

ÁRA
40
FILLÉR

Autó Motor

II. 7.

A. M. N. MŰZÉUM
NYILVÁNTARTÁLYA

XIV. ÉVF. 6. SZ. 1942 JÚNIUS 15

Kozma Ferenc (DKW)
itt a miskolci csillagtúra
abszolút győztese



VDO SZÁLLÍT



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



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

Ü J C I M:

VDO TACHOMETER kft.
BUDAPEST, XIII., CSATA-UTCA 13. SZÁM
 TELEFON: 498-509

"Ate-Lochheed"

FÉKALKATRÉSZEK, FÉKFOLYADÉKOK, SZELEPÜLÉSEK STB. STB.

JURID

FEKBTÉTEK, KAPCSOLÓ TÁRCSÁK, TENGYELYKÖTŐ TÁRCSÁK

MAHLE

OLAJSZŪRŐK, LEVEGŐSZŪRŐK, DŰGATTYÚK

JÁRITZ ISTVÁN

BUDAPEST

VI., JÓKAI-UTCA 20.

Telefon: 119-033, 114-965

MAGYARORSZÁGI VEZÉRKÉPVISELETE.

Autórúgók és spirálrúgók

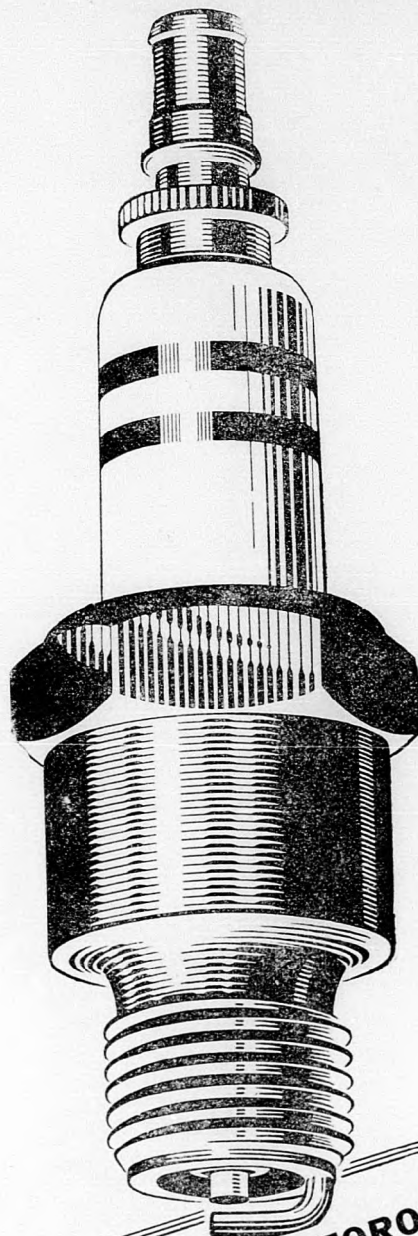
BÁN LÁSZLÓ

V., Vág-utca 5. — Telefon: 291-121.
 Gyártás és javítás, készrúgók minden márkához raktáron.

ING. ABT ISTVÁN

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

**MOTORLÁNCOK
 BELZER
 CHROMVANADIUM
 SZERSZÁMOK**



GENERÁTORGÁZMOTOROK
 sűrítése sokkal nagyobb, ezért a gyújtással szemben fokozott igényt támasztanak. Normal berendezések nem kielégítők. Zavartalan üzem előfeltétele **BOSCH fokozott teljesítményű gyújtóberendezése és a magas hőértékű BOSCH-GYERTYA**

Előgyújtás

Csodálkozva dörszölgéjük a balszemünket... Álmodunk tán, vagy csak koszorús költőnk káprázata újí velünk csalfa játéki? Ezerkilencszáznegyvenkettőt írunk, benne vagyunk tövig a háborúban — és mégis mozog a motorsport földje. Az a föld, melybe annyian és oly jeles buzgalommal temetgettek, hogy ez a temetkezés gyökerebbnek ígérkezett a legegyiptombibb gúlánál. És mégis feltámadt volna a halott, akit annyian gyilkolgtak? Népligeti kismotoros Nagydíj, utána Nagyváradi, majd Miskolc. És most Péterpálkor pécsi verseny, mecseki hegyifutam? És utána következik a folytatás? Ejnye-ejnye. És vajjon mit szólnak ehhez a gyászuszárok, akik olyan kenetes sőhajtások közepette vezetőgették a fekete lovakat a motorsport sírhantja felé? És akik most, amikor feléled poraiból a fönixmadár, méltán kiérdemlik az elégtelen kalkulust azoktól is, akik bizony hosszú ideig nem akarták vagy nem tudták elhinni, hogy a hadvezéresdit mimelől fonnyadt hadastyánok, lankadt veteránok bizony alaposan — untauglichok.

De hagyjuk azokat, akik addig temetgettek, amíg csak maguk nem lettek bús lovasai Szent Mihály lovának. Nem siratja őket és nem kívánja feltámadásukat senki. Legyen nekik könnyű a virárgöld...

Legutóbbi számunk Előgyújtás rovatában foglalkoztunk a kismotorosoknak azzal a problémájával, melyek a főútonalnak tilalmával kapcsolatosak. Marinovich Marcell dr. rendőrkapitány most arról értesíti szerkesztőségünket, hogy semmilyen hatósági akadály nincs annak, hogy bárki egyébként nem vizsgaköteles kismotorját levizsgáztassa és rendszámmal láttassa el. Mely esetben, ha vezetői jogosítvánnyal rendelkezik, mentesül minden korlátozás alól és szabadon használhatja a főútonalakat is. A gépkocsiról az idők kényeszerítő szava által kismotorra átteltek körében minden bizonnyal kellemes feltűnést kelt a hír, mely bizonyítéka annak, hogy az államrendőrség közigazgatási osztálya, illetve annak vezetői nem késlekednek akkor, ha gyakorlatias megoldásokra van szükség.

Vérbeli sportcsemegének ígérkezik a pécsi motoros és kismotoros futam és a vele kapcsolatos mecseki hegyi verseny. A Zsótér-téle különítmény a napokban lent járt, hogy — leventenyelven szólva — szemrevételezzék a lehetőségeket. És olyan műsört állított

össze, mely teljesen újszerű és amellet motoros szempontból értékes. Hiszen eddig nem volt nálunk úgynevezett „toronyiránt” verseny, ahol a terepen tetszés szerinti irányban kell időre futva elérni a kitűzött célpontot és hogy a feladat nehezebb legyen, útközben holmi „ellenséges” csapatkötelekeket is megfigyelni, sőt jelentést adni a látótakról. Megfigyelőképesség, nagy motoros tudás, rámenős hajlam és megfontolt gondolkodás kell az ilyen feladat megoldásához, értjük tehát, hogy motorosaink miért beszélnek oly nagy lelkesedéssel a pécsi kétnapos versenyéről, mely Péter-Pálkor kerül lefutásra.

A mecseki hegyi verseny pedig vérbeli szpidifutam lesz, mert azon azok is indulhatnak, akik nem vettek részt a bevezető erőpróbákon. Így rajthoz állhatnak mindazok a „spéci” gépek és „spéci” versenyzők, akik magas dugattyúval és megfelelő tudással rendelkeznek. Amolyan kisöbű svábhegyi versenynek ígérkezik a mecseki hegyifutam.

És, hogy a jövőbe is vessünk egy pillantást: Zsótér Berci és társai nagyszerű TT pályát találtak a Mecseken, melynek fő erénye a rengeteg könnyű, nehéz és érdekes kanyar mellet az, hogy a nagyszálló terrasza mint természetes nagytribún állhat rendelkezésre. Amint azt Zsótérék beszéltek, 1943-ban megrendezik majd a mecseki Tourist Trophyt...

Még mindig vannak, akiknek a fejük lágya — lágy. Vagy éppenséggel kemény és arra törekszenek, hogy ez a kemény agykoponya betörjön. Istenkísértés megfigyelni azokat a rakonca nélküli motorosokat, akik az elhagyatottabb mellékutakban rendeznek helyi Grand Prix futamokat. Eppen a napokban fizetett életével könnyelműségéért két motoros az Újlipótvárosban, ketten ültek a kismotoron és vagy hatvanas iramban vágattak át a keresztelésen, melyen történetesen nagy

teherkocsi fordult be. És alig száradtak fel a tragédia nyomai, újra kezdődik a tánc. Valami vakmerő elszántovics garázdálkodik ugyanezen a környéken, valami vízűtűtes, nyilván TT-eket és GP-eket látott, kiérdemesült verseny DKW motoron. Nem akarunk természetesen beleavatkozni a rendőrség életvédelmi osztálynak hatáskörébe, ezért inkább a szóbanforgó környék rendőrszobáinak figyelmét hívjuk fel, amíg — nem késő.

A motorcsónakok is megkapták a maguk E betűjét és ezentúl csak az használhatja a motorcsónakját, aki erre külön engedélyt kap. Nehéz időket élünk, szűken a motalkó és a gumi. (Bocsánat, hiszen a motorcsónaknak nincsen gumikereke.) A Hungária (azelőtt Angol) park bűzősen tőfőgő kiskocsijai viszont gumin szaladnak. És szaladgálnak reggeltől késő estig, kormányuk mellet vígan vízítózó delnőkkel és a hozzájuk tartozó és hasonlóképpen vígan vízítózó delférfiakkal ott a dodzssem és a különféle hintások tözsomszedságában. Szerény véleményünk az, hogy ez az „üzem” is megérett a leállításra, a — motorcsónakok mintájára.

Szorgalmasan lopják a motorkerékpárokat, ügylátszik konjunktúra virradt erre a kevésbbé tisztos iparra, mely ha bizonyos kockázattal is jár, mégis — mint képesítéshez nem kötött ipar — hatósági jogosítvány és iparigazolvány nélkül is űzhető. Ma, amikor külföldről csak gyéren futnak be alkatrészek, igen jövedelmező melléki foglalkozás a lopott motorok szétboncolása és az alkatrész zsigerek kimerése, hiszen a lopott motorral járnai alig lehet, egészben eladni egészen lehetetlen. A védekezés nem könnyű. Célravezető volna viszont az, ha szigorú rendelet tiltaná el az alkatrészekkel foglalkozó kereskedőket attól, hogy kellő igazolás nélkül vásároljanak.

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

NEM DÍSZNEK VAN — A BENZINCSAP!

Volt egyszer, hol nem volt egy igen lelkiismeretes statisztikus, aki kikalkulálta, hogy ha a pékek nem látnák el a kenyereket címkével és a kenyeret fogyasztók nem volnának kénytelenek a címkével együtt a kenyérből is leszelni megfelelő adagot, úgy ez évente ennyi meg ennyi száz vagyonnyi megtakarítást eredményezne. Sajnos, nem tudjuk ennek az idült statisztikusnak a címét, így nem kérdezhajtuk meg tőle, hogy vajjon mennyi motalkó pocskelődik el évente Magyarországon annak következtében, hogy a motorosok nagyrésze csupán dísznek tekinti a benzincsapot. Annait azonban statisztikai puhatolás nélkül is megállapíthatunk, hogy bizony sok-sok százezer kilométernyi útra elég motalkó megy veszendőbe azért, hogy a szívárgó, rosszul záró,

vagy a gép megdöntése következtében túlfolyó karburátoron át sok motalkó kerül oda, ahová nem való.

A motalkónak kedves tulajdonsága az, hogy már alacsony hőfokon is erősen párolog. Ez az oka annak, hogy ha a benzincsap szívárgása kisebbfokú, nem is vesszük észre. A motalkó szépen szívárog és mivel a motor környékén rendszerint meleg szokott lenni, a kiszívárgott motalkó nyomtalanul elpárolog a semmibe. A motoros csak akkor veszi észre a szívárgást, ha a karburátor vagy a csap már csepeg, ha a ugyan figyelmet szentel az e fajta csekélységnek. Hogy mennyi motalkó mehet így veszendőbe, azt könnyen kiszámíthatjuk. Ha percenként csak három csepp megy veszendőbe, úgy ez egy nap alatt kerekken két decit jelent, a havi adagunk tehát el-

illan akkor is, ha egyáltalában nem használjuk a motort. A láthatatlanul szívárgó benzincsapok is elfogyasztanak egy hónap alatt vagy egy-két liternyit, a motoros ilyenkor szítja a gyárat, mely szerinte hamis fogyasztási adatokat közöl háromszinnyomású prospektusában, szítja a képviselőt és hallgat annak a szavára, aki hengerfűrást, új dugattyút és gyűrűket ajánl, mint a túlfogyasztás ellenszerét.

A legtöbb motalkó akkor megy veszendőbe, amikor motorunkat a járdaszegély mellett megdöntve hagyjuk állani és nem zárjuk le a csapot. Az úszóházban ilyenkor ferde az üzemanyag szintje és mire újra megindulunk, bizony tetemes mennyiséggel moszuk fel a jó öreg kockaköveket.

Szokjuk meg tehát, hogy ha leállítjuk a motorunkat és odatámasztjuk a járdaszegélynek, szépen zárjuk el a benzincsapot. Sőt aki nagyon okos és takarékos, az még a leállás előtt vagy száz méterrel zárja el a csapot, hogy mire leáll, a motor már kiszíppantsa az úszóházban levő üzemanyagot, úgyhogy a ferdén támasztott motorból, illetve karburátorjából egyetlen csepp se távozhassék.

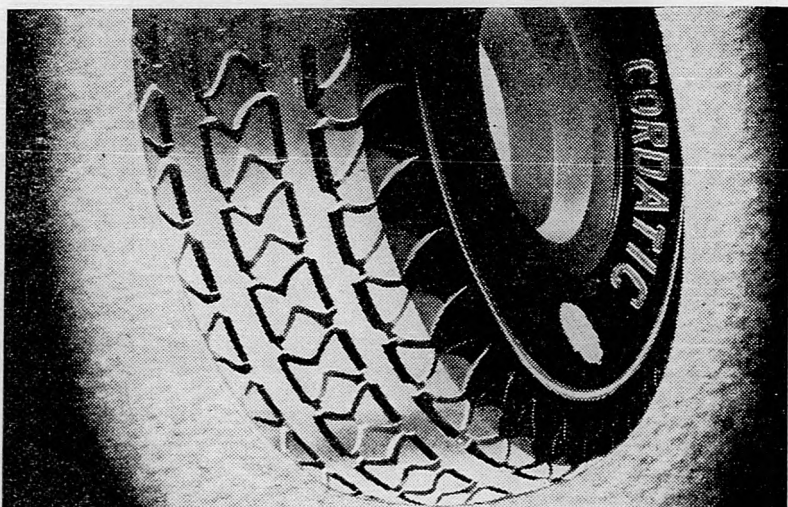
A csepegő, rosszul tömítő csapot igen könnyű kinyomozni. Nem kell mást tenni, mint az üzemanyaghoz kevés olajat keverni, persze nem annyit, hogy a motor füstöljön tőle. A szívárgó csapon kiszentelenkedő motalkó elpárolog, az olaj vizont nem, zsíros, olajos hártva mutatja azokat a helyeket a csap vagy a tartány körül, ahol szívárgás van.

A rosszul tömítő csapot nem érdemes megjavítani, a legokosabb újat vásárolni és szereltetni. A csapok nagyrészt ugyanis parafából van a tömítés, a parafa könnyen kikopik. Vannak olyan csapok, akár a gázcsap, ahol a csap fémteste és fémhüvelye össze van esiszolva. A két fémfelület megkopik és a kis résen vígan csurran-cseppen a motalkó. Ha az ilyen csap megkopott, úgy segíteni alig lehet, új csap az egyedi megoldás.

A legtöbb lovaglótartányos gép tankja osztott, két féltankból áll, a két féltanknak rendszerint külön csapja van. Szokjuk meg, hogy az egyik tartányt mindig tartaléktanknak használjuk és sohase tartjuk nyitva mind a két csapot menetközben. Mert ilyenkor leállásnál mind a két csapot kell zárni és mivel az úgynevezett tologató csapok Auf és Zu felírása többnyire nem látszik a portól és piszoktól, ritkán tudjuk, hogy melyik van nyitva és melyik zárva.

Persze a szívárgás nem csupán a csapnak előjoga, szívárog néha a repedt benzineső, a karburátor hollandija is stb. Az ilyen hibák megállapítására is jó a fent leírt olajos recept. És még akkor is végezzük el ezt a kísérletet, ha egészen biztosak vagyunk abban, hogy nincsen szívárgás. Hiszen mi történhetik, legfeljebb megállapítjuk azt, hogy — tévedtünk.

A karburátor szívárgását gyakran az okozza, hogy az úszóházban levő tü nem tömít kellőképpen és a karburátorban levő folyandékszint túlságosan emelkedik. Itt sem árt vizsgálatot tartani, lezserelni a karburátort, telítőtleni motalkóval és figyelni, hogy vajjon mennyire tömít az úszó tüje. Igen gyakran tapasztalunk ezen a ponton is meglepetéseket.

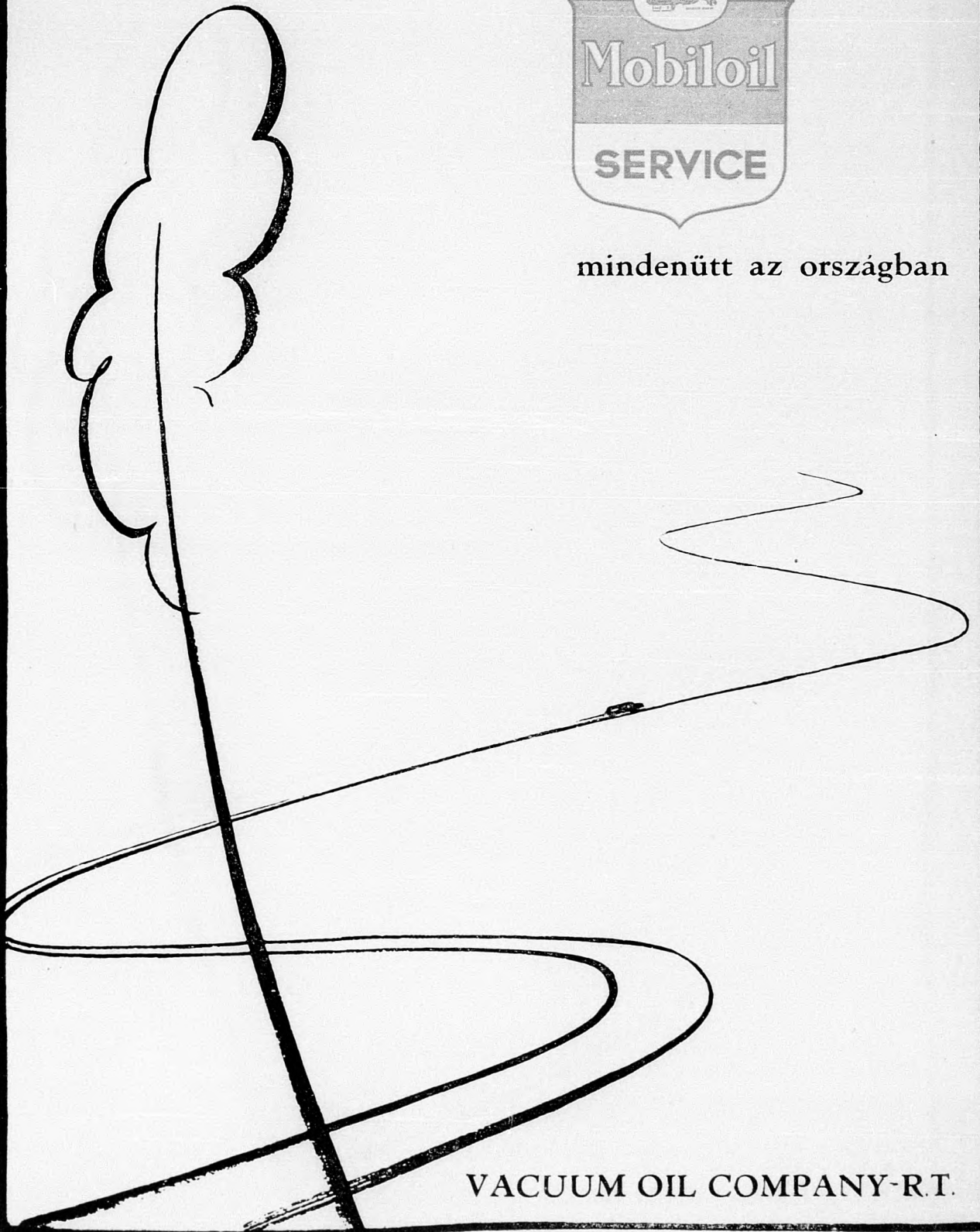


CORDATIC

a tökéletes autópneumó



mindenütt az országban



VACUUM OIL COMPANY-R.T.

Beszélgetés Keresztesi István
főmérnökkel az újszülött

Keresztesi hengerfejeiről

Keresztesi István főmérnök régi ismerőse lapunk olvasótáborának, hiszen egyike volt azoknak, akik a 20-as években szélesebb alapon meginduló magyar motorizáció útját a legtöbb lelkesedéssel egyengették. Műszaki tevékenységét mindig régi szerelme, a robbanómotor problémái szabták meg, szabad idejét is mindig ebben, a számára legotthonosabb világban töltötte el, a motorszerkesztés és üzemechnika azon problémáinak igyekezett mindig a mélyére hatolni, melyekbe csak keveseknek nyílik lehetőségük bepillantást nyerni.

Az utóbbi időben Keresztesi főmérnök munkálkodásáról igen érdekes műhelytitkokat röpitett világgá a fáma. Közéleti meg tudni azonban nem sikerült, Keresztesi főmérnök mindig elszérenykedte a dolgot:

— Korai volna erről még írni! Hiszen még beszélni sem idősebb róla... Majd ha aktuális lesz...

És aktuális lett. Átadjuk tehát a szót Keresztesi főmérnöknek, számoljon be ő, a reál leghivatottabb, olvasóinknak munkálkodásának nagyjelentőségű eredményeiről:

— Az Autó-Motor egyik utóbbi számában cikket közölték a robbanótér alakjáról s ennek kapcsán megemlítették, hogy a felül szelepelte motorok robbanótéren a közel félgömb alakú kiképzés folytán előnyösebb, mint az oldalt szelepelte motoroké. Annak következtében, hogy a félgömb alakú robbanótérben a láng gyorsabban fut régit, mint az oldalt szelepelte motorok elnyújtott robbanótérében, az előbbiek tökéletesebben használik ki a beszívott gázkeverék energiáját és így ezen motorok teljesítményben és takarékoságban feltehetően az oldalt szelepelte motoroknak. Az előbbi oknál fogva a felül szelepelte motorok robbanótérét (egyébként teljesen azonos körülmények között) kisebbre lehet méretezni, ami azt jelenti, hogy a beszívott keveréket nagyobb végnyomásra lehet összenyomni anélkül, hogy öngyulladás, illetve a motor kopogása, csilingelése állna elő.

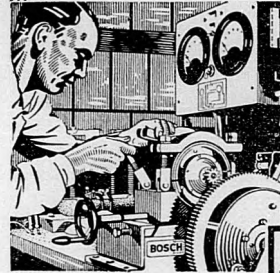
— A tapasztalat bebizonyította, hogy az öngyulladást helyi felmelegedések idézik elő. A robbanótérben a legmelegebb rész a kipuffogószelep, amely a rajta folytonosan keresztül áramló forró kipuffogógáztól egészen a vörös izzásig felhevül és ennek következtében részben közvetlen érintkezés, részben pedig sugárzó melege által a körülötte levő friss gázrészecskéket erősen felmelegíti. Ez az oka annak, hogy verseny- és repülő motorokban mesterségesen hűtött, üreges száru szelepeket alkalmaznak, melyeknél magasabb kompressziót érhetünk el a motor kopogása nélkül, azonos üzemanyag alkalmazása mellett.

— A felül szelepelte motorok hátránya azonban, hogy előállításuk lényegesen drágább, mint az oldalt szelepelte motoroké, tekintettel arra, hogy a szelepek mozgásához különleges hímábrák, nyomórudakra, vagy pedig felül elhelyezett vezértengelyre, stb. van szükség.

— Hosszas kísérletezés után olyan robbanótér szerkesztéssel, amely oldalszelepes motoroknál megengedi a kompresszióviszony lényeges növelését a motor kopogása nélkül. Ennek a találmánynak lényege az, hogy a friss gázok a hengerbe való belépéskor mesterséges irányítással a kipuffogószelep fölött vezetettnek el, miáltal ezek a szelepeket hatásosan hűtik. A forró kipuffogószelep melegítő hatása következtében a hengerbe lépő friss gázokban jelenlevő benzincepszekék a szelep fölött elpárolognak, ami egyrészt tökéletesebb elégetést biztosít,

Mindig a specialistához van több bizalmunk, ezért elektromos javításokkal forduljunk a BOSCH szolgálatokhoz.

A kényes alkatrészeket, pl. akkumulátort célszerű 4 hetenként rendszeresen felülvizsgáltatni. A hibákat már kezdeti állapotban javíttassuk meg, mert így olcsóbb és megkíméljük magunkat a komplikációktól. A BOSCH-házban és a BOSCH-szolgálatoknál a megbízható javítás előfeltétele: megfelelő műhely és szerzőmberendezés, gyakorlat és szakértelem adva van.



Ne feledjük tehát a speciál üzemek ismertető jelét:

Basch Rábert Kft.

BUDAPEST, V.,

VÁCI-ÚT 22 — 24 SZÁM

másrészt újabb hűtőhatást hoz létre, amely hűli nemcsak a kipuffogószelepet, hanem magát a beszívott keveréket is. A találmány tehát feleslegesen teszi a szívószelepen alkalmazott melegítő helyet („hot spot”) és a tökéletes elpárologtatást a legkedvezőbb helyen, vagyis magában a hengerben végezteti el.

A konstrukció gyakorlati eredményeire már mi világítunk rá, hiszen kémeink révén mi is sok mindenről tájékozva vagyunk, ha — néha — hallgatunk is róla. Így sikerült már megtudnunk, hogy az új Keresztesi kiképzésű robbanótérrel most folyó kísérleteken már eddig is megállapítást nyert, hogy a szellemes elgondolással megoldott szelephűtés következtében magasabb kompresszióviszony és így nagyobb teljesítmény és csekélyebb fogyasztás érhető el, mint az olyan felül szelepelte motoroknál, amelyeknél a két szelep a hengerfejen párhuzamosan, függőlegesen van elhelyezve.

— Valahogy így áll a dolog, — szerénykedik Keresztesi főmérnök — konstrukcióm robbanótér hatásfoka kb. azonos azoknak a felül szelepelte motoroknak hatásfokával, melyeknél a szelepek ferdén egymással szemben helyezkednek el és így a szívószelepen át beömlő gázok egyrésze a kipuffogószelep sűrölja. Itt a gázok nagyobbik része azonban a szívószelep alsó részén át közvetlenül jut be a hengerbe és így az előbb említett hűtőhatás jóval kisebb mértékben érvényesül, mint az én konstrukciómnál, mondjuk, a Keresztesi-féle hengerfejnél. Igaz ugyan, hogy itt a robbanótér közel félgömb alakú és ennek következtében az égés lefolyása valamivel előnyösebb.

A Keresztesi-féle hengerfej igen nagy jelentőséggel bír, ma, a benzinüzemi motoroknak gázüzemre való átalakítása esetén. Eddig ugyanis az oldalszelepelte motoroknál nem sikerült a robbanótérét kellőképpen megszűkíteni, már pedig ennek hiányában gázüzem esetén a motor teljesítménye közel felényi értékre csökken. Az új hengerfej tehát lehetővé teszi a gázüzemre való áttérést erősen megemelt kompresszióviszony mellett s ezen kívül megengedi azt, hogy az így felkomprimált motor benzinüzemmel is, kopogás nélkül használható legyen. Az átalakításhoz nem kell új hengerfejet — nagy költséggel — leöntetni, mert a régi hengerfej robbanótéren hegesztéssel átalakítható.

Az új találmányhoz őszinte szívvel kívánunk sikert s kíváncsian várjuk a további kísérletek eredményeinek közlését.

**AUTÓ AKKUMULÁTOR
AUTÓ VILLAMOSSÁGI CIKKEK
TÖLTŐBERENDEZÉSEK
ELEKTROMOTOROK**

KÉSZÍTÉSE, JAVÍTÁSA

„ERGON”

ÉGYETEMES VILLAMOSSÁGI VÁLLALAT

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

HOGY VOLT TÍZ ÉV ELŐTT?

NÉHÁNY PERCRE TEKINTSÜNK A MULTBA

1932 június 1.

Már a címlap is sok érdekességet ígér. A „kopf” fölött ez olvasható: 40 fénykép, részletes beszámoló a soproni Grand Prix-től. A pompás címlapképen pedig Siegfried Myrral húz el, aki 250-es Puch-jával a G. P. abszolút győztese volt.

No, de lapozzunk. (Minden önreklámtól mentesen s teljes tárgyilagossággal mondhatjuk, hogy a ma is maradéktalan élvezetet nyújtó Előgyújtás minden sora megérdemelné az exhumálást.) Ezt sajnos papír hiányában nem tehetjük. Érdekes szakeikk számol be azokról a technikai szenciokról, amelyek az angol T. T.-én fognak bemutatkozni. Ilyenek pl.: miniatűr gyertya és olajvezetékek a szelepszárhoz a 350-es JAP-nél. A Rudge villán gumíuttköz és könnyű fémhajtókar, amely közvetlenül fekszik fel a forgattyúcsapon stb. stb. Más. Brauchitsch (M. B.) félmillió néző előtt, 300 km-es távon 3 mp-cel verte az Alfa Romeót vezető Caraccioliát.

IV. Magyar Grand Prix. Színes, élvezetes beszámoló és tömértelen kép mutatja be nekünk, magyaroknak, a balul sikerült versenyt. Egyedül Kozma Bandi (Rudge) végzett győzelemmel, pedig a 3 perces starthátránya és egy hatalmas bukás ugyancsak hendikepelte. Eredmények: 175 km Bohmann (Bohm. Sp. Jap) átl. 73 km, 250 km Cmyral (Puch) átl.

87,85 km, a nap legjobb eredménye! 350 km Falk (Velocette) átl. 85,6 km, 500 km Kozma (Rudge) átl. 77,9 km. Más. A vidám Király Tengely ugyancsak Sopronról írt humoreszket „Maga nem volt Sopronban?” cím alatt. Más. Hartmann (1,5 Bugatti) második lett az Eiffel versenyen. Más. Gyászkeretes cím. Endresz György meghalt. Még ezen az oldalon olvassuk, hogy Henry Deterding Pesten van.

Június 15.

Technikai kérdés. Hová lesz az erő? Erre a kérdésre ad feleletet egy egyoldalú cikk. Így pl. megtudjuk, hogy 100 km-es tempóban 15 féklörő kell a légellenállás leküzdéséhez. A láncok a sebességváltó, a dinamó, a gumik — mind erőt emésztének.

Egy egész odalon csak és kizárólag azt olvashatjuk, hogy a Castrol így, a Castrol úgy. Amde alig lapozunk egyet, már arról értesülünk, hogy „Minden motoros az idén Mobiloil Aero „D”-vel jár, mert ezért, mert azért, mert a Mobiloil Aero „D” mindenütt kapható.

Nuvolari (Alfa Romeo) diadala Monzában. Más. Hartmann (1,5 Bugatti) második lett a Kesselbergen.

Mi történt az angol T. T.-én? Woods kettős Norton diadalt aratott, Davenport (New Imperial) lightweight győztes.

Más.

Sikerült a Szepes—Szász-féle Budapest—Bécs—Budapest autord rekordkísérlet. A cikk utolsó bekezdése így szól. „Vég-szóra még Delmár Walter is befutott s ezzel a sok figyelmet érdelmő sportteljesítmény iránt érdeklődők száma meghaladta az ötöt. De ezek is valamennyien hivatalosan jelentek meg... Anno 1932...

A következő oldalon egy képekkel illusztrált cikk a fékek lelkiismeretes karbantartása mellett kardoskodik. Más. Érdekes rajz — és leírás — mutatja be az új kompresszoros, egyhengeres, 500-as JAP versenymotort, melynek külön „be-melegítő” karburátora van és 120 km-en aluli sebességben a gázkeverék nagy-részt kiköpi a szabad levegőre. (Vajjon mi lett vele?) Más. Tippek és tanácsok. Más.

Mi újság Szerkesztő úr?...

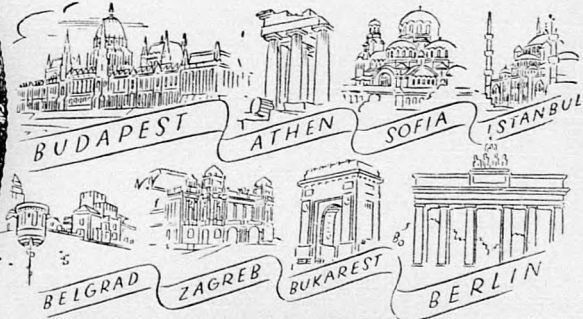
Az angol Triumph-gyár most hozott ki egy négysebességű, lábkapcsolásos 500-as masinát, amely speciális nagyteljesítményű triálgépkocsizserepét van hivatva betölteni. Az Eiffel verseny tréningjén von Morgen (Bugatti) versenyző halálos baleset áldozata lett. Más. Hirdetés. 150 km-es, kétkipuffogós túra Monet Goyen 750.— P. 175 km-es supersport 950.— P. (Tévedések elkerülése végett ezek az árak, gyári új gépekre értendők.) Úgy ám.

Az USA köolajtermelése az elmúlt évben mintegy 4%-kal emelkedett és 1,4 milliárd hordós csúseredményt ért el. Az USA a világ legnagyobb köolajtermelője, a világprodukciónak 63%-kal részesedik, ugyanakkor azonban a világ legnagyobb köolajkonsumense is.

Németországban a kenőolajellátás utalványok alapján történik, kivételt csak a nagy, gázgenerátoros járművek képeznek. Az utalványok 0,2 literes, 1 literes és 1 hordós (180 kg) tételekre szólnak.

ELJÖN A GÉPKOCSI-KÖZLEKEDÉS NAGY KORSZAKA

és összekapcsolja Európa városait. A CONTINENTAL gumik hűséges utitársai lesznek országról-országra



Continental

AZ EGÉSZ KONTINENSEN
CONTINENTAL GUMIÁRU KERESKEDELMI KFT.
BUDAPEST, V., SZÉCHENYI-RAKPART 19. TELEFON: 122-042

Kétütemű motorok a háborúban

Minek köszönheti a motorkerékpár páratlan hadászati értékét, melynek kiaknázása érdekében a hadvezetőségek mindent elkövetnek

A motorkerékpár ma nélkülözhetetlen harcscsoke a korszerű háborúnak és a legkülönbébb fegyvernemeknél rendszeresítve járul hozzá a seregtestek ütőképességének fokozásához. És amíg a közelmúltban a motorkerékpár többnyire csupán a hírközlésnek, a felderítésnek, az összekötő szolgálatnak volt értékes eszköze s a gépkocsizó csapatoknak is csupán mondhatni segítő és kiegészítő szerve volt, addig ma integráns része a harcoló csapatoknak. Látjuk alkalmazásukat a német hadseregben, melynek hatalmas K-Rad lövészalakulatai gyors és meglepő bevetésükkel, rendkívüli mozgékonyaságukkal igen gyakran erőszakolták ki a döntést nehéz helyzetekben is, hatalmas túlerővel szemben. A motorkerékpár, helyesebben a motorkerékpáros lövész ma már korántsem alkalmi harcerő, hanem olyan tényező, mely a csatában döntő módon működik közre és felbecsülhetetlen értéket jelent, amikor a súlyos veszteséget szenvedett és erkölcsileg megrendült ellenséggel szemben a gyors bevetés a győzelem kivívásával egyenértékű. A motorkerékpáros lövészalakulat természeténél fogva támadó jellegű, ugyanakkor azonban hathatósan képes közreműködni a visszavonulás fedezésében. Megbecsülhetetlen ez a fegyvernem az ellenséges arcvonalban mutatkozó hézagokban helyi túlsúly gyors és meglepő képzésére, az ellenség oldalába vagy háta mögé irányuló támadásra és végül mint arcvonal mögötti gyors és percek alatt bevethető tartalék.

A motoros alakulat az úgynevezett műszaki zárrakkal (akadályok, aknamezők stb.) szemben annyiban érzéketlen, mert nagy mozgékonyasága következtében azokat lényeges idővesztés nélkül kikerülheti. Ugyanakkor kitűnően alkalmas a motoros alakulat műszaki zárrak, aknák stb. gyors telepítésére.

A motorkerékpár mint modern harcsczköz

Mi az oka annak, hogy a motorkerékpár ma ilyen előkelő és fontos szerepet játszik a korszerű háborúban? A válasz egyszerű: a hatalmas menetteljesítmény, az igénytelenség, a rendkívül mozgékonyaság és az a terepbírás, mely alig marad el a harcikocsik terepkésszsége mögött. Ugyanakkor a motoros alakulatok utánpótlása és üzemanyag ellátása a rendkívüli kis fogyasztás miatt könnyen oldható meg, a korszerű motorkerékpár nagy érzéketlensége műszaki túlterhelésekkel és igénybevételekkel szemben, nagy megbízhatósága olyan feladatok megoldására képesítik, hogy alkalmazásával és bevetésével minden körülmények között számolni kell.

Az 1939-40-41 évi diadalmas európai villámháborúk eseményeit katonai szempontból ismertető és elemző német szakcikkek és értekezéseket olvasva minduntalan találkozunk olyan harccselekmények leírásával és taglalásával, melyekben a

motorkerékpáros lövészalakulat döntő módon avatkozott bele a harcba és a legelőkelőbb német katonai szakírók is meghajítják az elismerés zászlaját a K-Rad alakulatok előtt.

Ha a motorkerékpár hadipályafutását vizsgáljuk, érdekes és feltűnő megállapításra jutunk, amíg a múltban majdnem kizárólag a nagy, nehéz, legnagyobb előszeretettel 500 kcm-es szológmotor volt rendszeresítve, addig ma már az egészen kicsiny, alig 125 kcm-es kismotort is ott találjuk a harcoló alakulatok sorában. Mint láthattuk, a német Waffen SS gyorsalakulatai nemrég nagy szológmotorok helyett kis, 125 kcm-es modelleket kaptak. A kísérlet fényesen bevált és a kis kétütemű gépek rendszeresítése olyan előnyökkel járt, mely előnyök ma szinte felbecsülhetetlenek. Motoros és motorműszaki szempontból igen érdekes ezzel a kérdéssel bővebben is foglalkozni.

A mindennapi motoros már régen felismerte a kis, 200 kcm-es vagy ezen aluli motorkerékpár hatalmas előnyeit. Nem kell mátra utalni, mint a takarékos üzemre, a kis üzemanyag, gumi, stb. fogyasztásra és a kis gépek rendkívüli könnyű kezelhetőségére. Ha a polgári életben előnyt jelentenek ezek az erények, a háborúban kettőzött a jelentőségük.

A könnyű gépek előnye.

Milyen az eszményi hadimotorkerékpár? Súlyra könnyű, hiszen nap mint nap kerül olyan helyzetbe a motoros alakulat, hogy járhatatlan utakra, vagy járatlan, útmentes terepre érve kell fenntartania a menetteljesítményt. A nehéz, nagy ürtartalmú gép ilyenkor korántsem olyan mozgékony, mint a kicsiny, mely a legmélyebb, legiszaposabb, legmostohább úttalan úton is állandóan menetképes. Hiszen láttuk a polgári életben, a nemrég lezajlott tereppróbákon, a KTT-ken stb. hogy a kis gépek nehéz terepen hatalmas előnyben vannak nagyobb testvéreikkel szemben, ami főleg könnyű súlyuknak és ebből adódó könnyű és nem fárasztó vezethetőségüknek köszönhető. A kis gépecskével a legkeskenyebb erdei ösvényen, vagy hegyi gyalogszerpentinén is pillanatok alatt meg lehet fordulni, az alig százkilós gépet vezetője szükség esetén a szó szoros értelmében a hóna alá kaphatja.

A kis fogyasztás előnye

Katonai, illetőleg harcászati szempontból igen nagyjelentőségű a motorkerékpár alacsony fogyasztása. A gyorsan mozgó motorosalakulat napi menetteljesítménye attól függ, hogy mennyiben sikerül megoldani az üzemanyag ellátás kérdését. A gyakorlatban ez annyit jelent, hogy az üzemanyagot szállító tehergépkocsiknak majdnem azt a menetsebességet kell fenntartaniok, mint a motoros alakulatoknak. Természetesen a motorkerékpárok tartányában levő üzemanyagmeny-

nyiség olyan távolság erejéig függetleníti az alakulatot az ellátó oszloptól, amilyen távolságra a tartányokban levő üzemanyag elegendő. A kis 125—150 kcm-es motorkerékpár tartányának tartalma általában legalább 250—350 kilométeres távolságra elegendő, amiből következik, hogy az életfontosságú ellátás szempontjából a kismotor sokkal függetlenebb az ellátó oszloptól, mint a nagy motorkerékpár. Természetesen nem volna műszaki akadálya annak, hogy a nagy motorokat akkora tartánnyal lássák el, melyek ugyanazt a hatássugarat biztosítanák számukra, mely a kismotoroknak a sajátja. Viszont: a hatalmas tartányok s a nagy üzemanyagmennyiség olyan túlterhelést jelentene, a nehéz tartány olyan kedvezőtlenül befolyásolná a gépek stabilitását és terepkészségét, hogy ettől a megoldástól el kell tekinteni. A kismotor a maga 8—10 liter ürtartalmú tartányával viszont akkor is teljesen stabil, amikor tartánya csordultig van üzemanyaggal megtöltve.

A motoros alakulatok harcászati értéke nagyon függ annak állandó menetkészségétől. A menetkészség pedig attól függ, hogy vajjon a motoros alakulatokban rendszeresített néptípusok mennyiben megbízhatóak. A kis 125—150 kcm-es motorok tudvalevőleg kétütemű motorral vannak ellátva, a motorkerékpárok műszaki tulajdonságaival ismerős szakemberek körében régen eldöntött és ezerszer igazolt kérdés az, hogy hasonló körülmények között a kétütemű motor megbízhatóbb, mint a négyütemű.

Külön fejezetet érdemelnek a 350 kcm-es kétütemű gépek, melyek a kis kétüteműek előnyeit a fokozott teljesítménnyel egyesítik. Súlyuk kb. 120 kg, tehát könnyűek, a harcos bárhol odadobhatja a masinát, majd pillanatok alatt ismét nyeregbe pattanhat. Teljesítménye a szólóhasználat legmagasabb katonai követelményeit is maradéktalanul kielégíti, a kétüteműekre jellemző egyenletes vonóerejük és egyes modellek hátsórugózása pedig egész különleges terepjárókészséget biztosít ezen típusnak. Valóban univerzális gépek, melyek a legmesszebbmenő katonai szempontokat elégítik ki. Karbantartást — miként a többi kétütemű — alig igényelnek, egy gyors kikormozás a legnagyobb strapának kitett gépeket is újja varázsolja.

A kétütemű motorok katonai előnye

Amíg a négyütemű motornak rengeteg a mozgó, kopásnak, romlásnak, törésnek, elhasználódásnak stb. kitett alkatrésze van, addig a kétütemű motornak mindössze három a mozgó része. Amíg a négyütemű motorban vezérmű van, büttyöskerekek dolgoznak, szelepek, szeleprugók, szeleplevezetők stb. működnek, addig a kétüteműben mindezek felesleges, hiszen a vezérlést a motor dugattyúja maga végzi oly módon, hogy a friss gázok beáramlását és az elégett, fáradt gázok eltávolítását a szívó, átáramló és kipuffogó csatornák megfelelő időben önműködőleg eszközölt nyitása és zárása révén végzi.

A kétütemű motor — minden motorkerékpáros ismeri ezt a tényt — sokkal tovább tartja meg teljesítményét, mint a négyütemű, mely sokkal gondosabb karbantartást és kezelést igényel. Hi-

szén látunk szaladni olyan kis kétüteműeket, melyek éppen olyan virgoncak, teljesítményük éppen annyi, mint újkorukban, annak ellenére, hogy túl vannak az 50.000 kilométeren. Ez annak tudható be, hogy a kétütemű motor gáztöltése akkor is tökéletes és optimális, amikor az ugyanennyit futott négyüteműnek már áteresztenek a kopott szelepei szeleplevezetői és sok úgynevezett hamis levegőt kap, aminek következtében felhigul a gázkeverék, gyengül a teljesítmény és emelkedik a fogyasztás. A négyütemű motort tudvalevőleg megfelelő időközönként karban kell tartani s alapos beállítások egész sorát kell rajta eszközölni. A kétüteműnél mindez felesleges, hiszen a kétüteműn nincsenek szelepek, nincsen tehát szükség a szelephézagok beállítására, ami pedig a négyüteműnél életfontosságú. Látjuk tehát, hogy a négyütemű, nagy hengerűrtartalmú motorkerékpár nemcsak érzékenyebb, hanem sokkal jobban van ráutalva a javítóműhelyre, mint a kis kétütemű. Ha ez a polgári életben nagyjelentőségű: kétszeres, sőt sokszoros jelentőségű a háborúban, amikor a motoros alakulatnak állandóan meg kell őriznie harc-képességét s nem nyílik alkalom sűrűn a karbantartási munkálatok elvégzésére.

De katonai szempontból igen nagyjelentőségű a kétüteműek könnyű javíthatósága. A hengerek és dugattyúk kicserélésére és ezzel a motor teljes felújításra a kétütemű kismotornál mondhatni percek kérdése és azt a kevésbé gyakorlott is maga végezheti el a szerszámtáskában levő egyszerű szerszámokkal. A kétütemű kikormozása, gyűrűinek felszabadítása, tehát az úgynevezett felsőjavítás is igen gyorsan eszközölhető, mert elmarad az időtrábló szelepcsiszolás. A kétütemű kismotor javítást végző szereszlop sokkal kisebb felszerelést, kevesebb szerszámot, kevesebb alkatrészt stb. kénytelen szállítani, tehát mozaékonyabb és jobban tudja nyomon követni a mozgékony motoros alakulatot. És a szereszlop személyzete rövidebb idő alatt végezve el a kétüteműek javítását és karbantartását, sokkal teljesítőképebb, tehát kisebb létszámot igényel.

A kétütemű motor a fejlődés csúcspontján

Túlhaladná cikkünk kereteit, ha azzal a kétségtelenül érdekes kérdéssel foglalkoznánk: miképpen jutottak el a kétütemű motorok fejlettségük és műszaki tökéletességük mai fokára. Talán elegendő arra rámutatni, hogy a kétütemű az elmúlt évtized során olyan műszaki átalakulásokon ment át, hogy szinte nem is lehet egy sorban említeni a réamult idők kétüteműivel. A mai korszerű hengertöltési és öblítési rendszerek, így különösen a rendkívül bevált ikerdugattyús rendszer játszott közre abban, hogy a mai kétütemű motor termodinamikai szempontból sem marad el a négyütemű mögött és éppen olyan tökéletesen alakítja át az üzemanyagot munkaenergiává. A nagy fejlődés külsőleg alig látható a kétüteműn, hiszen elve, a mindössze három mozgó rész változatlan maradt. De számtalan olyan műszaki megoldást mondhat ma sajátjának, mely szinte hihetetlen mértékben emelte teljesítményét. A mai 125—150 kcm-es kis kétütemű motor legalább annyit teljesít, mint a távolabbi évek 250—350-esé és ez a fordulatszám és a sűrítési arány emelése, illetve

fokozása nélkül sikerült elérni. Az utóbbi szempont igen nagyfontosságú, mert a magas sűrítésű motorok tudvalevőleg magas oktánszámú, kopogással szemben ellenálló üzemanyagot igényelnek. A háborús helyzetben a magas oktánszámú kőolajpárlatokra, benzolra stb. a repülőalkalutoknak van szükségük, a földi gépjárműveknek be kell érniök az alacsonyabb oktánszámú frakciókkal. A nagyteljesítményű, mérsékelt fordulatszámú kis kétüteműnek kompresszióaránya alacsony, így akkor sem kopog, akkor sem lépnek fel csilingeléssel és teljesítménycsökkenéssel kapcsolatos detonációs jelenségek, ha a felhasznált üzemanyag oktánszáma alacsony.

Igen érdekes összehasonlításokat eszközölhetünk, ha egybevetjük a kétütemű és négyütemű motorok teljesítménygörbéit. Azt látjuk, hogy amíg a négyütemű teljesítménygörbéje többnyire meredek, addig a kétüteműé tompán ívelt. Ami a gyakorlatban annyit jelent, hogy a kétütemű már alacsonyabb fordulatszámban is megközelíti csúcsteljesítményét, tehát üzeme rugalmas és

vonóképessége alacsony fordulatszámokban is jó. Így kevesebbet kell menetközben kapcsolni anélkül, hogy ez a néha igen jelentőségteljes „kényelem” a teljesítmény rovására menne. A jó vonóképesség következménye a jó kapaszkodóképesség, aki látta már valamelyik terepversenyen a legmeredekebb kapaszkodón is vígan felszurruló kétüteműt, annak nincsen szüksége arra, hogy teljesítménygrafikonokat és fordulatszám-lőerőgörbéket elemezzon.

Az elmondottakból kitűnik, hogy a kis kétüteműek beállítása a hadiszolgálatba, rendszerezésük a német Waffen SS gyorsanmozgó alakulatainál jól átgondolt és indokolt, a gyakorlatban bevált elhatározás következménye. Nem véletlen, hogy a német véderőnek ezeket az elitalakulatit látták el elsőnek kis kétüteműekkel. A német vezetés minden megnyilvánulása alaposan átgondolt és gyakorlati megfontolás következménye, mely minden lehetőséggel számol. A német hadvezetés felismerte a kis kétüteműek nagy előnyeit és nem késlekedett rendszeresítésükkel.

MI ÚJSÁG, HÉBLI ÚR?

— *Ismét kapható kuplunglamella?*
— Ez az örömhír járja a kismotoros berkekben. Ismerve e cikk beszerzésének akadályát, utána jártunk a hírnek és megtudtuk, hogy a legmozgékonyabb kismotoros ipari és kereskedelmi cég, *Pauliny Lajos*, a Cs. M. Sz. néven ismert üzem megoldotta a Csepelesek égető problémáját és hosszas, de eredményes kísérletezés után, tökéletesen megoldotta a kuplunglamella problémáját.

Büszkén mutatta *Pauliny* az általa szerkesztett Csepel sebességváltó öntvényeit. Ezek szerint rövidesen elkészül a Csepelesek vágyálma a kétfokozatú sebességváltó is. Az előkalkuláció szerint nem lesz drága. És végül, hogy jó hírről zárjuk beszámolóinkat, fuvókát (duznit) is gyártanak.

— *Hallom, Boschék látják el a Noris-szervicet?*

— Úgyvan. Egyes német motorkerékpárok Noris gyártmányú elektromos berendezéssel kerülnek forgalomba. Értesüléseink szerint a Noris-szervicet a Bosch Róbert Kft., Budapest, V., Váci út 22–24., vette át, ahol vállalják e berendezések szakszerű javítását, esetleg a szükséges alkatrészek pótlását.



Napról-napra újabb és újabb német harkoesik érkeznek az északafrikai frontra



BOSCH ALKATRÉSZEK

A jelenlegi háborús helyzet nemesak egyéni, hanem nemzetgazdasági érdekből is arra kötelez, hogy a gépjárművek lelkét, az elektromos gyújtó-, világítási és jelzőberendezést ne hanyagoljuk el, hanem szakszerű kezeléssel és gondozással tartuk karban. Erre egyrészt a nyersanyaghiány, másrészt takarékosági szempontok köteleznek.

A Bosch-berendezésről közismert, hogy hosszú éveken át még megerőltetett üzem mellett is kitart. Fontos azonban, hogy ha a legkisebb kezdő hibát észleljük, azonnal a legközelebbi Bosch-Servicehez forduljunk, mielőtt még súlyosabb bajok keletkeznek, melyek a jelenlegi nehéz alkatrész-utánpótlási körülmények kö-

zött esetleg a gépkocsi kényeszerű leállítását vagy üzemének szüneteltetését vonják maguk után.

A régi Bosch alkatrészek még akkor is, ha kiegészítők, összetörtek, vagy másként sérültek, nyersanyag szempontjából feldolgozhatók. A Bosch Róbert Kft. (Budapest, V., Váci-út 22–24.) ezért kéri üzletfeleit, hogy alkatrészvásárlásnál mindenkor a régi hibás alkatrészt szolgáltatassák be. Legjobb azonban a hibás készüléket a magyarországi vezérképviselőhöz vagy a legközelebbi Bosch-szolgálathoz szakszerű javítás végett beküldeni. A visszavett régi alkatrészekért a nyersanyagértékét megtérítik, illetve a számlából levonásba helyezik.

PROTEGOM GUMIKONZERVÁLÓSZER
minden autószaküzletben kapható

MISKOLCI MOTOROSNAPOK

Nagy sikerrel kezdődtek a gyorslevente-motorosnapok

Óriási sikerrel zárult a gyorsleventék ez évi versenysorozatának első száma: a pünkösdi miskolci motorosnap, amely a motorsportok eme jelentős vidéki gócpontjában gyűjtötte össze az ország motorkerékpárosait.

Kozma (DKW) nyerte

A túrát esillagtúraszerűen, az ország minden részéből gyűjtötte Miskolcra a motorosokat, akik a miskolci MAK sporttelepén felállított célba futottak be, hogy ott nyomban lebonyolítsák az értékelési ügyességi próbát is.

A pompásan és precízen megszervezett versenyben délután három és négy óra között kellett beérkezniük a versenyzőknek, de két óra után pár perceel már motordübbögés verte fel a Népkert délutáni esendjét: megérkezett az első befutó.

— BMW! — állapítják meg a hangról a szakértők, s valóban Körmeny László kanyarodik be a kapun a pályára ötszázás BMW-gépén. Mint hogy csak egy órákor indulhatott el az utolsó ellenőrző állomásról: Egerből, a kacsaringós, nehéz, lillafüredi úton valóban impozáns teljesítmény 60 km feletti átlaga. Most már egyre-másra érkeznek a befutók, közben a közönség is gyülekezni kezd a pálya felületén, hogy tanuja legyen az érdekes ügyességi próbáknak. Egyszerre csak felszív egy tipikus kétütemű hang. Olyan tempóban érkeznek a kapuhoz, hogy nem tud bekanyarodni, de szerencsére nem lesz semmi baj, Mikola Ferenc véres arccal száll le 98 köbcentis magyar BMG gépről. Lillafüred körül bukkott egy nagyot. A mentőszekrényhez viszik, jódozás közben boldogan számítgatja, hogy csöppnyi motorján mégis ötvenen felüli átlagilag futotta meg a nehéz útszakaszt.

— *Milyen volt a túrát?* — kérdezzük a versenyzőket — *Jól működtek-e az ellenőrzőállomások?*

— *Kifogástalanul* — felelik egyöntetűen. — *Az indító- és ellenőrzőállomásokat fenntartó leventék pompásan dolgoztak s impozáns volt az útvonalak mellett véges-végig álló formaruhás leventék sorfala, akik tisztelegve fogadták az átfutó versenyzőket s pontosan mutatták nekik az utat.*

De nemskára három óra, kezdődik az ügyességi verseny. Ekkorra már szép-számú közönség gyűlt egybe a felületén. Megérkezett vitéz Hegedűs ezredes, a miskolci hadtest parancsnoka és élvezettel szemléli a pompásan előkészített pályát, amelyen mésszel kijelölt, kimért részen áll a szlalom-folyosó, ahol tornabuzogányokkal szegélyezett kacsaringós úton kell *időre* futni a versenyzőknek, majd a gránátdobó céltáblára kell három dobást tenniük, hogy végül újból motorra pattanva, befussanak a végső célba.

Egyik versenyző óvatosabb: lassan megy a szlalomrészen, pontosabban célzó a gránátdobásnál, itt eredményesebb is, de előnyét elveszti azzal, hogy menetideje túl sok mínuszpontot hoz. Mások nagyobb tempóban rohannak be a bábuk

A műsor az ünnep első napján országos túraversenyből és ennek értékelését eldöntő katonai ügyességi próbából, a második napon pedig zárt salakpályaversenyből állott.

a miskolci csillagtúrát

közé, feldöntenek néhányat, gyorsan dobálják el gránátjaikat s láthatóan „időre” mennek. Idejük jobb is, de a bábuk döntésével és az elkapkodott céldobással szerzett mínuszpontok lerontják azt az előnyt, amit a gyorsabb menés időben eredményezett.

A közönség pedig izgul. Harsány tapsot kap Lovászi Sándor, aki kis Csepeljével, valamint Szamos József, aki Puchjával viharos tempóval száguld keresztül a bábuk között s egyet sem dönt! Ugyancsak megtapsolják Soliriades Jenőt pontos célbadobásáért.

Közben négy óra felé közeledik az óramutató. Pontban négy órákor lezárul a kapu. Akik ezután érkeznek, már nem indulhatnak az ügyességpróban: a versenykiírás értelmében mint elkésették, kiestek a versenyből. Dícséretre legyen mondva motorosainknak, ilyen csak három van, akiktől elfordult Fortuna istenasszony és túrta, hogy szögekkel spekelődjenek tele a félélt gumik.

A verseny befejezte után lázas számolásba kezd a rendezőség, a versenyzők pedig gymkana mutatványokkal és egy kis salakpálya-előtréninggel szórakoz-

tatják a hűségesen kitartó nézőközönséget.

Húsz percen belül kész a teljes eredménylista. A jól előkészített számítási táblázatokból az összedolgozó rendezőség rekordidő alatt végezte el a komplikált számításokat. A versenyzők felállanak a díjkiosztáshoz s vitéz Hegedűs ezredes lelkes szavak kíséretében osztja ki a díjakat. A közönség lelkesen ünnepli a győzteseket, élükön az abszolút győztes DKW-menő Kozma Ferencel, aki valóban részvett erre a diadalra. A leventezeknek a Hiszekegyet játssza s így fejeződik be a gyorsleventék ez évi versenysorozatának első napja.

Íme az eredmény:

ABSZOLUT ÉRTÉKELES:

1. Kozma F. (350 DKW), 2. Schmidt J. (125 Puch), 3. Balázs I. (250 BMW), 4. Vágai I. (109 Mátra). — **Leventék közül:** 1. Szabó L. (125 Ardie), 2. Chajma I. (125 Ardie).

KATEGÓRIÁK SZERINT:

100 ke-ig: 1. Vágai I. (100 Mátra), 2. Lovászi S. (Csepel), 3. Rátkai J. (Csepel), 4. Nagy S. (Mátra). — **125 ke-ig:** 1. Schmidt J. (Puch), 2. Szabó L. (Ardie), 3. Kiss J. (Puch), 4. Chajma I. (Ardie). — **250 ke-ig:** 1. Balázs I. (BMW), 2. Szamos J. (Puch), 3. Závodszy L. (Viktória), 4. Soliriades J. (T. W. N.). — **350 ke-ig:** 1. Kozma F. (DKW), 2. Mártonffy T. (Viktória), 3. Schurmann M. (NSU), 4. Szeif I. (Norton). — **500 ke-ig:** 1. Körmeny L. (BMW), 2. Wohlmut E. (Rudre), 3. Polgár J. (Sunbeam), 4. Bakay Gy. (Rudre). — **600 ke-ig:** 1. Mogyoróssy T. (BMW). — **Oldalkoosik:** 1. Ráday F. (BMW), 2. Lender S. (Puch), 3. Zabó Gy. (BMW), 4. Balzer O. (Zündapp).

Miskolcon alakult meg az első gyorslevente intézmény

Pünkösdi másodnapján délelőtt tartották meg a MAV levente-székházának ünnepélyesen feldíszített nagytermében azt a diszközgyűlést, amelyen a miskolci motorosnap keretében az ország első gyorslevente motorszakosztálya alakult meg.

A felemelő ünnepségen Kigyóssy műszaki tanácsos, a MAV Levente Egyesület elnöke üdvözölte a megjelenteket, köztük a miskolci hadtest parancsnokát és a leventék országos parancsnokának képviselőjét, majd rámutatva az ország motorosításának szükségességére, ígéretet tett, hogy a miskolci gyorslevente szakosztály a legnagyobb buzgalommal és lelkesedéssel fog résztvenni ebben a

nagy munkában. A leventék országos parancsnoka nevében Pados Lajos őrnagy üdvözölte az első magyarországi gyorslevente szakosztályt és bejelentette, hogy az első száz darab pompás 125 kcm-es gép már megrendelés alatt van s rövidesen kiosztásra kerül a gyorslevente egyesületek között. Ezután dr. Zsótér Bertalan tartott előadást: „Motorsport és a leventeifjúság” címen, amelyben ismertette a magyar motorsport multját, a gyorslevente-mozgalom megszűlését s vázolta a jövő útját.

Különböző műsoros számok egészítették ki a felemelő ünnepséget, amely a Himnusz hangjaival zárult.

LICSÁJÉR JÁNOS

SPIRÁL RÜGŐK



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

1100, 1500 Fiat, Lancia, Augustza, Aprilia, Artena, Opel, Kapitán rügők raktáron

Szabó László levente nyerte Miskolc salakpálya Nagydíját

Délután került a sor a tulajdonképeni sportsemegére: a salakpálya-verseny lefutására, amelyet már az új miskolci gyorslevente szakosztály rendezett meg.

A verseny igen impozáns számú közönség, mintegy 3000 néző előtt zajlott le. Ott volt a város vezetősége, a tisztikar s a város előkelősége.

Az egyes motoros futamokat kerékpárversenyek tarkították s így például folyamatoságban pergett le a gazdag műsor.

Legelőször a kis „porszívók“, a 100 köbcentis kismotorok állottak rajthoz. A jel után Gutschy Károly vág az élre magyar BMG gépén, szorosan követve a Mátra mendő Vágaitól. Elkeseredett küzdelem kezdődik, amelynek Vágai hatalmas bukása vet véget. Győz Gutschy. Ideje meglepetés: öt körön (2000 m.) 2,23 perc, ami előreveti annak árnyékát, hogy a kitűnő piros salakon a fürge kis százköbcentiseket a nagyobb gépek sem igen fogják megverni!

Utána a 125-ösök állanak fel a vonalon. Az előzőnap tūráverseny leventecsoportjának győztese: Szabó László nagyszerűen előkészített gépén biztosan győz. Míg az oldalkocsis gépek csoportjában Szabó Gyula (BMW) győzött.

Nagy tetszést arat a közönség köré-

ben Gutschy Károly kezdeményezése, aki megszervezte a motorosokat, hogy kategóriakülönbőség nélkül kétkörös — kerékpárversenyt fussanak. Vidám biztatás között indul neki a tizenkettes bűrruhás mezőny a „táv“-nak. Győz a kolozsvári Bajusz, de szenzáció az, hogy az egykori magyar kerékpárhajó: Schmidt József hatalmasat bukik motornélküli járművén s a futamot megrendező Gutschy — utolsó lett.

A meghívási verseny keretében Tóth Lajos levente aratót győzelmet 125-ös Phänomen gépe nyergében, majd a miskolci salakpálya-nagydíj háromszor öt-körös pontversenyére került a sor: Gutschy, Vágai, Petrányi, Szabó és Körmeny állanak a startnál: a közönség egy perces néma felállással adózik a tragikusan elhunyt nagy magyar bajnok, Kezma Endre emlékének.

A nagydíjért folyó verseny mindhárom futama bővelkedett izgalmakban, végül is Szabó László levente győzött két első és egy második helyezéssel Vágai előtt, aki egy első és két második helyet ért el.

Íme az eredmények:

Miskolc város salakpálya-verseny nagydíja: (Táv: 3x5 kör). 1. Szabó L. (125 Ardie)

15 pont; 2. Vágai I. (100 Mátra) 14 pont; 3. Körmeny L. (500 BMW) 7 pont.

100 ke-ig: (Táv: 5 kör). 1. Gutschy K. (BMG), 2. Petrányi M. (Csepel). — **125 ke-ig:** (5 kör). 1. Szabó L. (Ardie), 2. Schmidt J. (Puch), 3. Kiss J. (Puch). — **500 ke-ig:** (5 kör). 1. Körmeny L. (BMW). — **Oldalkocsik:** (5 kör). 1. Zabó Gy. (600 BMW), 2. Hambach L. (350 NSU).

Meghívási verseny: (5 kör). 1. Tóth L. (125 Phänomen), 2. Kiss J. (125 Puch), 3. Balogh I. (200 Zetka).

Így zajlott le az első gyorslevente motorosnap Miskolcon. A szép kezdetet tervszerűen folytatják a gyorsleventék: a legközelebbi verseny a Péter-Pál-napi kettős ünnep alkalmával lesz Pécsent, ahova a mostanihoz hasonló túráverseny vezet, majd az ott megalakuló gyorslevente szakosztály fogja megrendezni a magasabb igényűek részére a hegyi-versenyt.

Július hónapban Szeged, vagy Szombathely következik soron, augusztusban, a Szent István héten a fővárosban lesznek motorosnapok, hogy megküzdjenek az ezévi gyorslevente bajnokságért, amelynek szabályzata a közel jövőben fog megjelenni s amely szerves egészbe foglalja össze mindezeket a versenyeket.

Közben minden motorosnap egyúttal lerakja egy-egy vidéki város gyorslevente szakosztályának alapkövét is, amely már önállóan is tud dolgozni s...

... így vezet az út a magyar motorsport új életrekelése felé!

dr. Zsótér Bertalan

Megjelent az első nem szimmetrikus repülőgép: a Blohm és Voss gyár a német légerők számára BV 141 típusú megjelöléssel teljesen újszerű repülőgépet épített, melyet először a keleti hadterén próbáltak ki meglepő eredménnyel. Az egyfedélű gép balszárnyára építették az új BMW 801 típusú, kettős csillagmotorral szerelt kereső törzset, farán az oldalkormánytal és az ugyancsak asszimmetrikus vízszintes stabilizáló felülettel és magassági kormánytal. E törzstől függetlenül a jobbra eső szárnyfelülettel építették össze a 3 főnyi személyzet számára szolgáló, teljesen üvegezett hajtót. A megjelenésében korszakalkotó masina kitűnő repülési sajátosságokkal rendelkezik, igen gyors, mozgékony, emelkező képessége elsőrangú. A gép fegyverzeté ágyúkból és géppuskákból áll. A BV 41 gépek szerelvényeit már számos keletnémetországi repülőgépgyár felvette.

Japán olajpolitikai helyzetét tökéletesen tisztázták legutóbbi keletázsiai hódításai. Míg Japán 1941. évi olajproduktója alig haladta túl a 2 és félmillió hordót, addig az új hódítások 1941. évi olajhozama révén Japán olajtermelési lehetőségei ma ennek harminszorosára tehetőek. Az olajmezőkön végzett rombolások helyrehozatala rohamosan halad, úgy, hogy Japán olajgondjai napról-napra enyhésnek el. A japán megszállás alá került területek olajhozama 1941-ben millió hordókból kifejezve következőképpen alakult: Angol-Borneo 7,9, Holland-Borneo 13,9, Sumatra 40,9, Jáva 6,7, Ceram 0,7 és Burma 7,8 millió hordó.

AZ OSRAM-AUTÓLÁMPÁK ELŐNYE

Gépjárművek világítására rendelkezésünkre álló villamosenergia aránylag csekély. Ezért tanácsos oly lámpák használatát, amelyek fényhatása a legkisebb energiával is a legnagyobb. Az autólámpáknak azonban azonkívül esetleges túlfeszültségekkel, valamint erős rázkódásoknál fellépő mechanikai igénybevétellel szemben is nagy ellenálló képességgel kell bírniok.

E tulajdonságokkal rendelkeznek az Osram-autólámpák, amelyek hosszú éves tapasztalattal, a legújabb felismerések alapján a legkorszerűbb gyártási eljárással készülnek. A használt anyagok minősége, a szerkezet pontossága, az egyes alkatrészek szigorú vizsgálata, valamint a kész lámpák gondos ellenőrzése szavatolja, hogy az Osram-autólámpák a velük szemben támasztott követelményeknek minden tekintetben megfelelnek. Osram-autólámpák a piacon előforduló minden kocsinhoz, a világítóberendezés minden részéhez kaphatók. Mindehhez kitűnően beváltak.

A motorizált kereskedésekre nagy jövő vár a németek által meghódított keleti területeimben. A motorizált kereskedések előhírnöke Németországnak már a háborút megelőző időkben megjelent és a motorizált haladásoknak igen nagy sikerű volt. Amint a mozgó hálkereskedéseknek is speciális járműveik vannak, úgy a különféle áruk eladására szánt üzleti kocsik is speciális kivitelben készülnek. Jelenleg máris nagyobb szériák állanak gyártás alatt élelmiszer és fűszer, konyhadény és háziészkek, textilárak, továbbá mezőgazdasági szerzőmök, illetve halak árusítása céljából. Ez az öt kocsitípus kidolgozott terv alapján kerül felhasználásra olyan közterületekben, ahol az ellátást a kiskereskedelem nem tudja lebonyolítani. A motorizált kereskedések pontos tervben megszabott szabályos időpontokban látogatják az egyes községeket, pl. az élelmiszerárak hetenként kétszer, a halárak egyszer, a textilés káthetentként, a konyhadény és szerzőmök havonta fordul meg, de mindig ugyanazon időben községeikben. A kocsik hűtőszekrényekkel, illetve más-más, céljuknak megfelelő berendezéssel vannak felszerelve. A motoros kocsik, a tulajdonképpeni „üzlet“, valóban néhány fogással formális üzlettel alakítható át, védelmet nyújt az eső ellen, az oldalfalak kirakati vagy más célra vannak kiképezve, de megtaláljuk a „motorizált üzletben“ a legmodernebb gyorsmozgást, ellenőrzőüzletet és mindent, amit a nagyvárosi üzletben láthatunk. A pótkocsi raktárul szolgál, egyben kirakati lehetőségeket is nyújt.



VICTORIA

minőségi
motorkerékpárok
körzetképviselője

Új és használt



Skoda

AUTÓK
eladása

Autóalkatrészek és felszerelési cikkek. Kerékpárok nagyraktára.

Dr. LINTNER J.

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

MOTOROSOK!

Motorzománcozást,
ducozást a többszörös
magyar bajnoknál

KESJÁR JÁNOS-nál

végeztessék.

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

A német gépjárműipar európai feladata

Írta: R. Egger

a német Gépjárműipari Gazdasági-Csoport vezetője

A mai értelemben vett gépjármű német találmány és pedig olyan találmány, mely átförmálta a világ képét, forradalmasította a gazdasági életet és felröszsítette az élet lüktetését. A német gépjármű ipar az utolsó békeévekben is folytatta a motorizáció terén a maga úttörő munkáját, mely a Führer 1939. évi célkitűzésének megfelelően a német nép motorizálását szorgalmazta. Ennél a feladatnál még nagyobb feladat vár már ránk, az eljövendő békeidők nagy feladata: a gazdasági egységgé összeforró Európa motorosítása!

A német autóipar felvirágoztatása egybeesett Németország-nak az utolsó békeévekben oly nagy lendülettel vett gazdasági újjáépítésével. Az autóiparra rótt feladat három pontban csúcsosodott ki: munkaalkalmat teremtettünk, a gazdasági élet áruforgalmát megélénkítettük és azon túlmenően megteremtettük az alapjait az intenzívebb munkakihasználás lehetőségének is.

A német gépjárműipar hatalmas lendülettel látott neki eme feladatok megoldásának. Amilyen súlyosak voltak a megoldandó feladatok, melyeket a motorizáció érdekében az egyes gyárakra róttak — a gyárak egyrésze ilyen dimenziójú feladatok elvégzésére sem felszerelésileg, sem pénzügyileg felkészülve nem volt —, olyan sikerrel oldották azok meg feladatukat. A kiskocsis megteremtését és a középkoesi tökéletesítését célzó tendenciák ugyanolyan nagyarányú befektetéseket és üzemi átállításokat követeltek, mint a teherautóipar kibővítése. A megoldott feladatok nagyságát leghívebben azok a számok jellemzik, melyek egyben az egész német gazdasági életnek is fokmérői voltak: hat év alatt a német gépjármű állomány az 1932. évi 1.6 millió darabról, az 1938. évi 3.2 millió darabra duplázódott meg. Ugyanezen idő alatt a német gépjárműipar termelése évi 295 millióról 1.8 milliárd márkára emelkedett fel, a gépjárműipar által felhasznált nyersanyagok értéke pedig az 1932. évi 140 millióról, az 1937. évi 900 millió márkára szökött fel. Mindeme számok megkapó bizonyítékai a német autóipar kapacitásának, melyet az eljövendő időkben Európa motorizálása érdekében fognak sorompóba állítani. A koncentrált gyártási program, az üzemi és gépi berendezések, valamint a gyártási eljárások tökéletesítése, a racionalizálási főrekvések megvalósítása és nem utolsó sorban Németország és Európa nyersanyaghelyzetének megfelelő anyaggazdálkodás voltak jelentősebbé annak az útnak, mely a német autóipart európai élposztíójába vezette el.

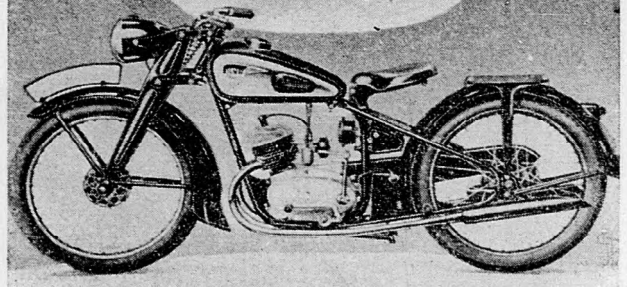
A gépjárműre az új Európa gazdasági rendjének kialakításában óriási szerep vár, hiszen a gazdasági tér életének megélénkítése, valamint az anyyra különbözőképpen megalapozott nemzetgazdaságok fejlettségének kiegyenlítése, elsősorban közlekedéstechnikai feladat. Valamely gazdasági tér teljesítőképességét döntő módon befolyásolja a közlekedési vérkeringés intenzitása, ami szükségképpen az európai közlekedési berendezés átszervezését fogja maga után vonni, mely munkából kifolyólag a gépjárműközlekedésre új feladatok fognak hárulni. Az egykori birodalmi terület szűk határai között elkerülhetetlen volt az út és sín konkurenciájából előálló számos visszás helyzet, a nagy-tér-gazdaság lehetőségei a közlekedési feladatok elhatárolása révén a közlekedés fejlődésének tág perspektíváit fogják feltárni.

A gépjármű anyyra egybekapcsolódott az élet minden mozzanatával, hogy fontos eszköze lett a magasfokú gazdasági élet megteremtésének és ez a kivételes helyzet már eleve meghatározza azt a fontos szerepet, melyet Európa eljövendő gazdasági megszervezésében be fog tölteni.

N

S

U



MOTORKERÉKPÁROK

SEGÉDMOTORKERÉKPÁROK

SZABADONFUTÓ KERÉKPÁRAGYAK

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

TELEFON: 121-944

A mezőgazdaság motorizálása

A gazdasági szakemberek bel- és külföldön egyaránt egyetértenek abban, hogy az utóbbi évtizedekre jellemző gazdasági világverseny a most folyó háború befejezte után európai viszonylatban a többletermelésért való küzdelemmé fog átalakulni. Ezért mindenütt arra törekcsenek, hogy a termelést racionalisabbá, gyorsabbá és olcsóbbá tegyék. Ez nemcsak az ipari termelésre vonatkozik, hanem a mezőgazdasági életre is, és ennek megfelelően a mezőgazdaságban is egyre nagyobb tért hódít a mai technika lelke és mozgatója: a motor. A szántóföldeken és utakon az igásállatok helyét egyre inkább elfoglalja a vontatógép, a traktor, úgy, hogy ezeknek a gépeknek fontossága, s így a velük szemben támasztott műszaki és gazdasági követelmények is egyre nagyobbak. Ma a traktorgyártással és tökéletesítésével valamennyi országban az erre specializált gyárak és elsősorban szakemberek egész sora foglalkozik.

A vontatók konstrukciójánál elsősorban azokra a rendkívül nehéz és sokirányú igénybevételre jelentő körülményekre kell tekintettel lenni, amelyek között ezeknek a gépeknek a lehető legnagyobb üzembiztonsággal működnie kell. Ilyenek az egyenetlen, köves, vagy mély, homokos, agyagos, sáros talaj, erős emelkedők, poros levegő, nagy melegben magas terhelés mellett hosszú üzem stb. Ugyanakkor az üzembiztonság életbevágóan fontos, mert hiszen vidéken, kisebb falukban, tanyákon a kezelőszemélyzet rendszerint alacsonyabb műszaki képzettséggel rendelkező egyének sorából kerül ki, és hibák, üzemzavarok kijavítására nemhogy speciális szerszámokkal ellátott javítóműhely, de gyakran egy-egy fölig-meddig szakember sines nagyon kéznél, nem is beszélve az alkatrészekről. Így aztán aránylag jelentéktelen hiba is esetleg hetekig tartó üzemképtelenséget okozhat. Mindebből kitűnik, hogy az egész traktorüzem gyakorlati értéke az üzembiztonsággal áll vagy bukik. Értéket tehát, hogy a vontatók gyártása rendkívül átgondolt konstrukciók alapján, elsősorban anyagokból és nagy gondossággal történik.

Alapvető konstrukcióbéli különbségek vannak a traktorok között az üzemi körülményeket illetően, amelyekre tervezetnek. Ez leginkább kifejezésre jut az amerikai és az Európát reprezentáló német traktorgyártás közti különbségekben. A kérdés a magyarországi viszonyokat is közelről érinti, miután két legnagyobb és világvizonylatban is elsősorban traktorokat előállító gyárunk közül egyik az amerikai, másik pedig a német elveket követi a traktorépítésben.

Az amerikai traktorok egy-egy speciális munkakörre, pl. szántásra készülnek, tehát aránylag kisebb évi igénybevételre, a németek az univerzális alkalmazhatóságot tartják szem előtt, tehát a lehető legnagyobb évi kihasználást. Ennek ellenében az évi leírás összegét csökkentik, vagyis a traktort olcsóbbá teszik. Ezért a tra-

gabb üzemanyaggal dolgozó és kényesebb porlasztós motort alkalmazzzák, amely kevésbé robusztus építést tesz lehetővé, kevesebb anyagfelhasználást és kisebb holt súlyt. A súlyteljesítmény viszony kb. 50 kg/LE. A német konstrukcióban az olcsó üzem a fontos. Ezért az olcsó üzemanyaggal dolgozó és igénytelenebb izófejes vagy Dieselmotort alkalmazzzák, aminek következtében a beszerzési ár nagyobb és a súlyteljesítmény viszony kb. 80–100 kg/LE. Általában a négyhengeres, négyütemű motor alkalmazása csak a nagyobb kategóriákban (kb. 30 LE-n felül) általános, a kisebb traktoroknál túlnyomórészt egy- és kéthengeres, esetleg kétütemű motort is alkalmaznak. A cél ugyanis: kevés mozgó rész, kevés hibaforrás, kevés eszeré szoruló alkatrész!

A traktorüzemben újabban egyre nagyobb szerep jut a gázgenerátornak is. Ennek anyiban van igen nagy jelentősége, hogy mezőgazdasági vontatóknak sokszor távoleső és cseppfolyós üzemanyaggal nehezen elérhető vidékeken kell működnie, másrészt ezáltal lehetővé válna hulladékanyagok — pl. szalma, csutka, stb. — tüzelőanyagként való felhasználása, melyek éppen a mezőgazdaságban gyakran igen nagy mennyiségben állnak rendelkezésre, amellőt felhasználásukra kevés mód van. A generátort vagy a motor és vezetősül között, vagy a traktor elején helyezik el.

A hűtőnek bőséges méretezésének kell lennie, hogy hosszú üzemben és magas hőmérséklet mellett is hatásos legyen, azonkívül olyan szerkezetűnek, hogy esetleges sérülések elszigetelhetők legyenek, ne okozzák az egész hűtés megbénulását. A motor kenésének okvetlen biztonsági szűrővel ellátott cirkulációs szivattyúval kell történnie. Külön olajhűtő alkalmazása is ajánlatos. Egyébként a blokkkonstrukció lehetővé teszi, hogy az egész hajtómű (motor-seb, váltó-differenciál) egy olajfürdőben legyen. Tekintettel a földmunkáknál különösen a talajmenti rétegekben fellépő porra, nagyméretű, olajfürdőes légszűrő alkalmazása elkerülhetetlen és a levegő beszívásának lehetőleg a magasabb, porszegényebb rétegekből kell történnie. Fontos továbbá az összes tengelyek stb. rendkívül gondos tömítése por és nedvesség ellen.

A sebességváltó és differenciál konstrukciójánál tekintetbe kell venni, hogy a közepes üzemi terhelés gyakran eléri a motor maximális teljesítményének 85%-át. Ezért az automobilépítésben használt szerkezetek nem megfelelők; speciális sebességváltó és tengelykonstrukciókra van szükség, melyek a fokozott igénybevétel és a különleges üzemi viszonyokat bírják. A differenciálmű többnyire önzáró szerkezetű, a farolás és csúszás megakadályozására.

A motor-sebességváltó-differenciál fejlődésén kívül a vontató fejlődést a kerékszerkezet fejlődése jellemzi. Az első vontatók vagy hernyótalppal vagy vaskerekekkel voltak ellátva. A hernyótalp hátránya, hogy erős kopásnak van kitéve, viszont kapaskodófelülete nagyobb, ennél fogva a mély és egyenetlen talajt különösen bírja és sokkal nagyobb vonóerő kifejtésére képes. Ezért nehéz, nagyerejű vontatókat, melyeknek igen nehéz

körülmények között kell dolgozniok, ilyenlennel látnak el.

A vasabronesos keréknek, melyet a csúszás elkerülése végett vasfogakkal, kapaskodókkal láttak el, az volt a hátránya, hogy csak szántóföldön lehetett használni, úton, szállításra nem, tehát a vontató sokoldalú használatának gátat szabott, ami annál is károsabb volt, mert hiszen a mezőgazdasági munkálatok közel 40%-a szállítás.

Úton és szántóföldön egyaránt használatának bizonyult azonban a gumiabrones. Eleinte magasnyomású gumiabronesokat használtak, mint a teherautókon, ezek azonban sáros, csúszós, mély talajon — ami pedig földmunkánál mindennapos — a kellő tapadás hiánya miatt nem váltak be. Ma már nagyméretű (1200–1400 mm átmérőjű) és alacsony nyomású (0,8 atm.) gumiabronesokkal szerelik a vontatókat, melyek bármilyen talajon tökéletes tapadást nyújtanak, úton való használatnál pedig csak fel kell emelni a nyomást kb. 2 atm.-ra, ami modern vontatóknál természetesen a motor által hajtott, beépített légszivattyúval történik. A kerekek által kifejtett vonóerőknek a traktor súlyához való aránya egy bizonyos súlyközépkörétknél a legnagyobb. Ennek elérésére a vontatót vagy pótsúlyokkal terhelik meg, vagy — újabban — a nagyméretű gumiabronesokat használják fel vízballszt tárolására. Evégből ezek különleges nagy átmérőjű szelepekkel vannak ellátva, melyeken keresztül kb. $\frac{3}{4}$ részig töltik meg őket vízzel.

A vontató első tengelye — ellentétben a hátsóval — rugózva van, mégpedig általában a motorblokk közepén megerősített kereszttaggal. Az első kerekek abronesozása — gumiabrones megoldás esetében — normális személyutógumival történik.

A fékezés rendszerint két egymástól független fékkel történik. A kézifék többnyire sebességváltófék, a lábifék pedig a kerekekre hat. A kerékfék kizárólag mechanikus fék, miután ez nem olyan kényes, mint a hidraulikus és az esetleg hasznavehetetlenné vált alkatrészek pótlása könnyebb.

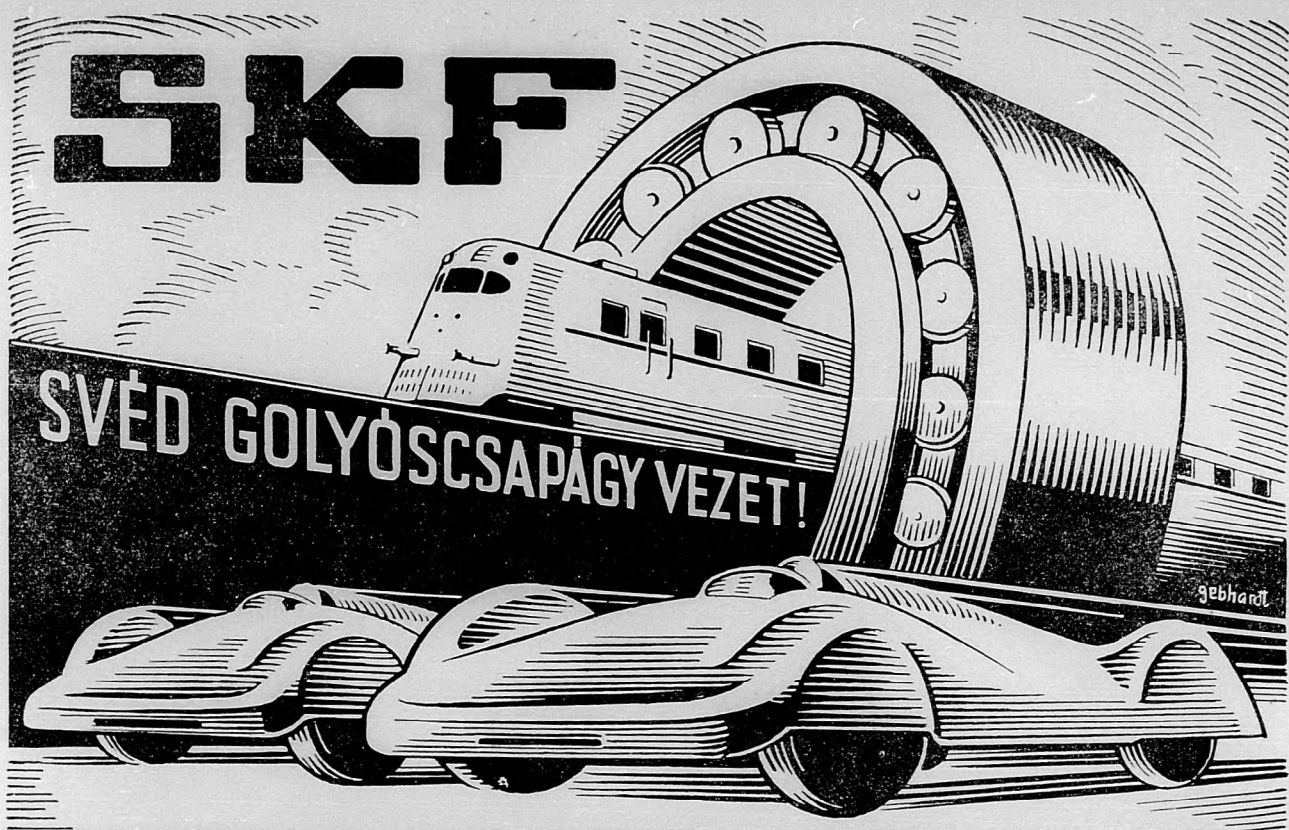
A kormányzás vagy az első kerekeken történik, vagy — láncaltalpas vontatóknál kizárólag — féltengelyfékekkel. Az utóbbi megoldás különösen azért előnyös, mert lehetővé teszi a rendkívül fontos kis fordulási sugarat.

A talajművelő berendezések vontatására szolgáló vontatószerkezet úgy van elhelyezve, hogy a felfüggesztési pont a hátsó tengely előtt legyen. Ezáltal forduláskor egy, a kormányzást megkönnyítő nyomoték lép fel. Nagyon fontos továbbá, hogy e szerkezetek hűzőereje folytán az első tengelyre ható nyomás ne csökkenjen egy bizonyos érték alá, mert ezáltal egyrészt az első kerekekkel való kormányzás lehetetlenné válik, másrészt — hernyótalpak esetében — az egész nyomás a talpak egy részére hat és így ennek a megoldásnak egyik előnye, az egyenetlen súlyelosztás, megszűnik.

A modern traktor a vontatószerkezeten kívül el van látva függetlenül hajtható szíjtárcsákkal, miáltal stabil gépként használható különféle gazdasági gépek, pl. esélőgép hajtására, azonkívül a szinten független hajtású ú. n. csaptengegyel, ami a vontatót talajművelő gépek, pl. vetőgép, aratógép egyidejű hajtására szolgál.

Gárdos Pál

SKF



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

AZ AUTÓSNAK MINDIG SZÜKSÉGE VAN:

Pneumatikra

Vulkanizálóra

Fékbetétre

Izzólámpára (Tungsram)

Lámpabiztosítékra

Hátsótükörrre

Szélvédőtörlőre (Trico)

Hátsólámpára (Hella)

Keresőlámpára

Rozsdapasztára

Fénypasztára (Whiz)

Gyújtógyertyára (Bosch)

Gyertyasapkára

Kéziszerszámokra

Kocsiemelőre (Rak)

Szemvédőüvegre (Triplex)

Ventillátorszíjra

Adóbélyegvédőre

Belsővilágításkapcsolóra

Pneufesz mérőre (Motometer)

Irányjelzőkre (Kaco)

Villanykürtre

Szélvédő szárító (Clarus Super)

Márkás kenőolajokra

Szarvasbőrökre

Szivaacsokra

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



**MINDÉG
TÖKÉLETES A
KRONPRINZ
KERÉK**

VEZÉRKÉPVISELET:
PERNYE KÁROLY
Budapest. VI.. Jókai ucca 12




**B. M. G.
AZ IDEÁLIS
KISMOTOR**

98 KCM. KÉTÜTEMŰ MOTOR

Teljesítménye kb.:
3 lóerő, 1 lánc, 2 sebesség

Gyártja:

v. JUHÁSZ ANTAL
motor és gépüzeme
Budapest III, Bécsi-út 96/a

minden 

motorhoz

VARTA

accumulator