonalban vezette a gépet, mint valami ittas halottkém. Rossz volt nézni ezt az életveszélyes mutatványt. Hiába, motorozni, ügylátszik, nem olyan könnyű, mint autóversenyt nyerni.

MOTOROSOK!

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

BÁRSONYTALPPAL, VAGY — ÓLOMCSIZMÁVAL?

Az ember azt hinné, hogy egy bizonyos típusú kocsi minden körülmények között körülbelül ugyanannyit fogyaszt. Ha azonban ugyanazt a kocsit ketten vezetik felváltva, hamarosan kiderül, hogy hol többet, hol kevesebbet fogyaszt aszerint, hogy A. úr ül a kormány mellett, avagy B. úr. Nem kell ehhez komplikált mérőberendezés, mert a különbség néha olyan kifejezett, hogy azonnal feltűnik.

Pedig úgy A., mint B. úr „takarékosan” vezet, a városi forgalomban egyikük sem haladja túl a 35–45 km-es sebességet, mindketten nagyon korrekt módon kapesolnak, takarékosan használják a fékeket, általában ügyelnek arra, hogy vezetési „technikájuk” összhangban legyen mindazzal, amit a mai kényseres takarékoság előír és amiről már annyit irtunk az Autó-Motor hasábjain. És csodálatos, A. úr vagy 15–20%-kal pusztít több üzemanyagot, mint B. úr, annak ellenére, hogy a kocsi terhelése is egy és ugyanaz.

Vajon mi lehet az oka ennek a látványlag titokzatos túlmérsénynek? Igen egyszerű. B. úr bársonytalppal kezeli a gázpedálját, A. úr viszont ólomcsizmával. Ugyan mit jelent ebben az esetben a bársonytalp és az ólomcsizma? Aki óvatosan, gyengéden, okkal-móddal és fokozatosan tapossa a gázpedált, az megérdemli a bársonytalpu címet és jellegét. Aki azonban nagyokat és hirteleneket azapon a pedálra, hogy ezzel hirtelen gyorsítsa fel a motort, annak akkor is ólomcsizma van a lábán, ha csak könnyű nyári félcipőt hord.

A fogyasztás szempontjából ugyanis

nagyon nem mindegy, hogy óvatosan, avagy hirtelen adjuk a gázt.

A gázpedál a legtöbb gázosítónál nemcsak a fojtószelepre hat, hanem kis szivattyút hoz működésbe. Ennek a szivattyúnak az a feladata, hogy a gázadás pillanatában üzemanyagot fecskendezzen a keverőkamrába és ezzel teremtse meg azt a benzinen igen gazdag gázkeveréket, mely a jó gyorsuláshoz szükséges. A fojtószelep hirtelen nyitása alkalmával a toroknyílás bővül és csökken a gázsebesség, a szívás. Ha a gázsebesség és a szívás csökken, nehezebben áramlik az üzemanyag a főfúvókából, hiszen a folyadékok ugyanúgy alá van vetve a testek tehetetlenségéről szóló törvénynek, akár a szilárd testek. A gyorsításhoz viszont rendkívül sok üzemanyag kell, benzinen igen gazdag keverék, ezért születnek meg ezek a berendezések a karburátorokon és amikor megszülettek, akkor a jó gyorsulás volt a fontos szempontok egyik legfontosabbika, hiszen akkor még nem mérték jegyre a motalkót.

Hogy ezt a plusz benzinadagot befecskendező berendezést illetve működését jobban megértsük, foglalozzunk egy kiséssé vele. A szivattyú hasonlóan működés szempontjából a közmért virágfecskendőhöz, vagy ahhoz a szóróhoz, mellyel a régi jobb időkben permetezték be a vendég arcát kölninek nevezett, de titokzatosan büzös folyadékkal. Ha az ilyen fecskendő dugattyúját vagy gumilabdáját hirtelen nyomjuk meg, erős sugárban áramlik ki a folyadék, ha viszont lassan nyomjuk, sokkal kevesebb mennyiségben. Ugyanígy dolgozik a karburátor pótszivattyúja, ha hirtelen lépünk a pedálra, sokkal nagyobb meny-

nyiségű pótüzemanyag kerül a szívócsőbe, mintha csak okkal-móddal adtunk volna gázt. És csodálatosképpen a gyorsulásban nagy különbség nincsen, csak éppen a — fogyasztásban. Megértjük, miért fogyaszt lényegesen többet az ólomcsizmás, mint a bársonytalpu?

Bársonytalppal kezelni a gázpedált nem olyan egyszerű, mint azt gondolnók, és sajnos, az ólomcsizmások vannak túlnyomó többségben. Lélektanilag is érthető ez, hiszen a mai korszerű „soffőr típus”-hoz jobban hozzátartozik az erélyes, mondhatni brutális lábmozgás, mint a gyengéd.

A bársonytalpu gázpedálkezelést gyakorolni kell! Meg kell szerezni az „érzést”, amihez idő és akaraterő kell. De más is kell ehhez, könnyű, nem túl vastag talpu — lábbeli. Mert dupla talppal, vagy éppen nehéz fatalppal lehetetlenség érzéssel nyomni lefelé a pedált.

Kétségtelen, hogy az egész temperamentum, vérmérséklet dolga, és aki takarékosan akar vezetni, aki minél jobban akarja kihasználni az üzemanyagadagját, az jól teszi, ha fékezi a temperamentumát.

De nemcsak üzemanyagot fogyaszt többet az ólomtalpu, hanem egyben gyorsabban koptatja el a gumiját és több alkatrészt „fogyaszt”.

A motortól a meghajtott kerekekig vezető transzmissziós rendszer nagyjából merev rendszer. A mai karburátorok erélyes gázadásra hirtelen gyorsítják fel a motort, mondhatni rántásszerűen. A transzmissziós szervek az egyetlen kupplung kivételével mereven illeszkednek össze. Minden keménység, minden hirtelen rántás ezekre a szervekre is hat és a jól beállított kupplung igen csekély és alig észrevehető csúszása csak nagyon csekély mértékben csökkenti ezt a rántást.

A motor és a kerekek közé illesztett összes transzmissziós alkatrészek tehát szenvednek a hirtelen gázadás következtében fellépő rántástól, a négy- és hatszgegekkel, ékeikkel stb. összekapcsolt részek a sorozatos rántások hatására meglazulnak, növekszenek a közöttük szükséges holtjátékok, akármilyen becsültenesen is kapják a kenést és akármilyen nemes anyagból is készültek.

Minél erélyesebben és keményebben kezeli tehát a vezető a gázpedált, annál gyorsabban kopnak el, mennek tönkre ezek a drága és ma alig beszerezhető alkatrészek. És ugyanilyen mértékben fokozódik a kopás és elhasználódás, ha a vezető kapcsolás után nem óvatosan és gyengéden, hanem hirtelen érzeti vissza a kupplungot!

Hogy a hirtelen gázadás milyen mértékben koptatja felesleges módon a gumit, azt ezek után nem is kell bővebben hangsúlyozni. A hirtelen gázadásnál a gumi surlódása az észre alig vehető, de létező keréktúlpörgés következtében erősen fokozódik, a gumi éppen úgy radíroz, mint amikor hirtelen fékezünk.

A bársonytalpu tehát kevesebb üzemanyagot, kevesebb alkatrészt és kevesebb pneumatikot fogyaszt. És ne higgyük, hogy az ólomcsizmás gyorsabban ér célba. De különben is, ha az erélyes példamunka következtében félperccel hamarabb is érnök el fontos közérdekből a strandfürdő bejáratát, megéri az a félpercet, hogy már huszadikán elfogyják a motalkóanyagunk és kénytelenek legyünk felülni a lukas tantuszra és szivni a beszédkartok belsejében szállongó cseppek sem özöndös — levegőpótlékot?



VICTORIA

minőségi
motorkerékpárok
körzetképviselője

Új és használt



Skoda A U Ó K
eladása

Autóalkatrészek és felszerelési cikkek. Kerékpárok nagyraktára.

Dr. LINTNER J.

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

CSEPEL MOTOR SZOLGÁLAT

ALKATRÉSZGYÁRTÓÜZEM

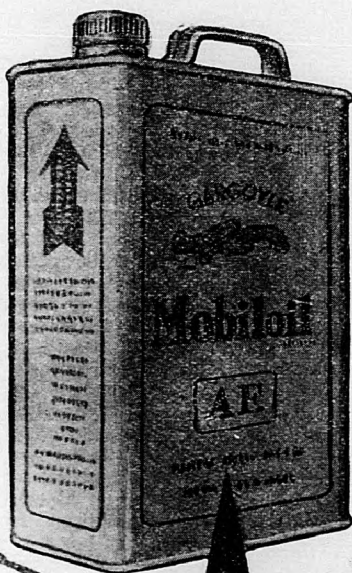
PAULINY LAJOS

TELESZKÓPVILLÁK ÉS SEGÉDMOTORALKATRÉSZEK ELADÁSA NAGYBÁN ÉS KICSINYBEN

BUDAPEST, V., FELKA-UTCA 6

TELEFON: 298-258





A magyar föld kincse

a magyar nyersolaj-

ebből készül

a magyar

Mobiloil

BEJEGYZETT VÉDJEGY

Alkalmas a 125-ös kismotorc oldalkocsizüzemre?

ALKALMAS!

Valamikor enyhe lenézéssel pillantott a motoros arra a társára, aki 350-es gépére akasztott oldalkocsit és nem áttal odaülni ennek a három keréken gördülő „szegénységi bizonyítványnak” a nyergébe. És aki éppenséggel 250-eséhez vagy 220-as Puchjához akasztott oldalkocsit, abban minden bizonylan motorosított ágyrajárót sejtett. Mert a régi „jó” időkben 500 km-nél kezdődött az oldalkocsis gép és komoly szoidkárnak legfeljebb a 750-es vagy éppen 1200-as Harleyt vagy Indiánt tartották. A hatalmas Indiánok és Harleyk ma már csak elmosdott emlékek, akár — amint a költő mondta — az Édenkertnek késői sugára. Ma ritkamadár a 250 km-en felüli szolológép és nagy nyolchengeres Bugattik, Lancia Dilambdák és pazar Alfák gazdái vitástáncot járnak az örömtől, ha szert tudnak tenni valami kis pedálos százaskára. És ha a sors — vagy az igazgatói összeköttetés — egy 125-öst juttatott számukra a motorok birodalmában nagyon lábrakapott fekete-piac kikerülésével, hát úgy érzik magukat, mint az ifjú Márton Hevesmegyében.

Ma a 250-es oldalkocsis gép tökéletesen „szobatiszta” és közirigység tárgya, akkreditált tagja az oldalkocsis világnak. Sőt ma már „nagy” gépnék is számít, mert már 125-öst is látni oldalkocsival vígan purrogni az utcákon.

Alkalmas vajjon a kismotor, a százás, illetve százhuszonötös oldalkocsis üzemre — ez a most legidősebb kérdés. A válasz rövid: a százás nem, de a 125-ös feltétlenül alkalmas! És hogy megnyugtassuk a nyájasnak minősített olvasót: ez nem a mi saját, magánvéleményünk, hanem a német gépjárműipar, hívatott szervének a szakvéleménye, mely sorozatos terhelési és nyúzási kísérletek után született meg!

A korszerű százhuszonötös gépeeske nagyjából azért alkalmas az oldalkocsizüzemre, mert váza bár vékonynak látszik, rendkívül ellenálló. Aki ezt nem hinné el, gondoljon csak a hadiszolgálatban álló 125-ös ikerdugattyús Puchokra, ezekre a pompás kis gépek-kékre, melyek a német harcokcsialakulatok kebelében látják el, mint rendszerített gépek a jelentő- és hírvivő-

szolgálatot, teljes megelégedésre. Ha ezek a gépek megállják a helyüket a keleti arconval helyenként alig járható, vad, iszapos terepén, ha a gépek váza meg tud birkózni a teljes felszereléssel kettős emberi súlyt jelképező vezető terhelésével, ha a legmostohább viszonyok között képes magas átlaggal teljesíteni a legmegerőltetőbb távot, ugyan miért ne volna ez a rendkívül erős váz alkalmas arra, hogy — oldalkocsit hurcoljon magával, benne utassal.

A hivatalos és igen érdekes kísérletek során egy 125-ös ikerdugattyús és teljesen szabványos Puch mellé akasztottak oldalkocsit. Természetesen nem valami hombárszerű, hatalmas turaoldalkocsit, hanem a Stoye-gyár egyik alig 40 kilós önsúlyú, pehelykönnyű típusát, mely alacsony súlya ellenére mégis aránylag robusztus építésű és tökéletesen kényelmes és tág férőhelyet biztosít.

A sebességi kísérletek kapcsán kitént, hogy a gép két szemlélyel elérte a hatvan kilométeres csússebességet, ami rendkívül tekintélyes számadat, ha a gyűszűnyi hengerűrtartalmat vesszük figyelembe. De nemcsak a csússebességet állapították meg, hanem összehasonlították az oldalkocsis gép üti sebességét az ugyanolyan gyártmányú és típusú szolológép üti sebességével a sűrű városi forgalomban. Kitént, hogy amíg egy bizonyos távolság megtételére azonos körülmények között a szolológépnek huszonhárom percre volt szüksége, addig az oldalkocsis gép kerek felőre alatt futotta be ugyanezt a távot, ugyanolyan forgalomban.

A pontos és összehasonlító fogyasztási kísérletek során a következőket állapították meg. Amíg a szolológép normális fogyasztása száz kilométerre 2,25 liter tiszta benzin volt, addig az oldalkocsis gép 3.1—3.3 litert ivott meg. Ebben természetesen a nagyobb légellenállás és az oldalkocsizüzem kedvéért megváltoztatott áttételi arány játszott szerepet, a fogyasztásbeli különbség azonban mindazonáltal igen szerény volt.

A százhuszonötös tehát mindenképpen alkalmas az oldalkocsizüzemre, természetesen csak az „enyhe” oldalkocsis

üzemre. A százhuszonötös motor 5 lóerős munkateljesítménye megállja a helyét a könnyű és nem túl kapaszkodás terepen, hegyes és nagyon nehéz terepen azonban ez az öt lóerő kevésnek bizonyul. És okkal-móddal kell bánni a 125-ös oldalkocsival, mert nagyon érzékeny a túlterhelésre. Nem kell tehát nagy gyorsulásra számítani és ennek kedvéért vészgyorsításokat véghezvinni. A fordulókban pedig különösen óvatosan kell haladni, mert a kanyarban fellépő központfutó erő hihetetlenül terhelheti a gép vázát, mely valójában nem erre a terhelésre épült. Amikor a gép a motor felé mutató fordulóban halad, az oldalkocsizsúszkötők nagyon nagy terhelést zudítanak a vázra, ami néha repedésben és törésben nyilvánul meg. Aki azonban mindig szem előtt tartja, hogy kesztyűs kézzel kell bánni a géppel, annak sohasem lesz oka panaszra.

Befejezésül: nem okvetlenül szükséges egy-két foggal kisebb lánckerék szerelésével megváltoztatni a gép áttételt. A mai korszerű kismotor magas fordulatszám mellett is meglepően rugalmas, különösen, ha a sebességváltó nemcsak dísznek tekintjük. Természetesen a normális áttétel mellett a gép gyorsulása gyengébb lesz oldalkocsival, mint amikor megváltoztattuk az áttételt, és a csússebesség is valamivel alacsonyabb lesz, hiszen a légellenállás és egyéb terhelések miatt a motor oldalkocsizüzemben sohasem érheti el maximális fordulatszámát. Viszont: 125-ös oldalkocsis géppel amúgy sem számítunk komoly gyorsítóképességre és magas csússebességre, tehát megtakaríthatjuk a kisebb áttétel felszerelésével járó költséget. Arra azonban ne is gondoljunk, hogy közép vagy nagy géphez épített oldalkocsit akasszunk 125-ünkre. Csakis és kizárólag erre a célra épült pehelykönnyű oldalkocsit alkalmas erre a célra és a komplett gép sohasem haladja meg a 100 kilogrammos önsúlyt, mert ellenkező esetben komoly zavarok és törések állhatnak elő.

Aki tehát fél a csúszós úttesten haladni szolológépen, az nyugodtan akaszthat fel oldalkocsit, különösen akkor, ha utainak nagyrészt utas nélkül, vagy csak könnyű utassal, vagy könnyű esomagterhekkel járja. Persze azt is vegyük figyelembe, hogy a százhuszonötös oldalkocsis gépet nem ajánljuk díjbirkózónak, különösen nem annak, aki nős és becses neje is megállanla tekintélyes önsúlyával a helyét a szorítóban.

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

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

NYERSOLAJSZIVATTYÚK
G. EBR. L'ORANGE, BERLIN

CSISZOLÓKORONGOK
V. O. G. T. & Co. LOBNITZ

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

DR. OEC. KÓS ÁRPÁD

BUDAPEST, IX., MÁRTON-U. 40

TELEFON: 140-203

tehát: Ne menjünk százias tempóban!

Unalmasnak tartja kedves olvasónk, ha újra meg újra a fülébe leidenipalacokozzuk: a sebesség üzemanyagba kerül? Ne únja ezt az állandó ismételtetést, hiszen minél gyakrabban hallja, annál inkább vésődik bele az agyába és annál több kilométer tud megtenni azzal az adaggal, melyet a szép, de ritka színes cédulácskára mér ki Fekete Aladár benzinkútkezelő. A sebesség motalkóba és gumiba kerül, a sebesség tehát ma tilos. Tilos fontos közérdekből és tilos ugyancsak fontos magánérdekből!

A sebesség és a fogyasztás közötti összefüggés sokkal világosabbá válik, ha figyelembe vesszük azokat a számadatokat, melyeket az egyik német autotechnikai laboratórium állapított meg sorozatos és pontos kísérletek kapcsán. A laboratóriumban kielemezték, hogy a motormunka, illetőleg a motor munkatermelése százalékosan kifejezve milyen ellenállások leküzdésére szolgál, magyarul: mire fordítjuk a motalkóval drágán megfizetett löerőket. Az igen tanulságos és szemléltető táblázat százias tempóban felvett adatokat közöl és a következő:

- 2.03% a transzmisszió ellenállása.
- 34.3 % a gördülő ellenállás..
- 3.44% a kerekek légellenállása.
- 62.83% légellenállás.

A kerekek és az egész kocsis légellenállása tehát, mint látjuk a táblázatból, a motor munkájának több mint 66%-át emésztí fel százias iramban. Hatalmas ez a szám, annyit jelent, hogy minden tíz liter motalkóból több mint hat és fél liter fogy el a légellenállás leküzdésekor!

A légellenállás — mint tudjuk — négyzetes arányban emelkedik a sebesség növekedésével. Ez a gyakorlatban azt jelenti, hogy ha ötvenes tempóban — mondjuk — 1 egység a légellenállás, úgy százias tempóban nem két, hanem 4 (!) egység. Nagyrészt ez az oka annak, hogy az üzemanyagfogyasztás olyan aránytalan mértékben növekszik az iram fokozásával.

Nemkülönbön érdekes az a táblázat, melyet ugyanazzal a kocsival, de különböző sebességeknél mért fogyasztási adatokat ismerteti. A kocsit — ismert népszerű konstrukció — motorja egylíteren aluli; a kísérletek során két személlyel volt terhelve és a próbák teljes szélcsendben, egyenes, pormentes felületű úttesten folytak le tiszta benzín üzemanyaggal. A különböző sebességeknél mért átlagos fogyasztás a következő volt:

40 km-nél	5.5 liter/100 km.
50	6.1
60	6.8
70	8.5
80	9.1

Csúcssebességnél (92 km) 11.8 liter/100 kilométer.

A táblázatból igen érdekesen alakul ki a nagy aránytalanság, hetvenes iramban nyolc és fél liter fogyott, viszont csúcssebességnél közel 12 (!) liter. Közel kétszer annyi, mint amennyit a motor 50 km-es iramban fogyasztott! Meg kell jegyezni, hogy a próbának alávetett kocsit tökéletesen áramvonalidomú mintá volt, melynél a forma kellő kialakítása igen kedvezően befolyásolja a légellenállás csökkentését. A nem, vagy csak félig áramvonalas gépeknél a fogyasztás-

tásbeli különbség még szembetűnőbb.

A motorkerékpároknál még nagyobb a fogyasztásbeli különbség, ami arra vezethető vissza, hogy a legkorszerűbb motorkerékpár sem áramvonalidomú, de nem áramvonalidomú a motorkerékpáros sem.

A tanulság — melyet oly régen rágunk mindenki fülébe: — lassan járj és tovább érsz a havi motalkóadagoddal!

Az izzólámpák helyes megválasztása

Az aránylag kis elektromos energia, mely a gépkocsi világítási berendezése számára rendelkezésre áll, szükségessé teszi, hogy olyan autólámpákat használjunk, melyek kis fogyasztás mellett nagy fényhatásúak, mivel a világítás jóságától is függ a közlekedés biztonsága. A tapasztalt gépkocsi-

vezető ezért az áramtakarékos és magas teljesítményű Osram autólámpákat használja. Az Osram izzólámpák emellett még erős mechanikai rázkódásoknak is ellenállnak. A gépkocsi világítási berendezésének minden része számára készülnék Osram autólámpák és ezek valóban a precizitás csodaművei: minden tekintetben megbízhatóak és beváltak.

Csak egy előnyt akarunk kiragadni a sok közül, amikor megemlítjük, hogy az Osram fényszórólámpák között a világhírű Bilux-lámpa két izzószálat foglal egy üvegburában. Az egyik izzószál messzire ható erős fényt szór, az országot megfelelően széles megvilágítása mellett, a másik szál bekapcsolása esetén tompított, lefelé irányított sugarakat ad, úgy, hogy a szembenjövő jármű vezetőjét nem kápráztatja, ellenben az úttestre mégis megfelelő megvilágítás esik. A Bilux-lámpáknak ez a kettős kapcsolása lehetővé teszi azt, hogy az egyszerű kezelhetőség mellett, a reflektorokat csak az egyik kapcsolásnak megfelelő fényre kell beállítani, a másik fénynyaláb előírászerűen pontos és a követelményeknek megfelelő lesz.

Mindegy, hogy fényszóró helyzetlámpa, féklámpa, vagy szereleklál megvilágítási izzólámpáról van szó, — aki a világhírű Osram-lámpákat választja, jól jár.

Ne szereljünk erőszakkal

A drótpérem törése nehezen javítható!



Continental

CONTINENTAL GUMIÁRU KERESKEDELMI KFT.

BUDAPEST, V., SZÉCHENYI-RAKPART 19. TELEFON: 122-042

KERÉKJAVÍTÁS

KÜLÖNLEGES KERÉKEK KÉSZÍTÉSE

KERÉKÁTALAKÍTÁS

MAGYAR ABRONCS- ÉS KERÉKGYÁR RT.

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

Mindenhonnan...

Bulgáriában megfelelő mennyiségű olyan szenet bányásznak, melyből egyszerű eljárással lehet folyékony motorüzemanyagot gyártani. Nemrég német-bolgár vállalat alakult, mely meg is kapta a koncessziót az államtól. Az új vállalat munkáját rövidesen megkezdi és keretei olyan tágak lesznek, hogy Bulgária teljes békefogyasztását fedezni tudja.

Teljesen megszűnt a külföldi gépkocsik behozatala Finnországban.

Svédországban a jelen pillanatban mindössze 80.000 gépjármű vesz részt a polgári forgalomban. Ebből 72.000 generátorgázzal fut.

Franciaországban 127 cég foglalkozik gázgenerátorok gyártásával és több mint 100.000 gázüzemű gépjármű van forgalomban.

Az amerikai Standard Oil Company of New-Jersey geológusa, Wallace Pratt nemrég érdekes tanulmányt jelentetett

meg. Beecslése szerint a mai fogyasztás mellett a világ kőolajelőfordulásai kerek 300 esztendőre lesznek elegendőek. Más szakemberek szerint viszont hús, vagy legfeljebb harminc év múlva az utolsó csepp kőolajat is kizsarloják az anyaföldből. Majd elvállik, kinek van igazsága — ha megéljük.

Az egyiptomi kormány eltiltotta a gumiabronsok kivitelét az országból. A gépkocsiabrons-készlet tökéletesen kifogyott és csak hírmondóként látható.

Az argentin állami kőolajkutak elnökének véleménye szerint Argentínában 1945-ben 25%-kal fognak kevesebb kőolajat termelni, mint a most elmúlt esztendőben.

Hawaiban alig harminc év előtt kezdtek ültetni a gumifákat.

Csunkingkinából érkező jelentések szerint — írja a német Deutsche Kraftfahrt című lap — a gépjárműforgalom erősen megesappant, aminek oka az üzemanyaghiányban rejlik.

Helsinki-ben gyárt alapítottak, melynek gyártási programja évi több ezer tehergépkocsi a polgári fogyasztás céljaira.

Bővül a Balatoni Sporthét motoros programja

A Balatoni Sporthét motoros eseményei örvendően bővülnek. A tihanyi 5 km-es gyors körön megrendezésre kerülő „Kozma Endre motorkerékpáros Körverseny” mellett a Leventék Országos Parancsnoka szeptember 4-ére Balatoni Csillagpartját, szeptember 5-ére pedig Balatonkörüli Futárversenyt írt ki leventék, katonák és polgári személyek részére. A Csillagpartya baveezett motorkerékpáros résztvevői szeptember 4-én 18–19 óra között tartoznak befutni a sífoki célba. Azok a versenyzők, akik előírászerűen beérkeztek, a másnapi Balatonkörüli Futárversenyt pedig végig futják, emlékérmét kapnak. A Futárverseny rajta szeptember 5-én reggel 7 órakor van Tihanyban, onnan Kenese irányában haladva tartoznak a versenyzők a Balatonaligánál, Zamárdinál, Balatonbényén és Keszthely között beiktatott terepmentéssel fűszerezett Balatoni Kör kategóriáknak elért átlagssebességekkel letfutni. Az átlagok elnevezése, illetőleg túllépése büntetőpontokat von maga után. Tihanyban, célbaérkezés után azonnali terepverseny lesz. A szabályszerűen baveezett versenyzők lakóhelyüktől Sífokig és Tihanytól lakóhelyükig 100 km-ként a szülő 100 km-es kategóriában 3 liter, a 125-esben 4 l., a 250-esben 4,5 l., a 350-esben 5 l., a 350-en felülben 6 l., az oldalkocsi 350-es kategóriában 6 l., a 350-en felülben pedig 7 liter értékben kapnak motalkőjegyvet. Nevezési zárlat aug. 25., személyesen aug. 25-én 14 óráig lehet nevezni a Leventék Országos Parancsnokánál (Bpest, V., Alkotmány-u. 5-7). Nevezési díj 15.— P, mely összegből 10.— P betét a rajtszámokért, amit a rajtszámok ellenében a verseny végén visszatérít a rendezőség.



Tisztviselői üdültelepet avatott a két és fél éve fennálló dr. oec. Kós Árpád műszaki képviseletek és nagykereskedés f. hó 11-én Dömsödön, a Duna partján. Családi ünneppé keretében adta át a cég a tíz férőhelyes, pompásan felszerelt üdülőt munkatársainak, akik hétvégi pihenőjük és nyaralásuk idejére kívánják, a cég nem mindennapi áldozatkészségéből épült telepet használni. Tudomásunk szerint a cég a telepet tovább akarja fejleszteni, hogy azt minél kényelmesebbé tegye.

LICSÁJER JÁNOS SPIRÁL RÚGÓK



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

ING. ABT ISTVÁN

műszaki nagykereskedő

Budapest, V., Váci-út 10 szám

TELEFONSZÁM: 313-058

**MOTORLÁNCOK
BELZER
CHROMVANADIUM
SZERSZÁMOK**

Autórúgók és spirálrúgók

BÁN LÁSZLÓ

V, Vág-utca 5.—Telefon: 491-121.

Gyártás és javítás, kész rúgók minden márkához raktáron.



JURID

a magasteljesítményű fék- és tengely kapcsolóbetét

Néhány kismotoros tanács —

hogyan készítjük a motalkó-olaj keveréket!

A legtöbb új kismotoros előtt újdonság az, hogy az olajat nem a forgattyúházba kell tölteni, hanem a motalkóhoz keverni a gyár által megszabott arányban, többnyire 1:20, 1:25-ös arányban. A kis kétütemű motorok kenésüket úgy kapják, hogy az üzemenyagba kevert olaj végzi el a mozgó részek olajellátását, ilymódon megbízható és állandó a kenés, sőt ami ennél is fontosabb, a motor mindig a megfelelő mennyiségű és mindig friss kenőolajat kapja.

Sokan még mindig nincsenek tisztában azzal, hogy az olajat egyszerűen betölteni a benzintartányba nagy hiba. Az olaj ugyanis nehezebb, mint a motalkó és egyszerűen leülleszik a tartány fenekén. Az eredmény: a gyertya állandóan olajzárlatot kap és hamarosan elfogy az olajban nagyon gazdag alsó üzemenyagréteg, később már olajmentes üzemenyag kerül a karburátorba és a motor besül. Az sem segít, ha a tartányt jól összerázzuk az olaj betöltése után. A motalkó ugyanis csak nehezen oldja az olajat, alaposan el kell

azt vele keverni, az erre a célra szolgáló és keverőlapátokkal felszerelt keverőkannában. Ehhez legalább egy-két perces keverés szükséges, ellenkező esetben az olaj nem keveredhet el tökéletesen a benzinnel. A keveréket csakis akkor öntsük a tartányunkba, amikor az már egészen egynemű keverékké nem vált, amit a keverék egyenletes színéből állapíthatunk meg.

Milyen arányban keverjük a benzint illetve motalkót olajjal? A gyárak nagy része az 1:25-ös arányt ajánlja. Ez az arány helyes, ha az olaj kenőképessége megfelelő. A mai egységes olaj minősége erősen hadi, kenőképessége mélyen alattamarad a békebeli márkás olajok kenőképességének. Ezért indokolt a bejáratási időben feltétlenül áttérni az 1:20 arányú keverékre és később is megtartani ezt az arányt, ha csak nem bánunk a géppel nagyon csínján. Ha sokat járunk hegyre, ha szeretjük a sebességet, úgy sűrűbb, az 1:20 arányú keveréket használjuk, tehát húsz liter motalkóhoz keverünk egy liter olajat.

Ha gépünk hosszú időn át áll, könnyen leülledhetnek a benzinen levő olaj. Ilyenkor indulás, illetve a benzincsap kinyitása előtt célszerű jól összerázni a gépet, illetve tartányát, még jobb valami tiszta fa- vagy fémpálcával belelyülni a tartányba és körkörös mozgással örvénylő mozgásba hozni annak tartalmát.

Végül: a motalkó-olaj keverék készítésekor mindig a motalkót öntsük az olajhoz és nem fordítva. Így a motalkó a hozzáöntés pillanatában máris elkeveredik az olajjal. Ha azonban a benzinen töltjük sugárban az olajat, az utólagos keverést hosszabb ideig kell végeztünk.

Megjelent a Katona-Keserű német-magyar magyar-német autombil és motorkerékpár

SZAKSZÓTÁR

Régóta nélkülözött német-magyar és magyar-német autombil és motorkerékpár szakszótár jelent meg Ing. Katona László és Keserű Margit szerkesztésében. Meg vagyunk róla győződve, hogy az ügyesen összeállított szakszótár nagyban elő fogja segíteni a magyar szakkefejezések annyira nélkülözött használatát. A szakszótár ára 6.— P. főbizományosa Németh József, Budapest, XI., Horthy Miklós-át 15.

FÜGGETLENÍTSÜK MAGUNKAT A BENZIN ÉS GÁZOLAJ HIÁNYTÓL

Szereltesen autójára műszakilag bevált



Typuseng-délv: M. Kir. Ker.
Miniszter 96.654/1943. X a.

FAGÁZGENERÁTORT

amely minden eddigi üzemnél gazdaságosabb és olcsóbb üzemével magát törleszti, fafogyasztása lóerő-óránként kg 0.85, a fogyasztott anyag ára lóerő óránként 5 fillér

Kérjen ismertetőt. Felvilágosítással készségesen szolgálunk

EGYEDÁRUSÍTÓ:

VEHICULUM AUTOMOBILIPARI ÉS KERESKEDELMI KFT.

Budapest, V., Szemere-utca 17. Telefon: 112-458

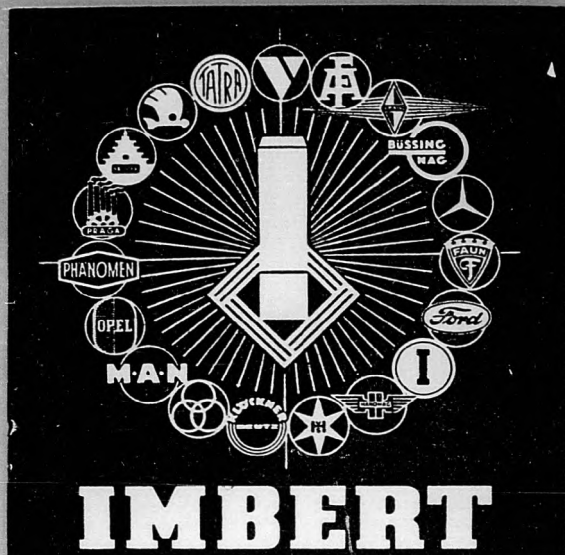


FAG

**GOLYÓSCSAPÁGY
KÉPVISELET**

HESZ ÉS TÁRSA

**BUDAPEST, VIII., PRÁTER-U. 22
TELEFON: 331-715 ÉS 135-155**



IMBERT

FAGÁZGENERÁTOR
KÖZÉPEURÓPA LEGELTERJEDTEBB GENERÁTORA

Budapesten is kapható. Állíttassa át teherautóját generátor-üzemre, mert ezáltal mentesül a benzingondoktól.
Kérien tanácsot az

IMBERT-GENERATOREN-GESELLSCHAFT MBH., KÖLN
magyarországi vezérképviseletétől

SUPPAN-KOLLERICH és TSA
Budapest, IV., Ferenc József rakpart 21. Telefon: 182-946



**MINDÉG
TÖKÉLETES A
KRONPRINZ**

KERÉK

**VEZÉRKÉPVISELET:
PERNYE KÁROLY**

Budapest, VI., Jókai uca 12

