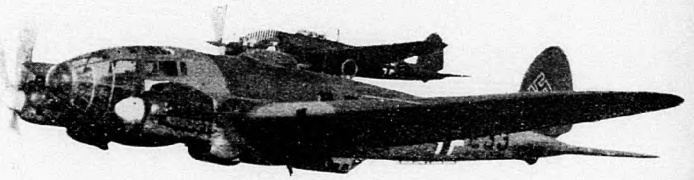


ÁRA
40
FILLER

AutóMotor

XIII. ÉVF. 3. SZ. 1941. MÁRCIUS 15





**MINDÉG
TÖKÉLETES A**

KRONPRINZ

KERÉK

VEZÉRKÉPVISELET:

PERNYE KÁROLY

Budapest. VI., Jókai ucca 12



Ma is vezet . . .

**MARS-LOWCARBON
MOTOROLAJ**

VEZÉRKÉPVISELET:

Ghillány Miklós

Budapest, II., Corvin-tér 5 (Fő-u.)

Telefonok: 157-016 és 151-480

FAG
**GOLYÓCSAPÁGY
KÉPVISELET**

HESZ ÉS TÁRSA

BUDAPEST, VIII., PRÁTER-U. 22

TELEFON: 131-715 ÉS 135-155

Előgyújtás

E nyje, no... Csipjünk csak egyet a könyökünkbe... Álmodunk?... Vagy ébren vagyunk csakugyan és délibábos káprázat úzi velünk kisdéd játékát?... A KTT-t és munkáját magasztaló cikk a Királyi Magyar Automobil Club lapjában? Mi ez?... Várzslat? Valóság? A következetesség csúcsteljesítménye, avagy csak Kassner mutatványa az ő közismerten vastagbőrű elefántjával?...

Valóság!... Nézzük csak meg jobban a cikket. A KTT új életre hívja a haladó magyar motorkerékpársportot — mondja az alcím. És megtudjuk, hogy... Kozma Andre, Magyarország hatszoros motorkerékpár-bajnoka, a Nemzetközi Hatnapos Motorkerékpárverseny győztese, az 1936. évi automobilbajnok és a montecarlói csillagútra 1.5 literes kategóriájának győzese, nem akarta tovább is tétlenül nézni a sorvadó motorkerékpársportot és munkához látott. Továbbá... remélhető, hogy a KTT új életre kelti a magyar motorkerékpár tömegsportot... és... talán ez az út vezet el oda, ahová eddig egyetlen út sem ért el: annak elismertetéséhez, hogy a motorkerékpárok elterjedése nemzeti érdek. És végül csattanónak... a Királyi Magyar Automobil Club teljes (!) súlyával támogatja a KTT lelkes tagjainak munkáját...

Bizisten gyönyörű ez a cikk. Melyhez fogható el elegendő csak Schimaneck professzor úr fagdautója kapott.

A felelősség nem bűn, nem hiba, nem véték, hanem csupán — defektus. De a Királyi Magyar Automobil Club roppant felelősségét a KTT ügyében mi — és velünk együtt a KTT sok-száz résztvevője és szurkolója — lovasgiasan még csak defektusnak sem nevezzük. Hiszen megtért báránycikaról van szó. És a megtért báránycik akkor is kenetesen bégető megtért báránycik marad, ha tegnap vagy tegnapelőtt még úgy csattogtatta a tigrisi fogait, mint hogyan azt a Királyi Magyar Automobil Club tette nemrég még KTT — ellen.

Bizony, tavaly a Királyi Magyar Automobil Club még nem remélte, hogy (lásd fentebb) a KTT új életre kelti a sorvadó motorkerékpársportot. És azt sem vallotta, hogy (lásd fentebb) annak elismertetéséhez vezet, hogy a motorkerékpárok elterjedése nemzeti érdek. És még csak azt sem hirdette ki nyílt férfiassággal, hogy (lásd fentebb) teljes súlyával támogatja a KTT lelkes tagjainak munkáját.

Amire Kozma Bandi és a KTT sokszáz

lelkesezője már az elején rájött, arra a Királyi Magyar Automobil Club hivatalos vezetősége csak egy évi töprengés után eszmélt. Lelki szemeinkkel szinte látjuk a vezértitkárt — akit egyébként személyében nagyrabecsülünk — amint délután, a hivatalos órák alatt lázasan töpreng és buzgalmában még töprengési túlóráktól sem riad vissza. És, aki ha kifárad a töprengésben, még a mindig rendelkezésére álló mezei hadakat is segítségül hívja egy kis köz-töprengésre.

Es, ami a leqsajndalatosabb, a töprengés nem volt zökkenő nélküli. Voltak apró „epizódjai”, amikor töprengés közben holmi kis feljelentések születtek meg a KTT ellen a Belügyminiszter úrhoz, a rendőrséghez. Amikor Kozma Endrét — igen, azt a hatszoros magyar motorkerékpár-bajnokot, stb. stb. — oda-hurcolták az egyik külkerületi kapitányság dohosan-poros hivatali szobájába és a komor vádlók a Magyar Királyi Automobil Club nevében és megbízásából olvasták fejére a szörnyű bünt, hogy — hiszen ma ezt hirdeti a KMAC — nem akarta tovább tétlenül nézni a sorvadó motorkerékpársportot. Hogy ki volt a feljelentő, kérdi a nyájas olvasó? Ne nevéssenek kérem, maradjunk komolyak: ugyanaz a Királyi Magyar Automobil Club, mely a lapjában megjelent cikk szavai szerint ma teljes súlyával támogatja a KTT lelkes tagjainak munkáját.

Ne beszéljünk következetességről, felelősségről. És ne is minősítsünk. Ellenkezőleg, örvendjünk a Királyi Magyar Automobil Club és teljes (!) súlyával támogatásának.

Amitől azonban — nyíltan valljuk — nem várunk túl sokat. Mert ez a súly, azaz szószentet teljes súly: nem ígér tulsókat. Hiszen ezt a súlyt már latba-

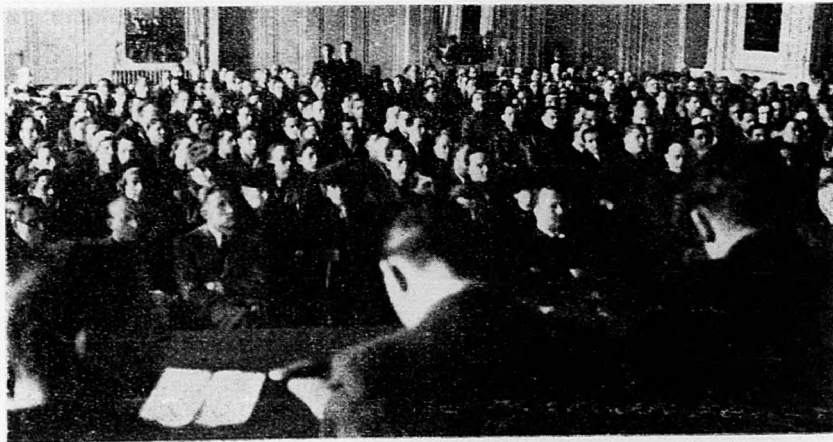
vetették nemrég — a KTT ellen. És ez a súly, ez a teljes súly nem volt elegendő arra, hogy agyonnyomja a KTT-t, hogy minisztériumokban és rendőrkapitányságokban, büntető ítéleteken át sújtsa halálra azt az eszmét, melyről ma a KMAC is kénytelen azt vallani, hogy... (lásd fentebb). Hogyan legyen elegendő tehát ez az ólomnak kijátszott, valójában azonban pehelynyi súly ahhoz, hogy a KTT-t támogassa? Mi azt hisszük, hogy még akkor is kevés, ha a Királyi Magyar Automobil Club nemcsak súlyával, hanem teljes súlyával lát neki a támogatásnak. És azt hisszük, attól tartunk, hogy a támogatásból — agyon-támogatás lehet.

*

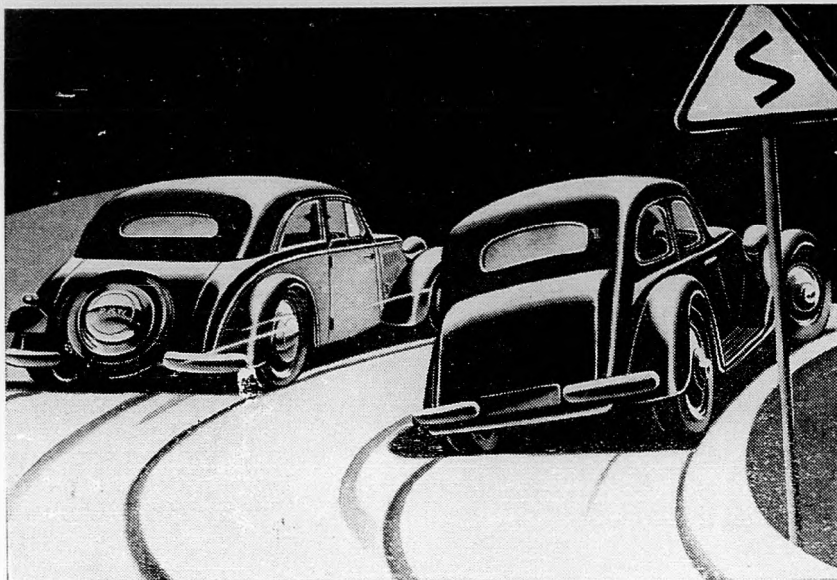
Megdöbbenéssel állottunk a tűzoltóautó által haláragazolt fiatal kerékpáros rendőrlégy ravatala mellett... Aki ott lelte szörnyű halálát a durva kerekek között, mint a kötelesegteljesítés hősi halottja.

Számtalanszor tettük szavát, hogy a lámpa és világítás nélkül cirkáló kerékpáros rendőrök a veszedelemnek milyen csiráját hordozzák. Hiszen ezt minden autós, vagy motoros tudja, aki a csökkentett világítású főváros szűkebb mellékutcaiban közlekedik éjnek idején. És meg is jósoltuk, hogy az értelmetlen és veszélyes rendszer magva katasztrófát terem.

A hivatalos indokolás azt mondja, hogy a kerékpáros rendőr azért halad sötétben, mert így rejtve van a bűnözők előtt, akiket így könnyebben tud tetten érni. Lehet, sőt valószínű, hogy ez így van. Bár vannak szemfüles bűnözők, akik már megtanulták azt, hogy ha a távolban kerékpár közeledik és annak nem ég a lámpája, úgy annak gazdája inkább rendőr, mint halottkém.



Sokezen tettek hitet a magyar motorosítás mellett az autós nagygyűlésen.



Figyeljük a különbséget: a DKW faralás- és dülésmentesen siklik át a fordulón. Kíméli a gumikat!

„His fogyasztás mellett csekély gumikopás!”

— ez lett a gazdaságos üzem jelszava

Nyugodalmassal időkben valamely autótípus gazdaságosságát általánosságban egyszerűen fogyasztása alapján bíráltuk el. Akadtak ugyan akkor is „szórszállhasogatók” akik tekintetbe vették a kocsik karbantartási költségeit, a javítási és alkatrész utánpótlási kiadásokat is, de olyan szélsőségesen takarékos autósokkal alig-alig találkozunk, aki a gumikopást is figyelemre méltatta volna a kocsikat gazdaságossági szempontból összehasonlító bonyolult számításában. Az idők azonban változnak és ha már a kocsi típusok változatlanok is maradtak, de az adottságokhoz igazodva megváltoztak az üzemgazdaságosság szempontjai is!

Mert: ha pénzünk kevés is van, de sovány vigaszunkra szolgáljon, hogy legtöbbünknek azelőtt sem volt több! A javítási, karbantartási és alkatrész utánpótlási számlákat tehát éppen úgy ki tudjuk fizetni ma, mint tudtuk a múltban, pláne ha e téren is gazdaságossági szempontok alapján választottunk magunknak kocsit. Mert a teljesen leegyszerűsített konstrukció, mint amilyen például a DKW, csupán minimális hibaforrást rejt magában, tehát kevesebb okból igényelhet javítást is, mivel pedig egyszerű, kiforrott konstrukciója folytán kevés alkatrésze van, természetesen kevesebb alkatrész utánpótlást is igényel, pláne, ha tekintetbe vesszük, a DKW kocsik speciális olajozási rendszerét, mely üzemkőzben állandóan friss olajjal látja el a motor kenési helyeit! Óriási előny ez ma, mikor az olajak minőségét oly sok körülmény befolyásolhatja! A DKW-ban azonban a regenerált olajok is tökéletesen megfelelnek, hiszen az olaj éppen a DKW felette szerencsés olajozási rendszere folytán egyszerű kenés után befejezi hivatását, hogy a kenési helyekre friss olajkód csapódjon le.

Amint hangsúlyoztuk a kocsi üzemgazdaságosságának, javítási, karban-

tartási, és alkatrész utánpótlási tényezőjére a jelenlegi viszonyok nincsenek különösebb befolyással. Másként áll azonban a helyzet, az üzemanyagfogyasztás terén, hiszen jegyre mérik a naftát. A DKW tulajdonosokat itt sem hagyta el hagyományos szerencsésük: az alig 750 kg-os kocsi könnyű építése folytán a kis hengerűrtartalmú, igen takarékos üzemű motornak igen csekély holt súlyt kell cipelnie, mely körülmény szériakocsiknál az üzemanyagfogyasztás döntő faktora. Felbecsülhetetlen előny ez a mai benzinszük világban!

Mint bevezetőben mondtuk: az idők változnak és a gumifogyasztás az

üzemgazdaságosság döntő tényezőjévé lépett elő! Mert benzint, ha jegyre is, de kapunk. Gumit kapni azonban nehéz dolog! Es itt megint a DKW tulajdonosokra mosolygott a szerencse: Hány meg hány DKW fut ma is zavar-talanul eredeti, 80—90.000 kilométert futott gumikon! A DKW tulajdonosoknak aligha van gondjuk gumira, hála a DKW alvázkonstrukció gumit kímélő zseniális megoldásainak. A kocsik könnyű építése a nagydimenziójú gumikban vázontörés veszélye nélkül is aránylag alacsony nyomást engedélyez, ami a kocsi utazási kényelmét és úttartását igen kedvezően befolyásolja. A kocsik igen kedvező súlyelosztása mellett gumikímélés szempontjából az elsőkerékmeghajtás további előnyöket biztosít: a meghajtott kerekek abraszcsaira eső igénybevétel lényegesen kedvezőbb a hátsókerékmeghajtásnál és ezen előnyöket a DKW kocsik differenciál konstrukciója tovább fokozza. Az elsőkerékmeghajtás húzza a kocsit, faralásmentesen húzza át a fordulón, miáltal csökken a gumikopás és a vázszorra ható igen káros igénybevétel. Az előnyös súlyelosztás eleve kiküszöböli hirtelen indulásoknál a meghajtott kerekek túlpörgését, míg a jól kiegyensúlyozott fékrendszer hatásosan, de lágyan fogja le a kereket és bírja megállásra a kocsit. Mindennek a gumik látják hasznát! Nem is szólva a hátsó függőtengely konstrukcióról! A DKW hátsó tengelye ugyanis horizontális rugókötegre van függesztve, mely rugóköteg a kocsi súlyvonalában nyert be-kötést, az alváztartó megfelelő kiképzésű konzoljába. Ez a konstrukció fordulókban megakadályozza a kocsiszekrény kifelé dülését és vele a centrifugális erőnek a gumik oldalfalára ható rendkívül nagymértékű és káros behatást.

Az elmondottakat röviden összegezve a DKW kocsik hagyományos gazdaságosságának jelentőségét jelen viszonyok mellett a kocsik olajozási rendszere, takarékos fogyasztása, és páratlanul álló gumikímélése egész rendkívüli mértékben fokozza.



Mintha valami hatalmas kéz húzná a fordulón, úgy tartja az irányt a DKW elsőkerékmeghajtása.

A gyújtógyertya csodálatos teljesítménye:

A HAJDANI 80 HELYETT,

MA 1500 SZIKRA PERCENKÉNT!

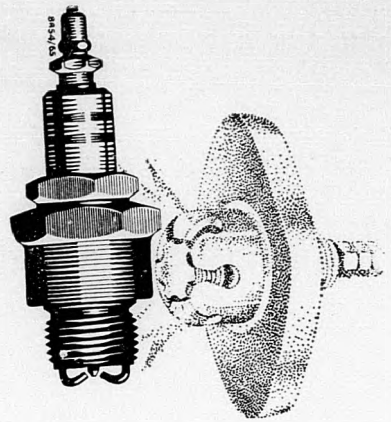
Robert Bosch ma 80 esztendő. Amikor 1887-ben robbanó motorok számára megkonstruálta első alacsony-feszültségű gyújtóberendezését, a gázkeverék gyújtására a motor gyújtófeje szolgált, amely gyújtószegből és gyújtókalapácsból állt. Ebben az időben 80 szikra percenként normálisnak volt tekinthető. 1902-ben jelent meg a Bosch magasfeszültségű gyújtómágnés és vele megindulhatott a gyorsjáratú benzinmotorok fejlődése. Ehhez a gyújtóberendezéshez új gyújtógyertya kellett és Bosch megszerkesztette mai magasfeszültségű gyújtógyertyáját. Bár elvi felépítése azonos maradt, a Bosch-gyertya azóta szakadatlanul fejlődött, lépést tartva a motorokkonstrukció fejlődésével. A motor mai fejlettségi fokának elérésében Boschnak nagy érdem jutott osztályrészül.

A motorhoz viszonyítva a gyújtógyertya parányi kis rész, a vele szemben támasztott igények azonban nem leicsinylendők. Így, pl. ha a normális hathengeres személykocsi 20.000 km-t tesz meg, ezen táv alatt minden egyes gyújtógyertyának kerekén 40 millió gyújtószikrát kell leadnia. A Mercedes-Benz, Auto-Union, ERA, Bugatti, Delahaye, stb. versenykocsik 1 másodperc alatt 50 szikrát igényelnek a Bosch-

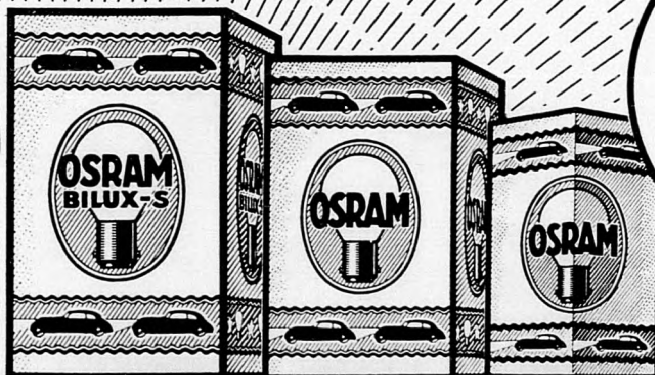
gyertyától. Amellett a szikráknak pontos időközökben, töredék másodpercenként és 7—10 atmoszféra nyomás alatt kell az elektródoknál jelentkezniök.

Tegyük fel, hogy a gyújtógyertyákat 15.000 km-en át használtuk 50 km-es óránkénti átlagsebesség mellett. Ez minden egyes gyertyára 300 órás üzemidőt jelent. Ha a motor átlagos fordulatszáma 3000 percenként, úgy minden gyújtógyertyán percenként 1500 szikra ugrik át. 300 üzemórára vonatkoztatva ez 27 millió szikra. Ha feltételezzük, hogy a szikratávolság csak 0,6 mm minden egyes gyújtógyertyánál, úgy a szikrahosszokból több, mint 16 km tevődik össze. Ezek után bizony nem vonjuk kétségbe, hogy a gyújtógyertyáknak hallatlan nagy teljesítményt kell végezniök és megérdemlik, hogy 15.000—20.000 km hűséges szolgálat után újakkal váltsuk fel őket.

A jelenlegi háború gazdaságpolitikai indítórúgói közé érdekes bepillantást nyújt a német autópár délkelet-európai expanziója. Hazánk, Jugoszlávia, Bulgária és Románia 1932-ben összesen 624 személy- és teherautót, illetve motorkeverékpárt importált Németországból. 1935-ben már 5061-re, 1937-ben 17.477-re, 1938-ban pedig 25.741 darabra emelkedett a négy állam német gépjárműimportja. Bulgáriában hat év alatt 13-ról 2119-re, Jugoszlávia 410-ről 7759-re, Románia



pedig 151-ről 8347-re emelte német gépjárműimportját, míg hazánkban az utolsó békeévben az importált gépjárművek 80%-a volt német eredetű. Délkelet-Európa motorosításában döntő szerepet játszik a teherautó. Jugoszlávia teherautóbehozatalában a német részesedés az 1934. évből 32%-ról 1939. első felében már 96%-ra, Romániában az 1934. évből 21%-ról 1938-ban 63%-ra emelkedett. Görögországban az 1937-ből 171 drb-os német teherautóbehozatal 1938-ban már 393 darabra emelkedett. Érdekes, hogy a délkelet-európai államok német teherautóbehozatala 1933-tól 1938-ig a 2 tonnás kocsik sorában 0%-ról 22%-ra, a 2—5 tonnás kategóriában 1,6%-ról 36%-ra, az 5 tonnán felüli kocsiknál pedig 9,4%-ról 17,1%-ra emelkedett. A délkelet-európai államok motorosítása terén még nagyon sok tennivaló akad, hiszen hazánkban ugyan már 1938 elején 303 lélekre jutott egy gépjármű, holott 1935 elején még csak 606 emberre jutott egy gépjármű. Romániában 1938 elején 592, Jugoszláviában 900, Bulgáriában pláne 1000 lélekre jutott csak egy gépjármű!



Fényszóróba,
keresőbe és
minden segédvilágítás
céljára az
elismerten elsőrendű
Osram-
auto-lámpákat!

OSRAM

auto-lámpák

UTAZÁS A GUMI KÖRÜL

Tanulságos beszélgetés Pauszka Jánossal

A gumi pillanatnyi világpiaci helyzetével azért sem akarunk foglalkozni, mert ez egyrészt politikum, másrészt, mert mindnyájan ismerjük a helyzetet.

Mindenek előtt állapítsuk meg, hogy nincs igazuk a borulatóknak. Ha kellő gonddal és kimélettel bánunk a gumijainkkal, akkor átvészeltetjük a súlyos időket.

Mit? Miért? Hogyan? — hogy gumijaink hosszúéletűek legyenek a kerekeinken. A tény, — hogy a gumi fordított arányban áll az adóval, azaz, hogy lassan bár, de feltartóhatatlanul fogy — nem akarjuk „elbeszélgetni”. De igenis állítjuk, hogy ezt a fizikai folyamatot, a gumik helyes és rendszeres karbantartásával, ápolásával csökkenteni lehet.

És amire tulajdonképpen ki akartunk térni, a gumi „másodvirágzására”, a futótátására, arra szeretnők szentelni szűkre szabott helyünk megmaradt részét

Mint már ahogy mondtuk a gondos kezelés kétségen kívül meghosszabbítja a gumi élettartamát, de egyszer — és tegyük hozzá mindig rosszkor — mégis csak elér az út végére és akkor dőbbenünk a szomorú valóra. Nincs gumink. Ez a kéréhetetlen tragédia előbb vagy később *mindnyájunkat* utolér. Tehát nézzünk szembe a változtathatatlannal. Mi a tenni-való? — Ugyan kérem — int most le egyik-másik türelmetlen Olvasó — tudjuk jól — füstölög magában — elviszem a gumijaimat a gumisuzterhoz.

No, úgy-e megmondtuk, hogy nem egészen úgy áll a dolog, mint ahogy azt egyesek elképzelik. Különösen ma áll ez a tétel. Oly sok fontos tényezőből tevődik össze a gumi megbízható megmunkálása, hogy azt a kívülálló alig tudja elképzelni.

Azt hisszük nem lesz érdektelen, ha ezt a kérdést átbeszélgetjük egy kissé a gumijavító-szakma egyik reprezentánsával, akinek a több évtizedes szakmai múltján kívül sok éves tanulmányútja (Európa nyugati és déli államain kívül Kiszáziában és Észak-Afrikában is járt) ad súlyt hasznos felvilágosításainak és tanácsainak. Szíves elnézést kérünk kedves Olvasóinktól, hogy az alábbi — mondhatnók egyoldali beszélgetést — nem színes riport formájában közöljük, de úgy érezzük, hogy így, maradék nélkül, — minden szócéfraságtól mentesen — adjuk vissza a hallottakat. Előjáróban még csak annyit, hogy hazánkban csak az Ő üzeme rendezkedett be már évekkel ezelőtt önellátásra. Személyes vezetése alatt álló laboratóriumában speciális gépekkel dolgozzák fel a nyersgumit gumiaruk készítéséhez és javításához. És hogy az 1903-ban alakult üzemnek 1918 óta tulajdonosa, ahol ma a Wahrmann-utca 10-ben becsületes megélhetést nyújt 34 szakembernek. Jellemzésül még csak annyit — miként az a külföldi nagy gyárakban rendszeresítve van — a hatalmas helyiségekben reggeltől estig szól hangszórókból a zene és a Rádió Budapest hírei. (Tudvalevő ugyanis, hogy a zene emeli a munkakedvet, ami természetesen a végzett munka előnyére válik.)

— A gumijavítás főfeltétele a kellő szerszám — kezdte Pauszka János a beszélgetést. — Nem minden műhelyben található tökéletes szerszám. Nálunk nincs autógép, tehát a világ majd minden márkója került forgalomba, és minden gyárnak más a kerékmerete, tehát más abron-



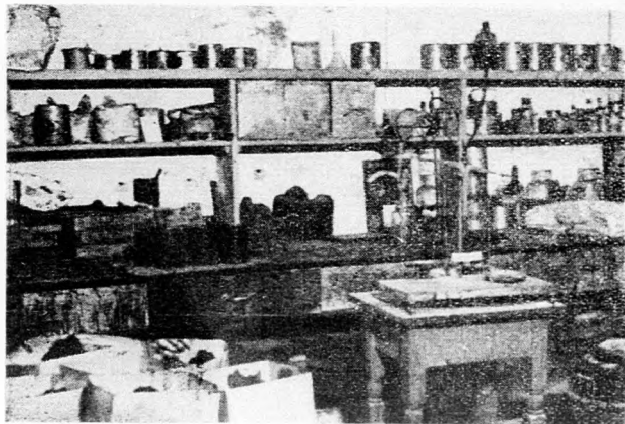
A régi, kopott futófelületet esiszolgálógépekkel távolítják el.

csot alkalmaz. Ha egy 16" méretet beszorítunk egy 15" formába, akár csak részforma is, a köpeny méretét megváltoztatjuk azon a darabon, mely a formába lesz szorítva. Ha a forma 17"-os akkor is a tágabb méretet kényszerítjük rá, megint csak változtatunk rajta. De ilyenkor még nem beszélünk arról, hogy mi lesz az abroncsból, ha történetesen új futóval kell ellátni és körvekanizáló készülékbe kerül. A méretek milliméter pontosságra vannak beállítva. A köpeny felépítménye beszorul vagy tágítva lesz, ha a méret nem pontosan illik és a futófelület rátapad, reá préselődik, de mi lesz az alkotmányból, ha használatba kerül? Az alépítmény vagy a felső része eltörik és őszhang nincs, ami végeredményben a használatban megbosszulja magát.

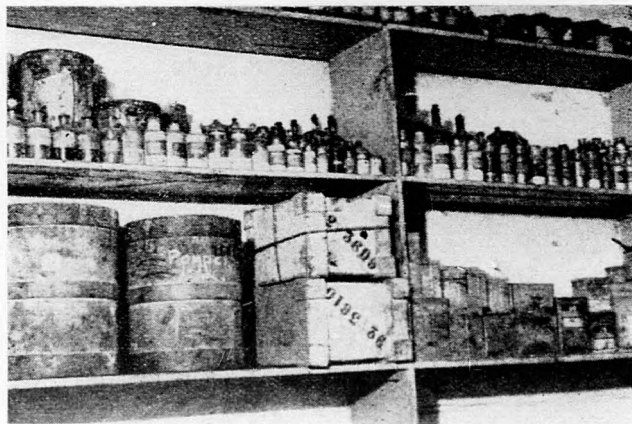
— A tökéletes berendezés igen nagy befektetést igényel és ha ez hiányzik, a szakértelem sem segít minden esetben. A gyakorlat természetesen hozzájárul a megfelelő kezeléshez, de ez is csak olyan üzemben lelhető fel, ahol állandó tömeges munkát végeznek.

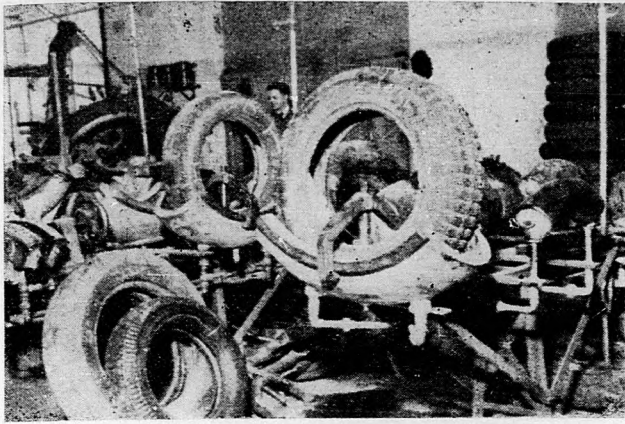
— Napjainkban még arról is említést kell tenni, hogy az anyag, mely rendelkezésre áll, milyen és hogy azzal hogy tud az iparos banni. Mert van iparos, aki csak kimondottan jó anyagot tud feldolgozni és van olyan, aki a kevésbé jó anyagot is kellően fel tudja használni. Ismerni kell tehát az anyag minőségét, annak feldolgozási lehetőségét, tulajdonságait, melyek a kész árunál jutnak kifejezésre. Kikísérletezett anyag használatáról van szó és hogy az iparos biztonsággal érez-e a feldolgozásban.

— Hiánytalan felszereléssel a rendelkezésre álló anyaggal

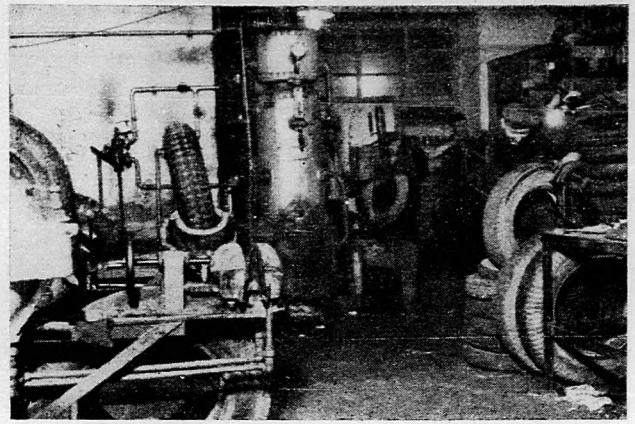


Részlet a laboratóriumból, ahol a nyersanyagot állítják össze.





Részes vulkanizáló-készülékek hada.

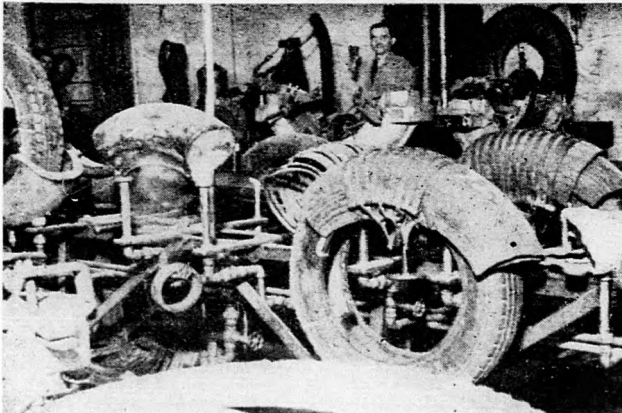


Tömlőosztály, a kép közepén a gőzfejlesztő kazán

tökéletes munkát kell végezni. Ez a feladat, amelyet a megbízható iparosüzem száz százalékosan teljesít.

— Valahogy így foglalhatnók össze az autógumi karbantartására vonatkozó főbb szabályokat:

1. Az előírt légnyomást hetenkint kell ellenőrizni. Kisebb nyomás éppoly hátrányos, mint a túlnyomás. Kisebb nyomás következménye, hogy a kocsi szinte hintázóan ráz és ebből származik a pneu oldalfalainak törése. Túlnyomásnál a futófelület középrésze gyorsan lekopik.
2. Új köpeny szerelése után a vizsgálat két naponként ajánlatos, mert az első időben több levegőt enged, mint később.
3. Legalább az egymás mellett futó kerekek légnyomása legyen teljesen egyforma, nagyobb eltérések megnehezítik a kocsi vezetését.
4. A jó belső tömlő hetenkint 0.1 at-t veszíthet, ha annál többet észlelünk, meg kell vizsgálni a szelepet. Nagy légvesztéségnél kisebb költséget jelent a szelep kicserélése vagy megjavítása, mint az ebből eredendő kár.
5. Naponta használatban levő keréknél a negyedik héttől kezdődőleg oly kis légvesztesség mutatkozik, hogy ennek ellenőrzése egyszer hetenkint elég.
6. Hogy a légtömlő hosszú pihentetés által mennyit szenved, legjobban igazolja a kerékpár. Fagyos téli hetek elmúltával a tömlő jobban eresztí a levegőt, mint állandó használat közben.
7. Nem ajánlatos a köpenyt állandóan ugyanazon keréken futtatni, pótabroncsot is kell szerelni és ne legyen hat hónapnál hosszabb időn át használaton kívül.
8. Gyors indítás és gyors lefékezés egyformán káros.
9. Az abroncsokat kb. 5000 km után fel kell cserélni és megjelölni, hogy a köpenyek minden kerékre szereltessenek. Az első kerekeken futó abroncsok elhasználása más, mint a hátsó kerekeken. A bal oldalon futó abroncsokat lecsiszolja a járdaszél.
10. Ha kanyarvételnél gyorsan hajtunk, ez idézi elő a gumik legnagyobb romlását.
11. Nagy hőségben és száraz uton a gyorsajtás hőt fejleszt. A gumi türelmes anyag, de nem szabad túlköveteléssel előállni. Nedves és hideg időjárás a támadó hőfokot levezeti.



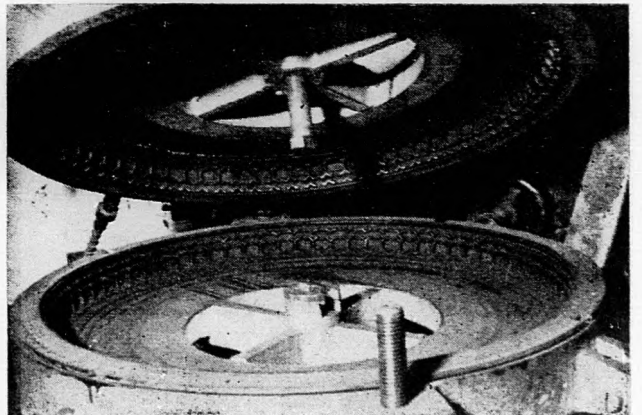
Részlet a részvulkanizáló-helyiségből.

12. Apró kavicsok és más idegen testek maguktól kiesnek az abroncsprofilból, de nem mindig. Hegyes vagy éles darabok mindjobban befurakodnak és bemélyednek a futófelületbe, áthatolnak rajta, átvágják a szövetreteget is és ilyen módon támad az átmenő sérülés.
13. Tévhit, hogy a lefutott köpenyt a hátsó kereken jól lehet még alkalmazni, mert egy átmenő szakadás kevésbé veszélyes. Ha az út esőtől síros vagy nedves, a csúszásgátló minta hiánya nagyobb veszélyt rejt a hátsó kerekeken, mint az elülsőkön, mert a kocsi könnyebben lendül.
14. Ha a kocsi rosszul fut, szokatlan zörejek észlelhetők, ajánlatos rögtön megállni és az abroncsokat megvizsgálni. Ha úgy látszik, hogy az abroncsok valamelyike levegőt engedni készül, könnyű rajta segíteni.
15. Az abroncsok és kerekek állását időnkint szakember vizsgálja felül. Kerekek elferdítésének következménye, hogy a futófelület lekopik.
16. Ha a tömlő beragadt és kanyarokat gyorsan veszünk, veszély állhat elő.
17. Rendszeres fékezés jellemzi a biztos kezű vezetőt. Hirtelen fékezés csak akkor helyénvaló, ha veszély elhárításáról van szó. Általában alábecsülik, hogy a hirtelen fékezés milyen roncsolást végez az abroncsokon. Ennek ütőereje könnyen meglazítja a futófelület és a cordszövet közötti kapcsolatot. Csak az egyenletes fékezés hat egyszerre és egyenletesen minden kerékre.

— A sérülések azonban a gumiabroncsoknál nem kerülhetők el, van kisebb-nagyobb sérülés a köpenynél vagy tömlőnél és ezeket természetesen a gumijavító-üzem hivatott rendezni. Mennél jobban berendezett üzemet kell tehát felkeresni, hogy a sérülések igazán szakszerűen orvosolhatassanak. Szándékosan használtam itt az „orvoslás“ kifejezést és nem a „javítást“.

— Lehet ugyanis a megsérült abroncsot „javítani“ és ha a szakértelem és a kellő készülékek rendelkezésre állnak, már nem tűzés, ha azt mondom, hogy „orvoslás“ is létezik.

Mi csak annyit teszünk hozzá: szívelejünk meg a hallottakat, ha azt akarjuk, hogy kocsink, motorunk életben maradjon, mert minden autó és motor addig él, amíg gumija van.



Speciális körvulkanizáló-gép futózáshoz. (Az összes felvételek Pauszka János gumiarútkészítő- és javítóüzemében V. Wahrmann-utca 10. készültek.)



— Már megint egy javítási számla?

— De tetszik tudni, ez lesz az utolsó, mert most **RIV** csapágyakat tettem bele, és ezek rendkívül tartósak...

SZILÁRD BÉLA

BUDAPEST, VI., NAGYMEZŐ-ÚTCA 15. TELEFON: 125-336*



Svájében komoly bajok vannak az üzemanyagellátás terén. Sváje évi ásványolaj-szükséglete 420.000 tonna, ebből 200.000 tonna benzín. A múlt év telén még kielégítő volt a behozatal, tavasz óta azonban zavarok állottak be. Ha az áprilisi behozatal indexszámát 100-zal vesszük, úgy az indexszám májusban 52-re, júniusban 21-re, augusztus-

ban 19-re csökkent, szeptemberben 28-ra, októberben 29-re emelkedett. Sváje kezdetlől fogva nem rendelkezett be tartalék raktározásra, részben azért, mert a behozatal zavartalanul működött s a benzín amúgy sem alkalmas hosszabb ideig tartó raktározásra. másrészt Svájében nincs ásványolaj-finomító üzem.

A hengerblokk repedések legkorszerűbb javítása — a galvanizálás!

A hengerblokk repedése nem tartozik a ritka autó-nyavalyák közé, főleg a téli évadban találkozni ezzel a súlyos és csak drága pénzen megjavítható defektussal, amikor is nem ritka a hűtőbefagyás és az ennek következtében beálló repedés. A hengerblokk többnyire a külső vízköpeny táján reped meg és javítása hegesztéssel történik. A hegesztés nem egyszerű dolog, eszközléséhez le kell venni a blokkot és a nagy hőhatásra többnyire olyan elhúzóadások történnek, melyek miatt néha a hengerfuratokat is újra kell munkálni, felfütni és emiatt új, túl-méret dugattyúkat szerelni.

Az USA javítóműhelyeiben merőben új eljárást próbáltak ki a hengerblokk repedések javítására. Az új eljárás nagyszerűen bevált, nemcsak tartósan javítja ki a hibát, de nagy előnye az is, hogy a motort nem kell szétszerelni, nem alkalmaznak hőhatást és nem kell elhúzóadásoktól tartani. Az új eljárás — mellyel a magyar műhelyek is végezhetnének kísérletet — egyszerű galvanizálás. A galvanizálás alkalmával fémet csapatnak le a repedésbe és azt ellenálló és a vasöntvényvel szervesen összetüggő fémréteggel, illetve anyaggal töltik ki.

Amerikai tudósítónk leírása alapján röviden vázoljuk az eljárás lényegét és gyakorlati alkalmazását.

A repedt részt először is drótkéfével alaposan megtisztogatják és eltávolítják az esetleges festékréteget, úgyhogy a repedés helyén és körülötte is teljesen tiszta legyen a fém felülete. Benzines — olajmentes folteltisztító benzint kell alkalmazni — mosással végzik a zsírtalanítást, majd tömény sósavba mártott ronggyal, végül vízzel fejezik be a tisztogatást. A repedt helyet, egy centiméteres margót számítva, aszfaltlakkal festik körül, majd megfelelő alakú, forró viaszba mártott papírdobozt helyeznek úgy el, hogy az a galvanizáló folyadékot magába fogadhasssa.

Galvanizálásra alkalmas a vörösréz és a horgany, rezes fürdőnek az ismert cianos folyadékot használják, míg horganyozás esetén cinkszulfátos-kénsavas fürdőt alkalmaznak, vörösréz, illetve vegyítiszta horgany-anóddal. Igen kis feszültség (2 volt) és kb. 1—3 amper áramerősség mellett néhány óra alatt tekintélyes vastagságú lerakódás képződik, mely nemcsak légmentesen tömíti el a repedést, hanem úgy egybeforrasztja a repedt részeket, akárcsak a hegesztés.

A galvanizáló eljárás nagyszerűen bevált a gyakorlatban, olcsóvá teszi az egyébként drága javítást és alkalmazása olyan egyszerű, hogy azt akár-melyik kis műhely is elvégezheti. Még csak különleges elektromos berendezés sem kell hozzá, hiszen egyetlen akkumulátorcella is megteszi szabályozható ellenállás és ampermérő beiktatásával. A cella negatív sarkát a kocsis testéhez kapcsoljuk, a pozitív sarkot a folyadékkal telt vízmentesített papírsdobozba merített fémanódohoz és a folyamat máris megindul. A fürdők összeállításra is igen egyszerű, minden galvanizálással foglalkozó szakkönyvből csőtől találni megfelelő recepteket.



VICTORIA

minőségi
motorkerékpárok
körzetképviselője

Új és használt



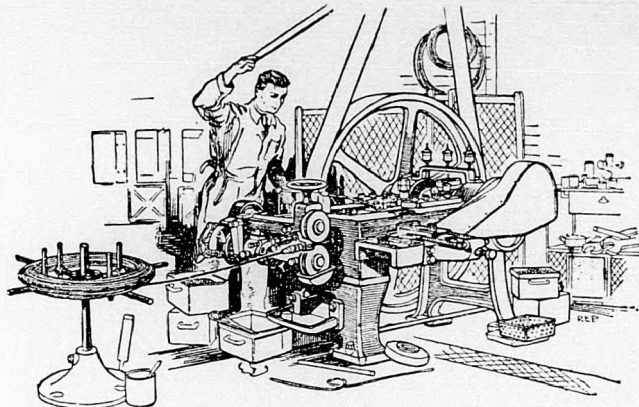
Skoda AUTÓK
eladása

Autóalkatrészek és felsze-
relési cikkek. Kerékpárok
nagyraktára.

LINTNER J.

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

Félórás ügyelet a csapágygolyó szülőágya mellett



Ebben a préshen sajtoltják golyóvá a baloldali dobra tekereselt acélhuzalt.

A csapágy az automobil legszerényebb, de legfontosabb alkatrésze. A tükrőfényes golyók és görgők ott végzik fontos munkájukat, ahová legfeljebb a szerelő szeme ér el és a gépkocsi gazdája többnyire nem is tudja, hogy mit köszönhet *golyós és görgős csapágyainak*. Talán elegendő annyit felemlíteni, hogy ha nem léteznének tökéletes csapágyak, úgy az autósok éppen úgy kelene körüljárnia félóránként a kocsiját kezében az olajkannával, akárcsak a gőzmozdony gépészeinek. Röviden: a tökéletes golyós- és görgőscsapágyak tettek lehetővé a mai egyszerű és hibamentes kenési rendszerek kifejlesztését és alkalmazását és roppant részük van a korszerű gépjármű óriási üzemi élettartamában.

Hogyan születik a csapágy legfontosabb része: a csapágygolyó. Ez az apró, tükrőfényes és a milliméter ezredrésznyi pontosságával megmunkált nemesacél gömböcske, melyről oly keveset tudunk és melynek oly sokat köszönhetünk?

A csapágygolyó „őse” a *krómácel* huzal. Különleges gép vágja le a dobra tekereselt huzalból a megfelelő hosszúságú darabkát. De nem elégzik meg a kiszabással, hanem excenterrel működő *présszerkezete* egyben golyóvá is sajtoltja a leszabott huzaldarabkát. A golyóprés hatalmas meghajtóerőt igényel, hiszen hidegen kell gömbbé sajtolni a szívós és kemény krómnikkelacélananyagot.

Az így nyert golyó *szabálytalan, rücskös, szürkén piszkos* és „egyenlítője” körül *bordát* visel. A borda és a felületi egyenetlenség eltávolítására szolgál az *előcsiszoló* dob, mely pillanatok alatt símává és egyenetlenségét varázsolja. A go-

sonlatosak és anyaguk aránylag lágy. Ilyők ekkor nagyobbfajta seréthez hal-

A következő lépés a *hőkezelés*, az anyag kellő megválasztása mellett a hőkezelés az a munkatényező, mely a csapágygolyó minőségét szabja meg, a jó vagy a mégjobb edzéstől függ, hogy csapágygolyóink mennyire tud majd megbirkózni feladataival.

Az edzőkemencében *pirométerekkel* gondosan ellenőrzött hőmérséklet uralodik és *precíziós stopperórákkal* ellenőrzik a hevítés időtartamát. A hőmérséklet és időtartam megállapítása majd az ezt követő hirtelen lehűtés, hosszas kísérletek eredménye és féltett gyári titok. Ha ugyanis az edzés nem tökéletes, úgy a golyó vagy túl kemény, vagy lágy marad. Ha a golyó túl kemény, nagyobb igénybevételnél eltörhet, ami a csapágy teljes tönkremenéséhez és ezzel a motor belsejében jelentős károsodáshoz vezet, az eltört csapágygolyó ugyanis fél pillanat alatt úgy *befékezheti a motort* vagy a *sebességváltót*, hogy a forgó részek eleven ereje darabokra törheti a motort egész mozgó berendezését. Ha viszont túl lágy a golyó, úgy hamar kopik és élettartama rövid. Természetesen úgy kell elvégezni az edzést, hogy a golyó vagy görgő felülete üvegkemény legyen, belseje azonban mégis kissé rugalmas, szívós, ez a *felületi edzés*. Ennek sikere perdöntő a golyó további életére és tökéletes elvégzése szintén a vezető gyárak titka.

Az edzett golyók most már olyan keménységűek, hogy esakis *csiszolással* munkálthatók tovább.

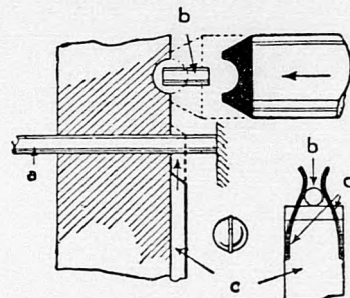
A csiszolás nemcsak arra szolgál, hogy megadja a tükrös felületet, hanem a pontos méretet is megszabja. A csiszológép aránylag egyszerű berendezés, melyben két tárcsa forog. Az egyik tárcsa *acélból* van, a másik pedig keramikusan úton előállított *csiszolóanyagból*. A két tárcsa homlokfelülete barázdákkal van ellátva, a barázdákba kerülnek a golyók, a forgómozgást végző tárcsák között addig csiszolódnak, amíg tökéletes *alakjukat és felületüket* meg nem kapják. Szellemes és itt bővebben le nem írható berendezés gondoskodik arról, hogy a kellőképpen megcsiszolt golyó *önműködőleg kihullék* a csiszológépből és helyébe ugyancsak önműködő módon új, nyers golyó kerüljön.

A csiszolás után a tükrösítésre kerül sor. A tükrösítés céljaira hatalmas dobok szolgálnak, melyekbe bőrhulladékot töltenek. A golyók itt órákon át *pereng-görögnek*, amíg felületük *tükrőfényes* nem lesz. Időnkint megvizsgálják a golyókat, nagy keretekbe öntik a go-

lyók ezreit, ahol erős fényben azonnal felismerhetők a még nem teljesen tükrőfényes példányok. Ezek visszakerülnek a dobba, amíg teljesen meg nem „érnek”.

A golyók most már készen vannak. Következik az osztályozás, mert hiszen átmérőjük még nem tökéletesen egyforma. Az *osztályozógép* egyszerű, de igen szellemes szerkezet, mely a milliméter ezredrésznyi pontosságával szortírozza a kész golyókat. Lényege: két kéréshez hasonlatos és egymáshoz igen enyhe szöveget képző megrősített *borda*. A golyók a bordák között gurulnak lassan lefelé és egyenként hullanak le a bordák között előbb vagy utóbb aszerint, hogy mekkora az átmérőjük: a számukra fenntartott dobozokba.

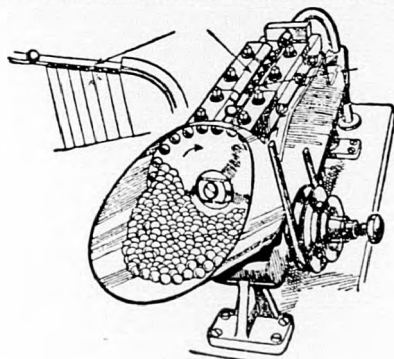
A golyók beszerelése, illetve elhelyezése az acélból készült kosarakba, különleges munka. Itt olyan precizításra van szükség, hogy már nem lehet mere-



Igy lesz a huzalból golyó. A kés (c) levágja a huzalt, a drótdarabka (b) a préselőfák között golyóvá sajtólik.

tekkél dolgozni, hanem csak határértékekkel, plusz és mínusz toleranciákkal. Különlegesen kiképzett és *évek tapasztalataival* rendelkező szakmunkások végzik ezt a munkát: házastíjak a kosarakkal a golyókat. Az emberi ügyesség és érzék kapcsolódik itt bele a gépek munkájába, a lélek lép szövetségre a rideg és érzéketlen anyaggal, hogy tökéleteset alkosthasson.

Látjuk tehát, hogy igen számos gyártási eljárástól függ a golyóscsapágy minősége. Külsőleg minden csapágy csapágy. És amíg az egyik tökéletes, addig a másik gyártmány talán selejtes. A golyóscsapágy beszerzésénél tehát nem szabad takarékoskodni, hanem esakis olyan márkás árut vásárolni, mely patinás nevű gyárból kerül ki, olyan szülőágyból, mely szavatol anyagért, minőségért és tartósságért.



Egyszerű, de szellemes szerkezet osztályozza a kész golyókat.

CYKLOP
GARAGE – SERVICE
avárosközpontjában
CSÚSZÁSTGÁTLÓ
PNEUMATIK RECÉZÉS
HIDRAULIKUS EMELO
Teljes service P 10.
VII., Nagyatádi Szabó-utca 24.

Az öregember nem vén ember, illetve öreg motor nem rossz motor örökbecsű tételt sorozatosan bebizonyította az örökké mosolygó *Gröger bácsi*, aki néhány évtizedes NSU-jával a leg-szorgalmasabb KTT-résztvevő. Hétfőtől szombaiig toronymagas újságkötegeket szállít „oldalkocsijában”, amde mire felvirrad a vasárnap, úgy az NSU, mint az örökifjú *Gröger bácsi* valami esodálatos átalakuláson megy át — mint amikor a kiszolgált esatamén meghallja a reesező kürtön az ezredindulót — hiába, a vér nem válik vízzé.

*

Önhibánkon kívül családi bonyodalmat okoztunk. A mult számban e helyen megírtuk, hogy *Schmiedt*nek eltört a lámpája. Ez egymagában nem is lett volna feljegyzésre érdemes, ha — mint ahogy *Schmiedt* „elpanaszolta” — a felesége nem olvasta volna az *Auto-Motor KTT morzsáit*. Így tudta meg, hogy a BMW-nek „elfogyott” a reflektorja, ami miatt aztán parázs perpatvar kerekedett. (Mint kémeink jelentik, *Schmiedt* arcán látható bőrfolytonosságok az életlen borotvtától erednek.)

*

Ha már a gyengébb nemnél tartunk, jegyezzük fel, hogy a KTT nagysikerű bált rendezett, ami főként a hölgyek körében váltott ki osztatlan örömet. Éjféltől gr. *Andrássy Mihály* is megjelent a „nyüzsgő” motoros sokadalomban.

*

Utolsóból lesznek az elsők — tartja a mondás. Valahogy így volt ez *Länderrel*, aki oldalkocsis öreg Puchjával olyan izgalmas versenyt futott, hogy a nézők ereiben a régi G. P.-k izgalmaid idézte fel. Méterről-méterre dolgozta fel magát és az utolsó körben ugyancsak megszorította az élhelyen álló *Dömököt*. A futam végén így kesergett *Länder*: *Russzal jeltette Kozma a pályát*. — Hogy-hogy? — kérdeztük. *Na igen, ha csak tíz méterrel hosszabb a kör, akkor engem ez a futam.*

Ki tudja?

*

Apropos *Dömök*. Az egyik futamban igenesek el-el maradozott a mezőnytől. A futam végén megkérdeztük, hogy mi volt vele, vagy talán a BMW rakoncátlanokodott. — *A dehoggy* — mondta a szerénységéről közismert *Dömök* — *de ha rögtön az éle állók, akkor nem szórakozik a nép* — mutatott a sokezer emberkaréjra — *meg aztán így értéke-sebb a győzelem, ha egy kicsit cicázunk a sportársakkal*. (Amiben pedig *Dömök*nek teljesen igaza van.)

*

Szép lassan vastagodik az a filmtekeres, amely a KTT multját és jelenét fogja megörökíteni. Mire megjön a lombozó ősz — reméljük jó sokára — több előadás keretében fogja bemutatni a KTT-film lelkes és őszintelen operatőre, *Major József* ezt az izgalmasnak ígérkező sportfilmet.



Vidám hangulat jegyében zajlott le a KTT-bál.

Zsidó, Csintalan, Nikodémus, Poteczim. Ezek kérem nem egy pajzán operett szereplői, hanem az egyik KTT kezdők futamának az indulói.

*

Már megírtuk, hogy *Kozma Bandinak* van egy névrokona, *Kozma Ferenc*, aki ugyan régi motoros, de a KTT-ken új fiú. Nos ez a *Kozma II.* harmadik szereplése alkalmával egy különös bonyodalom folytán megnyerte a 350-es kategória futamait. Az történt, hogy *Kiss Laci*, aki az élen nyargalt, elnézte a zászlókat és „félrevezette” a mezőnyt. Csakhogy *Kozma II.* spártai jellem és nem ment a boly után, hanem szabályosan kerülgette a kapukat, valamint azok is, akik utána jöttek. Így aztán *Kozma II.* megnyerte a futamot. Azaz, megnyerte volna, de *Kozma I.* úgy határozott, hogy újra fussák a futamot. *Kozma II.* nem protestált a határozat ellen, hanem sportzerűen, szó nélkül újra starthoz állt, bár a közben elromlott sebességváltója miatt már eleve tudta, hogy nincs sok keresnivalója. Dícsereendő magatartás.

*

Vágainak volt egy olyan „perece” (gyengébbek kedvéért: bukása), amiből egy közönséges földi halandó csak négy hét múlva lábadozik. Amde nem így *Vágai* mester. Felugrott, mint egy gumilabda, megrázta sörényét és pihe módjára maga alá kapta a kis Mátrát és olyan vad „repszést” végzett a bukástól megritkult küllök miatt meglazult kerékű gépen, hogy az már megközelítette a lehetetlenséget. Hiába intettek a starthelyen, *Vágai* nem hagyta

magát. Az emberi akarat esodákat tud művelni. Na, de amit a kis *Mátra* produkált, az se kutya.

*

Essen most szó *Vágai* ellenlábásáról. a „pechvogel” *Vighról*. Az egyik unlimited kategóriában úgy ment — szinte szárnyakat kapott a *Csepel*. A nézők ifjai síkoltak az izgalomtól, amikor az éle állt, nagy félliteréseket leelőzve. Csakhogy *Szent Kristóf* nem így akarta. (Miért, miért nem, leugrott a a lánc. Mint utólag kislútt, a hátsó tengelyanya le volt lazítva.)

*

Ugyancsak *Vigh-el* történt az alábbi különös baleset. A starttól 15 méterre — nem tudni miért és hogyan — *Vigh* *Csepel*estől együtt „lefeküdt”. A közvetlen mögötte száguldó márkatársa, *Gujdár*, teljes gázzal átgázolt a *Vigh-et* borító *Csepelen*, de úgy, hogy vagy 3—4 métert repült a levegőben. A nézők csak akkor osudtak fel a meglepetésük-ből, amikor *Vigh* pillanatokon belül talpra, illetve nyeregbe pattanna, üldözöbe vette az alaposan meglepett mezőnyt. A futam végül is *Vigh* győzelmével végződött.

A német autópárbán, mint emlékeztetés, már az utolsó békévében megkezdtek a típusok számának csökkentését az ismert *Schell*-terv értelmében, melyet a személy- és teherautók frontján, valamint a motor-kerékpárgyártás terén a háború kitöréséig már nagyjában végre is hajtottak. A típus-csökkenés észszerű munkája a gépjárműiparral parallel dolgozó 102 felszerelési iparágat is érinti, ahol a racionalizálási esodákat művelt. Így például 113-féle önindítóberendezés helyett ma csak 10-féle és 215 tachoméertípus helyett mindössze 7 típus szerepel!

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**

AUTÓMENTŐ ÁLLOMÁS

ÉJJELE-NAPPALI SZOLGÁLAT

TEL.: 290-721

GYÓRFFY, Bulcsú ucca 13

A garázs probléma amerikában — és nálunk?

Amerika az automobil hazája, az az ország, ahol minden jobb szakácsnőnek megvan a maga kocsija, ahol az élet gépjármű nélkül ma már el sem képzelhető. A nagy gyárak *milliószámra* ontják az olcsó kocsikat, a mérsékelt árak és rendkívül jó kereseti viszonyok hétről-hétre sok ezerrel szaporítják az autótulajdonosok sorát. Akiknek rendelkezésükre áll az olcsó benzin, a valóban 100%-os pennsylvaniai olaj, de akiknek nagy problémája, a *garázkérdés* még mindig nincsen megoldva.

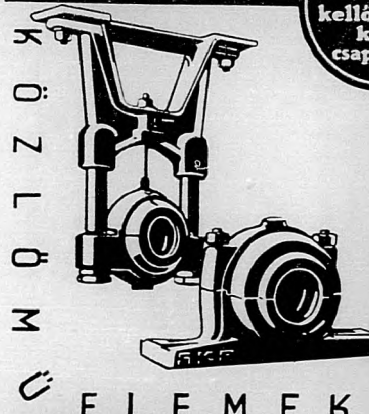
Az amerikai olyan nélkülözhetetlen „szerszámnak” vallja a kocsiját, hogy annak éjjel és nappal rendelkezésére kell állnia, a newyorki polgár nem hajlandó, de nem is képes arra, hogy *félórás gyalogutat* végezzen a lakásról a garázsba és este vissza.

A megoldás már úton van, egymásra épülnek a hatalmas, sokemeletes és részben földalatti garázsok, melyek tökéletes térkihasználás mellett olyan belső útrendszerrel vannak ellátva, hogy *bármelyik* kocsit *bármelyik* pillanatban kivihetők, minden *tologatás* és kocsimosói asszisztencia nélkül. Elmés *fordítószerkezetek*, emelt *hidacsok* és a műszaki szemfényvesztés sok más eszaka siet a kérdés megoldására.

A garázkérdés merőben új épület-típus megszületésére vezet. Az úttőro a detroit-i 21 emeletes *Book Tower* és a montreal-i (Kanada) *Dominion Square Building* volt. Ezek a 21 emeletes épületek kívülről nem mutatnak semmi rendkívülit és csak 11 emelet látszik belőlük. A 11 „látható” emeletet üzletek, irodák, stb. töltik meg, a láthatatlan 10 emelet viszont a *föld gyomrába* van rejtve és kizárólag garázs céljaira szolgál. A földalatti emeletek rendkívül alacsonyok, magasságuk alig haladja túl a *két és fél métert*. A kocsikat önműködő liftek szállítják és ha a kocsit gazdája siet, nem kell lépcsőt járnia vagy liftet használnia, a hajdani amerikai burleszkfilmekről ismert *tűzoltópőz-nán* egyszerűen lecsúszik arra az emeletre, ahol a kocsija áll.

De nemcsak az üzletházakat kombinálták garázzsal, az újonnan épülő lakóházakhoz is hozzátartozik a többemeletes földalatti garázs, az ilyen épületekben a garázsdíj már benne foglalatik a lakbérben, sőt a mosásért és karbantartásért sem kell külön fizetni. A lakó házteléfonoval az összeköttetésben a garázzsal, egyszerű hívás után néhány perccel már ott várja a *kapubejárat* előtt a kocsija, melyet a garázsalkalmazottak állítanak elő, miután *meleg vízzel* töltötték fel a hűtőt, hogy megtakarítsák a melegítéssel elprédált percekét.

A garázkérdés igen érdekes megoldása az új bronxi parkvárosban, az úgynevezett Parkchesterben látható. Ez



G O L Y Ó S É S G Ö R G Ö S

C S A P Á G Y A K

J Á R M Ű

E N G E L Y E K

SKF
kellő helyre
kellő csapágyat

E L E M E K M E Z Ö G A Z D A S

SKF
SVÉD G O L Y Ó S C S A P Á G Y R T.
B U D A P E S T , I X . Ü L L Ő I - Ú T 5 5 . T E L E F O N : 1 4 6 - 4 4 0 *
F E L V I L Á G S I T A ' S S A L , A J Á N L A T T A L V A G Y M É R N Ő K I L Á T O G A T Á S S A L
D I J T A L Á N U L Á L L U N K R E N D E L K E Z É S É R E .

a terület 130 holdnyi, a kertes épületekben 12.269 lakással, 48.000 személy befogadására. Jellemző az amerikai motorosítás méreteire, hogy bár az új városrész kismemberek számára épült, mégis 10.000 automobil garázsírozásáról gondoskodott az építvállalat. És hogy a városrész lakóinak megtakarítsa a gyaloglást, *nyolc különálló garázsépületet* emeltek. Ezek az épületek úgy vannak elosztva, hogy a parkváros minden pontjáról legfeljebb ötperces sétával érhető el a legközelebbi garázs, ahol a lakásbérlok kocsiját ingyen tárolják, tartják karban és mossák.

A garázkérdés égető problémája, mint látjuk megoldás felé közeledik Amerikában. Nem úgy, mint nálunk. Ahol, ha nem történik gondoskodás, *néhány év múlva megoldhatatlanná válik a kocsitárolás kérdése*. A nálunk

érvényes igen szigorú rendelkezések mellett kétszeresen nehéz a megoldás. Mert a bérházak alagsoraiban rögtönzött garázsok csak ideig-óráig alkalmasak a kocsik növekvő tömegeinek befogadására, igen célszerű volna, ha az új házak tervezői már most vennék figyelembe azt a garázshiányt, mely lassan, de biztosan bekövetkezik.



ÚRVEZETŐK!
Autók belsejét, üléseit, kárpitozott részeit órákon belül a helyszínen is gyönyörűen tisztítja
KULCSÁR ÉS HUPPERT

Mit tud — a VD kompresszorral szerelt Steyr 55?

A kiskocsivilág egyik legnépszerűbb és legjobban bevált tagja a Steyr 55, mely rendkívüli megbízhatóságával, vonzóképességével, útfekvésével kanyarbiztonságával és menettulajdonságaival a magyar autós-közönséget is rég meghódította, rendkívüli férőhelyével pedig megvalósította az addig elérhetetlen álmot, a nagykoesi kényelmével, de a *kiskocsi takarékoságával* rendelkező közlekedési eszközt.

A Steyr 55-ről köztudomású, hogy sem felépítésében, sem pedig motorjának műszaki ismérveiben *semmi vonatkozása nincsen a sportkocsival*. Tervezője nem gondolt tettebevalósítása alkalmával nagy sebességre, még kevésbé rendkívüli gyorsításra, hanem a megbízható, jó *hegymászó és vonóképes*, sok tízezer kilométer után is eredeti erőtartalommal rendelkező, úgynevezett használati kocsit teremtette meg. Azt a modellt, mely bírja a *túlterhelést*, a kiméretlen *nyuzást*, mely tehát megérdemli az *eszményi túrákocsi* elnevezést.

Legutóbbi számunkban részletes ismertetést közöltünk a német VD kompresszorokról, melyek igen egyszerű módon bármilyen négyütemű automobilmotorra szerelhetők fel. Ismertetésünk nagy feltűnést és érdeklődést keltett, így kétös érdekességünök tartjuk azt a beszámolómat, mely *VD kompresszorral* szerelt szabványos és teljesen „fésületlen” Steyr 55-ös modellet végzett próbáinkról számol be.

Mint azt fényképkünkön is látni, a VD kompresszor a négyhengeres boxermotor felett a *baloldalon foglalt helyet* és meghajtását a ventilátorszíj végzte. A VD sűrítű különleges műszaki megoldása ugyanis nem követel magas fordulatszámot, a motortúraszámom dolgozó kompresszor is előállítja azt a túlnyomást, mely a *hengerek töltését fokozva* növeli a teljesítményt. Ennek nagy előnye a zajtalanság és a rendkívüli élettartam, a VD kompresszornál ismeretlenek a kenési nehézségek, melyek a verseny- és sportkocsik 25–30.000 fordulatot végző sűrítőinél lépnek fel és nemcsak üzemzavaroknak lehetnek okozói, hanem gondos kezelés ellenére is igen hamar kopásokra vezetnek.

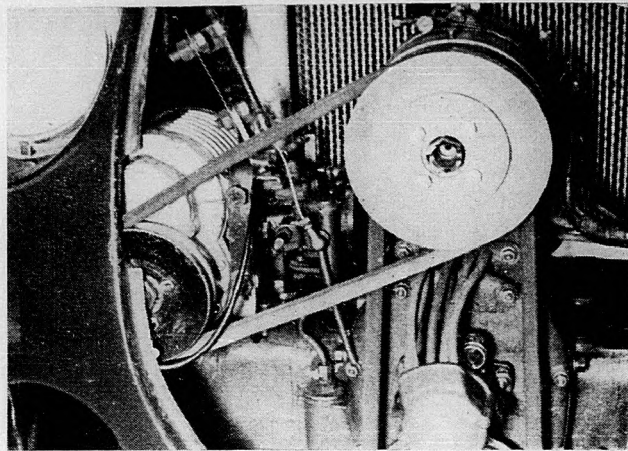
Üzemanyagul szabványos *kút-motalkó* szolgált, a gázot a szokottnál valamely nagyobb főfúvókával látták el, egyébb átalakítás nem történt és a motoráttétal sem változtatták meg a Steyr—Austro Daimler—Puch-művek műhelyében, ahol a kompresszor szerelését végezték el.

A városi forgalomban azonnal feltűnt, hogy a motor rugalmassága lényegesen fokozódott, lassú túrában is nagyobb volt a motor vonóképesége. Hogy a kompresszor mit „tud”, azt akkor láttuk, amikor kissé kiméretlen módon *hirtelen tapostunk* rá a gázpedálra. A négy szemlélyel terhelt kocsi harmadik sebességben sportkoesi módjára ugrott meg, de direktben (negyedik sebesség) is érezhető volt, hogy az egy liternél alig nagyobb motor *szárnyakat kapott*. Hamisítatlan élvezet volt a közlekedési lámpák szabad jelzése után kilőni a sorból és elsuhanni a háromszor-négyszer akkora motorral szerelt hatalmas túra- és sportkocsik mellett, melyek vezetői gonosz varázslatot sejtettek.

A kompresszor nagy teljesítményfokozó képességét hegymentében állapítottuk meg. A nagyforgalmú Hunyadi János-úton harmadikkal haladva egymásután éltűztük meg a Várba törekvő jóval nagyobb kocsikat, közöttük egy fiatal rendszámú nyolchengerest, melynek vezetője ugyancsak „gyúrta” a motorját, hogy a megelőzésével járó „szégyent” elháríthassa. A *hegymászóképességgel párosult gyorsítóképességet* a hírhedt Hunyadi János-úti nagy hajtűkanyarban élvettük csak igazán, a kis Steyr 55 harmadikkal szinte kilőtt a kanyarból és úgy pörgette túl a hátsó kerekeit, mint valami telivér sportkocsi.

A próba napján sajnos nedves volt az idő, ami ha lényegtelenül is, de mégis csökkentette a csúcssebességet és *óvatosságot* vezetést tett szükségessé. A kocsi csúcssebességét a kora reggeli órákban próbáltuk ki a Fehér-úton, amikor nem kell nagyobb forgalomtól tartani. Stopperrel mérve 116 km-es sebességet értünk el, a mért szakasz végén a motor még mindig *nem érte el teljes fordulatszámát*, hanem érezhető volt, hogy még mindig gyorsul. Ez annyit jelent, hogy ha alkalom nyílik „kifutni” engedni a motort, úgy a 120 kilométeres sebességet el lehet érni, különösen akkor, ha a próbák alkalmával uralkodott *nedves időjárást* és eszűsös talajt, tehát a meghajtott kerekek fokozott túlpörgését is figyelembe vesszük.

Érdekes kísérletet végeztük a Sváb- és Jánoshegyen. Látni akartuk, hogy vajon hosszantartó, *erőltetett hegymentében*



A VD kompresszor a motor felett baloldalon talált elhelyezést, meghajtását a ventilátorszíj végzi.

hogy állunk a melegedéssel. Az ismert Svábhegy versenypályánál végig úgynevezett versenytempóban és technikával vettük, tehát állandóan *második-harmadikkal*, nem takarzkodva a gázzal és főleg a sebességváltóval. Akárhogyan is hajszoltuk a motort, akármennyire is hagytuk teljesgőzmásodikkal sívítani fel a meredekre: a melegedésnek a nyomát sem érzeltük, a Steyr 55-be gyárilag beépített és megbízható hűtőhőmérő tanúsága szerint a hűtővíz egyetlen pillanatra sem érte el a *80 foknál magasabb hőmérsékletet*.

És hűvös maradt akkor is, amikor kísérletképpen direkttel vettük egészen az Adalaki-útig a svábhegyi pályát — minden rángatás és erőlködés nélkül.

A kompresszorral felfokozott gyorsulás és sebesség tette igazán élvezhetővé a Steyr 55 lengőtengeles megoldása által nyert kitünő úttartást és kanyarbiztonságot. A kocsi hátsó része fordulóban csak éppen annyit csúszott, amennyit az *erősen túlpörgő hátsó kerekek* tettek indokoltá, egyébként sziklaszilárdan fekiűdt az uton.

Megfelelő pontos mérőberendezés hiányában nem ellenőrizhettük abszolút precizitással a fogyasztást. Annyit azonban megállapíthattunk, hogy a rengeteg és erőltetett hegymentet, a forszírozott gyorsítás és kiméretlen vezetés ellenére sem haladtuk túl a Steyr 55 úgynevezett *normálfogyasztást*. Ami nagy szó, mert hiszen tudjuk, hogy a sebesség és főleg gyorsítás fokozása, a hirtelen gázadás és a fékek teljes kihasználása a normálfogyasztást 30, sőt több százalékkal is képes fokozni. Ha tehát erőltetett menetben nem haladtuk túl a normálfogyasztást észrevehető mértékben, úgy ez annyit jelent, hogy normális üzemben, tehát sima és csúcssebessége nem törekvő, átlagtartó vezetéssel a kompresszorral szerelt Steyr *kevésbébb fogyasztást*, mint kompresszor nélküli testvérpéldánya. A kocsi tulajdonosának feljegyzései szerint a kompresszoros Steyr 55 átlagos fogyasztása *alatta van a nyolc liternek*, amit a fentieket figyelembe véve minden kételkedés nélkül fogadhatunk el igaznak. Meg kell említenünk, hogy a „bonckés” alá vette Steyr 55-ös üzemét kizárólag a városi forgalomban végzi, *túrában tehát a fogyasztás még ennél is alacsonyabb*.

A hideg motorral végzett indítási próbák beigazolták, hogy a kompresszor utólagos felszerelése nem befolyásolja a könnyű indítást. Az egész éjjel fűtetlen garázsban (plusz 5 fok Celsius) álló kocsi motorját az önindító azonnal beugrasztotta, pedig előző este szándékosan *nem szivattuk meg a motort*, hogy ezzel ne könnyítsük meg az indítást.

A próbák eredményének összegezése alkalmával megállapíthatjuk, hogy a VD kompresszorral szerelt Steyr 55 sok nagy sportkocsival felveszi a versenyt úgy a síkon, mint a hegyen, sőt a városi forgalomban is, a hirtelen gyorsítások alkalmával. És *igazi élvezet* okoz látni a nagykoesik és sportmodellek vezetőinek meglepetését, amikor minden erőlködésük ellenére is faképnél hagyja őket az általánosan „családi” kocsinak ismert kis Steyr 55, melynek a szerény VD kompresszor kölcsönzött szárnyakat.

Autórúgók és spirálrúgók

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

CSAK MAZSOLÁKNAK—

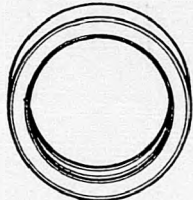
mit kell tudnia minden kezdő autósnek a CSAPÁGYAKRÓL?

(A „Csak mazsoláknak” című cikkünkben eddig a motorról, a sebességváltóról és a transzmisszióról számoltunk be, ismeretterjesztő és hasznos közleményeink nagy sikert arattak. Az alábbiakban hasonlóan „komoly” ismertetést közlünk a csapágyakról, különösen a golyós- és görgöstípusokról.)

Minden gépnek, így az automobilnak igen fontos alkatrésze a csapágy, mely nem tévesztendő össze a bibliai egyiptomi csapágygal, melyet korabeli közírók tévesen csapásnak neveztek.

A golyós csapágyának az a főcélja, hogy tévedésbe ejtse a gép tulajdonosát és miközben lassan, de biztosan egyre mélyebbre kopik a koszorúban levő barázda, a derék mazsola azt hiszi, hogy minden rendben van. A golyós csapágyban levő golyóknak az a feladatuk, hogy gördüljenek. Mivel a külső golyókoszorú nagyobb, mint a belső, a golyók gördülés helyett csúsznak, de közben arról se feledkeznek meg, hogy a külső golyókoszorút kiragadják házából. Ez mindennek ártalmas, különösen az alumíniumnak. Így érthető, hogy a golyós csapágy házát előszeretettel készítik alumíniumból.

A golyós csapágy anyaga acél. Különleges acél, mely bizonyos idő elmúltával lágyan duruzsoló hangokat hallat, de csak akkor, ha a csap forog. Ha a csap nem forog, úgy a



Golyókoszorú (balról) használat előtt és (jobbról) használat után.

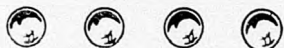


zűmmögés azonnal és gyökeresen megszűnik. Ha az ilyen csapágyat futólag vizsgáljuk meg, úgy azt látjuk, hogy a koszorúban kisebb kopások vannak. Alaposabb vizsgálat meggyőz arról, hogy átkozottul nagy fémdarabok hiányzanak. A vizsgálat alkalmával a golyók — különösen a kisebb fajtájúak — előszeretettel gurulnak a szekrény alá. Ha ilyenkor sikerül a golyókat összegyűjteni, úgy többnyire azt látjuk, hogy egy-két darabtal több van a kettelenél. Ne gondoljunk ilyenkor csodára. Csak arra, hogy legutóbb nem szedtük össze maradék nélkül a golyókat.

Vannak kisebb és vannak nagyobb csapágygolyók. A golyók osztályfőnöktudatos „lányok”, semmilyen rábeszélésre sem hajlandók ugyanabban a csapágyban egymással érintkezni. A túlnagy golyókat azonban semmiesetre se dobjuk a szemétkébe. Alkalmazhatóságuk ugyanis széleskörű, különösen éjszakai macskadzsemborik alkalmával, főleg, ha csúzi is áll rendelkezésre.

A görgőscsapágyban (mint azt a neve is mutatja) golyók helyett görgők vannak. Mivel a görgő nem egyetlen pontban fekszik fel, mint a golyó, hanem valóban: nem koptat barázdat a koszorúban. Helyette maga kopik lapossá, így nem kell attól tartani, hogy a fentebb említett és bizonyos idő múltán kifejlődő duruzsoló hang elmarad.

Ha a görgők lapossá koptak, úgy gátolják a csapágyat a szabad forgásban. Ha a forgó mozgást erőltetjük: tömeggyü-



Csapágygolyó: előről, hátulról, jobbról, balról.

lést tartanak, közfelkiáltással (ezt az autó gazdája is hallja többnyire) lerázzák bilincseiket, azaz koszorúikat. Ilyenkor szét kell szedni a csapágyat, ami többnyire azzal az eredményvel jár, hogy a szétszedéssel foglatoskodónak a markában hatalmas acéldarab marad. Ez vagy a csap, vagy többnyire annak csak a fele. Ha csak görgők és a kosár sévült, úgy a görgőket háromféle módszerrel lehet kiszedni: 1. mégnessel, 2. brutális erőszakkal és 3. halászó horoggal. Ha ilyenkor azt látjuk, hogy egyik-másik görgő alakja a fogyó holdhoz hasonlít, a kosár három össze nem függő darabban van és az egészet alumíniumforgács borítja, úgy bizonyosan lehetünk abban, hogy az úgynevezett természetes kopással állunk szemben.

A legegyszerűbb csapágymegoldás az úgynevezett persely, vagy síma csapágy. Ez abban különbözik a golyós vagy görgős testvérétől, hogy nem gördül, hanem — szorul.

A hő hatására minden test tágul — mondja a fizika. Tehát a csapágy is tágul. Csodálatosképpen többnyire a csap tágul jobban, ennek köszönhetjük azt a folyamatot, melyet besülésnek nevezünk. Ha a folyamat szabálytalan módon fordítva történik és a csapágy tágul, úgy — szerencsénk van. Ilyenkor fémes hangokat hallunk, aminek a fentieket figyelembe véve, örvendeznünk kell. A hangos csapágyat javítással hozhatjuk rendbe. Olcsóbb megoldás a kocsihoz szerelt rádió, melyet teljes gázzal járattunk. Mégolcsóbb megoldás: kevés vatta a fűlekben. Vagy gyalog járni — az is jó.

PROTEGOM

== SZABADALMAZOTT ==

GUMIKONZERVÁLÓ ÉS REGENERÁLÓ SZER

amely mindennemű gumikészítmény (pneumatik, kerékpárköpeny, ipari, légoltalmi és háztartási gumitárgyak) élettartamát annak három-négyszeresére emeli.

A következő adagolásban kapható:

| | |
|-------------------------------------------------------|--------|
| 3 deci (kisautókhoz, 6 kerék) | 12.— P |
| 1/2 liter (nagyautókhoz, kis teherautókhoz) | 18.— P |
| 1 liter (nagy teherautókhoz) | 36.— P |
| Egy kerékpár köpenyéhez | —90 P |
| Gázlarchoz és kisebb gumicikkekhez | —50 P |

Használati utasítás minden üveghez.

**11 éves kísérleti mult!
4 éves gyakorlati eredmény!
Számptalan referencia levél!**

Kapható: [minden jobb autófelszerelési szaküzletben, kerékpár-, háztartási-, festék- és illatszerkereskedésben.

Protegomozás az ország összes Opel serviceiben

Magyarországi vezérképviselők:

Protegom Patent műszaki és kereskedelmi vállalat
Budapest, V., Hollán-utca 22. Telefon: **115-543.**

„**Ato-Lochheed**”

FÉKALKATRÉSZEK, FÉKFOLYADÉKOK, SZELEPÜLÉSEK STB. STB.

JURID

FÉKBETÉTEK, KAPCSOLÓ TÁRSÁK, TENGELYKÖTŐ TÁRSÁK

MAHLE

OLAJSZÜRÖK, LEVEGŐSZÜRÖK, DUGATTYÚK

JÁRITZ ISTVÁN

BUDAPEST VI., JÓKAI-UTCA 20.

MAGYARORSZÁGI VEZÉRKÉPVI SELETE.

Telefon: 119-033, 114-965

**AUTÓ AKKUMULÁTOR
AUTÓ VILLAMOSSÁGI CIKKEK
TÖLTŐBERENDEZÉSEK
ELEKTROMOTOROK**

KÉSZITÉSE, JAVITÁSA

„ERGON”

EGYETEMES VILLAMOSSÁGI VÁLLALAT

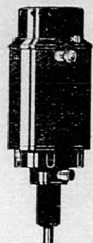
Budapest, VIII., Rökk Szilárd u. 32. Tel.: 137-010

AUTÓ-VILLANY-ÓRÁK

raktára és javítóműhely

SCHVARCZ TESTVÉREK

VI., PODMANICZKY UGCA 59 Telefon: 12-96-24



ÚJ UTAK a gyújtástechnikában

A korszerű gépkocsinak legfőbb erénye a megbízhatóság, régen elmúltak azok az idők, amikor napirenden voltak a bosszantó üzemzavarok, melyek következtében csak az ülhett a kormány mellé, aki egyben avatott szerelő is volt. Szerenesére ezekre a régmúlt időkre nem emlékezett más, mint a gépjárművezető vizsgálja, melynek „anyaga”, nem haladván a korral, még mindig megköveteli a vizsgázótól, hogy meg tudja különböztetni a primér áramkört a szekundértól és ismerje a hegytámasz (ugyan ki emlékszik már erre) összes rej- és fortélyait.

A mai gépkocsi nagy megbízhatóságát a műszaki tudomány fejlődésének köszönhetjük, a rengeteg új konstrukciónak és megoldási, megmunkálási eljárásnak, annak a megszámlálhatatlan szellemes szerkezeti sajátágnak, mely hozzájárul ahhoz, hogy hű gépkocsink vagy motorkegypárunk kánuklában-fagyban könnyen indul és a kilométerek tízezeit teljesíti, anélkül, hogy hozzá kellene nyúlni a szerszámtekereshez.

A gyújtószervezetek és berendezések roppant fejlődése szinte egyetlen csapásra küszöbölte ki a hajdan oly gyakori gyújtászavarokat, biztosította a könnyű indítást és tette lehetővé azokat a fordulatszámokat, melyek a mai leg-tűrőbb automobil motorját jellemzik.

Hogy a fejlődéshez mekkora agymunkával milyen szerkesztéssel érkezünk el, erre cikkünk kerete nem elegendő. A nagy komplexumból talán elegendő kiragadni egyetlen jellemző műszaki érdekességet: például a Scintilla-gyár által készített „Vertex” gyújtókészüléket.

A „Vertex” gyújtókészülék — mint a neve is mutatja — vertikális, függőleges elrendezésű gyújtómágnes, mely minden gyújtás-elosztófej helyen szerelhető fel, anélkül, hogy ehhez a legesekélyebb változtatásra volna szükség. Különleges műszaki megoldásaira legjellemzőbb az, hogy tekerése, megszakítója és kondenzátora nyugalmi helyzetben van és csak a permanens mágnes végező forgó mozgást. Az érzékeny részek így tehát nem

végeznek forgó mozgást, csupán az úgynevezett permanens mágnes, az elosztórotor és a szakított bütykök forognak, tehát csupa oly rész, melyre a magas fordulatszámmal fellépő centrifugális erő hatással nincsen.

A „Vertex” gyújtó teljesen független az akkumulátorteleptől, a szikrát képző magasfeszültségű áramot önmaga termeli, aminek nagy előnye a hideg motor indításánál és magas fordulatszámoknál van. Az akkumulátortól való függetlenség az oka annak, hogy már igen alacsony fordulatszámmal — tehát amikor az önindító forgatja meg a motort — kövér és forró, tehát igen gyújtóképes szikrát kapnak, az önindító táplálására szükséges hatalmas árammennyiséget fokozzuk azzal, hogy az akkunak a gyújtótekereset is táplálnia kell. És fordítva: az önindító által túlterhelt akkumulátortól független lévén a gyújtóberendezés; nem kell attól tartani, hogy a túlterhelt akku feszültsége annyira csökken, hogy csak elégtelenül tudja táplálni a gyújtást.

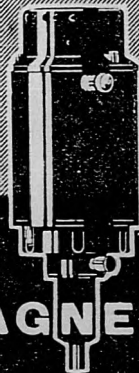
A „Vertex” gyújtóberendezés előnyeit röviden a következőkben foglalhatjuk össze:

1. Sokhengeres motornál is gyújtóképes szikra a legmagasabb fordulatszámoknál is.
2. Hideg időben (dermedt olaj ellenére is) is biztos és haladéktalan gyújtás.
3. A megszakító kontaktusok élettartamának fokozódása annak következtében, hogy a primér körben csak aránylag gyenge áramerősségek lépnek fel.

A laboratóriumi kísérletek kapcsán ki-tűnt, hogy a függőleges gyújtóberendezés már percenkénti 30–35 fordulatszámmal gyújtóképes szikrát termel, tehát a gyújtás akkor is biztos, ha önindítónk bármilyen oknál fogva „lusta”.

A függőleges gyújtóberendezés, a „Vertex” mágnes merőben új utakat nyitott meg és igen rövid idő alatt nagy népszerűsége tett szert. Jelentős mértékben járult hozzá az üzembiztonság és az üzemanyagtakarékoság emeléséhez, ahhoz a követelményhez, mely ma a gazdaságosság és üttartás mellett kétségtelenül a legfontosabb.

SCINTILLA
KÉPVISELET



MAGNETO

„VERTEX”

A TÖKÉLETES GYUJTÁS

KÉPVISELET

ALTENBACH
FERENC

akkumulátor- és villamosipar

Budapest,

VI. Ó-utca 44

Tel.: 118-011 és 117-195

o l a j á t j a v í t j a ,
fogyasztását csökkenti,
motort gyógyít,
indítást könnyít

GRASINOL

Kapható:

„MAGROL”

műszaki vállalat

BUDAPEST, VI., JÓKAI-UTCA 8

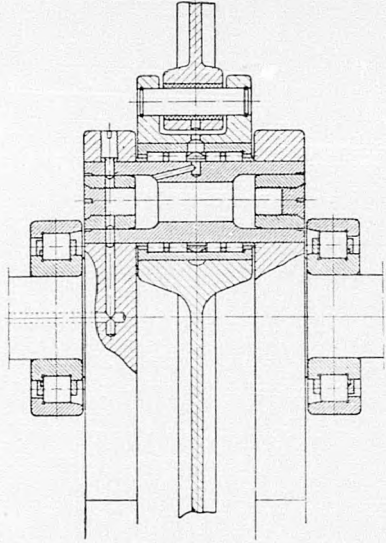
Gépkocsiját
rangján
alúl becsüli,
Szem gondozza
illően
nem ápolja
Oly módon, mint
lehetséges

Ismerkedjünk a csapággal

Különleges forgattyútengely csapágy

A mellékelt ábra robbanómotor forgattyúcsapágyát ábrázolja.

A hajtórúd négy görgősor közvetítésével van a forgattyútengelyen csapágyazva. A forgattyúcsapoknak a forgattyúfókba való megerősítése bizonyos érdekességgel bír. A forgattyúcsap ugyanis csőnek van kiképezve, amelybe kétoldaltól az osztatlan hajtórúdfej felszerelése után az ábrán látható



acéldugókat sajtoltják be. Ezek az acéldugók a forgattyúcsapnak két végét kitárgítják, úgyhogy a forgattyúcsap lendítőtárcsák furatába is szorosan belesajtolódik és azokkal egy egészet képez. E rögzítésmódon kívül ékek, vagy más rögzítőszervek nem szükségesek.

Ilyen szerkezetet az SKF sok példányban szállított már, amelyeknek legregebbike kb. nyolc éve van üzemben.

Egynémely próbagépen hosszú üzem után méréseket végeztek, annak megállapítására, hogy a szerkezet egyes részei között elcsúszások nem következtek-e be. Ezek a mérések azt mutatták, hogy mérhető deformációk a tengelyszerkezetekben nem keletkeztek.

Golyóscsapágy javítás

garanciával, új csapágyak, csapágyházak minden méretben

Lederer Andorné Spirai L.
Budapest, VI., Szív-u. 71

Az önbeálló csapágyokról

Duplasoros csapágyak azok, ahol a két golyósor egy közös külső gömbfelületen fut. A gömbfelülettel bíró futópálya középpontja egyúttal magának a csapágyanak is középpontja lévén, a csapágy a tengely szögirányú kilengéseinek követésére képes. Nem fordulhat elő tehát, hogy a csapágy szerelési pontatlanság stb. következtében beszorul.

A RIV önbeálló csapágyak készülnek könnyű, közepnehéz és nehéz sorozatban, normál és széles kivitelben, hengeres vagy konikus fúratúval és szorítóhüvellyel. A szorítóhüvely a csapágyak könnyű szerelését és sima tengelyeken való rögzítését teszi lehetővé. A csapágyak bronz- és acélketrecs kivitelben készülnek.

Hol készülnek a RIV csapágyak?

Három hatalmas gyárban készülnek a RIV csapágyak. Az első 1906-ban épült fel az Alpeselek tövében, Villar Perosa-ban, a második egészen új és modern gyárat 1921-ben építették Torino-ban, míg a francia Chambéry-ben épült a harmadik RIV-gyár 1928-ban.

A három RIV-gyár napi teljesítménye a napi 70.000 darab csapágyat is túlhaladja.

Hordógörgős csapágy

Egy gördülőcsapágyat annál használatóbbnak mondhatunk, minél kisebb helyen fér el és minél nagyobb terhelést vihet. Egy golyó alakjánál és a csapágy szerkezeténél fogva igen nagy specifikus terhelést nem vihet. A görgők ebből a szempontból aránylag sokkal jobb helyzetben vannak a görgőscsapágyak azonban nagyobb helyet



FAG hordógörgős csapágy.

foglalnak el. Igen szerencsés megoldás a mellékelt ábrán látható egysoros, önbeálló, hordógörgős csapágy, amelynek szélessége nem nagyobb, mint egy köznséges golyóscsapágyé, különlegesen kiképzett szerkezeténél fogva pedig a golyóscsapágyaknál lényegesen nagyobb terhelést vihet, nagy lökéseknek állhat ellent és amellet önbeálló, vagyis a tengely behajlásait lehetővé teszi. Ezen tulajdonságainál fogva nagyon elterjedt, ott, ahol a hely szűke miatt csak kis csapágyat lehet beépíteni, annak azonban nagy terhelést kell vinni. Így pl. szinte nélkülözhetetlen autókerekeknél, motortengelyeknél, sebességváltókban, stb., stb.

VARTA

Akkumulátor

ALTENBACH FERENC

accumulator- és villamosipar

VARTA-HÁZ

Autó-accumulatorok eladása, készítése és javítása

BUDAPEST
VI., Ó-utca 44
Tel.: 118-011 és 117-195

VÉDJE ÉLETÉT, EMELJE VEZETÉSI BIZTONSÁGÁT,
szereltesse autójára
SZILÁNKMENTES ÜVEGET

Thorax és
Peka
világmarka

Kavács ÜVEGCSISZOLÓNÁL
VI., SZABOLCS-UTCA 18/B
TELEFON: 493-996
Régi szélvédőüvegeit becseréljük

Nincs igaza,

ha tovább vár autójának javításával, most végeztette el a hengerfűrást, illetve a generáljavítást.

SECURO
GÉPMŰHELYEL

V., KRESZ GÉZA-UTCA 28
TELEFON: 293-009, 291-782

CSEPEL MOTOR SZOLGÁLAT

ÉS JAVÍTÓMŰHELY
PAULINY LAJOS

Csepel segédmotoros kerékpárok és alkatrészek eladása nagyban és kicsinyben.

BUDAPEST, V., FELKA U. 6. TEL.: 298-258
(CSÁKY U. 22 ÉS PANNONIA U. 25 KÖZÖTT)

Különböző márkájú

HASZNÁLT MOTORKERÉKPÁROK!!

Nagy választék
Olcsó árak
Fizetési könnyítés

ez jellemzi a nagymultú

BAUERT. céget
VI., Izabella-u. 98. Tel.: 120-912.

Eredeti

ARDIE
alkatrészeket raktárról szállít.

MI ÚJSÁG, HÉBLI ÚR?

— Érdekes adatok állanak rendelkezésre a kasseli Wintershall AG hazai kőolaj és földgázkutatói terveiről, melyekről elsőnek az Autó-Motor számolt be. A vállalat koncessziója 18.500 négyzetkilométerre terjed ki, mely terület nagyjából magában foglalja a Nagy-Alföld déli felét. A kutatási terület északi határvonal a Nagyvárád—Püspök-ladány—Kecskemét—Solt között fekszik. A három évvel meghosszabbítható koncesszió hét évre szól, a kiaknázásra alakítandó Magyar-német ásványolaj művek kft. kötelezi magát 7.5 millió pengő alaptőkén kívül 4 millió pengőt geológiai kutatásokra és fúrásokra investálni. Az olajmegállapodás szerint elsősorban belföldi fogyasztásra szolgál és csupán a felesleg vihető ki. Az ármegállapítás joga a magyar kormány kezében van, melyet 14%-os természetbeni vagy pénzübeni részesedés illet meg.

— *Ez öröndetes hír, Hébli úr! Láspe megtanított rá, mit jelent mai időkben a saját kőolaj! Más újság?*

— A Pécs—Baranyai Automobil Klub, mint a KMAC és Társklubjai VI. sz. körzete március 16-án tartotta XIV. évi rendes közgyűlését, mely alkalomból a folyó évben tízéves tagságukat betöltő Burits Ernőt, Feldmann Jenőt, Kerner Jánost, Kollár Ferencet, Richter Józsefet és Tibornét, valamint Türr Irént a klub jubileumi jelvényével tüntették ki. Az egyidejűleg kitüntetett gépjárművezetők közül Berghoffer István és Szontag Gyula aranyjelvényt, Bakó Ferenc és Somogyi József ezüstjelvényt kapott. A közgyűlésen Mayer Gusztáv klubtitkár évi beszámolójában színes átfogó helyzetképet nyújtott a Pécs vidékének autósait érdeklő kérdésekről.

— *Mi hír a szakmában?*

— A Bosch-gyertyákat kék dobozban szállítja a gyár, amelynek narancsvörös átkötésén a szikrázó gyertya képe és a típusjelzés felirata látható. Gyárilag újjak csak azok a Bosch-gyertyák, amelyek az előbb leírt dobozban kerülnek forgalomba. Vásárláskor ügyeljünk tehát az eredeti csomagolásra!

— *Min derül úgy, Hébli úr?*

— Csak azon, Szerkesztő úr, hogy van még néhány cég a karosszéria szakmában, akik a régi rendszer szerint szerelik a fémlemez kocsiszekrényt a fabor-dázatra.

— ?

— No igen. Ugyanis a Deák Béla cég által forgalomba hozott „Debeco” gyémánthegyű karosszéria lemezcsavar, — amint a neve is mutatja, gyémántkemény hegye van — egyszerűen kalapáccsal átüthető a fémlemezre. Tehát már nem kell a lemezt illeszteni, jelelni, fűrni és ismét illeszteni, hanem azonnal fel lehet csavarozni a helyére. Természetesen keményfa munkánál is csak kalapáccsal, illetve csavarhúzóval, minden előfűrés nélkül kell dolgozni a „Debeco” gyémánthegyű csavarral. Jellemző a csavar hegyének keménységére, hogy az üveget kareolja.

— *Hát ez valóban pompás csavar lehet. Van még valami hasonló jó híre?*

— Van ám, Szerkesztő úr! Okvetlen írja meg, a kismotorosokat nagyon fogja érdekelni, hogy a Paulini-cég két és háromfokozatú sebességváltókat ké-

Gazdaságos

a használt
kopott
hibás

csapágyat

olyan
szaküzemnél

javíttatni,

ahol nemcsak
a speciális
munkagépek
vannak, ha-
nem kellő
szakértelem
és gyakorlat-
tal is rendel-
keznek.

SOLYMOSSY ÉS TÁRSA

Budapest,
VIII., Tavaszmező-utca 6.

Tel.: 144-555

Olajos, piszkos

ballonkabátját,
kocsibélését

(ez utóbbit kiserelés nélkül a helyszínen is)
tökéletesen és olcsón

ATLANTIS

kelmefestő tisztít

Központ: VI., Hegedűs S-u. 8. T.: 224-510
Fiókák: IX., Lónyal u. 51.,
Pestszenterzsébet, Kossuth L-u. 44

Matackerékpárért,

s mindenért, ami hozzá kell
jöjjön

KOPPÁNYIHOZ

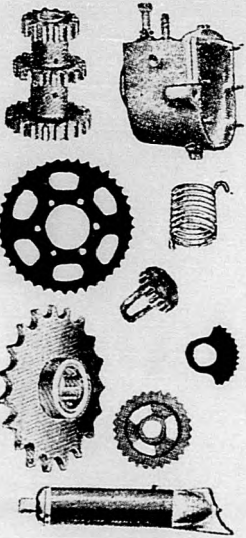
Dessewffy-u. 47.



Légyvédelmi zárótűz egy német város fölött.

NEM CSAK

ezeket, hanem minden
motor
kerékpár



a
l
k
a
t
r
é
s
z
t

használtban és újban
legolcsóbban a
MOTORBONTÓ-nál

Reich'eld Géza. V., Visegrádi-u. 11/a.
TELEFON: 127-906.

szít kézi és lábkapcsolással Csepel-kis-
motorok számára.

— *Na ennek biztosan nagy sikere lesz a Csepelések körében.*

— Nem lesz, hanem már van. De ezen kívül még számtalan egyéb Csepel-cikket is készítenek a Felka uccai Csepel Szolgálatnál. Így például azonnal beszerelhető teleszkóp elsővillát, felhúzott kipuffogócsövet, láncburát, sárvédógumi meghosszabbítót, lapos gertyakulesot, lábvédőt, esomagtartót, pótülést. Azonkívül raktáron tart kilométerórát és számtalan felszerelési cikket. A cég slágere a speciális száraz teleppel üzemben tartható villanykürt, amely természetes használat mellett garantáltan több mint egy év.

— *Mindhez csak gratulálni tudunk.*

— Akkor tessék még a Securoéknak is gratulálni, ahhoz a nemes gesztushoz, amivel a cég az alalmazottak nyári szabadságát elsősegíti.

— *Ma ugyancsak jó formában van Hébli úr.*

— Befejezésül még egy jó hír. Egy nagy szállítmány 125-ös NSU motor úton van, amiből még néhány darab nincs eladva. Már eddig, látatlanban is több mint félszáznak akadt gazdája. Nem esodálom, hisz' olyan stram a kis NSU. Most pedig az április 15-i viszontlátásra.

Packard-Nash

Hivatalos szervice

ERDŐS TESTVÉREK

autobilljavító- és karosszéria-üzem
AUTÓKARBANTARTÁS

VI., JÓKAI UCCA 34. TEL.: 129-672, 125-580



JÖN

a

125 kcm-es

5 lóerős motor, garantált 80 km-es sebesség, automata lábkapcsolás, üresjáratjelző elektromos berendezéssel, két kipuffogócső, beépített biztonsági kormányzár, reflektorba épített kilométeróra, elektromos kürt, lengőnyereg.

Felvilágosítással szolgál:

DÖRY és KOVÁTS kft.
BUDAPEST, VI., ARADI-UTCA 44

* OLAJCSERENEL használjunk Grasilol grafitos kenőolajat, olajfogyasztást csökkent. kenést elősegíti és nem esomósodik az olaja elhasználódásánál. — Gondozzuk a motort. Kapható: Magrol, Bp., VI., Jókai u. 8.

Felelős szerkesztő és kiadó:
KRAMER JENO

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

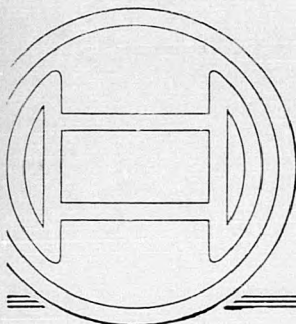
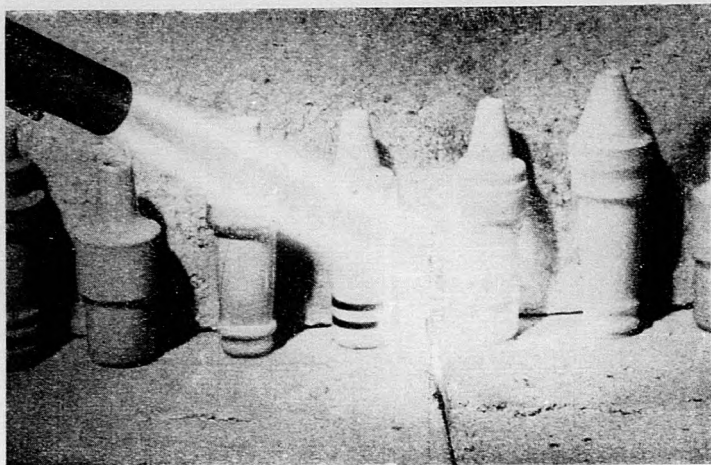
Az Iparügyi Miniszter Úr 49.000/940. sz. rendelete Önt is kötelezi!

Fáradt, használt olajait bérregeneráltassa cégünknel!

Használt olajait megvásárlásra ajánlja fel nekünk!

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

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



MINDENKI MEGGYŐZŐDHET RÓLA . . .

A Bosch-gyertya Pyranit 2 szigetelője lángfúvóval fehérréssé hevítve sem reped meg. A leghirtelenebb hőváltozásokkal szemben is érzékenyen ez a szintélikus szigetelő; ennek köszönhető a Bosch-gyertyák kimagasló gyújtási teljesítménye minden motorban. Az Ön motorjához is készülnek Bosch-gyertyák Pyranit 2 szigetelővel (ismertetőjelük: 2 zöld gyűrű):



AZ AUTÓSNAK MINDÉG SZÜKSÉGE VAN:

Pneumatikra
Vulkanizálóra
Fékbetétre

Izzólámpára (Tungsram)
Lámpabiztosítékra
Hátsótükörrre
Szélvédőtörlőre (Trico)
Hátsólámpára (Hella)

Keresőlámpára
Rozsdapasztára
Fénypasztára (Whiz)
Gyújtógyertyára (Bosch)
Gyertyasapkára
Kéziszerszámokra
Kocsimelőre (Rak)
Szemvédőüvegre (Triplex)

Ventillátorszíjra
Adóbélyegvédőre
Belsővilágításkapcsolóra
Pneufesz mérőre (Motometer)
Irányjelzőkre (Kaco)
Villanykürtre
Szélvédő szárító (Clarus Super)

Márkás kenőolajokra
(Vacuum, Shell)
Szarvasbőrökre
Szivacsokra
Tisztítóeszközökre
Hűtőhőmérőkre (Motometer)
Pumpára
Zsírszóprésekre
Hólánccok (Hardened)

stb., stb...

MINDEZEKBŐL BŐSÉGES RAKTÁRT TART (VIZSONTELADÓK RÉSZÉRE IS)

MOTOR- ÉS AUTÓKELLÉK R. T.

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