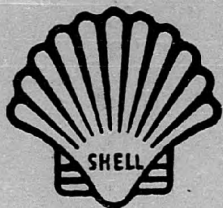


ÁRA
40
FILLER

Autó Motor

XIII. ÉVF. 10. SZ. 1941. OKTÓBER 15

Az idei hegyibajnokságot nyerő Vágai (Mátra) startja az ujlaki templomnál.





Az akkumulátorral összefüggő üzemi zavarok megelőzhetők, ha szakemberrel rendszeresen ellenőriztetjük a sav és a töltés állapotát. A telep így mindig üzemkész és élettartama is meghosszabbodik. Szükség esetén régi telepét olcsón generáljavitják a

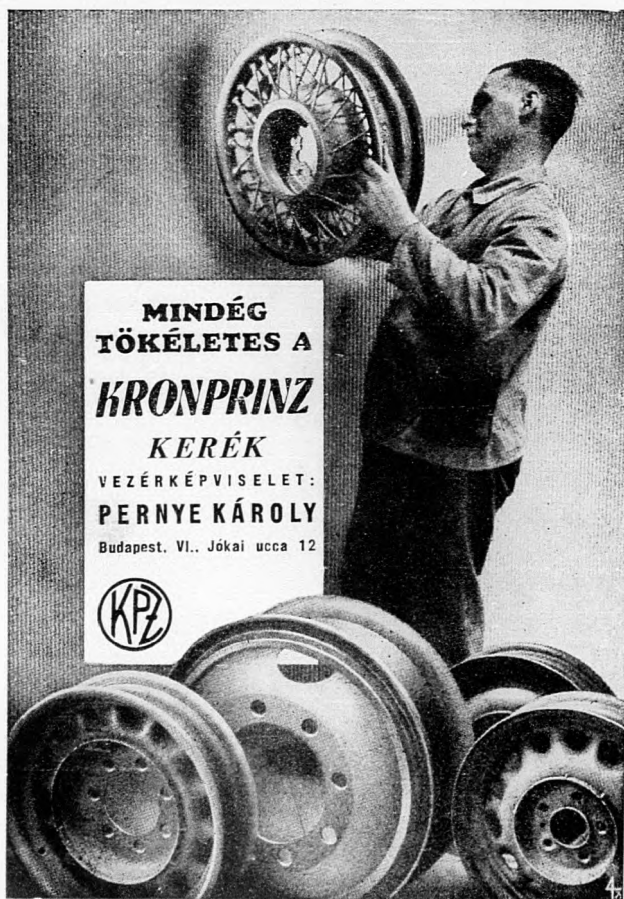
BOSCH RÓBERT KFT.
AKKUMULÁTOR-SERVICEK



Ne hanyagoljuk el a hátsóvilágítást!

Most korán sötétedik, ezért előírásos hátsólámpa nélkül nem biztonságos a közlekedés. BOSCH STOP-SZÁMLÁMPÁK hozzávaló KAPCSOLÓK erős, tartós szerkezetűek.

BOSCH RÓBERT KFT.



**MINDÉG TÖKÉLETES A
KRONPRINZ
KERÉK**

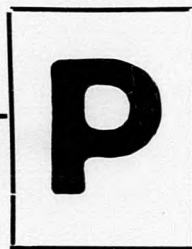
VEZÉRKÉPVISELET:
PERNYE KÁROLY

Budapest, VI., Jókai ucca 12



Autórúgók és spirálrúgók

BÁN LÁSZLÓ V., Vág-utca 5.—Telefon: 291-121.
Gyártás és javítás, készrúgók minden márkához raktáron.



**6 ÉVE BEVÁLT
AZ EGYEDÜLI SZABADALMAZOTT
PROTEGOM**

GUMIKONZERVÁLÓSZER

A kezeléssel megkíméli gumijait a nyári hőség káros hatásától!

A PROTEGOMOZÁS
minden autós saját érdeke!

Minden autószaküzletben kapható!
Óvakodjon értéktelen utánzatoktól!

Előgyújtás

Nemrég részletes cikkben foglalkoztunk azzal a hallatlan üzemanyag- és gumipréddalással, mely a budapesti autóbuszüzem házatáján észlelhető. Rámutattunk arra, hogy a hirtelen és kíméletlen gyorsítás, a közismert kalauzi „kapaszzkodunk - fogódkodunk urak” felkiáltással fűszerezett vészfékezés, Grand Prix-szerű kanyarvételekkel tarkított vezetői sportszerűség milyen hallatlan mértékben fokozza a benzín- vagy nyersolaj- és főleg a pneumatikofogyasztást.

Szavunk ezúttal nem volt pusztába kiáltó szava, mert nemrég megjelent az a polgármesteri rendelet, mely az autóbuszok sebességét korlátozza és óva inti a buszvezetőket attól, hogy hirtelen fékezzenek és ezzel időnek előtte fogyasszák el a még rendelkezésre álló gumiaállományt, prédálják a motalkót, a háborúnak ezt a színtelen, de drága véréit.

Sajnos, a polgármesteri rendelkezésnek nem sok a foqanatja. Amit minden busztus ellenőrizhet. És ami a legfontosabb: a menetidőket sem csökkentették olyan mértékben, hogy az összhangban legyen a korlátozott sebességgel. Pedig enélkül nem lehet érvényt szerezni a sebességkorlátozó rendelkezésnek, különösen akkor, ha a menetidőt túllépő buszvezető büntetésben részesül. Itt tehát még akad teendő.

Ugyanakkor tiszteletteljes kérésünk van a Rendőrfőkapitány Úrhoz is. Utasítsa a közlekedési rendőröket, hogy azok is legyenek figyelemmel a lakarekossággal kapcsolatos közlekedési elgondolásokra. És ne folytassák meglepetés, sőt rajtaütésszerű jelzés-változtatásukat akkor, amikor a keresztezésekhöz közeledő kocsinak csak vészfékezés árán van alkalmuk elkerülni azt, hogy behajtsjon a sárgába vagy éppen a vörösbe. Ne állítsák sárgára vagy éppen tilosra a lámpát pont akkor, amikor a lendületben levő kocsi alig néhány méterre van a keresztezéstől, hanem várják meg, amíg fékezés nélkül gördül át. Mert a fékezés és az újraindulás gumiba és benzibe kerül.

*

Általános örömet és megelégedést kelt a motorsport berkeiben, hogy a honvédség sportkiképzésében a motorsportot is megalapozzák és kifejlesztik. Első jeleit is láttuk ennek, a Budapest-Balaton sebességi távversenyen már rajthoz is állottak a honvédmotorosok és olyan eredményeket értek el, melyek egyenesen megdöbbentették a szakértőket.

Lelki szemeinkkel már láttuk is, hogy mit jelent majd a honvédség bekapcsolódása a motorsportba Magyarországon. Hiszen itt van előttünk a nyugati példa, a nagy német katonai erőpróbákon induló motorosok serege. Akiknek továbbképzése és tökéletesítése a motorsportok tudományában fontos tényezője volt annak a diadalsorozatnak, melynek a most folyó nagy háborúban a német K-Rad lövések, hírvivők és felderítők a hősei. A motoros és a helyét minden időben, minden terepen, minden megpróbáltatás mellett megálló, tehát jó motoros között nagyobb a különbség, mint a konflisló és az arab telivér között. Jó motoros pedig csak abból lesz, akinek tudománya nem merül ki a gázszabályozó tekerésében. Hosszú és rögös út vezet ahhoz, amíg jó motoros lesz a motorosból. Hogy ennek az útnak egyengetéséhez most a honvédség is hozzájárul: beláthatatlan ennek a jelentősége és értéke.

*

A nemrég megjelent hatósági rendelet, mely egyelőre csak felszólítja a gépkocsitulajdonosokat arra, hogy járművéket csak szoros hivatali vagy hivatási célokra használják: csak helyeselhetjük. És különösen helyeselhetjük azt az intelmet, mely a színházak és szórakozóhelyek előtt dildogáló gépkocsiszázakat kárhooztatja és tanácsolja el.

Ma, amikor az üzemanyag és a gumi pótolhatatlan, ma nem indokolt a gépjárművet szórakozási és sétakocsizási célokra használni. De különben is, a

havi motalkóadag, melyet csak a minap faragtak le a felére — olyan kicsiny, hogy nem is futja úgynevezett örömkocsizásra. És akinek mégis ilyenmire akad üzemanyaga, arról előbb-utóbb úgyis kizul, hogy meg nem engedett utakon-módoakon jut úgynevezett fekete motalkóhoz.

*

Reneteg panasz fut be hozzánk, hogy a rendőrközögek rendkívül szigorúan kezelik azokat, akiknek a motorja füstöl. Kétségtelen, hogy a füstölés kellemetlen és egészségtelen, érthető, ha a közlekedési szabályzat tiltja. Viszont: nem szabad elfelejteni, hogy a ma használatos olajok minősége nem a régi és kémiai tulajdonságaiknál fogva is hajlamosabbak a füstképződésre. Amíg régen valóban a motoros vagy autós volt a hibás abban, hogy a motorja füstölt, hiszen vagy túlölajozott, vagy pedig dugattyúi úgy ki voltak kopva, hogy áttersztették az olajat a robbanótérbe: ma nem a motoros vagy autós a hibás, hanem főképpen az olaj. Célszerű volna tehát, ha az illetékes rendőri hatóság felvilágosítaná a rendőröket erről a műszaki „tünetenyről” és felmentené a „bűnösöket” az alól, hogy a műszaki és vegyi kérdésekben merőben tájékozatlan rendőrlégényeknek tartsanak néha fölüenyes förelmeilenséggel fogadott előadást.

A ma közhasználatú olaj kenőképesége nagyrészt jóval kisebb, mint a régi békeévek olajáé. Ha az autós a füstölés elkerülése céljából korlátozza az olajozást vagy a motorteknőjében alacsonyabb olajszinttel jár, úgy ennek a motor látja a kárát. A hatóságok tehát a kényyszerítő körülmények között nézzék el a mérsékelt füstölést, hiszen a nemzeti vagyon megóvásáról van szó. Mert a gépjármű csak addig nemzeti vagyon, amíg műszakilag jó állapotban van. A kikopott motor alig értékesebb az ócskavasnál. Bár — ma az ócskavas sem megvetendő nyersanyag.

VÉDJE ÉLETÉT, EMELJE VEZETÉSI BIZTONSÁGÁT,
szereltessen autójára

SZILÁNKMENTES ÜVEGET

Thorax és
Peka
világmarka

Kavács ÜVEGCISISZOLÓNÁL
VI., SZABOLCS-UTCA 18/B
TELEFON: 493-996
Régl szélvédőüvegeit becseréljük

A KTT a vízbe fúl – mentsetek meg...!

Kezdetben vala a motorsport virágzása. Virágzott, virágzott, amíg csurrant a KMAC egvedárusítási locsolójában. De eljött az idő, amikor már csak csepegt; akárhogyan is erőlködtek (vagy nem erőlködtek?) a vidám kertészek, már csak kevés jutott az éltető műtrágyából. És iassan-lassan bús kóróvá szikkadt a dús palánta, melyet végül a zsebkóros sportfőhatóság — elkéséredésében mi telhetett tőle? — még jől kocsányon is billentett...

És múltak az évek... Rendkívüliek az idők, rendkívüliek az idők: isméttegették unatkozva a motorsportfőhatóság éltes szajkói. Mi akarunk, mi roppantunk akarunk, de nem hagynak (a rendkívüli idők persze) — fűzték hozzá. És megjátszották a harcierényekben bővelkedő ifjú hőst, akit csak az erőszak tart vissza attól, hogy nagyot harapjon az ellenség orrából.

De akadt néhány fiatalember, akit — nem lehetett visszatarítani... Aki összegyűjtött előbb három, majd négy, végül száz motorost. Ki-kijártak a Rákosra, a megyeri dombokra, terepeztek-motoroztak vasárnaponként. Úgy hívták ezt, hogy KTT. És közönségezrek rándultak ki vasárnaponként, akár a kánikula izzott, akár tízfokot mutatott a higany a nullapont alatt. Már-már azt hittük, hogy nem hal meg a motorsport.

De mint ősszel a spanyolnátha, jött az, amit koszorús költőnk kötelező költeményében úgy hívott, hogy: rút visszavonás. És ahányan voltak a KTT-sek, annyifélet akartak. Különböző színű egyesületi érdek-lobogókat bontogattak roppant szorgalommal, árnyas serpincék faragott asztalai mellett faragatlan jelszavak ütköztek. Egyszóval sportoltak nagyvígán, de — nem a rákosi téren, nem a megyeri dombokon. És hiányzott a Vezérlő Akarat, mely tekintélyt és erélyt sugárzón végezte volna azt a lelki kobakonkoppintást, mely nélkül egység már nem volt elképzelhető.

A KTT, azaz a gróf már-már vízbe fúl! Ki fogja megmenteni? Hol az a rettenthetetlen ifjú Szigfrid, aki előtilinkózza a sárkánybörbe bújt, lángotfúvó rémet, hogy lekurtítsa mind a hét fejét a hozzátartozó kénkőves gázokkal-gőzökkel egyetemben?

Sürgősen kérünk a KMAC-tól egy ilyen félelmet nem ismerőt. Akinek hatalma és tekintélye is van. És aki — talán kivonszolja a degeszbe térült szekeret. Tévedések elkerülése céljából hangoztatjuk: ne a bő kriptaszökevény együttesből válasszanak olyat, akinek például előbb el kell magyarázni, hogy a karburátor nem ruházati cikk. És aki „jelenléti” díjakra tart igényt. Ezek az urak nyugodjanak békében és mivel jószívuék vagyunk, hát azt se bánjuk, ha az örök világság majd csak harminc év múlva fényeskedik Aggastyánságunknak. Olyanra gondolunk, aki érti a motorsport mesterségét és aki felül tud emelkedni a különféle színes lobogók helyiérdekűen hév heveességén...
Vagy nem akad már ilyen a KMAC házatáján?

„Ate-Lochheed” FÉKALKATRÉSZEK, FÉKFOLYADÉKOK, SZELEPÜLÉSEK STB. STB.

JURID FÉKBETÉTEK, KAPCSOLÓ TÁRCSÁK, TENGELYKÖTŐ TÁRCSÁK

MAHLE OLAJSZÜRÖK, LEVEGŐSZÜRÖK, DUGATTYUK

MAGYARORSZÁGI VEZÉRKÉPVISELETE.

JÁRITZ ISTVÁN
BUDAPEST
VI., JÓKAI-UTCA 20.

Telefon: 119-033, 114-965

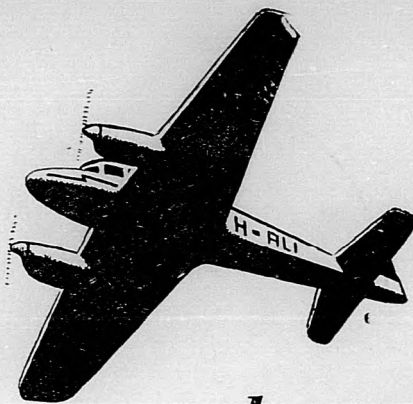
AUTÓ AKKUMULÁTOR
AUTÓ VILLAMOSSÁGI CIKKEK
TÖLTŐBERENDEZÉSEK
ELEKTROMOTOROK

KÉSZITÉSE, JAVITÁSA

„ERGON”

EGYETEMES VILLAMOSSÁGI VÁLLALAT

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



levegőben



földön



vízen

mindenütt

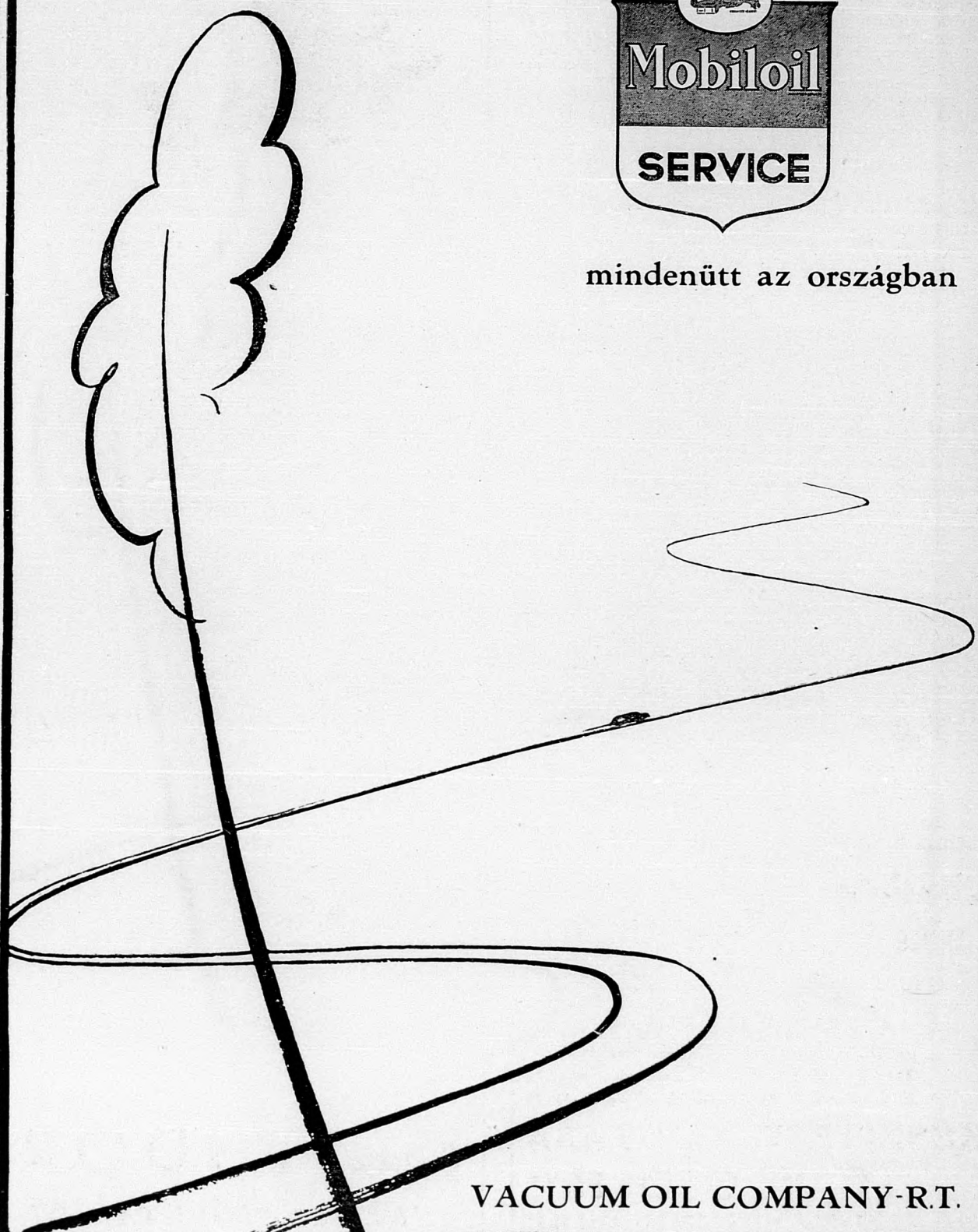
VARTA

akkumulátor

Gyártja: TUDOR
AKKUMULÁTORGYÁR RT.



mindenütt az országban



VACUUM OIL COMPANY-R.T.

A háború a különféle pótszerek konjunkktúrája. Van szappanpótló, tojás-pótló, kence helyett ficét használunk és — a ha nincs ló, jó a számár is elvén nekibuzdulva — már-már olyan pótszerek jelentkeznek, melyek között nem egy akad, mely — jobb, mint az eredeti. A műszaki és vegyi tudomány ma olyan pótnanyagokat agyal ki, melyek tökéletesen pótolják a fogytán levő „valódit”. Hiszen nem kell másra rámutatnunk, mint a szintétikus gumira, melyről köztudomású, hogy tartósabb, ellenállóbb és használhatóbb, mint a természetes kaucsuk.

Megértjük tehát, hogy miért várja a motoros és autós közvélemény olyan türelmetlenül annak a benzin-, illetve motalkópótlónak megjelenését, mely egyszerűen hivatva volna megszüntetni az üzemanyag-gondokat.

Vállalnunk kell az ünneprontó szerepét és el kell árulnunk: nincsen semmi remény arra, hogy a kérdést belátható időn belül meg lehessen oldani. Mert a ma kapható úgynevezett benzinpótlóanyagok mindenre alkalmasabbak, mint a benzin, illetve motalkó pótlására. Lehet velük foltot tisztítani, férgyet irtani, sőt elszántabb és kérgesebb gyomrujak irtózási célokra is felhasználhatják őket, de a benzint nem pótolhatják.

A nemrég még szélében használt benzol — nem benzinpótló, hanem egyenértékű, vagy éppen még a motalkónál is jobb üzemanyag. Nagy hátránya viszont az, hogy éppen olyan ritka nedű, mint a benzin, sőt annál lényegesen értékesebb, hiszen rengeteg vegyi anyag alapja és fontos nyersanyaga a hadiiparnak. Természetesen a szabad forgalomban nem kapható, a benzol ilyen körülmények között ki kell hagynunk a benzinpótlóanyagok galériájából.

A FASZESZ

A legnépszerűbb „benzinpótló”: a faszesz, tudományosabb nevén: metilalkohol. Ez az az anyag, melytől annyi koros szlovák veszítette el annakidején a szeme világát, amidőn terjedelmesebb lelkiismeretű korcsmárosok jóvoltából pálinka helyett töltötte magába. A faszesz: éppen olyan méreg a motornak, mint az emberi szervezetnek. Égési termékei ugyanis annyira saví vegyhatásúak, hogy minden elővigyázat ellenére korróziós folyamatot indítanak a motor belsejében. Vannak, akik olajat kevernek a faszeszbe, de

ez sem használ, legfeljebb lassítja a „belső rozsdásodás” folyamatát. A metilalkoholnak amellett igen alacsony a kalóriaértéke, jóval több fogy belőle, mint a benzinből, üzeme tehát nem gazdaságos. Dehidrált — tehát tökéletesen víztelenített — állapotban benzollal keverhető, az ilyen 50—50 százalékos keverék még használható, viszont a szükséges benzolt nem lehet a keverékhez megszerezni.

A SPIRITUSZ

Vannak, akik víztelenített denaturált szeszt, úgynevezett spirituszt használnak motorjukba. A szesz — kémiai nevén: etilalkohol — is savanyú vegyhatású égési terméket létesít, nagymennyiségű ecetsav képződik a borszesz elégeésekor. Kalóriaértéke szintén igen alacsony és benzollal vagy benzinnel csak akkor keverhető teljesebb és kicsapódás nélkül, ha teljesen dehidrált, tehát víznek még nyomait sem tartalmazza. Dehidrált szeszt nagyon nehéz szerezni és kellemetlen az a tulajdonsága is, hogy mint erősen vízzívő anyag, hamarosan lekötí a levegőben levő vízgőzt és annyi vizet szív magába, hogy benzinnel vagy benzollal keverve tejszerű folyadékot képez, melyből idővel tiszta víz válik le.

LAKKOLDÓK

Egyes tehetősebbek különféle lakkoldókkal kísérleteznek. A lakkoldószernek túlnyomó része nehéz benzinből készül. Ez a nehéz benzin közelebb van a petróleumhoz, mint a benzinnhez, hidegen nagyon nehéz vele beindítani a motort és ráadásul — mivel égési ter-

mékei károsak, — rettenetesen kormoz. Nagy fajsúlya miatt a karburátor úszóház-szintje megváltozik, teljesen át kell állítani hozzá a fúvókákat, de a leg-tökéletesebb beállítás mellett is hamarosan úgy elpiszkítja a motor belsejét, hogy csak generáljavítás-számba menő munka árán lehet a nagytakarítást eszközölni. Körülbelül úgy „izlik” a lakkbenzin a motornak, mint a száraz-bab-csuszpáj a nektárhoz és ambróziához szokott, kivénhedt olimpuzi isteneknek.

NITRÓLAKK HIGÍTÓ

Olyan esetről is hallottunk, amikor a tartányba motalkó helyett nitrólakk hígítószert került. Ez a hígítószert benzolból, amilacetáttól és acetontól készült és arról ismerhető fel, hogy a szaga a császárkörte pálinkához hasonlít. Eltekintve attól, hogy csak korlátolt mennyiségben kapható és az ára közelebb van literenként a négy, mint a három pengőhöz — motorhaj-tásra csak átmenetileg alkalmas. Az átmenetileg meghatározást úgy kell értelmezni, hogy a motor tíz percig vagy félórátig — tehát átmenetileg — megemészti, utána pedig cseppet sem átmenetileg gyomorfájdalmakat kap tőle. Az acetont erősen maró hatású, az amilacetát éghetetlen, így legfeljebb a keverékben levő mintegy 40—50 százaléknyi benzol termel energiát, a többi 50—60% viszont csak arra jó, hogy a motort tönkretegyje.

Látjuk tehát, hogy a különféle benzinpótlók egyáltalában nem állják meg a helyüket. Ne hallgassunk tehát a lelkiismeretlen suttogókra, akik hirdetőtevékenben ajánlanak csalhatatlan és csodahatású arkánumokat és motor-elixíreket olyan áron, hogy hallatára a felravatalozott halott is nagyot rúg. És főleg ne vegyük meg ezeket a gyanus fűzeteket. Inkább takarékoskodjunk a becsületesen jegyre vett adunkkal és várjuk ki azt az időt, amikor megint eljön a bor, búza, békesség és — benzin korszaka.

LICSÁJER JÁNOS BUDAPESTI AUTÓRUGÓGYÁRTÓ ÉS JAVÍTÓÜZEME SPIRÁL RUGÓK KÉSZÍTÉSE

Specialista
az autórugó
gyártásában

Telefon:
134-555

MINDENFÉLE GYÁRTMÁNYU KOCSIKHOZ KÉSZ RUGÓK RAKTÁRON

BUDAPEST,
VIII., Thék
Endre-u. 14.

Telefon:
134-555



VICTORIA

minőségi
motorkerékpárok
körzetképviselője

Új és használt



Skoda

AUTÓK
eladása

Autóalkatrészek és felsze-
relési cikkek. Kerékpárok
nagyraktára.

LINTNER J.

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

Pauszka János

AUTÓGUMIJAVÍTÁSOK
KÖRVLKANIZÁLÁSSAL
ÉS GUMIÁRUK KÉSZÍTŐ ÜZEME

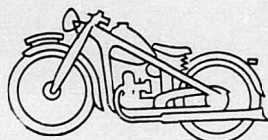
V., WAHRMANN-U. 10

TELEFON: 292-471

STEYR - AZ ÉLEN

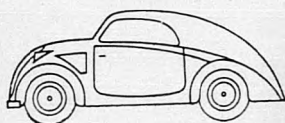
A Steyr—Daimler—Puch művek a német ipar vezető nagyvállalata, melynek gyártási köre a legkülönbözőbb ágazatokat öleli egybe. A híres Steyr személy- és teherautók, a világszerte elismert Puch motor-kerékpárok és kerékpárok, a pompás Mannlicher-Schönauer vadászkarabélyok, a vezető minőségű Steyr golyóscsapágyak jelentik ennek a bő gyártási programnak egy-egy állomását.

Képsorozataink izelítőt adnak abból, hogy mit jelent a Steyr és a Puch embléma, mely minőséget, tökéletes konstrukciót és sok évtizedes gyártási tapasztalatot jelez.



Az Ikerdugattyús Puch motorkerékpárok értékét az egész világ ismeri és becsüli.

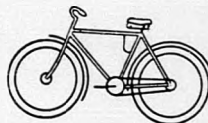
Sokmillió Steyr golyóscsapágy járul hozzá világszerte a legkülönbözőbb mechanikai szerkezetek megbízható működéséhez.



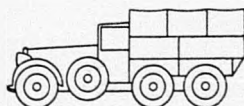
Steyr 55 — „a” kiskocsit. Melyet nem kell bemutatni.



A híres Mannlicher-Schönauer fegyver a vadász leghebb és leghasznosabb segítőtársa.



A Steyr Waffenrad és Puch kerékpárok tökéletes-ségének titka a gondos, egyéni munka.



A 646 típusú Steyr terep-teherkocsit a legmostohább terepen is biztosan mozog hat kerekén.





Lőszeres szakaszok végtelen sora vár a „lekoészásra”.

Csodálkozva figyeli a világ azt a diadalsorozatot, melyet a németek arattak az összes hadszíntereken. Az emberiség nagyrésze még mindig az 1914—1918. évek állásháborújának gondolatvilágában él és alig tudja megérteni, mit jelent a gyakorlatban villámháború, a szinte órák alatt lefolyó operációk sorozata, melynek kapcsán a támadó kötelek mélyen nyomulnak az ellenség vonalai mögé... És az ellenségnek az a sokat hangoztatott reménye, hogy a hirtelen előretört páncélos és az azokat követő gyalogos részek ellátása élelemmel, lőszerrel, üzemanyaggal, egyszerűen az utánpótlás leküzdhetetlen nehézségeket okoz: a semmibe foszlott. Az ellenségnek ez a reménye eddig mindig csalódást okozott, Lengyelországban, Franciaországban, Jugoszláviában, Görögországban, majd most Szovjetföldön is azt kellett tapasztalnia, hogy a német csapatok ellátásában akkor sem akadzt zökkenő, amikor napi 50—100 kilométeres előretörések kapcsán nyomultak be mélyen az ellenség háta mögé. Mert a német utánpótlás menetrend-szerű, mondhatni percnyi pontossággal működött és szilárd alapja volt a felső vezetés minden rendelkezésének.

Az ellátószolgálat történetére vetve néhány pillantást, megállapíthatjuk, hogy az merőben megváltozott a legutóbbi háború óta. Az akkori aránylag kis erők helyébe a totális háború milliós hadseregei léptek, olyan milliós hadseregek, melyek tüzgépei szinte falják a löszert és a katonai kérdésekben avatlatlan szemében szinte elképesztő mennyiségű utánpótlást követelnek. A korszerű gépesített seregek ellátásában hatalmas tényező az üzemanyag, a benzin, az olaj, a kenőzsír, a pneumatik, stb. kérdése, hiszen megfelelő mennyiségű üzemanyag hiányában a gyors-seregek legjellemzőbb tulajdonsága, a gyors mozgás elképzelhetetlen és megoldhatatlan.

Gyorsult az ütem

A korszerű háború abban is különbözik az 1914—18-as világháborútól, hogy üteme lényegesen gyorsult. Amíg az elmúlt világháború tempóját a gyalogság és a lovasság napi meneteljesítménye szabta meg, addig ma a páncélos seregek menetütemével kell számolni. Természetes, hogy a lényegesen fokozott ütemmel az ellátószolgálatnak is lépést kell tartania, a harcban álló alakulatokat a hátsóországban vagy a hadtáborokból levő gyárakból és raktárakból zökkenő nélkül kell ellátnia mindazzal, amire a harchoz szükségük van.

A korszerű ellátószolgálatnak kettős követelménye van:

1. Az üzemanyag, lőszer, élelem és egyéb anyagi ellátásnak folyamatosnak és súrlódásmentesnek kell lennie.
2. Az ellátás ütemének lépést kell tartania a gépesített seregek tempójával.

A német ellátószolgálat tökéletesen megfelel ennek a kettős követelménynek és ez lehetetlen volna a megfelelően méretezett tehergépkocsi vonalalkulatok nélkül. Kétségtelen, hogy az ellátás és utánpótlás szolgálatának igen fontos tényezője a vasút és a víziút, főképpen a hátsóországokban. A visszavonuló ellenség által eszköztől rongáltak és rombolások azonban többnyire használhatatlanná teszik a vasúti hálózatot és gördülő anyagot, elpusztítják a vízi-szállításra alkalmas hajóteret, olyan szállítószolgálatra van tehát szükség, mely független a vasúttól és a víziúttól. Ez pedig a gépkocsi vagy gépvontatásos ellátószolgálat. A korszerű hadsereg ütőképessége — mint látjuk — a har-

A német hadisíkerék titka

A TEHERGÉPKOCSIS UTÁNPÓTLÁS!

coló részek felszerelésén, szellemén és a vezetés minőségén kívül nagyrészt a gépkocsi szállítás megszervezésén és használhatóságán, a tehergépkocsi megbízhatóságán és terepállóságán múlik.

A német ellátószolgálat kötelei a békeidők vonalalkulataiból fejlődtek. Háborúban minden egyes gyaloghadosztály kisebb-nagyobb tehergépkocsi-oszlop felett rendelkezik, mely gyors és nehéz terepen is fűrgőn mozgó egységekből tevődik össze. Természetesen nem hiányoznak a lovas vonalalkulatok sem, hiszen nem ritka az olyan terep, ahol a tehergépkocsi mozgásra képtelen és az ellátószolgálat egyedül a fogatolt vonalalkulatokra hárul.

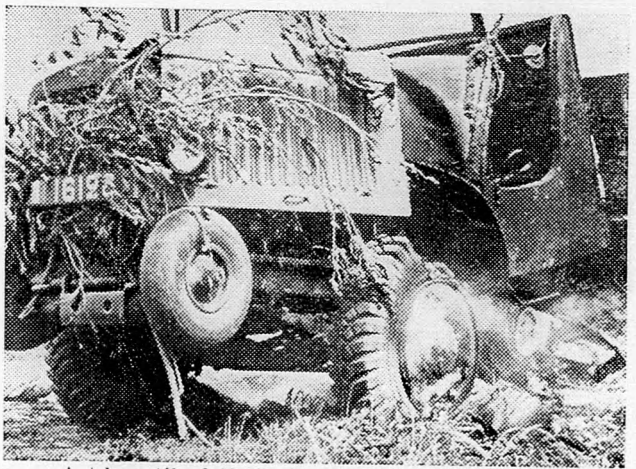
Mi a Kw.-Trsp.-Reg.?

A német ellátószolgálat gerincét az úgynevezett Kraft-wagentransport-regimentek, a gépkocsi szállító-ezredek alkotják, melyekben egyformán rendszeresítettek gyors és fűrgő, valamint nehéz, nagy hordképességű egységeket. Egyetlen Kw.-Trsp.-Regiment hordképessége sokezer tonna és gépkocsijai holt teher mellett igen tekintélyes csapatkötélek gyors szállítására is alkalmasak. Különleges feladatok megoldására szolgálnak az NSKK, a Todt szervezet, stb., gépkocsi alakulatok, melyeket esetről-esetre vetnek be.

A roppant méretű tehergépkocsi-szállítványnak természetesen saját ellátószolgálatra is szüksége van, hiszen a gépkocsi javítását és karbantartását is meg kell oldani. Erre szolgálnak az úgynevezett gépkocsi szeroszlopok, a tábori javítóműhelyek, műhely és karbantartó századok. Ezek az alakulatok rendkívül mozgékonyak és minden olyan géppel, szerszámmal és felszereléssel el vannak látva, melyek a legkörülményesebb munka gyors elvégzéséért is kezeskednek.

Napi 400 km. Lengyelországban

A német ellátószolgálat az eddigi hadjáratok során mindenben megállotta a helyét annak ellenére, hogy néha szinte leküzdhetetlennek látszó feladatokat kellett megoldania. Gondoljunk csak a lengyel hadjáratra, amikor a német páncélos- és harcokocsialakulatok szinte versenyiramban ékelődtek az ellenséges terület legmélyére, a nyomukban mégis szorosan ott haladt az ellátószolgálat. Tönkretett utak, szétrombolt hidak és átvezetők, műszaki zárak és akadályok nem képezhettek akadályt, mert a



A teherautók elefántja, a roppant terep-tehergépkocsi.

páncélos-alakulatokat el kellett látni üzemanyaggal, lőszerrel és élelemmel. Az előretört élek napról-napra mélyebbre hatoltak és alig két-három napos harc után az ellátószolgálatnak már kerek 600 kilométerre kellett szállítania a Sziléziában és Kelet-Poroszországban levő raktárak anyagát. Az egyik német tehergépkocsi-oszlop tíz egysége a

hadjárat 18 napja alatt több mint 60.000 kilométeres utat tett meg, ami egységenként és naponként közel 400 kilométert jelent, éjjel-nappali, megállás és pihenő nélküli menetben!

Vagy gondoljunk a norvégiai hadjáratra. Ahol az ellátószolgálat tehergépkocsijainak havas-jeges terepen kellett percnyi pontossággal megoldania a harcoló kötelek ellátását mindennel, amire a korszerű háborúban szükség van: szorosan a harcmező nyomában. Ugyanez volt a helyzet Hollandiában, Belga földön és Franciaországban, ahol az utánpótlás a lét kérdése volt és a harcoló egységek lendülete azonnal megtorpant volna, ha az utánpótlásban csak a legkisebb zökkenő is észlelhető lett volna.

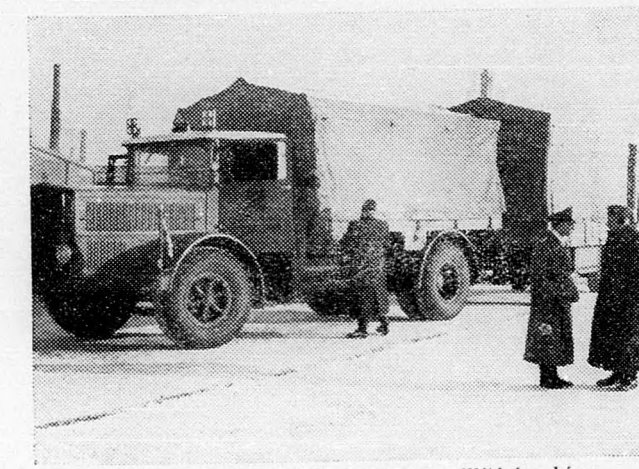
A német ellátószolgálat nagy tűzpróbája a nyugati hadszíntér volt. A német harcmező villámszerű előretörése következtében az ellátószolgálat útvonalai napról-napra hosszabbak lettek. Hatalmas távolságokat kellett leküzdeni nagyrészt erősen rongált és rombolt, keskeny utakon. Szinte hihetetlen teljesítményeket jegyzett fel itt a haditörténelem. Egyetlen 200 tonna terhelési kapacitású tehergépkocsi-alakulat egy héten 6000 tonna löszert szállított a harcoló csapatoknak, egyetlen Kw. század több mint két millió (!) liter üzemanyagot. A gépkocsi meneteljesítményének átlaga egységenként 5—6000 kilométer volt.

Ezek után talán felesleges részletesen vázolni, hogy milyen jelentőséggel bírt a tehergépkocsi a jugoszláv és görög hadszíntéren, vagy éppen Afrikában, ahol a terep-nehézségekhez a pokoli hőség is hozzájárult. Ahol nagyrészt úttalan, homokos és sziklás sivatagi terepen, elképzelhetetlenül nagy távolságokat kellett leküzdeni, dacolni a homokviharokkal és olyan terepen mozogni, ahol rejtőzési lehetőség alig kínálkozott az ellenséges légitűvegényekkel szemben. Ahol nemcsak a kormánykereket kellett markolni, hanem a golyószórót is, ha feltűnt a ragyogó égbolton egy-egy ellenséges repülőkötelék vagy egyedül portyázó bombavető, illetve vadász.

Szovjetföldön

Az ellátószolgálat most szovjetföldön is megállta a helyét, az ellenséges hírverésnek a napoleoni emlékekkel operáló mesterkedése itt is kudarcot vallott. A német ellátószolgálat alaposan elbánt Távolság tábornokkal. Pedig itt egészen kivételes helyzet adódott:

1. A hihetetlenül nagy távolságok.
2. Az úthálózat erősen vegyes jellege.



Egyetlen ilyen tehergépkocsi 8 tonna szállítására képes.

Amíg például francia földön igen kiterjedt és nagyrészt jó felületű úthálózat állott rendelkezésre, addig szovjetföldön ritka a jó állapotban levő, elsőosztályú útfelelet, többnyire komolyabb alapépítmény nélküli földutakon kell lebonyolítani a forgalmat, olyan utakon, melyeket a kitar-tóbb esőzés rövid idő alatt feneketlen mocsárrá változtat.



A Todt-szervezet oszlopai építőanyagot szállítanak.

A német tehergépkocsi ellátóalakulatok eddig minden nehézség ellenére állták meg itt is a helyüket annak ellenére, hogy az anyagraktárak sokszáz kilométernyire vannak az arcvonalól. Így a szovjet elleni háborúban is csődöt mond az ellenségnek az a reménykedése, melyet a nagy távolságokhoz és az ezzel kapcsolatos ellátási és utánpótlási nehézségekhez fűz.

Az ellátószolgálat méltatása nem volna teljes, ha nem foglalkoznánk az egyes ember, a névtelen tehergépkocsi-vezető szerepével. Aki pihenő nélküli, éjjel-nappali menetben vezet hatalmas, nehéz gépet. Aki valaha is vezetett rogyásig rakott 5—6 tonnás tehergépkocsit rossz terepen, csak az tudja kellőképpen felfogni, hogy mit is jelent a gyakorlatban ez a szolgálat. Éjjel-nappal vezetni a sokszor 20.000 kiló raksúlyú, nehezen kormányozható kocsi-kolosszust és hozzá éjnek idején, teljes elsötétítésben, minden világítás nélkül. És végtelen órákon át hallgatni a motor álmósító duruzsolását, ott ülni forró napon a benzin- és olajgőzöktől terhes levegővíz vezetőfülkében, küzdeni a rossz utakkal. Az utak zsúfoltak, ott szoronganak a menekülők, a hadifoglyok ezrei, tízezei, menetoszlopok követik a menetoszlopokat, az úttestnek minden millimétere foglalt. A legtökéletesebb menettűgyelem és forgalom-szabályozás árán lehet csak kikerülni azt, hogy a zsúfolt forgalom ne olvadjon szétválaszthatatlan egyveleggé. A tehergépkocsi-vezetőnek egyetlen pillanatnyi testi vagy szellemi pihenője sincsen, vigyázni a végtelen utat, betartani a térközöket. És ha akad egy-egy szabad óra? Elő a zsírozó-puskával, a szerszámmal, hiszen mindig akad szabályozni, javítani, karbantartani való és messze ellenséges földön nincsen korszerűen felszerelt szervizállomás, kényelmes és lakályos váróteremmel. Amellett: állandóan számolni kell az ellenség tevékenységével, hiszen a gépkocsi ellátó-oszlopok igen szorosan a harcoló egységek nyomában haladnak. Fel-feltűnnek az ellenséges repülők, hullamok a bombák, kattognak fent a magasban a géppuskák, a kis-kaliberű géppágyúk. A gépkocsi-vezetőnek sokszor kell a géppisztolyhoz nyúlania, vagy belekotornia a kézigránátos rakaszba, amikor látszólag elhagyott házak udvarán megszólnak a bolsevik partizánok fegyverei. A korszerű háború gépkocsi-vezetője éppen olyan harcoló katona, mint puskás vagy páncélos bajtársa, éppen úgy veszi ki a részét a fáradalomból, a veszedelmekből, csak éppen kissé névtelenebb és ritkábban találkozunk a nevével a győzelmi jelentések során.

A korszerű háború sorsa nagyban függ a névtelen gépkocsi-vezető harci szellemétől és műszaki képességétől. Es függ a tehergépkocsi megbízhatóságától, teljesítőképességétől. A német gépkocsi minősége világszerte elismert. Es — mint látjuk — ez is igen fontos együttműködése annak a láncknak, melynek egybekapcsolódása a végső siker felé vezet.

VILÁGHÍJ
UJDONSÁ



ÖNMENTV.
CSAVI
nem kell me
fűró, nincs
netvágás, eg
rú csavarú
DEÁK BÉ
VI. JÓKAI-TI
Tel.: 11-66

A NAGY HÁBORÚ IDEJÉN

minden gépkocsitulajdonosnak kötelessége, hogy autója értékét megővje

A gépkocsi, a nemzeti vagyonnak ez a fontos tényezője, állandó gondozásra és karbantartásra szorul, hogy a jármű minden pillanatban készen álljon a Haza szolgálatára, vagy pedig a végső győzelem után rögtön elindulhasson a békés munkára, vagy a vidám kirándulásra. Meg vagyunk győződve róla, hogy ez a leírás értékes tanácsokkal és útbaigazításokkal lát el minden gépkocsitulajdonost.

MAJLÁTH MIHÁLY az Auto-Union—DKW és a Bayerische Motoren Werke (BMW) gyártmányok magyarországi vezérképviselte.

Az Ön leállított autójának kevés, de rendszeres gondozásra van szüksége. Feltételezzük, hogy kocsiját a leállítás után jól megtisztította, lezsírozta, felhalkotta és konzerválta. A védőrétegnek azonban az oxidáció állandó behatásai ellen védenie kell és ezért idővel elhasználódik. Bizonyos gondozási munkát ezért időről-időre meg kell ismételni, hogy autója megőrizze értékét. Ezzel kapcsolatban szeretnénk ezen leírásban foglaltakkal tanácsot szolgálni. Talán eddig néhány szükséges intézkedés elkerülte figyelmét, vagy nem hajította őket helyesen végre.

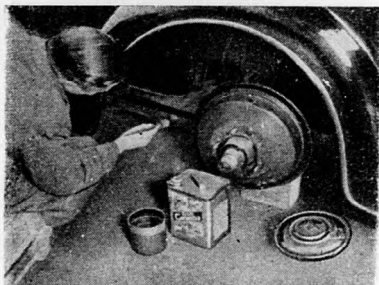
Ezért mindazt, amit sokoldalú tapasztalataink alapján a leállított jármű gondozása szempontjából fontosnak tartottunk, könnyen érthető formában foglalkozunk össze.

Nem adunk felesleges utasításokat, csak annyit, ami szükséges! Hogy azután mindent egyedül csinál-e, vagy pedig javítóműhelyek segítségét veszi igénybe, az teljesen mindegy. A fontos az, hogy autóját lelkiismeretesen és rendszeresen gondozza és azokat a munkákat, amelyeket tájékozatlansága következtében elmulasztott, most pótolja.

ELŐKÉSZÜLETEK.

Mint hogy autója értékének megőrzéséről van szó, helytelen takarékoság lenne a konzerváláshoz olajat használni. A legjobb minőségű piros zsír sem védi a chromozott részeket, hanem azokat rövid idő alatt teljesen elcsíftja. Hogy az autót egyes részeit az oxidálódás ellen tökéletesen megvédhessük, szükség van néhány különleges készítményre, amelyeket az Auto-Union képviselőtől jó minőségben beszerezhet. Ezek a kiadások kifizetődnek. Szüksége van a következőkre:

Korroziós-olaj a motor belsejéhez, a hűtő és alváz részére.
Caramba rozsdadoldószer a rúgólapok részére.



Jól kenjük meg a rúgólapokat.

DKW-polirviz, a DKW-karosszériák részére.

DKW műbőrpoló, a karosszéria külső huzat és az ilések műbőrhuza részére.

DKW chrom- és nikkelpolitur a díszítőlecek részére.

Az acélkarosszériák részére: DKW-politur vagy Auto-Union-politur, vagy Glasurit-politur.

Szerezzen be mindenekelőtt permetezőt a korroziós-olaj és a polirviz részére. Ezenkívül még kis esomag molyirtóra és egy kis doboz glicerinkenőcsere van szükség.

Legelőször is vizsgálja meg, hogy helyesen és szilárdan van-e az autót felbakolva, nehogy munkaközben az autót véletlenül lecsússzék.

Ezekután következnek:

1. A hűtő rozsdamentesítő folyadékot kap.

A hűtőt úgy óvhatjuk meg a legjobban rozsdaképződéstől, ha minden liter hűtővízhez 100 cem korroziós-olajat vegyítünk. A hűtő irtartalma a kezelési utasításban meg van adva. Vödörben vagy kannában összevegyítjük a szükséges vizet és korroziós-olaj mennyiségét és a keveréket a hűtőbe töltjük.

A hideg évszakban, ha a garázs hőmérséklete fagypontra alatta van, a hűtővízhez a korroziós-olajon kívül még fagyálló folyadékot is keverünk. Szükség esetén erre a célra denaturált szesz is megfelel. Az 1:10 arányban a hűtőfolyadékhoz vegyített denaturált szesz —16° Celsius hőmérsékletig megővja a hűtővizet a befagyástól.

2. Az üzemanyagtartány kiürítése.

Az éjtőlefolysú autónál, mint pl. amilyen a DKW-Front, a benzinvezeték a gázcsatlóhoz le kell csavarni. Előzőleg természetesen a benzineset elzárandó. Ezután az üzemanyagot egy megfelelő edénybe leeresztjük.

Más gyártmányoknál a hátul elhelyezett tartány alsó részén leeresztő-csavart találhat. Hogy ezt kényelmesen kinyitassunk, a legtanácsosabb földre fektüdni. Az üzemanyag részére megfelelő edényt tartunk készenlétben.

W 23 és W 24 típusú Wanderer-autóknál a benzinleeresztő-csavart a hátsó kerék levétele után hozzáférhető.

3. Az üzemanyagszűrő és a gázcsatló kiürítése.

A rövid idővel ezelőtt leállított járműveknél a benzinszűrőben és a gázcsatló üszóházában még van üzemanyag. Az Auto-Union kezelési utasításában pontosan le van írva, hogyan kell a benzinszűrőt és a gázcsatlót szétszerelni. A benzinű található üzemanyag eltávolítása után előnyös a benzinszűrőt és a gázcsatlót korroziós-olajjal gyengén bepermetezni.

4. A meghajtomű részeinek konzerválása (a DKW-Front kivételével).

Kinyitjuk az olajteknő leeresztő-csavart és az olajat leeresztjük. Vigyázni kell arra, hogy megelőzőleg minden nyílás alá tegyünk egy megfelelő edényt. Az elhasznált olaj leeresztése után az olajteknőt hig olajjal kiöblítjük.

A korroziós-olajat az olajleeresztő-



Jól keverjük fel a hűtőfolyadékot betöltés előtt.

nyílásokon keresztül a permetezővel befelekedezük be a motorházba. Ha az olajteknő nehezen hozzáférhető, akkor a sugárfelekedővel az olajbetöltőnyíláson keresztül befelekedezük be a korroziós-olajat. A W 23 és W 24 típusoknál a befelekedés a szelepházon keresztül is történhet a fedő levétele után.

Műhelymunka: A Service-műhely autóját egy speciális kocsiemelővel felemeli, az olajteknőt teljesen leszedi, megtisztítja és a nyitva lévő olajteknőn át végzi el a mozgó részek bepermetezését.

Célszerű az olajteknőbe 1—2 liter korroziós-olajat tölteni és a motort a gyertyák kicsavarása után a kéziindítóval, vagy az egyik meghajtókerék forgatása által átforgatni, hogy az olajszivattyú a korroziós-olajat a tengely minden olajvezetékébe és furatába eljuttassa.

5. A DKW-Front-nál ez másképp történik.

Először levesszük a zajtompító edényt a gázcsatlóhoz, majd a gázcsatlót a motorról. Most először a bal, majd azután a jobb dugattyút felső holtpontra állítjuk és a szívócsatornán keresztül a motorházat korroziós-olajjal erősen bepermetezzük. A motor mozgatása a harmadik sebesség bekapcsolása mellett az első kerék forgatásával történik. A dugattyú állását egy dróttal, vagy küllővel könnyen meg lehet találni.

6. A négyütemű motor vezérművét is meg kell védeni!

Az oldalvezérelt motor szelepkamráját ki kell nyitni, a felülvezérelt motornál a szelepház fedelét kell levenni és a szelepeket, szeleprúgókat korroziós-olajjal be kell permetezni. A szelepkamra fedelének visszahelyezésekor a tömítést kímélve, helyesen kell visszailleníteni.

7. A robbanótér bepermetezése.

Ebből a célból a gyertyákat kiszerelem, a hengerfejben lévő sülyesztett gyertyaüléseket megtisztítjuk, hogy a hengerbe ne kerüljön piszok és ezután a hengert korroziós-olajjal jól bepermetezzük. Hengerenként 25 cem korroziós-olajat vegyünk.

8. A ventilátorszíj tehermentesítése.

A ventilátorszíjat a szíjtárcsából ki kell emelni és meg kell oldani.

9. A benzinszivattyú petróleumot kap.

Ha a benzinszivattyú légkamrája felül van, mint pl. a W 23 típusú Wanderer-autónál, akkor ebbe a kis felemelő-csavart kinyitása után kevés petróleumot töltünk. Ha a légkamra alul van elhe-

lyezve, mint a W 24-es Wanderer-modellnél, akkor a benzinszivattyúról lesereljük az üzemenyagtartányból odavezető vezetékét. Ezután kis tölesér segítségével a benzinszivattyúba petróleumot töltünk. Így a membrán kifogástalan marad. A legtöbb Horch-típusnál a benzinszivattyú horizontálisan van elhelyezve. Ezeknél a membrán a felső szelep levétele után válik hozzáférhetővé.

10. A sebességváltó és differenciál bepermetezése.

Mivel a sebességváltóból hideg állapotban az olajat nem lehet leereszteni, a betöltőnyílásokon keresztül — ez a sebességváltónál rendszerint baloldalon, a differenciálnál pedig hátul található — a sebességváltót és a differenciált erőteljesen befecskendezzük korrozíós-olajjal, a lecsapódó páráknak és víznek lekötése céljából. Így a rozsdaképződés elkerülhető.

Műhelymunka. Javítóműhelyében leveszik, majd a sebességváltóház és a differenciálház fedelét, a bennük lévő olajat mosóolajjal eltávolítják. Ezen munkák elvégzéséhez tapasztalat és megfelelő szerszám szükséges.

11. Az akkumulátor gondozása a műhely dolga!

Az akkumulátor kifogástalan gondozásához hozzátartozik a savsűrűség és a savnívó ellenőrzése, a csatlakozások bezsírozása és a telep rendszeres feltöltése és kísütése. Ezek a munkák csak megfelelő javítóműhelyben végezhetők el.

12. A felbakolt jármű aláépítését ellenőrizni kell!

Annakidején autóját talán csak idegenesen, hevenyészve, néhány tégladarab segítségével bakolta fel. Akkor most rendeljen a kocsijáához illő, megfelelő egyszerű fabakokat. Ezekre az alváz jól felfekszik és az autót megbízhatóan a kellő magasságban tartják. A helyes felbakolásnál az autó kerekai a földet éppen hogy még érintik. A képviselőt szívesen áll tanácsal rendelkezésére ezzel kapcsolatban. A HORCH-tulajdonosoknak azt ajánljuk, hogy autójuk felbakolása céljából megszokott javítóműhelyüket vegyék igénybe.

13. Az alváz is rozsdavédőt kap.

Az alvázat is be kell fecskendezni korrozíós-olajjal. Erre a célra a permezetőt, a mélyebben fekvő részek számára a sugárfecskendőt vesszük segítségül. A korrozíós-olajnak a DKW-autónál nem szabad a műbőrhzuzatra, illetve a többi Auto-Union modelleknél a lakkozásra kerülnie. Az alvázon található gumirészeket, mint pl. a Wanderer-autóknál lévő gumi-rúgóütközőket papírral kell leborítani. Ezekre sem szabad korrozíós-olajnak kerülnie.

14. A rúgók megóvása.

Ha a rúgók nem egészen tiszták, akkor DKW-polirvízzel lemossuk őket. A rúgókat ezután korrozíós-olajjal vagy „Caramba“-val bekenjük. Ehhez keménysörtéjű ecsetet használunk. Ha a rúgó rúgóalagútban fekszik, akkor a két hátsó kerék leszerelése után alulról permetezzük be, mindkét oldalról.

15. Az alváz kenési helyeit feltöltjük.

Magas nyomású kenés esetén a zsírozást a szokott módon 6 havonként kell elvégezni. A zsírozással addig nyomunk új zsírt utána, amíg a csapágyaknál jól észrevehetően újból ki nem tolul. Központi kenésnél addig működtetjük a kenőpedált, amíg valamennyi kenési helyen ki nem esordul az olaj.

16. DKW-autót bepermetezzük és polirozzuk.

A DKW műbőrhzuzatot DKW-polirvízzel bepermetezzük, majd utána DKW-műbőrpolóval dörzsöljük és polirozzuk. Ha ezt a munkát minden 3 hónapban megismételjük, autónk külseje mindig szép marad.

17. A fémkarosszéria polirozása.

A fémkarosszéria kezeléséhez a DKW- vagy az Auto-Union-polirpasztát ajánljuk. A karosszéria felületét ezekkel, vagy Glasurit-autópolirpasztával kezeljük. Először puha szörkefe segítségével eltávolítjuk a karosszériáról a port, majd azután bekenjük a polirpasztával. Minden polirozószert használat előtt jól felrázandó. Az egyes polirozószerek használata különböző és erre vonatkozólag a mellékelt használati utasítások a mérvadók.

18. A gumik légnomása a felére csökkentendő.

A gumik légnomását, ideértve a pótkerékgumit is, a kezelési utasításban megadott légnomás felére kell csökkenteni.

19. A chromozott részeket nem szabad bezsírozni, mert rövid időn belül elvesztik fényüket.

A chromozott részeket korrozíós-olajjal vagy savmentes (!) vazelinnel kell kezelni. Még egyszer hangsúlyozzuk, hogy a korrozíós-olajnak nem szabad a lakkra kerülnie.

20. Gumirészek az ablakokon és ajtókon.

Az ajtóütköző-gumikat és a szegély-gumikat, valamint a tolotétokeket glicerinenőccsel kell bekenni. A glicerinenőccsöt, vagy a folyékony glicerin-t vékony rétegben kenjük fel.

21. A cabriolettető és a kárpitozás gondozásához lehetőleg porszívót használjunk!

A cabrio-limousine és a cabriolettetőket, valamint a szövetcárpitozást puha kefebetéttel ellátott porszívóval tisztítjuk meg a ráakódott portól. Szükség esetén egy puha kézikéfe is megteszi. A kocsit mindig kifeszített tetővel kell leállítani. A karbantartási munkák elvégzése után a tetőt nem túl érdes ponyvával vagy összeragasztott papírral kell letakarni.

22. Molyirtót a kárpitozásnak!

Ezt a munkát engedje át a háziasszonynak, aki erre vonatkozólag a legjobb tapasztalatokkal rendelkezik. Tekintettel kell lenni arra, hogyha az ülés-huzat rajta marad a kárpitozásban, a molyirtószert az ülés-huzat és a kárpitozás közé kerüljön.

23. Gondoljon a bőrkárpitozására!

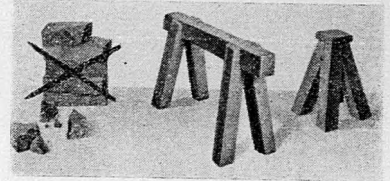
A bőrkárpitozást langyos vízzel megtisztítjuk. A vízbe kevés szappanpelyhet teszünk. A bőrhuzat megszáradása után azt puha posztóval ledörzsöljük és Auto-Union műbőrpolóval kezeljük.

24. A DKW-autó új padlófestéket kap.

Műhelymunka. Használja fel a leállítási idejét arra, hogy az autó padlójának általunk mindig ajánlott befestését valamelyik műhelyben elvégeztesse.

EZ A 24-FÉLE MUNKA

hozzájárul autója értékének megóvásához, azonkívül értékes nemzeti vagyont őv meg a korai pusztulástól. A velejárá



Fakoka helyett bak — ez a helyes megoldás.

fáradtság a nagy értékhez viszonyítva csekély. A fontos — mint legtöbbször az életben — a lelkiismeretesség és rendszerezőség. Ezért:

MINDEN 3 HÓNAPBAN

a kocsi-rúgókat kezeljük, gumik légnomását megvizsgáljuk, a kárpitozást és a tetőt megtisztítjuk;

MINDEN 6 HÓNAPBAN

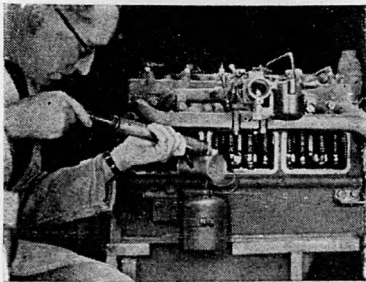
a motort korrozíós-olajjal befecskendezzük, a sebességváltót befecskendezzük, a lakkozást bepermetezzük, az alvázat befecskendezzük, az alvázat lezsírozzuk, a chromozott részeket kezeljük.

A JÓ GARÁZS

autója értékének megóvása szempontjából a legnagyobb fontossággal bír. Ha kocsiját eddig nem megfelelő helyiségben állította le, akkor változtatson ezen az állapoton a legközelebbi alkalommal. Szíveskedjék a következő pontokra figyelemmel lenni:

1. Ha a nap valamelyik szakában a garázsba közvetlenül besüt a nap, akkor festesse be az ablaktáblákat, vagy sötétítse el papírral.
2. Ha a garázsban központi fűtés van, a fűtőtestekre vízpárolókat kell elhelyezni, mivel a száraz levegő árt a karosszériának és a gumiknak.
3. A garázs ne legyen sem túl meleg, sem túl hideg. 16° C. közepes hőmérséklet a legelőnyösebb a jármű szempontjából. Gondoskodjék arról, hogy a hőmérséklet +5° C. alá ne süllyedjen.
4. A garázs ne legyen nedves és dohos. Időről-időre végezzünk alapos szellőztetést.

Az AUTO-UNION az Ön számára teremtette meg megbízott javítóműhelyéből álló service-szervezetét. A háború idején is készen áll szolgálatára. Ha leállított kocsiával kapcsolatban valamilyen kívánsága merül fel, forduljon AUTO-UNION-műhelyéhez. Ez mindenkor tőle teltetőleg segíteni fog.



A szelepszárakat jól fecskendezzük be korrozíós-olajjal.

BOLDOG ORSZÁG

Úgy hangzik, mint egy operett címe. Pedig Svájc — mert hogy ez lenne a Boldog Ország — valóban boldog lehet. Ne várja most nyájas olvasó, hogy Svájcban eltörülték a benzinkorlátozó rendeletet. Arról szó sincs.

Mindössze egy kis ujsághír váltotta ki belőlünk ezt a spontán lelkesedést a kis, vegyeslakosú Svájc iránt. Az egyik genfi — lepedő méretű — autóujságban jelent meg egy néhány soros felszólítás, amely tudtul adja az érdekelteknek, hogy kellő igazolás után átveheti az elvesztett pótkerekét vadonatúj gumijával együtt.

Kell még ehhez kommentár?

Csak arra vagyunk kíváncsiak, hogy a XIV. évfolyamunk küszöbén miért nem kapott közlésre az „Autó-Motor” vagy bármelyik laptársunk ilyen vagy ehhez hasonló értelmű szöveget. Vagy talán nálunk nem veszítették el pótkereküket?

Üzemanyag és gumitakarékosságból szigorúan szabályozták a sebességeket Olaszországban. A teherautók, súlyuk szerint, 30–50 km/óra, személyautó és motorkerék-pár nappal 60, éjjel 50 km/óra. Helységekben minden jármű csak 30 km/órával közlekedhet.

Mindenütt drágább lett a benzin. Itt van pl. Svájc. A háború kitörésekor, 1939. szept. előtt 43 rappen volt 1 l. benzin. Szept. 24-én már 50 rp., 1940. febr.-ban 55 rp., szept.-ben 67 rp., okt.-ben 75 rp., 1941. márc.-ban 82 rp. Ez majdnem 100%-os áremelkedés.

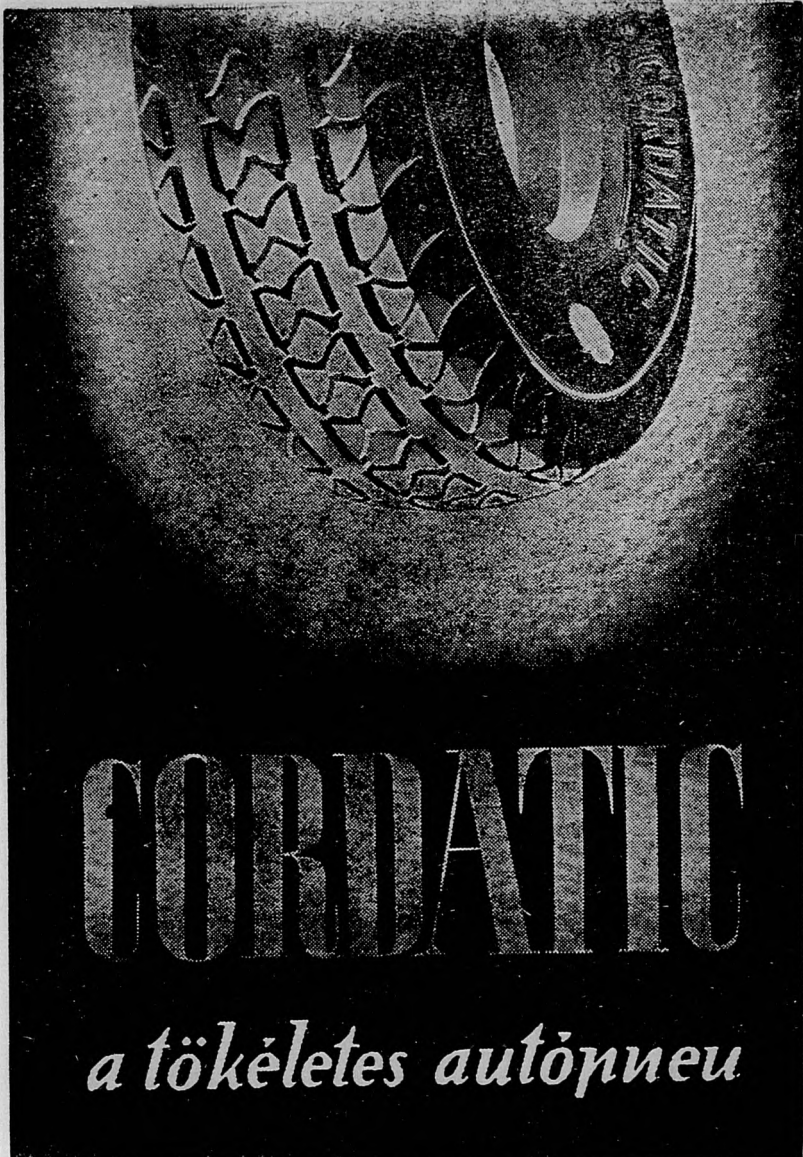
Baselben van egy garázs, amely Ford, Opel és DKW személyautókat átalakítja villanyüzemre. Csak a motort építi ki, a kupplung és a sebességváltó megmarad. A telep nagyságától függően 60–150 km az ilyen kocsik akcióradiusza. Sebességük kb. 80 km/óra. Az átépítési költségek a kocsik és a telep nagyságától függően 3500–7000 frank körül mozognak. (Még jó, hogy kapni lehet.)

AUTÓ-VILLANY-ÓRÁK

raktára és javítóműhely

SCHVARCZ TESTVÉREK

VI., PODMANICZKY-UTCA 59 Telefon: 129-624



CORDONANO

a tökéletes autópneumó

A „Polski Fiat” beolvad a torinói Fiat autonóm fiókjába, a „Deutsche Fiat”-ba. Bár csökkenőben van Angliában a járműforgalom, mégis emelkedik a halálos-

balesetek száma. Márciusban 834-en haltak meg a februári 496-tal szemben. A balesetek szenvedő alanyai főleg a figyelemetlenül közlekedő gyalogosok voltak.

HEGYEN-SÍKON ELSŐ A MÁTRA

1941 ÉVI PÁLYABAJNOKSÁGÁT

1941 ÉVI HEGYI BAJNOKSÁGÁT

MÁTRÁVAL NYERTE

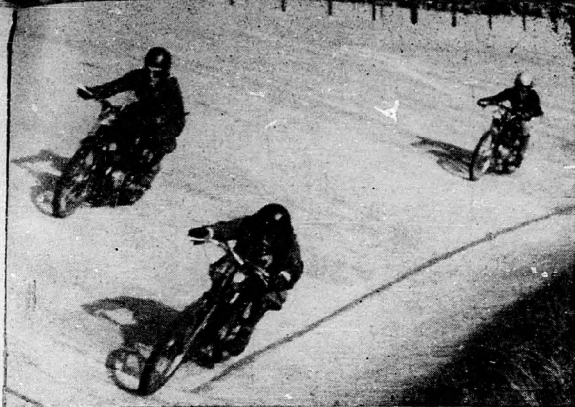
VÁGAI ISTVÁN

OLCSÓ ÉS BIZTOS KÖZLEKEDÉS MÁTRÁVAL

→ KÉRJEN ISMERTETÉST
URBACH

VI., HUNYADI-TÉR 12





Pályabajnok: VÁGAI (MÁTRA) Éseménytelen volt az idei pályaba- bajnokság

Lovászt és dr. Zsótért ké-
szül előzni a verseny győz-
tese, Vágai.

A múlt hó utolsó vasárnapján futot-
ták a Millenáris pályán — a csepeliek
résztvétele miatt egyhangúvá lapo-
sodott — pályabajnokságot.

A W. M. gyáriak távolmaradását
némi pótoltá volna az új Mátra ver-
senyző, dr. Demjén bemutatkozása, aki
BMW-je nyergében bebizonyította már
néhányszor, hogy legény a gáton. Csak-
hogy — közvetlen a start előtt — le-
ugrott Demjén Mátrájának hátsó
gumija és így részben elmaradt a sok
izgalmat ígérő Vágai-Demjén pár-
hare. Azért írjuk részben, mert az
utolsó pillanatban Demjén dr. meg-
kapta a pályán tartzkodó Urbach
László privát gépét, amivel — 101 köb-
centis lévén — versenyen kívül indult
és így, az elő nem készített motornal
is nemcsak hogy megszorította a nép-

serű Vágait, hanem körökn keresztül
vezetett is. Ánde a pályarutin, no
meg a gyorsabb gép végül is Vágait
hozta frontba, amit a Mátra sztár a
25-ik körig meg is tartott.

Meglepetés volt Lovász (Csepel) vá-
ratlan betérése. Ez az igyekvő kis-
motoros, minden gyári támogatást nél-
külözve szolt bele a „nagyok” vetél-
kedésébe, amelynek megérdemelt ered-
ménye — a lelazult mágnesével baj-
lódó Zsótér dr. leelőzése és így Vágai
után — a második hely volt. Mondta
is a verseny után a boldogságtól szé-
delgő Lovász: — *Ezt a győzelemnek is
beillő helyezést, — mert hogy Vágai
után az én öreg „leprámmal” második-
nak lenni az felér egy győzelemmel —
ezt főleg a Csémesznek, helyesebben
a Pauliny-műhely gondos és alapos elő-*

készítő munkájának köszönhetem. Re-
mélem, ezért az eredményért jóváírják
a számlámat — fejeztee be jelentőség-
teljesen a zsebére ütve.

Vágai nagyszerűen elhárította a
gratulációkat. Az újdonsült bajnokkal
rövid beszélgetést folytatunk. — *Hisz’
nem mondom, örülök ennek a bajnoki
száagnak — mutatott Vágai a nya-
kába lógó nemzeti színű szalagra és
éremre —, de úgy érzem, hogy érté-
kesebbé vált volna, ha a csepeliek is
indulnak. Na, majd a hegyibajnoksá-
gon remélem összemérhetjük erőnket.*
Ilyen sportszerűen nyilatkozott Vágai,
az 1941. évi kismotoros pályabajnok.



Amikor dr. Demjén „meglépett”
a mezőnytől.

Hegyibajnok: VÁGAI

A hármashatárhegyi verseny leggyo-
sabbja Marjai szakaszvezető (BMW) volt

Dermesztő északi szél tépte a Hár-
mashatárhegy sárguló fáinak lombjait.
A csúcsra levő vendéglő körül vagy
félszáz ember topogott, hátát a keser-
vesen vonító szélnek támasztva. A hol-
nap biztosan jelentkező náthával mit-
sem törődők várták a kismotoros, vala-
mint a honvédségi motorkerékpáros
hegyibajnokság befutóit.

A kerékpáros hegyibajnoksággal egy
suba alatt rendezte az MKSz ezt a ver-
senyt, amelynek totumfaktuma az
MKSz kismotoros alosztályának ügy-
vezetője, az agilis Kiss János volt.

A verseny, amint az előrelátható
volt, — a WM-ék visszavonulása foly-
tán — a vöröstankosok élharcosának,
Vágainak (Mátra 100) újabb győzelmet
jelentett. Közél egy perccel verte —
ami egy ilyen hegyiversenyénél jelen-
tős — márkatársát, a második helyen
végző dr. Zsótért.

Kiss, a verseny spiritus rectora gratulál
a győztes Marjai szakaszvezetőnek.

Még a viharok beillő szelet is túl-
bőgte Vágai Mátrája. Valahol a fenye-
ves táján lehetett még, amikor fent a
célban mindenki tudta, hogy a „legyőz-
hetetlen” előnevű Vágai jön.

Jött?! De hogy. Mintha egy gigászi
csuszliból lötték volna ki. Félő volt,
hogy ezt a szörnyen visító, szűnyognyi
motoroskát, a hátsósárméntjén kú-
porgó lovasával együtt elsodorja a
szél. Vágai 5:25-ös ideje — a viharos
szelet és az éjszakai esőtől nedves pá-
lyát — hozzászámítva — dicséretes.

A 6:10-es idő nem fejezi ki híven dr.
Zsótér eredményét, ha figyelembe vesz-
szük azt a... mondjuk fordulatszám-
különbséget, ami a győztes és Zsótér
gépe között van. Fordulónként egy liter
motorké legyen a tankunkban, ameny-
nyivel többet pörög Vágai motorja.

A KTT-ekről ismert Szabó (Csepel)
III. helyét veszélyeztethette volna a
balszerencsével küzdő Sipos (Csepel),
aki két (!) gyertya zárlattal tette „vá-
tozatossá” a futamát. Amselnak (Mátra)
mindössze „csak” egyszer kellett gyer-
tyát cserélni.

A beigérett „Gamma—Maros” motor
startja bowdenszakadás miatt sajnos
elmaradt. Pedig sokan várták ezt a be-
mutatózást.

Befejezésül a honvédségi alakulatok
motorosai indultak. Nagy párharc ala-
kult ki a Balatoni Sporthét győztese,
Marjai szkv. (BMW 500) és Döry-féle
350-es királybunkos NSU-n menő Hámory
szkv. között, ami végül is a bizto-
sabbban mozgó Marjai győzelmével vég-

ződött. A megviselt honvédségi 350-es
Puchon induló Bogyinak nagy jövője
van a magyar motorsportban.

RESZLETES EREDMÉNYEK:

Kismotorok: 1. Vágai (Mátra) 5:25 mp, 2.
dr. Zsótér (Mátra) 6:10 mp, 3. Szabó (Cse-
pel) 7:30 mp, 4. Nagy (Mátra), 5. Juhász
(Z), 6. Sipos (Csepel), 7. Závodny (Csepel),
8. Amsel (Mátra).

Honvédmotorosok: 1. Marjai szkv. 1.
gk. von. o. (PMW 500) 4:37 mp 2. Hámory
szkv. légi e. parság (NSU 350) 4:55 mp, 3.
Bogyi szkv. 1. gk. von. o. (Puch 300) 5:14
mp 4. Hajdók őrm. 1. gk. von. o. (Puch 250)
5:36 mp, 5. Váraljai őrv. 1. gk. von. o. (Já-
wa 250) 6:32 mp.

A verseny után beszélünk a ver-
senyt rendező Kiss Jánossal, aki nagy-
vonalakban esetelte az eseménydús
kismotoros versenyévd jövőjét. A kö-
vetkező szezonban — mondta Kiss — a
vidéket is be akarja kapesolni a kis-
motorosportba. Terve vette a levén-
ték kismotoros kiképzését is. Reméli,
hogy az illetékes hatóságok támogatá-
sával sikerülni fog életrekelteni a szen-
dergő magyar motorsportot.

CSEPEL MOTOR SZOLGÁLAT

ÉS JAVÍTÓMŰHELY
PAULINY LAJOS

Csepel segédmotoros
kerékpárok és alkat-
részek eladása nagy-
ban és kicsinyben.

[CSÁKY-U. 22 ÉS PANNONIA-U. 25 KÖZÖTT]
BUDAPEST, V., FELKA-U. 6. TEL.: 298-258



A nyolcvanéves

Robert Bosch a „NÉMET MUNKA ÚTTÖRŐJE“

Robert Bosch! — van-e, ki e nevet nem ismeri? Hiszen a Bosch-név, a Bosch-márka, a világhírű mágnespatkós Bosch-védjegy mindenütt népszerű, ahol automobil, motorkerékpár és repülőgép közlekedik.

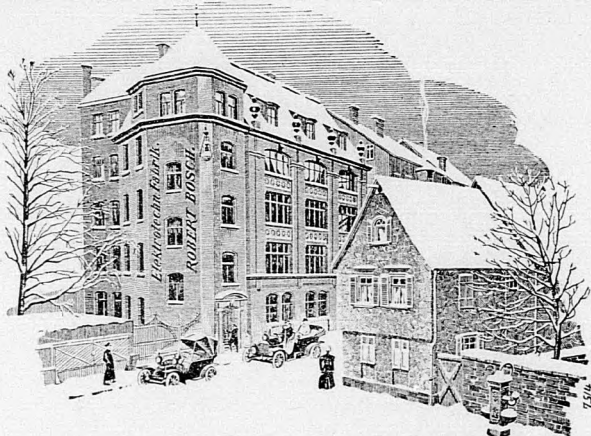
Robert Bosch, a korszerű mágnesgyújtó megteremtője most ünnepelte születésének nyolcvanadik évfordulóját. Az a pályafutás, melyet az Ulm melletti Albeck kisközség egyszerű földművesének gyermeke futott meg addig, amíg a Bosch-név megszerzte pati-

Robert Boschnak megadta a sors, hogy teljes egészségben üljék meg nyolcvanadik születése napját. És visszapillantasson mindarra, amit teremtett. Kell ennél szebb jutalom a Gondviseléstől?

Ha szembenézünk a tiszteletet parancsoló, szakállas öregúr arcképevel, hiába keressük vonásaiban a pénzember, a nagytőkés, a Gyáros rideg pillantását. A szíjort kifejezni akaró szemek mögött ott látjuk a derűs mosolyt, melyet hasztalan igyekszik lep-



A nyolcvanéves Robert Bosch.



1886-ban nyitották meg az első Bosch-házat Stuttgartban.

náját: több mint hősköltemény, több mint a kitartó, teremő munka korszerű eposza.

Tizenötévi, kemény, kisipari munka után 1901-ben épült fel Stuttgartban az első Bosch-törzsház. És alig egy évvel később már megszületett az első magasieszültésű gyújtómágnes, mely forradalmasította a belső elégésű motort. És utána sorba jöttek Robert Bosch munkás életének újabb és újabb vívmányai: a híres Bosch-gyújtógyertyák, a nyersolajmotor hatalmas fejlődését elősegítő olajbefecskendező szivattyúk, a rádió- és filmetechnikában forradalmi jelentőségű vívmányok, az elektromos hűtőberendezések és szerszámok. Oldalakra rázna csak röviden is felsorolni mindazt, amit Stuttgartban ajándékoztak a műszaki világnak.

lezni. Mennyire más ez az arc, mint az úgynevezett plutokrata-ábrázat, az aranyzsákjain pöffeszkedő Nagyiparos megszokott típusa, melyet a középkori németalföldi mesterek rögzítettek oly verisztikusán megdöbbentő módon vászonra. És mellyel ma is oly gyakran találkozunk. Tanulmány ez a fej, az imponáló apostol-szakáll, az élet sok viharától számtott, mély barázdák, a küllönös, szinte kérdő tekintet, mely mögött mély gondolatok forgozale kavargog...

Robert Bosch azon ritka emberek sorába tartozik, akik életük munkájával a legmagasabb polcot díszítik. Nyolcvanéves jubileuma nemcsak a Bosch-műveknek volt ünnepe, hanem ünnepnapja volt az egész Nagy-németbirodalomnak. Hitler Adolf vezér és kancellár személyesen fejezte ki szerencse-

kívánatait és adományozta részére a „német munka pionírja“ címet, azt a címet, melyet eddig mindössze négyen kaptak meg. A tübingeni egyetem orvosi fakultása díszdoktorrá nevezte ki, megkapta a Német Ipar tiszteletbeli Mestere címét és Stuttgart városa a reneszánsz idők nagy orvosának, Paracelsusnak múzeumát adományozta évfordulójára. A jól végzett munka tudatának örömehez a legmagasabb hely és a kortársak elismerésének elégtétele járult.

Inkább pénzt veszíteni, mint bizalmat — ez volt Robert Bosch jelmondata. Ehhez a jelszóhoz volt hű azon a hosz-



Jelen és jövő — lelkes szemekkel figyeli a kisinas „Vater“ Bosch magyarozatát.

szú úton, mely a mechanikus és iparos-mestertől a világhírű gazdasági vezérig vezetett. És mely példát mutat a mai fiataliságnak...

KERÉK ÁTALAKÍTÁS

Különleges kerek készítése szabványostól eltérő méretekben

MAGYAR ABRONCS ÉS KERÉKGYÁR RT.

V., Légrády Károly-u. 5. — Tel.: 290-758, 298-279

CYKLOP

GARAGE — SERVICE
avárosközpontjában

CSÚSZÁSTGÁTLÓ

PNEUMATIC RECÉZÉS

HIDRAULIKUS EMELO

Teljes service P 10.-

VII., Nagyatádi Szabó-utca 24.

MOTOROSOK!

Motorzománcozást,
ducozást a többszörös
magyar bajnoknál

KESJÁR JÁNOS-nál

végeztessék.

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



MI ÚJSÁG, HÉBLI ÚR?

— Adjon tanácsot Hébli úr, a megtervő kerekeimnél nagyobb méretű gumit utaltak ki. Vegyek most új kereket?

— Szó sincs róla. Vigye el a kerekeit a Magyar Abroncs- és Kerékgyárba, ahol tökéletesen és gyorsan „átalakítják” azokat. És ami fontos, nem kerül sokba.

— Őszintén nagyon köszönöm a tanácsot. Hát azt hallotta-e, hogy Kozma Endre vőlegény lesz? A közeli napokban lesz az eljegyzése.

— No, akkor sietek gratulálni.

— Halló, Hébli úr ne szaladjon olyan nagyon. Van itt még gratulálni való. Dóry Antinak sorsjegyét húzták ki és a nyereményen vásárolt magának, magánál a Dóry és Kovács Kft-nél egy 250-es NSU-t.

— Mit hallott Szerkesztő Úr arról a titokzatos kismotorról, amit állítólag az ország legnagyobb műszergyára fog készíteni.

— Több verzió is kering e hírről, rövideken kitudódik minden, akkor majd részletesen be fogunk számolni.

— Már előre is izgulok és ha tényleg olyan csodálatos lesz az a kismotor, akkor én leszek az első vevő. De most már visszavonhatatlanul sietek, a november 15-i vizsgolvasásig.

Most volt 10 éve, hogy Kölnben felavatták a Ford-Műveket. A Ford-Művek 1932. évi forgalma 14 millió RM-ra zsongorodott össze, ami aztán 1939-ben 140 millió RM-ra emelkedett. Röviddel ezelőtt 32 millió RM-ra emelték az alaptőkét. Kölnben két személy- és egy teherkocsi típust gyártanak. A 2.2 l-es motortal épített „Ford 8”

Különböző márkájú

HASZNÁLT MOTORKERÉKPÁROK!!

Nagy választék
Olcsó árak
Fizetési könnyítés

ez jellemzi a nagymultú

BAUERT. céget

VI., Izabella-u. 98. Tel: 120-912

Eredeti

ARDIE

alkatrészeket raktárról
szállít.

és a „Ford-Taunus”, amelynek jövőben 1.5 l-es motorja lesz. A Ford teherautó úgy az 50 Le-s 4 hengeresrel, mint a 90 Le-s „8” motorral kitűnően bevált a legnagyobb igénybevétel jelentő hadiszolgálatokon is. A német árkormánybiztosság 35%-kal csökkentette a generátor tüzelésére szolgáló fa árát, 100 kg 5.15 RM. A tavalyi üzletévről jelentik az Adlerék — 15 millió alaptőkével — a gyár tiszta hozama 1,098.633.74 márka volt.

AZ AUTÓSNAK MINDIG SZÜKSÉGE VAN:

Pneumatikra

Vulkanizálóra

Fékbetétre

Izzólámpára (Tungsram)

Lámpabiztosítókra

Hátsótükörrre

Szélvédőtörlőre (Trico)

Hátsólámpára (Hella)

Keresőlámpára

Rozsdapasztára

Fénypasztára (Whiz)

Gyújtógyertyára (Bosch)

Gyertyasapkára

Kéziszerszámokra

Kocsiemelőre (Rak)

Szemvédőüvegre (Triplex)

Ventillátorszíjra

Adóbélyegvédőre

Belsővilágításkapcsolóra

Pneufesz mérőre (Motometer)

Irányjelzőkre (Kaco)

Villanykürtre

Szélvédő szárítóra (Clarus Super)

Márkás kenőolajokra

Szarvasbőrökre

Szivaesokra

Tisztítószközökre

Hűtőhőmérőkre (Motometer)

Pumpára

Zsírzóprésekre

Fagyálló folyadék

stb., stb...

MINDEZEKBŐL BŐSÉGES RAKTÁRT TART (VIZSONTELADÓK RÉSZÉRE IS)

MOTOR- ÉS AUTÓKELLÉK R. T.

BUDAPEST, VI., JÓKAI UCCA 11. — TELEFON: 118-365 ÉS 120-578

*rendszeres
olajcserehez*

SHELL MOTOR OIL