

# AutóMotor

A. M. N. MUZEUM  
HIRLAPOSZTALYA



Bensőséges ünnepség keretében avatták fel nemrégiben a 100.000-ik BMW motorkerékpárt. A BMW gépek világszerte élvezett népszerűségét nemcsak egyedülálló versenyeredményeinek köszönhetik, hanem annak a minőségnek, mely a BMW szót fogalommá avatta.





nemcsak a világ

**LEGGYORSABB**

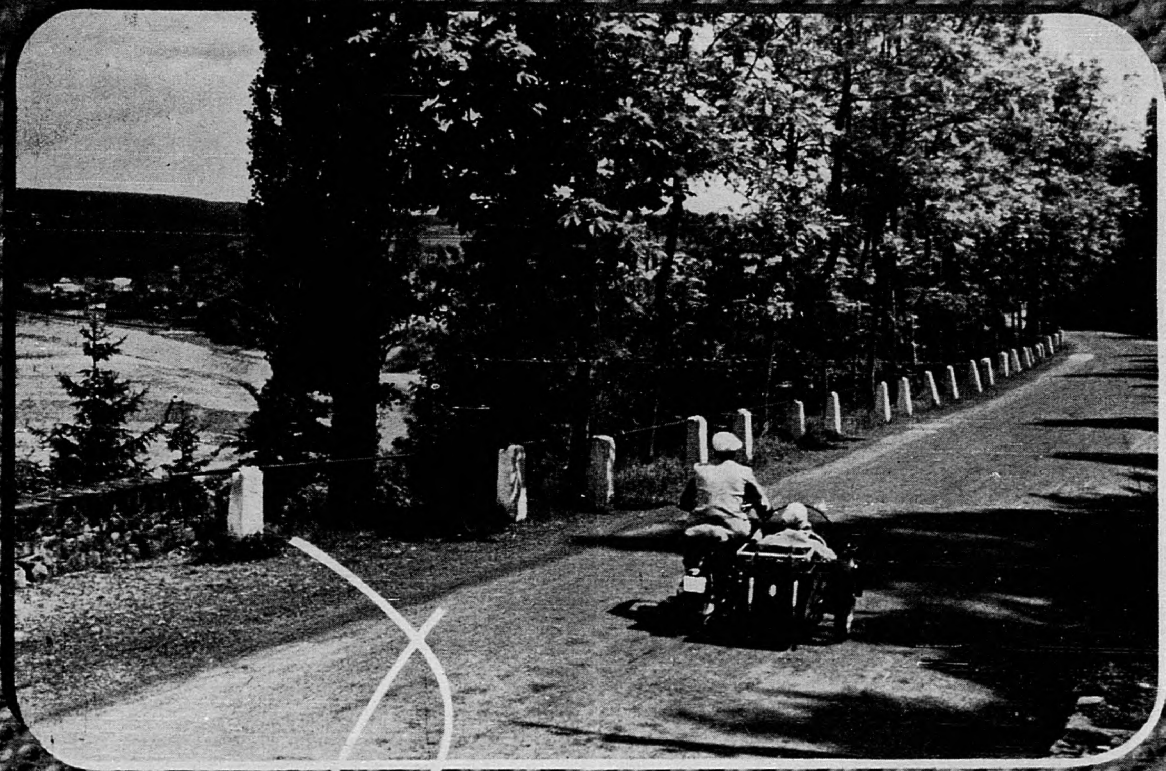
motorkerékpárja, hanem

**LE GKORSZERŰBB**

t ú r a g é p e

VEZÉRKÉPVISELET: VI, LEHEL UCCA 25

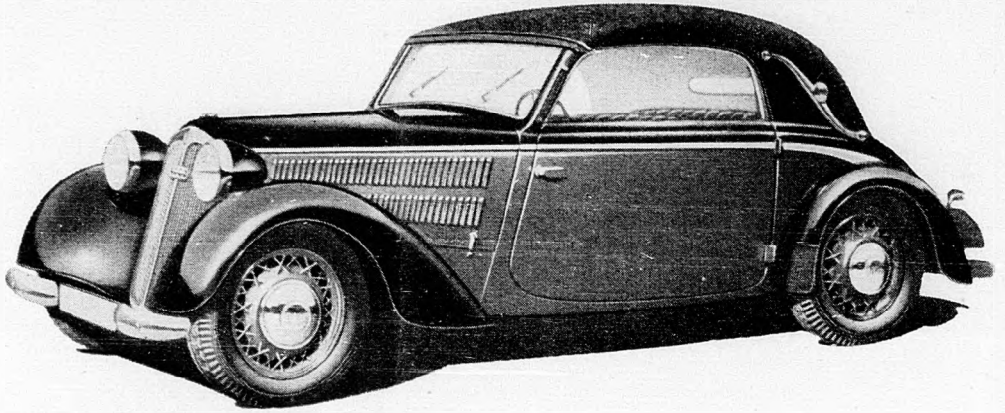
BAYERISCHE MOTOREN WERKE AG. MÜNCHEN



*Rendszeres olajcserehez*

**SHELL MOTOR OIL**

*TEKINTS MEG  
CÉLJÁT!*



**ITT AZ ÚJ**

**DKW**

*Újítások:*

- **vajlágyműködésű, teljesen holtjátékmentes fogasrúd kormányzás**
- **Perrot Bendix-rendszerű rendkívül hatékony fékek**
- **zártprofilú, torziómentes keretalváz**
- **rugalmasan felfüggesztett motor**
- **fokozott élettartamú nagyobb méretű pneumatikok**
- **billenő ablakkal tökéletesen szellőzött karosszéria férőhely**
- **fokozott fényhatású reflektorok**

*Mélyen leszállított árak!*

**MAJLÁTH**

**BUDAPEST, LEHEL UCCA 2**

## Előgyujtás

Megjelent a KMAC hivatalos versenynaptára. Számszerint nem ölel fel sok versenyt, viszont kvalitás szempontjából jót ígér. A hangsúly — az utolsó szón van. Az ígér szón. Mert hogy az ígért versenyekből vajjon versenyek lesznek-e, azt még Szent Kristóf sem tudja.

Evről-évre kapunk ilyen versenynaptárt. Minden jót, minden szépet ígért. Az ember csak úgy szédül a gyönyörtől. És — jönnek az elhalasztások. Vis majorok és főleg vis — minorok. Jönnek a törlések. Az ígéretek büszke lufthalónjai úgy pattannak szét, mintha játékoskedvű lidércek tartották volna hasukhoz az égő cigarettát. A tavasz áldott termékenyítő fuvalmában duzzadón derűs legények szomorúan lankadt, keserű aggokká vénülnek, amikor az ígervények beváltásának napja közeledik.

Ha azonban ezúttal tévedtünk volna és a könnyelmű flörtöt komoly házasság követi, úgy kérjük ezeket a sorokat tárgyaltalanoknak tekinteni.

\*

A Grand Prix, a magyar nagydíj első futama vereséggel végződött. Az újú és rokonszenves gróf nem nyerte meg a versenyt, 500 pengőre ítélték halott ember emlékének meggyalázása miatt. Ügylátszik a jogi paragrafusok hajtókanyarjaiban nem volt olyan avatott, mint annakidején a nagy Maserati kormányánál.

Hiába, átok ül azon, aki Magyarországon jól tudja vezetni a versenykocsit. Láttuk a közelmúltban és láttuk a jelenben. És mennyivel szebb volna, ha a volán magyar bajnokai — és itt nem holmi túrabajnokokra gondolunk — támadások és kellemetlenkedések helyett a magyar automobilizmus hivatalos felkentjeinek támogatását élveznék, akik szeifid istápolókként határozottan nagyobb haszonnal ügylakodnának a magyar autósport házatáján, mint a — főmagánvállalók dühös szerepében.

\*

Régmúlt fiatalságunk moziemlékei között tallózva ugyan melyikünk nem emlékszik még a négerekkel megrakodott ócska Fordokra? Azokra az ócskán

rongyos vásznakkal borított csodaszörnyekre, melyek ellenállhatatlanul humoros hatást gyakoroltak a dalás idők Burlingtoni Jaguárjain izguló és Asta Nielsenjeiért hevülő mozilátogatóira. Régen voltak ezek a szép óriáskillis idők, amikor egy hatosért őt tojást adtak és amikor a külpolitikánk kimagaslóan legizgalmasabb eseménye öreg perza sahok budapesti látogatása volt. A Burlingtoni Jaguárból régen ágyellenző lett. Asta Nielsen — ha él — bizonyosan nagymama. De az ócska benzintragacs, az a rekeszizomatot görcsökre készítő szimbólum, ma is él. Igaz, nem négerek ülnek benne és nem is humoros hatások kiváltása okából használatosak. Betegeket szállítanak, az Országos Társadalombiztosító Intézet szolgálatában.

A minap „üzemben”, láttunk egy ilyen avatag készüléket. Ott bukkdált a hírhet budafoki kövezeten és ha nem is néztek le róla — a la gihez piramis — évezredek, úgy 25—30 év egészen bizonyosan. Köpködött, kaveinán szuszogott ez a borzalmas apparátus, a technika roppant diadalát és az anyag megmaradásának elméletét fennen hirdetőn.

Nem vagyunk jeles orvosok, a pszichikai és fizikai ingerek befolyását az egyes betegségek kórjóslatára nem ismerjük. Így tehát el tudjuk képzelni, hogy ennek az automobil ősapának rázása, kornyikáló vitustánca roppantul kedvező hatékonysággal bír, mondjuk a csontjatrörött betegre, avagy a vajudó nőre. Lehetséges, hogy a legkorszerűbb orvostudományi vívmányok ma már nem a kanalas orvosságot rázattják fel használat előtt, hanem — ami ennél nyilván gyökeresebb — magát a beteget. Ismételjük, nem merültünk bele eléggé a helygyógyászat, sebészet és szülészet rejtelmeibe, ahhoz, hogy ezeknek az OTI boneshakereknek kórjávalatát gyógyászati szempontokból tegyük bírálát tárgyává.

De ha — orvos és főorvos urak! — mindenáron rázni kell a beteget, miért nem fordulnak Zander professzor úr kitűnő készülékeihez, melyek az ilyen gyógyászati felrázó beavatkozást négy fal zárt diszkréciója mellett végzik és nem a járókelő közönség fergeteges humorkitörései közepette?

Az OTI reprezentatív felhőkarcolójához, nagyszerű szervezetéhez, népegészségügyi jelentőségéhez — higgyék el — kevéssé idomulnak ezek a négykerékű szörnyetegek, melyeknek rettentő csőrömpölése, ásatag koloritja, szégyenletes külleme és negatív előjelű belbecse ma, az Úr ezerkilencszázharminckilencedik esztendejében egyáltalában nem méltó mindahoz, ami a különbséget teszi Budapest és — mondjuk — Bozsárlapújtó között.

\*

Egyik kora délutáni lap egyik áprilisi, de nyilván komolynak szánt számában olvastuk ezt a cikkelyt. Aszongya, hogy...

## „Letartóztatták a sárga golfnadrágos gázolót

Március 31-én gázolás történt a földművelésügyi minisztérium előtt. Berger Miksa gépkocsivezetőt egy 80 kilométeres sebességgel robogó motorkerékpár elgázolta. Bergert a mentők a Szent István-kórházba vitték, a motorkerékpár kézrekerítésére pedig megindították a nyomozást.

Felmerült a gyanu, hogy esetleg hamis rendszámú motor követte el a gázolást és robogott tovább. A környéken szolgálatot teljesítő rendőrök emlékeztek rá, hogy többször láttak arrafelé egy nagy sebességgel robogó motorkerékpárt, amelynek kormányánál

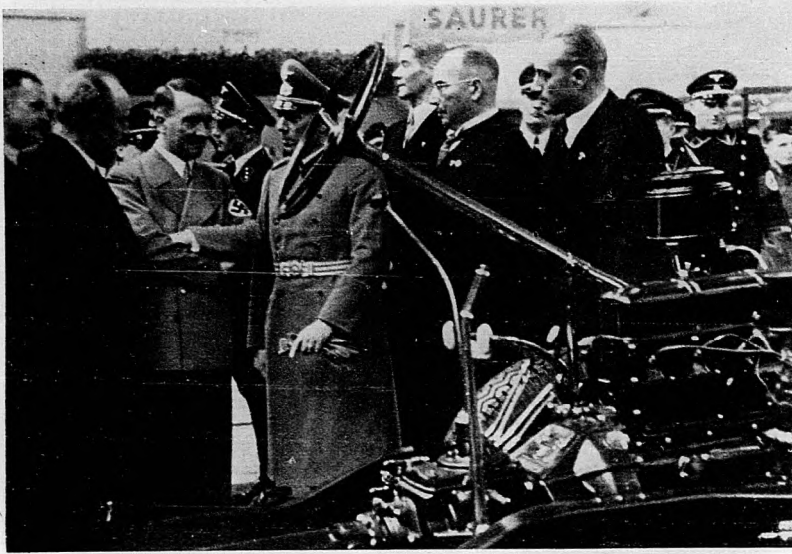
sárga golfnadrágos, viharokabátos  
flatalember ült.

Ugy emlékeztek, hogy ennek a motornak a rendszáma BS 078. A rendőrségnek sikerült elfogni ezt a sárga golfnadrágos motort. Majsai Mihály 29 éves sofőr. Bevallotta, hogy ő követte el a gázolást. Egy hónappal ezelőtt 1700 pengőért vett egy verseny-motorkerékpárt. Amikor a gépet megvette, figyelmeztették rá, hogy a motorkerékpárt a fővárosban nem használhatja, mert

a versenygép kezdősebessége is  
50—60 kilométer.

Majsai, hogy a gépet a fővárosban is használhassa, rendszámot hamisított és így közlekedett a géppel. A hamis rendtábla használata és a gázolás miatt Majsait a főkapitányságon letartóztatták.

Kommentár felesleges, nem is akarunk a cikkelyhez megjegyzéseket fűzni. Aki arra kíváncsi, hogy miképpen lehet a gép kezdősebessége „is” 50—60 kilométer és hogy miképpen nincsen átmenet a gép álló, illetve indulási helyzetbeli 0 kilométeres és az 50—60 kilométeres kezdősebessége között, az sürgősen vegyen ezerhatszázért egy ilyen versenygépet és fizessen elő — Az Ojságra.



Schell ezredes, a német autóipar racionalizálásának birodalmi biztosa kalandozta a Führert a teherautók berlini kiállításán.

# Itt a Schell-terv!

A német gépjárműipar racionalizálásának keresztülvételére szánt Schell-tervről már hónapok óta sokat beszélnek, míg most végre a „Deutscher Reichsanzeiger und Preussischer Staatsanzeiger”-ben teljes egészében megjelent a nagyszabású racionalizálási terv, mely 1940 január 1-én lép életbe. A tervet egyelőre engedélyezett fő típusokról beszél, Schell alezredes a mellék- és altípusokról szóló engedélyt még nem adta ki. Miután hazánkban túlnyomó többségben német gépjárművek kerülnek forgalomba, a magyar közönség érthető érdeklődéssel várja a tervet, mely — ha az exportkivanságok bizonyos mértékig méltánylásra is fognak találni a németeknél — nagyjából mégis utat mutat a magyar gépjárműállomány jövővéi összetétele felé is.

A Schell-terv rövid rezüméje az, miszerint a 330 német személy- és teherautó, illetve motorkerékpár típusból 75 százalékot töröltek és jövőre mindössze 81 típus gyártását engedélyezték. Esendig 30 személyautótípust, 19 teherautótípust és 32 motorkerékpártípust! A Schell-terv még nem tesz említést a cseh-morva protektorátus területén levő gyárakról, melyeket előbb-utóbb szintén be fognak iktatni a racionalizálási tervbe. A Schell-tervezet mellékelt ismertettett igen érdekes részleteivel párhuzamosan, módunk volt Schell ezredes, a német gépjárműipar racionalizálási birodalmi biztosának véleményét is megismerni:

— A 75 százalékos típusredukció még stagnáló kereslet esetén is az engedélyezett és a jövőben nagyobb szériákban gyártandó típusok olcsóbbodását kell, hogy maga után vonja. Mi ráadásul a kereslet növekedésével számolunk és ez a körülmény még kedvezőbb perspektívákat tár elénk!

— Ez a magyarázata annak, hogy a típusredukciónak az ipar köréből igen kevés ellenzője akadt, akiknek végül is be kellett látniuk, hogy kapitalista és individualis álláspontjukat alá kell rendelniük annak a gazdasági irányításnak, melynek látómezője nemcsak egyes iparágakat, hanem a teljes gazdasági életet felöleli.

— Nem uniformizáljuk a gépjárműipar termékeit, csupán célszerűsítünk. Megmaradnak a limuzin, kabriólé, kabriólimuzin, nyitott és speciálkarosszériás változatok, míg az ú. n. altípusok elburjánzásának főleg a teherautók frontján akarunk gátat szabni.

— A Porsche dr. vezetésére bízott gépjárműkísérleti állomás sok-sok anyagi terhet vesz le a gyárakról, melyek a jövőben nem lesznek kénytelenek kísérleteiket külön-külön lefolytatni. Az a körülmény, hogy a gyárak egyes kategóriákba sorolt típusok gyártásához vannak kötelezve, minden bizonnyal kiforrott típusokat fog eredményezni, hiszen figyelmüket a folytonos típusváltoztatás helyett egyazon típusra összpontosíthatják.

— A típusok megállapításánál szinte döntő szerepe volt az export követelményeinek. A külföld olcsóbb és jobb kocsikat fog tőlünk kapni! Természetesen ez az olcsóbbodás nem márról-holnapra fog bekövetkezni, hiszen az új termelésre való átállás pénzbe kerül!

Arra a kérdésre, vajon a típuskorlátozás cél-e avagy csak közbeeső állomás, igen érdekes Schell ezredes válasza:

— Cél a racionalizálás, az odavezető út, a típusredukció! Ezt az utat azonban nagy körültekintéssel kell járni: főleg az alkatrész normalizálás ad sok-sok munkát. Arra törekszünk, hogy azonos kategóriájú járműveknek a lehetőségig minél több azonos alkotórészt

legyen. El fogjuk érni például, hogy az összes 3 tonnás teherautók azonos sebességváltóval, fékekkel stb. lesznek felszerelve...

Ime, rövid kis ízelítő a Schell-tervből, mely racionalizálni fogja a német gépjárműipart, még olcsóbbá és még jobbá fogja tenni a német autót, motort, teherautót...

## SZEMÉLYAUTÓK

M Á R K Á K	Típusok száma				
	1-2 1.-ig	1-2 2-0 1.-ig	2-3 1.-ig	3-4 1.-ig	4-1. (6)ött
AUTO-UNION —	2	1	1	1	1
ADLER —	1	1	1	—	—
MERCEDES-BENZ —	—	1	2*	1	1
BMW —	—	—	1	—	—
OPEL —	1	1	1	1	—
FORD —	—	1	1	—	—
HANOMAG —	—	1	—	—	—
STEYR —	1	—	1	—	—
BORGWARD —	—	—	1	—	—
STOEWER —	—	—	1	—	—
TATRA —	—	—	1	—	—
MAYBACH —	—	—	—	—	1

\* Egyik típus Diesel-motorrall.

## MOTORKERÉKPÁROK

M Á R K Á K	Típusok száma					
	125 cm	250 cm	350 cm	500 cm	600 cm	750 cm
AUTO UNION —	1	1	1	1	—	—
BMW —	—	—	1	1	2	1
NSU —	1	1	1	—	1	—
ZÜNDAPP —	1	1	—	1	1	—
ARDIE —	1	1	—	—	—	—
PUCH —	1	1	—	—	—	—
TRIUMPH —	1	1	—	—	—	—
VICTORIA —	—	1	—	—	—	—
VICTORIA-HOREX közösen —	—	—	1	—	—	—
RMW —	—	1	—	—	—	—
STANDARD —	—	1	—	—	—	—
HERCULES —	—	1	—	—	—	—
BERGMANN —	1	—	—	—	—	—
FAVORIT,HECKER, MAICO, TORNAK, UT közösen —	1	—	—	—	—	—

Pedálos, 100 cm-es gépek 1-1 típusban való gyártására 41 gyár kapott engedélyt, közülük Ardie, Brennabor, NSU és Victoria saját motorokkal, a többiek F&S- vagy Ilo-motorokkal kötelesek gépeiket szerelni!

## TEHERAUTÓK

1 tonna. Egy Otto-motoros Borgward-típus.

1½ tonna. 1-1 típus Borgward és Mercedes-Benz, Otto- és Diesel-motorrall; 1-1 típus Phänomen, Steyr és Opel Otto-motorokkal, utóbbi maximálisan szériában.

3 tonna. 1-1 típus Borgward, Mercedes-Benz és Stoewer Diesel-motorrall; 1-1 típus Opel és Ford Otto-motorrall; 1 közösen gyártott Diesel-motortípust Deuta, Magirus és Tatra közreműködésével.

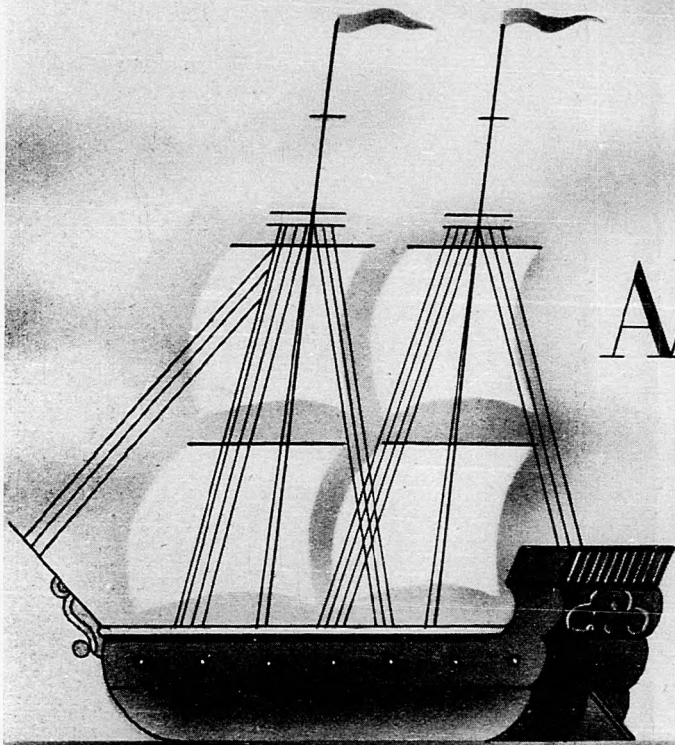
4½ tonna. 1 Diesel-motoros Büssing-Nag-típus; 1 Merc-Benz és Graef & Staif által közösen gyártott Diesel-motoros típus; 1 közösen gyártott Diesel-motoros típus az Austro-Fiat, Magirus, MAN és osztrák Saurer közreműködésével. Az osztrák Saurer egyelőre tovább építheti be a Saurer-motorokat; 1 Diesel-motoros Henschel-típus konstrukciós kontaktusban az előbb említett típusokkal.

6½ tonna. 1 Diesel-motoros Büssing-Nag-típus; 1 Diesel-motoros Vomag-típus; 1 közösen gyártott Diesel-motoros típus a Fann, Fross-Büssing, Krupp és MAN gyárak közreműködésével.

A Büssing-Nag és Henschel gyárak számára egy közösen gyártandó 3 tengelyes omnibusz alváz is engedélyeztetett.

Kis árhordók. A Framo, Manderbach, OD, Standard és Tempo gyárak szabadon választhatnak egységes típusokban gyártandó, 500-as motorral szerelt, 650 kg teherbírási, három- vagy négykerékű árhordók gyártása között.

Pótkocsik. 1½, 3, 5, 8 és 11 tonnás egységes konstrukciójú típusok.



# AMERIKÁT Columbus

fedezte fel, a motorolajat meg a Vacuum Oil Company, amely 7 évtizede állít elő autóolajat, amióta csak van automobil. Az autógyártás minden új lépésére két új lépést halad a Mobiloligyártás. A tempókülönbség: amivel mindenki előtt járunk autókenőanyagok előállításában.

Autókozmetika  
Mobil Products  
gyártmányokkal!

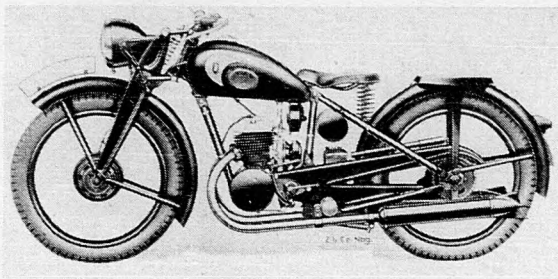


# Mobiloil

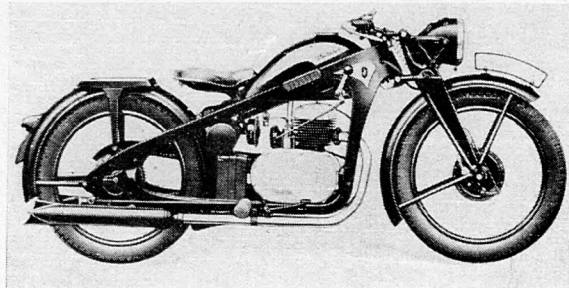
BEJEGYZETT VÉDJEKY

VACUUM OIL COMPANY R.T. BUDAPEST

# ZÜNDAPP-1939

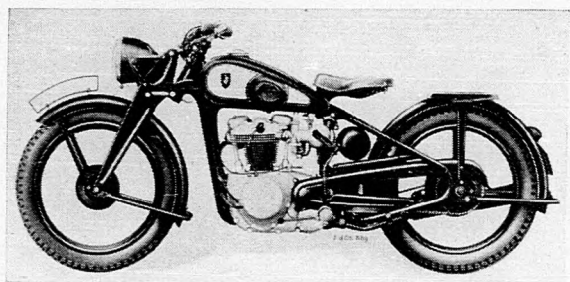


**ZÜNDAPP DB 200** a mindennapi használat motorkerékpárja, ki-fogyasztású, de erős, a fűspénzű embereknek is lehetővé teszi a motorozást, 7 HP kétütemű motor, 3 fokozatú sebességváltó, láncmeghajtás, 30/50 watt világítással, patent kerekekkel, szétszedhető hangtompítóval **P 990.-**

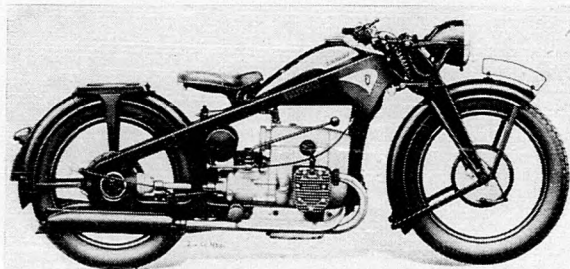


**ZÜNDAPP DBK 250** a nagy ZÜNDAPP-modelleket megközelítő luxuskivitelű motorkerékpár, préselt vázzal, lengőnyereggel, egyébként mint DP 250 **P 1.480.-**

**ZÜNDAPP DB 250** gyors, nagyteljesítményű gép, fokozott igényű motorosok részére, amellett rendkívül kis fogyasztású 8,5 HP kétütemű motorral, 3 fokozatú sebességváltó, 30/50 watt világítással, lámpafejbe beépített kilométerórával, villanykürttel, patent kerekekkel, szétszedhető hangtompítóval **P 1.250.-**



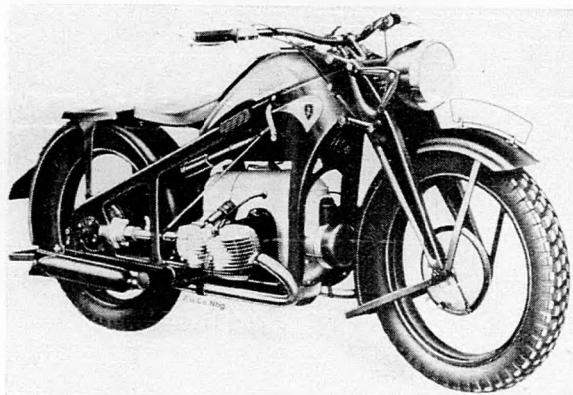
**ZÜNDAPP DS 350** a sportszerű, nagy teljesítményű követelő motoros motorkerékpárja, amely az 1938-as évadban a külföldi legnehezebb versenyeken bebizonyította utolérhetetlen minőségét, 17,5 HP, felülvezérelt, négyütemű motor, négyfokozatú sebességváltóval, lábkapcsolással, láncmeghajtás, 45/60 wattos világítással, lámpafejbe beépített kilométerórával, villanykürttel, lengőnyereggel, patent kerekekkel, stb. **P 1.780.-**



**ZÜNDAPP K 500** erős universalis használatú motorkerékpár, akár szülő, akár oldalkocsival, kéthengeres oldalvezérelt, teljesen fokozott 500 ccm-es, 16 HP teljesítményű motorral, 4 fokozatú sebességváltóval, KARDAN meghajtással, 50/70 wattos villanyvilágítással, lámpafejbe beépített kilométerórával, villanykürttel, lengőnyereggel, egymásközt cserélhető kerekekkel, stb. **P 2.250.-**

## ZÜNDAPP KS 500

gyors, rendkívül nagyteljesítményű, szülő- és oldalkocsis motorkerékpár, 24 HP-s, felülvezérelt, kéthengeres motorral, négyfokozatú sebességváltóval, kombinált kézi- és lábkapcsolással, KARDAN meghajtással, egyébként a K 500-ashoz hasonló felszereléssel **P 2.450.-**



## ZÜNDAPP KS 600

kimondottan legnagyobb teljesítményekre konstruált motorkerékpár, amely oldalkocsival is a legmagasabb átlagsebességeket elérő, az 1938-as évad versenyein a legerősebb oldalkocsis motorkerékpár volt, 28 HP felülvezérelt, kéthengeres, motorral, négyfokozatú sebességváltóval, kombinált láb- és kézikapcsolással, KARDAN meghajtással, 50/70 wattos világítással, lámpafejbe beépített kilométerórával, villanykürttel, lengőnyereggel, egymásközt cserélhető kerekekkel, stb. **P 2.590.-**

## KEDVEZŐ RÉSZLETFIZETÉSI FELTÉTELEK!

Vezérképviselet — Javitóműhely — Alkatrészraktár — Service:

**MOTORKERÉKPÁR ÉS AUTÓALKATRÉSZ KERESKEDELMI KFT.**

**BUDAPEST, V., VILMOS CSÁSZÁR ÚT 60**

TELEFON: 121-404



# AMIKOR A TORKOMBAN DOBOGOTT A SZIVEM...

MAYS, a világhírű angol versenyző elmondja élete legizgalmasabb kalandját az Autó-Motor olvasóinak

London, április 5.

Versenyzői pályafutásom legizgalmasabb pillanata? Nagyon nehéz erre válaszolni, mert hiszen az autóversenyző egész élete egyetlen izgalom. Az izgalom akkor kezdődik, amikor a gyárban hozzáfognak a kocsi „tuningjához”, amikor a szorgos szerelők kezek kezdenek hozzá a lőerők elővárosolásához. Az izgalom fokozódik a tréningek alatt és a tetőpontjára hág, amikor megvillan az indító zászlaja. Tetőfokára hágott? Ugyan kérem, hiszen csak most jön a java. Megelőzni azt a tizennégyes startszámú kocsit a keskeny úttesten, megtakarítani azt az előirányzott fél másodpercet abban a pikáns kanyarban. Lélegzetvisszafojtva hallgatni azt az idegenszerű zörejt a gépházlető alatt, mely pont akkor kezdett hangossá válni, amikor a vezető pozíció már biztosítottnak látszott. Birmi fogja a motor? A gumik? Sikerül lefaragni azt a három másodpercet, melyet a depóban trónoló nagytáblás jelzőm írt a tartozik rovatba? Csupa, csupa izgalom. Ami ezen felül van, ami ezenkívül ródás az izgalom terén, az már majdnem több, mint amennyit az emberi idegrendszer kibír. És vannak ilyen izgalmak, az emberi idegrendszer viszont — kibírja.

Kerek tizenöt évvel ezelőtt történt az egyik angol hegyversenyen, a furcsanevű Caerphilly hillelme alkalomával. Néhány héttel megelőzőleg kaptam meg új Brescia-típusú Bugattimat. Ez a Bugatti annakidején talán éppen akkora szenzáció volt, mint manapság a háromliteres MB versenykocsi, az akkori gépekhez képest széduletesen gyorsult, de stabilitás szempontjából meg sem közelítette a mai kocsikat.

A Caerphilly hegyverseny rendkívül fontos volt a számomra. Megállapodásom volt Ettore Bugattival és útvonal-rekordra kellett mennem. Ez pedig nem volt csekélység, mert a pálya furcsa természete miatt a motorkekpárok nagy előnyben voltak. Start után ugyanis enyhén lefelé lejtő egyenes következett, ahol a gépek nagy sebességre tettek szert. A lejtő végén enyhe kanyarral kezdődött a szerpentinszerűen kanyargó meredek szakasz, minden azon mult, hogy az ember mekkora lendülettel tudott belerohanni az első fordulóba, hogy sebességcsökkenés nélkül fussa be a forduló után következő vagy másfél száz méteres egyenest.

Bugattim vad iramban vágatott lefelé a lejtőn, sebességem megközelítette a 200-as tempót. A kellő pillanatban elvettem a gázt és visszakapcsolás után fékezés nélkül faraltam át az enyhe kanyaron, majd akcelerálva az egyenesen. Vissza másodikra, jönnek a szerpentinek. Melyek egyik oldalán tízméteres szakadék tátong... Nem jó érzés... Mert ha az ember megfárad, könnyen kivágódhatik a szaka-



dékba, melynek mélyén pedig rendkívül kemény téglarakásokat raktároztok el az építkezési kedv...

Az első két forduló jól sikerült... Jól van Raymond — mondogattam magamban, amikor éles fékezés után második forgással faraltam bele a nagy Bugattit az S kanyarba... Csak annyit hallottam, hogy a tömeg felüvölt... És a Bugatti fara leül a földre, mint valami elfáradt vadászkutya... Spricceltek a kavicsok, hiszen akkor még nem volt betonfelülete a pályának... És hátsó jobb kerekem ott sivitott el vadul pörögve a fülem mellett magasan a levegőben... Egyenesbe hozni a kocsit nem lehetett, vad erő rángatta a kormányt, emberi izmokkal nem lehetett megfórgatni a volánt... És mellettem ott a szakadék... Mindez egyetlen másodperc-törredék alatt történt... A következő pillanatban megtörtént a csoda... A meztelen féltengely belefúródott a talajba, feltépte a makadámot és a szárnyaszegett kocsi úgy forgott a földbe fúródott tengely körül, mint valami bűgöcsiga... És alig félméterre a szakadéktól csendesedtünk le...

Az elszabadult kerek két nézőt levert a lábáról, szerencsére nem történt bajuk. A kereket magát kétszáz méterre találtuk meg a gyalogfenyő-bokrok között.

Fél pohár vízki segített meg. De a következő negyedéven át nem ültem versenykocsi kormányra mellé. A Bugattiszerződésből nem lett semmi. De az öreg Ettore Bugatti is aligha rakta a kirakatába azt a levelet, melyet azon melegében adtak ajánlottan postára Molsheimba. Pedig nem is ő, hanem a szerelőm volt a hibás, aki bizonyos saszseget felejtett ki a — szerelésnél.

## Autósok, figyelem!

# STERN RICHÁRD

kilométerszámláló javító üzeme  
modernül berendezve

**BUDAPEST, VI., ARÉNA ÚT 57**

alatt **megnyílt!**

**Rendelőink 80%-át megelégedett  
vevőinknek köszönhetjük**

# UHRI TESTVÉREK

AUTÓKAROSSZÉRIA ÉS JÁRMŰGYÁRTÓ KFT.

BUDAPEST, XIV, HUNGÁRIA KÖRÚT 207. TEL.: 297-306

*Kérjen ajánlatot!*



A közönséges vizes lemosás után szappanhabos „fürdőt” kap a karosszéria, melyről letakarodnak az olaj- és zsírfoltok.

**Autászevizs-állomások figyeltem!**

**ITT A SZAPPANHABOS KAROSSZÉRIA-MOSÁS!**

A rendszeres szervizmunka ma már úgy hozzátartozik az autótartáshoz, mint akár a benzintöltés, a havonta történő rendszeres átvizsgálás, zsírzás, petróleumos alváz és motormosás, a rugólapok kenése stb. nemcsak a zavartalan üzemet biztosítja, hanem egyben meg is sokszorozza az automobil élettartamát. A szervizmunkának azonban rákfenéje is van: a zsírnak, a kenőanyagoknak egy része nem oda kerül, ahová való. A petróleumos lemosáskor rengeteg zsíradék kerül a karosszériára, a lelkiismeretesen elvégzett szervizmunka után rendszerint hatalmas olaj- és zsírpécsetek éktelenkednek a karosszérián. Vannak szervizállomások, ahol a zsírzás befejeztével polírvizvel állnak neki a karosszériának és sikerül is eltávolítani az olajfoltokat. A polírvizvel való gyakori mesterkedés azonban többet árt, mint használ, mert hiszen minden egyes „tűkröstités” vékonyítja a karosszérián levő dukóréteget. Ha a tűkröstitést havonta végzik, úgy igen rövid idő leforgása után „elfogy” a karosszérián levő lakkréteg.

A karosszéria zsírtalanításának igen szellemes, olcsó és gyors, amellet tökéletes megoldását alkalmazzák az angol szervizállomások. Londoni tudósítónk beszámolója alapján alkalmunk van ismertetni ezt a bevált módszert, melynek követését figyelmeibe ajánljuk a magyarországi szervizeknek is annál inkább, mivel nem igényel költséges berendezést.

Az angol szappanhabos eljárásnak az az elve, hogy ha a kezünket szappanos vízzel jobban tudjuk megtisztítani, mint tiszta vízzel: miért nem használunk szappanos vizet a karosszériamosáshoz.

Az alapanyag közönséges mosószappan, melyből forró vízben való oldás útján lehetőleg tömény oldatot készítenek. Ez a sűrű szappanoldat szórópisztoly tartányába kerül, a pisztolyból kiáramló sűrített levegő sugara pillanatok alatt vastag szappanhabrétteggel vonja be az egész karosszériát. Kapni erre a célra különleges pisztolyokat, de használható a közönséges petróleumszóró pisztoly is, csak kissé át kell állítani kísérletezéssel a fúvókáját.

A karosszériára szórt sűrű szappanhab percek alatt leoldja a zsírt és olajat, különösen akkor, ha az oldatba igen kevés terpentint is vegyítünk, a terpentint természetesen addig kell összerázni a szappanoldattal, amíg egymű folyadékká nem keveredik.

A szappanhabot tiszta vízzel mossák le a karosszériáról, utána jön a bőrzés és patyolat tiszta a kocsi.

Magyar szervizállomások! Nem lehetne megpróbálni és rendszeresíteni ezt a szisztémát?

**Autórugók és spirálrugók**

**BÁN LÁSZLÓ**

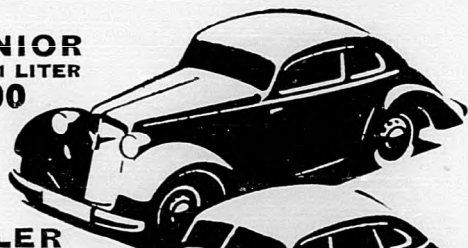
V., Vág uccsa 5. — Telefon: 291-121.  
Gyártás és javítás, kész  
rugók minden márkához raktáron.

# Uj áraink



# ADLER

**JUNIOR**  
1 LITER  
**3900**  
PENCŐ



**ADLER**  
2 LITER  
**5410**  
PENCŐ



**ADLER**  
2.5 LITER  
**7180**  
PENCŐ



VEZÉRKÉPVISELET:

# MÉRAY RT.

VI., Lehel-utca 10. Telefon: 298 — 888\*.

Kiállítási helyiség: V., Dorottya-u. 1. T: 185-615.

# ÁTADJUK A SZÓT KOZMA ENDRÉNEK:

## Hogyan folytak le a BMW-gyár versenyzői utánpótlásának selejtező futamai?

Népszerű és kitűnő bajnokunk, Kozma Endre, néhány héttel ezelőtt megtisztelő meghívást kapott a BMW gyártól, melyben felszólították, vegyen részt a gyár próbafutamain a hockenheimi körpályán. Nem kisebb dologról volt szó, minthogy a BMW gyár versenykorifeusai ezen próbafutamok alapján választák ki versenyzői utánpótlásukat és — szerződtek a legmegfelelőbbeket! Javában folytak idehaza a Kozma-portán az előkészületek, — mindenki tanácsokkal szolgált, — működésbe lépett a KMAC és legfőképpen Puch János igazgató, aki mint a BMW motorkerékpárok vezérképviselőjének irányítója, kezdetől fogva lelkes munkát végzett a sokszoros bajnok Kozma Bandi érdekében... Hockenheim helyett a Nürburg-Ringen lesznek a próbák — avizálta szűkszavú BMW távirat, míg végül mégis az eredetileg tervbe vett Hockenheimbe utazott Hess Ferenc kíséretében Kozma Bandi — szerencsét próbálni!

Mi volt Hockenheimban? Erre válaszoljon maga Kozma Endre, aki hazatérve, izgatottan várja a döntést.

— Tizenketten vettünk részt a próbafutamokon, a külföldet 11 német társammal szemben egyedül én képviseltem. Három gépen kellett bemutatnunk tudásunkat, mindegyik géppel 5—5 kört futottunk a 7 km.-es körúton. A zsűriben ott volt a gyár versenymenedzsere, Herr Deutsch, Gall és Stelzer, míg Herr

Hoppe bűvös stopperén szorgalmasan mérte a köröket. Stopperén a továbbfutó mutató mögött piros jel rögzítette a köridőket...

— Kezdetben alaposan esett az eső, másodikkal kerültem sorra, a 600-as ohv-géppel, mely 110 körüli csúcssebességű, lassú masina volt. Utána fix hat-sóvíllás 500-as kompresszoros gépen abszolútam penzumomat, mely után Herr Hoppe biztatólag sügta oda: Sie gefallen mir am besten...! Jó stílusa van!

— Mikor a rügös hátsóvillás kompresszoros 500-asra ültem, az egész zsűri egy pikánsabb fordulóba figyelte munkámat. Az eső előlt már, de a talaj nyálkás volt. Semmit sem reszkiroztam, stílusosan és ügy mentem, hogy köridőim körül-körre javuljanak. Erre a masinára a 35 km.-es táv mindenkor sebességét grafikusan lerögzítő tachométer volt szerelve úgy, hogy végezetül valamennyiünknek volt egy grafikonja, mely hű tükröképet mutatta az aspiránsok próbafutamainak. Belőlük pontosan kihozható lesz, ki melyik fordulóban milyen tempót vágott ki...

— Magánméréseket is végeztünk. Kisérőm, Hess Viktor két órával mérte az időket, az utánpótlásból 2:59 mp.-el enyém volt a legjobb köridő. Utánam nyomban Gall ült fel gépemre és 2:52 mp.-et ért el, Stelzer viszont egy másik kompresszoros masinán 2:43 mp.-et vá-

gott ki. Ez azonban kétségtelenül gyorsabb masina volt!

— Hogy mi lesz az eredmény — nem tudom! Várom a döntést! Reményeim nem túl nagyok, hiszen Herr Deutsch már Hockenheimban megmondta, hogy a BMW-nek, mint vezető német gyárnak, természetesen a német versenyzőket kell előnyben részesítenie... De talán mégis! Hiszen az eredményhalmazz akkor még nem tanulmányozta át...

\* Stern Richárd kivált a Stern Richárd és Társa cégből és az Aréna út 57. sz. alatti telephelyen (Tel. 290-397) modern precíziós műszerekkel felszerelt új üzemet létesített. A cég precíziós mechanikai üzeme az összes autóműszerek, olajnyomásmérők, időmérők, hűtőhőmérők stb. készítésével és javításával foglalkozik. Itt jegyezzük meg, hogy a Jaeger kilométerjelzők magyarországi vezérképviselőit szintén Stern Richárd látja el, aki éppen úgy mint a multiban is, kiváló szaktudással előgíti ki vevői kívánságait. Az új alapításhoz lapunk részéről is sikert kívánunk.

\* Jawa képviselő. A cseh motorkerékpár- ipar reprezentatív márkája, a Jawa vonult be minap motorkerékpár-kereskedelmünkbe. A hazatért magyar Felvidék motorosai jól ismerik a Jawa-gépeket, melyek nemcsak a hegyes-dombos felvidéki utak követelményeit előgítik ki maradéktalanul, de a cseh versenyeknek is állandó élmárkjájaként szerepeltek. A gyár 175, 250 és 350-es típusokat hoz piacra, pompás modell a 250-es masina, melynek súlya alig 95 kg.

\* A GBM monogram fogalon: Glück Béla mérőműszerüzeme, mely a Lehel uca 10/b szám alatt működik, szakmájában a legjobb hírnévnek örvend. A cég hazai gyártmányú autómobilok selyerei a magyar ipar újabb térfoglalását jelenti. A cég precíziós mechanikai üzeme fordulatszámiláló, feszmerők, gáz- és hőtechnikai számlálók, valamint a legkülönbözőbb ipari és üzemi ellenőrző-műszerek gyártásával foglalkozik, készülékeit a legkisebb alkatrésztől magyar anyagmelynek súlya alig 95 kg. A Jawa autómobilok és motorkerékpárok felvidéki képviselőit a Kassai Vercezy cég, a budapesti az Urbach cég látja el.

# WANDERER

1.8 l. 42 l. e., 4—5 üléses, 2 ajtós, csukott	P	5400.—
1.8 l. 42 l. e., 4—5 üléses, 4 ajtós, csukott	P	5500.—
1.8 l. 42 l. e. cabriolet	P	6400.—
2.7 l. 62 l. e., 4—5 üléses, 4 ajtós, csukott	P	6900.—
2.7 l. 62 l. e., luxus cabriolet	P	8200.—
2.7 l. 62 l. e., 6—7 üléses, 4 ajtós, csukott	P	8400.—

# HORCH

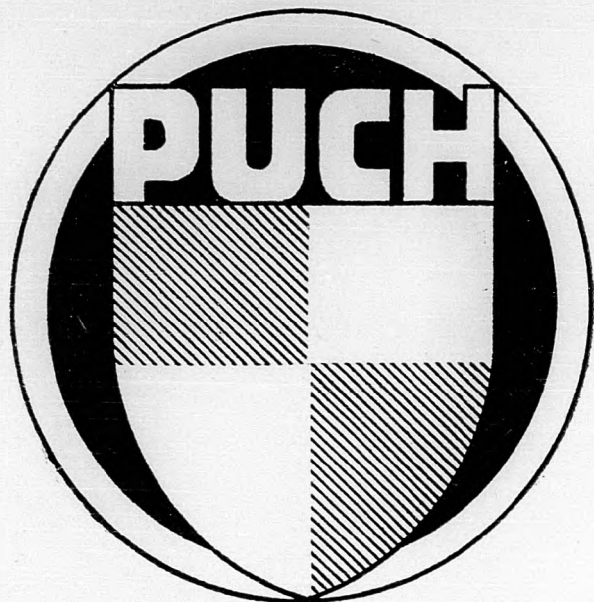
3.8 l. 92 l. e., 4—5 üléses, 4 ajtós, csukott	P	12.500.—
3.8 l. 92 l. e. sportcabriolet	P	13.050.—
3.8 l. 92 l. e., 6—7 üléses, 4 ajtós, csukott	P	13.200.—

# TEMPO

„A 600 Titan“ teherautó-alváz, 4 kerék, 1 tonnás	P	4750.—
nyitott karosszériával	P	5400.—
vezetőüléssel egybeépített karosszériával	P	5750.—
vezetőüléstől különépített, zárt karosszériával	P	5950.—
„A 400 Athlet“ 3 kerék, 6—700 kg. teherbírás, zárt karosszériával	P	3900.—
nyitott plato, lehajtható oldalfalakkal, fa karosszéria	P	3800.—
ugyanaz lemezből	P	3850.—

# HESS ERVIN k. f. t.

BUDAPEST, I., MÉSZÁROS UCCA 15. TELEFON: 150-090  
VÁROSI MINTATEREM: MÁRIA VALÉRIA UCCA 1. TEL.: 181-259



VI, LEHEL UCCA 25



# HIREK

## Készek a német másfélitteresek!

A nemzetközi versenysportban immár hatodik esztendeje vezetőszerépet játszó német gyárak lázasan készülődnek az esetleg eljövendő 1.5 literes GP-formula diktálta új helyzetre. A készülő német másfélitteres versenykocsikról már régóta utasognak, míg most, legalább is az untertürkheimiek titkairól lehullott a lepel: **Mercedes-Benz a május 7-én, csakis másfélitteresek számára kiírt tripoliszi Grand Prix-re két kocsit nevezett be!** A német másfélitteresek természetesen az első versenyeken aligha lesznek már „flitek“, hiszen a németek ezúttal olyan kategóriában veszik fel a küzdelmet, melyben még nem szerepeltek és amelyben eddig az olaszok és angolok voltak az egyeduralkodók. Természetes, hogy emezek hosszú évekre visszamenő tapasztalatait ebben a kocsi kategóriában aligha lehet máról-holnapra behozni.

A Focke Wulf „Condor“ Berlin-Tokiói rekordrepülése kamaozzik; a japánok 5 db. négymotoros rendelése után a linkek is rendeltek egy Condor-típusú utasgépet, sőt a második masina megrendelése is készülőben áll.

A német autótúthálózat építési munkahelyein bevezetik a 30 pfennig-es meleg ebédet.

Az 1500 km-es libiai Tobruk-Tripolisz-versenyen nagyszerűen szerepeltek a BMW-kocsik. A BMW team élén a Briem-Holzschuh-kettős 140.196 km-es átlaggal a kategória legjobb eredményét érte el.

Az Auto-Union az idén 250-es és 350-es DKW versenygépeiből 35-35 darabos szériát gyárt le. A gépeket privátmenőknek adják el.

Bosch tavalyi forgalomnövekedése 15%-ot tesz ki, a munkáslétszám 30.443-ra (24.315) emelkedett. A munkások átlagos keresete az 1932-es esztendőhöz viszonyítva 52%-kal, a tisztviselőké 26%-kal emelkedett. Bosch idei osztaléka 8%.

Egy Ilyerpooli angol mérnök olyan fényoszórót konstruált, melynek fénykévei a sűrű ködön is áthatolnak.

Az amerikai autószerelési cikkek sorában zsebben hordható mérőműszer jelent meg a piacon, mellyel a motorban levő olaj kenőképessége állapítható meg.

A holland kormány megbízta a Kromhout motorgyárat, hogy rendezkedjen be a holland repülőmotor-szükséglet maradéktalan kielégítésére.

A példa ragadós! A német gépjármű típuskorlátozás mintájára Svájc is korlátozta a teherautótípusokat.

A Fokker regülőgépgyár a fa, majd vegyesanyagú (fa és fém) építésmód előharcosa, be akarja vezetni a fémrepülőgépek gyártását. Fokker, mint az amerikai Douglas-gyár európai képviselője, egyelőre néhány Douglas-típust óhajt finanszírozni a holland kormány anyagi támogatásával.

A német kocsikon április 1-től kötelező a szerelékfalon a kék kontroll-lámpácska, mely akkor világít, ha a távfényoszóró van bekapcsolva.

A német motorizációban Schwiederdorf község vezet, 179 lakos mellett traktorok nélkül 21 gépjárműve van! Tehát 8.5 lakosra esik egy gépjármű!

Ilyesmi is előfordulhat? Természetesen nem nálunk. Freiburg városatyái mozgalmat indítottak, hogy a város közelében levő Schauinslandról a Grossglocknerre „átköltöztetett“ német hegyi GP helyett a német motorsport-fórum más nagyszabású versenyt rendezzen Freiburgban! Ne hagyják feledésbe menni a Schauinsland-versenyt! Budapest városatyái, rajta!

A clevelandi autókлуб a kezdő vezetők által vezetett járművek különleges megjelölését ajánlja. A jelzést az újoncok egy esztendőig volnának kötelesek kocsijukon viselni és ez a tapasztalt vezetők részéről fokozottabb figyelmet biztosítanak számukra.

Mint hírlak a jövő évi Berlini Autoschau számára rövidesen megkezdik a 10-ik kiállítási csarnok építését.

Olasz népautó? Mint a „Touring“-ban olvassuk, Mussolini elrendeli az olasz népautó-gyártás megindítását. Alifólag a Topolinóhoz hasonló, de kécszemélyes, 570 km-es motorral szerelt kocsirol van szó...

Az idei berlini Autoschau látogatóinak száma 825.185 volt, 63.839-cel több mint tavaly. A kiállítást meglátogató külföldi kereskedők száma 5839 volt. Dániából 986, Lengyelországból 836, Hollandiából 629, Svédországból 490 kereskedő kérte fel az Autoschaut.

A német gépjárműipar 1938-ban 139.000 embert foglalkoztatott, 10.000-rel többet mint az előző évben.

A jövő évi kölni közlekedési kiállítás alapkövét lerakták. A kiállítás grandiózus méreteivel áttekintést fog nyújtani a jelenkor közlekedéséről és a jövő feladatairól.

A mandzsu légiforgalmi vállalat nemrég vette át legújabb gépeit, két darab, 240 lóerős Hirth-motorokkal szerelt, négymotoros Henkel-gépet, melyeket japán pilóták vezettek Németországból Tokióba. A gépek a 15.000 km-es utat 34 óra 20 perc alatt tették meg.

A holland hadsereg 650 BMW-motorkerekpárt vásárolt!

A francia autógyárak tavaly 205.000 kocsit adtak el, szemben az előző évi 185.000 kocsival.


Parisi Szalon 1939: október 5-15-ig!

Németországban az idei januárban 36.443 új gépjárművet helyeztek üzembe, ami a tavaly januárhoz képest 47%-os emelkedést jelent! A forgalombakerült 17.359 személyautó 42%-os, a 4788 teherautó 18.7%-os, a 11.960 motorkerekpár 52%-os, a 2212 traktor pedig 247.8%-os emelkedést jelent az 1938-as év januárjával szemben. Erdekes, hogy az Ostromark területén az idén januárban forgalombakerült 2836 gépjármű (1216 motorkerekpár és 1244 autó) több mint nyolcszorosa a tavaly januárban forgalombakerült gépjárművek számának!

Eszország autostrádát épít! A jövő évi helsinki Olympiászig a lett határon fekvő Hainishehtől a fővárosig, Talling autostrádat robboghatnak Finnország felé az Olympiász autós vendégei!

Melyik a legszebb kocsij? — ezt a kérdést adta fel a jenikinek az „Automotive Industries“ című amerikai szaklap. A szavazatok 17.5%-át a konzervatív vonalú Packard kapta, míg az aerodinámika szabályait megcsúfoló, de fantasztikus idomokban megjelenő márkákra a szavazatoknak 3.5-7.2%-a esett!

Nyujorkban 3000 különböző korú autósval végeztek kísérleteket, melyek során erős fényforrás közelében elhelyezett jelzéseket kellett felismerniök. A kísérletek beigazolták, hogy a 21-30 éves férfiak reagáltak legkevésbé a vakító fényforrásra. E korhatárok alatt és fölött levő személyeket a fényforrás jobban elvakította, mint amazokat.



**CORDATIC**

**A TÖKÉLETES AUTÓPNEU**

# Néhány jótanács kapásból az új motorosnak!

Irta: Lantai Ede

Ha a gépet kereskedőnél (képviselő, gyári lerakat) vásároltuk, úgy a szükséges alakiságokat és hatósági eljárásokat az eladó cég végzi. Elintézi a vizsgát, ha a gép használt: az átírást, az esetleges gépjárműkerületi változást. Ha azonban kéz alatt vettük a gépet, úgy ügyeljünk alaposan. Először is győződjünk meg a forgalmi engedély bejegyzései alapján, hogy vajon nem terheli a gépet tulajdonjog-fenntartás, esetleges adósság és hogy utadó szempontjából minden rendben van. Megtörtént már gyakran, hogy tetemes utadóhátralek terhelte az „évek óta leállított” gépet, melyet az adóhatóság kíméletlenül bebajt a gép új gazdáján, aki legfeljebb pert indíthat az eladó ellen és kedvező ítélettel a tárgyalóban ugyancsak vadászhatja a pénzt.

\*

Ha kéz alatt vettük a gépet, úgy a hatósági alakiság elvégzése céljából forduljunk az illetékes gépjármű kerületi rendőrhatalósághoz (Budapesten az Államrendőrség Közigazgatási Osztálya, IV., Veres Pálné-u.), ahol minden felvilágosítást megkapunk. Kéz alatt vásárolt gép utadó „priusztát” az illetékes adóhatóságnál állapíthatjuk meg.

\*

A gép átvétele előtt olvassuk át gondosan a használati utasítást, ismerkedjünk meg a szabályozószerveinek elhelyezésével és magyaráztassunk el magunknak mindent apróra. Ne akarjunk „régimotorosnak” feltűnni, ne szégyeljük magunkat. Főzzük meg a képviselőt és kérjünk félnapra kölcsön hasonló típusú használt gépet és ezen motorozgassunk minél sűrűbb forgalomban. Így ismerkedünk meg a legjobban a gépünkkel és ha közben néha félrekapcsolunk, vagy üresjáratban agyontúrátjuk a motort — nem a mi gépünk bánja, a képviselői használt gépnek pedig nem nagyon árt.

\*

Igyekezünk emelni a motoros-tekintélyt. Motorra nem ócska utcai ruha való, hanem motoros ruha. Legjobb a fekete gumikabát, ha bőrkabáttra nem telik. Különösen sárban tesz jó szolgálatot a gumicsizma és fejünkre ne micisapkát, hanem motorsapkát húzzunk. A klubsapkák igen csinosak, csak hogy az avatatlan könnyen megszennszser bojt lát akár a KAFK elnöké-

ben is, ha az tar fejére felhúzza az aransujtásos klubsapkát.

Pápaszemmel ne takarékoskodjunk. Nem elegendő a strandszemüveg, melynek üvege alá könnyen bejut a por vagy a muslinca. Csak a szemgödört teljesen izoláló motorszemüveg megfelelő, feltétlenül szilánkmentes és optikailag helyesen csiszolt üvegekkel. A jó pápaszem nem olcsó, a szemünk pedig — még drágább. A szemüveg keretében feltétlenül szellőző nyílások legyenek, ellenkező esetben az üveg behomályosodik.

\*

Motoroshoz motorkezesztű való. Ha csupaszkézzel motorozunk, úgy csakhamar kérges lesz a tenyerünk és pompos tyúkszemek nőnek az ujjaink. A motorkezesztű kényelmes és puha legyen, hogy a szabályozószerveket megfelelő érzéssel kezelhessük. Ha marokunkat néha-néha tejrémmelel kezeljük, úgy kezünk a motorozás ellenére sem lesz durva és cseresep.

\*

Az első két-háromszáz kilométer után vegyük elő a kulcsokat és húzzuk meg az összes csavarokat. Meg leszünk lepve, hogy mennyi meghúznivalót találunk. Ha motorunk négyütemű, úgy a szelephézagot is állítsuk utána, de a meglazult láncokat csak akkor feszítsük meg előírásosan és kenjük meg, ha gépünk — nem kárados. A csavarok meghúzását és az egyéb állításokat lehetőleg magunk végezzük és ne használjunk más szerszámot, mint amelyik a szerszámtekerésben található. Így részben megismerkedünk a géppel és hamarosan rájövünk, hogy a gyárilag mellékelte szerszámtekerés tartalma mennyiben elegendő és hogy mit nem árt pótlólag beszerezni. Igen gyakran túráközben kell beállításokat végezni, amikor is rendkívül nehéz kölcsönbe kapni azt, amink — nincsen.

\*

Az első 500 kilométer befutása után feltétlenül keressük fel a képviselői műhelyt, ahol gépünket átvizsgálják. Ha motorunk cirkulációs olajzású, úgy ne takarékoskodjunk és inkább gyakrabban cseréljük újkorában az olajat. Ha kétütemű motorunk keverékkel szalad, úgy az első ezer kilométert az előírtól valamivel nagyobb olajtartalmú (1:20 helyett például 1:15) benzinnel vagy motalkóval tegyük meg.

\*

Az új gép bejártását lelkiismeretesen végezzük. Nem babona az, hogy a jól bejártott gép élettartama kétszeres, a kíméletlenül kezelt gép pedig igen hamar erősen csökkentett teljesítményéről lesz nevezetes. A négyütemű motort legalább 800—1000 kilométeren át kell bejártatni, a kétütemű pedig 1500—2000 kilométer ledarálása előtt nehogy megeresszük. A bejártás titka: egyenletes, nem rángó, friss, de nem túlzott fordulatszám, az erős kapaszkodók elkerülése.

Aki nagyon lelkiismeretes akar lenni, az a bejártás után húzassa le a hengeret, kormoztassa ki a dugattyú koronáját, a hengerfej belsejét, szabadítsa fel az esetleg beragadt dugattyúgyűrűket.

\*

Az újonc sohase feledje el, hogy nem elég az, ha a tartályban megfelelő mennyiségű a benzín. Az üzemanyag gyűjtőfogalom alatt a karterben és a sebességváltóban levő olajat is értjük. Ha a tartályból kifogy a benzín, leáll a motor. Ha a karterből vagy a sebességváltóból kifogy az olaj, úgy a motor rendszerint szintén megáll, újraindítása azonban nemcsak körülményesebb, hanem költségesebb is, különösen, ha a motor vagy a sebességváltó besül.

\*

A bejártás idejében szokjunk hozzá, hogy a balkezünk ujjai mindig a kupplungkiemelő szabályzón pihenjenek. Ez azért fontos, hogyha a motorunk besül, vagy éppen készülő besülni: azonnal kiemelhessük a kupplungot és megússzuk a bedagadást úgynevezett dugattyú felkenődés nélkül. Amellett, ha besül a dugattyú, a hátsó kerék rendszerint blokkol, azaz megáll. Ilyenkor pedig rendkívül könnyű bukni, illetve nehéz — nem bukni.

\*

Ha kezdői vagyunk a motorvezetésnek, úgy az első napokban kerüljük el a forgalmas úttesteket és túrára hétköznapon induljunk, amikor nem sűrű az országúti forgalom. Nagyon jó gyakorlótéren a Népliget vagy a kevéssé forgalmas ceglédi főútvonal. Rossz gyakorlótéren a Dob ucca szombaton vagy a balatonai mút — vasárnap.

Pótülésünkre utast csak akkor ültesünk, ha már néhány ezer kilométert baj nélkül úsztunk meg. Két lábtörés gyógyítása drágább, mint egyetlen.

\*

Egyébként — jó motorozást!...

## Packard-Nash

Hivatalos szervice

**ERDŐS TESTVÉREK**

automobiljavító- és karosszéria-üzem

**AUTÓKARBANTARTÁS**

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

## OPEL BUICK

EREDETI ALKATRÉSZEK

**JÁRITZ** -tól

Jókai u. 20. T. 119-033, 114-965, 327-946

## MÉRŐMŰSZERÜZEM

GLÜCK BÉLA

BUDAPEST, VI., LEHEL UCCA 10/B

KÉSZÍT, FORGALOMBA HOZ:

AUTÓKILOMÉTERJELZŐT,  
FORDULATSZÁMLÁLÓT,  
ÓRÁT,  
OLAJNYOMÁSMÉRŐT.



TELEFON: 292-135

# Német győzelemmel kezdődött a versenyszezon Pauban

1. Lang (DB), 2. Brauchitsch (DB), 3. Etancelin (Talbot)

A nemzetközi autóversenyszezon első autósatáját a Pau, délfranciaországi fűrdővároska 2,7 km-es körútfaján vívta meg 100 körös távon a német színek képviselőiben startoló álló Daimler-Benz-trió, a francia Talbot és Delahaye csapatával szemben, míg a francia versenyzőket bojkottáló olaszok távolmaradtak a versenytől. Így a mezőny egyetlen Alfa Romeoját a francia Sommer vezette starthoz. De távolmaradtak a versenytől a tavalyi szezonzáró versenyek hősei, az Auto Union torpedók is, mely körülmény próbagaloppá tette a versenyt. A próbagalopp során a várakozásnak megfelelően a Daimler-Benz-trió egyszerűen lelépte ellenfeleit annak ellenére, hogy a paui körútfaj nem tartozva az ú. n. gyorspályák sorába, a német kocsikkal szemben határozottan a franciák számára jelentett előnyt, mely előnyt tavaly éppen Delahaye révén sikerült is kiaknáznia a gallusoknak.

Nem így az idén! Hiszen Caracciola márkatársai, Brauchitsch és Lang élén már a startnál átvette a kommandót és ha a körrekorder Caracciola a 30-ik körben olajvezetékcsatlózással kiállásra is kényszerült, a németek győzelme pillanatig nem lehetett kétséges! Brauchitsch és Lang azonban ádáz testvérharcot vívtak a győzelemért, mely párviald a 82. körben döntött el, mikor az

első, örökké peches Brauchitsch, a „biztonság kedvéért” megállt tankolni... Lang ezalatt szerzett 15 mp.-es egérútja elég volt a győzelemhez! Érdekes, hogy Caracciola 93.183 km.-es körrekordját a verseny folyamán úgy Brauchitsch, mint Lang beállította.

A németek mögött rakkoló mezőnyből Sommer Alfája mellett talán még a Talbot-kocsik nyújtottak legtöbbet, élvonaluk, Etancelin némi szerencsével, a tankolás után nehezen induló Sommer előtt a 3-ik helyet foglalta el. A Delahaye-ok lassúknak bizonyultak, a Bugattik kiestek, a 15 elindult versenyző közül 8 érkezett célba. Így:

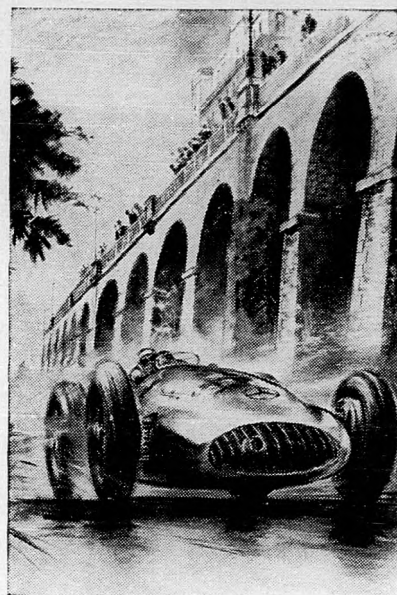
1. Lang (Daimler-Benz) 3:07:25,2 mp. Átlag 88.666 km. 2. Brauchitsch (Daimler-Benz) 3:07:42 mp. 3. Etancelin (Talbot) 2 körrel; 4. Sommer (Alfa Romeo) 5 körrel; 5. Paul (Delahaye) 12 körrel; 8. Contet (Delahaye) 14 körrel.

A győztes Lang-Brauchitsch-kettő Continental gumikon, Bosch gyertyákkal és gyújtással, továbbá EC-dugattyúikkal aratta diadalát.

Az épülő német autótakon újítást vezetnek be: mindkét oldalán 2,25 méterre szélesítik ki a szegélypadkát.

Stuok motorosának rekordkísérletre készül. Természetesen a vizen is hű marad az Auto Union 6 literes versenymotorjához!

Grächen, Puchék otthonában a forgalomba levő gépjárművek 53%-a motorkerékpár! Hogy milyen márka, azt nem nehéz kitalálni...



Kész az Auto Union csapat: Stuck, Nuvolari, Meyer, Hasse, Müller és Bigalke. — Mercedes-Benz: Caracciola, Brauchitsch, Lang, Seaman, Bäumer és Hartmann. — Alfa Romeo: Farina, Biondetti, ij, Villorosi, Aldighetti, Tadini, Pintacuda, Severi és Righetti. — Maserati: id. Villorosi, Trossi, Rocco, Cortese, Pietsch és Hug. — Delahaye: Dreyfuss és Raph. — Talbot: Etancelin, Carriere, Le Begue és Morel.

Az angliai Essex grófságban kísérletképpen 15 mérföldes útszakasz szegélyére üvegmaszából készült sávot festettek fel, mely ködös időben is jól reagál a fényszórók fényére és ezáltal fokozza a vezetés biztonságát.

## JOBBRA - BALRA SZERELJE A MAGYAR UTAK PNEUMATIKJÁT, A



# Continental-T

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

# Autós — és felsőbbrendű autós!

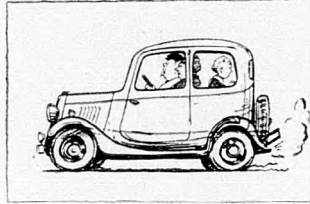
Egy kis autavezetési bölcsészet, melyből értékes tanulságokat vonhatunk le

Mi különbözteti meg a jó autóvezetőt a kevésbé jótól, vagy éppen a még jobbótól? Ha figyelmen kívül hagyjuk a gyakorlottság, a volán mellett eltöltött évek tapasztalatainak gyümölcsseit, bátran rávágthatjuk a feleletet: a vezetők reakciósebessége közötti különbség! Ez tán kissé tudományosan és nagyképmű hangzik, lényegében mégis igen egyszerű. Mi a reakciósebesség? Az az idő, mely alatt az izmaink működésbe lépnek, miután a szemünk olyasmit észlelt, ami azonnali cselekvést tesz szükségessé. Ettől a reakciósebességtől függ, hogy az előadódó nehéz helyzetet simán ússzuk meg, avagy karambolt csinálunk, hogy elütjük, vagy éppen elkerüljük az útestre hirtelen lelépett gyalogos baleszködőt. A reakciósebesség nem mindenkinél egyforma, van akinél egyetlen szemvillanásnyi idő elegendő ahhoz, hogy rátaposson a fékpedálra, van akinél ez tovább tart, természet, illetve egyéni élettan kérdése.

Meglepően sok vezetőnél igen lassú a reakciósebesség. Vannak, akik az elhatározó pillanatokban nem azt cselekszik, ami észszerű, hanem annak éppen az ellenkezőjét, vagy ami alig rosszabb: semmit. Itt nem a reakciósebességben van a hiba, hanem inkább a tapasztalat és az elhatározás hiánya okozza a bajt. Akiknél lassú a reakció-

csökkent reakciósebességük miatt aránylag hosszú ideig tart, amíg az elhatározásból — tett lesz. És mivel néha egyetlen másodpercen múlik a dolog: könnyen bekövetkezik a baj.

A reakciósebesség nem elvont dolog, nem elméleti, hanem erősen gyakorlati tünemény, mely megfelelő műszerekkel mérhető. A legtöbb pszihotechnikai laboratórium fel van szerelve mérőműszerrel, aki tehát ezen a téren hiányokat fedez fel magán, a legjobban teszi, ha megvizsgáltatja magát és ha



Akik kerekkel díszített dobozban utaznak...

a hiányt megállapították: megfelelő gyakorlatok segítségével igyekeznek fogatékosságát csökkenteni.

## FEKEZNI VAGY GYORSÍTANI?

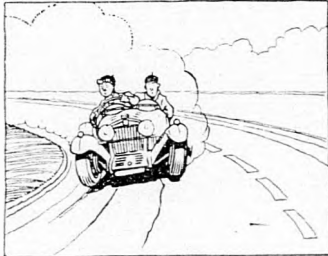
Legtöbbször abban a téves meggyőződésben élünk, hogyha kocsink előtt mindig annyi a szabad hely, mint amennyi a sebességnek megfelelő féktávolság, úgy mindent megtettünk biztonságunk érdekében. Elméletben talán helyes ez az elgondolás, a gyakorlatban viszont sántít, nagyrészt azért, mert könnyen — elszámíthatjuk magunkat.

Amikor A találkozik B-vel valamelyik útkereszteződésnél: mindketten kétségbeesett dudálásba fognak, ráállnak a fékekre és addig topossák a pedálokat, amíg hangos csörömpölés nem tanuskodik arról, hogy a legrosszabb történt. Mennyivel helyesebb lett volna, ha A fékezés helyett gáz adott volna és elsurrant volna, még mielőtt B odaért volna? Az erősen lefékezett kocsis rendszerint elveszíti stabilitását, nem reagál megfelelően a kormányra, kormányozhatósága csökken, tehát a nehéz pillanatokban úgy viselkedik,

ahogyan — nem volna szabad. Természetesen csak akkor segített volna az adott esetben a gázadás, ha csupán az egyik kocsis vezetője gyorsított volna. Itt kellett volna sorompóba lépnie annak a megmagyarázhatatlan, titokzatos érzéknek, mely a vezetőnek rendszerint megsújja, hogy mit akar csinálni a — másik. Es egy kis képzelőtehetség is segített volna, hiszen az ellenlábás kocsis típusából teljesítményre is lehet következtetni és a nagy Alfa-Romeóról inkább feltételezhetünk gyorsítást fékezés helyett, mint — esetleg — az ócska kéktaxitól.

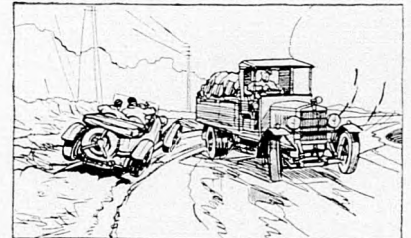
## A MEGFIGYELŐKÉPESÉG!

A jó vezetőnek jó a megfigyelőképessége. Van valami a jó vezetőben, ami arra képesíti, hogy a szó szoros értelmében a szeme sarkából vegyen észre dolgokat. Hogy felfigyeljen olyan eseményekre, melyek nem közvetlenül a szeme előtt folynak le és melyekből következtethet arra, ami a következő másodpercben már meg is történik. Hogy azonnal arra tudjon következtetni — például — a kocsis felé guruló labdából, hogy félmásodperccel később valami gyerek fogja üzőbe venni a labdát. Hogy elkapja annak az ütőes lépő gyalogosnak pillantását, aki a vezető számára még láthatatlan, de a keresztúccából előguruló kocsit figyeli. Hogy megérezze annak az agg néinek a vívódását, aki egészen biztosan



A legszarvasabb hiba: vágni a forduló, jobbfordulóban az úttest jobboldalára átvágni.

sebesség, azok nagyon is jól tudják, hogy hirtelen keletkezett nehéz pillanatokban mi a teendő, csak hogy éppen



A gyorsítás és ügyes kormányzás néha célravezetőbb, mint a fékezés.

nem fog egyenletes csoszogásban átletteni az úttesten, hanem a dudászóra megáll, vagy éppen kánkánba kezd.

MINDEN ÚJ KOCSIRA  
**CICK-CACK**

**KÜRTÖT**

tükröt, kapcsolót, számlámpát stb.

**UNGÁR GYULA**

BUDAPEST, VI., HORN EDE UCCA 18. TELEFON: 112-541

**Április 30-ára halasztotta el a KMAC a Kezdők versenyét!**

Az eredetileg április 16-ára kiírt kezdők versenyét a KMAC bizonytalan időre elhalasztotta. Mint lapzártakor értesülünk, a KMAC tervei szerint a verseny valószínűleg április 30-án, vasárnap kerül megrendezésre.

**KASSAI ZÜNDAPP** Új és használt motor-kerékpárok eladása. VI., Ó ucca 42. T. 110-792. **SPECIÁLIS javító üzeme.**



Semmi sem történik hirtelen, a baj ott van, hogy hirtelen vesszük csak észre azt, ami fokozatosan fejlődött ki. És amit előre meg kellett volna éreznünk, ha teljes figyelemmel vezetjük volna a kocsi. Szokjunk tehát hozzá, hogy vezetés közben mindent figyelemmel kísérjünk és ne hagyjuk figyelmen kívül a legsemmitmondóbb mozzanatot sem. Ha ezt tervszerűen gyakoroljuk, úgy meglepően rövid idő alatt teszünk szert azokra a lelki tulajdonságokra, melyek oly gyakran rántanak ki a bajból.

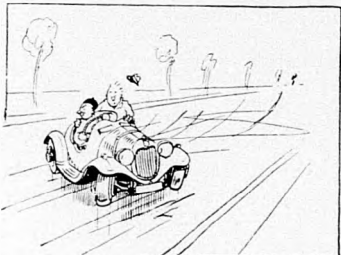
#### A FARALÁS

A legtöbb vezetőnek a hideg fut végig a hátán, ha a kocsija megfaral. Azt képzelet, hogyha a kocsi faral — minden elveszett és a legszívesebben kiugrana a gépből. A faralás — jegyezzük meg magunknak jól — egyáltalában nem veszedelmes dolog, a fontos csak az, hogy ne veszítsük el pánik-szerűen a fejünket. Néha egyenesen előny a faralás és a gyakorlott vezető igen gyakran úgy menekül meg a karambolból, hogy erélyes fékezéssel és hirtelen kormánymanőverrel körülfaraltatja a kocsiját ahelyett, hogy fékezve egyenesen belecsörrenjen a másik kocsiba.

A faraláshoz — ugyancsak sokszor ismételjük — hozzá kell szokni. Gyakorolni kell. Jó szolgálatot tesz a tavaszi esőtől felzárkózott, elhagyatott széles aszfaltút, ahol megfelelő tréninget tarthatunk. Ahol hirtelen fékezve és a faralásba „beleakormányozva” idegezhettük be azokat a mozdulatokat, melyekkel a faraló kocsit is benne tarthatjuk az egyenes irányban.

#### FORDULÓBAN

Hogy a legtöbb autós „vágja” a fordulót, annak igen gyakran lélektani okai vannak. Ahol az úttest bogárhátú, ott a forduló vágása (vágás alatt azt értjük, ha a jobb fordulón nem az úttest bal, hanem a jobb térfelében haladunk) valóban megkönnyíti a dolgot, viszont olyan gyakran találkozunk olyan vezetőkkel, akik betonúton is vágják a kanyart, annak ellenére, hogy a betonútnak alig észrevehető a bogárhát. A legtöbb vezető azt hiszi, hogyha vágja a fordulót, úgy gépe jobban tapad és gyorsabban jut túl a kanyaron. Egy kis tréninggel, egy



A faralás nem olyan veszélyes, mint azt sokan képzelik.

kis próbálgatással hamarosan ráeszmélünk arra, hogy a jobbfordulót vágás nélkül is éppen olyan gyorsan vehetjük és nem veszélyeztetjük a magunk és a szembejövő jármű épségét.

Sokan abba a hibába esnek, hogy a fordulónak nem figyelik az úttest szélét, hanem messzire maguk elé néznek. A fordulót csak akkor lehet szabályosan és gyorsan abszolválni, ha állandóan figyeljük a járdaszegélyt,



Hans Dieterle, az újdonsült repülővilágrekordert landolása alkalmából melegen ünnepelték a Heinkel-gyár mérnökei és munkásai.

# Új német repülővilágrekord: 746 km.!

A német aviatikának az utóbbi időben legkimagaslóbb teljesítményét érte el a 24 esztendőös Hans Dieterle, akit teljesítménye elismeréséül repülőkapitánnyá léptettek elő. Dieterle 1175 lóerős Daimler-Benz, „DB 601” motorral szerelt Heinkel vadászgéppel 746.660 km.-es sebességet ért el, megdöntve az olasz Agello két Fiat-motorral szerelt

specialhidroplánján 1934-ben elért 709.209 km.-es sebességi világrekordját. A német rekordgép azon Heinkel „He 112U” típus továbbfejlesztett változata, melyvel tavaly Udét altábornagy 100 km.-es távon szárazföldi repülőgépek számára abszolút sebességi világrekordot állított fel. A fantasztikus világrekordot Boshch gyertyákkal és gyújtással repülték.

vagy az úttest szélét és igyekezzünk végig egyforma távolságban tartani tőle a kerekünket. Erdemes ezt is gyakorolni, egyre nagyobb sebességben és csakhamar rájövünk, hogy ezzel a technikával sokkal biztosabban haladunk a kanyarban, mintha messzi magunk elé néznénk és nem tartjuk be az állandó távolságot a kerekünk és az útszél között.

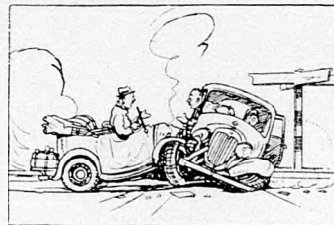
#### NE A TAJAT, HANEM AZ ELŐTTÜNK HALADÓ KOCSI FARÁT BÁMULJUK!

Rengeteg baleset származott abból, hogy kint az országúton túlságosan elsodródunk a természet szépségein és nem kísérjük állandóan figyelemmel a közvetlenül előttünk haladó kocsit — farát. Vagy előzünk, vagy pedig maradjunk tisztes távolban az előttünk haladó kocsitól. De akármilyen tisztes is ez a távolság, az előttünk haladó kocsit mindig legyen a szemünk ügyében. Nem tudhatjuk, hogy melyik pillanatban fékez a vezetője ész nélkül, hogy az előtte átszaladó gyereket vagy libát, esetleg mindkettőt mentse. Ha ebben a pillanatban éppen a délibábot kémleljük, hatalmas csörrenés lesz az eredmény.

Azt is szokjuk meg, hogy pillantásunkat osszuk meg az előttünk elterülő látványosságok és a hátrapillantó tükrök között. A legtöbb autós nem dudál előzéskor, aminek az a pszichológiai magyarázata, hogy a legtöbb autós abban a pillanatban, amikor a másik kocsit előzési szándékát dudaszóval jelzi — gyorsít. Az előzni akaró tehát legtöbbször — orvul akar előzni. Ha

nem figyeljük a hátrapillantó tükrünket és nem vesszük észre a titokban előzni akarót, úgy talán éppen abban a pillanatban rántjuk át valami lyuk kikerülése céljából a kormányt, amikor az előzni akaró már szorosan mellettünk halad. Hogy ilyenkor mi történik, azt a baleseti jegyzőkönyvek tanulmányozásra útján tudhatjuk meg.

Az autóvezetés valójában könnyű mesterség. Jól vezetni azonban nem az. Gyakorlat, megfigyelőképesség, jó reakciósebesség és komolyság kell hozzá. Kevés autósból lesz igazi jó



Amikor mindketten vészfékeztek az útkeresztezésnél.

vezető, a legtöbben tízévi vezetés után is csak olyan utasok, akik kerekkelledíszített dobozban gurulnak, igen gyakran a végzetük felé. Rájunk áll, hogy akarunk-e jó vezetők lenni!

## SEBESSÉGMÉRŐJÉT

megjavitja: ÓRAGYÁR, Tömő ucca 26

**Tavaszi**

motorkerékpár meglepetés a

**R U D G E**

500 ccm sporttípus, azonnal szállítható

**Coventry - Eagle**

250-ccm-es típusa **Villiers** motorral, nagy világítással, villanykürttel, hátsóüléssel, térsárvédővel

**1250.- és 1450.- pengő**

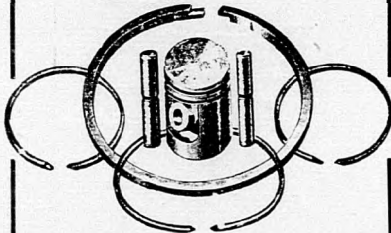
Vezérképviselet:

**BRUCK NÁNDOR és FIAI**

VIII., TAVASZMEZŐ UCCA 22/a

TELEFON: 137-027

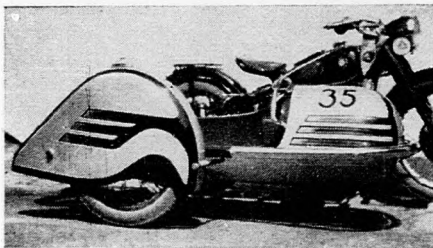
DUGATTYUK, D. GYŰRŰK, D. CSAPSZEGEK, GOLYÓCSAPÁGYAK az összes felvidéki autók és traktorok számára is raktárról kaphatók.



ALBUS k.-fém dugattyúk lerakata. ACÉLGÖRGŐK minden méretben. GOLYÓCSAPÁGY JAVÍTÁSOK. NAGYMERETŰ D. GYŰRŰK HENGERKÖSZÖRÜLÉS. FŐTENGELYSZOLÁS. SZELEPEK. FOSZFORBRONZ.

**RUDAS SÁNDOR** műszaki vállalat

Budapest, VI., Jókai tér 9. szám. Telefon: 118-026



**Ha szereli motorját**

modern vonaláról és könnyű súlyáról híres

**KÓFALVI** oldalkocsit vesz

VIII., Nagyfuvaros u. 15. T: 138-397

JAVÍTÁS — CSERE

**Beszéljen a statisztika!** Az autóstatisztikában OPEL után

STEYR a második! — A motorkerékpároknál 402 gép közül 283 PUCH és MÉRAY-PUCH!

Az idei első negyedévi eladási statisztikát országsszerte fokozott figyelem kíséri, noha az autótámlesztállítás várható hatása a negyedévi eladások tekintetében még távolról sem jut oly mértékben kifejezésre, amint azt joggal elvárhatnók. Ennek a körülménynek azonban meg van a maga elfogadható magyarázata: a vámlesztállítási rendelet terve túl korán került a köz tudatba, maga a rendelet viszont túl későn jelent meg! Március első napjai voltak, mikor a hivatalos lapban végre napvilágot látott a várva-várt rendelet, melyről már hónapokkal előtte szélteben-hosszában oly sokat beszéltek. Ez a körülmény hónapokra megállította az autótámlesztállításokat, melyek a feszült politikai helyzet folytán az idén amúgy is vontatottabban indultak meg.

Bizonyoság erre az *autóeladási statisztika*: a tavalyi első évnegyed 761 kocsi kitévő rekordeladásával szemben nemcsak a jogosan elvárt további szaporulat maradt el, de az évnegyed 631 kocsi kitévő eladásai is lényegesen elmaradtak a tavalyi kvantumtól. Az idei statisztikában az egyes gyártmányok szempontjából jelentős eltéréseket regisztrálhatunk. A lista élhelyén ismét Opel szerepel 178 darabbal, míg a második helyre 65 darabbal Steyr nyomult fel, ami a statisztika meglepetése ugyan, de a Steyr-anyag és konstrukció megérdemelt diadala. A továbbiakban Fiat (51), Adler (48), DKW (37), Ford (33), Wanderer (15), BMW (10) és Citroen (7) eladásai érdemelnek figyelmet. Egyes márkák eladásai természetesen az első negyedévi statisztikában még nem domborodnak ki teljes egészükben, hiszen több gyár új típusait csak megkésve tudja szállítani, minek következtében a képviseletek által eladott — főleg DKW, Hanomag stb. — kocsik leszállítása is késedelmet szenved. A személyautók származását illetően az eladott kocsik közül 513 német, 59 olasz, 20 francia, 19

angol, 17 amerikai és 2 belga gyártmányú autó volt.

A teher és különleges célokat szolgáló autók 79 darabban szerepelnek a statisztikában a tavalyi 58 darabbal szemben. Sajnos, a teherautóeladások terén a nagyobb egységek forgalombakerülését még mindig erősen nélkülözzük.

A motorkerékpár eladási lista élén, mint mindig, ezúttal is Puch szerepel 229 darabban, Zündapp (57), Méray-Puch (52) és BMW (13) előtt. Puchéknak a magyar motorkerékpársportot domináló szerepét mi sem igazolja jobban, mint az, hogy az első évnegyedben üzembelyezett 402 masina sorában a Puch és Méray-Puch gépek 283 darabot tesznek ki a Zündapp és BMW eladások levonásával maradó 49 gépen pedig 16 márka osztozik! A gépek származását tekintve, az üzembelyezett 402 gép közül 391 darab volt német, illetőleg részben német (magyar részgyártás) gyártmány.

**AUTOSERVICE**  
és KARBANTARTÁSOK

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

**LÓRINCZ**

IX., Ferenc tér 6. Tel.: 141-017

**NORTON**

MOTORKERÉKPÁROK

Vezérképviselet

**KOVÁCS**

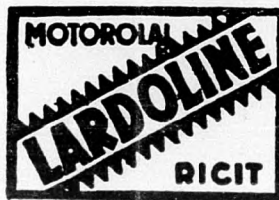
V., Szabadság tér 14 Telefon 124-805  
Használt autók és motorkerékpárok!

**DEDICS TESTVÉREK**

autójavító specialisták

**HENGER ÉS FŐTENGELY KÖSZÖRÜLÉS**

Edzett fogaskerék és alkatrészgyártás VIII., THÉK ENDRE UCCA 15. SZ. TELEFON: 130-345



Felelős szerkesztő és kiadó: KRAMER JENŐ  
Általános Nyomda, Könyv- és Lapkiadó Rt.  
Bpest, Nyomdai utca 1. Felelős: Dr. Uj István.

Akinek van s aki ismeri, nem győzi dicsérni a

**VICTORIÁT**

Kérjük Önt is, hogy vásárlás előtt — saját érdekében — nézze meg alaposan gépeinket

**KOPPÁNYI**

SUNBEAM képviselet, Desseswffy u. 47

## HOROVITZ GYÖRGY nyugalomba vonult

A magyar automobilipar és kereskedelem, a magyar automobilizmus vezérkarának talán legsúlyosabb egyénisége vonult nyugalomba Horovitz György, a Magyar Fiat vezérigazgatójának személyében.

Horovitz vezérigazgató a magyar automobilizmus úgynevezett daliás korszakában került az élre, hervadhatatlan érdemeket szerzett nemcsak az autókerekedelem, hanem a magyar automobilgyártás megalapozásában is. Horovitz György azon úttörők csoportjába tartozott, akit nem üzleti elgondolások, hanem a magyar automobilizmusban való hit vezetett, aki minden gazdasági vonatkozásokon túl a magyar nemzet létérdekeit szolgálta, amikor, mondhatni, a semmiből teremtette meg a magyar automobilt. A hajdan híres MÁG-kocsik — melyeket Horovitz György vezérlete alatt dolgozó Magyar Általános Gépgyár teremtett meg — voltak látható eredményei munkakészségének és teremtő akaratának, szervező és alkotó képességét pedig a magyar Fiat hatalmas arányai, az Aréna úti telep, a Fiat-kocsik hallatlan népszerűsége és a Fiat szó nemes esengése Magyarországon dícsérik.

Munkában, tisztességben, megbecsülésben, eredményben gazdag mult áll Horovitz György mögött, azon kevesek közé tartozik, akik a magyar automobilizmus érdekében valóban maradandót alkottak. Most, amikor kiválik az aktív haresok arcvonalából, mi is érezzük a lelkét előtű derűt, mellyel viszapillantva derekasan elvégzett munkájára és annak komoly eredményeire, elmondhatja magáról, hogy: jól végeztem el azt a feladatot, mellyel a Sors bízott meg.

### AZ ADLER ELŐRETÖRÉSE MAGYARORSZÁGON

Ha a rendőrség által kiadott vizsgálentéseket tanulmányozzuk, ha az uccákon és országutakon vonuló autókát analizáljuk gyártmány szempontjából, azonnal szemünkbe ötlök az Adler-autók nagy népszerűsége Magyarországon. Akik az autópár és kereskedelem területén kiismeri magát, az nagyon is jól tudja, mit jelent az, ha valamelyik gyár és gyártmány az élre kerül. Nemcsak konstrukció, anyag, megmunkálás, egyszóval kiváltság segít ehhez, hanem nagy szerepet játszik benne az is, amit a vevőszervisz szóval jelölünk meg. Az Adler-gyár gépeinek népszerűsége is nagyrészt ebben leli meg magyarázatát.

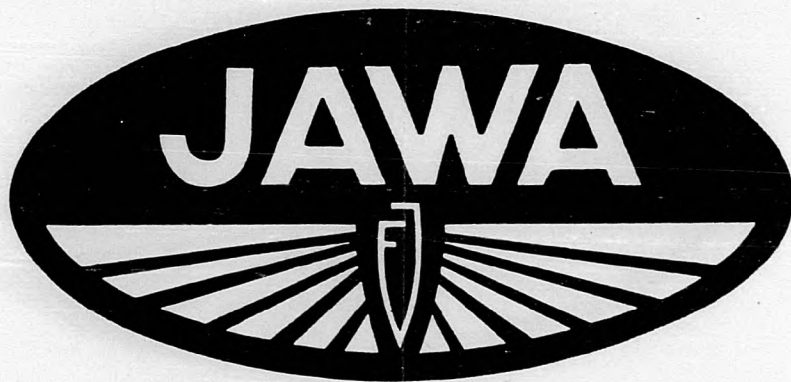
A kis, egyliteres Adler Trumpf Juniortól a kéthliteres Trumpon át a nagy két és félliteres áramvonal típusig, gazdag választék áll az Adler-hívők rendelkezésére, az Adler-„család” minden egyes tagja magán viseli azt a jelet, melyet csakis nagyváltu, patinás gyár tud biztosítani.



**Bosch**  
**SZÉLVÉDŐTÖRLŐ**

még záporserű esőben is jó kitekintést biztosít. Pormentes tokozású elektromotorja póítörlőt is könnyen elbír. Az elektromos BOSCH-szélvédőtörlő szerkesztése és gyártása ugyanolyan gondal történ k, mint a többi BOSCH-gyártmánynál, ezért éppoly megbízható. Jól jár, ha BOSCH-felszerelést vásárol.

**BOSCH ROBERT  
KFT. BUDAPEST**



## MOTOROK ISMÉT KAPHATÓK

FELVIDÉKI VEZÉRKÉPV.: VERÉCZY MIKSA, KASSA  
BUDAPESTEN: URBACH LÁSZLÓ, VI, HUNYADI TÉR 12

KÉRJEN ISMERTETÉST A FELVIDÉKI UTAK LEGJOBB KÉTÜTEMŰJÉRŐL

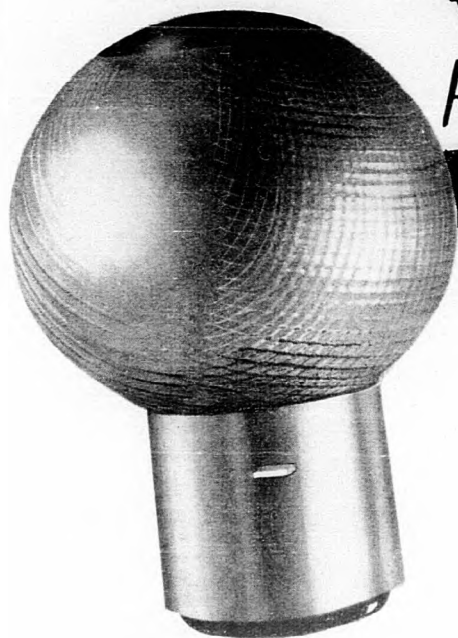
Az

autólámpa

ízzófehér fényt sugároz

távolabbra világít

kryptongázzal van töltve



**TUNGSTRAM**  
**KRYPTON**

DUOLUX