

dec 15

6732

17312

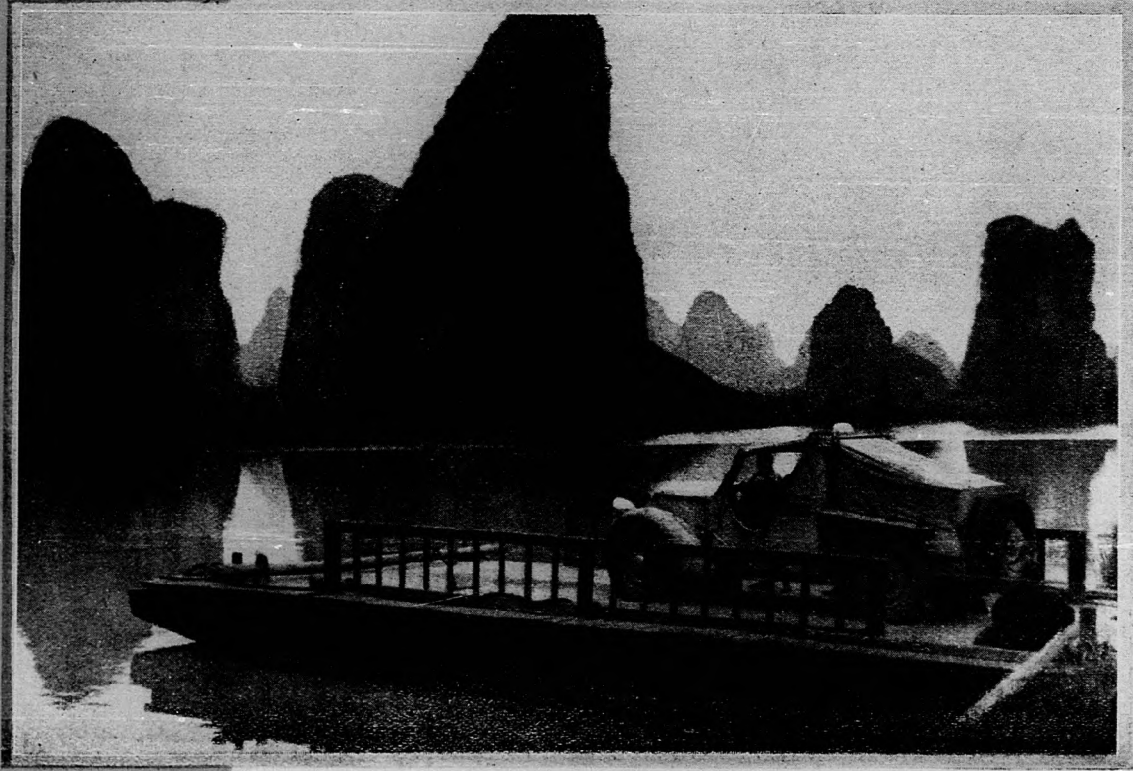
ÁRA 40 FILL.

# AutóMotor



114

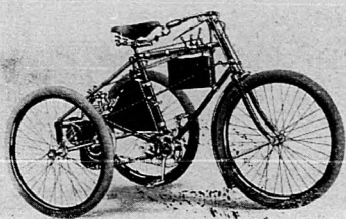
ORSZ. SZÉCHENYI-KÖNYVTÁR  
Hírlapok—folyóiratok  
1940. év. 181. sz.



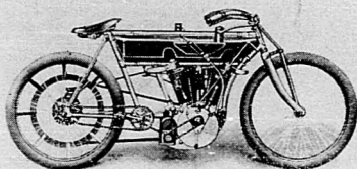
### Steyr a távolkeleten ...

Égnek meredő fantasztikus sziklakontúrok a távolkelet sejtelmes hangulatát tükrözik elénk. A kompon álló Steyr-kocsi közel 100.000 kilométeres utat tett meg a világ legelhagyatottabb útjain. Ez volt az a kohó, melyben a Steyr-konstrukció nemes patináját szerezte.



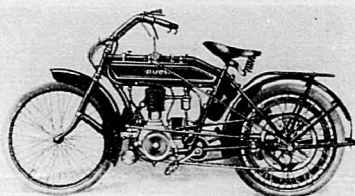


1900

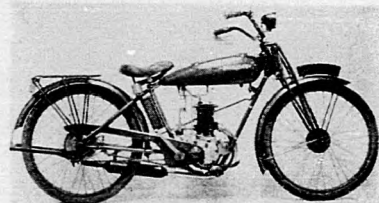


1906

A PUCH motor-  
kerékpárok a  
hosszú évtizedes  
gyártási tapaszt-  
alatok során ér-  
ték el a mai  
tökéletességüket

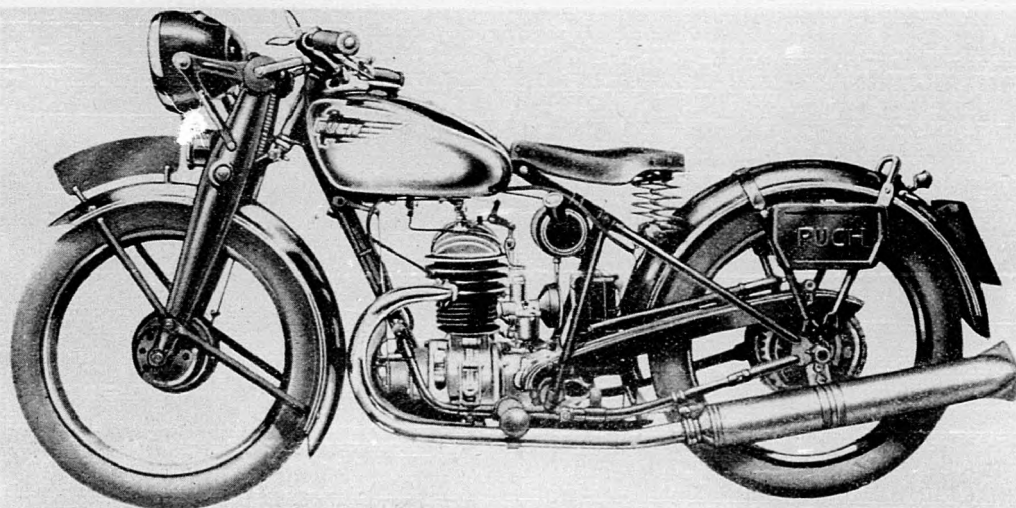


1914

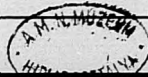


1925

***ÉS MOST:***



VEZÉRKÉPVISELET: STEYR-AUSTRO DAIMLER-PUCHMŰVEK, BUDAPEST, VI., LEHEL UCCA 25



## Előgyújtás

Régi, fájdalmas kelevény az automobilizmus testén a sofőrjutalék. Az az erkölcsstelen rendszer, melynek alapján a sofőr gazdája minden vásárlása után jutalékot követel a kereskedőtől. Akár új kocsit vesz a gazda, akár kanna olajat vagy csak egyetlen szerény csapszeget, a vásárlás után haladlos pontossággal jelenik meg a sofőr és jutalékot követel. Megengedjük, vannak szépszámban kivételek, mert hiszen a hivatásos gépkocsivezetők egyrésze régen érzi, hogy a sofőrjutalék rendszere mennyire erkölcsstelen, a túlnyomó többség azonban a leghatározottabban követeli a sápot. Igen, a sápot, mert a sofőrjutalékot nem nevezhetjük borraivalónak, hanem a szó legszorosabb értelmében sápnak.

Es jaj annak a kereskedőnek, aki nem áll kötélnek, jaj annak a javító-műhelytulajdonosnak, aki a javításból nem ad a KMAC-nek részt, jaj annak a képviselőnek, aki az amúgy is sovány hasznóból nem juttat telemes részt a sofőrnek akkor, amikor gazdája átveszi a kocsit. Egész rémregényeket volt alkalmunk hallani az ilyen eseményekkel kapcsolatban. Az autószakmában jól tudják, hogy még a közelmúltban is nem is egy kocsi népszerűsége a rendkívül magas sofőrjutalékban gyökerezett, mely a jóval tízezer pengőn aluli kocsinál a sokszáz pengőt is elérte. És aki nem volt hajlandó „levágtatni” magát, annak a kocsija természetesen nem ütötte meg a mértéket, a sofőrje által erősen befolyásolt gazda szemében.

Szerencsére ma már lényegesen enyhült a helyzet. Az autók eladási árának maximalása és a kereskedői haszonnak igen alacsony alapon való rögzítése lehetetlenné teszi a túlzott étvágyak kielégítését az autóvásárlással kapcsolatban, és alkatrészkereskedelem stb. legelőn azonban még ma is vidáman és feltartóztatathatatlannal folyik a friss füvek tépdesése.

Ne feledjük el, hogy a sofőrjutalék végeredményben nem a kereskedőt, nem az alkatrészt, nem a javító-műhelyt terheli, hanem magát a sofőr gazdáját, mert hiszen a sofőrjutalékot belekalkulálják az árba. Itt rejlik a jutalék erkölcssteleniségének oroszlánrésze, mert hiszen a sofőr tulajdonképpen a saját kenyéradó gazdáját károsítja meg.

A kereskedők régen hadakoznak a sofőrjutalék ellen. Eddig azonban nem tudtak átütő eredményt elérni, mert mindig voltak, akik a megállapodást

nem tartották meg és kijátszották. Az Automobilkereskedők Egyesülete nem foglalkozott a kérdéssel olyan határozott alakban, hogy ettől eredményt várhattunk volna. Ma azonban más szelek fujnak a MAKOE táján, Máry Dezső, a motorsport hajdani erőskezű irányítója vette kezébe a kormányrudat. A magyar autó- és alkatrészstb. kereskedelem tőle várja, hogy elővegye az éleser kőszőrült vasvillát és kitisztítsa az — istállót. Éppen a becsületes, gazdájukhoz hű, kemény és felelősségteljes munkájukat tisztességel végző sofőrök érdekében.

Mint hírszerzőink jelentik: a KMAC érdeklődést mutat a KTT munkájával szemben és be akar kapcsolódni az akcióba. És azt véljük, hogy a KMAC tágra nyitja a szemeit a csodálkozástól, amikor elolvassa, hogy: semmi kifogásunk ez ellen.

Csak kapcsolódjék bele egészen bátran. Hiszen rövidlátás volna azt mondanunk, hogy a KMAC csak a mások által megsütött gesztenye után kapkod. Hogy azért akar bekapcsolódni, mert kényelmesen számára az, hogy

amikor a KMAC alszik, a KTT dolgozik. Nem mondunk ilyesmit. Ellenkezőleg. Tessék bekapcsolódni.

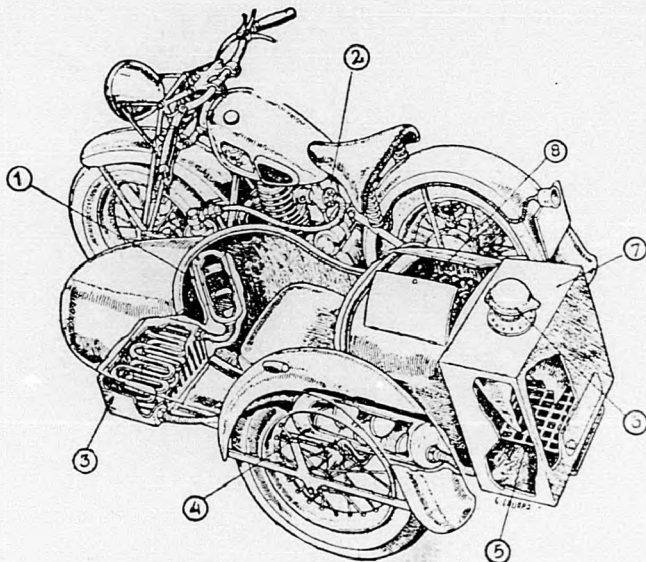
Mert a KMAC-nak valóban volna tennivalója a KTT portáján. Először is nem ártana egy kis anyagi injekció, másodsor egy kis egyébirányú támogatás. Foglaljuk csak össze, hogy mit tehetne a KMAC a KTT érdekében:

1. Megfelelő anyagi alapot megteremtjen, melyből a rendezések költségeit lehetne fedezni.

2. Kijárni a hatóságoknál, hogy a KTT céljaira külön motalkó-kiutalások lőrténjenek.

3. Díjmentes versenylicencket kiadani a KTT tagjainak.

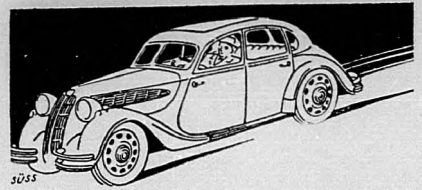
4. Nem belefolyjni a KTT munkájába! Furcsa, de igaz, hogy nem az első pont a legfontosabb, hanem a negyedik. Elsősorban a negyedik pont elfogadását kérjük, mert enélkül: hiába ad a KMAC pénzt, hiába szerez üzemyanyagot, hiába ad versenylicencket, el fog posványosodni az egész mozgalom. A KTT úgy dolgozik jól, ha megmarad mai kereteiben. Ha a lelkesedés tüze hatja át a motorosokat és nem holmi sportpolitikai icke-fickelés.



BENZIN HELYETT — SZIVÓGAZ...

A milánói kiállításon látott gázgenerátorral felszerelt oldalkocsi után most az egyik holland szaklap közöl érdekes képet gázgenerátorral szerelt oldalkocsi motorkerékről. A gép nem éppen esztétikus jelenség, de — a szükséges törvényt bont! Figyeljük a magyarázatot: 1. Gázszűrő. 2. A konstrukció fontos része, hiszen a gázzal a motorba kerülő szénpor a motorolajjal valóságos esiszolópasztát eredményezne, aminek henger és csapagy egyaránt kárát látna! — 3. A gázvezeték csatlakozása a szivósőhöz. Kérdés, hogy a dolog valóban ilyen egyszerű-e? — 3. Hűtő. — 4. Kátránystalanító. — 5, 6 és 7 a tulajdonképpeni generátor. — 8. A csomagtartóban a csomagok helyett a szénkészletet találjuk.

# HÁNY GÁZOSÍTÓ?

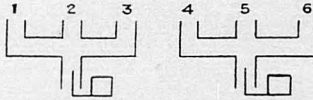


**Dísz vagy hasznos kellék a többhengeres motorok iker vagy hármás gázosítója?**

Ki nem nézett már sportkocsi gépház-tetője alá és nem csodálkozott azon a két vagy három gázosítón, mely a hengereket táplálja? Általában a legtöbben azt hiszik, hogy minél több a gázosító, annál gyorsabb a kocsi, annál nagyobb erőt fejleszt a motor. Bár ebben határozottan van valami, mégsem szabad ezt úgy felfogni, hogy ha négyhengeres vagy hathengeres motorunkra a gyárilag szerelt egyetlen helyett két vagy három pompás Solexet „akasztunk”, úgy máris megoldottuk a sebesség titkát. Ha erre vállalkozunk, úgy motorunk többnyire nem nagyobb, hanem kisebb teljesítményt fog nyújtani, aminek az az oka, hogy a motor tervezésénél, a vezérmű megoldásánál kell már tekintettel lenni a karburáció megoldására és vele a gázosítók számára, elhelyezésére.

A karburáció maga rendkívül szövevényes kérdés, melyről köteteket írtak össze és mely még ma is rengeteg megoldásra váró kérdést vet fel. Ne tévesszük össze a karburációt a karburátorral, mert míg az előbbi folya-

szívóvezeték alakja és belvilága, törött vagy töretlen volta és nem utolsósorban üzemi hőmérséklete. Ezek a körülmények azonban igen szerves összefüggésben vannak a vezérmű-beállításal, a szelepek nyitásának, zárásának, valamint összenyitásának időzítésével, látjuk tehát, hogy a tökéletes karburáció eléréséhez a tervező mérnöknek



Két szívócsővel és két gázosítóval szerelt soros hathengeres motor szívórendszerének sémája.

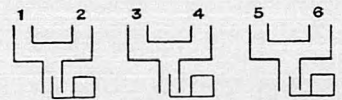
rengeteg körülményre kell figyelemmel lennie és már a tervezőasztalnál kell kiépítenie azt a rendszert, mely a teljesítmény, a takarékoság és egyéb itt fel nem sorolható szempont szolgálatában áll.

A több karburátor célja: sportmotornál több éghető gázkeveréket szállítani a motorba, a túramotornál tökéletesíteni a gáz áramlását és vele a hengeröltést.

Vegyük előbb a hat- vagy nyolchengeres soros hengerelrendezésű motort bonckés alá. Sematikus ábránkon látjuk, hogy míg a karburátor szívótorkához igen közel elhelyezett hármás és négyes számú henger szinte közvetlenül kapja a keveréket, addig a távolabbi kettes és ötös, vagy éppen a „sarkon túl” szerénykedő egyes és hatos henger igen hosszú úton kénytelen beszippantani a keveréket. Érthető, hogy a gyengébb töltésben részesülő távolabbi hengerek teljesítménye nem tarthat lépést a tökéletes töltésben részesülő közeli hengerek teljesítményével, hiszen akármilyen forró is a szívócső, a benne lejátszódó lüktető folyamat következtében a gáz egyrésze lecsapódik és mire a távoli hengerekbe jut: gyengült. Gazdagabb keveréket szállító karburátorbeállítással ugyan sikerül benzinben gazdagabb keveréket juttatni a távolabbi hengerekbe és vele teljesítményüket növelni, ebben az esetben azonban a közeli hengerek már túlgazdag keveréket kapnak és amint mondani szokták „megtulladnak”. Látjuk tehát, hogy ha egyetlen gázadaqolást akarunk elérni, úgy a két gázosítós megoldáshoz kell folyamodnunk, amikor is a két három-három hengerből álló csoportnak megvan a maga külön gázosítója. Az iker-gázosítós megoldás lényegesen simább üzemet biztosít, a motor sokkal egyenletesebben pörög.

Ismerünk három gázosítóval szerelt soros hathengeres motorokat, túramotor

esetén ezt bátran túlzásnak nevezhetjük, ezzel szemben sportmotornál nagyon is indokolt a gázosító-trió „fel-leplelése”. A sportmotornál ugyanis az a lényeg, hogy minél több gázt juttassunk a hengerekbe. A fejlesztett kalóriák ugyanis arányban vannak a beszívott gáz súlyával, mert hiszen a motor szerepe nem más, mint az üzemanyagban rejlő kémiai energiát mechanikai munkává alakítani át. Minél több gázt égetünk el az időegység alatt a motorban, annál több munkát kapunk. Ezt a célt szolgálja a fordulatszám, a hengerürtartalom növelése és bizonyos vonatkozásban a kompresszióarány fokozása is. A sportmotor hatalmas fordulatszámával és rendkívüli étvágyával egyetlen gázosító képtelen lépést tartani, köznapin hasonlattal élve azt mondhatjuk, hogy az éhes embert két vagy három szájon keresztül hamarabb tudnók jóllaktatni, mint egyetlen szájon. Embernek nem tudunk ráadás-száját kölcsönözni, a sportmotorra azonban akár hengerenként is adományozhatunk egy-egy gázosítót, hogy tökéletesebben lakassuk jól.



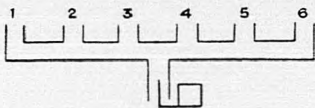
A hathengeres sportmotorok nagyrésze három gázosítóval van ellátva. Egy-egy hengerpárnak külön-külön gázosítója van.

A többgázosítós motor érdekese sajátsága, hogy a két vagy három gázosító beállítása nem teljesen egyforma, éppen ezért a két vagy három karburátor beszabályozása nem egyszerű feladat, különösen az úresjárati állításánál kell fokozott gondot eljárni. Ha ugyanis a karburátorok nincsenek tökéletesen szinkronizálva, úgy lehetlenség sima úresjáratot biztosítani és a motor kívánatos sima és lassú pörgés helyett rángatni fog. Sokat segít a szívócsövek összekapcsolása vékony kie-venlítő csővezetékekkel.

A két vagy három karburátor — mint látjuk — korántsem dísz, hanem igen komoly a szerepük.

**KOPPÁNYI-nál raktárról kaphat:**

Új (350-e) és használt **VICTORIA**, használt **SUNBEAM** motorkeverékpárokat, Castrol, Vacuum-olajokat, Noris fényszórót és részeit, kitűnő angol láncokat és sok mindent amire motorosnak szüksége van. **Sunbeam, Victoria-service és alkatrészek**. **DESSEWFFY U. 47. TEL.: 110-824**



A soros hathengeres motor egyetlen gázosítója képtelen egyetlen hengertöltést biztosítani, a távolabb fekvő hengerek gyengébb gázkeveréket kapnak.

mat, mely rengeteg körülménytől függ, addig az utóbbi egyszerű automobilalkatrész. A jó karburátor még korántsem biztosít tökéletes karburációt, mert a gázosítás, helyesebben a motornak gázzal való ellátása nemcsak a gázosító típusától és műszaki megoldásától függ, hanem nagy szerepet játszik benne a szívórendszer kiépítése, a

**A** BRONCSTÓL  
**Z** SÍRZÓFEJIG

minden **használt motorkerékpár alkatrészt legolcsóbban** vehet az ország **legnagyobb**

**MOTORBONTÓ** telephén

REICHFELD, V., Visegrádi u. 11a szuterén Telefon: 127-906

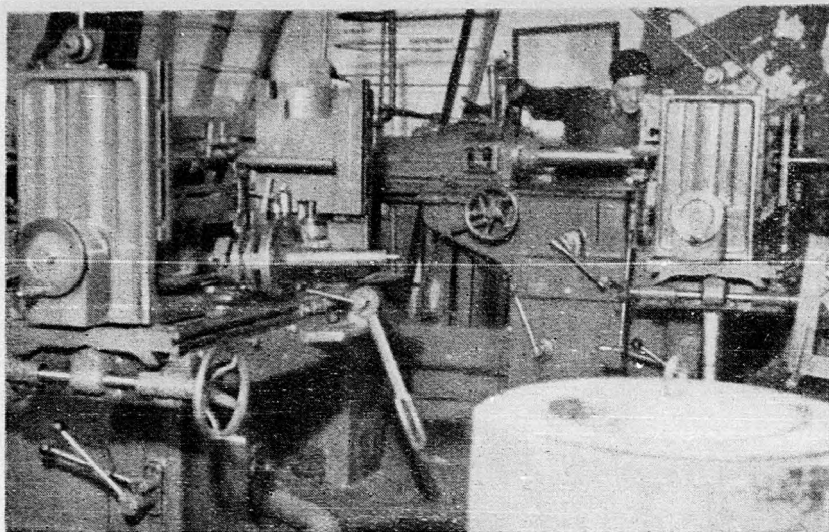
**Stop!**

**Ucvezetők, Hálgyvezetők,**

sőtírfelöltek, csak országunk legmoder- **VIKTÓRIA AUTÓSZAKISKOLÁBAN** nebb, egyetlen törvényszékieleg bejegyzett **tanulnak!**

Felvételi iroda: **Andrássy út 2.** Telefon: 120-814.





Részlet a Dedics Testvérek cég üzeméből. A képen két vízszintes elrendezésű automatikus Kellenberg hengerköszörülőgépet láthatunk.

## Takarékaskodjunk a benzinnel!

Az autósok és motorosok gondoljai ismét megszaporoódnak: az amúgy is korlátozott havi motalkómennyiséget újra csökkentették. Mivel a hivatalosan megállapított mennyiségen felül csak bizonyos foglalkozásuk kaphatnak üzemanyagot, a ráadásadagokból kimaradot- tak előtt felvetődik a kérdés: te- hünk-e valamit atekintetben, hogy a kiutalt motalkóval több kilométert, te- hessünk meg, mint eddig?

A legtöbb autós adottságnak veszi a fogyasztásra kiutalt értékeket s bele- törődik a szerinte változtathatatlanba; azt hiszi, hogy mivel kocsija annyit, vagy annyit fogyaszt, havi motalkójá- val csak a megfelelő kilométert fogja tudni lefutni. A dolog pedig nem ilyen egyszerű, mert a fogyasztás sok ténye- zőnek az eredője, amelyeknek egy te- kintélyes részén — bizonyos mértékig — módunkban áll változtatni. Állítjuk, hogy vannak kocsik, amelyek az adott üzemanyagmennyiséggel 15–20%-kal is több utat tehetnének meg, ha tulajdo- nosaik, illetve vezetőik a fogyasztást befolyásoló körülményekkel tisztában lennének.

Az alábbiakban ezeket a fogyasztást befolyásoló tényezőket fogjuk ismer- tetni, megjegyezve, hogy vizsgálóda- sainknál nemcsak a benzín, hanem az olajfogyasztást is göreső alá vesszük. Ez utóbbinál — véleményünk szerint — óriási pazarlás folyik, nagy károkat okozva nemcsak a kocsii tulajdonosának, hanem külkereskedelmi mérlegünk- nek is.

Egyik legfontosabb tényező az üze- anyagfogyasztás szempontjából a mo- tor mechanikai állapota, amely éppen ezért megérdemli, hogy vele kissé részletesebben foglalkozunk.

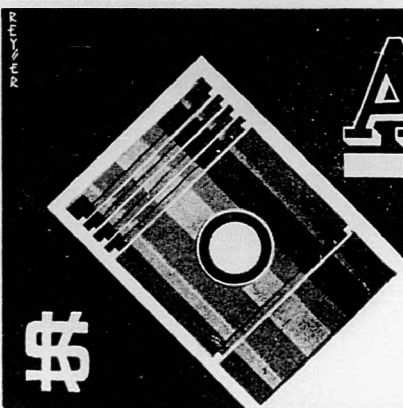
Mint tudjuk, minden egymáson csúszó alkatrész a fellépő surlódás követke- ztében kopásnak van kitéve, még akkor is, ha a közöttük levő olajfilm a sur- lódást a minimumra csökkenti. A mo- torban a hengerfal felső része szenved

a legnagyobb kopásokat, aminek ma- gyarázata a következő: a robbanás, he- lyesebben az elégs pillanatában a robbanóterben igen magas nyomás uralkodik, amely nyomás a felső holt- pontban levő dugattyú gyürüi mögé behatolva, azokat nagy erővel feszíti neki a hengerfalnak. Ez a hatás ter- mézetesen legerősebb a felső gyürűnél, míg a következőknél megfelelően csök- ken. Mivel pedig a hengerfurat, amely alulról kapja az olajozást, felül alig van kenve, sőt itt a magas hőfok is nehezíti az olajozást, — a nagy nyo- mással szétfeszülő gyürük minden égési ciklusban lekaparnak néhány szemcét a hengerfalról, miáltal az felül erő- sebben, alul pedig mind kevésbé me- kopik. A hengerfallal egyidejűleg ko-

pást szenvednek maguk a gyürük is, de — általában jobb anyagból lévén — kopásuk csekélyebb. A megkopott gyü- rük elvesztik feszültségüket és nem tömítenek többé tökéletesen az oválisra és kúposra kopott hengerfuratban, mi- által a nagy nyomással bíró gázok át- futnak mellettük, ami csökkenti a mo- torteljesítményt és így növeli annak fogyasztását. A dugattyúk melletti át- futás lefújja az olajfilmet a hengerfal- ról, ami — circulus vitiosusként — is- mét csak a kopásokat növeli s így a motor állapota rohamosan leromlik.

A hengerfallal és gyürükkel egyidejű- leg kopást szenvednek a gyürük hor- nyjai is, elsősorban a fel- és lefelé ve- rődő gyürük kalapáló hatásától, ami viszont a motor olajfogyasztására van döntő hatással. A dugattyú lefelémene- telekor ugyanis a gyürük a hornyok- ban felül helyezkednek el, míg az alat- tok levő hézag olajjal telik meg, melyet a hengerfalról kaparnak le maguk alá. A dugattyú felfeléindulásakor a gyürük átváltódnak, vagyis a hornyok alján fekszenek fel, miáltal az ott ösz- szegyűlt olaj egy része a gyürü mögé kerül, ahonnan akadálytalanul jut a gyürü fölött levő hézagba. A lefelé való átváltáskor ennek az olajmennyi- ségnek jó része kinyomódik a gyürü fölé a hengerfalra s így bekerül a robbanóterbe, ahol kékes füstöt képezve elég. A gyürük tehát — kiverődött hor- nyok esetén — az olajat szabályszerűen felpumpálják a robbanóterbe, annál na- gyobb mértékben, minél nagyobb a ki- verődés, vagyis a gyürük játéka a hor- nyokban. Míg azonban a hengerek me- kopása a benzinfogyasztást nem nagy mértékben befolyásolja, (20% már óriási érték!), addig az olajfogyasztás a normálisnak többszörösére is felszökhet és mindaddig fokozódik, amíg a motort mechanice rendbe nem hozzuk.

A hengerfuratok kopását úgy küszö- bök ki, hogy felfúrják a furatokat na- gyobb méretre (rendszerint 0.5 mm-el nagyobbra) és ennek megfelelően na- gyobb, túlméretes dugattyúkat készíte- nek, természetesen új gyürükkel. Ugyanekkor a dugattyúcsapszégeket is ki szokták cserélni, mert bár ezeknek



# ALUSIL

DUGATTYÚK

Kiváló tulajdonságai:

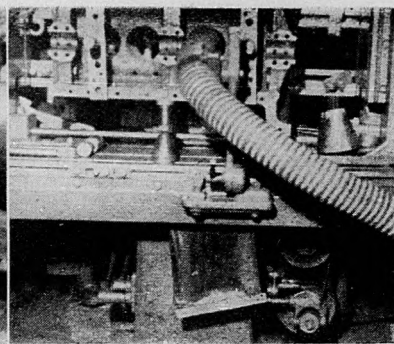
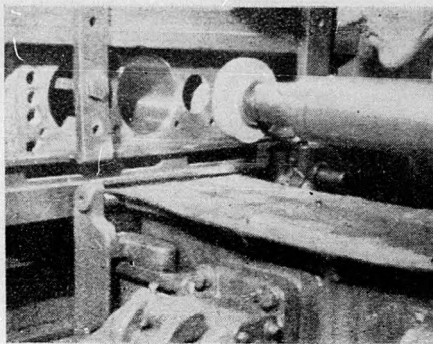
1. Magas szakító szilárdság.
2. Jó csúszóképesség.
3. Nagy keménység és kopási szilárdság
4. Kis hőtágulás.
5. Jó hővezetőképesség.
6. Csekély súly.

280 az új típus

Vezérképviselő: SZILÁRD BÉLA  
BUDAPEST, VI., NAGYMEZŐ UCCA 15

kopása a fogyasztást nem, vagy alig befolyásolja, a kopott csapszegek a motorban kellemetlen kopogást okozhatnak.

Már az eddig elmondottakból is kitűnik, de külön is fel hívunk a figyelmet arra, hogy a motor dugattyúzása végtelenül kényes feladat, amelyet csak erre tökéletesen berendezett, sok tapasztalattal rendelkező üzemenek szabad kiadni. Az új hengerfuratoknak pontosan hengereknek kell lenniük, a legesekélyebb ovalítás, vagy kúposág nélkül. A dugattyúkat századmilliméternyi pontossággal kell méretezni, mert ha a kellő méretnél csak valamivel is erősebbek, a dugattyúk berágódnak, ha pedig kisebbek, akkor az olajfogyasztás lép fel korán, mert ugyanaz lesz a helyzet, mintha a motor már megkopott volna. A gyűrűhornyokat ugyancsak századmilliméternyi pontossággal kell elkészíteni, mert a kissé szorosabb hornyokban a gyűrűk besülnek, a kissé lazábban pedig pumpálni fogják az olajat, mintha a hornyok kiverődtek volna. Hasonlóképpen igen kényes a csapszegek illesztése, de különösen azok oldalirányú elcsúszás ellen való biztosítása. A javításra kerülő motorok közül minden ötödik-hatodik motorban talá-lunk begyalult furatot, amelyet a csapszeg oldalirányú elmozdulása hozott létre. Ha a begyalulás mély, azt fel-fúrással már kivenni nem lehet, ilyenkor vagy drága hüvelyt kell behúzni a sérült furatba, vagy hasonlóképpen drága hegesztéshez kell fordulnunk, sőt néha emiatt az egész hengertömböt ki kell eszerélni. Végtelenül fontos az is, hogy a dugattyúk a hengerekben ne ferdén, feszüléssel járjanak, amit a

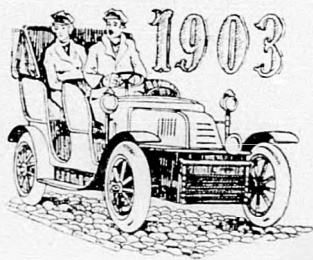


(Balról:) Hengerköszörülés excentrikus rendszerű gépen. A vízszintes irányban mozgó karon — amely be tud nyúlni a henger furatába — a kö tengelye a csapággal együtt excentrikusan keringő mozgást végez, míg a kö a tengellyel centrikusan fut. A keringő mozgás percenként kb. 300. A kö, nagyság szerint, 2000-től 9000-ig fordul percenként. — (Jobbról:) A köszörülés alatt levő furat nyílásába állított vastag csövön keresztül szívja be az exhaustor a kö által lecsiszolt anyagot, mielőtt az felsérthetné a frissen köszörült henger falát.

hajtórudak „derékszögelésével“ lehet elkerülni. Teljesen pontos derékszögelő készüléke csak kevés üzemnek van, innen a sok ferdénjáró dugattyú és ennek következtében előálló időelőtti kopás, olajfogyasztás, gyűrűbesülés, sőt dugattyútörés. A dugattyúzásnál tehát csak azt a jó tanácsot adhatjuk, hogy nem szabad az árat nézni, hanem szakis azt, hogy az csak igazán megbízható üzemben végeztesse el, mert a takarékoság kegyetlenül bünteti meg magát rövid idő alatt!

A motor következő surlódó részei, melyek kopásokat szenvednek, a csapágyak és a főtengely. A csapágyak lágy

feherfémmel bélelt bronz-, vagy újabban acélesészek, de találunk olyan megoldást is, amelynél a feherfém magába a hajtórudakba, illetve a forgattyúházba van beleöntve. A csapágyazás hasonlóképpen igen kényes feladat, mert a legkisebb hiba is súlyos következményekkel járhat: a nem jól kötő csapágy kitöredezik és kiolvad, a szorosán illesztett csapágy berágódik, a lazán illesztett csapágy kiengedi az olajat, a ferdén fűrt hajtórúdcsapágy a dugattyút ferdén vezeteti a hengerben, a nem vonalbefűrt főcsapágyak pedig kiverődnek, sőt főtengelytörést is okozhatnak. Különösen fontos a főcsapágyak



## HENGER- ÉS FŐTENGELY- KÖSZÖRÜLÉS

**DEDIC'S**  
37 éve munka minőséget jelent

MEGBIZHATÓ  
MUNKA –  
OLCSÓ ÁRAK

Budapest, VIII, Thék Endre u. 15. Tel.: 130-345



vonalfűrása, amely műveletre csak kevés üzem van berendezve. Kiolvadt csapágyval menni nem lehet s a kocsi hazavonlatása és a szerelési költségek sokszorosát teszik ki annak az összegnek, amennyivel egy jó üzem többet kér ezen munkák tökéletes elvégzéséért a kevésbé felszerelt műhelyekkel szemben, tehát ennél a tételnél sem szabad takarékoskodnunk!

Használat közben megkopnak a főtengely csapjai is. Ha az ovalítás már néhány századmillimétert kitesz, a csapok köszörülése és a csapágyak újraöntése nem maradhat el, egyébként az olaj a csapágyakból megszökik, ami azok kiolvadását vonja maga után.

Még egy másik következménye is van azonban annak, ha a csapágyak az olajat meg hagyják szökni. A csapágyakból szertefröccsenő olaj ugyanis ilyenkor olyan nagy mennyiségben zúdul a hengerfalakra, hogy azzal a gyűrűk megbirkózni többé nem képesek. A dugattyú gyors lefeléhaladásakor a hengerfalon levő vastag olajfilm a gyűrűket egyszerűen benyomja hornyaikba s így az olaj a gyűrűk előtt a dugattyú fölé kerül, ellentétben az előbb említett pumpálással, amikor az olaj a gyűrűk mögött jut fel a robbanótérbe. Ebből az következik, hogy rossz csapágyak esetén hiába végezzük el a dugattyúzást, az olajfogyasztás nem esik vissza a normálisra. Általában minden második dugattyúzásnál kell a csapágyakat megújítani.

A motorok kopásnak kitett részei közül megemlítjük még a szelepeket, melyeknek tányérja és szára szokott idővel elvékonyodni. Ha a szelepszár megkopott, de a tányér még egyszer-kétszer átszabályozható, úgy a szelepszárat át lehet köszörülni, de ekkor a szelepvezetékeket kell kicserélni. A szelepekkel egyidejűleg rendbe kell hozni a szelepléseket is. A beverődött üléseket újabbban hőálló gyűrűkkel perselyezik ki.

A motor többi része egyrészt kevésbé befolyásolja a fogyasztást, másrészt ritkábban szorul javításra, így azokkal nem is foglalkozunk. Összefoglalva az eddigieket, azt látjuk, hogy a motor mechanikai állapota nagyban befolyá-

solja a benzin- és olajfogyasztást s így mindent el kell követnünk, hogy motorunk állandóan teljesen rendben legyen.

Ezekkel kapcsolatban még csak arra kívánunk rámutatni, hogy igen fontos a motorjavítások elvégzése alkalmával az, hogy a kiserelt alkatrészek mindig ugyanarra a helyre kerüljenek vissza a motorba, ahol azelőtt dolgoztak. Mivel pedig a hengerfuratok, hajtórudak, szelepek, stb. számozása eddig sehol a világon normalizálva nem volt s az egyik gyár a hűtőtől hátrafelé, a másik gyártássonrendben, a harmadik ismét más-képpen számozta motorának alkatrészeit, — valóságos dzsungel állott elő, aminek következménye gyakran az alkatrészek helytelen visszاسzerelése lett. Legrégibb motorgyárunké az érdem, hogy ebben a fejetlenségben rendet teremtett, amennyiben megalkotta az első számozási szabványt, amely egyértelműen határozta meg az egyes alkatrészek sorszámát, — tekintet nélkül a gyújtási sorrendre, vagy a motornak a kocsihoz való beépítési módjára. Az elsőkerékajtású kocsihoz ugyanis a motorok egy része fordítva, vagyis a lendkerékkel előre van az alvázbba beépítve, de vannak motorok, amelyek az alvázbba keresztben állanak. Ez a szabvány annyira érdekes, hogy cikkünkhez mellékeljük úgy, hogy az motorunk esetleges szétszerelésekor felhasználható legyen. Sok félreértést, reklamációt és károsodást előz meg az a műhely, amely a szétbontáskor való rendes jelölésre szült helyez.

A továbbiakban még néhány tényezővel kívánunk röviden foglalkozni, melyek a fogyasztást befolyásolják. Ezek között első helyen említjük meg a gazdaságos vezetést. Elké-

pesztő, hogy nemcsak a gyakorlatla nabb úrvezetők, hanem öreg taxisoffőrök között is találunk olyanokat, akiknek nincs vérében a gazdaságos vezetés! Gazdaságosan akkor vezetünk, ha mindig a legalacsonyabb fordulatszámmal megyünk, melyet motorunk rángatás nélkül elbírn. Nem szabad tehát a kocsit elsővel, másodikkal, esetleg harmadikkal jól „meghuzatni“, hanem át kell kapcsolnunk mielőbb a magasabb áttételre. Alacsonyabb áttételnél ugyanis a kocsi ellenállásán kívül le kell győznünk a magasabb fordulatszámmal megfelelően magasabb belső motorellenállást és a sebességváltóban fellépő veszteségeket is. Takarékoskodhatunk a motalkoval úgy is, ha lejtőn a motort teljesen leállítjuk; áll ez a hidakra és sok budai utcára, de érdemes a leállítás ott is, ahol — pl. keresztződésnél — előreláthatólag hosszú ideig kell még várakoznunk. Városban, szabad útvonalon menjünk 35–40 km-rel s ha akadály tűnik fel, jó előre vegyük le a gázt és ha nincs szabadonfutónk, kapcsoljunk neutrálra. Csak annyit fékezzünk amennyi elengedhetetlenül szükséges. Országúton 50–60 km-rel haladjunk, mert kb. ekkor fogyasztunk legkevesebbet. Völgymenetnél (a jelenlegi viszonyok között) lehetőleg kerüljük el a motorral való fékezést, mert ez is növeli a fogyasztást.

Vizsgáltassuk meg szakemberrel a gázosító beállítását, hogy nem lehetne szegényebb keverékkel kijönni. Állítassuk az üresjárati fordulatszámot a legalacsonyabbra, amelynél a meleg motor nem áll le. Télen ne csak a motorba, hanem a sebességváltóba és differenciálba is higabb olajat tegyünk, s emeljük a gépháztető alatti hőfokot, hogy a karburáció tökéletesebb legyen. Végül emeljük fel a pneuk nyomását a megengedett legnagyobb értékre, ami ugyan rázni fogja a kocsit, de a gördülő ellenállást a minimumra csökkenti.

Ha a fentebb felsoroltakat véghezvisszük, csodálkozni fogunk, hogy kocsink mennyivel fogyaszt kevesebbet, mint azelőtt. Vezetés közben mindig ez legyen a jelszó: minél több kilométert egy liter motalkóval.

Engineer.

**Ha a generáljavításnál tart**

NE FELEJTKEZZÉK EL  
**A RÚGÓIRÓL**  
JÓ ÉS OLCSÓ MUNKÁT KAP

**BÁN LÁSZLÓ**

CÉG NÉL

BUDAPEST, V., VÁG U. 5. TELEFON: 29-11-21

**VÉDJE ÉLETÉT,  
EMELJE VEZETÉSI BIZTONSÁGÁT,  
szereltessen autójára  
SZILÁNKMENTES ÜVEGET**

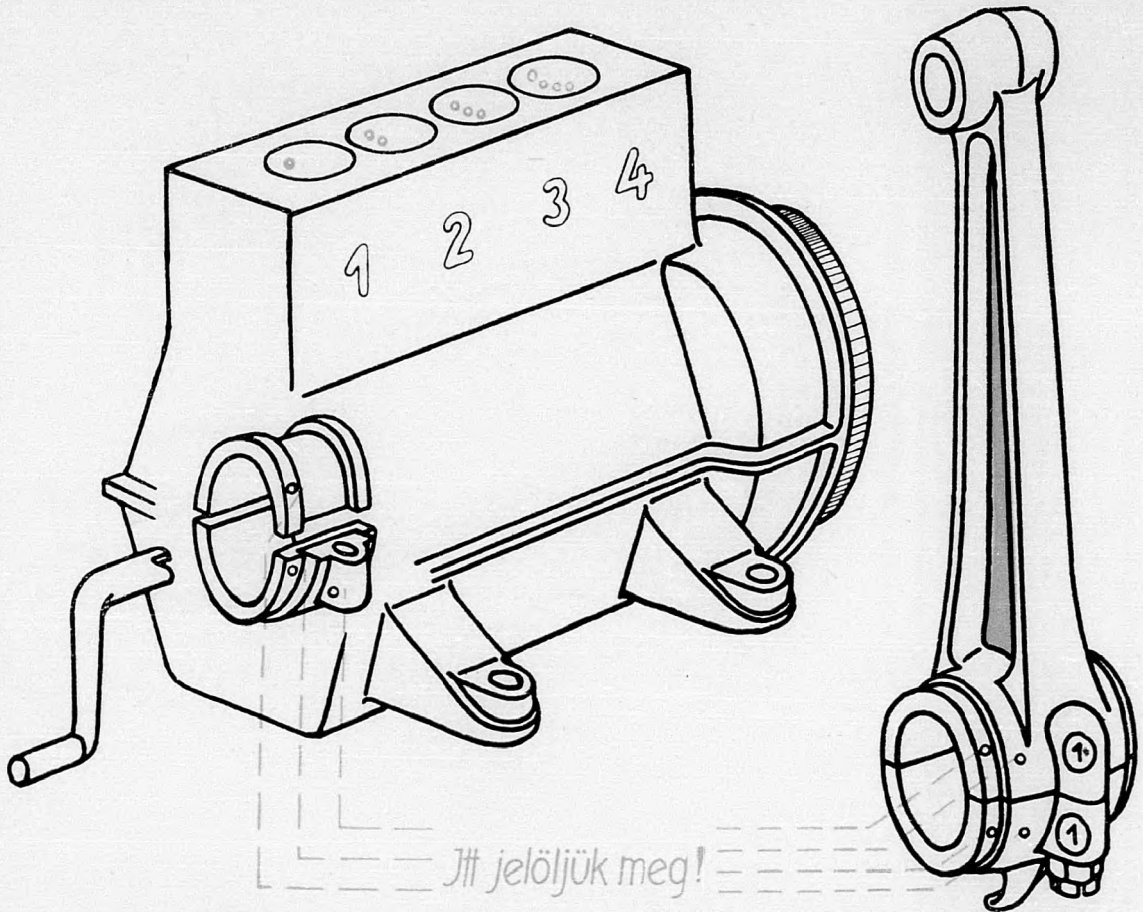
**Kavács ÜVEGCISISZOLÓNÁL**  
VI., SZABOLCS UCCA 18/B  
TELEFON: 493-996

Régi szélvédőüvegeit becseréljük

**LÁSZLÓ ANDOR**

**AUTÓSERVICE – JAVITÓMŰHELY**  
V., BESSENYEI U. 4. POZSONYI U. SAROK  
TELEFON: \*299-155.





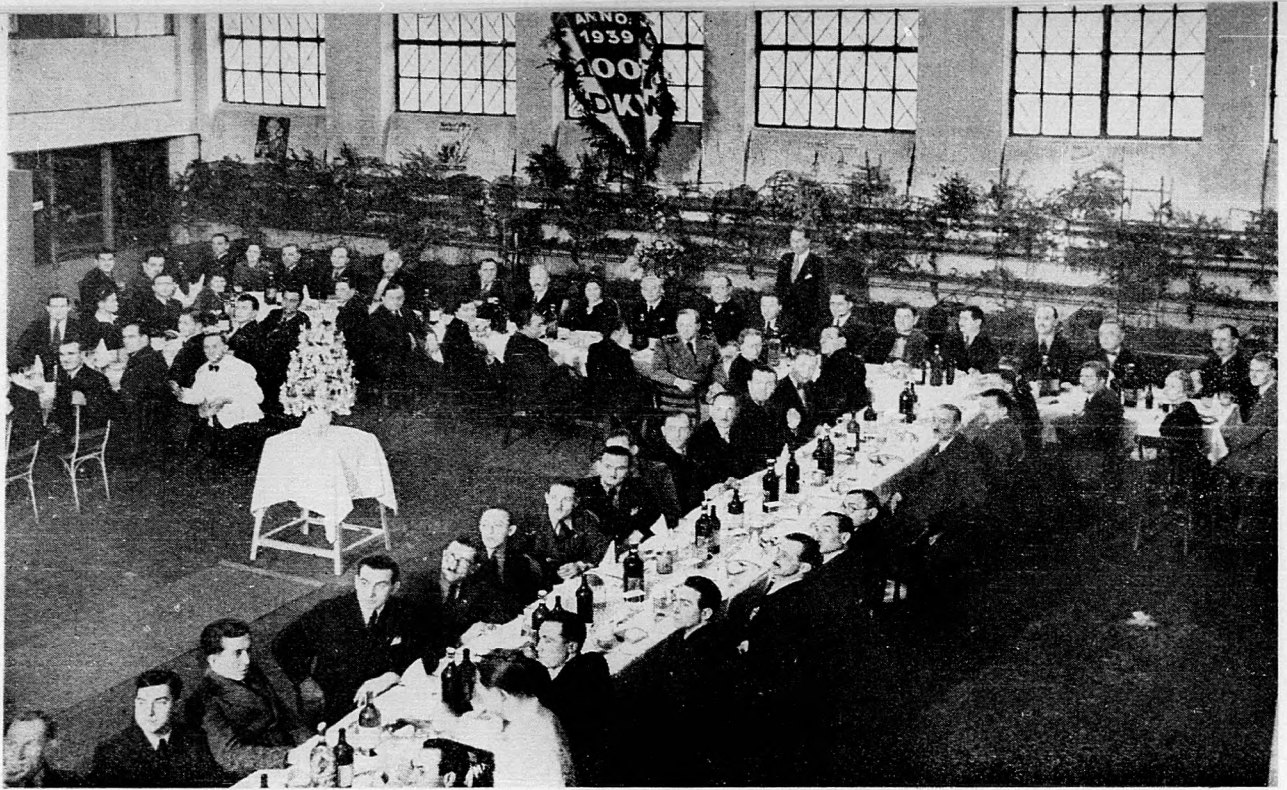
Összejelölendők a következő alkatrészek:

hajtórudak, hajtórúdfedők, hajtórúdcsapágyak,  
dugattyúk, főcsapágyfedők és főcsapágyak.

Az összejelölés (mely a helyzetjelzést és sorszámozást egyesíti magában) a következő szabályok szerint történjék:

- 1.) Minden jelölést még a hajtórudak és a főcsapágyfedők meglazítása előtt kell elvégezni!
- 2.) Minden jelölést az illető alkatrésznek a lendítőkeréktől távolabb eső oldalán — ábránk szerint kell alkalmazni!
- 3.) Magát a sorszámozást a lendítőkeréktől legtávolabb eső alkatrészeknél „1”-essel kell elkezdni és a lendítőkerék felé haladva, növekvő számokkal folytatni.
- 4.) Az összejelölés az illető alkatrész fenti sorszámával egyező mennyiségű pontnak beütésével („kirnerezésével”) történjék.
- 5.) Tévedések elkerülése végett szétszereléskor minden, a fenti szabályoktól eltérő számozást (tehát még az „eredeti gyári” sorszámozást is) el kell tüntetni, ha netalán az más — pl. gyújtási sorrendet jelez.

6.) A hajtórúdnak a lendítőkeréktől távolabb eső oldalát piros festéssel jelöljük meg.



**Az 1939. év alatt eladott 1007.-ik  
DKW-kocsival esett össze a 20 éves  
Majláth-cég karácsonyi ünnepélye**

Egy napról elült a munka zaja a Majláth-cég szerelőcsarnokában, a fenyőgalyakkal díszített hatalmas teremben hosszú fehér asztalok köré gyülekezett a cég tisztviselői kara és műszaki személyzete, hogy bensőséges ünnepség keretében üljön meg a cég Karácsonyát, mindnyájuk örömműnöpét, a sok küzdelmes, kemény munka árán kivívott nagyszerű sikerekből gazdag esztendő befejezését. A Majláth-cég 1939. évi nagyszerű esztendőjét az év folyamán a BMW kocsik és DKW motorkerékpárokkal párhuzamosan eladott 1007 DKW-kocsi jellemzi legtalálóbban és ebből a pompás eredményből a cég minden tagja kivette a részét.

Az ünnepségen Majláth Mihály cégfőnök és Krompaszky Miksa igazgatóval az élen, a cég személyzete meleg barátságosan fogadta az ünnepség vendégeit, élükön dr. Schara Béla fővárosi tanácsnokot, a VI.-ik kerület előljáróját, Johann Martinsent, az Auto Union magyarországi megbízottját, valamint Szamosfalvi Waldemár századost, az üzem katonai parancsnokát. Szívélyes, közvetlen hangulatban folyt az ebéd, fogyott a kitűnő pörkölt, a sör meg a bor, majd az elmaradhatatlan „beigli” után Krompaszky Miksa igazgató köszöntötte a résztvevőket, hangsúlyozva az ünnepség szociális értékét, mint a munka megbecsülésének külső dokumentumát.

— Nem véletlen ez, — folytatta Krompaszky igazgató, — hogy ez a mai ünnepély, cégünk húsz esztendőös pályafutásának jelentős határköve, összecsiszítja a szeretet ünnepét, a mi karácsonyunkkal. Ebben a tényben szimbólumot látok. Azt a szimbólumot, hogy ez a vállalat is csak azért tudott nagygyá fejlődni, mert ennek a nagy családnak a feje a család minden egyes tagját a gondoskodásnak és a szeretetnek sok-sok százával igyekezett a közös munka láncolatába belefűzni és együtt tartani.

Az eredmény nem maradt el!  
— Négy évvel ezelőtt, 1935-ben, a vállalat még afelé tört, hogy meg tudja-e közelíteni a század eladást. És íme, most, ebben az esztendőben az ezredik eladáson is túl vagyunk, pedig a két katonai behívás, a vámtarifa leszállítását megelőző három hónapi teljes stagnálás, az állandó külpolitikai bizonytalanság — és még több ilyen faktort említhetnék — mindenre jó volt, csak éppen a kereskedelem nyugodt lebonyolítására szükséges légkört nem nyújthatta.

És hogy ennek ellenére is sikeres volt a cég 20 éves jubileumi esztendője, az a cég vezetésében megnyilvánuló szellem

mellett a munkatársak helyes megválasztásának az eredménye.

— A mi alkalmazottaink — folytatta Krompaszky igazgató — nemcsak munkaidejüket és szellemi vagy izommunkájukat fizették meg. A mi munkatársaink ehhez a munkához szívüket-lelküket adják hozzá nemcsak azért, hogy a cég ennek hasznát lássa, hanem azért is, hogy munkatársaik közül kiemelkedve, feljebb és feljebb törjenek. Ennek érdekében jobbat és többet produkálnak, mint amennyire kényszerítve volnának. Csak ilyen lelkiületben nevelt munkásokkal és tisztviselőkkel lehetett elérni azt a sikert, amelyre a cég visszatekinthet. Ez a lelkiület képezi a munkaadó és munkavállaló közötti lelki együttérzés alapját, melyet pusztán törvények soha nem teremthetnek meg. Majláth Mihály, aki vállalatát egymaga alapította és kezdetől fogva vezette, szem előtt látta felnövekedni és kiképezni azokat a munkatársakat, akik ma is vállalatának erősségei. Ezért van meg itt az a meghitt viszony és igazi lelki harmónia, amely ilyen eredmények elérésére hivatott, mint amilyent ma ünnepünk.

Krompaszky igazgató beszéde után dr. Schara Béla tanácsnok köszöntötte a megjelenteket, hangsúlyozva a munkatársak és cégfőnök kölcsönös megbecsülésének szükségességét, mely viszony a Majláth-cég keretében, úgy látja, maradéktalanul fennáll:

— Ahol munkaadó a munkásokkal és alkalmazottakkal együtt ünnepel, ott együtt is dolgoznak, egymás érdekében a magyar ipar felvirágoztatására!

Kuzman Elemér üdvözlő szavai után Majláth Mihály szólalt munkásaihoz, akik meglepésben részesítették Nová Károlyt, a cég legrégibb tisztviselőjét és Tóth Istvánt, a cég legrégibb műszaki alkalmazottját.

**AUTO AKKUMULÁTOR  
AUTÓ VILLAMOSSÁGI CIKKEK  
TÖLTŐBERENDEZÉSEK  
ELEKTROMOTOROK**

**KÉSZITÉSE, JAVÍTÁSA**

**„ERGON”**

**EGYETEMES VILLAMOSSÁGI VÁLLALAT**

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

# A MOTOR HALÁLÓS ELLENSÉGE — A FAGY!

Jégvirágok az ablakon. A hőmérő higánya úgy süllyed, mintha aknára futott volna. Itt a kemény tél, mely nemcsak nekünk kemény, hanem felette kemény az autónk számára is. Az automobilnak a hozzá nem értő és gondtalan vezetőnél csak egyetlen nagyobb ellensége van — ez a fagy. Mely ellen azonban szerencsére könnyű a védekezés. Fagymentesíteni kell az autót és máris megtettünk mindent.

Az első legfontosabb lépés a hűtővíz fagymentesítése. A legegyszerűbb bemenni a legközelebbi felszerelési boltba és kannányi Glisantin vagy Mobil Freezonet vásárolni. Utasítást kapunk hozzá, ez pontosan elárulja, hogy hány fokos hideghez milyen arányú keverék szükséges. Nem kell túlzásba esni és túl erős keveréket készíteni, hiszen ha kint valóban tizenöt-fokos is a hideg, motorunk aligha hül le erre a karéliai hőmérsékletre. Ha azonban nem fűtött garázsban, hanem valahol a szabad ég alatt ültjük fel gépkocsiszínünket, úgy ne sajnáljuk az anyagot és készítsünk olyan keveréket, mely minusz 20 fokig felel meg (Glisantin esetén 30—35%-os keveréket).

Nem mindenki dűskál a földi jávokban, az ilyen spiritusszal segít magán. Igaz, hogy a spiritusz hamarosan kiforr a hűtővizből és olyankor már nem fagymentesít, viszont ha kissé ügyeskedünk, úgy ennek a veszélyét is csökkentjük. Nem kell mást tennünk, mint meggátolni azt, hogy a hűtővizünk felforrjon, tehát figyeljük a hűtőhőmérőt és abban a pillanatban, amikor elérjük az üzemi hőfokot, azonnal nyitjuk a hűtőtakarót. Így elkerüljük a forrást és ha naponta ki is párolog a hűtővizből — helyesebben a hamarabb párologó szeszből — vagy féldeci, ez még mindig csak 3—4 fillér kérdése. Nagy hátránya még a spiritusznak az is, hogy a spirituszszag túltengése urra figyelmezteti a vezetőt, hogy: Vigyázz, túl meleg a hűtővíz! Nyitni a hűtőtakarót! A spirituszt tehát csakis azoknak ajánljuk, akik pénzügyi okokból hajlandók vállalni az ezzel járó hátrányokat, az állandó utántöltőgetést, ellenőrzést, szagot ahelyett, hogy a két-három téli évadban is használható glikolos anyag, így a Glisantin mellett kötnének ki.

A téli olajról, a hűtőhőmérőről, a hűtőtakaróról, a Bosch-kályháról, a szélvédőmelegítőről, a hideg motor beindításáról, egyszerűen a tél egyéb automobilista szempontból jelentős örömeiről már éppen eléggé tájékoztattuk olvasónkat, nem akarunk ismétlésekbe bocsátkozni. Egészen új tanácsunk van ezzel szemben: ne engedjük alul mosni a kocsit!

Télen alig van por, inkább havas zuzmára száll a levegőben, mely nem piszkolja a kocsí alsó részén szabadon levő alkatrészeket. Eppen ezért el lehet hagyni a mosást, ami viszont óriási előnyökkel jár. A mosást vízzel vég-

zik, a víz behatol mindenhová. Ez a mindenhová behatolt víz a kemény fagyban még keményebb jéggé válik, mely sok kellemetlenségnek válik forrásává.

A kormányszerkezetbe, az összekötő rudak csuklóiba stb. bekerült és jéggé dermedt víz néha nemcsak nehézzé teszi a kormányzást, hanem teljesen lehetetlenné teszi a kormánykerék elfordítását. Nagyon nehéz ezen a bajon segíteni, mert hiszen a kocsit nem vihetjük mindenhol melegedni és nem várhatunk napokat, amíg a víz a meleg helyiségben elpárolog. Ugyancsak bajt okoz a fékrendszerbe került víz, mely úgy beragasztja a féket, hogy szegény fázó motorunk alig képes a kocsit mozgásba hozni. Csikorognak a fékek,

erőlködik a motor, vánszorgunk és fogyasztjuk a jegyre mért drága nedűt. Néha éppen a fordítottja történik, a fékrendszerben képződött jég miatt nem tudunk fékezni, ami néha felette szomorú következményekkel jár különös tekintettel a házfalakra és autóbuszokra.

Az említett szervek befagyása ellen csakis úgy lehet védekezni, hogy a kocsí alvázának mosását a kemény fagy idejére elhanyagoljuk. Mint mondtuk télen nincsen por, a mosdatlanság tehát nem fog megártani a kocsinak. Ha azonban nagyon lelkiismeretesek akarunk lenni, úgy a kéthetenkénti petróleumos szervizkezelés helyett fizessünk be heti egy-egy ráadáskezelésre. A petróleumos permet eltávolítja a kevés téli piszkot és így akár negyedévig is elkerülhetjük a kocsí alsó mosását vízzel. Azt természetesen említenünk sem kell, hogy a normális petróleumos permetezés előtti vizes mosást ne vegyük igénybe, mert hiszen a petróleumosznak éppen a víz elkerülése a célja.



**Zavartalan szállítás**

**CONTINENTAL GUMIÁRU KERESKEDELMI KFT.**  
**BUDAPEST, V, ROTHERMERE U. 2. TELEFON: 122-042**

# HIREK

## ELSŐTÉTITÉSI ÉRDEKESÉG.

A háborús elsőtetítés, amely már több érdekes technikai újításra adott alkalmat, Münchenben a következő sajtóságos eljárás-hoz vezetett. A közlekedési rendőrök veszélyes munkájának megkönnyítése érdekében két fontos közlekedési gócponton, körülbelül 5 méter magasságban UV-higanygőzlámpákat helyeztek el, amelyek ibolyánúli, tehát szemmel láthatatlan sugarai a közlekedési rendőrök rádióaktív-anyaggal bevont köpenyére esnek. A „biztos urak” köpenye ily módon már messziről az autósok és járókelők szemébe világít.

## AZ ELSŐTÉTITÉS ROVÁSARA.

Angliában a korlátozott forgalom ellenére is szeptemberben 1130 halálos főzlekedési baleset történt, szemben a tavalyi év szeptemberében regisztrált 554 halálos közlekedési balesettel. A balesetek számának 100%-os emelkedését a szigorú elsőtetítés okozta.

## GP-PALYÁ ÉPÜL POZSONYBAN!

A pozsonyi városi tanács elhatározta néhány városi útszakasz és szerpentin útvonal beiktatásával, a város közelében létesítendő 14 km-es versenykörkút megépítését. Az új pályát, mely nyárára készülne el, a nemzetközi versenynapokra is felveendő pozsonyi környéken alkalmából debütálna.

## ÚJ GÉPRE — ÚJ VEZETŐT!

A Gilera-gyár nagyhírű versenyzői kettese, Serafini-Vailati mellé leszerződött a tavalyi 250-es olasz bajnok Amilcare Rosettini is, aki ezek szerint a 250-es, négyhengeres Gilera nyergében fog starthoz állani az idei évad versenyein.

## HÖDÍT A HÁTSÓRÜGÖZÉS!

Az amerikai Indian-gyár új modelljei a hátsórügözés jégében készülnek. A nagy négyhengeres modell mellett — melynek 2-2 hengere egy blokkból készült — az 1200-as V-hengerrelrendezésű kéthengeres típus is hátsókerék-rügözést fog kapni.

## EGY MOTORBAN 4000 LÓERŐ!

Az USA kormánya 75.000 dollárt bocsájtot a Wright-gyár rendelkezésére az új, óriás repülőmotor megteremtése céljából. Az új, 42 hengeres motor teljesítménye állítólag 4000 lóerő lesz!

## OHV. — KÉTÜTEMŰ?

Porsche dr., a jeles német konstruktor különleges kétütemű motorkonstrukciót szabadalmaztatott. A motor hengerének kisebb furatú toldalék-hengerében dolgozó vezérlődugattyú nyitja és zárja a ki- és beömlőcsatornákat nyílásait. Nem olyan ez a konstrukció, mint valami felülvezérelt kétütemű...?

## NEMET VÁSÁROK.

A tavaszi német vásárok sorát a lipcsei vásár (márc. 3-8) nyitja meg, majd a bécsi vásár (márc. 10-16) kerül sorra, a hozzá csatlakozó bécsi technikai vásárral (márc. 10-17). A prágai vásár időpontját kissé kitolták, a nagy nemzetközi érdeklődésre igényt tartó vásár március 31-április 7. között kerül megrendezésre. Május 22-26-ig kerül megrendezésre a főleg mezőgazdasági vonatkozású breszlai vásár. Bennünket főleg a német technikai vásár érdekelt, mely a berlini kiállítás nyilvánvaló elmaradása folytán hivatalos lesz autókerekeskedelmünk német gyáripari kapcsolatainak fejlesztésére.



A német Ifjú-motorosok körében felette népszerűek a kis NSU-masínak.

## HAZIREKORD NSU-NÁL!

Az NSU-gyár tavalyi forgalma 10%-kal haladta meg az 1938-as év üzleti eredményét. Az NSU-gyár az utolsó hat esztendő folyamán 170.000 motorkerékpárt, 97.000 kis-motort és 570.000 motorképpárt gyártott. A gyár az év végével tetemes összeget fizetett ki munkásainak haszonjuttatás címen, míg szociális célokra 600.000 márkát fordított.

## ALKOHOL + PALMAOLAJ...

Az egyik belgiumi autobus-vonal kocsijai immár három hónapja alkohol és palmaolaj-keverékek bonyolítják le a forgalmat. Az üzemanyag kitűnően bevált csak — a palmaolaj miatt kissé drága...

## ÚJ KIS LANCIA A LÁTHATÁRON!

A közelmúltban mutatta be a Lancia-gyár a Duceanak legújabb modelljét, mely 100 km-re mindössze 7 litert fogyaszt, csúsebbsége azonban eléri a 110 km-t!

# Packard-Nash

Hivatalos szervice  
**ERDŐS TESTVÉREK**  
automobiljavító- és karosszéria-üzem  
AUTÓKARBANTARTÁS  
VI., JÓKAI UCCA 34. TEL.: 129-672, 125-580



**AUTÓMENTŐ ÁLLOMÁS**  
ÉJEL-NAPPALI SZOLGÁLAT  
TEL.: 290-721  
**GYÖRFFY, Bulesú ucca 13**

# AUTÓMŰSZEREK JAVÍTÁSA

K. M. A. C.

STERN RICHÁRD

hivatalos service állomása

Budapest, Aréna út 57. Telefon: 290-397.

# ÚJKÖNYVEK

Heinrich Hauser: Im Kraftfeld von Rüsselsheim. — Verlag Knorr und Hirth. München. — 220 oldal, 80 színes fotográfiával. Ára vászonkötésben RM 9.80.

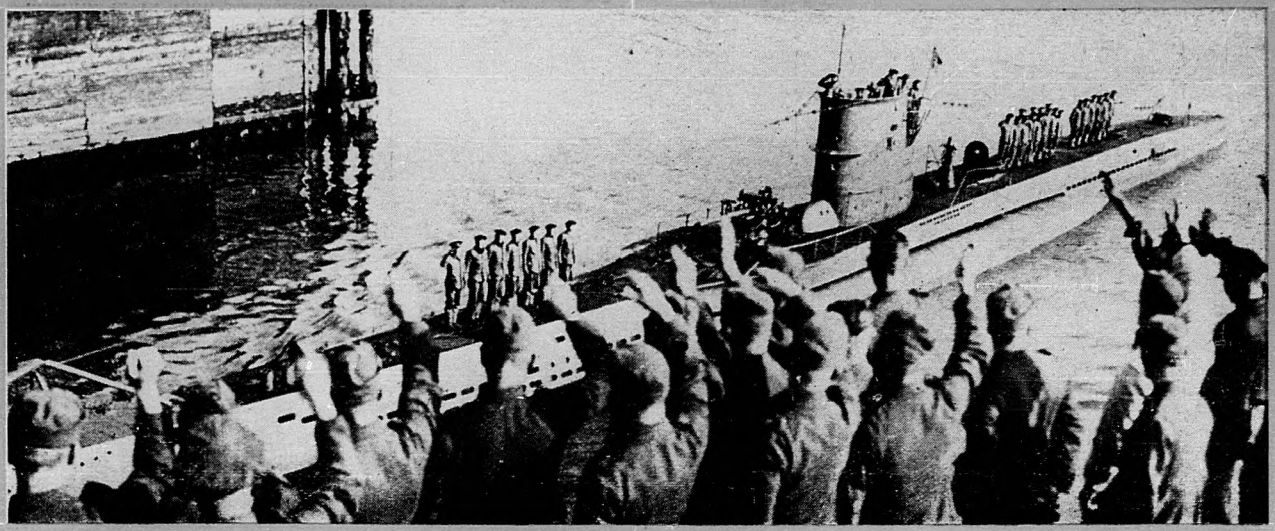
Nagyerejű mágneses pólusként bontakozik ki az Opel-gyár rüsselsheimi törzsteteje a könyv bevezetőjéből. Rüsselsheim mágneses erőmezőjéből nem kevesebb, mint 100 gyár ontja a legkülönbébb anyagokat, felszerelési cikkeket és alkatrészeket, melyekből az Opel-gyárban nap-nap után az autók százaai kerülnek le a munkaszalagokról.

Heinrich Hauser, aki a költő szemével pillant bele a technika boszorkánykonyhájába, könyvében nem magát az autógyártást ismerteti, hanem azt a munkát, ami ezt megelőzi, azoknak a munkáját, mely nélkül Rüsselsheimben meg se indulhatna a munka! Hauser a golyócsapágyakról, a dugattyúkról, a gyűrűkről, az igénytelen csavarokról, melyektől sokszor az életünk függ, ugyanolyan költői lendülettel beszél, mint az érebányák sejtelmes titkairól, a kohók és olvasztók tűzéről, a legtitokzatosabb nyersanyagokról, a gumiról, a „Zellwolle” csodájáról, avagy a szilánkmentes üveg megszületéséről. Mint izgalmas regény eseményei, pereg előttünk a gyárak élete, középpontjában mindig az emberrel, egyszer mint gyáralapítóval, máskor mint egyszerű munkással... Küzdelmekkel és örömmel, úgy amint a sors rendelte...

Külön fejezet illeti a képeket! Dr. Paul Wolf mesteri színesfelvételeinek reprodukciójával a német nyomdaipar egyedülálló teljesítményt produkált. A 80 kép mindegyike, meressze akár a bányamécs pisllakolásában dermedő fagyos, tompa színeket, avagy sugározza a fehérizzásig hevített vas égető színeit, bámulatosan élethű köntösből tárja elénk a munka megnyilvánulásainak drámai nagyszerűségét. A fotográfia 1939-ben ünnepelte centennáriumát, a fiatal színesfotográfia ebben a könyvben méltó ajándékkal szolgált a nagy jubileumhoz! Ez a könyv két évig készült és hogy ilyen lett: korszakalotó! — abból dr. Ing. Carl T. Wiskott igazgatót is rész illeti: a könyv az ő elgondolásai alapján született meg!

Semmerz  
kerék

Jókai tér 2.  
**DEÁK**



Prien kapitány, a scapa-flowi hős hazaérkezése.

# HÁBORÚ A TENGER ALATT

Január van. Más években ilyenkor a közelgő kiállítások várható szenzációi és a gyárak versenyműhelyeiből kiszivárgó hírek csiklandozták a monte-carlói csillagtúra esélyeit latolgotó autósok és motorosok fantáziáját. Ma másképp van. A motorok nem a versenypályákon mérkőznek meg egymással, hanem a hadviselés paranesolta helyeken. Árkobron, hegyen-völgyön át bukdácsolva törnek előre a tankok, kaotikus légiesták zúgnak a levegőben, víz alá merülve leselkednek prédára a tengeralattjárók... Mindenütt a haditechnika szolgálatába szegődött a — motor! Ismerkedjünk meg ezúttal a tengeralattjáró-háborúval, a háborús idők vízi — „motorsportjával“...

Az első tengeralattjáró hajók megteremtésére irányuló kísérlet 1801-ből származik és az amerikai Fulton nevéhez fűződik. Utána 1851-ben a német Bauer próbálkozott a probléma megoldásával és sikerei hatására a francia haditengerészet 1885-ben egy svéd mérnök, Nordenfelt tervei szerint megépítette első tengeralattjáróját és ezzel új tengeri fegyvernemet indított el a fejlődés útján, mely 1906-ban bevonult a német haditengerészet kötelékébe is, ahol a világháborús tapasztalatok alapján a Diesel-motor szárnyain a tökéletességnek igen magas fokát érte el.

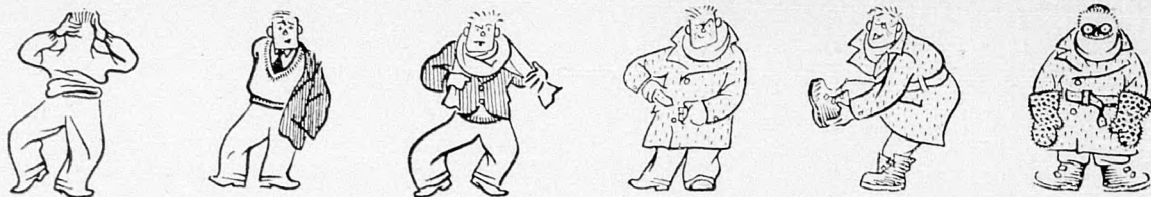
A modern tengeralattjáró — vagy mint a nagyobb példányokat nevezik: tengeralattjáró cirkáló — hossza 60–120 méter, vízkiszorítása 300–3000 tonna között mozog. Legénysége 40–150 főnyi, torpedóvetőeszeveiknek száma 2–15, fegyverzetük 1–4 darab 5–20 cm-es ágyú, légelhárító ágyú és gépfegyver. A vízszínen úszó tengeralattjáró sebessége kb. 32 km. óránként, míg a víz alatt az elérhető sebesség alig éri el a 20 km-t. A tengeralattjáró a víz felületén Diesel-motorral, alámerülve akkumulátorjaiból táplált elektromotorral halad. Merevített, hengeres acéltörzsét merülő-tartányok veszik körül, az ezekben beboesátott víz és a horizontális kormányfelület egyidejű előre döntése idézi elő a naszad alámerülését, a legnagyobb alámerülési mélység 75 méter körül van. Kis mélységben a tengeralattjáró vízből kinyúló periszkópján át tájékozódik, vízszínen való emelkedését pedig a merülőtartányokban levő víz pneumatikus levegővel való kiszorításával és a horizontális kormányások egyidejű átfektetésével éri el. A tengeralattjáró órákon át tartózkodhatik a mélyben, amiben oxigénpalackjai is segítségére vannak. Tiszta időben a tengeralattjáró legnagyobb ellenségéről, a repülőgépről, a mélyen alámerült hajó kontúrjai is kivehetők, míg kis mélységben úszva, a vízből kinyúló periszkóp vízfodra lehet árulója hollétének.

A tengeralattjárók harci tevékenysége kétirányú: feladatuk a torpedótámadás és az aknarakás. A torpedótámadás eszköze a torpedóvetőeszevekből kilőtt sűrítettlevegő hajtotta torpedó, mely első használható alakjában az osztrák Luppis

kapitány tervei szerint 1872-ben Robert Whitehead flumei gépgyárában született meg. A torpedó tehát megelőzte a tengeralattjárót, amint hogy a hadihajók fedélzeti torpedóvető eszeveinek már régóta rettegett fegyvere volt, igazi, félelmes harci értékét azonban a vizálá merült tengeralattjáró irányító eszeveiben képviseli... A torpedó 7–8 méter hosszú, 50–60 cm. átmérőjű, 1200–1600 kg. összsúlyú hatalmas „szivar“, melynek robbanóanyagtöltete 120–250 kg. között mozog. Az irányítószerepet játszó torpedóvetőeszevekből sűrített levegővel kilendített torpedót a beleépített tartány sűrített levegőjével működtetett mechanizmus hajtja, kis propeller segítségével célja felé. A kilőtt torpedó hatótávola eléri a 14 kilométert, sebessége rövid távon megközelíti a 100, hosszabb távra az 50 km.-es óránkénti sebességet. A kilőtt torpedót magassági kormányra 3–4 méteres tengerszín alatti vívóra állítja be. A céltévesztett torpedó sűrítettlevegős mechanizmusának lejártakor megnyíló „süllyesztőszелеpen“ át víz tódul a torpedóba, minek folytán elsüllyed. Tekintettel arra, hogy a tengeralattjáró nem mindig közelítheti meg kiszemelt zsákmányát optimális távolságra, a célpontul szolgáló hajó is mozgásban van, a torpedó kilövése előtti beállítását komplikált számítások előzik meg. Nehezíti a tengeralattjárók munkáját az a körülmény is, hogy míg például a hadihajók fedélzeti lanszirozó eszevei irányíthatók, addig a tengeralattjáró fix lanszirozó eszevei miatt az irányítás az egész hajó löirányba állításával történik... A tengeralattjáró propellerének turbulálását azonban a hadihajók lehallgató készülékei érzékenyen regisztrálják, az iránybaállítás tehát nagy óvatosságot kívánó, veszélyes művelet... Ha igaz, a most épülő új német tengeralattjárókon sikerült megoldani a vizalatti, bizonyos határok között irányítható lanszirozóeszevek problémáját is, Elválók!

A tengeralattjáró veszélyes fegyvernem. Lanszirozóeszeveiből a halál leselkedik prédájára, de — száz halál leselkedik a tengeralattjáróra magára is. Erre vall a világháborús példa: a 371 német tengeralattjáró közül 320 teljesített „frontszolgálatot“, közülük 178 pusztult el! A mérleg másik serpenyőjében, a német U-hajók által elsüllyesztett 11 sorhajó, 1 rep.-gép anyahajó, 12 páncélos cirkáló, 3 könnyű cirkáló, 17 torpedóromboló, 8 tengeralattjáró, 34 segédcirkáló és közel 19 millió tonna (10,7 millió angol) elsüllyesztett kereskedelmi hajótér szerepel!

A tengeralattjáró veszély leküzdése terén nagy előhaladásokat tettek, mindazonáltal az „U-Boot“-ok továbbra is sok veszedelmet rejtenek. A mostani háborúban elsüllyesztett esatahajók, repülőgép-anyahajó, három hónap alatt millió tonná meghaladó kereskedelmi hajótér indokoltá teszik a svéd véleményt, mely szerint az U-Bootokat ma, úgyszólván, futószalagon gyártó német hajógyárak már naponta egy tengeralattjárót helyeznek készenlétebe.



# Motoros barátunk – gondot okoz a hideg?

Ilyenkor télen, mindennapi látvány a motorja indítóját vadul taposó motoros, aki addig működik felváltva bal- és jobb lábával, amíg csak valami égbekiáltó átokkal az ajkán nem hagyja abba, hogy — erőt merítsen a további rugdalózásra. Nos, az ilyen táv-rugdalózás céltalan. Mert ha a motor nem indul meg azonnal, úgy a rúgás állandósítása is aligha indítja be. Hiba van valahol, ezt a hibát pedig ki kell küszöbölni, a korszerű, jó állapotban levő motorkeverőmotorja ugyanis akkor is megindul néhány szivatra. Ha akár egész éjjel állott a hőfokok hidegben. És tegyük hozzá — téli olaj helyett nem valami vastag nyári mártógyurnnát töltöttünk beleje.

A legbiztosabb indítási tanács: már a leállításakor gondoljunk az indításra. Jól pörgessük meg a motort, kapcsoljuk ki a gyújtást és adjunk reá teljes gázt, a hengerek így bőseges üzemanyagot szívának be, ami az indításkor nemcsak a sűrűlődt esőkénti, hanem gazdag keverékkel is látja el a motort. Még jobb — de ehhez hatalmas tenyérre van szükség — megpörgetni a motort és tenyérrel befogni a karburátor levegőtorkát, amíg csak meg nem áll a motor. Így rengeteg benzint kerül a motorba, ami az újraindítást gyerekjátékká teszi. Különösen bevált ez a módszer a kétüteműknél, melyek beindítása hidegben különben is igen könnyű.

A hideg motor indításánál gondoskodni kell arról, hogy a motort jól megszivattuk. Erre szolgál a fojtószelep, az indítószélep, vagy egyéb a motoron levő megfelelő berendezés, melynek egyetlen célja az, hogy benzinben túlgazdag keveréket juttasson a robbanótérbe. A hidegben való indításhoz ugyanis rendkívül gazdag keverékre van szükség. A bevált módszer tehát a következő:

Megszivtatni a motort, zárt indítószéleppel vagy kézzel befogott levegőtorkokkal kettőt-hármat rúgni (kikapcsolt gyújtással) az indítópedálra. Előzőleg jól megszivtatni a karburátort! A megszivtatás után bekapcsolni a gyújtást és majdnem teljes előgyújtással határozottan és mokányan rúgni az indítópedálra. Ha gyújtásunk rendben van és gyertyánk tiszta, körémtávolsága jó, úgy a motor haladéktalanul megindul.

Ha motorunk olajkeverékes kétütemű, úgy a legnagyobb fagyban is ugyanazt az olajat használhatjuk, mint nyáron. A mai korszerű olajok ugyanis aránylag hígak, a keverékes motort a legvastagabb olaj sem tudja beragasztani, mert hiszen az első szívás után lemosódik a hengerfalról és a forgattyúról az esetleg megdermedt vastag olajréteg. A keverékes kétütemű forgattyúházában amúgy is alig van olaj, nincsen, ami a forgattyúrendszert beragasztaná.

Külön olajzású kétütemű vagy cirkulációs, négyütemű motor esetén már indokolt a téli olaj alkalmazása. Ismeretlen származású olajat nyáron használni: hiba, ugyanez télen: bűn. Mert az olésobb minőségű vastag olaj még csak ken valahogyan, a padlóolajszerű és téli olajnak árusított hordóolaj nagyrésze olaj ugyan, csak éppen vízzé válik és nem ken. Télen tehát feltétlenül márkás téli olajat használjunk, azt a típust, melyet a gyár által kiadott motorhasználati utasítás ajánl.

Sok bajt okoz a légűtéses motorunk túlűtése a nagy téli fagyban. Hosszú túrán vagy kapaszkodón túlűtés alig léphet fel, de ha motorunkat csak arra használjuk, hogy a városban járjunk ügyes-bajos dolgaink után, úgy motorunk üzemi hőfoka alacsony marad és benzinfogasztásunk erősen felszökik. Az ügyes motoros úgy segít magán, hogy bádogból készült ellenzőt állít a motor elé úgy, hogy a henger ne az egész légáramlatot kapja, hanem annak csak egy részét. A hengerfejet sohasem szabad „árnyékolni”, annál inkább a nengertalpat és a forgattyúház felső részét. Láttunk már barkácsoló hajlamú motorosok hengerein állítható ellenzőket, melyekkel éppen úgy lehet szabályozni a motor hőmérsékletét, mint autón a hűtőtakaróval.

A motor kezelése elgémberedett kézzel lehetetlen, berágása

keményre fagyott lábbal sem sikerül mindig. Kezünk és lábunk fagymentesítése tehát éppen úgy hozzátartozik a hidegben indítási tippek sorához, mint a karburátor megszivtatása. Lábaikat az úgynevezett lábsárvédővel fagymentesítjük, persze ne feledkezzünk meg a gypjúharisnyáról, a vastag eszímáról. Jól beválnak a gypjúval bélelt egybeujjas és hosszúszerű bőrcsiztyúk, melyek hőfokok hidegben is melegen tartják a szabályzókat kezelő kezünket.

Télen szemüveg nélkül motorozni nagyon veszélyes, mert a levegőben lebegő jégkristályok szennyulladást idézhetnek elő, a hideg következésben könnyes szemünk látása erősen csökken. A téli szemüveg jól zárjon, legyen elég nagy ahhoz, hogy ne homályosodjék és színe ne fehér, hanem sárga legyen a hó vakító hatására való tekintettel. Ne törődjünk azzal, hogy szemüvegünk induláskor kissé homályos, másfél-száz méteres út után kitisztul és úgy látunk, mint a vérese.

Vannak rendkívül makrancos motorpeldányok, melyek minden szivattal ellenére sem hajlandók indulni. Az ilyen motort megtolással indíthatjuk, a megtolás viszont jeges talajon akrobata mutatvány. Sokkal jobb az ilyen motorhoz egy kis étert használni. Egyszerűen néhány eस्प étert öntünk a kompressziócsapon keresztül a robbanótérbe és makrancos motorunk nagyszerűen indul. Ha a hengerfejen nincsen kompressziócsap, úgy szereljük úgynevezett befec-kendőző gyertyát. Az étert kis, vastagfalú üvegben visszük magunkkal, ügyelve annak rendkívüli tűzveszélyére.

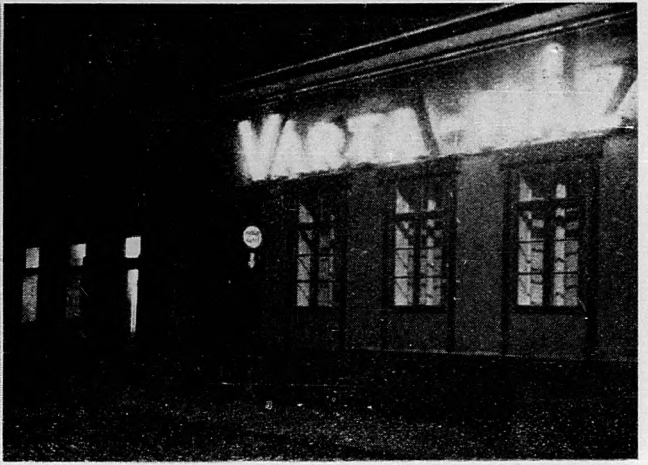
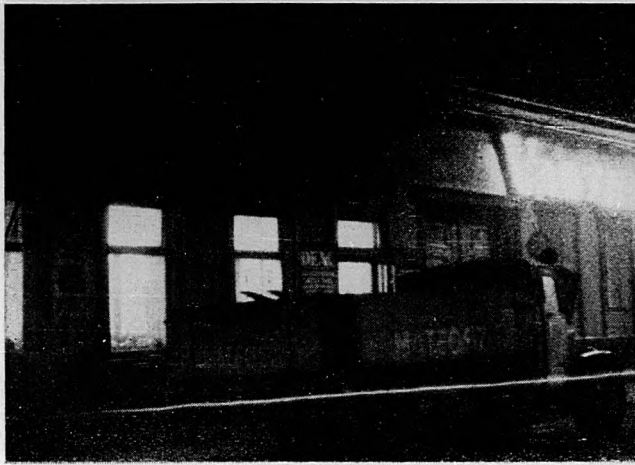
# A LÖKÉLETES KLISÉ

## KÖNIG ÉS BAYER

KLISÉ MŰINTÉZET

BUDAPEST, VII., CSENGERY U. 1

TELEFON: 135-991



Részlet az Ó uca 44. sz. alatt megnyílt Varta-ház (Altenbach autóaccumulátor- és villamosipar — Varta gyári lerakat) ucai frontjáról.

## MI ÚJSÁG, HÉBLI ÚR?

— A Magyar Automobil Kereskedők Országos Egyesülete igazgatója, Máry Dezső ny. alezredesnek dicséretes kezdeményezésére sikerült teadélután ucai részében gyűjtötte egybe Zrinyi ucai új helyiségeiben a szakma exponenseit és a szakosztály meghívott képviselőit. A kedélyes hangulatban lefolyt első kartársi teadélután házigazdái szerepét a Nemzetközi Gépkereskedelmi Rt. töltötte be, Thassy Mihály és Udvary Márton igazgatók mindent megtettek a maradéktalan siker érdekében.

— *Mit tud, Hébli úr, az új község- és átírányjelző táblák felállításáról?*

— Mint valamennyien tapasztaltuk, a táblák felállítása örvendetesen halad. Sajnos, az ell nem távolított, olykor meglehetősen ordas, régi község- és útjelzőtáblák felette zavarták a tájékozódást úgy, hogy a legnagyobb örömmel kell üdvözlöznünk a kereskedelmi és közlekedési miniszter újkeletű rendeletét, melyben intézkedik arról, hogy mindenütt, ahol az Államépítészeti Hivatal új községnévjelző táblákat állít fel, a régi táblák eltávolítandók. Sok régi, néha teljesen olvashatatlan, különböző nagyságú és kivitelű, rendszeretlenül elhelyezett, elhanyagolt jelzőtábla takarodik el az útról...

— *És az útépitések, Hébli úr?*

— Igen. Az útépitések... A Budapest—Kecskeméti betonút megépítése óta fokozottak a panaszok, hogy az úttest keskeny! Pláne ilyen forgalom mellett! Mint értesülünk, az Államépítészeti Hivatal megkezdte az útvonalszakaszonkénti kiszélesítést és Budapestről kiindulva, 41 kilométer távolságban ezek a munkálatok már be is fejeződtek. Az idén nagyobb költséggel tovább folytatják a munkát Kecskemétiig.

— *Más útépitési érdekesség?*

— Az idei állami útépitési munkálatokra a már előre 9 millióval megterhelte költségvetési előirányzataból mindössze 5 millió pengő maradt, ami kb. 60

km. új út építésének vállalatba adását teszi lehetővé. A beruházó program keretében állami útépitésre 10 millió, bekötőutakra 6 millió pengő áll rendelkezésre úgy, hogy az idén útépitésre felhasználható összeg kb. 21 millió pengőre rúg.

— *Más hír?*

— Nagy érdeklődés előzi meg a Bosch-bált, amelyet a Bosch Sport Club rendez e hó 27-én a MOVE színházában (Podmaniczky uca 45). A bál rendezése szívesen lát minden autóst és motortost a sikeresnek ígérkező báln. (Meghívóigénylés nincs, estélyi ruha nem kötelező. A mulatság 9 órakor kezdődik.)

— *Mondja, Hébli úr, hol szerezhető be használt alkatrészek?*

— Motoros szemnek üdülést jelent a Motorbontó (Reichfeld) hatalmas motorkerékpár alkatrész raktára. Valóban A-tól Z-ig minden megtalálható a Visegrádi uca 11/a szám alatti telepen. És ami a legfontosabb, az árak tényleg alacsonyak. Ott tartózkodásom alkalmával érkezett egy nagy szállítmány motorkerékpár. Egyik állami közület 14 kiszuperált oldalkocsis motorját rakták le a kocsikról.

— *Mit tud, Hébli úr, a teherautó-kereskedelem frontjáról?*

A kormány által Németországból 1940. április 1-ig vámmentes behozatalra engedélyezett 1500 darab nehéz teherautó kontingensből az engedélyezett szállítási időnek első ötödében mintegy 500 kocsit, tehát a kontingens harmadrészét importálták. Van érdeklődés...

— *...És megszokta már, Hébli úr, a Belváros új közlekedési rendjét?*

— A jót hanaar megszokja az ember! Az új rend az Eskü út és Váci uca keresztezésénél üdvösen érezteti hatását!

— *...És a kövezetvámok? Mit hallott ezirányban?*

— Azt hiszem, hiú ábrándokat táplálnak azok, akik a kövezetvám sürgős eltörléséről álmodoznak! Számos kormányintézkedésből ugyanis arra lehet következtetni, hogy a kövezetvámok változatlanul megmaradnak! Így a legutóbbi hetekben néhány város kövezetvám szedési jogát 1940-re is meghosszabbították, sőt tovább menve, Kassa város most kapta meg a kövezetvám-szedési jogot!

— *Van-e még mondanivalója, Hébli úr?*

— Ezekután nincs. Azaz, hogy mégis! A Kárpátaljáról van néhány hírem. Ma, amikor a külföldi határsorompók egyre jobban bezáródnak az autósok előtt, fokozott érdeklődéssel kísérjük az oly szép túralehetőségeket nyújtó Kárpát-alja fejlődését. Így örömmel regisztráljuk a Főváros által Körösmezőn építendő 50 szobás üdülő és turista-szálló tervét, nemkülönben azt az óhaját, melynek R. Vozáry Aladár, Munkács képviselője adott hangot, mikor a Miskolc—Csap, továbbá a Nyíregyháza—Vásárosnamény—Beregszász útszakasz kiépítését sürgeti. Az utak építéséhez, a kiskockaburkolathoz bőségesen áll megfelelő kő rendelkezésre, amellét a kő árának 80 százaléka kifizetett munkabérek formájában a szegény lakosság kereseti viszonyait javítaná.

— *Van-e más mondanivalója még, Hébli úr?*

— Egy kérdés van: ki akar pilóta lenni? A Magyar Aero Szövetség 1940. nyarán ismét jelentős számú ifjú díjtalan elsőfokú motoros pilótaképzésben részesít Budapesten, Debrecenben, Szegeden, Kassán és Pécsen működő tagegyesületek, illetve kiképző keretek kötelékében. A kiképzés díjtalan. A növendékek a kiképzés egész időtartama alatt állandó szakavatott felügyelet alatt állanak és ellátásuk költségeit a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap fedezi. A részletes pályázati feltételeket az e célból összeállított „tájékoztató” tartalmazza, amelynek 1—1 példányát az érdekeltek lapunkra való hivatkozással a Magyar Aero Szövetségtől közvetlenül, vagy pedig 20 fill. res postabélyeggel ellátott és megfizetett válaszborték esatolása mellett írásban igényelhetik. A Magyar Aero Szövetség címe: Budapest, V. Vigadó uca 2. sz.



**GIANETTI**  
SARÖND

**DEÁK**  
Jókai tér 2.

**KERÉK**

**SEBESSÉGMÉRŐJÉT**  
megjavitja **ÓRAGYÁR**, Tömő uca 26

Felelős szerkesztő és kiadó:

KRAMER JENŐ

Általános Nyomda, Könyv- és Lapkiadó Rt. Budapest, Nyomdaért felelős: Dr. Új István

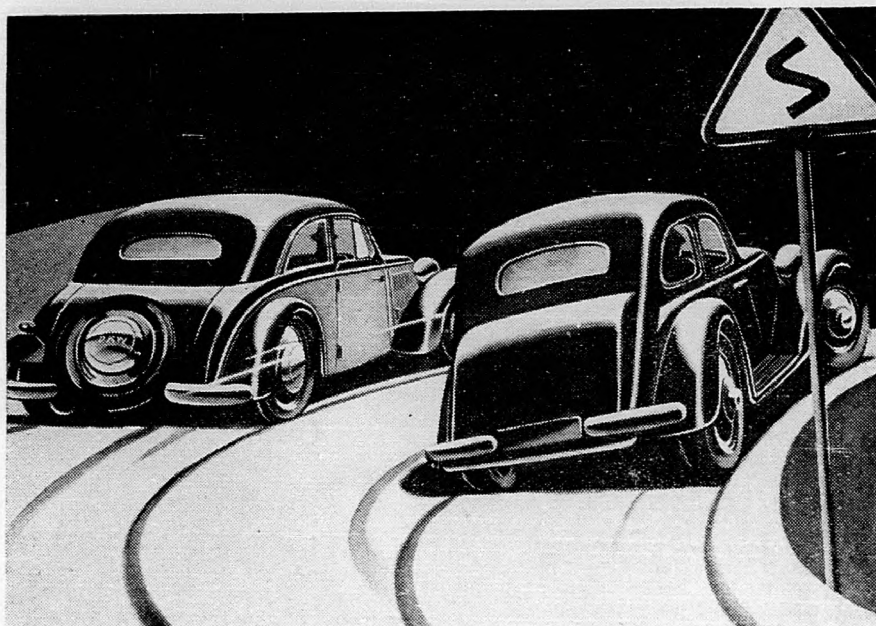
FERGAT

kerék

DEÁK

Jókai tér 2. szám

# Látja a különbséget?



A DKW speciális hátsó függőtengely konstrukciója megakadályozza azt, hogy a karosszéria a fordulókban a centrifugális erő hatása folytán kifelé düljön. Ez nemcsak a biztonság érzetét, hanem magát a kanyarvétel biztonságát is fokozza. A DKW elsőkerékmeghajtás faralás nélkül, simán húzza át a kocsit a fordulón. - Elsőkerékmeghajtás, függőtengely, alacsony súlypont, nagy tengelytáv jellemzika

VEZÉRKÉPVISELET:

**Majláth**

BUDAPEST, LEHEL U. 2

**DKW**  
AUTOMOBILOKAT