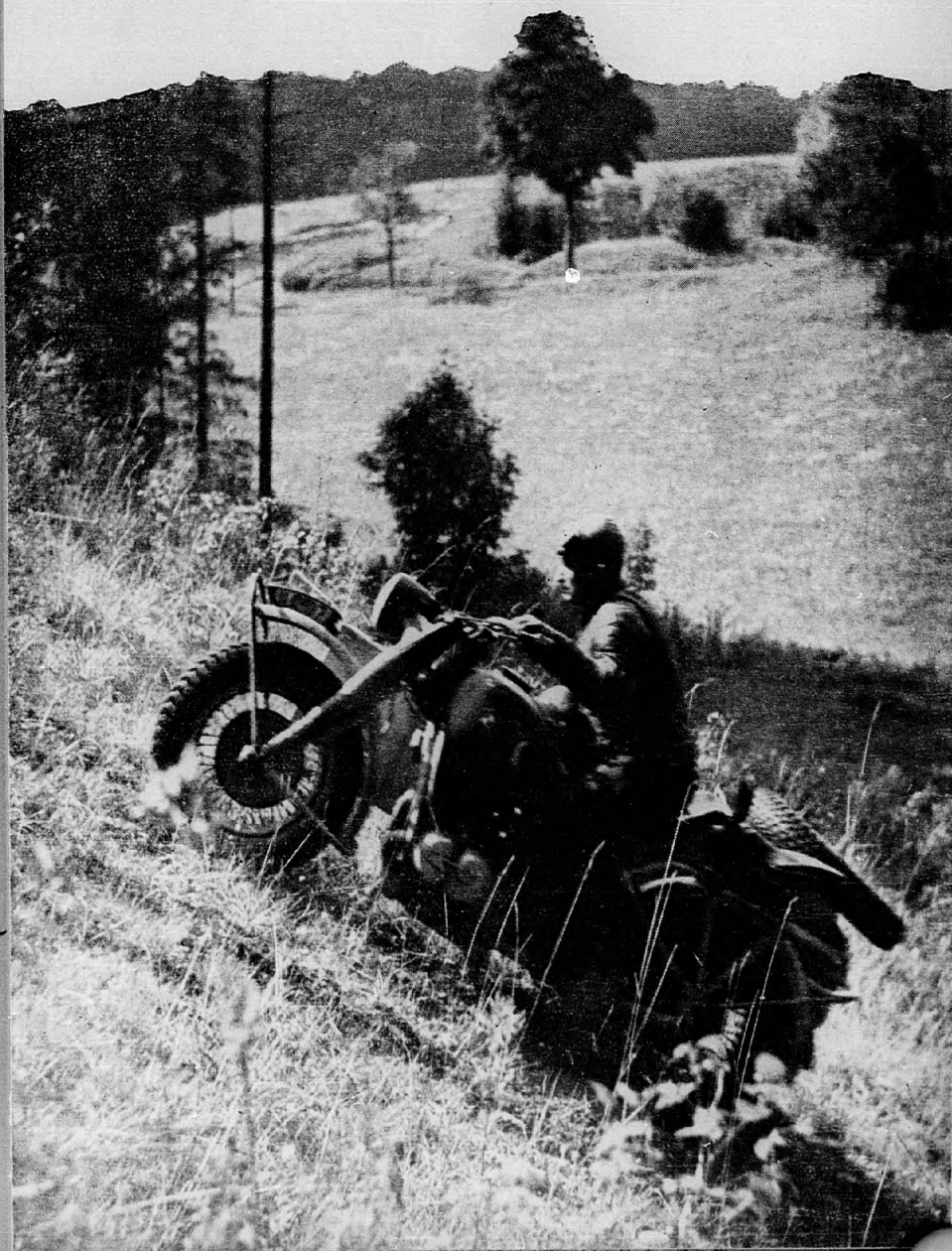


ÁRA  
40  
FILLER

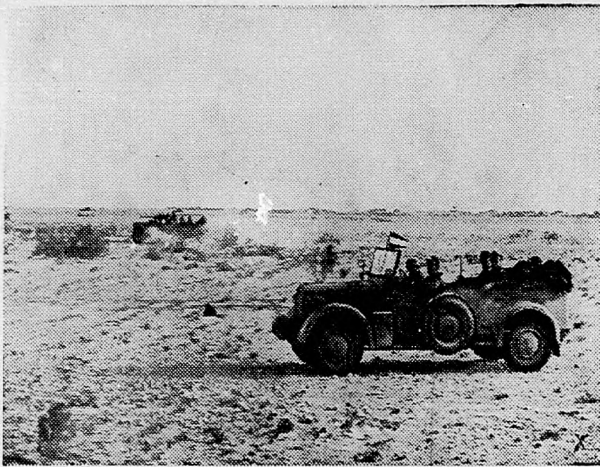
# AutóMotor

XV. ÉVFOLYAN 3. SZ. 1943 MÁRCIUS 15

Nincsen terepakodály,  
melyet a .275"-ös BMW,  
a híres kéikerékhatá-  
sos oldalocsis hadi-  
motorkerék pár le ne  
győzne



# KÉPES HÁBORÚS HÍRADÓ



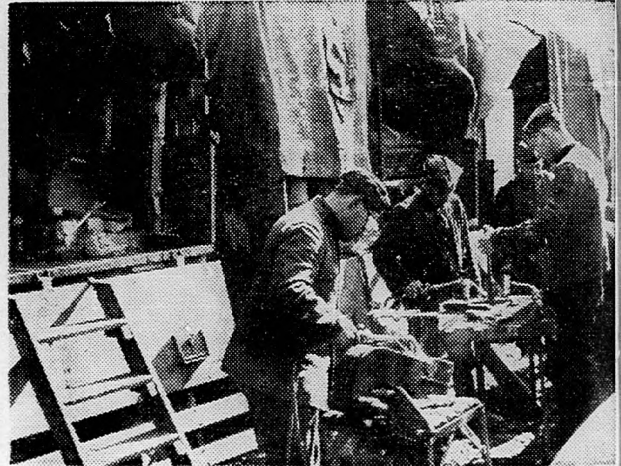
A kietlen északafrikai sivatagban is pompásan megállják helyüket a német autobilok



Ütszéli csendélet: tucatjával hevernek a szétlőtt tankok az utak mentén. Itt éppen egy orosz tankörás ég ki...



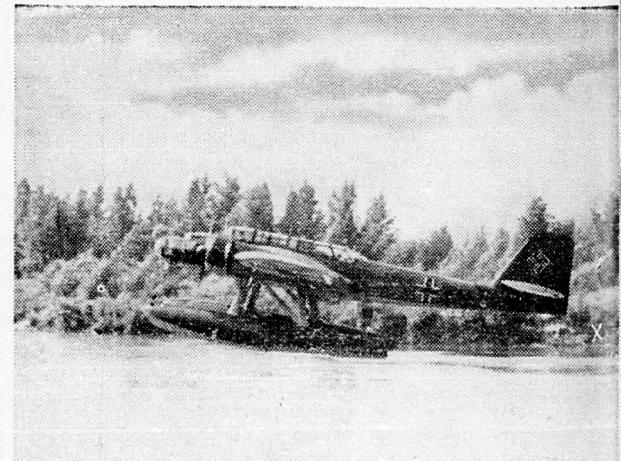
A totális háborúban egy német temető halottainak is kijutott a légbombázásból



Szabad ég alatt ütött tábor ez a német szerelő-oszlop, a megbetegedett autók gyógyhelye



A távolságmérő műszer titka ugyancsak csiklandozza a kis balilla kíváncsiságát



Ez a híres Dornier hidroplán, a német légierő egyik leguniverzálisabb gépe

## Előgyújtás

Egyre több és több leventejelvényes motorost látni az országban, az L betűvel átszőtt fehér kettőskereszt ott pompázik a leventemotorosok karján, a tartányon, a rendszámtábla mellett. És minden egyes motoros levente egy-egy katonája a magyar motorosfőtnak, egy-egy letéleményese annak a bizalomnak, mellyel a szebb jövőbe nézünk, egy-egy sarja annak a motorosított honvédségnek, melyre még oly sok nagy komoly feladat vár.

Pillantsunk vissza a múltba... Idéz-zük hosszú harcainkat, melyet a meg nem értéssel vívtunk a motorosítás érdekében? Idézzük a sükt füleket, melyek nem akartak hallani, amikor a toronymagas motorkerékpár utadók ellen hallattuk a szavunkat, amikor halálra ítélték a motorkerékpárt? Ezek az idők elmúltak nyomtalanul. És az új világban hallóvá váltak a füleik. És olyan lépésekkel indult meg a motorosítás, hogy csakhamar behozzuk azt, amit elmulasztottunk. Minden egyes ragyogószemű, ifjú gyorslevente egy-egy élő elégtétel, egy-egy élő bizonyíték, hogy ha szavunk hosszú ideig a pusztiába kiáltónak is volt a szava — mégsem hangzott el hiábavalóan.

A felére csökkentették a havi mo-talkódadagot. Háború van. És mindenki zúgolódás, zokszó nélkül veszi tudomásul az újabb korlátozást. De mintha a forgalom nem csappant volna meg, az utca képnél legalább is nem látszik meg, hogy ebben a két tavaszi hónapban mindenki csak a felét fut-hatja be annak, amit — egyébként teljesíthetne.

Egyre több palackgáz kocsit látni a körüli forgalomban. A palackgáz nagyszerűen helyettesíti a motalkót és az üzem alig drágább, de ami a legfontosabb, a palackgáz, a bután, megfelelő mennyiségben áll rendelkezésre. Sajnos, a magánkézben levő gépkocsi-akat nem lehet erre az üzemre átsze-

relni, mert a hatóságok csupán a taxiknak és fuvarozóknak adnak erre engedélyt.

Szigorúbban kellene kezelni a fővá-rospan reflektorozókat, akik az el-sötétített utcákban vakítják a szembe-jövőket, gyalogosokat és vezetőket egyaránt. Semmi szükség nincsen arra, hogy a reflektort a városi forgalomban használjuk, hiszen ott a ködlámpa, mely nem vakít, de jelzésre alkalmas. De különben is, aki „fontos közérde-kből” ma is rója éneke idején az utcá-kat a kocsijával, az talán éppen úgy szolgálhatja ezt a fontos közérdeket, De különben is, aki „fontos közérde-ke legyen kénytelen fényjelekkel sza-bad utat biztosítani magának. Véges értelmünkkel képtelenek vagyunk olyan fontos közérdeket elképzelni, melynek szolgáltatásban hetvenes iram-ban kell vágatni a körutakon. És mégis csóstitül vannak ilyenek.

Örvendetes hírt közlünk: Lukavecz Fe-renc az idén teljes erővel száll be a motorsportba. Megkapja a szegény Kozma Bándi által oly sikerrel „lovagolt” ötszáz Rennsport EMW gépet és úgy a terep, mint az esetleges sebese-gi versenyeknek a rajtjához is oda-áll. Lukavecz „feltámadása” annál ér-dekeesebb lesz, mert Rendeck dr. szemé-lyében komoly ellenféllel lesz alkalma versenyről versenyre megmérkőzni.

Miből lesz a cserebogár? Az egyik igen fiatal, de már igen szép eredményeket elért gyorslevente-ven-senyző nemrég levelet írt az egyik gyár-nak, melyben versenygépet kért azzal, hogy — a gyár magyarországi fiókja nem támogatja kellőképpen. Ejnye no, a húszéven aluli női primadon-nák mellett most megjelentek a hím-nemű primadonnácskák? Hiszen szép-szép az igyekezet, de ne feledjék el az utánpótlás ifjú óriásai, hogy ha a mai nehéz viszonyok mellett támogatást kapnak, úgy ennek sokszoros a jelen-tősége. Ma, amikor motorkerékpárra csak vevő van, de eladó gép — annál kevesebb.

Egyik vidéki olvasónk az minap le-veleiben fordult szerkesztőségünk-höz, melyben aztlánt érdeklődött, hol

és hogyan lehet benevezni — az angol Tourist Trophyra. Ezúton válaszolunk. Válaszunk rövid: Jó reggelt!

Érdekes fényképet láttunk a minap: hernyótalpas motorkerékpárt ábrá-zolt a német hadsereg egyik alakula-tának kebelében. Ez a hernyótalpas motor a leghetetlenebb terepnehézsé-geket is legyűri, akárcsak nagyobb testvére, a páncélos harcikocsi. Sajnos, a fénykép nem árulja el a rendkívül érdekes gép összes műszaki ismérveit, pedig érdekelné nagyon a motoroso-kat.

Kis tekericsrugókkal szerelt faabroncs-csal akarja egyik vidéki olvasónk helyettesíteni a motorkerékpár gumia-broncsát. Nem hiszük, hogy ez a ka-landos csodabogár életrevaló volna. Lehet, hogy párnázó hatása jó, de ugyan ki bírná el azt a rettenetes cső-römpölő hangot, melyet ez az abron-csozás minden bizonyval hallat, külön-nösen akkor, ha gazdája betonon vagy kövezeten „repesztene” rajta végig. Inkább várjuk be türelemmel az időt, amikor megint lesz bőven pneumatik. Hiszen a belgrádi rádió is minden este eldalolja, hogy: Es geht alles vor-über... Minden elműlik egyszer.

Valaki levélben érdeklődött, hogy vajjon a hangtompító milyen be-folyással van a fogyasztásra, hogy a hangtompító kiküszöbölése mennyiben van hatással a motor étvágyára. Hát — nagy befolyással nincsen. De ne feledjük el, hogy a hangtompító köte-lelő és az a megtakarított néhány centiliter motalkó nem ellenérték azért a büntetésért, melyet a hatóságok ró-nak ki igen helyesen és jogosan azokra, akik géppuskává akarnák elő-léptetni a motorjukat.

Vasárnaponként érdekes motoros vándorokat látni a Svábhegyen. A régi idők neves bajnokmotorosai csa-ládjának néhány tagja „fekszik bele” a fordulókba. Akik látták például Méray-Horváth Lórántot, az örökifjú Dudást régi Méray-ján a TT pályán, azt hitték, hogy feltámadtak a régi jó idők.

KERÉKJAVÍTÁS

KÜLÖNLEGES KEREKÉK KÉSZÍTÉSE

KERÉKÁTALAKÍTÁS

# MAGYAR ABRONCS- ÉS KERÉKGYÁR RT.

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

# Szorgalmasan készülnek vizsgára a gyorsleventék!

Mint éhes verébhad, úgy eszvitel, tesz-vesz a sok leventesapkás fiú a Dessewffy-utcai Lender—Frük-wirth-műhelyben. Pedig vasárnap van. Vizsgára készülnek a IX. kerületi gyorsleventék és ilyenkor, vasárnap délelőttönként elégitik ki kielégíthetetlen tudás-zomjukat.

Az ajtó mellett kisebb csoport figyeli az egyik társukat, amint egy rozsdás abronccsal bajlódva, szerel egy sokezer kilométert látott Cordaticot. Ennek a részlegnek a korpulens FTC-háznagy, Nagy István az oktatója. Szaporán csattognak a szerelővasak és a tréfálkozó bajtársak csipkelődő megjegyzései, ami csak gyorsabb munkára ösztökéli a verejtékező arcú fiút. Ragyog a szemé, amikor Nagy oktató úr megdicséri az ügyes szerelésért.

Az egyik satúnál szétdarabolt Puch sebességváltóval bajlódik két fiú. A malaclópós úgy találja, hogy egy fogaskerék hiányzik a csúszótengelyen; a társa kétkedik. A vitát a fehér köpenyben sűrű-forgó Lender zárja le. *A fogaskerék pedig ide hiányzik* — mondja ki a megfellebbezhetetlen szentenciát.

A következő satúban egy valaha jobb, benzinjegyten napokat látott Gillet-karter, oh pardon forgattyúház várja szomorú beteljesülését. Itt is két levente buzgólkodik. Ahhoz képest, hogy az egyik szabósegéd, a másik kifutófiú, igen ügyesen kezelik a villáskulesot. Különösen az utóbbi, névszerint Kovács I.

(— *Mi a gyakorlati értéke az ilyesfajta munkának?* kérdeztük Lendertől.)

— *Mindössze annyi, hogy megtanulják a fiúk, hogy miképpen bánjanak a szerszámmal és legfőképpen, hogy a csavarokkal ismerkedjenek össze. Ismerjük azokat a mazsolákat, akik a kiesavarandó anyát teljes erejükkel meghúzzák.*

(Hát azt itt most megtanulhatják, annyi az anya és esavar.)

A munkapad végén egy erősen vidéki külsejű fiú nézi elmerülten egy Harley kuplungját vagy, ahogy a gyorsleventék tanulják, a tengelykapcsolóját.

(Merthogy, nagyon helyesen, új magyar szavakat képeznek az idegen szaknevek helyett. A dréhgriff, annyi, mint markolatszabályzó, karburátor-gázosító. A bowdenra, sajnós, ők sem tudtak jó új nevet alkotni.)

Visszatérve a Harleyvel bibelődő leventéhez, megállapítjuk, hogy őt sokkal inkább a falra szerelt, gyertyaellenőrző mágnes érdekelte, mint a tengelykapcsoló. Pedig ennek szét- és összeszerelését kapta feladatul. Amikor csak tehetta, a szikrát ugratta a mágnesen és papirost akart lángrolbantani a szikrákkal.

Az egész társaság leglelkesebb tagja, a műhely tulajdonosa, Lender volt, mindenkire volt egy-egy buzdító szava, segített elméletileg és gyakorlatilag.

Megmutatta a szerszámok helyes kezelését, megmagyarázta a szerelés alatt levő alkatrész munkáját. Egy szóval tökéletesen látta el az elvállalt oktatást.

Néhány percre „kivontuk a forgalomból”, hogy elbeszéljünk vele.

— *Fő célunk az alapfogalmak megismertetése* — mondja Lender. — *Ne csak hogy bebilázzák a motor munkamenetét, hanem meg is értsék azt. Az Imre-utcai leventeotthonban van egy üzembentartható Puch-metszel, amit Puch igazgató úr bocsátott a gyorsleventék rendelkezésére, valamint néhány nagy fali oktatóképet is. Megtanítjuk a legcélszerűbb gumi- és kerékszerelésre. Nem utolsó sorban nagy súlyt helyezünk a hibakeresésre. Ha majd kikerülnek az országútra, ne legyenek elányátlanodva egy gyertyazárlat, vagy benzincsődugulás miatt. Arra is nagyon vigyázunk, hogy a fiúk addig ne kerüljenek motorra, amíg az elméleti résszel nincsenek tisztában. Még el sem magyaráztuk nekik, hogy hogy indítjuk el a motort, mert ha egyszer belekóstolnak a motorozásba, akkor már nincs a tanulásnál a fejük. Még aztán nem is kaptunk eddig motorokat a LOP-tól, ígéretünk van három Phänomenre. Puch igazgató úrtól is szeretnénk kapni két használt motort, remélem kapunk. Az igazgató úr eddig is nagyon jóindulatúan támogatta a munkánkat. További motorokról mi, oktatók fogunk gondoskodni, Gutschy, Kiss Laci és az egyik leventeoktató, aki itt segít most nekünk, az is odaadja a Puchját e célra. Csak még azt nem tudjuk, hogy motalkot hol fogunk e célra kapni?*

— *Heti kétszer két óra elméletit kapnak a fiúk a vasárnapdelelőtti műhelygyakorlaton kívül.*

— *Hány gyorsleventejelölt van a kerületben?*

— *Több mint kétszáz. Ebből kísérletképpen most huszonegy fiút fogunk levizsgáztatni. Mindentől függetlenül, el kell ismernem, hogy a fiúk nagyon igyekvők, eddig csak egy leventével volt baj, de ha nem javul meg, akkor „leépítjük“.*

A beszélgetést Nagy oktató úr „felhívása” szakítja meg. Az oktató úr felhívja az érdekelteket a galériára egy kis rendészeti eszmecserere. Mi is fellopakodtunk.

Hát kérem olyan villámvizsgának voltunk a fül-tanui, amire igazán büszkék lehetnek az oktatók, de a diákok is. Csak úgy röpködtek a kérdések és a pontos válaszok: öröm volt hallgatni.

Észre sem vettük, hogy alaposan eltelt az idő, már rég elhúzták a terézvárosi templomtornyában a leveznótát, amire befejezték a gyorsleventék a hasznos vasárnapi munkát. Mégesak azon „zúgolódtak”, hogy nem kaptak szappant a kézmosáshoz.

— *Hát még mit nem akarnak?* — esattant fel tréfásan Lender oktató úr hangja —, *csirkepaprikást ne adjak maguknak ebédre?*

R.

## JURID

a magasteljesítményű fék — és tengely kapcsolóbetét

*Aranyat ér*

*minden cseppje:*

*Magyar*

**Mobiloil**

BEJEGYZETT VEDJEGY

# Motorosok - ilyenkor kijár az akkunak a tavaszi nagytakarítás!

Közeledik a tavasz, a télen összegyűjtött motalkóadag, a ragyogó napsütés mágnesként vonzza kifelé a garázsok és fészekre sötét mélyén rejtőző, hosszú téli álmodó motorokat. És a motorosok legtöbbször nem is gondol a tavasz lázában arra, hogy mielőtt beindítaná a motort, illenék egy kis tavaszi nagytakarítást eszközölnie. Megvizsgálja a motort, mindent jól lezsiszírozni, megkenni a láncokat, felpumpálni a gumikat, rendbehozni a fékeket, eltávolítani az esetleg képződött rozsdat, egyszerűen „tisztába tenni” az egész motort, mint drótszörű foxit szokás a húsvéti ünnepek előtt.

Az akkuról azonban a legtöbbször megfeledkeznek, még azok is, akik napokat szánnak a tavaszi „fürdetésre”. Pedig éppen az akku az a fontos alkatrész a motoroknál, mely a téli nyugvás alatt a legtöbbször szenved. Kimerül, elpárolog belőle az elektrolit vizének nagyrésze, oxidálódnak a kapcsai, megreped a szurokmassza, mely a lemezeket borítja. Az ilyen akkuban már alig van élet és nem ad elegendő áramot ahhoz, hogy minden további nélkül megindíthatassuk az akkugyújtós motor. És ha betelással sikerül is berregésre készíteni a motort, a dinamó korántsem tölt eleget ahhoz, hogy helyrehozza azt, amit a télen veszített az akku, állandó indítási zavaraink lesznek, lámpáink gyengének égnék és az áramban, de elektrolitban is szegény akku hamarosan tönkre megy.

Az akkut tehát elő kell venni, ki kell szerelni a tokjából és hozzáfogni az egyszerű karbantartási munkálatokhoz. Az első lépés: kívülről alaposan lemosunk a telepet vízzel, majd jól felrázzuk és kiöntjük belőle a savat, hogy vele együtt a telep celláinak fenekén összegyűlt iszap is eltávolozzék. A telepet haladék nélkül az előírt magasságig feltöltjük friss, 25 Baumé fok sűrűségű savval, ezt minden akkuszküzletben beszerezhetjük.

A savból annyit töltünk az egyes cellákba, hogy az a lemezek felső szélét egy ujjnyira lepje túl. A savval való feltöltés után azonnal töltjük fel árammal. A töltőállomáson rágaszkodjunk ahhoz, hogy ne a megszokott és engedélyezett legmagasabb amperszámmal töltsenek, hanem legfeljebb egy amperes árammal — hosszabb ideig. A gyenge árammal hosszabb ideig eszközölt feltöltés ugyanis igen jó hatással van az akkura, ha a hosszú ideig állott lemezekre a megengedett legmagasabb áramerősség hatna, úgy azok minden valószínűség szerint sokat szenvednének, sőt el is görbülnek.

Az árammal feltöltött telepnek savállását ismét ellenőrizzük és ha a sav szintje túl magas, úgy annyit szívunk ki belőle, hogy egy ujjnyival több sav ne lepje el a lemezek felső szélét. Ez nagyon fontos, mert ha túl magas a sav szintje, úgy menetközben szétfreccsen a kénsav, zárlatot csinálhat és szétrághatja a ma nehezen pótolható nem műrostos nadrágunkat.

A telep visszaszerelése előtt alaposan megvizsgáljuk a cellákat fedő és azokat tömítő szurokréteget. Ha repedéseket észlelünk, úgy gázlánggal „legyezgetjük” annak felülét addig, amíg a szurokmassza megolvad és egyenletesen fényes nem lesz a felülete. Ezt a legjobb akkuszküzlet helyére bízni, de ugyanakkor gondoskodni arról, hogy a massa felmelegítése alapos legyen és a repedéseknek nemcsak a felső felülete olvadjon össze, hanem a mélye is. Főleg az ólomkapcsok házatáján kell alaposan elvégeztetni ezt az olvasztási műveletet és gondoskodni arról, hogy a szurok jól összeforjjon az ólommal, ellenkező esetben ugyanis itt könnyen szivárgás léphet fel.

Hogy a kapcsokat saválló zsírral jól lekenjük, miután azokat drótkéfével alaposan ledörzsöltük — talán nem is kell hangsúlyoznunk. A kapcsok tisztasága igen fontos, ha nem távolítjuk el az oxidréteget, úgy jó kontaktust nem kaphatunk, a gyújtás és világítás bizonytalan lesz, hol erősebben, hol gyengébben égnék a lámpáink és gyakran egészen kihagy a gyújtás, egészen kialszanak a lámpák.

Az akku visszaszerelése úgy történik, hogy az mereven és szilárdan feküdjék az „ágyában”. A cellék dugóit jól csavarjuk a helyükre és gondoskodjunk arról, hogy az esetleg szerte-freccsenő sav ne okozzon kárt. Erre a célra egyesek igen szellemes „berendezést” alkalmaznak, kis vatta vagy hasonló anyagból készült vékony párnácskákat, melyeket szodaoldatba való bemártás után kifacsarnak, kiszáritanak és így helyezik el a cellák dugói fölé, mielőtt a telep fedelét helyére csavarják. A vattacsomócska szódatartalma közömbösíti az esetleg kifreccsent savat, a közömbösített sav nem okozhat kárt, nem támadhatja meg a kap-

csokat. Különösen ma ajánljuk ezt a módszert, amikor a telep dugók tömítésére szolgáló kis gumialátétek alig szerezhetők be a régi, kiszáradt gumitárcsácskák pótlására.

Aki egészen biztos akar lenni a dolgában, az az árammal való feltöltés után végezhet kapacitáspróbát is. Az akkuszerelésben lassan kisütjük a feltöltött akkut és így megállapítják, hogy mennyi benne az — élet. Ha a kapacitáspróba alkalmával kitűnik, hogy a lemezek már megérették a temelőre, úgy szánjuk magunkat reá új lemezek beszerelésére. Legtöbbször elegendő a pozitív lemezek felújítása, de ha a szürke, negatív lemezek is elgörbültek, elszulfátosodtak, úgy ezeket is cseréljük fel újakkal. Ez a munka nem drága és ami a legfontosabb, ma még vállalják, lehet, hogy holnap már nem, hiszen az akkulemez anyaga ólom, mely egyike a legfontosabb hadianyagoknak. Azt említünk sem kell, hogy akkunkat csakis megbízható, úgynevezett márkás céghez vigyük, mert az akku nem más, mint zsákban macska, belsejébe belenézni képtelenek vagyunk és a javítás alkalmával csakis a munkát végző cég hírneve és becsülete szavatol azért, hogy pénzünkért valóban megkapjuk az ellenértéket. Csakis a „boncolás” során állapíthatjuk meg, hogy valóban belerakták az új lemezeket, hogy valóban annyit lemezt szereltek be, mint amennyire szükség van. Kétségtelen, hogy a márkás műhelyek valamivel drágábban dolgoznak, hiszen tekintélyes rezsiköltséggel kell kalkulálniuk, viszont szavatosságot nyújtanak azért, hogy pénzünkért jó munkát kapunk.

Gyakran megtörténik, hogy az egyes cellákat elválasztó műanyagfalak között van szivárgás. Ilyen esetben az akku feszültsége csökken és a telep magától sül ki. A szerviz műszereivel meg tudja állapítani ezt a hibát és ilyenkor nem segít más, mint új akkudobozt beszerezni. Mert bár vannak módszerek arra, hogy a telepszekrényt meg lehessen ragasztani, ez a ragasztás csak ideig-óráig tart, az erős rázás következtében azonban kihull a ragasztóanyag és ismét előáll a telep tönkretevő szivárgás.



Német bombázóraj a csatorna felett.

# Mire tanítja meg a német autógyárakat a háború?

Az „Autó-Motor” januári számában nagy érdeklődést keltett az amerikai autóipar béketerveinek ismertetése. Jelen cikkünk W. B. von Lengerecke tollából európai megvilágításba helyezi a háború utáni autógyártási problémáit és mint ilyen, szinten élénk érdeklődésre tarthat számot.

A háború a hadianyaggyártás számára hatalmas tempót diktál és egyben a gyártás megszervezése terén különleges tapasztalatok birtokába juttatja a gyárakat. Ezek a tapasztalatok a majdani békegazdálkodásban csak akkor vállhatnak értékes tényezőkké, ha a gyárak már a háború alatt megtalálják a módját annak, milyen módon gyűmölcsözölhetik tapasztalataikat a békebeli produkcióra való átteréskor?

A német gépjármű ipar súlyos hibát követett el a múlt világháborúban, mikor figyelmen kívül hagyta a haditermelés követelményei során szerzett tapasztalatok értékesítését. A fegyvergyártásban más volt a helyzet, hiszen 1914-től 1918-ig a gyártás kapacitását azáltal fokozták lényegesen, hogy a puskák 67 alkatrészének több mint 1000 munkamenetben történő előállítását kezeleken 100 speciális üzemre osztották szét. A német gépjármű ipar azonban nehézkesen volt, úgyhogy a gyártási módszerekben a háború után a hatalmas amerikai konkurrencia hozott lényegesen változást.

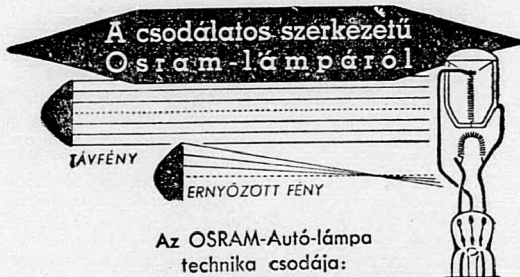
Ma lényegesen más a helyzet! Jórészt azért is, mert a gépjármű már háborúba lépésünk előtt gazdasági életünknek egyik irányító tényezőjévé lett. A gyártási módszerek kiforrottak. Ugyanakkor pedig — és ez a lényeges! — a motornak a hadszíntereken való döntő jelentőségű bevetése révén az autógyárak kísérleti osztályai elvannak halmozva gyakorlati megfigyelésekkel és tapasztalatokkal, melyek közül jónéhány az eljövendő békeprodukciónban is fontos szerepet fog játszani.

Hogy foglalkoznak-e a gyárak egyáltalában az eljövendő békeprodukciónal? Ezt a kérdést nagyon sokszor halljuk. Válaszunk: igen! És pedig nemcsak teoretikusan foglalkozunk a békeprodukción problémáival, hanem a gyárak kísérleti osztályain praktikusán is! A német autóipar nem fog megegyezően beleesni fiatalkori hibájába, mely az első háború után oly súlyos krízisbe sodorta. Az eljövendő béke utáni német autóipar feladatait a megnagyobbodott német élettér és a jobban összekovácsolódó nagy európai közösség fogja meghatározni. A megnagyobbodott távolságok úgy személy, mint teher vonatkozásban gazdaságos, gyorsközlekedést követelnek és ehhez fog idomulni természetesen a helyi közlekedés irama is. A „áramvonal-idom”, mely a háborút megelőzőleg még oly sok vita anyagát szolgáltatta, a kutatómunka eredményeképpen már ma eljutott odáig, hogy polgárjogot nyert az országutakon. Az általa megtakarítható üzemanyag elég tekintélyes ahhoz, hogy nemzetgazdasági szempontból komoly tényező lehessen.

Emellett a — mondjuk — speciális probléma mellett még igen lényeges kérdéskomplexumokkal találkozunk, melyek az eljövendő német gépjárműgyártás szempontjából igen nagy jelentőséggel bírnak. A harcatereken hol trópusi hőségben, hol szibériai hidegben feladatukat teljesítő motorok, az keleti harctér feneketlen sárba süppedt útjain a kilométerek ezreit daráló járművek olyan tapasztalatokkal vétezik fel az előállító gyárakat, melyek helyesen alkalmazva a mindennapi élet gépjárműveit is nagy lépéssel vihetik a tökéletesség felé.

A háború diktálta kemény követelmények mellett a szükségszerű korlátozásoknak alávetett otthoni gépjárműforgalom is értette a módját annak, hogy a szükségből erényt faragjon. A generátorgáz-üzem, a különféle palackgázok használata az eljövendő békeévekben is meg fogja tartani gyakorlati jelentőségét.

Konstruktív szempontból nézve, a háború alatt szerzett nagyszámú tapasztalatból bizonyára sok minden fog születni. Hogy csak egy példát érintsünk: a négykerék meghajtás, mely a nehéz teherkocsik természetes tartozéka lett, a jövőben a gyors áramvonalkocsik stabilitásának fokozása terén érdekes szerepet játszhat majd. A repülőgép építésben elért hatalmas haladás, a könnyű fémek messzenő alkalmazhatósága sok mindent sejtet...



Az OSRAM-Autó-lámpa technika csodája:

AZ OSRAM-BILUX-lámpánál egyetlen búrában két világítórendszer van. Egyetlen lámpában létesül tehát a távfény és az ernyőzött fény és a világítóberendezések bármelyike külön-külön bekapcsolható.

OSRAM-BILUX-LÁMPÁK szilárdságát előállításuk közben rázókészülékben kemény próbának vetik alá. Hosszú élettartama alatt az

**OSRAM-AUTO-LÁMPA**  
sok fényt ad kevés áramért

# Magasabb kompresszióarány – kisebb fogyasztás!

Sorozatosan tárgyaltuk lapunk hasábjain mindazt, ami a ma legfontosabb követelményéhez, a takarékos üzemhez vezet. Mert ma minden lényegtelen az üzemmel kapcsolatosan, ami hajdan annyira fontos volt, lényegtelen a sebesség, a gyorsuló erő, a jó hegymászás, a stabilitás, ma csak az a fontos, hogy az újabban felére csökkentett havi motalkóadaggal minél több kilométert tudjunk teljesíteni. Amíg hajdanában az autós és motoros azon mesterkedett, hogy motorjából minél több lóerőt csikarjon ki, minél gyorsabban „lőjjön” ki gépe a forduló-ból, minél rövidebb idő alatt és minél virgoncabb módon küszson fel a Sváb-hegy tetejére, ahol azt a jó haboskávét lehetett kapni, ma: az a lényeges, hogy azt a szűkreszabott távolságot, mely a hivatás gyakorlatához elengedhetetlenül szükséges, lehetőleg vil-lamos igénybevétele nélkül futhas-suk be.

A kompresszióarányval való „játék” régi vesszőparipája volt főleg a moto-rosoknak, akik szorgalmasan írogattak adatokért a gyárakhoz és akik még szorgalmasabban esztergáltattak le valamiscskét a hengertalpból, hogy ez-zel néhány újabb lóerőhöz jussanak. Voltak autósok, akik szintén itt „keres-kedtek”, főleg azok sorából, akik két kerék után ültek négy kerékre.

Lássuk röviden, hogy milyen hatása, illetve befolyása van a kompresszió-arány növelésének az üzemre?

Amikor a dugattyú a sűrítő ütemben feléle halad: összepréseli a hengerbe szívott gázt. Ha azt mondjuk, térfoga-tának ötödére sűríti, úgy 5:1 arányú kompresszióról beszélünk. Köztudo-mású, hogy minél nagyobb a kom-presszióarány, annál energikusabb, an-nál nagyobb munkát teremt a robba-nás. Ez könnyen érthető, mert hiszen minél jobban sűrítjük össze a gázke-vevéket, annál gyorsabban, annál töké-letesebben ég el, annál jobban hasz-náljuk ki az üzemanyagban rejlő ké-miai és hővé átváltozó energiát. És minél jobban használjuk ki ezt az ener-giát, annál több munkateljesítményt csikarunk ki az üzemanyagból, annál nagyobb sebességre teszünk szert, vagy ami ezzel végeredményben egyenértékű: annál nagyobb távolsá-got futunk be.

A kompresszióarány fokozása így nemcsak nagyobb sebességet ad, ha-nem azonos üzemanyagmennyiséget feltételezve, nagyobb távolságot is en-ged befutni, tehát végeredményben csökkenti a fogyasztást!

A kompresszióarány fokozása tehát értékes fegyver a fogyasztás csökken-téséért vívott harcban. És hála a ma közhasználatú, szeszszel kevert szab-ványüzemanyagnak, a motalkónak: a kompresszióarány fokozása semilyen káros hatással nincsen, feltéve, hogy nem hajtjuk túl.

A kompresszióarány emelése követ-keztében a motor hajlamossá válik a kopogásra-csilingelésre. A motalkóban levő szesznek viszont az a tulajdon-sága, hogy csökkenti a kopogási haj-lamot. A ma használatos korszerű mo-torok sűrítési aránya 1:5 és 1:6 között

van, a motorkerékpárok kompresszió-aránya valamivel magasabb, mint a kocsimotoroké. Nyugodtan emelhetjük tehát okkal-móddal a kompresszió-arányt, mert motalközemnél még 1:6.5 aránynál sem kell kopogástól tartani, de ha a hengerfej kiképzése teljesen korszerű, úgy még 1:7 aránynál sem válik az üzem „keményvé”.

Az összehasonlító kísérletek igen ér-dekes eredményeket adnak, ugyanaz a motor, mely eredetileg 1:5-re volt komprimálva, 1:7 kompresszióarányánál kereken 15%-kal fogyaszt kevesebbet, ami igen tekintélyes különbség. A mai motalkóadag átlagosan havi 250–300 kilométerre elegendő, a kompresszió-arány fokozása tehát havi kb. 40–50 kilométer pluszhoz segít.

A kompresszióarány fokozása igen egyszerű feladat, csupán ki kell számi-tani előre azt, hogy a hengerből meny-nyit veszünk le. Ezt a számítást min-den hozzáértő műszaki tudású autós egyszerűen elvégezheti, de vállalkozik reá a képviselőt műhely- vagy szer-viszvezető mérnöke is. Legtöbbször nem is kell a hengerből, illetve talpából semmit sem levenni, egyszerűen vékonyabb tömítés kerül a hengertalp alá és már készen is van az egész. Motorkerékpároknál pedig nem okoz nehézséget a talpból megfelelő meny-nyiségű fémanyagot leesztergálni. És ha véletlenül többet vettünk le, mint amennyi kívánatos és a motor kopogni kezd, úgy nem kell mást tenni, mint tömítéssel emelni a henger szintjét.

Felülvezérelt motoroknál vigyázni kell arra, nehogy annyit vegyünk le a hengerből, hogy a dugattyú odaver-hessen a szelephez. A legjobb a típus pontos közlése mellett egyenesen a gyárhoz fordulni, mely megfelelő ta-paszlatokkal rendelkezik, hiszen ilyenirányú kísérleteket minden gyár végzett.

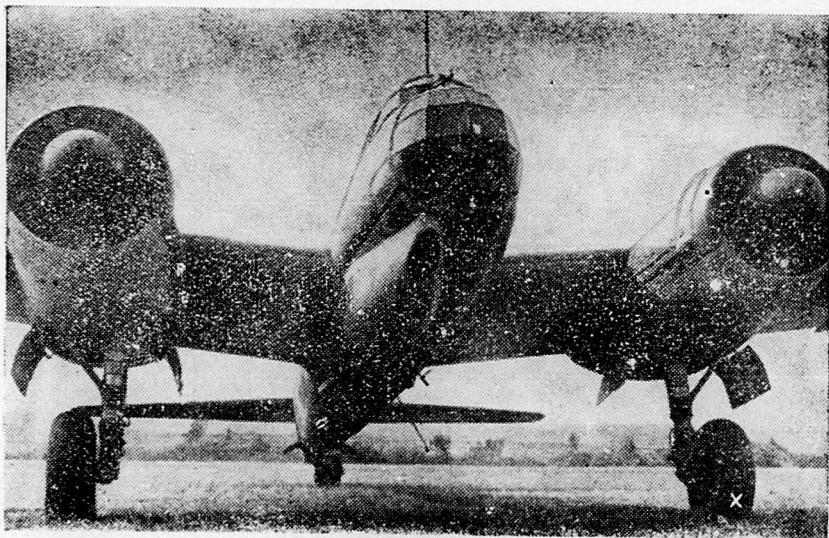
A kompresszióarány fokozása két-ütemű motoroknál kissé körülménye-sebb és így csak annak ajánlható, aki ezen a téren tapasztalatokkal rendel-



Az idő telik: Nuvolari erősen túl van már az 50-en... Vajjon fogjuk-e még versenyben látni?

kezik. A kis kétütemű 100 vagy 125-ösöket nem is érdemes felkompri-málni, mert — már amúgy is alaposan fel vannak sűrítve. De különben is ezeknek a motor-törpéknek olyan ki-csiny a fogyasztásuk, hogy az ezen a réven nyerhető 10–15% elhanyagolha-tóan kis mennyiség. De ha nem száz-as kismotorról van szó, hanem 500-as ol-dalkocsis négyüteműről, vagy kétlite-res, hatülésesről, úgy a kompresszió-arány fokozása révén nyert megtaka-rítás igen tekintélyes.

Megemlíthetjük, hogy a gyári kataló-gusok közlik, hogy az egyes típusok-nak mennyi a sűrítési arányuk. Ha a katalógusban azt olvassuk, hogy a motor kompresszióaránya 1:6 vagy ép-pen 1:6.5, úgy ne is gondoljunk annak fokozására, mert könnyen túllöthet-ünk a célon. De ha azt látjuk, hogy a kompresszióarány nem több 1:5 vagy 1:5.5, úgy nyugodtan forduljunk a kép-viseleti szervizhez vagy a gyárhoz és — ne hagyjuk magunkat lebeszélni.



Dornier harci-gép.



# Sokat ígér — a rozsdáellenes harc!

A vasnak és a legtöbb vastartalmú ötvözetnek, az acél-nak és rokonainak legnagyobb ellensége a rozsdá. Ez a vöröses-barnás „rém” belepi felületét, belemarja magát a belsejébe, rágja-emészti úgy, hogy idővel egész anyagát felőrli. A rozsdá terfogaata körülbelül hatszorosa a vas terfogatának, így tehát bizonyos „robbantó” hatást is fejt ki, szétfeszíti a vasalkatrészek szegescselt vagy hegesztett alkatrészeit és felborítja annak teherbíró és sztatikai tulajdonságait.

A rozsdá problémája nem újkeletű, közel 1900 esztendővel ezelőtt volt először időszerű, Plinius ebben az időben foglalkozott azzal a kérdéssel, miképpen lehetne megóvni a hidak vasláncait a rozsdá pusztító hatásától. A régi rómaiak már egészen használható rozsdamentesítő anyagokkal rendelkeztek, így a vivianit nevezetű ásvánnyal, melyet porrá őrölve és kötőanyagba keverve használtak fel a vasalkatrészek felületének megvédésére: inkább kevesebb, mint több eredménnyel.

A vas, illetve acél ma az iparnak legfontosabb munkanyagá, mellette eltörpül a többi fémek mennyisége, hiszen éppen a legnemesebb, műszakilag legértékesebb fémek alapanyaga a vas és ma még nem ismerünk olyan vasmentes fémötvözetet, melyek a nemesacélok szilárdságával, rugalmasságával és ellenállóképességével, nem utolsó sorban előállításai költségeivel vetekedhethének.

A Föld vaszkészlete nem kimeríthetetlen. Hiába elpusztíthatatlan anyag, hiába ismerjük minden anyag körforgalmának törvényét, a rozsdá csak igen kis részben lesz ismét vassá, túlnyomó hányada elvész, elporlad, kitermelhetlenné válik, a rozsdá elleni küzdelem tehát igen nagy mértékben szolgálja az anyaggal való takarékoskodás céljait.

A vas, illetve acél ma életbevágó fontosságú munkanyagá a gépjárműgyártásnak és különösen ma, amikor sokszorosan kell takarékoskodni a rézzel, nikkellel és egyéb nem rozsdásodó fémekkel: olyan alkatrészeket is vasból, illetve acélból készítenek, melyek rozsdáállósága nagyon kívánatos volna. Nem kell másra rámutatni, mint például a fényezés és lámpák érintkező kontaktusaira, melyek ma nagyrészt vasból készülnek és ha nincsenek kellőképpen védve a rozsdá ellen, úgy hamarosan üzemzavaroknak válnak okozóivá.

A gépjárműépítésben a vas-, illetve acélanyag legnagyobbrésze az alvázak és motorhengerek készítéséhez szükséges. Ezek az alkatrészek erősen ki vannak téve a rozsdásodásnak, ennek következtében a gyárak igyekeznek is tökéletesen megoldani a rozsdamentesítésüket. Az alváz rozsdavédő festékréteget kap, a hengerblokkot rozsdáálló minimum, majd festékréteget kap, azonban nem védenek tökéletesen a rozsdá ellen, hiszen ott, ahol a festék lepatogzik, már nyitva a kapu a kérélhetetlen ellenségnek. Különösen az alváz rozsdásodása a veszedelemes, mert kifeszítheti a szegecskéket, meglazíthatja a hegesztett vázrészeket és így igen erős mértékben csökkentheti az alváz merevségét és teherbíróképességét.

Legújában — különösen a trópusi üzetre szánt kocsiknál — különleges rozsdavédő bevonattal látják el a vasanyagot, kadmiumfémel. Ez az ezüstfém és lágy fém teljesen rozsdamentes védőréteggel látja el a vasat, jobban véd, akár a vörösréz, melyet a vasra szoktak rozsdamentesítés céljából rágalvanizálni. A kadmiumozás azonban nem

olcsó dolog, a kadmiumfém sem áll korlátlan mennyiségben rendelkezésre.

A legismertebb védőréteg a nikkellel, illetve a króm. Mindkét fém jól véd a rozsdá ellen és sokáig megtartja ezüstfém fényét — ha megfelelőképpen végezték el a galvanizálás munkáját, tehát először elég vastag rézréteggel vonták be a vasat, illetve acélt a nikkellezés, illetve krómózás előtt. Ha ezt mellőzzük — ma pedig erre a célra nem lehet rezezt felhasználni — úgy a nikkellezés és krómózás csak ideig-óráig tart. A vasra csapott réteg ugyanis nem homogén, hanem szemcsés, mondhatni szitaszerű réteg mely a nedvességet átveszteli. A megfelelő alapozás nélkül nikkellezett vagy krómózott vasalkatrész fényes külső rétege alatt vidáman rágszál a rozsdá, a krómréteg egyszerre csak elkezd hámlani és alatta sokszor már csak papírvékonyra maradt vasalkatrészt találhatunk.

A műszaki ipar ma már igen kitűnő rozsdamentes vasakat és acélokat termel. Ezek többnyire nikkellel, krómmal, wolfram-ból, illetve ezek vegyületeiből készülnek, a háborús korlátozások idején alkalmazhatóságuk igen mérsékelt, áruk tekintélyes. Így tehát manapság nem lehet még csak gondolni sem arra, hogy alkalmazásuk terjedjen. De egyszer csak vége lesz a háborúnak és akkor forradalmi átalakulásoknak leszünk majd a tanui a rozsdáálló acélok és ötvözetek alkalmazása révén.

A rozsdamentes acélnak vannak rendkívül kemény, rendkívül rugalmas és szívós fajtái, melyek közül egyes minőségek nem maradnak el a legnemesebb acélok mögött. Legértékesebb tulajdonságuk az, hogy mivel nem rozsdásodnak, nem is fogynak el soha — eltekintve a kopás elhanyagolható tényezőjétől — így ha a belőlük készült gép- vagy járműalkatrész sokkal drágább is, a fémanyag megmarad és amikor a gép már bejelezte pályafutását és megérett a temetőre, annak rozsdamentes vasanyagát újabb gépek és alkatrészek készítésére rendelkezésre áll és értékesíthető.

A háború előtt nagy feltűnést keltettek az egyik nagy olasz gyár által rozsdáálló acélból készített vasúti kocsik. Nagyobb szilárdsága és rugalmassága lehetővé tette azt, nagyobb szolarásága és rugalmassága lehetővé tette azt, hogy a belőle készült vasúti kocsik és mozdonyok súlyában jelentős megtakarítást érjenek el. A tükörfényesre csiszolt felület olyan elegáns külsőt biztosított ezeknek a kocsiknak, hogy a műszaki világ a csodájukra járt.

A mai rozsdamentes acél természetesen nem az utolsó szó a fémtechnikában. Folyanak a kísérletek olyan újabb és újabb ötvözetekkel, melyek alapanyaga olcsóbb és szilárdsága még jobban fokozható. Ezek a kísérletek természetesen a legnagyobb titokban folynak, de bizonyos biztató jelek már nyilvánosságra értek meg: nincsen tehát messze az idő, amikor az újabb és újabb rozsdamentes acélanyagok ára nem lesz a sokszorosa a vas árának, mint manapság.

Idézzük lelki szemünk elé egy rozsdamentes acélból készült — mondjuk — 1960-ban született — gépkocsit. Ezen nem lesz lakk, nem lesz krómózás, mert minden egyes külső alkatrésze tükörfényesre lesz csiszolva és ezt a fényét időtlen-időig meg is tartja. Nem lesznek rozsdásodás következtében repedt sárhányók, meglazult és zörgő karosszériák, úgy fog ragyogni ez a gép, mint valami orvosi műszer.

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

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

**NYERSOLAJSZIVATTYÚK**  
GEBR. L'ORANGE, BERLIN

**CSISZOLÓKORONGOK**  
VOGT. & Co. LOBNITZ

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

**DR. OEC. KÓS ÁRPÁD**  
BUDAPEST, IX., ÜLLŐI-ÚT 89/b  
TELEFON: 149-998

# Üzemanyagot és munkát pocskolunk – ha „kihagy” valamelyik henger!

Úgyan melyik autós nem tapasztalta azt, hogy egyszerre csak gyengébben kezd „húzni” a motorja, a sebesség lényegesen csökken és az egyébként kilencvenes iramra képes kocsi, alig lépi túl a hetvenet. A gyakorlott fül azonnal észreveszi, hogy valahol baj van, mert a motor megszokott „melódija”, egyenletes bűgása helyett egészen újszerű, szaggatott és nem folytonos hangot hallat: kihagy valamelyik henger.

Ha ezzel a hibával találkozunk, azonnal lássunk neki, hogy kiküszöböljük. Kétségtelen, hogy kihagyó motorral is, ha kissé csökkentett iramban, de még mindig vígan haladhatunk, minél többhengeres a motorunk, annál vidámabban. Viszont ne feledjük el, hogy kihagyogató motorral futni, hatalmas üzemanyagpocskólást jelent, nemcsak a nem gyújtó hengerbe beszívott és onnan munkavégzés nélkül eltávozó benzingáz vesz el, hanem egyben munkát emészt fel a kihagyó henger fékező hatása is. Ennek ellensúlyozására mélyebbre kell taposni a gázpedált, jobban nyit a gázosító fojtószelepe, lényegesen többet fogyasztunk.

Ha azt észleljük, hogy kihagy valamelyik hengerünk, úgy az első tennivaló megállapítani: vajjon melyik henger a ludas. Erre a célra kitűnő szolgálatokat tesz a közismert gyertya-, illetve gyújtóvizsgáló ceruza, melybe kis neoncső van rejtve. Ha ennek a vizsgáló plajbásznak a végét odatartjuk sorban a gyertyák pólusaihoz, azonnal rájövünk, hogy melyik henger hagy ki. Ha ugyanis rendben van a gyújtás, úgy a neoncső élénk narancsvörös színben villan fel abban a pillanatban, amikor a vizsgált henger éppen gyújt. Ha viszont a neoncső sötét marad, úgy máris felleltük a hibás hengert.

Ha nincsen gyertyavizsgáló ceruzánk, úgy segít a kalapács is. Sorban tartjuk oda a kalapács fémvégét a gyertyák középső pólusaihoz, illetve kábelvégéhez, hogy a kalapács másik fémvége fémes összekötetésben legyen a motorblokkal, tehát a testtel. Ha az érintkezés eszközlése pillanatában azt észleljük, hogy a motor fordulatszáma csökken és szabálytalanul kezd dolgozni, úgy a vizsgált henger, illetve gyertya rendben volt. Ha azon-

ban a fémes érintkezés létesítése ellenére „nem történik semmi”, úgy ez a henger az, amelyik nem gyújt. Ha nincsen kalapács, úgy sorban le vesszük a kábeleket egymásután a gyertyákról, ilyenkor természetesen a gumis szigetelést fogjuk meg, nehogy villamos ütést kapjunk. A szabad kábelvéget egészen közel tartjuk a gyertya kapcsához, ha kis szikra ugrik át, úgy nincsen baj, ahol nincsen szikra, ott nincsen gyújtás.

Mi lehet az oka annak, hogy valamelyik henger kihagy? Az esetek túlnyomó részében a gyertya van zárlatban. A gyertya belső elektródjai közé került olaj, vagy az olaj elkoszoródása következtében képződő korom okozhat zárlatot, néha pedig a szigetelőanyagban képződik törés vagy repedés: kimarad a gyújtás, kihagy az illető henger. Ha megállapítottuk, hogy melyik henger hagy ki, úgy a legjobb nem nekiállni a gyertyát tisztogatni, hanem becsavarjuk a tartalékgyertyát, a tisztogatást inkább vagy odahaza végezzük, vagy valamelyik műhelyben végeztetjük. A legtöbb jobb műhely fel van szerelve gyertyavizsgáló berendezéssel, melynek segítségével kompresszió alatt állapíthatjuk meg, hogy vajjon jól adja le a sz. krát.

De lehetséges, hogy a gyertya nincsen zárlatban és nem hibás. Ilyenkor hiába csavarjuk be az új tartalékgyertyát, a motor megfelelő hengere továbbra is kihagy. Legjobb ebben az esetben a gyertyakábelt gyanúba venni, hátha valahol megrepedt a szigetelése, az áram ezen a szigetelési hibán át szivárog a testbe. Ha a kábelben sem találunk hibát: csak akkor megyünk tovább egy lépéssel és vizsgáljuk meg az elosztót. Az elosztófej kontaktusa talán elolajozódott vagy elpíszkódott, óvatos tisztogatás segít ebben az esetben.

Néha azonban nem is a gyújtásban van a kihagyás oka, valamelyik szelep van fennakadva. Erre vall a kipuffogósóban hallható durrogás, vagy pedig az a tünetény, mely a karburátorban jelentkezik puffogás képeben. Ha a karburátorban észlelünk ilyen úgynevezett visszalövést, úgy a szívószelep van fennakadva, ha a kipuffogósóban hallunk nagy durranásokat, úgy a kipuffogószelepet gyanúsít-

hatjuk alaposan. Ha a szívószeleppel van baj, úgy azonnal helyre kell hozni a hibát, mert a karburátorba való vizs-zakóprés könnyen karburátortüzet okozhat, ha azonban a kipuffogósóben halljuk a dörrenéseket, úgy nem veszedelmes a dolog, mert ebből tűz nem származhatik, mégis célszerű az első műhelyt felkeresni inkább, mint valami négykerektű géppuskával rémítgetni a környéket.

A malajai kautsuk-kutató intézetnek nemrégiben sikerült a gumiolaj tisztítására három különböző eljárást kidolgozni. Az egyik, aránylag praktikusnak mondott eljárással a kautsukból nemcsak kitűnő benzint, hanem kiváló kenőolajokat is lehet előállítani. Kvalitatívum mellett jelenleg épülőben van egy gyártelep, mely egyelőre havi 30 ezer gallon benzint fog előállítani. Japán az ellenőrzése alatt álló keletázsiai térség gumitütermelésének küzömbötésére benzint fog gyártani – nyersgumiból! Másutt viszont benzinnél kénytelenek gumit gyártani...

Németországnak a totális háborúra való felkészülése sorompóba állítja a vezetői jogosítvánnyal bíró nőket is, akiket a gépjárművel való teherszállítás mindazon ágazatában hasznosítani fognak, ahol csak férfi munkaeőt szabadíthatnk fel rövükön. Mindzok a nők, akiknek hajtási jogosítványuk van, de járművik a háború miatt le volt állítva, az NSKK keretében módot találnak gyakorlatuk felrészítésére. Sőt azok a nők is, akiknek hajlamuk és kedvük van a vezetői jogosítvány megszerzésére, a NSKK díjmentes tanfolyamain kiképzésben részesülnek. A női vezetőket, nehéz teherautók kivételével, bizonyos távolságon belül bármilyen járművön alkalmazhatják.

Japán mindent elkövet megszerzett gumionopóliumának kihasználására. 1937-ig a japán gumifeldolgozó ipar gyerekekorát élte, a kínai hadjárat óta azonban 5 nagy japán iparközpont kapcsolódott be a japán gumiparba, nem is szóval a japán hadiipar szolgálatában állított holland, amerikai, angol és kínai gyárakról. A két nagy singaporei és több javai gyár ismét teljes üzemben vannak. A hongongi angol-kínai gyárak ugyancsak üzemben vannak, a megröbölt selargori hatalmas gumigyár pedig, már szintén elérte háború előtti kapacitását. Ez a gyár már háború utáni időkre dolgozik, miután teljes kapacitását exporttelokra akarják kihasználni.

Franciaországban rövidesen megkezdik a háború előtt megtervezett Páris-Lille autótűt építését. Ez lesz Franciaországnak a második autótűje a megállás folyamán befejezett Páris-Nantes útvonalmán.

Az amerikai vizeken oly nagy kockázattal járó olajszállításokra jellemző, hogy egyes relációkban a háborús pótdíj 360%-ot tesz ki, amihez még jelentékeny biztosítási díjak is járulnak.

A műgumigyártás terén az USA-ban nehézségek mutatkoznak, amennyiben a legújabb hírek szerint a műgumigyártás tervezett kapacitását 55%-ára redukálják, ami évente 350.000–400.000 tonnát reprezentál. A valóságban az elkészült gyárak termelése jóideig még lényegesen elmarad ettől a produktiótól.

## CSEPEL MOTOR SZOLGÁLAT

### ALKATRÉSZGYÁRTÓÜZEM

PAULINY LAJOS

TELESZKÓPVILLÁK ÉS SEGÉDMOTORALKATRÉSZEK ELADÁSA NAGYBAN ÉS KICSINYBEN

BUDAPEST, V., FELKA-UTCA 6

TELEFON: 298-258



## MOTOROSOK!

Motorzománcozást,  
ducozást a többszörös  
magyar bajnoknál  
KESJÁR JÁNOS-nál  
végeztessék.

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



## MÍ HÍJÁC, HÉBLI ÚR?

A KMAC március 27-én, szombaton délelőtt 11 órakor tartja negyvenhetedik évi rendes közgyűlését a klub Apponyi-tér 1. sz. alatti nagyertermében. A közgyűlés tárgysorozatán az évi jelentés és zárszámadás bemutatása, felmentés iránti határozathozatal, az 1943. évi költségvetés megállapítása, a 25 éves díszjelvény adományozása és esetleges indítványok szerepelnek.

— *Más híre van-e. Hébli úr?*

— Akad! Abt Istvánnak oldalkoecsi utasra van szüksége: lehet jelentkezni! — És ha már a sportnál vagyunk, még valamit elpletykálók Szerkesztő úrnak...

— *Elő vele gyorsan. Hébli úr?*

— Dr. Rendeck sportszerű ajánlatot tett a motorsportba esetleg újra bekapcsolódó régi bajnok. Lukavecz Ferencnek. Rendeck elgondolása szerint, amennyiben lefutásra kerülne az idén a tihanyi Nagy-díj, akkor azon Lukavecz indulna a gyári BMW-vel, míg ő maga saját R 51-es nyergében állana starthoz. Rendeck ezen indítványát Puch János igazgató is jóváhagyta, úgyhogy ha megrendezik a tihanyi GP-t, akkor a két BMW-versenyző nagy érdeklődéssel várható párharcára nyílik kilátás.

— *Szakmai hír. Hébli úr?*

— Az is akad. A húsz éve fennálló Dénes és Friedmann Rt. a súlyos viszonyok közepette is nyereséges mérleget produkált az 1942-es üzletéről, ami a vállalat élén álló Róna Zsigmond igazgató érdeme. A cégnek az automobilokhoz és motorokhoz való különleges cikkei közül a mai viszonyoknak megfelelően fon-

tosság tekintetében kiemelkedik a „Framm“ olajtisztító, mely az üzletév sikerét jelentős mértékben öregbítette.

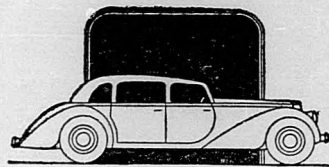
— *Más érdekesség?*

— Van! Budapesten több közlekedési jelzőlámpát ki fognak cserélni automatikus működésű jelzőlámpára. Mint hírlík, a Berlinben is alkalmazott Siemens-rendszerű lámpákról van szó, melyek működését az „Autó-Motor“ néhány év előtt ismertette.

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

— Ütügyeinkről néhány számadat, melyek méltán érdekelnek minden autóst és motorost. Így: 8760 km hosszú állami közúthálózatunkból 2931 km, tehát a közutak közel 35%-a már portalan burkolattal van ellátva. A burkolatfajták között 818 km-el a betonburkolatok vezetnek. A betonburkolatot követik a különféle aszfaltburkolatok. 675 km hosszú útvonalon ú. n. könnyű burkolattal van ellátva, ezek sorába tartoznak a portalanítást és az alzatot képező makadampályák védelmét szolgáló felületi aszfaltkezelések is. A magyar állami közutakon még 5828 km hosszban makadám kópálya van. A törvényhatósági és vicinális közutak hossza hazánkban 38.226 km-re rúg, mely úthálózat korszerűsítése egyre sürgetőbb feladat. Érdekes tudni, hogy míg 1918-ban az állami közutak km-ére átlagosan 6 m<sup>3</sup> kavicsot szállítottak, addig az elmúlt évben az útfenntartási kavicsszállítás ezen utakra km-enként meghaladta a 100 m<sup>3</sup>-t és az állami utak 1 km-ére eső fenntartási költség 2600 pengőt tett ki.

— De most búcsúszom Szerkesztő úr. április 15-en pedig jelentkezem ismét a legfrissebb hírekkel!



Sok millió Bosch-gyertya válik be a világ legkülönbözőbb gépjárműmotorjában. A Bosch-gyertyák szintetikus Pyranit 2 szigetelőjűk révén ellenállóképesek és éppoly megbízhatók, mint az egész elektromos felszerelés, melynek védjegye:



Az észt kormányzóságban a téli hónapok kényes szállítását szünetelt az eddig folyékony üzemanyaggal közlekedő járműeknek fagazúzmere való átalakítására fordították. Revalban egy gyár szeriában gyártja a fagigenerátorokat, melyeket valamennyi autóra felszerelnek.

Súlyos angol kritika látott napvilágot Henry Ford ellen a Daily Mail hasábjain. Az angol újságíró kevesli a Ford-gyárak háborús teljesítményének fokozását, aminek okát Fordnak a roosewolti külpolitikával szemben elfoglalt ellenzéki magatartásának tulajdonítja. De szemére veti Fordnak elszigetelődés-párti állásfoglalását, sőt „önöz pacifizmusát” is. Legfőképpen pedig azt, hogy 1940 nyarán Ford megtagadta a Rolls Royce repülőgépmotorok építését, mikor megtudta, hogy azok Anglia számára készülnek. Ford, aki júliusban tölti be 80-ik életévét, a támadásokra nütség válaszolt.

Az OT, a Todt dr. nevét viselő német építő és műszaki hadsereg sokirányú tevékenysége során különösen az építés terén végzett a második világháború folyamán rendkívüli teljesítményeket. A közvetlen hadsereg céljait szolgáló keleti építkezések mellett különösen Délkelet-Európában grandiózus építőmunkát végzett a Todt-szervezet. A horvát adriatengerparttól a moldvai erdőkig épülő transzbalkáni útvonal központilag irányított építkezéseit csak a római időkben lezajlott építésekkel lehet összehasonlítani. A Todt-szervezet 1939-ben a szlovák utakat hozta rendbe, majd a romániai Moldvában épített országutakat, szerelt fel hidakat és fektetett nagyfontosságú olajvezetékét. A szerbiai és macedóniai úthálózat rendezőhatára és a háború folytán megromlott műtárgyainak újjáépítése mellett a Todt-szervezet Bulgáriában nagy kikötő építésén és számos hidépítésén dolgozik, melyek nagyrésze a négy év alatt 1200 km-re bővített aszfaltburkolás a bulgár autóúthálózatnak lesznek fontos pillérei.

Nemrégiben nyílt meg az Alaszka-út, mely az egyetlen szárazföldi kapcsolatot teremtette meg a brit Kanadán keresztül az USA és a magas északon fekvő alaszka félsziget között. A 2500 km-es autót építkezését a japán térfigyelés erősen siettetette, miután a japánok az USA-nak Alaszka-vel eddig kizárólag tengeri összeköttetésére minduntalan komoly veszélyt jelentettek. A grandiózus útvonal a brit-kanadai Edmontontól vezet az alaszka Fairbanksba, ahonnan majd a Bering-szorosság fogják kiépíteni. Mint hírlík, az Alaszka-útn nincs semmi akadály a autóközlekedésnek, a karbantartás azonban a hidegre való tekintettel nagy nehézségekbe ütközik.



# VICTORIA

minőségi  
motorkerékpárok  
körzetképviselője

Új és használt



# Skoda

AUTÓK  
eladása

Autóalkatrészek és felszerelési cikkek. Kerékpárok nagyraktára.

**Dr. LINTNER J.**

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

# LICSÁJER JÁNOS

## SPIRÁL RÚGÓK



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

1100, 1500 Fiat, Lancia, Ugaszta, Aprilia, Arlena, Opel, Kapitán rúgók raktára

**MINDÉG  
TÖKÉLETES A  
KRONPRINZ  
KERÉK**  
VEZÉRKÉPVISELET:  
**PERNYE KÁROLY**  
Budapest, VI., Jókai utca 12

**KPZ**

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

**Atto-Lockheed** FÉKALKATRÉSZEK, FÉKOLYVADÉ-  
KOK, SZELEPÜLÉSEK STB. STB.

**JURID** FÉKBETÉTEK, KAP-  
C-OLÓ TÁRCSÁK, TEN-  
GELYKÖTŐ TÁRCSÁK

**MAHLE** OLAJSZŰRŐK,  
LEVEGŐSZŰRŐK,  
DUGATTYUK

**JÁRITZ ISTVÁN**  
**BUDAPEST**  
VI., JÓKAI-UTCA 20.  
Telefon: 119-033, 114-965

MAGYARORSZÁGI  
VEZÉRKÉPVISELETE.

**ING. ABT ISTVÁN**  
műszaki nagykereskedő  
Budapest, VI., Jókai-utca 6. I. emelet  
TELEFONSZÁM: 121-853

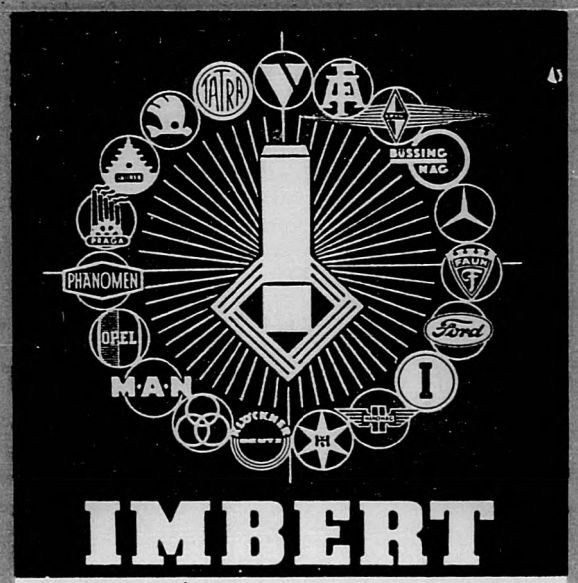
**MOTORLÁNCOK  
BELZER  
CHROMVANADIUM  
SZERSZÁMOK**

**AUTÓHOZ ÉS  
MOTORKERÉKPÁRHOZ**

**CSAK**



**VARTA**  
**AKKUMULÁTORT**



**IMBERT**

**FAGÁZGENERÁTOR**  
KÖZÉPEURÓPA LEGELTERJEDTEBB GENERÁTORA

Budapesten is kapható. Állítsassa át teherautóját generátor-  
üzemre, mert ezáltal mentesül a benzingondóktól.  
Kérjen tanácsot az

IMBERT-GENERATOREN-GESELLSCHAFT MBH, KÖLN  
magyarországi vezérképviselétől  
**SUPPAN-KOLLERICH és TSA**  
Budapest, IV., Ferenc József rakparti 21. Telefon: 182-946