

1-125 Bot.

11-3, 6432

17312

ARA
40
FILLER

Autó Motor

3

XIII. Évf. 1. Sz. 1941. JANUÁR 16

A. M. L. M. U. G. Y.
HUNGAROSZTÁLIA

Boldog újévet hoz a
ZÜNDAPP, és
PHANOMEN
motorkerékpár



**AUTÓ AKKUMULÁTOR
AUTÓ VILLAMOSSÁGI CIKKEK
TÖLTŐBERENDEZÉSEK
ELEKTROMOTOROK**

KÉSZÍTÉSE, JAVÍTÁSA

„ERGON”

EGYETEMES VILLAMOSSÁGI VÁLLALAT

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

Különösen az emelkedőkön

és gyorsulásnál válik szembe tűnővé a **VD-Kompresszor**-ral szerelt kocsik előnye. Sebességváltásra alig van szükségük, játszi könnyedséggel elűzi a zök meg a náluknál lényegesen erősebb kocsikat is. Kérjen díjmentes ismertetést!



Beépítéshez kész kompresszorok Adler-Trumph-Junior: az összes 1.5 és 2.1-es BMW típusok; Citroen C 7; Fiat 500, 50S e és 1500; Ford-Eifel Hanomag-Sturm; Hansa 1100, Mercedes-Benz 170 V, 2.3 és 2.9 l.; MG 1.3; Opel-Olympia 38; Peugeot 402; Steyr 55, 120, 220; Tatra 75; Wanderer 2.7 l. (30-40 %-os teljesítménynyöbblet!)

Generátor és palackgázüzemű járművek teljesítményének fokozására speciális kompresszorok

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



**FAG
GOLYÓSCSAPÁGY
KÉPVISELET
HESZ ÉS TÁRSA
BUDAPEST,
VIII., PRÁTER-U. 22.
TELEFON: 131-715 és 135-155.**

XIII. ÉVFOLYAM

BUDAPEST, 1941 JANUÁR 15

1. SZÁM

ELŐGYÚJTÁS

Legutóbbi számunkban nyílt levél alakjában tettük szóvá Petrovác Gyula Budapest Székesfővárosi Törvényhatósági Bizottsági tag (ejnye a nemjőját az ilyen hosszú címenek a mai papírinséges világban) ismeretes interpellációját, melyben nem kevesebbet követelt, mint azt, hogy a 24 éven aluliakat tiltsák el a gépjárművezetéstől illetve az ezen a korhatáron aluliak ne kaphassanak vezetői jogosítványt. A hosszúcímű Petrovác úr azzal indokolta követelését, hogy a balesetek túlnyomó részét a fiatalok okozzák.

Nagy örömünkre szolgált, hogy cikkünknek visszhangja támadt és a legpatinásabb magyar napilap is napirendre tűzte a kérdést. Es saját érvei helyett az arra legilletékesebbeket szólaltatta meg, közöttük a magyar főváros közlekedésügyének legfőbb órá: Lánzos János dr. rendőrfőtanácsos, a közlekedési rendőri büntetőbíróóság főnökét. A kitűnő Lánzos főtanácsos, aki igazságos és megértő ítéleteivel, szigorral párosult udvarias modorával régen belopta magát az autós és motoros szívekbe, valóban a legalkalmasabb arra, hogy véleményt mondjon. Mert hiszen a szabálytalanságok, kihágások, balesetek kivétel nélkül az ő osztályához kerülnek, ugyan ki más tudná tehát pontosabban megállapítani, hogy a kiskorúak, tehát a 24. életévét még el nem értek valóban annyi bajt okoznak, hogy a kormánytól való eltiltásuk indokolt lenne.

Lánzos főtanácsos szösz szerint a következőket mondotta:

— Megállapításon szerint nagyon csekély azoknak a száma, akik 24 éven alul szabálytalanságot követnek el. A balesetek előidézőit nem kor, hanem típus szerint kell osztályozni. Vannak notórius szabálytalan hajtók, akik 30—40 éves korukban is ugyanolyan vigyázatlanul hajtanak, mint amikor 24 évesek voltak. A fiatalok általában figyelmesebben vezetnek, mint az idősebbek, mert felfogásuk jobb, gyorsabban gondolkodnak, ösztöneik a látottaknak hamarabb engedelmessékednek. A mai ifjúságot határozottan alkalmasnak tartom a motoros járművek vezetésére, mert úgyszólván már a pályáskoruktól kezdve foglalkoznak a gépjárművekkel és a legtöbb gyermek írni, olvasni még nem tud, de az egyes gépkocsitípusokat már messziről megismeri. Az ifjúság figyelmét nem szabad a motorosításról elterelni, mert ez nemesak a motorosításra, hanem honvédelmi és közlekedési érdekeinkre is káros volna.

— Véleményem szerint — fejezte be nyilatkozatát dr. Lánzos János — már az elemi iskolákban kellene megkezdeni és a középiskolákban folytatni a forgalmi szabályok tanítását, hogy mire a fiatal ember a kormánykerékhez ül, az összes közlekedési szabályok a vérébe idegződjének.

A főtanácsos úr nyilatkozata annyira világos és félreérthetetlen, hogy: értetlenül állunk. Mert a rendkívüli hosszúcímű Petrovác úr határozottan azt állította, hogy a „katasztrófák” nagyrészen a kiskorúak az okozói. Az a magánhangú rendőrtiszt pedig, akinek kezében az összes közlekedési szabálytalanságok, tehát a katasztrófák számai is összefutnak: ennek pontosan az ellenkezőjét állapította meg.

Mi — tisztelettel kérünk bocsánatot a merészségért — inkább Lánzos János dr. rendőrfőtanácsos úrnak hiszünk. Ami nem jelenti azt, hogy a jeles városatyának nincsen igaza. Biztosan igaza van. De ez az igazság olyan mélyen van elásva, hogy sehogy sem sikerül előkaparni.

A jövőre vonatkozólag azt ajánljuk a különösen tisztelt Bp. Szék. F. Törv. Hat. Biz. tag úrnak, hogy előbb kaparagassa az igazságot és utána interpelláljon, utána követeljen nagyjelentőségű döntést olyan kérdésekben, melyek nem

zeti, nemzetvédelmi és egyéb vonatkozásai olyan rendkívüliek, olyan roppant jelentőségűek, hogy megérdemlik annak a bizonyos felelősségnek fokozottabb latbavetését.

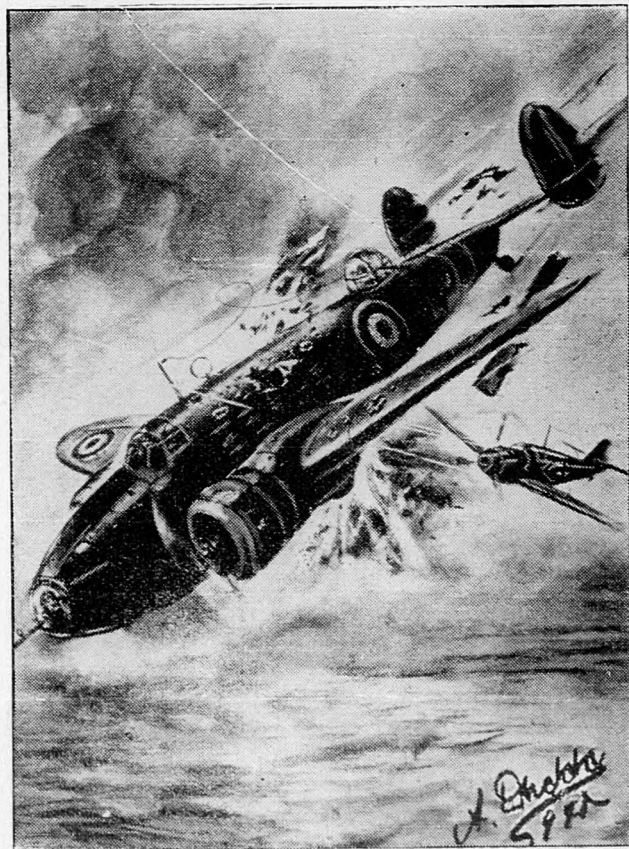
*

Ijesztően szaporodnak a gumitolvajok! A pneumatik ma csak rendkívül nehezen szereshető be hatósági kiutalás alapján, ami azzal jár, hogy az értéke is jelentősen emelkedett a Zugligerben. Érthető tehát, hogy a tolvajok rávetették magukat erre az üzletágra, melyhez nem kell más, mint jó ideg és valami ócska franciakucl. No meg: könnyelmű autós, aki hosszú ideig hagyja felügyelet nélkül a kocsiját a csökkentetten világított utca jótékony félmohályában.

Naponta kapunk hírt gumilopásokról és nem túlozunk, ha hetenként legalább 100—150 pótkerekre taksáljuk a tolvajok munkájának „gyümölcsét”.

A rendőrség tehetetlen a tolvajokkal szemben addig, amíg a tolvajoknak olyan kitűnő értékesítési lehetőségeik vannak, mint ma. Viszont: talán célravezető volna, ha az Államrendőrség főparancsnoksága napiparancsban kötelezné a rendőroket arra, hogy mindenkit, aki pótkereket szerel, igazoltassanak.

Az egyedüli védekezés: hacsak pótkerekünk nincsen elzárható helyen — mint például a Steyr 55-ön —, szereljük le és tartsuk odahaza egy garázsban. Túrara a mai motalközsegény világban alig vállalkozunk, közlekedésünk túlnyomó része a városban folyik le, nem esik össze a világ, ha gumidefekt esetén taxin hozzuk el a pótkereket. Mert ez még mindig olcsóbb és célszerűbb, mint elveszíteni a pótlhatatlan pótkereket és táplálni a tolvajok nemes céhát.



MOTORIZÁCIÓNK ALAPJA A SPORTOLÓ FIATALSÁG...

mondta felsőházi beszédében Andrassy Mihály gróf

Az Autó Motor olvasóinak nem szükséges bemutatni a motorsportok lelkes barátját és tényleges művelőjét, Andrassy Mihály grófit, akinek nevéhez fűződik többek között a magyar vízimotorsport felendülése.

Gróf Andrassy Mihály bokros elfoglaltsága mellett mégis talál időt, hogy munkájával hozzájáruljon a múlt bűnei miatt elhanyagolt motorsportunk életre hívásában. Két hónappal ezelőtt, mint ismeretes, Kozma Endre felkérésére elvállalta a K. T. T. szellemi vezetését és támogatását, amelynek fényes eredményét az egyre jobban izmosodó K. T. T. bizonyítja a legjobban.

A búboskemenceméretű kandalló előtt kínált helytel és cigarettával gróf Andrassy. Rövid beszélgetés után megállapítottam, hogy úgy általában, mint sportvonatkozású értesülései kitűnőek. Amikor ezt szóvá tettem, szerényen szabadkozott.

— Hát ez csak nem olyan nagy dolog, hogy figyelemmel kísértem az eseményeket és ha szükségét látom, — s van időm —, akkor személyes tapasztalatokat is szerzek. Ezért is, no meg, mondjuk, szórakozásból járok ki a nagyra kirokátékra.

— Megkérnök a Meltóságos urat, mondana el egyet és mást a felsőházi beszédéből — adtuk fel az első és egyetlen „hivatalos” kérdést.

— A beszéd alap gondolata már régen megvolt. A tulajdonképpen indítórúgót a németországi tanulmányút és a kátété képezte. Adolf Hühnlein tábornok meghívására Németországban voltunk Kozmával, hogy a német motorosítás rendszerét és kiképzési módszereit tanulmányozzuk. Az itt és a kátétéken látottak csak még jobban megértették bennem a beszéd magját képező gondolatot és pedig a fiataloságot közelebb hozni a motorizációhoz.

— Ean modern állam ma már nem nélkülözheti a fejlett motorizációt — mondta gróf Andrassy, miközben talán észre sem vette, hogy a felsőházi beszédéből idézett, amit mi rögtön jegyeztünk is. — Ez lenne az első alantétel. A motorizáció sok fontos jelentősége közül én csak háromt ragadok ki; éspedig nemzetvédelmi, szociális és gazdasági. A nemzetvédelmi szempontról tulajdonképpen nem is kell sokat mondanom, mert erről a körülöttünk dúló háborúk minden ékesszólásnál jobban beszélnek. Nüitott kaput dönaetek, ha azt mondom, hogy ez a háború a motorok háborúja.

— A motor szociális vonalát egyszerűen abban látom, — legyen az gyermekkecsit toló nőrsz, vagy volánt markoló úrvezető —, hogy embertársaira legyen tekintettel. Ezt egyszerűen figyelmességének nevezzük. Az emelkedő baleseti statisztikákból kitűnik, hogy nem ele-

gendő csak a szigorú büntetés. Véleményem szerint nemcsak gyógyítani, hanem meg kell előzni a betegséget, tehát már a gyermekeknél, az iskolában kell elkezdni a helyes közlekedési és technikai nevelést, mint ahogy ezt már bevezették az Egyesült Államokban. Ezzel nemcsak lecsökkentenék a balesetek számát, hanem az új generáció már a motor szeretetével nőne fel.

— Ezt a tételt — mondta egy mély lélegzetvétel után — részleteire bontottam és kitértem arra is, hogy a fiatalság nevelésének, illetve kiképzésének a motorsport szellemében kellene történnie. Nemcsak hogy nem szabad kiveszni hagyni a sportszeretet, hanem azt minden eszközzel fokozni kell. A vidéki polgár és főleg gazdasági ifjúsággal szükséges megismertetni a forgalmi és a motortechnikai kérdéseket, mert az ilyen irányban rendkívüli fogékony magyar vidéki fiatalságnak is joga van megismerkedni a motorizmussal. A mondotakat alátámasztja az a tény, hogy a vidékieknek jobb az idegeik, tehát használhatóbbak.

— A gazdasági szempontból többek között megemlítettem, hogy a motorizáció fejlődésével kapcsolatos útüpítés, a termelői cikkeknek árát csökkenti, mert hiszen nem lehet minden tanyához külön vasutat építeni. Így tehát a fejlődő motorizáció és úthálózat megrövidíti a fogyasztó és a termelő közötti utat és időt, aminek természetes folyománya, hogy mind a fogyasztó, mind a termelő jobban jár.



Andrassy gróf serlegelnek egy része előtt.

Közben gyakran csörgött a telefon, de Andrassy gróf nem hagyta magát zavartatni. — Hívjanak később — mondta az ajtóban álló inasnak.

— A magyar motorizmus ütőképességét — folytatta a cigarettafüstjét figyelve — nemcsak a motorok száma határozza meg, hanem a vezetők és szerelők kvalitása is. Hiába van a legpompásabb motorparkunk, ha nincs arra alkalmas motorosunk. Ezt Ön pont olyan jól tudja, mint én. Eppen ezért a magyar motorizáció alapja: a sportoló magyar fiatalság.

— E kérdések fontosságára hívtam fel a felsőház és a kormány figyelmét — fejezte be a beszélgetést a motorsport lelkes támogatója, Andrassy Mihály gróf, akinek már eddig is — de reméljük, hogy még csak ezután fog igazán sokat köszönni a magyar motorizmus.

IGY VOLT...

Minden rábeszélés hiábavalónak bizonyult.

— Delnár Walter vagy Dielt Hubszi bajnokságot nyertek — hártotta el magától Lyka Pista kérdéseinket a régi idők autóversenyzéséről —, menj azokhoz, őket inkább megilleti az „Autó-Motor” nyilvánossága — szerénykedett az örökké mosolygó Lyka.

Ha nem megy szépszerével, fog az menni csalafintasággal. Tudtam, hogy az egyik dunapartii kaffebárban feke-téznek az autó- és motorsport megszállottjai. Természetesen köztük van Lyka is. Tehát ide jöttem az elmúlt napok egyik délutánján és mint vendég, esendesen hallgattam a soha ki nem meríthető témát, amelyet úgy szopogatnak ezek a jó öreg flúk, mint a Stühmerék Tibije az ujját.

Lyka vette a szót.
— Vidám história volt az az Alpenfahrt. Amikor Ausseebe érkezünk, késő este volt. A propozíció szerint a kocsi-
kat 15 percen belül el kellett hagyni. Minden autót letakartak egy-egy ponyvával, amit csak reggel a start előtt szedtek le. Erre azért volt szükség, mert

az indítás is pontosra volt. Éjjel lementem „megnézni”, hogy hogy van a kocsim. Mikor aztán felkattintottam a kézilámpámat, kísérteties látvány fogadott; szellemjárás volt a parkhelyen. Sehol egy árva lélek, de a ponyvák mind hullámoztak. Mint utóbb kiderült, többen generáljavítást végeztek a ponyvák jótékony teple alatt.

A hálás hallgatóság jóízű nevetéssel honorálta a vidám régi emléket.

De hallgassuk csak tovább.

— Már nem is tudom, hogy melyik évben volt. Valami túraversenyen, amelynek egyik szakasza lanszé volt, megtörtént az a különös história, hogy a sebességi versenyszakason meg kellett fordulni és visszafelé menni. Az történt ugyanis, hogy a lanszszakasz után megszóltalt nagyszerűen az utasom, Edi (ez Landauer): Te, Pista, forduljunk meg, mert elveszett az ellenőrzőkönyvünk. — Elveszett? — kérdeztem furcsán. — Na igen, — felelte Edi, — ugyanis izgalomban kidobtam a lanszé szakaszon. Kénytelen-kelletlen vissza kellett fordulni és néhány kilométert visszafelé menni. Szerencsére meg-

került a könyvecske és azt hiszem, elég jól végeztünk a versenyen.

— Hát azt tudjátok-e, hogy hogy születte meg a guggergegyi verseny? Egy este azzal állított Walter a klubba (ez pedig Delmár): Gyerekek, remek új hegyipályát találtam. Öt perc múlva az egész társaság a száguldó Walter után robogott és rögtön melegeben — reflektorfényben — próbát tartottunk az öreg Guggerg oldalában.

— Konstantin bácsi! — kiáltotta közbe valaki.

— Igaz. Tényleg. Mi is van a „gonosz” Konstantin bácsival? Tudniillik akkoriban csak két lakója volt a Guggerg-hegynek. Az egyik, — akinek nevét már nem is tudom, — az minden további nélkül beleegyezett, hogy ott versenyt rendezzünk, de nem úgy a Konstantin bácsi, aki a kettes számú lakó volt. Tiltakozott, ágált, kérvényezett. Egyszóval: kapcaskodott. Na de hát verseny az mégis csak volt.

Es az emlékezés kútja nem merül ki. — Már egy éve vezetem kocsit és ez idő alatt két autót nyúztam el. Képzhetitek, hogy hányezer kilométert vezettem már. Ez úgy kilencszázhuszonnyolcban volt. Egy héttel életem első versenyé előtt kiváltottam a jogosítványomat, ami ugyan akkor még nem volt olyan nagyon fontos, de hát versenyezni akartam, no meg nem sokkal előzőleg egy rendőrt is elgázoltam. Egyszóval, az új Diattomat már mint vizsgázott sofőr vezettem. Mint tudjátok, akkoriban úgy volt, hogy minden kocsihoz beosztottak egy sportbiztos, aki a starttól a célig együtt maradt a versenyzővel. Nos, életem első versenyének kísérő sportbiztos a egy igen kellemes úr volt, aki már ak-

kor is igaz barátja volt az autónak és ma, mint igen magas miniszteriális úr támogatja a magyar automobilizmus ügyét. Tehát a sportbiztos úr egész úton dicsérte vezetői képességemet és el volt ragadtatva a tempótól, a kanyarvételemtől. Röviden szólva, jól érezte magát. De bizony az én lelkiismeretem egyre jobban tiltakozott a sok szép és jó jelző ellen. Végül is bevallottam őszintén, hogy bizony nekem csak egy hete van jogosítványom, de azt elhallgattam — már a móka kedvéért is —, hogy sok tízezer kilométer van már mögöttem. Ettől kezdve az én kedves sportbiztos uram, láthatóan sápadtabban és szóttalanul ült behúzódva a sarokban és le nem vette volna a szemét az útról semmi pénzért. Mondanom sem kell, hogy engem nagyon mulattatott a helyzet.

Ez utóbbi megállapítását jóízű nevetéssel most is alátámasztotta.

— Közben a Mátrai hegyverseny startjához értünk. Alig hogy megállt a Diató, a sportbiztos úr úgy ugrott ki a kocsiból, mint a hideg vízbe potylyant macska. Pár perc múlva oda jött hozzám a megboldogult Titusz bácsi (ez pedig nem más, mint dr. Bláthy Ottó Titusz) és ékes szóval próbált lebeszélni a verseny folytatásáról. De bizony én nem álltam kötélnék. Mit volt mit tenni, új sportbiztos ültettek mellém, akinek bemutatkozás után azonnal bejelentetem, hogy egy hetes a jogosítványom. Az új sportbiztos hősien végigdrukkolta a versenyt, amit noteszába meg is nyertem.

Es ez így ment órákig. Szinte vártam, hogy a huncut diák nagyot tüsszentsen, de az azért sem történt meg, mert egy-

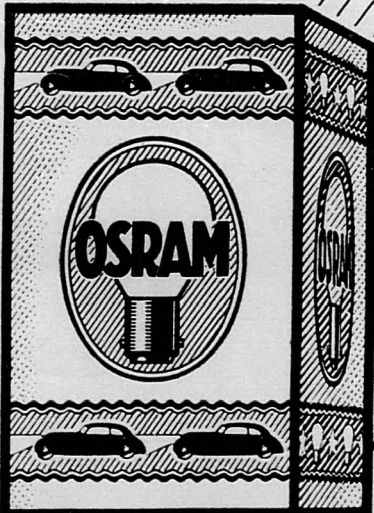
részt nem volt jelen a magyar költészet jeles diákja, másrészt Lyka Pista elbeszélése betűről-betűre szín igaz. Számítalan élő tanúja és szenvedő hőse bizonyítja, hogy akkor bizony még így volt és soha nem jönnek vissza ezek a szép idők, mint ahogy azt az egész társaság egyhangúan megállapította.

Megnylt a Norvégiát hosszában átszelő 2500 km-es autót, miután az Oslóból kiinduló Drontheimen és Narvikon át Kirkenesbe vezető útvonal Narvik—Kirkenesi 810 km-es szakasza is elkészült. Az Észak-Norvégiában állomásozó német csapatok, főleg pedig a birodalmi munkaszolgálatlaltól támogatott norvégiai német építész-zászlóalj hihetetlenül rövid idő alatt építette meg rendkívül nehéz terepen a 900 km-es útvonalat, mely lehetővé teszi, hogy egykor, majd békeidőben, autón látogathassunk el Európá legészakibb fokára és városába.

Amerikai érdekességek. General Motors beszűnteti a La Salle-kocsik gyártását, helyettesük a legkisebbik Cadillac lesz. A memmut-szériákban készülő Chevrolet, Plymouth és Ford-típusok új konkurenciát kapnak; az új Nash gyártására 7 millió dollár befektetéssel új gyárat helyeztek üzembe, melynek futószalagjai 22 kilométer hosszúak. General Motors is bővíti: a Pontiac-gyárban megnagyított vasöntője naponta 700 tonna készítményt állít elő. Nyolc óra alatt mintegy 2800 hengerblokk!

Németország és Románia között megállapodás jött létre, melynek értelmében Németország 1000 traktort bocsát a román mezőgazdaság rendelkezésére. Az idén ezek szerint Románia teljes 3 millió hektárnyi vetőterületét traktorokkal fogják megművelni. A traktorok kezelőszemélyzetének kiképzésére külön iskolát állítottak fel.

* Új céggel szaporodott az alkatrész- és felszerelési szakma. A Jókai-utca 8. szám alatt nyitotta meg a szakma régi szakembere, Farkas Ferenc, a Stark László és Társa cég volt tisztviselője, a dűs raktárral rendelkező szaküzletét. Az autósok és motorosok körében nagy népszerűségnek örvendő Farkas Ferenc szaktekintélye biztosíték az új üzlet fellendülésére.



Utólérhetetlen
teljesítmény
és
tartósság.

OSRAM
auto-lámpák

Helyszíni jelentés

a nagyrákosi KTT-ről

Azt mondta a Szerkesztő, hogy írjak valami színes riportot a KTT-ről. Hát kérem, amilyen egyszerűnek látszik a feladat, ép olyan nehéz. Mindenek előtt itt van mingyárt a hideg. Minden elismerés a nézők százainak, akik, mint hallom, nem mulasztanak el egy vasárnapot sem és hűségesen végigtopogják a jeges-havas nagyrákosi KTT-eket.

Amíg Kozma vezetésével a rendezőség sk. kalapálja a sziklavá fagyott földbe a „pályát” jelző színes zászlókat, addig körülnéztem a „depók” környékén. (Mondanom sem kell, ilyesféle alkotmány távol-közel nem látszik.) Az első kellemes benyomásom a sztárrendszer teljes megsemmisülése volt. Úgy tessék ezt érteni, hogy a nagy Kiss Laci a legbarátabb önzetlenséggel magyarázott valami stílusbát a esikőfogait még el nem hullajtott mazsolának. (Igy zárójelben szükségesnek tartom elmondani, hogy a derék Kiss Laci barátunk eddig is kitudt közvetlen modorával.) Itt láttuk a mindenki *Zamját*, amint egy 250-es Puch nyergében feszítő ismeretlen titán előtt lebbentette fel a brodszeidelás titkáról a sűrűszövésű függönyt. Azt már nem vártam meg, hogy az új fű eleget látott-e a függöny mögött. Valamivel odébb, az ugrósánc előtt — mert ez is van —, Gutschy köré kisebb kör csoportosult, ellesendő az ugrás elméletét. Ahogy ezt írni szokták: zajlott a sportélet.

Hát az öregek is tanulhatnak még a motoros tudományukhoz ezeken a KTT-ken? — vetődik fel bennem önkénytelenül a kérdés, amit sietve szavakba is öntök Szeift mester előtt.

— *Bár én évekig triálversenyző voltam Törökországban, ahol volt alkalmam sokat terepezni, mégis csak találok, hogy rám fér még a KTT-zés.* Így beszél a sí- és szánkajöregek verhetetlen motorosa, Szeift István.

És ha már a véleménygyűjtésnél tartok, megszólaltatok egy kezdőt is, hadd mondja el véleményét Kozma Bandi gyerekéről, a KTT-ről.

— *Vagy két hónappal ezelőtt — kezdte Gergely Ernő, — kismotoros barátaim hívtak ki a KTT-re. Eleinte csak néztem az izgalmas versenyt, amelyen el nem indultam volna, még tíz liter benzint sem. Aztán elkezdtek „húzni” a fiúk, hogy így meg úgy. Ere előttem a mégis es odaálltam kis Csepelemmel a starthoz és uram, akár hiszi, akár nem, megnyertem a futamot. Igaz ugyan, hogy olyan gyors a Csepelem — amit sietve lekopog a tankján — és stabil, hogy arval nem is kunszt győzni. Azóta járok én is KTT-re és hozom az új fiúkat.*

— *Sokat használja a kis motorocskáját? — kíváncsiskodtam.*

— *Ahogy vesszük, csak reggeltől estig. No, de ennek nem árt meg semmi. Hét-köznap kuli, vasárnap versenyparipa. Őszintén mondom, nagyon meg vagyok vele elégedve.*

A tanulságos beszélgetést Kozma stentori hangja zavarja meg. — *Kismotorosok a starthoz!!* Én ugyan nem vagyok kismotoros, azért mégis odamentem, átkunyerbálva magam a kötélkordonon. Hát kérem, olyan „repszést” vittek végbe ezek a motortörpék, hogy az valami csuda. Igen izgalmas volt. Ezután jönnek a 200-asok. Mondhatom, hogy nemcsak ebben, hanem a nagyobb kategóriában is *Domján* a „császár”. Nála csak két eset van, akár Békefinél, vagy buki, vagy gyöz. Mire lefutják az összes futamokat, kerül sor a sí, majd a szánkajörengre, amelyeknek nagy közönségsikerük van. Derül a nép a szöcske módjára ugráló szánkát megnyargalni akaró ifjún.

Mire aztán jól kimotorhaneurozták magukat a fiúk, akkor menetirány a közeli sörgyári esárda. A meleg teremben aztán kibuggyan a jókedv és a viccelődés. Rövidesen kihirdeti Kozma az eredményeket (Itt tudtam meg, hogy a lapom, az „Autó-Motor” négy előlzetést tűzött ki díjúl a kismotoros futam helyezettjének), amit nevenként nagy tapsorkán fogad. Kellemes egyórai sörözés után véget vetnek a zenének és haza-



Gergely (Csepel) a célkanyarban.

mennek a KTT-és legények, hogy a következő vasárnap délelőtt 10 órákor újra összejöjjenek a Kálvin-téri benzinkút-nál.

250, 350 kcm.-es

VICTORIA

MOTORKERÉKPÁROK

ALKATRÉSZEK, MOBILOIL, ANGLÓ LÁNCOK. JAVÍTÁS

KOPPÁNYINÁL DESSEWFFY-U. 47.

TELEFON: 110-824

Olasz gyártmányú

autó indító és dinamókefék

nagy választékban kapható raktárról

BREUER HUGÓ

műszaki kereskedő
IV, Izabella-u. 44a. T.: 222-409

Packard-Nash

Hivatalos szervice

ERDŐS TESTVÉREK

automobiljavító- és karosszéria-üzem
AUTÓKARBANTARTÁS

VI., JÓKAI UCCA 34. TEL.: 129-672, 125-580

CSEPEL MOTOR SZOLGÁLAT

ÉS JAVÍTÓMŰHELY

PAULINY LAJOS

Csepel segédmotoros kerékpárok és alkatrészek eladása nagyban és kicsinyben.

BUDAPEST, V., FELKA U. 6. TEL.: 298-258

(CSÁKY U. 22 ÉS PANNONIA U. 25 KÖZÖTT)



Az Iparügyi Miniszter Úr 49.000.940. sz. rendelete Önt is kötelezi!

Fáradt, használt olajait bérregeneráltassa cégünknel!

Használt olajait megvásárlásra ajánlja fel nekünk!

vitéz HUNYADI LÁSZLÓ OLAJTISZTÍTÓ ÉS KERESKEDELMI VÁLLALAT
Budapest, XIII., Országbíró-u. 38. Telefon: 291-545. Sürgőnyeim: AURIOL

Mindenféle olaj regenerálása. Használt olajok vétele. Regenerált olaj eladása!

Uj autótérkép

A Shell kőolaj rt. új magyar autótérképet adott ki, amely már Erdély területének nagyrészt is felüli és feltűnteti az új határokat. Az autótérkép 3 pengőért kapható az összes Shell benzinkutaknál.

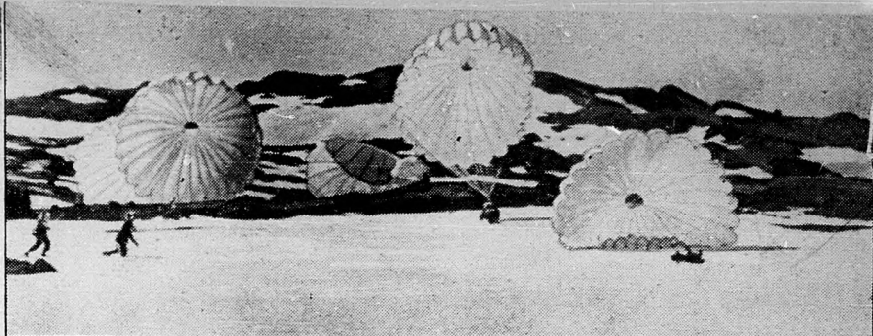
Norvéglában érdekes kísérleteket végeztek egy 6365 kg összsúlyú, 29 személyes autobuszal, mely kísérletek újjáig a generátorüzem gazdaságosságát igazolták. A generátorüzem kilométer-költsége havi 7500 km-es összeljesztésmű és a generátor tisztítására történt hőségese eljárányzat figyelembevételével mindössze 0,087 norvég koronát tett ki a benzínüzem 0,178 koronára rugó kilométer-költségével szemben.

Jó forrásból merített értesülés szerint a szovjetországi Molotov-műveknél érdekes kis köcsipitus gyártása áll küszöbön. Ugyanakkor a Gorkij-műveknél sportkocsipist próbalnak! Érdekes, hogy az olajban gazdag Oroszországban az idei év folyamán több tízezer teherautót akarnak generátorüzemre átállítani. Üzemanyagul tőzeg és barnaszénbrikett szolgál.

Amíg Európában dörögtek az ágyúk, az alatt Jenkins, az ismert amerikai autórakorder, „Mormon Meteor III.” nevű special rekordkocsijával egész sor hosszútávú világrekordot állított fel a bonnevillai sivatagban. Kiemelkedő a 297,7 km-es órárekord (eddig 285 km) és a 259,3 km átlagú 24 óras rekord (eddig 253 km).

A Goodyear konzern hatalmas gumiiültetvények létesítésére kapott koncessziót Braziliában, ahol gumigyárat is létesít. Mint tudjuk, Ford hasonlóképpen cselekedett — Fordlandiában. Az USA függetleníti magát az angol és holland gumiiültetvényektől...

Dr. Ley, a német Munkafront vezére ma nap mondott beszédében a győzelmes háborút követő munkaprogramját ismertette, melynek során Európa gazdasági mozgósítását helyezte beszéde tengelyébe. A Volkswagen-gyár évi 3 millió darabos kapacitásos fog bekapcsolódni ebbe a munkába!



Szorgalmasan gyakorlatoznak a német ejtőernyősök.

A defektmentes gumiabroncs megteremtése mindezeideig eredménytelenül kísérlette a gumitechnikusokat. A defektusok ellen mindezeideig csak a tömör abroncs nyújtott tökéletes védelmet, ez azonban a mai nagy sebességek mellett nem használható, mivel a keletkező surlódási meleg hatására a gumi fönkremeget. A surlódási meleg fellépését küszöböli ki Spenker Alfréd német mérnök tömör gumiabroncsa, melyet a feltaláló hűtőcsatornák rendszerével látott el. A csatornák az abroncs mindkét oldaláról ferdén hatolnak át az abroncsra, átszelik a kerékfalat és a küllőkön keresztül a kerékagyba torkolnak. Az itt beépített önműködő szivattyú gondoskodik arról, hogy a kerék, illetőleg az abroncsot olyan állandó, gyors légáramlat öblítse, mely a hűtőcsatornába került piszkot magával ragadva, megakadályozza a csatornák eltömődését. Bár szakkörökben a találmány használhatóságát némi kétkedéssel fogadták, az egyik stuttgarti kísérleti intézetben igen jó eredményeket értek el az abroncsokkal. A Kamm-professzor kutató-intézetében lefolyt kísérletek során először normális tömör abronccsal végeztek próbat. Az abroncsot 80 km-es sebesség mellett egy órán át futatták 750 kg terheléssel. Egy órai üzem után a 102 C°-os felületi hőmérséklettel szemben az abroncs belsejében már 233 C°-ot regisztráltak, minek következményeképpen a gumi bomlásnak indult. A Spenker-féle léghűtéses tömör abroncsnál ugyanezen kísérlet után a felületen 77 C°-ot, az abroncs belsejében 70 C°-ot regisztráltak! Százkilométeres se-

besség és 600 kg-os terhelés mellett 3 óras futtatás után a 72 C°-os belső hőmérséklettel szemben a felületi hőmérséklet csak 63,5 C° volt. Azonos terheléssel 90 percen át 120 km-es sebességnél kívül-belül 70 C° volt az abroncs hőmérséklete, bizonyoságul annak, hogy a fokozott sebesség fokozott hűtést is nyújt. A kísérletek nagy feltűnést keltenek, hiszen egy 2½ tonnás teherkocsira való defektusmentes tömör abroncs a pneumatikkal szemben is 10–15 kg-os anyagmegtakarítást tesz lehetővé, rugalmassága megközelíti a pneumatikét, ellenálló és főlegesen teszi a pótkereket.

C. F. W. Borgwardot, a brémi Borgward-gyár tulajdonosát a Führer a 2-ik osztályú német hadiérdemkeresztel tüntette ki.

Melndl dr., a Steyr-Daimler-Puch-konzern vezérigazgatója a hadigazdálkodásban szerzett különleges érdemei elismerésül megkapta a német hadiérdemkeresztet.

A bécsi tavaszi vásár március 9–16-ig került megrendezésre. A vásár hiánytalan seregszemléje lesz a mezőgazdaság és erdőszet termékeinek, üzemi berendezéseknek, valamint az idevágó kísérleti eredmények halmazának. A vásárt nagy érdeklődéssel várják Közép- és Délkelet-Európa országai annál is inkább, mivel a birodalom és a protektorátus automobilipara teljes létszámban felvonul a reprezentatív exportkiállításra, melyet a sokoldalú német ipar bizonyára tarka köntösbe fog öltöztetni.

VILÁGH
UJDDONS



ÖNMENT
CSAV
nem kell
fűró, hűtő,
netvágás, e
rű csavár
DEÁK E
VI, JÓKAI

*Minden autósna
baldog új évet kíván
Középcépa leg-
cégibb és legnagyobb
gumiagyára*

Continental

CONTINENTAL GUMIÁRU KERESKEDELMI KFT.
Budapest, V. kerület, Széchenyi-rakpart 19. Telefon: 122-042

ILÓTA-FELJEGYZÉSEK

Bár ismerem az igaz mondást a suszteréről és annak kaptafájáról, mégis belekontárkodom a más mesterségébe. Evvel, valamint annak előrebocsátásával kezdem az cikkemet, hogy ez, életem első nyomdai terméke, tehát annak elbírálásánál kérem e tényeket figyelembe venni.

Az „Autó-Motor” főszerkesztője egy baráti vacsora alkalmával megkért, hogy írjak egy „érdekes” cikket a forgalmi repülésről.

— *Te, mint forgalmi pilóta,* — mondta barátom, a főszerkesztő, — *sok érdekes dolgot élhettél már át. Ezeket az élményeket írd meg, majd mi „étfésüljük”* — biztatott, amikor látta, hogy a feladatot nehéznek találtam.

Most, hogy itt ülök az íróasztalom előtt és idáig értem irodalmi szárnypróbálgatásaimmal, valóban nem tudom, hogy mit írjak. Annál is inkább, mert kétesztendős forgalmi pilóta multam alatt nem történt semmi feljegyezni való. Ha csak... igaz, most jut eszembe. Tavaly télen történt. Budapest—Bukarest vonalat repültem. Arad előtt megkérdezte a rádiósom az aradi repülőtértől, hogy milyen állapotban van a leszállóhely. Negyven centi magas hó, volt a válasz. No, gondoltam magamban, ez gyerekjáték a derék Ju ötvenkettesnek. A meglepetés akkor jött, miután letet-

tem a gépemet, amely mintha beragadt volna, húsz-huszonöt méter után megállt. Az történt ugyanis, hogy ezek a cudar románok csúnyán becsaptak, mert a hótakaró vastagsága hetven centiméter volt. Csekély román nyelvtudásomat hangom fokozásával pótoltam. Se azelőtt, se azután nem ordítottak annyi tömény gorombaságot az aradi repülőtéren, mint akkor. Miután jogos felháborodásomnak szabad utat engedtem, haditervet dolgoztam ki az indulásra. A tér leghosszabb átmérőjét vettem startiránynak és amint e sorok is bizonyítják, a start kitérően sikerült, amiért is hálával gondolok a mindig megbízható gépemre.

Sokan azt gondolják, hogy milyen könnyű és jó dolgunk van nekünk, forgalmi pilótáknak.

Erről nem azért írok, mintha panaszkodni akarnék — amit annál is inkább nem teszek meg, mert szeretem a hivatásomat —, de szükségesnek tartom (e kedvező alkalommal élve), hogy felvilágosítsam a tévhitben élő embertársaimat.

Mint az autósoknak a jég, a köd, a sár, az eső és a rossz, kanyargós út együttvéve, az a repülőnek a köd. Azt az érzést én úgysem tudnám leírni, mi az, amikor a gép belefűrja magát ebbe az

átláthatatlan tejszerű masszába. És ebben a stock ködben, ahogy ezt mi repülők nevezzük, három-négy órát is repülünk. Ilyenkor kapcsolódik be csak igazán a rádiós. Állandó összeköttetésben van — félútig — a startállomással, azután a leszállóállomással. Ezekről és a kísérítő rádióállomások bemérései alapján tudjuk meg pillanatnyi tartózkodási helyünket. Hogy mást ne mondjak a ködben való leszállásról, „mindössze” hét műszert kell feszült figyelemmel vigyázni, plusz a rádión érkezett utasításokat pontosan teljesíteni. Mikor végre földön van a gép és a pilóta látószög könnyedén lép ki a gépből, mindenhol, akármerre néz, csak műszereket lát. Hát, kérem, ehhez idegek kelleneek. de jó vastagok. Van is évente kétszer orvosi vizsga.

Visszatérve az aradi „élményemre”, szükségesnek tartom elmondani, hogy mit csináltam volna, ha a románok nem hazudnak. (Valószínűnek tartom, hogy az olvasók közül többen gondoltak erre.) Egyszerűen nem szálltam volna le, hanem tovább mentem volna Bukarestig. És még azt is elárulom, hogyha Arad lett volna a végcél, tehát nem mehettem volna tovább, akkor visszajöttem volna Budapestre, mert minden gép tour-retour visz magával benzint. Tehát, meglepetés nincs.

Nem egyszer volt már olyan köd, hogy a starthelyig sem tudtam gurulni, ilyenkor vagy a traktor vontatott oda,

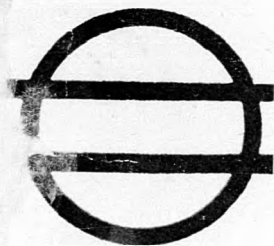
VARTA AKKUMULÁTORRAL

ÉVEKIG NINCS BAJA

1941

1942

1943



E JEL BIZTOSÍTJA A MINŐSÉGET

Gyártja: **TUDOR AKKUMULÁTORGYÁR R.-T.**

BUDAPEST, XIII., VÁCI-ÚT 137—139

GYÁRI LERAKAT: **KISÖRSSY ALADÁR** BUDAPEST, IX., LÓNYAY-U. 7. TEL.: 183-361

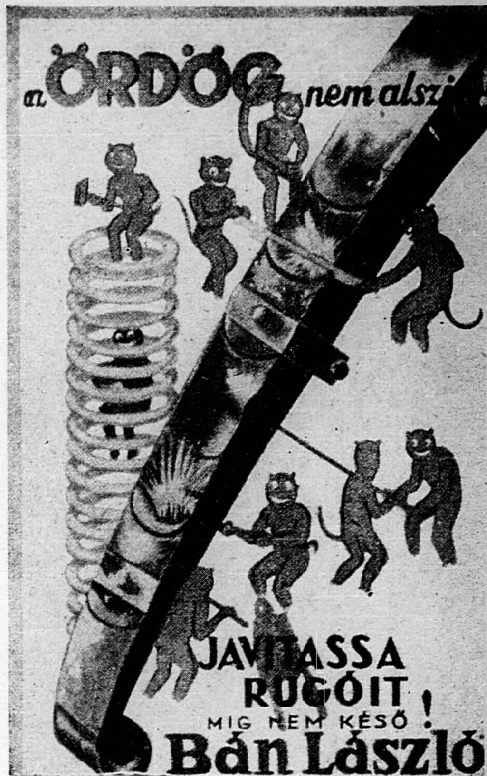
vagy a csendő ment zászlóval a kezében a gép előtt és úgy vezetett a start-helyig. Különös látvány lehet ez, mintha csak egy kis gyerek vezetne ormányánál fogva egy vak elefántot.

Ugyebár megmondtam, hogy nincs emlénye a forgalmi pilótának, de hogy mégse vessen kárba a cikk olvasására fordított idő, elmesélem életem legizgalmasabb és egyben legszebb repülő-kalandját, amelynek rajtam kívül nyolc élő tanúja, illetve szervenő hőse bizonyítja, hogy egy betűvel sem próbálom szépsíteni vagy színezni az eseményeket.

Az egyik alföldi vadászszázadnál teljesítettem szolgálatot — (amiből rögtön kitűnik, hogy a könnyű vadászgépről ültem át a nagy, behemot utasszállító-gépre, ami autós szemmel úgy aránylik egymáshoz, mint egy monoposto Alfa az 1-es autóbushoz). Egy ragyogó augusztusi napon avval távozott az ebédől a világ legstrammbabb századparancsnoka (mondanom sem kell, én is ehhez a századhoz tartoztam), hogy délután öltözzünk fel jó melegben, mert magassági repülésre megyünk. Nem azért mondom, de ez a század országos híru volt a pompás kötelékrepüléseiről. Nos, ez a válogatott kilenc ember az űlésbe szíjazva és verejtekezve várta (nem esoda, hiszen tetőtől talpig bőrből voltunk öltözve) a századparancsnok kézjelét, hogy aztán a Fiat CR 32 sűrített-levegő szeleptől kinyitva életet leheljen a motorba. Hatezer lóerő szabadult fel egy láthatatlan karmester intésére és mintha csak dróton húzták volna a gépeket, olyan egyöntetűen — centikre tartva a távolságot — emelkedtünk a magasba. Szikrázó napfényben húztunk el egy felhőre, majd röviddel utána átszakítottuk a második felhőgomolyagot is. Közben már ötezer métert mutatott a magasságmérő, de mi csak egyre feléle húztattuk a Fiatokat. Hatezer, hatezeröttszáz. Aki járt már

ilyen magasságban, az rudja, hogy milyen kellemetlen állapotba kerül az ember az oxigénrika levegőben. Vagy tízperces "csavargás" után bukik a vezérgép, a többi meg utána. Egy felhőtakaró, másik felhőtakaró és egyszerűen csak felcsillant alattunk, mint egy ezüst-pántlika a Tisza. Mint utóbb elmondta a századparancsnokunk, valahol Kis-körü környékén voltunk, újra magasságot vettünk és rövid repülés után leírhatalan szépségében bontakozott ki a képeslapszerű Kékes-szálló és esodás szépségü környéke. Közél ereszkedve a szállóhoz, két kört írtunk le felette, majd pedig Gyöngyös felé vette irányát a vezérgép. A város előtt szakadó eső fogad, amely erejét egyre növelve, viharra fokozódott. A besötétedett égboltot csattogó és vakító villámok hasogatták. Igazán mondom, nagyon rút idő volt. Szélvédőm mellett karvastagságú vízsugárra duzzadva rohant tova az eső. De ez mind nem lett volna semmi, ha a heves széllelések nem adtak volna kemény munkát. Amügy sines könnyü dolga szélben a pilótának, hát még kötelékben repülve. Vagy 15—20 méteres magasságban beesüstünk a város fölé. Amint azt később elmesélte a századparancsnokom, Pest felé vette az irányt, hogy majd a transzkontinentális út felett hazarepülünk. Igen ám, de a főváros felett ugyanevak sötét volt az ég. Gödöllő tájékán irányváltoztatva Ceglédnek repültünk. Közben idegesen néztük a benzin mennyiségét. Ráültünk a ceglédi vágányokra.

Egyszerre csak éles szögben elfordult a vezérgép — egy pillantás a földre és én is esodálkozva állapítottam meg, hogy a vágányok „elfogytak”. (Később tudtuk meg, hogy az egy ipari holtvágány volt.) Irány Alsónémedi, nem is lenne semmi baj, csak a benzin tartson, mert már a tízperces tartalék csurog. Lajoszimze előtt földig érő vízfüggöny



BUDAPEST, V., VÁG-U. 5. T.: 291-121

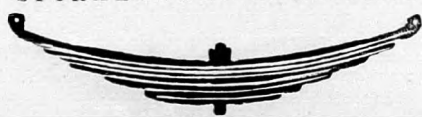
LICSÁJER JÁNOS

**BUDAPESTI AUTÓRUGÓGYÁRTÓ
ÉS JAVÍTÓÜZEME
SPIRÁL RUGÓK KÉSZÍTÉSE**

Specialista az autórugógyártásban

Telefon: 134-555

MINDENFÉLE GYÁRTMÁNYU KOCSIKHOZ KÉSZ RUGÓK RAKTÁRON



BUDAPEST, VIII., Thék Endre-u. 14.

Telefon: 134-555

AUTÓMENTŐ ÁLLOMÁS

ÉJJELE-NAPPALI SZOLGÁLAT TEL.: 290-721
GYÖRFFY, Bulesú ucca 13

CYKLOP

GARAGE — SERVICE
avárosközpontjában
**CSÚSZÁSTGÁTLÓ
PNEUMATIC RECÉZÉS
HIDRAULIKUS EMELO**
Teljes service P 10.-
VII., Nagyatádi Szabó-ucca 24.

NIKOPALL



EGÉSZSÉGÉT

MINDEN DOHÁNY-
TÖZSDÉBEN KAPHATÓ

BOLDOG ÚJÉVET KIVÁN

MAGROL MŰSZAKI VÁLLALAT

FARKAS FERENC

a Stark László és Tsa volt tisztviselője

BUDAPEST, VI., JÓKAI-UTCA 8.

HOFFMAY

ÉS

TIMKE

GOLYÓS

GÖRGÖS

KÚPGÖRG

CSAPÁGY

DEÁK BÉ

BUDAPEST

VI., JÓKAI-TÉ

TELEFON

11-66-1

várja a repülőket. (Ez sem tartozik a pilótaálmok közé.) Mikor aztán az ottlioni reptéren kikészülödtünk, a nagy munkától izzadtan és merev ujjakkal, már csak annyi időnk volt, hogy beguruljunk a hangárokb. A következő pillanatban kövér esőcsöppek koppanása jelezte, hogy a vihar utolért bennünket.

Azt hiszem, hogy ez így elmondva közel sem volt olyan izgalmas, mint a valóságban, de hamarosan önöknek is érthetővé válik az izgalomunk; ugyanis elfogyott a benzinünk. Csak egyiknek-másiknak lötyögött még néhány liter a tank aljában.

Most pedig befejezésül még csak annyit, hogy ha választanom kellene a fent elmondott repülés és egy cikk megírása között, akkor habozás nélkül az előbbit választanám.

Oszlányi Zoltán.

Bosch

A gyújtás télen

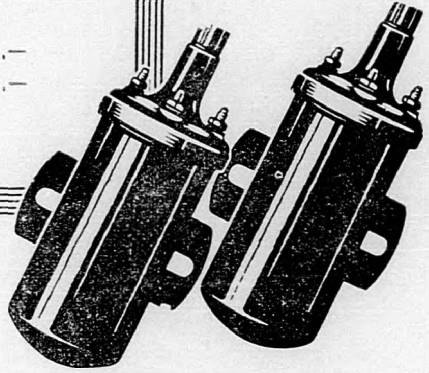
amidőn a motor hideg, különösen a mai, nehezebben lobbanó üzemanyagok mellett erősebb szikrát kíván. Ha a gyújtóáram gyenge, hiába indítózunk, csak az akkumulátor merül ki s a motor mégsem indul. A fokozott teljesítményű

BOSCH GYUJTÓTEKERCS

bőséges erőtartaléka ilyenkor újraéleszti a kimerült gyújtóberendezést. Gyors indulást, erős, lángoló szikrát ad, anélkül, hogy több áramot fogyasztana, vagy a megszakító érintkezőket jobban igénybevenné.

TK 6/3 típusú 6 Voltos ára P 22.-
TK 12/3 „ 12 „ „ P 25.-

Kérje a most megjelent U 5178 számú részletes ismertetőt kereskedőjétől, de ingyen és bérmentve megküldi a Bosch Róbert Kft. is!



PRECIZ
AUTÓJAVÍTÁS
DEDICS

THÉK ENDRE UCCA 15

TELEFON: 130-345

A MOTOR BELSŐ KOPÁSÁNAK LEGBIZTOSABB KÉSLELTETŐJE: A NEMESÍTETT ANYAG ÉS NEMESÍTETT KENŐOLAJ!

A motor élete abban a pillanatban kezdődik, amikor először megindítják és haldoklásának időpontját akkor éri el, amikor belső részei annyira megkoptak, hogy már csak rövid idő kérdése megérzése az autótömetőre. A kopás elkerülhetetlen dolog, megakadályozni lehetetlen, csak éppen késleltetni sikerül olyan korszerű eljárásokkal és műszaki csodákkal, melyekről az átlagos gépkocsitulajdonos még alig hallott valamit is harangozni.

A kopás késleltetése a motor anyagának és a kenőolajnak nemesítése által sikerül, a nemesítés ma már komoly tudományággá nőtte ki magát és éppen a nemesítés kérdésének jobb vagy rosszabb megoldása révén ismerjük azokat a bizonyos élettartambeli különbségeket, melyek az egyes gyártmányokat jellemzik és a gyakorlati tapasztalatok alapján közzéadják. Miért közölsz, hogy amíg az egyik gyártmány 25.000 km után már sűrű, fehér füst-fellegekkel könyörög a hengerköszörülés után és bánatában háromszoros olajadagot iszik meg, addig a másik népszerű gyártmány legfeljebb 80 ezer vagy 100 ezer kilométer után kezd „láznadni”? A korszerű tudomány ezt a merőben ellentétes viselkedést nem annyira a felhasznált anyagoknak tulajdonítja (annál kevésbé, mert a mai gépek nagyrésze „egységes” nyersanyagból készül), hanem egyedül és kizárólag a nemesítés jobb vagy rosszabb megoldásának. A nemesítés komoly tudomány és hihetetlen lehetőségeket tár fel, fejlődésében hőmérföldes csizmákkal vitte előre az anyagokkal való kényszergazdálkodás, helyesebben az, hogy az egyes anyagok felhasználása szigorú előírások alapján történik, a tervező az egyes motorszerveket csakis az engedélyezett és előírt anyagból készítheti. Hogy mégis sikerül a gyengébb anyaggal jobb eredményt elérni, mint a régi boldog hékevévek legjobb anyagával: ezt a korszerű nemesítési eljárásoknak köszönhetjük.

A kopás leküzdését, illetve csökkentését a fémek és a kenőolajok nemesítésével érik el, foglalkozunk először a fémek igen érdekes nemesítési eljárásaival.

Mi a nemesítés?

A legismertebb henger-nemesítési eljárás a különlegesen ellendülő szürkeöntvény alkalmazása, mely speciális eljárások során olyan keménységre tesz szert, hogy ellendülőképessége a kopásokkal szemben a szabványos szürkeöntvényt háromszorosan is felülmúlja. A legtökéletesebb megoldás a külön hengerbetét alkalmazása. A hengerbetét egyszerű cső, melyet a hengerbe húznak bele. A betétet különleges eljárással, az úgynevezett centrifugál-öntéssel készítik, ami által a fém belső struktúrája megváltozik, sokkal tömöttebbé válik, hiszen a centrifugális erő hatalmas nyomása szinte megsűríti, tömöttebbé teszi a fémeket. De van ennél is tökéletesebb henger-nemesítési eljárás, amikor is tiszta króm-fémekkel vonják be a henger belső falát. A króm — mint tudjuk — a fémek egyik legkeményebbike, mely nemcsak nehezen kopik, de egyben tükörszerűen csiszolható is. A króm annyira tömött anyag, hogy polirozott felületén még legerősebb nagyítással sem fedezhetjük fel azokat az

egyenletlenségeket és mikroszkopikus nagyságú szabálytalanságokat és struktúrákat, melyek a kopást siettetik. A belső krómzás aránylag egyszerű és nem drága megoldás, mely a hengerek élettartamát a legrosszabb esetben is megduplázza.

Érdekes a dugattyúk és gyűrűk nemesítése. A legkorszerűbb eljárás a könnyűfém-dugattyúk bevonása úgynevezett Floxal réteggel, esetleg tiszta ónnal, vagy a gyűrűk bevonása foszfát-réteggel. Ezek a rétegek nemcsak erősen keményítik a dugattyúkat és gyűrűk felületét, hanem egyben olyan az anyaguk, hogy az olajat mintegy magukba szívják, illetőleg megtartják azt a felületükön, megnehezítik annak ledörzsölését. Az így állandóan rögzített olajréteg igen kedvező kenési viszonyokat teremt és erősen csökken a kopás.

Az olaj-nemesítés.

Az olaj-nemesítése külön tudományág. Nemesítés alatt korántsem értjük a viszkozitásgörbe oly kíváncios laposítását, ami azt jelenti, hogy az olaj bár hidegen nem túl vastagon folyó, melegen is megtartja kenőképességét. Ez egyszerű raffinálótéchnika, nem pedig nemesítés. Olaj-nemesítés alatt az olajnak olyan kémiai anyagokkal való vegyítését értjük, ami kenőképességét emeli és ezzel a kopást csökkenti.

Régi eljárás az olajnak grafittal való keverése. Sajnos, a grafitos olaj eddig nem tudott népszerűvé válni, aminek oka egyedül az, hogy igen sok olyan grafitos anyag van forgalomban, mely egyenesen halála a motornak. A koloidális grafitot amerikai szabadalmak védik, nehezen hozzáférhető a legtöbb gyárnak, ezek tehát úgy segítenek magukon, hogy igen finom porrá őrölt, de az olajban kolloidális állapotot nem képező grafitot használnak. Az ilyen grafit könnyen kicsapódik az olajból, nemcsak a kopásnak kitélt részeken képez réteget, de el is dugaszolja a vezetékeket és néha jobban csizol, mint ken.

Az olaj-nemesítés klasszikus módja a kenőképességet fokozó és az oxidációt késleltető anyagoknak hozzáadása az egyébként tökéletesen raffinált olajhoz. Közismert, hogy egyes gyárak króm- és ónsókat vegyítenek az olajhoz azzal a céllal, hogy a kicsapódó króm és ón ellenálló, kemény, nehezen koptatható réteggel vonja be az egymáson surlódó vagy gördülő fémrészeket. Igen érdekes eljárás az olajnak zsírsavakkal való vegyítése. Az igen csekély mértékben zsírsavakkal vegyített olaj zsírsavtartalma következtében megtámadja a fémeket és azok felületén úgynevezett fém-zsappant képez. A fémzappanrétegek az a sajátsága, hogy rajta az olaj sokkal jobban megtapad, mint a tiszta fém. Ezzel elérik azt, hogy az olaj nehezebben dörzsölik le a fémről, a dugattyú, a henger stb. tehát a legerősebb terhelés és surlódás mellett sem nélkülözi a védő olajréteget.

Igen érdekes az olaj-nemesítése az oxidációt késleltető anyagok vegyítése révén. A forró olaj ugyanis oxigént vesz fel, kémiaiilag megváltozik és avanták válnak ki belőle, melyek elpisztítják és eldugaszolják a dugattyúgyűrűket és szelepfészkeket. Kitűnően bevált oxidációcsökkentő szer többek között a kresol, melyet azonban ma már sokkal tökéletesebb anyagok birtokában csak ritkán használnak.

Az olaj-nemesítés birodalmába tartoznak a savasodást meggátló, tehát lúgos anyagok alkalmazása, melyek az oxidáció következtében fellépő és maró hatású, savas vegyhatású anyagokat közömbösítik. Különösen a felső kenőolajok között találunk ilyen közömbösítő anyaggal kevert gyártmányokat. A robbanótérben fellépő hő és az üzemanyagok (különösen a szeszal kevert motorkőnél észlelhető) elégekor szárazos savas égéstermék okoznak sok bajt és kimarják a henger felső felületét. Ezek leküzdésére szolgálnak a közömbösítő felsőolajok, melyek használatát nem győzzük eléggé ajánlani.

„Atto-Lockheed” FÉKALKATRÉSZEK, FÉKFOLYADÉKOK, SZELEPÜLÉSEK STB. STB.

JURID FÉKBETÉTEK, KAPCSOLÓ TÁRSÁK, TFGYELÝKÖTŐ TÁRSÁK

MAHLE OLAJSZÜRŐK, LEVEGŐSZÜRŐK, DUGATTYÚK

MAGYARORSZÁGI VEZÉRKÉPVISELETE.

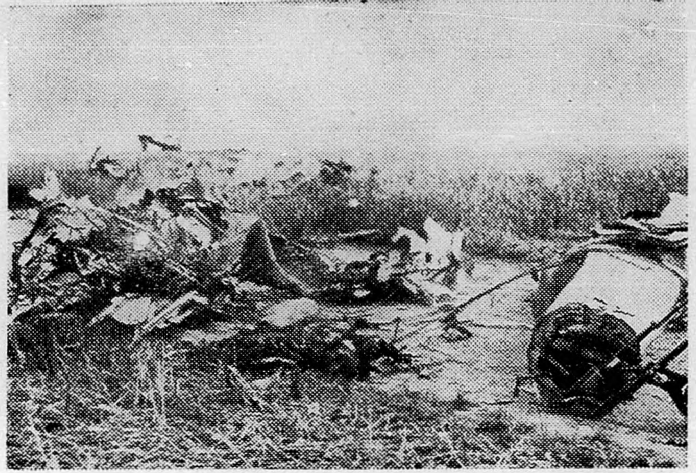
JÁRITZ ISTVÁN
BUDAPEST
VI., JÓKAI-UTCA 20.
Telefon: 119-033, 114-965

Herékjavítás?

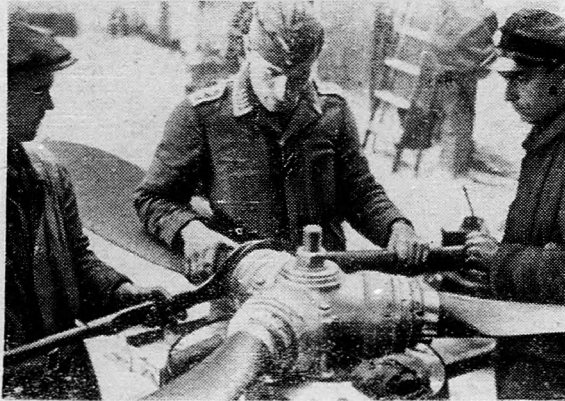
CSAKIS A **MAGYAR ABRONCS-É S KERÉKGYÁR R. T.**-NÁL
V., Légrády Károly-utca 5. Telefon: 290-758, 298-279



A tengeralattjárók réme a vízbomba, melyet bizonyos mélységben a víznyomás robbant.



Lelőtt repülőgép roncsai.



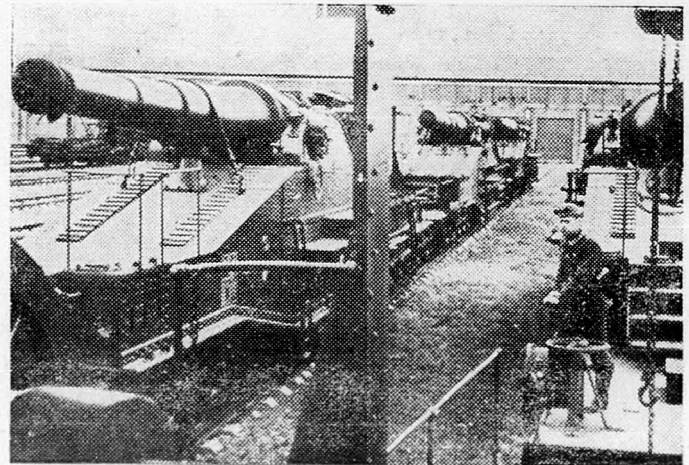
Kontrollálják a légesavart.



Könnyű német tengeri erők viharban.



Artalmatlanná teszik a partra sodort aknát.



Messzehordó német vasúti ágyúk.

A NAGY SZENZÁCIÓ:

GENERAL MOTORS után CHRYSLER is megelőzte FORDOT

A minap jutottak el Európába az 1940 első félévi amerikai autóladáások hivatalos adatai. Ezek szerint az elmúlt év első felében 1,814.814 új automobil került forgalomba az USA államaiban, ami a megelőző esztendő ugyanezen időszakához viszonyítva a személykocsiknál 29%-os, a teherautóknál pedig 17%-os emelkedést jelent.

A személyautó eladási statisztika vas-kos meglepetés, hogy a Chrysler-konzern alaposan túlszárnyalta a Ford-konzern eladásait! Első helyen áll a General Motors 615.274 kocsival, második Chrysler 373.436 kocsival, harmadik Ford: 295.459 kocsival. A teherautó eladási statisztikában szintén General Motors vezet.

China rövidesen autógyártó ország lesz: a tsungkingi kormány autógyár üzembehelyezésének gondolatával foglalkozik, mely első sorban teherautókat gyártana, valószínűleg amerikai licenzzel.

Kép a háborús Angliából. Az elmúlt év júliusában, — amikor még esend honolt a szigetország fölött — összesen 5654 új személy- és teherautó került forgalomba Albionban. A szám aránylag magasnak tűnik, de ne feledjük, hogy 1939 júliusában 30.191-re (!) rüggött az Angliában újonnan forgalomba került személy- és teherautók száma! Hogy a szeptembertől új szakaszba lépett tenger-alattjáró és novembertől kiélezett légi-háború hatásai milyenek lesznek arra csak az idej júliusi statisztika adhat majd választ.

Faure francia mérnök, a francia közlekedés problémáját az elektromobillal véli megoldani. Háromkerékű, kétüléses elektromobilja elől két, hátul egy kerékkel 550 kg. súlyú, beleértve a 300 kg súlyú akkumulátorokat. A kocsit teljes terheléssel kifutja a 40 km-es sebességet, hatósugara 90 km, ára pedig 16.000 frank körül mozog.

Franciaországban óriási erőfeszítéseket tesznek az üzemanyag-probléma megoldása érdekében. Kormánykörökben remélik, hogy csakhamar sikerül elérni az 1.000.000 tonnás faszéntermelést, mely kvantum 50.000 generatortágra áttáplított teherautó üzemét biztosítaná.

Az olasz motorkerékpár-szövetség elhatározta, hogy az idén is rendez versenyeket. A bajnokságot négy pontszerző verseny alapján írják ki, melyek közül a Tarantó és Milánó között júniusban lefutásra kerülő Coppa Mussolini csak széria sportmodellek számára kerül eldöntésre. Az olaszok meg kívánják rendezni a motorkerékpáros Grand Prix-t is.

Fabris olasz konstruktor hónapok óta sikeres kísérleteket folytat generatortáraz üzemű motorkerékpárokkal, melyek szerénygártása a közeljövőben kezdetét is veszi. A próba-konstrukciók 500-as oldalkocsis Guzzi-gepekre nyertek alkalmazást. A 150 km-re előrend 12 l-es fogyasztású motorok az oldalkocsis farában nyert elhelyezést úgy, hogy az oldalkocsi-ülés elhelyezése mitsem változott. A generator tisztító, hűtő és kondenzáló berendezése az oldalkocsinak a gép felőli oldalán kívül nyert elhelyezést. Maga a motor változatlan maradt, mindössze a lapos dugattyú helyett alkalmaztak nagyobb sűrítési arány elérése érdekében magas dugattyút. A benzinüzem gyorsulási viszonyainak megfelelő hátsókerék-áttételezés mellett a essebesség 30%-kal kisebb, mint benzinüzemnél.

Az 50 esztendő Navolari nemrégiben letette a próbavizsgát. A „Campionissimo” nem élehet motor nélkül.

Svédországban május 1-én életbelép a jobbra hajtás!

A pozsonyi ügyi kiállítás megnyitóján dr. Tuka miniszterelnök bejelentette, hogy Szlovákia területén tovább építi a német-bírodalmi autótak hálózatát.

Spanyolországban a generatortáraz nép-szerűsítése és megszervezése érdekében külön bizottságot alakítottak.

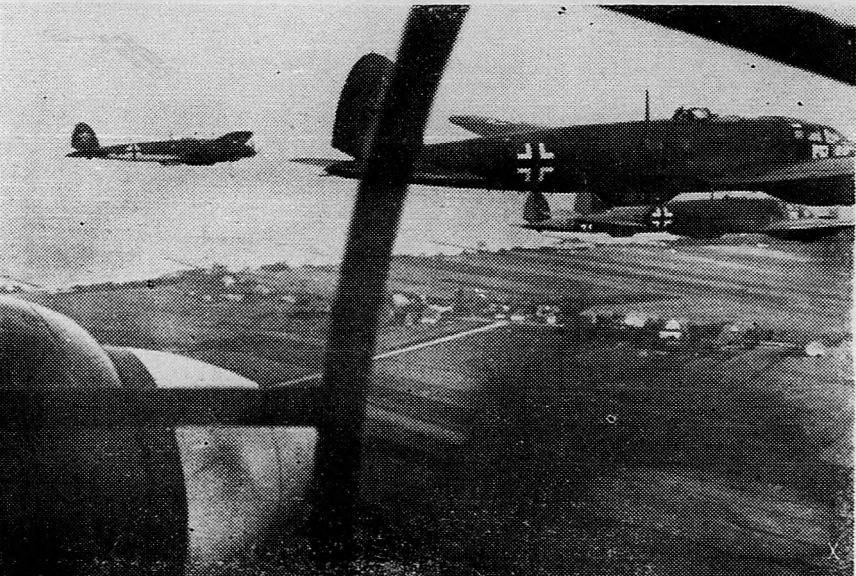
Felelős szerkesztő és kiadó:

KRAMER JENŐ

Általános Nyomda és Grafikai Intézet Rt., Budapest. Nyomdaiért felelős: Dr. Uj István.



Egy német harcigép egyik löállásából készült felvétel.

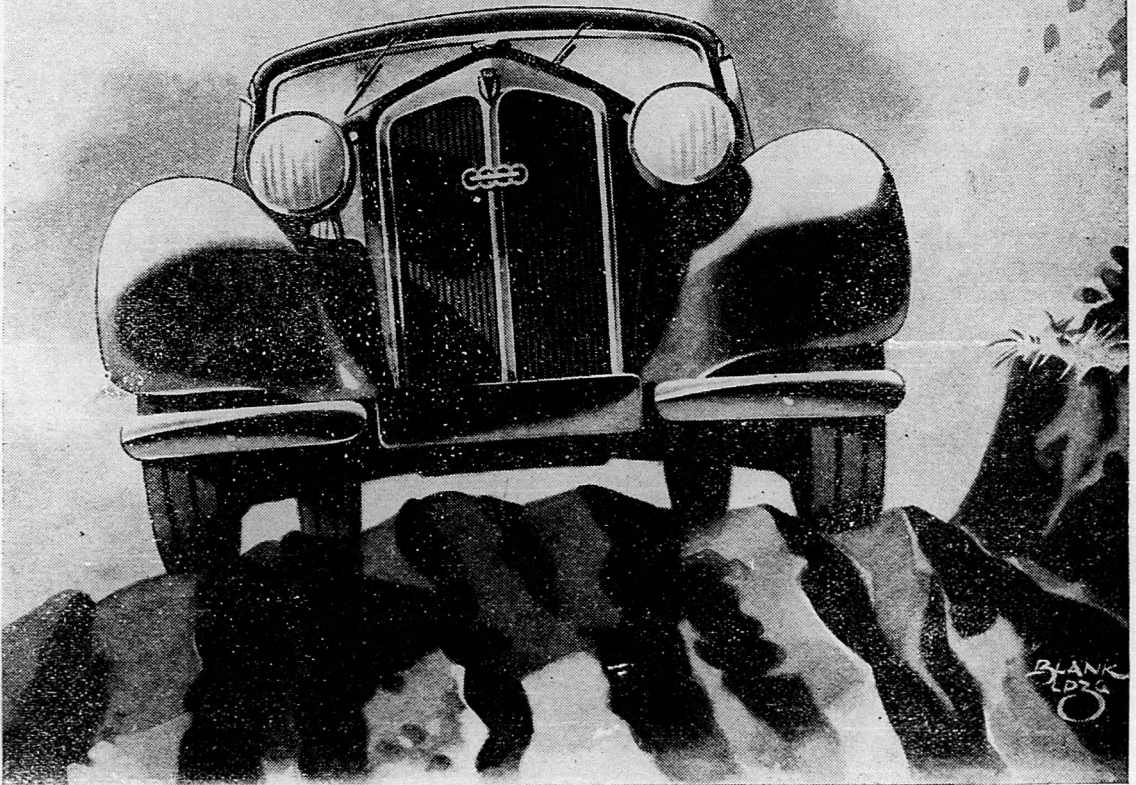


Felül: Támadásra induló Heinkel-bombázók. Alul: Visszatolják a hangárba az éjszakai támadásról hazatért Dornier-bombázót.



Az új év minden nehézségein biztosan átsegíti a

DKW



Minimális fogyasztása és gumikopása, meglepő nagy teljesítménye, igénytelensége, úttartása és megbízhatósága

közmondásos!

Majláth

VEZÉRKÉPVISELET: BUDAPEST, LEHEL-UTCA 2