

ÁRA
40
FILLER

AutóMotor

V. ÉVF. 2. SZ. 1942 FEBRUÁR 15

Ősz a télben!

Goll Bea a szőke lánycsoda,
kompás kis Mátrával lepte
meg önmagát.

M. N. MUSEUM
MILYENCSÉNY



HOGY VOLT AKKOR....?

Néhány percre tekintünk a múltba

Tíz év!

Rohanó időket élünk. Az események úgy száguldanak, hogy az olyan cselekmények előtt meg sem áll a ma embere, ami tíz év előtt személcioszámba ment — szinte félt elgondolni, hogy hová fog fejlődni ez a túlhajtott tempó.

De hisz' mi nem a jövőbe, hanem a múltba akarunk visszatekinteni. Lelassítani, sőt megállítani az élet vadul rohanó motorját, ha csak néhány percre is esendes szemléltől lehesünk az idők távlatába olyan messzire esett tíz esztendőnek. Mi, autósok és motorosok nem vagyunk kíváncsiak a tíz év előtti Európa politikai arculatára, bennünket csak és kizárólag a technika, sport és a autós-motoros turisztika érdekel. Hogy és mint volt akkor.

1932 február.

Előttünk fekszik a mai Autó-Motor elődje, a *Motoros* IV. évfolyamának 2. száma.

A havas utat ábrázoló címlapképen egy BSA-n ülő társaság mosolyog — s a kép aláírása így kezdődik: Hol a boldogság mostanában?... A továbbiakból kitűnik, hogy milyen jó is egy kiskocsi vagy motorkerékpár, mert csak néhány tekerés a dréhgriffen és ott vagyunk a Normánál vagy az Anna-kápolnánál.

Hát bizony ma nagyon meggondoljuk, hogy hányszor tekerjük meg a benzinyegyhez asszimilálódó dréhgriffet.

De gyerünk tovább.

Itt van a már akkor is híres Előgyujtás.

Arról sírunkozik a cikkíró, hogy a benzín drágulás miatt nagyon sok a leállított kocsi... „Az autobuszüzem például benzolgyárat akar alapítani. Nem bírja a magas árakat, tarifát emelni pedig képtelenség a mai időkben.“ (Ezen pedig ne tessék mosolyogni, mert ez így volt betűről-betűre.) Lássuk csak tovább. Azt mondja a cikkíró, hogy nem a karte, hanem az állam drágítja a motalkót, mert... „Hogy minden egyes benzínért kiadott pengőben az állam majdnem 70 fillérral van benne vám, kincstári részese, adó, illeték, adó stb. címén és csak ami marad, az a benzineseké? Hogy az államon kívül a motalkóban benne vannak mások is? Krauszék, Moskovicsék, Leipzigerék, Gschwindték és a többi magyarok? A honmentés és a Lex Motalkó címén? Hogy a benzinesek adnak repesve 20 fillért is a benzín literjéért. Adnak bizony. Csak hagynák őket!“

Lapozunk.

„Érték a motorversenysport? — kérdi a kéthasábos cím, amely alatt két oldalnyi terjedelemben olvashatjuk, hogy mit köszönhetünk — úgy a motorosok, mint a kereskedők — a versenyzésnek. Szemlélyenek a hozzátartozó képaláírásokból: „A magyar TT-győztes Méray versenygép volt az a mag, melyből a Méray gyártmányok nagyszerű kvalitása és népszerűsége serkent.“ ... vagy „Az angol TT nagy kísérleti laboratóriumában született a világhírű Rudge sportmotor, annyi motorosjelölt álma.“

A következő oldalon egy eredeti be-

számolót találunk a motorizálódó Szovjet-Unióról. „A motor és az öt éves terv“ mondja a főcím. Az alcímekből következtethetünk a cikk tartalmára; mert azt mondja, hogy: „A motor szerepe az öt éves tervben“, „Ford üzletet köt a Szovjettel“, „Lehet-e számolni az esetleges orosz autó-dömpinggel?“ A cikk a következő mondattal zárul. „Az új öt éves terv pedig egyelőre csak — terv...“ Illusztrációként egy kétütemű szovjet motort látunk, amely pontos mása a 175-ös Villiersnek. A képaláírás így kezdődik: „Minden a miénk!“

Aztán egy igen tanulságos szakcikk következik a gumijavításról.

Két szembenéző oldalon jelent meg az előző év (1931) motorsportjának tízes ranglistája. A mai fiatalok talán már nem is emlékszik e nevekre. Hej pedig, de híres, nevezetes fenegyerekek voltak ezek. Így mondja az írás: „Az elmúlt esztendő motoros hősei. Ranglista: 1. Hunt (Norton), 2. Woods (Norton), 3. Guthrie (Norton), 4. Walker (Rudge), 5. Simpson (Norton), 6. Tyrrell Smith (Rudge), 7. Bullus (NSU), 8. Hicks (AJS), 9. Nott (Rudge), 10. Dodson (Exelsior és Motosacoche.)

Hova lettek? Mi lett velük!

Egynéhányról tudjuk, hogy már a fejűn „repsztenek“. Ezeket, verseny közben, a motoron érte utól a Legyőzhetetlen.

(Az 1931. évi motorkerékpáros világrekordot Henne és a 750-es BMW nevéhez fűződött: 238.253 km).

„Az autósport nagyjait“ olvassuk tovább „Ranglistavezető“: Campbell 1., 2. és 3. Caracciola (Mercedes), *Nuvolari* Chiron (Bugatti), 5. Varzi (Bugatti), 6. Campari (Alfa-Romeo), 7. Stuck (Mercedes), 8. Borzacchini (Alfa-Romeo), 9. Minoia (Alfa-Romeo), 10. Dreyfus.

E fejezet így végződik: „Ami a magyar autósportot illeti, bizony sivár a helyzet. Hartmann ugyan ma már internacionális viszonylatban is számottevő eredményeket produkál, mással azonban nem dicsekedhetünk.

„A levegő ranglistájából“ elégedjünk meg annyival, hogy a Schneider Kupa győztes, az angol Stainforth, a 2000 le-s Rolls-Royce motorral szerelt Supermarine S6B-vel 350 km-es sebességgel repült. (Vajjon 1932-ben ilyen lelkisnyílően fogunk mosolygni a Messerschmitt Tajfun teljesítménye felett?)

MOTOROSOK!
Motorzámoló-ást,
ducozást a több szörös
magyar bajnoknál
KESJÁR JÁNOS-nál
végeztessék.

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

„A vizek hegemoniája“ című fejezet *Kaye Don* Miss Englanddal felállított 178 km-es rekordjáról azt mondja, hogy *Gar Wood* rövidesen megdönti. A következő oldalon már olvashatjuk is, hogy *Gar Wood* kísérlete sikerült, mert *Miss America* Miami-ban 188.280-t ment. Ugyancsak e hír közli még, hogy egy ausztráliai ültetvényes, *Norman Smith* Napier Lyon motorjával megtámadta a *Campbell*-féle 395.469 km-es rekordját, de ez nem sikerült, mert csak (így dült betűkkel van szedve) 342 km-es átlagot ért el. „*Smith* azonban folytatja kísérleteit! Sőt *Campbell* is munkába állt.“ (Mi, 1942-ben ugyebár tudjuk, hogy C. nem hiába állott munkához, illetve ült a volán mögé.)

„Tekintélyes pénzdíjak a soproni Grand Prix“-n árulja el egy hírecske szerény címe. Ugyanezen az oldalon olvassuk és látjuk képen az új 500-as négyhengeres kompresszoros Guzzi leírását és fényképét. E szerint a Guzzi 8800 fordulatalánál 50 lóerőt ad le. (1932-ben 50 HP!) (Az akkor nagy szenzációt jelentő — a milánói kiállításon bemutatott — nyersolajjal is dolgozó Mariani motorkerékpárról azóta sem hallottunk.)

A következő oldal a fűró-faragó motorosok kedvence olvasmánya: *Hogyan? Egyszerű fogások, melyek hasznára valnak minden motorosnak.* (Valóban ügyes volt ez a rovat. Szívesen felébresztjük mély álmából, ha olvasóink óhajtzák.)

Kerek egy oldal kellett a karácsonyi fejtőrpályázat megfejtők névsorához. (Jóleső örömmel olvastuk nevüket a fél-éves előfizetéssel díjazottak között. Akkor még mi is példányonkénti vásárlók voltunk. De szép idők is voltak azok.)

Befejezésül két oldalnyi Hébli úr. „Ellopták *Kozma* királylancos AJS-ét. Rendszáma BP. 84—250.“ „Felbomlott a Mercedes-Benz vesenystálló, Caracciola az Alfához szerződött, míg Stuck Amerikába hajózott három SSK-kocsival és a német teniszbajnoknővel, *Paula Resnick*szel (akit később feleségül is vett.)“

„*Kesjár* János, a közismert versenyző, dukozó és zománczó műhelyében (Dobute 74) vigyük a gépünket.“ „Sikerült „Motoros Táncestély“-t rendezett a TTC, akik e hó 21-én bonyolították le újszerű „Téli versenyüket.“ „Megjelent *Kiss* Lajos rendőrtanácsos „A gépjárművezetői vizsga teljes anyaga“ c. könyve, kapható az egyedárusítónál, *Bruck* Nándor és Fiai cégnél (Jókai-u. 21). Ára 3 pengő.“ „Hideg időt fogtak ki a montekarlói csillagtúra résztvevői.“

A külső borítéklapon a Méray-gyár hirdetése díszesleg, többek között a következő szöveggel... ma már senki sem gondolkozik azon, hogy milyen motort vásároljon, mert megjelent az új 300 és 350 kcm MÉRAY.

Hát így volt tíz évvel ezelőtt.

Ha olvasóink szívesen fogadják ezeket a sorokat, úgy a jövőben rendszeresen fogjuk idézni a múltat.



Hiába halt meg a motorsport, a sportpolitika nem halt meg vele együtt és a motorsportok sírhajtján vad haláltáncot járnak, akik kedvüket lelik az elajta nem túl ingerjesztő csontzenében. Felszabadulnak az energiák, a duzzadó erők, feszülnek az edzett izmok. De a csodadoktorok nem a halott motorsport múmiáját injekciózzák életre és hogy működésük nem jár nagyobb kárral, azt kizárólag annak „köszönhetjük”, hogy ami meghalt, azt nem lehet újra — megölni.

Kár, nagy kár ezekért a felesleges kifejtett léserőért. Hiszen ekkora fordulatszámmal talán a motorsportért is lehetne dolgozni, megpróbálni, hátha sikerül életet varázsolni az elmeszesedett erekbe. Hátha ez is sikerülne, hiszen a harsonák hangja olyan erős volt, hogy talán feltámasztotta volna a tetszhalottat is.

Ne verekedjenek a doktorok a halálos ágy mellett. Gyógyítsanak inkább, mert ha beverik egymás fejét, ugyan ki adja be az életmentő injekciót a betegnek. Fogjanak össze a bösz harcosok és harcoljanak együtt, harcoljanak közös célért. És ne az egymás fejét — borogassák. Harcoljanak a motorsportért. És abban vívjanak nemcsak küzdelmet, hogy ki tud többet tenni, ki tud értékesebbet alkotni.

Ezt a harcot mindenki szívesen látja. És mindenki tapsra verné össze a tenyerét. A motorsport nem vár csodákat. Tudja minden józaneszű emberfia, hogy ma nem lehet TT-ket és GP-ket rendezni. Hogy ma szűkben vagyunk benzinnel, guminak, olajnak. Hiszen világháború dühöng. Szegény ma a motorsport. Megelégedne egy-két egészen szűkített keretű eseménnyel. Például néhány KTT-szerű terepezéssel, vagy rövidtávú körversennyel, melyhez alig kell benzín, alig kell olaj, alig kopik gumi és mégis szolgálja a motorsport nemzetközi érdekeit.

Start Feszüljenek az izmok, roppognak a szellemi megerőltetéstől a koponyák. Elő a tervekkel, az elgondolásokkal. És akik napokkal ezelőtt még egymásból akartak rosszízű pecsenyét sütni, azok mást süszenek. Süszenek ki valami okosat. Hiszen olyanokról van szó, akik már tettek valamit a motorsportért, akiknek kétségtelen érdemeik vannak. És akik nagyon okosan cselekednek akkor, ha nem kockáztatják ezeket az érdemeiket és nem „kandikálnak” olyan vizek felé, melyek túl hullámosak ahhoz, hogy kormányozni lehetne rajta korhadt csónakot.

Komoly munkatervvel foglalkozik az FTC motorosztálya. Es arról is hallani, hogy a szakosztály elnöki székébe Andrassy Mihály grófot, a KMAC elnökét hívták meg. Változnak az idők és mi változunk bennük. Ha valaki évekkkel ezelőtt jött volna ezzel az ötlettel, nem találkozott volna általános tetszéssel. És nem tudtunk volna szabadulni attól a gondolattól, hogy lám-lám, új támaszpontokat keres a KMAC. De ma? Ma örvendünk a tervnek. Hiszen olyan kevesen vagyunk a motorsport betegágya körül, hogy meg kell bocsátani még — KMAC-nak is.

Andrassy Mihály gróf régi harcosa a motorsportnak. Mint közéleti tényező, mint a felsőház tagja, mint hajdani kitűnő motorcsónakversenyző valóban alkalmas arra, hogy tekintélyes izomerőt kölcsönözzön az FTC motorosztályának. És erre az izomerőre nagyon is szüksége van az egyesületnek, amikor — versenyrendezésen gondolkodik.

Rengeteg a panasz a taxisokra. Hogy nem akarnak fuvar vállalni, hogy boldoggá teszik az utast, ha beengedik a bárkájukba. Hiába, minden megismétlődik. A taxi őse a konflis volt. A taxisófor őse a konfliskocsis. És a konfliskocsis hírneves volt arról a boldog, a valódi, tehát az első világháború előtti békeidőkben, hogy nála gorombább csak az óbudai zavart volt, de az is csak akkor, ha már tizenhét kádarróccsöt eresztett le a torkán — éhgyomorra.

Hiába. Nagy úr a kereslet-kínálat törvénye. Sok az eszkimó, a fókák tehát kényesen billegetik magukat, kérik magukat, hogy a bodoggá tett eszkimó a megszokott három tengeriszlí helyett négyvel fejezze ki soha el múló „háláját”.

Egyenesen elképesztő, hogy mit művelnek az autóbusszvezetők a havas-jeges fővárosi utcákon. Döritrekknek képzelik a Nagykörutat és úgy bródszeidolnak a roppant batárokkal, hogy a nadrágjában dobog a szive annak, aki valaha ült gépkocsikormány mellett. És közben szünet nélkül harsog a kalauzi hang: kapaszkodunk, fogódzkodunk, hogy ki ne essünk. És belül folyik a gyomrozás, öklelés, összeverődnek a fejek, sípcsonton rúgják egymást a lábak. A vezető bródszeidol, a kalauz olyan hangos, mint bukkott képviselőjelölt két héttel a választás előtt. Noé apánk bárkája kismiska lehetett ehhez, pedig azon az oroszlanok üvöltöttek és elefántok is trombitáltak. Még hozzá páros példányokban.

Korszerű járművet láttunk a napokban, a léerőt testes, gorombaképu, de jólvevett buldoggkutyá képviselte, az alváz kis gyerekszánkó volt, a buldogg oda volt kötte két madzaggal a szánkóhoz, melyen alig öt éves kistű csücsült. A buldogg farkát csóválva üggett, a szánka csúszott, a kistű boldogan tapskolt, mindenki mosolyogva fordult meg a szokatlan közforgalmi jármű után. De bekövetkezett a katasztrófa. Az egyik kapu előtt fekete macskahőgy leste a tavasz ébredését. És a buldogg elfelejtett mindent, elfelejtette a „menetfegyelmet”, fittyet hányt a közlekedési szabályzatnak. A szabályos jobboldalról átvágott a baloldalra, felugratta a szánkót a járdára és akkora dudált, mintha nyersen akarta volna megebédelni a macskát. A szánka felborult, a macska meglógott, a kistű kétségbeesetten bőgve csúszott vagy tíz métert a saját fenekén és a hatszín bögésre elősiető nevelő jól elkénvelte öbuldoggágát. Hiába, ez az új török sorsa...



Német golyószórás raj gépkocsijárról leszállva, pillanatok alatt fejt ki teljes tüzerejét

A távolkeleti háború

olaj- és gumipolitikai aktualitásai

A távolkeleti háború gyújtópontjában álló hátsóindiai szigetvilág világpolitikai jelentőségét a földrész mérhetetlen nyersanyag gazdagsága közepete is elsősorban kőolajforrásai és gumültetvényei biztosítják. A hátsóindiai szigetek olajhozama a világháború alatt mindössze másfélmillió tonnát tett ki, ma azonban már az évi 8 millió tonnát is meghaladta, miközben Mexikó, Románia, sőt Irán olajtermelését is túlszárnyalva az USA, Oroszország és Venezuela mögött a világtermelésben a negyedik helyet foglalja el. A hátsóindiai szigetvilág olajtermelése a világtermelésének ugyancsak 4%-át teszi ki, de nem szabad elfelejteni, hogy a világtermelés élén álló USA és Szovjetország együtt 70%-os világtermelési részesedésükből nagy belső fogyasztásuk miatt csak 10–20%-ot exportáltak. Ugyanakkor a hátsóindiai szigetvilág csaknem teljes termelését a világpiacokra irányította, mely körülmény a szigetvilág olajtermelési jelentőségét is kellőképpen világítja meg. A hátsóindiai szigetek legnagyobb olajtermelője az 1939-es statisztika értelmében Sumatra szigete több mint évi 5 millió tonnával, Borneo közel évi 2 millió tonnával, míg Jáva termelése közel 1 millió tonna.

A hátsóindiai szigetvilág kőolajtermelése elsősorban az olajszegény Japán számára jelent az olajprobléma megoldását, míg a szigetvilág olajtermelésének elvesztése az olajban gazdag államokat távolról sem érinti olyan súlyosan, mint például a szigetek és a malájféldélnyugatiak (a világtermelés 30%-a) és gumültetvényeinek elvesztése. A világ gumitermelésének oroszánrésztől van itt szó és a veszteség kritikus voltát mi sem bizonyítja jobban, mint hogy az USA a riói páncserikai értekezlet egyik fontos pontjának éppen az USA jövőbeni gumipolitikájának kérdését tűzte napirendre. A hátsóindiai gumültetvények japán megszállásával az USA legfontosabb gumibehozatallal forrásaitól esett el. Az USA évi gumiszükséglete 60.000 tonnát tett ki és ezt a mennyiséget a jövőben másutt kell beszerezniük az Egyesült Államoknak. A hátsóindiai gumültetvények mellett egyedül Brazília jön számításba, mint komoly gumitermelő ország, bár évi 18.000 tonnás gumitermelése még az USA szükségleteinek is alig harmadát fedezi. Az amerikai tervek most oda irányulnak, hogy az Amazon melletti őserdők gumifát állítsák be az angol-szász államok gumipolitikájába. Hihetetlenül nehéz feladat ez a járhatatlan őserdőkben! Az angol gumipolitikáját megszerző turpiság megbosszulva magát: vissza kell térjenek gumiját azokba az őserdőkbe, ahonnan néhány évtized előtt átszoktatták a gumifát — Hátsó-Indiába és Malayába, hogy az ottan létesített gumültetvények racionális termelésével rombadöntsék az akkori brazil gumimonopóliumot, mely az őserdőkben hihetetlen nehézségek közepette „termelt” gumijával csakhamar a világprodukciónak egytizedénél is kisebb termelési töredékké szűrgődött össze. Brazília kül-

politikai állásfoglalásában nagy szerepe van annak a lehetőségnek, hogy az ország az angol-szász államok gumipolitikájában monopolisztikus szerepet

tölthessen be. Az esetleges későbbi konkurrenca ellen Brazília piacainak garantálásával akar védekezni.

A párisi Citroen-gyár 1940–41. évi mérlegét 165 millió frankos nyershaszonnal zárta le, szemben az előző évi 180 millió frankkal és 6,3 százalékos osztalékot fizetett részvényeseinek. A gyár munkájának oroszánrészt kisebb és nagyobb teherautók gyártása töltötte be.



VICTORIA

minőségi
motorkerékpárok
körzetképviselője

Új és használt



Skoda AUTÓK

eladása

Autóalkatrészek és felszerelési cikkek. Kerékpárok nagyraktára.

LINTNER J.

V. Személynök-u. 18.
Telefon: 124-456.

NORDALIC

a tökéletes autógumiu

Motoros!

Közeledik a tavasz készülünk fel reá!

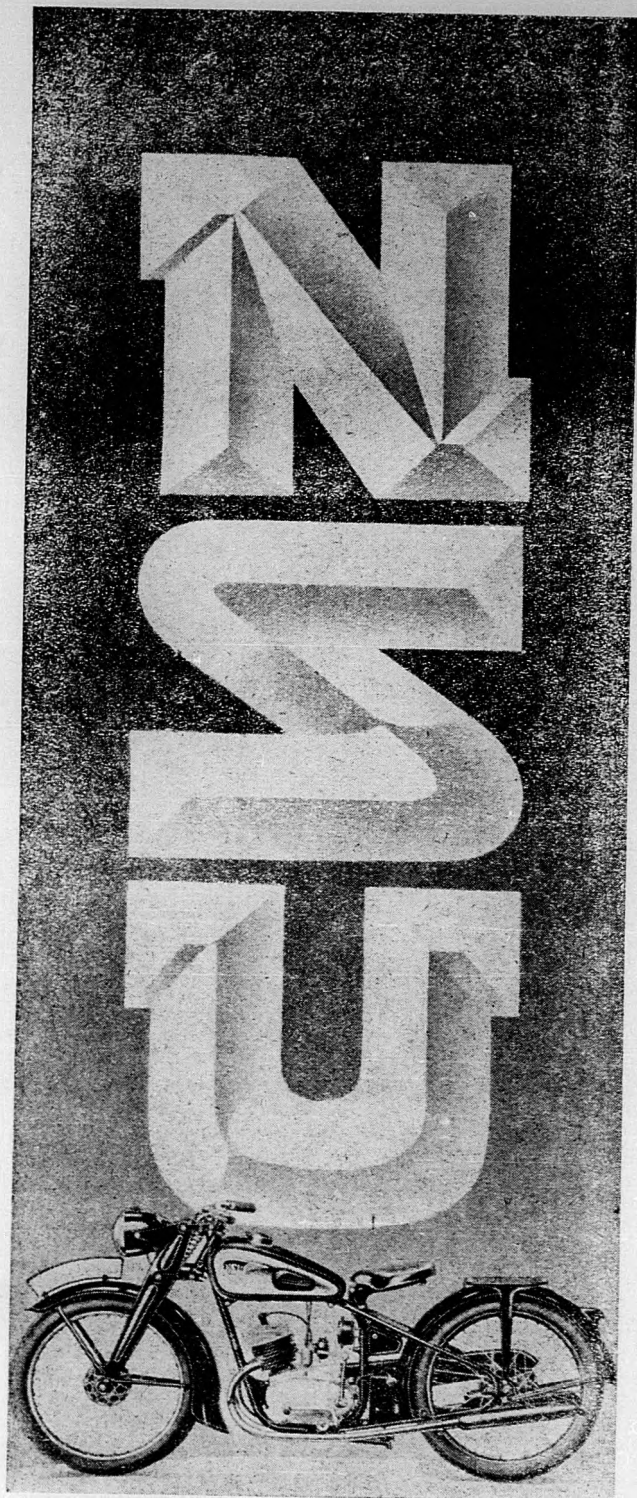
Még néhány hét és jön a tavasz. Megújul a világ, kirügyeznek a bokrok és kirügyeznek — a motorosok is. Akik medvemódra élték téli álmukat és csak legvihar-edzettebb felekezetük vállalkozott arra, hogy fagyban, hóban, jégben használja kedvenc közlekedési eszközét. Az első komolyabb napsütés kicsalja ezeket az utcákra, az országutakra, előkerül a tél folyamán gondosan tartálékolt és őrzött motalkóskanna és motorberregéstől lesz hangos a garázsok környéke.

A három-négy hónapra át üzemen kívül helyezett motor azonban a gazdájával ellentétben nem érzi meg a tavasz „mámorát”, vasból van a motor szíve, melyet nem ejt meg a rügytakadás, a balzsamos tavaszi zsongás. Eppen olyan fáradt, éppen olyan lusta, mint volt, amikor téli kényszerű álmába merült. Es bizony reáér némi alapos karbantartási, felújítási, szabályozási stb. munka, melyet már most kell elvégeztetni, vagy — tisztelet a motoros szerelőamatőröknek — házilag elvégezni, nem pedig a legutolsó pillanatban, amikor a markunk már viszket a drégriff után.

Az elmúlt szezon folyamán minden bizonnyal alaposan elkormozódott a motorunk belsősege, különösen, ha két-ütemű motorunkat a mai egyszéges olajjal itattuk. Nem árt tehát alapos kikormozást elvégezni. Kétütemű motornál — a ma üzemen levő motorok kilencven százaléka két-ütemű — igen egyszerű dolog, lehúzni a hengert, kikaparni a kormot a robbanótérből, leszedni az olajkokszt a dugattyú tetejéről addig, amíg a derék „dugasz” nem lesz olyan fényesen kopasz, mint valami kiérdemesült matézis professzor. Kikormozni a torkokat, felszabadítani a megragadt és égett gyűrűket. És leméretni a dugattyú hézagot, hogy vajjon nem kopott ki túlságosan a henger és a dugattyú. Mert ha túlzott a kopás, úgy meg kell kockáztatni a henger-csiszolás és az új dugattyú szerelésének költségét, hiszen a kopott henger és dugattyú nagy benzinpusztító, benzint, illetve motalkót pedig csak jegyre kapunk, a henger-csiszolást pedig — jegy nélkül végzik a műhelyek. Ha motorunk történetesen négyütemű, úgy nem árt szükség esetén szelepeket csiszoltatni, megvizsgálni és túlzott kopás esetén felújítani a kopott szelepvezetőket. Mert itt nagyon sok hamis levegő jut a robbanótérbe, a hamis levegő pedig nagy teljesítménypusztító és felesleges benzinfaló. Ha a szeleprúgók nagyon kilágyultak, úgy elő az új garnitúrával, mert ha a rúgó gyenge, úgy a szelep nem követi hiven a vezérmű parancsát, későn zár, felborul a motor belső „anyagcsere” egyensúlya és feleslegesen emelkedik az üzemanyagfogyasztásunk.

Azt talán említenünk sem kell, hogy a munkálatok első fázisa: a gép alapos megtisztítása a tél porától és piszkától. A régi jó időkben petróleumot ajánlottak erre a célra, ma hiába ajánlanók, mert jegyre mérik, de csak annak, akinek petróleumlámpája van, de villanyvilágítása nincs. A petróleumot nehéz mással pótolni, mert a jegy nélkül kapható különféle zsíroló folyadékok többnyire a zománcot is kikezdi. A legokosabb nem házilag elvégezni a lemosást, hanem elvinni a szerviszbe, ahol van erre a célra kiutalt petróleum. A zománc nélküli fémrészek, mint például a motor, sebességváltó stb. lemosására alkalmazhatunk faszest, metilalkoholt, a legrosszabb esetben megkockáztatunk fél liternyi motalkót, hiszen télen úgyis eleget takarítottunk meg. A lemosás kemény ecsettel történik, a mosott részek alá tegyünk tepsit, hogy a folyadék belesuroghasson, a „fáradt” mosófolyadékot üvegbe tölthetjük és több napi állás után, miután leülepedett belőle a korom és piszok, mosási célokra újra használhatjuk.

Most pedig menjünk szépen sorjában. Karburátortisztítás motalkóban vagy petróleumban, kívül belül alapos munkát végezzünk. Sebességváltó: olajat az előírt szintig betölteni, ha gépünk elsőláncsal van ellátva, úgy előírásos láncfeszességet állítsunk be, a gyári utasítás alapján. A láncokat nem árt levenni, alaposan kimosni és fagygyűben (ha ugyan kapni) kiöngeni. A nagyobb műhelyekben és szerviszekben van láncfesző-berendezés, legfeljebb ide kell elvinni a láncokat és alapos kezelést kérni. Ugyanakkor nem árt megvizsgálni a láncokat, hogy nem nyúltak meg túlságosan. A mai anyaghiányos világban nem feltétlenül szükséges új láncot szerelni, egy kicsit tágíthatunk a lelkiismeretünkön, annyit,



**MOTORKERÉKPÁROK
SEGÉDMOTORKERÉKPÁROK
SZABADONFUTÓ KERÉKPÁRAGYAK**

DÖRY ÉS KOVÁTS K. F. T.
BUDAPEST, VI. ARADI-UTCA 44. SZÁM
TELEFON 121 944

amennyit a láncok tágultak meg. Ha azonban nagyon nagy a tágulás és a lánc oldalvást úgy hajlik, mint a nádszál, úgy ne resteljünk láncfelhajtást körútra indolni, nehogy a leugró lánc miatt bosszankodjunk majd az országúton és időnek előtte menjenek tönkre a fogaskerekek.

Ha már a motor környékén tartunk: szedjük ki a gyertyát és tisztítsuk meg alaposan. Ha a gyertya már „fáradt”, úgy vegyünk újat, illetve — ez ma a divat — cseréljük be újra. Mert a fáradt gyertya csökkenti a teljesítményt és fokozza a fogyasztást, amit feltétlenül el kell kerülni. Dinamóvizsgálat, a megszakító kitzisztítása, a túlkopott szénkefék felújítása. Mert ha a szikra nem forró és kövér, úgy tökéletlen a gyújtás és sok üzemanyag fogy el feleslegesen. Az akkut is vegyük elő. Motorunk télen többnyire fűtetlen helyiségben álmódosított a végtelen országútról, közben jól átgyótt az akkuja és többnyire kivándorolt belőle az áram. Töltéssük tehát fel árammal és savval az akkut akármelyik megbízható akkuszerkesztésben, ne sajnáljuk érte azt a néhány pengőt és ne vizsgáljuk magunkat azzal, hogy majd a dinamó úgyszólván feltölti. Mert kérdés, hogy a kimerült akkuban van-e annyi áram, amennyit az indításhoz szükséges.

Tökéletes és gondos zsírzás, ne hagyjunk ki egyetlen zsírzófejet sem, ha valamelyik „nippli” nem veszi be a zsírt, úgy ki vele és csavarjunk be újat. Mert ha valamelyik nippelit kihagyjuk, úgy előbb-utóbb hatalmas kopás lesz az eredmény és kérdés, hogy mire új alkatrészt kell majd szerezni, kapunk vajjon ilyen alkatrészt, különösen, ha motorunk ritkább és „elhanyagoltabb” gyártmány.

Kerécsapágyak, küllők rendben? És a fékek. Nem árt a fékeket szétszedni, alapos tisztogatást végezni és ha nagyon kopottak a betétek, úgy új fékszalagokat szereltetni. Ne feledjük el, hogy a fékek ma kétszeres fontosságúak, hiszen ha a fék nincsen jól beállítva és blokkíroz, úgy a pótolhatatlanul drága gumikat tesszük vele tönkre. A fékek beállításánál tehát ügyeljünk arra, hogy kerekeink semmiképpen se blokkírozassanak, inkább számoljunk azzal, hogy a fékút majd nagyobb lesz a megszokottnál, inkább fékezzünk előbb és lágyabban, mint gyilkolni a gumikat, melyet pótolni nem tudunk és mely nélkül olyan a motoros, mint harang nélkül a harangozó.

A gumikat feltétlenül szereljük le. Alaposan tisztítsuk meg a kerékbroncsokat és ha valahol rozsdát találunk, úgy elő a festékes ecsettel, mert a rozsdá az úgy öli a gumit, mint poloskát a pipás Kónyabácsi az ő roppant bajszával. Ha a gumibroncsok belsőjében valahol vázontörést találunk, úgy gyorsan el a gumizsárhoz, akinek ha jó kedve és némi kevés anyaga is van, úgy talán el is végzi a javítást, feltéve, hogy másfél liter könnyet sírunk el. A gumikat jól kenjük be proteggal, ahogyan azt a használati utasítás írja elő. Nem árt a tömlőket beproteggomozni, hiszen a tömlő is keményszik idővel és porózussá válik. A proteggom pedig az a guminak, ami a langyos fűrdő az egynapos Pistikének. A beproteggomozott és megfelelő ideig állott tömlőt természetesen jó le kell törölni és alaposan behinteni síkporral. Utána jöhet a gumik felszerelése és ami nagyon fontos, a helyes légnyomásra való felpumpálás. A mai gumiszűk időkben célszerű valamivel keményebbre pumpálni a gumikat, a keményebb gumí kevésbé kopik. Igaz, hogy a motor jobban ráz, de jobb rázóssá motoron motorozni, mint gyalogolni vagy villamoszni akkor, amikor tönkrement a gumink és le kellett állítani a gépet. (A több mint tíz évvel ezelőtt nálunk is járt, sokszoros angol Tourist Trophy győztes Jimmy Simmonnak volt a kedvenc szaurjárása, hogy a harmadosztályú motorozás még mindig jobb, mint az elsőosztályú gyaloglás.)

Nagyjában el is végeztük ezzel a kötelező tavaszi takarítást. Hogy némi szépészeti retust is végzünk, az csak természetes. Egy kis krómozás, egy kis zománcfesték, egy kis dukó sohasem árt, persze, ha a megfelelő helyen alkalmazzuk. De nehogy festés közben elhatalmasodjék rajtunk a festés ördöge, mely addig mázoltat velünk mázolásra merőben alkalmatlan alkatrészeket, amíg a festékescsőből ki nem szárad.

Autórúgók és spirálrúgók

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

TISZTIKAR VÁLASZTÁS a Fradiban

Gr. Andrassy Mihály elnök ?

A múlt hó 22-én „zajlott” le az ország legaktívabb motoros egyesületének, a F. T. C. motorszakosztályának tisztújító választása. Mindebben csak az az érdekes, hogy — ellentétben az egyetemleges magyar motorsporttal, amely tudvalevőleg tökéletesen meg volt elégedve az eddigi vezetőséggel — volt olyan belső ember, aki a választás előtt összeállított egy ellenlistát. Ez az ellenlista mindössze hét szavazatot kapott, a leadott harmincyet szavazatból. Az eset komolytalanságára jellemző, hogy a hivatalos listán az intéző tisztségre jelölt egyetlen új tag, — aki az egyesületben is új fiú, győzött az ellenlistát összeállító és önmagát is intéző jelölt érégi taggal szemben.

Az új vezetőség névsora a következő:

Elnök: nincs betöltve. **Ügyvezető:** Veres János. **Alélnök:** v. Simon László tanár, Hendlein Lajos kereskedő, Tafel Ferenc. **Pénztáros:** Molnár József. **Intéző:** Nagy István m. tisztviselő. **Titkár:** Liffa László f. v. tisztviselő. **Csapatkaptány és edző:** Kiss László üzemfőnök, Zamacsnik Tivadár. **Tárakaptány:** Frühwirth-Länder Sándor műhelytulajdonos.

Mint informátorunk mondta, szó van arról, hogy a magyar motorsport önzetlen barátja, gróf Andrassy Mihály vállalná az F. T. C. megüresedett elnöki tisztségének betöltését. Mondanunk sem kell, hogy ezzel nemcsak a nagymúltú egyesület, hanem az egész magyar motorsport nagyon sokat nyerne.

Az 1942. versenylvadra 800 pengőt kapott a szakosztály az anyaegyesülettől, ami gyakorlatban azt jelenti, hogyha lesznek versenyek és azok hibátlanul

bonyolódnak le — úgy az anyaegyesület nem zárkózik el az előirányzott támogatás túllépése előtt. (Bárscsak szükség lenne-e túllépésre.)

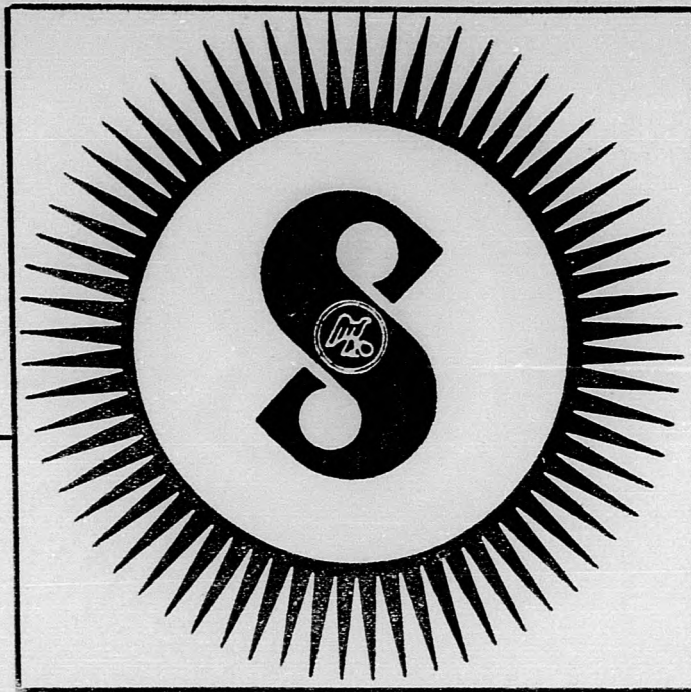
Jakob Werlin neve jól ismert a régi magyar motoros körökben, hiszen nálunk folytatott szakmai tevékenysége után került mint igazgató a Daimler-Benz A.-G. élére. Werlin igazgató az új Németország motorizációjában fontos szerepet töltött be, míg most a háborús birodalomban Hitler vezér és kancellár a motorizáció főszemléltetőjévé nevezte ki. „Szükségessének mutatkozott, — hangzik a Führer kinevező okirata, — hogy a jövőben a motorizációnak a hadvezetés szempontjából fontos kérdéseiről az eddigénél gyorsabban és közvetlenül nyervek beható tájékoztatást, hogy a hadihelyzetnek megfelelő intézkedéseket azonnal foganatosíthassam.” Ez a pár sor kellőképp megvilágítja azt a fontos szerepét, melyet a jövőben Werlin igazgató S. S. Standartenführer mint Hitler Adolf motorizációs főszemléltetője betölt. Werlin hatásköre az egész birodalom, főkörmányzóság, megszállt területek és hadműveleti üvezetek katonái és polgári szolgálatai helyei, valamint magánüzemének elkoronázására terjed ki, tapasztalatait a Führer elé terjeszti, akinek közvetlen alárendeltje.

ABT ISTVÁN

AUTÓ ÉS REPÜLŐGÉPIPARI KÉPVISELETEK
BUDAPEST, VI., JÓKAI-U. 6. I. TEL.: 12-18-53

BELZER szerszámokat
HETZ acélhólláncokat

PRIMUS benzinpákákat,
SATUKAT, KÜLFÖLDI MOTOR-
LÁNCOKATRAKTÁRRÓL ZÁLLÍT



SACHS MOTOROK

VEVŐSZOLGÁLATÁNAK
(SZERVISZ)

O R S Z Á G O S
MEGSZERVEZÉSÉHEZ
SZAKMABELI CÉGEK
AJÁNLATÁT KÉRJÜK



STEYR-AUSTRO DAIMLER-PUCHMŰVEK
BUDAPEST, VI., LEHEL-UTCA 25. SZÁM

ha csökken a teljesítmény?

K ezdetben nem vesszünk észre semmit és csak akkor figyelünk fel, amikor azt látjuk, hogy vissza kell kapcsolnunk olyan emelkedésen, ahol nemrég mindig kapcsolás nélkül gurultunk fel simán. Ilyenkor feltöl a kérdés: vajon hol a hiba, hol a baj, miért csökkent a motor teljesítménye?

A tapasztalt, jó vezető szinte egyből a géppel, ismeri annak minden megszokott hangját, ismeri a „lélegzetét” és ha valami kis idegenszerű neszt jelentkezik, olyan alig hallható hang, melyet az avatatlan észre sem vesz: máris gondfelhők ülnek a homlokára és nem nyugszik, amíg az elevenjére nem tapint a hibának. Természetesen gyakran előfordul, hogy az idegen zörejt nem okozó más, mint az alváz valamelyik részébe beakadt és tova hurcolt ágacska, vagy az oldaltáskában csörömpöl valami kulcsesomó. És gyakran előfordul az is, hogy az észlelt teljesítménycsökkenésnek nem más az oka, mint a csukott kocsiból észre nem vehető gyenge ellenszél. Ha ilyesmi a baj, annak a vezető csak örvendhet, de, sajnos, nem mindig ilyen egyszerű a dolog. És okosan tesszük, ha a legcsékélyebb teljesítménycsökkenésnek is a végére járunk, amivel néha igen tekintélyes javításoknak vesszük elejét.

A legveszélyesebbek azok a teljesítménycsökkenések, melyek csak lassan, fokozatosan és így észre alig vehetően jelentkeznek. Ezekre a megtapasztaltabb vezető is csak akkor jön rá, ha véletlenül testvérkocsit vezet és észreveszi, hogy annak a sebessége, a gyorsulása, a hegymászóképesége sokkal jobb. Csak ilyenkor veszi észre, hogy saját kocsijának a fékei például nem fognak tökéletesen, hogy a kapcsolás nem eléggé sima, hogy a sebességmérő kábele „énekel”, hogy a kupplungja nem fog elég lágyan, mert a testvérkocsinál mindezek a hibák nem jelentkeznek.

Van mérce?

A teljesítménycsökkenést csak akkor vesszük határozottabban észre, ha valami „mérce” felett rendelkezünk. Aki gyakran teszi meg ugyanazt az utat, az könnyebben veszi észre, feltűnik neki, hogy azon a kapaszkodón harmadikkal nem éri el a hetvenes sebességet, amikor azelőtt akár nyolcvannal is fel tudott jutni, egyszerre csak „érzi” meg a hibát, ha valami rendellenesség jelentkezik.

Kétütemű motornál többnyire könnyebben észleljük a teljesítménycsökkenést, mint a négyüteműnél és kétüteműnél többnyire ártalmatlanabb jellegű az egész. Többnyire csak valamelyik kipuffogócsatorna van kissé eldugulva, el-kormozódva, vagy pedig a hangtompító edény tette ki a „megtelt” táblát. Igen egyszerű ilyenkor a segítség, egy kis kormozás, ennyi az egész. Ha a régi teljesítmény nem tér vissza, úgy már mélyebben van a hiba, le kell venni a hengert és felszabadítani az alighanem beragadt, beégett dugattyúgyűrűket, kipucolni a gyűrűhornyokat. Néha olyan szármalmas állapotban vannak a gyűrűk, hogy fel kell őket újítani, ha a henger ovális, úgy felfúrás segít.

A beragadt gyűrűk felszabadításának

van „szabadalmazott” módszere is. Ehhez nem kell más, mint második teljesgázzal felvágatni a Svábhegyre, hogy a motor becsületesen felmelegedjék. A túlhévílt gyűrűk ilyenkor könnyen felszabadulnak és minden belső beavatkozás nélkül helyreáll az eredeti teljesítmény és megszűnik az előzőleg észlelt fémes csilingelés-kopogás.

Amikor a kétütemű „náthás”

Kétüteműnél gyakran a „hamis” levegő okoz teljesítménycsökkenést. A hamis levegő felhígítja a benzin-gáz keveréket, ilyenkor rosszul indul hidegen a motor, lassú tűrában szabálytalanul dolgozik, négyütemezik és náthás lesz, azaz nagyokat tüszent. A hamis levegő többnyire a szívócső tömítési hibájából származik, de betódulhat akkor is, ha a hengertömítés hibás, vagy a főtengely eredetileg légmentesen záró golyós- vagy görgőcsapágya már nem zár légmentesen. A legegyszerűbb „nyomozási” eljárás: kevés olajat cseppenteni a gyanús helyekre, persze, közben jár a motor. Ha az olaj beszívódik, vagy buborékol a gyanús pontokon, máris rájöttünk a baj felszekerére.

A teljesítménycsökkenés onnan is származhatik, hogy a gyújtás elállított, kevés az előgyújtás, vagy a gyertya túl vén, túl nagy az elektródok egymáshoz viszonyított távolsága, azaz a szikraköz. Lehet, hogy az elosztó nem dolgozik tisztességesen, vagy a megszakító sztrájkol. De vannak egyszerűbb esetek: amikor a motor nem kap elég benzint és ennek következtében csökken a teljesítmény.

Amikor nem a motor a ludas

De néha nem a motor a ludas a teljesítménycsökkenésben, ez az eset főleg kocsiánál jelentkezik. Például elállított az első kerekek szögbeállítás, a kerekek nincsenek már „vonalban” és a gumik erősen „radiroznak”, nemcsak a sebesség és a vonóképesség csökken, hanem a gumifogyasztás is mérhetetlenül emelkedik. De dörzsölődhetnek a fékek, csúszhat a kupplung, kopott lehet a sebességváltó csapágya. Néha a kardán-csukló szorul, vagy a differenciál. És nem ritka az az eset sem, amikor a kerekesapágyak körül van hiba, vagy kevés az olaj a sebességváltóban vagy a differenciálházban.

Az említett hibák négyütemű motornál is előfordulhatnak, de ott van az a nagy ráadás, mely a négyütemű motor komplikáltabb voltában, sokkal több alkatrészében rejtezik. A leggyakoribb tényezők itt a szelepek, a már nem légmentesen záró kipuffogó- vagy szívó szelepek. De néha a túlnagy szelephézag, a kilágyult vagy törött szeleprúgók, a kopott szelepvezetők mellett betóduló hamis levegő a ludas. Ezekben a hibákban a derekasan elvégzett szelepcsiszolás segít és állítja vissza az eredeti teljesítményt.

A kompresszióvesztés

A motor teljesítménycsökkenést hibái többnyire kompresszióvesztésben nyilvánulnak meg, célszerű tehát az egyes hengereket megfelelő nyomásjelző műszerrel (minden jobb szerviszben akad ilyesmi) megvizsgálni. A hátsó henge-

rek többnyire kisebb kompressziónyomást jeleznek, ez azonban az esetek túlnyomó részében normális jelenség, mert a hátsó hengerek hűtése tökéletlenebb és ennél fogva gyorsabban, kiadósabban kopnak, mint az előző hengerrek. Ha azonban azt látjuk, hogy egyik-másik henger erősen veszített a kompressziónyomásból, úgy új dugattyúgyűrűk szerelése néhány ezer kilométerre segít, ha ugyan nem a szelepek körül van a hiba.

Korszerűbb műhelyekben ma már úgy „hallgatják” le a motort, akár az orvos a beteg tüdejét. Különböző kivitelű szetoszkópszerű alkalmatlanságok léteznek erre a célra és segítségükkel a kopogásokat, zörejeiket, a kopásra való hangtűnemenyeket nemcsak sokkal jobban lehet meghallani, hanem rögzíteni is lehet a pontos helyüket. Hiszen ha valamelyik csapágy erősen kopott, úgy „szabad” füllel is halljuk lassú tűrában és főleg ha elvettük a gázt, azt a fémes, csilingelő kopogást, mely erre a hibára jellemző. Szetoszkóppal sokkal jobban hallani a kopogást és pontos helyét is meg tudjuk állapítani. És ha valamelyik csapágy van erősen megkopva, úgy ennek oka valószínűleg olajhiány, talán a főtengelyben levő olajfurat, vagy a csapágyhoz vezető olajjárat van eldugulva.

Ha a teljesítménycsökkenés nagyobbok, úgy célszerű haladéktalanul felkeresni a műhelyt, nehogy a baj súlyosbodjék és csak akkor avatkozzék be a szakértő keze és szerszáma, amikor már csak drága alkatrészpótlás árán úszhatjuk meg a kellemetlen intermezzót.

A megelőzés olcsóbb, mint a javítás

Ákár az orvostudományban, itt is legjobban a megelőzés, a gondos és lelkiismeretes karbantartás szolgál erre a célra. A kocsit vagy motorkerékpárt gyakori és becsületesen elvégzett lezsirozása. Lelekiismeretesen elvégezni az olajcserét, különösen manapság, amikor a motorolajok minősége bizony sok kívánnivalót hagy maga után. Megfelelő mennyiségű kenőanyag a differenciálban, a sebességváltóban, pontosan annyit, mint amennyit a gyári utasítás ír elő! És ha grafitot, illetőleg speciális grafitos kenőanyagot tudunk kapni, úgy ne sajnáljuk a többletkiadást, mert ha kolloidális grafitot keverünk a kenőanyaghoz, úgy annak minőségét erősen feljavítjuk.

A hűtő

De nemcsak a gondos kenésre fordítunk gondot. Ügyeljünk arra, hogy a hűtő belül tiszta legyen, hogy a ventilátorszíjnak meg legyen a kellő feszítése, hogy a vízpumpa jól működjék. Hogy a gyújtás, a szelephézagok és a karburátor beállítása is megfelelő legyen. A karburátornál ügyeljünk arra, hogy a beállítás ne legyen túlságosan szegény, mert könnyen a kipuffogó szelepeink és a dugattyúink adhatják meg az árat annak, ha állandóan benzinben túlszegény keverékkel járunk. A túl „szükén” etetett motor erősen melegszi, ami főleg annak tudható be, hogy az üzemanyag párolgása erősen hűti a motor belsejét. Ha kevés az üzemanyag, kisebb a párolgás és a hűtés, beáll a túlmelegedés. És ha a gyújtás nincsen jól beállítva, kevés az előgyújtás, úgy ez még jobban elősegíti a túlmelegedést.

A Egyesült Államok haditermelési tanácsa újonnan kinevezett elnökének, Nelsonnak, első ténykedése volt a polgári célokra szolgáló gépjárművek gyártásának beszüntetése. Ezzel eldőlt a rég-en vajdó harc, mely az USA autóiparának a hadfelszerelési iparba való teljes bekapcsolását célozta. A termelés-irányító hivatal ezelőtti igazgatója, Knudsen, az autóiparral való együttműködést kereste az autóiparosok rövid úton való kikapcsolása helyett.

Ellenfele volt a szakszervezeti Hillmann, aki szintén vezető szerepet töltött be a termelési hivatalban. A termelési hivatal és az autóipar január közepén végződött ülésén azután kenyértörésre került a sor. Hillmann az ugyancsak szakszervezeti exponens, Renther támogatta, aki már 1940-ben terveket dolgozott ki az autóiparnak hadicélokra való államosítására.

A közvélemény Knudsen és az autóipar ellen volt, mikor — csodálatosképpen — Roosevelt elnök felesége is bekapcsolódott a tárgyalásokba. Knudsen azonban hajthatatlan maradt. Rooseveltné elmondta, hogy már novemberben lépéseket tett a termelési hivatalnál az autógyárak munkásainak repülőgépgyártásra való átképzése érdekében. Knudsen ekkor is hajthatatlan volt és az maradt decemberben is, amikor az el-

nök felesége újabb lépéseket tett nála. Rooseveltné ezután éles, személyi támogatásokkal illetve Knudsent és kétségtelesen, hogy Knudsen bukása, a termelési hivatal feloszlása és hatáskörének a haditermelési tanácsra való átruházása Rooseveltné műve volt. Továbbra is megoldatlan probléma maradt azonban, hogy mi történjék a munkásokkal? Hízen a személyautó-gyártás beszüntetése nem annyira a hadiipar munkásiánya, mint inkább a főleg acélban mutakozó nyersanyaghiány folytán következett be.

Kiszámították, hogy a polgári gépkocsigyártás beszüntetésével 450.000 munkás és 44.000 autóeladó marad munka nélkül. Ezek a számok azonban csak töredékel a hadiiparra való teljes áttérés következtében jelentkező munkanélküliek számának. Roosevelt elkerülhetetlennek mondotta a munkanélküliségnek a hadiiparra való áttéréssel kapcsolatos növekedését és a munkanélküliek segélyezésére 300 millió dollárt kért. Ez a körülmény annál kínosabb, mert Roosevelt milliárdos kiadásokat előirányzott költségvetésének egyensúlya azon a feltevésen alapszik, hogy a nemzeti jövedelmet hadirendelések révén jövőre több mint 100 milliárd dollárra sikerül felszórni. Ezt a kérdést kell megoldania Nelson haditermelési tanácsának.

Ki akar bekapcsolódni a nagyszabású SACHS szervezetbe?

Nagyszabású Sachs motorszolgálati (szerviz) szervezetet építenek ki a Steyr—Austro Daimler—Puch-művek Magyarországon. Az elgondolás szerint hazánk minden városában, minden nagyobb helységében alkatrész- és szervizszállomást létesítenek, hogy ezzel a Sachs motorosok országsszerte leljenek alkatrészekkel és speciális szerszámokkal felszerelt, különleges munkálatokra alkalmas műhelyekre.

A Steyr—Austro Daimler—Puch-művek rt. (Budapest, Lehel-utca 25.) ezúton is jelentkezésre szólítják fel mindazon műhelyeket, szervizeket, motor- és alkatrészkereskedőket, akik bele akarnak kapcsolódni a munkába. Jelentkezés esetén a magyarországi képviselő minden felvilágosítást megad, külön az igen előnyös feltételeket. Az előjelek szerint a közeljövőben olyan hatalmas tömeggel szaporodik a Sachs motor-tulajdonosok száma, hogy a szervisszervezethez való bekapcsolódás jelentős munkalehetőséget és alkatrészforgalmat biztosít azoknak, akik részt kívánnak venni ebben a szervezetben.



OSRAM

auto-lámpák

Az új repülőgéptípus születésének legfontosabb mozzanata -

A SZÉLCSATORNA KISÉRLET!

Az új repülőgéptípus tettebevalósítása nem egyszerű feladat és szinte végtelességnek tűnő kísérletsorozat előzi meg azt a pillanatot, amikor a gyár hozzáférhet a szériagyártáshoz. Hát még akkor, amikor új hadirepülőgéptípusról van szó, melynek többet kell teljesítenie, mint az elődjének és egészen különleges feladatok megoldására kell alkalmasnak lennie.

A nagy német repülőgépgyárak hatalmas laboratóriumi és tudományos szervezettel rendelkeznek, külön aerodinamikai osztályok végzik a hatalmas kísérlet-sorozatokat, melyek célja: megalkotni azt az új típust, mely gyorsabb mint az elődje, nagyobb a hatósugara, nagyobb terhet tud szállítani, amellyel repültulajdonságai, fordulékonyasága stb. is tökéletesebb.

Közel harminc év előtt létesült az első gyári aerodinamikai laboratórium, melyet Junkers tanár szervezett meg 1914-ben Aachenben és itt állította fel az első kísérleti szélcsatornát. Junkers tanár ugyanis már az első világháborút megelőző években rájött, hogy az alapvető újításokat csak úgy lehet az aerotechnika birodalmában kivívni, ha a tervező merőben új alapelvek alapján, merőben új konstrukciós módszerekhez folyamodik. Az akkori „ősi” repülőgépek anyaga ugyanis fa volt, vagy pedig vászonnal bevont könnyűfém váz, a szárnyakat kezdetleges módon hosszúságú acélrútok merevítették.

Az Aachenben létesített szélcsatornában végzett kísérletek mutatták rá arra, hogy a légellenállás növelése nélkül alkalmazhatók vastag profilú szerkezeti részeket és szárnyakat, amivel merőben új korszak nyílt meg a repülőgépteknikában.

Mi a szélcsatorna? Mint a neve is mutatja: csatorna, melyben tetszőleges sebességű szelet, légáramlatot lehet létesíteni. A csatornában elhelyezik a repülőgép mérethű modelljét és pontos műszerekről olvashatják le, hogy a gépmodell milyen légellenállást tanúsít a viharerejű széllel szemben. És addig változtatják az egyes szerkezeti részek és idomok alakját, amíg a legkisebb légellenállású megoldásra reá nem találják és sorban kiküszöbölhetik azokat a részeket, melyek a légellenállást fokozzák.

A légellenállás, mint tudjuk, a sebességgel négyzetes arányban fokozódik. A régi időkben, amikor a repülőgép átlagos sebessége alig haladta túl az óránkénti 200 kilométeres sebességet, nem volt életbevágó jelentőségű a légellenállás csökkentése. Ma azonban, amikor a vadászgépek a 700, a bombázók pedig az 5-600 kilométeres sebesség határán vágatnak a levegőtengerben, ma sokszorosan fontos az áramvonalazás. Az áramvonalazás tényleg érdekes módon a gyakorlat nem halad mindig párhuzamosan az elmélettel, éppen ezért a gyakorlatban kell kikísérletezni a legmegfelelőbb alakot és idomot. És néha alig néhány centiméternyi alakbeli eltérés teljesen felboríthatja a helyzetet, egészen lényegtelennek látszó szerkezeti rész néhány centiméteres alakbeli megváltoztatása szinte hihetetlen mértékben növelheti a légellenállást és csökkentheti igen erősen a sebességet.

A híres Junkers-rendszerű kettős szárny is a szélcsatorna-kísérletek



A Ju. 88 modellje a szélcsatornában

nek köszönhető a születését. Talán haldadna cikkünk kereteit, ha mélyebben hatolnánk ebbe a kérdésbe, talán elegendő annyit megemlíteni, hogy a szélcsatornában kikísérletezett kettős szárnyrendszer tette lehetségessé, hogy a sebesség fokozása egyben nem okozta felülcsúszás mértékben a hordfelületek terhelését.

Az aerodinamika birodalmában idegen nem is sejt, hogy mekkora kutató és kísérletező munka előzte meg egy-egy újabb Junkers-típus megszületését. A híres egymotoros és Ju 88-as kétmotoros Junkers zuhanóbombázók utóélettelten repültulajdonságait éppen ennek a kutatásnak és kísérletezésnek köszönhetjük, a bevetésük által elért páratlan és megdöbbentő hadisikerek tulajdonképpen nem a harcterek légitérében születtek, hanem már ott a rajzasztalonnál, a kísérleti laboratóriumokban és nem utolsósorban a gyár nagyszabású szélcsatornáiban.

Különböző márkájú

HASZNÁLT MOTORKERÉKPÁROK!!

Nagy választék
Olcsó árak
Fizetési könnyítés

ez jellemzi a nagymultú

BAUER T. céget

Vl. Izabella-u. 98. Tel.: 120-912

Eredeti

ARDIE

alkatrészeket raktárról
szállít.

LICSÁJER JÁNOS SPIRÁL RÚGÓK



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

1100, 1500 Fiat, Lancia, Iugusza, Aprilia, Arlena, Opel, Kapitán rúgók raktáron

CSEPEL MOTORSZOLGÁLAT ÉS JAVÍTÓMŰHELY

PAULINY LAJOS



CSEPEL SEGÉDMOTOROS KERÉKPÁROK ÉS ALKATRÉSZEK ELADÁSA NAGYBAN ÉS KICSINYBEN

MOTORFELSZERELÉSI CIKKEK

TELESZKÓPVILLÁK GYÁRTÁSA

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

MI HÍRŰSÁG, HÉBLI ÚR? MI HÍRŰSÁG, HÉBLI ÚR?

— No mi az Héblí úr, csak nem akadt el a hóban, hogy olyan régen nem lát-tuk?

— Hát majdnem eltalálta Szerkesztő úr. De az nem is lenne csoda, bár ha megdondolom — ilyen havas reptésre is ritkán nyílik alkalmá a magyar motorosoknak. A napokban láttam *Ren-dek* dr.-t a tihanyi versenyre előkészít-tett, de csak a közelmúltban München-ből visszaérkezett BMW-jén „spriccelni”. Pti, hogy ment?

— Mit tud a kenesei jégnapokról?

— A *Döry*, *Kováts* és *Kozma*-trío képviselte a motorosokat a BSE téli sport-hetén. Nevetve mesélte Kozma, hogy le-felé menet többszöri talaj, illetve hó-minőségi vizsgálatot tartott, az útmenti hófalban.

— Hát azt hallotta-e Héblí úr, hogy *Abt Pista*...

— ... ne is folytassa, tudom már mit akar mondani. A *BSA*, *Norton*, majd *BMW* színekben versenyző *Abt Pista*, — aki a népligeti *G. P.*-én megmutathatta volna az osztrák sógoréknak, hogy mily-en egy magyar versenyző háta, hiszen vezetőpozícióban bukott — most autó- és repülőgép alkatrész és felszerelési cikk kereskedő lett. A motoros szíve itt is érvényesült, mert motoros dolgokat is tart, így például nagy raktára van különböző méretű láncokból. Tessék csak feljegyezni a címét. V., Jókai-u. 6. I. emelet. Ugyancsak *Abt* hír az is, hogy a derék *Pista* rövidesen *István* lesz, mert úthán van a golya. (Abt-ekhoz természetesen autón vagy legalábbis motoron jön a golya.) Családi hír az is, hogy a népszerű *NSU* bajnokunk, *Pathó Gyula* 21-én ünnepli harminckelnyit születés napját és tíz éves versenyzői múltját. 1932 február 21-én indult először versen-yen, a *TTC* téli versenyén, amit meg is nyert.

— Brávó, mindkét hírhez igaz szívből gratulálunk.

Egyéb szakmai híre nincs, Héblí úr?

— De bizony van. Megérkezett, sőt már üzembe is helyezték a *Csepel Motor Szolgálat* új *Norton*-szekrényes eszterga-padját. Ez nem csak azt jelenti, hogy a *Csepel* tulajdonosok megérdemelt bizalma folytán szokatlanul rövid idő alatt nőtt ilyen naggyá a *Cs. M. Sz.*, hanem azt is, hogy most már erőteljesebb tempó-ban gyárthatják a ki nem elégíthető keresletnek örvendő *Cs. M. Sz.* teleszkop villákat. Mint hallottam a *Cs. M. Sz.* valami meglepetéssel fogja megörven-deztetni a közeljövőben a vevőt.

— Hát ennek igazán örülünk. Mit hal-lott a *Rege* frontról?

— Nagy izgalom uralkodik a *Motorbontónál*. Váratlanul oly nagy az érdeklődés a „*Rege*” stabilmotorok iránt, hogy annak kielégítésére kicsinek bizonyul a *Motorbontó* üzeme. Eppen most kaptak egy nagy tétel „*Regére*” aján-lati felhívást, érthető tehát, hogy miért e nagy sürgés-forgás a *Motorbontónál*. Búcsúzóul még csak annyit, hogy nagy az öröm az *Aradi-utcai NSU*-házban, egy hatalmas szállítmány — felgumi-zott — 125-ös *NSU* érkezett. A szállít-mányban van néhány női *NSU* *Quick* is. Most pedig rohanok tovább.

— *Vizontlátásra március 15-én.*

Dr. TODT TÁBORNOK

birodalmi miniszter halálát
egész Európa automobilizmusa
gyászolja

Tragikus gyászhirt közölt a német hivatalos jelentőszolgálat, *Todt* mérnök, a német birodalmi autótak meg-teremtője szerencsétlenség áldozata lett, katonai feladatának teljesítése közben érte a repülőhalál.

Todt dr. nevét minden magyar autós is jól ismerte. Hiszen *Todt* dr. volt az, akinek szervező és mérnöki zsenije szinte boszorkányosan rövid idő alatt teremtette meg a német birodalmi *Reichautobahn*okat, azokat a végtelen, széles betoncsíkokat, melyek négyezer kilométer hosszúságban szelik keresztül-kasul a birodalmat. És ezzel mondhatni új korszakot nyitott a gépjármű-közlekedés történelmében.

A birodalmi autót, a nyílegyenes és sebességcsökkentő kanyarral csak minden tíz kilométeres szakaszon megszakított széles, kettős, tükörsíma autótút-hálózat akkor született meg, amikor erről máshol csak álmodni mertek. *Todt* dr. hatalmas szervezőképessége és egészen rendkívüli műszaki tudása megbirkózott minden nehézséggel és amikor a birodalmi autótak első szakasza ünnepélyes keretek között nyílt meg, az egész művelt világ tapsai kísérték a nagy elgondolás nagy tetbe-valósítását.

A nagy német mérnököt aránylag fiatalkorában ragadta el a kérielhetetlen halál, mindössze 51 éves volt. Végigküzdötte a világháborút, az összeomlás után úttépéssel kezdett foglalkozni, hamarosan egyike lett a legelső szakembereknek és a párizsi nemzetközi kiállításon megnyerte a nagydíjat.

Az elhunyt 1922-ben lépett be a német nemzeti szocialista pártba, *Hitler* *Adolf* bizalmi embere lett és még a hatalomátvétel előtt lett a párt úttépítési szakelőadója, majd 1933-ban a német utak főfelügyelője.

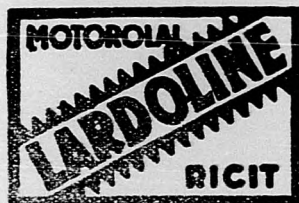
1938-ban kapta a nagy megbízást, a nyugati német védővonal megépítését. Megalkotta híres szervezetét, az *Organisation Todt*-ot és meglepően rövid idő alatt építette ki a birodalom nyugati határát védő híres *Siegfried-erődvonalat*. A *Siegfried-erődvonal* mellett megépítette a nyugati légvédelmi övezetet és a háború kitörése után birodalmi miniszteri ranggal az egész német építőgazdálkodás főmeghatalmazottja lett, 1940 márciusában pedig a

fégyverkezési és lőszerügyi miniszter lett a fégyverkezési termelés fokozása érdekében. Előbb tartalékos örmaggyá nevezték ki, majd megkapta a vezérőrnagy rendfokozatot, elnöke lett a birodalmi kutatási tanácsnak és a elnöke a kereskedelmi kamara szállítási-ügyi bizottságának.

Todt dr. halála nemcsak a német birodalomnak jelent pótolhatatlan veszteséget, de gyászolja egész Európa automobilizmusa. Aki valaha is járt a német birodalmi autótakon, az jól tudja, hogy mit teremtett *Todt* dr. Hiszen ezek a pompás gépkocsitak az egész világon elismerést arattak és számos nemzetközi szakértő vette őket mintául a más országokban és földrészekben tervezett nagy autótak számára.

Az autó- és motorsport is sokat köszönhetett *Todt* dokornak. A *descaui Reichsautobahn*-szakaszon — melyet külön erre a célra 33 méter szélesre építették — a világrekordokat egész sora született, itt futotta *Rudolf Caracciola* híres világrekordját és ért el öt-liternel auli *Mercedes-Benz* versenykocsijával olyan sebességet, mely közel járt az angol és amerikai autómásztodonok, a hűszlitérnél is nagyobb motorral ellátott autósörnyek iramához.

Todt dr. ércnél maradandóbb emléket állított magának...



HIRDESSEN

AZ

Auto-Motor-ban

Felelős szerkesztő és kiadó:

KRAMER JENŐ

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

VÉDJE ÉLETÉT, EMELJE VEZETÉSI BIZTONSÁGÁT,
szereltesse autójára

SZILÁNKMENTES ÜVEGET

Thorax és
Peka
világárka

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

