

ÁRA 40 FILL.

17312

VIII. ÉVFOLYAM

17. SZÁM

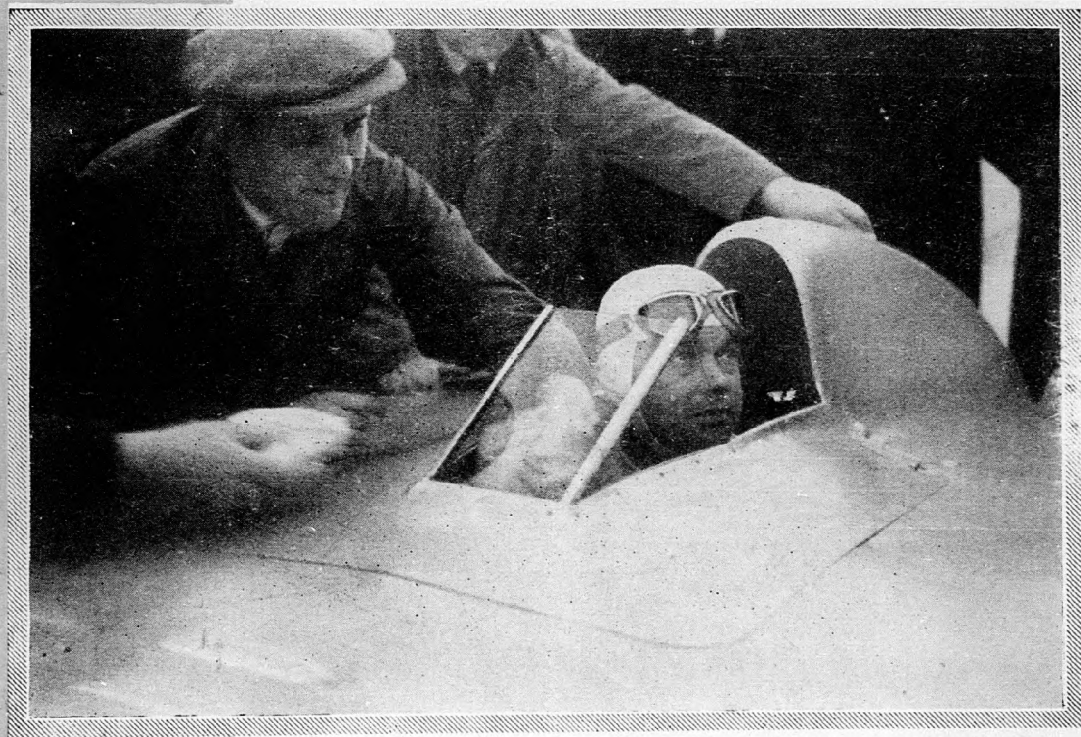
1936. nov. 15.

# AutóMotor

A LEGNAGYOBB PÉLDÁNYSZÁMÚ MAGYAR  
MOTORSORTLAP



VEZÉRKÉPVISELET:  
BUDAPEST VI,  
LISZT FERENC-TÉR 11.  
10-3-90.



CARACCIOLA — 372 km.!

Az új tizenkéthengeres Mercedes-Benz versenykocsi fantasztikus sebességekkel mutatkozott be. A 600 lóerős, kétkompresszoros, hatliteres, tökéletesen áramvonalazott gép a repülőstartos kilométeren egyirányban 372 kilométeres sebességet ért el a Darmstadt és Frankfurt közötti Reichsautobahn szakaszon Caracciolával a kormánynál. Másodpercenként több mint száz méternek felel meg ez a sebesség!



# Tisztelettel meghívom

üzletbarátaimat új helyisé-  
gem megtekintésére.

Üzlethelyiségem kibővítésé-  
vel azt a célt kívántam elérni,  
hogy vevőim kényelme még job-  
ban biztosítva legyen.

A tökéletes motorkerékpár  
mellé tökéletes service, ott-  
honoskényelem, kulánskiszol-  
gálás és az a szívélyes han-  
gulat is szükséges, amelyet  
új helyiségemben még jobban  
ki kívánok fejleszteni.

PAJOR IMRE  
VI., Jókai ucca 21  
Zündapp vezérképviselet

**„GUMBURIAN“**

törvényesen védett

## **gummi ESŐKÖPENY**

motorosok részére, igen erős,  
fekete gummirozott szövetből,  
különleges, jól bevált szabással

**szabadalmazott**

**hátszellőző**

**berendezéssel**

(magyar szabadalom 106.097 sz.)  
mely a megizzadást kiküszöböli

Gyártja:

**BURIAN ERNŐ**

**gummi kereskedelmi Rt. esőköpenygyára**  
a gumiköpenygyártás magyarországi megalapítója

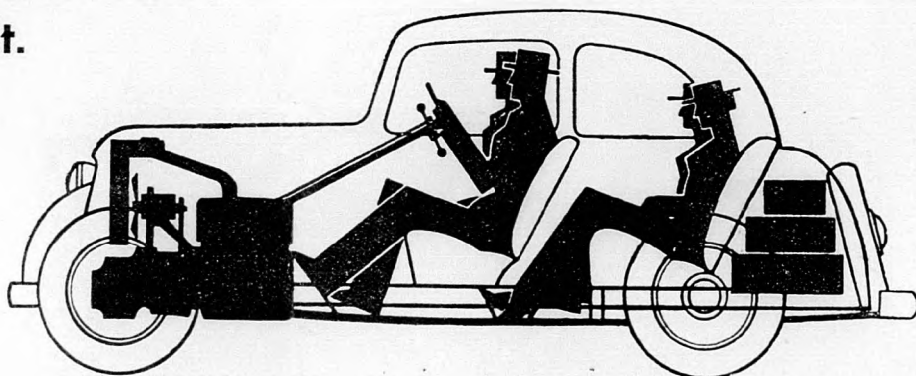
**BUDAPEST,**  
**IX., Thaly Kálmán-**  
**utca 18. Tel.: 1-441-66**

# Az igényes közönség döntött:

# ADLER

JUNIOR-TRUMPF 1 lit.

TRUMPF 17 lit.



Négyen utaznak kényelme-  
sen kofferekkel a kocsiban.  
Sokat gondolkoztak és sok  
kocsit néztek meg, mielőtt  
Adlerre esett a választásuk.  
Más kocsi mellett nem is  
dönthettek volna, hiszen az  
Adler utolérhetetlen  
gazdaságosságot, üzem-  
biztonságot, kényel-  
met és elevenséget biztosít.

VEZÉRKÉPVISELET:

# MÉRAY RT

Eladás: V., Dorottya ucca 1. szám. Telefon: 1-856-15  
Service és javítóműhely: V., Zápolya ucca 15. szám. Telefonszám: 2-988-88



BER	OKTOBER	NOVEMBER	DECEMBER	JANUÁR	FEBRUÁR	MÁRCIUS	ÁPRILIS	MÁJUS
1Cs	1Cs	1V	1K	1Sz	1Sz	1V	1S	1P
2P	2P	2H	2Sz	2Cs	2V	2H	2C	2S
3Sa	3Sa	3K	3Cs	3P	3H	3K	3P	3V
4V	4V	4Sz	4P	4Sz	4K	4Sz	4Sz	4H
5H	5H	5Cs	5Sz	5V	5Sz	5Cs	5V	5K
6K	6K	6P	6V	6H	6Cs	6P	6H	6Sz
7Sz	7Sz	7Sz	7H	7K	7P	7Sz	7H	7Cs
8Cs	8Cs	8V	8K	8Sz	8Sz	8V	8K	8P
9P	9P	9H	9Sz	9Cs	9V	9H	9C	9Sz
10Sz	10Sz	10K	10Cs	10P	10H	10K	10H	10V
11V	11V	11Sz	11P	11Sz	11K	11Sz	11Sz	11H
12H	12H	12Cs	12Sz	12V	12Sz	12Cs	12C	12K
13K	13K	13P	13V	13H	13Cs	13P	13H	13Sz
14Sz	14Sz	14Sz	14H	14K	14P	14Sz	14K	14Cs
15Cs	15Cs	15V	15K	15Sz	15Sz	15V	15V	15P
16K	16K	16H	16Sz	16Cs	16V	16H	16C	16Sz
17Sz	17Sz	17K	17Cs	17P	17H	17K	17P	17V
18Cs	18Cs	18Sz	18V	18Sz	18K	18Sz	18Sz	18H
19P	19P	19Cs	19P	19V	19Sz	19Cs	19C	19K
20Sz	20Sz	20P	20V	20H	20Cs	20P	20H	20Sz
21V	21V	21Sz	21H	21K	21P	21Sz	21K	21Cs
22H	22H	22Cs	22Sz	22Sz	22V	22V	22H	22Sz
23K	23K	23P	23V	23Cs	23K	23H	23C	23K
24Sz	24Sz	24K	24Cs	24P	24V	24K	24P	24Sz
25Cs	25Cs	25Sz	25V	25Sz	25V	25H	25C	25K
26K	26K	26Cs	26Sz	26V	26K	26Sz	26C	26H
27Sz	27Sz	27P	27V	27H	27Cs	27P	27H	27V
28Cs	28Cs	28Sz	28K	28K	28P	28Sz	28K	28Sz
29P	29P	29V	29H	29Sz	29Sz	29V	29V	29H
30Sz	30Sz	30H	30Sz	30Cs	30Cs	30H	30C	30K
31Sz	31Sz	31H	31Cs	31P	31V	31K	31C	31H

## Novembertől

## márciusig —

hideg reggelek, nappali felmelegedés, jég és hóvihár, derűs idő és szigorú fagy váltakoznak hazánk éghajlatában. 0° C körül a motor már téli olajat kíván, a nappali felmelegedés viszont nyári olajat, a könnyű indításhoz a reggeli fagyban téli olaj kell, a járó motor melegenél viszont nyári olaj. Ezeket az ellentéteket tökéletesen hidalja át a MOBILOIL ARCTIC, amely a hideg motornál könnyű indítást, meleg motornál tökéletes kenést nyújt. A motor beindulásakor azonnal eloszlik a kenendő felületekre és így biztos téli védelmet nyújt — ezért használjuk novembertől márciusig. Az egész kocsis fagyállóváltételére, a hajtómű és alváz kenésére és a hűtő kitisztítására szolgáló téli specialitásaink is az egész országban rendelkezésre állanak.

A „slum“- nélküli olaj!

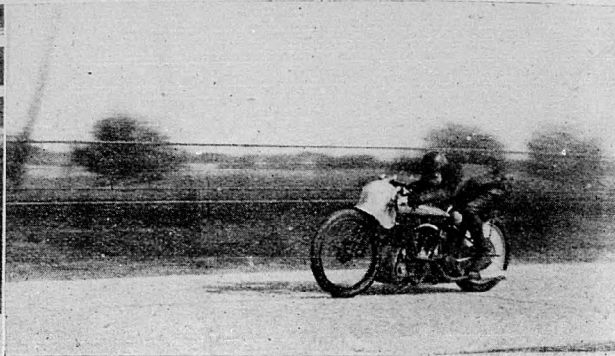
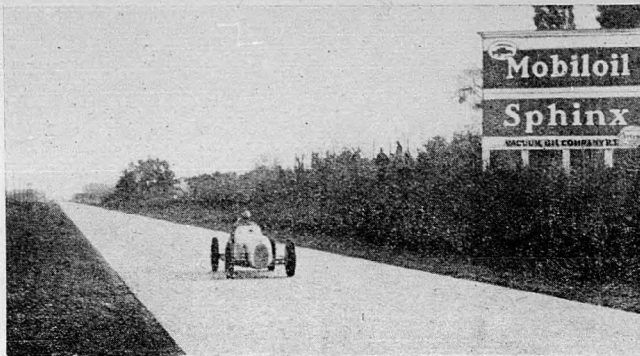
Az új Mobiloil „slum“-mentes!

• „Slum“ egy új angol szó a motorolajból származó különböző lerakódások kifejezésére. A „slum“ kifejezés a következő szavakból keletkezett: sludge (iszap) és gum (ragacs).



# uj Mobiloil Arctic

VACUUM OIL COMPANY R.T. BUDAPEST



Bäumer (Austin) magyar rekordokat, Fernihough (1000 Brough) pedig három motorkerékpár-világrekordot állított fel Gyónon.

# Rekordostrom a gyóni betonon

Fernihough (1000 Brough Sup.-Jap) rekordjai során 263 km-es sebességet ért el, Henne (500 BMW) 372 km-es abszolút sebességi motorkerékpár-világ-rekordjával azonban nem tudott megbirkózni!

Az őszi gyóni rekordnap fő attrakciója az angol Fernihough szereplése volt, aki 1000-es kompresszoros Brough Superior-Jap gépével Henne (500 BMW) világ-rekordjait rohamozta meg. Az angol próbálkozását részben siker koronázta, megjavította az állóstartos mérföld rekordot. Szenczációsan szerepelt a rekordnapon a német Bäumer (Austin) és Müller (500 DKW), utóbbi 191 km-en felüli sebességet vágott ki, míg a magyarok közül Wilhelm (Fiat), Delmár (Alfa), Hartmann (Maserati) és Bossányi (Adler) nevéhez fűződnek új magyar rekordok. Ime a részletes eredmények:

## ALLÓSTARTOS KILOMÉTER.

Szólógépek 250 kcm-ig. Lukavcz F. (Puch) 94.389 km., Kesjár J. (Rudge) 92.587 km. — 350 kcm-ig. Zamesnik T. (Rudge) 109.223 km., K. Basch (NSU) 109.074 km., Czulyba M. (Velocette) 100.362 km., Kugler J. (Motosacoche) 92.154 km. — 500 kcm-ig. H. P. Müller (DKW) 136.544 km. magy. rekord! Andó A. (Rudge) 112.834 km., e.

Mlinkó Zs. (BMW) 108.662 km., bajnoki: 107.366 km., Martinek J. (Gilera) bajnoki: 102.593 km. Oldalkocsis gépek 600 kcm-ig. H. Schumann (NSU) 112.149 km. — 600 kcm. felett. Pathó Gy. (BMW) 70.929 km.

Túraautomobilon 1500 kcm-ig. Wilhelm S. (Fiat) 78.516 km. magy. rekord! Strausz S. (Fiat) 77.22 km. — 3000 kcm-ig. Delmár W. (Alfa-Romeo) 89.440 km., Kovács K. (Hanomag) 86.206 km.

Sportkocsik 750 kcm-ig. Singer I. (MG) 78.610 km. — 2000 kcm-ig. gr. Festetics E. (BMW) 83.506 km.

Versenykocsik 750 kcm-ig. W. Bäumer (Austin) 122.383 km. magy. rekord! — 1500 kcm-ig. Hartmann L. (Maserati) 124.309 km. — 3000 kcm-ig. H. Ruesch (Alfa) 128.525 km.

## REPULÓSTARTOS KILOMÉTER.

Szólógépek 350 kcm-ig. K. Basch (NSU) 144.578 km. — 500 kcm-ig. H. P. Müller (DKW) 191.540 km., Mlinkó Zs. (BMW) 149.130 km., Martinek I. (Gilera) 131.410 km. — 1000 kcm-ig. E. Fernihough (Brough sup.-Jap) 253.788 km. magy. rekord!

Oldalkocsis gépek 600 kcm-ig. H. Schumann (NSU) 147.209 km. magy. rekord!

Turakocsik 1100 kcm-ig. Bossányi P. (Adler) 100.996 km. — 1500 kcm-ig. Wilhelm S. (Fiat) 112.711 km. magy. rekord! Strausz S. (Fiat) 112.412 km. — 3000 kcm-ig. Delmár W. (Alfa) 137.746 km. magy. rekord! Kovács K. (Hanomag) 127.931 km.

Sportkocsik 750 kcm-ig. Singer I. (MG) 116.959 km. — 2000 kcm-ig. H. Berg (Alfa) 164.910 km., Festetics E. (BMW) 136.096 km.

Versenykocsik 750 kcm-ig. W. Bäumer (Austin) 176.039 km. magy. rekord! — 1500 kcm-ig. Hartmann L. (Maserati) 188.630 km. — 3000 kcm-ig. H. Ruesch (Alfa) 215.762 km. magy. rekord!

## ALLÓSTARTOS MÉRFÖLD.

Szólógépek 350 kcm-ig. K. Basch (NSU) 116.084 km. — 500 kcm-ig. H. P. Müller (DKW) 152.183 km. magy. rekord! — 1000 kcm-ig. E. Fernihough (Brough Sup.-Jap) 174.270 km. Világrekord!

Oldalkocsis gépek 600 kcm-ig. H. Schumann (NSU) 122.902 km. magy. rekord!

Turakocsik 1100 kcm-ig. Bossányi P. (Adler) 86.12 km. magy. rekord!

Sportkocsik 1500 kcm-ig. Festetics E. (Bugatti) 86.253 km. — 2000 kcm-ig. H. Berg (Alfa) 128.347 km.

Versenykocsik 750 kcm-ig. W. Bäumer (Austin) 135.52 km. magy. rekord! — 1500 kcm-ig. Hartmann L. (Maserati) 140.810 km. magy. rekord!

## REPULÓSTARTOS MÉRFÖLD.

Szólógépek 350 kcm-ig. K. Basch (NSU) 144.551 km. — 500 kcm-ig. H. P. Müller (DKW) 191.039 km., Mlinkó Zs. (BMW) 137.976 km., Martinek

I. (Gilera) 130.560 km. — 1000 kcm-ig. E. Fernihough (Brough Sup.-Jap.) 252.830 km. magy. rek. Oldalkocsis gépek 600 kcm-ig. Schumann (NSU) 145.914 km. magy. rek.

Turakocsik 1100 kcm-ig. Bossányi P. (Adler) 100.854 km. — 1500 kcm-ig. Wilhelm S. (Fiat) 112.53 km. magy. rekord! Strausz S. (Fiat) 112.263 km. — 3000 kcm-ig. Delmár W. (Alfa) 137.740 km. magy. rekord! Kovács K. (Hanomag) 127.669 km.

Sportkocsik 750 kcm-ig. Singer I. (MG) 116.972 km. — 2000 kcm-ig. H. Berg (Alfa) 164.102 km., Festetics E. (BMW) 135.634 km.

Versenykocsik 750 kcm-ig. W. Bäumer (Austin) 175.804 km. magy. rekord. — 1500 kcm-ig. Hartmann L. (Maserati) 188.683 km. — 3000 kcm-ig. H. Ruesch (Alfa) 215.777 km. magy. rekord!

Fernihough a rekordnap után hazatért Angliába, majd ismét visszatért Gyónra, ahol a repülőstartos mérföldön 263.646 km-es szülő, az állóstartos kilométeren pedig 129.543 km-es oldalkocsis világrekordot állított fel, Henne csúcs-veljesítménye azonban megdöntetlen maradt!

Ma legjobb a

# TEMPÓ

## borotvapenge

Nagybani eladás: Bpest, VIII, Kertész ucca 42-41.

Minden autós szereti a tempót.

Öntözött, csuszós uttesten csak

# recézett

gumival jár biztonságosan.

## Recéztesse pneumatik- jait a

# CYKLOP GARAGEBAN

VII., Kertész-utca 24. sz

# ERŐ

Gyorsaság

Zajtalanóság

jellemzi az **ARDIET**-t

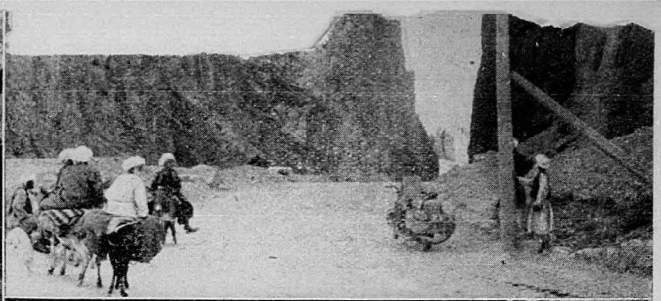
**K. Bauer Tibor Győző**  
VI., Izabella-utca 98.

Telefon: 1-209-12.

Nagy raktár. Olcsó árak.  
Kedvező fizetési feltételek.

# jó start = SPEEDOIL





(Felül balról): Tibetiekkel a Himalája vidéken. (Felülről jobbról): Keskeny szorosan át vezet az út Masaryk Sherifbe, észak Afganisztán legnagyobb városába. (Alul balról): Pihenő a teaház előtt. Afganisztán lakott területein gyakran találni ilyen „Tscha Chana”-

kat, ahol teát, kenyeret és gyümölcsöt lehet vásárolni. (Alul jobbra): Az indiai monszun zivatar percek alatt tengeré változtatja az utat.

sebbre áttételezném a gépet. Ideális volna — természetesen csak afganisztáni viszonylatban — ha a gép teljes-gáz elsővel csak ötkilométeres sebességet fejtene ki. Akkor nem kellene anynyit szenvedni a keskeny ösvényszerű hágó utakon, melyek olyan meredek, mint a Katschberg és inkább lépcsőhöz hasonlítanak, mert az ösvérek évezték alatt művészi lépcsőt tapostak rajtuk. Ötkilométeres sebességgel aránylag könnyen lehetne ezeken a hágókon végigszöcskézni, ha azonban a gép első folgázzal nem ötöt, hanem tízet megy, úgy az ember többet van a levegőben, mint a földön. Ha viszont nem folgázzal megy az ember, hanem visszaveszi kiséje a drégriffet, úgy egyszerre csak éppen a legmeredekebb részen marad állva.

### Kaland a repülő akkumulátorral

Gépem mágnesgyújtással, dinamóval és biztonság kedvéért két akkumulátorral volt ellátva, az egyik akkut azonban „elhagytam” Afganisztánban. Úgynevezett rossz napom volt, szédítő volt a hőség, az utak rosszak és homokosak. Az őrjító forróságban kétszer pucoltam gyertyát és háromszor szedtem szét a karburátort egy kis homoktalanításra. Amikor az utolsó reparatúra után útnak indultam, furcsa zörejeket hallok alulról, *letört a tartalék akku tartója*. Elő a dróttal és öt perc alatt elkészültem a munkával, annak ellenére, hogy a közben összegyűlt afgánok nevetőkórusral kísérték a munkát. Ismét útnak indultam, de néhány méterrel odébb felbuktam az útát keresztelő árokban, melyet a teljesen függőlegesen süto napfényben nem láttam meg idejében. A masina ugrott egyet, az akku még nagyobb. És pillanatok alatt körülöttem guggoltak a derék afgánok, akik fejedelmien mulattak rajtam. Egy kis *arnyékra* vágytam, egy ital *vízre*, egy kis *nyugalomra*. He-

lyette ott a letört akkumulátor és a kárörvendően vihogó afgánok. Idegeim egy pillanatra felmondták a szolgálatot és felkapva az akkut, az első közlemben vígyörgő afgán hasába vágtam. Az afgán ordított, a többi afgán már nem rohogott, megkönnyebbültem és tovább álltam.

### Ha nem tudtam volna tovább jutni?

Utam nagyrésze olyan vidékeken vezetett, ahol a mechanikus, javítóműhely és egyéb ilyen kellemes találmány nem létezett, kénytelen voltam tehát körülbelül öt kilónyi alkatrészt magammal vinni. Meg kell azonban állapítanom, hogy az öt kiló nagyrészt hiánytalanul hoztam haza. Csodálatos, de igaz, hogy a gépnek éppen azok a részei viselkedtek jól, melyektől tartottam. Így például sem az első, sem a hátsó keréken *nem tört el egyetlen küllöm sem* és a láncom, melyet pedig nem zsíroztam, viszont állandóan szinte homokban szaladt — nagyszerűen kitartott.

Egyedül az összecsuklott stender és az állandóan fennakadó karburátortolattyú adott okot káromkodásra. Igaz, hogy gépem háromszorosan túl volt terhelve, a stendert viszont *nem ilyen súlyra* méretezték. A karburátortolattyú pedig a rengeteg homok miatt akadt folyton fel.

Ha olyan defektem akadt volna, melyet kijavítani túlhaladta volna képességemet, úgy kénytelen lettem volna az egészét otthagyni valahol a sivatagban és *ösvérvhátton* folytatni az útam. A derék Puch biztosan sejtette, hogy ha nem viselkedik jól, hát szomorú sors vár rá, pusztá öfenntartási ösztönből igyekezett tehát nyilván jól viselkedni és kitartani.

### Mibe kerül az ázsiai út?

Es most valaszolnom kell a leggyakoribb kérdésre. Mibe kerül az ilyen

út? A válasz: *meglepően kevésbe*. Csúpán a hajóút drága és a nagyobb városokban szeretik megválni az embert, az okos motoros azonban a nagy városokat csupán megnézi és átmotorozik rajtuk anélkül, hogy megszállna. A legolcsóbb megoldás: sátorozni, amiért nem nézik le az embert — Ázsiában. Az élelmiszer nagyon olcsó. *Persziában* például harminc fillérért több sajtot és kenyeret lehet vásárolni, mint amennyit *egy nap alatt fel lehet enni*. *Afganisztánban* pedig 10 fillérnyi valutáért kapni teát és kenyeret. Hatalmas adagnyi *sült bárány rizzsel* pedig alig 80 fillérbe kerül.

A benzín és olaj viszont méregdrága és szerencse, ha egyáltalán kapni lehet. A benzinkút ismeretlen fogalom, nagy pontosan 18 liter befogadó kannákban árulják a naftát Afganisztánban, literenként pengő húsz körüli összegért. *Kevesebbet nem adnak*, fontos tehát hogy elég nagy legyen a tartány. Az enyém 22 litert fogadott be, igaz viszont, hogy olyan magasra sikerült, hogy *majdnem az államig ért*.

Felszerelésem a lehető legegyszerűbb volt. Ing, rövid nadrág és félcipő. Vitem ugyan magammal a kigyókré, és niérges rovarokra való tekintettel *gumi-csizmát*, de a nagy hőségben egyszerűen lehetetlen volt azt néhány percnél tovább lábom tartani. Fegyvert nem vittem magammal, a fegyvert itt többet árt, mint használ. Ha valahol megtámadják az embert, úgy a rabló rendszerint nincs egyedül. Amellett olyan művészettel bánnak a fegyverrel, hogy a revolverből semmi haszna nincsen embernek. A legjobb: támadás esetében védekezni, békésen viselkedni derék rabló atyafiak, ha nem talál kedvükre való zsákmányt, nem is bántják az embert. De persze nem ússz meg az ember a dolgot símán, ha fegyverét használja.



(Balról) Lukavecz (Puch) kimagasló időeredményt ért el. (Középen) A külföldiek csoportja, balról-jobbra: Müller, Schumann, mögötte Winkler, Berg és Baumer középen széles mosollyal száján Hartmann Laci. (Jobbról) Wilhelm (Fiat 1500) kiténő rekordot futott, kerekén Cordatic.

## Ruesch (Alfa) a Hármashatárhegyi rekorder!

**A Müller—Winkler DKW-kettős ragyogó szereplése. — Hartmann (Maserati) brillirozott. — Schumann (NSU) oldalkocsis győztes. — Mlinko (BMW) volt a legyorsabb magyar motoros!**

Zord, ködös őszi időben került lefutásra az idei hármashatárhegyi verseny, amely hála a startjánál megjelent internacionális mezőnynek, jó sportot és értékes csúcsteljesítményeket eredményezett, melyeknek az útvonal-rekord is áldozataul esett. A két esztendője hiába ostromlott, az akkor még motorkerékpár versenyző Rosemeyer (DKW) 2:44.38 mp-es útvonalrekordja ma már a múlté. **Az új rekorder, a svájci Ruesch lett, aki a Scuderia Ferrarri egyik idei nyolchengeres GP-Alfáját valóban imponáló stílusban, 2 p 38.15 mp-es új útvonalrekorddal vezette célba és a nap legjobb bidejét futva értékes eredménnyel gazdagította az Alfa-Romeo-színék magyarországi győzelmi szériáját.** Az útvonal-rekord ostromára induló mezőnyből Rueschnek kétségtelenül a német motorkerékpár-bajnok DKW-vezető Müller volt a legfavorizáltabb konkurense, mondhatni, Müller volt az útvonalrekorder-jelölt. A Müllert favorizáló érveit hathatósan alátámasztani látszott az a körülmény, hogy a hármashatárhegyi pálya a motorkerékpároknak kedvező útvonal, amelynek rekordját is motorkerékpár-versenyző Rosemeyer állította fel 1934-ben. Ruesch révén az idén mégis autós lett az útvonalrekor-

der, amiben azonban kétségtelenül szerepe volt azon körülménynek is, hogy az útvonal két fordulóját átépítették. Ugyanakor az útfelület állapota annyira leromlott, hogy a motorkerékpárosok feltétlen hátrányba kerültek az autósokkal szemben.

A motorkerékpárok legjobb idejét futó Müller (500 DKW) 2 p 44.42 mp idővel új kategóriarekordot állított ugyan fel, de Rosemeyernek a 750-es kategóriában elért motorkerékpáros útvonalrekordjától négy század másodperccel elmaradt. Impozáns teljesítményt nyújtott márkatársa, a 250-es DKW-t vezető Winkler is, aki új kategóriarekordot állítva fel a nap második legjobb motorkerékpáros idejét futotta, a jóval nagyobb hengerűrtartalmú gépek előtt. A magyar szőlőmunk sorából a legjobban szerepelt magyar motorkerékpáros, Mlinkó (500 BMW) és Lukavecz (250 Puch) eredményei emelkednek ki, míg Kozma indiszponáltan versenyezve, mélyen szokásos formája alatt szerepelt. Sajnos, versenyzőink egyetlen szőlőkategóriában sem akadályozhatták meg a vendégek győzelmét és a legtöbb reménnyel kecsegtető 350-es csoportban is a bécsi NSU-menő Basch halászta el a pálmát Zamecsnik orra elől. Sikeresen

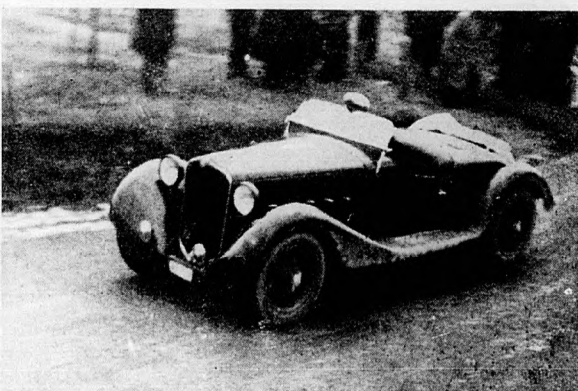
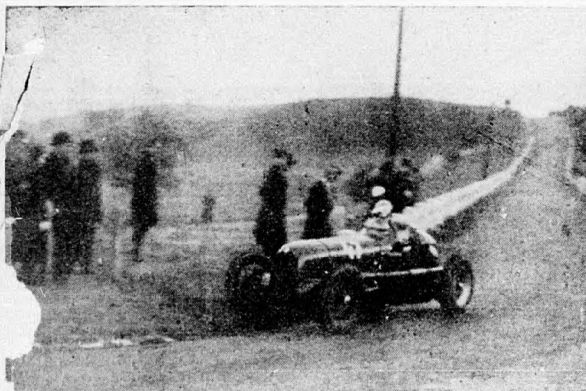
debutált Martinek István kezében a magyar motorkerékpár-ipar legújabb terméke, a kis 100-as Sachs-motorral szerelt SHB-masina, amely a könnyű motorkerékpár népszerűsítése terén az első komoly ígéret hazánkban.

Az oldalkocsis versenyek során a jeles német NSU-menő Schumann javította meg saját, két évvel ezelőtt felállított oldalkocsis útvonalrekordját. Ideje: 3 p 01.23 mp, amelytől messze elmaradtak hazai versenyzőink, akik közül ezúttal Abt István érte el a legjobb időt és egyben első biztató versenyeredményét.

A turakocsik legjobb idejét új kategóriarekorddal Delmár (Alfa-Romeo) érte el, az ambiciózus Kovács Kálmán (Haromag) előtt, míg Bossányi (Adler) biztos kategoriagyőzelmet aratott, Wilhelm Sándor ellenfél híján is 20 mp-es korrekturát eszközölt Fiat „1500“ limousin-jével a régi kategoriarekordon.

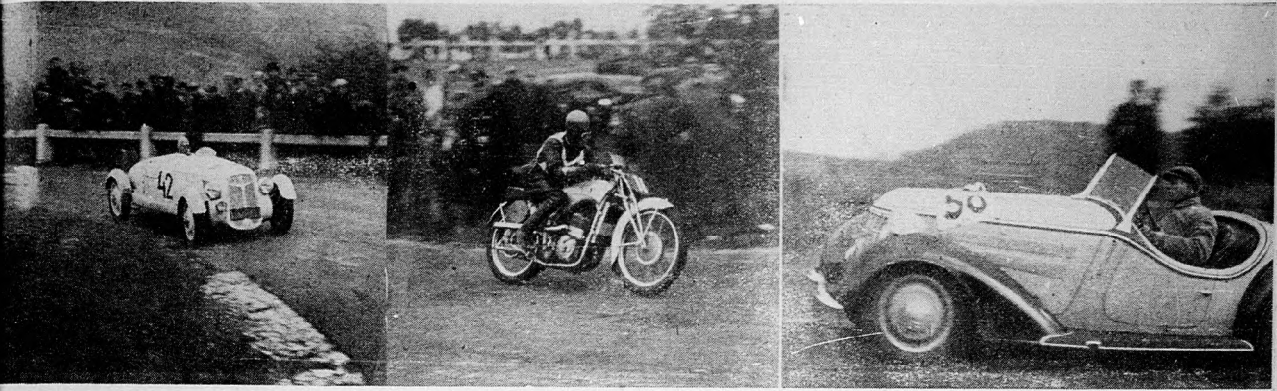
A sportkocsik versenyében a német Berg (Alfa-Romeo) vitte el a pálmát új kategoriarekorddal, míg Singer (MG) az 1100-as kategóriában javította meg a két esztendőös Brudes (MG) féle rekordot.

A versenykocsik csoportjában az új útvonalrekorder Ruesch (3.9 l Alfa)



(Balról) Hartmann Maseratijának első jobb kereke messze kint a fűvön vágja a fordulót. (Jobbról) Delmár (Alfa Romeo) volt a legyorsabb a turakocsik között. Kerekén Cordatic.





(Balról) Sziklaszlárdán fekszik Orssich gr. pompás Adler Triumpfja a fordulóban, (Középen) Müller (500 DKW) a nap legjobb motorkerékpár idejét futotta, (Jobbról) Hess Ervin gyönyörű kompresszoros Wanderer sportkocsiján.

csúcsteljesítménye sem homályosíthatja el Hartmann (1.5 l Maserati) ragyogó eredményét, amelyet a magyar bajnok élete egyik legszebb menését produkálva, ért el. Hasonló stílusban döntötte meg az 1100-as kategóriában kis Austinjával a német Bäumert is saját kategóriarekordját.

A verseny részletes eredményei a következők:

**SZÓLÓ MOTORKERÉKPÁROK.**  
**125 kcm-ig.** 1. Martinek I. (SHB-Sachs) 6:06.51 mp.  
**250 kcm-ig.** 1. W. Winkler (DKW) 2:56.14 mp. Rekord! 2. Lukavecz F. (Puch) 3:01.19 mp. 3. Anders B. (Rudge) 3:22.09 mp. 4. Lukavecz P. (Puch) 3:39.07 mp. 5. Hrabanek I. (Puch) 3:45.21 mp. — Kaszár (Rudge) feladta.  
 Régi rekord: 1934. W. Winkler (DKW) 3:00.89 mp.  
**350 kcm-ig.** 1. K. Basch (NSU) 2:57.80 mp. 2. Zamecnik I. (Rudge) 2:58.79 mp. 3. Czulyba M. (Velocette) 3:15.39 mp. — Kugler (Motosacoche) feladta.

Fennálló rekord: 1934. A. Geiss (DKW) 2:53.56 mp.  
**500 kcm-ig.** 1. H. P. Müller (DKW) 2:44.42 mp. Rekord! 2. e. Miháky Zs. (BMW) 2:57.38 mp. 3. Martinek I. (Gölera) 3:03.87 mp. 4. Kozma E. (BMW) 3:14.09 mp. 5. H. Hahn (Zündapp) 3:17.25 mp. 6. Bauer J. (Norton) 3:43.16 mp. 7. Gödy L. (BMW) 3:58.34 mp.  
 Régi rekord: 1934. B. Rosemeyer (DKW) 2:44.54 mp.  
**750 kcm-ig.** 1. Kozma E. (NSU) 2:58.29 mp. Fennálló rekord: 1934. B. Rosemeyer (DKW) 2:44.38 mp. Motorkerékpáros útvonal-rekord!

**OLDALKOCSIS MOTORKERÉKPÁROK.**  
**600 kcm-ig.** 1. H. Schumann (NSU) 3:01.23 mp. Oldalkocsis útvonalrekord. 2. Pathó Gy. (NSU) 3:21.97 mp. 3. Bauer J. (Norton) 3:38.17 mp. 4. Giréth K. (Puch) 4:32.34 mp.  
 Régi kat. és oldalkocsis útvonalrekord: 1934. H. Schumann (NSU) 3:06.01 mp.  
**1000 kcm-ig.** 1. Abt I. (BMW) 3:20.27 mp. 2. Pathó Gy. (BMW) 3:31.24 mp. — Schumann (NSU) feladta.  
 Fennálló rekord: 1934. J. Möritz (Victoria) 3:03.36 mp.

**TURAAUTOMOBILOK.**

**1100 kcm-ig.** 1. Bossányi P. (Adler) 4:18.46 mp. 2. Nemes L. (Fiat) 4:51.03 mp.  
**1500 kcm-ig.** 1. Wilhelm S. (Fiat) 3:51.33 mp. Rekord!  
**3000 kcm-ig.** 1. Delmár W. (Alfa-Romeo) 3:18.88 mp. Türa kocsi útvonalrekord! 2. Kovács K. (Hannomag) 3:30.82 mp.

**SPORTAUTOMOBILOK.**

**1100 kcm-ig.** 1. Singer I. (MG) 3:42.75 mp. Rekord!  
**2000 kcm-ig.** 1. H. Berg (2.0 l. Alfa-Romeo) 3:00.86 mp. Rekord! 2. Festetics E. (2.0 l. BMW) 3:13.28 mp. 3. Orssich P. (1.7 l. Adler) 3:15.15 mp. 4. Festetics M. (2.0 l. BMW) 3:16.12 mp. 5. Hess E. (2.0 l. Wanderer) 3:22.99 mp.

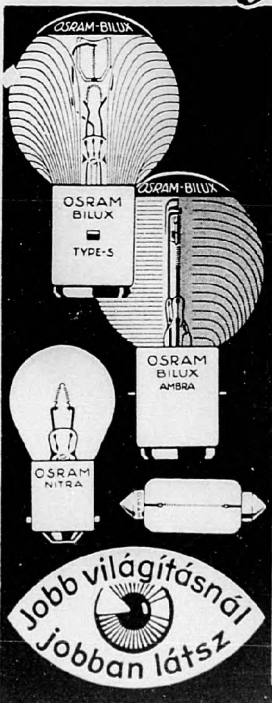
**VERSENYAUTOMOBILOK.**

**750 kcm-ig.** 1. W. Bäumert (Austin) 2:49.93 mp. Rekord! — Régi rekord: 1935. W. Bäumert (Austin) 3:00.09 mp.  
**1500 kcm-ig.** 1. Hartmann L. (Maserati) 2:45.18 mp. Rekord! (Fennálló rekord nem volt.) 2. Festetics E. (Bugatti) 3:10.66 mp.  
**5000 kcm-ig.** 1. H. Ruesch (Alfa-Romeo) 2:38.15. Abszolút útvonalrekord! — Fennálló kat. rekord nem volt, régi autós útvonalrekord.

# Világítási szaktanács

## autóvezetőknél!

Gondolj biztonságodra és kényelmedre! Használj Osram autólámpákat; a fényszórókba Osram-Bilux-lámpákat és minden más lámpahelyre a jól bevált és bármely autó részére kapható Osram-lámpákat.



# OSRAM

# MICHELIN

AUTÓ ÉS MOTORKERÉKPÁR GUMI FŐELÁRUSITASA

## DEFROSTER

fűtött szélvédő

## GLYSANTIN

hűtőfagymentesítő

## DREADNOUGHT

és

## HARDENED

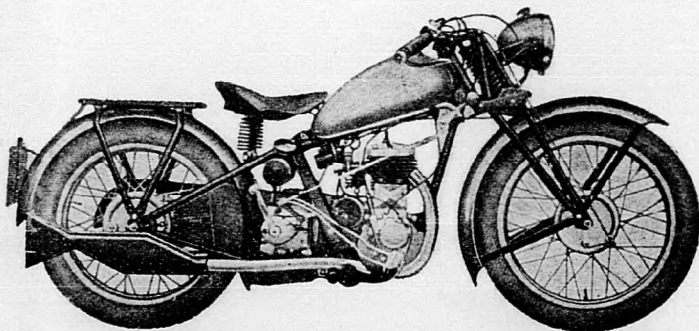
hólánccok, hűtő  
és géptakarók

## MAK

MOTOR- ÉS AUTÓKELLÉK RÉSZVÉNYTÁRSASÁG  
BUDAPEST, VI., JÓKAI  
UCCA 11. TEL.: 1-183-65

AZ ÚJ 350-ES

# MÉRAY



már raktárról kapható

Krómozott áramvonal-tank, olajban futó tokozott lánc,  
utolérhetetlen stabilitás

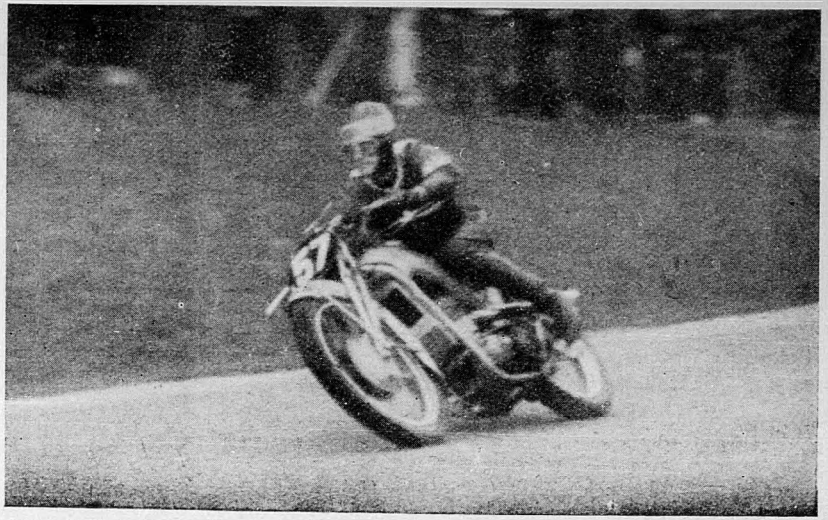
12 év óta szakadatlanul üzemben levő  
Méray motorkerékpárok bizonyítják  
azoknak utolérhetetlen tartósságát!

ÁRA **P 1550**—

teljes felszereléssel, 30 Wattos  
Bosch világítással

**MÉRAY Motorkerékpárgyár Rt.**  
Budapest, V. Zápolya ucca 15. Telefon: 2-988-88





Ritkán látni ilyen klasszikus fordulástílust. Müller (DKW) alig 45 fokos szögben döntve gépét vágta az osztrák Höhenstrasse hegyverseny fordulójában.

Uj hegyverseny született Bécsben, a Kahlenbergre vezető 2010 méter hosszú útvonalon, melynek start és cél közötti magasságkülönbsége 200 méter. A pályát két hajtu és két lapos kanyar tarkítja, míg a cél előtt 500 méter enyhe hajlásokon vezet át. A verseny abszolút győztese Müller (500 DKW) volt 109.102 km-es átlagnak megfelelő 1 p. 36.02 mp. idővel, 35 század másodperccel Fleischmann (NSU) előtt. A verseny főérdekessége volt, hogy a résztvevők kettesével startoltak. Jövőre, ha az ideai építkezés megszűnik és a teljes útezelésség felszabadul, a szőlőmenők hármassával, az oldalkocsisok kettősével fognak startolni, amely körülmény feltétlenül új szint vizet a hegyversenyek rendezésébe.

A Vanderbilt-kupával kapcsolatosan Amerikában járt európai versenyzők zöme kocsiják hátrahagyásával érkezett haza. Etancelin Maseratija és Sommer két Alfája az USA-ban maradt, sőt arról is beszélnek, hogy a Scuderia Ferrari egyik 8 hengeres Alfáját a jövőben Amerikában Lou Meyer fogja vezetni.

A jövő évi francia GP hasonlóan a gyér közönséget vonzott ideai versenyhez, ismét csak kompressor nélküli sportkocsik számára került kiírásra. A franciák azzal indokolták elhatározásukat, hogy nem léven francia versenykocsi, hiányzik a verseny iránti nemzeti lelkesedés. Ejnye, ejnye...

A londoni Olimpiaián kitiltott 5.4 literes Mercedes-Benz kabriolet már az első napon gazdára talált a johorei szultán személyében.

Citroen néghengeres, Diesel-motoros személyautói, melyekből egy százas széria készült próbaképpen, rövidesen nagy szárában is piacra kerülnek.

Mr. Cresson singaporei gumiszakember az „India—Rubber-World”-ban a Buna tulajdonságait a természetes gumi elé helyezte, mely körülmény a gumültetvényesek körében nagy nyugtalanságot idézett elő. Az ültetvényesek védekezésül a termelés racionalizálása révén igyekeznek a nyersgumi árakat még lejjebb szorítani.

Amerikai statisztikusok megállapították, hogy az iskolaköteles gyermekek sorából az autóbalesetek éppen megegyezsen annyi áldozatot szednek, mint a ragályos betegségek.

Az amerikai Dodge-gyár nyersolajmotoros személykocsijait svájci Saurer-Diesel licenzzel építi. A MAN, nagy német teherautógyár jelenleg 17 ezres rekord munkáslétszámmal dolgozik.

Nuvolarinak ügylátszik megrészített Amerika. A jeles Alfa-krekk biztos induló Indianapolisban.

Vazart az Auto Union állítólag nem szerződötti jövőre és így az olasz, megbízható értesülések szerint, Alfa-színekben fog versenyezni. Az Auto Union csapatát Rosemeyer, Stuck a szezon végén nagyszerű lendületbe jött Delius és a tehetséges utánpótlás Hasse fogják alkotni.

A jövő év május 21-ére kiírt Newyork—Páris transzocéáni repülőverseny díjat telmetek. A győztest mástémillió francia frank illeti, a második helyeztet egy milliót, a harmadik 500, a negyedik pedig 300 ezer frankot kap. A francák egyelőre három teammal készülnek a versenyre. Az egyiket Codos és Rossi alkotják, a másikat a tengerészeti repülők, a harmadikat pedig az Air France légitörzsmű társaság állítja ki.

Moszkvában egy 100 utas befogadóképességű kétemeles trolleybuszt helyeztek üzembe.

A Continental gumigyár ezévi exportmértéke a tavalyihoz képest 18 százalékos exportemelkedést mutat.

Mollison, a kitűnő angol távrepülő nemrégiben egyedül immár harmadszor repülte át az Atlanti Óceánt. Két év óta üzemben álló 700 lóerős Wright-Cyclone motorral szerelt egyfedélű Belanca Torpedo „Flash” gépével 21 $\frac{1}{2}$  óra alatt repült igen rossz időben Newyorkból Londonba, ami 400 km-es átlagnak felel meg. Mollison ismét Castrol olajat használt.

Otto Salzer, a régi svábhgyi versenyzőről nálunk is jólismert Mercedes-versenyző a minap ünnepele 40 éves szolgálati jubileumát a Daimler-Benz műveknél. Salzer 1896-ban lépett a gyár kőtelekébe és mint ilyen, még Gottlieb Daimler keze alatt dolgozott.

A belga Minerva-gyár esőjé óriási botrányra dagadt. Eddig 26 személyt tartóztattak le.

A Helsingfors közelében lefutott finn Tourist Trophy a 350-es NSU-menő Kyroo győzelmét eredményezte.

Mercedes-Benz jövőre nem angaszálja Fagiolit. Az olasz helyét Caracciola és Brauchitsch mellett a tehetséges Lang fogja betölteni az MB-csapatban. És mi lesz Chironnal?

Az amerikai közönség elégedetlen volt a Nuovolari által megnyert Vanderbilt-kupáért lefolyt versenyen, melyet túl lassúnak talált. A lapok egyöntetűen az ideai Európa-bajnok Rosemeyerre kíváncsiak.

Délafrika készül a szezonra! Újév napján futják az autó GP-t, majd január folyamán még két másik nagy autóversenyt, melyeken Stuck (Auto Union), Wimille (Bugatti), Lord Howe (Bugatti), Seaman (Delage), Fairfield (ERA) stb. indulnak.

A német motorsport ezidei bajnokai: Rosemeyer (Auto Union), Kluge (250 Auto Union-DKW), Fleischmann (350 NSU), Müller (500 Auto Union-DKW), Braun (600 Auto Union-DKW old.) és Kahrmann (Auto Union-DKW old.) az 1000-es oldalkocsis kategóriában.

Az angol autópár az ideai Olimpiaiával kapcsolatban harmadmilliárd pengőnek megfelelő üzleti rekordot állított fel. A jövő évi Show már nem az eddigi csarnokban, hanem az Earls Court új csarnokában kerül megrendezésre.

Az USA hadserege 85 új Seversky 835 típusú vadászrepülőgépet rendelt. A behízható futónyi ves, mélyszárnyú masinák 1000 lóerős Pratt & Whitney Twin Wasp motorral (léghűtéses 14 hengeres) vannak szerelve. A próbapép állítólag 505 km-es esítségességet ért el.

Érdekes, hogy a francia Peugeot és Rochet-Schneider gyárak által bépített svájci Saurer-Dieselmotorok német gyártmányú Bosch bespricelő pumpával vannak ellátva.

A világ legtöbb hidját kétszertelelen Németországban építik, ahol a Reichsautobahn-hálózat építése keretében nem kevesebb, mint 2000 új híd készült el, illetve van munkában.

Az Opel-gyár október közepén gyártotta le az ideai évben 100.000-ik. fennállása óta 600.000-ik autómobilját. Érdekes, hogy az első százezer Opel-gépkocsi legyártása 30 esztendőbe tellett, ezzel szemben a hatodik százezret alig kilenc és fél hónap alatt gyártotta a gyár.

A holland haditengerészet 42 német Dornier vízirepülőgépet rendelt, melyek közül 24 darabot a Dornier-gyár épít meg. 18 darabot pedig licenz-gyártás keretében Hollandiában fognak elkészíteni.

A hollandok, miután a friedrichshafeni Zeppelin-gyár túlhalmozott munkája miatt nem vállalta a megbízást, Amerikában építették meg az anyországi és a hollandindiai gyarmatok közötti forgalomra szánt Zeppelint.

Egyik francia üzemanyagfosztási versenyen egy FIAT „500” kocsit 5 liter üzemanyaggal 160.470 km-t tett meg!

Az angol haditengerészet Washington-osztályú cirkálóit katalapulttal és 4 reullógéppel szereli fel. Az olaszok ugyanezt teszik a Condottieri-osztályba tartozó cirkálókkal.

**Koenig**

*Eredeti PUCH  
alkatrészek raktára  
PUCH javítóműhely*

**Budapest, VI., Dessewffy-uca 26. Telefon: 1-214-00**

December 1-től 20-ig **mágnesiavítás 20% engedménnyel**  
**POLUS-SIRIUS Rt. AUTO accumulator és elektromos**  
**SCINTILLA-VEZÉRKÉPVISELET Budapest, V, Bálvány u. 12**

**Service**

## Amíg egy Bilux izzó eljut odáig... Szorgos, pontos ellenőrzőmunka kell ahhoz, hogy a fény- szóró izzója tökéletesen lássa el feladatát

Ha az éjszaka sötétjében ugyanazzal a biztonsággal és sebességgel akarunk haladni, mint fényes nappal: nemcsak teljesítőképes és megbízható világítóberendezésre van szükségünk, hanem jó izzókra is. Mert a világítóberendezés lelke a mechanikai, optikai és elektromos szempontból egyaránt tökéletes izzó körte, mely nemcsak nagy fényerőt ad takarékos áramfogyasztás mellett és így nem terheli túl az akkumulátort, hanem ugyanakkor érzékenyen erőt művi behatásokkal, ütésekkel, rázkódásokkal stb. szemben.

Az autoíró szíve — mint minden izzókörtéé — a vékony izzószál, melyet a nehezen megmunkálható wolfram fém-ből készítenek. Túlmenne cikünk keretein annak a különleges eljárásnak ismertetése, mellyel olyan vékony dróttá húzzák a nagyon rideg és kemény wolframot, hogy alkalmassá váljék az Osram Bilux izzókban való felhasználáshoz. Törredék milliméternyi pontossággal kell megadni ennek a drótnak a vastagságát, ugyanakkor annak minden milliméterét mikroszkóppal vizsgálják, mert a legkisebb hiba lényegesen csökkenti az izzó teljesítményét és főleg élettartamát. Az alaposan vizsgált és ellenőrzött wolframszálat az izzó üvegtalpába forrasztott elektródok közé rögzítik, majd felforrasztják a Bilux-izzóknál oly fontos fém-ből készült fényvédő sapkát, mely nem engedi, hogy az alája rejtett és a tömített fényt szolgáltató izzószál fénye a fényszóró tükröző felületének alsó részét érje és így vakítsa a szembe jövő autó vezetőjét. A fényvédő sapka csak fölfelé engedi a fényt, a reflektor azt lefelé irányítja, úgyhogy bár

jól megvilágítja a gép előtti terepet, a szembejövőt nem kápráztatja el.

Az izzószálak beforrasztása után különleges szerkezettel, nagyítólencsés vezítőszerkezettel vizsgálják az elektródok és izzószálak pontos beforrasztását. A vezítőszerkezet a falon levő pontosan beosztott sablonra varázsolja az elektródrendszer árnyékát, a legkisebb eltérést azonnal észrevenni.

A következő lépés az elektródokkal és izzózállakkal felszerelt üvegtalp beforrasztása a gömbalakú üvegtalponba. A Bilux-izzókra jellemző fekete fényvédő palástot — melynek célja útját állani az izzó előre vetített fénykévének és ezzel kizárni a vakítást — speciális üvegmencékben égetik reá a balonokra.

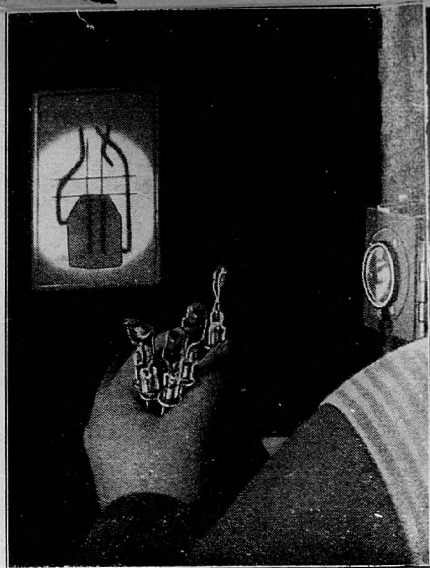


Érdekes optikai próbapadon ellenőrzik azt, hogy az izzószál pontosan a reflektor fókuszának megfelelő helyzetben van.

Az elektród talp és a ballon összerasztása után kiszivattyúzzák az izzóból a levegőt, gázzal töltik meg és végül leforrasztják. Áram alatt történő ellenőrzés után felszerelik a fém-ből készült foglalatot. Mivel nagyfontosságú, hogy az izzószál mindig pontosan a fényszóró gyújtópontjában fekszen, különös gondot fektetnek arra, hogy az izzószál távolsága a foglalat talpától minden típusnál és minden egyes darabnál teljesen azonos legyen. Különleges optikai berendezéssel ellenőrzik tehát az izzószál helyzetét.

A kész Bilux-izzókat végül üzemben vizsgálják és erős rázkódások hatásának vetik alá és csak az a darab kerül az ismert kartondobozba, mely a több mint 20 ellenőrző művelet során hibátlanul állta meg a helyét. Az autós és motoros nyugodtan szerelheti tehát fel fényzőróját Osram Bilux-izzóval.

\* Az „Auto-Motor” legutóbbi számában égésmérési szövegében elírás hiba oszult be. A helyes szöveg a következő: Kozma Endre a nemzetközi hatnapos versenyen bronzéremmel helyeztett, Pajor Imre.



Az elektródokkal és izzózállakkal ellátott üvegtalp árnyékát négyszeres nagyításban vetjük a falon levő pontosan beosztott sablonra, hogy ellenőrizzük a drótok pontos beforrasztását és helyzetét.

## Jön az Auto-Union utánpótlás?

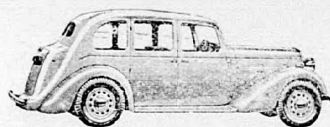
Az Auto Union versenystállójának kiegészítése céljából az idén is megtartotta szokásos tehetségkutató próbáit a Nürburgringen. Elsőnek Schwedert és Bäumer ülték a farmotoros versenykocsik volánjához, akik nem lévén ismerősök a gyors versenykocsik sajtóságaival, mindketten a pályán kívül fejezték be a próbákat. Az eredmény mérlegelésénél Schwedert túlóregnek minősítették, míg Bäumert tehetséges menőnek osztályozták, akit a próban határozottan pech üldözött. A továbbiak során két motorkerékpár-versenyző Steinbach és Müller ült a volánhoz. Különösen az utóbbi tetszett. Az Auto Union versenyvezetősege még nem döntött, hogy a már angazsált Hasse mellett ki kerüljön be mint utánpótlás a csapatba...

## UJ FORDULAT

az autópárhban!  
A világhírű

# AUSTIN

1937-es típusa megjelent

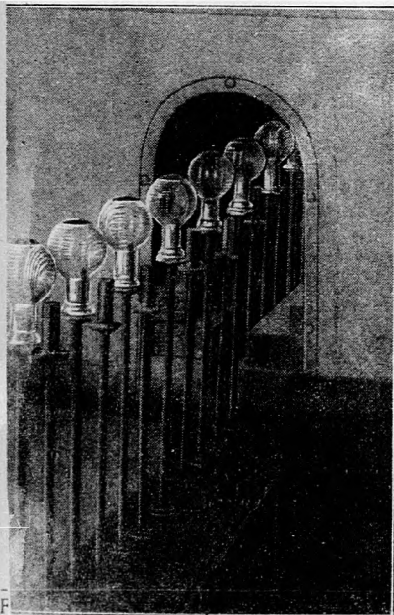


ÁRAMVONALAS! Gumiba ágyazott motor. Gíringfék. Fogyasztás 8 liter. Négyajtós középtípus ára P 6500. Kisebb típus is raktáron 6500.

Eladási telep és service,

**BRUCK, Tavaszmező-utca 22/a**

Telefon: 13-70-27



Villamos kemencében égetik fel az Osram Bilux izzók közismert fekete fényvédő palástját



# AIR FRANCE

repülőgépei  
4 világrészben,  
87 városban,  
29 országban  
naponta 40.000 kilométert repülnek.  
Utas, csomag, posta.



**AIR FRANCE**  
BUDAPEST, VÖRÖSMARTY TÉR 2  
Telefon: 1-827-23

**Ha** használt motorkerékpárt akar venni siessen  
**KOPPÁNYI** hoz

**Ha** új motorkerékpárra van szüksége **várja** meg az **1937-es**

## SUNBEAM

és

## VIKTORIA

szállítmányokat

**DESSEWFFY - U. 47.**

### Kilométerjelzők

sebességmérők, autórak javítóműhelye

**Schwarz Testvérek** szakácsok  
Budapest, VI., Podmaniczky-u. 59. Tel. 1-296-24.

ALKATRÉSZEK autó hoz, motorkerékpárokhoz és felszerelések  
**MÁVAG-MERCEDES-BENZ**-hez  
**BAK GYÖRGY**  
VI., Jókai tér 7. Tel. 1-120-46.



**HORÓVITZ GYÖRGY Dr.**

az Olasz Koronarend lovagja

Nagy kitüntetés érte Horovitz György dr.-t, a Magyar Fiat vezérigazgatóját. Az olasz király az Olasz Koronarend Tiszti Keresztjét adományozta részére, amivel a Cavaliere Ufficiale cím jár.

Horovitz György dr., nagy kitüntetése annak a kitartó és eredményes munkának a jutalma, amellyel az olasz-magyar kereskedelmi kapcsolatok kimélyítését szorgalmazta és nagy szakértelmével, a magyar közönség igényeinek felismerésével jelentős piacot biztosított a világhírű Fiat-művek gyármányainak Magyarországon.

Aki kiismeri magát az automobilszakmában, annak nem újdonság az a tétel, amely szerint az, hogy valamely gyártmány jó, egymagában még nem elegendő a nagy forgalom biztosítására. Évenként sokszázas szériákat eladni és abszolút vezető helyet elfoglalni az eladási statisztikában csak úgy lehet, ha a vevő nemcsak jó kocsit kap, hanem híre terjed annak is, hogy az eladó cég a vétel után is ugyanazzal a kulantériával kezeli a vevőt, mint a kötlevel aláírása előtti pillanatokban. A Fiat Rt. iskolát csinált ezen a téren, amiben Horovitz dr. egyenes, korrekt felfogása tükröződött vissza. Az a szellem, amely nemcsak kiemelkedő üzleti eredményeket teremt, hanem általános tisztélet és megbecsülés jár a nyomában. És olyan kitüntetés, amelynek mindenki örül, aki Horovitz György dr.-t ismeri és becsüli.

### A MILANÓI SZALON

A milánói autószalón 195 kiállítója 16 ezer négyzetméter területen mutatta be produktumait a közönségnek. Öt olasz gyár (Fiat, Alfa Romeo, Lancia, Bianchi és Maserati) mellett a külföldi autóipar képviselőiben csak ketten: Mercedes-Benz és Packard reprezentáltak a kiállításon. A magas védvamos olasz piacon a külföldi gyárak eladási lehetőségei a minimálisra redukálódtak, egyedül Mercedes-Benz és Packard legdrágább típusai találnak gazdára az olasz arisztokrácia körében. Az újdonságokkal Milánó is adós maradt az autós publikumnak. Az olasz autógyártás 80 százalékát produkáló Fiat standján nincsen semmi újság a szebbnél-szebben karosszalt 1500-asok és Ba'lliak táborában, míg a kis „500“-as, amelyet Itáliában találóan „la piccola grande machina“-nak neveznek, óriási népszerűségnek örvend. A Lancia-stand újdonsága az új 1.3 literes ötszemélyes „Aprilia“ típusú Lancia-produktum, amelyre büszkék lehetnek a gyárban. Alfa-Romeo a sportkocsikra specializálta magát, de a 2.3 literes típus hosszú alvással, mint 4 és 6 hengeres limousine is piacra kerül. A kocsit hátul a jól bevált torziós rudazattal, elöl a versenykocsikon alkalmazott rugózással szerelve kerül piacra, akár csak a 2.9 literes 8 hengeres kompresszoros típus, amely kétszemélyes sportkarosszériával 95.000 lirába kerül, de — a versenykocsik szakasztott mása. A Bianchi előkelő vona'ú másfél literese a könnyű középkecsit reprezentálja. A kiállítás clouját kétségtelenül a harcokocsik képezték.

Ágyúvontató traktorok, terepjáró kocsik, négykerék és összkerek meghajtásos terepjárók garmadája bizonyítja azt az előkelő helyet, amelyet az automobil a haditechnikában elfoglal.



## AZ AUTO UNION

versenygépeinek  
főlényes megoldásai élnek tovább  
a konzernhez tartozó gyárak  
kocsijaiban

# AUDI HORCH

# WANDERER

**Az elegancia és  
üzembiztonság  
megtestesítői**

**Vezérképviselet:**

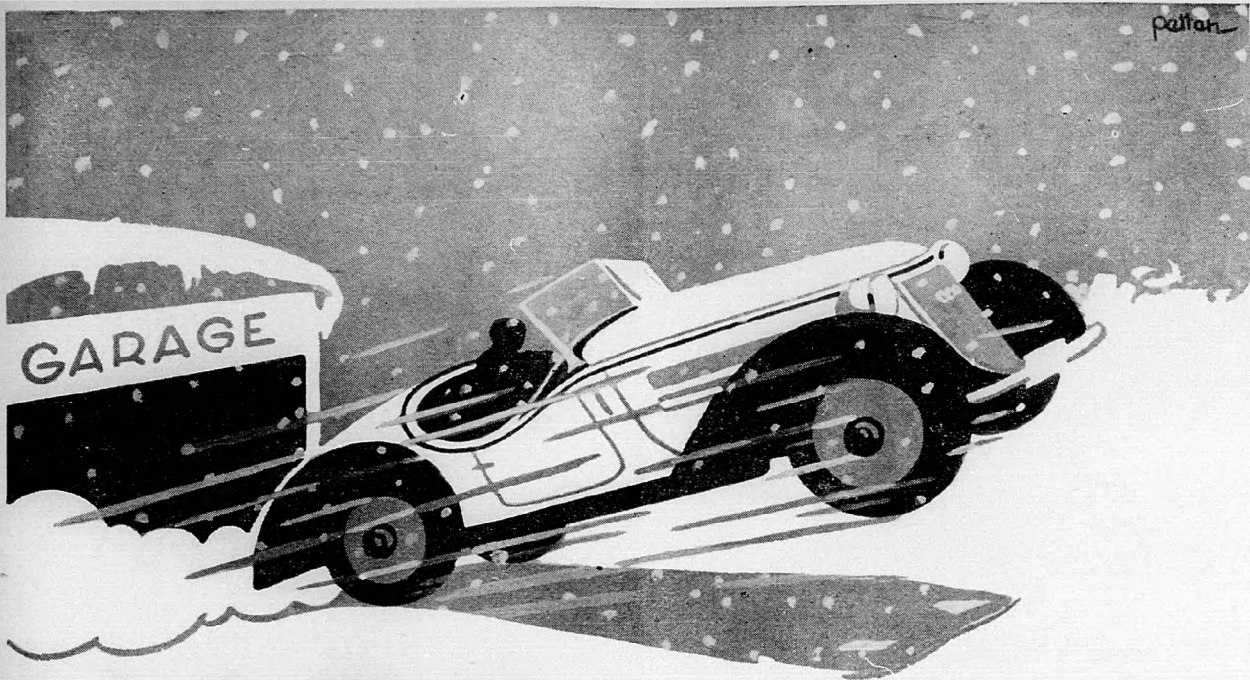
**Hess Ervin, I. Mészáros-u. 15**

**Tel.: 1-500-90**

**Városl bemutató szalon:**  
**V., Mária Valéria-utca 1. sz.**

**Tel.: 1-812-59.**

# TELEN...



# MARS<sub>OIL</sub> LOWCARBON

VEZÉRKÉPVISELET: **GHILLÁNY MIKLÓS** BUDAPEST II. CORVIN-TÉR 5.

## A prágai kiállítás.

A csehszlovák automobilizmus fejlődése az utóbbi évek folyamán elakadt. Az évente eladott 10.000 kocsi, mint azt a „Prager Tagblatt“ megállapítja, még a kocsi-park normális kiegészítését sem fedezi. Ebben a körülményben leli magyarázatát az, hogy a háború utáni években oly szépen fellendült cseh autópár ezúttal adós maradt a töle megszokott nagyvonalú újításokkal. Nem is beszélve a cseh motorkerékpár iparról, melynek három vezető márkája, a Jawa, Ogar és CZ modellei hajszálra megegyeznek a tavalai típusokkal.

Az autókiállítás kétségtelenül legérdekesebb újdonsága a 2 literes, soros négyhengeres kétütemű motorral szerelt, elsőkerék meghajtásos „Aero 50“, mely a jól ismert 1 literes „Aero 30“ modelt továbbfejlesztése. Különösen tetzetős típus a 3 személyes sportroadster,

mely két gázosítóval szerelve, 10–12 literre garantált üzemanyagfogyasztás mellett 128 km-es csúcsebességre képes. Pompás vonalú modell a Skoda „Typ Monte Carlo“, melyet méltán mondanak a világ egyik legszebb kiskocsijának. A Praga-gyár tavalai modelljeit mutatja be a kiállításon, a gyár mérnökeinek teremtő erejét ezúttal az aéro-technika terén használta ki, ahol Praga Air Baby kisrepülőgépek európaszerte feltűnést keltett és licenzgyártása már Angliában is folyik. A gyár a jövőben könnyű közlekedési repülőgépeket is fog gyártani. A repülőgép motorjairól híres Walter-gyár autói bíráznak a kiállításon: a repülés visszahódította a gyárat a autópártól! Tátra 10 lóerővel, 70 HP-re növelt, most 3.4 literes pompás áramvonalas család omnibuszai mellett elavult, lég-hűtéses kiskocsijaival dicstelenedik: a lég-hűtéses motort még mindig kompozíciós csapágy súlyosbítja. A DKW-

licenzt gyártó Jawa stand körül nagy volt a tolongás: a szebbnél-szebb 700-as kiskocsik azonban szinte kiszorították a standról a gyár motorkerékpár gyártmányait. A Wikon-gyárat pénzügyi nehézségek tartották távol a kiállítástól. A legolcsóbb cseh kiskocsi a 736 km-es, kétütemű motorral szerelt elsőkerék-meghajtásos Zetka, melynek ára 16.500 Kcs. A gyár 980-as kéthengeres és 1.5 literes négyhengeres modelljei szintén kétütemű motorokkal vannak szerelve.

Csuszik a volán, ez már ok **BOK**  
Meggátolja ezt a

20%o engedménnyel vegyen BOK bőrvonatot a kormányára.  
Díjmentes próbadarab.

Autó, motor **kesztyűket** legjobban

**OTTENREITER-nél szerzi be**

Peitöfi Sándor u.3. (udvarban) T.1-897-81

# MORRIS

Az 1 literes kocsi a legjobban bevált kiskocsi Magyarországon.

## 1, 1½ és 2 literes kocsik raktáron!

Előnyös csere. ★ Hosszu részlet. ★ Modern service

Vezér-  
képviselet:

**DEMÉNYI ÉS FIA, V., Akadémia-utca 19.**



Érdekes újítás a Speedoller, mely lehetővé teszi azt, hogy a Speedoll felsőkenőőljá mindig megfelelő mennyiségben kerüljön a hengerbe anélkül, hogy azt hozzá keverőnk az üzemanyaghoz. Az automa-tikus szeleppel ellátott tar-tányból pontosan annyi Spe-doll kerül a robbanótérbe, mint amennyi a könnyű indi-táshoz és a hengerkopás csök-kentéséhez szükséges.

## Mi újság?

— Henne sikeres világrekordkísérle-téről szóló beszámolóinkból kimaradt né-hány érdekes adat. Henne 500-as BMW gépen futott 272 km-es világrekordját ugyanis Metzler-gumikkal, Bosch gyuj-tással és Bosch gyertyákkal érte el. Ezeket a márkákat is jogosan illeti rész a nagyértékű diadalból.

— *Mi hír Puchéknál?*

— Megérkeztek az új térdvédő leme-zek, amelyek nemcsak a sártól és víztől, hanem a hidegtől is védik a motoros lá-bait. Egy garnitúra ily sárvédő lemez ára, 250-es Puch motorkerékpárhoz, ösz-szes tartozékaival együtt P 14.80.

— *És mi hír az Austin ponton?*

— Bornemisza kereskedelmi és ipar-ügyi miniszter a közelmúlt napokban magánhasználatra egy Austin kocsiát vé-sársólt és a legnagyobb elismeréssel nyilatkozik a kocsi kiváló tulajdonságairól és képességeiről.

— *Hallom, karácsonykor sportkülön-venat indul az osztrák Alpésekbe?*

— Ugyvan! A Magyar Nemzeti Bank engedélye alapján a Magyar Si Szövet-ség közreműködése mellett, december hó 23-án kb. reggel 7 órakor sportkülön-venat indul Ausztriába. Visszaérkezés Budapestre január 3-án kb. 23 órakor. A különvenat végállomása Innsbruck, de útközben bármilyen állomáson ki lehet szállni. Az utazáshoz útlevél nem kell, elegendő az igazolási jegy bemutatása.

Jelentkezéseket felvesz az Osztrák Forgalmi Iroda, Budapest, VI., And-rássy-út 28.

— *Mit tud Héblé úr Morrisékről?*

— A budapesti képviselőlet a közeljövőben kibővíti üzemet, amire a cég me-gnövekedett forgalma mellett feltétlen szüksége is van. Havas mérnök a Demé-nyi és Fia cég baltája az Olympia Show-val kapcsolatosan kint járt Angliában és mint hírül hozza, a Morris gyár jól bevált típusai teljesen változatlanul fut-nak át a jövő évre is. Mint mondja, az angol gyárak azért is idegenkednek az új típusoktól, mert nem akarják álta-luk a használt kocsi piac árait lerom-bolni.

— *Mi hír Boschéknál?*

— Az Österreichische Siemens-Schu-kert Werke, Wien elektromos autófelsze-

reléseinek vezérképviselőtét vállalta a Bosch Róbert kft. A két cég között lé-réjött megállapodás alapján a gépjár-művek elektromos berendezésével kap-csolatos Siemens-gyártmányokat, illetve ezek alkatrészeit kizárólag Bosch hozza forgalomba. Bosch látja el a javítási műhelyszolgálatot is. A MABO vezér-képviselőlettel is bővül a Bosch Róbert kft. üzletköre. MABO néven kerülnek forgalomba azok az Olaszországban ké-szült dynamók, kürtök, fényoszorók, in-dítók és gyujtógyertyák, amelyeket Ma-relli a Robert Bosch AG., Stuttgart li-cence alapján gyárt. Ismerve a buda-pesti Bosch-vállalat felkészültségét, úgy hozzáértés, mint a javítóműhely beren-dezettsége és alkatrészzraktára tekintet-ben, bizonyosan megelégedésre tudja ki-szolgálni a fenti elektromos berendezé-sű gépjárművek tulajdonosait is.

— *Új helyiségben a Zündapp?*

— Ugyvan, Szerkesztő Ur! Pajor Imre Zündapp képviselete új megnagyobbított üzlethelyiségbe költözött a Jókai u. 21. szám alatt. Két héten át egész csapatra való iparos sürgölődött az új helyiség átalakítása körül és a munka eredmé-nyeként ma valóban ízléses, tágas sza-lón a kardános Zündapp masinák bu-dapesti otthona, amely akármelyik nyu-gati metropolisban is megállaná a he-lyét. Hiába, Pajor Imrén van stílus: tavaly szerezte meg a Zündapp képvise-letét és az idén több mint 70 géppel, az eladási statisztika második helyére küzdötte fel magát...

— *Más szakmai hírek?*

— A Securo gépműhely új nagy he-lyisége is kicsinek bizonyult, már folyik az építkezés, a szomszéd helyiség falát lebontották. Jövő hónapban új gépeket helyeznek üzembe a hozzáépített új he-lyiségben. Más. Tima Horváth István és Geizlinger Béla „Solex“ karburátor szervizse már teljesen üzemben van. Nagyon sok megelégedett vevővel ren-delkezik, akik pár filléres kiadással — mert a karburátor átvizsgálása na-gyon kis költséget jelent — sok-sok pen-gőt takarítottak már meg a benzinszám-lájukon. Ismét más. A Licsájér János cég jubileumi éve ugyan lejárt már, de az akkor leszállított árait még ma is tartja.

Felelős szerkesztő és kiadó KRAMER JENŐ.



## Hármasfárhegyi verseny 1936.

EGERVÁRY MLINKÓ ur  
500 kcm.

**B. M. W.**  
R. 5.

mindennapi használatban kb. 20.000 km-t futott teljesen szé-ria sportgépevel az 500 kcm. kategóriában második és futja a

**magyar versenyzők legjobb idejét**

Abt István ur széria 750 kcm. R. 17 B. M. W. motorjával **győztes az 1000 kcm. ol-dalkocsis kategóriában.**

**Gyóni kilométerlanszé 1936.**

Egerváry Mlinkó ur normál 500 kcm. B. M. W. motoron

**km. repülő starttal 149.130**

**km. álló starttal 108.663**

sebességet ér el.

Ezen eredményeket nem gyári speciálmotorokon érték el, ha-nem bárki által meglévő áron beszerezhető motorokon, ame-lyek egyformán jók városi, országúti és verseny célokra és igazolják a B. M. W. mo-torok elismert nagy fölényét.

Kérjen Ön is ismertetést a képviselőlettől:

Urbach, Hunyadi-tér 12.



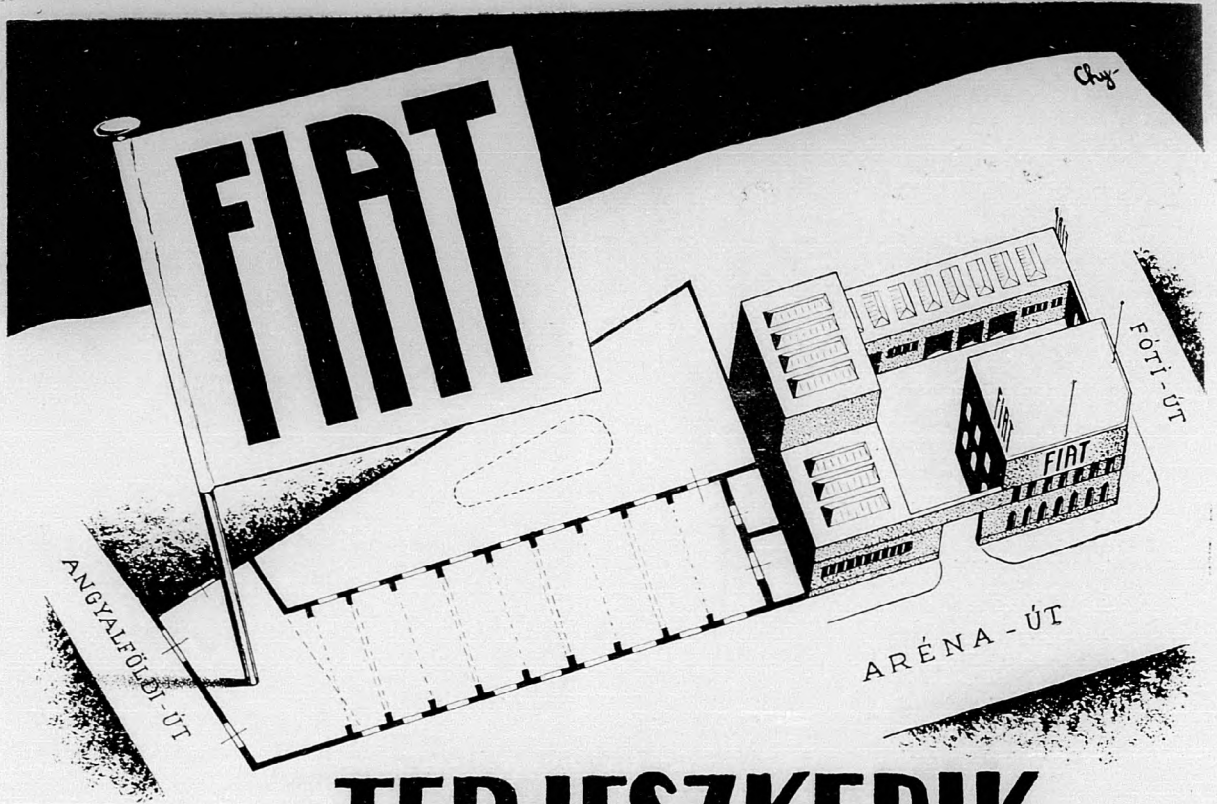
# DEDICS TESTVÉREK

autójavító specialisták

## Henger és főtengely köszörülés

Edzett fogaskerék- és alkatrészgyártás

VIII., Thék Endre u. 15. Telefon: 1-303-45



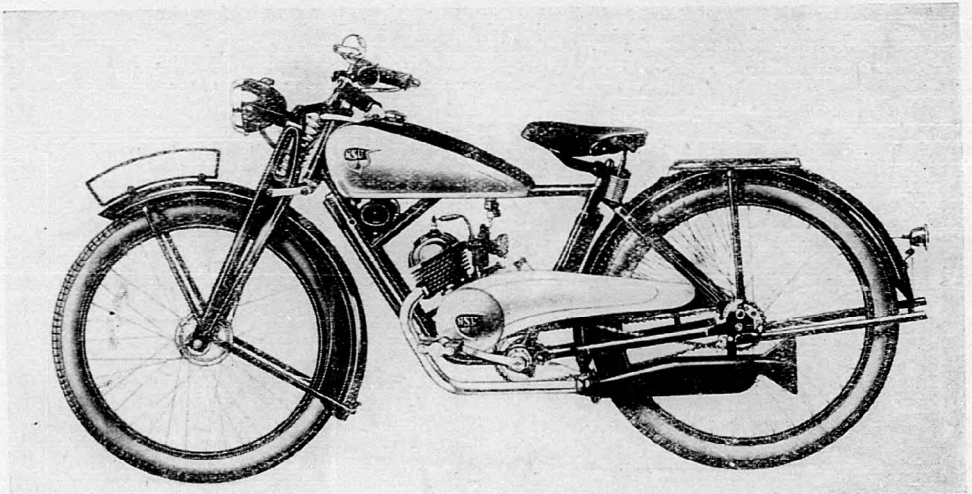
# TERJESZKEDIK...

## NSU-D-QUICK főelőnyei:

Elpusztíthatatlan 100 km-es,  
2,75 HP teljesítményű két-  
ütemű motor levehető henger-  
fejfel

Üzemanyagfogyasztás 2 liter  
100 km-re. Sebesség 55 km.  
A motorral egybeépített 2  
fokozatos sebességváltó a kor-  
mányrudról működtethető, te-  
hát a vezetőnek menetközben  
pillanatra sem kell eleresztenie  
a kormányt.

A gáz dréghriffel adagolható.  
Ezernyi versenyben  
kipróbált paralellog-  
ram rugózású villa. —  
15 wattos világítás



# NSU-D-QUICK

## tökéletes kismotorkerékpár

Vezérképviselőt:

**Biró Jenő** alkatrész és pneumatik raktára  
Budapest, VI, Liszt Ferenc-tér 2

Felelős kiadó: Kramer Jenő. — Egyesült Kő-, Könyvnyomda, Kőnyv- és Lapkiadó Rt., Tátra u. 4. T. 12-24-07. Felelős Reiner Ödön



Az

# AutóMotor



átnyújtja

## CAMPBELL autós tanácsait

az abszolút sebességi  
autó-világrekorder



### BROWN

GYÖRGY

BUDAPEST, VI.

JÓKAI UCCA 7. SZ.

Telefon: 1-244-77.

ALKATRÉSZEK

**MÁVAG-MERCEDES**

**MERCEDES-BENZ**

ÉS EGYÉB NÉMET AUTO-  
MOBILOKHOZ.

With kindest regards to our  
Hungarian motoring friends



**H**asznált és új kocsik  
vétele, eladása.

GUMIK

Mindenféle személy- és  
teherautó alkatrészek  
és felszerelési cikkek  
nagy raktára.

**Schlesinger B.**

V., Csáky u. 70.

Telefon: 2-912-96.

Kristálytisza,  
rugalmas,  
atlátszó,

### CELLULOID

nem gyúlékony  
kivételben is.

**Bálint Testvérek**  
Rottenbiller ucca 30

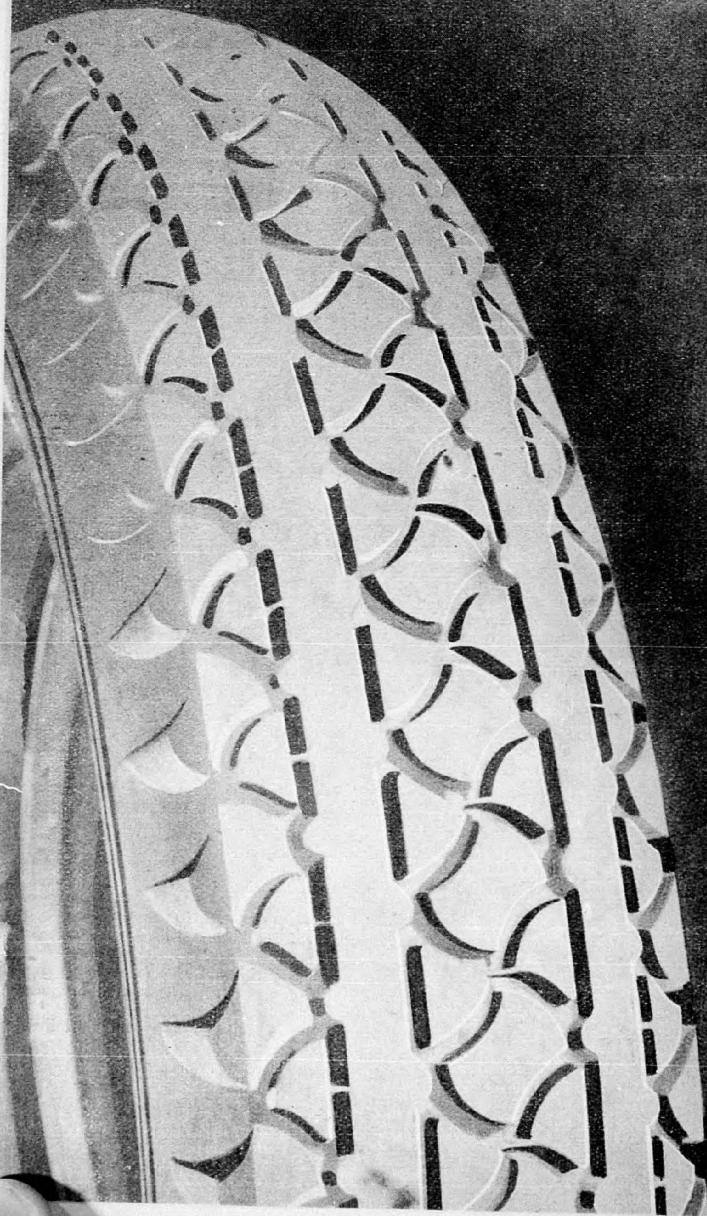
**Autós!** úton szögtől  
ne félj elmulott a  
defektveszély

Járj

### DEFEX-szel!

Gyártja: F. K. vegy. labor.  
Sziget ucca 24. Tel. 1-195-91.

# CORDATIC





# HOGYAN KERÜLHETJÜK EL A BALESETEKET?

Copyright by Autó-Motor 1936

Utánnyomás  
kivenatosan is tilos

A gépjárműforgalom fejlődésével természetesen szaporodik a balesetek száma is. A baleseteknek bizonyos százalékát a gyalogjárók vigyázatlanságára és könnyelműségére vezethetjük vissza. Vannak esetek, amikor a leggyakorlottabb és leghidegverűbb vezető sem tudja elhárítani a balesetet, sajnos azonban, nem ritka az olyan gázolás, melyet el lehetett volna kerülni, ha az automobilista jobban figyelt és gyorsabban reagált volna.

A gyalogosok legnagyobb része: modern hős. Aki nem törődik veszéllyel, vakon rohan a vesztébe, nem néz széjjel, amikor lelép a járdáról és életét rábízza az autósok ügyességére a „vigyázzon az autós” elmélet alapján. Érthető, hogy igen sokan drágán fizetnek rá könnyelműségükre. A jó autósoknak tehát számolnia kell a gyalogjáró természetrajzával, erre vonatkozólag akarok néhány gyakorlati tanácsot adni.

## Inkább hármat dudálni, mint egyet sem.

Ha az autós gondosan figyeli az előtte elterülő úttestet, úgy azonnal felfedezi azt a gyalogjárót, aki tekintet nélkül a forgalomra, át akar lejtetni előtte az úttesten. Az ilyenre a legjobb rádudálni, még mielőtt lelépne a járdáról. Ha a gyalogos nem reagál a kürtjelre, úgy azonnal rálépni fékre, mert néha egyetlen másodpercen múlik a baleset elhárítása. A jó autós ösztönyszerűen megérzi, ha a gyalogos át akar előtte sietni az úttesten és szinte önműködőleg lassít.

A magam részéről inkább háromszor nyomom meg a kürtöt, mint egyszer sem. Sok autósnak az a véleménye, hogy a kürtjét sokat használó vezető ideges. Ennek éppen az ellenkezője igaz, mert minden esendirendet ellenére is meg kell szólaltatni a dudát, ha gyalogjáró van lőtávolon belül. Természetesen nem akarom ezzel védeni azokat, akik visszaélnék a dudával és feleslegesen kürtölnek, ugyanakkor vad-diszón módra vágatnak.

## Aranyszabály és a „süket” gyalogjáró.

Régi autós aranyszabályt eleveníték fel: Ha az autós azt látja, hogy előtte gyalogos akar átkelni az úttesten, úgy a vezető minden esetben a gyalogos mögött maradjon és sohasse próbáljon eléje vágni. Ilyenkor a legjobb egyáltalában nem használni a dudát, nehogy a gyalogos az utolsó pillanatban megijedjen, táncba kezdjen és egyenesen belerohanjon a kocsiába.

Tegyük fel példának okáért, hogy valami gondolataiba mélyedt gyalogos át akar kelni az úttesten. Léle a járdáról és észbe sem jut körülnézni. Már megtette útjának egyharmadát, amikor dudaszót hall és látja a feléje haladó autót. Ha a vezető ilyenkor lassít és intéssel jelzi a gyalogosnak, hogy folytassa az útját: nem történhetik baj. Ha a vezető azonban nem csökkenti az iramot, úgy a gyalogos nem tudja, hogy mit tegyen, ideges lesz, forog és ha a fékek nem tökéletesek, hamarosan ott terem a mentő és a rendőr.

Azt se feledjük el, hogy nem minden gyalogos hall jól és ritka az olyan járókelő, aki olyan gyorsan tudja gondolatát tettebe valósítani, olyan gyorsan tud reagálni a helyzetekre, mint a forgalomban gyakorlott autós. Mindezekkel a tényezőkkel számolni kell.

**Amikor az álló villamos előtt bukkan fel a gyalogos.**

Rengeteg balesetet okoz az álló villamos vagy autóbusz előtt felbukkanó gyalogos. Az

Az AUTÓ-MOTOR számára  
írta:

MALCOLM CAMPBELL

autós nem sejtethi azt előre és gyanútlanul hajt és egyszerre csak ott áll közvetlenül előtte a gyalogos. Hiába fékez, kicsiny a távolság, balra nem térhet ki az álló villamos vagy autóbusz miatt, jobbra a szembejövő forgalom állja el az útját, szóval reménytelen helyzet adódik. A jó vezető jól ismeri ezt az

esetet és nemcsak lassít, hanem erősen dudál akkor, amikor járda mellett álló járművet előz. A legjobb jól nyitva tartani a szemet a magam részéről mindig fokozott óvatossággal előzőm az álló járművet és különösen arra figyelek, nem-e lép le a gyalogos a járdáról az álló jármű mögött. Igen gyakran az árnyéka is elárulja a még nem látható gyalogost. Természetesen vannak esetek, amikor a gyalogos a haladó villamos előtt szalad át az úttestre és egyszerre ott találja magát a villamossal párhuzamosan haladó autót előtt. Ilyenkor alig van segítség, célszerű tehát villamos előzésekor erősen dudálni és jól kinyitni a szemet már 10–20 méterrel a villamos előtt.

A legnagyobb figyelemmel és óvatossággal hajtunk a villamos- és autóbuzsmegállók táján. A villamosról fel- vagy leszálló gyalogos nem gondol másra, mint minél gyorsabban ki- vagy beszállni és ha lelépett a villamosról, igyekszik minél gyorsabban átvágni az úttesten, ha történetesen az utca másik oldalára törekszik.

## Mire ügyeljünk befordulásnál?

Igen sok karambol történik a következő módon: Az autós a szabályszerűen is lassúbb, mondjuk 30-as tempóban halad az úttesten. Útkeresztezéshez közeledik, ahol a mezelelő jelzés után befordul nagy ívben a mellékcúrára anélkül, hogy hátranézne, vagy legalább a hátrapillantó tükörről megállapítaná, hogy mi van mögötte. Ha történetesen valamivel gyorsabb iramban haladó kocsit van mögötte, úgy annak vezetője gyakran képtelen elkerülni a karambolt és derékban kapja el a látszólag szabályosan beforduló, valójában azonban lelkiismeretlen másik vezető kocsiját.

Ha a karambol megtörtént, úgy rendszerint a következő párbeszéd hangzik el: Az egyes számú vezető azt mondja a kettes számúnak: „Egyedül maga a hibás. Hát nem látta, hogy jeleztem a befordulást és kinyújtottam a karomat vagy átesantam az indexet?” Az egyes számú vezető ugyanis azt képzeli, hogy nem tartozik felelősséggel, mert megadta a jelzést.

Pedig a karambolt egyedül és kizárólag a saját lelkiismeretlensége okozta! Mert senkinek nincsen joga ilyen befordulási manővert elkövetni és behajtani a mellékcúrába, mielőtt meg nem győződött arról, hogy ezzel nem veszélyezteti a többiekét. Ha azt látja a vezető, hogy mögötte olyan gyors iramban halad a másik jármű, hogy képtelen lestopolni, úgy adja meg az előzési jelet és csak akkor forduljon be, ha az már elhaladt mellette. Különösen ügyeljünk a nagyívben való befordulásoknál, amikor nemcsak a mögöttünk haladókra kell figyelemmel lenni, hanem a szembejövőkre is.

## Kié az országút?

Ha minden autós úgy kezelné sorstársait, mint amilyen bánásmódot maga is megkíván, úgy a balesetek száma alaposan csökkenne.

Vannak vezetők, akik azt mondják: „Az országútnak a fele az enyém és erről a jo-

## Autóalkatrészek

beszerzésénél, újat vagy használtat akar venni, nézze meg

## Szedonya telepét

Kresz Géza u. 44 (volt Ügy-nők ucca.)

ahol minden típusu autóhoz új és jó állapotban levő használt alkatrészeket talál.

Vétel x Eladás x Csere

Kérjen díjmentes mutatványszámot az „Autó-Motor” kiadóhivatalától:  
Budapest, V., Tátra-utca 4. szám. Tel. 1-224-07.

gomról nem mondok le, történéjk bármí is. A szembenjövöké az országút másik fele, ott ók az urak, ezen a térfelen én vagyok a császár." Az ilyen vezető nagyot téved. Mert az országút másik fele korántsem az övé, hanem csak annyi helyre tarthat igényt, melyen elfér és ahol folytatja az útját. Az ilyen országúti vaddisznót mindenki ismeri. Szép komótosan halad az úttestnek majdnem a közepén és ha látja, hogy a szembejövö kocsiit egy másik előzni akarja: eszébe sem jut letérni szorosan az úttest baloldalára. Egy tapodtatát sem enged és azzal sem törődik, ha ezzel a magatartásával kellemtelen helyzetbe hozza sorstársait.

### Amikor az utcasarkon felügyelet nélkül áll a kocsi.

Gyakran látni felügyelet nélkül hagyott kocsit pontosan az útkeresztezés sarkán. Alig ismerék ennél nagyobb veszedelemet. Először is gyalogjáró bukkanhat fel előtte, de gyakran karambol történik, ha ellenkező irányból jövő kocsik találkozhatnak ezen a helyen.

Ha valamilyen esoda következtében egy szép napon arra ébrednek, hogy a törvényszéki tárgyaláson én vagyok a bíró, hát gondolkodás nélkül dutyiba küldeném azt az autóst, akinek felügyelet nélkül az utcasarkon hagyott kocsija miatt történt a baleset.

### Az indexekről.

Ha egy szép napon kineveznének a közlekedési miniszterium államtitkárának, úgy első dolgom a különböző nyilas indexek betiltása volna. Szinte érthetetlen, hogy a rendőrség még mindig túri ezeket az apró, alig látható nyilas-tárcsákat, a vörös színű vagy fekete nyilat sokszor már tíz méterrel sem látni, helyesebben találgatni lehet csak, hogy a nyíl jobbra vagy balra, vagy pedig felfelé mutat. Az egyedüli helyes megoldás a legalább tíz hüvelyk (25 centiméter) hosszú és nappal is kivilágított intókar, a legjobb pedig az olyan intókar, melyben a lámpa lüktetve világít, vagy pedig vízszintes helyzetben végez ingaszerű mozgást.

### Vigyázat! Taxi!

A taxisokra különös figyelemmel kell lenni. Ezek a szerencsétlenek állandó versenyben élnek. Sietniök kell, hajszoznok kell a kenyeret. Furakodniok kell a forgalomban és sokszor nagyon kíméletlenek nem törődnek a többiekkel, csak éppen arra vannak figyelemmel, hogy minél gyorsabban érik el céljukat. Ócska batárjaik igen rosszul akcelerálnak, tehát igyekeznek nem veszíteni semmit iramukból: csak akkor stoppolnak, ha elkerülhetetlen. Ha taxi mellett haladunk, vagy taxit előzünk, nyissuk ki a szemünket és ne felejtjük el, hogy éppen a taxisoknak régi rossz szokásuk, hogy jelzés után úgy fordulnak be útkeresztezéseken nagy ívben, hogy egyetlen pillantásra sem méltatják a mögöttük haladókat.

### Ügyeljünk a teherautókra és buszokra!

Minden rokonszenvem az autóbusz és nagyteherautó sofőröké. Egész nap rázattják magukat, kormányuk nehezen jár és ötször kell azt forduláskor körülhajtani. Kupplungjuk csak bekkérűgásokra reagál, érthető, hogy már délelőtt tíz óraor holtfáradtak. Természetes tehát, hogy ezeknek bizonyos előnyt kell juttatni, különösen kint az országúton, ahol a szembejövö, emeletnyi magasságban megrakott Ford a keskeny és bogárhátú országútnak igyekszik a közepén maradni. Az ilyen előtt térjünk le egészen az út baloldalára és nyugodjunk bele, hogy az országút közepét foglalja el. De célszerű is ebbe belenyugodni, mert a nehéz teherautó vagy busz karambol esetén rendszerint „gyöztesen” kerül ki a maga négy-öt tonnánvi súlyával és ha oldalba legyint, úgy rendszerint nem neki történik különösebb baja.

### A fényszórókról.

Igen gyakori baleset-forrás a vakító fényszóró. Minden-napi az olyan országúti haramia, aki nem tompítja le a fé-

nyét, ha szembejövö járművet pillant meg. Különösen az országúti teherautók a ludasok ebben. De vannak, úgynevezett úrvezetők is, akik azonban csak nevük után ítélve urak. Ha velünk szembe vakító reflektorral jármű halad, semmiesetre se igyekezzünk „bosszút állni” és jól bevilágítani a szemébe abban az elképzelésben, hogy talán így szoktatjuk rendre Ilyenkor a szembejövö szintén elvakul és kész a bal- eset. Sokkal okosabb ilyenkor, amennyire csak lehet, kitérni az út baloldalára és ha az iram nem túl gyors, egészen le- állni. Utána nem árt felírni a számát és feljelenteni.

### Hogyan előzünk?

Ha fordulóban találkozunk szembejövö teherautóval, úgy maradjunk szorosan a baloldalon. A nagy teherautót körül- húzni a fordulóban, nagy testi megerőltetést jelent és a te- herkocsi súlya miatt is érthető, ha annak vezetője kénytelen az úttest közepét is használni. Ha teherautót vagy buszt aka- runk előzni, úgy mindig gondoljunk arra, hogy az nagy ter- helése miatt a bogárhátú országúton nem mindig képes tel- jesen letérni a baloldalra, különösen akkor, ha emeletnyi magasan van megrakva és fél a felfordulástól. Az ilyen jár- művet csak akkor előzünk, ha arra intéssel jelt ad és min- dig gondoljunk arra, hogy rossz úton a nehéz teherautó sokszor „megdobja a farát”, tehát illő távolságra előzünk. Más az eset, ha a teherautó vezetője szándékosan nem enged előzni. Ilyenkor semmiesetre sem szabad erőszakosan előzni, hanem ki kell várni az alkalmas pillanatot, eléje kerülni és ha az országút poros, hát rá kell szánni tíz percet és szor- galmasan porolni az orra alá — büntetésül.

### Az országút haramiái.

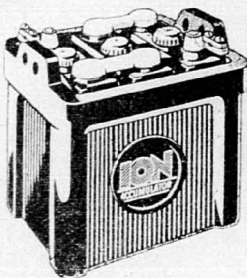
Egyes vezetők sportot csinálnak abból, hogy a hátuk mögött hangzó dudaszóra megadják a jelt, hogy a mögöttük haladó előzjön, de ugyanakkor beletapognak a gázba. Az ilyen vezető megérdemelne, hogy jól elrakják, vagy legalább is elvegyék a vezetői jogosítványát.

Vannak autósok, akik lenézik a motorkerékpárt és nem gondolnak arra, hogy a két- vagy háromkerékű kollégának is éppen olyan jogai vannak, mint az előkelő csukott koesi- nak. Ne feledjük el, hogy a motorkerékpáros az igazi sport- ember, akit különösen rossz úton kell előnyben részesíteni és semmivel sem menthető az az autós, aki gondatlanul előz motorost, vagy éppenséggel előzés közben kiszorítja, neki az árokpartnak.

### Bogárhátú hidak.

A tapasztalt vezető mindig lassít, ha számárhátú hídhöz közeledik, vagy pedig az országútnak olyan nyergéhez ér, melynek tulsó felét be nem látja. Ilyenkor nemcsak lassítani, hanem egyben erősen dudálni is kell, mert sohasem tudhatjuk, hogy ki vagy mi közeledik a számárhát vagy nyereg másik felén. Gondosan tartsuk be a baloldalt és csak akkor adjuk rá ismét a gázt, ha tiszta az út. Ami különben abból a szem- pontból is kifizetődik, hogy nem kapunk rugótörést, ami pedig nem ritka olvankor, ha iramesökentés nélkül akarjuk átugratni a számárhátú hidat.

A balesetek elkerülésének legbiztosabb módja: hideg fej- fel, józanul gondolkodni. Semmit sem kockáztatni és csak ott vágatni, ahol szabad az út. A jó autóst arról lehet felis- merni, hogy ésszel és meggondoltan vezet, a kezdőt arról, hogy örült módra száguld. Le kell kopognom, eddig még nem volt karambolom és még sohasem gázoltam annak ellenére, hogy több mint húsz éve vezetek és országúti teljesítményem megközelíti az 500.000 kilométert. Amellett pedig nem tarto- zom az úgynevezett lassú emberek közé — amit remélem, mindenki elhisz nekem.



**Autó és motorkerék-  
pár accumulatorok.  
Autó dinamók, indító  
motorok, mágnesek  
tekerselése és javi-  
tása. - Fényszórók és  
kereső lámpák.**

**ION** Accumulátor  
és gépüzem

BUDAPEST, VI, Ó UCCA 46. (Jókai u. sarok).  
Telefon: 1-180-11.

Vezérműlncok minden európai és amerikai kocsihoz.  
Teherautóláncok. DUREX dugattyu, dugattyugyűrűk,  
szclepek, tömitések, mindennemű alkatrészek nagy  
raktára

**HUSZÁR GYÖRGY**

autóalkatrész és lánctechnikai szaküzlet

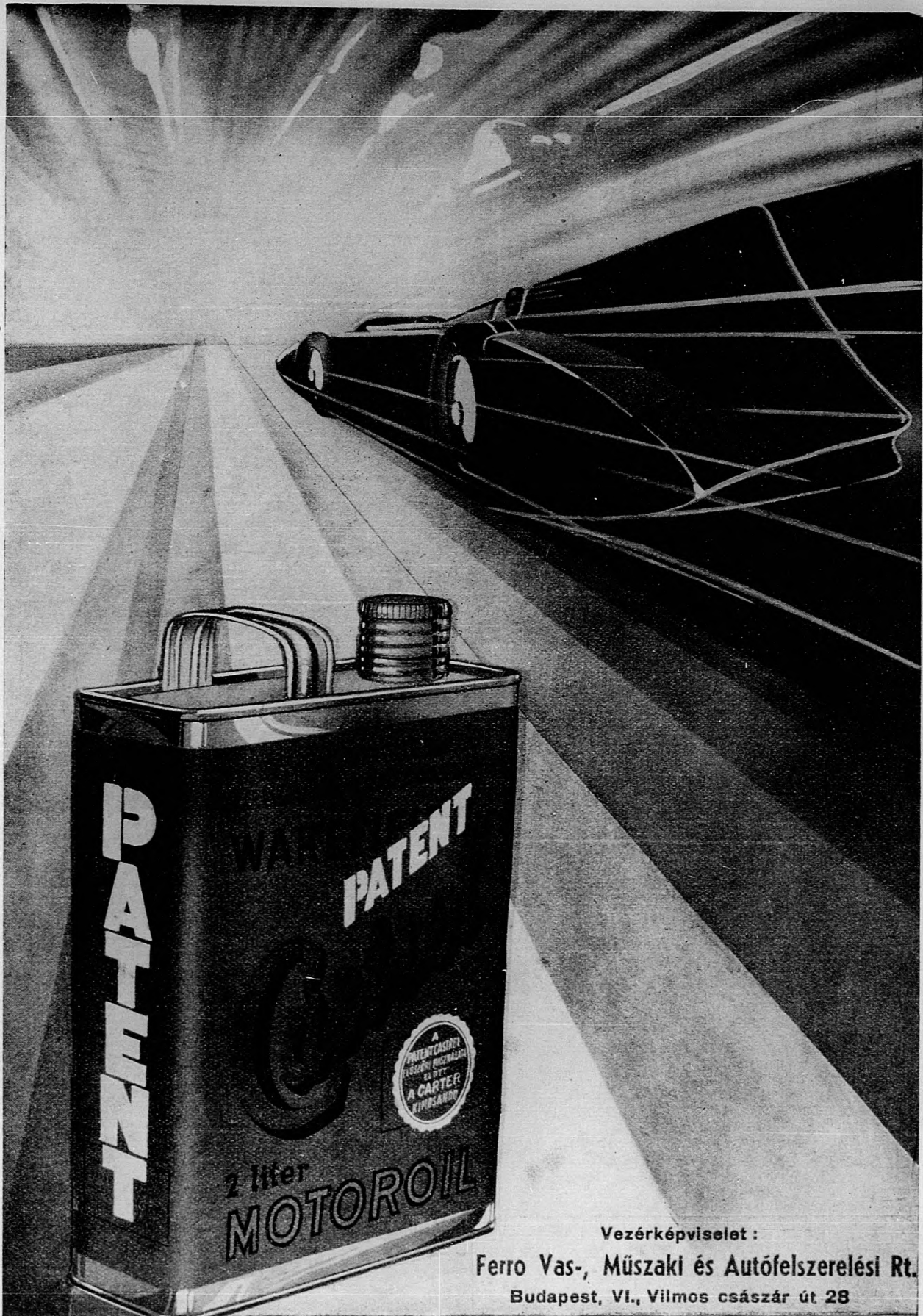
VI, JÓKAI U. 1. (Aradi u. sarok) T. 1-244-11

„CYKLON” vulkanizáló melegfolt vezérképviselőt

„Autó-Motor” szerkesztősége és kiadóhivatala: Budapest, V., Tatra-utca 4.

Telefon: 1-224-07. Postatakarékpénztári csekkszám: 48.438.





Vezérképviselőt :

Ferro Vas-, Műszaki és Autófelszerelési Rt.  
Budapest, VI., Vilmos császár út 28

Az „Autó-Motor fényképei vezetnek!

# HA A KOCSI FARAL?

## Hogyan vezessünk és mire ügyeljünk nedves-sikos uttesten?

Copyright by Auto-Motor 1936

Utánnyomás  
kivonatosa is tilos!

Közel harminc év előtt tanultam meg autót vezetni, sokszáz ezer kilométert hagytam a hátam mögött és a legkülönbözőbb típusú autót volt alkalmam megismerni és vezetni, régen érlelődött meg bennem a meggyőződés: az országúti balesetek majdnem kivétel nélkül a vezetők lelkismeretlenségére, könnyelműségére és tudatlanságára vezethetők vissza. Az autósoknak főleg újdonsültebb kategóriája még mindig nincsen tisztában azzal, hogy amikor a kormány mellé ül, ki kell nyitnia a szemét, figyelemmel kell lennie mindenre és ami a legfontosabb: a nemrég megvásárolt pompás sportmodell nem azért megy szavatoltan 130-as tempót, hogy állandóan a lábdeszkáig tapossa a gázpedált.

### A legveszélyesebb a tükörsima út.

Hiteles statisztikák bizonyítják, hogy a baleseteknek legalább a felét az okozza, hogy a vezető *elveszti uralmát* gépe felett akkor, amikor az *nedves-sikos úton megfarol*. Sajnos, a modern útfelületek nagyrésze, különösen az aszfalt, illetve kátránymakadám nagyon csúszós, érthetetlen, hogy a legtöbb országban még mindig megtűrjük ezt az életveszélyes útépitési rendszert és nem térnek át *csúszásálló* felületekre, mint például a beton, vagy legalább miért nem kötelezik az útépitő vállalatokat arra, hogy aszfaltjukba vagy kátrányukba faralást gátló anyagokat keverjenek. A *legveszélyesebbek az úgynevezett tükörsima utak*, melyeket az autóforgalom fényesre csiszolt és melyek néhány esőcseppre a szó szoros értelmében, *köröscsolyapályává* változnak. Különösen akkor nagy a faralási veszély, amikor az eső nem elég erős, hogy lemosa az útról a port és az *úttest, mondhatni kenőanyaggal van borítva*. Az erős vagy tartós eső megtisztítja az utat, *lemossa a port*, ez az oka annak, hogy félórás eső után korántsem csúszik úgy az aszfalt, mint közvetlenül az eső megindulása után.

A gyakorlott vezető azonnal észreveszi, ha hátsó kerekei csúsznak és jól tudja, hogy *elérkezett a fokozottabb óvatosság pillanata*. A kezdő azonban nem veszi tudomásul, hogy megváltoztak a körülmények, pedig a legfontosabb az, hogy a vezető azonnal *megkülönböztesse a jól tapadó útfelületet a csúszós úttesttől*.

Az átnedvesedett, sima felületű utakat mindig respektussal kell kezelni, betonon azonban nyugodtan tarthatjuk a tempót, hacsak nem volt nagyon poros. Különösen a lejtőkön kell vigyázni és óvatosan haladni, mert nedves úton nem szabad erősen fékezni.

### Meg kell tanulni a farolást parírozni.

A legtöbb vezető még ma is éppen oly könnyelműen halad sikos úton, mint száraz talajon. Az óvatos és gyakorlott vezető — aki talán már „megérette” magát — tempóját mindig összhangba hozza az úttest állapotával. Különösen a fordulókban vigyáz, mert az erős kanyarban, ha ráadásul tempóban vesszük, erős centrifugális erő lép fel és ha a kerekek nem tapadnak kellőképpen, úgy ez a hatalmas erő kisorsolja a kocsit az úttestről.

A farolást meg kell tanulni parírozni. A legjobb orvosság farolás esetén belekormányozni a farolásba, ami annyit jelent, hogy ha a kocsit hátsó kerekei *jobbfelé* farolnak ki, úgy a kormányt *jobbra* fordítjuk, ha *balra* történik a farolás: *balra* kormányzunk, hogy egyenesbe vihezzük a kocsit. A farolásba való „*belekormányzás*” azon-

Az AUTO-MOTOR számára írta:

MALCOLM CAMPBELL

ban *óvatosan* és *gyöngéden* történjék, semmiesetre sem szabad a kormányt átvégni, hanem *érzéssel* kell dolgozni. *Fékezni semmi esetre sem szabad!* Ha észre vesszük, hogy a kocsit megfarol, azonnal *vegyjük le a lábunkat a gázzal* és nehogy kinyomjuk a kupplungot. Megőrizni a hidegvért, ez a fontos és ha nincsen forgalmi akadály előttünk, úgy nem történhetik baleset, hacsak tempónk nem volt túlzott és nem hajtottunk bele vadgalamb módjára a fordulóba. Sajnos, a legtöbb gyakorlatlan autós idegessé válik, ha csúszós útra ér, az első farolásra *belelép a fékbe*: olyan ez, mintha valaki zivatarban lóbalná a feje felett a törös botot, hogy odacsalogassa a vilálmót.

### Gyakorolni kell a farolást.

A farolás parírozását legjobb gyakorolni. Valami széles, erős csúszós és kifizetendő utat kell kikeresni és hirtelen gázadásokkal, fékzésekkel, érelyes kormányfordításokkal *farolást előidézni és azt parírozni*. Kétórás tréning után már nem fogunk félni a csúszástól és megtanuljuk a farolást mindegyik fordítványt. A legmodernebb londoni vezetőkiskolákban külön terepet tartanak fenn erre a célra, aszfaltos „pályát”, melyet glicerines-zappanos keverékkel vagy speciális híg olajjal öntöznek. Aki kijárja ezt a *faroló-iskolát*, annak gyakorlati lesz idegeskedés és baleset nélkül hajtani a legsikósabb és legforgalmasabb úton is.

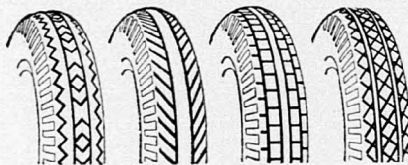
Akárhogy faral is a kocsit, amennyiben nem ütközik akadályba úgy nem fordulhat fel. Legfeljebb *két-szer-három-szer megfordul a tengelye körül* és ha távol tartjuk a fáktojt vagy ároktojt, úgy baj nem történhetik. Ha azonban azt látjuk — nem akarom ezzel az ördögöt a falra festeni —, hogy nem kerülhetjük ki a fákat vagy az árkot és a felfordulás veszélye fenyeget, úgy legyen annyi lelki erőnk, hogy a *gyújtást azonnal kapcsoljuk ki*. Igaz, nehéz elvárni az autótól, hogy az életveszély pillanatában is hideg tervszerűséggel gondolkodjunk, de ne feledjük el, hogyha kikapcsoljuk a gyújtást, úgy felfordulás vagy karambol esetén kocsink nem gyulladhat ki!

### Csúszós úton kezeljük gyöngéden a kormányt.

Azt sem szabad elfelejteni, hogy csúszós úton a kocsit nem reagál annyira a kormányra, mint száraz úttesten. A gyakorlatban ez annyit jelent, hogy *naggyobbat kell fordítani a volánon*, mint száraz úton. Természetesen a kormányunka mindig *gyöngéd* és *óvatos* legyen, semmi hirtelen mozdulat, semmi erőszak. Csúszós úton a kocsit hirtelen kormányfordításra alig reagál és ha kocsink tempója nagy, úgy *akár keresztibe is fordíthatjuk az első kereket anélkül*, hogy kocsink eltérne egyenes útjától. Ha azonban lassan fordítjuk el a kormányt, úgy a kocsit a régi kezes bárány szerepéből nem esőppen ki.

### Miért faral az egyik kocsit erősebben, mint a másik.

Nem minden kocsit faral egyformán, vannak *csúszósra hajlamos* és csúszással szemben *meglehetősen érzéketlen* gépek! Aminek oka azonban csak ritkán rejlik a konstrukcióban, hanem majdnem kivétel nélkül pneumatik, lökhárító és beállítás kérdése. Ha az egyik kerék futófelületé kopottabb, kisebb a légnyomása, vagy talán helytelen a szögbeállítás, úgy ez kirovokálja a farolást. Csúszós úton tehát használjunk *sp futófelületű gumit* és gondosan



Igen lesz simára lefutott pneuja, ha  
**VERES ÉS SENYEI**  
cégnél groovoltatja

Készül kizárólag:

**BPEST, VI., JÓKAI-U. 30**

TELEFON: 1-161-88

Kérjen díjmentes mutatványpéldányt az „Autó-Motor” kiadóhivatalától.  
Budapest, V., Tátra-utca 4. szám.



ügyeljünk arra, hogy a tömlők a helyes légnyomásra legyenek felpumpálva és ami a legfontosabb, mindkét első és mindkét hátsó kerék egyenletesen legyen felpumpálva. Az nem baj, ha a hátsó kerekek a nagyobb terhelés miatt több nyomást kapnak mint az első, a lényeges csak az, hogy az egy tengelyhez tartozó pneuk légnyomása pontosan azonos legyen!

#### A fékbeállítás.

A csúszás szempontjából életbevágó fontosságú a fékek helyes beállítása. Ha az egyik kerék féke jobban fog, mint a másik — és itt az egy tengelyhez tartozó kerekekről van szó —, akkor még száraz úton is megcsúszik a kocsí fékezésnél. Hát még csúszós úton! A jól beállított és jól kiegyenlített fékek tehát elengedhetetlenek csúszós úton és az is fontos, hogy a fékek ne legyenek hajlamosak a blokirozásra. A blokirozó fék — mely a kereket megállítja — kész életveszély csúszós úton. A blokirozást azzal kerülhetjük el, hogy mindig óvatosan fékezzünk és sohasem feledjük el, hogy a blokirozás határán levő fék mindig sokkal jobban fog, mint az álló kerék! Csúszós úton kettőzött óvatossággal használjuk a fékeket és különösen lejtőn ne fékezzünk. Inkább kapcsoljunk vissza harmadikra, esetleg másodikra és hagyjuk motorfékkel legurulni a kocsit olyan tempóban, melyből baj esetén azonnal megállhatunk. Sikos lejtőn hirtelen fékezni egyenlő a biztos megcsúszással, különösen sárban, melyben a kerék igen könnyen megáll és a kocsí rödlí módjára csúszik: leginkább a fák vagy az árok felé.

#### A lökhárítók.

A legtöbb autós nem ismeri a lökhárítók természetrajzát és sejtelme sincsen arról, hogy a jöminőségű és jól beállított lökhárítónak mekkora szerepe van nemcsak a stabilitás, hanem a faralás meggátlása szempontjából is. A tapasztalat azt mutatja, hogy a legtöbb lökhárító: csak volt lökhárító, csak dísz. Mert a kellőképpen be nem állított lökhárító másnak nem nevezhető. Főleg a hátsó lökhárítóknak kell gondot szentelni a csúszás szempontjából, mert ha a hátsó lökhárítók hatástalanok, úgy a kocsí fara aránylag kis tempóban is hevesen „csóvál”, ha a legkisebb ütegyenletlenségre fut. Ezt a megcsúszást kormányunkkal ki lehet ugyan parirozni, mindamellett nagyon fárasztó és idegesítő ez az állandó kormányunka.

#### A hidraulikus lökhárítók.

Kétféle típusú lökhárítót ismerünk, a frikciós és hidraulikus lökhárítót, a szallagos, úgynevezett Snubbers-típus kezd kimenni a divatból. A hidraulikus lökhárító a tökéletesebbik, feltéve, hogy jól van beállítva és dugattyúja, szelepe ép, valamint a kellő szintre van feltöltve a speciális folyadékkal. Ha a hidraulikus lökhárítónak kopott a dugattyúja és szelepe, illetve kis átáramló csővecskéje nincsen rendben, vagy szelepe nem működik jól, úgy a lökhárító csillapító hatása csökken. Ilyenkor legjobb új alkatrészekkel megoldani a kérdést, ideig-óráig azonban úgy segíthetünk magunkon, hogy a normálisnál sürűbb folyadékot, például normális hig teli motorolajat töltünk be a hig folyadék helyett. Legjobb a lökhárítót kikapcsolni és úgy megállapítani, hogy mekkora az ellenállása, ha két karját szét-, illetve összehúzzuk.

#### A dörzstárcás lökhárítók.

A frikciós lökhárítók egyszerűbbek és olcsóbbak. Viszont sokkal gyakoribb beállítást kívánnak. Igen sok olyan gyártmány van forgalomban, melynek fiber- vagy fatárcsái a nedvesség hatása alatt megduzzadnak és a lökhárító beszorul. Ilyenkor megszűnik a rugózás és ha nem vagyunk szerencéssek, úgy lökhárító vagy éppen alvástörés lehet az eredmény. A frikciós lökhárítót tehát gyakran kell állítani és ügyelni arra, nehogy beszoruljon. A frikciós lamellákat nem szabad kenni, hanem csak szárazra törölni, ha szétszedés után ismét összeállítjuk a lökhárítót.

#### A telekcontrol lökhárító.

A legtökéletesebb lökhárítóberendezés az úgynevezett telekcontrol megoldás. Hidraulikus úton, vagy egyszerű bouden-huzallal a szerelékjéről állíthatjuk a lökhárítót, rossz úton lazítjuk, jó úton fokozzuk a dörzshatást. Forduló előtt meghúzzuk a lökhárítót: kocsink úgy fekszik a kanyarban, mint valami versenykocsí, az egyenesben lazítunk és alvázunk szép puhán és kényelmesen rugózik. Kicsit drága ez a berendezés, de megéri a pénzt különösen csúszós úton, amikor a telekcontrol segítségével a legtökéletesebben állíthatjuk be a lökhárítót és ezzel csökkenthetjük a faralási veszélyt.

#### A pneukról.

A magam részéről sokkal jobban szeretem a jól felpumpált, kemény pneukat, mint puhán járni. Természetesen szabályt felállítani a helyes légnyomásra nem lehet: ez függ a gumik méretétől és a terheléstől. A legjobb pontosan követni a gumigyárosok által összeállított légnyomástáblázatok ad-

# Englebert

## PNEUMATIKGYÁR

### 1936. évi ujdonsága!

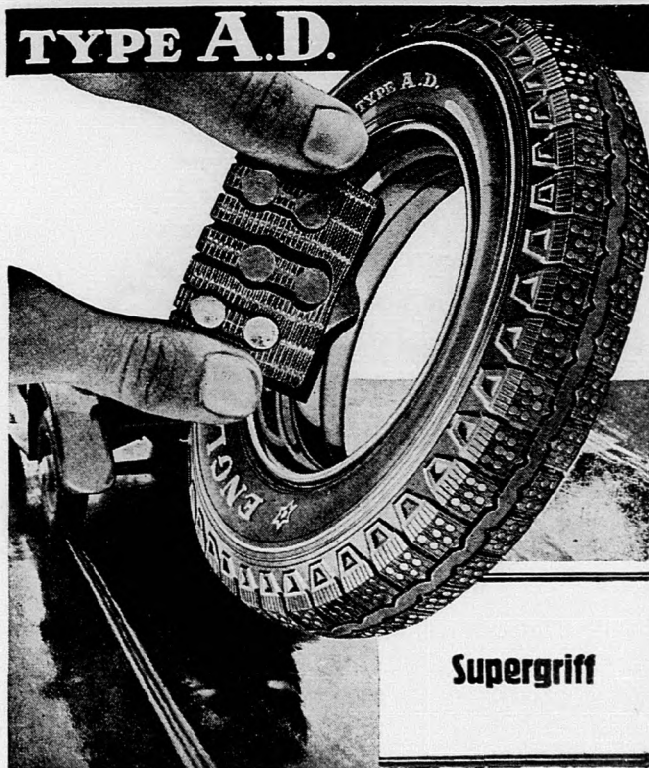
Ezzel a típussal nyerte Chiron a belga GP-t. 156,8 km/óra.



Magyarországi eladási telep:

## RÓNA GYÖRGY

Hold ucca 25. Telefon: 1-254-73.



Az „Autó-Motor“ illusztrált versenytudósításai vezetnek!

tait és előírásait. Azt azonban tartjuk mindig szem előtt, hogy a hátsó kerekekre nagyobb terhelés hat, tehát a *hátsó kerekeket erősebben kell felpumpálni, mint az elsőket*. Nagyon fontos, hogy a közös tengelyhez tartozó gumik *egyenletesen* legyenek felpumpálva. Gyakran észleljük azt, hogy a kocsit egyirányban „húzó”, azaz igyekszik letérni az egyenes vonalról. Ilyenkor az esetek 80%-ában a hibát abban leljük meg, hogy *az egyik gumi puhább mint a másik* és a kocsit a levegőt részben elveszített gumi irányában húz.

Sokan szeretnek túlpuha első kerekekkel haladni. Valóban kényelmesebb és jobb ilyenkor a rugózás, kevesebb a rázás, viszont *nehézé válik a kormányzás* és főleg *síkos úton* sokkal erősebben *jaralunk*. Nem beszélve arról, hogy a puha gumi sokkal erősebben kopik és kilométerteljesítménye néha a normális fele alá süllyed, amellet sokkal nagyobb a vászon-törés és a vele kapcsolatos úgynevezett durchdefekt valószínűsége.

## A gumik futófelülete ép legyen.

Hamis takarékoság a gumit addig használni, amíg futófelülete teljesen elkopott és a gumi felülete síma lett. Ilyen gumival *életveszélyes síkos úton járni*, mert a síma gumi erősen csúszik. Főleg arra ügyeljünk, hogy hátsó kerekeink — elsőkerék meghajtásnál ellenkezőleg az első kerekek — futófelülete ép legyen. Ha simára kopottak és nem akarunk újakat beszerezni, úgy legalább *vakumizáltassunk új futófelületet*, vagy pedig a ma már az egész világon elérhető marókészülékkel marassunk guminkba a menetiránnyal derékszögben *rovátkákat vagy rajzolatot*.

## Síkos úton növekszik a féktávolság.

Mindig gondoljunk arra, hogy síkos úton a féktávolság erősen megnövekszik, tehát kettőzött óvatosság indokolt. Ha száraz időben érvényes a szabály: *inkább a gázpedálra építünk, mint a fékekre* — úgy síkos úton kettős a jelentősége!

Nemrég kipróbálásra kaptam meg az X gyár egyik új modelljét és történetesen nedves időben hajtottam ki Birmingham mellett a nyílt országútra. Ugy éreztem magamat ezen a közel ezer font értékű, a technika minden csodájával felszerelt és hipermodern-áramvonalazott autósodán, mint a

csalóagny a pincében. *Lehetetlen volt a kocsit egyenesben tartani*, arra ment, amerre neki esett jól, körülbelül azt a szerepet töltöttem be a kormány mellett, mint a kaubojlegény a be nem tört vadparipán — ahogyan azt a mozikban mutogatják. Természetesen leálltam és mindent megvizsgáltam. Néhányperces vizsgálat után kiderült, hogy az első kerekek nem voltak vonalban, helyesebben a bal első kerék *egy kicsit kifelé „nézett”*. A beállítási hiba alig volt több egy-két milliméternél, mégis egészen felborította a kocsit stabilitását. Telefon a gyárba, tíz perc múlva a helyszínen volt a szervizkocsi a *spurtmérővel* és öt percel később már eleresztett kormányval vágathattam Coventry felé nyhe 120-as tempóban. Tanulságos volt ez az eset és ha az autós azt észleli, hogy kocsija minden látható ok nélkül kezd „öfneji” lenni, akkor azonnal be a műhelybe és *megvizsgálja a kerekek beállítását!*

## A sztíringdemperről.

Sokan alkalmazzák a motorkerékpárról az autóra átrándult sztíringdempert. A magam részéről *nem vagyok híve ennek a berendezésnek*, melynek az a célja, hogy az első kerekek szitálását, az úgynevezett simmit kiűzőbőlje ki. Ha a kocsit simmizik, úgy ennek oka van, vagy kerékbeállítás, vagy kormányhiba. *A hibát ki kell vizsgóbölni*, mert száraz úton kellemetlen, síkos úton veszélyes. Nem sztíringdempert kell szerelni, mely a kormányzást nehezíti meg, hanem *tüneti kezelést* helyett a betegség *gyökerét* kell felkutatni és *gyógyítani*.

Nedves úton kétszeres jelentőségű a magam által kreált arany szabály: *Minden vezetében lássál kezdőd és sohasé bizál benne. Más szóval gondoljunk mindig arra, hogy annak a kék kabrioletnek, vagy annak a sárga kompresszoros sportkocsinak a vezetője ott előttd vagy melletted nem fogja azt csinálni, ami észszerű, hanem ellenkezőleg: számárságot csinál*. Legyünk tehát mindig készen arra, hogy mások ügytelensége kellemetlen helyzetbe sodorhat bennünket. Ha meg készen állunk, nyitva a szemünk, hideg a fejnünk: még a legsíkósabb és legcsúszósabb úton sem érhet bennünket baleset.

## AZ OLVASÓHOZ

Az automobil, az autóvezetés és az autó karbantartásának szaz titka és ezer fogása csak azok előtt ismeretes, akik ki-járták az úgynevezett magasiskolát, akik sok évi gyakorlat-tal és részben saját kárukon okulva barátokoztak meg korunk nagy csodájával: az automobilal. Az új autósok legnagyobb része azonban idegent lát az autójában, ismeretlen előtte mindaz, aminek tudása nemcsak a zökkenő nélküli, megbízható üzemhez szükséges, hanem igen gyakran súlyos balesetek elhárításában is nagy szerepet kap.

Vezérfonalra, a karosszéria oldalzsebében elférő vademe-kurna van szükség, melyet baj esetén segítségül lehet hívni, melytől tanácsot lehet kérni, mely elmondja mindazt, aminek tudása elengedhetetlenül szükséges, mely felvertezi az új autóst mindazzal, amire nemcsak kint a szabad országúton lehet szüksége, hanem akkor is, ha a kocsit karbantartásáról javításáról van szó.

Az Auto-Motor, mely hivatásául tüzte ki magának azt, hogy könnyen érthető és gyakorlati szakeikkeivel az általános motorkultúrát emelje: kezébe adja az új autósoknak ezt a vezérfonalat, és minden új autósnak díjmentesen küldi el ezt a füzetet, hogy több legyen a megelégedett autóulajdonos, minél kevesebb az üzemzavar és baleset.

Az Auto-Motor szerkesztősége anyagi áldozatot nem kímélve a világ első autósát az abszolút automobil-világrekord tulajdonosát, Sir Malcolm Cambell szólaltatja meg, hogy az arra leghivatottabb vezesse be a magyar autósokat a vezetés és az elemi műszaki ismeretek tudományába.

Meggyőződésünk, hogy Ön, kedves Új Autós haszonnal fogja forgatni ezt a füzetet, gyarapítani vele tudását, megismeri mindazt, amire olyan kíváncsi és ezzel egyvel több szakavatott, ismeretekkel rendelkező, sportszerűen gondolkodó automobilistával szaporodik a ma sajnos még kicsiny autós-család.

Amidőn arra kérjük az olvasót, hogy ezt a füzetet ne csak fergassa, hanem tanulja és szíveleje meg egyúttal a benne foglaltakat; annak a reményünknek adunk kifejezést, hogy Campbell-kiadványunkkal szolgálatot tettünk a magyar automobilizmusnak.

Az Auto-Motor szerkesztősége,

# Campbell

legjobb tanácsai sem segítenek Önön

ha rossz minőségű alkatrészeket  
vagy felszerelési cikkeket használ

csak

tökéletes minőséget árusít  
a l k a t r é s z e k b e n  
felszerelési cikkekben  
pneumatikokban a



## Motor- és Autókellék Rt.

Budapest, VI., Jókai ucca 11

Kérjen díjmentes mutatványpéldányt az „Auto-Motor” kiadóhivatalától.  
Budapest, V., Tátra-utca 4. szám.



# EGY EGÉSZ FILLÉRJÉBE SEM KERÜL



## kilométerenkint kocsijának karbantartása

Egyedül nálunk fizeti a karbantartást a megtett kilométerek szerint új bérletrendszerünk alapján.

### MIT NYUJT EZEN KARBANTARTÁS KERETÉBEN A METROPOL SERVICE ?

#### MOTORJÁNAK

üzembiztonságát a legkorszerűbb felszereléssel (kompressziómérő, vacuum-mérő stb.) vizsgálja és ellenőrzi.

#### KARBURÁTORJÁT

beszabályozza, javítja, üzemanyagfogyasztását méri és csökkenti.

#### GYUJTÓBERENDEZÉSÉNEK

megbízható működését vizsgálja és leglényegesebb részeit: gyújtóteker-cset, kondenzátort, gyújtógyertyát, előgyújtás-szabályozót, megszakítót speciális műszerekkel ellenőrzi és javítja. Fényszóróit beállítja, akkumulátorját karbantartja.

#### HIDRAULIKUS LÖKHÁRÍTÓKAT

melyek a kocsni stabilitása, szóval életbiztonsága szempontjából elsőrendű fontosságúak, — szabályozza, javítja, szükség esetén cseredarabokkal azonnal pótolja.

#### AZ AIVÁZ

fiszitását, magasnyomású kenését, a sebességváltó és differenciál öblítését szimultán berendezéssel végzi.

#### A ZSIRZÁST

a Magyarországon egyedüli „HAMMER POWERGUN“ végzi, mely ütőrendszerével nemcsak mindenhova eljuttatja a zsirt, hanem a fáról kenőanyagot is eltávolítja.

#### KAROSSZÉRIÁK

javitását és polírozását a legkorszerűbb amerikai speciál gépekkel, a leggyorsabban készíti.

#### KISEBB SÉRÜLÉSEKET

kicgyengetéssel, csiszolással, fényezéssel és polírozással 2-3 óra alatt kijavít!

**Autójának gazdaságosságát növeli! — Teljesítményét fokozza! — Élettartamát megkétszerezi! — Üzembiztonságát megsokszorozza!**

Egyszóval pénzt takarít meg Önnek a :

# METROPOL SERVICE!

Budapest, Lehel ucca 25.

# Mit kell tudni az autó karbantartásáról?

## I. rész.

Mikor kormoztassuk ki a motort és mikor kell friss olajjal pótolni a fáradt kenőanyagot?

Copyright by Auto-Motor 1936

Utánnyomás

kivonatolisan is tilos!

Az autósokat két egymástól élesen elhatárolható kategóriába lehet osztani. Az egyik kategória az úgynevezett igazi automobilistákból áll, olyanokból, akik érdeklődést tanúsítanak kocsijuk iránt, szeretik az autójukat és becsületesen karban is tartják. Az igazi automobilista gépét azonnal fel lehet ismerni *gondozott külsejéről és sima üzemmel párosult teljesítőképességéről.*

Tévedések elkerülése céljából: ezt a cikket nem ezek számára írtam, bár azt hiszem, hogy az igazi autós is talál mondanivalóban olyan tippet, melyet felhasználhat, hogy gépéből annak teljesítőképességét maradéktalanul csikarja ki.

### A slendriánok

A másik kategória — sajnos, ez a csoport még mindig népesebb mint az igazi automobilisták kategóriája — azokból áll, akik gépükben *nem látnak mást, mint közlekedési eszközöt.* Ezeket teljesen kielégíti az, ha kocsijuk gurul és üzembiztosan szállítja őket oda, ahol éppen dolguk akad. Ezek azok az emberek, akik nem nagyon törődnek egy-két *horpant sárhányóval* és oda sem fülelnek, ha egyik-másik meglazult alkatrészt fiúlépő csörgésbe-zörgésbe kezd. Őszintén szólva, képtelen vagyok ezeket az embereket megérteni és beleélni magamat mentalitásukba. Az autóban *élő és érző lényt* látok, melyet ugyanolyan féltő gondddal és szeretettel kell kezelni, mint — példának okáért — a lovat. Hiszen a legdrágább telivér is csak akkor szolgálja hiven a gazdáját, ha gondozza, tisztán tartja, eteti: *hogyan várhatják az elhanyagolt autótól, hogy telivérteljesítményt nyújtson?*

Minden igazi autós büszke a kocsijára, akár 4000, akár 20.000 pengő is volt az ára. Büszkéik azonban csak akkor lehetünk kocsinkra, ha az külsőleg és belsőleg ép: kellőképpen karban van tartva.

### A karbantartás csökkenti az üzemköltséget

Az autó gondos karbantartása egyúttal erősen csökkenti az üzemköltséget is. A karbantartás alkalmával ugyanis számtalan olyan apróságra leszünk figyelmesek, melyet egy-két kézmozgással elvégezhetünk vagy elvégeztethetünk, ha azonban elhanyagoljuk, *úgy komoly üzemzavarokká fejlődhetnek,* melyeket csak drága és hosszadalmas javításokkal küszöbölhetünk ki.

A karbantartás maga nem okozhat gondot. Ma már az egész világon vannak műhelyek, melyek mérsékelt évi átlányosságért elvégzik a havi karbantartási munkát, a zsír-áztást, az olajcserét, a beállításokat, a fékek átvizsgálását és szabályozását, az akkumulátor felszavazását, az olajszűrő kicserélését, a rugólapok kenését stb. és ami a legfontosabb, *időben figyelmeztetik* az autó gazdáját, ha gépén valami *komolyabb* javítani való akad.

### Akik vagy hazudnak vagy hülyék

Sokszor a hideg fut végig a hátamon, amikor autósokat hallok gépükről beszélni. Sokszor csak mesélnek és füllenének, de a legszomorúbb az, hogy néha igazat is mondanak, amikor bizonyítják, hogy kocsijukkal ennyi meg ennyi tízezer kilométert tettek meg anélkül, hogy *„hosszányultak volna a szerszámokhoz.”* Az egyik *15.000-et* futott anélkül, hogy akár csavarkulcsot vett volna a kezébe, a másik *20.000-et* anélkül, hogy a motort *kikormoztatta vagy a gertyákat megnézte volna,* a gép szerinte *„mégis éppen olyan jól szalad, mint újkorában.”* A harmadik dicséri a kocsiját, hogy nem fogyaszt olajat és fantasztikus kilométerteljesít-

Az AUTO-MOTOR számára írta:

MALCOLM CAMPBELL

ményeket abszolvál anélkül, hogy olajat cserélne. *„a kocsii mégis jobban fut, mint újkorában.”* Ha a kocsinak nem adjuk meg a szükséges karbantartást és kezelést, úgy nem futhat jobban vagy legalább úgy, mint újkorában, hanem ellenkezőleg, teljesítménye erősen csökken.

### Az elhanyagolt motor sokat „iszik”

Ha hatalmas, komoly erőtartálékkal rendelkező nagy túrakocsiról van szó, úgy talán valóban nem venni észre a teljesítménycsökkenést, mely a gép elhanyagolásának következménye: a felületen autós tehát nem is füllet, amikor kocsijának *nyűzhatóságát* dicséri. Ugyanakkor azonban nem ellenőrzí gépének benzinfogyasztását. Pedig ha mérné, hogy mit *„iszik”* a motor, úgy hamarosan rájönne arra, milyen vaskosat tévedett és hogy a teljesítmény csökken. De nemcsak ez az eredménye annak, hogy elhanyagoljuk a kocsii karbantartását: minden kilométerrel *közelebb jutunk* ahhoz a *komoly és drága javításhoz,* melyet gondos kezelés mellett elkerülhetünk volna.

Ha kiskocsiról van szó, melynek motorja erőtartálékkal alig rendelkezik, úgy a karbantartás és kezelés elhanyagolása már szemmellátható *teljesítménycsökkenéssel* jár. A kocsii sebessége, hegymászképessége, felgyorsulása erősen csökken és a gondtalan autós egyszerre csak arra ébred, hogy gépének egyik másik testvére játszi könnyedséggel előzi meg, ha lábdeszkáig is tapossa a gázpedált és kocsija szuszog azon a lejtőn, ahol nemrég még könnyedén suhant felfelé.

### Az olajcsere és kikormozás

A karbantartás elemi iskolájához tartozik: a szabályszerű időközökben eszközölt *olajcsere* és a motor kikormozása. Hogy milyen időközökben van erre szükség: motorja válogatja, általános szabályt nem állíthatok fel. Néha két ugyanolyan gyártmányú, típusú és évjáratú motor egészen másképpen viselkedik, az egyiknek 3—4000 km-enként van szüksége kormozásra, a másik csak 7000 km körül jelentkezik, hogy gyereünk azzal a hengerfejléghúzással. Itt nem segít más, mint gondosan figyelni a gép teljesítményét. Ha a teljesítménycsökkenés *első jele* mutatkozik, úgy haladéktalanul el kell végeztetni a kormozást.

### A sportmotort gyakrabban kell kikormozni

Az alacsonyabb kompresszióarányú motor *nem kormozódik el olyan gyorsan,* mint a magas kompresszióarányú gép, melyet leginkább sportkocsiban találunk. Helyesebben a koromképződés egyfoma, csak hogy az *elkormozódás hamarabb jelentkezik a magas kompressziójú motornál,* mint alacsonyra komprimált testvérénél. A magyarázat egyszerű.

Az alacsony kompresszióarányú motorban *több helye van a koromnak,* tehát a motor csak akkor kezd kopogni, amikor már igen sok korom rakódott a dugattyú tetejére és a robbanótér falára. A magas kompresszióarányú sportmotornál sokkal kisebb a kompressziótér aránylag kevesebb korom elegendő ahhoz, hogy annyira csökkentsen a robbanótér térfogatát, hogy *öngyújtás és kopogás* lépjen fel.

Miben nyilvánul az elkormozódás? Ha hegyemenében erőltetjük a gépet, vagy síkon teljesen kitaráztatjuk a motort: esilinglest, kopogást hallunk. Ha gépünk hűtőhőmérővel van felszerelve, úgy azonnal megállapíthatjuk, hogy motorunk a szokásosnál jobban melegszik, de mindenképpen feltűnő, hogy a *gép sebessége és hegy-mászképessége csökken.*

## SPEEDOIL

a legkiválóbb felsőolaj

meghosszabbítja

a motor életét

leszökkenti

az üzemanyagfogyasztást

növeli

a motor teljesítőképességét

gátolja

a hengerkopást

Aki félti a kocsiját

SPEEDOIL

Vezérképvislet:

V.. Gyöngyház-u. 4. Telefon: 2-903-82

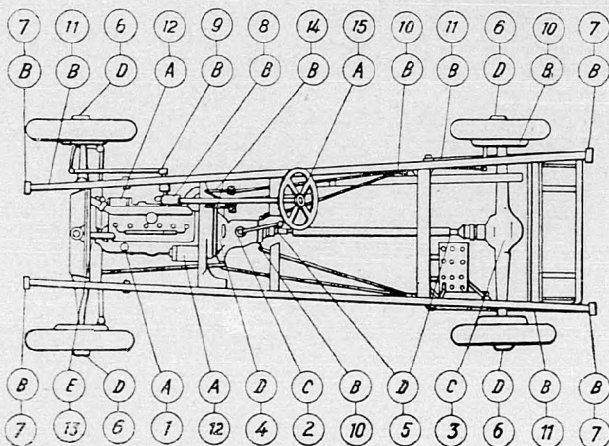
Még ma csatlakozzék az „Autó-Motor“ olvasótáborához!



# Shell kenési táblázat

a világ összes államaiban található Shell Royal Dutch csoport mérnökeinek tapasztalatai alapján összeállítva!

## 1936



### Kenéshelyek megnevezése

1. Motor
2. Sebességváltó
3. Differenciál
4. Kuplungcsapágy
5. Kardáncsuklók
6. Kerékagy
7. Rugócsapok
8. Kormánycsigaház
9. Kormányrudcsuklók
10. Fékrudazatcsuklók
11. Rugólapok
12. Mágnes és indító
13. Vizszivattyú, ventilátor
14. Pedálok
15. Kormánykerék

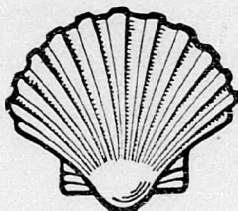
### Alkalmazandó Shell kenőanyag

A	je' zésü kenőhelyeken:	Shell motorolaj ajánlási tábla szerint
B	" "	Shell Motor Grease B.
C	" "	Shell Gear Oil, Shell Retinax, Shell E. P. Spirax, Shell Ambroleum, Shell motorolaj ajánlási tábla szerint
D	" "	Shell Motor Grease D.
E	" "	Shell Motor Grease E.

### Kenőanyag váltása ill. újragenés a következő időközökben eszközendő a felsorolt kenőhelyeken:

5-8000 km. után	2. 3.			
2-2500 "	" "	6.		
1500-2000 "	" "	1.	8.	12. 15.
600 "	" "		4. 5. 7. 9. 10. 11. 13. 14.	
600 "	" "	utántöltendő 2. 3.		

Naponta vizsgálendő az olajsint, szükség szerint utántöltendő 1.



## Shell az ország minden részében!

### SHELL Kőolaj Rt.

## Szelepek, fészkek és vezetékek

A sportmotort *gyakrabban kell kikormozni*, mint a családi batár lóerőinek fészkét. Semmiesetre se várjunk addig, míg a motor „becsenget“ a javítóműhely kapuján. Anélkül, hogy szabály volna: *a sportmotort általában 3000, a túramotort pedig 6-7000 km-enként kell kikormoztatni*, már csak azért is, hogy a szelepeket és a fészkek fészkét is „tisztába rakathassuk.“ A szelepek alá ugyanis könnyen jó adagnyi jut a koromból, ami nemcsak kompresszióvesztést okoz, hanem szelepfészkek és szelep égést is eredményezhet, ami már drágább javítást tesz szükségessé. A *szelephézagot* is illik néha utánaállítani, a legjobb alkalom erre a kikormozáskor adódik, de jól meg lehet vizsgálni a szelepek vezetékét is. Ha a szelepvezetékek kopottak, úgy a motor teljesítménye ugrásszerűen eszik, a kotyogós szelepvezetékeken át ugyanis *hamis levegőt kap a motor*, felborul a karburátor beállítása. Gazdagabb karburátor beállítással ugyan fokozott üzemanyagfogyasztás árán ideig-óráig segíthetünk magunkon, a motor működése azonban nem lesz szabályos és a kezelés csak tüneti, a baj fészkét a karburátor szabályozással nem gyógyítottuk meg.

## A dugattyúk és gyűrűk

A modern, *levehető hengerfejjel* szerelt motornál a kikormozás és a szelepek becsiszolása legfeljebb egy napot vesz igénybe minden szerelési munkával együtt. Ha a hengerfej nem levehető, úgy már nagyobb munkával állunk szemben, viszont az sem megvetendő előny, hogy az egész hengert le kell húzni, úgy a *dugattyúk és gyűrűk állapotát is ellenőrizhetjük*. Igaz viszont, hogy a mai tökéletes kenési rendszereknek és jóminőségű kenőanyagoknak hála: csak igen ritkán találkoznak beégett dugattyúgyűrűkkel és legfeljebb ha szezononként egyszer kell az ilyen vizsgálatot megejteni.

## Az olajcsere

A kikormozásnál legjobban mindjárt az *olajcsere*t is elvégezni, kiengedni a régi, fáradt olajat és friss kenőanyagot betölteni. Nem hangsúlyozhatom eléggé, csakis és kizárólag azt az olajgyártmányt és minőséget (típust) használjuk, melyet a gyár előír. A gyárak érthetően jó olajat irnak elő, a jó olaj pedig drágább, mint a gyengébb minőségű — már mint beszerzési árban. *Üzemben azonban az olcsó olaj a legdrágább* és sokan drágan fizették meg a tandíjat, amikor baráti tanácsra vagy a zsebikre hallgatva, beugrottak az egyébként derék garázmesternek, aki nem győzte eléggé dicsérni az

ügynevezett kommersz hordóolaj utólérhetetlen kvalitásait és szükség esetén hét hamis tanút állított, akik áradozva számoltak be nagyszerű tapasztalataikról.

## Mikor kell olajat cserélni

Nehogy valaki is félreértse, nemcsak minden kormozásnál kell olajat cserélni, a kormozás csak éppen jó alkalom erre. Tapasztalataim alapján szükségesnek tartom *legalább 3000 km-enként cserélni az olajat*. Sokan talán költséges tanácsnak fogják ezt mondani, ezzel szemben az igazság az, hogy ennél jobb tanácsot adni nem lehet.

Az egyes gépek olajfogyasztása egymástól merőben eltűt. Vannak motorok, melyek igen keveset fogyasztanak, vannak, melyek szinte isszák az olajat és volt már olyan kiskocsim, mely 7-800 km-enként elfogyasztotta a maga egy gallon (4,5 liter) olaját. Sok függ a konstrukciótól, a fordulatszámától, az igénybevétel módjától. És az is nagyon sokat nyom a latban, hogy milyen mechanikai állapotban van a motor, mert a *kopott motor sokkal több kenőanyagot igényel, mint a jó állapotban levő*.

Talán paradox módon hangzik, de a feltűnően kis olajfogyasztású motorokban kevésbé bízom, mint a normális olajszomjúságúakban. Különösen a hanyag autós kezében veszélyes az olajban takarékos autó, aki olajcsere helyett egyszerűen mindig feltöltögeti friss olajjal nivóra a motorját és ellefejtí azt, hogy két liter fáradt olaj és két liter friss olaj keveréke nem más, mint négy liter fáradt olaj.

## Mit kell kibírnia az olajnak?

Merülünk csak egy kicsit bele abba a kérdésbe, hogyan is állunk a fáradt olajjal. Az olajnak igen magas üzemi hőmérsékletet kell elviselnie, részben elszesenedik, üledékes anyagok válnak ki belőle és a belekeveredett benzingőzőktől elhigul: *kenőképessége erősen csökken*. Amellett a csapágyakból és surlódó részekből óriási mennyiségű mikroszkopikus nagyságú *fémzemcse* keveredik bele, ami nemcsak csökkenti az olaj kenőképességét, hanem egyúttal kitűnő *csiszolóanyaggá változtatja*. A fáradt olaj tehát nem ken kellőképpen, hanem ráadásul még koptatja is a surlódó részeket. Talán azt fogják mondani, hogy túlzok, amikor azt akarom belevetni a takarékos autós fejébe, hogy a legdrágább olaj is jóval olcsóbb, mint a csapágy és a motoralkatrész, nem beszélve az alkatrészcserehez járuló szerelési munkáról.

# Gellért Garage Service



HYDRAULIKUS EMELŐVEL, LEGMODERNEBB TECHNIKAI FELSZERELÉSSSEL, SZAKMÉRNÖKI VEZETÉS ALATT. — HORGONY UCCA 4. (Erzsébet hid budai oldalán)

Kérjen díjmentes mutatványpéldányt az „Autó-Motor“ kiadóhivatalától.  
Budapest, V., Tátra-utca 4. szám. Telefon: 1-224-07.





# MOTORSZELEPEK

LIBIK ÉS TÁRSA Budapest, VI, Gróf Zichy Jenő ucca 30. Telefon: 1-189-27

# Mit kell tudni az autó karbantartásáról?

## II. rész

Tudnivalók a pneuk kezeléséről, karbantartásáról, a helyes légnyomásról és minden a gumikkal kapcsolatos kérdéssről

Copyright by Auto-Motor 1935

Utánnyomás  
kivonatossan is tilos!

Az olajat bőven fogyasztó motornál kevésbé veszélyes a dolog. Az ilyen motort igen gyakran kell feltölteni olajjal, a majdnem naponként betöltött friss olaj nagy mennyiségénél fogva végeredményben jobb olajat eredményez, fokozza a fáradt olaj kenőképességét, ugyanakkor azonban *nem távolítja el a fém- és piszkoszemcséket*. A feltöltögetéstől függetlenül tehát az ilyen motornál is legalább 3-4000 km-enként cseréljük az olajat.

### A motort olajcsere előtt ki kell öblíteni.

Az olajcsere alkalmával ki kell tisztogatni az olajszitát. Az olajszitán ugyanis rengeteg idegen részecske gyűlik össze, ha ezt el nem távolítjuk, úgy hamarosan belekeveredik a friss olajba és ott vagyunk, ahol az olajcsere előtt. A legjobb a fáradt olaj kiengedése és a szita kitisztítása után olcsó, úgynevezett *öblítő olajjal* feltölteni a motort, néhány percig járattatni, utána kiengedni az utolsó cseppig és csak azután betölteni a friss olajat. Az öblítést *semmi esetre sem szabad petróleummal végezni* — akárhogy is ajánlják egyesek. A petróleumos belső mosás tíz-húsz évvel ezelőtt még megengedhető volt, amikor a cirkulációs olajzás és a mai fordulatszám ismeretlen fogalom volt és az olajat a hajtókarokra szerelt kis kanalak szórták szét. Ha modern nyomásolajzást motort petróleummal öblítünk, úgy a petróleum bekerül a vezetékbe és mivel eltávolítani teljesen nem tudjuk: *felhigítja a mosás után betöltött friss olajat*.

A fáradt olajat legjobb akkor kiengedni, amikor a motor meleg, a magas hőfok következtében a híg fáradt olajnak utolsó cseppje is kifolyik.

Még valamit. Olajcsere után ne ijedjünk meg, ha olajnyomásmérőnk néhány percig nem mutat nyomást. Néhány perc kell ahhoz, amíg az olaj cirkulációba jön, amíg megtölti a vezetékeket és csöveket, a nyomásmérő pedig csak akkor mutat nyomást, amikor az olaj körforgása már tökéletes.

### A pneumatik

A pneumatik — mely az autónak egyik legfontosabb, mondhatni életbevágóan fontos kelléke — ritkán részesül abban a figyelemben és karbantartásban, melyre feltétlenül szüksége van. Pedig a pneut karbantartani és élettartamát ezzel meghosszabbítani nem kizárólag *anyag* vonatkozású kérdés, hanem *életbiztonság* dolga is, mert hiszen igen sok baleset okát kutatva, a végén a hibás és rossz karban levő pneuhoz érkeztünk.

### A meghajtott keréken jobban kopik a gumi.

Régen egyetlen szabályt ismertünk: időközönként cserélni a pneut, a hátsó gumikat az elsőkel felelőre, hogy a *Kopás egyenletes legyen*. Ma: megváltozott a helyzet, jött a négykerékű és a gumik ennek folytán sokkal *egyenletesebben* kopnak, mert a gumit nemcsak a meghajtott erő koptatja, hanem ennél is erősebben a hirtelen és kiadós fékezés. A mai autók gyorsak, kitűnően gyorsulnak, nagy átlagokat futnak, ami csak úgy lehetséges, ha *jól kiharóznak a fékek*. A fékezéskor viszont a surlódásnak csak egy része játszódik le a fékdob és frikciós anyaggal bevont fékpofák között, a surlódás oroszlánrésze a *fékezett kerék gumianyaga és a talaj között lép fel*, ami bizony igen gyorsan fogyasztja a gumit.

Kétségtelen, hogy a meghajtott kerekek jobban koptatják a gumit, célszerű tehát erre figyelemmel lenni és *nem sutba dobni a régi szabályt*.

A gumi karbantartásának két lényeges pontja: a) a he-

Az AUTO-MOTOR számára írta.

MALCOLM CAMPBELL

lyes légnyomás és b) a futófelület és vászon jó állapotának biztosítása.

### A helyes légnyomás.

A helyes légnyomás, a pneuba, illetve tömlőbe pumpált levegő mennyisége a gumi méretétől, a kocsi súlyától és terhelésétől függ. A legjobbak az úgynevezett Schrader-típusú nyomásmérők, melyek egytized atmoszféra pontossággal regisztrálják a tömlőben levő légnyomást.

A légnyomást legalább *hetenként kétszer kell ellenőrizni* és ha levegővesztésünk van, úgy haladéktalanul felpumpálni a gumit. Ha a pneuban sok a levegő, úgy a kocsi *kegyetlenül ráz és az alváz is a megengedettnél erősebben van igénybevéve*, sok rugó- és alváztörés „köszönheti” létrejöttét a kökeményre fúvott guminak. Ha ellenkezőleg, kevés a levegő, úgy a gumi sokkal gyorsabban kopik el, amellet a kocsi *stabilitása*, különösen fordulóban erősen *csökken*.

A gumigyárak légnyomástáblázatai nagyrészt *helytelen* adatokkal szolgálnak, tekintettel arra, hogy a keményre fúvott gumi tovább él és a gumigyárak garanciát, kilométerteljesítmény-szavatosságot adnak, hát saját érdekükben túlzottan magas légnyomást írnak elő. Ebből az következik, hogy különösen akkor, ha kocsinkat nem terheljük túl: *valamivel alacsonyabb légnyomás indokolt*. Különösen arra legyünk figyelmeztetve, hogy az *első kerekeket mindig puhábbra fújjunk, mint a hátsókat*. A hátsó kerekek terhelése nagyobb, érthető tehát, hogy több levegőt is igényelnek.

Nagyon fontos, hogy az egy kerékpárhoz, tehát egy tengelyhez tartozó gumik teljesen *egyenlő nyomásra legyenek felfújva*, ellenkező esetben súlyos stabilitásbeli hibák jelentkeznek, a kocsi könnyen oldalát „húzhat” és főleg fordulókban viselkedik racionálisan módon.

### A futófelület.

A pneuk futófelületét hetenként vizsgáljuk át. Emeljük bakra vagy kocsiemelőre a kocsit és forgassuk lassan körül a kereket. Hegyes szerszámmal, esavarrúzóval vagy árral *piszkáljuk ki a pneu rajzolatába ékelődött kavicsokat és idegen testeket*, ha valahol anyaghiányt tapasztalunk, úgy azt feltétlenül tömjük el az erre a célra kapható lágy és képlékeny gumianyaggal, vagy pedig vigyük szakértő gumijavítóhoz. Igen jók az újabban kapható *gumitöltő masszák*, gittszerű gyúrható nyersgumiból kevert anyagból van szó, mely vízmentesen tömíti el a kövek stb. által okozott sérüléseket.

### A vászon.

Ha nagyobbabású defektet kaptunk és a köpeny vászonig sérült, úgy feltétlenül adjuk javításba és vulkanizáltassuk meg szakértővel. Ha ugyanis luk marad, úgy a nedvesség behatol a köpeny belsejébe és igen hamar *elrothad a vászon kordszövege* és tönkremehet a tömlő is. A legkisebb szögdefekt esetén is vizsgáljuk meg jól a köpenyt és ha a szög nagyobb lukat ütött a köpenyben, ne resteljük a költséget és vigyük gumijavítóhoz, bőven megtérül a kiadás, mert elejét vesszük a további bajoknak.

### Ne járjunk sima gumival.

Erősen kopott gumival ne járjunk. Ha rajzolata simára kopott, úgy erősen *csúszik és a féktávolságunk is lényegesen növekszik*. Legjobb a simára kopott gumit újra *futófelületezni*, de csakis megbízható céggel, mely az új futófelület vulkanizálását a kellő gyakorlattal és gondnal végzi, anél-

## KÖZPONTI

### AUTOMOBIL-ÉSKAROSSZÉRIA ÜZEM

# SERVICE ÁLLOMÁS

## ERDŐS TESTVÉREK

# VI., JÓKAI-UTCA 34.

TELEFON: 1-255-80

**OPEL**  
**BUICK**  
**NASH**  
**PACKARD**

AUTOMOBILOK ÁLLANDÓ. SZAKSZERŰ JAVÍTÁSA

Évente 18-szor jelenik meg az „Auto-Motor“! Télen havonta, szezonzban havonta kétszer!



kül, hogy túlhevítene a köpenyt. Ha nem akarunk új futófelületet rakatni, úgy legjobb új rajzolatot maratni a gumóra. Főleg a nagydimenzójú ballonok „hüsa” olyan vastag, hogy amikor már egészen simára lekopott a futófelület, még mindig elég gumianyag áll rendelkezésre, hogy 3–4 mm mély vajatokat és rovátkákat marathassunk bele a külön erre a célra szolgáló készülék segítségével. Az ilyen gumi még 4–5000 méterre jó, bár kétségtelen, hogy a szög és egyéb defekt valószínűsége nagyobb.

Négy-öt ezer kilométerenként célszerű *leszerelteni a köpenyeket* és megvizsgálni a vásznat. Ha valahol feldörzsölődést látunk, ha belső kopást észlelünk, úgy azonnal javításba kell adni, ha idejében vettük észre a hibát, úgy könnyű a segítség. A gumijavító egyszerűen *manzzettát vulkanizál* a köpeny belső része fölé és ha a munkát jól végezték el, úgy a gumi olyan jó, mint újkorában.

A gumi visszaszerelésénél ne takarékoskodjunk a sikporral, a féderveisszal. A sikpor arra a célra szolgál, hogy a gumit belül kenje és megakadályozza azt, hogy a tömlő hozzáragadjon a köpenyhez. Minél több a sikpor, annál jobb, egyenletesen szórjuk, dörzsöljük be vele a tömlőt és a köpeny belsejét.

#### A tömlőszelepek.

A tömlőszelepek belső rugós részeit félevenként cseréljük ki, mert élettartamuk korlátozott. Kiszárad a vékony kis gumikarika, melyre a szelep hat és a szelep kiengedi a levegő egy részét. A szelepbelsőrészt filléres jószág, a pneu drága, inkább áldozunk filléreket, hogy súlyos ötven és százpengőket takaríthassunk meg. Sokan azt ajánlják, hogyha a szelepbelsőrészt szivárogo, úgy kenjük be egy kis olajjal. Ennél rosszabb tanácsot adni alig lehet, *az olaj ugyanis felduzzasztja a gumit* és hamar tönkreteszi a szelepbelsőrészt, mely még erősebben fog szivárogni. Ha az a gyanunk, hogy hibás a szelepbelsőrészt, úgy haladéktalanul csavarjuk le az újat, az egész munka úgysem tart két percnél tovább.

#### A pótkereket is használni kell.

Sokan estek abba a hibába, hogy a pótkereket csak akkor veszik elő, amikor arra szükség van. A pótkereket sokkal helyesebb szintén bekapcsolni a munkába és időközönként felszerelni, ha a gumi ugyanis hosszú ideig *munka és terhelés nélkül áll*, úgy könnyebben keményszik meg és megy tönkre. Különösen akkor szenved sokat a pótkerék, ha erősen sűti a nap. A fémből készült pótkerékvédők nem sokat segítenek, mert hiszen elzárják a gumitól a levegőt. Sokkal jobbak a

vászonból készült tokok, melyeken át mégis csak átszivárogozik a levegő.

#### A rozsdás kerékabroncs.

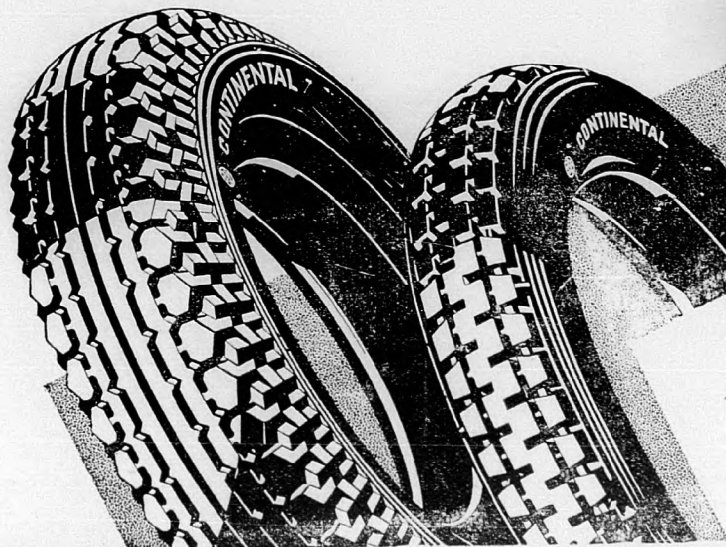
A gumik élettartamát erősen csökkenti a rozsdás kerékabroncs. Mosásnál, vagy sáros-nedves úton beázik a kerék a nedvesség beszivárog a köpeny és a kerékabroncs közti rozsdásodás az eredmény. *A rozsdá pedig hamar megesszi a gumit.* Célszerű tehát éventé kétszer egyszerűen újrafesteni kerékabroncsot valami jó minőségű, rozsdamentes festékkel természetesen előbb ki kell kapartatni a rozsdát, és ne tűrni, hogy a műhelyben vagy garázsban egyszerűen átfessék a rozsdaréteget.

#### A pneu melegedése.

A pneu élettartamát erősen csökkenti a melegedés. Ne minden gumi melegszik egyformán a surlódás következtében és igen sok függ az útfelület anyagától is. Hogy az egyes gumigyártmányok mennyire melegsenek, az függ a gum anyag összetételétől. Minél több a gumiba kevert idege anyag, annál erősebben melegszik a gumi, ami belső surlódásnak az eredménye. A modern áramvonalazott karosszériák igen gyakran teljesen tokozzák a kerekeket. Szemre ígér szép ez a megoldás, nagyobb sebességet is kölcsönöz a kocsinak azáltal, hogy kiküszöböli a szivó hatást keltő légövényeket, az *árát azonban a gumi adja meg.* A tokban levő gumi nem tud úgy hűlni, mintha szabadon járná a levegő ráadásul nyáron a keréktok mintegy kályhaként szerepe legtöbbször fekete színű és a gumi forró lesz akkor is, ha kocsit áll. Különösen *betonos úton haladva* szerettem szomor tapasztalatokat a teljesen tokozottan áramvonalazott kerékekkel, mert nemcsak hamarabb kopik a gumi, hanem igen gyakran úgynevezett *durchdefekt* az eredmény. A forró gum anyaga meglágyul, ellenállóképessége csökken és egyszerűen *csak ronggyá szakad.*

Ha tehát tokozottak a kerekeink és nagyobb tempót al szolválunk hosszabb időn keresztül forró betonon, úgy nem árt időközönként leállni és megnézni, mennyire forrók a gumik. Ha nagyon átmelegedtek — különösen a hátsók — úgy tartsunk egy kis pihenőt és ha *víz van kéznél, hát jó csöljük meg őket.* Forró gumival életveszélyes járni, mert hirtelen beálló *durchdefekt* okozta légvesztés különösen nagyobb méretű ballonguminál főleg fordulóban olyan megfáradást eredményezhet, mely könnyen az árokba terelheti a kocsit.

# Continental



Régi autósok emlékébe  
Új autósok figyelmébe





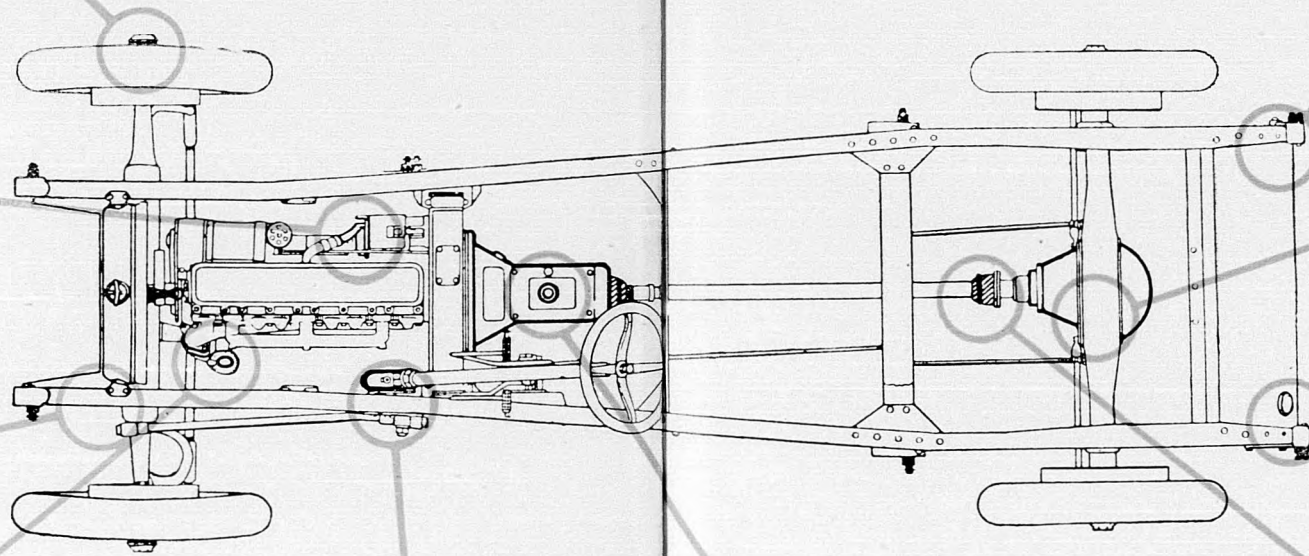
# Fillérekért pengőket takarítunk meg,

ha kocsink minden részét az alanti kenési táblázat szerint látjuk el.



# Mobiloil-Mobilgrease

Nagy service-műhelyek Budapesten és vidéken Mobilgrease-kenési szolgálatot végeznek



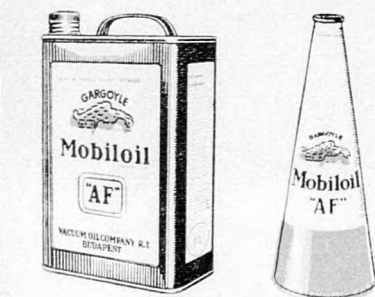
A fékezés melegeinek ellenálló, jól tapadó speciális kenőanyag a **Mobilgrease No. 5.** Használatban tartós, a csapágyak életét meghosszabbítja és nem csurog a fékekbe.



A vízszivattyú kifogástalan kenésére és elcsépeges elleni tömitésre **Mobilgrease No. 6-t** használunk. Ez a speciális zsír rendkívül ellenálló a melegvíz hatásával szemben is, tehát igen kis mennyiség elegendő a helyes kenéshez.



Az olajat tavasszal szintén fel kell frissíteni, hogy a lökhárító jól működjék és ne „dobáljon“ a kocsi. **Gargoyle Shock Absorber Oil** hosszú használatban is kellő folyékonyságú marad.



A motor helyes kenése elsősorban befolyásolja a kocsi teljesítményét. A **Clearsol**-eljárással készült **Mobiloil** tovább tart, jobban ken és nem hagy iszapos és szenes lerakódásokat — egyszóval kíméli a motort. A gondos automobilista nyáron 1500—2000 km-ként cserél olajat és azt naponta a helyes nivóig feltölti.



Nagy nyomásokkal szemben kell helytállnia a kenőanyagoknak, nehogy kopás folytán nagy legyen a kormány holtjátéka. Jól tapad és biztos kenést nyújt a **Mobilgrease No. 2.**

Ami erőt a motorban nyerünk, annak egy részét a sebességváltóban elveszíthetjük helytelen kenés révén. **Mobiloil „C“** v. **„EPX“** (az Ajánlási Tábla szerint) tartós védőréteggel vonja be a fogaskerekeket és a csapágyakat, a fogak közül nem szorul ki, ennek kapcsán a kocsi úgy sik, mint hegyemenetnél jól húz. A gondos automobilista tavasszal friss olajjal tölti fel a sebességváltót és az olajfelszint havonta ellenőrzi.



A csapszegek az út egyenetlenségei miatt ütődnek, sár, por, a garázsban mosóvíz éri őket. Biztos védelmet nyújt a **Mobilgrease No. 2.** jól megtapad a csapszegeken, nem szorul ki, nem mosódik ki. Sokkal ritkábban elegendő adagolni mint autózsírt. Központi alvázkenéshez a motor nyári Mobiloil-fajtáját használjuk.



A sebességváltónál említett okokból szorul a kenésnyújtotta védelemre a differenciálmű is. A modern autóknál elterjedt hypoid-fogaskerekek és csavarhajtások részére állítjuk elő a **Mobiloil „EP“** olajat.

**Gargoyle Felsőkenőolaj** azt a védelmet nyújtja a hengereknek, dugattyúknak és szelepeknek, amelyre azok a benzin lemosó hatása és az égési tér nagy melege miatt rászorulnak; amellyel igen gazdaságos.



A centrifugális erő hatásával szemben **Mobilgrease No. 5.** jól megtapad, a nagy erőt átvivő esuklókat



időelőtti kopás és törés ellen védi és ezeket a kényes gépelemeket külső behatásokkal szemben hatásosan konzerválja. Olajkenésnél **Mobiloil „C“**-t használunk.

# VACUUM OIL COMPANY R.T. BUDAPEST



# It kell tudni az autó karbantartásáról?

## III. rész

### Tudnivalók a gyújtásról, a gyújtási rendszerekről, az olajsluszról és a gyertyákról

Copyright by Auto-Motor 1935

Utánnyomás  
kivonatossan is tilos!

#### Mi támadja meg a gumit?

Az olaj, benzin és petróleum erősen megtámadja a pneuk gumianyagát és ügyelni kell tehát arra, hogy az említtett anyagok ne érintkezzenek kerekeinkkel, és ami könnyen eséses, ha a garázs padlóján *olajfoltcsíkok* alakulnak. Nyilvános garázsokban tisztán tartják a padlót, magárgarázsban azonban — főleg olajesere után, vagy ha karinkból, sebességváltóknkból tömitési hiba folytán szivárogo olaj — könnyen olajos lehet a padló, ami hosszabb idő után gáncja a gumikat és csökkentti annak ellenállóképességét. Kocsimosás után újabban speciális „autómosó“-szerekkel metezik be a karosszériát. Ezeket egyébként igen használó és konzerváló hatású anyagokat azonban *tartsuk távol magunktól*, mert ártalmasak a gumianyagra. A petróleumos ázmosásnál is ügyeljünk arra, hogy a *pneukat ne permezzék le petróleummal*, mely a minden gumin fellelhető apró adékokba és folytonossági hibákba besziváro és puhítja a gumit.

#### Ha gumidefektet kapunk?

Befejezésül: ha gumidefektet kapunk, úgy ne fékezünk, próbáljunk azonnal megállani. Kikapplungozva hagyjuk *zaladni a kocsit*. Ha fékeznénk, úgy könnyen ronggyá szathatnánk a gumit, ha a kocsit szépen simán gurulni hagyjuk, úgy ritkán sérül meg javíthatatlanul a köpeny és tömlő. Nézetesen az úgynevezett *superballonok* igen gyakran retlen defekt után is megérnek a lomtárra. A superballon ilmulhatatlan kényelmet biztosít, simává varázsolja a legszabb utat is, de azért fizetni kell. A superballon vázson gumianyaga a nagyobb rugalmasság elérése céljából *sokkévékonyabb mint a normális ballongumi*, érthető tehát, hogy defektnél, amikor a kerékabroncs a kerékre ható súly zetekztében rongyolja és szakítja a gumit: nem tud ellentenni.

Az angol rendőrség — igen helyesen — már évek óta nőrizi az autósok gumijának állapotát és aki simára kott gumival merészkedik ki az országútra, azonnal lefűlelik. Útota ez a rendszer életben van, azóta a baleseti statisztika lvező változást mutat fel, ami azt igazolja, hogy a simára ott gumi nem való az autóra és hogy nagyon is igazza t annak a bátor reformernek, aki ezt a sokak által anyagi kból erősen kifogásolt tilalmi rendszert ajánlani és beveni merészelte.

#### A gyújtás.

Amilyen életbevágó, annyira megbízható kelléke a monautomobilnak a gyújtás: hála a műszakilag tökéletes mágnes- vagy dinamó-gyújtásnak és gyújtógyertyáknak, így régebben a defektusok nagy része a gyújtásra volt szavezethető, addig ma igen sokszor soktízezer kilométeres m sem produkál olyan üzembart, mely ne volna pillanatalatt kiküszöbölhető, illetve javítható.

#### A gyújtási rendszerek.

Amíg hajdanában a mággyújtás uralkodott, addig már inkább kezdő kiszorult az *akkumulátorgyújtás*, néven *dinamó-gyújtás*. A rendszer között a lényegesen nte nincs különbség, legobb kivételben különböznek, akkumulátor-gyújtás népszerűségét annak köszönheti, hogy szükségtelemné teszi a ön mágnes és külön dinamó szerelését és a *dinamó által*

Az AUTO-MOTOR számára  
írta:

MALCOLM CAMPBELL

*termel áramot használja fel a gyújtógyertyák táplálására*. Amíg a mágnes — mely végeredményben nem más, mint magasfeszültségű dinamó — áramát minden további nélkül felhasználhatjuk a gyertyák táplálására, addig a dinamó áramát *fel kell transzformálni* arra a feszültségre, mely elegendő ahhoz, hogy a gyertyák elektródjai között szikra ugorjék át.

#### Melyik rendszer jobb?

Sajnos, ma még el nem döntött kérdés, hogy vajjon a *mágnes- vagy a dinamó-gyújtás a jobb, megbízhatóbb, üzembiztosabb megoldás*. Mindkettőnek vannak előnyei, de hátrányai is. A mágnes mai kivételében abszolút üzembiztos sokmillió szikrát ad le anélkül, hogy hozzá kellene nyulni, egyedül a *szénkefeket* kell néha megnézni, a csapágyakat ellátni az előírt kenőanyaggal és gondosan ügyelni arra, hogy belső szerkezetéből minden nedvességet távolítsunk. Hátránya — ha ezt egyáltalában hátránynak nevezhetjük — az, hogy mint eléggé komplikált apparátus, *megdrágítja az autót*.

Az akkumulátor-gyújtás előnye az, hogy *felelőlegessé teszi a mágnes*, egészen lassú fordulatszámú! is *intenzív*, kövér, tehát a robbanó gázkeveréket hidegen is maradéktalanul fellobbantó szikrát ad. Hátránya viszont az, hogy akkumulátor-gyújtásnál *kettőzött gondot kell fordítani az akkumulátorra*. Amíg ugyanis mágnes-gyújtásnál az akkumulátor független a gyújtástól és ha a telepünk kimerült, úgy legfeljebb nincsen világításunk, de a motort simán be tudjuk gyújtani kurblival, addig akkumulátor-gyújtásnál *nagyon kényelmetlen a motor beindítása akkor, ha a telep kimerült*, vagy pedig csak igen kevés áramot tartalmaz. A dinamó lassú fordulatonal ugyanis nem termel elegendő áramot ahhoz, hogy a gyertyákat táplálja, a beindításhoz szükséges áramot az akkumulátorból vesszük. Vannak ugyan ma már úgynevezett feszültség szabályozós dinamók, melyekkel akkumulátor nélkül is be tudjuk indítani a motort, ez azonban inkább elméleti, mint gyakorlati megoldás, mert a tapasztalat azt mutatja, hogy ha kimerült a telep, úgy a nem műszerész autós *aligha boldogul a motor életrekellesztésével*.

Jómagam az utóbbi években majdnem kizárólag akkumulátor-gyújtásos autón járok, szerencsére még nem tapasztaltam üzembzavart, igaz ezzel szemben, hogy betartom a gyári utasítás és a jőzan ész szabályát és *minden két héten desztillált vízzel feltöltöttem az akkumulátort* és ha sokat járok reflektorral, úgy havonta — tekintet nélkül arra, hogy mennyi az áram a telepben — árammal is feltöltöttem. Amit autós barátainknak nagyon komolyan ajánlok figyelmükbe.

#### A megszakító.

A gyújtás karbantartásához hozzátartozik a megszakító vizsgálata és beállítása úgy kéthavonként. A megszakító *kenőhelyeit* zsírozni kell és beállítani a megszakító platínacsavarjai közötti hézagot. Ez minden villamos műhely néhány perc alatt elvégezhető, legjobban ha nem is nyulunk hozzá. Mindenesetre nézzünk a műszerész körmére és csak akkor rendeljük meg az új *platínacsavarok* szerelését, ha azok valóban túlságosan érettek, ellenkező esetben reszeltessük érintkező felületüket simára.

Egyeseknek régi, rossz szokásuk, hogy úgy védekeznek a tolvajok ellen, hogy minden hosszabb leálláskor kiszedik az úgynevezett *elosztó pipát*. Nos, minél többet bolygatjuk a megszakítót, annál valószínűbb az üzembzavar, amellel nem felejtjük el, hogy ma már minden tehetőségesebb autótól vajnak ott

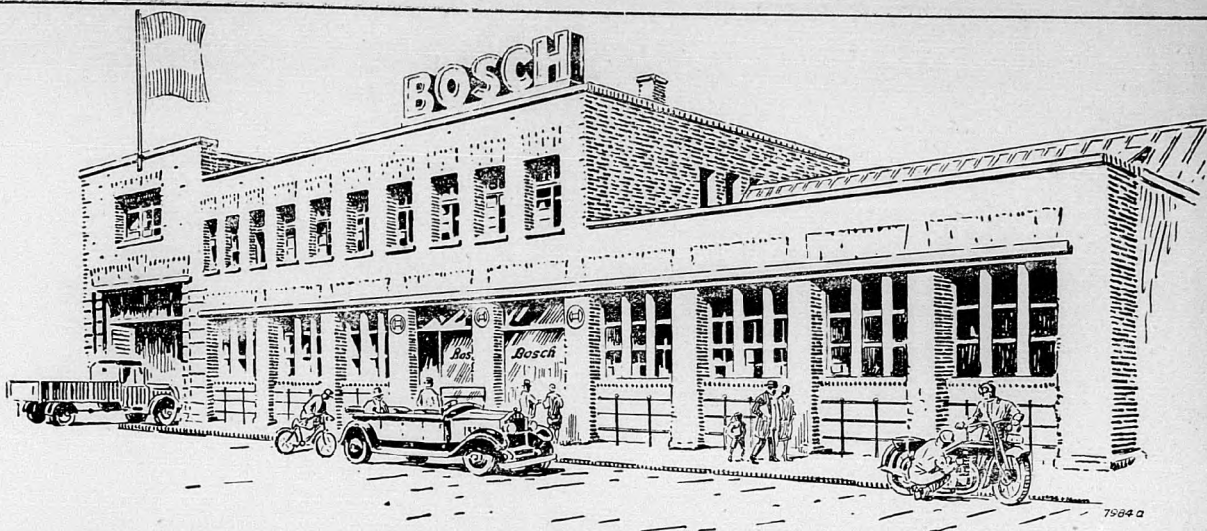
**Licsájer János**  
budapesti autórugógyártó és javítóüzeme  
Budapest, VIII., Thék Endre-utca 14.  
TELEFON: 1-463-51



SPECIALISTA AZ AUTÓRUGÓK GYÁRTÁSÁBAN  
**Mindenféle gyártmányu kocsikhoz készrügókraktáron**

Saját érdekeit védelmezi, aki előfizet az „Autó-Motor“-ra! Előfizetési ára 6 P.

Postatakarékpénztári csekkszám: 48.438.



## Magyarország legnagyobb a gépjárművek elektromos berendezésére specializált szerelő és javító üzeme



### Műhelyrészlet

betekintést ad a legújabb próba- és munkagépek sokféleségébe. Itt régi tapasztalt és begyakorolt magyar műszerészek avatott kezeibe kerül minden készülék.

### Akkumulátortöltő és javító

üzemünk nagy felkészültsége mellett még a téli karbantartás sem okoz torlódást.

### Szerelőcsarnokunk

tágas, télen fűtött helyiségében minden szerelés gyorsan és szakszerű felügyelet mellett készül.

### Raktárrészlet

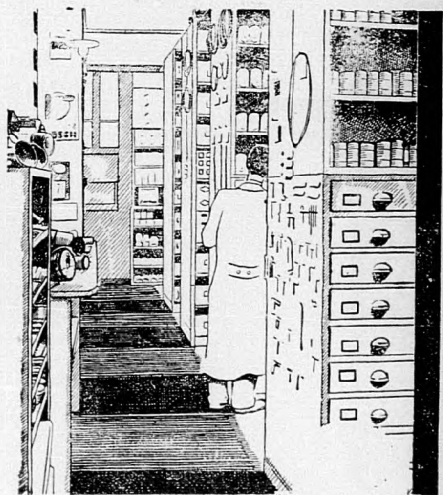
mutja az alkatrészek és felszerelések nagy készletét. Mindenfajta alkatrészszel, bármely elektromos berendezéshez azonnal kiszolgáljuk. Vételkényszer nélkül bemutatjuk újdonságainkat!



# BOSCH RÓBERT

k. f. t.

Budapest, V., Váci ut 22-24. szám  
Telefon: 2-923-38, 2-926-04



**BARTA KÁROLY**

Bosch szolgálat, Budapest, VIII., Vas ucca 16. szám. Telefon: 1-393-73

Az új kocsitípusokat az „Autó-Motor” ismerteti elsőnek, legszakszerűbben!



van a zsebében a megszakítóba való elosztó pipa, ami nem is igényel túlzott befektetést, mert hiszen a kocsik legnagyobb részének gyújtási rendszere ugyanabból a gyárból kerül ki.

### Az előgyújtás automatáról.

A modern autók legnagyobb része automatikus előgyújtás szabályozóval van felszerelve. Ez nem más, mint apró centrifugál regulátor, — akárcsak a gőzgépeken — melynek az a célja, hogy a motor fordulatszámának emelkedésekor fokozza az előgyújtást. A regulátor automata a megszakító, illetve az elosztó alatt van elrejtve, lényeges alkatrésze két vagy három kis súly és ehhez tartozó rugók. Idővel ezek a rugók kilágyulhatnak, amivel megváltozik az előgyújtás beállítása is. Ha tehát azt tapasztaljuk, hogy motorunk fel-felint lusta és ami még jellemzőbb — kipuffogásának hangja keményebbé és tompábbá válik vagy ellenkezőleg, csilingel, úgy vegyük gyanúba a regulátort és azonnal vizsgáltassuk meg szakértővel.

### Két jótanács.

Bár teljes mértékben meg vagyok győződve a gyújtási rendszerek megbízhatóságáról, mégis minden kocsmira *két-két gyújtókereslet* szerettem. Néha elfelejti az ember kikapcsolni a gyújtást és bennt marad a slusszkulcs, néha pedig enélkül is megsérülnek a gyújtótekeres szekundér esévéjének hajszálfinom huzaljai — belső zárlat keletkezik. Ha a kocsi szerelékfalára *tartalék gyújtótekeres* van szerelve, úgy az ember egyszerűen átkapcsolja a három vezetékét és máris vígan haladhat tovább. A gyújtótekeres aránylag olcsó, lelki nyugalmunk érdekében cselekszünk, ha nem fázunk tartaléktekeres beszerzésétől, különösen hosszú túrák alkalmából.

Másik bevált tippem — természetesen akkumulátor-gyújtásnál — a *kis tartalék akkumulátor* vagy legalább *erős szárazelem*. Különbösen hatvontól berendezésnél igazán nem foglal helyet a miniatűr rádióakkumulátor, melyet, ha nagy telepünk *kiszült* vagy *kimerült*, egyszerűen a helyébe kapcsolunk és motorunk azonnal beindul. Ha nem akarunk tartalék akkumulátort cipelni, úgy vegyünk *két-három erős szárazelemet*, — nagyobb fajta botelemek kitűnően felelnek meg — ezekkel is beindíthatjuk telephiba esetén a motort, ha azt az áramkör megfelelő helyébe iktatjuk. Nehező így elmagyarázni azt, hogy *hová kell kapcsolni indításkor a szárazelemet*, annyiféle ugyanis a gyújtási rendszer, a legjobb, ha szervizállomásunk villanymatadorával folytatunk ezirányban kétperces és gyakorlati bemutatással tarkított tárgyalást. A póttelepet vagy szárazelemet természetesen csak beindításhoz használjuk, ha egyszer már beindult a motor, úgy a dinamó elegendő áramot termel és rövid idő alatt fel is tölti — ha nem is tisztességesen — a kimerült telepet.

### A gyertyák.

A gyújtógyertya olyan, mint a hamis fog — bocsánat a furcsa, de felette találó hasonlatért. Amint minden foghíjas szája más és más vendégfog való, éppen úgy más és más fajta gyertya való az egyes motorokba. A legtöbb autónak a gyertya — gyertya és ha gyertyacsere alkalmával nem hibázott rá a megfelelő típusra, úgy mérhetetlenül sok bosszankodással adja meg az árát. Pedig ott vannak a gondos kísérletek eredményeképpen összeállított *ajánlási táblák*, melyekből csak ki kell keresni a motorhoz való gyertyatípust. Mégis sokszor láttam, amint az autós az útszéli garázsban egyszerűen gyertyát kért és nem jelölte meg a gyártmányt és modellt. Sőt — ami a legbosszantóbb — a garázsos el is adta a gyertyát anélkül, hogy tudta volna, hogy az milyen motorba kell.

### Olajslussz vagy öngyulladás?

Ha motorunkba nem megfelelő gyertyát szerelünk, úgy az üzemműködés vagy gyakori olajslusszban, vagy pedig az úgynevezett öngyulladásban nyilvánul meg. A gyertya üzemi hőmérsékletének olyan magasnak kell lennie, hogy körmei annyira felmelegedjenek, hogy a *redjük freccsenő olaj elégjen*, ha hidegebb marad, úgy beáll az *olajzárlat*. Ha viszont a gyertya körmei túlmelegsznek, úgy átizzanak és fellép az *öngyulladás*, ami főleg meredek hegymenetnél vagy forszírozott tempónál sikon jelentkezik és motorunk erőt veszít, majd leáll. A gyárak a gyertyakörmök anyagának, méretezésének változtatásával *különböző hőértékű gyertyákat* hoznak forgalomba, hogy melyik motorhoz melyik a megfelelő hőértékű gyertya, azt az ajánlási tábla mutatja meg.

Ha tehát azt tapasztaljuk, hogy gyakran kapunk *olajslusszt*, úgy ajánlatos valmivel *alacsonyabb hőértékű* gyertyát zserelni. Ha viszont — főleg hegymenetnél — *öngyulladás* ll be, úgy ellenkezőleg, *magasabb hőértékű* gyertya szerzése indokolt. Ne feledjük azonban el, hogy néha nem a gyertya okoz öngyulladást, hanem a dugattyú koronájára vagy robbanótérre rakódott *koromréteg*. Hogy biztosak lehessünk dolgunkban, nézzük meg a gyertyáink belsejét, helyeseb-

ben azt a végét, ahol az elektródok, a körmök vannak. Ha a belső szigetelőanyag fehéres-sápadt színű és a gyertya egészen száraz, úgy a gyertya a *kellő vagy talán éppen túl magas* hőmérsékleten dolgozik. Ha ellenkezőleg, fekete és zsíros, úgy a gyertya üzemi hőmérséklete *alacsony*. Az előbbi esetben valamivel alacsonyabb, az utóbbiban pedig valamivel magasabb hőértékű gyertya szerelése célravezető, ha ugyan nem a túl gazdag karburátor beállítás okozta a gyertya zsirosságát. A legjobb megbízható szakemberhez fordulni és sohasem egyszerűen gyertyát vásárolni, hanem az ajánlási tábla alapján kiválasztott ilyen meg ilyen gyártmányú és ilyen meg ilyen típusú gyertyát.

### A szikraköz.

A pontos és jó gyújtás szempontjából igen fontos a kellő szikraköz betartása. Szikraköznek nevezzük a gyertya középső és külső elektródjai közötti távolságot. Mágnes-gyújtásnál átlagban *0.4—0.5 mm*, a *helyes hézag*, akkumulátor-gyújtásnál valamivel több. Minden egyes szikra átugrása fogyasztja a gyertya anyagát, idővel tehát fogynak a körmök és *növekszik a szikraköz*, ami túlerőlteti a gyújtásberendezést, de üzemműködésre is adhat alkalmat. Célszerű tehát két-havonként kiszerezni a gyertyákat és a szélső — az úgynevezett testelektród — körmök megfelelő görbítésével beállítani a helyes szikraközt. A középső körmöt nehogy görbítsük! Kapni megfelelő mérőlapocokat, melyekkel percek alatt elvégezhetjük a beállítást.

### Évente új gyertyákat.

A gyertyák élettartama nem korlátlan és mivel a gyertyák jó állapotba döntő fontosságú, azt a tanácsot adhatom, hogy *minden tavaszra ajándékozzunk új gyertyaszériát a motorunknak*. A gyertya, ha a szériagyártásnak, ma aránylag olcsó, nem okoz tehát túlzott anyagi megterhelést, ha évente a szükséges négy vagy hat gyertyát megvásároljuk és a régieket a jól kiérdemelt személtárába lökjük.

Ha az ajánlási tábla szerinti típust szétszedhető kivitelben is kapni, úgy részesítsük ezt előnyben a szét nem szedhetővel szemben. A szétszedhető gyertyát ugyanis *könnyű kitesztíteni*, egyszerűen szétcsavarjuk és benzines drótkéfével tisztítjuk meg. A szét nem szedhető kénytelenek vagyunk piszkálgatni, ami nem kellemes és sokszor nem célravezető munka.

Arra a kérdésre, hogy melyik gyertya a jobbik, a porcellán vagy a csillámszigetelésű: egyszerű a válasz. *Mindkettő egyformán jó, ha megbízható gyárból való*. A mai porcellán-szigetelésű gyertyák anyaga tökéletesen ellenáll, szinte törhetetlen, hogy megrepedne, vége már annak az előítéletnek, mely egészen jogtalanul a csillámszigetelésű gyertyát tartotta egyedül jó megoldásnak.

# AUTOMOBILIA

BUDAPEST VI, LISZT FERENC-TÉR 4

TELEFON 10-5-08

TELEFON 25-9-18

## „Solex“ „Técalémit“

KARBURATOR

ZSIROZÁS

## „Técalémit-Adersol“

PNEUMATIK-RECÉZÉS

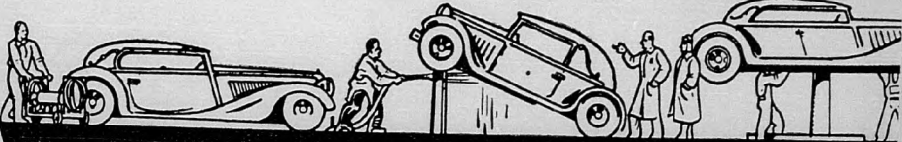
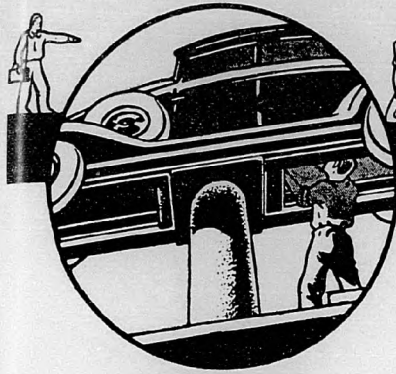
## „V. D. O.“

TACHOMETER

## „India“

PNEUMATIK

Kérjen díjmentes mutatványpéldányt az „Autó-Motor“ kiadóhivatalától.  
Budapest, V., Tátra-utca 4. szám.



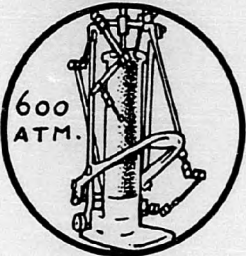
# KARBANTARTÁS ÜZEMBIZTONSÁG AUTÓSERVICE



MOBIL OIL  
MOBIL GREASE



MOBIL OIL  
MOBIL GREASE



600  
ATM.



**Uram,** engedje meg, hogy a JURKÓ ÉS RÓNA cég felajánljon Önnek egy öt  
pengő értékű gratis utalványt. Vegye igénybe és tapasztalni fogja, hogy a  
modern autókabartartási rendszerünk nélkülözhetetlen.

	No. <b>3999</b>	Nagys. Mélt. _____	rés
	<p><b>Karbantartás – Üzembiztonság</b></p> <p>Olcsó évi átalány kocsként P 60. – 2 liter motorürtartalomig</p> <p><b>JURKÓ ÉS RÓNA</b> <b>AUTOSERVICE</b></p> <p>V. VÁCI UT 66. TELEFON: 2-925-78 és 2-913-00. Bejárat a Vág uccából.</p>		

1. A motor és alváz teljes letisztítása magasnyomású, elektromos kompresszor által működtetett, 12 atmoszféra teljesítményű rozsdamentesítő petróleum-szóróval.
2. A kocsis teljes lezsírása és kenése speciális pneumatikus kompresszorral. A régi beragadt piszok teljes eltávolítása, megfelelő helyek fiszítása és a zsiradék pótlása gyakorlott kezelőszemélyzettel.
3. Rugócsomók kenése grafitos olajjal.
4. Karburátor-szabályozás.
5. Szelepek állítása.
6. Gyújtás-állítás ellenőrzése.
7. Fékállítás.
8. A teljes alváz, rugók, csapszeggel kormányserkezet átvizsgálása és ellenőrzés
9. Az elektromos berendezés ellenőrzése.
10. Accumulátor savazás.
11. A meglazult karosszériacsavarok utárhuzása.
12. A rozsdás részek fiszítása, festés

Évi átalány P 60. – 1½ literes hengerűrtartalomig, 2½ literig P 80. –, azon felül pedig P 120. – évi átalányár.

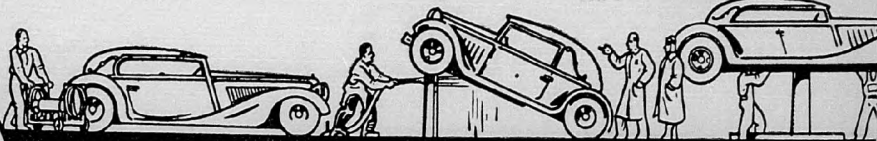
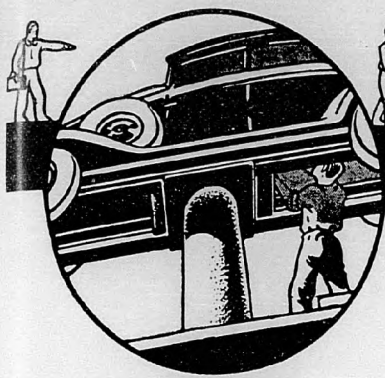
Tegyen egy próbát és tekintse meg a legmodernebb eszközökkel felszerelt üzemünk

## JURKÓ ÉS RÓNA • AUTÓÜZEM

Budapest, V, Váci ut 66. sz. (Bejárat a Vág uccából). Telefon: 2-925-78 és 2-913-00

Autósok! Olvassátok és terjesszétek az „Autó-Motor“-t!





# KARBANTARTÁS ÜZEMBIZTONSÁG AUTÓSERVICE



MOBILOIL  
MOBILGREASE



MOBILOIL  
MOBILGREASE



**Uram,** engedje meg, hogy a JURKÓ ÉS RÓNA cég felajánljon Önnek egy ö  
pengő értékű gratis utalványt. Vegye igénybe és tapasztalni fogja, hogy a  
modern autókabartartási rendszerünk nélkülözhetetlen.

A modern autókabartartáshoz sok eze  
pengő értékű gépi berendezés és felszerel  
szükséges és ezeket a készülékeket semmi  
féle kézi munkaerő nem pótolhatja. Az Ö  
soffőrije bármily ügyes szerelő is legyen, kép  
telen ezen gépeket pótolni és a kézi szer  
számokkal ugyanezt a munkát elvégezni



1. A motor és alváz teljes letisztítása  
magasnyomású, **elektromos kompresszor**  
által működtetett, **12 atmoszféra** teljesítményű  
rozsdamentesítő petróleum-szóróval.

2. A **kocsi teljes lezsírása és kenése**  
speciális **pneumatikus kompresszorral**. A  
régiberegadt piszok teljes eltávolítása, meg-  
felelő helyek tisztítása és a zsiradék pótlása  
gyakorlott kezelőszeméllyel.

3. Rugócsomók kenése **grafitos olajjal**.

4. **Karburátor-szabályozás**.

5. **Szelepek állítása**.

6. **Gyújtás-állítás ellenőrzése**.

7. **Fékállítás**.

8. A teljes alváz, rugók, csapszegl  
kormányszerkezet átvizsgálása és ellenőrzés

9. Az **elektromos berendezés ellenő**  
zése.

10. **Accumulátor savazás**.

11. A **meglazult karosszériacsavarok után**  
huzása.

12. A **rozsdás részek tisztítása, festés**

Évi átalány P 60.— 1½ literes hengerűrtartalomig, 2½  
literig P 80.—, azon felül pedig P 120.— évi átalányár.

Tegyen egy próbát és tekintse meg a legmodernebb eszközökkel felszerelt üzemenk

## JURKÓ ÉS RÓNA • AUTÓÜZEM

Budapest, V, Váci ut 66. sz. (Bejárat a Vág uccából). Telefon: 2-925-78 és 2-913-0

Autósok! Olvassátok és terjesszék az „Autó-Motor“-t!

# A Királyi Magyar Automobil Club

## rövid tájékoztatója az automobilon vagy motorkerék-páron való külföldi utazáshoz szükséges okmányokról

A külföldre utazó automobilistának vagy motorkerék-párosnak 1. személyi okmánnyal, azaz *útlevél*el, 2. nemzetközi közrendészeti okmányokkal, azaz a *nemzetközi forgalmi engedély* és a *nemzetközi vezetői engedély*vel, 3. szabad vámhatárátlépési igazolvánnyal, azaz *triptyque*-kel, vagy *carnet-füzettel*, vagy *rövid határátlépési jeggyel* kell rendelkeznie. Ezen okmányok beszerzési módja a következő:

1. Az útlevelet a M. kir. Államrendőrség budapesti Főkapitányságának Utlevélosztálya (Budapest, V., Vigyázó Ferenc uca) állítja ki, vagy hosszabbítja meg. Magyar állampolgárok vízum nélkül a következő országokba utazhatnak: Ausztria, Japán, Németország, Olaszország, Portugália, Svájc, Uruguay.

2. A nemzetközi forgalmi engedély és a nemzetközi vezetői engedély a magyar forgalmi engedélynek és a magyar vezetői igazolványnak nemzetközi alakjai, amelyek nélkül általában külföldön gépjárművel közlekedni nem lehet.

A Királyi Magyar Automobil Club turisztikai osztályánál (Budapest, IV., Apponyi tér 1., MOKTAR bankhelyiség) benyújtandó a gépjármű magyar forgalmi engedélye, a vezető magyar hajtási jogosítványa, melyben a 3 évenként kötelező orvosi vizsga hatósági pecséttel igazolva van, és a vezető egy fényképe, melyeknek alapján a Királyi Magyar Automobil Club 24 óra alatt kiállítja a nemzetközi forgalmi és vezetői engedélyeket. A benyújtás alkalmából kérdőív tölten-dő ki, az ellenérték egyidejű befizetése mellett. A nemzetközi igazolványok ára automobil részére 10—10 pengő, motorkerékpár részére 5—5 pengő. Érvényességük a *kiállítás napjától* számított egy év.

Ugyanekkor beszerzendő a gépkocsi részére az államjelző H tábla, amely külföldön kötelező és mely automobil részére 5 pengő, motorkerékpár részére pedig 2 pengőbe kerül.

3. A nemzetközi forgalmi engedély és nemzetközi vezetői igazolványok beszerzésével azonban csak a nemzetközi közrendészeti előírásoknak tettünk eleget, szükséges még a szabad vámhatárátlépési igazolvány kiváltása is.

Sürgős utazás esetén Ausztriába és Csehországba a nemzetközi közrendészeti okmányok birtokában ügyvezetett *rövid határátlépési igazolvány* alapján is be lehet lépni. Imelyek az osztrák vagy cseh határon váltandók, 5 Schilling vagy 30 csehkorona ellenében és egyszeri be- és kilépésre és *10 napi tartózkodásra* jogosítanak az illető országban.

Ezekkel azonos rövid lejáratú és olcsó triptyqueket a K. M. A. C. is kiad tagjainak.

Ezen sürgős esetektől eltekintve, huzamosabb tartózkodás, vagy többszöri utazás esetén azonban *feltétlenül előnyösebb és gazdaságosabb a triptyque kiváltása*, amely a kiállítás napjától számított egy évig érvényes és tetszészerinti beutazásra és tartózkodásra ad módot.

A Királyi Magyar Automobil Club állítja ki a triptyquet, amely egy országra szóló szabad vámhatárátlépési igazolvány, valamint a carnet-füzetet, amely az Elismert Automobil Clubok Nemzetközi szövetségébe tartozó, jelenleg állam területére szóló Európa és a tengerentúli államok nagy része). E célból nyújtandó a gépkocsi forgalmi engedélye és a tag és adott esetben — egy kezes alá írt ú. n. vámbiztosítási nyilatkozat, amelyben a külföldre utazó kötelezi magát, hogy az okmány érvényességének határidején belül gépjárművét Magyarországra

## Hogyan szerezzük be az okmányokat?

viSSzahozza. A Királyi Magyar Automobil Club ugyanis a szerződéses viszonyban levő 40 állammal szemben szavatosságot vállal azirányban, hogy a carnet-füzet, vagy triptyque fedezete alatt külföldre kilépő gépjármű Magyarországi területére visszalép, amennyiben pedig ez nem történne meg, a vámoSSzeg esedékessége esetén a Királyi Magyar Automobil Club felelős. Hogy az érdekelteket megkíméljük az okmány kiváltása alkalmából a külföldi vámilletékeknek megfelelő magas óvadék letételétől, a vámszavatosságot clubunk szerződéses biztosító intézeténél viszontbiztosítván, az érdekeltek által aláírt vámbiztosítási nyilatkozatok rövid és kedvező eljárását alkalmazzuk. A mérsékelt vámbiztosítási díj az érintett országok vámtételeihez igazodik, a kocsi súlya szerint.

Ha a külföldre utazó három országot érint, úgy gazdaságosabb és vámkezelés szempontjából előnyösebb a carnet-füzet kiváltása, amelynek ára három országba szóló triptyque árának felel meg.

A triptyque és a carnet-füzet érvényessége általában a kiállítás napjától számított egy év.

A határátlépési vámokmányok áraiból a Királyi Magyar Automobil Club tagjainak 50% kedvezményt nyújt.

A triptyque kezelése: A triptyque 3 szelvényből áll. Az I. számú szelvényt a beléptető vámhivatal fejti le. A II. és III. szelvények a fél birtokában maradnak lejáratig. A mindenkori be- és kilépések előjegyzése a II. szelvény hát-lapján történik. A végleges kilépéskor a III. szelvényt a fél visszakapja, a II. szelvény a vámhivatalnál marad. Egyébként a lejárát után a II. és III. szelvényeket kell a K. M. A. C.-nak visszaadni.

A carnet-füzet kezelése: Be- és kilépési szelvényekből (entée, sortie) álló egybekötött füzet. A beléptető vámhivatal az „entrée”, a kiléptető a „sortie” harántszelvényeket fejti le. Ugyanakkor a *nem lefejtető baloldali* harántszelvényeken lebélyegzi és láttamozza a be- és kilépést. A *kilépési „sortie” rovat láttamozása okvetlenül fontos!*

A külföldre utazó gépjárműtulajdosok figyelmét felhívjuk arra, hogy az összes határátlépéseknek a vámokmányokon történő előjegyzését ellenőrizzék, nehogy utólagos igazolás szükséges, ami mindig költséges és sok utánjárással jár. A határátlépési okmányok a lejárát napján a Királyi Magyar Automobil Clubnak beszolgáltatandók! Csak ezen beszolgáltatás által mentesül a tulajdonos az okmány kiállítására alkalmából vállalt vámszavatossága alól.

A Királyi Magyar Automobil Club készséggel áll az érdekeltek rendelkezésére, hogy bel- és külföldi útvonalak összeállításában segítségére legyen, utálpottértségei és állandó nyilvántartása alapján mindenkor megbízható tájékoztatást ad a külföldi utak állapotáról. Térképek és kilométerizált útvonalösszeállítások a clubtagok rendelkezésére állanak. A „carte de présentation” (fényképes clubközi igazolvány, melyet a K. M. A. C. ad ki) birtokosai úgy belföldön, mint külföldön élvezik mindazokat az előnyöket, amelyeket a Királyi Magyar Automobil Clubbal karöltve működő összes külföldi automobil club sok millió tagot számláló nemzetközi szövetsége, az „Association Internationale des Automobile Clubs Reconnus” világszervezete után csaknem valamennyi külföldi államban tagjainak nyújt.

## Külföldre utazók!

Mindenben segít, tájékoztat, utba-igazit, utmutatásokkal szolgál a

## KIRÁLYI MAGYAR AUTOMOBIL CLUB

az Association Internationale des Automobile Clubs Reconnus, Paris, a Fédération Internationale des Clubs Motorcyclistes, London, az Union Internationale du Yachting Automobile, Bruxelles, a Conseil Central du Tourisme International, Paris, stb. tagja.

BUDAPEST, IV., APPONYI-TÉR 1.  
TELEFON: 1-861-06 UTASFORGALMI OSZTÁLY: 1-868-48

Vegye igénybe a Királyi Magyar Automobil Club turisztikai nemzetközi okmány-, térképészeti-, utforgalmi (díjmentes kilométerizált útvonal-összeállítások), jogügyi-, idegenforgalmi- és vadászati osztályait.

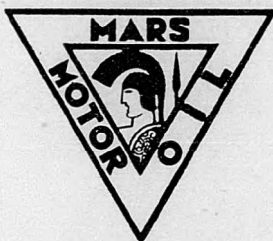
Kérjen díjmentes mutatópéldányt az „Autó-Motor” kiadóhivatalától.  
Budapest, V., Tátra-utca 4. szám.



lában 10—20%-ig terjedő kedvezményt élveznek. A szálloda- és garage-jegyzék titkárságunkban rendelkezésre áll.

A Királyi Magyar Autmobil Club láthatóan viselhető jelvényei: a gomblyukjelvény, hűtőjelvény, automobil- vagy motorkerékpár-plakett, zászló stb. viselése útján tagjaink külsőleg is igazolják a több mint 40 országban fennálló

nemzeti Automobil Clubok és ezek sok ezer társclubjához a KMAC útján való sportösszetartozásukat és így adott esetekben igénybe vehetik a viszonyosság alapján a hosszú évtizedek óta ápolt és fejlesztett sport- és clubegyüttérzés nyújtotta előnyöket.



# MARS LOWCARBON

olaj  
szén- és  
korommentes



Mindennemű

**Benzolkeverékek**

# GHILLÁNY

I., Corvin tér 5. (Fő ucca). Telefon: 1-570-16

Benzinkut a Halász uccában. (A Fő ucca harmadik mellékuccája a Lánchidtól számítva).

# AZ IDEÁLIS AUTÓ

**kormányról, a fékekről, a kupplungról, a sebességváltóról beszél Malcolm Campbell, aki ráadásul néhány felette értékes tanáccsal is szolgál olvasóinknak**

Copyright by Auto-Motor 1935.

Utánnomás

kivonatolva is tilos!

Kétségtelen, hogy nem minden autó — jó autó. Vannak kiváló konstrukciók, kiváló megoldások, vannak viszont — sajnos — olyan gépek is, melyek megalkotása kevésbé szerencsés körülmények között történt. A nagy tapasztalattal rendelkező autós rövid próbamenettel meg tudja állapítani, hogy nagy általánosságban milyen kvalitású gép került a keze közé, csak hogy ehhez elengedhetetlenül szükséges az, hogy a vezető igen *gyakran cserélgesse gépét*, illetve sok különféle gépmányú és nagyságú autót legyen alkalma vezetni.

Ha viszont nem minden autó jó autó, *hogyan lehet megállapítani a gép kvalitásait?* A megoldás egyszerű, meg kell állapítani, hogy *milyen az ideális autó*, mit tud az a konstrukció, mely megérdemli az ideális kocsi jelzőjét.

## Milyen az ideális autó?

Az ideális autó könnyen *kormányozható*, *fékei* hatósa-  
san és progresszíven fognak, *kupplunja* simán-lágyan mű-  
ködik, *gyorsulása* kielégítő, *sebessége* magas átlagokat tesz  
lehetségessé, jó hegymászó, teljes *stabilitással* fekszik rossz  
úton is, nedves-sáros úton *nem farag* meg egy könnyen,  
konstrukciója *megbízható*, motorja *takarékos*, *kivitele* gon-  
dos és *ízléses*, *felszerelése* komplett, *rugózása* megbirkózik  
a rossz utakkal is anélkül, hogy ez a stabilitás és biztonság-  
érzet rovására menne, karosszériája bőséges *férőhelyet*  
biztosít.

Sokszor tettem meg naponta 5—600 kilométert magas át-  
laggal és nem csodálkoztam azon, hogy amíg *egyszer frissen*  
értem célhoz, addig a másik alkalommal *kutyafaradtan* száll-  
tam ki. Természetesen tisztában vagyok azzal, hogy a kifá-  
radás részben a vezető testi állapotától is függ, de szerepet  
játsszik az időjárás is. Az is való, hogy éjszaka fárasztóbb  
mint nappal és nedves-esős úton is hamarabb kezd el sa-  
jogni az ember dereka, mint napsütésben. De mindezt figye-  
lembe véve mégis arra a megállapításra jutottam, hogy az  
*egyik kocsit kevesebb fáradsággal lehet vezetni, mint a másikat.*  
A kerekek kocsit könnyen *kormányozható*, könnyen *ke-*  
*zelhető* és *uralható*, az sokkal kevésbé fáraszt, mint az el-  
lenkező véglét megtestesítője.

## A kormány és a fékek

A jó kormánytól megkövetelem azt, hogy könnyen le-  
gyen kezelhető, a kormánykerék könnyen forogjon. Ami  
azonban korántsem jelenti azt, hogy ehhez óriási kormány-  
áttétellel jussunk el, melynél a kormánykerék könnyen fo-  
rog, ugyanakkor azonban *kétszer is körül kell verltézni*,  
amíg az ember bele tudja kényszeríteni a kocsit az éles fo-  
dulóba. A kerekekkel amellet azonnal és *pontosan kell rea-*  
*gálniok* a kormány elmozdítására, ami egyet jelent azzal,  
hogy a kormánynak a lehető  
legkisebb holtjátékkal kell bír-  
nia. Igen gyakran találkoztam  
megnevezett *nehéz kormány-*  
*szervezetekkel*, melyek bizony  
szükségessé teszik azt, hogy  
két kézzel kell megmarkolni a  
volánt. A kormány csiga- vagy  
fogaskerékszerkezetének  
mechanikai kivitele, a szoros  
csuklórendszer lehet ennek az  
oka. Viszont arról se feledkez-  
tünk meg, hogy néha a kor-  
mány csak azért jár nehezen,  
mert az *első gumik túl puhák*.

Az ideális autó fékei meg-  
bízhatóak, progresszíven fog-  
nak és simán állítják meg nagy  
sebéségből is a kocsit meg-  
előzően rövid fékút után, sajnos  
igen sok olyan kocsit vezettem,  
melynek fékei rengeteg kívánni  
alót hagytak maguk után.

Néha túlságosan gyenge a  
fékek mechanizmusa, úgyhogy  
a fékek későn lépnek műkö-

Az AUTÓ-MOTOR számára  
írta:

MALCOLM CAMPBELL

*désbe*. Ez nagyon kellemetlen, mert amikor a  
vezető rátapos a fékpedálra, a fékek nem lép-  
nek a kellő erővel működésbe. Erre *erősebben*  
*tapos*, még mindig nem történik semmi. Ha  
kritikus a helyzet, úgy teljes erővel lép rá a  
pedálra, a fékek hirtelen fognak, csikorgás-  
ropogás, *blokkíroznak a kerekek*, ha száraz az  
út, úgy az utasok beverik az orrukat, ha nedves vagy sáros,  
úgy megfaraghat a gép.

A jól megkonstruált és jókarban levő fék — függetlenül  
attól, hogy egyszerű mechanikus kivitelű, hidraulikus vagy  
szervorendszerű — a *pedálra gyakorolt nyomás arányában*  
*simán lép működésbe*. Minél *erősebb* a pedálra gyakorolt nyo-  
más, annál *erősebb* a fékhatás.

Az egyenletesen, simán ható fék nemesak a vezető ön-  
bizalmát növeli, hanem *csökkenti a gumikopást* is. Nincsen  
annál kellemetlenebb és zavaróbb, ha az ember azzal az ér-  
zéssel vezet, hogy fékeire nem támaszkodhat és nem tudja,  
hogy *szükség esetén* meg tudja vajjon hirtelen állítani a ko-  
csit. Igaz, hogy az óvatos és tapasztalt vezető sohasem épít  
kizárólag a fékekre, hanem inkább a gázpedált részesíti  
előnyben, mégis lehetetlenség azzal az érzéssel vezetni, hogy  
nem tudjuk, ha hirtelen akadály bukkan fel, meg tudunk  
vajjon állani.

## A kupplung

A jó kupplung mindig simán és érezhető rángatás nélkül  
lányan dolgozik. Nem kemény, tehát a kupplungpedált *könny-*  
*en kinyomhatjuk*, mégis minden eszűsá nélkül közvetíti  
a motor erejét a transzmisszióknak. Ne feledjük el azonban,  
hogy a legjobban megkonstruált kupplung sem bírja sokáig  
a durva bánásmódot, a pedál hirtelen elengedését, a *rántás-*  
*szzerű indítást vagy kapcsolást*. Hogy a száraz vagy az olajos  
kupplung a jobbik: arról megoszlanak a vélemények, annyi  
bizonyos hogy az olajban futó, úgynevezett *nedves kuppl-*  
*lung műszakilag tökéletesebb*, de drágább megoldás.

Sokszor találkoztam olyan kupplunggal, mely lehetet-  
lenné tette az első sebesség sima bekapcsolását járó motor-  
nál és álló gépnél egyszerűen azért, mert a kupplungpedál  
kinyomására a *kupplung nem állt le azonnal*. Az ilyen kuppl-  
lung felette kellemetlen, leginkább konstrukciós hiba ered-  
ménye az ilyen defektus, melyen azonban könnyen segíthet-  
tünk. Egyszerűen *bekapcsoljuk az első sebességet, amikor a*  
*motor még áll*, kinyomjuk a kupplungpedált és megnyomjuk  
az önidítót. Néha az is segít, hogy beindítjuk a motort, ki-  
nyomjuk a kupplungpedált, *jól megtűrészatjuk a motort* és  
csak akkor kapcsoljuk be az első sebességet, amikor a mo-  
tor fordulatszámja a megszokott üresjárás túsaszámra csök-  
kent.

## A sebességváltó

A jó sebességváltó sima és  
könnyű kapcsolást tesz lehe-  
tővé, különösen az újabb úgy-  
nevezett szinkron sebességvál-  
tók kitűnőek, melyeknél a *visz-*  
*szakapcsolás* direktől harmad-  
dikra vagy ha csak három se-  
besség van, direktől másodikra  
minden dupla kupplungozás  
nélkül is *recsegés és fogaske-*  
*rékörítés nélkül lehetséges*. Na-  
gyon fontos, hogy a sebesség-  
váltókar kezelése ne igényel-  
jen nagy erőfeszítést. A jó ve-  
zető ugyanis városi forgalom-  
ban sokat kapcsol, ha a kap-  
csolókar, illetve a sebességváltó  
nehezen „jár”, úgy *inkább ke-*  
*veset kapcsol*, amivel külön-  
ösen a kisebb kaliberű motorral  
szerelt kocsit nyúzza feleslege-  
sen.

Normális sebességváltónál  
visszakapcsolásnál csak az

# Autóalkatrészeket

Henger és főtengelycsizslást, fogaskerekeket,

olcsón, gyorsan és tökéletesen



„SECURO“ gépműhelynél

Ügynök ucca 20, Tel.: 1-917-82

Az „Autó-Motor“ díjmentesen ad szaktanácsot olvasóink!



ügyvezett *kettős Kupplungozással* tudunk zajtalanul dolgozni. Kinyomjuk a kupplungot, freilaufra húzzuk a sebességváltókart, gázt adunk, újra kikupplungozunk és bekapcsoljuk az alacsonyabb sebességet. Ennek a látszólag komplikált, a gyakorlatban azonban felette egyszerű procedurának az a célja, hogy *jelgyorsítsa a sebességváltó fogásokat* olyan fordulatszámra, hogy az alacsonyabb sebesség simán legyen bekapcsolható. Az ügyvezett szinkron sebességváltóknál ez felesleges, mert a *sebességváltó fogások automatikusan veszik fel a síma kapcsolóhoz szükséges fordulatszámot*. A legmodernebb sebességváltók ráadásul zajtalan harmadikkal vannak felszerelve, a harmadik sebességhez tartozó fogások *ferdén vannak marta*, úgyhogy harmadikkal is fogasmorgás nélkül haladhatunk. Legújabbban néhány gyár ügyvezett *előváltós sebességváltókkal* szereli fel a kocsit, ennél a „Preselector” váltónál a kormányrúd kis karjával állítjuk be a kívánt áttételi fokozatot és ha a kupplungot kinyomjuk, majd újra elengedjük: *az előre beállított áttételi fokozat automatikusan kapcsolódik be*.

Az ügyvezett automatikus, végtelen sok áttételi fokozatot adó és az áttételi fokozatot a terhelés, sebesség és esetleges hegymenet körülményeihez önműködőleg beállító sebességváltók ma még nem nyertek polgárjogot, néhány konstrukció a gyakorlatban is megálta a helyét, de komplikált szerkezete és borsos ára miatt egyelőre csak mint a közeljövő ígéretei szerepelnek az autós köztudatban.

### Hasznos tanácsok

Az *éjszakai autózáshoz* elegendhetetlen, hogy úgy akkumulátorunk, mint izzólámpáink rendben legyenek. Sajnos, igen ritka az az autós, aki tartalékkörtéket csomagol be, annak ellenére, hogy igen ügyes és kevés helyet elfoglaló pótkörte gumitokokat kapni, melyek megvédik az izzító törés ellen. Utközben ugyanis sokszor lehetetlen a kiegészítő izzó helyett újat kapni és még a legjobb az az eset, amikor csak a rendőrség jár a nyakunkra.

A legtöbb autós nem gondolja az *akkumulátorját* és ha a hanyagság következtében a telep előbb-utóbb megtagadja a szolgálatot: a gyárost vagy a kereskedőt szidja, ahelyett, hogy saját magát okolná. Az akkumulátort *gondozni és karbantartani kell*, amellet nem szabad feleslegesen „nyúzni”. Ha kocsink télen egész éjjel állt, úgy semmiesetre sem szabad az önindítót használni, hanem az első beindítást a *kézikuróval* kell elvégezni: meggyőződésem, hogy ez a tanács *süket jütekre fog találni*. Ha a motor hideg és a dugattyúkra és a hengerfalakra rakódott olaj megvan dermedve, úgy sokkal nagyobb erő kell a motor átforgatására, az önindító használata esetén tehát az akkumulátor — mely az „anlászósnál” amúgy is sokszorosan túl van terhelve — olyan áramerősséget kénytelen szolgáltatni, melyre *súlyos károk nélkül képtelen*.

Sohase használjuk az önindítót olyankor, amikor a lámpáink égnek! Oltsuk el a lámpákat, anlászolás előtt, nehogy *tültérheljük a telepet*.

Minden autós szokják hozzá, hogy a *villamos önindítóval való indítás alkalmával nyomja ki a kupplungot*. Kevesen ismerik ezt a felette értékes tanácsot, mely megkésze-rezni hivatott az akkumulátor élettartamát. Ha ugyanis kinyomtuk a kupplungot, úgy az önindítónak csak a motor sur-lódását és a kompressziónyomást kell legyőznie, ha a kupp-lung nincsen kinyomva, úgy a *sebességváltó egy részét is mozgásba kell hoznia*, amellet sokkal nagyobb tömeg terheli, ráadásul sohasem tudhatjuk, hogy nem hagytuk véletlenül bekapcsolva a sebességváltót a leálláskor.

Evek óta, mondhatni, véremmé vált, hogy egy- vagy két-hetenként *lemérem savmérővel az akkumulátorom savsűrűsége*t és megállapítom, hogy vajjon a sav teljesen fedi a le-mezeket. Ha kevés, hig, vagy ellenkezőleg sűrű a sav, úgy azonnal felkeresem a szervizállomást, ahol a szükséghez ké-pest savval vagy desztillált vízzel töltetem fel a telepet.

Kellő karbantartás és kiméletes bánásmód esetén az ak-kumulátor élettartama legalább 2—3 év, annak ellenére, hogy *a telepek szinte lehetetlen igénybevétellel kell dacolni*. Ha bekapcsoljuk a világítást, úgy mondjuk csak 10 ampér erősségű áramot kell szolgáltatnia, de ha megnyomjuk az önindító gombját, úgy közel 100 ampér a terhelés. A mellett a telep *állandó vibrációnak* van alávetve, hirtelen *hőmérsék-letváltozásoknak*, csupa olyan körülmény játszik közre, mely halála a telepeknek.

A *piszkos szélvédő* nemcsak kellemetlen és fárasztó, ha-nem egyenesen életveszélyes, különösen sötétben, amikor a szembejövő és reflektorját azonnal le nem záró autó fénye

vakító reflexeket okoz. Még rosszabb a helyzet, ha ráadásul a szélvédő nedves is. A *villamos szélvédőtörő* tehát elenged-hetetlen kellék, jómagam szerszámaim között mindig viszek magammal egy darabnyi lágy szarvasbőrt, hogy a sáros vagy poros szélvédőt letörölhessem. Nagyon kellemetlen a zsiros szélvédőüveg, melyről a szélvédőtörő sem képes az esőcsep-pekét eltávolítani. A legjobb szappanos vízzel lemosni a zsirt vagy olajat, ha más nincsen kéznél, jó szolgálatokat tesz *fel alma vagy krumpli*, melynek vágási felületével le-dörzsöljük ki a szélvédőt. Nedves, fagyos időben gyak-ran pára csapódik le a szélvédő belső felületére. Legjobb ennek megakadályozására *glicerinnel megnedvesített* puha ronggyal ledörzsölni a szélvédőt, jégvirágok ellen jó szolgál-atot tesznek a különféle néven kapható *villamos szélvédő-melegítők*, melyek a legmostohább körülmények között is biztosítják a szabad kilátást.

A *keresőlámpa* nélkülözhetetlen kelléke az autónak, bár a gyárak takarékosága miatt mind ritkábban találjuk fel-szerelve az autózsalonok mintadarabjaira. A keresőlámpának olyan legyen a konstrukciója, hogy egy mozdullal legyen leszerelhető, ha akár a gépházató alá vagy máshová aka-runk vele világítani, esetleg defektes kerekeinket akarjuk ki-cserélni.

Az autó tökéletes felszereléséhez *tűzoltókészülék* is tar-tozik, különösen akkor elengedhetetlen ez az aránylag olcsó készülék, ha benzintartályunk nem a kocsí farában, hanem a gépházató alatt van elhelyezve. A *karburátortűz* nem olyan ritka, mint gondolnók és tűzoltókészülék nélkül bizony sokszor tehetetlenek vagyunk a magasba csapó lángokkal szemben.

Sokszor csodálkoztam egyes gyárosokon, a *villamoskür-tőt a gépházató alatt rejtik el*. Ez nemcsak azért rossz meg-oldás, mert gyengíti a dudu hangerejét, hanem mivel a leg-több dudu vibráló kontaktussal dolgozik és a kontaktusok között szikra képződik: ráadásul tűzveszélyes. A villamos-kürtnek ott van a helye a hűtő előtt vagy éppen mellette.

## GAZDASÁGOSSÁG-ÜZEMBIZTOSSÁG KÉNYELEM

# OPTALIT

könnyűfémdugattyú

# POWER

silchrom szelep



# KLINGER

sajtolt fékbetét  
kupplung lamella  
rugóközlap



acélasbest-hengerfejtömítés

VEZÉRKÉPVISELETI:

## FODOR MIHÁLY ÉS TÁRSA

AUTÓALKATRÉSZEK, SZERSZÁMOK

BUDAPEST, JÓKAI-U. 6. TEL.: 1-214-34, 1-238-19

# NŐ A VOLÁN MELLETT

Copyright  
by Auto-Motor 1935.

Utánnomás  
kivonatolva is tilos!

Ő szintén be kell vallanom: kissé félve nyultam ehhez a semmiképen sem könnyű témához, mert hiszen az egyik párt egészen biztosan meggyőlől, már amennyiben a gyengéd nem *mellett* vagy *ellene* írok. Mert vannak, akik gyűlölik a *Nőt a volán mellett*, akik még mindig nem ébredtek annak a tudatára, hogy a főzőkanál és kacsó elmélet már akkor megdőlt, amikor a legelső női köröm pirult kármínvörösré. Meggyőződésből elment kell mondanom azoknak, akik lángpallossal szeretnék elűzni a Nőt a kormánykerék mellől és ebben a meggyőződésében igazi meggyőződés vezet, nem pedig bizonyos lehetőségek és esélyek latolgatása Misszisz Cambell személyével kapcsolatban.

## Nem való a nőnek az autóvezetés?

Az a sajnós sokat hangoztatott felfogás, mely szerint nem nőnek való az autóvezetés: teljesen *hibás, indokolatlan és igazságtalan* és nem más, mint *előítélet*. Mert nemcsak női benzín-vadgalombok vannak, hanem nagyszerű női vezetők is. Ha a hölgyvezető csinál karambólt, úgy a hangsúly mindig a vezető női nemén van és még a bíróságok előtt is sokszor észlelhettem azt, hogy a vezető női neme mintha *súlyosbító körülményként* esuszna bele Jusztícia öszensége mérlegének serpenyőjébe. Pedig tudjuk jól, hogy férfiak is csinálnak karambólt, amiből a fenti elmélet alapján azt is következtethetnők, hogy hát a férfi cipőjéhez sem illik a gázpedál.

Viszont azt sem állíthatom, hogy a nők jobb vezetők, mint a férfiak, mert senki sem moshatná le rólam azt, hogy hisz-e természetem, vagy pedig akadna olyan véleményem is, mely szerint szálamomraméltó ügyefogyott vagyok. Eppen ezért nem állok egyik párt mellé sem, hanem józan megfontoltsággal vizsgálom a kérdést.

## Egyenrangú a nő és férfivezető?

Az első kérdés: „*Eppen olyan jól vezetnek a nők, mint a férfiak?*” A válasz: „*Nagy általánosságban nem*”. Előrebocsátom, hogy a nagy átlagról beszélek, mert hiszen egyes kiragadott példák alapján ítéletet alkotni nem lehet és nem is szabad. Annyi egészen bizonyos, hogy a *férfiak vezetői technikája kiegyensúlyozottabb*.

Ha a hölgyvezető jól vezet, úgy elsőrangú autóssal állunk szemben. Ha pedig gyenge vezető, úgy nem bírja el a legjóindulatúbb bírálatot sem: azzal a középserrel, mely a férfivezetők százezreit jellemzi nőben még nem találkoztam. Útem mint utas hölgyvezetők mellett, akik valóban *megérdemelték az elsőrangú autós jelzőt*. Elsőrangú vezető alatt az olyant értem, aki teljesen megbízhatóan *meg tudja ítélni a sebességet, a távolságot* és mindig, minden körülmények között *ura marad az idegeknek* akáresak a versenyző, akinek élete függ attól, hogy ezekkel a tulajdonságokkal milyen mértékben rendelkezik. Ugyanakkor azonban ismerék igen sok olyan hölgyvezetőt, akinek sohasem szabadna mással kimerészkednie az országútra, mint a legszelidebb kisaúttóval, akkor is csak olyankor, amikor a forgalom igen csekély. Igaz, vannak férfiak is, akikre nem bíznek egyliteresnél nagyobb motort, mégis nyugodtan mondhatom, hogy a *rossz hölgyvezetők jóval veszedelemesebbek, mint a gyenge férfivezetők*.

A Nő a volán mellett problémát csakis úgy ítéltethetjük meg, ha egy kis lélektani mellékvázánra térünk. A nő kétségtelenül más temperamentum és gondolkodásmód szempontjából, mint a férfi, a nő határozottan *önzőbb és önfejtőbb*. Mindnyájan ismerjük

Az AUTO-MOTOR számára  
írta!

MALCOLM CAMPBELL

annak a hölgyvezetőnek a típusát, mely a legkeskenyebb úttestnek is szigorúan a *középen* halad és azt sem bánja, ha a szembejövő beleszorul az árokba, mintha csak egyedül volna világon. Nem akarja tudomásul venni, hogy más is használja az utat és másnak is vannak jogai. Természetesen ez nem magyarázható mással, minthogy a nők nagyrésze nem is tudja, hogy erősen súlyosan vét az autóetika ellen. A legnagyobb magátólértelődéssel *halmozza a hibákat* és nem jut az eszébe, hogy másképpen is lehetne viselkedni.

## A nő a kormány mellett is nő marad

Ennek a különösnek látszó, de naponta tapasztalt ténynek a magyarázata egyszerű, a női agy nem reagál olyan gyorsan a külsőhatásokra és ennek következtében igen gyakran öntudatlanul cselekszik az agy gazdája. Hogy hibát követtek el, arra csak akkor eszmélnek, amikor már késő, *amikor már megtörtént a baj*. Ez az elmélet talán kissé különösnek látszik, mégis tudom, hogy nagyon is az elevenjére tapintottam a problémának.

A nő állandó védelmi állapotban van, *szellemi angárdban*, hiszen évszázadokon át elnyomás volt a része a férfi részéről, hozzászokott ehhez a különös lelki alkathoz. Hogy ez mennyire igaz, azt naponta tapasztalhatjuk. Ha kérdést intézünk hölgyismerősünkhez, *azonnal megkapjuk az egyenes választ*? Ugye nem. A nő ilyenkor időt akar nyerni, tőri a fejét azon, hogy vajjon *mire rejlik a kérdés mögött*, milyen következményekkel járhat a válasz. Ha autót vezet és felelnie kell arra az önmagától feladott kérdésre, hogy vajjon tartsa magát szigorúan a baloldalhoz vagy hajtson kényelmesen az úttest közepén, oltsa el a reflektort vagy vakítsa meg a szembejövőt: elkezd gondolkodni és mire elhatározza magát valamire, rendszerint *már el is követte a hibát*.

A nő akkor kezd jó vezetővé válni, ha hosszas gyakorlat és tapasztalat után beidegzi a teendőket és megszűnik nő lenni: a szó lélektani értelmében persze. Minél automatikusabban végzi a vezetéssel kapcsolatos teendőket, annál inkább szűnik meg nő lenni, amíg azonban *latolgat* és minden *meggondolás* tárgyává tesz, addig sohasem lépheti túl a kezdőkategória küszöbét.

Sokan azt bizonygatják, hogy a nő az országút forgalmában is nő marad, tehát minden tekintetben *önző*. Nem osztom ezt a véleményt teljesen, mert a nővezetőnek az önzése nem azonos azzal, amit általában önzésnek neveznek, inkább azokban a lélektani okokban rejlik, melyeket fent vázoltam. Bizonyos, hogy a nővezető valamivel *kevésbé gondos*, mint férfikollégája, *kevésbé logikus* és sokkal — szórakozottabb. Megköveteli a kormány mellett is ugyanazt az udvariasságot, mint az esti bridzspartinál férfikollégiáitól. Természetesen nincsen senkinek sem kifogása az ellen, hogy a forgalomban is úgy viselkedjünk a nőkel szemben, mint a mindennapi életben, viszont az ellen tiltakozni kell, hogy a *nők egyben vissza is éljenek a férfiak kötelező udvariasságával*.

## Hogyan jeleznek a nők?

A legbosszantóbb és kínos helyzetet teremt gyakran az, hogy a *nővezető jelzéseit a leggyakrabban esetben lehet megérteni*. Ha például az előttünk haladó kocsis férfivezetője befordulást jelez, úgy az esetek száz százalékában azonnal megértjük a jelzést és tudjuk, hogy be akar fordulni. Másképpen áll azonban az eset a nővezetővel, Legtöbbször elegáns keztyűbe bujtatott kis kéz jelenik az ablaküveg mellett, egyszerű-kétszer ide-oda pá-pázik és már el is tűnik. Ilyenkor alaposan meg kell fontol-



Automobil- és spirálrúgók gyártása és javítása  
Kész rúgókötegek és rúgólapok  
raktárról azonnal szállíthatók



**BÁN LÁSZLÓ**  
BUDAPEST V, VÁG.U. 5 TEL.: 2-911-21



ni a teendőket. Mert igen valószínű, hogy csak a járdán sétáló barátjának adott le keeses mozdulattal *pukkasztási üdvözlést*, lehet viszont az is, hogy *cigarettahamut szórt le*, igazán nem tudni, hogy mit jelent a jelzés. Két másodperc kel később *irgalmatlanul vágja jobbra a kormányt* és arra kényszeríti a mögötte haladót, hogy teljes erővel taposson a fékbe és oldalt rántsa a kocsiját, hogy az összeütközést elkerülje. Ha az ember szerencsésen meg is úszta a dolgot, szárazon el nem viszi, még el kell szenvednie azt az odavetett pillantást, melyből szánalom és az a jótanács sugárzik, hogy hát nem ártana a derék férfikollégának néhány ráadás magánórát venni a soffőriskolában.

Nagyon kérem tehát önöket hölgyeim, ha jeleznek, úgy *jelezéik valóban jelezések legyenek* és ne rébuszok. És ami szintén nagyon fontos, vegyék figyelembe mások jelzéseit. Ha az előtük haladó kocsit befordulást jelez, úgy ne építsenek arra, hogy a férfi udvarias a nővel szemben és ne próbálják a befordulás céljából lassító kocsit pont ilyenkor megelőzni. Gondolják meg, hogy a szóbanforgó kocsit vezetője nem mindig tudja, hogy hölgyvezető került a nyomába, amellett az se kerülje el a figyelmüket, hogy az autósok között is vannak érzéketlen természetűek, akikre a fitos orrocskának és a sokat sejtetően feszülő bluzocskának, vagy annak elképzelt tartalmának semmiféle különösebb hatása nincsen.

#### Akik visszaélnék a kormánnyal

Ki nem ismeri azt a hölgyvezetőt, aki összetéveszti a vezetőülést a *kozmetikai szalonnal*. Aki pont akkor pudezre az izgalomtól kifényesedett orrocskáját, amikor éppen előre kellene néznie, aki a hátrapillantó tükröt nem úgy állítja, hogy azzal *valóban hátra is láthasson*, hanem állandóan a saját prómié plánjában, illetve annak kozmetikai felépítésében óhajt gyönyörködni — a hátrapillantó tükrök segítségével. Ki nem ismeri a volán mellett útjukba eresztett olvadó, vagy inkább *olvasztó pillantásokat*? Ki nem ismeri a volán mellett és menetközben *cigarettára gyújtó, kutyust simogató*, a járdán ellejtő legújabb komplémodell fitymáló hölgyvezető típust? Ki nem ismeri a hölgyvezetőt, aki megpillantva legutáltabb barátjánét jelzés nélkül vészfékez csak azért, hogy leállva közölhesse barátói ölelés kíséretében a fentvezetettel, hogy útja pont *az ellenkező irányba* vezet? Ki nem találkozott a hölgyvezetővel, aki a forgalmi jelzőlámpa már majdnem vörösbe hajló *sárgájába hajt bele* azzal a biztos tudattal, hogy a jövőgású forgalmi rendőr minden bizonnyal megelégszik másfél elsőosztályú büvösollalyl beüresített helyett. De nem akarom folytatni a *bűnrajstromot*, pedig volna még elmondani való, dehát ki tudja, hátha az általam igen nagyra becsült és már egyszer említett Misszisz Campbell is elolvassa egyszer ezeket a sorokat. Hiszen végeredményben a családi békességet sem szabad teljesen szem előtt tévesztetni.

#### A növeztő, aki elveszti a fejét

Igen ritka az olyan hölgyvezető, aki ne vesztené el a fejét, ha a kocsit nedves uton *megfarol*. A modern kocsit abszolút stabilitása, kiegyenlített négykerékfék rendszere meg lehetően immunis a hajdan oly gyakori faralási veszéllyel szemben, de egészen biztos, hogy előbb-utóbb mégis csak bekövetkezik a faralás. Ha *bőven van hely* és gyér a forgalom, úgy nem történhet baj, ha azonban keskeny úttesten, vagy sűrű forgalomban faral meg a kocsit, akkor könnyven súlyos baleset lehet a következmény: *minden vezetőknek tudnia kell, mit kell tennie faralás esetén*. Ezt csakis gyakorlattal lehet elsajátítani és feltétlenül szükséges, hogy a vezető azonnal felelőz a helyzetet és minden gondolkodás nélkül szinte *önműködően parirozza a faralást*. A legtöbb növeztő — mint már mondtam — spekulatív természetű, ha a kocsit megcsúszk: nincsen idő a spekulálásra. Ez az oka annak, hogy ha a hölgyvezető kocsija megfarol, úgy igen gyakran megtörténik a baj, mert mire a hölgyvezető elhatározza magát arra, hogy „belekormányozzon“ a faralásba, akkor már rendszerint *késő is van*.

Melegen ajánlom tehát nagyrabecsült női kollégáimnak, hogy szorgalmasan gyakorolják a faralást és a faralás parirozását. Nem kell ehhez más, mint elhagyott, sikos úttest és gyakorlott, megbízható férfikísérő, aki előbb bemutatja, hogy mit kell tenni faralásnál és utána *meg is tanít a parirozás művészetére*. Faralást előidézni nagyon könnyű, csak éppen vele kell sikos uton taposni mérsékelt tempóban a fékbe, vagy ami még jobb hirtelen behúzni a kéziféket,

mely csak a két hátsó kerékre hat. Meg kell tanulni a „szánkázás“ művészetét, be kell idegezni azt, hogy *faralásnál nem szabad fékezni*, nem szabad kinyomni a kupplungot, nem szabad ráadni a gázt, hanem egyszerűen *belekormányozni a faralásba*, azaz abba az irányba elfordítani a kormányt, mely irányba a kocsit hátsó része kifaralt.

A legjobban bevált, szilánkmentes

## BIZTONSÁG- ÜVEGRE

cseréli be garanciával kocsija régi üvegeit,  
azok teljes értékének beszámításával

### FORGÓ ÉS TÁRSA

ÜVEGKERESKEDELMÉI ÉS ÉPÍTŐIPARI R.

TELEFON: 1-384-70\* BUDAPEST VII, DOHÁNY-U. 16-18

Biztosítási díja 25%-al csökken!

### KILOMÉTERJELZŐK

sebeségmérők, autóórák javítóműhelye

**SCHVARCZ TESTVÉREK** szakorások  
Budapest, VI., Podmaniczky-utca 59 T. 1-296-24.

Kérjen díjmentes mutatványpéldányt

az „**Autó-Motor**“

kiadóhivatalától, Budapest, V., Tátra-  
utca 4. sz. Telefon: 1-224-07. Posta-  
takarékpénztári csekk számla: 48.438.



ANGLO-DANUBIAN LLOYD  
ÁLTALÁNOS BIZTOSÍTÓ RÉSZVÉNYTÁRSASÁG  
MAGYARORSZÁGI IGAZGATÓSÁGA  
BUDAPEST, V., HOLD-UTCA 21. SZÁM  
TELEFON: 1-257-58, 1-273-65

Autóbiztosítás,  
Triptikbiztosítás

Aktrészek és felszerelési cikkek **MÁVAG — MERCEDES-BENZ** autókhoz  
legjobban **BAK GYÖRGY-nél**, Budapest, VI., Jókai-tér 7, Telefon: 1-120-46

Szakszerű, színes, érdekes az „Autó-Motor“!

# Mit kell tudni a hűtővízfagyásról? A hideg motor beindításáról?

## A néha oly veszedelmes karburátortüzzről?

Copyright by Auto-Motor 1935.

Utányomás kivonatossan is tilos!

Az AUTÓ-MOTOR számára írta:  
**MALCOLM CAMPBELL**

A ma autója hála a technika fejlődésének annyira megbízható, hogy csak a legkritikább esetekben jelentkeznek izemzavarok. Ennek előfeltétele természetesen az, hogy a legszükségesebb és elengedhetetlenebb karbantartási munkákat valóban elvégezzük vagy elvégeztessük, mert legyen a kocsí a legnemesebb anyagból a legprecízebben megalkotva, *karbantartás és gondozás nélkül* nem képes hosszabb ideig hűségeen szolgálni.

Az automobil gyermekkorában minden autósnak egy kissé mechanikusnak is kellett lennie és ha csak felületesen ismerte gépeinek természetrajzát és élettanát, úgy előbb-utóbb biztosan számíthatott arra, hogy *ottragad valahol az országúton* - tanácsátlanul. Ma már szerencsére ellefejtettük mindazt és még annak sem félne az autótól, akinek az is megoldhatatlan probléma, ha történetesen az öngyújtójában kell a tűzkövet kieszélnie.

### Ne kuruzsoljunk

Hozzáértés szempontjából *hárcm autós-ka egóvia* létezik, a teljesen laikus, komoly értő és a kettő közé ékelt típus, melynek megszemélyesítője mintán hallott már valamit hangozóni a karburátorról és azt is tudja, hogy a motort nem a

bűdösség hajtja — szakértőnek képzeli magát. Ez az utóbbi típus a *legveszélyesebb*, mert szeret pepecselni, szabályozgatni, javíthatni anélkül, hogy az ehhez szükséges szakértelme és tapasztalata megvolna. Ha valami kisebb izemzavarral találkozok úgy nyakló nélkül nekiesik rendszerint pont annak az alkatrésznek, melynek semmi hibája sincsen és a végén sokkal nagyobb bajt csinál, mintha nem nyult volna semmihez. Amiből az következik, hogy ha nem vagyunk valóban mesterei a gépünknek, úgy baj esetén *bizzuk red magunkat igazi szakemberre*, keressük fel a gyárit vagy képviselői szervizállomást, a megbízhatóan ismert műhelyt ahelyett, hogy nekiállnánk *kuruzsolni*.

Természetesen nem akarom ezzel azt mondani, hogy hozzá se nyuljunk a géphez, mert hiszen vannak olyan karbantartási eljárások, melyeket bárki elvégezhet, ha motor intelligenciája csak egy fokkal is terebélyesebb a minimumnál.

### A motor téli kezelése

Igy elsősorban a motor téli kezelésére kell utalnom, amit mindenkinek el kell sajátítania, ellenkező esetben drágán kell megfizetnie könnyelműségét.

Fagypon alatti hőmérsékleten a hűtővíz menthetetlenül megfagy, ha a motor hosszabb ideig áll. A védekezés módja kétféle. Vagy megakadályozzuk azt, hogy a hűtővíz hőmérséklete a fagypon alá süllyedjen, vagy pedig olyan hűtővizet használunk, mely a nálunk észlelt legalacsonyabb hőmérséklet mellett *sem fagy meg*.

A hűtővíz lehűlésének megakadályozására legjobb módszer a hűtőtakaró alkalmazása, ha rövid ideig állunk a legkeményebb fagyban: a hűtőtakaró melegen vagy legalább is langyosan tartja a hűtővizet. Ennek nemcsak azt köszönhetjük, hogy hűtővizünk nem fagy be, hanem azt is, hogy az *újraindítás könnyebben megy* és ami szintén igen fontos, motorunk magasabb üzemi hőmérsékleten dolgozik, tehát *gazdaságosabban használja ki* az üzemanyagban szunnyadó kalóriákat.

Amíg régen egyszerűen felealtottuk a hűtőtakarót, addig ma már nem olyan egyszerű a dolog, hála az áramvonalazott kocsik részben rejtett hűtőinek, forduljunk tehát a gyári képviselőhöz, mely ellát bennünket az egyes típusokhoz való *speciális hűtőtakaróval*.

### A hűtővíz fagymentesítése

Ha kocsinkat hosszabb ideig hagyjuk állani az utcán, vagy pedig fűtetlen helyiségben garázsírozunk, úgy nem elegendő a hűtőtakaró, hanem *fagymentesíteni* kell a hűtővizet. Az is megoldás, ha a garázsba való beállítás után este kienvedjük a hűtővizet, mégis azt hiszem, hogy senkinek sem okoz túlzott élvezetet a hűtő reggeli feltöltötetése vízzel, a kannahurcolás. Igaz, hogy ha reggelként *meleg vízzel* töltjük fel a hűtőt, úgy sokkal hamarabb indulhatunk utunkra, mégis azt ajánlom, hogy maradjunk meg csak a fagymentes hűtővíz mellett.

A hűtővíz fagymentesítő folyadék beszerzésénél *óvatosan* járjunk el. Nem minden fagymentesítő anyag vált be a gyakorlatban. A leghaszontalanabbak a szesztartalmú anyagok, melyeknek az a kellemetlen sajátságuk, hogy hamarosan kipárolognak a meleg hűtővizből, amivel a hűtővíz fagyállósága is megszűnik. *Szesztartalmú fagyállókat, vagy a közönséges denaturált spirituszt csak végszükség esetén használjuk*, ilyenkor egyszerűen 20 százaléknit keverünk a hűtővízhez, tehát 10 liter vízhez 2 liter spirituszt, de sohase felejtsük el, hogy a *szesz hamar kipárolog* és hűtővizünk menthetetlenül befagy.

### Nem minden fagyálló jó

Igen sok fagyálló folyadék *szervetlen sókat* tartalmaz. Ezek erősen marják a hűtőt, a henger vízköpenyét, úgyhogy rövid idő alatt komoly károkkal kell számolnunk, alkalmazásuktól tehát *óvakodnunk kell*. A leghasználatosabbak a *glicerint* vagy *glicint* tartalmazó fagyállókat, ezek nem marják a hűtőrendszert, nem párolognak, szagtalanok, tehát *egyszeri töltés egész tére elegendő*. Cél szerű a hűtővízbe néha-néha evőkanálnyi *szótabikarbónát* vagy *szódát* önteni, aminek az a célja, hogy az esetleges *savképződést* *közömbösítse* és mentesítse a hűtőrendszert a savak káros, maró hatásaitól.

A glicerines-glikolós fagymentesítők nagyon jól bevaltak a gyakorlatban, rendszert

10—20 százaléknit kell a hűtővízbe keverni, a 30—35 százalékos oldat — tehát három vagy három és fél liter 7 liter vízre, ami összesen tíz liter hűtővizet ad — minusz 20 Celsius foknál sem fagy meg, tehát *farkasordító fagyban is megállja a helyét*.

A fagyálló folyadék azonban csak a hűtővíz befagyását és ezzel a hűtő vagy a hengerblokk elrepedését akadályozza meg, melegen nem tartja természetesen a hűtővizet. Ha tehát kemény fagyban sokáig áll a kocsink, úgy a *beindítás* nem fog simán menni. Igen jó megoldás a *robbanás és tűzmentes benzín* vagy *petróleum kályhacsák* alkalmazása. Ezeket a kis kályhákat a gépházátó alá rejtjük, amivel megakadályozzuk a hűtővíz túlságos lehűlését. A mai modern kocsik nagyrészenek nincsen úgynevezett *sucepléhük* — így hívjuk a motort alul tokozó lemezbortást. Ilyenkor a kályhát egyszerűen a motor alá a *földre állítjuk*, a meleg ugyanis úgyis felfelé száll.

### Hogyan indítjuk a hideg motort?

A hideg motor beindításánál bizonyos műfogásokat kell alkalmazni, ellenkező esetben súlyos izemzavarok, kopások képződnek. A motorban levő olaj — még az úgynevezett fagyálló téli olajok nagyrésze is — hidegben megsűrűsödik, *nem tud körülhúzni*, nem jut azonnal a kenési helyekre, beragasztja a dugattyukat a hengerekbe. Az önindítót tehát *túlterhel* a motor, amellet az olaj felmelegedésig a motor szárazon keüanyag nélkül fut.

Csak 6 pengő az „Autó-Motor” évi előfizetési díja! 18 számot kap egy évben!

Postatakarékpénztári csekkszám: 48.438.

# GLISANTIN

fagymentesítő folyadék, minden hőmérsékletre hatásos

**Egy töltés elegendő egy télre, a hűtőt nem támadja meg!**

Gyártja az

## I. G. FARBENINDUSTRIE

Vezérképviselőt:

### MOTOR- ÉS AUTÓKELLÉK R.-T.

BUDAPEST, VI., JÓKAI-UTCA 11



Ha motorunk télen egészen lehűlt, úgy *indításnál ne használjuk az önindítót*, hanem fanyalodjunk a kézikurbli-ra. Az eljárást a következő: nyitjuk a benzincsapot, megüsztatjuk a karburátort, megfelelő mennyiségű gázt állítunk be, elzárjuk a karburátor szivatószelvépét. Kikapcsoljuk a gyújtást és néhányszor *lassan körülforgatjuk a motort a kézikurbli-val*, hogy felszabadítsuk a beragadt dugattyukat és megszívassuk a hengereket benzingázzal. Két-háromszori körülforgatás után kissé nyitjuk a karburátor szivatóját, bekapcsoljuk a gyújtást és erőteljesen rántunk a kurbli-n mindig *alulról felfelé*, nehogy visszavágás esetén megsértsük a kezünket. Ügyeljünk arra, nehogy túlsok gázt adjunk, mert a motor elfulladhat!

Aki jó minőségű téli olajat használ és villamos berendezése nagyméretű akkuval van ellátva, az a kézikurbli-val eszközölt megszívítás után *önindítóval is startolhat*, bár kétségtelen, hogy a nehezen forgó motor beugratása erősen túlterheli az amúgy is túlterhelt akkumulátort.

#### A motor hemelegítése

Ha a motor beindult, úgy egészen kevés gázzal hagyjuk szép lassan pörögni legalább *öt, de inkább tíz percig*, hogy az olaj jól felmelegedjék. Ha motorunk termosztáttal, automatikus hűtővíz hőmérséklet szabályozóval van ellátva, úgy rövidebb ideig tartó melegítés is elegendő, a termosztát ugyanis *szabályozza a hűtővíz cirkulálását*, a hengerblokk tehát hamarabb melegszik fel.

Semmiestre se hajtunk ki a garázsból, még mielőtt motorunk egészen fel nem melegedett. Amíg a fémrészek és az olaj fel nem melegedett, addig az olaj képtelen hibátlanul cirkulálni, a beszívott gáz leomossa a hengerfalról a hátyavékony védő olajréteget, többet kopik a motor ilyenkor percek alatt, mint máskor hónapok megerőltető üzeme esetén.

Ügyeljünk arra is, hogy amíg a motor egészen fel nem melegedett, ne vegyük vissza hirtelen a gázt. A hirtelen gázvisszavételnél ugyanis könnyen *szúróláng* vág vissza a karburátorba, ami karburátortüzet idézhet elő.

#### A karburátortűz

A karburátortűztől mindenki retteg és sok vadonatúj pompás kocsit hamvadt ócskavassá csupán azért, mert gazdája idegességében nem tudta, hogy mit kell ilyenkor csinálni.

Karburátortűz esetén *ne veszítsük el a fejünket*: ez az első szabály. A második lépés *elzárni a benzincsapot*. Ha úgy a karburátor előtt, mint a tartány alján külön csap van, úgy mind a kettőt zárjuk el. Utána pedig *adjunk teljes gázt*, hogy a motor kiszívassa a gázosítóban levő üzemanyagot. Semmiestre se kapcsoljuk ki a gyújtást és állítsuk le a gyújtást, minél hamarabb fogy el a karburátorban levő üzemanyag, annál hamarabb mulik el a tűzveszély.

Semmiestre sem szabad az égő karburátort *vízzel locsolni*, ez csak növeli a veszedelemet, a legjobb pokróccal vagy vastag szövettel *elfojtani a lángot*. Jó szolgáltatokat tesz a homok, a legjobb a poroltó készülék, melynek egyetlen kocsiról sere szabadna hiányoznia.

Feltehetőleg a karburátortűz, amikor a *benzintartány a gépházlető alatt van elhelyezve* és a benzincsap nem a tartány alatt, hanem a karburátor mellett van közvetlenül elhelyezve. Ha ugyanis a karburátortűz okozta hőség megolvastja a karburátor mellett levő csap forrasztását: a benzín *vastag sugárban* ömlik elzárni a folyást nem tudjuk és a kocsit rendszerint *menthetetlen*. Ha tehát benzintartányunk a gépházlető alatt van, úgy feltétlenül szereltesünk — amennyiben ez már gyárilag nem történt meg — csapot *közvetlenül a tartány kivezetéséhez*, ez az elővigyázati intézkedés karburátortűz esetén lét vagy remélhetőség.

#### Amikor sorsára kell hagyni az égő kocsit

Ha történetesen a tartány alatt nincsen csap, elolvadt a karburátor mellett levő csap és a benzín sugárban ömlik lánggal égve, úgy legjobb sorsára hagyni a kocsit és *minél távolabbra húzódn*, nehogy megsérüljünk.

Még valamit. *Ne csapkodjunk a lángot a pokróccal*, hanem elfojtani próbáljuk a tüzet. A lángok csapkodása ugyanis növeli a tüzet, mert hiszen levegőt legyezünk a tűz fészkehez, amellyel az is megtörténhetik, hogy a csapkodás alkalmával a pokróc beleakad a csapba és kinyitja.

#### Este zárjuk el a benzincsapot

Takarékossági és biztonsági okokból célszerű este leállás-kor *elzárni a benzincsapot*. Hiszen nem kell más hozzá, mint egy kis por vagy homok az uszózás tüje alatt, hogy reggelre üresen találjuk a benzintartányt, ami nemcsak benzinpocsékolás, hanem *tönkretelheti a pneukat is*, ha azok történetesen a benzintécsában állanak egész éjjelen át.

## Uj autóhoz

## uj fényképezőgépet!



## HATSCHEK ÉS FARKAS 3 ÜZLETE!

Uj amatörmozi-osztály, filmhívó-laboratórium, filmkölcsonzés, Gépcserc. Kedvező fizetési feltételek. Ingyen képes árjegyzék. Film-műsorjegyzék.



## Az Ön kocsija is kigyulladhat!

sürgösen ve yen

## „TURÁN”

speciális autótűzoltó készüléket

Forgelomba hozza:

### FEKETE JÁNOS TŰZOLTÓSZERVÁLLALATA

Budapest, V, Vilmos császár-út 50. sz. — Telefon: 1-2 1-64.

## Marelli Lucas

Kérjen díjmentes

mutatványszámot

az „Autó-Motor”

kiadóhivatalától:

Budapest, V.,

Tátra-utca 4.

vezérképviselet és service állomás, eredeti elektromos alkatrészek kizárólagos eladása. Javítunk bármely gyártmányu és rendszerű autóelektromos világítás- és gyújtásberendezést garanciával.

## TÓTH ÉS STERN

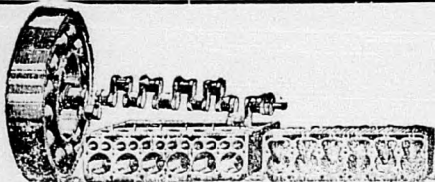
autóelektromos világítás- és gyújtásberendezések precíziós üzeme  
Budapest, V., Visegrádi u. 50. T. 2-903-73

## Sebességben Campbell Hegesztésben KLAUBER VEZET

Gyors! Olcsó! Megbízható!

VI., Jókai-utca 14. (Dessewffy-utcai oldal)

Telefon: 1-122-21



## SOLYMOSSY ÉS TÁRSA

**Preciz** henger-, főtengelyköszörülések, dugattyuk, csapszegek, szelepek, stb. készítése, henger hüvelyezések legjutányosabban!

Budapest, VIII., Tavaszmező ucca 6. Telefon: 1-445-55

# Hogyan vezessünk hóban? Fagyban, Ködben?

Az Autó-Motor számára írta: MALCOLM CAMPBELL  
Copyright by Autó-Motor 1936. Utánnomás kivonatolva is tilos

Ugyan mi gyönyörűbb, mint vakító napsütésben végig-suhanni a ropogó-szikrázóan hófehér, szűz hótakarón, kényelmesen elhelyezkedve a jó meleg csukott kocsis puha párnáin? És mégis vannak sokan, akik *irtóznak a téltől*, akik részére megpróbáltatás a téli túra, akik a *garázs-plusz-fagyú* megoldást választják, amikor a hőmérő higanya fázva zsongorodik a nulla pont alá. Sohasem fogom ezeket a fagyoszenteket megérteni, akik annyira félnék egy kis *faralástól*, esetleg egy kis *hólapátolástól*, hogy a legtöbb hónapokra inkább lemondanak az autóról.

Céltalan volna tagadni: a tél az autós szempontjából néha bizony *megpróbáltatásokat* rögtönöz, ezek azonban leg-súlyosabb formájukban sem olyan leküzdhetetlenek, hogy miattuk vissza kellene rettenni már a garázsajtóban. Természetesen tisztában kell lenni a *téli autózás minden fortélyával*, minden problémájával, minden bevált fogásával, er-ről akarok egy kissé elbeszélgetni magyar autós barátaimmal.

## Hogyan győzzük le a ködöt?

A téli problémák legsúlyosabbika: a köd, mely azonban szerencsére a kontinensen ritkán olyan sűrű, hogy *télen-szére* kárhoztassa az autót. Persze más a helyzet itt miná-lunk, ahol az úgynevezett *borsóleves-köd* — ez a zöldesbar-nás, kellemetlen illatú légnemű füstök — nem tartozik a meteorológiai ritkaságok közé. Magyarországon minden bi-zonnyal ritka az olyan sűrű köd, mely Londonban néha na-pokra nemcsak a *közlekedést bémítja meg*, hanem zseblám-pát kényszerít a legbékésebb gyalogjáró kezébe, ha az illető történetesen nem szorgalmazza azt, hogy idegen hálószerobába toppanjon be — véletlenül.

A sűrű köd legyőzésére, sajnos, mindezekig tökéletes technikai berendezésünk nincsen, bár a modern *ködlámpák* erősen enyhítették a helyzetet. A legtöbb modern kocsin megtaláljuk a ködlámpát, helyesebben a *kettős-sugarú fény-szórót*, melynek fénykévéje akár kapcsolóval, akár mecha-nikai buktató szerkezettel tetszés szerint irányítható *előre*, vagy *lefelé*. A ködlámpa különösen akkor hatásos, ha *sárga üveggel* van szerelve, vagy pedig olyan izzót alkalmazunk, mely sárgaszínű üvegből készült, a sárga fény ugyanis nem-csak *jobban hatol át* a ködön, hanem egyáltalán *kevésbé vakít*. A köd nagy problémája ugyanis az: *megvilágítani* a közvet-lenül előttünk elterülő terepet anélkül, hogy a ködben éle-sen kirajzolódó fénykéve a saját szemünket *vakítaná*.

Kitűnően beváltak a speciális ködlámpák, melyek az alváz legelején, minél mélyebben vannak elhelyezve és igen hosszú, felül elhelyezett *fényvédő palásttal* védik a vezető szemét. Természetesen nem elég felszerelni a ködlámpát, ha-nem jól *be is kell állítani*. A ködlámpa ugyanis akkor ha-tásos, ha a baloldali lámpa sugárkévéje egy kissé *balra* és csak *kis távolságra* világít és így megvilágítja a járda, vagy az országút burkolatának szegélyét. A jobboldali lámpa csak éppen annyira világítson, hogy a szembejövő forgalom-nak jelezze gépünk helyzetét.

## Ködben hatástalan a reflektor!

Sűrű ködben reflektort használni veszedelmesebb, mint hideg vizet önteni télen a forgalmi rendőr nyakába. A reflektor fénykévéje *kettős vakító sugárnyaláb*ot vetít a kocsi elé és kevesebbet látunk, mintha teljes sötétségben halad-nánk. Ha azonban nincsen ködlámpánk vagy reflektor-buk-tató berendezésünk, úgy a legjobb megoldás feláldozni egyik zsebkendőnk, jól beburkolni vele a bal reflektort és a jobboldali fényszóróból kiszedni az izzót, vagy ami még jobb: átkapcsolni a jobboldali lámpa vezetékét oly módon, hogy annak *reflektor izzója helyett* a gyengefényű *városi körtéje* világítson. Különösen akkor hatásos ez az ideigle-nes szükségmegoldás, ha sikerül valahol *tenyérvény sárga cellofánt* szerezni melyet megnedvesítve rátapasztunk a baloldali reflektor üvegére még mielőtt zsebkendővel burkol-nánk be.

## Mi történjék a szélvédővel?

Ködben úgy haladunk a legjobban, ha a *szélvédőt le-jajtjuk* és szabaddá tesszük a kilátást. Ha a köd faggal városul, úgy a pára ráfagy a szélvédő külső felületére, a legjobb szélvédőtörő sem képes *levakarni* a vékony jégré-teget. Belül pedig hála a kocsi belsejében képződő páranak *homályos nedvesség réteg* rakódik a szélvédőre, ami vég-

eredményben kettős akadályt képez. Ujabbán sikerrel hasz-náljuk az úgynevezett *defrosztereket*, a villamos szélvédő-melegítő készülékeket, melyek olyan hőfokon tartják a ve-zető szeme előtt a szélvédőt, hogy arra pára nem rakódhat-ik le *belülről* és nem fagyhat rá *kívülről*. A jó defroszter jó szélvédőtörővel kombinálva az egyedüli célravezető meg-oldás!

## Az ázott, a havas és a fagyott talaj

A tél megpróbáltatásai közül a legenyhébb az ázott, ned-ves talaj, mely csúszásokra ad alkalmat. Sokkal kellemet-lenebb csúszások adódnak a *havas* talajon, a legveszélyesebb azonban a *jeges* úttest.

Ha az úttest ázott, úgy mindig gondoljunk arra, hogy kívánatos a fokozott óvatosság, mert fékeink csúszós tala-jon hatékonyságuk felét elveszítették. Minél fokozatosabban gyorsítani és lassítani, minél kesztyűsebb kézzel kezelni a *gázpédált* és a *féket*: ez legyen az aranszabály. Ha a ke-rekek *tulpörögnek*, úgy vissza a gázt, melyet óvatosan csak akkor adunk megint rá, ha érezzük, hogy kerekeink ismét tapadnak.

A tapasztalt vezető első pillantásra meg tudja állapí-tani, hogy az eltté levő nedves úttest erősen avagy csak gyengén csúszik. A *tükrösen, fényesen csillogó* úttest feltét-lenül csúszós, a *tompafényű* kevésbé, nem árt ezt jól meg-jegyezni. Nagyon csúszósak az olyan utak, melyek *lehullott falevelekkel* vannak borítva. Ha a kiszáradt falevél meg-ázik, úgy az úttest jobban csúszik, mintha szappannal lenne bekenve: indokolt a legnagyobb óvatosság!

## Mit kell tudni a hóláncokról?

A hó ellen kitűnő fegyverrel rendelkezünk: a hóláncok-kal. Ha az utak hótakarója eléri az *arasznyi* vastagságot, vagy ha dombos vidéket ejtünk az útunkba, úgy feltétlenül szereljünk *hóláncokat*. Nemcsak a *hátsó* kerekre való hó-lánc, az *elsőkre* is legyen gondunk. A hátsó kerekre szerelt hólánc ugyanis visszaadja kerekeink *kapaszkodóképességét* és esöskötni a faralásokat és csúszásokat. Az első kerekre pedig azért kell lánc, hogy *kormányunk hatékony legyen*, csapasz első kerekkel havas úton ugyanis nagyon nehéz tartani az irányt és a kocsi *nem reagál* kellőképpen a kor-mány elfordítására.

A hóláncok felszerelése gondot igényel, a láncokat nem szabad sem *teljesen*, sem *tul lazán* felrakni, egyben ügyelni kell arra, hogy a láncok ne csapódjanak neki me-netközben a sárhányóknak, az alváznak, a kormányműnek és a karosszériának. A hólánc felszerelését meg kell tanul-nunk, ha ismerjük a fortélyát, úgy néhány perc alatt készen vagyunk a munkával, ellenkező esetben órákig is elpiszmo-g-hatunk velük, különösen akkor, ha speciális láncokkal van dolgunk.

Ha esőben fontos a *jó kilátás*, úgy hóesésben kettőzöt-ten fontos. A jó szélvédőtörő és a jó defroszter itt is segít, ha ilyen nem áll rendelkezésre, úgy az egyedüli megoldás *felelmejni a szélvédőt*. Legfeljebb egy kis havat kapunk az orrunkra, ami azonban kevésbé veszélyes, mintha *szélvé-dőnk be van havazva* és az előttünk levő terepet inkább csak sejtjük, mint látjuk.

A behavazott főbb útvonalakon rendszerint csapást tapasztal ki az előttünk járt kocsik, a legjobb *megmaradni a csapás-ban*. Ha azonban ki akarjuk kormányozni a csapásból a kocsit, úgy nagyon óvatosan járjunk el, a kormányt ugyanis nagyon erősen el kell fordítani, hogy kikerüljünk a kettős barázdából, ha abban a pillanatban, amikor kikerülünk a csapásból *nem vesszük vissza* a kormányt, úgy könnyen ke-resztbe faralhat a kocsi.

*Lejtőn vagy emelkedésen fokozott óvatossággal halad-*

# HOPPECKE ACCUMULATOROKAT ELOÁLLITO KFT.

BUDAPEST



Gyár és iroda:

VIII. PRÁTER UCCA 67.

Telefon: 1-476-97

Üzlet:

VI. HAJÓS UCCA 43.

Telefon: 1-160 39.

Csak 40 fillér az „Autó-Motor“ példányonkénti ára! Mindenütt kapja!



junk. Egyenletes, síma iramban vegyük az emelkedőt, ha ugyanis az emelkedő teteje előtt leállunk, úgy nem tudjuk semét mozgásba hozni a kocsit a kerekek tulpörgése miatt és kénytelenek vagyunk talán kilométereket visszafelé tolatni, hogy sík terepre érve ismét lendületet vehessünk. Lejtőn lefelé kapcsoljunk vissza harmadikra vagy inkább másodikra és tartsunk egyenletesen lassú tempót.

#### Ha jéges az út!

A tél autós-meglepetései közül tagadhatatlanul a jéges talaj a legkellemetlenebb. A jéggel borított úton a hőlánc nagyon hasznos ugyan, de nem nevezhetem százszázalékban hatékony megoldásnak, csupán a fokozott óvatosság visz elhoz. A legkellemetlenebb éjszaka haladni jéges úton, amikor egyes útszakaszok jégmentesek, néhány méterrel odébb viszont koresolyapályával találkozunk. Ha a jéges talajon megfartal a kocsit: ne próbálkozzunk a fékkel, hanem simán és óvatosan kormányozzunk bele a faralásba, azaz abba az irányba fordítsuk a kormányt, amerre a kocsit fara csúszott ki. Ha jéges talajon a fékhez folyamodunk, úgy kerekeink blokkroznak és kocsink egyszerűen kormányozhatatlanná válik, arra szánkázik, amerre az neki tetszik.

A legtöbb bajt a jéges felületű kapaszkodók okozzák, ugyanúgy kell eljárunk, mint a havas talajon: simán, egyenletesen kell felíramodni. A hőlánc sokat segít, néha azonban a kocsit belsejében levő szőnyegetek kell elővenni. Az utasok két legügyesebbje egy-egy szőnyeggel felszerelve kiszáll és igyekszik a szőnyeget a tulpörgő hátsó kerék és a jéges talaj közé juttatni, hogy a kerék megkapaszkodhassék. A szőnyeges segítő ügyessége azért fontos, mert ha nem fogja erősen a szőnyeget, úgy azt a tulpörgő hátsó kerék úgy kilövi lefelé a lejtőn, hogy az ügyetlen segítő bizony talpálhat utána.

Aki havas-jéges talajon vezet, az legyen mestere a faralás parirozásának. Sajnos, a legtöbb vezető úgy van ezzel, mint a repülő az ejtőernyővel, nem gyakorolja magát addig, amíg csak reá nem kényszerül.

#### Hogyan parirozzuk a faralást?

A faralásról és annak ellensúlyozásáról egyik korábbi cikkemben bőven emlékeztem meg, mégis célszerűnek tartom sürgőnyelben megismételni a következő aranyszabályokat:

— Ha a kocsit megfartal, azaz fara jobbra vagy balra

kicsúszik, úgy ne fékezzünk, ne kupplungozzunk ki, hanem vegyük el a gázt és fordítsuk a kormányt abba az irányba, amerre a kocsit fara kicsúszott. Ha tehát a kocsit fara a járdaszegély felé kezd csúszni, úgy kormányozzunk a járdaszegély felé.

— A kormányunka mindig óvatosan történjék, minden hirtelen mozdulat vagy rántás nélkül.

— A faralás sikeres parirozása után a kocsit rendszerint újra megfartal, ezúttal azonban az ellenkező irányban, legyünk tehát erre készen.

— A kocsit eleje ritkábban csúszik meg, mint a fara. Az elsőkerék csúszásnál sem kell elveszíteni a fejünket, hanem fokozott kormányfelfordítással parirozzunk. A csúszó első kerekek ugyanúgy hatnak, mint a szánkó kormánylécei, itt is a csúszásba való belekormányzás legyen a szabály.

— A nagyon puha gumi fokozza a faralási veszélyt.

— Ha faralás következtében valamelyik kerék nekütdik a járdaszegélynek, vagy valami más szilárd akadály-nak, úgy azonnal leállni és alapos vizsgálatot tartani, mert ha nyolcast kapott az abroncs, vagy elszakadt egyik-másik küllő, úgy a kocsit stabilitása erősen csökken. Ha a kerék megsérült: elő a pótkerékkel.

#### Ha leállítjuk télen a kocsit...

Ha mégis akadnak kishitűek, akik nem mernek télen elmozdulni a kályha mellől és teletni küldik a kocsijukat, azok fogadják meg az alábbi tanácsaimat:

— A kocsit a lehető legszárazabb helyiségben kell tárolni. A garázsok rendszerint nedvesek, amivel rozsdásodás jár.

— A hűtővizet eresszük ki. Az alváz és a karosszéria fémrészeit kenjük át vastagon zsírral, vagy jobbfajta vazelinval.

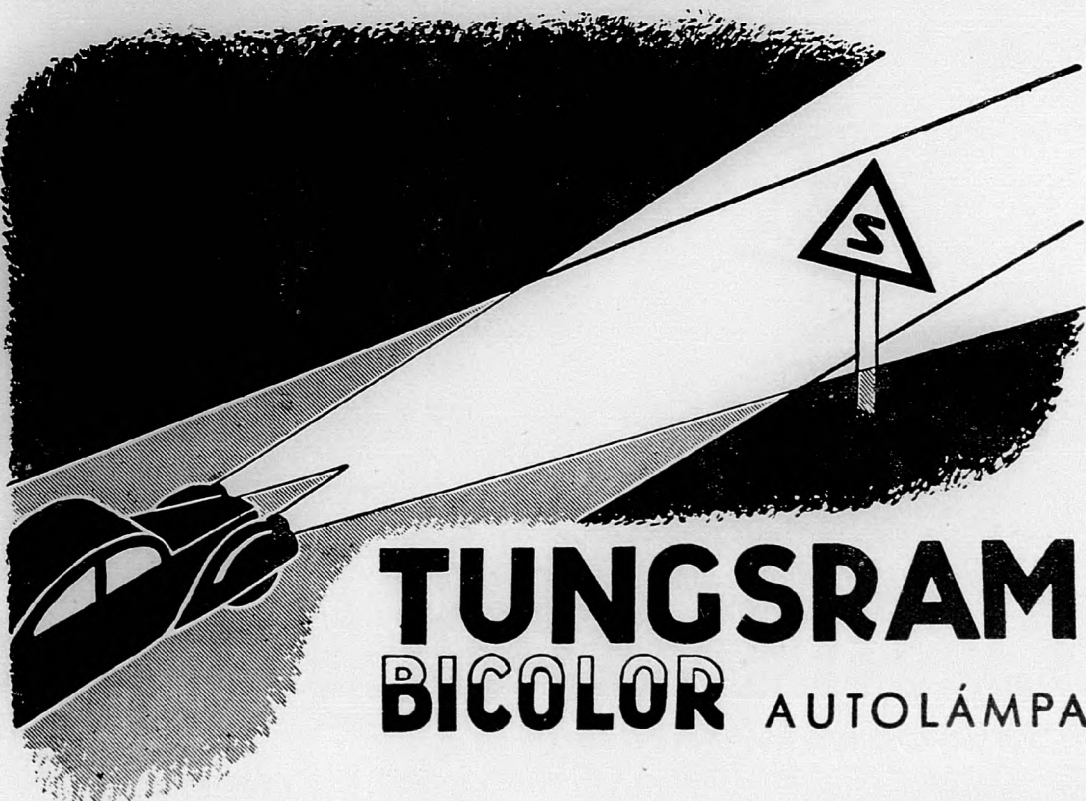
— Az akkumulátort szedjük ki és adjuk át a villamos szervíznek azaz, hogy havonta töltsék azt fel árammal.

— Kenjük be vastagon zsírral az elektromos berendezés minden érintkező kapcsát.

— Üritsük ki a benzintartályt és a karburátort.

Állítsunk bakokat a gép alá, hogy mind a négy kerék a levegőben lógjon, a rugólapokat kenjük jól át zsírral.

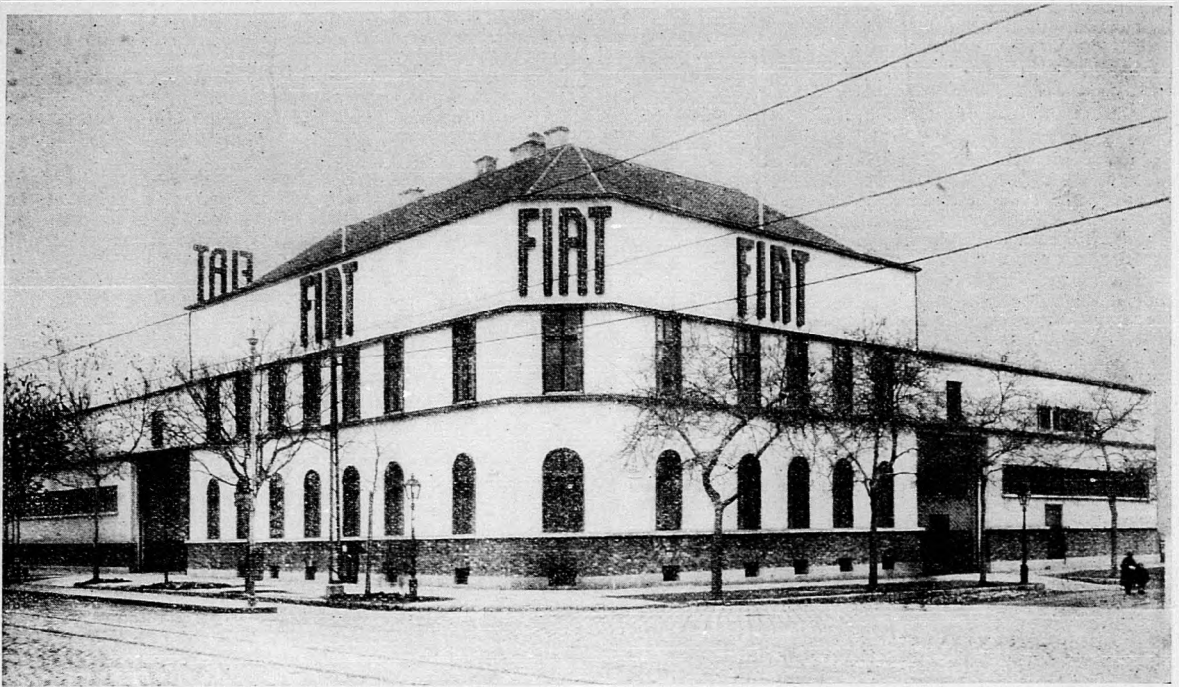
— Ha hosszú ideig áll a gép, úgy hetenként fordítsunk egyet a kurbtln, nehogy mindig ugyanazok a szeleprugók legyenek állandóan összenyomva.



# TUNGSRAM BICOLOR AUTOLÁMPA

Fehér távfény, sárga közelfény.

Minden autónak az „Autó-Motor“ táborában van a helye!



**A torinoi FIAT-gyár saját javítóműhelye!**

**A legmodernebb service**

**FIAT**

**Eredeti**

**alkatrészek**

**raktára**

**VI., Aréna-út 61** **Telefon:**  
**2-988-20**

**Eladás: IV, Váci ucca 1-3**  
**Telefonszám: 1-828-48**