

AutóMotor



BMW

SZÜKSÉG VAN MOTORKERÉKPÁRRA?

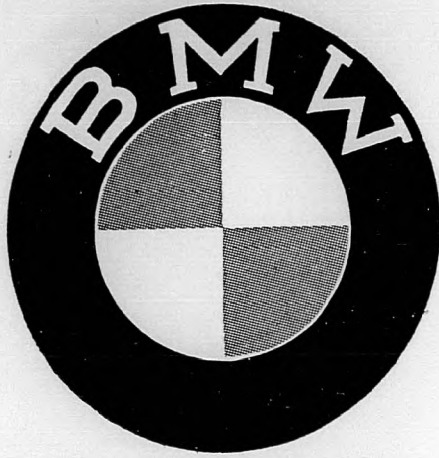
A modern, mozgékony hadsereg elképzelhetetlen motorkerékpár nélkül. A német hadsereg szervezetében életbevágó fontosságú a motorkerékpár, a hadgyakorlatokon ezerszámra látni a pompás oldalkocsis és szülő BMW modelleket



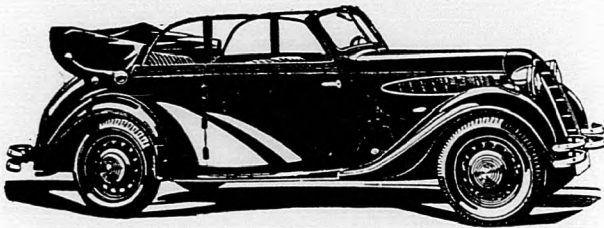
SHELL
MOTOROLAJOK

SKF

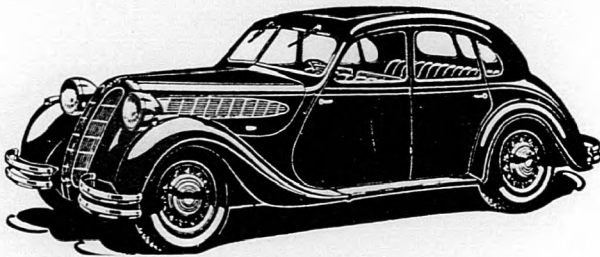




**az autóipar
csúcsteljesítménye!**

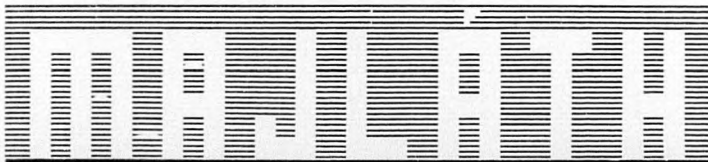


B M W K A B R I O L É



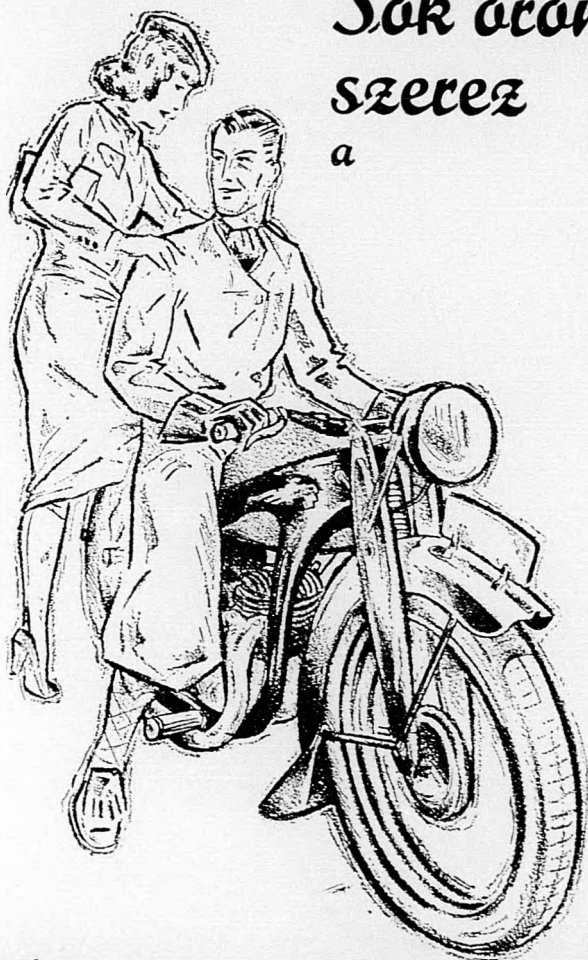
B M W L I M U Z I N

VEZÉRKÉPVISELET:



BUDAPEST, VI, LEHEL UCCA 2
ÚJ ÜZEMHÁZBAN
TELEFONSZÁM: 299-120

Sok örömet
szerez
a



MÉRAY-PUCH 200

MÉRAY MOTORKERÉKPÁRGYÁR
RÉSZVÉNYTÁRSASÁG
BUDAPEST. VI., LEHEL-UTCA 10.

STEYR DAIMLER PUCHMŰVEK
MAGYAR KERESKEDELMI R. T.
BUDAPEST. VI., LEHEL-UTCA 25.



Magyarországi vezéreképviselő: Pajor Imre, Jókai ucca 21

Előgyujtás

Lengőszakállas és oválissá kopott, már-már érelyes generáljavításra érett közmondás tanuskodik róla, hogy a próféta a különféle politikai rendszerekkel szöges ellentétben — export-cikk. Exportabb cikk például a lúdmájnál is. Mert ha a lúdmájak oroszlan-része a külföldre kerül is, ahol kecskeszakállas francia polgárok és közsényes angol lordok inyétek csiklandozza, valami kis hányada mégis hazai gyomrok temetőjébe kerül, a több aprópénzrel, de kevesebb előítélettel rendelkezők idehaza is csipegetnek belőle valamiképp.

A szóbanforgó próféta, — Asbóth mérnök —, sajnos, nem érhető el idehaza a libamáj szintjét, mert belőle idehaza mégcsak csipegetni sem akart senki. Legfeljebb agyoncsapni, sőt agyoncsapni szerették volna. Talán felismerték benne a próféta hivatottságát és így arra a rendkívül divatos pellen-gérré találták éretné, melybe a tehet-ségtelenek olyan előszeretettel préselik az igazi tehetséget.

Asbóth mérnök idehaza nem tudott érvényesülni. Álmérnöknek vádolták, bűnvádi eljárásoknak vált célpontjává, végtelen erdőknek lett üzött vadja, melynek egyik tisztásán a gúny, másik tisztásán a börtön kapuja fenyegette.

A nagytehetségű repülőgép- és légcsvari-konstruktőr nem követte a próféta példáját. Nem vándorolt el a pusztába zebatarajt szedni szíve bánatjára. És mivel nem volt dollárja-dénárja ezernyi, csak Angolországba rándult, ahol rövid két év alatt egyike lett a legismertebb szaktekintélyeknek, akinek legújabb szálmalomrepülőgépe az angol sajtó szerint forradalmi jelentőségű, akinek kegyeiért a legnagyobb angol gyárak versengenek és akinek ma nem dollárja-dénárja van ezernyi, hanem derék angol fontja.

De ne hánytorgassuk fel a multat és dicséreljük meg a pellengért ácsolokat, mert hiszen nélkülük Asbóth mérnök talán még ma is itthon enné a meg nem értettség penészes kenyerét. És örvendjünk Asbóth mérnök dicsőségének, mely egyúttal nagy magyar dicsőség is. És ugyan mikor volt nagyobb szükség magyar dicsőségre, mint — manapság?

*

A nagymának kávé, az unokának dékávét. Jó a kávé, legjobb a dékávét. Kávé és dékávét — ez volt a Majláth-pályázatra befutott jelmondat-
ezeknek örökké visszatérő ríme, illető-

leg kínríme. Hajdan azt írta a fűzfaköltő, hogy: „Oly szép a lábikrád, a szívem vágyik rád.” Az olvasó utána azt mondta, hogy: brrr... Dékávét, kávé, lábikrád, vágyik rád. Az embernek borsózdik bele a háta.

Hogy mennyi hetet-havat tud összehordani az emberi „találékony-ság”, azt alaposan megmutatta ez a pályázat, mely néhány hétre felkavarta az elméket, mert hiszen sokszáz pengőt lehetett nyerni.

A pályázatok világrekordját azonban az a „jelmondat” képviselte, mely a kis DKW-t úgy jellemezte, hogy Kultitankó robot. Meg is próbálta magyarázni ezt a fura kettős szót, sajnos, azonban a terjedelmes magyarázat kapcsán sem tudtuk megérteni az okfejtést, mert azonos alapon akár Kelecsányi Zoltánnak, vagy ötérs krinolinnak is nevezhette volna el a derék kis DKW-t.

*

Nemrég jelent meg a MÁV új Vasúti Üzletszabályzata, melyben bennünket is érdeklő reformok foglaltanak. A „Ne rabi zahoda...” című rendelkezés ugyan érvényben marad, viszont hasznos csodabogárként zizeg a szabályzat hatodik pontja, mely aszongya, hogy:

„Az útipoggyászként feladott motorkerékpárok tartóiból a benzint nem kell kiüríteni, feltéve, ha a tartók a kerékpárokkal szilárd összeköttetésben állanak és légmentesen zárolt készülékekkel vannak ellátva.”

Az a furcsán megfogalmazott hatodik pont röviden annyit mond, hogy ezentúl az olyan motorkerékpárt is fel lehet adni a vasútra, melynek tartányában üzemanyag van. Eddig ez ugyanis nem volt megengedett és bün-

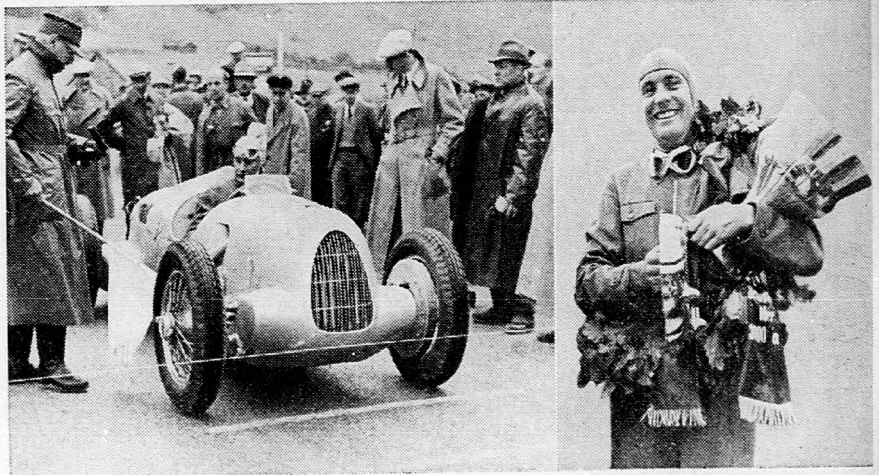
teszt kapott az, akinek tartányában néhány cseppnél több lőtyőgött. És ezentúl nem kell a megérkezés után üzemanyagvadászatra indulni.

Nem fog különösebb nehézséget okozni az a feltétel, hogy a „tartók” szilárd összeköttetésben álljanak a kerékpárokkal. Mert a tervezők már régen egyetértenek abban, hogy a tartányt szilárdan kell összekapcsolni a géppel és a flexibilis tankkal ellátott gépek — hiába feltételezi ezt a MÁV — ma már csak rendkívül szörványosan fordulnak el. Ami pedig a „légmentesen zárolt készülék” dolgát illeti, itt sem lesz hiba. Mert ha a vasútiak rájönnek arra, hogy a tartánydeklí fedelén kis lukacska van: legfeljebb ötért parafadugót szerzünk. Melynek a MÁV minden bizonnyal megítéli a „légmentesen zárolt készülék” jellegét.

*

Tömeghisztériáról beszéltek... Egyesek rohantak zsírt és cukrot vásárolni... Mások két új rémhírt hat régi cseréltek... Soha annyian nem hallgatták a rádió hírszolgálatát... Az óvatosabbak vízmentes bakancsot rendeltek, mert az extra mégis kényelmesebb, mint a komisz... Esténként fény-szórók szánították az eget... Magasra csapott a lelkesedés lángja... Öreg, ötvenen felüli frontharcosok öltöttek fel az egyenruhát és iziben harminc évvel fiatalodtak meg lángban és lélekben... Az önként jelentkezők hosszú sorban állottak a katonai parancsnokságok folyosóin... Nagy időket éltünk...

Amiről azonban csak a Margitsziget hidfőjén posztoló közlekedési rendőr nem akart tudomást venni, aki a leg-lázasan napon betélapot kért e sorok írójától, mert annak kocsija füstölt! Ugye, hogy bájos?...



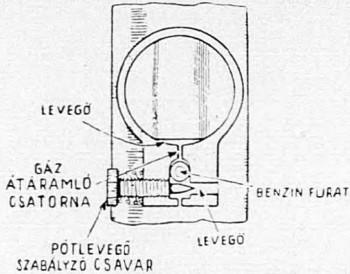
Stuck (Auto-Unlon) ismét hegyibajnok, sorra nyerte a négy klasszikus hegyifutamot.

HOGYAN SZABÁLYOZZA KARBURÁTORJÁT TAKARÉKOSRA A MOTOROS?

A motorozással és a motorral kapcsolatos műszaki problémák közül kétségtelenül a takarékoság a legnagyobb gyakorlati jelentőségű. A zsebnek itt is döntő beleszólása van, mert ugyan melyik motoros nem próbálja letaragni a benzinszámláját?

Cikkünkben főleg a gázosító takarékos beállításával foglalkozunk és el akarjuk oszlatni azt a téveszmét, mely ezen a tájon divatos és mely azt a jelzőt mondja magáénak, hogy: kisebb fővívóka, kevesebb fogyasztás.

Legutóbb részletesen ismertettük a sebesség és a fogyasztás viszonyát, ma már minden motoros tudja, hogy



A pótlevegő-szabályzó csavarjának beállításával is jelentős megtakarítást érhetünk el. Forgassuk a csavart az óramutató járásával ellenkező irányban és ezzel gyengítsük a keveréket mindaddig, amíg a szabályos lassú túrának ez nem válik kárára.

az üzemanyagfogyasztást erősen befolyásolja az, hogy miképpen vezetjük a gépet. Mert a fokozott tempóért, a gyorsításért, az erős fékezésért üzemanyagot kell fizetnünk.

A hazánk országúti koptató gépek legnagyobb része Amal, illetve német Amal-típusú gázosítóval van ellátva, az ismert harang és tű megoldással, mely az évek során a legnépszerűbb motorokékpár-karburátor lett, tehát ezzel a modellel foglalkozunk.

Az új gépek gázosítója gyárilag úgy van beállítva, hogy jó általános teljesítményre képesítse a masinát. Jó sebességet, megfelelő gyorsítást ad, ugyanakkor tekintettel vannak a könnyű indulásra és a fogyasztásbeli takarékoságra is. A karburátor úgy van beállítva, hogy a négy szempont mind-egyikét szolgálja, ami a gyakorlatban csak bizonyos megalkuvás árán lehetséges. Es mivel a sebesség és a gyorsítás két szempont a takarékoság egyetlen szempontjával szemben, a gépek karburátorjai bizony nem a legtakarékosabb beállításban kerülnek a motoros kezébe, hiszen a sebesség és jó gyorsulás — mint tudjuk — üzemanyagba kerül. Ebből az is következik, hogy aki szeret tekintélyes sebességgel vágatni és súlyt helyez amolyan szupersport gyorsításra, az hagyja békében a karburátort és ne is gondoljon arra, hogy takarékoskodjék. Aki azonban szívesen lemond vagy 5 kilométerről és nem akar tíz másodpercen belül hetvenes tempót elérni, az sikerrel taraghatja le üzemanyag-

számláját, ha egy kis hozzáértéssel kereskedik a karburátorja körül.

Az üzemanyagfogyasztást — minden ellenkező híreszteléssel szemben — nem a fővívókanagyság (fővívóka) befolyásolja, hanem a harang alakú fojtószelep és a belészerelt tű állása. Minél nagyobb a fojtószelep kivágása, annál soványabb a keverék, annál kevesebbet iszik a motor. Természetesen csodákra itt ne számítunk, mert a motornak meg kell adni, ami a motoré. Ha túlságosan gyenge keveréket adunk neki, úgy a fogyasztása nem csökken, hanem ellenkezőleg növekszik, ráadásul melegeedés és üzemzavar állhat elő. Legjobb egyetlen számmal, nagyobb kivágású haranggal kísérletezni. Ugyanakkor a fojtószelephoz szerelt tű süllyesztése is célhoz vezet.

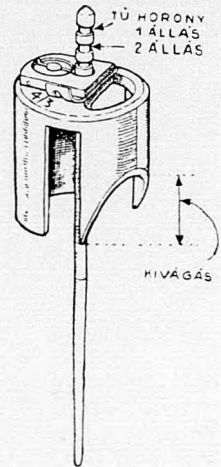
A fojtószelepből kis rugó tartja helyében a fővívóba beleereszkedő tűt, melynek nyakán három horony van. Minél mélyebben van a tű, tehát ha a középső, vagy éppen a legfelső horonyban illeszkedik a rugó: annál szegényebb a keverék nagy sebességben, annál kisebb a fogyasztás. A beállítás megváltoztatása igen egyszerű és nem árt vele megpróbálkozni, természetesen előzetes fogyasztásmérés után, hogy megállapíthassuk: mennyiben befolyásolja az új beállítás a gép szomját.

A fővívóka nagysága csak akkor befolyásolja a fogyasztást, ha a gép teljes gázzal vágat, tehát amikor a tű már egészen kibújt a fővívóka furatából. Erre normális körülmények között sor alig kerül, ezen a téren tehát felesleges a kísérletezés, mely célhoz nem vezet.

Befolyásolja a fogyasztást a pótlevegőt szabályzó csavar állása is. Ha

úgy van beállítva, hogy túl gazdag keveréket ad lassú túrának, úgy a fogyasztás erősen emelkedik, mert túlsok benzin fogy akkor, amikor viszszaevesszük a gázi, vagy hegyről lefelé menet motorunkkal fékezünk. A szabályzócsavart tehát úgy állítsuk be, hogy a lehető legszegényebb keveréket kapjuk anélkül, hogy az indulási készség és a lassú túra szenvedjen. A legtöbb karburátoron a pótlevegő szabályzó befelé (óramutató mozgásának irányában) csavarva gazdagítja, kifelé csavarva gyengíti a gázkeveréket.

Régi, meglehetősen kopott gépeknél ezenkívül még egyéb szempontokat is kell figyelembe vennünk, mert a karburátor mozgó részeinek kopása erős befolyást gyakorolhat. Leginkább a fővívóka — melybe a tű illeszkedik — furata kopott. Ilyenkor új fővívóka szerelése segít. A kopott fojtóharang nem rontja le a takarékoságot, viszont



Minél mélyebben helyezük el a fojtószelep (harang) tűjét, annál szegényebb keverék kerül a motorba. Es minél nagyobb a fojtószelep (harang) kivágása, annál kisebb a fogyasztás.

a lassú túrát befolyásolja kedvezőtlenül.

Nagyon fontos, hogy karburátorunk ne szivárogon, mert a kiszivárgó cseppek hónapok alatt sok kannányi benzint rúgnak. Jól meg kell húzni az úszóházat, ügyelni kell arra, hogy a tömítések jó állapotban legyenek, jól zárjon a benzincsap, ne legyen hibás a benzilvereték stb. A szivárgást legelőször nem vesszük észre. Ha azonban benzinünkbe egy kevés olajat keverünk, úgy a szivárgás helyét az olajos foltok mutatják meg. Célravezet az is, ha a benzinbe kevés vörösszínű zsírfestéket — a festékesnél kapunk ilyet Zsir-Ponceau néven és negyedcsepennyi elegendő — oldunk, a szivárgást a vörös folt árulja el.

Nagyon ügyeljünk arra, hogy a takarékoság terén ne essünk túlzásba. Ne etessük túl a motort, de ne is éheztesük. Mert ha benzinben nagyon szegény gázkeveréket adunk a motornak, úgy az melegedéssel és egyéb kellemtelen tünetekkel reagál és főleg a kétütemű motornak a dugattyúkoronája éghet lyukasra. Okkal-móddal: ez legyen a jelszó!

SPEEDOIL — az üzemanyagban?



Fogyasztását csökkenti! Motorja sebességét és rugalmasságát fokozza! A savképződést megakadályozza! Óvja hengerét és dugattyúját! Meghosszabbítja gépének élettartamát!

Tehát

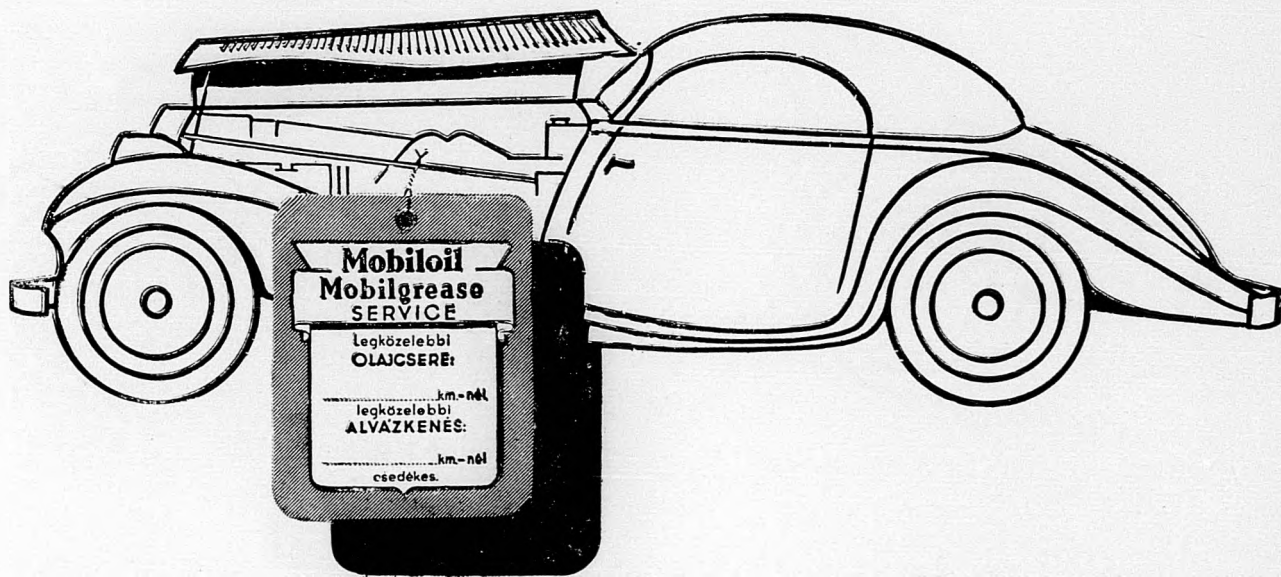
SPEEDOIL-t az üzemanyagba!

OLAJ KFT., Bpest V., Gyöngyház u. 4

Tel.: 290-382

SEBESSÉGMÉRŐJÉT megjavítja: **ÓRAGYÁR**, Tömő uca 26

A legközelebbi **olajcsere,**
a legközelebbi **alvázkenés**



a legközelebbi **Mobiloil-Mobilgrease**
service állomásnál,

Budapesten és a vidék minden nagyobb helyén,

ahol ez a
tábla van:



VACUUM OIL COMPANY R.T. BUDAPEST



A Rhone völgyében.

Az ember nem szívesen beszél önmagáról, néha azonban erre is sor kerül. Mindig azok közé az emberek közé tartoztam, akik azt vallják, hogy sporteszközök, valamint közlekedési eszközök vásárlásánál mindig a legjobb portékát kell kiválasztani. Több mint húsz esztendeje szívem és ez alatt a nagy idő alatt csak egyetlenegyszer törtem lécezt. Sokan azt fogják rá mondani, hogy azért, mert tudok színi. Nem, hanem azért, mert mindig a legjobb siket kerestem ki a sportüzletek raktárából és mindig csak a legjobb üzletekben vásároltam. Jó sporteszközre a pénzt sohasem sajnáltam. Hasonló elvet vallok motorkerékpár- és autóvásárlásnál is. Itt ugyan igen sok más szempont, így elsősorban a pénzkérdés is elbírálás tárgya, mégis mindig az a véleményem, hogy igyekezni kell olyan kocsit vásárolni, amire azt mondhatjuk, hogy megéri az árát. Mit tud az a bizonyos kocsit? Mennyi az ára? Ahol az ár legjobban fedi a kocsi teljesítményét, ott fogunk kikötni. Néha csalódunk. A kocsi nem rossz, de nem éri meg azt a pénzt, amit adtunk érte. Néha — bár ez a ritkább eset — nagyon jól járunk a vétellel és azt

mondhatjuk, hogy a kocsi teljes mértékben kielégítő, sőt mintha az az érzésünk lenne, hogy kellemesen csalódunk és a kocsi jóval többet tud, jóval megbízhatóbb, mint azt remélni mertük. Így állok én ma a kis Steyr 55-tel. Sokáig húzódoztam, sokat gondolkoztam a formáján, amíg egyszer Otlyk Lala barátom elvitt egy kis próbaútra az angyalföldi gödrök közé, azután Puch János tette próbára egyszer az idegeimet a Kissvábhegy úttalan rétjein. Vettem egy kis 55-öst, illetve becseréltem a 78.000 kilométert futott 100-ast. Lefutottam Budapesten és a vidéken szép lassan 1500 kilométert és azután kettesben, Pázsith P. Antal sebészorvos barátommal, nekivágtam nagy alpesi túrának. Mert hát az én véleményem mindig az, hogy a kocsit csak nagy túrán, mégpedig csakis hegyek között lehet kipróbálni. No de beszéljenek a számok.

1938 szeptember 8-án indultam el Budapestről és szeptember 30-án este hétre futottam be ismét a fővárosba. A kilométeróra állása induláskor 1528, érkezéskor 6045 volt. A megtett kilométerek száma 4517. Mielőtt rátérnék a részletekre, feltétlenül ismertetnem

ÖTÖDFÉLEZER KILOMÉTERES HÁGÓTÚRA — Steyr 55-tel

kell magát az útvonalat, mert csak az útvonal részletes ismertetése után fog kidomborodni a kocsi igazi teljesítmény-képessége. (A helységnevek utáni szám a tengerszint feletti magasságot mutatja.)

Írta: DÉV

Budapest 91	Albertville 331
Wien 170	Col de l'Iseran 2770
Riederberg 400	Scez 904
Melk 200	Petit St. Bernard 2153
Salzburg 425	Aosta 583
München 519	Grand St. Bernard 2473
Garmisch 619	Martigny 477
Obermoss 1232	Sion 518
Garmisch 699	Gletsch 1761
Gaichtpass 1193	Furkapass 2431
Oberjoch (Adolf Hitlerpass) 1136	Hospental 1470
Oberstdorf 825	Gotthardpass 2114
Bregenz 396	Belinzona 251
Wildhaus 1090	S. Bernardinpass 2063
Schwägalp (Sentis) 1332	Thuisis 701
Zürich 411	Schynpass 1014
Luzern 438	Tiefenkastral 877
Engelberg (Titlis) 1025	Julierpass 2288
Bern 539	St. Moritz 1850
Chasseral (Jura) 1610	Berninapass 2330
Vue des Alpes (Jura) 1288	Tirano 450
Interlaken 570	S. Caterina di Val Furva 1738
Grindelwald 1057	Bormio 1224
Col de Pillon 1550	Stilfserjoch 2756
Montreux 377	Spondigna 885
Caux 1054	Passo di Resia 1494
Martigny 477	Landeck 816
Col de la Forclaz 1530	Innsbruck 574
Col des Montets 1461	Pass Thurn 1273
Chamonix 1037	Bruck-Fusch 761
Col de Megeve 1121	Glocknerstrasse 2504
Mont d'Arbois 1829	Winklarn 958
	Iselsberg 1111
	Klagenfurt 450
	Packsattel 1166
	Graz 365
	Riesberg 575
	Budapest 91



A Stilfserjoch lavinavédelmi útján.

ERES HÁGÓTÚRA — e 55-tel

Az összemelkedés, amit a kocsi megtett, eltekintve a sokszor többszáz métert meghaladó névtelen kis átjáróktól: 28.821 méter. A felhasznált üzemanyag-mennyiség 395 liter volt. Motakóra beállított motorom a Németországban és Svájcban vásárolt tiszta benzinnel kiegészítve és így csaknem mindig a Standard-Essot és a Shell-Dynamint használtam, mindkettő benzolos keverék és így a hegymenetekben pompásan bevált.

A benzinfogyasztás a megtett kilométerszám és az elhasznált üzemanyag-mennyiség elosztásával 100 kilométerre 8.74 liter volt. Ugyanekkor a fogyasztás sík területen — mint Budapest — München — nem érte el a 8 litert sem. A vásárolt benzinnel a következőképpen oszlott meg:
Magyarországon . . . 45 l. 30.70 Pengő.
Németországban . . . 130 l. 52.70 Márka.
Svájcban 175 l. 69.15 Sv. Fr.
Franciaországban . . . 25 l. 84.35 Fr. Fr.

A teljes üzemanyagkiadás a Nemzeti Banktól kapott márka és sv. frank hivatalos árfolyamokon magyar pengőre átszámítva 201.73 pengőt tett ki, ami egy kilométerre 4.4 fillér. Ezúttal a már idehaza is kipróbált és nagyon bevált pennsylvaniai MARS-Lowcarbon olajat használtam. Induláskor töltöttem frissen és miután a motor még bejárás alatt állott, 1225 kilométer után cseréltem először (4.5 liter). A második olajcsere 5019 kilométeróra állásnál 2266 kilométer megtett út után történt. Fogyasztottam tehát összesen a hágók közötti némi utánatöltéssel együtt három kanna



Kanyarok Gletsch előtt a Furkapasson.

olajat, ami újabb 1 fillér kilométerenként. Az olaj egészen elsőrangú és kitűnően bevált. A motorhoz az egész út alatt hozzá nem nyúltam, pneudéféktem, hála a jó szerencsének, nem volt.

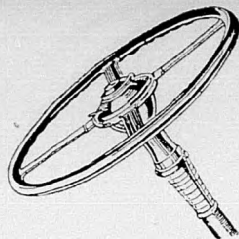
Az alig bejárt új kocsit húzatni csak hazafelé kezdtem. Síkon könnyen vette a 90—93 kilométert, a hegymászóképeség szempontjából azonban minden általam eddig vezetett kocsit felülmúlt. Harmadikkal 50 kilométert felfelé könnyen megy, míg második és első sebességgel minden elképzelhető emelkedést visz. Természetesen itt sohasem próbáltam sebességre menni, mert az esztelenség. Pompás érzés azonban az, amikor az ember 25—26 százalékos emelkedéseken is azt érzi, hogy gyorsítani képes és a motor minden nagyobb megerőltetés nélkül küszik fel a magasba. Hűtővízforrásról szó sincs. A legtöbb, amire a hűtővíz felmelegedett, 80 fok volt, ott mintha lerögzíteték volna. Egyhuzamban vettem úgy a Stelvio 49 hajtáfordulóját, mint a 19 kilométer hosszú Glockner-emelkedést és ezzel a kocsi levizsgázott, nem is szólva a kontinens legmagasabb, autóval járható útjáról, a 2770 méter magas francia Col de l'Iseranról, ahová szín-

tén a legkönnyebben kerültünk fel. Ami pedig talán a legfontosabb a kocsinál: az úttartás. Zúgó esőben, sárban éppen úgy tartható a 75—80 kilométeres sebesség, mint száraz időben, nem is szólva a fordulókról. Sajnos, helyszűke miatt nem igen írhatok többet, legközelebb azonban szolgálak néhány érdekes tippel a mai alpesi utazásokat illetően.

**Kilométerjelzők,
autóműszerek
javítása**

**STERN RICHÁRD
Lehel ucca 10a.
TELEFON: 2-921-35**

ÉRDEKES FELSZERELÉSI UJDONSÁGOK A LONDONI AUTÓKIÁLLÍTÁSON



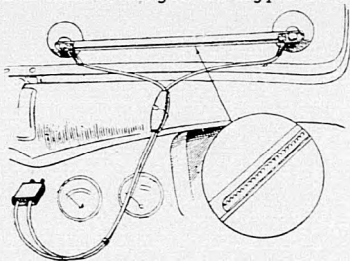
A magyar autófelszerelési ipar az elmúlt években valóban nagy munkát fejtett ki és egymásra jelentek meg azok az izig-vérig magyar gyártmányú felszerelési cikkek és kellékek, melyeknek célja az autós kényelmét és biztonságát szolgálni. Nem von le ennek az erőfeszítésnek értékéből semmit az a körülmény, hogy a magyar piacon megjelent magyar gyártmányú cikkek legnagyobb része hű másolata a külföldi termékeknek, ellenkezőleg arra vall, hogy a magyar ipar felismeri az újdonságok értékét és magyar anyagból, magyar munkával hozza ki mindazt, amire szükségünk van.

Az idei londoni automobilkiállítás igen gazdag volt újdonságokban, a felszerelési cikkek csarnokában számos olyan érdekességet sikerült felfedezni, melyek mindegyike érdekelti fogja a magyar ipart és rajta keresztül a magyar autóst.

Lássuk az érdekességeket, mindazt, amit szeretnénk hamarosan magyar gyártmányban kocsinkra szerelni.

Kezdjük az újfajta defroszterrel.

A szélvédőmelegítők mai alakjának nagy hátránya, hogy terjedelmes, hogy a kettős üveglap a látást kedvezőtlenül befolyásolja olyankor, amikor az üveglapok közé por és piszok kerül. Az angolok legújabb sütető defrosztere mentes ezektől a hátrányoktól, ugyanakkor filléres megoldás. Egyszerű kró-



Ez az egyszerű cső-defroszter olcsó, egyszerű és keveset fogyaszt. A karikában a csőben lévő hevítő-spirál megoldását látjuk.

Ez a kormánykerék-teleszkóp minden kocsira felszerelhető és vele tetszős szerint állíthatjuk a volánt.

mozott fémcsőben foglal helyet az akkuból táplált ellenállásdrót-spirális. A fémcsövet kettős szívógomba tapasztja az üveglaphoz, a cső maga alul és felül hasított, hogy a hideg levegő beáramlását, valamint a forró levegő kiáramlását lehetségessé tegye. Nagy előnye ennek a defroszternek kis áramfogyasztása és rendkívül kis mérete. Erdemes lenne ezzel kísérletezni és magyar gyártmányban forgalomba hozni.

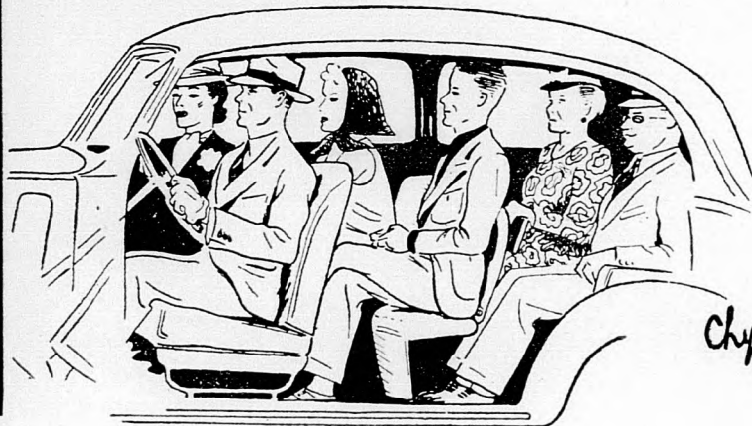
Rendkívül használható és ügyes a tetszés szerint hosszabbítható és rövidíthető

teleszkópikus kormánykerék,

mely mintegy hozzáidomul a vezető méreteihez. Megoldása egyszerű, a kormánykerék és a kormányoszlop közé iktatható és minden kocsira felszerelhető.

Végre itt a "családi"

FIAT 1100 L ...



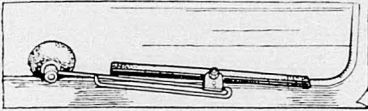
7200.— P

TÉNYLEG KÉNYELMES, 6 ÜLÉSES, 95 Km, 10 LITER

Fiat. VI. Aréna-út 61. Tel. 29-88-20.

Régi vágyat elégt ki az egyszerű
belső szélvédőtörlő,

melynek segítségével a behemályosodott szélvédőt tisztíthatjuk meg egyetlen mozdulattal. A törlőt — melynek műszaki megoldása az ábrából önként adódik — szívógomba tapasztja a szél-

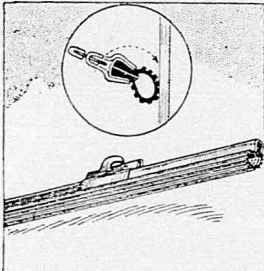


Ilyen egyszerű a belső szélvédőtörlő, mellyel a párat távolítjuk el.

védőhöz és az egész annyira egyszerű, hogy szinte házilag is elkészíthető kevés drótból, a hamutartók rögzítésére szolgáló szívből és a szabványos szélvédőtörlő gumipengéből. Felszerelési ipar: Ne óvakodjunk az utánzástól!

Megszületett végre a tökéletes
szélvédőtörlő gumipenge.

A mai, többrétű, éles gumiból készült törlőpengéknek az a nagy hátrányuk, hogy gumianyaguk hamarosan hullámmossá válik és eső esetén olyan csi-

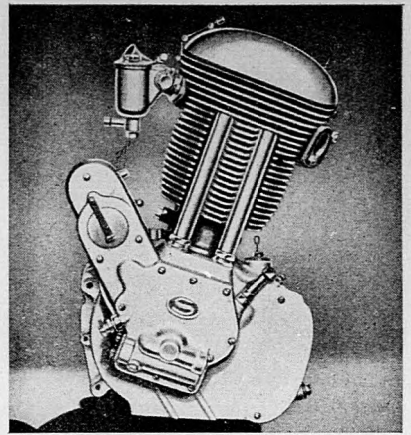


A „ballon”-rendszerű szélvédőtörlő nem „csikoz”.

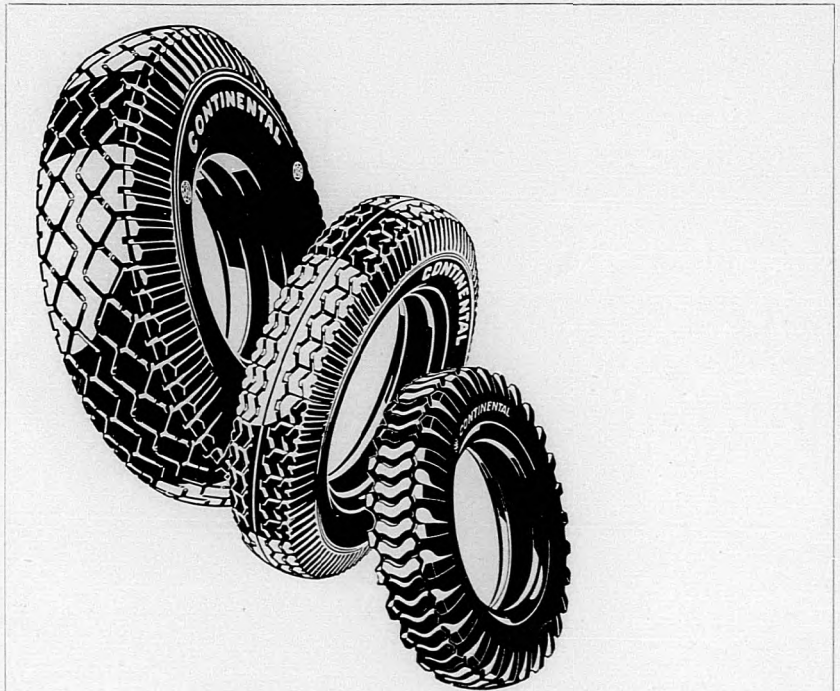
kokat rajzol a szélvédőre, hogy káprázik bele a vezető szeme. Az új típusú törlőpengében nem gumilemezeket találunk, hanem kis gumicsövet, melynek külső felülete mélyen bordázott. Az ilyen „ballongumi” törlő jól fekszik neki az üveglapnak, nem „csikoz” és élettartama jóval nagyobb, mert hullámosodása kizárt. Azt véljük, hogy a gumigyárnak érdemes volna a kérdéssel foglalkoznia és minél hamarabb forgalomba hoznia ezt a törlőtípust.

Déván: Auto und Motorrad Weltalmanach

Déván István, az ismert automobilista és szakíró, ismét értékes munkával gazdagította a sportirodalmat. Most jelent meg német nyelven Münchenben „Auto und Motorrad Weltalmanach” című könyve, mely magában foglalja a világ legnagyobb auto- és motorkerékpárversenyeinek történetét visszamenőleg a világháború előtti időkig. A szakkönyv ismerteti a világ leghíresebb auto- és motorkerékpárverseny pályáinak rajzát és leírását. A könyv ezúttal szebbnél szebb fényképekkel gazdagítva jelent meg. A szerző a könyvet finom vázalkötésben hozta ki és így az mindenkinek örökbecsű emlékül szolgálhat. A könyv különösen kitűnő szolgálatot tesz az újságíróknak, auto- és motorsporttal foglalkozó egyéneknek, képviselteknek, akik így minden adatot készen kapnak kezükbe. A 6.— pengős áron forgalomba kerülő könyv a szerzőnél (telefon) kapható.



A 350-es, 500-as és 600-as Sarolea szupper-sport modellek motorját teljes tokozás, tömör építés jellemzi. A „monotube” rendszerű hengertel némesak jó hűtést, hanem igen kedvező termodinamikus hatásfokot is biztosít.



Felsőmagyarországi
kirándulásaihoz

már most vegyen

Koppányitól
motorkerékpárt

SUNBEAM
VICTORIA

VEZÉRKÉPVISELET

BUDAPEST, DESSEWFFY UCCA 47

UJRA ITT A
TEREPEGUMI



Continental

CONTINENTAL GUMIÁRU KERESKEDELMI KFT.
BUDAPEST, V, ROTHERMERE U. 2. TELEFON: 122-042

HIREK

Itt az autós GP-naptár!

Az AIACR a minap állította össze a jövő évi internacionális automobil versenynaptárt, melynek gerincét természetesen a GP-versenyek, az úgynevezett „Grandes Epreuves”-ök alkotják. Ime a kivonatos versenynaptár:

Április 16: Monacoi GP. **Május 21:** Eifel-verseny; **30:** Indianapolisi GP. — **Június 25:** Belga GP. — **Július 9:** Francia GP; **23:** Német GP; **30:** Coppa Ciano; **31:** Német Alpenfahrt. — **Augusztus 6:** Német hegyi GP; **13:** Coppa Acerbo; **20:** Svájci GP. — **Szeptember 10:** Olasz GP; **17:** Bécsi körv.; **24:** Cseh GP.

A „Grandes Epreuves”-ök mellett, melyek előreláthatólag ismét az Európabajnokság minősítő versenyei lesznek, mint érdekességet említjük fel az április 29-i kairói és május 7-i finnországi

esillagturákat. Fájdalommal regisztráljuk viszont, hogy a magyar autó GP-t jövőre sem látjuk viszont... A nemzetközi versenynaptár végleges jóváhagyás végett az AIACR teljes ülése elé kerül ugyan. Lényeges változtatások azonban nem valószínűek.

Seaman, a kitűnő Mercedes-Benz-vezető, angol versenyző, a minap jegyezte el a BMW-gyár vezérigazgatójának, Popp-nak a lányát. Vajon mit fognak ehhez szólni — Üntertükkheimben?

Hollandia az idei év első 8 hónapjában 8950 személyautót importált, melyeknek mintegy fele német gyártmány volt. A márkák! Opel 1832, BKW 1101, Hansa 178, MB 173, Adler 151, stb.

Német autóexport az év első két hónapjában Svédországba: Opel 4352, DKW 1795, Adler 607, MB 294, Hansa 216, Hanomag 63, Wanderer 55, Horch 18 és BMW 11.

A német benzoltermelés tavaly 485.000 tonna volt, az idén előreláthatólag eléri az 540.000 tonnát. A benzoltermelési négy ötödét a gépjárműforgalom konzumálja, bizonyosságul annak a népszerűségnek, melynek Németországban a magas kvalitású benzol üzemanyagok örvendenek.

Lengyel érdekesség koncessziót szerzett a következő koostípusok lengyelországi összeszerelésére: BMW „327”, DKW, MB „170” és „230”, Steyr „200” és „220”, valamint Wanderer „W 24” és „W 45”.

Az AIACR jövő évre tervezett világ-körüli autótúráját a feszült politikai helyzetre való tekintettel lemondta.

Németország gépjárműállománya az utóbbi öt esztendő alatt megduplázódott. Az idei év derekán a német gépjárműállomány elérte a 3.364.503 darabot.

Elkészült a Berlin-Leipzig autótútszakasz rekordpályája. A pálya 14 km. hosszú és 29 méter széles.

A japán autógyárak 1941-ig meg akarják háromszorozni termelésüket, hogy kiskocsijaiknak Indiában és Oceánia szigeteken biztosítsanak piacot.

A FICM jövő évre Németországot bízza meg a Nemzetközi Hatnapos Trial megrendezésével. Valószínű, hogy a trial Tirolban és a Salzkammergutban kerül megrendezésre, salzburgi kiindulóállomással.

Man-szilusi angol motorkerékpár TT-versenyek július 12, 14 és 16-án kerülnek megrendezésre.

Egloffstein f. Súlyos veszteség érte a német autókлубot, (DDAC) agilis elnökének, von Egloffsteinnek tragikus halála folytán. Egloffstein 2 literes BMW sportkocsijával maga is aktív versenyző volt többek között a Balaton-Bodensee-verseny révén hazánkban is jól ismerték. Lóharapástól eredő vérmezgésben halt tragikus halálát.

A Zündapp-gyár október elején került ki a 200.000-ik motorkerékpár. Gratulálunk!

Megnyilt Bolgár Aladár autózsalonja

„Bolgár Motor Kft.” cégfelirat jelzi, hogy a Szabadság tér legújabb autózsalonjában régi, minden ízében kipróbált szolid szakember, **Bolgár Aladár** igazgató fogadja azokat, akik vásárlási szándékukat az angol Standard, a francia Citroen márkákkal vagy talán éppen **Bolgár Aladár személyével kapcsolatban óhajtják tetbe valósítani.** Nem tévedünk, amikor azt mondjuk, hogy a nyugati autó-nagyhatalmak két reprezentatív márkája varázsát Bolgár Aladár személye hathatósan fokozza, hiszen szárnyai alól a megelégedett autósok száza szédledek szét az országutakon és közülük bizonyára sokan lesznek azok, akik hozzá fognak visszatérni, akik másokat, újoncokat és régieket egyaránt hozzá fognak irányítani. Bolgár Aladár másfél évtizedet töltött el az autózsalonjában, *másfél évtized munkája, korrekt, szolid üzleti mentalitása fémjelzik új üzletét,* melyből a magyar autós közönség bizalma és szeretete kíséri új sikerek felé. Őszintén kívánjuk neki!

MOLNÁR JÓZSEF
AUTÓKAROSSZÉRIA ÜZEME
HŰTŐTAKARÓK KÉSZÍTÉSE

Budapest, V., Wahrman ucca 23.
(Csáky u. sarok) TELEFON: 293-885


AUTOSERVICE
és **KARBANTARTÁSOK**

két- és négyütemű autók szakszerű javítása. Hengerköszörülés, dugattyú készítés

LÓRINCZ
IX., Ferenc tér 6. Tel.: 141-017

Packard-Nash

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



CORDATIC
A TÖKÉLETES AUTÓPNEU

PÁRISI SZALON

Párisi Szalon! Akik ezen fogalom tíz év előtti varázsát még átéltük, ma valami fájdalmas lemondást érzünk a Grand Palais veretényes üvegkupolái alatt. A régi Szalonokra emlékezünk, azokra, melyek a világ autópárát maradéktalanul gyűjtötték egybe évente a nagy seregszemlére, ahol a legnagyobb kritikus, a közönség mondott véleményét egy-egy esztendő konstruktóri tevékenységéről.

Ma? A 32-ik Párisi Szalon nyitotta meg kapuit. Mindössze negyvenöt márka szerepel a kiállításon, a zömét kis francia gyárak teszik és ahogyan az évek folyamán lassan visszahúzódtak az amerikaiak, most úgy látszik a németeken van a sor. A tavalyi német részvétel a felére zsugorodott össze, az idén már csak Hanomag, Mercedes-Benz és Opel képviselték a soha nem remélt konjunkturát élvező német autópárt. A kiállítás nemzetközi jellegét mindazonáltal hét nemzet részvétele biztosította és Mr. Lebrun, a köztársaság elnöke, aki maga is mérnök, csakhamar felfedezhette a kiállítás ingyencfalatait, a Hanomag Diesel személyautó, a Mercedes-Benz versenykocsit.

A német, angol, olasz és amerikai kiállítók újdonságait saját nemzeti kiállításokra tartogatják, éppen ezért a mi érdeklődésünk középpontjában természetesen a vendéglátó francia autópár újdonságai állanak.

A mai francia autópárt a Párisi Szalon tükreben három tendencia jellemzi: élénk konstrukciós tevékenység az alvázépítés terén, tágabb férőhelyek teremése és végül az utazási kényelem, a komfort fejlesztése. A franciák ezirányban mutatózó örvendéses aktivitása annál elismeréseméltóbb, mivel a francia autópár néhány keserves esztendő terhével újabb nem éppen rózsás éveknél vág neki. A 40 órás munkahét bevezetése jelentékenyen megdrágította a gyártást, az emelkedő nyersanyagárak is sok gondot okoznak, pláne mikor a vásárlóképesség csökkenése már eleve kizárja az eladási árak emelését. Ezen gazdasági nehézségek fokozott értéket biztosítanak az új konstrukcióknak, melyek mindennel dacolva, ékes bizonyítékát adják a francia autópár ismét átható aktivitásának.

STABIL ALVÁZAK!

A francia konstruktőröknek az alvázépítés terén végzett alapos munkája a kocsik tökéletes úttekészt biztosítja. Első helyen kell megemlékeznünk az

önhordó acélkarosszériával szerelt elsőkerék meghajtású Citroenekről, melyek torziós rudazattal megoldott független kerékfeltüggesztése mintaszzerű alváz-szerkezetet reprezentál. Delaunay-Belleville hátsókerék meghajtásos, DB-licens szerinti lengőtengelyes chassissja éppen olyan elismerést érdemel, mint a Peugeot „202”, avagy a 20.000 frankos, 1.03 literes Renault-Juvaquatre, mely utóbbi külsőleg az Opel-Kadette emlékeztet ugyan, anélkül azonban, hogy a konstrukciót illetően lényeges hasonlóságot fedezhetnénk fel. Korszerű, öltetes alvázkonstrukció benyomását kelti az 1.1, avagy 1.5 l-es, ohv. motorral szerelt La Licorne, melynek elől-hátul villaszertűen kiképzett centrális alvdzát elől függellen kerekek, hátul merev tengely egészíti ki.

TÁGAS FÉRŐHELYEK.

A férőhely tágasabbá tételére ugyanis csak sok gondot fordítottak a francia gyárak. Citroen, Panhard, Peugeot és Renault mellett egész sor francia gyár standardizálta a „két sorban 6 üléses” megoldást, a három személy számára férőhelyet biztosító üléseket. A felhagyó nélküli karosszériák oly széles építésűek, hogy egymásmellett ülő három utas számára biztosítanak kényelmes férőhelyet. A példát e téren Citroen viszi el, a mindössze 1160 kg-os „Familiale” modellen még a póttüléseken is három személy számára van hely, úgyhogy ezen modellek mint kilencszemélyes kocsik kerülnek forgalomba. A kocsik ülőhelyeinek szaporításával azonban a csomagtér bővítésére is gondoltak már a franciák és lassanként eltűnnek a tavalyi „6 személy és 2 személy csomagja” számára épült sokat kifogásolt modellek. A férőhely növelése érdekében különben már a franciák is előretolják a motort.

FRANCIA „KOMFORT”...

A komfort terén sokat dolgoztak a franciák, rengeteg detailt konstruáltak át. Elvetik a nyitható szélvédőt, Citroen, Renault és Peugeot megmutatják, hogy a modern kocsik „cugmentes” szellőztetésének más módjai is vannak a kellemetlen „cug”-nál. A proszelektív, elektromagnetikus Cotal sebességváltókkal (2000—3000 frank felár) gyakran találkozunk, annál érthetlenebb viszont, miért nem helyeznek nagyobb súlyt a franciák a motorok elasztikusabb felfüggesztésére. Annál érthetlenebb ez, mivel a Rajnán túl 2.5 liter hengerűrtartalomig bizony a négyhengeres motor dominál! De úgy látszik a komfortra nagyon is hajlamos derék gallusokat a kevésbé zajtalan, felfüggesztése folytán pedig rezonanciákat ébresztő motor kevésbé alterdálja...



Részlet a Szalonból.

A francia kocsik vonalvezetéséről nehéz véleményt adni. Citroen, Hotchhiss, La Licorne és Peugeot logikus vonalvezetése német és olasz izléshez igazodott, szemünkben is tetszetős, míg másutt a tágas francia karosszéria kissé idomlatlan benyomást tesz. Megrovás elsősorban Delagét illetheti, ahol a szögletes kiképzésű előrész semmiképpen sem harmonizál a lágy áramvonalban végződő kocsiszekrényvel.

A francia autópárt három márka uralja: Renault, Peugeot és Citroen. A többiek alig jönnek számításba. Egyedül Matford játszik még szerepet, mely a 3.6 literes motorral parallel egy év óta a takarékos 2.2 l-es motorral is szereli alvázait. Emilitett gyárakon kívül komoly szériagyártásról beszélni sem lehet, számos olyan gyár van, mint pl. Georges Irat, mely 30 munkással havonta 20—30 kocsit küld piacra. Az említett nagyoknál azonban impozáns stílusban folyik a munka. Így: Renault Juvaquatre munkaszalagja talán a legmodernebb, ami csak létezik!

FIAT-MEGLEPETÉS!

A vendégek közül egyedül az olaszok, helyesebben a Fiat-gyár mutatott be újdonságot. A torinói gyár hosszú kiskocsisorozatát ezúttal egy 2.8 literes, hathengeres modellel szakította meg, mely a nagy népszerűségnek örvendő „1100” modell konstrukciós nyomdokain halad és mint luxuriosus, hétüléses modell egészíti ki a Fiat-sorozatot.

Ez a két tárult elénk a Grand Palais-ban. Következik London az angol kocsikkal, majd Newyork és februárban a németek Berlinben!

Eredeti
TIKKE
csapdák



DEÁK BÉLA
AUTÓ ÉS TRAKT
CSAPÁGYA
KÖRNYELMI GÉPÉSZ
BUDAPEST
VI. JÓKAI-TÉR

NORTON
PRESTO-Sachs
motorkerékpárok vezérképvelelete
ÚJ HELYSÉGBE
KÖLTÖZÖTT

KOVÁCS

V. Szabadság tér 14. Telefon 124-805

DEDICS TESTVÉREK
autójavító specialisták
HENGER ÉS FŐTENGELY KÖSZÖRÜLÉS
Edzett fogaskerék VIII., THEK ENDRE UCCA 15. SZ.
és alkatrészgyártás TELEFON: 1-303-84



A rajzpályázatok egyrésze...



Munkában a bírálóbizottság.

MEGISMÉTLIK A DKW JELMONDAT PÁLYÁZATOT!

A 2271 PÁLYÁZÓ KÖZÜL SENKI SEM TALÁLTA FEJÉN A SZEGET

Hogy a magyar közönség mennyire érdeklődik az automobilizmus iránt: annak fényes bizonyítéka az, hogy a Majláth cég által kiírt DKW-jelmondat pályázaton 2271-en vettek részt. A pályázók közül többen 10—15, sőt 100 jelmondatlal léptek a porondra és így nyugodtan állíthatjuk, hogy jóval több mint 20.000 rajzot, jelmondatot, époszt, folytatásos regényt stb. kellett a Krompaszky Miksa országgyűlési képviselő elnöklelte alatt napokon át dolgozó öttagú bizottságnak elbírálnia. Statisztika? 56 plakát, 6 fényképtervezet, 78 tusrajz, 38 grafitrajz, 1644 verses és 449 prózai pályázat futott be, a bírálóbizottság három teljes napon át dolgozott.

A pályázat — sajnos — nem hozta meg a kívánt eredményt. A bírálóbizottság egyhangú döntése szerint egyetlen olyan pályázat sem akadt, mely a feltételeknek mindenben megfelelt volna és olyan döntő értékű lett volna, hogy az a díjazás szempontjából számításba jöhetett volna. Nagyrészt kezdetleges, ötletszegény, sablónszerű és lecsépejt jelmondat futott be, melyek oroszlánrésze a rím kedvéért párhuzamot vont a kávé és a — DKW között.

A bizottság mindazonáltal úgy döntött, hogy néhány munkának tulajdonjogát megvásárlásra ajánlja, így az Illés—Waldmann- és Szemere—Kovács-féle megoldást 150—150, a Budapest 12 jeligéjű, a Csaba László, Szakonyi Károly, Szilvassy Jolán, Bermann Tihamér, dr. Szőle Lajosné és Szent-Gáli Géza-féle pályázatot 50—50 pengővel díjazza.

A Majláth cég a bizottság javaslatára úgy döntött, hogy

a pályázatot némileg módosított kiírásban 1939. évi február 15-iki határidővel és az eredeti pénzdíjakkal ismét kiírja. A megismételt pályázat feltételeit lapunk annakidején közölni fogja.

Autórugók és spirálrugók

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



Kilométerjelzők, sebességmérők, auto- és stopperórák javítóműhelye és raktára
óra- és finommechanikai ipar

SCHVARCZ TESTVÉREK

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

Bosch
SZÉLVÉDŐ-TÖRLŐ

még záposzerű esőben és hóföregtetgben is jó kitekintést biztosít. Pormentes tokozású elektromotorja pöttörölt is könnyen elbir. Az elektromos BOSCH szélvédőtörő szerkesztése és gyártása ugyanolyan gonddal történik, mint a többi BOSCH gyártmánynál, ezért éppoly megbízható jól jár, ha BOSCH felszerelést vásárol.

BOSCH ROBERT KFT.
BUDAPEST

Urvezetők! Hölgyvezetők!

csak itt vezethet 1938-as típusú autókön kívánsága szerinti időben. Csak itt mutatják be Németország világfilmjét 5000 méteren, ahol az autó üzeme, szerkezete és kezelése látható szemléltetőleg. Garantált vizsga. Műhelygyakorlat. Részleíjtetés. Saját szakkönyv. Kérjen tájékoztatót: legmodernebb VIKTÓRIA AUTÓSZAKISKOLÁTÓL, BUDAPEST, VI., ANDRASSY ÚT 2. SZÁM. TELEFON: 120-814

A Shell autótérkép új kiadása

A magyar autósforgalom, különösen pedig a külföldi autós idegenforgalom előmozdítása céljából a Shell Kőolaj Rt. a múlt év őszi rendkívül ötletes hajtogatási módszerrel készített autótérképet hozott forgalomba. A térképnek, amelyet Széll Sándor dr. szerkesztett, rendkívül nagy sikere volt, amennyiben az első kiadás már tavasszal teljesen elfogyott. A Shell Kőolaj Rt. kiadásában most megjelent a második bővített kiadás. Ennek az új kiadásnak nagyrészt már elkapták. A térképnek igen nagy előnye, hogy az összes útszámok fel vannak tüntetve rajta, ami a közlekedést igen megkönnyíti, amióta az országban az utakat számokkal jelzik. Azonkívül egyik nagy előnye, hogy a rövid kilométer távolságok is jelezve vannak a térképen. A legfigyelemreméltóbb azonban az, hogy a megszállott területek helységnevei, ellentétben a többi magyar autótérképekkel, magyarul vannak feltüntetve és azok alatt kis betűkkel az új (cseh stb.) nevek. A térképen meg van Csallóköz, valamint azon területek nagy része, amelyek a revíziós tárgyalások tárgyát képezik. A Shell Kőolaj Rt. a második kiadást kizárólag a Shell kutakon keresztül hozza forgalomba.



Domján Károly, a neves, fiatal Puch-versenyző, 24 éves kora ellenére nagyon sok sikert könyvelhet el. Mintegy két éve versenyez önállóan, mindig Puch-motoron. A versenyzés magas iskoláját, mint utas, Kiss Lacinál tanulta ki s két év óta nincs olyan verseny, ahol a fiatal versenyző nevét az első között ne olvashatnók. Kétszáz géppel rendszerint a 250-es kategória gépeit hagyja maga mögött s nemcsak az országúton, hanem a salakon is megállja a helyét. A bajnokságban, és ez a legszebb dicséret jelző, Martinekkal egyforma pontszámmal áll.

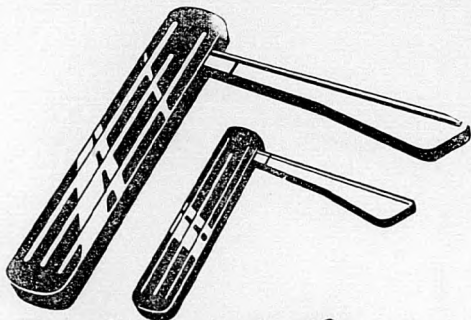


Stuck (Auto-Union) győzött az év összes nagy hegyversenyén.

Fényképét vezető jogszóhoz, azonnal, 2 darab rendelésnél, **darabja 48 fillér**
FOTO PÁRISI, Párisi Nagy Áruházban

Felelős szerkesztő és kiadó: **KRAMER JENŐ**

Altalános Nyomda, Könyv- és Lapkiadó Rt. Nyomdai felelős: **Dr. Uj István.**



Bosch

INTÓKAROK

félreérthetetlenül jelzik az irányváltoztatási szándékat. Feltűnő és gyors jeladásuk nélkül a városi közlekedés könnyen veszélyessé és károsá válhat. Az összes kocsi típusokhoz többféle nagyságban (páronként P 20.—, 44.— P árban) készül.

BOSCH IDŐKAPCSOLÓ

óraszerkezettel, mely kb. 10 másodperc múlva önműködően kikapcsolja az intókart, különösen kényelmes és megbízható (ára P 15.50).

MINDEN SZAKÜZLET ÁRUSITJA



BELGA

MINŐSÉG-MOTORKERÉKPÁR
A LEGNEMESEBB ANYAGOK
FELHASZNÁLÁSÁVAL
KÉSZÜL

1939-es modellek raktárról szállíthatók.
Kérjen ismertetést

URBACH, VI, HUNYADI TÉR 12

6 LITERES FOGYASZTÁS 4 SZEMÉLLEL

90 KM-ES SEBESSÉG A LEGROSSZABB ÚTON!

20 km-es sebesség direktben, rángatás nélkül. Szabadonfutó berendezés. Zajtalan önindító. Utolérhetetlen úttartás és kanyarbiztonság. Független rúgózás és függőtengely.

50.000 km-es
(2évi) motorgarancia

MINDEZT EGYÜTT CSAKIS A

DKW

AUTÓK NYUJTJÁK!

Ha véleményt akar hallani, kérdezze meg a több mint 1000 megelégedett magyar DKW tulajdonost!

VEZÉRKÉPVISELET:

MAJLÁTH BUDAPEST, VI, LEHEL U. 2