

ÁRA
40
FILLER

AutóMotor

A.M.N. MÚZEUM
1943. JANUÁR 15.

XV. ÉVFOLYAM 1. SZ. 1943 JANUÁR 15

Tizenhat éve...
Mikor Puch János igazgató
úr 175-ös Puchján a magyar
Tourist Trophyt nyerte...



A múlt év mérlege

K. BARTHA 43.



35 első díj
29 második díj
20 harmadik díj
3 bajnokság
1 legjobb honvédségi
eredmény
3 új útvonal-rekord
1 új körrekord

STEYR-AUSTRO DAIMLER-PUCHMŰVEK,
Magyar Kereskedelmi Részvénytársaság, VI., Lehel-utca 25

GONDOLATOK – A MOTOR MELLETT!

Nemcsak az emberek és állatok világában ismerünk faji különbségeket, hanem a motorok világában is. Hiszen ismerünk szorgalmas és lusta, hosszú- és rövidéletű konstrukciókat, takarékos és „költekező” típusokat. Annyiféle, annyi fajtájú, annyi különféle műszaki megoldású motor létezik szerte a világon, hogy ezen nem is szabad csodálkoznunk. Hiszen az utolsó hivatalosan kiadott, az 1932. évi világstatisztika szerint kereken **38 millió gépjármű** közlekedett az öt világ rész országútajain, ezek között akadhatott mindenféle „motornáció”.

Ha egy egy motor teljesítményét átlagosan 10 lóerőnek vesszük, úgy a fentemlített létszám annyit jelent, hogy **összesen 380,000,000 lóerő** szolgálja a szárazföldi gépjárműközlekedés céljait, természetesen nem sorolva a gépjárművek sorába a végeredményben szintén gépjárműjellegű gőzmozdonyokat. Ha a motorok teljesítményét csak egyetlen százalékkal sikerülne fokozni, úgy ez nem kevesebbet jelentene, mint **3,800,000 lóerőt**, ami kétségtelenül tekintélyes szám. Látjuk: **mire képes a tömeg.**

A teljesítményfokozás nemcsak a politikusok kedvelt jelszava, hanem veszélyes szöveg is, a motorkonstrukciónak is. És kétszeresen az, amikor arra az

egyetlen százalékra gondolunk. A **teljesítményfokozás** az az út, mellyel az eszményi motorhoz akarunk jutni, a **teljesítőképes, a nemes anyagból a tökéletes formakésziséggel** megoldott konstrukcióhoz.

Ha a háborús viszonyoknak mi a befolyásuk, nem kutatjuk, de tény, hogy a jelenben főleg a **kétütemű házatáján** folyik hatalmas munka. Mert itt nyílik a legtöbb alkalom arra, hogy jobbat, egyre jobbat teremtsenek azok, akik munkaképességüket ennek a célnak a szolgálatába állították. Hiszen a kétütemű fejlődött a legtöbbet az elmúlt évek során és kézenfekvő, hogy újabb **fejlesztésének** misem áll útjában. Hiszen kötetekre rúgna a megszámlálhatatlanul sok kétütemű szabadalom ismertetése és talán még többre lehetünk elkészülve a jövőben, mert a mai kétütemű konstrukció bármennyire is kiforrottak látszik: korántsem az és még beláthatatlan jövő előtt áll.

A megfelelő fémanyagok alkalmazásával már-már elérünk a megbízhatóság, hosszú élettartam és üzembiztonság csúcára, a teljesítőképeség dolgában azonban talán még csak **a félelőn vánszorgunk** annak ellenére, hogy az elmúlt években ugrásszerűen fogyott az a hosszú út, mely a tökéletességig vezet. Felvetődik a kérdés: ho-

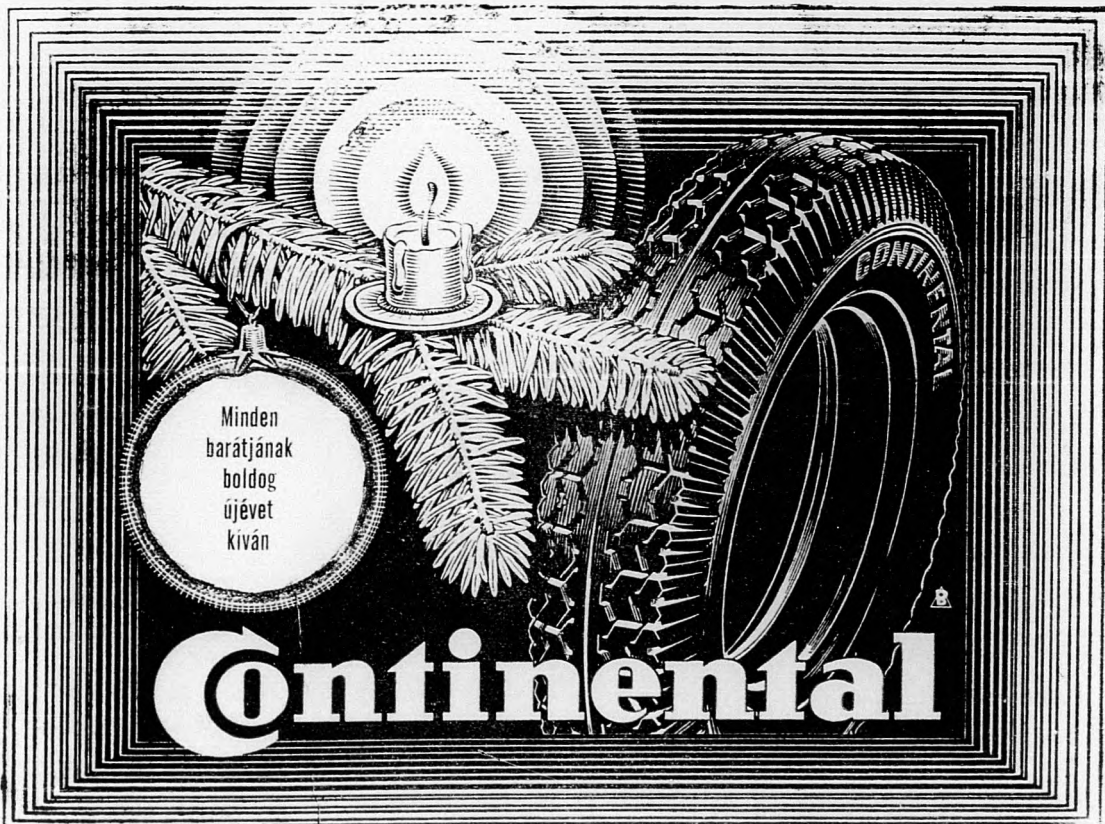
gyan lehet a teljesítményt, a nyert lóerőszámot fokozni?

A motor hajtóerejét az üzemanyag szolgáltatja, a benzin, a benzol és ennek szeszes keverékei. Akár szénből, akár kőolajból készül a hajtóanyag, kilogrammonként körülbelül **10,000 kalóriát** képes fejleszteni, amiből legfeljebb 35%-ot tudunk hasznosítani, a többi elvész anélkül, hogy munkára volna átváltoztatható. Hogy erre a problémára vagyunk kényszerítve, abban nem az üzemanyag a hibás, hanem a motor fémanyaga. A ma használatos fémanyagok ugyanis többet nem bírnak el, mert **elolvadnának.**

A motor fémanyagai ma bizonyos normák alapján készülnek, egyelőre kevés kilátással arra, hogy merőben új anyagok, soha nem remélt hőellenállású és szilárdságú anyagok alkalmazásával ezt a 35%-ot lényegesen haladassuk túl.

A teljesítmény fokozásának ma két módját ismerjük, a **fordulatszám** és a **hengertöltés** mennyiségének növelését. Mindkét lehetőség erősen korlátolt, mindkét tényező egyben egymástól is függ, mert a fordulatszámot nem lehet fokozni anélkül, hogy a hengertöltés mennyiségét növelnők, ugyanakkor gondoskodni kell az égés folyamatának gyorsításáról is, ami csak bizonyos határokon belül lehetséges.

A hengertöltés elméletileg eggyel egyenlő, ami annyit jelent, hogy az **egy liter** ürtartalmú hengerbe **egy liternyi** gázt tudunk beszívni. A gyakorlatban azonban más a helyzet, a



CONTINENTAL GUMMIÁRU KERESKEDELMI K. F. T.
BUDAPEST, V., SZÉCHENYI-RAKPART 19. TELEFON: 122-042

gáz tehetetlensége, az örvénylés, a sur-
lódás okozta veszteségek következté-
ben a maximum 0,8—0,9 között fekszik,
az 500 kcm hengerűrtartalmú motor te-
hát 50 kcm-el kevesebb gázt szippant
a gyakorlatban, mint az elméletben. Ez az
50 kcm-nyi hiány teljesítménycsökke-
nest eredményez, hiszen a munka
egyenés arányban van a hengerben
elégített **üzemanyag-gáz mennyiségé-
vel**. A hengeröltés ráadásul még más
tényezőktől is függ, főleg a hőmérsék-
lettől. Minél **alacsonyabb** a gáz hő-
mérséklete, annál kisebb a nyomása,

Nagy lépést jelentenek a teljesít-
ményfokozás felé azok a szerkezetek,
melyek kiküszöbölné a porlasztót, **köz-
vetlenül** fecskendezik be az üzemanya-
got a hengerbe, akárcsak a nyersola-
jat a Diesel-motoroknál. Ennek a meg-
oldásnak óriási előnye, hogy a henger-
öltés erősen fokozható, igen alacsony
nyomás mellett is, ami főleg a **sztra-
toszférikus magasságokig** szárnyaló
hadirepülőgépeknél kívánatos. Ráadá-
sul a befecskendő rendszereknek az is
nagy előnyük, hogy a hengeröltés
igen pontosan szabályozható, viszont
elengedhetetlen alkalmazásukkor a
kompresszor, mely ilyenkor nem gáz-
keveréket, hanem tiszta levegőt présel
a hengerbe.

A **fordulatszámok** terén valóban
regényes eredményeket értek el. An-
nakidején általános feltűnést keltett a
forgószelopes Rudge-motor, melynek
fordulatszáma 500 kcm-es, tehát tekin-
télyes hengerűrtartalma ellenére is el-
érte a **percenkénti tízezres határt**, de
ennél is nagyobb turaszámra képesek
azok a miniatűr motorocskák, melye-
ket a modellrepülőgépek légcsavará-
nak meghajtására alkalmaznak. Van-
nak modellek, melyek nem adják



ciább percenként 18—20, sőt **25.000 (!)**
fordulatnál.

Mit látunk, ha a távoljövőbe né-
zünk? A belső eléqésű turbinát. A tur-
binánál — legalább is a gőzturbinát
véve alapul — a **fordulatszám szinte
korlátlanul fokozható**. Ha sikerül meg-
oldani a benzinüzemű turbinát, úgy a
gépjárműközlekedés forradalmasításá-
val kell számolnunk, hiszen a mai
nagy motorokkal ellentétben, öklöm-
nyi kis turbinácskák is elegendők lesz-
nek ahhoz, hogy a legnagyobb gép-
kocsinak is szárnyakat kölcsönözze-
nek. De — még messze az odáig ve-
zető út. Bizonyos viszont, hogy egy-
szer eléri a műszaki tudomány és
unokáink mosolyogni fognak, ha a
múzeumok poros üvegszekrényeiben
megpillantják a Ma motorcsodáit.

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

tehát annál **sűrűbb**, annál nagyobb a
súlya, **annál erősebb a hengeröltés**.
Viszont a gáz meggyújtásához és elé-
getéséhez bizonyos minimális hőmér-
sékletre van szüksége, nem mehetünk
lejjebb egy bizonyos mélypontra.

A hengeröltés mennyiségének növe-
lésére kipróbált és bevált módszerrel
rendelkezünk: a **sűrítővel**, a **kompresz-
szorral**. A kompresszor azt a célt szol-
gálja, hogy a hengerbe mondhatni
erőszakosan préselhesünk bele több
gázt, mint amennyit az kompresszor
nélkül be tud lélegezni. A szívóütem-
ben körülbelül 0,2—0,3 atmoszféra túl-
nyomást tudunk a kompresszorral
adni, ami a sűrítő-ütem kezdeténél kb.
1,2—1,3 atmoszféra összes nyomást je-
lent. A kompresszor nélkül 0,9-es nyom-
mást tehát 1,3-ra növelhetjük, ami ha
500-as motort feltételezünk, annyit je-
lent, hogy annak hatásos hengerűrtar-
talma **450 kcm-ről 650 kcm-re** növek-
szik, tehát valójában 200 kcm-mel
több, illetve annyi munkát termel,
mintha — kompresszor nélkül — 200
kcm-el növeltük volna az űrtartalmát.
Százalékban ez kb. 30%-ot jelent, tehát
a kompresszor beiktatásával 30%-kal
emeltük motorunk teljesítményét. Csak-
hogy — a kompresszor meghajtása te-
kintélyes erőt emészt, amit viszont le
kell vonni a teljesítményből, ha „per
saldo” vizsgáljuk az ügyet.

A fordulatszám emelésének komoly,
ma alig leküzdhető akadályai vannak.
Minél nagyobb a fordulatszám, annál
kevesebb idő áll rendelkezésre ahhoz,
hogy a friss gázt **bejuttassuk** a hen-
gerbe és az elégetett **kiküszöbölhesük**.
Bizonyos fordulatszám felett a töllés
és űrités tökéletlenné válik, hacsak nem
alkalmazunk a kompresszor mellett
egy másik készüléket, mely — mint el-
lenkező értelmű kompresszor — az elé-
gett gázt kiszívja a hengerből. Ezek-
kél az úgynevezett **exhaustorokkal**
már gyakorlatban is találkozunk
egyik-másik versenykocsi-konstrukció-
nál, népszerűvé azonban nem válhat-
tak, mert akár a kompresszor, hatal-
mas fordulatszámmal dolgoznak és így
csökkentik a motor **üzembiztonságát**.

LICSÁJER JÁNOS
BUDAPESTI AUTÓRUGÓGYÁRTÓ
ÉS JAVÍTÓÜZEME
SPIRÁL RUGÓK KÉSZÍTÉSE

Specialista
az autórugók
gyártásában

Telefon:
134-555

MINDENFÉLE GYÁRTMÁNYU KOCSIKHOZ KÉSZ RUGÓK RAKTÁRON

BUDAPEST,
VIII., Thék
Endre-u. 14.

Telefon:
134-555

CSEPEL MOTOR SZOLGÁLAT
ALKATRÉSZGYÁRTÓÜZEM
PAULINY LAJOS

TELESZKÓPVILLÁK ÉS SEGÉDMOTORALKAT-
RÉSZEK ELADÁSA NAGYBAN ÉS KICSINYBEN

BUDAPEST, V., FELKA-UTCA 6
TELEFON: 298-258

AUTÓ AKKUMULÁTOR
AUTÓ VILLAMOSSÁGI CIKKEK
TÖLTŐBERENDEZÉSEK
ELEKTROMOTOROK
KÉSZÍTÉSE, JAVÍTÁSA
„ERGON”
EGYETEMES VILLAMOSSÁGI VÁLLALAT
Budapest, VIII., Röck Szilárd u. 33. Tel.: 137-010

HÚSZ ESZTENDŐ

...**Boldogok vagyunk, hogy nekünk jutott osztályrészül az a kitüntetés, hogy Benned ünnepelhetjük úgy a magyar motorkerékpársport, mint az egész gépjárműszakma vezető egyéniségét. De boldogok vagyunk azért is, mert Benned nemcsak a magyar motorsport harcos katonáját, áldozatkész barátját és hivallott istápolóját ünnepelhetjük, hanem egyben ünnepelhetjük azt a férfit, aki vállalatunk minden egyes tagjának sorsát, boldogulását, erkölcsi és anyagi jólétét a szívén viseli...**

Ezek az átértett szavak hangzottak el Lantai Edének, a Steyr-Austro Daimler-Puch művek főtisztviselőjének a száján azon a kis rögtönzött, vagy inkább meglepetésként rendezett házi ünnepségen, melyen Puch Jánost, a vállalat igazgatóját köszöntötték fel azon alkalomból, hogy húsz éve működik a vállalatnál.

Istenem, húsz hosszú-hosszú esztendő! Hát ennyire vénülünk? Ennyire elszaladt az idő felettünk? Már húsz éve lenne annak, hogy feltűnt a magyar motoros erőpróbákban az az izmosan-nyulánk, fehérszvetteres fiatalember azon a fülrepesztően berregő 175-ös Puch versenygépén? A fiatal Puch János, a magyar versenysport népszerű Puch Jancsija. Aki versenyzői pályafutását azzal kezdte, amivel mások végezték: magyar Tourist Trophy győzelemmel. Aki nélkül nem rendezhettek hosszú éveken át komoly erőpróbát, aki fehér szvetterében, szíve felett a kéksárga MAC griffmaddal, nem a legelső között, hanem mindig a legelső volt. Akinek már a startja eldőntötte a 175-ös kategória sorsát, akár a Guggeren vagy a Jánoshegyben, akár a hajdani TTC hatvani versenyén, a MAC futárversenyén, akár a KMAC téli megbízhatósági erőpróbaán állott rajtzászló elé a nemzetközi viszonylatban is számottevő magyar élgárda.

Igen, húsz esztendeje ennek. És Puch Jánosból, a hajdani verhetetlen versenyzőből Puch János igazgató úr lett, a gépjárműszakma legizmosabb magyar vállalatának igazgatója. Aki a legnehezebb időkben, a magyar gépjárműkereskedelem legviharosabb korszakába vette kezébe a hatalmas vállalat kormányrudját. És híven a versenypályák Puch Jánoshoz, a kereskedelem, az ipar nagy Tourist Trophyján is rekordgyőzelmet aratott.

Pillantsunk vissza...

A huszas éveket írtuk, azokat a feledhetetlen éveket, amikor a motorkerékpár, ez a nélkülözhetetlen, szerény és teljesítőképes közlekedési, ez az utólrázhatatlan sporteszköz a vajdás korszakát élte Magyarországon. Amikor végre a magyar közönség is felismerte azokat a lehetőségeket, melyeket a motorkerékpár rejteget és amikor, hála a nagyszabású versenyek hírvető erejének, napról-napra gyarapodott a magyar motorosok családja. Ekkor kapcsolódott bele a motorkerékpársportba, a kereskedelembé Puch

János, aki nemcsak lelkesedést, ügybuzgalmat és hozzáértést hozott magával, hanem szívében hordozta azokat a családi tradíciókat is, melyek a gráci Puch-gyár megteremtésében csúcso-sodtak ki és tették világszerte nemes-csenqésűvé a Puch nevet.

Puch János, a Puch-művek akkori motorkerékpár osztályának vezetője, a szó szoros értelmében nappallá avatva az éjt, dolgozott és csúcseredményeket ért el, akár a versenypályákról volt szó, akár pedig az eladási statisztikákról. Évről-évre gyarapodtak Puch János versenysikerei és évről-évre szaporodtak azok az ezrek, akik a Puch motorosok hatalmas gárdáját izmosították.

Nem volt könnyű az a munka, mely a siker útjára vezetett, hiszen olyan éles volt a verseny a motorkereskedelemben. Németország, Amerika, Svájc, Angolország, Franciaország, Belgium, Olaszország motoripara és kereskedelme vetette reá magát az új területekre — Magyarországra és folytatott késhegyig menő harcot, hogy minél gyökeresebben vesse meg a lábát, minél tekintélyesebb számmal szerepeljen a magyar motorkerékpár létszámában. És az akkori időkben a motoros közönség — laikus és szakértő egyaránt — még alig ismerte fel azokat a műszaki előnyöket, melyeket az egyedülálló ikerdugattyús Puch kétütemű konstrukció kínált. Nem volt könnyű beidegeztetni a nagyközönségre, hogy jobb az, amit egyetlen gyár készít azzal szemben, amit a gyárak tucatjai hoznak piacra. Hiszen a Puch ikerdugattyús konstrukció erősen meghaladta korát, korszerűbb volt koránál.

Hogy hosszú évek kitartó felvilágosító munkájával sikerült elismertetni a gráci könnyű-motorok nagy előnyeit úgy a takarékoság, mint a teljesítő-képesség és megbízhatóság terén, annak érdeme egyedül és kizárólag a Puch János volt. És ezt a sikeres munkát jutalmazta a gyár, amikor Puch Jánost dillította az egyesült Steyr-Austro Daimler-Puch művek magyarországi telepének élére igazgatói címmel.

Puch János méltónak mutatkozott a bizalomra, a háború mostoha viszonyai között is fellendítette a hatalmas méretűvé tágított budapesti telep forgalmát, megteremtette az ország legkorszerűbb javító, alkatrészes és országos szervisz szervezetét. És ami talán még ennél is nagyobb érdem, sikerült megteremtienie azt a bensőséges, mondhatni bajtársi viszonyt, mely a mai kor szellemének megfelelően kapcsolja egybe a közös cél érdekében a vezetőt, a legszerényebb munkakörű szellemi, vagy fizikai beosztásban dolgozó alkalmazottal. Olyan elcsépelet volt már a multban is az atyai barátként fellépő főnök legendája, hogy mellőznünk kell a jubileumoknak, vagy inkább a nekrológoknak ezt a stereotíp közhelyét, ha Puch János igazgatót akarjuk jellemezni. Puch János több, mint atyai barátja



az üzem alkalmazottai seregének: munkatársa, sorstársa és vezetője egyetlen személyben. Aki nem zárkózik megközelíthetetlenül őrzött ajtók védőburkolata mögé, hanem ott él, ott harcol az első vonalban. Aki a vállalatnak nemcsak útterein tartja a kezét, hanem legapróbb hajszálerének lüktetését is figyeli és ellenőrzi. Akinek sikerült a saját teremtő és munkát fokozó szellemiségét beolaltania a nagy szervezet egészébe. Akinek sikerült olyan szociális viszonyokat teremtenie a magyar gépjárműipar és kereskedelem vezető vállalatánál, melyek ritkítják porjukat. Sikerült megszerveznie a vállalat alkalmazottainak úgy szellemi, mint fizikai ellátását, amiről a Puch sportgárda, a futbalcsapat, a dalárda sikere tanuskodik. De tanuskodik erről a vállalat minden alkalmazottja is, akinek vállairól Puch János gondoskodása az élelmiszerbeszerzés mai nehézségeinek nagy részét vette le az ellátás ügyes megszervezésével. És teremtett olyan viszonyokat, hogy a vállalat a mai háborús viszonyok közepette is éppen olyan termelési, forgalmi eredményeket ér el, mint a béke-években.

Húsz esztendő szaladt el... Húsz hosszú esztendő... De Puch János igazgató úr ma is az a Puch János, aki a huszas évek elején a versenypályákon aratta emlékezetes sikereit. Talán mélyebbre tekint a szeme, talán nagyobb távlatokat ölel fel az egyénisége, de éppen és töretlenül maradt meg benne a régi lelkes, harcos, alkotó, meg nem alkuvó és ha kell — kemény szellem...



NYOMÓS-
CSAPÁGYAK

MOTOROSOK – hogyan takarékoskodunk a gumival?

A gumi, a gumiabroncs ma égetőbb kérdése a motorozásnak, akár az üzemenyag. Mert amíg motorkát, ha szűken mért adagban is, de kapunk, amíg olajat egy kis utánjárással beszereshetünk, addig gumit semmiképpen sem kaphatunk és a szó szoros értelmében *addig motorozhatunk, amíg a gumink bírja*. De a nyersanyagok zárólása következtében nagyobb javításokat sem végeztethetünk el, nem nyílik alkalom komolyabb vulkanizáló eljárásokra, kétszeresen fontos tehát, hogy szinte *főszóron bányunk kerekeink gumiból készült „felöltőivel“*.

Megfelelő gondozással és elővigyázattal lényegesen meghosszabbíthatjuk gumijaink élettartamát, ehhez akarunk néhány, már talán sokszor hallott, de *elég szer nem ismételtető tanácsot* szolgáltatni.

Az első és legfontosabb szabály: *leg-alább hetenként ellenőrizzuk és korrigáljuk szükség esetén a légnyomást*. Ne elégedjünk meg ennél a műveletnél a garázsok elnyűtt és sokszor hamisan mutató nyomásmérőivel, hanem szerezzünk be *pontos nyomásmérőt* és ezzel végezzük el lelkiismeretesen a mérést. Ha levegővesztéséget észleltünk, úgy haladéktalanul vegyük elő a pumpát és fújjuk fel a gumikat az *előírt légnyomásra*, sőt nem árt, ha valamivel keményebbre is fújjuk őket annál a nyomásnál, melyet a gyári karbantartási utasítás ír elő.

Ha ugyanis a ma használatos alacsony nyomású gumikkal légvesztéssel járunk, azaz gumink túl puha, úgy az igen hamar tönkremegy, a gumianyagban, a vászonban *törések képződnek*, de lényegesen fokozódik a kopás is.

Ha a hetenként eszközölt mérésnél azt látjuk, hogy a levegővesztés tekintélyes volt, úgy szánjuk reá magunkat arra, hogy hetenként kétszer vagy *akár naponta* végezzük el a felpumpálást. Ez csak percekbe kerül és sokszáz kilométernyi megtakarítást jelent.

Miért romlik hamar a túlpuha gumi? Ha a túlpuha gumival valami lyukon vagy nagyobb ütegenetlenségen motorozunk át, úgy a gumi a bukkanón *egészen lapos lesz* annak ellenére, hogy nyugvó állapotban, vagy jó úton megtartja kerek átmérőjét. A hirtelen le-

lapulás és az azt követő újabb alakváltozás erősen veszi igénybe a gumit és a kordszalakat, a két anyag idővel *kiférad, megreped a vászon*, a tömlő befurakodik a vászon repedésébe és csakhamar kilyukad annak ellenére, hogy kívülről nyoma sincsen a belső defektusnak.

Defekt esetén *azonnal* foltozzuk meg a gumit és pumpáljuk fel! *Egyetlen métert se motorozunk* üres gumival, hogy a „csak“ néhány száz méterre levő javítóműhelyig vagy garázsig eljussunk. Ha nincsen nálunk ragasztószerszám, úgy szálljunk le és óvatosan gurítsuk a gépet a műhelyig, de még jobb oda- gyalogolni és elhozni a javításhoz szükséges szerszámokat és anyagot. A gumiban ugyanis sok a szabad szemmel nem is látható *hajszálrepedés*. Ha tehát üres tömlővel motorozunk akár csak néhány száz métert, úgy ezek a hajszálrepedések megnőnek, *vászonrepedés* képződhet és gumink teljesen tönkremehet, de szét- szakadhat *ronggyokká* a tömlő is.

Ha valahol szöveget kaptunk, úgy *azonnal* ragasszuk be a lyukat az úgynevezett hidegragasztó folttal. Ez a javítás azonban csak ideiglenes értékű, az első alkalommal ragasszuk meg a gumit melegragasztóval, úgynevezett *Shaler* foltal, vagy pedig *vulkanizáltassuk* be a lyukat. A hidegen alkalmazott folt ugyanis nem hegeszti össze a lyukas tömlő anyaghiányát és a lyuk könnyen kiújulhat, a vulkanizálás ezzel szemben mintegy egybehegeszti a lyuk vagy hasadt rész két szélét.

A gumi nagy ellensége az úgynevezett *nyolcassal* bíró kerék. A nyolcas nem ritka és ha állványon megpörgetjük a kerekünket, úgy azonnal észre vesszük, ha a kerekünk üt. Ha kerekünkben nyolcas van, úgy a gumink erősen kopik, hiszen igénybevétele nem egyenletes.

Az elhajlott és rozsdás kerékabroncs is gyilkosa a guminak. A rozsdá *beleeszi magát* a gumiba és tönkreteszi annak peremét. Az egyedüli segítség: levenni a gumikat, leszedni a rozsdát és speciális *rozsdagátló* festékkel átmázolnati a kerekeket, illetve a kerékabroncsokat. Egyetlen festékréteg nem elegendő, *legalább két-három rétegre* van szükség, az újrafestés előtt az előző rétegek teljesen ki kell száradniuk.

Hogy a köpenyben felfedezett leg- kiseb repedést vagy vágást azonnal meg kell javíttatnunk, nem kell külön hangsúlyoznunk. Ezért kell legalább hetenként gondosan átvizsgáljunk a gumikat. Állványra helyezzük a gépet és a kereket forgatva, centiméterről- centiméterre nézzük át annak felületét. A rajzolatba ékelődött *kavicsokat* kiveszjük és ha valahol kis vágást vagy repedést észlelünk, úgy megjelöljük és azonnal a javítóműhelyhez fordulunk. Mert a kis vágásból napok alatt *nagy repedés* képződik, különösen a mai regenerált gumiknál, melyek rugalmassága sokkal kisebb, mint a régi békeévek gumijainak rugalmassága.

Gondosan ellenőrizzük a *fékek* állapotát. Ha a fékek állandóan „fognak“, úgy gumink hamar pusztul, ha fékeink erősen blokkolnak, úgy ez ugyancsak nagy gumipusztító, hiszen *minden egyes fékezésnél* sok gumit hagyunk az úttesten.

Mint látjuk, kellő gondossággal sok gumit takaríthatunk meg, ami nemcsak az egyén, hanem a köz szempontjából is fontos. De megfelelő *vezetési technikával* is sokat takaríthatunk meg. Kerüljük a rossz állapotban levő úttesteket, ha ez lehetetlen, úgy a lyukas-gödörös szakaszokon csak lassan, óvatosan haladjunk át. Kerüljük a *beszáradt keréknyomokat*, sineken csak lépésben guruljunk át. Ne gyorsítsunk és ne fékezzünk hirtelenül. A gumiszerezést *hiromszoros óvatossággal* végezzük és ne takarékoskodjunk a sikkporral, melyel a tömlőket jól dörzsöljük be.

Ha motorunkat hosszabb ideig állani hagyjuk a garázsban, úgy állítsuk a gépet *kerékállványra*. Ne hagyjuk kerekeinket olajos padlón állani és ha hozzá tudunk jutni *glicerinhez*, úgy ecsettel mázoljuk át vékonyan gumiabroncsainkat ezzel az igen hatásos gumikonzer- váló szerrel. A glicerinnek legalább huszonnégy óráig kell rajta maradnia a gumin, utána száraz ronggyal töröl- jük le.

Néhány tanács nyárra! Nyáron az út- testek alaposan *átforrósdognak*, a gumi is meleg lesz és a meleg gumi sokkal gyorsabban kopik. Ilyenkor tehát haladjunk lassabban és időközönként álljunk le valahol az árnyékban, hogy gumink *lehűlhessen*. Egy-egy kanna *vízzel* való lelocsolás is jót tesz. Sohasem hagyjuk gépünket a *napon* állani, mindig keres- sünk *árnyékos* helyet. Nemcsak gumit

DURBUS, VERBUS, INBUS és FEBI

csavarok, FEBI autóalkatrészek
FERD. BILSTEIN JUN. VOERDE

E-membránok, S-műgumicsövek

minden méretben, minden kocsihoz
DR. SCHNABEL & Co. K. G. BERLIN

NYERSOLAJSZIVATTYÚK

GEBR. I'ORANGE, BERLIN

CSISZOLÓKORONGOK

VOGT. & Co. LOBNITZ

Autóvilágítás, tömítés, szerszám
hegesztőanyagok és szerszámok,
műhelyfelszerelés és minden műszaki
cikk legjobb beszerzési helye:

DR. OEC. KÓS ÁRPÁD

BUDAPEST, IX., ÜLLŐI-ÚT 89/b

TELEFON: 149-998

takarítunk meg ezzel, hanem motalkó is, mert hiszen a forró napon a motalkóknak erősen párolog és feleslegesen fogy.

Kerüljük a nagy sebességet! A sebesség rengeteg motalkóba és még több gumiba kerül. Akármilyen sürgös is a dolgunk, inkább érjünk oda negyedórával később! Vagy, ami még jobb, *induljunk egy negyedórával előbb!*

Gondoskodjunk arról, hogy a *kupplungunk lágyan fogjon*. A kemény kupplung hirtelen fog, a hirtelen „fogás” alapo-

san megrángatja a kereket és koptatja a gumit. A kupplung tisztességes beállítása nem feladat a hozzáértő szerelőnek, ha tehát rángatást észlelünk, úgy haladéktalanul állítsuk be.

És végül: *fogadjuk is meg ezeket a tanácsokat*. Nehogy egy szép napon arra ébredjünk, hogy bár gépünkben még vagy 50.000 kilométerre elegendő élet-erő van, rongyos gumijaink miatt gyakorlatjórókká vagyunk kénytelenek átalakulni!

A német hadlgazdálkodás a folyékony üzemanyagok megtakarítása és a mezőgazdaság további motorosítása érdekében erősen szorgalmazza a generátorüzemű mezőgazdasági gépek terjedését. A szántótraktorokat általában generátorgázüzemre, kivételes esetekben Propan- vagy Butan-gázüzemre állítják át. A mezőgazdaság számára önellátási alapon fa- és tőzegüzem van engedélyezve, illetőleg a Generatorkraft AG. üzemanyagállomásain át barnaszénbrikettet vehet igénybe. Az alkalmazásra kerülő generátortípusok mindhárom üzemanyagra alkalmasak kell, hogy legyenek. Az illetékes mezőgazdasági szervek határidőre szollítják fel a mezőgazdasági motorok tulajdonosait a generátorüzemre való áttérésre és a határidő leteltével megvonják a folyékony üzemanyag kiutalását, az átalakításhoz azonban anyag támogatást is nyújtanak. Ugyanez vonatkozik a mezőgazdaságban használatos stabil motorok átalakítására generátorüzemre is. Az önkéntes gengáz-üzemre való áttérés azonban engedélyhez van kötve.

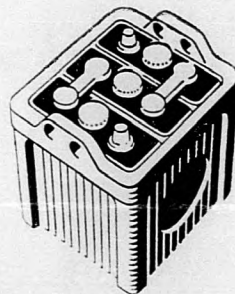
Dániában gumiültetvényekkel kísérleteznek. Az Ukrajnában jól bevált Kok-Sagys növényvel próbálkoznak, mely Ukrajnából immár Német-, sőt Svédországba is elkerült. A kísérleteket a hűmeni kísérleti állomás végzi, mely az ipari növények terén értékes tapasztalatokkal rendelkezik.

A Mateosz közgyűlési jelentéséből ragadunk ki néhány érdekes szám adatot: A beszercei vasútpótló járatot 105 Mateosz-koeci látta el 1.159.117 km teljesítménnyel. Más. A marosvásárhely-szászrégeni kőfuvarozásban 83 Mateosz-koeci vett részt 293.000 km teljesítménnyel. Ismét más. A körösmező-huszi tömegszállítást 106 Mateosz-jármű bonyolította le 112.000 km-es teljesítménnyel. Mégint más. A Mateosz fuvarokmány-illeték címén 63.000 pengőt fizetett be az 1941-es üzletévben, 58%-kal többet, mint az előző esztendőben. Vármegyei úthálózati díj címén 30.000 pengőre, forgalmiadóatlány fejében 96.000 pengőről 136.000 pengőre nőtt a befizetés, adók és egyéb kinestári szolgáltatások címén további 160.967 pengőt tesz ki a befizetés, ami 40%-kal több az előző üzletév hasonló tételénél. Így a Mateosz adók és állami jellegű szolgáltatások címén az előző évi 258.000 pengővel szemben kerekén 400.000 pengőt szolgáltatott be. Mindeneken felül a Mateosz-tagok közvetlenül lerótt kereseti adója 200.000, közüti adója pedig 250.000 pengőt tett ki, a motalkó áraban lerótt adók és kinestári illetékek összege pedig kb 2 millió pengőre emelkedett!

Németországban jelentékeny mértékben megkönnyítették az autógumik kiutalását, ugyanakkor azonban az autógumik karbantartását törvényerőre emelt előírásokhoz kötötték.

Az USA köljahatalmasságai egyre jobban kinyújtják kezüket a Közelkelet olajmező felé. Legutóbbi newyorki híradás szerint jelentős geológiai előmunkálatok vetők kezdetüket Saudi-Arábiában. Az USA közelkeleti olajoffenzívája 1933-ban kezdődött el, mikor a Standard Oil megszerezte a Perzsa-öbölben fekvő Bahrein-sziget olajtermelési koncesszióját, melyet az első évi 31.000 hordóról 1938-ban már 8.4 millió hordóra emelt fel. Saudi-Arábiában 1937-ben kezdődött az amerikaiak bekapcsolódása, amikor 70.000 hordó olajat termeltek ki, hogy a következő év termelését már félmillió hordóra emeljék fel. Az amerikaiak számára azonban a háború hozta meg az igazi lehetőségeket: 1939-ben Saudi-Arábiában már 2.9 millió, 1940-ben 5.4 millió, 1941-ben pedig mintegy 6 millió hordó olajat termeltek. Ráadásul 1942-ben az Irak Petroleum Co. az angol ellenállás megtörése után lemondott nyugatarábiai koncessziójáról és az amerikaiak egyedüli urává váltak Ibn Saud országa olajgazdaságának. Ezen az alapon indultak meg a bevezetőben említett géma szintű munkálatok, melyeket jól bevált séma szerint a fúrások, az olaj és végül az arany követnek. De az USA más lépéseket is tett a közelkeleti olajhegemonia megszerzésére: 1940-ben Bahrein-szigeti koncesszióját az egész szigetorságra kiterjesztve, minden angol beszivárgás ellen biztosította magát ezen a rendkívül értékes területen, mely bár angol védelem alatt áll, mégis Washington a „védelem” hatékonyabbá tételére nemrégiben amerikai csapatokat is szállított partra a szigetre...

Németországban a generátorüzemre való nagyarányú áttérés a gengázüzem üzemanyagainak megfelelő elosztását és kiszolgáltatását tette szükségessé. Ennek megfelelően az 1.8 millió márká alapitökével rendelkező Generatorkraft AG. nagyarányú kibővítésére is sor került. A vállalat alapitökéjét megfelelő ténylezők bevonásával 9 millió márkára emelték fel oly módon, hogy 50% részese des a Rüstungskontorra, 22 1/2% a szengazdaságra, 10% a fa- és tőzegiparra esik, a maradék pedig a német olajvállalatok közötti kerül felosztásra, mely utóbbiak az üzemi anyagelosztás körüli évtizedes tapasztalataikat hasznosítják a gengáz-üzemanyagok elosztása terén.



Bosch

Akkumulátorjavítással,

ha idejekorán végeztetjük el, sok kellemetlen üzemzavart előzhetünk meg. Télen a kimerült, elhasznált telep nem indít, de benne könnyen megfagy az elektrolit és megrepszti a ma nehezen pótolható keménygumi edényt. Küldje be felülvizsgálatra telepét! Akkumulátorjavító üzemünk márkás új alkatrészekkel és tapasztalt szakemberekkel dolgozik!

BOSCH RÓBERT KFT., BUDAPEST

V. VÁCI-ÚT 22-24

Milyen lesz világháború után az amerikai automobil?

Konkurrenciá-e a repülőgép? — Új technikai perspektívák!

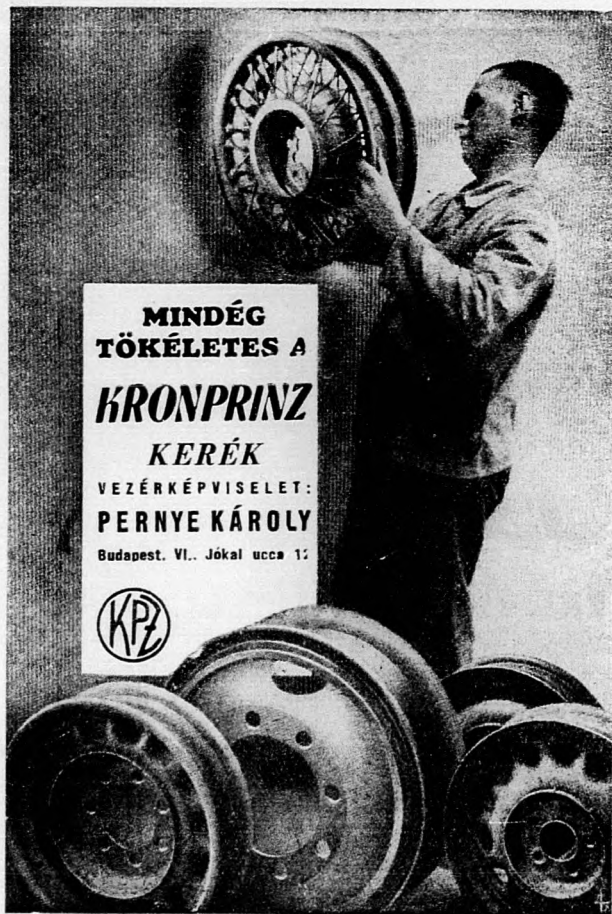
Az amerikai autógyárak kísérleti osztályai a hadianyag-termelésre való áttárlottság közepette sem feledkeznek meg igazi feladatukról, a személykocsi-gyártásról. A laboratóriumokban ma is serény munka folyik, hogy a háború utáni idők szükségleteinek kielégítésére a gyárak alaposan fel legyenek készülve. Az amerikai sajtó viszont mindent elkövet, hogy a nagyközönségben továbbra is ébren tartsa az autógyárak termékei iránti érdeklődést ma is, mikor az autógyárak a polgári fogyasztás számára nem léteznek többé. Így az USA vezető képes hetilapja, a „Saturday Evening Post” hosszabb cikk keretében foglalkozik a háború utáni automobil problémájával; körkérdés formájában szólaltatja meg a nagyközönség számára az újvilág autógyárának vezető konstruktőrjeit és személyiségeit. Az USA autógyárjai komoly formában vizsgálják az autó és repülőgép között kiélekedhető verseny lehetőségeit és egyöntetűen arra a megállapításra jutnak, hogy a repülőgép térhódítása aligha érintheti az automobil terfoglalását. Azon követelmények mellett, melyeket az automobil szinte maradéktalanul kielégít, a repülőgép, ha még oly nagy és olesó szeriákban is fog piacra kerülni, legfeljebb kiegészítő szerepet nyerhet. Az amerikai autógyár nem a repülőgép konkurrenciájától félti az automobil, hanem inkább a mai repülőgépgyáraknak az autógyárba való bekapcsolódásától saját üzleti érdekeit!

A felette érdekes cikk szerint az amerikai autógyárak komolyan dolgozik a háború után gyártandó típusokon, mindazonáltal leszögezi azt, hogy a repüléstechnika még mindig oly mértékű fejlődésben van, hogy a háború utáni idő automobiljának sem motorjáról, sem karosszériájáról végső képet festeni lehetetlenség. Az amerikaiak — mint az a cikkekből kitűnik, nagy jövőt látnak az aerotechnikai tapasztalatok alapján születendő könnyű építésű és a repülőgépmotorral

erősen rokon agregatummal szerelt autóban. Úgy látszik tehát, az óvilág esze, mint a multban, továbbra is előbbre jár a jenikénél, ezt hirdeti legalább is a nagy Tátrától a zseniális Porsche-konstruktőrig, a német népautóig jó néhány háború előtti európai típus. Abban mindenesetre egyetértenek az amerikai konstruktőrök, hogy az automobil radikális konstruktív változásoknak néz elébe annál inkább, mivel a leállított gyári berendezések értéke időközben ócskavassá zsugorodott össze, márpedig a multban éppen a befektetett tőke kímélése volt a tradíciókhoz való alkalmazkodás legfőbb tényezője. Így az első világháborút követő két évtized technikai tradícióit a mostani háború végérvényesen megtöri, mint azt Fred. M. Zeder, a „Chrysler Corporation” főmérnöke mondja: „A háború az autókonstruktőröket megszabadította a mult tradícióitól, az investált régi szerszámgepek és gyártási metódusok gátlásaitól. A kutatómunka megszabadult bilincseitől.”

Zeder szerint főleg az automobilmotorra vár nagy fejlődés, hiszen a jelenlegi automobilmotorok lóerőnként ötszörre nehezebbek a repülőgépmotoroknál, hengerűrtartalom-literenként azonban csak fele annyit teljesítenek. Az átlagos autómotor súlya kb 300 kg, a repülőmotor-építésnél szerzett tapasztalatok alapján azonban 125 kg-mal minden további nélkül könnyíthetők. Ennek folytán a jövő autója nemcsak könnyebb építésű lesz, hanem kevesebb lóerővel, de kevesebb fogyasztással is meg fogja állani helyét: egy gallon (kb 4 lit.) üzemanyag legalább 50 km-re lesz elegendő! Ezt pedig a nagy amerikai kocsi, pl. a Chrysler relációjában kell értenünk!


William B. Stout detroiti autómérnök, aki nemrégiben egy 100 lóerős léghűtéses repülőmotort konstruált, melynek súlya 50 kg, ára pedig 100 dollár, oda nyilatkozott, hogy az



**MINDÉG
TÖKÉLETES A
KRONPRINZ
KERÉK**

VEZÉRKÉPVISELET:
PERNYE KÁROLY

Budapest. VI., Jókai ucca 12



VDO SZÁLLÍT



- VDO Auto- és motorkerékpár-tachometereket
- VDO Táv hőmérőket
- VDO Olajnyomásmérőket
- VDO Ampere-mérőket
- VDO Mágneslámpákat
- VDO Auto- és motorkerékpár-órakat
- VDO Tachometer meghajtó spirálokat



- SOLEX Gázosítókat
- SOLEX Benzin szivattyúkat
- SOLEX Benzinszűrőket
- SOLEX Szabályozókat
- SOLEX 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

autóiparnak, a jövőben ugyanolyan teljesítőképes motorokra lesz szüksége, mint a jövő könnyű repülőgépeinek. Az autómotor lóerőnkénti súlya nem haladhatja túl az 1 kilót és könnyen meglehet, hogy a vízhűtéses autómotor teljesen el fog tűnni, a gázosító üzemanyagszivattyúk fogják felváltani, a hűtést is szolgáló keveréklevegőt pedig előzőleg alaposan megtisztítják és megmossák.

Frank S. Spring a „Hudson Motor Car Co.” mérnöke szerint a jövő autómotorja 100-as oktánszámú könnyűbenzinüzemre fog épülni, mely üzemanyag lóerőnkénti teljesítőképessége 50%-kal mulja felül a normálbenzintét. Spring véleményét a hengerek és lóerők számának megduplázódásában foglalhatjuk össze, cége most készült el egy új motorral, mely 40 cm hosszú, 25 cm széles és 60 cm magas, de teljesítménye a szokványos kisautómotorok lóerőszámának a duplája!

Természetesen mindezen vélemények meglehetősen a jövőbe nyúlnak, sokkal aktuálisabbak a karosszériaépítés jövőjét érintő vélemények. Az utóbbi években legalább is Amerikában a karosszéria vonalvezetését az izlés vagy divat és a modernizálásra törő hajlam irányította, míg szakszerű áramvonalvezetés vagy aerodinamikai megoldás számára nem sok szó jutott. A jövőre nézve már az amerikai autóipar is aerodinamikailag célszerű formakiképzéssel számol, előreláthatólag *plasztikus anyagok és a repülőgépipítés tapasztalatainak felhasználásával*. Eppen ezért várható, hogy az amerikai kocsik külső alakja radikális változáson fog átmenni, egyes német háború előtti kísérleti modellek (Adler!) alacsonyabb építéséhez, kerek szélvédőjéhez stb. igazodva. Az amerikai konstruktőrök számolnak a plasztikus karosszériarészek előretörésével, mert ez az acélkarosszériával szemben állítólag jelentős költségmegtakarítást jelent úgy eladási ár, mint üzemeltetéseket illetően. Érdekes, hogy az amerikaiak „*plasztikus karosszériának*” nevezik azt, amit a németek „*mü-*

anyag”-nak mondanak. Robert Allan Boyer a „Ford Motor Co.” mérnöke szerint a „plasztikum”-ból öntött hátsó tető súlya alig 7½ kg, szemben az acéllemezéből készült 13 kg-os tetővel. „Plasztikum”-ból idomított részek súlya csak 40%-át teszi ki az alumíniumból készültnek, pedig az alumínium súlya az acélénak csak egyharmada. A plasztikus anyag diadala azonban még nem egyértelmű, hiszen „Chrysler”-től Fred Zeder és Ralph Roberts a „Briggs Manufacturing Co.” képviselőiben úgy nyilatkoztak, hogy a nagyon vékony, egyben persze magas minőségű acéllemez úgy az alumíniummal, mint a „plasztikus” anyagokkal szemben is versenyképes lehet.

Az amerikai autóipar élénk színekkel eseteli a jenki számára azokat a kényelmi berendezéseket, melyeket a kocsikba fog építeni. Az autó — tél lévén — természetesen fűtve lesz, akár megy a kocs, akár áll. *Bármennyire kihangsúlyozzák az áramvonalformát, a kocs belsejét aligha fogják szűkíteni*. A légnyomást önműködően ellenőrző automatikus abroncsok, kormánykerék helyett kormánykar (!), a szélvédőtörölő kiküszöbölésére dupla szélvédőüvegek, nyíló ajtók helyett gördülő ajtók, hideg és meleg elleni izolált kocsitető szerepelnek a háború utáni álmok jelszavai között.

Szó van az árak esőkkentéséről is, amit kisebb, de jobb hatásfokú motorok és könnyű fémek fokozott felhasználása révén akarnak elérni. Ezzel a tervvel azután fantasztikus számokat társítanak: Harley J. Earl a „General Motors” alelnöke novemberben kijelentette, hogy 1952-ben az USA-ban 50 millió autó és 5 millió repülőgép lesz forgalomban. Az autók száma tehát meg fog duplázódni, a repülőgépekről pedig nem is tudunk szólni... Csak azt tudjuk, hogy egy év óta odaát is szünetel a személyautógyártás... Ott is háború van.

A LEGERŐSEBB

IGÉNYBEVÉTELT IS
KÖNYVEN BIRJA A



VARTA
AKKUMULÁTOR

ING. ABT ISTVÁN

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

MOTORLÁNCOK
BELZER
CHROMVANADIUM
SZERSZÁMOK

Autórúgók és spirálrúgók

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

„*Ate-Lochheed*” FÉKALKATRÉSZEK, FÉKFOLYADÉKOK, SZELEPÜLÉSEK STB. STB.

JURID FÉKBETÉTEK, KAPCSOLÓ TÁRCSÁK, TENGYELKŐTŐ TÁRCSÁK
MAHLE OLAJSZŰRŐK, LEVEGŐSZŰRŐK, DUGATTYUK
JÁRITZ ISTVÁN
BUDAPEST
VI., JÓKAI-UTCA 20.
Telefon: 119-033, 114-965



IMBERT

FAGAZGENERATOR
KÖZÉPEURÓPA LEGELTERJEDTEBB GENERÁTORA

Budapesten is kapható. Állíttassa át teherautóitát generátor-üzemre, mert ezáltal mentesül a benzingondoktól. Kérjen tanácsot az

IMBERT-GENERATOREN-GESELLSCHAFT MBH., KÖLN magyarországi vezérképviselésétől

SUPPAN-KOLLERICH és TSA
Budapest, IV., Ferenc József rakpart 21. Telefon: 162-946

Kereket?

BÁRMELY
GUMIHOZ
ELKÉSZÍT

*Magyar Abban-
és Kerékgyár Rt.*

BUDAPEST, V., LÉGRÁDY KÁROLY-UTCA 5
TELEFON: 490-758, 298-279

KERÉKPÁROKAT RAKTÁRRÓL SZÁLLÍT



VICTORIA

MINŐSÉGI MOTORKERÉKPÁROK KÖRZETKÉPVISELETE

VICTORIA kerékpárok
és egyéb más német márkás
kerékpárok nagy választékban

Autóalkatrészek és felszerelési cikkek



Diamant

SEGÉDMOTORKERÉKPÁROK VEZÉRKÉPVISELETE

Dr. LINTNER JÁNOS V., SZEMÉLYNÖK-U.16
TELEFON: 124-456

KERÉKPÁROK NAGY RAKTÁRA

Felelős szerkesztő és kiadó: KRAMER JENŐ.

Általános Nyomda és Grafikai Intézet Rt., Budapest, VI., Nagymező u. 3. Felelős igazgató: Dr. Uj István.