

ÁRA
40
FILLER

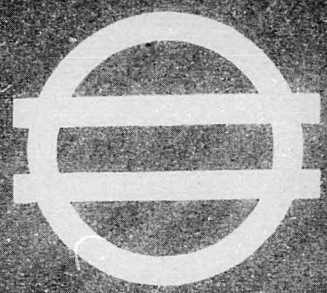
AutóMotor

XIII. ÉVF. 12. SZ. 1941 DECEMBER 15

1937-ben előkelő helyezést ért el ez a DKW a monte-carlói csillagtúrán. Azóta több mint 100.000 km.-t futott. És ma is olyan, mint az óra

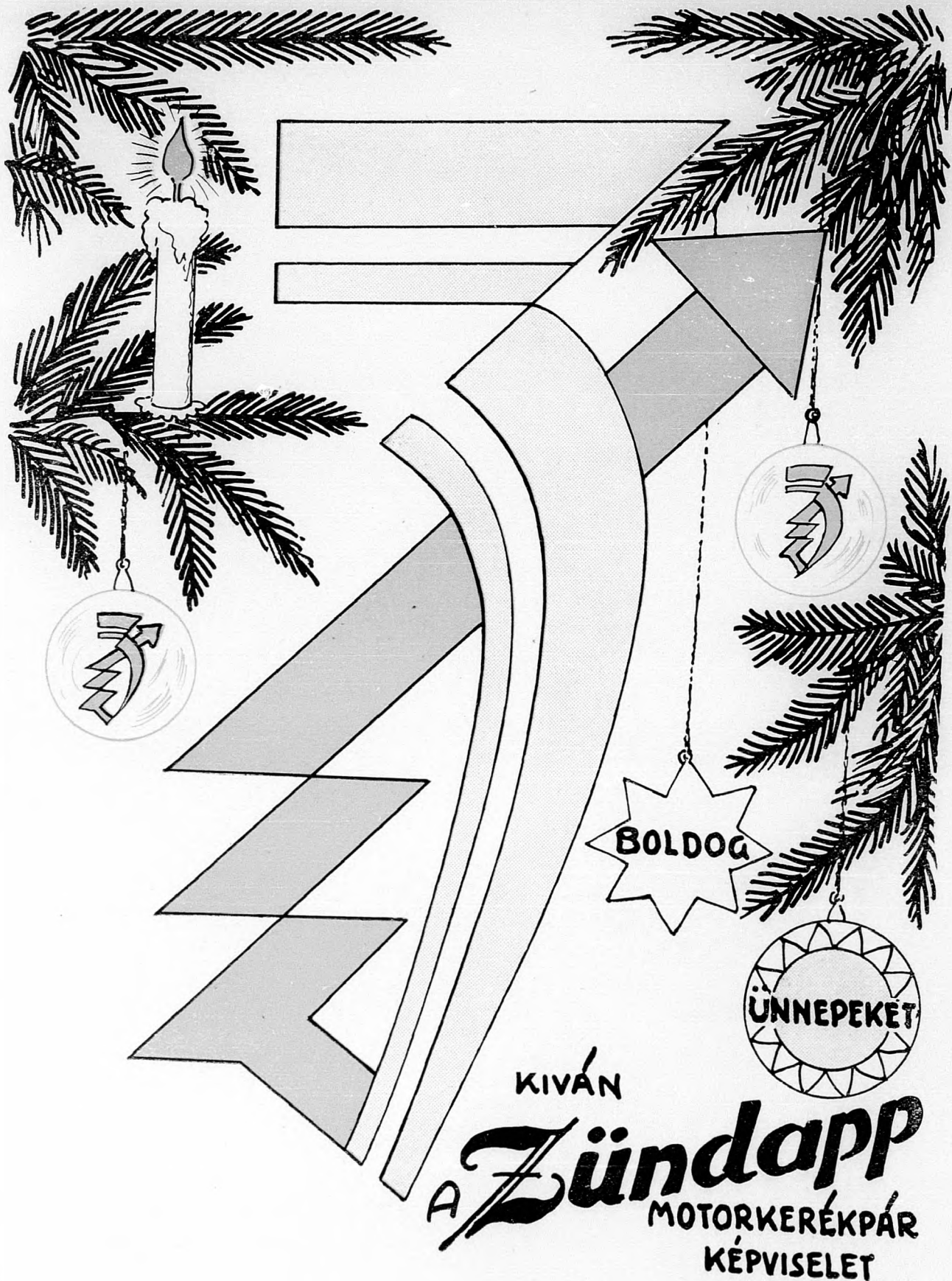


PATENTED



VARTA

ACCUMULATOR



KIVÁN

A Zündapp
MOTORKERÉKPÁR
KÉPVISELET

PRECIZ AUTÓJAVÍTÁS DEDICS

THÉK ENDRE-UTCA 15

TELEFON: 130-345

AZ AUTÓSNAK MINDIG SZÜKSÉGE VAN:

Pneumatikra
Vulkanizálóra

Fékbetétre

Izzólámpára (Tungsram)

Lámpabiztosítékra

Hátsótükörrre

Szélvédőtörlőre (Trico)

Hátsólámpára (Hella)

Keresőlámpára

Rozsdapasztára

Fénypasztára (Whiz)

Gyújtógyertyára (Bosch)

Gyertyasapkára

Kéziszerszámokra

Koecsiemelőre (Rak)

Szemvédőüvegre (Triplex)

Ventillátorszíjra

Adóbélyegvédőre

Belsővilágításkapcsolóra

Pneufesz mérőre (Motometer)

Irányjelzőkre (Kaco)

Villanykürtre

Szélvédő szárító (Clarus Super)

Márkás kenőolajokra

Szarvasbőrökre

Szivacsokra

Tisztítóeszközökre

Hűtőhőmérőkre (Motometer)

Pumpára

Zsírzóprésekre

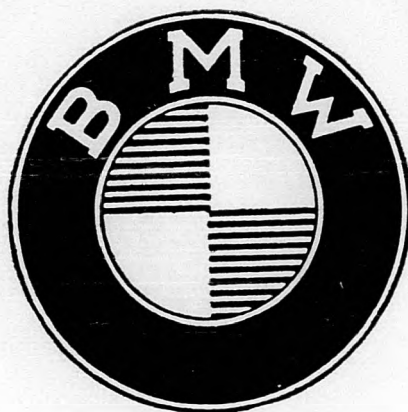
Fagyálló folyadék

stb., stb...

MINDEZEKBŐL BŐSÉGES RAKTÁRT TART (VIZSONTELADÓK RÉSZÉRE IS)

MOTOR- ÉS AUTÓKELLÉK R. T.

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



*K*ellemes
karácsonyi ünnepeket és
boldog újévet kívánunk
összes vevőinknek, képvisel-
leteinknek és barátainknak

Előgyújtás

Valami egészen csodálatos, új repülőgépről írtak a magyar napilapok, melyet nem légcsavar, hanem a benzin lököereje (?) hajt. A kevésbé műszaki ismertésekben azt olvashattuk, hogy a négymotoros repülőgépek — nincsen motorja, ami olyan fából vaskarika meghatározás. Nyilván arról van szó, hogy újra és immár hétszáz-tizenkilencedszer fedezték fel a rakéta-repülőgépet. Viszont az új találmány olyan szenzációs találatban került a közönség elé, hogy egész lökörepülőgép-láz tört ki a kevésbé beavatottak berkeiben, akiket még azzal is biztattak, hogy az újratja légi jármű teljesen zajtalan.

Egyelőre komoly műszaki ismertetés nem jelent meg, meg kell tehát várni, amíg megbízható hírek nem látnak napvilágot. De nehogy a végén rokon legyen ez a találmány a debreceni cserzővarga felfedezésével, azzal az autóval, melyet nem benzin, hanem a — bűdösség hajt.

Hozzászoktunk már a jobbrahajtás-hoz? Hát részben igen. Részben viszont nem. Még ezer szerencse, hogy kicsiny a forgalom. Mert olyan időkötélünk, amikor el szoktunk gondolkodni. És megtörténik, sőt meg is történt, hogy beülve vagy felülve elfelejtjük azt, hogy megvolt a nagy átállítás és bizony jó hosszú utakat teszünk meg az út — baloldalán. Szerencse, hogy az ilyesmi csak a különösen szórakozottakkal történik meg.

Megjelent a konflis Budapest utcáin. Feltámadt a zeifli, a simli és a fámacsnéherr. Ügylátszik nem temettük el elég gyökeresen, nem ásták el elég mélyre a rohanó évek, mert a rohanó események kihantolták ezt a regényes járművet ódon raktárak dohos börtönéből. Ott poroszkálnak, egyelőre mint magánjárművek a viharvert egylovások vagy inkább féllovasok, mert olyan gebéket fognak eléjük, melyekből a régi boldogabb, az első számú világháború előtti időkben még fél lóra sem telt volna. És arról regélnék, feltámad az omnibusz, melyről aszonta a dal, hogy éjjel a tetején, kicsikém, de csuda volt. Istenem, mi lesz, ha így megy tovább? A végén még csengővel járják az utcákat az olasz cukrászok és feltűnnek a sejtelmes-rejtelmes milléniumkorabeli zuqárosok, akik sötét kapualjakra invitálták a gyanutlan járókelőket, hogy randa kis szobrocskákat mutassanak meg azzal, hogy: háben zi dén klejnen kón gezén. És jaj, az is megtörténhetik, hogy Fedák

Sári ismét eljátsza a Kukorica Jánost a Király színházban. (Nem kell azonban ettől tartani, a Király színházat még a városban lebontották.)

Nagyon jó megoldásnak ígérkezik a sinen járó autóbuszok bevezetése. Már történtek is kísérletek ebben az irányban, vaskerekeket kapnak a buszok és úgy fognak gördülni a síneken, mint egy-egy jólnevelt villamos. Az még nincsen eldöntve, hogy ki fogja őket vezetni, autóbusz- vagy villamosvezető. A maunk részéről a villamosvezetők mellett szavazunk, mert a sínhez kötött buszvezető egészen biztosan epegőrcsőt kapna és így munkaképtelenné vána, ha a sínhez kötöttsége miatt nem lenne alkalmi tolongani és oldalba taszítani a kocsijánál kisebb teriméjű egyéb járműveket. Mint a boldog időkben, amikor még gumibroncson gördült és a sínhez csak annyi köze volt, hogy az általa kiméretlenül fellökötteknek a keze vagy lába került — sínbe.

Az autósok tekintélyes része áttért a motarra és a kerékpárra. Hajdani nagy amerikai kocsiqazdái látni kis Csepeleken és Mátrákon, bankégyvezetők és okleveses gyógyszerészek kereknek egyszerű lábomotoros kerékpáron a városban. A gépjárműforgalom erősen megcsappant. Nem volna időszerű a rendkívüli időkbe való tekintettel rendkívüli engedélyt adni arra, hogy a

kerekes, a seqédmotoros a főútvonalakat is használhassa és ne legyen kénytelen minden útkeresztezésen leszállani a gépről és azt — a gépesített kor nagyobb dicsére — gyalogszerrel áttolni? Nagyon indokolt volna ez az intézkedés és ezeknek könnyítene a sorsán. Naponta ankéteznek és bankéteznek, hogyan oldják meg a villamosok túlzásfoltóságának egető kérdését. Pedig a megoldás egyszerű, könnyítések meg a kerékpárosok sorsát, hogy minél többen kerékpározzanak.

Kutyafogatot láttunk a minap a külterületen. Két roppant komondort fogtak a gyerekkocsihoz hasonlatos kétkerekű kordély elé, a derék négy-lábúak ritka ügybuzgalommal pótolták benzint-lovat. És vontatták a kocsi rakott káposztát és egyéb zöldségféleket. A kutyafogatot rendkívüli feltűnést keltett, hiszen a budapesti közönség legfeljebb a moziból ismer ilyesmit, akkor is alaszkaí kivételben. Pedig a kutyafogatot nem is újdonság. A régi Ausztriában meqszokott volt a kutyával vontatott tejkihordókocsi, mely rendszernek a lovas és benzines járművel szemben az az előnye is megvan, hogy amíg a benzin és ló — utóbbinál tekintünk a ritka kivételektől — nem harap, addig a tejeskutyá bizony belekóstol annak a lábikrájába, aki a kutyafogatot összetéveszti az — ingyen-tejjel.

Megbízható és olcsó

HASZNÁLT
MOTORKERÉKPÁROK
MÁR 450 PÉNGŐTŐL

B M W OLDALKOCSIVAL
D K W
ROYAL ENFIELD
PUCHOK

MÉRAY
TRIUMPH
ARIEL
F. N.

NAGY FIZETÉSI KEDVEZMÉNYT

nyújt az ország legnagyobb használt motor szalonja

BAUERT.

VI., IZABELLA-U. 98. TEL.: 120-912

ARDIE

alkatrészek raktárról

LEGGYEN
ELŐRELÁTÓ
VEGGYEN



MOTORKERÉKPÁRT,

amely hosszú évekig fogja Önt hűségesen szolgálni.

NSU-Werke A. G. Neckarsulm

MAGYARORSZÁGI VEZÉRKÉPVISELETE:

DÖRY és KOVÁTS Kft.

BUDAPEST, VI., ARADI-UTCA 44 TELEFON: 121-944



KÉT VONAT TALÁLKOZIK...



Szomszédos vágányokon állott a két vonat. Az egyik lokomotívja erre, a másiké — német katonavonaté — amarra. Gépkocsizó vonatosságok voltak, századosuk szívesen beszélgette át a várakozási időt, elmesélt mindent, csak azt nem, merre visz az útjuk. Hiszen ő maga sem tudta...

— Vonatoszlopom a háború alatt — mesélte — szállított már löszert, élelmet, üzemanyagot, hidépítési és útépitési anyagokat, csapatokat, munkásosztásokat, sebesülteket és foglyokat. Mint láthatja, sokoldalú, felelősségteljes és fontos szolgálatot teljesítünk. Nézzem csak végig a vagonokon, látni fogja, hogy az oszlopomba sorozott teherkocsik egyike sem speciális jármű, a háború kitérőesekor vonták be őket a magánforgalomból.

Egy pillantás meggyőz róla, hogy a vagonokban felsorakozó Mercedes, MAN, Henschel, Magirus, stb. kocsik valóban nem hadicélokra gyártott járművek. Két éve, 1939 óta sok vihart láttak ezek a masinák...

— Nagyszerűen megállták a helyüket ezek a masinák — folytatta századosunk —, a tizenkét teherkocsiból álló oszlopom járművei 4—6 tonnás egységek úgy, hogy az oszlop szállítóképessége egy menetben 60 tonna! Kitűnő vezetőim vannak, jórészüket a háború kitérőesekor kocsijukkal együtt vonultatják be, ami igen jól bevált módszernek bizonyult, mert tőviről-hegyire ismerik kocsijukat. Mint már mondtam, az oszlop a lengyel hadjáratnál kezdte működését, eljutott Varsóig, előjáróink csatáiban elismerését vívta ki, majd 1940 május 10-én nyugaton léptünk akcióba. Luxemburgra át nyomultunk előre Belgiumba, majd Franciaország felé fordultunk Laonon, Párison át egész Loireig jutottunk délre.

— A lengyel és nyugati háborúk közötti telet arra használtuk fel, hogy kitűnő gépkocsivezetőinkből olyan katonákat faragjunk, akik az esetleges harcokban is megállják a helyüket. Öröm volt nézni, milyen ambícióval dolgoztak ezek az emberek a kézigránál, meg a könnyű géppuskával. Akár a gyalogosok!

— Résztvettek a balkáni hadjáratban is? — vetjük fel a kérdést.

— Nem! Mi rögtön a veszélyeztetett keleti határokra kerültünk, ahol június 22-én, közvetlen a harcoló kötelékekkel együtt vetették be oszlopunkat a küzdelembe. Ut- és hidépítési anyagot rakodtunk és szorosan nyomon követtük az előnyomuló csapatokat. Hídásaink bámulatos gyorsasággal verték a hidakat, közvetlen a hátráló ellenség nyomában, a kocsikon számos nyoma van az ellenségnek...

— Keletporoszországban léptük át a határt, majd Riga és Narván át jutottunk el Leningrád alá. Ez mintegy 1000 km-es út. De ne gondolja, hogy mi ezt az utat használtuk. Dehogy, az aránylag tűrhető állapotban levő utat más célokra tartották fenn, mi pedig legjobb esetben a mellékutakon, igen sokszor azonban a mezőkön át törtünk előre. Nyáron pokoli hőségben szenvedtünk, a porban az összeütkezések elkerülése végett világítást használtunk. Franciaországban az oszlásnak indult állati

tetemek büze kinzott, itt az elképzelhetetlen portól szenvedtünk a legtöbbet, amihez kimondhatatlan terepnehézségek járultak. A kocsik bámulatosan bírták a strapát, pár rúgótöréstől és 1—2 nap alatt megjavítható defektustól eltekintve más baj nem ért! A háború elején bevonult kocsik ma is mind üzemben vannak. Ez természetesen elsősorban a vezetőim érdeme, akik pihenőidejüket a kocsik ápolására fordították.

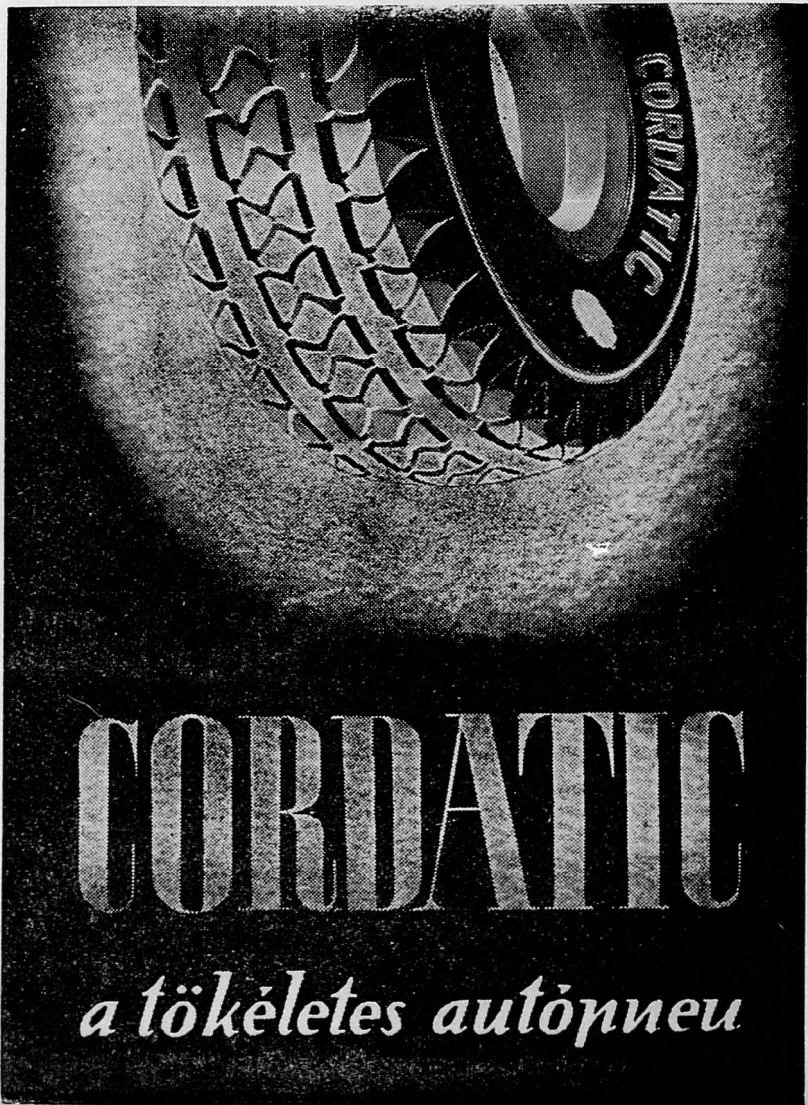
— Voltak az oszlopnak meleg percei?

— Az ellenséges repülők gondoskodtak olykor erről is! Hol bombával, hol géppuskatűzzel molesztálták. Meg kellett kissé akadni: ha felrobbantott hidnál kellett várakoznunk. Védekeznünk kellett azonkívül a szétugrasztott ellenséges csapatredékek ellen. Elcsapataink roppant gyors előnyomulása nagy területeket hagyott átfésületlenül, a mi utunk pedig igen gyakran éppen ilyen területeken vezetett át, ahol az

ellenséges csapatrészek igyekeztek zavarni utánpótlásunkat. Különböző fegyvernemeink példás összeműködése sok galibát hártott el. Gyakran jelentek meg felettünk felderítőgépeink, legtöbbször a mélyen lelógó kerekű Fieseler-Storchok, melyekről táskát dobhat élénk. Már előre tudtuk az üzenetet: „Vigyázz! ellenséges oszlopok”, vagy „szétugrasztott csapatok” felelednek ebből és ebből az irányból. Fel tudtuk készülni illő foqadtságukra.

— Bizonyára kíváncsi néhány adatra is! Oszlopom június 22-e óta 6000 tonnát szállított, egyedül júniusban közel 3000 tonnát. Jól gondolja meg, 12 kocsival! Két nyári hónap alatt a kocsik összesen több mint 100.000 km-t futottak. A kocsik átlagban naponta 13 órát voltak üzemben. És a katonák utána még fél éjszakáikat áldozták fel műszaki szolgálatra, hogy reggelre minden rendben legyen! És mindezt igaz lelkesedéssel, azzal a szent kötelességérzettel tették, hogy az élen harcoló csapatoknak semmiben sem szabad hiányt szenvedniök!

Indul a vonatunk. Vége a beszélgetésnek. Lassan gördülünk el a német tehervonat mellett. Mercedes-Benz, ... MAN... Henschel... Krupp... Magirus... Büsing... Derék vezetőikkel a háború forgatagában, úttalan-utakon is éppen úgy megállítatok helyeket, mint egykor az autótak széles betonján!... A vér nem válik vízzé!



CORDATIC

a tökéletes autójáru



mindenütt az országban

A minimalist line drawing of a landscape. On the left, a tall, thin tree with a cloud-like top stands vertically. A road winds from the bottom left towards the right, curving upwards. A small car is visible on the road. The drawing is composed of simple black lines on a white background.

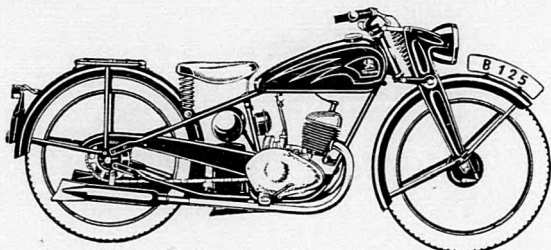
VACUUM OIL COMPANY-R.T.

UTAZÁS

A KORSZERŰ KÖNNYŰ MOTORKERÉKPÁR KÖRÜL

Néhány évvel ezelőtt, csak úgy felül-ről „kezelték” a kis, könnyű motorokat, a porszívókat. A nagyközönség érdektelensége miatt, mondhatni, még a konstruktőr rajzasztalán kimúlt. Voltak ugyan bátor kezdeményezők, de ezeknek kezét megkötötte a gyár szőrösszívó igazgatója, aki az anyagiakra való tekintettel fázott érthetően a „kalandtól”.

Az idők romlásával csökkent a motorok irtartalma, de ugyanakkor nem hallgathatjuk el, hogy a „fogyókúrás” motorok teljesítménye ugyanolyan arányban izmosodott. Nagy és göröngyös utat járt be a könnyű motoroké, amíg elérte a mai kiforrott alakját és teljesítményét. (Nem túlozunk, ha a 125-ös motorban látjuk a jövő békeidők legnépszerűbb, olcsó közlekedési eszközét.)



Mint egy nagy motor, úgy fest a 125-ös TWN. Evekkel ezelőtt ilyennek álmódta meg a konstruktőrök az ideális könnyű motort.

Még nem is olyan régen kb. 200 kg-ot nyomott egy 500 kcm-es motor, ma ugyanennyi nyersanyagból három 125-öst készítenek. Az sem volt még olyan régen, amikor a kis kétüteműek fogyasztása 100 km-re 5 liter körül mozgott, a pazarló munkarendszer miatt. Ennyi üzemanyaggal ma két kis 125-ös futja be ugyanazt a távot — de jobb átlaggal. A természetes lassú fejlődés olyan biztos alapokra fektette ennek a motorok Benjáminjának a jövőjét, hogy még a fentnevezett igazgatóságok is jónak látták a kis újszülött istápolását. A szerkesztők szabad kezet kaptak és megindult a nagy gyárak között a nemes versengés; ki tud jobbat, szebbet, gazdaságosabbat a piacra hozni. Külön történelme van a kis 125-ösnek, amit egyszer talán meg is fognak írni, mert gondoljuk csak el, mennyi pénz és milyen sok munka ment veszendőbe, amíg sikerült ezekbe a gyűszűnyi motorokba 40 lóerős literteljesítményt varázsolni. Mert bizony vannak gyárak, amelyek 5 lóerős és még annál is erősebb 125-öst gyártanak.

A könnyű motoroké iránti érdeklődést a 200 kcm-es típus nyitotta meg, amely többé-kevésbé kielégítette a kényelmi és teljesítményi igényeket. Ámde az állandóan fejlődő technika megrendítette e típus népszerűségét, aminek bizonyosságul itt adunk egy összehasonlító táblázatot egy 1937-ben piacra hozott és azt évekig meglege-

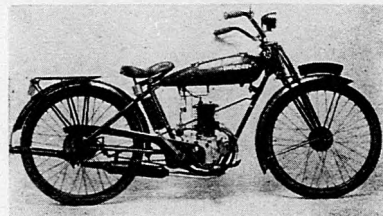
déssel gyártott 200-as és egy mai 125-ös adatairól:

	a régi 200-as	a mai 125-ös
Maximális sebesség km/óra	67	75
Fogyasztás 50 km-es óraátalaggal 100 km-re	2.75	2.3
Fogyasztás teljes gázzal	4.3	3.7
III. sebességben 30-ról, 60 km-re szükséges idő mp-ben	18	11.5
Súlya üzemkész álla- potban kg	125	70
Teljesítménysúly kg/le.	18	15

Ha még most azt is elmondjuk, hogy ezek az adatok nem katalógusból származnak, hanem mérések és számo-

maradt” gyárak „csiszolni” fogják ké-szítvényük gyenge pontjait.)

Igy például még nagy különbség mutatkozik a 125-ösök súlya (70 és 85



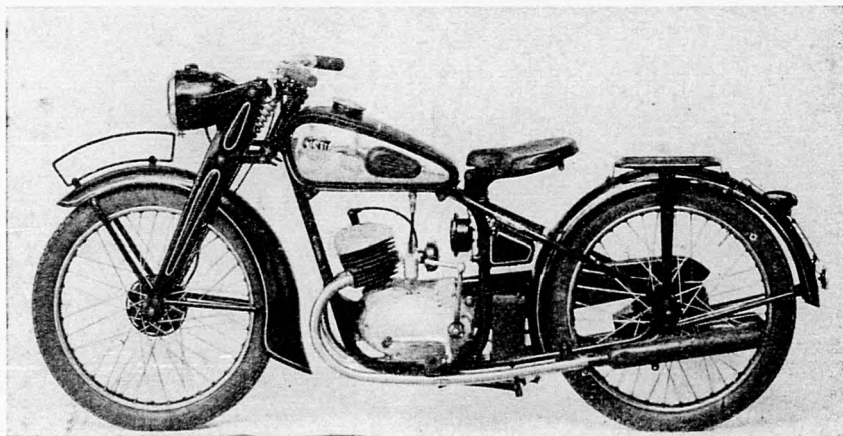
A 125-ös egyik őse, a 175-ös Puch, amelyre méltán büszke lehet az utód.

kg) között. Bár a szerkesztők egyhangú véleménye szerint a határ 80 kg-nál van. Most már nem esnek a régi hibába, hogy szép lassan, javítva a felszerelést, rontják a teljesítménysúlyt.

A típusok egységesítése biztosította a 125-ösnek a könnyű motorkategóriát, amelynek tulajdonképpeni és valószínű őse a 100 kcm-es kismotor volt. Németországban a DKW-gyár teremtett talajt a híressé vált „RT”-vel. Ez volt az első igazi könnyű 100 kcm-es motor, amelynek alacsony súlya és ára lehetővé tette a sok tízezres sorozatgyártást és ezzel sok tízezer ember vált motorossá. Nálunk már sok évvel ezelőtt a W. M.-gyár oldotta meg sikeresen az olcsó, magyar kismotort, a mindnyájunk által jól ismert „Csepel” 100 alakjában.

Új utakat keresve — és találva — oldotta meg Urbach László az igényesebb motorosok közlekedési eszközét, a „Mátra” 100-at, amelynek jóhírért a most megjelenő „Mátra” 125 lesz hivatalosan örökösé.

Hogy mennyire nagy jövője van a 125-ös motornak, példa erre, — hogy a háború ellenére — a nagy gyárak

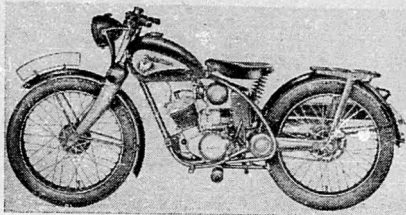


Az NSU külseje nemcsak ígéri, hanem nyújtja is mindazt az előnyt, amit ez a — sok nagymotort is megszégyenítő — kis NSU nyújtani tud.

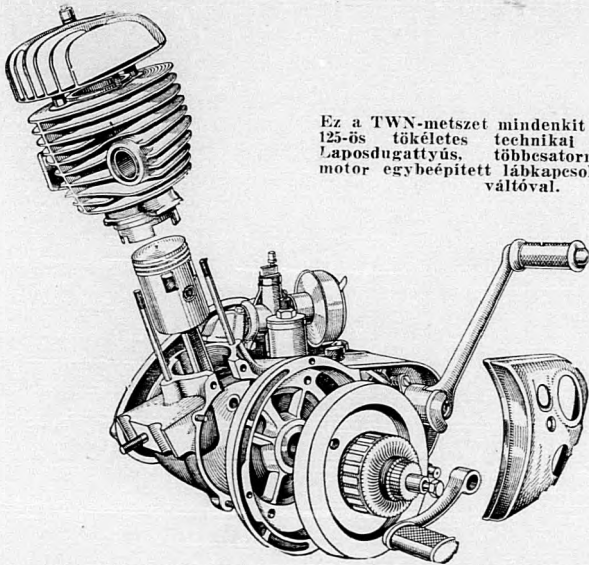
munkatervén szerepel, ami természet-szerűen a típus további fejlődésével jár.

Milyen is legyen az ideális könnyűmotor? Súlyja 70 és 80 kg között mozogjon, csúcsebbsége a 75 km-t érje el, átlagos fogyasztása — nem zavarva — 2—2.5 l legyen 100 km-re és végül utast is lehessen vinni a hátsóülésein. Ilyen legyen a könnyűmotor. Természetesen az ára alkalmazkodjon a kisemberek pénztárcájához.

Szinte hihetetlen, hogy milyen ala-



A Phänomen szerkesztője a kényelemre is súlyt helyezett, amikor a 125-ösének gumirugózású hátsóvillát adott.

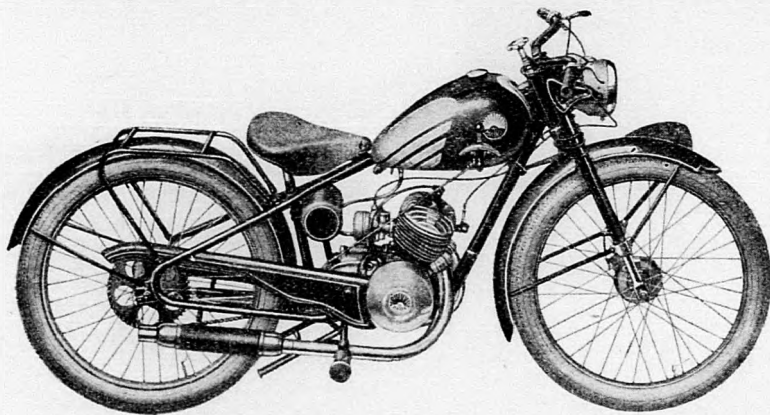


Ez a TWN-metszet mindenkit meggyőz a kis 125-ös tökéletes technikai megoldásáról. Laposdugattyús, többesatornás kétütemű motor egybeépített lábkapcsolásos sebességváltóval.

pos mérlegelés tárgyát képezi a könnyűmotor szerkesztőinek a kielégítő stabilitás és felszerelés szem előtt tartásával egyes alkatrészek méretezése — legyen az akár egy villa közgyűrű vagy a sebességváltókar gombja. A gép minden porcikája mindenre kiterjedő számítás, majd gyakorlati kísérletek alapján kerülnek a katalógusból

ban a gépek előállítását, valamint a javításra szolgáló alkatrészek és azok cserélését a lehetőséghez képest leegyszerűsíték.

A könnyű súlya, az egyszerű kezelhetősége és a kielégítő teljesítménye teszi lehetővé, hogy majdnem minden célra megfeleljen. Jó úton — természetesen sikon — 60 km-es átlag jól tartható



A porlasztótól és a mágnesről eltekintve, színmagyar készítmény az új 1942. modellű „Mátra 125”. Olyan sikere lesz, mint öccsének, a „Mátra 100”-nak.

ismert modellokra. Elképzelhetetlen, hogy milyen borzalmas nyüzást, mondhatni viviszekciót jelent az a két szó; gyakorlati kísérlet. Erről külön cikket lehetne írni. Válogatottan rossz úton, sikon és hegyen hajszolva a gépet, állapítják meg a felhasznált anyag méreteit (újítják anyagnál a minőséget is). A különböző gyárak kísérletei alapján bizonyos alkatrészek már szabványosan lesznek készítve, hogy ebben az egyre népszerűbb kategóriá-

vele. (Hallottunk már ennél jobb eredményt is.) A sebességváltó áttételezési aránya úgy lett kiválasztva, hogy a komoly kapaszkodókon is átviszi a gazdáját a kis 125-ös, továbbá sík úton ne kelljen sokat váltani. Az első sebességben minden könnyűmotor a 30 százalékos emelkedőt „veszi”.

Nem akarunk itt, a sorok között reklámot csinálni a könnyűmotorok, hiszen több a vevő, mint amennyi előadó motor van.

Pauszka János

AUTÓGUMIJAVÍTÁSOK
KÖRVLKANIZÁLÁSSAL
ÉS GUMIÁRUK KÉSZÍTŐ ÜZEME

V., WAHRMANN-U. 10

TELEFON: 292-471

AUTÓ-VILLANY-ÓRÁK

raktára és javítóműhely

SCHARCZ TESTVÉREK

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

AMERIKAI ÉS EURÓPAI AUTOMOBILOK SPECIÁLIS JAVÍTÁSA

ESZTERGÁLYOS MUNKÁK

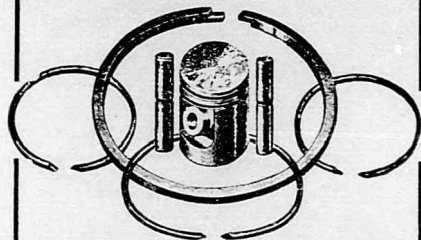
MOTORKERÉKPÁR JAVÍTÓ
É S S E R V I C E

SZEIFT ISTVÁN

BUDAPEST, V., CSÁKY-UTCA 7

TELEFONSZÁM: 298-135

DUGATTYÚK D. GYÜRŰK, D. CSAPSZEGEK, GOLYÓSCSAPÁGYAK az összes felvidéki autók és traktorok számára is raktárról kaphatók.



JAWA, ZETKA ÉS MINDEN MÁS motorkerékpárdugattyú raktáron. ACÉLGÖRGÖK minden méretben. GOLYÓSCSAPÁGY JAVÍTÁSOK. HENGERKÖZÖRÜLÉS. FÖTENGELVCSIZOLÁS. SZELEPEK.

RUDAS SÁNDOR műszaki vállalkozó

Budapest, VI., Jókai tér 9. szám. Telefon: 118-026

CYKLOP

GARAGE — SERVICE
AVÁROSKÖZÉPPONTJÁBAN

CSÚSZÁSTGÁTLÓ

PNEUMATIC RECÉZÉS

HIDRAULIKUS EMELŐ

Teljes service P 10.

VII., Nagyatádi Szabó-utca 24.

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. Sürgőnycím: AURIOL**

Mindentéte olajak regenerálása. Használt olajak vétele. Regenerált olajak eladása!

ÚJ CSAPÁSOKON AZ USA AUTOMOBILIZMUSA

Az USA hadfelszerelési hatóságai a szakmunkás- és nyersanyaghiány hatása alatt a személykoocsigártás további nagymértékű korlátozását határozták el. Az eljövendő 1942-es év első négy hónapjában 27%, az ötödik hónapban 48%, majd az év utolsó hét hónapjában már 59%-kal fogják csökkenteni az USA autógyárainak a személykoocsitermelést az ideiglenes gyártási adataihoz viszonyítva. Ez annyit jelent, hogy 1942-ben az amerikai gyárak feleannyi személyautót fognak előállítani, mint az idén gyártottak. A nehéz teherautók gyártását a korlátozás nem érinti.

A termelés ilyenkor korlátozása a hadfelszerelési szempontokon felül is különös figyelmet érdemel, mert egyben rávilágít arra is, milyen nagymértékű túlermeléssel dolgoztak az USA személyautó gyárak. Az 1938-as statisztika szerint az USA minden négy lakosára esett egy gépjármű, hallatlan sűrűség ez, pláne ha figyelembe vesszük, hogy az USA négy lakosa közül legalább kettő városokban lakik, ahol a túlszűfolt forgalom folytán a közlekedési lehetőségek sokkal szűkebbek, mint a vidéken. Az USA autógyárainak milliós évi produktumait a telített amerikai piacon csak a legintenzívebb reklám, gyakori modellváltoztatás és legmesszebbmenő fizetési könnyítések útján tudták elhelyezni.

A jövő évre 2.1 millióra redukált személyautótermelés a 30 milliós gépjárműállomány mellett fedezi az USA új személykoocszükségletét. De mi történt volna, ha nem jön a háború?

A termelés irama minden bizonnyal tovább fokozódott volna és az USA kolosszális kapacitású autópára a telített honi piac mellett intenzív exportra kényszerült volna. Az amerikai export az utóbbi években a termelés 10%-át tette ki, tehát évente többszáz ezer darabra rúgott. Ez az export azonban a telített honi piac mellett nem tarthatta volna egyensúlyban a termelést, melynek 15–20%-os exportra lett volna szüksége az egyensúly fenntartása érdekében. Az export ilyen arányú növelése a szétforgácsolódott világpiacra nem sok sikerrel keesegtetett. Az amerikai autógyárak tehát örömmel üdvözölték az adott körülmények között legkényelmesebb megoldást: a hadfelszerelést! Az amerikaiak kolosszális gyáraik rabszolgái lettek, a beléjük fektetett tőkének dolgozni kell, dolgozni, mégpedig gyorsan, amerikai tempóban!

Az USA autótermelésének 90%-át személykoocsik tették ki. A teherautó mostohagyerek volt. A könnyű teherautó a városi és közeli forgalomban még megállta a helyét, távolsági forgalomban azonban a vasúttal szemben nem boldogult. Egyedül az autóbusz tudott a távolsági forgalomban is reuzálni, mivel lényegesen olcsóbban fuvarozhatott a vasút személytarifájánál.

A háború itt is új utakat nyit: a vasutak teherszállító kapacitását az Angliának egyre fokozott mértékben átengedett parti forgalmú hajóter csakhamar kimeríti, minek folytán a teherautóra a távolsági forgalomban is új feladatok várnak. Az USA is kezd rájönni a jól megszervezett teherautóforgalom fontosságára.

A közlekedési kívánalmaknak az USA imperialisztikus politikájának következtében történt átrétegződése józan közlekedéspolitikai elgondolásokhoz vezet, melyben a személykoocsi szükségyszerűen új helyet fog elfoglalni, szemben azzal, mely pozíciójában enormis gyártási szériái folytán a nemzetgazdaságnak már-már komoly teherterelvé lett.

FÜGGETLENÍTSÜK MAGUNKAT A BENZIN ÉS GÁZOLAJ HIÁNYTÓL

Szereltesen autójára műszakilag bevált és a nemzetközi próbán is a legjobb eredményt elért

O. P. FAGÁZGENERÁTORT

amely minden eddigi üzemnél gazdaságosabb és olcsóbb üzemével magát törleszti, a fogyasztása lóerő-óránként kg 0.85, a fogyasztott anyag ára lóerő óránként 5 fillér

Kérjen ismertetőt. Felvilágosítással készségesen szolgálunk

EGYEDÁRUSÍTÓ:

VEHICULUM AUTOMOBILIPARI ÉS KERESKEDELMI KFT.

Budapest, V., Szemere-utca 17. Telefon: 112-458



S K O D A



*K*ellemes
karácsonyi ünnepeket és
boldog újévet kívánunk
összes vevőinknek, képvise-
leteinknek és barátainknak



ON REVIENT TOUJOURS...

(„On revient toujours”, mindig visszatérünk az első szerelmünkhöz — tartja a francia közmondás és éneklő Lucienne Boyer. Márpedig ő igazán csak tudja, hiszen még a hangjában is több a székszeplő, mint mondjuk a tíz év előtti Marlene Dietrich epilált, de nem székszeplőt balvándíjában. Ami nagy szó, hiszen Marlene kisasszony annakidején több álmatlan éjszakát okozott főleg a fiatalabb korosztályoknak, mint a legzordabb történelemtanár. Az „On revient toujours” azonban mégsem stimmel egészen. Mert aki már találkozott úgy húsz évvel későbbben hajdani nagy szívserelmével, az ugyan csak csodálkozott, hogy ennek a szigorú tramplivá serdült özvegynek a hatására vetemedett annakidején még versírásra is. De hogyan is állunk ezzel az „On revient toujours” című komplexummal a mai rideg, háborús és szívtelenül technikai világban?)

I.

Pistike jó fiúcska volt. Alig hazudott többet, mint annakidején az apja. És amikor hazavitt bizonyítványát az ötödik bétől, szigorú, de jószágos atyja imígyen szólt hozzá: — Mivel örvendeztesselek meg, magzatom?

És mivel Pistike már három laternát eltört, kaleidoszkópból tekintélyes készlettel rendelkezett, sőt a Jubilehe bélyege is megvolt, hát biciklit kért.

II.

Szép volt a bicikli nagyon. Ere-aeti német gyártmány. (A Német-utcában gyártották, a pincében.) Nikkelezett volt a kormányja, csengő is volt rajta, meg kontrafék. Pistike úgy száguldozott rajta, hogy a szomszédék Gézája már reggel ötkor böngött az irigységtől (miután félőtkor abbahagyta). A fűszerezék Ninácskája — aki pedig roppantul szeretett a kisfiúkkal golyózni, most már csak a Pistikét csodálta. Pistike azonban nem akart a Ninácskával golyózni — csak biciklizett büszkén és rendületlenül.

III.

Hallod-e, te Pista — szólalt meg egy szép nyári napon Buncika a negédes — a Karesi meg a Tyütöke már két hete motorbiciklin jár. Én meg csak kutyaagoljak veled villamoson ki a Rómaira, mi? Szeresz egy motorbiciklit, vagy pedig megcsallak a Tihamérral. (Ezt nevetve mondotta, de komolyan gondolta, mint az alább kiderül.)

IV.

Pista urfi — aki közben érettségit tett, de mégis éretlen maradt — megvette a motorbiciklit. Levágta a papát meg a Stánci nénit. Két hét alatt megtanult motorozni és mirz a tanulásban betört feje meggyógyult, büszkén ültette fel a Buncikát a hátsó ülésre. (Nem sokkal később viszont a Buncika ültette fel a Pistát, ha nem is a pótülésre, amint az alább kiderül.) És robogtak ki a Rómaira.

V.

Ősz lett. A hőmérő higánya alább, a Buncika igénye feljebb szállt. És amikor a Hindu Siremlék harmadik és negyedik felvonása között nem minden célzatosság nélkül szórakozottan vetette oda, hogy a Tihamér oldalkocsira alkszik, Pista már el is határozta, hogy előleget vesz fel az életbiztosítására és meg-

veszi harminchathavi részletre (akkor még így is lehetett) az oldalkocsit.

VI.

Újra nyár lett. Buncika helyett már Lilike ült hanyagul az oldalkocsiban. A Buncika ugyanis eleinte titokban, a végén már nyíltan ült be a Tihamér mellé. A Tihamérnak ugyanis meghalt a nagybácsikája, így kénytelen volt kis-kocsit vásárolni, hogy rendszeren kijárhasson a Zsiga bácsi sírjához. És motortól olajos nadrágban kegyeletlenség volna az egyébként kegyeletlen zarándoklat, nem?

VII.

Lilike üde volt, szép és harmatos. Az oldalkocsiba betóduló por hovatovább elkeveredett a harmattal. Lilike ilyenkor már nem érezte olyan szépek magát. Pedig nagyon szép akart lenni a — Dönci kedvéért. És addig fintorgott azzal a pisze nőzójával, amíg Pista urfi meg nem vette a kevéssé használt kis Topolinót.

VIII.

Pista csakhamar rájött, hogy Lilike megcsalja a Döncivel. Három jölrányzott, de gyökeres pofonnal megpecsételt, egyszerűen fájdalom bicsú következett és Pista, azaz most már István megvette a négyüléses Adlert, melyre oly régen fáj a foga. Márta, mint azt a neve is mutatja, komoly volt, mint egy tűzoltóparancsnok és terebélyes, mint egy tűzoltóparancsnokné. A Márta mamája (a MAMA) viszont még terebélyesebb volt. És hiába volt minden rábeszélés, a terebélyét következetesen és makacsul hurcolta magával, amikor beült az Adlerbe a fiatalok mögé és esőszködött az erények érdekében.

Az újabb szerelem tragédiával végződött. (Amint az alább rögrezt kiderül.)

— Hallja, maga hülye — mondotta Márta Istvánnak négy évvel később —, megmondom a mamának (a MAMÁNAK), ha nem mossa ki haladéktalanul a Gyurika fuszeklijét. És ide azzal a huszassal, mert debután elmegyek a Ramaszéderékhez römizni.

IX.

Gyurikának játszótárs kell — döntött Erzsébet és a mama (a MAMA). És mivel kutya (Krakauer) már volt a kertben, hát a szabályszerű idő elmúltával megszületett a Nellike. Utána a Sanyi-

kát és a Totyikát hozta a szorgalmas gólyanéni. És mivel a mama (a MAMA) még élt, sőt terebélyesebb volt, mint valaha: Istvánék megvették a hatüléses nagy Mercedest. Hogy mindenki beférjen.

X.

A fene ebbe a korlátelt viágba, sóhajtott fel három évvel később hősiünk, amikor a kedvenc lapjában azt olvasta, hogy ezentúl már csak jegyre mérik a motalkót.

És amikor kitént, hogy a havi motalkóadag két hétre is alig elegendő, elcsérlette a nagy Mercedest egy kis DKW-re. Mert azt mondták a borbélynál, hogy az kevesebbet fogyaszt.

XI.

Néhány hónappal később István gyalogosan járt a hivatalába. Mert a DKW-hez kapott havi harminc literek arra sem voltak elegendők, hogy Mártát és a mamát (a MAMÁT) brizdselni vigyék.

XII.

Jött az E betű. És mivel István nem tartozott azok közé, akik fontos közérdekből használják gépjerejű járműveiket, le kellett állítania a DKW-t.

XIII.

Sebaj — gondolta István. És megvette azt az oldalkocsis motort háromezerért, mely veszedelmesen hasonlított a géphez, melyért annakidején ezret fizetett. Márta a pótülésre ült, a mama (a MAMA) az oldalkocsiba. Ez volt István szerencséje, mert az oldalkocsi összerogyott a mama (a MAMA) alatt és a gumija ronggyá pukkadt. (Az első öröme, mely a mamából (a MAMÁBÓL) fakadt.)

XIV.

Mivel új gumit nem lehetett kapni és Márta félt felülni a szőlőgép pótülésére, István eladta a gépet és vett egy kismotort. Ezentúl egyedül motorozott. (Mellékesen meg kell állapítani, hogy Márta nem is félt túlságosan, viszont a Krakauer Szigfrid úrnak hadiüzeme és E betűje is volt, utóbbit ráadásul pompás és háromliteres Adlerre ragasztották gondos és finánci kezek. Igaz, hogy a Krakauer Szigfridnek szürös volt a szakálla nagyon és nem is fürdött minden nap, amit azonban a mai melegvízkorlátozott világban némi jóindulattal el is lehet nézni.)

(Folytatás a 207. oldalon.)

A „mindenevő” gázgenerátor

A gázgenerátorokkal táplált gépjárművek fokozottabb elterjedésének számos előfeltét állja útját. Főleg három ellenérvvel találkozunk: fokozottabb kezelést igényelnek, a járművön szállítandó szilárd üzemanyag folytán csökken a jármű teherszállítóképessége, végül pedig a generátor-üzemnél csökken a motorteljesítmény. Az érvek ma még megállják helyüket, a multban azonban sokkal nagyobb súllyal estek a latba, míg a jövőben, — tekintve, hogy a generátorüzem egyre tökéletesedik. — kétségtelenül egyre csökkenni fog jelentőségük. A generátorüzemnek a teherforgalomban való fokozott bevezetését a legtöbb európai államban hatóságilag szorgalmazzák és jelentőségét a német teherautó-fuvarozás egyik vezető egyénisége drasztikusan, de találóan szögezte le: Jobb, ha a jövőben a nehezebb generátor-üzemanyag magunkkal szállítása miatt pár száz kilóval kevesebbet szállítunk, mint ha egy szép napon végleg leállíthatjuk nyersolajüzemű kocsinkat!

A generátor-kérdés taglalásában rendkívüli figyelmet érdemel a német gépjárműforgalom főbiztosának, Schell vezérőrnagynak véleménye. Schell szerint nagyon helytelen dolog volna kivárni a tökéletes generátort és csak akkor térni át a generátorüzemre. Mert tartsuk szem előtt: a gyakorlati üzem követelményei szabnak irányt a helyes és

egyben leggyorsabb fejlődésnek. A mai generátorok a fejlődésnek arra a fokára jutottak, hogy a háború után nem fognak többé eltűnni. Erről a rendkívül alacsony üzemi költségek fognak gondoskodni, melyek a folyékony üzemanyag-költségeknek felét sem teszik ki. Schell a gázgenerátorok konstrukciós fejlődésének legközelebbi irányát a „mindenevő” gázgenerátor megteremtésében jelöli meg. Olyan generátortípusra céloz, mely például legalább a szilárd üzemanyagok valamely csoportját, például a fát, tőzeget, barnaszénét tetszőlegesen vagy keverten dolgozza fel. Ma a technika ennyire még nem tart, de a cél közelsége már sejteti a közelgő megoldást.

A folyékony és szilárd üzemanyagok felhasználhatóságának felosztását Schell először a háborús helyzet adottságainak figyelembevételével állapítja meg: A kőolajból is szintetikus úton előállított folyékony üzemanyagokat elsősorban a hadban álló seregek gépjárművei, a személyautó-mobilok és természetesen a motorkerékpárok számára kell biztosítanunk. A szilárd üzemanyagok a stacioner motorok, a mezőgazdasági traktorok és a teherautóforgalom zavartalan üzemének kell zálogát adják. A szilárd üzemanyagokra való áttérés azonban nemcsak háborús szükségszerűség. A háború végeztével a folyékony üzemanyag már csak a tartányhajó-állomány csökkenése miatt is csak korlátozott mértékben és viszonylag drágán fog rendelkezésre állni. Már most gondoskodni kell róla, hogy az olajpolitika hatásait közömbösíthessük. Németország e téren is példát mutat: 200.000 generátor és folyékony-gáz, illetve magasnyomású gázzal hajtott gépjárműve van már most forgalomban, melyek révén évente 700 millió liter folyékony üzemanyagot takarítanak meg!



Utólérhetetlen
teljesítmény
és
tartósság.

OSRAM

auto-lámpák

— az autó elektromos háztartásának főkönyve? —

Keszeg úr rendkívül takarékos ember. Leventét szív, hét évig hord egyetlen nadrágtartót, a motalkójának minden egyes cseppjét megszámlálja és csökkenően a legordasabb, legolesőbb olajat vásárolja. Vigyáz háztartásának anyagi egyensúlyára. Csak egyben bőkezű: nem spórol autójának villamos-energiájával. Nem oltja le a lámpáit, ha órákig hagyja kocsiját állingálni a lakása előtt. Ha bemegy a trafikba, úgy leállítja ugyan a motort, de nagylelkűen nem húzza ki a slusszkulesot, hadd világítson az a vörös lámpácska ott a szereléxfalon. És az sem zavarja, hogy irányjelzőjét bekapcsolva felejtí.

És még egyben nem takarékos Keszeg úr. Gyűjtési szenvedélyére nyakló nélkül áldoz. Előszeretettel díszíti fel a kocsiját mindennel, ami villanyra működik. Van villamos szivargyújtója, háromhangú kürtje, ventilátorja a kocsi belsejében, a leghatalmasabb dupla szélvédőmelegítőt vásárolta meg. És hogy éjnek évadján jobban lásson, hát 35 wattos fényszóró izzóit pompás 50 wattos Osram Biluxokra cserélte ki. Hát persze, kereső- és ködlámpája is van a maguk 50 wattos izzóival, pompás nagy Blaupunkt autórádiója és ha létezne villamos hátvakaró-készülék, hát azt is előjegyeztetné a Boschéknál.

Ha baj van az akkuval.

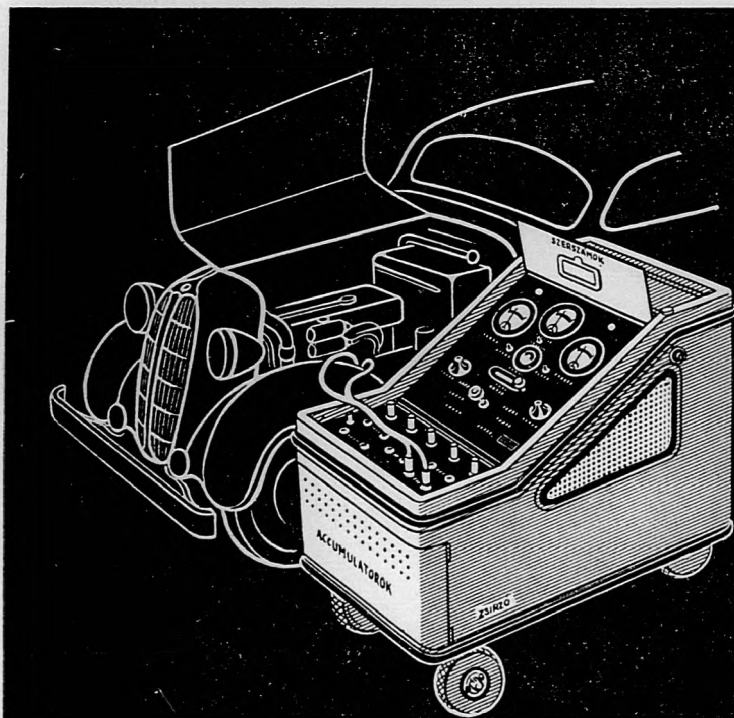
Keszeg úr kocsija nagyszerűen gyorsul, jól fekszik, független rugózásával a legrosszabb úton is szárnyakat kap. Meg is van vele elégedve nagyon, csak éppen az akkumulátorral van sokszor baj. Elkeseredett harckocikat vív Keszeg úr az akkumulátorral és az akkumu-

látorossal, ősz hajszárait csak részben tulajdonítja Malvinnak, a hü és törvényes nejének, mert minden hetedik százáért az akkumulátor felelős. Persze, Keszeg úr szerint, aki nem magában látja a hibát, hanem az akkuban.

Már reggel kezdődik a cirkusz, amikor Keszeg úr beindítja, illetve beindítaná a motort. Az önindító olyan kimért tempóban forgatja a motort, mintha valami vekker mutatója sétálna. És ha sikerül megindulnia, a lámpák csak annyira világítanak, mint másfél kiérdemesült szentjánosbogárka. Rossz az akku — morrant fel Keszeg úr. És viszi töltetni. Utána négy-öt napig rendben van minden, könnyen indul a kocsi és öránként sikerül villamos szivargyújtó közbenjöttével elhamvasztania vagy tíz darab csökkenett nikotintartalmú és így fokozott bűdösségű Leventét. Néhány nap múlva újra megismétlődik a dráma. Újra tölteti a telepet, szidja az akkuszerviszt és fizet, újra fizet. Keszeg úr dühöng, Keszeg úr átkozódik, Keszeg úr vigasztalhatatlan, de arra nem gondol, hogy egyedül — Keszeg úr a hibás az egészben.

Mi az egésznek az oka? Ki a felelős? Hol a hiba? A dinamó, vagy az akku a bűnös? Vagy a gyár, mely takarékoságból túl kis telepet szerel? Vagy a kocsi gazdája hibás? Bizony egyedül az utóbbi. Aki nyakló nélkül fogyasztja a dinamó termelte, az akku által tárolt áramot és többet fogyaszt, mint amennyit a kocsi termelni képes. És különösen ma gyakori ez az eset, amikor kevesebbet járunk, amikor az áramtermelés sokkal kisebb, mint a régi, motalkósabb világban.

Foglalkozunk egy kicsit ezzel a mindennapi problémával és nézzünk a lábas fenekére.



Hibakereső- és vizsgáló-készülékek gépjárművek és repülőgépek számára

Egyetemes próbapad, gyűjtőmagnes, dinamó, indítómotor és alkatrészeinek hibamegállapítására. Háromféle kivitelben. ● Elektromos service-kocsi a gépjárműveken előforduló hibák megállapítására és kiküszöbölésére. ● Különleges vizsgálókészülékek, dinamó-indítómotor-forgórészek, mágnesforgórészek kondenzátorokhoz. ● Indítómotorfékek. ● Különleges lehúzó- és szerelőszerszámok.

Felvilágosítással és műszaki leírással készséggel szolgálunk!

ALTENBACH FERENC VILLAMOSIPARI ÉS KERESKEDELMI VÁLLALAT, Budapest, VI. kerület, Ó-utca 44. Telefon: 118-011, 317-195

Hogyan működik az autó villamos központja?

Az autónak saját, külön villamos áramfejlesztőtelepe, centráléja van. A motor hajtja meg az áramot termelő dinamót, az áramot különböző vezetékek szállítják a fogyasztóhelyekre. A felesleges áramot az akkumulátor-telep gyűjti, ennek az a célja, hogy az összegyűjtött áramával akkor is ellássa a kocsit, amikor az áll, vagy olyan lassan halad, hogy a dinamó még nem képes megfelelő mennyiségű áramot termelni. El kell látnia az önindítót, az álló kocsit városi lámpáit, stb.

A dinamó és az akkumulátor tehát mondhatni munkaközösséget alkot, hogy a lóhere harmadik levelét, a fogyasztók felekezetét ellássa árammal. Megértjük tehát, hogy a három egységnek mintegy gazdasági egyensúlyban kell lennie, ha többet fogyasztunk ugyanis, mint amennyit termelünk, úgy beáll a deficit és kölcsönre (az akku külső áramforrásáról való feltöltése ez a kölcsön) van szükség.

Mennyi a termelés és mennyi a fogyasztás?

A dinamó nagyságát aszerint szabják meg a gyárban, hogy mennyi a fogyasztás. A fogyasztást úgy állapítják meg, hogy lemérik azt az áramerősséget, illetve wattszámot, melyet a sötétben közepes ütemben haladó kocsit igényel. A villanykürtöt, irányjelzőt, belsővilágítást, stb. nem veszik figyelembe, mert hiszen ezek a kellek csak rövid ideig vannak használatban. A dinamónak több áramot kell termelnie, mint amennyi a fogyasztás, ellenkező esetben beáll a csőd. De beáll akkor is, ha sokat járunk olyan sebességgel (átlag 30 km-nél lassabban), melynél a dinamó még nem tölt.

A fogyasztás rekordere az önindító. Aszerint, hogy hideg a motor vagy meleg: 800—2000 watt a fogyasztás. Utána következik a fogyasztók erőlistáján a villamos szivargyújtó a maga 250 wattjával; bizony drága ez a gyufa. A harmadik lépcsőben a fényszórók menetelnek, ezek összesen 70 wattot vesznek fel, de 28—40 wattnyi áramra tart igényt a villamos irányjelző is. A Bosch-duda sem adja 25—40 wattnál alább. A kód-lámpa is erős fogyasztó, bár csak egy van belőle rendszerint, izzója legalább 50 wattos, hogy át tudja vágni a kódot. A gyújtásra 15—20 wattot kell számi-

tani, a szélvédőtörölő 16—24 wattot „zabál”. A belsővilágítás, a városi lámpák, a számlámpa, a stoplámpa már sokkal takarékosabb, egyenként 6—10 wattal elég-szük meg. A szélvédőmelegítő már éhesebb, szálanként vagy 10—12 wattot emészt, ha a harmadik fokozatra kapcsoljuk, úgy itt is vagy 35 wattnyi fogyasztással kell számolnunk. A dinamó ezzel szemben átlagban — kocsit, illetve nagyság szerint — 80—200 wattot termel, ami ha az említett villamoszerveket okkal-móddal használjuk, elegendő is.

Az akkumulátor nem áramfejlesztő.

Aki azonban — Keszeg úr példájára — állandóan bűnözők, bekapcsolva hagyja a szélvédőmelegítőt és az intókart, stb., az hamarosan megadja ennek a rabló-gazdálkodásnak az árát. Az akku csak addig tudja pótolni (feltéve, hogy tőkéletesen fel volt töltve) az áramhiányt, amíg áram van benne, utána menthetetlenül kimerül. Mert az akku nem termel áramot, hanem csak raktározza azt, amit a dinamó szállít, mint felesleget. Merőben téves tehát nagyobb akkut szerelni és így próbálkozni a probléma megoldásával. A nagyobb akku csak addig mentesít a deficitet szemben, amíg a benne levő áramból futja, utána az is kimerül. Az egyedüli segítség: takarékoskodni az árammal. Ha pedig nem tudunk leszokni arról, hogy feleslegesen poecskoljunk az áramot, úgy csak nagyobb teljesítményű dinamó szerelése a megoldás.

Mikor merül ki az akku?

Az akku kapacitása, melyet amperórákban fejezünk ki: bizonyos szerepet mégis játszik. Amperóra alatt azt az időt értjük, mely alatt az akkuból egy ampernyi áramot vehetünk ki. Ha ismerjük a telep kapacitását, úgy könnyen kiszámíthatjuk, hogy mennyi idő alatt szivattyúzzák ki a fogyasztók.

Keszeg úr kocsijában 6 volt 40 amperórás akku van és amikor kiszállt belőle, elfelejtette kikapcsolni az intókart. Az intókart 30 wattot fogyaszt, óránként tehát 5 amper szivattyúzik ki a telepből, ami az jelenti, hogy a telep 8 óra alatt (40:5=8) teljesen kiürül, Keszeg úr reggel tehát érthető módon még annyi áramot sem talál, amennyi a gyújtáshoz lenne elegendő, hát még az önindító megpörgetéséhez.

Az önindító — mint mondtuk — rengeteget fogyaszt, ha sűrű az olaj és a motort csak nehezen tudja megforgatni, úgy akár 400 amper is felvesz, ami annyit jelent, hogy ha a kocsit nem akar beindulni és hat percig nyomogatjuk az önindítót, úgy telepünk teljesen kimerül.

Ha a telep nagyobb kapacitású, mondjuk nem 40, hanem 60 amperórás, úgy kimerülése csak másfélszer annyi idő alatt játszódik le, a végeredmény azonban — nem vitás.

Ha felvillan a vörös kontroll-lámpa.

Ha dinamónk elég nagy, akkumulátorunk kapacitása és műszaki állapota megfelelő, mégis kimerül időnként, úgy a hiba az áramtermelésben van. Rossz kontaktusok a dinamóban, elkopott vagy kiegészítő dinamo-szénkefék, hibás áramszabályzó (regler) kapcsoló. A szakember, akinek mérőműszerek is állanak a rendelkezésére, pillanatok alatt megállapítja a villamoszerviszben, hogy vajjon a dinamó áramtermelése csökkent. Minden autós tartsa szem előtt, hogy ha a szerelékfalán levő vörös színű ellenőrző lámpácska (természetesen a dinamó kontrolllámpájáról van szó és nem az intókart, vagy éppen hűtőhőmérő jelzőjéről) sebes iramban, tehát 30 kilométernél jóval frissebb tempóban sem alszik el, illetve kigyullad, úgy a dinamó nem tölt kellőképpen. Ilyenkor célszerű haladéktalanul vizsgálatot tartani, mert haladni csak addig tudunk, amíg a telepből ki nem merül az áram. Néha igen egyszerű hibáról van szó, talán meglazult a dinamó hajtósziója és nem pörög elég nagy fordulatszámmal, néha súlyosabb belső zavarról van szó, melynek a végére kell járnunk.

Ma, amikor többet állunk, mint járunk, amikor a hideg motort így naponta sokkal többször kell beindítani, mint régebben: kétszeres fontosságú figyelembe venni az elmondottakat. Vagy fenntartjuk az egyensúlyt, vagy pedig hiányunk lesz és kimerül az akku. Ami pedig kellemetlen olyankor, amikor nincsen idő azt kiszerezni és árammal feltölteni.

SPEEDOIL

— nem felső olaj — sohasem állítottuk, hogy az!
Bár üzemanyagba adagoljuk, de hivatása más!



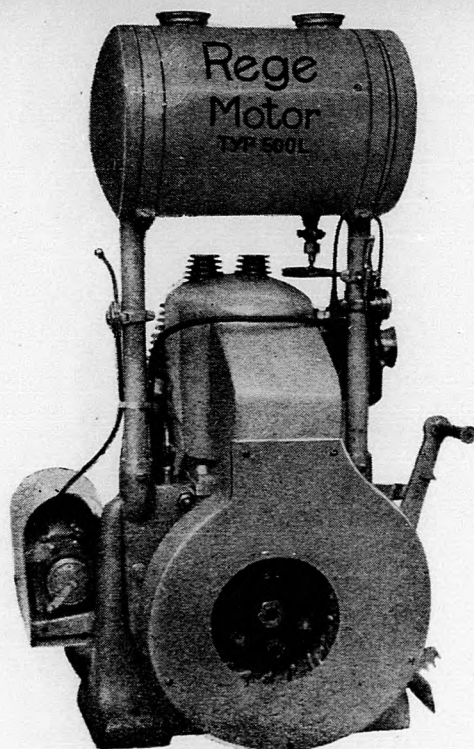
A henger egéstermekét semlegesíti — a hengerfalra, dugattyúra, dugattyúgyűrűkre és szelepekre nem rakódik roncselelő salak, miáltal az autó szívét — a motort óvja az idő előtti kopástól.

AUTÓJÁT TOVÁBB HASZNÁLJA. HA

SPEEDOILT

kever üzemanyagába.

REGE



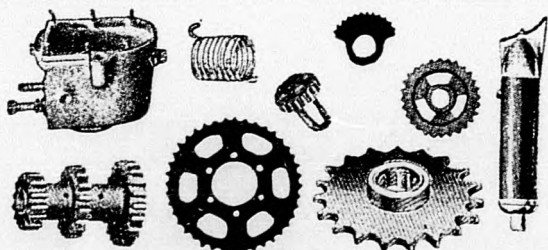
víz- és léghűtéssel, alkalmas minden ipari és mezőgazdasági gép meghajtásához. Szivattyúk, kompresszorok, dinamók, mezőgazdasági gépek leggazdaságosabb erőforrása.

BÉRKÖLCSÖNZÉS!

GYÁRTJA ÉS FORGALOMBA HOZZA:

REICHFELD GÉZA

BUDAPEST, V., VISEGRÁDI-U. 11a. TELEFON: 127-906



ahol minden MOTORKERÉKPÁR-
alkatrészt *használtban* és *újban*
a *legolcsóbban* szerezhet be

EGYÉNI ÍZLÉS —

TÖMEG ÍZLÉS

A mai autósok már nem igen emlékeznek azokra az időkre, amikor nem a tömegizlés alkotta az autók karosszériáját, mint ma. Pedig már akkor is óriási sorozatokban dobták piacra az autógyárak az egyes típusokat. S bár az akkori kocsik nem voltak szerénynek nevezhetőek, mégis sokan speciálkarosszériát készítettek maguknak, — ami természetesen lényegesen megrágította a kocsit. De ki törődött avval? Ne gondoljuk, hogy akkor több pénzük volt az embereknek. Nem, de volt — egyéni ízlés.

Ezekben az időkben tűnt fel egy fiatal magyar karosszéria-konstruktőr. Nevét rövid időn belül megismerte fél Európa. Ahol Nagy Géza karosszálta autó indult Concourson, ott nem volt vitás a győzelem. Igen, Nagy Géza volt az, aki megcáfolta az örökvényű közmondást: „Senki sem lehet próféta a saját hazájában”. Egy csapásra hódította meg a kényesizlésű magyar szakköröket. A hazai sikerek után sorozatos külföldi concours-győzelmek tetézték be a híressé vált schönbrunni autószepegsverseny fölényes győzelmét, ahol Európa leghíresebb karosszéria-konstruktőreit utasított maga mögé. Ebben az időben sikk volt Nagy Gézával karosszáltni a kocsit. Bizony

sok gyönyörű és kényelmes autó futott akkor az országban.

Aztán jöttek a fekete évek. Az autósok elvesztették a vagyoniukat, az autók a patinájukat. Már az is kegynek számított, ha ezek az autósodák közül valamelyik egy-egy bulgár kertészhez került, ahol gondos ápolás hiányában és a méltatlan munkában rövid idő múlva utolérte őket a legszörnyűbb vég: az autóbontó.

És ahol addig a szakértő kezek legnemesebb autókölteményeken dolgoztak, ott lassan be kellett rendezkedni a korszellem parancsszavára, az egyéni munkát letörő gyáriparrá.

Csakhogy ez az átállítás mégsem pusztította el a gyár vezetőségének alkotó vénáját. E tárgyilagos megállapításunkat számtalan sícautobusz és hasonló nagyméretű munka igazolja, amely magánviseli a Nagy Géza karosszériagyár különlegesen kifinomult ízlését. Mert bármilyen furcsán hangzik, Nagy Géza nemcsak az átlagosnál nagyobb szakértelmet követel közvetlen munkatársaitól, hanem fejlett esztétikai érzéket is. Méltó helyettese Buzássy Imre, aki sokméteres rajztábla góliátja előtt ép olyan csaihatatlan szemű és kezű szakember, mint a műhelyek bármelyikében.

Amint a beszélgetésekből kivettük, már várják azokat az idöket, amikor napokig fognak vitázni a megrendelővel a sármentő vonala felett, mert akkor ismét magyar győzelemmel fognak végzödni azok a külföldi szépségsversenyek, amelyeken Nagy Géza-karosszéria indul.



*Mindig,
mindenütt
bevált!*

Continental



CONTINENTAL GUMIÁRU KERESKEDELMI K. F. T.
BUDAPEST, V., SZÉCHENYI RKP. 19

Nagyobb probléma ma, mint valaha – a hűtővíz fagymentesítés!

A régi „jó” időkben nem volt műszaki, csak éppen anyagi kérdés a hűtővíz fagymentesítése. Csupán elő kellett venni azokat a húszegynéhány pengőket, amibe az egy kannányi Glisantin került, vagy pedig csak oda-szólni a drogistanak, hogy Szakvári úr, mérjen le gyorsan három kiló glicerint. Ha valaki ma állít be az alkatrészeshez és Glisantin-t kér, úgy alighanem idegorvoshoz küldik, a glicerint pedig ritkább madár, mint a szőke cigányleány. Mert a két anyag elsőrendű hadikellék, melyből akármennyi is van, kell a hadigépezethez, a „civilnek” bizony aligha jut belőle.

Viszont: fagymentesíteni mégis csak kell a hűtővizet. Hiszen már itt vannak a tél izelítői, a fagyos éjszakák és a dermesztő reggelek, amikor a hűtővíz minden bejelentés nélkül jéggé válik, a jég pedig ki akar és ki is tör vas-vagy bádogbörtönéből, oda a drága hűtő vagy a még drágább hengerblokk.

Szerencsére denaturált szesz ma is akad bőven, a szesz pedig, ha nem is ideális fagymentesítőanyag, mégis tökéletesen megfelel a célnak, ha ismerjük alkalmazásának módját.

A szesz a glisantinnal, illetve glicerinnel ellentétben arról nevezetes, hogy könnyen párolog. Megtörténhetik

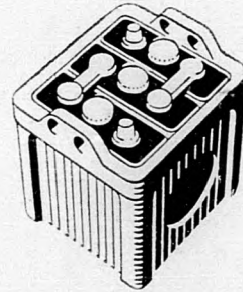
tehát, hogy a hűtővízből nyomtalanul kiforr. Azazhogy: nem is nyomtalanul. Otthagyjá a szagát, azt a kellemetlen kozmáslaj és egyéb szagot, melyet a pénzügyi hatóságok azért kevertetnek bele, hogy elvegyék a szerényebb igényűek és zsebük kedvét attól, hogy jóféle barackpálinka helyett alkalmaz-zák — nyakolajként. Ezek az úgynevezett denaturáló anyagok nem olyan illékonyak, mint a szesz. Ha tehát már ki is forrott a hűtővízbe kevert egész szeszmenyiség, a szag csökönnyösen megmarad. És mivel a vegyész oklevél nélkül szűkölködő gépkocsitulajdonosok túlnyomórésze abban az eszmében tévelyeg, hogy a denaturált szesz a bűdös és nem a belé kevert „álcázó” anyagok, hát könnyen ráfizethet. Azt képzelheti ugyanis, hogy a hűtővíz még fagymentes akkor, amikor már csak bűze van, de szesze annál kevesebb. Az ilyen hűtővíz befagy és szétrepereszti hűtő-hengert: tetszése szerint.

De kezdjük az elején. Mennyi szesz keverjük a hűtővízhez, hogy azt kellőképpen fagymentesítsük? A hazai legzordabb télen is elegendő a 30%-os arány, ami annyit jelent, hogy a tízliteres hűtőbe hét liternyi vizet és három liternyi 90 fokos vagy ennél erősebb szesz keverünk. Ennél „erősebb”

keverékre csak akkor van szükség, ha hűs ioknál nagyobb hidegre van ki-látás, ilyenkor már a 40%-os (6 liter víz, 4 liter szesz) keverék ajánlatos. Viszont: életbevágó jelentőségű az, hogy ez a 30, illetve 40 százalékos való-ban benne legyen a hűtővízben. Mert ha már kipárolgott vagy kiforrott belőle, úgy sokkal gyengébb az arány.

Hogyan akadályozzuk meg a szesz kiforrását a hűtővízből? Nagyon nehéz problémát érintünk ezzel, mert elméle-tileg és gyakorlatilag lehetetlenség ezt elérni akkor, ha a hűtővíz annyira fel-melegedett, hogy belőle a szeszgőzök kiforrnak. Az egyedüli lehetőség: gon-doskodni arról, hogy a hűtővízünk so-hase érje el vagy éppen haladja túl a 90 Celsiusus fokos hőmérsékletet. Ha hűtőnk megfelelő és pontos hőmérővel van ellátva, úgy a hűtővíz hőmérsékle-tét állandóan ellenőrizhetjük és meg-akadályozhatjuk a felforrást azzal, ho-mű idejében nyitjuk a hűtőtakarót. Hangsúlyozzuk azonban, ezzel a mód-szerrel legfeljebb késleltethetjük, korlá-tozhatjuk a szesz kiforrását a hűtővíz-ből, mert a szesz a normális üzemi hőfoknál, tehát 80–85 foknál is erősen párolog.

A legjobb megoldás: időnként, egy-vagy kétnaponként pótolni a kiforrott szesz. Ezt úgy végezzük, reggelenként indulás előtt kinyitjuk a hűtőt és ha annak folyadékszintje csökkent, úgy a kéznél tartott szeszüvegéből töltjük fel ismét színiá. Ne tartunk attól, hogy a gyakori feltöltögetés után végül tiszta szesz lesz a hűtőben. Erre nem kerül sor, mert ha a folyadékszint csökkent, úgy a hiányzó folyadéknak legalább 80%-a szesz és legfeljebb 20%-a víz, hiszen a szesz könnyebben párolog,



Bosch

Közérdek
a nyersanyag takarékoság.
egyéni érdek
az olcsó vásárlás.

Ezért gyengeteljesítményü, régi
AKKUMULATORUNKAT
generaljavítottassuk

ha keménygumi edényei még jók Márkás alkat-részek felhasználásával, teljes garancia mellett ol-csó általány árákon szakszerű javítást végeznek a

BOSCH RÓBERT KFT.
AKKUMULATOR SERVICEK

mint a víz. (Akinek szeszmerője, úgynevezett alkoholmérője van, az könnyen meggyőződhetik erről, mert az említett üvegből készült, olcsó műszerrel pillantok alatt állapíthatjuk meg a szeszkeverék fajsúlyát, illetve szesz-tartalmát.)

A legtöbb szesszel fagymentesítő autós úgy végezi el ezt a munkát, hogy egyszerűen kiereszt három-négy liternyi vizet a hűtőjéből és helyette ugyanannyi szeszt tölt be. Ez a módszer helytelen, mert a szesz könnyebb, mint a víz és legfeljebb olyan hűtőrendszerben keveredik jól el, mely cirkulációs szivattyúval van ellátva. Termosztifonos rendszerben a keveredés napok alatt sem lesz tökéletes. Célszerű tehát kiereszteni az egész hűtővizet és kannában elkészíteni a szesz-víz-keveréket. Es csak akkor beleönteni a hűtőbe, amikor a kanna tartalmát már jól összeráztuk és a hűtővizet leeresztő csapot ismét gondosan elzártuk.

A vizes szeszkeverék többnyire savi vegyhatású. Ez annyiban okozhat kellemetlenséget, hogy igen csekély mértékben maró hatású. Iqaz viszont, hogy a gyengén savas oldat többnyire jót is tesz azzal, hogy kioldja a hűtőrendszerben lerakódott, úgynevezett kazánkövet, viszont, ha túl savanyú, úgy idővel kellemetlenséget is okozhat. Célszerű tehát egy napi használat után (az egy nap elegendő ahhoz, hogy a kazánkö meglazuljon vagy kioldódjék, ha a szeszkeverék valóban savi hatású) kávéskandányi kristályos szódát tölteni a hűtőbe. Ügyelni, mosószódáról (nátriumkarbonát) van szó, nem pedig ammóniákszódáról! Ha kristályos mosószódát nem kapunk a festékesnél vagy a fűszeresnél, úgy vegyük meg bármelyik fotózületben, ahol előhívókészítéshez árusítják. Ha a szeszkeverék a szóda hatására piros vagy kékespiros színű lesz, úgy ez nem okoz semmi kellemetlenséget és annak tudható be, hogy a szeszbe kevert denaturáló anyagban sok a fenoltalein. A szintelen fenoltalein lúgos közegben ugyanis piros színt ölt, akár a — purgó. Mert a fenoltalein nem más, mint purgó és a pénzügyi hatóság azért keveri ezt bele a szeszbe, hogy az nemcsak bűzös legyen, de egyben meg is hajtsa azt, aki utki hiányában belekóstol.

Denaturált szesz hiányában jó szolgálatot tesz a faszesz, a metilalkohol is. Ez az anyag, melyet különféle beceneven motalkópótlónak árulnak és melytől olyan édesen savanykás szagot érzünk, amikor az ilyen motorélixirt használó kocsi nyomában haladunk. A faszesz még könnyebben pro-

log, mint a denaturált spiritusz, tehát még lelkiismeretesebben kell gondoskodni arról, hogy naponta pótoljuk a kiforrott mennyiséget. Keverési aránya ugyanaz, mint a spirituszé, tehát 30%, illetve súlyosabb esetben 40%. A motorhajításra szolgáló faszeszbe néha olajat kevernek, ez kicsapódik, ha vízzel keverjük. A kicsapódott olaj bajt nem okoz!

A hűtőviz fagymentesítésre használt szesznek kellemetlen hatása, hogy rossz szaga és gőze bekerül a csukott karoszériába, ahol fejtájást okozhat. Ha tehát a kocsi belsejében erősen érezzük a szagát, úgy nyissunk ablakot és szellőztessük. Gondoljunk arra is, hogy a szesz, illetve gőze erősen tűzveszélyes. Ne gyujtsunk tehát cigarettára a forró hűtő mellett, mert a belőle kiáramló szeszpára lángra lobbantat és robbanást is okozhat. A tartalék- és utántöltésre használt szeszt jól záró, ép parafadugóval ellátott üvegben tartjuk.

Ha nem nyitottuk ki időben a hűtőtakarót és a szesszel kevert hűtővizünk felforrt, többnyire összeköpködi a gépháztető. Ilyenkor nem szabad azt letörölni, hanem várjunk vele, amíg felszárad. Mert a forró szesz keverék felduzzasztja a fényezést, a dukkóréteget és nehezen javítható, csúnya foltot hagy. Ha azonban várunk és csak akkor töröljük tisztára a lakkréteget, amikor a szesz, illetve víz már megszáradt, úgy a foltot könnyen eltüntethetjük olajos ronggyal, vagy lágy, polírvezes törölvel.

Látjuk tehát, hogy a szesszel való fagymentesítés, ha nem is körülményes, mégis bizonyos mesterfoqások alkalmazását teszi szükségessé. Ha az alapelveket ismerjük és az utasításokat lelkiismeretesen betartjuk, úgy nem kell kellemetlenségektől tartanunk. És ne ta-

karékoskodjunk, ne sajnáljuk azt a naponta elfogyó egy-két deci spirituszt. Mert ha ma drága is a szesz, a hűtőjavítás és a hengerblokk-hegesztés vagy pótlás még drágább.

Ma, amikor a takarékoság és a szűken mért motalkóadaq miatt a kocsi többet áll, mint halad: kétszeres fontosságú a tökéletes fagymentesítés. Hiszen a legtöbb kocsi motorja alul teljesen szabadon „élvezi” a jó fagyos levegőt és így meglepően gyorsan tud kihűlni. Régen ott voltak az úgynevezett succpléhek, a motorteknő alá szerelt bádoglemezek, melyek a motor alatt „becsukták az ajtóit”. Ez az ajtó ma nyitva van és így a hűlés sokkal gyorsabb. A régi korszakban nagy fagyban félóránként beindították a motort és járattuk vagy öt percig, hogy melegen maradjon. A mai motalkószük világban erre nem jut üzemanyag, de petróleum vagy könnyűbenzin sincsen ahhoz, hogy azokat a jól bevált Katalyt és egyéb motorkályhákat alkalmazzuk. Ma egyedül a fagymentes hűtővizben és önindítóknak bízhatunk, amikor kocsink egész délelőt kint áll a hivatalunk előtt és a hőmérő minusz 10—15 fokot mutat.

Es még valamit! Ha a tél után beköszönt a tavasz (jó memóriájú szak-társak szerint ez eddig többnyire be is következett), úgy folyassuk ki a télről megmaradt hűtővizet, mossuk ki jól a hűtőt és töltsünk fel lágy, tiszta vizet.





VICTORIA

minőségi motorkerékpárok körzetképviselője

Új és használt

Skoda AUTÓK

eladása

Autóalkatrészek és felszerelési cikkek. Kerékpárok nagyraktára.

LINTNER J.

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

KERÉK ÁTALAKÍTÁS

Különleges kerekek készítése szabványostól eltérő méreteken

MAGYAR ABRONCS ÉS KERÉKGYÁR RT.

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

CSEPEL MOTORSZOLGÁLAT

ÉS JAVÍTÓMŰHELY

PAULINY LAJOS



CSEPEL SEGÉDMOTOROS KERÉKPÁROK ÉS ALKAT-
RÉSZEK ELADÁSA NAGYBAN ÉS KICSINYBEN

MOTORFELSZERELÉSI CIKKEK

TELESZKÓPVILLÁK GYÁRTÁSA

(Csáky-u. 22 és Pannónia-u. 25 között) BUDAPEST, V., FELKA-U. 6. TEL.: 298-258

AUTÓ, TRAKTOR ÉS DIESEL-MOTOROK

JAVÍTÁSA

Hengercsiszolások, henger-
hüvelyezések, különleges mi-
nőségű magas szilárdságú
anyagból, dugattyúk készí-
tése, dugattyúcsapszegek, du-
gattyúgyűrűk, szelepek, sze-
lepvezetékek, hengerfejek, sze-
lepülés-betétek. **Főtengely-**

csiszolások, hengerfej-síkfelü-
letek leköszörülése. **Csapágy-**
csészék készítése és újra-
öntése, finomfúrások stb.

Golyós- és görgőcsapágyak
gyári javítása garanciával
szolid áron. Új golyós- és
görgőcsapágyak minden mé-
rethez állandó nagy raktár.
Versenyképes árak. Csapágy-
házak minden típusban.

PRECIZIÓS MINŐSÉGŰ MUNKA

IDOMSZEREK, FÚRÓ- ÉS MARÓKÉSZÜLÉKEK GYÁRTÁSA

Árajánlással, műszaki
tanácssal, költségve-
téssel k e s z s é g g e l
szolgálunk díjtalanul

SOLYMOSSY ÉS TÁRSA

BUDAPEST, VIII.,
TAVASZMEZŐ-U. 6
TELEFON: 144-555

RESZKESS TÉLAPÓ!...

– itt a fűthető, villamos cipőtálpbetét

Ha valaki néhány évvel ezelőtt villa-
mos cipőtálpbetétről beszélt volna,
úgy a kevésbé beavatottak minden
bizonytalannal egy sorba helyezték volna
a földalatti és kozmikus sugarak által
hajtott repülőgépek feltalálójával. Az
utóbbi elmés készülék mind a mai
napig nem valósult meg, bár feltalálója
minden bizonytalansággal megelégedett
államsegélyben is részesülne, ha máshol
nem, hát az angyalföldi üdülőtelepen.
A villamos cipőtálpbetét viszont: ma
már valóság.

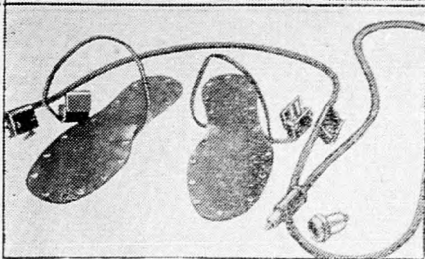
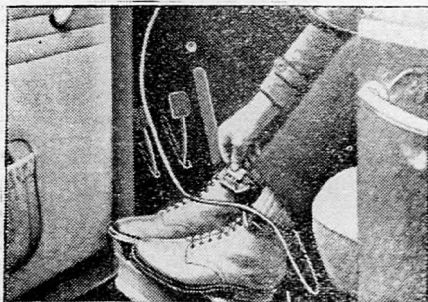
Sőt mi több — a hadviselésnek igen
fontos eszköze.

Tudjuk jól, hogy a kényelem, nem
mindig a kényelem céljait szolgálja.
Sőt a gépkocsik világában egyenesen
a biztonságot célozza. A vezetőülés
nem azért kényelmes, hogy a vezető
a koszorús költő kínai pamlagán érezze
magát, hanem egyedül azért, mert a
kényelmes ülés késlelteti a kifáradást.
És minél kevésbé fáradt a vezető,
annál biztosabban vezet, annál jobban
birkózik meg a válságos pillanatokkal.

A katonai tehergépkocsik és hernyó-
talpas vontatók nagyrésze nyitott kocsi-
szekrényvel lesz ellátva. Ha a hőmérő
a fagypontra alá süllyed — mint például
most Moszkva környékén —, úgy a
vezető hiába veszi fel a legvastagabb
köpenyt, hiába ölt magára izzasztót,
érmelegítőt, a lába mégis kegyetlenül
fázik. És az eljegesedett, behavazott
terepen csak úgy tud biztonságosan
haladni, ha érzéssel tudja kezelni a
gáz- és fékpedált, ami csak akkor
lehetéses, ha a lába nincsen elszib-
badva. A hatalmas és vastagon kibé-
lelt csizma sem megoldás, mert meg-
merevíti a bokát, „falábbal” pedig nem
lehet elbánni a pedálokkal. A problé-
ma maradéktalan és egyszerű meg-
oldása: a villamos cipőtálpbetét.

Az érdekes újdonságnak éppen egy-
szerűsége a legfeltűnőbb. Nem más,
mint aszbesztből készült lapos, a cipő-
talp alakját utánzó betét, melynek bel-
sejében szigetelt villamos ellenállás-
huzalok rejtőznek. Ugyanazon az elven
dolgozik, mint a villamos szélvédő-
melegítő, mérsékelt, de állandó meleget
termel. A vezető egyszerűen berakja
cipőjébe a melegítő betétet, kontaktu-
sába bekapcsolja az akkumulátor
áramvezetékét, lába a legkegyetlenebb
fagyban is kellemesen meleg és „kezel-
hető” marad.

A fűtőbetét műszaki megoldása olyan,
hogy nem melegedhetik túl, tehát
semmiképpen sem égetheti el a lábát.
Ellenkező esetben ugyanis a cipő vise-
lője alkalmilag úgy volna kénytelen
túncolni — amíg nem sikerül levenni
a cipőt — mint a havasi oláh idomí-
tott medvéje.



Ilyen a villamos cipőtálpbetét, a felső képen
viselője éppen bekapcsolja az áramot, az
alsó képen a konstrukció látszik.

MOTOROSOK!

Motorzománcozást,
ducozást a többszörös
magyar bajnoknál

KESJÁR JÁNOS-nál

végeztessék.

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

MI ÚJSÁG, HÉBLI ÚR?

— Mindenek előtt kellemes karácsonyi ünnepeket kívánok az Autó-Motor olvasóinak, de ezt okvetlenül írja meg Szerkesztő úr. Most pedig jöjjön a pletyka.

— Hallotta már Szerkesztő úr, hogy Szénássy Alán, a régi idők fiatal autóversenyzője „E” betű hiányában megvásárolta Schmiedt BMW-jét.

— És mivel fog most Schmiedt „repszenteni”.

— Úgy hallottam, hogy egy 125-ös Puchot vesz magának. Most majd legalább lassabban fog közlekedni.

— Hát az NSU házban mi újság?

— Ott olyan sürgés-forgás van, mint lányos házban az esküvő előtt. Egymásra licitálnak a vevők a kis 125-ösökre és az olcsó kétszázásokra. Még az a szerenese, hogy rövidesen szétkapkodják a szállítmányokat, mert nem lehetne sokáig kibírni az ta zúrt, ami az NSU házban uralkodik.

— No, jól van maga kis hírverő. Most hallgasson ide, nagyon érdekes levelet kaptunk ifj. Szücs Lajostól, tudja, aki Puch versenyző volt. Valahonnan Oroszországból, egy repülőtérről, ahol szolgálatát teljesíti, írta színes levelét. Többek között leírja, hogy egy szeptemberi Autó-Motor került a kezükbe és úgy falták a betűket, mindössze az volt az egyedüli kifogása, hogy a tihanyi versenybeszámolóban nem emlékezünk meg a fronton szolgálatot teljesítő versenyzőkről, akik tavaly is indultak, mint például Schurmann... és hogy saját magát ne is említse. Különbözt itt van olvassa el.

— Valami újfajta autós köszöntést hallottam tegnap.

— Hallassa Hébli úr.

— Protegom!!

— Ugyan ne vicceljen, hiszen ez egy különösen bevált gumikonzerváló szer.

— Valóban, de attól még lehet ez autós csatakiáltás, izé... autós köszöntés, no nem?

— Most már aztán ne tartson fel, mert körmünkre égett a munka.

— Jól van már, értem, egy szóval „kiküldött munkatárs” lettem. Búcsúzóul még csak annyit, hogy boldogabb új esztendőket kívánok az Autó-Motor összes olvasóinak.

(Folytatás a 198. oldalról.)

XV.

István megvette azt a biciklit, mellyel már régen kacérkodott a kirakat előtt.

Szép volt a bicikli nagyon. Eredeti német gyártmány. (A Német-utcában gyártották, a pincében.) Nikkelezett volt a kormány, csengő is volt rajta, meg kontrafék. És csak kevéssé volt használt, viszont frissen vasalták.

XVI.

István, azaz — eljárnak bezzeg az évek — most már Pista bácsi,



NSU

Vezerképviselet:

DÖRY és KOVÁTS Kft.
Budapest, VI., Aradi-utca 44. szám

**SZABADONFUTÓ
FÉKAGY**

újra biciklizett rendületlenül. És egy szép napon találkozott a Ninácskával (lásd II. fejezet), aki azonnal hívta golyózni. Pista bácsi azonban éltes volt és komoly, így tehát nem állott le a Ninácskával golyózni. Megnyomta a csengőt és tovább biciklizett. (Akáresak negyven évvel azelőtt.)

XVII.

On revient toujours?

XVIII.

Fenét! (Legfeljebb a biciklihez térünk vissza.)

XIX.

Ha muszáj...

Akiket országúton ér az éjszaka

Az éjszakai autózásnak is megvannak a maga szépségei, nem beszélve azokról az utakról, amit a kötelesség, hivatás ró az autósra. De akár az előbbi, — különösképpen — az utóbbi esetben csak akkor jelent maradéktalan élvezetet, illetve biztos haladást, ha fényszórónkban „Osram autólámpákat” használunk. Ezek a minőségi autólámpák erős igénybevétel mellett is nagyon tartósak. Másik figyelemreméltó előnyük a takarékos áramfogyasztás. Mindezt az „Osram” név szavatol. Természetesen a motorkerékpárhoz is létezik „Osram” lámpa, normál és különleges kivitelben.

LICSÁJER JÁNOS SPIRÁL RÚGÓK



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

1100, 1500 Fiat, Lancla, Fuguszta, Aprilia, Artena, Opel, Kapitán rúgók raktáron

VÉDJE ÉLETÉT, EMELJE VEZETÉSI BIZTONSÁGÁT, szereltesse autójára SZILÁNKMENTES ÜVEGET

**Thorax és
Peka
világmarka**

Kovács ÜVEGCISISZOLÓNÁL
VI., SZABOLCS-UTCA 18/B
TELEFON: 493-996
Régi szélvédőüvegjeit becserélljük

A csökönnyös benzincsepp

Sokszor halljuk a hasonlatot, rugalmas, mint a gumi. Pedig a gumi korántsem a legrugalmasabb anyag, mert ezt az előkelő címet a gáz érdemli meg. A gáz ugyanis az az anyag, mely a legkisebb térfogatra préselhető össze, a legnagyobb térfogatra „nyújtható”, viszont a rugalmasságát igénybevevő kűlbehátások megszűntére maradéktalanul és minden kifáradás nélkül veszi fel eredeti térfogatát.

Hogy a levegő — a levegő sem egyéb gáznál — „érezhető”, azt minden motoros tudja, aki már haladt vagy hetvenkilométeres sebességgel. Érti, amint a levegő elvágat mellett, érti a nyomását, ellenállását. A levegő úgy viselkedik, mint valami folyadék, csak természetesen sokkal hígabb. Ez a hasonlat kissé sántít ugyan, azonban hozzávetés ahhoz, hogy a motorban lejátszódó igen fontos folyamatokat jobban megértsük. Hiszen a motor tápláléka is gáz, levegő és benzingáz keveréke, tehát igen rugalmas és kissé folyadékszerű.

Képzljük csak el azt a folyamatot, mely a motorunkban játszódik le. Képzljük el azt a pillanatot, amikor az egyhengeres motorkerékpármotor szívószelvépe nyit. A hengerben ilyenkor légritka tér van és a szelep nyitására a szívócsőben levő gázoszlop hirtelenül, rándulásszerűen mozdul meg és igyekszik betödulni a hengerbe. Leesap a szívószelőp a fészkebe, a gázáramlás hirtelen megáll és örvényeket képez a mögötte „tolakodó” gázoszloppal. De a nagy keveredés csak addig tart, amíg a szívószelőp újra nem nyit, mert abban a pillanatban újra kezdődik a játék. Minél gyorsabban pörög a motor, annál rövidebb idő alatt indul meg, áll le és indul újra a gáz a szívócsőben. Látniuk tehát, hogy a gáz nem folyamatosan és simán áramlik a szívócsőben és a karburátorban, hanem lűktetészerűen.

A motorkerékpármotorban a karburátor meglehetősen közel fekszik a hengerhez és a szívócső igen rövid, a gázoszlop tehát igen rövid. De képzljük el valami büszke, hathengeres, hosszú szívócsövet. A motor hideg és áll, a szívócsőben a leállításkor még gázkeverék volt, a hideg hatására kivált belőle a benzín és lecsapódott a szívócső falára, majd cseppekben gyűlt össze, utóbb nyomtalanul elpárolgott, a szívórendszer tehát többé-kevésbé tiszta levegőt tartalmaz. Most taposunk egyet az önindító gombjára. A hat szívószelőp egyike nyit. Mi történik? A levegő kevésbé tudományos nyelvezettel szőva — lusta, lustaságánál, illetve tehetetlenségénél fogva nem hajlandó arra, hogy „gondolkodás” nélkül vágjon be a hengerbe. Inkább maradni szeretne és előbb mintegy védekezésül kitégul és csak amikor már nem tud jobban tágulni szánja reá magát kelletlenül arra, hogy besétáljon a hengerbe. Mindez természetesen az önindító okozta igen lassú forgásban is másodperc töredék alatt játszódik le.

A szívócsőben levő levegő tehát a henger felé áramlik, a porlasztó fűvókájából benzincseppeket szakít magával. Már éppen azon volt, hogy a megfelelő mennyiségű benzingázt szippantsa magával, amikor hirtelen és minden bejelentés nélkül a motor ellenkező végén nyílik meg a szívószelőp. A szívócsőben levő gázoszlop újabb impulzust kap, csak hogy éppen ellenkező irányból. A karburátorban fokozódik a gázsebesség, viszont a szívócsőben éppen ellenkező irányban áramlik a gáz, mint töredékpillanattal előbb, fékezi az ellenkező irányban haladt gázáramlást, hiszen annak is joga van gondolkodni, hogy vajjon tovább haladjon, vagy pedig tartson az új irányba, a másik szelep felé. De még mielőtt elhatározta volna magát, már csukódik az első számú szelep, a gáz öszszeesap a szívócsőben és mivel a későbbben nyit szelep gyöz, most már mind a két gázoszlop együtt halad. És erre — nyit a harmadik szelep, természetesen a szívóvezetéknek megint ellenkező pontján, a szegényes gázoszlopnak valóban nincsen kellemes dolga, úgy rángatják ide-oda, hogy csak úgy szédül bele. A szívócsőben olyan „idegesség” uralkodik, hogy szinte forradalmivá válik a hangulat. Ráadásul pokoli hideg uralkodik benne, mert hiszen a párolgás hőt von el a környezettől és erősen hűt. A nehéz benzincseppek érthető módon megterhelik a levegő gyomrát, hát csoda, hogy a motor csak nagyon nehezen tudja őket megemészteni?

A benzincseppek (a pára tulajdonképpen nem más, mint mikroszkópiusan apró cseppecskék tömege) katonai nyelvezettel szőva öntevékenyek. Nehezebbek a levegőnél, sűrűbbek és maguk feje szerint szeretnek viselkedni, nem tudják vagy nem akarják haladási irányukat és sebességüket olyan iramban változtatni, mint a szívócsőben levő levegő. Még mindig jobbról balra rohamoznak, amikor a levegő áramlásának irányra megváltozott és a szívócsőben levő gázoszlop már balról jobbra vágat. A makacs benzincseppecskék haragjukban odavágják magukat a szívócső belső falára és ottragadnak. A motorban szörnyű káosz uralkodik, semmi sem megy úgy, amint azt szeretnők és amint az szükséges is volna ahhoz, hogy a motor a megfelelő teljesítményt nyújtsa.

A furcsa tánc addig tart, amíg a motor kellőképpen fel nem melegedett. Ha a motor meleg, a benzincseppek már gázzá válnak és simán járják a táncot a levegővel együtt. Megszűnik a csökönnyösségük, nem járnak a saját útjukon, nem esapnak a szívócső falára és nem ragadnak rajta meg.

Megértjük tehát, hogy miért nem „hűz” a motorunk télen, amikor nem érte meg a megfelelő üzemi hőfokát? És megértjük, hogy milyen rettenetes mennyiségű üzemanyagot pocékolunk el, ha nem gondoskodunk arról, hogy a motorban az a hőmérséklet uralkodjék, az a 75—80—85 foknyi meleg, mely a káoszból aránylag rendezett folyamatot varázsol elő?

Köteteket lehetne írni arról, hogy vajjon miben török a fejüket a benzincseppek a hideg motorban, amikor ész nélkül viharoznak, táncolnak ide-oda. És voltak is, akik erről köteteket írtak össze, literszámra folyt a tinta és sok kilométerre való írógépsszalag halványult el ebben a munkában. A végtelen unalmú — legalább is a laikus szemében unalmas — elméleti fejtegetések azonban nem szűkölködtek gyűmölesők nélkül, sikerült leszűrni a gondolatok tejfőlet és ma már olyan szívócsőrendszereket építenek a motorokba, melyek bizonyos korlátok közé szorítják, ha ugyan teljesen nem is tudják megszüntetni a benzincseppek öntevékenységet.



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

KPZ



KELLEMES KARÁCSONYI
ÜNNEPEKET ÉS BOLDOG ÚJÉVET
kívánunk olvasóinknak, hirdetőinknek és
barátainknak

P

6 ÉVE BEVÁLT AZ EGYEDÜLI SZABADALMAZOTT PROTEGOM

GUMIKONZERVÁLÓSZER

megvédi gumiját az előregedéstől,
kiszáradástól, repedezéstől és me-
g sokszorozza élettartamát

A PROTEGOMOZÁS

minden autós saját érdeke!

Minden autószaküzletben kapható!

Óvakodjon értéktelen utánzatoktól!

„Ato-Lockheed” FÉKALKATRÉSZEK, FÉKFOLYADÉ-
KOK, SZELEPÜLÉSEK STB. STB.

JURID FÉKBETÉTEK, KAP-
CSOÓ TÁRCSÁK, TEN-
GELYKÖTŐ TÁRCSÁK

MAHLE OLAJSZŰRŐK,
LEVEGŐSZŰRŐK,
DUGÁTTYUK

MAGYARORSZÁGI
VEZÉRKÉPVISELETE.

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

AUTÓ AKKUMULÁTOR
AUTÓ VILLAMOSSÁGI CIKKEK
TÖLTŐBERENDEZÉSEK
ELEKTROMOTOROK

KÉSZITÉSE, JAVÍTÁSA

„ERGON”

EGYETEMES VILLAMOSSÁGI VÁLLALAT

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

HERMETELASTIC

A TÖKÉLETES FOLYÓS TÖMITŐANYAG

MAGYAR GYÁRTMÁNY

SZAB. BEJ.

KÉPVISELET:

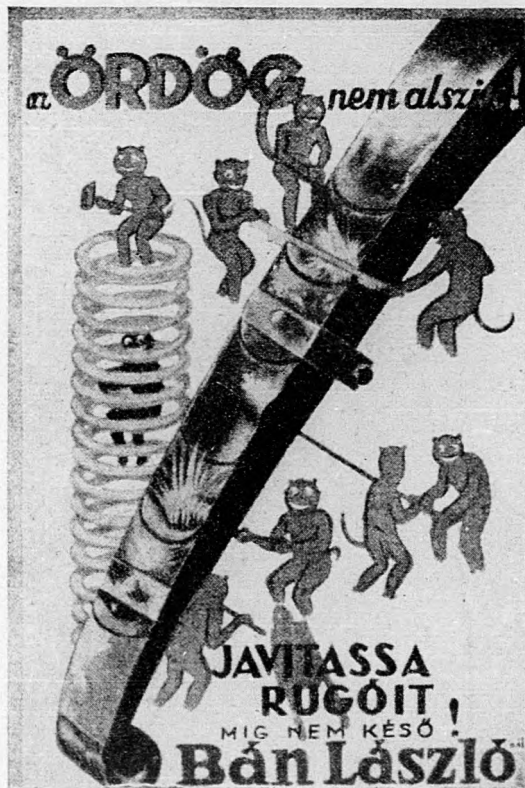
DÉNES és FRIEDMANN R.T.

BUDAPEST, VI. DESSEWFFY-U.29

TEL. 128-986



*Szakkérdésekben köztudomás szerint
az „AUTO-MOTOR” mérvadó*



V., VÁG U. 5

TEL.: 491-121

SKF
 Inommasi
 mentul patritu
 la local

SKF
 Tiene para cada
 caso el cojinete
 preciso

SKF
 kellő helyre
 kellő csapágyat

SKF
 Varvotna
 hin rjetta
 lega

SKF
 Igal kohal
 vastav
 laager

SKF
 voor iedere plaats
 het juiste
 laager

SKF
 Ja svako mjesto
 bavi pravi
 ležaj

SKF
 para cada sitio
 el mejor
 condiente

SKF
 O rolamento proprio
 para o lugar
 em que e preciso

SKF
 para cada caso
 preciso
 el cojinete

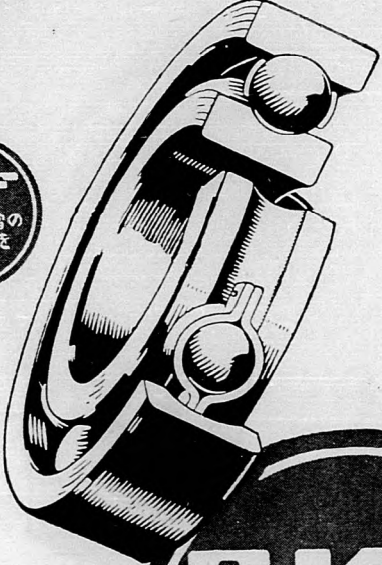
SKF
 för varje ställe
 det rätta
 lagret

SKF
 pour chaque cas
 le roulement
 qu'il faut

SKF
 Means the
 Right Bearing
 in the
 Right Place

SKF
 An jede Stelle
 das richtige
 Lager

SKF
 kellő helyre
 kellő
 csapágyat



SKF SVÉD GOLYÓSCSAPÁGY R.-T., BUDAPEST, IX., ÜLLŐI-ÚT 55