

Auto-Dux „EJA“ SSK.

B u d o w a
samochodu
metalowego

Opis budowy

Auto-Dux „EJA“ SSK.
z motorkiem i kierownicą

Poszczególne odbitki do opisu znajdują
się w dołączonym niemieckim katalogu.

I. Budowa ramy.

Części pojedyncze:

2 podłużne dźwigary ramy	Nr. 350
1 przedni trawers	„ 352
1 trawers dla chłodnicy	„ 353
1 słupek kierowniczy	„ 343
1 średni trawers	„ 354
1 tylny trawers	„ 355

Narzędzia składające się z:

1 śrubociąga z rączką drewnianą	Nr. 422/112
2 kluczy do naśrubków	„ 423/100

Poleca się przykręcić najpierw do lewego podłużnego dźwigaru (350 l) wszystkie trawersy (352, 353, 354, 355). — Tylna część ramy jest oznaczona długim rozporem, który musi znajdować się przy lewym podłużnym dźwigaru (350 l), na stronie górnej ramy. — Śruby (420/98) można przeprowadzić dowolnie, t. zn. albo od wewnątrz albo też od zewnątrz, przez podłużny dźwigar ramy (350), zaś nakrętki należy odpowiednio wkręcić. — Wszystkie śruby należy tylko lekko przyciągnąć, gdyż zostaną później częściowo zluźnione przy montażu karoserii. — Następnie należy przyśrubować prawy podłużny dźwigar ramy (350 r) i przeprowadzić słupek kierowniczy (342) od dołu przez znajdujący się przy trawersie dla chłodnicy (353), łącz. — Obydwa podłużne dźwigary ramy są jednakowe, należy zatem zważać tylko na to, aby przy montażu długi rozpór na końcu lewego dźwigaru, znajdował się na stronie górnej ramy. — Oznaczenie „lewo“ i „prawo“ należy zrozumieć zawsze w kierunku jazdy. —

II. Budowa podwozia

Części pojedyncze:

1 ośka przednia	Nr. 340
1 kółka przednie z czopem w lewo	„ 334 l
1 kółko przednie z czopem w lewo	„ 334 r
2 długie śruby przytwierdzające dla ośki przedniej	„ 358
2 sworznie czopowe	„ 339/74 l
2 kółka przednie	„ 334
1 rozpórka	„ 341
1 chłodnica	„ 362
1 ręczna dźwignia hamulcza	„ 365 a
1 kątownik łączący	„ 367/90

Należy wpierym zmontować ośkę przednią (340) z kółkami bieżnymi (334 l i r), a to przez przetykanie przedniego sworznia ośkowego (335) przez czop ośkowy (337 i 338) oraz przednią ośkę i przymocowanie nakrętką, którą należy przyciągnąć tylko tak, aby czop ośkowy (337 i 338) dał się jeszcze obracać. — Rozpórka (341) zostaje przymocowana, za pomocą nakrętki do czopu ośkowego (337 i 338). — Śrubuje się tak mocno, aby kierownica bez wielkiego trudu dała się obracać, jednakże nie była w stanie prze-

stawić się samoczynnie. — Wreszcie należy przymocować na trawersie chłodnicowym (353), za pomocą dwóch śrub chłodnicę (362). —

Następnie przymocujemy ośkę przednią (340) do poprzednich dźwigarów ramy (350), za pomocą długich śrub przytwierdzających dla tej ośki (358), przy czym należy zważyć na to, aby zagięty koniec słupka kierowniczego (342) znajdował się w otworze-rozpórki (341). —

Ręczna dźwignia hamulcowa (365 a) zostaje obracalnie przymocowana do kątownika łączącego (367/90) razem z nakrętką, zaś kątownik ten przysrubowany z rozciętym ramieniem do średniego trawersa (354). —

III. Wbudowa motoru

Części pojedyncze:

2 kółka tylne z śrubami	Nr. 334 a
1 krótka oś tylna	„ 356
2 gilze dystansowe	„ 357
1 ciągnadło hamulcowe	„ 366

Części motorka sprężynującego:

1 motor sprężynujący z biegiem luźnym	„ 440 b
1 klucz do nakręcania	„ 455
1 wałkowe kółko czołowe z szponem	„ 448
1 długa oś tylna	„ 445
3 pierścienie nastawnicze	„ 446
4 śruby	„ 333
1 zabieracz	„ 449

Zaznacza się, że motor sprężynujący z wymienionymi częściami nie znajduje się w komplecie, lecz musi być oddzielnie zakupiony. — Kompletny opis budowy jest jednakże poniżej podany, gdyż chyba każdy chętnie zaopatrzy samochód w motor. —

Wpierw przymocujemy motor z biegiem luźnym (440 b) do ramy, za pomocą 4-ch śrub. — Następnie wsuwamy luźno pierścień nastawniczy z śrubą (446, 333) oraz wałkowe kółko czołowe z szponą (448) i zabieracz (449) z śrubą na długą tylną ośkę (445) i przetykamy tylną ośkę od wewnątrz przez ułożyskowanie w lewym i w ten sam sposób przez ułożyskowanie w prawym dźwigaru podłużnym. — Należy przy tym zważyć na to, żeby wałkowe kółko czołowe (448) leżało tak, aby znajdowało się w chwycie z kółkiem wieńcowym motoru. — Po zmontowaniu gilzy dystansowej (357) należy wsunąć kółka tylne (334 a) i na koniec pierścienie nastawnicze (446). — Tylko prawe kółko tylne należy przymocować za pomocą śrub (333) na osi, zaś lewe kółko tylne (334 a) pozostaje luźne. — Wyjmuje się z kółka tego śruby (333). — Pierścienie nastawnicze (446) należy przyciągnąć. — Całość wówczas musi się dać łatwo obracać. — Zupełnie luźny bieg modelu osiąga się dopiero po kilkakrotnym użyciu. — Gdybyśmy obydwie kółka tylne (334 a) przymocowali mocno na osi (445), to powstałyby przy jeździe samochodem w zakrętach, z powodu różnej odległości drogi wewnętrznego i zewnętrznego kółka, tarcia między

ogumowaniem i podłodze, co wpłynęłoby ujemnie na model. — Sposób ten działa zatem podobnie jak przyrząd różniczkowy przy dużych samochodach. —

Obecnie należy wałkowe kółko czołowe (448) przez przysunięcie zabieracza (449) i pierścienia nastawniczego (446) ułożyć tak, aby znajdowało się dokładnie w uchwycie z kółkiem wieńcowym motoru, następnie przyciągnąć mocno śruby, przez co uzyska się połączenie między motorem a tylną ośką. —

Wreszcie wsuwa się ciągadło hamulcowe (366) między kółko wieńcowe motoru i skrzynkę biegów, przy czym ciągadło należy ześrubować z ręczną dźwignią hamulcową (365 a). — Odnośną śrubę trzeba zabezpieczyć przez „contra-nakrętkę. — Przez pociągnięcie w tył ręcznej dźwigni hamulcowej (365) przy siedzeniu kierowcy, można samochód zahamować. —

Nakręcanie motoru następuje za pomocą klucza do nakręcania (455). — Przy nakręcaniu motoru trzeba zawsze przyciągnąć hamulec. —

W razie gdy motor nie zostaje wbudowany należy przymocować kółka tylne (334 a) i gilze dystansowe (357) na krótkiej osce tylnej (356) i zważać na lekki bieg. —

IV. Budowa karoserii A.

Części pojedyncze:

1 część kaptura prawa	Nr. 400
1 część kaptura lewa	„ 401
1 kaptur środkowy z deską armaturową	„ 402
2 ściany boczne	„ 406
1 tylną część nadbudowy	„ 407 a

Kompletnie zmontowany kaptur, składający się z prawej (400) i lewej (401) części kaptura zostaje skośnie, z tyłu wsunięty do chłodnicy (362) i na ramie nasadzony. — Poleca się włożyć śruby do prawej części kaptura (400), gdyż można je później przytrzymać poprzez otwory dla węzów wydmuchowych (415), za pomocą śrubociąga. — Środkowy kaptur z deską armaturową (402) wsuwamy ponad słupek kierowniczy (342) i nasadzamy takowy tak na ramę, aby kaptur motoru zachodził na takowy, po czym ześrubujemy kaptur środkowy lekko z ramą. — Również kaptur motoru może zostać obecnie dobrze przyśrubowany. — Ściany boczne (406) należy jedynie ześrubować prowizorycznie po prawej i lewej stronie, z tylną częścią nadbudowy (407 a), za pomocą znajdujących się u góry dwóch śrub i tak nasadzić na ramę, aby przednie końce ścian bocznych (406) wsunęły się pod kaptur środkowy (402). — Śruby przytwierdzające tylnego trawersa (355) służą również do przymocowania tylnej części nadbudowy (407 a) u dołu. —

V. Budowa karoserii B.

Części pojedyncze:

1 tylny błotnik, prawy	Nr. 397
1 tylny błotnik, lewy	„ 398
1 deska do podłogi	„ 410

1 siedzenie	„	409
1 kierownica	„	347
3 węże wydechowe	„	415
1 rura wydechowa z pokrywką	416 i	417
1 podnóżka, prawa	„	411
1 podnóżka, lewa	„	412
1 szyba ochronna	„	404

Prawy (397) i lewy błotnik (398) mogą być przyśrubowane do podłużnych dźwigarów ramy (350) względnie do tylnej nadbudowy (407). — W ostatnim wypadku trzeba jednakże do tego celu zdemontować kółka tylne (334 a). —

Deska podłogowa (410) zostaje ześrubowana równocześnie z siedzeniem (409) w wnętrzu karoserii z ramą. — Dopiero obecnie kierownica (347) zostaje przymocowana do słupka kierowniczego (342). — Lewa podnóżka (412) może być obecnie przymocowana, podczas gdy prawą (411) przyśrubujemy razem z rurą wydechową (416-417), która zaopatrzona jest w otwór boczny do wprowadzenia śruby.

Węże wydechowe (415) zakręca się wpierw trochę w prawo wsuwając je kawałeczek do przeznaczonych otworów w prawej części kaptura (400), następnie zagina się takowe w dół i wciska, zakręcając w lewo, do otworów rury wydechowej (416-417). — Na koniec szybka ochronna (404) zostaje włożona do przeznaczonych rozporów w środkowym kapturze (402). —

VI. Końcowe zmontowanie

(patrz odbitka 3 i 4 niemieckiego katalogu).

Części pojedyncze:

1 przedni błotnik, prawy	Nr.	391
1 przedni błotnik, lewy	„	392
1 trawers dla reflektorów	„	384
2 reflektory	„	383
1 tłumik gumowy	„	376
2 szyldy numerowe	„	408

Tłumik gumowy (376) jakoteż przednie błotniki t. j. prawy (391) i lewy (392) zostają przymontowane do ramy. — Przednie podpory błotników zmontowane są na łapkach tłumika gumowego (376). — Reflektory (383) przykręca się do trawersa dla reflektorów (384), po czym dopiero trawers ten należy przymocować między przednimi podporami błotników. — Śruby należy przytykać od dołu trawersa, tak aby nakrętki znajdowały się za reflektorami (383). —

Na koniec przyklepa się szyldy numerowe (408) na odpowiednich miejscach, t. zn. na przednim trawersie (352) i tylnej nadbudowie (407). — O ile nadrukowane numera nie odpowiadają, można wpisać dowolne na odwrocie szyldzika. —

Montaż samochodu może oczywiście również nastąpić w innej kolejności. Podana przez nas kolejność odpowiada przebiegowi praktykowanym w fabrykach samochodowych. —

Po ponownym zbadaniu i przyciąganiu wszystkich śrub i nakrętek i lekkim naoliwieniu łożysk i części giętkich, za pomocą oleju stosowanym do maszyn do szycia

samochód sportowy Auto-Dux „Eja“

jest kompletnie gotowy. — Wóz ten jest małym arcydziełem, którego prześliczne lakierowanie i ładna forma cieszą wzrok i serce. — Żadna część charakterystyczna wielkiego samochodu nie brakuje. — Tłumik gumowy, reflektory, ogumowane kółka, metalowe węże wydychowe, szyba ochronna, deska armaturowa, hamulec ręczny, kierownica, błotniki i szyldziki numerowe — jednym słowem wszystko znajduje się w komplecie. — Auto to w dodatku można kierować jak duży samochód; posiada motor, z którym — przy jednorazowym nakręcaniu — jeździć można ponad 50 metrów, i zaopatrzone jest w ręczny hamulec jak duży samochód. — Auto-Dux „Eja“ jest naprawdę idealną zabawką naukową, która cieszy się wielkim powodzeniem. —

VII. Budowa samochodu wyścigowego.

Budowa samochodu wyścigowego jest o wiele łatwiejsza jak budowa samochodu sportowego. — Podczas wyścigów wiele części staje się zbyt ciężkich, gdyż auto wyścigowe musi być jaknajlżejsze. — Czym lżejszy samochód jest, tym większą osiąga szybkość. —

Przy budowie samochodu wyścigowego zbyt ciężkie są następujące części: tłumik gumowy (376), przednie błotniki (391 i 392 prawy i lewy), trawers dla reflektorów (384) z prawą podnóżką (411) i lewą (412) oraz reflektorami (383) i tylny lewy (398) i prawy (397) błotnik. —

