

ÁRA  
40  
FILLÉR

# AutóMotor

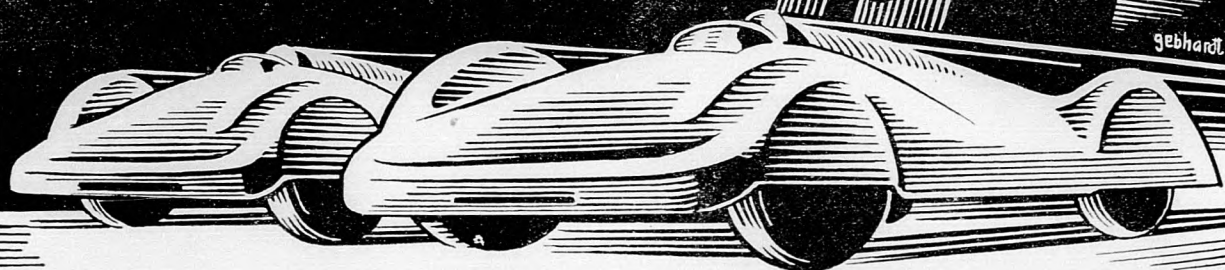
IV. ÉVFOLYAM 4. SZ. 1943. ÁPRILIS 15

Melyikük szebb, tempera-  
mentumosabb, elragadóbb?  
Vérbeli motorosok számára  
ez volna a legfogasabb kér-  
dés, mert az egyik tábor már  
tapasztalatlából esküszik a  
BMW utolérhetetlen klasz-  
szisára, a másik tábornak  
viszont leghőbb vágyálma  
éppen egy - BMW!



# SKF

SVÉD GÖLYÖSCSAPÁGY VEZET!



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



*motorkefényárak*

MAGYARORSZÁGI VEZÉRKÉPVISELETE

**DÖRY ÉS TÁRSA KFT.**

BUDAPEST, VI., ARADI-UTCA 44

TELEFON: 122-455, 121-944

ING. **ABT ISTVÁN**

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

**MOTORLÁNCOK  
BELZER  
CHROMVANADIUM  
SZERSZÁMOK**

"*Ato-Lochheed*" FÉKALKATRÉSZEK, FÉKFOLYADÉ-  
KOK, SZELEPÜLESEK STB. STB.

**JURID** FEKBETÉTEK, KAP-  
CSOLÓTÁRCSÁK, TEN-  
GELYKÖTŐ TÁRCSÁK

**MAHLE** OLAI SZŰRŐK,  
LEVEGŐSZŰRŐK,  
DUGATLYUK

MAGYARORSZÁGI  
VEZÉRKÉPVISELETE.

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

**Autórúgók és spirálrúgók**

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

## Előgyujtás

A mostani, úgynevezett viharos idők egészen kivételesen termékeny táptalajt szakácskodnak össze a rém- és áhírek bacillusai számára, melyek vidáman szaporodnak, virgoncul kergetőznek a butaságból és kiszékenységéből főzött és a fontoskodás sójával fűszerezett levesben.

De — nem minden áhír hátrékony. Vannak bizonyos humoros áhírek is, melyek derűt fakasztanak. Mint például a rézkrajcárokkal kapcsolatos rémhír.

A csepeli WM-gyár egy szép napon megkapta első számú példányát annak a levélsorozatnak, melynek írói lázasan érdeklődnek, hogy mennyi is kell beküldeni a rézkrajcárokba, hogy megkapják a kerékpárjukat. És érdeklődnek, hogy vajjon ötkilónyi, avagy tízkilónyi rézkrajcárért dukál a jófajta Csepel-kerékpár és hogy vajjon a százkilónyi krajcár beküldője mennyi idő múltán kapja meg Csepel 100 kismotorját.

Százsámra érkeztek Csepelre a krajcáros levelek és a krajcárokkal bélelt csomagok. Mert voltak sokan, akik nem is érdeklődtek, hanem haladéktalanul beküldték a krajcárokkal terhelt csomagokat. A WM-gyár kénytelen volt a nagy roham következtében kérelmet intézni a postához, hogy a krajcárokat tartalmazó csomagokat minden értesítés nélkül juttassa vissza a feladóhoz.

És ami a legérdekesebb, sőt legjellemzőbb: az ország legkülönbözőbb tájairól jönnek a levelek és jönnek a krajcárok Csepelre. Erdélyből, a Délvidékről, Szeqedről, Szombathelyről, Bajáról. Igen, az áhír gyorsan terjed, percek alatt befutja az országot és gurulnak a krajcárok.

Azt mondanunk sem kell, hogy a WM-gyár nem ad rézkrajcárért biciklit vagy motort. Persze, ha valaki a gép árát nem bankóban akarja fizetni, hanem rézkrajcáron, úgy a gyár, illetve viszonteladója esetleg hajlandó ezt a „címletet,” is elfogadni fizetmény

fejében, persze anyyi krajcárt kell ebben az esetben leszűni, illetve annyiszor ötven krajcárt, amennyi a bicikli ára — pengőben. Mert aki nem tudná: egy pengő ötven krajcárnak felel meg. Akár rézből, akár vasból, akár horganyból verték.

Kedves ünnepség színhelye volt a minap a Steyr—Daimler—Puch-művek — raktára. Melyet feldisznitettek, loboogóval láttak el. És ahol a vállalat jubiláló dalárdája alta elő műsorát. A műhelyekből jólismert arcok olyan lelkesen fújták szólamaikat, olyan hangosan szállt a hang az egészséges torkokból, olyan vidáman, olyan lelkesek voltak a kipirult arcok. Nagy-nagy siker volt a magyar autósokma Dopolavorójának az első nyilvános szereplése.

Nem ártana ismét műsorra tűzni az oly jól bevált és oly eredményes gépjárműraziákat. Mert ismét rengeteg E-betűst látni, aki „fontos közérdekből” kocskázik világos- és sötét-szöke hölgyekkel ékesítve. Sőt látni több szökét (sőt barnát) is, aki nem is elégszik meg az utas szerepével, hanem a kormány mellett ülve, szolgálja a fontos közérdeket, bár lehet, hogy az illető — textilnagykereskedő.

Hogy honnan veszik ezek a motalkót, ugyan ki tudná megmondani. De veszik. És nem jegyre és nem a kútból. Hogy honnan veszik, arra talán a főkapitányság üzemanyagellenőrző csoportja tudna válaszolni, hogy egy kicsit belenézne a kannák mélyébe és újra felszítva tettkezségének lángját, ismét nekilendülne sorozatos razziká során a motalkói feketepiacnak.

Feltűnt az első kóccal töltött gumival közlekedő motorkerékpár a budapesti utcán. A régi autós rókák még emlékszenek az elmúlt világháború „nagyyszerű” találmányára, az úgynevezett foxra, melyben a tömlőt és a belső

illő levegőt kenderkócból, tengerifűből, avult alsónadrágokból és rendkívüli találékonyságból elegyített töltelék pótolta. Nos, ilyesfajta foxot (type 1943) láttunk a minap. A gép kicsit zötyögött, nagyon rázott, de gurult. És ami a legfontosabb, nem kap sohasem gumidefeketet. És vezetője — saját bevalása szerint — egyelőre még nem észlelte, hogy lesüllyedt volna a balveséje.

Jubileumot ültünk. Most van éppen húsz esztendeje, hogy az első modern motorkerékpár került Magyarországra. Húsz esztendeje annak a korszakos pillanatnak, amikor egyik annakidején nagynevű versenyzőnk megkapta az 500-as Sunbeam-jét, az első gépet, mely valóban elérte a százas tempót és hajlandó volt saját erejéből felkapaszkodni az akkori idők próbaterepén, a Gül Baba-utcán.

A magyar motorsport azóta hatalmasat fejlődött és még hatalmasabbat zuhant ismét lefelé a lejtőn. Vajjon mikor mondhatjuk el, hogy beköszöntött az új 1923?

Villanymotorkal hajtott kerékpárral kísérletezik egyik exmotorosunk. A kísérletek biztatóak és ott tartanak, hogy egy töltéssel harminc kilométert tud a gép megtenni, vagy harmincharmencöt kilométeres sebességgel. A villanyszerékpárhoz nem kell motalkó, nem kell olaj. De keil hozzá akkumulátor. Amit manapság alig lehet megszerezni. A villanyszerékpár tehát az a csöbör, melybe a vödörből kerülünk.

Rozsdásodnak, kallódnak, mennek, menedegélnék tönkre a leállított gépkocsik. Pedig hatalmas kereslet van használt kocsiban, de az érvényben levő rendelkezések szerint E-betű nélküli gépkocsi nem lehet átiratni, tehát eladni sem. Legfeljebb gumi nélkül az autóbontóknak. Kilóra.

Többek kérdésére válaszolunk: denaturált szesz nem lehet a motalkót „szaporítani”. A kereskedésekben kapható denaturált szesz vagy tisztaszáléknyi vizet tartalmaz, ha tehát hozzákeverjük a motalkóhoz, úgy az tejjé válik. Persze, létezik úgynevezett dehidrált szesz is, mely vízmentes, de ezt részben nem kapni, részben pedig olyan alacsony a kalóriacértéke, hogy használata nem gazdaságos. Amellett át kell állítani a karburátort és gondoskodni, hogy a szesz elégsége alkalmával képződő ecetsav fel ne marja a motor belsejét. Végzettségben, ha arról van szó, hogy ne keljen hazatölteni a gépet, még használhatjuk, de majd nem üres tartánnyal útnak nem indulni — az is jó.

# PARASZTFIUBÓL LESZ a JÓ HONVÉDMOTOROS

mondta Pados alezredes a IX. kerületi leventék vizsgáján

A tehervonat masinisztájának vágyálma, hogy az Orient-expressz mozdonyát vezethesse.

Mit szeretne a mai fiatalember — a levente?

Motorkerékpárt vezetni.

Ezt a kívánságát — mint tudjuk — lehetővé tette a Leventék Országos Parancsnoksága. (Erről már régebben beszámolt az „Autó-Motor“, éppen ezért nem is térünk ki a részletekre.)

E sorok a IX. kerületi gyorsleventéknek, az L. O. P. kiküldötte előtti vizsgájáról számol be. Színhely: a megboldogult Kozma Bandi által honosított KTT-ről ismert Rákosi-gyakorlótér. Idő: vasárnap délelőtt. Szereplők: gyorsleventék, oktatók és 5 Phänomén-motor.

✱

Mire kiértünk a „tethelyre“, már „völlgázsal“ ment az üzem. Fröhvirth-Lender, Kiss László, Nagy István oktató urak színes zászlókkal jelölték ki a tanpályát. Az egyik dombon rajvonalba álltak a pompás kis motorok, mögöttük sorakoztak az izgalomtól kipirult arcú vizsgajelölt gyorsleventék. Nem sokkal később megérkezett a IX. ker. leventék parancsnoka, Tibor György őrnagy, aki „fiait“ munkájában akart gyönyörködni. (Nem hiába fáradt ki Tibor őrnagy úr!)

A pálya elkészült. Az első öt fiú katonás fegyelmel lépett a motorok mellé és az elhangzott vezényszó után csendes berregéssel életre keltették az ügyes kis motorokat. Fröhvirth Sándor elmagyarázta a pálya nehezebb szakaszait és útnak eresztette próbaképpen — a láthatóan türelmetlen leventéket. Az eredmény kielégítő volt; két-két kört ment mindenki. Ezután már „cifráztatták“ a próbát. Kiss Laci zászlóval a kezében odaállt az egyik homokos domb tetejére és a laza talajon zászlójelzessel leállította a gyorslevente jelöltéket, majd újra indította. Hát itt már egy kis baj volt egyiknél-másiknál. Az újraindulásnál indokolatlanul feltúrúzták a motorok. Féltek elengedni a kuplungot. Kiabált is Kiss Laci: — *Kuuplung! Kuuplung!* Ez aztán használt is.

Néhány percig alkalmam volt Fröhvirthtel beszélni.

— *Eddig mindössze negyedszer ülnek a motoron a fiúk. Kétszer voltunk a Népligetben és itt most vagyunk másodszer. A pályát a K. K. T.-k mintájára üztük ki, figyelembevétel, hogy a fiúk még valóban kezdők.*

— *Most lesz a vizsga?*

— *Részben, mert a 18 évnél idősebbek csütörtökön fognak vizsgázni a rendőrségen.*

— *Hogyan? Hát vannak 18 évnél fiatalabbak is?*

— *De még mennyire. Vannak 15 esztendő gyorsleventék is, ezek a motoros fiúk, az L. O. P.-től kapnak igazolványt, a mai vizsga alapján, amely csoportos levente felvonulásra jogosít.*

Közben elrobogott előttünk a hepe-hupás úton egy ifjú títán. Fröhvirth utánakiáltotta hasznos tanácsát: — *Urbán! A térded fogja a motort, mert lehajítja magát...* Urbán megfogadta a jó tanácsot.

A beszélgetést be kellett fejezni, mert időközben megérkezett a gyorsleventék atyja, Pados Lajos alezredes. A leventék kentaurrá válya motoroztak el a magas vendég előtt. Már az első pillanatban kialakult Pados alezredes jó véleménye a fiúk tudásáról:



Pados alezredes érdeklődéssel figyeli a leventemotorosok munkáját.

— *No ezek nem most tanultak vezetni, ezek már régi motorosok! Alig győzte Fröhvirth bizonygatni, hogy ezek a fiúk még „zöldek“ és most végzik csak a motorosok elemi iskoláját.*

Hiába, csak meglátszik Pados alezredesen, hogy személyében legméltóbban intézi a gyorsleventék sorsát. Ő nemcsak elméleti, hanem gyakorlati szakember. (Már többször láttuk a gyorslevente oszlopélen motorozni.) Személyesen hüszgálta ki a zászlókat, hogy átalakítsa a pályát, de nem olyan szelidre ám, hanem belevette a mélyárokkaal vegyített homokszakaszt is. Mikor belerepesztett az első fiú, aki bizony elég bizonytalanul ment az árokba, rákiáltott: — *Ne nézz a földre!*

A másik nem kapcsolt idejében vissza, oda is szolt neki: — *Ne sajnáld a sebességváltót! Kapcsolj vissza elsőre!* Aztán odafordult a balján álló Fröhvirthhez: — *Meg kell mondani a fiúknak, hogy rossz, egyenetlen terepen ne maradjanak a nyeregben ülve, hanem álljanak fel a lábtartókra, hogy az ütöközta rázást a térdek átvehessék.*

A jó tanács pillanatok mulva el is jutott a leventékhez és annak eredménye a következő körökben már észlelhető is volt. Ezután Pados alezredes leállította a körözést és elrendelte, hogy irányt változtatva, folytassák a terepezést. Ez az intézkedés új feladat elé állította a leventéket; ahol eddig elsövel huzatva mentek felfelé, ott most óvatosan fékezve ereszkedtek alá. Ha eddig gyanus volt a IX. ker. leventék motoros tudománya vagy legalább is a begyakorlása, azt most eloslatta a fiúk szép menése, hibátlan kapcsolása, alapos felkészültsége.

Miután kevés a főka a sok eszkimóhoz, azaz az öt motor kevésnek bizonyult a leventéknek, váltva nyergelték meg a motorokat. Az egyik váltás után egy gazdaszkülsejü levente tünt fel a domb alján. Magabiztosan jött fel a kaptatón és a zászlójelre pontosan fékezett, majd szépen indult a puha talajon. Pados alezredes meg is jegyezte: — *Parasztfiuból lesz a jó honvédmotoros!*

Nem sokkal később „lefújták“ a vizsgát.

Mint megtudtuk, a jelöltek szerencsésen letették a rendőrségi vizsgát is és most már megérdemelten és büszkén nevezhetik magukat gyorsleventéknek.

R.

# JURID

a magasteljesítményű fék — és tengely kapcsolóbetét



*Aranyat ér*

*minden cseppje:*

*Magyar*

**Mobiloil**

BEJEGYZETT VEDJEGY

# Záralták az autókalkatrészeket

kétszeres gondot fordítsunk  
a motor portalanítására!

Nemrég kormányrendelet jelent meg, melynek értelmében az automobil- és motorkerékpáralkatrészek bizonyos mérsékelt értékhatáron felül csak hatósági engedéllyel szolgáltathatók ki. Ez a gyakorlatban annyit jelent, hogy a javításhoz és utánpótláshoz szükséges alkatrészt csak hosszas utánjárás és kérvényezés után tudunk kapni, feltéve, hogy gépünket valóban hadifontosságú körülmények között használjuk. Kétségtelen, hogy ideig-óráig a különböző autótípusok, motoroncoló és zsigerelő intézmények ellátják a kereslet egy részét, de az itt beszerezhető alkatrészek túlnyomó része együtt ért meg a géppel az olvasztókemencére és csak ritkán van olyan állapotban, hogy pótolni tudja a természetes kopás révén használhatatlanná vált alkatrészt. Más a helyzet olyankor, amikor törött alkatrészt kell pótolnunk, hiszen a kopott alkatrész még mindig jobb, mint a törött.

Következik mindebből: fokozottabban ügyeljünk gépünk alkatrészeire és minél lelkiismeretesebben késleltessük a természetes kopást. Különösen a motor házatáján ügyeljünk, mert a vitális alkatrészek majdnem mind túl vannak a még beszerezhető alkatrészek értékhatárán.

Mi a motor legnagyobb ellensége? A gőzkalapács és a por. A gőzkalapács ellen egyszerű a védekezés, nem tartjuk alá a motort. A por ellen viszont már komplikáltabb a védelem, mert por mindenütt van. És ami mindenütt akad, az — a motorban is akad.

Tévedések elkerülése végett: nem arra a porra gondolunk, mely a gépházat alatti gyűlik össze és ha nem távolítjuk el, hát szürke és maszatos réteggel vonja be a hengereket és kapcsoló részeit. Arra a porra gondolunk, mely a motor belsejében lehet fel és mely elkeveredve a kenőolajjal, kitűnő hatású csiszolópasztává nemeseül, hogy kikezdje a dugattyúkat, a hengerfalakat kikoptassa, fehérdörzsölje a csapágycsúcsokat és idő előtt itélje az erőtlenné aggasztóan sorsára a motort. Arról nem is beszélve, hogy csökkentve a kompressziót, hamis levegőt bocsátva a kopott szelepszárak és szelepvetők mentében a motorba, lényegesen emelje a fogyasztást és ugyanakkor (csökkentse a munkateljesítményt, a vonóképeséget.

De hogyan kerül por a motorba? Egyszerűen a porlasztón keresztül. A motor beszívja a poros levegőt, a levegő eltávozik a kipuffogócsövön, de a por ottmarad. És elkezd, majd folytatja romboló munkáját.

Hogyan tartjuk távol a port a motor belsejéből? Erre a célra szolgálnak a különféle szűrők, melyek olajjal itatott fémforgácsot, kis kapzsiszerű olajos fémkupakokat stb. tartalmaznak. A szűrők olajjal áztatott töltelékére arra a célra

szolgál, hogy a por ide rakodjék le és ne kerülhessen a motor belsejébe.

A levegőszűrő csak akkor érdemli meg a nevét, ha valóban szűr. És nem minden légszűrő szűr. Azaz, hogyha elhanyagoljuk, úgy egyáltalában nem szűr, legfeljebb arra jó, hogy azokat az ismert surrogó, hörgő hangokat hallassa, melyek jóismertek az autós fülnek.

A légszűrő betétjét legalább minden 1000 vagy 2000 kilométer után — aszerint, hogy poros vagy portalan utakon pazaroljuk a motalkót — ki kell szedni, benzinben, petróleumban, vagy más könnyebben beszerezhető zsírodó folyadékokban jól kimosni, kiöblíteni. (Zárjelben jegyezzük meg, hogy benzin vagy motalkó helyett nagyon jól használható erre a mosásra a folteltávolító által használt tetra-klómetán nevezetű, jegy nélkül beszerezhető, nehéz fajsúlyú, nem tűzveszélyes és a zsírt jól oldó folyadék, de ha ilyen nincs, úgy a ma még szintén jegy nélkül beszerezhető faszesz, aceton, vagy etilmetilketon is megteszi, de kerjük a nyájas olvasót, hogy ezt a tippet ne árulja el senkinek sem.)

Az csak természetes, hogy a lelkiismeretes kiöblítés után a szűrő betétjét alaposan ki kell rázni és kiszárítani, majd az előírásnak megfelelő módon motorolajjal átítani. Egyszerűen olajat öntünk a betétpatronra, majd miután az lecsepegett, már helyére is rakhatjuk a kellőképpen átítatott szűrőbetétet.

Ha kocsink vagy motorunk régebbi sűrűtű és nincsen rajta szűrő, úgy ajánlatos sürgősen ilyesmit felszerelni. Figyelem: többnyire át kell alakítani a karburátor beállítását, mert a szűrő ellenállása következtében kevesebb levegőt fog kapni, mint régebben szűrő nélkül és a gázkeverék túl „zsíros” lesz. A karburátorhoz pedig csak az nyuljon, aki ért is hozzá, mert a modern gázosító beállítása oly módon, hogy a motor jól húzzon, jól mássza a hegyet, könnyen induljon, de amellett takarékos is legyen a benzin-kütnál — nem olyan egyszerű dolog. Legjobb tehát azt a szakemberre bízni — állítólag léteznek ilyen szakemberek, bár e sorok írója ezzel a madárjátával még nem találkozott.

A motor portalanításának másik hathatós eszköze az olajszűrő. Ez a szűrő a cirkulációs olajzába iktatva tartja vissza az olajba került idegen és káros részecskéket. Az olajszűrőt is karbantartást igényel, ha eltömeszelődik, úgy hátráltatja a kenést, csökkenti az olajkeringés sebességét, tökéletlenné teszi a kenést és így többet árt, mint használ. Az olajszűrőkben gyapotszerű anyag van, melyet ugyan csak patronba préselnek a gyárban. Ezek a betétpatronok nehezen tisztíthatók, legjobb őket tehát időnként megújítani. Vannak olyan betétpatronok is, melyek gyapottöltete titkosztos lúgos anyaggal van impregnálva azzal a céllal, hogy az olajba kerül és a motalkó égési termékeinek köszönhető savakat közömbösítse. Ezek a savak ugyanis maró hatásúak és megtámadják a hengerfalakat, likvidálásuk tehát fontos magánérdeke a motornak és a motor gazdájának.

Az olajpolitika frontján az utóbbi idők leghevesebb összecsapása az egyiptomi olajmezőket folyt le. A hosszas és jól leplezett küzdelem egy „Olaj-Pool”-al végződött, mely szerint az egyiptomi olajmezőket az egyiptomi olajipar 60%-át biztosítottak maguknak az angol „házigazdák” 40%-ával szemben, akiknek szűzei és port-saidi finomítóikat bevonták a „Pool” keretében. A küzdelem győztesét nehéz volna eldönteni.

Venezuela, mely a hűtőjermelő országok sorában harmadik, most talán pláne a második helyet foglalja el, alig rendelkezik belföldi finomítókkal. Hűtőjait nyers állapotban viszik át a szomszédos Aruba és Curacao szigetekre, melyeken a Standard Oil és a Shell hatalmas finomítóiban dolgozzák fel. Venezuelában érhető elégedetlenséget kelt, hogy az olajtermelő vállalatok a finomítási idegen területen végzik.

## Nagyarányú szociális építőmunka folyik Steyrban

A háborút közvetlenül bevezető esztendő a Steyr-műveket soha nem látott fejlődésnek indította. A fejlődés élén a gyár görögös csapágyosztálya vezet, mely osztály kiépítésére egész különös gondot fordítanak. A legmagasabb műszaki teljesítményre beállított osztály alkalmazottjai a legmagasabb fokú szociális gondozást is élvezik, ami a munkaerő épségben tartását és a munkaképvény fokozását biztosítja.

Dr. Meindl vezérigazgató a gyár egyik házi ünnepélyén, melyen a német munkafront kerületi főnöke is résztvett, a következőkben szövegte le a Steyr-gyár munkarendjét: A megkívánt legmagasabb teljesítményért a legmesszebbmenő szociális gondoskodást! Ezekkel a szavakkal adta át a gyár alkalmazottainak a legújabbban létesített szociális berendezéseket: társalgó-termekeket, minden csarnok számára külön mosdó-, zuhanyzó- és ruha-

tár helyiségeket, teljesen elektromos üzemű központi konyhát saját gazdasági udvarral, 2500 ember befogadóképességű dísztermet, 2 orvos által vezetett orvosi rendelőt, a német munkafront termeit, a tantermet és szakkönyvtárat, a tannuhelyeket, a képességkutató intézetet, ahol különös gonddal igyekeznek a hadirokkantakat és nőket megfelelő munkahelyekre állítani. A gyár szociális ügyeinek vezetője számszerű adatokkal illusztrálta azt a hatalmas szociális építőmunkát, melyet a gyár 1938 óta végzett és melynek az élén Münchenhez, a nagy gyári lakótelepülés — az új Steyr! — áll.

Svájcban vállalat alakult szintetikus gumi gyártására. A zavartalan generátor-üzem egyik fontos tényezője az üzemanyag minősége. Eppen ezért Németországban, ahol kellőképpen felismerték a generátor-üzem óriási fontosságát a háborús gazdálkodás keretében, az illetékes szervek odahatottak, hogy generátor-üzem céljaira csakis „märkázott” és pedig minőségileg ellenőrzött üzemanyagokat szabad forgalomba hozni.

## MOTOROSOK!

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

# Nem szívésen látott vendég — a levegő az olajvezetékben!

A korszerű gépkocsi úgynevezett kellemességei — mármint műszaki „kellemességei” — közül kétségtelenül elsősorban kell megemlíteni a központi zsírzást és a hidraulikus, az úgynevezett olajfékét. Hiszen az autós világban (a motorkerékpárvilággal szöges ellentétben) csak szórványosan találkozni olyanokkal, akiknek ünnepet jelent, ha megmarkolhatják a francia-kulcsot, a zsírpuskát és közben amúgy igazában és guggonulva maszatolhatják össze az ábrázatukat a különféle magasértékű kenőanyagokkal. A központi zsírzás valóságos áldás és valóságos áldás az olajfék is, ha — mindkettő tisztességesen működik. Mert vannak esetek, amikor nem működnek tisztességesen, ebben azonban majdnem kizárólag a vezető, illetve a gép karbantartója a libás, illetve hibás, nempedig az, akinek a termékeny agyából szökkenett tettebe a konstrukciós megoldás.

Úgy a központi kenés, mint az olajfék egyésúgyazonan elven alapszik, a megfelelő pedál lenyomásakor a szivattyúban és csövekben rejtőző olaj odapréselődik, ahol arra szükség van, a központi zsírzás esetén a különböző kenőhelyekre, az olajfék esetében pedig a fékdobokba bujtatott hengerekben levő dugattyút hozza mozgásba és szorítja így oda a fékpaducokat a fékdobokhoz fékhatást létesítve. A különbség mégis lényeges: a központi zsírzás esetében az olaj a kenőhelyeken át kiáramlik a szabadba és így idővel elfogy, az olajfék esetében azonban zárt rendszerben marad és csak éppen annyi fog el belőle, amennyi a tömítési bihák következtében tud elszurranni. Következik: amíg a központi kenésnél bizonyos idő múltán elfogy a tartánykában levő olaj, addig az olajfék folyadékja elméletileg sohasem fogy el, a gyakorlatban pedig csak nagyon hosszú idő múltán szorul pótlásra, illetve kiegészítésre.

Mindkét rendszerrel életbevágó fontosságú az, hogy mindig megfelelő mennyiségű olaj álljon rendelkezésre. Ha ugyanis a kelleténél kevesebb az olaj, úgy a pedál lenyomására már nem lesz mit odapréselni, ahová az olajnak oda kell préselődnie, illetve csak részben olajat préselünk, részben pedig — levegőt. Az olajvezetékek így levegőt kapnak, a levegő pedig mint kenőanyag, korántsem tartozik a nemesebb anyagok közé, mint nyomást közvetítő közeg pedig nagy rugalmasságánál fogva sem érdemli meg a jeles kalkulust. Ha a vezetékekbe levegő kerül, úgy sem a központi zsírzás, sem pedig az olajfék nem dolgozik megfelelő módon. Az előbbi esetet még ki lehet bírni, legfeljebb az alváz csapágyak kopnak ki idő előtt, ha azonban a fékrendszer nem működik tökéletesen, úgy bár csapágyaink épségben maradnak, többnyire a saját, vagy embertársunk feje szenved — szerencsésebb esetben — olyan sérülést, melynek következtében hovatovább hosszabb lábadozásra nyílik kitűnő alkalom.

A tanulság: sohase mulasszuk el az időközönkénti ellenőrző szemle vagy szerviznapyaktakarítás alkalmával megállapítani, hogy a központi zsírzó, valamint a hidraulikus fékrendszerben

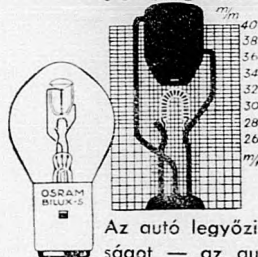
mennyi az olaj, illetve a fékfolyadék. (Gyengébbek kedvéért: az olajfékért azért keresztelték el olajféknek, mert nem olajjal, hanem különleges összetételű úgynevezett fékfolyadékkal működik. Az olaj ugyanis hamarosan elrágna a gumitömítéseket és csöveket.) Az utántöltésnél mindig ügyeljünk arra, hogy a megfelelő helyre a megfelelő folyadék kerüljön. A fékfolyadék ugyanis nem ken, ha tévedésből a központi kenés olajtartányába csurrantottuk, az olaj viszont tönkreteszi a fékberendezést.

De akármilyen elővigyázatos is legyen Mazsola Aladár úr, a „fontos közérdekből” kocsikázó új-autós, mégis megtörténhetik, hogy kiürül egyik-másik tartányocskája és menthetetlenül

levegő kerül a vezetékekbe. Ilyenkor nem tanácsos sajátmarkulag nekiállani a munkának annak ellenére, hogy a légtelenítésre vonatkozólag igen bevált és gyakorlati módszerek leírását közlik a gyári karbantartási utasítások. Ezek a bevált és gyakorlati módszerek bár nem körülményesek, de annál zsirosabbak, így egész (piszkos) embert kívánnak. Bizzuk tehát a munkát a képviselői vagy a szerviz szerelőjére, aki, ha pillanatnyilag megfelelő lelkesedés felett rendelkezik, úgy egészen szabályszerűen elvégzi ezt a munkát. De ennél is célravezetőbb és egyszerűbb: minden tanakolás alkalmával belekukkantani a központi kenés és a fékrendszer tartányocskájaiba és pánikszzerűen fékfolyadékot utántölteni, ha azt észleljük, hogy a fékpedált szokatlanul mélyre tudjuk lenyomni.

## A csodálatos szerkezetű OSRAM-lámpáról

8 6 6 2 0 2 4 6 8



Az autó legyőzi a távolságot — az autó fénye az éj sötéttségét.

OSRAM az autólámpák részére különleges vizsgáló berendezéseket teremtett, amelyek a világítótést kellő helyzetét a lámpabúrában és a fényszóróban is biztosítják.

Tehát az

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

# A rosszul beállított fék: ÉLETVESZÉLYES! A jól beállított fék: ÉLETVÉDELEM!

Elhiszi a nyájas olvasó, hogy a jól beállított és megfelelően működő fék igen ritka madár az autósok házatáján, ritkább, mint „fontos közérdekből közlekedő” delnő a kormánykerék mellett. Igen, a fékek túlnyomó része rosszul van beállítva és korántsem fog úgy, mint ahogyan arra szükség volna. A rossz beállítás következtében hirtelen fékezésnél a legtöbb kocsni oldalvást „húz” az erősebben fogó fékhöz tartozó kerék irányába és általában sokkal hosszabb a fékút, mint ahogyan az kívánatos volna a biztonság szempontjából. Különösen nedves aszfalton tapasztalni, illetve látni, hogy a hirtelen lefékezett kocsik közül alig látni egyet-egyet, mely megtartja az egyenes utat, ami arra vall, hogy a fékek nincsenek egyenletesen beállítva. A rosszul beállított, a vezető hanyagsága miatt hatékonyságukban csökkent fék-kekre nincsen melegség, hiszen ilyen kocsival járn életveszélyes és közveszélyes jelent mindenki, akinek az úttesten van dolga.

Pedig a fékek tisztességes karbantartása és hatékonyságuk maradtéktalan fenntartása nem boszorkányság, nem időtrábló és nem olyan beavatkozás, melyet az átlagos vezető vagy a leglustább és legrészvétlenebb szervizkarbantartó ne volna képes percek alatt elvégezni. A rendes havi karbantartás alkalmával ragaszkodjunk tehát ahhoz, hogy fékeinket a Józsi bácsik kellő figyelemre méltassák és ne fázunk attól, hogy ezt a műveletet akkor is személyesen ellenőrizzük, ha a szerviz falán ott díszlik is a tábla, mely a kocsi gazdáját bölcsen elkarhóztatja a munka téthelyétől.

Hogy mennyire fog a jó fék, azt látjuk akkor, amikor a kocsink még új volt. Idővel azonban a fékpedált egyre lejjebb kell nyomnunk, amíg a fékhatás jelentkezik, ezen nem szabad csodálkoznunk, mert a fékbetétnél a korosodás nem ráncosodásban nyilvánul, mint a gyengébb nem arcbőrénél, hanem akármilyen vastag, mégis kopik. Ha azt látjuk, hogy akármilyen mélyre is nyomjuk a pedált, a fékhatás gyenge, úgy a fékbetét annyira elkopott, annyira fogyott, hogy újra kell állítani a fékeket. A beállítást annyiszor lehet ismételni, amíg az — nem sikerül, azaz amíg a fékbetét teljesen el nem fogyott. Ilyenkor már a fékpapucskok újrabőrítése van másoron, amit műszaki nyelven azért hívnak fero-dolozásnak, mert a 20-as években a hazai piacot uraló angol Ferodo fékbetétanyag már régen nem kapható és amikor kapható volt, akkor sem használták a műhelyek, mert — drága volt. (Ugyanígy vagyunk a dukózással is,

a dukó, az amerikai Du Pont de Nemours gyár készítménye, több, mint tíz éve nem létezik, amikor létezett, akkor sem igen használták, mégis dukózásnak nevezik azt, amikor a többnyire igen silány minőségű különféle zúgnitrólokokkal sértik képen a kocsink glazúráját.)

Hogyan történik előírászerűen a fékek megfelelő beállítása? Nem úgy, ahogyan azt általában a Józsi bácsik végzik, azaz — hasból. Ellenkezőleg, a kocsit fel kell bakolni és az egyes kerekek állítócsavarjait addig kell egymásután meghúzni, amíg a kereket éppen hogy nem vagyunk képesek kézzel forgatni, azaz, amíg a kerék blokiroz. Ezután ismét egyenként lazítjuk az állítócsavarokat igen óvatosan és igen fokozatosan addig, amíg a kerekek ismét szabadon forognak. Persze, vannak nagyobb szervizműhelyek, melyek különleges fékbeállító berendezéssel rendelkeznek, ha ilyesmi van kéznél, úgy ezt vegyük igénybe, hogy mind a négy fékünket teljes egyenlőséggel állíthassuk be. Célszerű a beállítás alkalmával arról gondoskodni, hogy az első kerekek kisebb a nyomás, tehát ha azt akarjuk, hogy ugyanolyan fékhatást váltsanak ki, mint a jobban terhelt hátsó kerekek, úgy ezeknek korábban és erősebben kell fogniok. Arra azonban a mai motorkész világban kétszeresen ügyeljünk, ne hogy a fékek súrlódjanak, azaz akkor is fojtanak kissé, amikor a fékpedálhoz nem is érünk. Mert ha a fék állandóan fog kissé, úgy ez terheli a motort, felesleges túlfogyasztást eredményez és hamar elfogyasztja a fékbetétet. Hogy kerekeink valamelyike állandóan kissé fog, azt úgy állapíthatjuk meg, ha hosszabb út után — miközben lehetőleg nem fékezünk — megtagogatjuk a fékdobokat szépen sorjában. Amelyik fékdob meleg, ott tetemkezik az eb.

Vannak különleges mérőberendezések, melyek segítségével a fékek ha-

tékonyágát elelnörizhetjük. De létezik egyszerűbb berendezés is: sima, száraz útesten — persze nem nedves aszfalton — a kilométerórát figyelve, 45 kilométeres iramban haladunk, ami, tekintve a „tahómérő” kegyes családsát, pontosan negyvennek felel meg. Ebben a sebességben elveszünk a gázt és olyan erőteljesen fékezünk, mintha csak veszélyben volnánk. Ha a kocsi a fékezésre 11 méteren belül teljesen megáll, úgy meg lehetünk elégedve és nyugodva. Ha nem áll meg ezen a fektávolságon belül, úgy ez a kiáltó jele annak, hogy állíttassuk után a fékeket!

## Gáztöltő állomásokat építettek Németországban

Németországban a Benzin-Benzol Verband rövidesen 50 „Permagáz” töltőállomást helyez üzembe, miután az első állomás már üzemben vannak. A „Permagáz” elnevezés onnan ered, hogy az ezen töltőállomások forgalomba kerülő főleg városi gázok a folyékony komprimált gázokkal ellentétben a tárolásnál és töltésnél megkívánt igen magas nyomás alatt is permanens, gázhalmozalapotban maradnak. A Permagáz-töltőállomások felett érdekes berendezése megérdemli, hogy pár sor keretében megismerkedjünk velük. Az ilyen töltőállomások változagos kis gyártelepek hasonlítanak. Külön teremben nyernek elhelyezést a kompresszorok, melyek a legtöbbször a városi vezetékől kapott világító-gázt 350 atmoszférára présnek össze. Ebben a teremben a meghajtógépek mellett tisztító- és fagyasztó-berendezéseket is találunk. A gázt ugyanis először tisztítják, majd pedig a benne levő nedvességet betagvasztással abszorbeálják. A tekintélyes gépterem melletti helyiségek transzformátorok és tárolótartányok céljaira szolgálnak. A tároló-tartány 70 cm átmérőjű és 5 méter magasak, súlyuk 5000 kg. Fontos kellékei a töltőállomásoknak, melyek kielégítő kapacitásához kompresszorokint 8 tároló-tartány, a most épült állomásokon tehát 16 tároló-tartány szükséges. Minden tároló-tartányban 200 m<sup>3</sup> 350 atmoszférára komprimált gáz tárolható. Az így felszerelt 2 töltőodarus töltőállomás egy napi kapacitása 250–300 kocsi, de az állomások rövidesen már 3 töltőodárral fognak dolgozni úgy, hogy egyidejűleg 3 kocsi tankolhat. A tankolási művelet egyszerű és gyorsabb, mint egy benzinkútnál: a járművekre szerelt tárolópalackok maradék tartalma a nyomásmérőről leolvasható, a teljes töltöttséget azután a 200 atm.-ás manométer állás jelzi. A rövidesen üzembe kerülő 50 állomás napi kapacitása 15 000 egytonnás teherautó lesz.

Érdekes tudni, hogy az Autotaxi Rt. (szürke taxi) üzemi bevételei a március 29-i közgyűlés jelentése szerint az utolsó üzletévben 3,524,000 pengőről 4,981,000 pengőre emelkedtek, ami a taxiforgalom korlátozása idején figyelemreméltó eredmény.

A négymillió Finnországban 4000 autobus van forgalomban, nálunk — alig ezer... Finnországban 40 000 teherautó fut, nálunk — csak 6000!

## LICSÁJER JÁNOS

### SPIRÁL RÚGÓK






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

1100, 1500 Fiat, Lancia, Fugusza, Aprilia, Artena, Opel, Kapitán rúgók raktáron

**KERÉKJAVÍTÁS**
**KERÉKÁTALAKÍTÁS**

**KÜLÖNLEGES KEREKEK KÉSZÍTÉSE**

## MAGYAR ABRONCS- ÉS KERÉKGYÁR RT.

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



# Egy és más a gumiról,

## avagy: Miből lesz a cserebogár

*(Ugyan melyik régi olvasónk nem emlékszik kitűnő barátunk, a Király Tengely álnév alatt lapító Nagy Ismeretlen fanynaral humoros és némi keserű világszemlélet mártásával megöntözött humoros (?) cikkeire, melyekkel annakidején, a humorosabb világban örvendeztette a mazsolákat úgy Karácsony tájt. Király Tengely barátunknak újra megjött a kedve, plajbászt ragadott és cikksorozatot írt a gumival és egyéb autószakmai ritkaságokkal kapcsolatos kérdésekről. Az első havi adagot itt adjuk és ha Király Tengelyt nem verik éte egyen, úgy következő számainkban következnek a folytatások.)*

Végig a fekete Kongón, elismerten a legbátrabb harcos, a fiatal Mujabu volt. Mondják, hogy dárdával vadászott az oroszlanra és csupasz kézzel fogta a dupladioptriás szemüveges kígyót. Elszántasága nem ismert határt és ha történetesen Pesten él, nem áttalotta volna fényes nappal az András-syút kellős közepén, kannából benzint önteni motorkerékpárja tankjába, de talán attól sem riad vissza — minek gondolatától is égnek áll érdekesen gyérülő hajam minden egyes szála —, hogy vasárnap délben egy rogyant szűrketaxival vitesse magát a Nagykörúton végig.

Ezzel szemben Didi-bimből karesúbb virágszálat nem hordott a hátán egész Afrika. A bőre oly szép, fényes, hogy a Schmolli és Kakas egy prima zsevróra kenve és két órát kefélve is csak szegyenkezni tudott mellette. Szerény kis előkötőtét annyi bájjal hordta, hogy a kis greta garbótól a nagy Karády Katalin minden szekszepsiles nő megirigyelhette. Mindezeket egybevetve, bátran mondhatom, hogy Didi-bimbi olyan kívánatos volt, mint egy keveset futott, fekete, de mégsem fekete 16 X 5.25-ös gumibrónes.

Nem csoda tehát, ha Mujabu, a bátor és félelmetes úg, de úgy vágyódott Didi-bimbi, a karesú és előkötős után, mint mondjuk, Lengedy Lilla telefonos mozdulatművész nő egy nagy E betűvel dekorált Plymouth vagy, egye fene, Topolinó tulajdonosa után vágyódik.

Uzszoragya, az agg törzsfőnök és köztisztelettel határos közundornak örvendő közismert varázsló, egyszersmint a gazellalábú Didi-bimbi édesapja, ki egész nap bételt rágott, krokodilzsirba pirított gilisztát evett és nyers gumit gyűjtött, tisztában volt azzal a nagy értékkel, amit leánya képviselt, és köztudomású volt a Niger forrásától a Kongó torkolatáig, hogy a leánya kezét és azzal kapcsolatos reszket csak az kapja meg, aki a tradicionálisan szokásos hat ebu tulok, tíz alligátorbőr és nyolc nagytucaat szárított és szortírozva zsinórra fűzött kókuszhernyót kitevő hozományon kívül, huszonnégy berberemberfej nagyságú nyersgumit szállít Uzszoragya apó lábai elé, az esküvő napjáig.

Mujabu tehát, aki úgy várta az esküvő napját, mint egy „Mátra” tulajdonos, úgy tizenötödike táján a jövő elsején esedékes benzín-jegyet, bejelentette igényét Didi-bimbi kezére és az azzal kapcsolatosakra, és elindult a dzsungelbe a gumi gyűjtésére.



## E jelről

ismerjük fel a gépjármű elektromos berendezésének javításával foglalkozó szakmuhelyeket. Hozzáértők a BOSCH berendezést nagyra értékelik, joggal, mert megbízhatósága évtizedek óta beigazolódott. Ugyanilyen megbecsülés jut a Bosch szolgálati szervezet, osztályrészéül, amely üzemzavar esetén hozzáértő, gyors segítséget nyújt.

**BOSCH RÓBERT KFT., BUDAPEST**

Mujabu szorgalma és kitarása, a majdan megfrandó „Kongó történelme XIII. Uzszoragyától napjainkig” című hatalmas történelmi forrásműben, vastag és dült betűkkel lesz nyomtatva, ezért külön nem méltatjuk a mocsárgözzel telt őserdőben, a tigrisekkel, párducokkal, óriáskígyókkal és mérges szunyogok hadával való küzdelmeit és szenvedéseit, míg a nyersgumit cseppenként fakasztotta a gumifák sebzett kérgéből, csak a rendeletek, rendelkezések, szükítések és megvonások tömkelegével küzdő motoros és autós tudja megérteni, ezért ennek megírását rábízta P. Hovard ismert amerikai úti köz és veszélyes íróra, ki legközelebb megjelenő „Mocskos Fred gumicirkálója” című szépen irodalmi művében fogja mindezt háromhúszért megírni. És Mujabu elérte célját.

Esküvő után Uzszoragya atya a huszonnégy berberemberfej nagyságú nyersgumigyűrmát eladta az általunk is előnyösen ismert Tróger Horn nevezett gumentlemannak, egy kis hordó kissé denaturált, de erősen felvezett és Hannoverben gyártott „eredeti” Jamaikai rumért. Tróger Horn urtól pedig megvette a gumit a Magyar Ruggyantaárügyár R.-T. jó, ropogós pengőkért.

Elenyészően nyájas olvasóm! Fentieket csak azért hoztam szíves tudomásodra, mert eszedbe akarom juttatni, hogy valamikor régen, amikor a kedvenc kávéházadban valódi 100%-os fekete mellett egy hamisított szökének udvaroltál és eszedbe jutott a jövő vasárnapi Kékes-i autótúra, leakasztottad a telefonkagylót és bele kiáltottad: — Halló! Szilárd úr! Küldjön a lakásomra egy 16 X 5.25-ös külső belsőt. Nem baj, ha Conti is vagy Good Year! — Akkor is izdadt valaki azért a gumiért.

De ez a mult volt. Most te izdadsz, ha gumira van szükséged. Miért? Legközelebbi cikkeiben kifejtji

KIRÁLY TENGELY

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

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

**NYERSOLAJSZIVATTYÚK**  
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., MÁRTON-U. 40  
TELEFON: 140-203

# MÉG MÉLYEBBRE? ISTEN ÓRIZZ!

Az automobil-típusok túlnyomó része évről-évre egyre jobban mélyült, hol vagyunk ma már azoktól az emeletes batároktól, melyek akkor voltak divatban, amikor Delmar Walter még jogosítvány nélkül vezette a kocsiját. Egyre-egyre mélyebbek lettek az alvázak, egyre közelebb és közelebb kerültek az olajteknők, a fékrudak, a kipuffogócsövek a talajhoz, csak azért, mert hát az alváz is egyre jobban süllyedt. Amíg másfél évtizede a hees Steyr alacsony kocsinak számított, addig a mai autós már csak szédülve ülne az ilyen elavult vészbatár kormányra mellé azzal az érzéssel, mintha megrakott szénászekéren döcögne távoli célok irányába.

Miért mélyültek egyre a kocsik? Mert a mélyebb építés lényegesen fokozza a stabilitást, a kanyarbiztonságot, az útfékvést, de fokozza a ma ugyancsak perdöntő szép vonalat is. Hiszen minél mélyebb az építés, minél alacsonyabb az építés, annál mélyebb a súlypont. És minél mélyebb a súlypont, annál kevésbé hajlamos a kocsi az önkéntelen, de a központfutó erő behatására néha fellépő felborulásra a túlzóga modorban teljesített kanyarban.

De: minden túlajított élvezet fájdalomra vezet — tartja a délnyugatszanszkrit közmondás. És ha a kocsi építése az észszerűnél is alacsonyabb, úgy bár tökéletes lesz az útfektetés, még tökéletesebb a kanyarbiztonság és a tökély tökélyénél is tökéletesebb a stabilitás, viszont a sok tökély sorába néhány tökéletlenség is tolakszik. Ezek közé feljegyzést érdemelnek a következők: a túl mélyre sikerült és minden vakondtúrásban megakadó, esetleg szétrepedő sárhányó-farkak, a leszakadt kipuffogócsövek, az elgörbült kormány-tolórudak, az elszakadt fékkötelek, a kilyukadt olajteknők. Egy szóval egész sora jelentkezik a kellemetlen és költséges jelenségeknek, ha elhagyjuk a jó sima beton- vagy aszfaltutat és néha odakényszerülünk, ahol a térkép nem jelez már pormentes, elsőrendű utat. Vagy pedig az elsőített utcán odasóros a sorsunk, ahol valami dacos flaszterkörhordozó a hatvanhetedik flaszterkövet kinthagyta az úttesten — csaléteknék.

Tehát: nagyon kérjük a kitűnő konstruktőr urakat, ne süllyesszék mélyebbre az alvázakat. (Sajnos, ma nem is igen kerül sor sem a konstruálásra, művésznő annyira éneklő újabban a belgrádi rádió dalát, mely szerint — állítólag minden elműlik egyszer.) Arra a bizonyos biztonsági távolságra a talaj és az alváz legmélyebb pontja között szükség van, ha csak nem kizárólag betonjáró kocsiról van szó. Sőt: kívánatos volna, ha néhány centiméterrel emelnék az alvázakat majd akkor, amikor újra odaülnek a rajzasztalhoz és a légiaknák drégebészeti nagyanyacsavarjai helyett ismét autókát fognak tervezni. És könyörgünk: simítsák majd ki a kocsik „fenekét” tisztességes módon, „telepítsenek” tisztességes „fedezékeket” az alul szegyenkező életfontosságú szer-

vek alá. Nem kell ehhez döfkuperi fantázia, csak egyet ruccanjának vissza a multra. Amikor még az éltesebbek ismerték a succplé nevezetű közhasznú intézményt. (A succplé-t magyarul Schütz-blechnek nevezték, védő bádognak, mely alulról védte a motort és kapcsolt részeit, minden káros erő és egyéb művi behatás ellen.)

Közvetlenül a háború kitörése előtt

közölték az amerikai lapok azt az orvosi hírt, mely szerint Monsieur Trogeurt, a hírneves délgaill mérnököt elmeegógyintézetbe szállították azon okból kifolyólag, hogy olyan alvázat akart építeni, melynek két mélységi fokozata lett volna, azaz a kerekék emelhetők és süllyeszthetők voltak elgondolása szerint, tehát ugyanaz a kocsi tétszés szerint lett volna alkalmazható mint alacsony építésű kilométerfaló a betonon és terepjáró a délnyugatkinai arcvonalon. Hogy Trogeur új kigyógyult, avagy sem — nem tudjuk. De biztos, hogy bolond volt az ipse?

## Ne bosszankodjunk, ha baj van a gyertyával, mert magunk vagyunk a hibásak!

Adjuk meg a császárnak ami a császáré — ez a bibliai mondattörédék a motorra is vonatkozik a gyertyával kapcsolatban. Adjuk motorunknak azt a gyertyát, mely őt megilleti, a megfelelő típusú megfelelő hőértékű gyertyát csavarjuk a hengerbe és akkor nem lesz bajunk a gyújtással. Mert akinek mindig kormos gyertyát kell pucolnia, aki meredekebb kapacitásokon gyújtási zavarokkal áll le, akinek túlterhelésnél, túlmelegedésnél felcsilingel, felkopog a motorja, az magára, illetve helytelen típusú és minőségű gyertyájára vessen.

A régi szép idők népszerű KLG gyertyájának csomagolása ott viselte a jelmondatot: Fit and forget! Szereld be és felejtst el! Es ez a jelmondat valósággá válik, ha a motornak legmegfelelőbb gyertyát használjuk az ajánlási táblázatnak megfelelőleg. Mert ha túlalacsony hőértékű gyertyát használunk, úgy erőtetett vagy hegyemenetben öngyújtások lépnek fel; a gyertya ugyanis túlmelegszik és körmei izzókká válva, jóval idő előtt gyújtják meg a gázkeveréket és az eset hasonlatos lesz ahhoz, mint amikor a megengedettnél háromszorta nagyobb előgyújtásra volna a motorunk állítva. Ha viszont túl magas a gyertyánk hőértéke, úgy állandóan elpiszkolódik, mert kör-

mei nem hevülnek annyira fel, hogy a reájuk rakódott olaj és korom leégjen.

A gyertya a legszálnalomraméltóbb alkatrésze a motornak. Hatalmas gáznymások gyötrik, egyetlen perc alatt a felrobbanó gáz több mint ezerszer hevítvi vagy ezer fokosra csak azért, hogy egyetlen perc alatt ugyancsak vagy ezerszer csapja nyakon a beszívott hűvös gáz. És elrepednie nem szabad, viszont ezerszer percnként le kell adnia a szikrát. Ha a kocsi gazdjának van motalkója és turára indul, úgy naponta vagy egymillió szikrát kell leadnia. Szegény gyertya!

Amellett a gyertya igényel karbantartást. Viszont sok mindent elárul. Ha szakember csavarja ki a gyertyát és nézi meg a belső körmeit, úgy azonnal következtetni tud a karburátor beállítására és sok egyéb körülményre. Szóval, olajos, zsíros, kormos a gyertya? Sok mindent elárul, ez azonban más fejezetre tartozik.

Ha tehát gyertyát vásárolunk, úgy ne egyszerűen gyertyát kérjünk, hanem azt a típust, melyet az ajánlási tábla ír elő. Ma könnyű a feladatunk, mert új gyertyát csak akkor kapunk, ha a régit leadjuk. De győződjünk meg róla, hogy az a régi gyertya valóban az előírt típusú volt. Mert lehet, hogy valamelyik szervizkarbantartás alkalmával elcserélték!

## CSEPEL MOTOR SZOLGÁLAT

### ALKATRÉSZGYÁRTÓÜZEM

PAULINY LAJOS

TELESZKÓPVILLÁK ÉS SEGÉDMOTORALKATRÉSZEK ELADÁSA NAGYBAN ÉS KICSINYBEN

BUDAPEST, V., FELKA-UTCA 6

TELEFON: 298-258



# Egő gyertyával sétál a lóporraktárban — aki gumidefektnél fékez!

Egyik olvasónk a napokban levélben érdeklődött aziránt, hogy hirtelen fellépő gumidefekt esetén vezetőtechnikai szempontból mi a teendő. Hogy vajjon fékezni kell, avagy simán kifutni hagyni a kocsit, hogy az elvesztve lendületét magától, fékhatás nélkül álljon meg. A kérdésre célszerűnek látszik kissé terjedelmesebben válaszolni, hiszen ma kétszeresen időszzerű minden, ami a gumival van kapcsolatban. Ma, amikor nem anyagi szempontból kell takarékoskodniuk a pneumatikkal: talán mindenkit érdekel, hogyan előzzük meg, illetve akadályozzuk meg az abroncsok korai pusztulását.

A régi, magasnyomású és kisebb átmérőjű gumibroncsokkal szemben a mai korszerű, úgynevezett ballon- vagy szuperballon-gumi sokkal kevésbé hajlamos arra, hogy hirtelen megrepedve vagy kiszakadva, úgynevezett durchdefektet kapjon. Durchdefektnek azt a tömlőszakadást, illetve abroncsrepedést nevezzük, mely olyan hirtelen lép fel, hogy a levegő pillanatok alatt távozik, a gumi pillanatok alatt válik egészen lapossá. Leginkább akkor lép fel, amikor a köpeny belsejében vázsonrepedés van és ez a repedés hirtelen szakítja szét a tömlőt. Szeg csak ritkán okoz durchdefektet, hiszen a szeg olyan kis lyukat vág a tömlőbe, hogy az abban rejtőző levegő csak lassan surran ki, lassan lapul az abroncs. Gyakran a helytelen és lelkiismeretlen szerelés a hibás, amikor is a tömlőt becsipik a köpeny drótereme és az abroncs vaspereme közé.

Ha ritka is a durchdefekt, mégis előfordul, különösen manapság, amikor a gumit annyi ideig használjuk, mint a költő nadrágját, melyet hordott, míg széjjel nem szakadt. A vázson töréses köpenyt ma alig lehet becsületesen megjavítani, hiszen hiányzik az ehhez szükséges nyersgumianyag és a gumizák bizony kénytelenek nagyon takarékosan felrakni az anyagot, melyet hozzávalkanizálnak a köpenyhez.

Mi történik durchdefekt esetén? A defekt rendszerint hangos pukkanással jár és a defektes kerék hirtelen mintegy 8—10 centiméterrel kerül mélyebbre, mint társai. Csak természetes, hogy ez a hirtelen süllyedés lényegesen befolyásolja a kocsit stabilitását és gördülését, a kocsit tehát arra tö-

rekszik, hogy a defektes kerék irányában eltérjen az egyenes úttól, magyarul: megcsúszik, megfaral. Ezt a faralást csak növeli az, hogy a lapos gumi hatalmas fékhatást fejt ki, hiszen a normálisnál sokkal nagyobb felülete érintkezik a talajjal. Ez a fékező hatás néha annyira erőteljes, hogy szinte megfordítani igyekeznek a kocsit. Különösen akkor nagyon veszélyes ez a tünet, ha a defekt valamelyik elülső kereket érte és csak a nagyon hidegvérű, nagyon gyakorlott vezető számíthat arra, hogy ha a defekt nagy sebességben történt, mégis egyenesbe hozza a kocsit, melyet néhány vér-fagyasztó kigyózás után meg tud állítani az úttesten és nem az árokban. A legfontosabb: semmiesetre sem szabad hozzányúlni a fékpedálhoz, mert durchdefekt következtében kigyózó és faraló kocsit lefékezni talán a legveszedelmesebb dolog.

Az újonc rendszerint elveszti a fejét és odatapos a fékpedálra. Rengeteg halálos baleset volt ennek a következménye és nem tudjuk eléggé hangsúlyozni azt, hogy defektnél fékhez nyúlni annyi, mint égő gyertyával sétálni a lóporraktárban! Mert fékezésnél a faralás olyan erőssé válhatik, a kocsit annyira kormányozhatatlan lesz, hogy talán egy Caracciola tudása sem elegendő ahhoz, hogy azt megmentsük az útszéli fákától vagy az ároktól.

Az egyedüli helyes megoldás: lassan kigurulni hagyni a kocsit és nem elvesztve a fejünket, úgy kezelni a kormányt, hogy a fellépett faralást nyugodtan, hidegvérrel parirozzuk. Ne törődjünk azzal, hogy a kocsit esetleg még néhány száz métert gurul, ne igyekezzünk ezt a veszélyes időt csökkenteni fékezéssel, mert ezzel csak tetézzük a bajt. De különben is, ha a biztonsági szempontokat nem is vesszük figyelembe, a gumival szemben is kötelességünk „elhanyagolni” a féket. Ha ugyanis a defektes kerekeket lefékezzük, úgy a ma pótolhatatlan tömlő egészen biztosan ronggyá szakad, de a köpeny is olyan sérüléseket szenvedhet, hogy javítása már lehetetlenné válik.

Képzeld csak el, hogy mi történik a gumival, ha az lapos és fékünkkel blokkirazzuk. A lapos gumi sokszorosan nagyobb felületen érintkezik a talajjal, mint ép társai. Így tehát a fékhatás is

sokszoros lesz ezen a keréken. Ha az egyik kereket erősebben fékezzük le, mint a társait, úgy a sokszoros fékhatás következtében a kocsit nemcsak keresztbe állani igyekeznek, nemcsak megfordulni képes a saját tengelye körül, hanem egyben olyan erős és feszülések is lépnek fel a gumi és a kerékabroncs között, melynek a gumianyag akkor sem képes ellenállni, ha műszaki szilárdságát a hatványára emelnék. A gumi egyszerűen leszakad az abroncs pereméről, görbére török a drótbetéje és a tömlő úgy szakad széjjel, akár a műrostos zsebkendő.

Tehát: gumidefektnél ne fékezzünk! Saját és a gumink biztonsága követeli ezt meg. És ha a guminkban vázsonrepedések vannak, ha már erősen kopott és így hajlamosabb a durchdefektre, mint ép korában, úgy a józan ész azt sugallja, hogy akkor is csökkentett menetselíggel közlekedjünk, ha valami csodálatos vegyi folyamat révén sikerült is motalkóvá változtatnunk az öreg Duna kéznek nevezett, mégis piszkos vizét!

## Generátor-triál volt Németországban

A generátorüzem tökéletesítését szolgálta az a téli megbízhatósági verseny, melyet Németországban rendeztek meg Werlin igazgatón, a Führer autógyűjti főbiztosának kezdeményezésére. A két-napos verseny, mely helyenként 12<sup>o</sup>-os hidegben és vastag hótakarón, sík, majd hegyes vidéken került lefutásra, felette értékes tapasztalatokkal szolgált, hiszen a járművek teljes terheléssel, beiktatott üzemszíntekkel, a való élethez idomuló módon kerültek kipróbálás alá. Az elindult 35 jármű több kategóriában került elbírálás alá, ezek a kategóriák azonban a versenyekkel ellentétesen, bizony meglehetősen újszerűek voltak. Akárcsak a versenyen résztvevő márkák is!

Igy: a fa- és barnaszén üzemű csoportban az elitmárka Imbert mellett Kröning, Zeissl, Zeuch és Evers, valamint az Union volt képviselve. Az antrazit-és-koks-üzem csoportjában Steuer—Burwain, Daimler—Benz, Grunert, Gasag, Hentschel, Finkbeier, Deutz, Förster és Visco szerepeltek. Az egyes versenynapokon az első kategóriában fát és barnaszén felváltva használtak, míg a második csoportban az antrazit és barnaszénkoks-üzemet váltogatták. Ezen említett csoportokon belül a járművek súlya szerint újabb kategórizálást hajtottak végre.

A taurait a generátorüzem nagy fejlődéséről tett tanúságot, a generátorok a számukra legkedvezőtlenebb téli időben is meglepő üzembiztonságról tettek tanúságot.



# VICTORIA

minőségi  
motorkerékpárok  
körzetképviselője

Új és használt



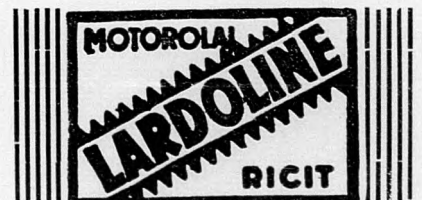
# Skoda

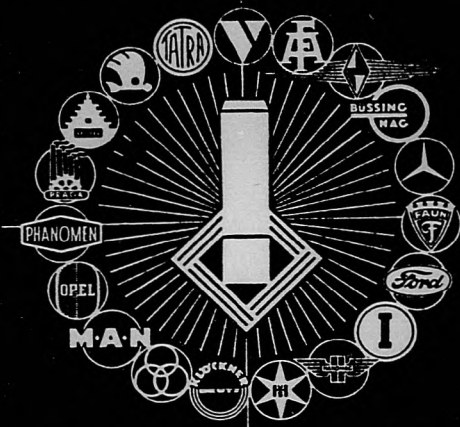
AUTÓK  
eladása

Autóalkatrészek és felszerelési cikkek. Kerékpárok nagyraktára.

## Dr. LINTNER J.

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





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

# VDO SZÁLLÍT



- VDO Auto- és motorkerékpár-tachometereket
- VDO Távhőmérőket
- VDO Olajnyomásmérőket
- VDO Ampere-mérőket
- VDO Mágneslámpákat
- VDO Auto- és motorkerékpár-órákat
- VDO Tachometer meghajtó spirálokat



- SOLEX Gázosítókat
- SOLEX Benzin szivattyúkat
- SOLEX Benzinszűrőket
- SOLEX Szabályozókat hajtógáz-üzemekhez
- SOLEX Keverőket fagáz-üzemhez
- SOLEX Alkatrészek az összes fenti készülékekhez

Ú J C I M:

**VDO TACHOMETER kft.**

**BUDAPEST, XIII., CSATA-UTCA 13. SZÁM**

**TELEFON: 498-509**

*Közeledik a tél*

*Gondoskodjék jó felkészüléssel*

**VARTA**

**MINDÉG TÖKÉLETES A KRONPRINZ KERÉK**

VEZÉRKÉPVISELET:  
**PERNYE KÁROLY**

Budapest, VI., Jékal ucca 12

**KPZ**