

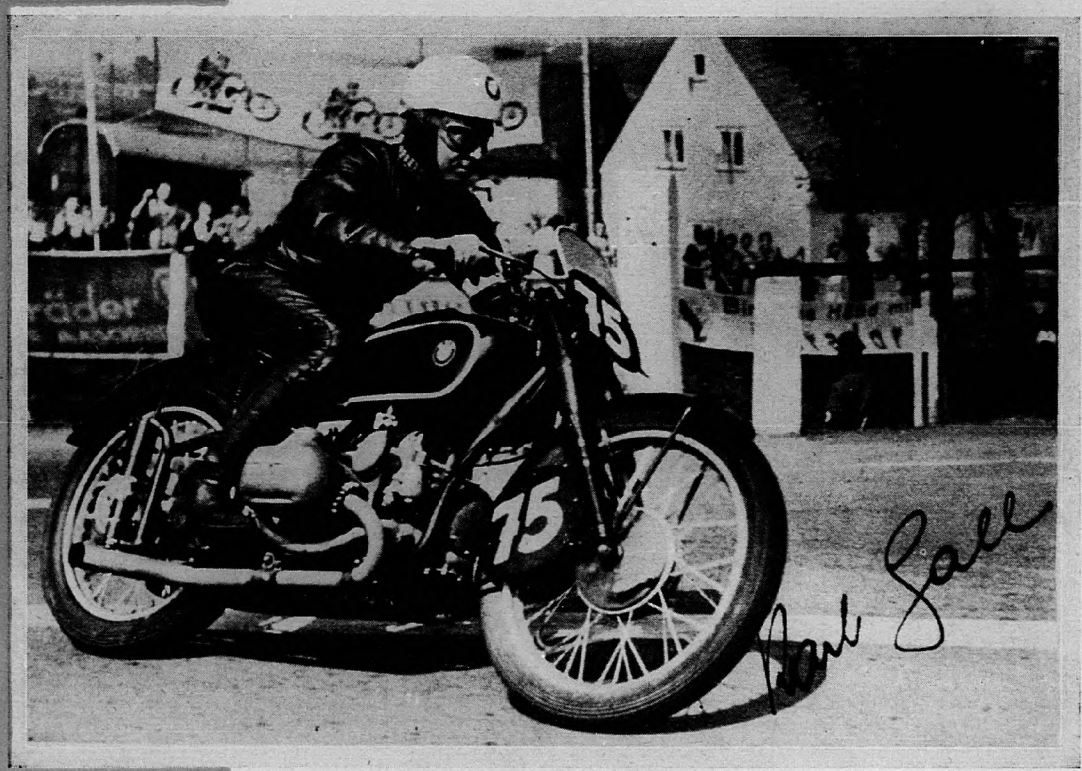
1-3

6732

# AutóMotor

H 17312.

24



## HÁTSÓVILLARUGÓZÁS...

A hátsóvillarugózás évről évre tért hódít a motorkerékpárokon. A rugózott hátsóvilla kiméli a gépet, fokozza a vezető kényelmét és növeli a gép stabilitását. Az 500-as hátsóvillarugózású BMW-vezető Karl Gall, a kontinens legeredményesebb versenyzője is sokat köszönhet a rugózott hátsóvillának...



TAVASSZAL  
NYÁRON  
ŐSZEL  
TÉLEN

= MINDIG



# MARS-oil LOWCARBON

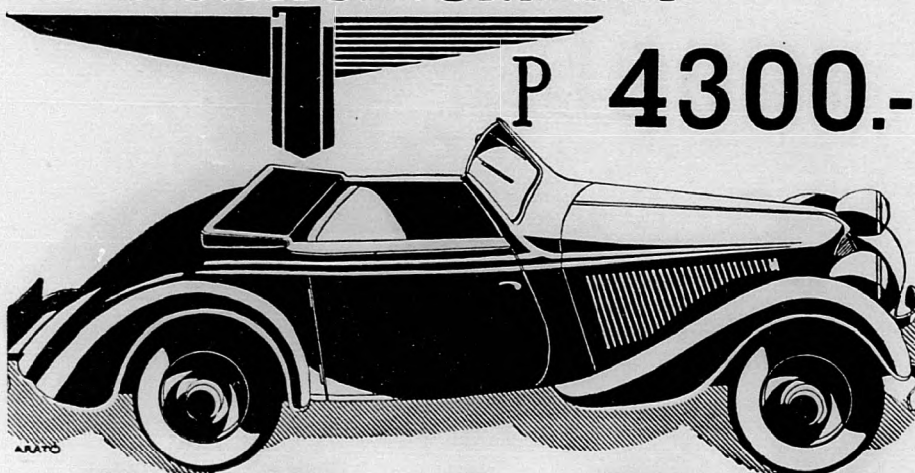
OLAJCSERE-SERVICE DÍJMENTES

KÉPVISELET:

## GHILLÁNY MIKLÓS

II., CORVIN TÉR 5. TELEFON: 1-570-16, 1-514-80

AZ AUTÓSEZON FŐESEMÉNYE



# ADLER

JUNIOR ROADSTER

VEZÉRKÉPVISELET:

**MÉRAY RT** Eladás: V., Dorottya ucca 1. Telefon: 1-856-15  
Service és javítóműhely: V., Zápolya ucca 15. Telefon: 2-988-88

## Előgyújtás

A kitűnő koradélutáni lapban olvastuk ezt a kis cikkelyt:

— hogy január utolsó napjaiban a KMAC Apponyi-téri helyiségeit szállodává alakították át a Keletről érkező és Monte Carlo felé tartó autósok számára. A montecarlói csillagtúra résztvevői Budapesten töltöttek egy éjszakát, ahol a „KMAC hotelban” laknak majd. Lesz bár, sőt táncterem is, Landauer Eduard dr. vezértitkár ez alkalommal hoteligazgató lesz, míg a pesti sportfiukat boyoknak, portásoknak, a sportladyket pedig szobalányoknak öltöztetik fel.

Hát istenuccse nem rossz, ahogyan azt a cikk kitűnő írója, az avatott színházi intímus elképzei. Hotel KMAC. Grand Hotel KMAC. Ahol bár van és táncterem. Ahol majd a montecarlói csillagtúrasok éjjel bározni és táncolni fognak és talán meg is csipkedik a szobalányjelmezbe öltözött bépesti sportlédik grübedlijeit. És Landauer Édi: a hoteligazgató. Nem lehet azt mondani, hogy jeles szakértársunknak nincsen fantáziája, nagy kár azonban, hogy ezt a fantáziáját kurta prózára fogta és nem hagyta szabadon csapongani. Es nem sorolt fel több lehetőséget is.

Megírhatta volna például azt is, hogy — mondjuk — a Grand Hotel KMAC-ban Delmár Walter lesz a lóndíner és a külön erre a célra hirtelen visszavívott Wilhelm Sanyi kezel majd a bandában a — nagybögőt. Megírhatta volna azt is, hogy a bármixerri teendőket a sportbizottság titkára fogja ellátni, akinek nagy gyakorlata van a keverések és keveredések terén és hogy a köszönőember (magyarul grüszter) szerepét Hartmann Lacinak szánják, aki bár kénytelen lesz a legsürgősebben hazatérni Délafrikából, viszont mint a legkellemesebb és legbehizelgőbb orgánum tulajdonosa, egyenesen születtett erre a szerepre. Azt is elárulhatta volna például a kitűnő cikkíró, hogy az országos felügyelő erre az alkalomra házfelügyelőnek fog beöltözni és a szervezési költségmegtérítések helyett ezúttal kapupénzekért fogja tartani áldott jobbát. És hogy a higiénikus néni szerepét senki sem akarja vállalni annak ellenére, hogy a szóbanforgó hölgy vékony papírra nyomott triptik készletet kap.

Ami a legsajnálatosabb: nem vetezte fel azt az ötletet, hogy ezt a KMAC hotelosdit állandósítani kellene. Ugyanis ez a munka teljesen, 100%-ban lefoglalná a KMAC idejét és mun-

kaerejét, aminek rendkívül üdvös hatása volna a magyar motorsportok fejlődésére.

\*

Amikor az új főkapitány elfoglalta székét és alig néhány nappal később az észszerűség és célszerűség követelményeinek megfelelőleg megreformálta az Andrassy út—Vilmos császár út keresztelés hajtási szabályait oly módon, hogy részben feloldotta a tiszta keresztelés jellegét: mindenki örömmel mondotta, hogy no most — folytatása következik. A kezdeti lendület azonban nem volt újabb és régen esedékes reformoknak beharangozója, maradt minden a régiben, ahelyett, hogy végre megoldották volna a fővárosi közlekedésnek oly sok és oly régen vajudó problémáját.

Mert közlekedési probléma több van, mint gondolnók. A megoldások viszont annyira kézenfekvők, hogy szinte kiabálnak a megvalósítás után. Történni viszont nem történik semmi, bármennyire látják az illetékesek is, hogy végre tenni kell valamit. Napról-napra szaporodik a forgalomba kerülő járművek száma, a főváros forgalma már kezd világvárosi jellegűt öltetni, a forgalom hatósági lebonyolítása és szabályozása azonban cseppet sem világvárosi, inkább — balkáni.

Talán célravezető volna, ha a KMAC memorandumban hívná fel a főkapitány figyelmét a rengeteg tennivalóra, ha már a közlekedés hivatásos irányítói nem hajlandók kimozdulni kényelmes elefántcsont-tornyukból.

Mégis lesz autókiallítás! Örömmel üdvözljük az Autókereskedők Egyesületének ezt az elhatározását, mert a kiállítás olyan propagandát jelent, melynek hasonlóját nem ismerjük. Újabb rétegeket vonz, újabb tömegeket mozgat. Csakhogy! A kiállításnak általános autópropagandát kell csinálnia. Mert jelenlegi strukturájában csupán az egyes márkákat propagálja.

A kiállítás célja: autópropaganda. Aminek érdekében meg kell mozgatni mindazon lehetőségeket, melyek új autósok megteremtésére alkalmasak. Legelsősorban annak kell propagandát csinálni, hogy ma már a kisjövedelműnek is módjában van autót tartani. Tele kell aggatni a kiállítás csarnokát táblázatokkal, melyek az autótartás minimális költségeit közlik a közönséggel, melynek nagyrésze még ma is azt képzei, hogy aki nem bankcégvezető, vagy nincsen legalább az ötödik fizetési osztályban, annak lehetetlen autón járnia. Itt kell megfogni a róka farkát, bebizonyítani, hogy havi 100 pengőből bőven futja üzemi és egyéb költségre, kiszámítani az autótartás által a különböző foglalkozási ágazatokban megtakarított időt és ennek értékét szembeállítani az autótartás költségeivel. Kimutatni, hogy az orvos, az ügyvéd, az ügynök, az utazó mennyivel több munkát képes végezni autón, hogy a munkatöbblet milyen jövedelemtöbblettel jár és hogy ez a jövedelemtöbblet jóval nagyobb összegre rúg, mint az autótartás költsége.

Nem ártana ezen egy kicsit gondolkodni!



A budapesti rendőrség motorparkja öt pompás oldalkocsis BMW-masínával szaporodott Pap kapitány és a derék rendőrmotorosok őszinte örömeire.

# MONTECARLO ELŐTT...

**Athénből indulnak 25-én a magyarok: Wilhelm—Beer (Fiat), Martinek—Rajna (?), Jandl—Jankovics (Lancia) és a nagykategóriában induló Wiesengrund—Böckh—Komlóssy E. (Wanderer) trió. Budapestre január 27-én délben érkezik a mezőny**

Négyen üljük körül az Autó-Motor szerkesztőségében a — kályhát. Martinek, Wiesengrund, Kozma Bandi és e sorok írója. A téma? A kemény tél, a —20° Celsius, a háromméteres hófúvások, jeges utak és ami ezekkel kapcsolatos a — Montekarlói esillagtúra!

Wiesengrund és Martinek aktív szereplői az ideai Rallye nek, Kozma Bandi két év előtti ragyogó győzelme után ezúttal — hallgat... Nem indul. Majd jövőre! — mondogatja.

Sorra kerülnek az ideai magyar indulók. Valamennyien a legtöbb pontot ígérő Athénből startolnak. Természetesen Martinek Pistáé a szó, ő már a startszámokat is tudja:

— *Tehát: 65-ös startszámmal indul a Jandl—Jankovics pár Lancia-Aprilián, Wiesengrundék: Böckh László és Komlóssy Endre 17 literes Wandererje pedig 130-as startszámmal vág neki a távnak. A Wilhelm—Beer kettős Fiat „1100”-a 128-as, mi pedig, Rajna és én 120-es startszámot kaptunk. Közülünk egyedül Wiesengrund Franci veszi fel az 1.5 l.-en felüli, nagykategóriában a küzdelmet...!*

— *Még pedig a kategória legkisebb hengerűrtartalmú kocsijával! — vág közbe Wiesengrund. — Ellenfeleim lövőruzsáért azonban kárpótolnak „mitfahrerjeim”. Böckh és a „kis Komlóssy” jó „havereim”, a közöttünk fennálló lelki harmónia és utasaim vezetői és technikai felkészültsége roppant fontos momentum az ilyen idegekre menő többnapos versenyenél!*

Ebben valamennyien egvező véleményen vagyunk. Mert, gondoljuk csak el, mit jelent az az éjjel-nappali, havon, sáron és jégen át lefutandó 3800 kilométer! Athéntől Ulmig 40 km. az előirt átlag, Ulmtól Grenobleig 50 az utolsó, Grenoble és Monte Carlo közötti szakasz, melyet kb. reggel 5 és 11 óra között tartoznak lefutni, 3500 km. megpróbáltatásai után, 50—60 km. közötti átlagstandardokat sóz a versenyzők nyakába.

— *Ettől a szakasztól fázom legjobban!* — biztatja magát Wiesengrund.

— *Pedig ott lesz a legnehezebb a verseny, ahol hó van!* — vigasztalja Kozma Bandi.

És halljuk most Martineket, aki tour-retour immár négy-szer tette meg az Athen—Budapest utat. Martinek alaposágára jellemzően, egész elől kezdi. Athenben. A startnál. Ő már tudja azt, hogy:

— *A Rally mintegy 150 főnyi nevezője közül 44-en választották az 500 pontos athéni starthelyet, illetve azt a pár pont előnyt, amit a Balkán ezen csücske a montekarlói volan-hazardörök számára jelent, a többi, talán kevésbé romantikus indulási hellyel — Bukarest, Tallinn, Umea, Stavanger, John O'Groats és Palmóval szemben.*

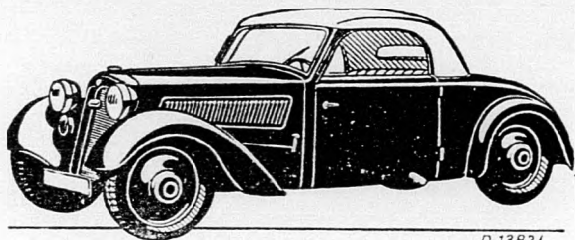
De ez még semmi! Martinek Pista tudja azt is, hogy:

— *A 44 athéni nevezéséből az engem érdeklő kiskocsi kategóriára 13 nevezés érkezett, ebből 7 nevező alternatív: palermói, ill. bukaresti starthelyet jelöl meg. Biztos tehát annyi, hogy a kis kategóriában 6 nevező csak athéni starthelyet választott, közülök 3 magyar, Wilhelmék, Jandlék és mi! Start: Athénből január 25-én este 7 órakor.*

— *A legnehezebb szakasz? Szabadjon utalnom Wiesengrund Franci barátom megjegyzésére, aki a magas állagú zárószakaszban látja a mumust. Én nem. Mert: a francia Alpések útjairól a havat jól eltakarítják és én, bár ezen szakaszt fellettle nehéz vezetési feladatnak tartom, a montekarlói csillagtúra döntő tényezőjét a hóviszonyokban látom. Kemény dió az Athén—Szaloniki közötti 1280 méteres emelkedés, majd a görög—bolgár — vámkezelés! Emlékszem, 1936-ban, mikor Kozma Bandival indultam, a 2 óra neutralizált idő nagyon nagyon szűkösnek bizonyult, a 19 athéni induló vámkezelésére.*

# DKW

## „ROADSTER CABRIOLET”



legújabb modell, eredeti gyári karosszériával

# P 3680.-

Ugyanazzal az 50.000 kilométeres (2 évi) motorgaranciával, amely minden DKW-FRONT modelle

érvényben van, ugyanazzal a szolid kivitellel és tökéletes üzembiztonsággal, ugyszintén teljesítménnyel, mely a magyar autós közönség által már közismert.

VEZÉRKÉPVISELET: **MAJLÁTH** új üzletházban: VI., Lehel-utca 2.  
TELEFON: 298-366, 298-398.

mit a bolgárok hajmeresztő lassúsággal bonyolítottak le. Az idén pedig 44 atheni nevezésre csak 1 órai neutralizált időt szánt a rendezőség! Adja Isten, hogy kegyesek legyenek velünk szemben a — fináncok . . . Így majd csak elerjük valahogy a Struma völgyén át Szófiát! Hacsak a hó . . .! Mert a havat itt még sohasem takarították el az útból . . . Egészen a jugoszláv határig nem! Ott azonban rámegyünk a transzkontinentális betonútra, melyen Belgrádig motoros hóékek hat fázisban takarítják a havat. De azért ne bízzuk el magunkat: Pi-ot és Nis között, ott leselkedik ránk az 1066 méteres Venac hágó, melynek hófúvásában 1935-ben megrekedt a Rallye 17 főnyi teljes mezőnye! A Balkánon át a meglepetések útja vezet, melyet — főleg a görög—bolgár szakaszon — lépten-nyomon torrens patakok kereszteznek és ha kifogunk egy nagy olvadást, akkor csak a — mentőöv segít!

Kozma Bandi nagyokat bólogat, Wiesengrund Franci feszülten figyel.

— De Belgrádtól sem gyönyör az út . . . — folytatja Martinek.

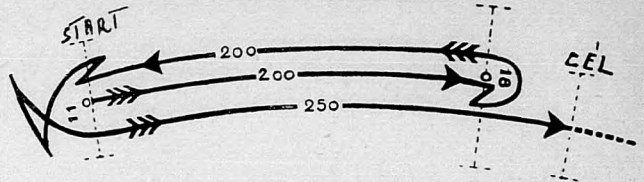
— Pláne Szegedig nem! — vág bele Kozma Bandi, miközben Martinek feltárja az ottani útépitési szakaszok örömeit, melyek olvadásnál belevesznek a — sártengerbe . . .

— És nem szabad figyelmen kívül hagyni eljegesedés esetén a Szeged—Budapesti betonút nehézségeit, az esetleges hófúvásokat sem, melyekkel szemben megfelelő technikai eszközök hiján, teljesen tehetetlenül állanak utúgyi hatóságaink csaknem Bécsig! Ha Bécsét elértük, egyenesben vagyunk: München, Strassburg és Lyon után már hív a Riviera, Montekarló . . .

— Hej, de messze van még! — vélekedik Wiesengrund. — Csak már ott lennék! Nincs is más célom, mint kockázat nélkül végigmenni!

— Nana, Montekarlóban csábít a siker, a győzelem . . . — állapítja meg, nyilván tapasztalataiból, Kozma.

— A győzelemért azonban meg kell fizetni! — vág bele Martinek és máris kezében a Propozíció, benne a gyorsulási, fékezési és ügyességi próba vázolata. Így:



— Helyből start, akcelerálás, fékezés, az első kereknek át kell haladni a 200 m-es vonalon. Most reverzálás a vonal mögé, 18 m. sugarú körben fordulás, gyorsítás a 200 m-re levő startvonalig, ha azon legalább az első kerek áthaladtak, reverzálás a vonal mögé, forduló 11 m-es ívben és egy-szeri kötelező hátramenet használata után a startvonalon átrobogva, befutás a 250 méterre levő célba. A próbát mindkét vezető abszolválja, mp-ekben mért összeidejük egyben összpontszámukat is jelenti, amit 200 pontból levonnak és a maradék jó pontokat hozzáadják — esetünkben — az Athenből hozandó 500 ponthoz. Az értékeléshez azonban még a kondícióvizsga is hozzájárul, egy elhagyott sárhányó sokat árthat . . .

Ez lesz a vége! Egyelőre azonban a kezdet jön! Rendben a kocsik?

Wiesengrund Franci jelenti:

— A kocsin semmit sem változtattunk, de — tip-top állapotban van. Két tizliteres pótkanna, kályha, defroster, Laticel ülések, Cordatic-gumik, hóláncok, hólapátok, szalámi-ágyú, szalonka, termoszkban tea és fekete kávé, orvosságok és tartalék pénz is . . . Térképeink, itinereink kijelölve, hófúvások esetén alternatív utak bejelölve, képviseltek, szerviszek, üzemanyagállomások leértesítve . . . Az olvashatatlanná Cyrill írásokon is kifogunk: menetnaplónkban a helységek latin betűk mellett Cyrill írásokkal is fel vannak tüntetve! Indulásra készen, Athenbe!

Ugy hát rajta! Január 27-én pedig, déltől kezdve, várunk Benneteket az Apponyi téri kontroll állomáson! Jó utat . . .!

Lapunk nyomása közben értesülünk róla, hogy a Martinek—Rajna-pár nem tudja Idejében megkapni kocsiját. A helyviszonyokkal ismerős Martinek távolmaradása a versenytől súlyos magyar hendikep.



**Kilométerjelzők, sebességmérők,  
autó- és stopperórák javítóműhelye és raktára  
óra- és Ünömmechanikai ipar**

**SCHWARCZ TESTVÉREK**

Aranyéremmel kitüntetve

Budapest, Podmaniczky ucca 59. Telefon: 12-96-24



**1938-AS  
MODELEI**

**FELÜLMÚLHATATLANOK**

# Rémhír? Valóság!

## Új vezetői jogosítvány a láthatáron — Prókátorok rohama a kötelező biztosításért

Az 1938. év újabb „ajándékokat” juttat a magyar automobilizmusnak, a hatóságok és a hivatalos „érdekképviseletek” gondoskodnak róla, hogy meglepetésekben, kellemetlen meglepetésekben ne legyen hiány.

Az első ajándék: úgy döntöttek a belügyminisztériumban, hogy új vezetői jogosítványokat adnak ki. Ugyanolyan papírból, mint az új útlevél és hamisíthatatlan vegytintával írják be az adatokat. Ráadásul: bevonják a jogosítványt attól, aki nem tudja bizonyítani azt, hogy állandóan vezet kocsit vagy motort és új vizsgára utasítják.

Csak nemrég cserélték ki a jogosítványokat, persze fizetni kellett. Most majd újra fizetni kell. És igazolni, hogy az ember állandóan vezetett kocsit vagy motort. Lesz szaladgálás, lesz dühöngés, jajgatás és logagnak csikorgatása.

A második ajándék: be akarják vezetni a kötelező szavatossági biztosítást, ami annyit jelent, hogy minden motorkerékpár, minden autó tulajdonosának biztosítást kell kötnie. És ami a legmegdöbbentőbb: nem a hatóságok szorgalmazzák ezt, hanem a magyar automobilizmus „prókátorai”. Mert a kötelező biztosítást a belügyben szorgalmazó küldöttség a KMAC, a Touring Club és a MATEOSZ elnökségéből áll.

Hogy mi a kötelező biztosítás? Ragyogó üzlet a biztosítóknak. Ma évi 120—150 pengőt kell fizetni a szerényebb fajta szavatossági biztosításért, ha az kötelezővé válik és lehet nyomni évi 100-ra, úgy ez kereken hárommilliót boltot fog jelenteni a biztosító kartellnek. Viszont lehet, hogy nem engednek az évi 150-ból, ebben az esetben ötödét milliós üzletecske néz ki. És ami a legturcsább, a KMAC részéről úgy informáltak bennünket, hogy a biztosítók kézzel-lábbal „tiltakoznak” az akció ellen. Hát persze, hogy tiltakoznak. Kézzel-lábbal és görcsös vonaglások közepette. Ez ugyanis nem kerül pénzbe — a biztosítóknak és így szebben fest az ügy.

### Hartmann

#### a Rand Grand Prix

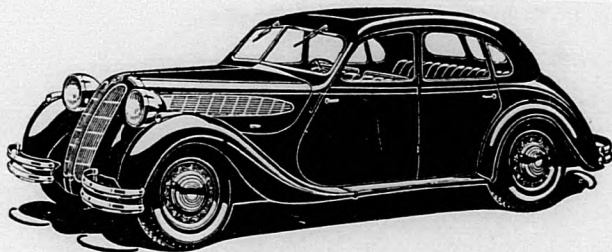
Az újév köré csoportosított délafrikai autóversenyek bevezető mitegye a Rand GP a Johannesburg melletti 3,9 km-es Lord Howe-körpályán 50 körös, azaz 195,5 km-es távon folyt le. Az ismertebb európai versenyzők közül, Earl Howe, Mays, Taruffi, Siena, Lurani, Villorosi és Hartmann László jelent meg a startnál. Nevezettek a Délafrikában már tradicionális, komplikált formula szerint lefutott hendikepversenyen képtelenek voltak megbirkózni a súlyos hendikeppel és így a ver-

seny két kis 747 kcm-es Austin kocsiszákmánya lett, melyek helybeli vezetőikkel 12¼ perc előnnyel indultak. Harmadik helyen Lurani kötött ki 1100 kcm-es Maseratijával, míg Hartman László 2,3 l-es Maseratijával súlyos hendikeppel a 9-ik helyen végzett.

### Március 18—27 :

#### Autókiállítás Budapesten

A Magyar Automobil Kereskedők Országos Egyesületének hosszas fáradozások után végre sikerült biztosítani a tavaszi autókiállítás megrendezését, melyet a városligeti Iparcsarnokban március 18—27 között fog lebonyolítani. Legutóbbi számunkban már utaltunk azokra a nehézségekre, melyek a Nemzetközi Vásár részéről évről-évre lehetlenné tették a magyar autószakma eme reprezentatív eseményének megrendezését. A MAKOE és a KMAC vezetőségének hosszas utánjárásokkal sikerült végre áthidalni az akadályokat és márciusban megnyithatja kapuit a Budapesti „Szalon”, mely minden tekintetben méltó lesz ahhoz a nivóhoz, amit az automobilizmus a külföldi metropolisokban produkál. Személyautók és motorkerékpárok terén a kiállítás a legújabb és legszebb anyagot fogja felvonultatni, úgy szólván a párisi, londoni és berlini kiállítások legjavát fogjuk az Iparcsarnokban összeszűrítve látni. Nagy örömmel üdvözlénék, ha a kiállítással kapcsolatosan mód adódnék arra, hogy a közönség megismerkedhessen a teherautóépítés legújabb csodáival is, melyek — főleg német részről — a külföldi Szalonok mindenkori fénypontját képezik.



## AZ AUTÓIPAR CSÚCSTELJESÍTMÉNYE

VEZÉRKÉPVISELET:

# MAJLÁTH

BUDAPEST, VI., LEHEL UCCA 2. — ÚJ ÜZEMHÁZBAN

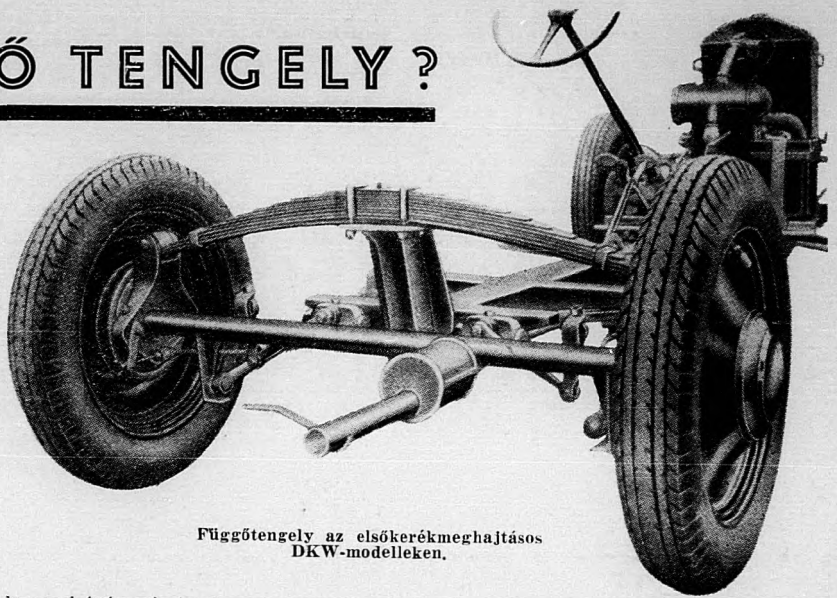
Hallott már róla, hogy —

# MI A FÜGGŐ TENGELY?

Ember legyen a talpán, aki kiismeri magát a kerékelfüggesztésekkel kapcsolatos szakkifejezések útvesztőjében és meg tudja különböztetni a merev, a lengő-, az inga-, és a függőtengelyt. Általában a laikus azt képzei, hogy minden nem merevtengelyű megoldás egyúttal független rúgózást is jelent: bokros tévedés ez a javából, mert a gyakorlatban talán legértékesebb konstrukció, a függőtengely (németül Schwebachse) nem független rúgózás.

Mi a függőtengely? Lényegében merev tengely, melynek végeihez felül kapcsolódnak a kereszttrugók kengyelei, a lényeg az, hogy a kereszttrugó rendkívül magasra fekszik.

A függőtengelyes megoldásnak legnagyobb erénye, hogy teljes mértékben megakadályozza azt, hogy a karosszéria a fordulóban a centrifugális erő hatására kifelé dőljön, ami nemcsak a vezetés biztonságát befolyásolja igen károsan, hanem a stabilitást is teljesen lerontja. A függőtengelyes konstrukciók (DKW, Wanderer) éppen a



Függőtengely az elsőkerék-meghajtásos DKW-modelleken.

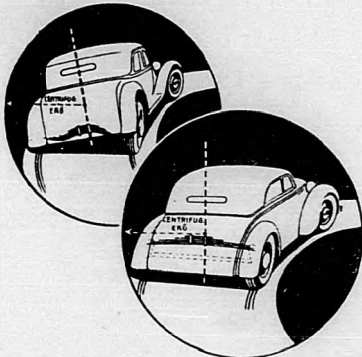
kezes bárány és igen nagy tempóban is sziklászilárdan fekszenek a legnehezebb kanyarban anélkül, hogy a centrifugális erő kifelé sodró hatása érvényesülhetne.

Mint minden testnek: az automobilnak is van súlypontja, ez üres kocsinál körülbelül 60 centiméterrel van a talaj felett a kocsi középvonalának kb. első harmadában. A kocsi terhelése megváltoztatja a súlypontot, mely ilyenkor mélyebbre és kissé hátrább vándorol. Ha a súlypont magasabban fekszik, mint az a pont, ahol a rugó van hozzákapszolva az alvázhoz, úgy fordulóban a kocsi a centrifugális erő hatására kifelé hajlik. Ha a rugó felfüggesztési pontja egybeesik a súlyponttal, úgy a centrifugális erő már nem képes elhárítani helyzetéből a kocsit, legfeljebb vízszintes irányban igyekszik azt helyzetéből kimozdítani, amit azonban a rugóköteg és a tengely akadályoz meg annyira, hogy a kocsi csak igen síkos úttesten csúszhat meg olyankor, ha a vezető elővigyázat nélkül veszi a fordulót. Rendkívül érdekes tény, hogy ha a rugó felfüggesztése magasabban fekszik, mint a súlypont, úgy fordulóban a kocsi éppen ellenkezőleg viselkedik: befelé dől, ami rendkívül veszélyes dolog, mert a vezető biztonságérzetét annyira fokozza — hiszen az az érzése,

mintha emeltfordulóban naladna —, hogy túlzott sebességgel veszi a fordulót.

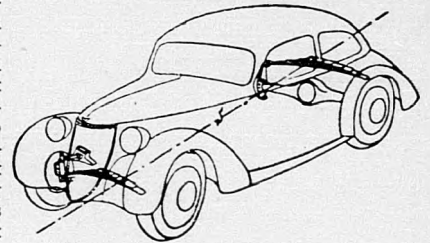
A függőtengely — mint láttuk — tehát azt a célt szolgálja, hogy a fordulókban stabilizálja a kocsit. Hogy amellet rendkívül lágy rugózást ad annak ellenére, hogy a kocsit nagyszé- rűen „tapasztja” a talajhoz: olyan előny, melyet szintén nem lehet eléggé megbecsülni.

A kísérletek szerint a legjobb kombináció: hátul függőtengely, elől kereszt-



Felső ábránk normális merevtengelyű kocsit mutat be, melynél a rúgó közvetlenül a tengely felett van felfüggesztve. Amint látjuk, a súlypontban támadó centrifugális erő a jobbfordulóban balra dönti a kocsit. Alsó ábránk függőtengelyes konstrukciót ábrázol: a kereszttrugó a súlypont síkjában fekszik, a centrifugális erő képtelen megdönteni a kocsit!

Schwebachse-nak köszönhetik közmondásos stabilitásukat és azt, hogy a fordulóban úgy viselkednek, mint a



Elöl: független kerékelfüggesztés, hátul: függőtengely (1.7 l. Wanderer).

rugós független kerékelfüggesztés, ennek a megoldásnak előnyei nagyszé- rűen érvényesülnek akár első, akár hátsókerék meghajtású géppel van dolgunk.

ÚJ TYPUS

KIS AUTÓ

1938

# CITROËN-MICHELIN

stabil

nem ráz

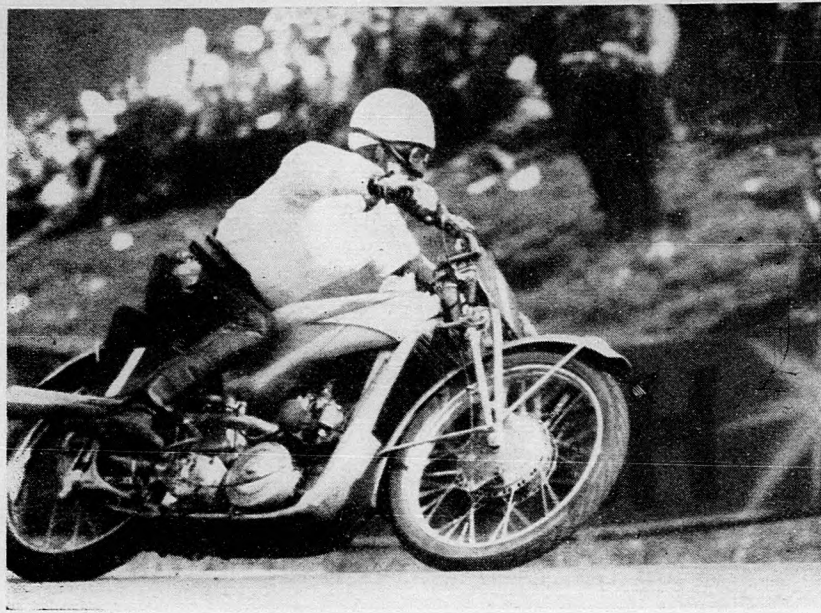
4 ajtós

nem zörög

kényelmes

TEL.: 11-96-43

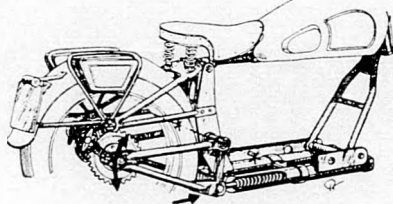
**BÁRDI**  
V., KRESZ GÉZA-U. 15



Kluge 250-es hátsórúgósú DKW-gépén 135 km-es átlaggal nemrégiben, erős konkurenciában megnyerte az ausztráliai TT 350-es kategóriáját is. A siker titka a pompás két-ütemű DKW-motor mellett a — hátsórúgós volt...!

Ugyan melyik magyar motoros ne emlékeznék azokra a fényképekre, melyek az angol Tourist Trophy hírhedt Ballig Bridge ugratóján magasba szálló versenygépeket mutatták be a nyeregben görcsösen kapaszkodó, eltorzult arcú versenyzőkkel? A Ballig Bridge vonzotta a legnagyobb tömeget, itt volt legnagyobb a látványosság, mert a vagy 160-as tempóban vágató gépek a szerény kis számúakon vagy félmétert szálltak magasba és vagy tízet távolba. Közben felbőgött a túltűrőző motor és amikor újra földet ért, hát versenyzőnek kellett lennie a javából, aki újra egyenesbe tudta téríteni a nagyot faroló vobblizó gépet.

Néhány évvel ezelőtt történt... Ott álltak az ezek a Ballig Bridgenél és — élveztek. Amikor azonban a szegény, megboldogult Jimmie Guthrie, majd utána Stanley Woods Nortonja suhant át minden ugrás nélkül simán a számárhátón, a csodálkozás moraja visszhangzott szerte. Mert a két Norton nem ugrott a levegőbe, valami titokzatos varázs úgy ragasztotta oda a pompás versenygépeket a talajhoz, mintha csak sínen gurultak volna. A hátsó kerék egyet rugózott és úgy tapadt a talajhoz, hogy a motor egyetlen pillanatra sem túrázott fel — a kerék nem hagyta el az anyaföldet. Akkor kezdtek el először beszélni az új csodáról: a rugós hátsó villás motorkerékpárról.



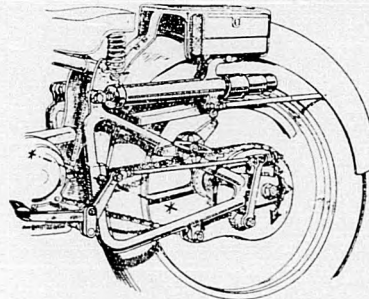
2. ábra: Katalai Guzzi-modell.

A hátsóvilla rugózás következtében a motorkerékpár kirugózatlan súlya igen jelentős mértékben csökken, ami egyben azt jelenti, hogy a gép vázra és a vezetőre ható lökések és rázások lényegesen gyengébbek: nemcsak kényelmesebbé válik a motorozás, hanem a váz, a meghajtószerkezet, a transzmisszió, a motor, stb. igénybevétele is jóval kisebb lesz, a gép élettartama növekszik és sokkal kevésbé kell tartani törésektől, lezúzásoktól stb., még a legelhanyagoltabb utakon is. A gép a sokkal kisebb kirugózatlan súly következtében — mely mindössze a hátsó kerékből, az agyból és a villa egy részéből tevődik össze —, szinte tökéletesen képes követni az úttest

# AMI AZ AUTÓNÁL A LENGŐTENGELY — AZ A MOTORKERÉKPÁRNÁL A RUGÓS HÁTSÓVILLA

egyenletlenségeit, a hátsó kerék jól „tapad” a talajhoz, nem ugrik a levegőbe. A meghajtott hátsókerék tökéletes „tapadása” következtében az oldalcsúszás lehetősége sokkal kisebb, rövidebb a fékút, jobb a gyorsulás, mert a hátsó kerék maradéktalanul képes átadni a motor hajtóerejét a talajnak.

Rugós hátsó villával elhanyagolt úton lényegesen nagyobb sebességet tudunk kifejteni azonos motorteljesítmény mellett, mint fix hátsó villás géppel, amit különben a nagy külföldi terepversenyek eredményei is igazolnak, ez az oka annak, hogy a nagy nyugati államok katonai gépei kevés kivétellel mind rugós hátsó villás modellek, így például az abesszin háborúban az olaszok kizárólag rugó villás gépeket használtak.



3. ábra: Giler.

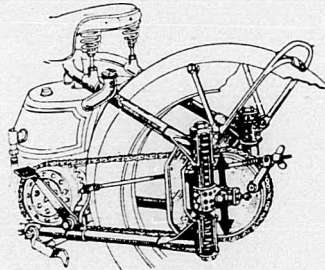
## Hogyan dolgozik a rugós hátsóvilla.

Hogy a rugós hátsóvilla működését jobban megértsük, kövessük először a fix, majd a rugós hátsó villás gépet útjában, amint ütegyenletlenségen, gödörön, ugratón halad át. A fix hátsó villás gép kereke az egyenletlenségen felugrik a magasba, elhagyja a talajt, a motor természetesen feltűrázik még akkor is, ha a vezető kissé visszavette a gázt. Amint a kerék ismét talajt ér, a motor fordulatszámja hirtelen csökken a hirtelen beállt terhelés következtében, hatalmas rántás veszi igénybe a láncot, a sebességváltót, a motort, a kuplung — akármilyen keményen is fog — hirtelen megcsúszik egy kicsit, a küllők hatalmas csavaró erő hatása alá kerülnek és ami szintén igen kellemetlen, az újra „harapó” hátsó kerék oldalt dobja a gépet, megpörög és nagyot koptat a gumin.

A rugós hátsó villánál mindez kizárt. A kirugózás következtében a kerék tapad a talajhoz, melyet egyetlen pillanatra sem hagy el és simán üszik át a legmélyebb gödörön, vagy legélesebb keresztbordán. A motor nem túrázik fel, nem szenved a transzmisszió, nincs farolás.

Gyorsításnál és fékezésnél is életbevágó jelentősége van a rugós hátsóvil-

lának különösen nem tökéletesen sima úttesten. Mivel a kerék állandóan tapad, a fékhatás sokkal tökéletesebb, a fékút sokkal rövidebb. Gyorsításnál pedig a jól tapadó kerék rossz úton is jó



4. ábra: A híres Norton-konstrukció.

akcelerálást tesz lehetővé, hiányzik az a „lökötés”, melyet fix hátsó villás gépnél tapasztalunk.

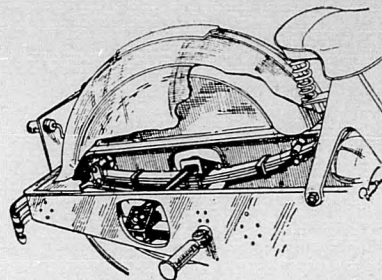
## Milyen a jó hátsó villás rugózás.

Tagadhatatlan, hogy a hátsó villás rugózásnak hátrányai is lehetnek, ha — konstrukciója nem tökéletes. A motoros szempontjából csakis ez a fontos, mert a másik nagy hátrány, a drágább előállítás ár legfeljebb a gyárosnak okoz fejtájt, ha áremelés nélkül akarja piacra dobni rugó villás modelleit. A hátsóvilla rugózás csak akkor tökéletes, ha minden körülmények között párhuzamosan vezet a hátsó villa szarait, azaz nem engedi a hátsó kereket kitérni a függőleges síkból. Az első hátsó villarugózások bizony sok kívánnivalót hagytak ezen a téren, ami annak tudható be, hogy a gyárak nem rendelkeztek elég tapasztalattal. Ma már azonban megváltozott a helyzet, óriási gyakorlati tapasztalatok állanak rendelkezésre és a legújabb sütetű konstrukciók már tökéletesek. És ami a legfontosabb: lényegesen kevesebb alkatrész felhasználásával oldják meg a problémát. Mert hiszen az a fontos, hogy a hátsó villarugózás ne növelje a súlyt, ne növelje a kenésre szoruló csuklók és csapok számát, ne tegyen fokozott karbantartást szükségessé a szokásos zsirozáson kívül.

## Néhány rugós hátsóvilla konstrukció.

Az utóbbi években a vezető motorkerékpárgyárak sorra jöttek ki a rugós hátsó villákkal, melyek közül a legérdekesebb konstrukciókkal, a legbeváltabb típusokkal az alábbiakban ismeretjük meg az olvasót.

Az első konstrukciók egyike az angol Brough Superior volt, George Brough, akinek semmi sem volt elég drága és aki ma is többet kér luxus kivitelű ezres modelljéért, mint amennyiért bármelyik kiskocsit lehet megvenni: nem ta-



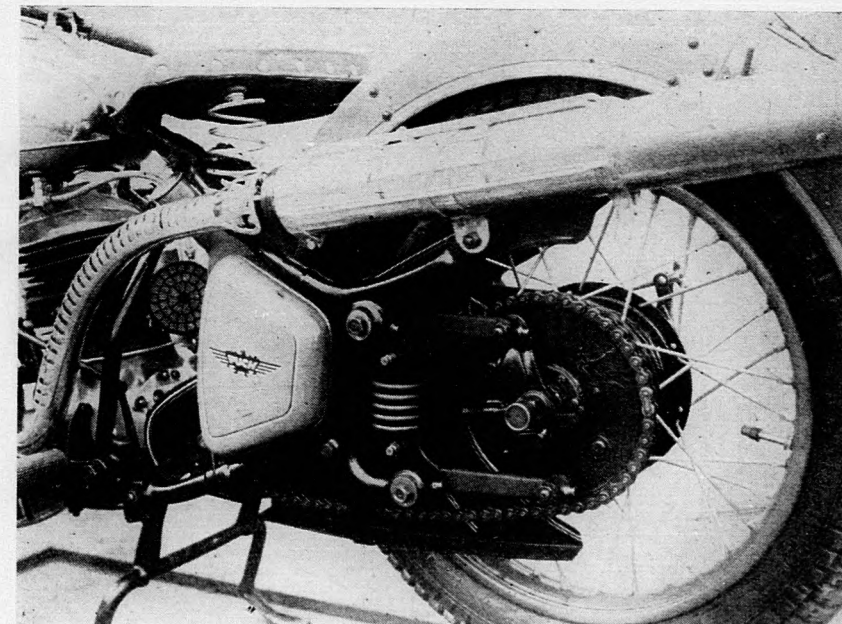
5. ábra: Coventry Eagle h. v. rugózás.

és hogy ennél a megoldásnál a legkisebb a hátsókerék kirugózatlan súlya.

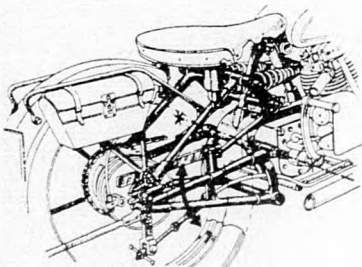
Az angol Coventry Eagle konstrukció (5. ábra) autó-nyomokon halad és szabványos félelliptikus laposrugó-kötegeket alkalmaz. Ez a megoldás típusa annak, hogy milyenek nem szabad lennie a rugós hátsó villának. A hátsó keréknek ugyanis ennél a megoldásnál nincsen semmi vezetése és nemcsak függőleges, hanem vízszintes irányban is képes lengeni, ami erősen a stabilitás rovására megy.

A német BMW hátsó villarugózást volt alkalmunk a gyakorlatban is működni látni, a tavalyi magyar motorkerékpár GP-győztesének, Karl Gallnak pompás kompresszoros 500-asa mutatta meg, hogy mit jelent ez a korszakalkotó újítás a gyakorlatban. Címlapunk fényképén különben jól tanulmányozhatjuk a BMW hátsó villarugózást, mely az elmúlt év nagyszerű BMW sikereinek volt egyik titka.

Mint látjuk, se szeri se száma a különféle hátsó villarugózási megoldásoknak, melyek egyik, mászkilag legátgondoltabb és legsikeresebben kivitelezett képviselője, az új Puch-modellek konstrukciója. Hogy a hátsó villarugózás mit jelent, azt a magyar motorosoknak is alkalmuk lesz a gyakorlatban megállapítani, mert rövidesen megjelenik nálunk is a gráci gyárnak azok a rugós hátsó villás modellei, melyek hivatva vannak forradalmat előidézni a magyar motorosok világában.



Az új Puch-modellek spirálrugós hátsóvilla rugózása.



1. ábra: Brough Superior.



# TÉLEN AKTUÁLIS:

## A motor óvatos bemelegítése a motor halálának ellensége

Az ember ösztönszerűen és szívósan ragaszkodik a dogmákhoz és amit egyszer megszokott, attól nem hajlandó eltérni. Nos, az autósok legnagyobb része hűségeen követi a gyári utasításoknak azt a szakaszát, mely szigorúan írja elő: **Télen járassuk lassú túrában a motort legalább 3-5 percig, amíg a hűtővíz fel nem melegedett!** És csak ezután merjük ráadni a gázt és útnak indulni! Az indítószélepet — mely az induláshoz szükséges benzinben gazdag gázkeveréket szolgáltatja, azonnal zárjuk, amint a motor enélkül is felveszi a gázt! Így szól hozzánk a gyár szigorú előírása, mely: tradíciókon, tegyük hozzá igen káros tradíciókon alapul. És betartása nem előnyt jelent, hanem főleg télen komoly zavarokat okozhat.

Ricardo, a világhírű autotechnikus pontos laboratóriumi kísérletei bebizonyították ugyanis, hogy a motor lassú bemelegítése többet koptat a hengereken, mint többezer kilométeres, túlterhelt üzem!

Ricardo pontos mérései szerint a hengerkopás akkor a legnagyobb, ha a hengeralak nem elég meleg, a kopás igen erős 50-70 fok Celsiusnál, tehát olyan hőmérsékletnél, mely télen a motor óvatos bemelegítésénél uralkodik. Ötven foknál alacsonyabb hengerfahőmérsékletnél pedig a hengerkopás olyan erősnek mutatkozott, hogy néhány perc alatt több „fogyott” a hengerből, mint több ezer kilométeres, akár túlterhelt üzemnél. Ugyanakkor pontos mérésekkel ellenőrzött kísérletek azt mutatták, hogy a motor gyors és kissé kíméletlen bemelegítése kopással alig járt még akkor sem, ha motorolaj helyett 90 százalékos üzemanyagot tartalmazó benzin-olaj keveréket használt.

A meglepő kísérleti eredmények okai kémiaiak. Az üzemanyagok — benzin és

motalkó — elégekesek vizgözök képződnek, a gőzök a hűvös hengerfalon lecsapódnak és az égési termékekben jelenlévő széndioxiddal savanyú vegyhatású, tehát maró hatású anyagot képeznek, mely erősen támadja és koptatja a hengerfal vasanyagát, a gyűrűket és kisebb mértékben a dugattyúk könnyűfémét. Ráadásul szeszes üzemanyagkeverék (motalkó) használatánál a szeszes savanyú égési termékei is nagyon ártanak a hideg hengerfalnak.

Ricardo kísérletei annyira meggyőzőek, hogy minden ellenvéleménnyel szemben nyugodtan betarthatjuk a ki-

## Hogyan védekezzünk az ablakokra rakódott jégkéreg ellen?

A téli autózásnak egyik legkellemetlenebb kísérő tümenye az, hogy az ablakokra jégkéreg rakódik és a vezető látását zavarja, sőt néha lehetlenné is teszi. A szélvédő jég- és páramentesítést nagyszerűen oldják meg a villamos szélvédőmelegítők (Clarus, Defroster stb.) csakhogy a vezetőknek nemcsak előre kell látnia, hanem oldalról és főleg hátra is.

Az ablaküvegeken úgy képződik a jégkéreg, hogy a bennülők lehellete lecsapódik a hideg üvegen, majd ráfagy, a jégréteget igen nehéz eltávolítani, nagyobb fagy esetén olyan kemény a jégréteg, hogy késsel is csak nehezen tudjuk lekoparni.

A jégréteg ellen kétféle módon lehet védekezni. A leghatásosabb az, ha nem zárjuk légmentesen az ablakokat, hanem az egyiket kissé nyitva hagyjuk. Ebben az esetben a kocsis belsejének hőmérséklete nem emelkedik olyan magasra, hogy pára képződhessen és az ablakok tiszták maradnak. Hátránya ennek a módszernek az, hogy a kocsis belseje nagyon hideg, ami hosszabb túrán kellemetlen különösen a vezetőknek, aki nem változtathatja a helyzetét, nem takarozhatik be úgy, mint az utasok.

A másik — jól bevált — módszer az ablakok jégmentesítésére: a glicerin. A drogériában vásárolt közönséges glicerin kis rongydarabkával kenjük fel az ablaküvegeket a legújabb technikai újításokat. Bennifogatatos a legutolsó közlekedési szabályzat. 5 PÉNGŐS DIJTALAN UTALVÁNY. Kapcsoló minden könyvkereskedésben. — ÁRA 8 PÉNGŐ Megren Viktoriá autósakiskolában Andrássy-út 2. díjleltó

A másik — jól bevált — módszer az ablakok jégmentesítésére: a glicerin. A drogériában vásárolt közönséges glicerin kis rongydarabkával kenjük fel az ablaküvegeket a legújabb technikai újításokat. Bennifogatatos a legutolsó közlekedési szabályzat. 5 PÉNGŐS DIJTALAN UTALVÁNY. Kapcsoló minden könyvkereskedésben. — ÁRA 8 PÉNGŐ Megren Viktoriá autósakiskolában Andrássy-út 2. díjleltó

sérletek eredményeiből leszűrt téli indítási tanácsait, melyek a következők:

1. Minden eszközzel arra kell törekednünk, hogy a hideg motort minél gyorsabban melegítsük fel úgy, hogy a hűtővíz elérje a 70 és 90 C. fok közötti normális üzemi hőmérsékletet. Ezt úgy érjük el, hogy a motort túráztatjuk — természetesen okkal-móddal és nem brutálisan — és lehetőleg minél hamarabb terheljük. A gyakorlatban ez azt jelenti, hogy amint a motor elég meleg ahhoz, hogy felveszi a gázt, haldéktalanul induljunk útnak.

2. Természetesen jóminőségű és nem túl híg olajat kell használni, olyan típusú, mely bár fagyálló: nem hígul vízzé az üzemi hőmérsékletnél, mint sok úgynevezett „speciális” téli olaj.

3. Feltétlenül használjunk felső kenőolajat. Lehetőleg olyan minőségű, melynek vegyhatása alkalikus, hogy a képződő savgőzöket közömbösítse. Mivel a nedvesség halálos ellensége a hengerfalnak, a melegítés lehetőleg nem a nedves levegőjű garázsban végezzük, hanem kint a szabadban!

úgy negyed — félóránként kell ismételnünk a glicerinnel való bekenést. Hosszabb ideig tart a glicerin hatása, ha abba egy mogyorónyi kenőszappant keverünk el, az így kezelt üveg azonban nem olyan tisztán átlátszó, mint ha tiszta glicerint használtunk volna.

Próbáljuk ki ezt a módszert. Meglátjuk: lényegesen megkönnyíti a téli autózást.

### FIGYELEM! MEGJELENT!

VIKTORIA AUTÓSZAKISKOLA III. kiadásában

### Autóvezetők és Motorosok kézikönyve,

mely kezdőknek és szakembereknek nélkülözhetetlen, mert tartalmazza a legújabb technikai újításokat. Bennifogatatos a legutolsó közlekedési szabályzat. 5 PÉNGŐS DIJTALAN UTALVÁNY. Kapcsoló minden könyvkereskedésben. — ÁRA 8 PÉNGŐ Megren Viktoriá autósakiskolában Andrássy-út 2. díjleltó

# DÁVID SÁNDOR LIPÓTVÁROSI GARAGE

**Feltétlen  
meabizható**

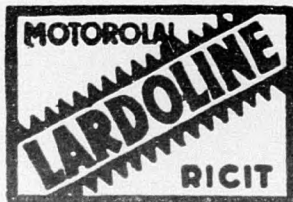
KÖZP. FŰTÉS — ÜZEMANYAG  
V., CSÁKY-UTCA 57.  
TELEFON: 291-893.

## MOTORJÁNAK minden alkatrészét gyártja a MAGYAR FOGASKERÉK, AUTÓ-TRAKTORALKATRÉSZ ÉS GÉPGYÁR KFT.

BUDAPEST, VIII., NAGYTEMPLOM-U. 34

TELEFONSZÁM: 14-61-55

Henger és főtengely köszörülés  
Pontos munka. Mérsékelt árak.  
Gyors kiszolgálás.





Emlék 1937-ből: az egyik nagy német megbízhatósági verseny nehéz hegyi útvonalán szívósan törtetnek előre a Zündapp-menők a győzelem fele.

# ZÜNDAPP eredmények 1937-ben

Németországban, Ausztriában, Magyarországon, Jugoszláviában, Angliában, Franciaországban, Svédországban, Litvániában és Argentínában

**NEMET TELI VERSENY:** 1 arany- és 1 vasdiadalpajzs, 4 aranyérem, 4 ezüstérem, 3 vasérem.

**NSKK „Niederrhein” motorbrigád téli versenye:** 1 aranyérem.

**Az NSKK hesseni motoresportjának éjszakai vadásversenye:** 3 aranyplakett.

**Alsószászországi „Heidefahrt”:** 2 aranyérem.

**BRANDENBURGI TEREPVERSENY.** Éjszakai tájékozdási versenyen: 2 arany diadalpajzs, 5 aranyérem, 4 ezüstérem, 1 vasérem. Sebességi terepversenyen: 2 aranyérem, 2 ezüstérem, 2 vasérem.

**PARIS—NIZZA TURAUT:** 1 aranyérem. Südwest tájékozdási túraút: 1 ezüstplakett.

**Keletbajor Terepverseny:** 5 aranyérem. NSKK „Westmark” motorbrigádjának terepversenye: 1 ezüstplakett.

**HÁROM OSZTRÁK TARTOMÁNY TURAUTJA:** 2 aranyérem, 3 ezüstérem, 1 bronzérem.

**Hesseni Túraút:** 2 aranyplakett.

**A „Thüringen” motorbrigád tájékozdási túraútja:** 9 aranyérem.

**Erchegységi Terepversenyek:** 3 aranyérem.

**Heidbergkörüll verseny:** 1 arany teamdíj és 2 aranyplakett.

**Huy terep- és tájékozdási verseny:** 1 aranyplakett.

**14. CSEHSZLOVÁK MEGBIZHATÓSÁGI TURAUT:** 1 aranyérem.

**Alsósziléziai „Heidefahrt”:** 1 aranyplakett.

**Terepverseny az „Ostmark”-ban:** 4 aranyplakett.

**„Rund um Nürnberg”:** 3 aranyérem.

**MAGYAR FRONTHARCOS TURAUT:** 4 aranyérem.

**Terepverseny a „Sauerland”-ban:** 2 aranyplakett.

**A 72-es motorstandarte tájékozdási túraútja:** 2 aranyérem.

**NSKK Sturm 13 M/58 tájékozdási túraútja:** 1. díj.

**A „Hansa” motorbrigád terepversenye:** 2 aranyplakett.

**Osnabrückli terepverseny:** 2 aranyplakett.

**NSKK Motorstafel III./M29 terepversenye:** 1 aranyérem.

**3 NAPOS „MITTELGEBIRGSFAHRT”:** 1 arany diadalpajzs, 6 aranyérem, 1 ezüstérem, 1 vasérem.

**Motoros Hitler-Jugend túraút a Harzban:** 4 ezüstérem, 3 vasérem.

**Mazuri terep- és megbízhatósági verseny:** 1 aranyplakett.

**A 74-es Standarte tereptájékozdási versenye:** 1 aranyplakett.

**NEMZETKÖZI HATNAPOS TRIAL:** a FICM nagy aranyérme, 9 aranyérem, 2 ezüstérem.

**Alsószászországi „Burgenfahrt”:** 15 aranyérem.

**Az argentinai AMC versenye:** 2-ik és 3-ik díj.

**Gunbinnenkörüll terepverseny:** 1 aranyplakett.

**Belgrádi hegyi verseny:** 1. és 2-ik díj.

**Elbe—Weser tájékozdási túraút:** 1 arany emlékjelvény, 1 aranyplakett.

**A „Nordsee” motorbrigád tájékozdási túraútja:** 1 aranyérem.

**Belgrád—Szófia nemzetközi verseny:** 1-ső és 2-ik díj.

**Schönerlindeli terepverseny:** 1 aranyérem.

**Tájékozdási túraút a Hunsrückön:** 1 aranyplakett.

**Höhensburgi háromszögverseny:** 1-ső díj.

**BALATON—BODENSEE TURAUT:** 3 „Balaton—Bodensee-serleg”.

**Preblich hegyipróba Ausztriában:** 1 aranyérem.

**A memeli MSPC pályaversenye:** 2. díj.

**Keletszászországi terepverseny:** 2 aranyérem.

**A „Niederrhein” motorbrigád nyugat-német túraútja:** 1 arany diadalpajzs, 2 aranyplakett.

**Terepverseny a frank Jurában:** 1 arany diadaljelvény, 5 aranyplakett, 12 ezüstplakett, 5 bronzplakett.

**A III/M 120 Motorstafel éjszakai terepversenye:** 2 aranyplakett, 1 ezüstplakett.

**A „Thüringen” Motorbrigád éjszakai tájékozdási versenye:** 1 aranyplakett és 1 tiszteletdíj.

**Svéd Novemberi-Trial:** 2 első díj.

**Őszi trial a „Nordmark”-ban:** 1 aranyplakett, 3 teamdíj arany diadalpajzsokkal.

**A „Mitte” motorbrigád éjszakai tájékozdási túraútja:** 9 aranyplakett, 2 ezüstplakett.

**„Szilézi hegyein át”:** 4 aranyplakett.

**Őszi trial az „Ostmark”-ban:** 1 aranyérem.

**Bajor hegyi túraút:** 8 aranyplakett.

Zündapp vezérképviselő: PAJOR IMRE, Bpest, VI, Jókai u. 21

# HIREK

## DKW hat-trick — Ausztráliában!

Dél ausztráliai német telepések városkaja, Lobethal mellett 14 km-es korpályán, kilenc-körös távon futottak le a dél ausztráliai TT-versenyeket, melyek 250-es kategóriájában a német bajnok Kluge, DKW-gépén, starttól a célig vezetve, 128 km-es átlaggal, biztos győzelmet aratott, a 2-ik helyen végzett ugyan-csak DKW-menő ausztráliai Frederick társaságában az erős konkurenciával szemben. Kluge azonban a 350-es kategóriában vágta ki istenigazából a rezet! Hátsórugózású 250-es DKW-gépén startolva, elszánt, gyilkos küzdelemben áttörte a 350-es Veloctte, Excellior és AJS-menők falaxát és az egykori TOM-győztes Foster (AJS) előtt 135 km-es átlaggal győztesen vitte célba 250-es DKW-ját, míg a 3-ik helyet a másik 250-es DKW-menő, Frederick foglalta el.

A. Michelin, az ismert francia gumigyáros meghalt.

A Szent Bernát-hágó alatt építendő autótunnel a tervek szerint 5 km hosszú és 6,4 méter széles lesz. Az építési költségekre 6,2 millió svájci frankot irányoztak elő.

Az amerikaiak épülőben lévő transzocéáni repülőhajóikkal nagyarányú utasforgalom lebonyolítására készülnek. Az új, 50 személyes gépek 24 órán belül fogják átrepülni az Atlanti óceánt.

Az angol felsőház előterjesztett javaslat értelmében az állam fel foglalatja a kíméletlenül vezetők autósok járművét.

Litvániában olyan értelmi törvény készül, hogy csak a rossz litván utakra is alkalmas gépjárműtípusok behozatalát engedélyezik. Ugyanakkor kötelezni akarják az autóképviseleteket megfelelő javítóműhelyek üzemeltetésére és kielégítő alkatrészraktárak létesítésére. Nem is rossz idea.

Angliában már kész a Six Days Trial esapatőzeállítás: Brittain, Rowley és Williams lesznek a szőlőmenők, míg oldalkocsis gépen Waycott képviseli Albion színeit. Tartalék: Plook. A szigetországban komolyan készülnek a nagy erőpróbarára!

Németországban 1936-ban 8388 halálos közlekedési baleset történt, míg a közlekedés halottainak a száma az utolsó öt évben meghaladja a 37.600-at! Hajtsunk óvatosan!

Németországban immár 2000 km autótút áll készen!

Az 1000 km-es északafrikai Bengasi—Tripolis túraúton a 2,3 literes Alfa Romeo vezető Gaborardi—Boratti-pár vitte el a pálmát 133,7 km-es átlaggal. A kis kategóriában győztes Fiat „500”-menők 92 km-es átlagot futottak.

Németországban VD-kompresszorral szerelt Fiat „500” kocsival 125 km-es sebességet értek el. Vajjon mit szólnak ehhez a tapintatlansághoz a nagy Mercedesek?

A német közlekedési rend szigorúan eltiltja a gyalogosokat attól, hogy uccasarkokon az úttesten ácsorogva a közlekedést akadályozzák. Halló, jó pestiek! Halljátok?!

Angliában mintegy 4.000.000 embernek van hajtsági jogosítványa.

Az Adler-menők biztos indulói a június derekán lefutásra kerülő 24 órás Le Mans-versenynek. Kevesen tudják, hogy a két évenként kiírásra kerülő Le Mans-kupaért csak azok szállhatnak síkra, akik a tulajdonképpeni verseny megelőző évben megtartott elődöntőn elérték bizonyos standardot. Mint ismeretes, az Adler-menők, Orsich és Sauerwein a tavalyi elődöntőn két körrel nyerték a 2 literesek versenyét s eme sikerük feljogosítja őket az idei döntőn való részvételre. Ellenfeleik ezúttal szerint 3 Peugeot, egy Austin és egy HRG lesznek.

Az idei francia GP ismét versenykocsik számára kerül kiírásra, július 3-án, a Reims melletti körkútra. A versenyen az Auto-Union és Mercedes-Benz 3—3 kocsival vesz részt, de Ferrariék, Delahaye, Talbot és Maserati is főzvonalba küldik legjobbjaikat.

Az új GP-formula jegyében épülő új versenykocsikról egy biztos: Német- és Olaszország kitart a kompresszor mellett! Mercedes, 3 literes, nyolchengeres, az Auto-Union pedig 3 literes, tizenhat hengeresekkel vonul fel. Talbot és Delahaye kompresszornélküli 4,5 litereseket fog starthoz állítani.

Nuvolari terveit még homály fedi. A „campionissimo” megvárja a Scuderia Ferrari és az Alfa Romeo közötti viszony tisztázódását. Pintacuda a Mille Miglián azonban Talbot-színekben startol.

Felmerült az a gondolat, hogy a Simplon-alagutat, megfelelő átalakítás után megnyitják az autók számára is. Vonat és autó kombinált forgalmáról volna szó, az átalakítások amortizációja azonban óránként 80 autó alagútját kívánná meg.

Az olasz sajtó általában megbízhatónak ismert hírforrás nyomán arról ad hírt, hogy a detroit-i Ford-gyárban versenykocsik épülnek (?). Ha ez a hír igaznak bizonyulna, úgy most már nem kevesebb, mint 10 gyár és magán készíthet a német-olasz hegemónia megdöntésére... Alig hisszük, hogy akár Chemnitzben, akár Untertürkheimben álmatlan éjszakákat okozza ez az Óceánon átúszott kacsá...

Az idei olasz versenynaptár 14 autóversenyt ölel fel, melynek díjai 1.771.000 lírát reprezentálnak. Nem is sok: 350.000 pengő...

Burgin dr., angol közlekedésügyi miniszter rendeletet hozott, melynek értelmében a villanyrendőr által dirigált útkereszteződések a közlekedési lámpa sárga fénye legfeljebb 3 másodpercig neutralizálhatja a forgalom irányát.

Berlinben nemrég érdekes autózám- lálást tartottak, melynek során megállapítást nyert, hogy a kérdéses éjszakán 9133 gépjármű garázsírozott a szabadban. Garázs- hiány!

A napokban készül el Berlinben Európa legnagyobb autobus-garázsa, melyben 160 „túlteretű” autobus pihenhet meg. A garázs-esarnokhoz az alkalmazottak számára 400 lakásos, kétemeletes lakótelep csatlakozik, melyben gyógyszerártól péküzletig mindent megtalálunk. A parkírozott BVG-város 44 autobus-vonal bázisa.

Németországban rövidesen megalakul a közlekedéstudományi akadémia.

Az új 3 literes Alfa Romeo versenykocsik karosszériája 180 kg és duralumiumból, avionálból, továbbá 0,5 mm-es acélmerevítősekből készült.

Az egyik angol gyár érdekes viscometert hozott piacra, mely a szerelékfalra szerelve híven mutatja a karterben levő olaj kenő-képességét.

Az angol gépjármű-ipar termelésének 16, a német csak 10%-át exportálja.

Pirow, a délafrikai Unió közlekedésügyi minisztere a következőkben indokolja meg az Unió német Junkers-repülőgép vásárlását: „Az Unió által vásárolt Junkers-repülőgépek a legjobbak, melyek a piacon vannak. Ha az angolok Junkersnél jobbat tudnának kínálni, úgy az Unió töltik vásárolna.” Bravo, Junkers!

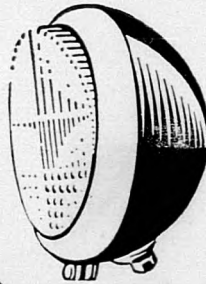
„Bira” szíami herceg, a jeles automobillista, akinek vezetői jogosítványát a londoni rendőrség bevonta, a köz ljövőben házasságot köt egy angol misszel. Az angol hatóságok nászajándéka hír szerint a vezetői jogosítvány lesz...

Az USA autópárra az acéltermelés 80%-át, a gumi 75%-át, az ólom 36%-át, a nikkelt 28%-át, a réz 17%-át, a horgany 14%-át, az alumínium 12%-át, a zinktermelés 11%-át használja fel, míg az USA autósai az üzemanyagproduktó 89%-át fogyasztják el. Ezért oly fontos, ú. n. kulesipar az autópár!

A Farman repülőgépgyár az Air France számára érdekes transzocéáni kísérleti gépet épít, mely ellentétben az eddigi kísérletezésekkel, nem az alacsonyabb régiókban, hanem 6000—8000 méter magasan fog repülni. A gép hermetikusan zárható, utasfülkéjében állandóan 3000 méter magasságnak megfelelő légnyoan tartható fenn és az utasok oxigén-ellátásáról is gondoskodik törtenik. Farman ezen négymotorosát a légellenállás csökkentésére szárazföldi, tehát kerekeken landoló gépek építi meg, de gondoskodik róla, hogy a masina esetleges motordefektusok esetén is a vízszinten tudja tartani magát.

A legerősebb angol repülőmotor a 14 hengeres Alvis „Alcides” csillagnctor, mely 1750 lóerőt reprezentál.

Franciaországban még közel 200.000 azoknak az autókknak a száma, melyeken nincs négykerékűkék. Most csuklanak a pesti taxik is...!



# Bosch

## KIEGÉSZÍTŐ FÉNYSZÓRÓ

amellyel kanyargós utakon, ködben és hóföregtegben is biztosan, akadálytalanul vezethetünk. A tetszetős

## BOSCH KÖD- ÉS KANYARLÁMPA

minden szaküzletben P 28.— (120 mm), P 40.— (170 mm) és P 76.— (170 mm billenő tükörrel) árban kapható, szerelés és izzólámpa nélkül.

## VICTORIA MOTORKERÉKPÁR

szépségben  
konstrukcióban  
tartósságban

### CSÚCSTELJESÍTMÉNY!

Sunbeam, Norton, Victoria képviselet  
KOPPANYI, DESSEWFFY UCCA 47

Minden gyártmányu  
kisautót, motorkerék-  
párt előnyös áron javít

**TÓTH IMRE** VI. Hajós u. 15  
(Opera mellett.)  
Telefon 115-194

Kétütemű motorok  
speciális javítása!

# Meghalt a régi Grand Prix-formula! — Éljen az új GP-képlet!

Az Autó-Motor számára írta: ALFRED NEUBAUER főmérnök, a Daimler Benz-művek versenysztyálynak vezetője

(Ki nem ismeri a magyar motorsport-rajongók közül az Alfred Neubauer nevet. Hajdanában Austro Daimler kocsit vezetett legendás svábhegyi versenyeken és ma a Daimler Benz-gyár versenysztyálynak a vezetője. Ő az a kissé gömbölyded úriember, aki a győni rekordkísérletek alkalmával, a népligeti GP-n oly titokzatosan sügött Caracciola és társainak fülébe, aki élet-halál ura mindenütt, ahol az ezüstszürke Mercedes-Benz versenykocsitorpedók felbőgnek. Neubauer főmérnöknek az Autó-Motor számára írt cikke érdekesen világítja meg az új GP-formulán keresztül azt, amit az elkövetkezendő világversenyektől várhatunk.)

Az Újlesztendő nekünk, mint a nemzetközi versenyüzem embereinek ezáltal többet jelent a szokásosnál, mert december 31-én éjféltkor meghalt a híres 750 kilós Grand Prix-formula és megszületett az új versenyképlet, melyet az autósport nemzetközi hatósága, az AIACR léptetett életbe rengeteg tanácskozás után.

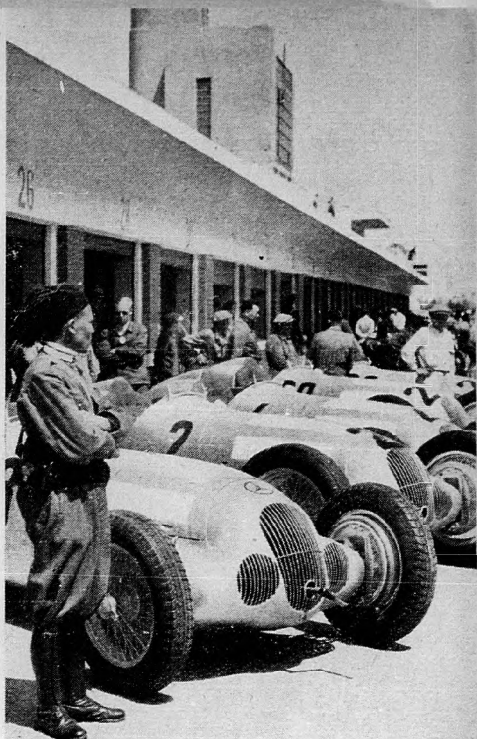
Sokszor kérdezték már tőlem azt, hogy miért nem tartották meg újabb négy esztendőre a régi rendszert, hiszen ennek műszaki lehetőségeit még korántsem merítették ki. Valóban ez a helyzet, mert hiszen a 750 kilós rendszer elmúlt négy éve alatt évről-évre fokozták a teljesítményt, a nagy nemzetközi erőpróbakon, az úgynevezett Grandes Épreuves-eken résztvevő gépek évről-évre gyorsabbak voltak és a rekordok minden évben sorra dőltek. Amin nem szabad csodálkozni, mert hiszen amíg az 1934. évben szerepelt Mercedes-Benz versenykocsik gépházatja alatt 350 lóerő rejtőzött, addig az 1937-es modellek teljesítménye majdnem 550 lóerő volt! En egészen bizonyos vagyok benne, hogy mérnökeink a 750 formula határain belül megtalálták volna a módját annak, hogy ezt a teljesítményt is alaposan túlszárnyalják.

Az AIACR azonban mégis életbeléptette az új szabályt, (melyet részletesen ismertetett már az Autó-Motor. Szerk.) aminek kettős oka volt. Először is tartottak attól, hogy a sebesség fantasztikus növekedése mellett a versenyek

túl veszedelmesekké válnak és túlzott követelmények elé állítják a vezetőket. A második ok — és sokak szemében ez volt a legfontosabb — pedig az volt, hogy az AIACR fennhatósága alá tartozó nem-német országok gyárai és sportszervei tudták jól, hogy az új képlet mellett több eséllyel vehetik fel velünk németekkel a küzdelmet.

A régi 750 kilós képlet csupán annyit követelt a tervező mérnöktől, hogy mindössze 750 kilónyi súlyú anyag felhasználásával teremtse olyan kocsit, mely a motorteljesítménynek és sebességnek lehetőleg maximumát adja. A gyakorlatban ez annyit jelentett, hogy könnyíteni, könnyíteni a végtelenségig könnyíteni, mert minden egyes megtekartított grammal a motor hengerteralmát és teljesítményét lehetett növelni. 1934-től 1937-ig a tervszerűen keresztülvitt könnyítés következtében sikerült a motor hengerteralmát azonos kocsisúly mellett három és fél literrel hat literre fokozni, ami kereken kétszáz újabb lóerőt jelentett.

Az AIACR által az 1938—1940. évekre életbeléptetett új GP-formula alapján változtatja meg a technikai helyzetet. Az új képlet ugyanis az eddigivel szöges ellentétben nem a minimális kocsisúlyt írja elő, hanem ellenkezőleg a minimális súlyt, mely a motor hengerteralmától függ. Minél kisebb a hengerterület, annál kisebb lehet a jármű súlya, amellett az új formula különbséget tesz a kompresszoros és a kompresszor nélküli modellek között. Rengeteg huzavona és tanácskozás után úgy döntött az AIACR sportbizottsága, hogy a 1.5-es arányt fogadja el, ami annyit jelent, hogy például kétliteres kompresszoros motort egyenértékűnek fogadnak el a másfélszer nagyobb, tehát három literes űrtartalmú, de kompresszor nélküli motorral. Végül, amíg eddig a hengerterület nem volt korlátozott, csupán a maximális súlyt nem volt szabad túllépni, addig az új képlet a hengerterülettel terén is megszorításokat tartalmaz. Az új formula szerint a legkisebb hengerterület 666 köbcenti a kompresszoros és 1000 kcm. a kompresszor nélküli motorok számára, a felső határ 3, illetve 4.5 liter-nél van.



Csatasorban...!

Feltehetem a kérdést: mi németek panaszkodjunk az új formula miatt? Határozott véleményem szerint nem. Mert a verseny nem más, mint küzdelem, nyílt, becsületes küzdelem egyenlő fegyverekkel! És minél több ellenféllel szemben győzünk, annál nagyobb a győzelem értéke. Az új formula lényegesen szaporítani fogja a versenyeken résztvevő nemzetek és gyárak számát, erősen nemzetközi színezetű Grand Prix-versenyek vannak kilátásban, hiszen Németországban és Olaszországban kívül Franciaország, Angolország és talán az USA is starthoz állítja az új Grand Prix képlet alapján épített versenygépeit, új szint, fokozott jelentőséget, merőben új arcot kap a nemzetközi versenyüzem.

Természetesen világszerte nagy érdeklődés várja, hogy az egyes konstruktorok miképpen használják ki az új képlet lehetőségeit. Mire szánják rá magukat, kompresszoros vagy kompresszor nélküli gépeket valósítanak-e, könnyűsúlyú, vagy nehézsúlyú gépekkel állanak ki a küzdőtérre?

Annyi bizonyos, hogy az elkövetkezendő versenyevad sportbilleg és műszakilag rendkívül érdekesnek ígérkezik és végeredményben ez a legfontosabb.

Meghalt a régi GP-formula — éljen az új képlet!



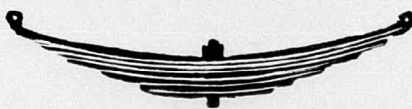
VI. HUNYADI-TÉR 12. T. 116-28.

## LICSÁJER JÁNOS BUDAPESTI AUTÓRUGÓGYÁRTÓ ÉS JAVITÓÜZEME

Specialista az autórugók gyártásában

Telefon: 1-463-51

MINDENFÉLE GYÁRTMÁNYU KOCSIKHOZ KÉSZ RUGÓK RAKTÁRON



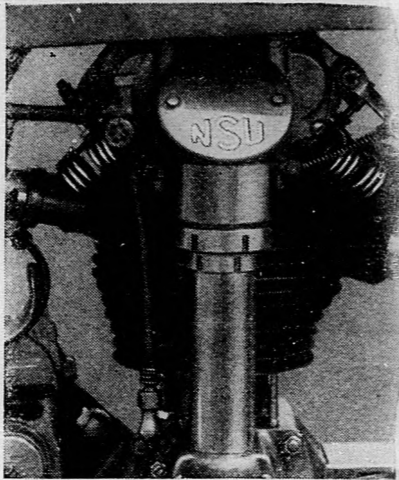
BUDAPEST, VIII., Thék Endre u. 14.

Telefon: 1-463-51

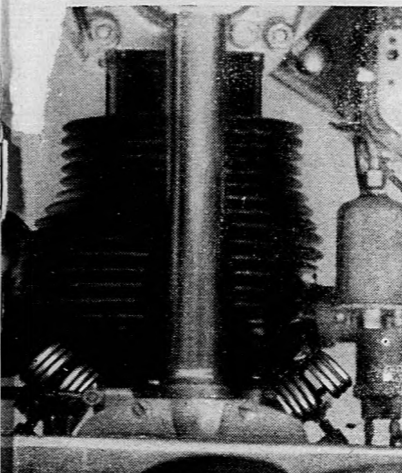
# A versenygép konstrukciók nyomán születik a szériagép!

## Nézzük az NSU-t!

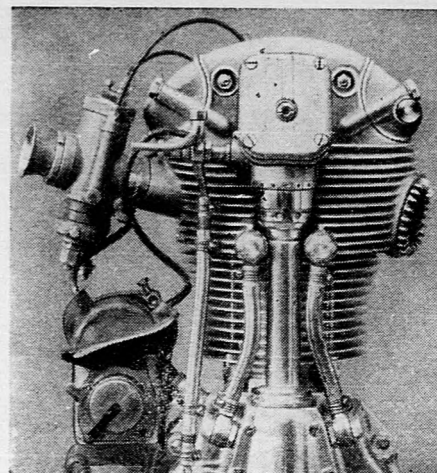
- (1. ábra) Az 1935-ös NSU versenygépeken hajtűrendszerű szeleprugókat találunk.  
(2. ábra) A rákövetkező évben már a szériagépeken is megjelenik a hajtűrugó!  
(3. ábra) Az 1936-os versenyszezonban az NSU versenygépek iokozott hengerfejekkel jelentek meg és...  
(4. ábra) ...tavaly ez a hengerfej már a széria-konstrukcióknak is standard tartozéka lett.



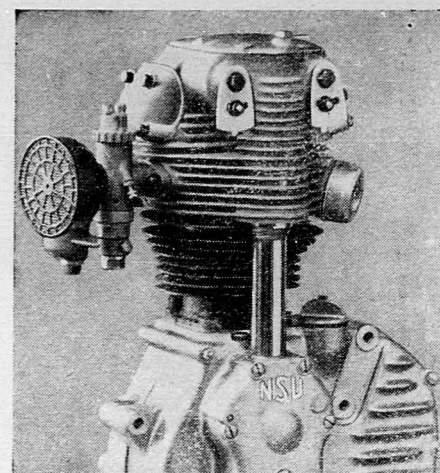
1. ábra



2. ábra



3. ábra



4. ábra

## MIUJSÁG, HÉBLI ÚR?

— *Hallott-e már valamit az idei bajnokság kiírásáról?*

— *Hogyne, Szerkesztő úr! A bajnokság kiírása azonban csak akkor lesz aktuális, mikorra az összes klubok versenykiírásai befutottak a KMAC Nemzeti Sportbizottságához. Sajnos, a klubok versenybejelentésai elég vontatottan történnek meg, mindazonáltal minden remény megvan rá, hogy február elejére összeülhet a terminusegyeztető értekezlet és aztán sor kerülhet a bajnoki pontszerző versenyek kijelölésére. E téren ugyanis változások lesznek...*

— *Hogy-hogy, Hébli úr? Mit hallott?*

— *Mindenekelőtt egy sajnós hírt: a Frontharcos Tírautót, mely az utóbbi évek folyamán a versenyévad legkiemelkedőbb eseménye volt — nem rendezik meg. Ok: Szelnár dr., az OFSZ motorosztályának vezetője, tudvalegőleg, már hónapok óta a Majláth-cégnél tölt be pozíciót és elfoglaltsága lehetlenné teszi számára a nagy körültekintést kívánó verseny megrendezését, amire nélküle az OFSZ sem vállalkozik.*

— *Ez bizony nem jó hír! Reméljük azonban, más verseny nem marad el az amúgy is szükségesnek ígérkező versenynaptárból?*

— *Reméljük, nem, ámbar a Tolnamegyei AMC Bartal György emlékversenyének bejelentése nem érkezett még be a KMAC Nemzeti Sportbizottsága titkárságához. Pedig ennek, a tavaly szép elismerést aratott versenynek az elmaradása komoly sportértéktől fosztaná meg a magyar motorsportot!*

— *Tud-e valamit, Hébli úr, a kiírandó bajnokság kategória beosztásáról?*

— *A tervek szerint, a szőlőbajnokság 250, 350 és 500-as kategóriákban kerülne kiírásra, míg az oldalkocsisok egy kategóriában, a túra- és sportkocsisok pedig 1.5 literes és 1.5 literen felüli kategóriákban küzdenének a bajnokságért. Természetesen, mindez csak terv!*

— *Hallom, Koenig Rudolf a Pajor-cég kötelékébe lépett?*

— *Ugy van, Szerkesztő úr! Koenig Rudolf Jókai uca 28. sz. alatt volt üzletét Hambach Lászlónak és ifj. Szücs Lászlónak adta át. A Koenig Rudolf örökébe lépett új cég alkatrészeket és különféle olajokat tart raktáron, de terbe vették motorkerékpár képviselet szerzését is.*

— *És Koenig...?*

— *Koenig Rudolfot, mint a Zündapp motorkerékpárokat képviselő Pajor Imre cég üzletvezetőjét üdvözölhetjük. Koenig személyével a Zündapp képviselet kitűnő munkaerővel gyarapodott, akinek komoly szakismerete, a kuláns*

üzletviteli Pajor-cég kebelében, nagyban hozzá fog járulni a márka további népszerűsítéséhez.

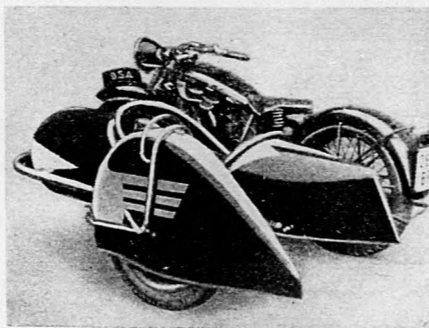
— *Mi újság a Bruck-cég berkeiben?*

— *Nagy az öröm! A Schmoll és Kallos-cég, mely utazóival az ország legel-dugottabb kis községeit is látogatgatja, a múlt évben próbaképpen két Austin kocsit vásárolt. Tekintettel arra, hogy a kocsik úgy is fogyasztás, mint magas teljesítmény szempontjából tökéletesen beváltak a hozzájuk fűzött reményeket, a cég most további 8 Austin kocsival szaporította autóparkját.*

— *Mondja, Hébli úr, mit hallott a — Hóversenyéről?*

— *A Hóverseny körül sok a mende-monda. A versenyt a KMAC szerint 30 nappal megrendezése előtt be kell jelenteni a Belügyminiszternek. Most volt hó, de nem volt — bejelentés! Beavattak ugyan a 30 nappal előbbi bejelentés érvényes hallatára, fejüket csóválták és epésen mondogatták, a januári fehér hótakaróra mutogatva: Hogy miért nincs Hóverseny? Talán azért, mert nincs — hó, vagy — rosszak az utak!! (A la Hármashatárhegy 1937.)*

## OLDALKOCSIK



minden kivitelben  
**KÖFALVI** Nagyfuvaros u. 15  
Telefon: 138-397

— *Van-e valami érdekes szakmai híre?*

— *Kőfalvi Péter még a múlt évben átvette kizárólagos joggal a Cyclop jelű oldalkocsik kizárólagos képviseletét és lerakatát. A cég úgy a fix, mint a lengő-tengelyes oldalkocsikat minden méretben és kivitelben raktárról azonnal szállítja.*

— *Képviselet esere?*

— *Az Alfa Romeo automobiloikat képviselő Rác László átvette a híres Saurer—Diesel teherautók képviseletét. Úgy az Alfa Romeo, mint a Saurer—Diesel kocsikhoz megfelelő típusú Valvoline olaj a hivatalos ajánlás!*

— *Más szakmai apróságok?*

— *Rátky Ede, az egykori Velocette versenyzőgárda jól ismert tagja, Puch-éknál vállalt alkalmazást. Bizonyosra vesszük, hogy munkája a Puch érdeken túlmenően komoly támasza lesz motorizmusunk fejlesztésének. — Más. Rudas Sándor dugattyú, dugattyúgyűrű és dugattyúcsapszeg szakvállalata átvette az előnyösen ismert Albus könnyűfém-dugattyúk lerakatát és Jókai tér 9. sz. alatti remekül felszerelt raktárával készségesen áll az érdeklődők rendelkezésére. — Ismét más. Koppányi Miklós Sunbeam képviselete rövidesen raktár-*

ról szállíthatja a legújabb Sunbeam modelleket. A cég egyik tagja előrelátólag, rövidesen Nürnbergbe utazik, ahol a Viktória-gyár meghívására, speciális műszaki tanfolyamot vesz részt. A cég ezzel is szolgálni akarja a mindjobban szaporodó Viktória-tulajdonosok kifogástalan service kiszolgálását. — Megint más, Tóth Imre Hajós uca 15. sz. alatti kitűnően felszerelt kis műhelyében mindennemű motorkerékpár és kisautó precíz javítását olesón vállalja. A Tóth-műhely kétütemű motorok javításában specialista! — Ujra más. Jó hír: a Dedics Testvérek cég a holt szezon ellenére, nemhogy elbocsátott volna munkásokat, hanem még szaporította a létszámot. Öszintén gratulálunk!

— *És mit csinálnak versenyzőink?*

— *Pathó Gyula NSU versenygépét a gyár kétbűtyök-tengelyes modellé alakítja át. Kíváncsian várjuk! Döry viszont egy 500-as R5 típusú BMW sportgép nyergében fogja végigversenyezni a szezon, miközben meg akar barátokni a volánál is, mert a jövő évi monterkarlói csillagtúra erősen izgatja a kedélyeit... Hasonló tervek fűtik Kozma Endrét is, aki, miután megkísérli két év előtti monterkarlói győzelmének megismétlését. Kozma egyébként az idei szezont illetően, esetleges márkacsere gondolatával is foglalkozik, sőt, mint mondja: szó lehet négy kerékről is!*

— *Látom, siet, Hébli úr...! Nem tartóztatom...!*

— *De még van egy hírem: Geiszlinger Béla, Viola uca 34. sz. alatti kibővített műhelye nemcsak „Solex” karburátorok beépítésére és javítására specializálta magát, hanem bármely márkájú autók és csónakmotorok javítást is garanciával elvállalja.*

— *No de most, Isten vele, Hébli úr... Magának is dolga van...!*

— *Ejnye, Szerkesztő úr! Máskor mindig tartóztat, most meg csak hogy ki nem dob... Miért?*

— *Megmondom, Hébli úr! Sutkowsky „Motorral a földkörül” című könyvéből még pár oldalt nem tudtam elolvasni... Rendkívül érdekesen és tanulságosan megírt könyv, őszinte elismeréssel olvasom... Ma addig nem fekszem le, amíg be nem fejeztem... Igy hát ne vegye rossz néven: viszontlátásra február 15-én! Akkor jelenik meg az „Autó-Motor” 10 éves jubileumi száma, rengeteg érdekes olvasnivalóval és képpel! Ezt a hírt adja tovább!*

## Szó sincs vámreformról!

Nagyon rossz szolgálatot tesznek azok az ország motorosításának, akik holmi küszöbön álló vámreformról beszélnek. Mert a vámreform nem áll a küszöbön és az ilyen értelmű hírek legfeljebb arra jök, hogy visszatartsák a spekulatív lelkűeket a vásárlástól. Ma, amikor az államnak minden fillérre szüksége van, amikor előkelő állású állami tisztviselők reggel kilenctől délután kettőig azon törik a fejüket, hogy a villanykörte, a rádiócső után hol leljenek újabb bevételi lehetőségeket az állam számára; ma nem lehet arra számítani, hogy a pénzügyminiszter lemondjon a behozatali vámközből bevett milliokról.

Felelős szerkesztő és kiadó:  
**KRAMER JENŐ**  
Általános Nyomda, Könyv- és Lapkiadó Rt.  
Nyomdaért felelős: Dr. Uj István.

## DEDICS TESTVÉREK

autójavító specialisták  
**HENGER ÉS FŐTENGELY KÖSZÖRÜLÉ**  
Edzett fogaskerék VIII., THÉK ENDRE UCCA  
és alkatrészgyártás TELEFON: 1-303-45

# BUER!

TELEFON: 135-318  
131-067

**KURCZ és LAJTA RT**  
Budapest VIII. IG. U. 3 SZ

1

**ÁRAK EGYELŐRE  
NEM VÁLTOZNAK**

3

**ÚJ MINTATERMŰNK  
DOROTTYA-U. 2 MÉG E  
HÓBAN NYÍLIK MEG**

U J É V I

**FIAT**

H I R E K

2

**MIND A HÁROM  
TÍPUS**

FIAT „500”

FIAT „1100” (UJBALILLA)

FIAT „1500”

**RAKTÁRRÓL KAPHATÓ**

4

**ÖSSZEST. BARÁTAINKNAK**

**BOLDOG ÚJÉVET**

**KIVÁNUNK**