

ÁRA
40
FILLÉR

Autó Motor

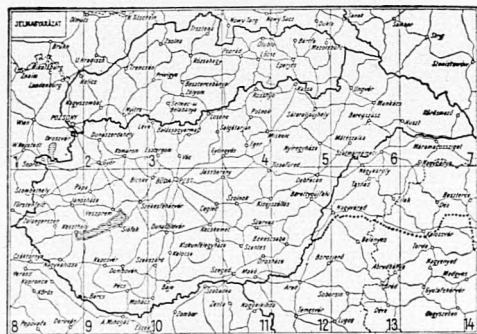
XII. ÉVF. 11. SZ. 1940. NOVEMBER 15

Indulásra kész
német bombázók



AZ ÚJ HATÁROKKAL SHELL AUTÓTÉRKÉP

M



**MOST JELENT MEG
ÁRA: 3 PENGŐ**

ME



**ELŐKÉSZÜLETBEN
ÁRA: 2 PENGŐ**

MINDEN BENZINKUTNÁL KAPHATÓ

B Belgium

F Franciaország

M Magyarország

CH Svájc

GB Nagy-Britannia

NL Hollandia

D Német Birodalom

I Olaszország

részletes autótérképé útjelzéssel és kilométerszámokkal

SHELL MOTOR OIL

Előgyújtás

Az Országjárás című vendégtorgalmi hetiközlöny vajmi keveset szerepel a nagy nyilvánosság előtt, viszont nyilván annál öblösebb szócsöve bizonyos közgazdasági vonatkozásoknak. Amire az is rávall, hogy amíg hetenként megvásárolva évi tíz pengőbe kerül, addig az előfizető ugyanerre az évre már negyven pengőket fizet. De nem ez a lényeg, hanem az, hogy az egyébként kiűnően szerkesztett Országjárás című lap dörgedelmes cikket eresztett meg „az autók, illetve az autósok egyrésze ellen”, mert azok szerinte barátságatlanán teszik a budapesti utcát.

Ime a cikk:

„Ezen a helyen már ismételt szövegetűk, hogy az autók, illetve az autósok egy része barátságatlanul veszélyessé teszi a budapesti utcát. A rendőrség, hol több, hol kevesebb szigorral igyekezett megfékezni az autózatókat, a gyorsajtás többszöri szabályozása mellett, most két hónapja az éktelen autótülkölést is megtiltotta, amely állandó rettegésben tartotta a gyengébb idegzetű gyalogjártót és főlegesen telebőgte a pesti utcát. A duzzadó energia némely autózatonél a dunda mellől, ugylát-szik, ismét a gázpedálba szállt, talán ez lehet a magyarázata annak, hogy az autógázolások száma az utóbbi időben botránnyosan szaporodik.

Ha a rendőrség idejekorán és példás szigorral nem lép közbe, akkor ez az állapot állandóan rosszabbodni fog és lemondhatunk arról a szép reményről, hogy Budapest a legjobb autóközlekedés városa legyen, ami közbiztonsági és idegenforgalmi szempontokból egyformán jó propaganda lenne. A radikális intézkedések és gyors végrehajtások idejében szinte szokatlan, hogy a megfontolatlan gyorsajtókat olyan nehezen tudják fegyverezni. Pedig a budapesti rendőrség igazán értene hozzá. Talán két éve van annak, hogy az újpesti labdarúgómérkőzések alkalmával vasárnap délutánként a Váci-úton szinte örült sebességgel vágatott néhány autó. Mikor az egyszerű figyelmeztetés nem használt nekik, a rendőrség motorkerékpárosokat bűjtatott el a Váci-útból nyíló oldalutakba, ahonnan azután derék rendőreink utána eredtek az elvadult vezetőknek, akiket súlyosan megbüntették a közlekedési rendőrség. Két vasárnap után rend volt a Váci-úton.

A legtöbb autóbaleset oka a gyorsajtás és a közlekedési rend megóvása nem is annyira a gyorsan hajító sofőr utólagos megbüntetésén, mint inkább a gyorsajtás előzetes megakadályozásában lenne. Angliában évente hateraz halálos autóbaleset történik és a statisztika szerint a balesetek

95 százalékának gyorsajtás az oka. Dél-Amerikában, Peru állam Providence nevű városában a polgármester radikálisan megakadályozta a mindinkább szaporodó autóbaleseteket. Elrendelte, hogy az autók csak huszonöt kilométeres sebességgel haladhatnak. A háromhavi próbaidő alatt a közlekedési balesetek száma a réginek egyhathatára csökkent.

Ilyen próbaidőt ajánlanánk tisztelettel a budapesti rendőrség figyelmébe is. Azonfelül az sem lenne rossz dolog, hogy a megbüntetett autózatók feltűnő büntetési jelzést hordjanak autóikon. Jó figyelmeztetés lenne a közlekedési rendőrségre — és a közönség idejében menekülhetne. Ajánlunk, hogy — mondjuk — a harmadik büntetési jelvény után az autót kobozzák el valamely szociális intézmény, esetleg a család védelmi alap vagy a szabadidőmozgalm céljaira.

Mutassunk rá a cikk vaskos tévedéseire és helytelen ténymegállapításra? Vagy arra, hogy ha akad is egy-egy fékezhetetlen közúti vaddisznó, úgy ez korántsem ok az általánosításra? Vagy a cikknek légbőlkapott angolországi statisztikai adatait cáfoljuk? Felesleges!

Egyetlen adattal szolgálunk. És ez az, hogy a statisztikák szerint Budapesten történik a világ legkevesebb autóbalesete és Budapest az a város, ahol aránylag a legkevesebb közleke-

dési kihágás fordul elő. Ami a hivatalos számadatokból bárki által bármikor megállapítható.

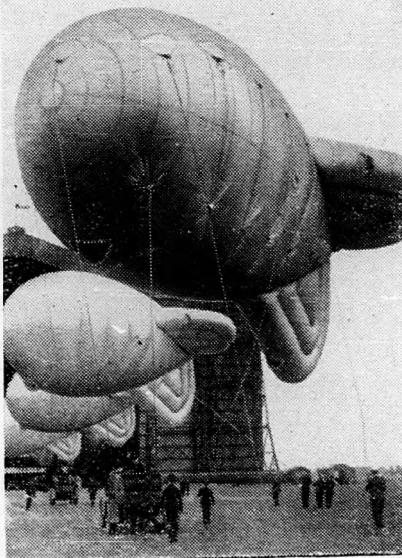
A cikk végén felvetett ötlet a büntetési jelvényekkel nem rossz. És még nagyobb idea az autók elkobzása bizonyos jótékony célokra. Amit végeredményben kombinálni is lehetne ügyesen eszközölt olajbáfózzéssel vagy hárcmszori keréketöréssel. De cikket írni — az is jó.

Ezúton üzenjük kismotoros, illetve segédmotoros olvasóinknak, hogy panaszkodjanak azonnal. A segédmotorosok ugyanis azt panaszolták, hogy a rendőrök feljelentették őket, mert motoros kerékpárjukon nem volt — csengő. A rendőrök a hatósági rendelkezéseknek megfelelőleg jártak el, mert a segédmotoros kerékpár hivatalosan kerékpár és rá csengő dukál. Amiből viszont az is következik, hogy a kismotoron — azaz a rendszám és vizsgamentes gépen — tilos a kézi vagy a villanykürt.

Tehát — elő a csengőkkel. És csilingeljünk, mint az operettbeli aranyszőrű kis bárányka.

AKMAC részéről a minap érdekes kijelentés hangzott el — ezentúl arra fognak törekedni, hogy a motorversenyekbe kismotoros számokat is iktassanak be. Örvendünk ennek az elhatározásnak. Bár jobban örövendénk, ha a kijelentés úgy hangzott volna el, hogy a kismotoros-versenyekbe iktatnak be motorkerékpáros futamokat. Ami nem mindegy, mert akkor legalább volna évente néhány motorkerékpárverseny is. Mert kismotorverseny — csőtül lesz.

Ísmételt és hangsúlyozottan hívjuk fel a figyelmet arra, hogy a faszeszű úgynevezett benzinpótlók kétütemű motorok üzeméhez nem alkalmasak. A négyüteműek még valahogyan megisszák a gyanus nedűt és ha jócskán keverünk bele felsőolajat, úgy többnyire elejét vehetjük az igen kellemetlen szarító hatásnak, bár a karburátor elpiszkolódását így sem kerülhetjük el és a metilalkohol savanyú vegyhatású égéstermékeit az olaj sem közömbösíti. Kétütemű motorba faszeszt tölteni bűn, mert ennél a motornál a gáz először a forgattyúházba kerül, ahol így kellemetlen lerakódások és maródások képződhetnek.



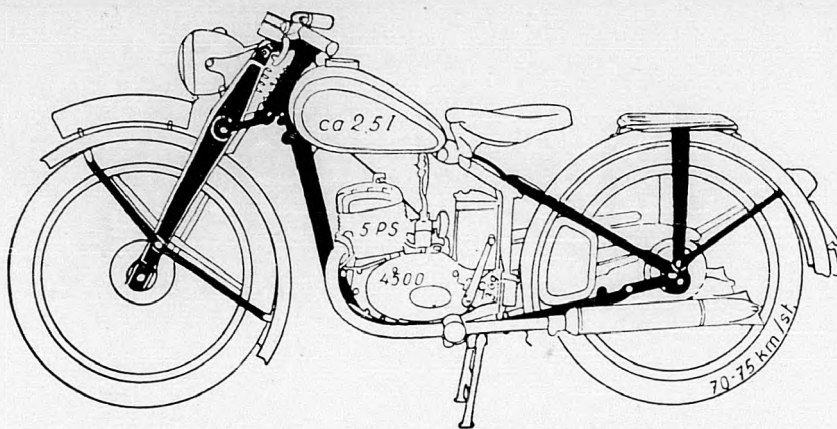
Záróléggömbök a magasba!

Az Iparügyi Miniszter Úr 49.000/940. sz. rendelete Önt is kötelezi!
Fáradt, használt olajait bérregeneráltassa cégünknel!

Használt olajait megvásárlásra ajánlja fel nekünk!

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

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



Ideális kis masina a 125-ös Puch: 2.5 l fogyasztás, 4500 fordulatnál 5 lóerős, 70-75 km-es tartós sebesség... Kell-e egyéb?

A mai 125-ös felér az elmúlt évek 250-350-esével, - ezt igazolja a Puch 125-el végzett próbák sora!

Szinte megdöbbentő, hogy a mai korszerű motorkerékpár a műszaki tökéletességnek és teljesítőképességnek milyen magaslataira hágott! Hol vannak azok az idők, amikor a motorkerékpár a 350-esnél „kezdődött” és minden, ami ennél kisebb hengerűrtartalmú volt, a játékszerek, a motorkerékpár-pótlók sorába tartozott. Ha figyelemmel kísérik az elmúlt évek népszerűségi statisztikáit, úgy azonnal feltűnik, hogy a motorkerékpár motorok évről-évre csökkentek hengerűrtartalom szempontjából és amíg nemrég még a 350-500 kcm-es gép vezetett, addig a nagy 500-as ma már inkább a motorkerékpár nyencnek csemegeje, mint a nagy tömegek használati gépe. Félreértés volna a kisebb gépek térdhátítását egyedül a takarékoság számájára írni, mert a nagy előnyomás legfontosabb oka főleg az, hogy a kis motorok teljesítménye, vonóereje gyorsító képessége és hegyászó tulajdonságai olyan rohamosan fejlődtek, hogy a fokozott igényű motorost is teljesen kielégítik. Hogy mindez nem elmélet, hanem való igazság, azt azon a délelőttön állapítottuk meg, amikor alapos próbának vetettük alá a német motorkerékpáripár egyik csúcsteljesítményét, az új Puch type 125-öt.

A Puch-művek ikerdugattyús kis-motorját nem kell bemutatnunk, hiszen műszaki ismertetésével már több ízben foglalkoztunk és mivel aránylag igen rövid idő alatt nagy sorozatokban lett gazdára, a magyar motorosok előtt már jólismert. Ezúttal mindarról akarunk beszámolni, ami a gépen nem „látszik”, aminek ízét csak akkor érezzük, ha a kis gépecskét nekieresztjük az országútnak és a budai hegyeknek.

Elsősorban foglalkozunk a Puch type 125 menettulajdonságaival. Cseppe sem meglepő, hogy a type 125 motorja milyen kiegyensúlyozottan és si-

mán pörög. Régi tulajdonsága ez minden Puch-motornak és a 125-ös éppen olyan ikerdugattyús, villás-hajtókaros konstrukció, mint nagyobb testvérei. Az ikerdugattyús motor tökéletes henger-töltése és öblítése ugyanis nemcsak fokozott takarékoságban és az üzemanyag maradéktalan felhasználásában mutatkozik, hanem az aránylag igen kis lengő súlyok következtében egészen rendkívüli kiegyensúlyozottságot ad. A kis Puch-motor a legkülönbözőbb fordulatszám régiókban is rezgés nélkül pörög és ugyancsak hiába keressük azt az úgynevezett kritikus fordulatszám pontot, amikor a más motoroknál megszokott és igen kellemetlen vibráció áll be. És ugyancsak az ikerdugattyús konstrukciónak köszönhető az is, hogy a kétütemű motoroknál lassú túrbán megszokott kihagyás, az úgynevezett négyütemezés teljesen hiányzik még akkor is, ha a motor nem érte még el üzemi hőmérsékletét.

A gépecske annak ellenére, hogy nincsen kormányzorítója — a mai motorkerékpárok fokozott stabilitása mellett ez a kellék lassan a lomtárba kerül — nagyszerűen kormányozza önmagát és tartja az irányt. Jó útfelületen nyugodtan elereszthetjük a kormányt, amikor az úttartást fokozottan figyelhetjük meg. Szerencsés súlyelosztása következtében fordulóbiztonsága igen jó és nyálkás úttesten sem csúszkál, ami pedig a keskeny gumikkal szerelt és kis önsúlyú motoroknál nem tartozik a ritkaságok közé. A gép rövid tengelytávja is kedvezően befolyásolja a fordulóvetel könnyedségét, ugyanakkor azonban bőségesen elég nagy ahhoz, hogy tökéletes útfékvést biztosítson az egyenesekben. Ugyátlászik, a gráci konstruktorok megoldották a kérdést és sikerült kikísérletezniük azt az optimális tengelytávot, mely úgy kanyarban, mint egyenesben ideális. Tudni

kell ugyanis azt, hogy egyenesben a hosszú, kanyarban a rövid tengelytáv jelent előnyt és igen ritka az olyan gép, melynél az aranyközéputat sikerül fellelni, mert hiszen ebbe a súlyelosztás, a gép talajmagassága és egyéb, részletesen nem ismertethető szempont is beleszól.

A legmeglepőbb a kis, alig 125 kcm-es motor nagy vonóereje. A gyár a motor kompresszióarányát nem emelte magasra, 125-ös gépnél az 1:6.7 arány inkább alacsony, mint magas és a leggyengébb oktánszámú üzemanyagnak is megfelel. Annál meglepőbb tehát, hogy a nagy teljesítményt a kompresszióarány fokozása nélkül tudták biztosítani. Bár a motor teljes vonóereje csak magas fordulatszámnál jelentkezik, aránylag kis túraszámnál is jó a gyorsulás és a hegy-mászóképesség, ami a jól megválasztott sebességváltó áttételi arányoknak is köszönhető.

Bár a próbagép nem volt tökéletesen bejáratva, némi kockázattal mégis kiereszthettük, amikor is — igen gyenge ellenszél fujt — stopperrel mérve elértük a 80 km-es sebességet, de az volt az érzés, mintha a gép még mindig gyorsulna. 50-55 km-es átlagot forduló úttesten is könnyen lehetett tartani, ami főleg annak volt köszönhető, hogy a gép nagy fordulóbiztonsága és jó kanyartapadása következtében a gázzal sohasem kellett takarékosan bánni.

A gép nagyszerű vonóképessége és hegyászó tulajdonságai a Svábhegy utain mutatkoztak meg. Az Istenhegyi úton — lendülettel haladtunk a Déli-vásút irányából — a gép erőlködés nélkül bírta a direktet és inkább kíméletből, mint szükségből kapcsolt a gép 90 kilós vezetője másodikat, még mielőtt elérte volna az iskola előtti kevésbé meredek szakaszt. Másodikkal a gép nagyszerűen lőtt fel az úgynevezett kútfordulóban, kellő lendület birtokában minden erőlködés nélkül használhattuk a direktet az Adalak fogasállomásig, ahol a forduló miatt illő volt visszakapcsolni. Lejtmenetben alkalomunk volt a fékeket alaposan kipróbálni, a széles és különleges betéttel anyaggal burkolt belsőfékek simán és rángatás nélkül tartották vissza a gépet a Svábhegy legmeredekebb részein is.

A városi forgalomban nagyszerűen érvényesült a gép fürgesége és a jól kézben fekvő sebességváltókar gyakori használatával komoly nagykocsikat sikerült taképnél hagyni. Ez annál öröndetesebb volt, mert a városi próbák alkalmával megeredt az őszi eső, mely pillanatok alatt nyálkát varázsolott az aszfaltra, amikor is — minden motoros tudja — nem a legélvezetesebb és legbiztonságosabb gyorsítási és kilövési mutatónyokkal szórakozni. A síkos úttesteken az elsőlék erőlyes és a hátsó óvatossá alkalmazásával csúsztatás nélkül lehetett csökkenteni az iramot, ami a fékek sikerült összehangolását igazolja.

A kis Puch-type 125 mindenben megálotta a sárat. Az a felejtethetlen délelőtt a pompás terepszürke gép nyergében újabb bizonyítéka volt annak, hogy a világ és vele együtt a motorkerékpár-konstruálás nagyot fejlődött az utóbbi évek alatt.

Meg kell változtatni ma a keverékolajzásu kétütemű motorok motalkó-olaj keverési arányát?

Szerkesztőségünk egész csomó levelet kap, melyben olvasóink az iránt érdeklődnek, hogy a motorolajok mai minősége vajjon indokoltá teszi a kétütemű motorok normálisan 1:20 vagy 1:25 arányú olaj-motalkó keverési arányának megváltoztatását. A válasz egyszerű és rövid: nem.

A gyárak az 1:20 vagy 1:25 keverési arány megállapításakor számoltak azzal, hogy a kétütemű motorok gazdái engednek a csabításnak és márkás olajok helyett hordókból kimért, ismeretlen eredetű és többnyire gyenge minőségű, viszont olcsó olajra fanyalodnak. Ezért eleve aránylag erős keverési arányt ajánlanak, amire bizonyíték az, hogy pl. a túrav versenyeken induló DKW kétütemű kocsik 1:30 vagy néha 1:40 arányú keverékkel töltik fel a tartályukat, hiszen igen jó a használt olaj minősége. És különben is: hogy az 1:20 vagy 1:25 arány túlzottan gazdag, azt az is bizonyítja, hogy a legtöbb kétütemű motor kipuffogócsövéből mindig füstfelhők távoznak.

A keverékaránnyal tehát semmiképpen se menjünk az 1:20 vagy 1:25 alá. Vízűtéses motornál az 1:25, légűtésesnél az 1:20 arány a legjobb. Aki fél a gyenge kenőképeségű olajtól és lemegy 1:15-re, az hamarosan megújja az állandó gyertyapucolást és havonta kormoztathatja ki motorjának a robbanóterét. És különben is: az olajat finomítják. Minőségét állandóan el-

lenőrzik. Megbízható olajszakértők szerint a mai, úgynevezett ideiglenes minőségű olaj még mindig sokkal jobb, mint a régi, bővebb idők sok olajhordójának többnyire zengzetas becenevű tartalma. Egy a fontos: vásároljunk megbízható helyen a márkás árut és ne kéz alatt a padlóolajat. Ma erre kétszeresen kell ügyelni.

„Benzin-tábornok“. A német négyéves terv feldolgozó új, járatlan utakat és lehetőségeket keresnek és a német vegyészeti borszorkánykonyhája a külföld számára még ma is sok meglepetést tartogat, mint volt a szintetikus úton előállított benzin. Mikor ma a világpolitikában benzinről lenne szó: a modern háború a benzin értékét az arany fölül helyezte! A német-angol háború egyik döntő jelentőségű faktora a benzin, mely az ember és gép után a harmadik helyen áll ugyan, de Angliának mégis a legtöbb fejtorést okozza: számolják, fejtegetik a német benzinkészletek mennyiségét. Remélik, hogy most majd az „éhség“, „kód“ és „osztábornok“ után a „benzintábornok“ fogja Albiont megsegíteni. Anglia tudja, hogy Németország békebeli kőolajszükséglete évente 4-5 millió tonna volt. Ez a mennyiség a háború kitörése után, a magánszükségletek korlátozásával 30 százalékkal csökkent. Számításba veszik a német Hamburg és Hannover közötti, az új elzászi, nyugatgalíciai, valamint a volt ausztriai kőolajforrások termelését, mely kb. 2,3 millió tonnát tesz ki évente, ehhez jön az oroszok évi 1 millió tonna és a románok 1,5 millió tonna kőolajszállításai. Ez összesen 4,8 millió tonna, tehát a békebeli német benzinszükségletet majdnem teljességében fedezi. De ne feledjük el, hogy Németország szintetikus benzintermelése is elérte már a 2,5 millió tonnát, ami azt jelenti, hogy a német I. G. „Leuna“ benzintermelésével Németország ma, a legkisebb számok után igazodva is, évi 7,6 millió tonna benzin- és kőolajmennyiség felett rendelkezik. „Benzintábornok“ mintha a németek szolgálatába szegődött volna, hiszen a megszállt területi benzinszákmány Németország nagymennyiségű érintetlen benzintartalékait növelte...

Redukálni a biztosítási díjtételeket!

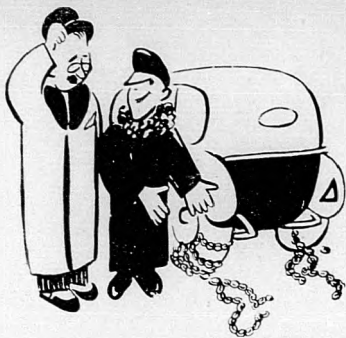
Az „Autó-Motor“ hasábjain már több ízben foglalkozott a hazai autóbiztosítás drágaságával. A kérdés aktualitását nagy mértékben növelte a többrendbeli benzinkorlátozás, melynek folyamánaképpen a járművek a normális viszonyokhoz mért kilométerteljesítménynek csupán töredékét tehetik meg. A rövidebb út arányában természetesen a biztosítók kockázata is csökkent, ami az árszabályozás elvének keretében természetesen a biztosítási díjtételek csökkentését kellene maga után vonja. A biztosító társaságok az esetleges kormánybeavatkozás megelőzésére felrattal fordultak a kormányhoz, amelyben az autókátrészek vámtételének leszállítását és legmagasabb eladási áruk hatósági megállapítását kérték, mondván, hogy csak ezen keres teljesülése után kerülhet a díjtételek leszállítására sor.

Mint látjuk, a biztosítók egészen más irányba akarják terelni a kérdés megoldását, olyan irányba, mely jól felfogott érdekeknek megfelelően sem a csökkent kockázat lényeges körülményét, sem pedig az alkatrészarakkal összefüggésben sem álló szavatossági biztosításokat nem érinti. Amidőn örömmel fogadjuk a biztosítók alkatrészsám csökkentő akcióját, újlag felhívjuk az illetékesek figyelmét a lényegesen csökkent kockázat elemére is és a vele kapcsolatos szavatossági díjtételek sürgős redukációjára.

Elsőrangú minőség.
Csekély áramfogyasztás.
Használata gazdaságos!

OSRAM

auto-lámpák



NÉGY TÉLI FEJEZET —

- I. A nedvességről ...
- II. A ködről és sötétségről ...
- III. A hidegről ...
- IV. A hóról és jégről ...



A kellemes, de rövid vénasszonyok nyara után beköszöntött az autósok örök gondszerzője, a télies időjárás. Itt kopogtat küszöbünkön a tél és hozza a ködöt, a hideget, a havat, a korai sötétedést, a hosszú éjszakákat, a jeget, esakorban nyújtja át mindazt, ami a tél úgynevezett kellemetlenségei közé sorolható. A téli nehézségek és kellemetlenségek nem leküzdhetetlenek, csak éppen ismerni kell azokat a fegyvereket, melyekkel télapót „ajándékaival” együtt sakkban tarthatjuk. Nos, ismerkedjünk meg ezekkel a harci szerszámokkal, módszerekkel és alkalmazásukkal.

Az első fejezet

a kellemetlen nedvességről

szól. Azért nevezzük kellemetlen nedvességnek a télvíz csapadékát, mert a hideg időjárás párák levegőjében a száradás csak nagyon nehezen következik be, nem úgy, mint nyáron, amikor a felhőszakadás után kiragyogó nap percek alatt varázsol mindent esontszárazzá. A téli nedvesség érthető módon sokkal több kárt okoz, feltűnnek a karosszéria fémrészein a rozsdafoltok (főleg a sármentők szélein) és a farészekben megindul a korhadás láthatatlan, de romboló folyamata (Ambroleumos kezeléssel előzhetjük meg).

A téli nedvesség nemcsak a kocsit, hanem a vezető is „kikezdi”. A nedves és nyálkás úttesten a vezetési biztonságérzet erősen csökken, a kormány megtagadja az engedelmességet, a fékek felmondják a szolgálatot, különösen, ha gumijaink futófelülete erősen megkopott.

Úgyebár, észreveszi kedves Olvasónk, hogy az „Autó-Motor” évente, ilyen tájban refrénszerűen visszatér e témára — óvatosságra intjük. Vigyázat! Jóval a forduló előtt visszavenni a gázt, a kormányt keményebben fogni, a fék- és gázpedállal érzéssel bánni, csökkentett átlaggal megelégedni, egyszóval: lelkiismeretesnek lenni — és mindezt az Ön érdekében.

Nagyon tévednek, akik azt hiszik, hogy vezetési módszerünk megváltoztatásával sikerül kiküszöbölni a nedvesség okozta kellemetlenségeket. A mindnyájunk szempontjából kívánatos biztonság érdekében igénybe kell vennünk a technikát, ami természetesen nem merülhet ki abban, hogy a fékeink *egyenletesen* fogjanak (Rendben vannak az Ön kocsiján a fékek??) és a kerek nyomban állnak, stb., stb.

Az úgynevezett 50 százalékos gumi nem biztosítja a tapadást, mert a gumi és az úttest közötti krémszerű, csuszós film csak groteszk és sajnós, elég gyakran kellemetlen kimenetelű „műköreslyázó mutatványt” eredményez. De ha ezeket a gumikat utólag hossz vagy keresztirányú recézéssel látjuk el (gruvolás, aderezolás, somerozás), akkor ezeknek a vájataiban, oldalt ki tud nyomódni ez a nyálkás massa és így a gumi „biztos lábon” tud állni. Azaz megvan a közvetlen összeköttetés a futófelület és az úttest felülete között.

Mindazok, akik szeretik a kocsijukat, most tökéletesebb ápolással előzik meg a nedves téli hónapok okozta károkat. A munka alapos ki és leszárítással kezdődik, ezt követi a

tisztítás és a rozsdafoltok eltávolítása, majd helyüknek védőbevonása speciális anyaggal. Ez utóbbit többször megismételjük. A fakarosszériás autók meghálálják, ha a padlózatukat kívülről bekenjük védőréteggel. A tetőt illetően, már kisebbek a lehetőségek. A kabriolethezut ellenállóképessége impregnáló anyag felkenésével fokozható. Hangsúlyozzuk, hogy csakis márkás anyagokat használjunk, amelyek bár valamivel drágábbak, de védőhatásuk jobb és nem támadják meg a kocsit anyagát. A krómzott részek apró porusai közé beszivárgó nedvességnek lehetővékony olajréteggel állhatjuk útját, ezt szarvasbőrrel visszük fel a bekenendő felületre.

A második fejezet

a köd és a sötétség problémáját

tárgyalja. Ilyenkor már minden gondos autós (úgyebár Ön is) kocsijának akkumulátorát megbízható szakműhelyben leellenőriztette. Amikor ezekben a korán sötétedő hónapokban jobban igénybeveszi az akkumulátorát, ne elégedjen meg az egyszerű sav-utántöltéssel, hanem vizsgáltsa ki „egészségi” állapotát is. Ha megrokkant vagy kiszolgált telepét újjal akarja pótolni, úgy nem győzzük eléggé hangsúlyozni, hogy csakis márkás telepet vásároljon.

Most pedig nem akarunk az elevenére tapintani, mégis meg kell kérdeznünk: mikor és mi volt a legutolsó ténykedése a reflektorjaival kapcsolatban? Pedig igazán érdemes lenne néhány percet ezekkel is foglalkozni. Minden autósnak, legalább egyszer, ilyenkor át kell tanulmányozni a reflektor működését és azoknak beállítását még a javítóműhelyben ellenőrizni. Különösen fontos ez az utólag vásárolt köd- és kanyarlámpa

AUTÓ AKKUMULÁTOR
AUTÓ VILAMOSSÁGI CIKKEK
TÖLTŐBERENDEZÉSEK
ELEKTROMOTOROK

KÉSZÍTÉSE, JAVÍTÁSA

„ERGON”

EGYETEMES VILAMOSSÁGI VÁLLALAT

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

szerezésnél, amely csak akkor látja el maradéktalanul a hivatását — egyrészt kiegészíti, ill. kiszélesíti a főreflektorok fényugarait, tehát bevilágít a kanyarba, másrészt kőd esetén mélyenfekvő és járdaszegélyeket megvilágító fénynyalábot ad — ha azt szakszerűen szerelik. Ezt azért hangsúlyozzuk annyira, mert a nagy népszerűségnek örvendő kanyarlámpák kétharmadrésze, sajnos, hibásan van felszerelve, amiben természetesen nem az autósok, hanem az automobiljavító-műhelyek a ludasak.

Az örök probléma. A szemben jövő „szeretett“ autós kollegánk nem akar fényt tompítani. Mit lehet ilyenkor csinálni? Mert amint tapasztalatból tudjuk, a legeikonyásabb káromkodás sem segít. Egyesek a vakító iránt érzett méla utálattól és az éppen időszzerű safety first elvétől kísérve, azonnal megállnak, míg mások vagy sárga-zöld napvédő szemüveggel vezetnek, vagy a szélvédőre szerelt gömbesuklón minden irányban mozgatható sárga-, zöld-, kék cellonlappal védekeznek az éjszaka reflektoros brigantijai ellen.

Ne takarékoskodjunk a javításra szoruló fényjelző berendezések házatáján, mert nemesak másnak, hanem önmagunknak is komoly kára származhat a pontatlanul vagy hibásan működő intőkarból vagy féklámpából.

Meg kell emlékeznünk még az egyszemű vagy sötétebbekéről, akiknek csak egy lámpájuk ég, mert a másik „éppen most“ égett ki. Hát tisztelt Cyklopszok, tartsanak a kocsiban tartalék izzót, az Osraniék nagyon ügyes, törésmentes csomagolásban hoznak forgalomba öt különféle izzót.

Máskor is, de különösen most, mikor rövidke a nappalok, nélkülözhetetlen egy, az akkumulátortól független lámpa, tehát amelyiknek saját áramforrása van (Pertrix). Ez is az a cikk, amelyre ne legyen soha szükség, de jó, ha van a háznál.

Végül még egy idekívánczó ötletnek adunk helyet. Szereltesünk kocsink hátuljára a kerékpárosra kötelező macskaszemetet. Ez csak emeli az éjszakai utazás biztonságát.

Ezekután pedig beszéljünk

a hidegről.

Vagy talán evvel kellett volna kezdeni a cikket. Téli olaj, téli olaj, téli olaj. És pedig sürgősen. A sűrű nyári olaj használatának csak és kizárólag a javítóhelyek örülnek. Ne gondolja a „takarékos“ autós, hogyha a megdermedt nyári olajba szorult dugattyúját — amit az önindító nem képes mozgásba hozni —, kurblival megsegítve útjára indít, hogy evvel átvészelte a hidegtől még sűrűbbé vált olaj által okozott bajt. Ez kérem igen nagy tévedés, mert a forgattyúházban kocsinyává vált olajat az olajpumpa nem képes rendeltetési helyére juttatni. Ennek szomorú következményéről képet alkotni, nem kell hozzá élénk fantázia. A keverékes üzemű autókra ez nem vonatkozik. Ennyit az olajkérdésről.

Most pedig beszéljünk az üzemi hőmérsékletéről. Az autó gyermekkorra óta inkább arra törekedtek, hogy a motorban fellépő és a némelykor már ternes meleget elvezessék, mint a meglévő hőt az üzem gazdaságosabb kihasználására fordítsák. Számptalan vízhűtéses motor van, amely túlhűtése folytán nem gazdaságos üzemű. Az ilyen motor nemesak hogy az üzemanyagból, hanem a hengerből és a dugattyúból is többet fogyaszt. Ez a falánksága a hideg időjárásban még fokozódik. Vannak autósok, akik abban a boldog tudatban ringatják magukat, hogy az ő hűtővizük még nem forrt fel. Pedig az alkalmilag felforró hűtővíz lényegesen kevésbé ártalmas a motorra, mint az állandóan túlhevített víz, illetőleg motor. Ennek ellenőrzésére szolgált az utólag is beépíthető hűtővíztávhőmérő. Miután ismerjük a motor betegségét, gyógyítsuk is meg. Tehát ebben az esetben a motor által termelt hőt össze kell gyűjteni és azt — szabályozni. E betegségnek leghatásosabb gyógyszere az önműködőleg dolgozó termosztát, amely szintén utólag is beépíthető. (A termosztát működését az „Autó-Motor“-ban részletesen ismertettük.) További gyógyszerként a hűtőtakarókat is olyan melegen ajánljuk, mint amilyen melegen azok a hűtőt tartják. A modern autón e cifra rácsok mögött húzódik meg szerényen a tulajdonképpeni hűtő, ámde ennek ellenére mégsem lenne helyes a hűtőtakarótól eltekinteni. Cél szerű e védőberendezést egy ugyancsak melegtartó anyagból készült gépháztető-takaróval kiegészíteni.

Vigyázat! Újabb jóindulatú intelem. A hűtőfolyadékra akkor is szüksége van, ha kocsija fűtött garázsban áll, mert délelőtt — míg az adóhivatalban intézi a soha el nem intézhető és egyre nagyobbodó adóját — úgy be fog és szét fog fagyni a hűtője és a hengere, hogy az egy számmal nagyobb gallérja is gyilkos módon fogja a torkát szorongatni, (hát még ha a javítási számlát is kézhez kapja)! Tehát idejében töltsön fagyálló hűtőfolyadékot, de csak és kizárólag márkás árut, mert ilyenkor, a téli szezon előtt többfajta hangzatos nevű „hűtőfolyadék“ kerül a piacra, amely ugyan valóban fagyálló, de vegyi összetételénél fogva megtámadja a hűtő fémrészeit.



Félreérthetetlen jelzést

kíván a forgalom biztonsága. A BOSCH INTŐKAR világító nyila feltűnő. Rázásbiztos szerkezete az erős elektrómágnessel és csuklókkal, az egyszerű závarzáttal, mindennekfelett tartós.

A BOSCH IDŐKAPCSOLÓ óraszerkezete a visszakapcsolás gyakran feledésbe menő műveletét önműködőleg végzi el.

BOSCH STOP-, SZÁMLÁMPÁK minősége és kivétele a többi közismert BOSCH-gyártmányhoz hasonlóan kiemelkedő. Már 6.— P-ért kapható, de a legkülönbözőbb változatokban készül hátravilágító fényezőróval kombinálva is.

BOSCH

NINCS TÖBBÉ FÁRADT OLAJ

ha

FRAM

motor- és olajtisztítót használ

**OLAJAT
NEM
KELL
CSERÉLNI**

Motorja állandóan tiszta olajban fut

GYÁRTJA:

DÉNES ÉS FRIEDMANN RT.

BUDAPEST, VI, DESSEWFFY-U. 29. TELEFON: 128-986

Most, miután a motornak „befütöttünk“, a kocsis utasfülkéjének fűtéséről is gondoskodjunk. Erre három lehetőség van: a hűtővíz melegének kihasználása, a forró kipuffogósó hőjének elvezetése és végül a motortól független, hordozható fűtőtest. E három fűtési megoldást számtalan variánsban használják fel a konstruktőrök és a különleges felszerelési cikkeket gyártó üzemek. Ezek közül egyik legismertebb a Bosch által forgalomba hozott „központi fűtés“, amely a szerelékfal alá épített, ventilátorral kombinált radiátorból áll. A fűtőtestben a motor forró hűtővíze cirkulál, amely a ventilátor által rajta keresztül hajtott levegőt átmelegíti. A ventilátor szeláramának iránya és sebessége szabályozható, sőt a esővezetékén keresztül vezetett meleg levegő a szélvédőt is végig seprí, amivel megakadályozza annak bepárasodását és a zuzmaraképződést.

A hűtő vagy kipuffogósó melegének elvezetését egyszerű eszközökkel, házilag is megoldhatjuk. A harmadik megoldásról, a hordozható kályháról nincs sok beszélni való. A legismertebb fajtája a benzintüzelésű „Katalyt“, amely gazdaságos és egészségre nem ártalmas üzemű átalált közkedeltté. A portable Katalyt vezérlőtelen üzemű lehetőséget tesz, hogy este, a fűtlen garázsban, a gépháztető alá téve melegen tartja reggelig a motort.

Aki pedig ezek után is fázik a kocsijában, az bélelje ki nemezzel a padlózatot a gumiszőnyeg alatt.

Igen ötletes megoldást láttunk egyszer egy DKW-én. A fűrészes tulajdonos kocsijának gépháztetőjén, a szélvédő előtt egy-egy terelőlemez szellőzőnyílást csinált, majd az eredeti oldalsó szellőzőnyílásokat belülről elzárta egy kartonlemezzel. A gépháztető alól a meleg csak ezen az úton tudott távozni, amivel ez a fűrészes DKW-és ember elérte, hogy 1. nem párasodott be a szélvédője; 2. nem kellett pénzt kiadni a szélvédőmelegítőre; 3. nem terhelte meg az utóbbival az amúgy is nagyon igénybe vett akkuját.

Es most végül lássuk az utolsó fejezetet, amely

a hóról és a jégről

mondja el a tudnivalókat. Ha nem autós szempontból nézzük a Tél két igazi megtestesítőjét, akkor csak szépet és jót mondhatnánk róluk, miként ezt a sielők és a koreosolázók teszik. Csak hogy: kinek a pap, kinek a kisbíró lánya. De nem így az autós. A hó és a jég oly kívánatos az autózáshoz, mint a kánikulában a perzsabunda. De ha már itt van a nyakunkon, viseljük el férfiasan.

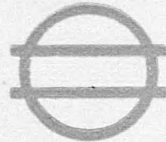
A hó és a jég okozta akadályt három cikkel győzhetjük le: 1. Hóláncc. 2. Hólapát. 3. Egy kis zsák homok. Az előbbi kettő beszerzése mielőbb ajánlatos, mert nem tudni előre, hogy milyen tél lesz, és a kereslet nem lesz-e nagyobb, mint a kereskedők áruraktára. Egy bizonyos, e felszereléssel nyugodt lélekkel nézhetünk a legkeményebb tél elé. Az egyenletes, lassú havazás — sík területen — 15–20 cm-es magasságig nem okoz galibát, még a kezdő autósoknak sem. A hó hullása sem zavarja a látást, ha csak nem győzi az ablaktörő az egyhangú munkáját és kilométerenként ki kell lépni a kocsiból, hogy az ablaktörő karjának pályáját szabaddá tegyük. Ha éjszaka ér utól, a jól fűtött szobából hangulatosnak tűnő havazás és a reflektorok fényében kavargó hópelylek bizarr tánca, eleinte csak zavar, később idegesít, sőt fejfájást okoz, akkor álljunk meg az első lakott helyen és ne várjuk meg a végső kimerülést és az abból származó esetleges bajokat.

Hegymenetnek — ha csak lehet — ne álljunk meg, mert az újraindulás komoly akadályt jelent (hóláncc felszerelés, homokozás). Hegyes vidékhez érve, ahol előreláthatóan vissza kell majd kapcsolni, vagy a hó magassága emelkedni fog és hófúvások várhatók, ott ne tétovázzunk a hóláncc felszerelésén, mert afelől biztosak lehetünk, hogy az ilyen „pikáns“ terepen még a szuperballon gumiknak is megtörik a varázsuk. A hófúvással való átjutásnak bizonyos taktikája van, úgy hólánccal, mint anélkül. Amint feltűnik, amit a szél okozta pásztiákról vehetünk észre, lendületet adunk a kocsinak, majd belespriccelve, erős kézzel fogjuk a kormányt, felkészülve arra, hogy a hófúvásból kiérve, le kell fogni a terheléstől megszabadult kocsit. Ha nem sikerült az átkelés és bent ragadtunk, akkor próbáljunk hátramenettel visszajutni, ami aligha fog sikerülni. Egyetlen esalhatatlan gyógyszer — a hólapát. A kiszállást illetően ne gondolkozzunk sokáig, hanem lássunk mielőbb a munkához. A hólapáttal csak a kerekek előtt takarítsuk el a havat, hanem a kocsis alól is, ugyanis a mazsolák erre nem gondolnak, amikor mély hófúvással motortörővel akarnak kijutni és jól belelépnek a gázpedálba. A kerekek villámsebességgel beássák magukat, a mindenhol fellelhető gyalogosok kárörvendő derülésére. Ettől függetlenül sok öröme fog még telni a javítóműhelynek, mert ezt a produkciót megsínyli a motor, a kupplung és talán a kiegyenlítőmű is.

A hónál veszélyesebb a jég, különösen a keményre fagyott „símajég“ vagy ahogy népiesen mondják: Glatteis. Itt csak a homok segít. Természetesen nem kilométereken keresztül, mert ennyi homokot egy jármű sem tud magával vinni, de pillanatnyi segítséget nyújthat egy kis zsák homok. Egyáltalában, hogy vesszünk a keményre fagyott havon és símajégen? Amíg mi uralkodunk a kormányon, addig nincs hiba, de ha azt vesszük észre, hogy a kocsis nem arra megy, amerre mi kívánjuk, akkor csökkentjük az iramot, a gáz- és fékpedállal bánjunk hímestojásként és a kanyarba úgy menünk be, hogy a kijövetel elé ne tornyosuljon megoldhatatlan akadály. Ha bogárhátú az út, úgy — lehetőleg — maradjunk a közepén. A síma jégen ne előzzünk és csak akkor folytassuk az utunkat, ha nagyon muszáj. Figyelem! A valóban símajégen semilyen hóláncc, vagy gumireccézés nem segít.

Acél vagy gumihóláncc? Az előbbi ilesőbb, az utóbbi kéméleti a köpenyt. A hólánccok szerelésénél vigyázzunk, hogy azok elég szorosan öleljék körül a gumit, de anélkül, hogy abba belényomódva kárt tegyenek. Mindig a meghajtott kerekekre — tehát párosan — szereljük a hólánccokat. Aki nem rest és van rá anyagi fedezete, a kormányozott kerekekre is szereltesse láncot, ártani nem árt.

Ha megfogadta az „AutóMotor“ összes ajánlatait és tanácsait, akkor majd nyugodtan autózhat a leggrönlandibb téiben is.



ilágasság...

Csak a jó akkumulátor bírja a megerőltető téli igénybevételt.

Korán sötétedik



VARTA

Gyártja:

TUDOR AKKUMULÁTORGYÁR RT.

VARTA akkumulátor minden igénybevételt kibír

KISŐRSSY ALADÁR

autóelektromossági szaküzlet

VARTA akkumulátorok gyári lerakata és javítóműhelye

IX, Lónyai-utca 7. (Gönczy Pál-utca sarok)

Telefon: 183-361

Alapítva: 1929

Motoros készülj a télre...

IRTA: TEMESVÁRY GYÖRGY

A kalendárium lapjai lassan, lassan fognak. Közélednek a motoros számára legkevésbé örömteljes napokat nyújtó esős őszi és téli hónapok felé. A nappalok megrövidülésével is már előrevetik árnyékukat a téli gondok. Legelső jel a korai sötétedés. Fokozottabb figyelmet kell tehát mindjárt előjáróban világításunknak szentelnünk. Egyelőre csak a sarki rendőrvészély készlet bennünket óvatosságra, azonban a városban kívül merészkedő motorost mindinkább eléri a szürkület és ha egyébként nyáron nem motorozott este, világítás mellett, most kénytelen konstatálni világítóberendezésének némelyes hibáit. Ezek az apróbb defektusok is a tél előhírnökei.

Azok a motorosok, akik inkább figyelik az örök természeti törvények beteljesülését a jól fűtött szoba biztos melegéből, azok ne is vegyenek fáradságot maguknak e cikk elolvasásához. Ez azoknak szól, akik nemcsak a verőfényes nyári napokon, Manekával a hátuk mögött, találnak élvezetet a motorozás örömeiben, hanem akkor is, mikor tényleg az elemekkel küzdve válik férfias sporttá és kíván egész embert nyeregbe a kilométerfalás.

A motor és motoros első számú közellensége a víz. Nézzük, hol okoz kellemetlenséget, hibát és ezek hogyan küszöbölhetők ki?

A vázra és a nem direkte motorikus részekre nem annyira az égi áldás közvetlenül, hanem az útról felecsapódva, sáros latyak formájában veszélyes. A forgó, mozgó részek egymáson csúszó, egyébként simán felfekvő felületeit hihetetlen hamar berágja a csiszoló maszszát képező sár. Bejut ez mindenüvé, ahol csak légmentes tömítés nincs. Természetes, hogy ilyenformán legtöbbit a kerékesapágák szenvednek. A sáros úton haladó motor kerékesapágái állandó áldásos fürdőt vesznek és kellő gondozás hiányában rövidesen annak rendje és módja szerint tönkre is mennek.

Ezt kiküszöbölendő, igen egyszerűen csak zsírral tömjük tele, amennyire csak lehet, a csapágyat és máris megoldottuk a problémát. A zsírszás azonban ne zsírozál, a fejen keresztül történjék, mert így fékeinket is sikerül tökéletesen lezsírozni, minek folytán ezek szerepe merőben illúzióvá válik; hanem szétszerelve a csapágyat, a fékekre

gondosan vigyázva, végezzük a műveletet. Lelkiismeretesen megtömött csapágyakba makulányi sár vagy rozsdát okozó víz be nem jut. A szokásos zsírpuskázással, a kiverődött és elhasznált zsírt pótolva, gyönyörűen átvészeljük a fenyegető nedves időjárást.

Mellékesen megemlítem, hogy csak márkás zsírt használjunk, nemcsak a mindennapi kenési célokra, hanem különösen a vízmentesítésre. Vannak zsírnak kinevezett kenőszappanok, melyeknek azonkívül, hogy nem kennek, megvan az a remek tulajdonságuk is, miszerint a vizet emulzió alakjában magukba veszik és addig, míg a tett helyen vannak, ki sem bocsátják; tehát biztosítják a fémrészek rozsdásodásához szükséges vizet. Örök szabály legyen ez minden motoros számára: „csak márkás kenőanyagot használj, ha azt akarod, hogy motorod hosszú életű legyen a földön”. Egyébként a szappanos kenőanyagot könnyű megismerni arról, hogy keveset az ujjunkra véve és megnedvesítve, ha dörzsöljük — habzik.

A kerekekkel összefüggően a fékeket is igénybe veszi a nedves időjárás. A víztől a fékbetétek megduzzadnak, nem fog a fék. A bejutott sár pedig a dobot dörzsöli fel. Modern gépeknél már megtaláljuk a vízlevezető terelőkönyököket, ezek célja az lenne, hogy a víz ne juthasson be a fékekbe. Azonban ettől függetlenül csak behatol a nedvesség. Ezen ügy segít az ember, hogy huzamosabb ideig motorozva esőben vagy sárban, időnkint érzéssel rátartja a lábát a fékpedálra és kicsit játszik az elsőfék héblivel. Ezzel el lehet érni, hogy a fékek bemelegedve, elpárologtatják a vizet és simán, szárazon fognak. Természetesen nem úgy értem a műveletet, hogy pár kilométer után besülés vagy betétesere legyen az eredmény.

A kerekekre vonatkozóan még csak annyit, hogy soha annyira nem fontos a gumik ép rajzolata, mint a csúszós, nyirkos utakon. Vásonig lefutott futófelületek életveszélyesek. Megéri az új gumit vagy az esetleges jól felfektetett futózás — csak ép vásznu pneumatikot futóztassunk — testi épségünket.

Soha ne cseréljük ki lefutott hátsóguminkat a kevésbé kopott elsővel. Hátsókerékfarolást könnyebb parirozni, mint az elsőét. Aki nem hiszi, próbáljon külön első- és külön hátsófékkel blokirolni síkos úton.

Gumi kímélése miatt ajánlom, téli üzemi történő átállítás előtt, az abroncsok belülső részét a rozsdától erős drótkéfével szabadítsuk meg, majd bármilyen jó rozsdáálló festékekkel alaposan fessük át. Így megakadályozzuk a további rozsdaképződést. A rozsdá ugyanis erősen ártalmára van a guminak.

A burkolatlan láncú gépeken sok gondot okoz a lánc helyes kezelése. Tévedés ugyanis azt gondolni, hogy a lánc zsírral vagy olajjal történő bekenése és időnkint a piszoktól való megszabadítása egyértelmű a szakszerű karbantartással. Amennyire minden surlódó fém számára elengedhetetlen a kenés, úgy azt a lánc is megkívánja, de a szakszerűtlen kezeléssel többet lehet rajta rontani, mintha kenetlenül szaladna. Az olajos lánc, különösen nyáron, a poros



**ALTENBACH
FERENC**

akkumulátor- és villamosipar

VARTA-HÁZ

Autó-akkumulátorok eladása,
készítése és javítása

BUDAPEST

VI., Ó-utca 44

Tel.: 118-011 és 117-195

CSEPEL MOTOR SZOLGÁLAT

ÉS JAVÍTÓMŰHELY

PAULINY LAJOS

*Csepel segédmotoros
kerékpárok és alkat-
részek eladása nagy-
ban és kicsinyben.*

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

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

utakon valósággal gyűjti felületére a port, amit — hála a rávitt olajnak — csak alapos benzines vagy petróleumos mosással távolíthatunk el. Az olajos porkeverék kiváló csiszolópasztát képez, ami nagyban elősegíti a lánc időelőtti kiöregedését.

A lánc, üzem közben, nem annyira a külső felületén szorul kenésre, mint inkább belül, a görgők belsejében. Itt kópih legintenzívebben és itt végzi a legnagyobb mozgást. Kétségtelen, hogy az olajjal történt kezelés után jut a görgőkbe is kenőanyag, de ez a legközelebbi időn belül, üzem közben, alacsony viszkozitása és ennél fogva kis tapadó-képessége miatt — kicentrifugálódik. Olyan anyaggal kenjük tehát láncunkat, melyet a centrifugális erő nem távolít el. Erre a faggyú a legmegfelelőbb.

A faggyút megolvasztjuk valami erre a célra szentelt rossz lábasban; mikor már megolvadt, levesszük a tűzről és addig hagyjuk állni, míg a felülete nem kezd bebőrözödni. Ha ez megtörtént, papálékával összekeverjük és az előzőleg benzinen alaposan kimosott láncot belehelyezzük, majd addig hagyjuk benne, míg a faggyú meg nem szilárdul.

Ne főzzük a faggyúval együtt a láncot, mert könnyen kilágyíthatjuk és csak ócskavasnak lesz jó. A higan folyó faggyú behatol a lánc belsejébe, majd ott megmerevedve, elsorán a kenőanyagot szolgáltat és ami a legfontosabb, nem veszi fel a port. Keménysége miatt le sem centrifugálódik, úgyhogy napjaink legjobb láncok metódusának tekinthető az eljárás.

A grafit, mint kenőanyag kiváló jelentőségű, mert a fém mikroszkópius egyenetlenségeit kitölti és sima eszű felületet ad. Még jobb tehát, ha a faggyút közönséges, tiszta pehelygrafittal keverjük, 80 dkgr faggyúhoz 20 dkgr grafitot adjunk. A megolvastott grafitos faggyút állandóan keverni vagy mozgatni kell egész a kihűlésig, mert a grafit lerakódik, különválva, az edény aljára. Ha így kezeljük láncunkat, úgy az a láncok korában matuzsálemi időt fog megérni. Az eljárást nedves időben 2—3000 km-ként, száraz időben pedig 3—4000 km-ként ismételjük.

A váz festése vagy tűzzománc, vagy dukó. Egyiknek sem árt különösképpen a nedvesség, sár, addig míg felpattogozva alája nem jut a képződő rozsdá. Ugyanez vonatkozik a nikkelezett és krómzott részekre is. Aki nagyon kímélni akarja a festést és a galvánbevonást, az minden mosás után petróleumos paraffinolajjal fúvassa le a gépet. Van egy másik hosszadalmas, de tartósabb védekezés.

Melegítsünk vizet, mikor már majdnem forr, vegyük le a tűzről, oltsuk el

a tüzet és tegyük meg minden védelmi óvintézkedést robbanás elkerülésére. Állítsunk a forró vízbe egy edényt, amibe benzint — tiszta benzint, nem pedig motalkót, mert az oldja a dukót — tettünk és ebben oldjunk fel annyi szilárd paraffint vagy méginkább faggyút, amennyit a meleg benzinn oldani képes. A még langyos oldattal esetlegjű be a gép minden részét, kivéve azokat, melyek erősebben melegsenek; erről úgyis elég a bevonat. A benzinn elpárologva, egy keményebb védőréteg marad vissza, ami sehoval sem engedi hozzájutni a nedvességet. Sikerül a módszerrel elérni, hogy a csavarok és fennel részecsek sem rozsdásodnak, minden olyan marad, mint ahogy a gyárból kijött. Természetesen a művelet megkezdése előtt tökéletesen le kell tisztítani a gépet minden lekenendő porcikáját. Az így felvitt réteget tavaszig nem is kell bántani. Akármilyen vastag legyen a piszok és a sárreteg, a védőhártya nem enged kárt okozni. Tavasszal erős víz-sugárral csapassuk le a lerakódott piszkot és utána pulva, benzines ruhával megszabadítjuk zsírpáncéljától a masinát.

A vázról beszélve, természetes, hogy esős időben, az egyébként ritkábban történő zsírzásokat a villa-lengőcsapoknál és más egyéb nyitott, mozgórészeknél sürűbben szükséges eszközölni. Az öreg bowdeneket, melyeknek buzsirózása erősen és nagy mértékben repedezett, ajánlatos lecserelni, mert ezeket hiába kenjük; a repedéseken keresztül egyrészt kipréselődik a kenőanyag, másrészt beszívórog rajt a nedvesség, rozsdá képződik, ami akadályozza a mozgást és végül is szakadás az eredmény. A bowdeneket okvetlenül zsírozuk. Ezt a célt kiválóan szolgálják a ma már mindenütt kapható bowden zsírzó nipplik. Ha ilyenre sajnálunk pénzt kiadni, úgy papirosból a bowden felső nyílására tölesért formálunk és ezen keresztül töltjük meg olvasztott meleg zsírral.

A világitóberendezés is fokozottabb igénybevételnek lesz kitéve, lévén jóval rövidebbek a nappalok. Izzóinkat megvizsgálva, ha azokon feketedést látunk, úgy ajánlatos őket kieserelni, mert már csak rövid élettartam jósolható számukra. Lehetőleg mindig vigyünk magunkkal pótizzót, nehogy kellemetlen meglepetések érjenek bennünket a kóromsötét országúton. Elektromosvezetékeink, ha avultak, repedezettek, rájuk nedvesség jutva, könnyen zárlat az eredmény. Figyeljük meg a kábelek lámpafejbe, gyújtótekeresbe, mágnes vagy dinamóháza történő bevezetéseit. Itt rendszerint gumidugó szigetelő szokott lenni, ami tökéletesen véd a beszívárgó nedvesség ellen. Ha ez szakadt, föltétlenül cseréljük le, ha pedig erede-

tileg nem volna, úgy applikáljunk rá, mert zavarmentes üzemet biztosít. Különösen a magasfeszültségű vezetékre fordítsunk fokozottabb gondot. Csekély, apró áramszivárgások néha érthetetlen gyújtási zavarokat eredményeznek.

Ajánlatos, különösen a régebbi gépeknél egész elől elhelyezett mágneseket, amik alaposan kiveszik részüket az időjárású viszontagságokból, zsíros bőrzsákkal burkolni. A burkolás azonban úgy történjék, hogy a legvédehetőbb oldalon kis levegőző nyílást biztosítsunk a mágnesnek. A megszakítás következtében salétromsav és salétromsavas gőzök keletkeznek és ezek elzártan tönkreteszik a mágnes tekeresét. Amelyik gyújtótranszformátoron találunk harmadik léágazást, azt kapcsoljuk át a téli indítás megkönnyítésére. Ez megrövidíti a primér tekereset és intenzívebb szikrát kapunk.

Ezzel az apróbb fogásokkal sok kellemetlenségtől kíméljük meg magunkat és tesszük élvezetesebbé az időjárástól megnehezített motoros örömeinket.

Vezetéssel kapcsolatos gyakorlati tanácsnak számom meg, hogy hideg időben kétüteművel leállás előtt üresben vigyük fel egy kissé a fordulatszámot, majd kikapcsolt gyújtás és teljesen elvett levegő mellett húzzuk rá a teljes gázt. Így eléggé megszívódik és könnyen fog indítani. Ezt azt eljárást azonban csak kétüteművel végezzük, mert négyüteműnél a beáramló üzemanyag-gal lemosuk a hengerfalról az olajat és a bemelegedésig kenetlenül fog járnunk motorunk.

Szokás még a kompresszió csapon vagy a gyertyanyíláson keresztül pár csepp benzint befecskendezni, ami szintén az előbbi káros hatást váltja ki. Ellenben káros következmények nélkül megoldhatjuk a problémát úgy, hogy ha a becsapogtetett benzinen 1:20 arányban olajat elegyítünk. (Mint a kétüteműekhez szokásos keverék!) Így biztosítjuk a bemelegedési időre épp elégséges olajmennyiséget, nem fogjuk gyilkolni motorunkat.

És szerző gondoskodással tehát kiküszöbölhetjük azokat a különleges megterheléseket, melyeket a téli hónapok jó öreg benzínivónkra helyeznek és nem okvetlenül szükséges a beadott rendszámablák és garázsban porosodó, tavaszt váró gépek halmazát szaporítani.

FERGAT kerék
DEÁK Jókai tér 2. szám

SÉRÜLT KEREKÉT
precízen, olcsón, javítja
KISDARÓCZY A. VÖRÖSMARTY UCCA 44/a
Telefon: 316 412

AUTÓMENTŐ ÁLLOMÁS
ÉJEL-NAPPALI SZOLGÁLAT
GYÖRFFY, Bulcsú ucca 13
TEL.: 290-721

SEBESSÉGMÉRŐJÉT
megjavítja: **ÓRAGYÁR,** Tömö ucca 26

LICSÁJER JÁNOS
BUDAPESTI AUTÓRUGÓGYÁRTÓ
ÉS JAVÍTÓÜZEME
SPIRÁL RUGÓK KÉSZÍTÉSE

Specialista az autórugó gyártásában
Telefon: **134-555**
MINDENFÉLE GYÁRTMÁNYU KOCSIKHOZ KÉSZ RUGÓK RAKTÁRON

BUDAPEST, VIII., Thék Endre u. 14.
Telefon: **134-555**



**Ne várjuk meg a telet —
már most fel a hűtőtakaróval!**

A legtöbb autós abban a tévhitben leledzik, hogy a hűtőtakarónak csak egy a célja, megakadályozni a hűtővíz befagyását. Nos, tévedés ez a javából, mert a hűtőtakaró egyáltalában nem akadályozza meg a fagyást, hanem azt a célt szolgálja, hogy a hűtővíz lehülését gátolja. Motorunk akkor dolgozik a legtakarékosabban, akkor használja ki maradéktalanul a jegyre adagolt drága motorkőt, ha eléri a 80—85 Celsiusus fok üzemi hőmérsékletet, ha tehát hűvösebben dolgozik, úgy fogyasztásunk erősen emelkedik.

Az elmondottakból következik: a hűtőtakaróra nemcsak fagyban van szükség, hanem mindenkor, amikor a hőmérséklet alacsonyabbra fordul. És különösen szükségünk van rá most, amikor naponta a megszokottnál jóval kevesebb kilométert futunk a városi üzemben és kocsink sokszor félnapokon át áll.

Reggel kivisszük a kocsit a garázsból. Beindítjuk, melegítjük egy kissé és mire a motor jól pörög, útnak indulunk. Útunkat rövidre szabjuk és a hűtővíznek még nem volt alkalma az üzemi hőfokra felmelegedni, amikor már ismét leállítjuk. Kocsink esetleg órákon át áll és mire újra beindítjuk, hűtővizünk ismét csak 10—15 fokos, aszerint, hogy mennyit mutat az ablakban a hőmérő. Ez állandóan ismétlődik és mivel naponta vagy négyszer-ötször indulunk útnak hideg motorral: négyszer-ötször pocékolunk motalkót arra, hogy motorunkat felmelegítsük. Mert a melegítésre felhasznált motalkóból nem lesz

munka, nem születik belőle lóerő, hanem csak fűtjük vele a hűtővizet, melyet könnyelműen ki hagyunk hűlni.

Most talán már megértjük: miért kell már most felrakni a hűtőtakarót? A hűtőtakaró egész napon át melegen tartja a hűtővizet; amivel annyi üzemanyagot takarítunk meg, amennyivel havonta legalább ötvennél több kilométert futhatunk be. Nem kell hangszüllyozni, hogy a hűtővíz hőmérsékletét feltétlenül hűtőhőmérővel ellenőrizzük és ha hosszabb út kapcsán hűtővizünk a 85 fok fölötti hőmérsékletet éri el, úgy a hűtőtakarót kissé nyitjuk.

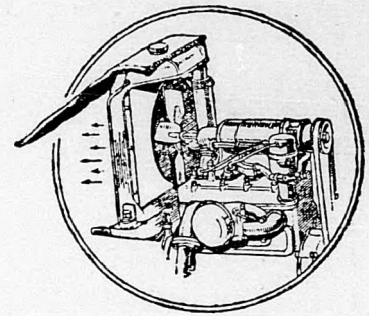
A hannoveri Continental-gumigyárban a napokban oktatóműhelyt nyitottak meg. A német gumiparnak ez az első ilyenmű intézménye. Feladata a tanoncok kiképzése, 12—18 hetes elméleti kiképzés után a tanoncok a szükséges gyakorlati ismereteket magában a gyárban szerzik meg. A vezetőség ezt az ideiglenesnek tekintett intézményt a háború után zárt tanintézetként akarja kifejleszteni. A tervek szerint a megalakítandó intézet két éves tanfolyamokon „gumipari üzemi munkásokat” fog kiképezni, akik különös rátermettség esetén „gumipari szakmunkásokká” minősíthetők. Az ilyen módon szakkiképzésben részesített munkások az üzemben természetesen elhelyezkedésre is találhatnak. Minden remény megvan arra, hogy ez az intézmény a fémipar rokonintézményeihez hasonlóan szintén hasznosnak és eredményesnek fog mutatkozni.

A német birodalmi autót építkezések a háború folytán tudvalevőleg általában szűnetelnek. Csupán két, nemrégiben megkezdett fontos szakaszon folyik lázas munka. Egyik a prága-brünn-zlini út, másik a breslau-wieni szakasz. Az utak 28,5 méter szélesek lesznek. 80—80 km-es szakaszok állnak munkában, úgyhogy a jövő év végéig elkészülő utak a Délkelet-Európán át tervezett európai tranzverzális út kiegészítő szakaszait fogják alkotni.

A spanyol kormány, tekintettel a benzinhányra, 5000 gépjárművet — teherautókat, személykocsikat és traktorokat — pótlézüzemanyag használatára alakított át.

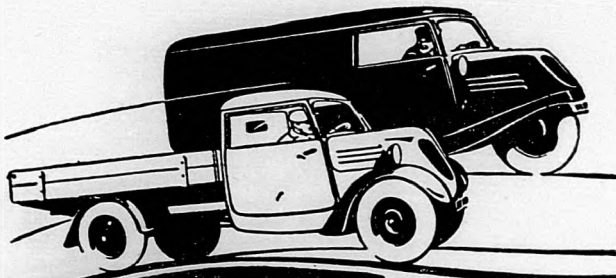
Topolinásak figyelmébe

A hideg idő beálltával nagy gondot okoz a Topolinótulajdonosoknak a motor mögött álló hűtő melegen tartása. Ezen akarunk segíteni, amint az a rajzunkon látható. A hűtő felső peremére egy a hűtőt teljesen befedő sűrűszővésű



anyagot (pl. frottirt) erősítünk. Ha fut a motor, úgy a ventilátor által kavart légáramlat elfújja a takarót és így zavartalanul válik a motor hűtése, amikor leállítjuk a motort, a takaró ráfekszik a hűtőre, miáltal azt melegen tartja.

— Súlyos gyászra van sokszoros bajnokunknak, Kozma Endrének, aki minap temette el 88 esztendő korában elhunyt édesatyját. Kozma Endre fájdalmas gyászában az egész motoros társadalom osztozik.

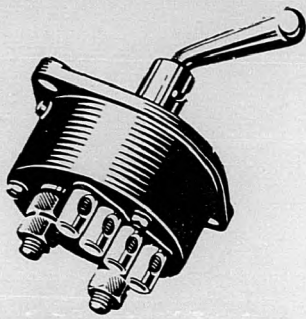


Tempo

**minimális fogyasztású
kis teherautó**

**Hosszabbítható csőalváz, lengőtengely,
1200 kgr. teherbírás. Vezérképviselet:**

HESS ERVIN Személy- és Teherautó Kereskedelmi Kft.
Budapest, I., Mészáros ucca 15. TELEFON: 150-090.



Bosch

Telephokapcsoló

Most hideg időben takarékoskodni kell az akkumulátor árammal. A kuszó áramok okozta veszteséget megszünteti a telephokapcsoló, amellyel az autó egész elektromos berendezését áramtalaníthatjuk, egyetlen kézmozdulattal. Megakadályozza a leállított, vagy várakozó gépkocsis zárlat okozta kigyulladását és *legbiztosabb védelem autótolvajok ellen.* Személykoesikhoz SSH 15/10 Bosch telephokapcsoló ára ... P 10.—, felszerelve kb. ... P 15.—

BOSCH RÓBERT KFT.

9013745

**MINDÉG
TÖKÉLETES A
KRONPRINZ
KERÉK**

VEZÉRKÉPVISELET:
PERNYE KÁROLY

Budapest, VI., Jókai ucca 12

KPZ

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

HOGYAN KÉSZÍTÜNK AUTÓ „KONZERVET”?

A téli időszak határán szép számmal vannak olyanok, akik gépjűket a tavaszi verőfény bekövetkeztéig leállítják. A kocsit rendszerint valami fűtetlen és nedves rak-tárba rejtik, ahol azután a nedvesség és a fagy elvégzi romboló munkáját. A gépkocsi ugyanis olyan, mint a hegedű: használni kell, mert a hosszú pihenés nem használ, hanem ártalmas. A legnagyobb ellenség a rozsdásodás, és itt nem a külső rozsdásodásra gondolunk, melynek képződését olajos-zsíros réteggel való bevonással akadályozhatjuk meg, hanem az úgynevezett belső korrozóra, mely a motor belső alkotórészeit támadja meg. Amíg a hengerek falára rakódott olaj megmarad a helyén, meglehetősen védve van a henger, a dugattyú stb., de amint hosszabb állás után a védőréteg lecsorog, úgy elkezd bomlasztó munkáját a nedvesség, mely ellen hathatósan kell védekezni.

Tudjuk jól, hogy minden olaj idővel tisztátalanná válik, a robbanási hő következtében oxidáció lép fel, olyan anyagokkal telítődik az olaj, melyek máró hatással bírnak. Az olajat tehát el kell távolítani a motorból. A legjobb úgy intézni a dolgot, hogy jól felmelegítjük a motort, majd ki-csavarjuk a motorleknőt alul záró dugasz-csavart. Az olaj hosszabb idő múlva maradéktalanul csorog ki, utána félt-liternyi úgynevezett öblítőolajat töltünk be és miután a fo-tort néhány percig mérsékelt fordulatszám-ban járattuk: az öblítőolajat is kieresztjük. Csak ezután töltünk a motorba friss és még nem használt hig, úgynevezett márkás téli olajat, mely azonban ne legyen kompaund — tehát növényi olajjal kevert — kenőanyag.

Nem elegendő a forgattyúházat olajjal feltölteni. Csavar-juk ki a gyertyákat és minden gyertyalyukba töltünk be vagy egy decire való (nagyobb hengerűrtartalmú motorba többet, kisebb kevesebbet) középsűrű olajat és a gyertyák befogadására szolgáló furatokat dugaszoljuk el közönséges, de jól beerősített parafadugókkal. Ha ezzel végeztünk, forgassuk meg egyszer-kétszer a kurbli-val a motort, hogy az olaj jól elosztódjék. Ha a motorunkon nincsen kurbli, úgy kapcsoljuk be az első sebességet és toljuk előre a kocsit néhány méternyire, ami szintén megforgatja a motort. A le-állítás időtartama alatt legalább kéthetenként végezzük el a motornak ezt az átforgatását, amivel megakadályozzuk azt, hogy a hengerek és dugattyúk szárazon maradjanak és hiányozzék róluk a belső rozsdával szemben védő réteg.

Ha a kocsit fűtetlen helyiségben tároljuk a tél folyamán, úgy a felülvezérelt motor szeleptokja alatt egészen biztosan nedvesség gyülemlik meg. A legcélszerűbb tehát vagy egészen eltávolítani a fedelet és olajos ronggyal pótolni, vagy kissé megemelni, hogy a fedél belső részét, valamint a sze-lepeket stb. átjárja a levegő.

A motor külső részeit legjobb fagygyús réteggel védeni. Kevés motalkóban fagygyút oldunk fel és ezt a sűrű pépet kemény sörteecsettel mázoljuk fel nem túl takarékosan. A motalkó elpárolog, a fagygyúréteg visszamarad és védi a fémet. Az újra üzembehelyezésnél a fagygyúréteget motalkós ronggyal egyszerűen letöröljük, a védőréteg alatt a fé-mfelület tiszta és ragyogó marad.

Még egy téli tanács: a fényszórókat szereljük le és tartsuk szobában. Mert a tél fagyja és nedvessége hamarosan ki-kezd a tükröző felületeket és tavasszal kénytelenek vagyunk vállalni az újratükröztetéssel járó tetemes költségeket.

A kocsik külső fémrészeit (kilincsek, lökésgátlók, szélvédő-keret stb.) legjobb szintén a fagygyús ecsettel kezelni. A rúgó-kötegeket olajjal kenjük át, amit a legjobb úgy elvégezni, hogy a leállítás előtti karbantartásnál a szerviszben a Józsi bácsit megkérjük, hogy tegyen a petróleumba bőven olajat.

A gumikat szereljük le, vagy ha alkalmunk van rá, úgy bakoljuk fel a kocsit, hogy ezzel a gumikat és a rúgókat tehermentesítsük.

Az akkut feltétlenül vegyük ki. Legjobb azt alaposan fel-tölteni és langyos helyen teletelni. Célszerű megbízható akkuállomásnak átadni, ahol nemcsak gondozzák, hanem havonta árammal fel is töltik, ami a lemezek pusztulását akadályozza meg. Mert a telep önkisülés következtében hamarosan elveszti áramát, az üres telep lemezei pedig gyorsan szulfátosodnak és mennek tönkre.

Ha kocsinkat garázsba állítjuk le, úgy feltétlenül havonta végeztessünk petróleumos alvázmosást. A legtöbb garázsban ugyanis nagyon nedves a levegő, a mosóból sok pára kerül a levegőbe, ami rozsdásodást okoz.

MINDEN IGÉNYT KIELÉGÍTŐ ELADÁSI PROGRAMUNK

ZÜNDAPP

A német hadsereg üzembiztos motorkerék-párja, 250, 350, 500, 600 cm-es típusok, raktárról szállíthatók, verseny- és luxus-oldalkocsival.

P 1250.— alapártól.

PHÄNOMEN

Az egyetlen hátsóvillarugózású, lábkapeso-lásos kis motorkerékpár, 125 cm-es, 4,5 lóerő, 82 km csúseteljesítmény, 2,2 liter fogyasztás, 30 wattos világítás, Bosch-kürt, tachometer, raktárról

P 975.— alapár.

STANDARD

MOTORKERÉKPÁR

a legolcsóbb 350 cm-es, erős oldalkocsis túragép, piros luxuskivitelben.

P 1690.— alapártól.

STANDARD

GYORS SZÁLLÍTÓ TEHERKOCSI

Igénytelen, nagyteljesítményű, alacsony üzemköltségű, kisadójú szállítóeszköz. 650 kg hasznos teherbírás, nagy rakfelület, csukott és nyitott kivitelben, raktárról

P 3150.— alapártól.

STEINBOCK

KOCSIEMELŐK

1½ tonnától 7½ tonnáig. Szerelőpadok, alap-építmény nélkül bárhol felállíthatók és minden egyéb korszerű garázsfelszerelés, rak-tárról szállíthatók.

VEZÉRKÉPVISELET:

Motorkerékpár és Autóalkatrész Kereskedelmi Kft.

V., Vilmos császár-út 60. Telefon: 121-404

Erdélyben körzetképviselőket keresünk

Jótanácsok azoknak — akik a „Csillag Garázs”-ban tartják a kocsijukat!

Ki nem ismeri a Csillag Garázst? Azt a gépkocsiszínt, ahol elsején nem töljék az ember orra elé a számlát, ahol Újévkor nem járja a borralvaló és ahol nincsen Józsi bácsi, aki olyan előszeretettel viseltetik a kocsiban felejtett szívnyivaló iránt. A Csillag Garázs korszerűsített utóda a Hotel Mauthnernek, olcsó és nem ráz. És nem is kell hazulról messzi gyalogolnunk, ha be akarjuk állítani a kocsit. A Csillag Garázs ott van a kapunk előtt, padlója az öreg faszterkő, fedele a Göncöl székere, vagy akár a Fiastyúk. És ha éjjel valami jófajta esőcske kerekedik, úgy mingyárt ingyen mosásnak is örvendhetünk.

Egyre többen állítják be kocsijukat a Csillag Garázsba, ahol nem ellenőrzik a ki- és behajtás időpontját és ahol

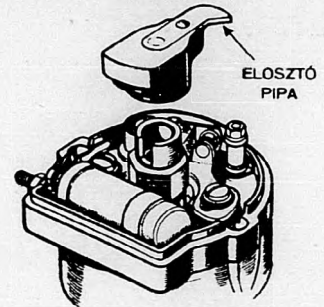
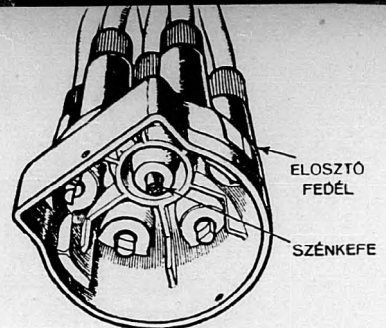
nincsen garázmester, aki szakértő szemmel ámulná végig a kocsiból kiszálló „művész” bokáját, harcias neje haragjának fittyhárnyóan. Hát hiszen nem használ a kocsinak a Csillag Garázs, az eső, a nedvesség hamarabb kikezdi, mintha csukott helyen állna, de — amint azt a közmondás tartja — akinek pénze nincsen, annak alig telik maigára.

A Csillag Garázsban természetesen csak kis anyagkák őrzik a kocsit, gondoskodni kell tehát arról, hogy azt tolvajmentessé tegyék. Kétféle tolvaj van: a) aki az egész kocsit akarja elvinni és b) aki — legel. Az utóbbi válfaj ma már ritka, mert a kizsigerelt részeket nehéz értékesíteni, amellet kissé feltűnő látvány az éjnek évadján csavarkulccsal működő sötétképi emberfia. Természetesen vannak szakavatott kecskék, „akik” például a pótkerekekre specializálják magukat, a legtöbb korszerű kocsiban a pótkerek szerencsére a karosszérián belül rejtőzik jól lelakatolva. Akinek pedig kívül van a pótkereke, az jófajta nehéz lakattal láthatja el a pótkerek rögzítésére szolgáló rudak egyikébe fűrt lukat.

Az egész kocsit „elszállítani” kívánó tolvaj ellen a legjobb úgy védekezni, hogy a gyújtást helyezzük üzemen kívül. A legkényelmesebb valahová rejtett helyen, úgynevezett generálkikapcsolót szerelni, mely az akku plusz-vezetékét szakítja meg. Megteszi a közönséges nehéztípusú Bosch kapcsoló, de kapni külön erre a célra készített nagyterhelésű kapcsolót.

A legegyszerűbb és leghatékonyabb módszer az elosztó körül kereskedni, mert aligha valószínű, hogy derék tolvajunk a különböző gyújtási rendszerekhez való pótlakatrész-garnitúrát soroz be éjszakai kirándulásainak kellék-tárába. A legcélravezetőbb tehát leoldani az elosztót rögzítő két lemezrugót, felemelni az elosztó fedelét és egyszerűen kiszedni és zsebrevágni az úgynevezett elosztó-pipát.

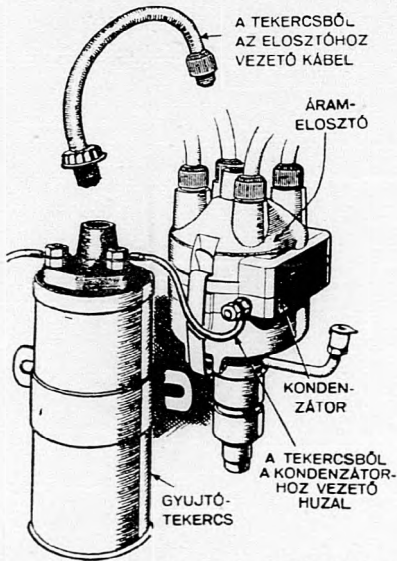
Vannak olyan gyújtási rendszerek, melyeknél az elosztó pipa szorosan jár és nem használ, ha naponta egyszerűen ki- és beszereljük. Az ilyen gép-Az üzemanyag betöltőnyílásba szerelt kúpösszecsapásos motorok megakadályozza, hogy a benzintolvaj gumiső segítségével kiszippantsa a tartály tartalmát.



A megszakító fedelét levenni és az elosztó-pipát eltávolítani rövidebb ideig tart, mint rágóítani. De megindíthatatlan lesz a motor akkor is, ha a pipa helyett a szénkefét szedjük ki.

nél legjobb azt a kábelvezetékét kiszedni, mely a gyújtótekeres középső pontjától vezet a megszakítóhoz (lásd az ábrát). Ha ez a vezeték hiányzik, úgy maga Schimanek professzor sem tudja megindítani a motort, de ugyanilyen gyökeres eredménnyel jár az is, ha a gyújtótekeresből a kondenzátorhoz futó, többnyire vékony vezetékét távolítjuk el. Ezeket a vezetéseket és kábeleket úgy alakíthatjuk át, helyesebben olyan kábelvégeket láthatjuk el, hogy eltávolításuk és visszarakásuk negyedpercebe sem telik.

A tolvajok céhének legújabb sütető tagjai a motalkóhiének, akik avult egészségügyi ruggantacsóval és horpadt petróleumos kannákkal felszerelve igyekeznek jegy nélkül rendkívüli és a Zugligetben jól értékesíthető motalkóadagokhoz hozzáférni. Az ilyenek ellen is könnyű a védelem megszervezése. Ha tartányunk a gépházatét alatt van, úgy lelakatoljuk a gépházatét. Ha hátul tonyázik a tartány, úgy ide vásárolunk néhány pengőért már kapható zárszerkezetek egyikéből diszpendányt. Vagy ami még jobb: elégedjünk meg azzal az adaggal, melyet a négykerületi adóhivatal utal ki többnyire élhónappal elkésve. Ebből az adagból: aligha jut két öngyújtóralvalónál több a tolvajnak.



Akár a felül levő vastag kábelt (mely a gyújtótekerest köti össze a megszakítóval), akár a vékony vezetékét (mely a tekeresből vezet a kondenzátorhoz) távolítjuk el: a motort lehetetlen beindítani.

„Ato-Lockheed” FÉKALKATRÉSZEK, FÉKPOLYADÉKOK, SZELEPÜLÉSEK STB. STB.

JURID FÉKBETÉTEK, KAPCSÓLÓ TÁRSÁK, TENGYELYKÖTŐ TÁRSÁK

MAHLE OLAJSZÜRÖK, LEVEGŐSZÜRÖK, DUGATTYUK

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

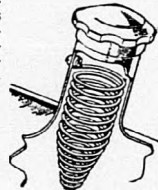
MAGYARORSZÁGI VEZÉRKÉPVISELETE.

HŰTŐTAKARÓINK 100%-OS ÜZEMBIZTONSÁGOT NYUJTANAK

MOTOTEX HŰTŐTAKARÓÜZEM

BUDAPEST, VI., JÓKAI-UTCA 14. (KAPU ALATT)
TEL: RONA 310-954

Porvédőhuzatok, gumiszőnyegek stb. gyártása



Különösen az emelkedőkön

és gyorsulásnál válik szembe tűnővé a **VD-Kompresszor**. Szerelt kocsik főlénye. Sebességváltásra alig van szükségük játszi könnyedséggel előzik meg a náluknál lényegesen erősebb kocsikat is. Kerjen díjmentes ismertetést!

Beépítéshez kész kompresszorok Adler-Trumph-Junior; az összes 1.5 és 2.1-es BMW típusok; Citroen C 7; Fiat 500, 508 és 1500; Ford-Eifel; Hanomag-Sturm; Hansa 1100; Mercedes-Benz 170 V, 2.3 és 2.9 l.; MG 1.3; Opel-Olympia 38; Peugeot 402; Steyr 55, 120, 220; Tátra 75; Wanderer 2.7 l. (30-40 %-os teljesítménytellettel!)

Generátor és palackgázüzemű járművek teljesítményének fokozására speciális kompresszorok

Práziumos Kompresszorok V. Derbuel, Gera

MI ÚJSÁG, HÉBLI ÚR?

— *Minek örül annyira?*
 — Jó hírem van, Szerkesztő úr! Az FTC a télen versenyt akar rendezni. Szóba kerül a Dobogó-kő, vagy egy téli terepverseny, esetleg motoros síjöring a vérmézőn. Meglátjuk!...

— *Még valaminek örül, Hébli úr!*
 — Hogyne örülnék, ha jó híreket mondhatok! Így például Steyr-ék októberben 90 új kocsiat adtak el, a napokban érkezett első 125-ös NSU szállítmány pedig utolsó darabig elment már!

— *Más érdekessége is akad még?*
 — Hogyne akadna. Győr közelében felállítandó szintetikus benzinyárról suttognak. Amint pontos adataim lesznek, beszámolok.

— *Hébli úr, maga olyan sok mindent tud, mondja meg, mennyivel szaporodott a magyar gépjárműállomány Erdély hazatérésével?*

— Pontos számbavétel szerint a románok 3500 autót és motorkerékpárt hagytak Erdélyben.

— *És mit tud az erdélyi útviszonyokról?*

— Gözerővel folyik a munka a mulasztások pótlására. De szükség is van ám rá, hiszen valamennyien nagy kedvvel készülünk az erdélyi tűrákra az európai transzkontinentális út elágazásának északi szakaszán át, mely Nagyváradtól a Királyhágón át Kolozsvárig vonul a felszabadult területen. Ez az útszakasz egyben a visszatért részek, mondhatni, egyetlen lehetséges karban levő hosszabb útszakasza. De a munka megindult az egész vonalon! Ezerkilométeres úttépítési program áll készen és Varga József kereskedelmi miniszter vette kezébe az erdélyi úthálózat helyrehozatalának súlyos problémáját. Legelőször a Nagyvárad—Kolozsvár—Dés—Szászrégen—Gyergyószentmiklós—Csíkszereda—Sepsiszentgyörgy főközlekedési vonalat építik át, miáltal közelebb kerülünk a beszercei és esíki havasokhoz...
 — *Milyen levél van a kezében, Hébli úr?*

Semmers kerék Jókai tér 2. DEÁK

KERÉK JAVÍTÁST olcsón, gyorsan, precízen KISDARÓCZY A. VÖRÖSMARTY UCCA 44 a 1. telefon: 316 442

AUTÓ-VILLANY-ÓRÁK raktára és javítóműhely SCHVARCZ TESTVÉREK VI., PODMANICZKY UCCA 59 Telefon: 12-96-24

Packard-Nash Hivatalos szervice ERDŐS TESTVÉREK autómobiljavító- és karosszéria-üzem AUTÓKARBANTARTÁS VI., JÓKAI UCCA 34. TEL.: 129-672, 125-580

Óvás! Boschék írták, íme, felolvasom: „Gyertyavásárlásnál ügyeljünk az eredeti csomagolásra! A gyárilag új és eredeti Bosch-gyertyák felismerhetők a színes dobozról, amelyen a szikrázó Bosch-gyertya képe látható. Saját érdekében mindenki utasítsa el a doboz nélkül, vagy a fenti védjegy nélküli dobozba csomagolt gyújtógyertyákat, mert kizárólag az eredeti csomagolásban forgalomba hozott Bosch-gyertyák nyújtják a teljes biztonságot és azt a megnyugvást, hogy pénzükért tényleg márkás árut kapunk. Csak az eredeti dobozban kiszolgáltató Bosch-gyertyákért vállal felelősséget a Bosch Róbert kft.”

— *Mit tud, Hébli úr, a vámentes leherautóbehozatalról? Meghosszabbítja-e a kormány a kedvezményt?*

— Szakmai körökben nagy érdeklődéssel kísérik az idevágó fejleményeket, bár több oldalról szerzett információk szerint, a kormány aligha hosszabbítja meg a teherautók vámentes behozatalára irányuló rendelkezést, melynek érvénye rövidesen lejár. Hír szerint, csupán a még leszállítás alatt lévő kocsik számára biztosítják a vámentes behozatal egedyezését.

— *Más jó híre van-e, Hébli úr?*

— Hogyne volna! Ifj. Liesájer János nemrégiben tartotta esküvőjét Huda-csek Annuska úrléánnyal. A fiatal párt szakmánk szerenese kívánatai kísérték esküvőjükre.

— *Új vezérigazgatót kapott a MÁVAG?*

— Ugyvan! Varga József iparügyi miniszter Bornemisza Béla miniszteri műszaki tanácsosa bízta meg a MÁVAG vezérigazgatói teendőinek ellátásával.

— *Mit tündök, Hébli úr?*

— A belvárosba kell mennem és azon spekulálok, hol találok majd parkhelyet a kocsim részére. Borzasztó rosszak a parkirozási lehetőségek! Pedig a Közmunkatanács is látja a helyzetet, sajnos, még nincs megoldás! A lebontott PK-épület helyére létesítendő parkhely gondolatát elvetették, részben a telek drága és szűkös volt miatt, részben esztétikai okokból. Így hát mehetek parkhelyet eserkészni... Viszontlátásra december 15-én.

Ulrich Bigalke, az Autó-Union fiatal feldezetje, aki a farmotoros versenykocsik volánjánál a versenyistálló egyik nagy reménye volt, mint hadirepülő hősi halált halt.

„Do 215” jelzéssel hozta ki a Dornier-gyár új kétmotoros téli bombázóját, mely a téli időjárási viszonyoknak megfelelő fegyveres feladatokra és bombavetésre egyaránt alkalmas.

Finnországban tervszerűen térnek át a generátorüzemre. Ezidőszent 2600 generátor van üzemben (1700 teherautó, 600 autóbusz és 300 személyautó), de az év végéig 10.000-re szaporítják a fa- és faszén-generátorok számát. A generátorbeszerzés finanszírozását külön bizottság végzi.

Hollandiában is hódít a fagagenerator: Rotterdamban egy sereg teherautón kívül újabb nagyszámú autóbust szereltek fel generátorral s így az autóbuszüzemek szolgáltatást zavartalanul fenntarthatják.

Németországban már az év eleje óta szabályozták a teherautók legnagyobb megengedett sebességét. Ez a sebesség a gumiméreték függvényeként óránként 28–40 km között változik. Az eredeti rendelet arra is kötelezte a teherautótulajdonosokat, hogy kocsijukat olyan készülékekkel szereljék fel, mely megrátolja a megengedettnél nagyobb sebesség elérését. A rendeletet a minap oda módosították, hogy a gyorsítást meggátló készülék helyett tachográf beszerelését engedélyezik, mely készülék tudvalevőleg állandóan grafikusán regisztrálja a kocsis sebességét. A tachográfot állandóan üzemben kell tartani, a sebességet feltüntető lapokat pedig kronológikus sorrendben egy évig meg kell őrizni.

Motorkó helyett acetiléngáz? Nem ajánljuk!

Ki nem ismeri a régi „jó” idők trükkjét, amikor az indulni nem akaró hideg motor gazdája egy kis megvizsgált karbidot tartott a szívócső torka elé és a motor minusz húsz fokos hidegben is azonnal megindult? E régi trükk felvetette azt a gondolatot, nem lehetne vajjon a mai motorközegény világban áttérni a karbidból fejlesztett acetiléngáz üzemére. Egyes lapokban megjelentek olyan cikkek, melyek acetiléngázal hajtott motorokról emlékeztek meg és bár ezek a cikkek kivétel nélkül, úgynevezett agyvirágok voltak, mégis szegyet ütöttek a — lágyabb fejekbe.

Nos, végezzünk ezzel az ábránndal: acetiléngázzal nem ajánlatos motort hajtani!

Az acetiléngáz akkor fejlődik, ha karbidot nedvesítünk meg. A fejlődő gáz mennyiségét szabályozni nagyon nehéz, a motor fordulatszámának szabályozása tehát csak akkor volna megoldható, ha külön nagyobbfajta gázszákat szerelnénk a kocsira és a motor innen és nem a fejlesztőből szippantaná a gázt. Hogy ez mekkora súlyt jelent, elég annyit elárulni, hogy egyetlen kiló acetiléngáz fejlesztéséhez négy kiló karbid szükséges, az egy kiló gáz viszont legfeljebb másfél liter benzint pótol. A súly az üzemben nem esökken, mert hiszen a vegyi folyamat révén képződő mész visszamarad és csak igen hosszadalmas és piszkos munka révén távolítható el.

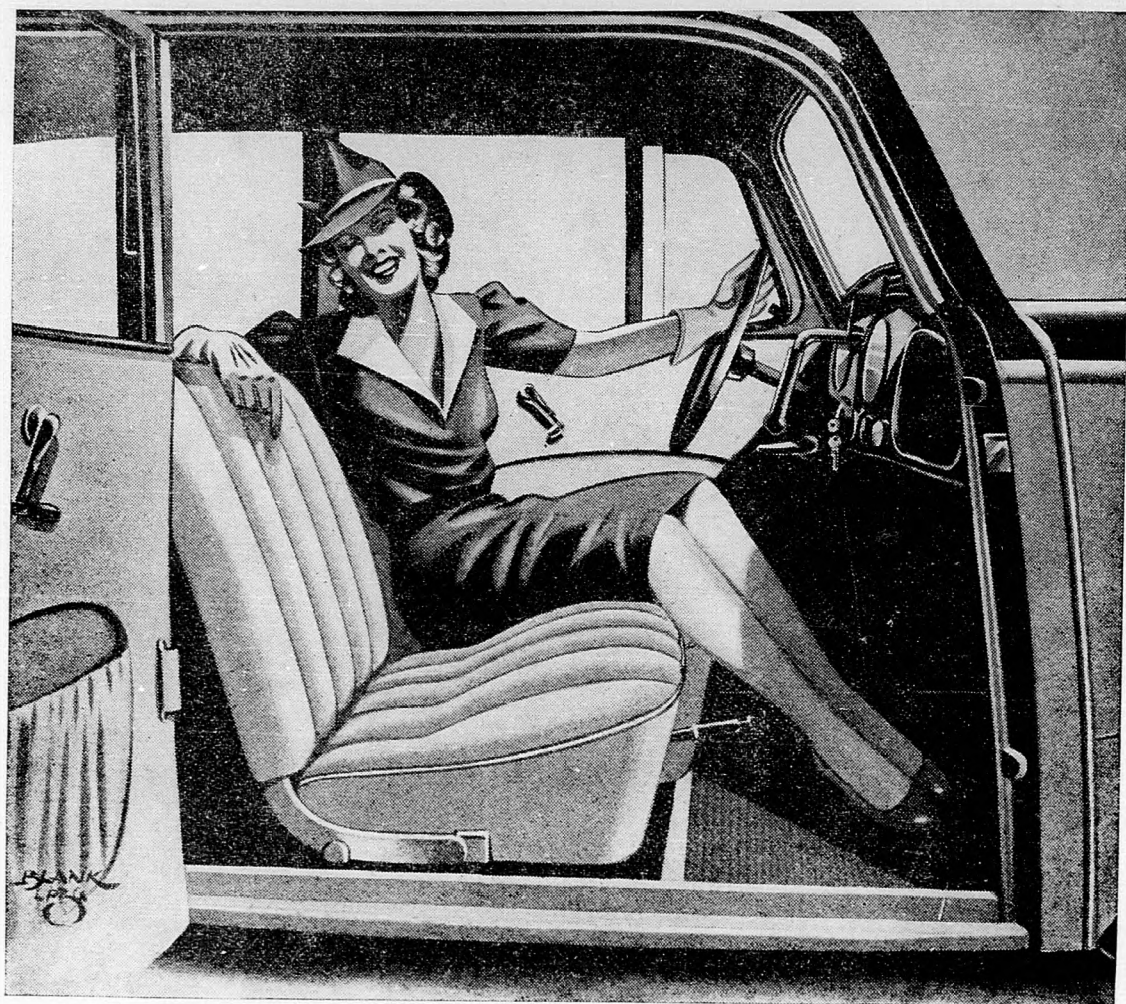
A karbidüzem tehát gyakorlatilag alig választható meg. Amellett az acetiléngáznak olyan alacsony az oktánszáma, annyira hajlamos a kopogásra, hogy csak olyan motorban használhatnók, melynek kompresszióarányát erősen csökkentettük. Végül nem elhanyagolható hátrány az acetiléngáz retenező bűze, valamint az erős koromképződés, mely a motor belsejét hamarosan szenespincévé álcázza.

Olasz gyártmányú autó indító és dinamókefék nagy választékban kapható raktárról BREUER HUGÓ műszaki kereskedő IV, Izabella-u. 44a. T.: 222-409

MOTOROLA LARDOLINE RICIT

GIANETTI SARONNO KERÉK DEÁK Jókai tér 2.

Felölös szerkesztő és kiadó: KRAMER JENŐ Altalános Nyomda és Grafikai Intézet Rt., Budapest. Nyomdánt felelős: Dr. Uj István.



KÉNYELMES, TÁGAS

A **DKW** BELSEJE!

Négy felnőtt személy részére bőséges férőhely kínálkozik a DKW-ban és ráadásul egész sereg utazóbőröndnek is van helye a tágas csomagtartóban. És mindehhez járul a:

rendkívüli tengelytáv,
a független rugózás és hátsó függőtengely,
az elpusztíthatatlan

6-7 liter fogyasztású
rugalmas, takarékos, utolérhetetlen DKW-motor!

VEZÉRKÉPVISELET: **MAJLÁTH M.**, BUDAPEST, VI., LEHEL U. 2